

BAB V

DATA OBJEK STUDI

5.1. Latar Belakang Pemilihan Objek Studi

Pada masanya, Kota Bandung merupakan salah satu kota penting bagi pemerintah Hindia Belanda. Kota Bandung dijadikan sebagai pusat ekonomi, administrasi, dan militer bagi pemerintah Hindia Belanda. Pembangunan infrastruktur baik jalan maupun bangunan mulai dibangun dengan gaya arsitektur Eropa khas Belanda. Umumnya bangunan-bangunan peninggalan kolonial tersebut terletak di sebuah kawasan di pusat kota dengan berbagai permasalahan salah satunya kepadatan. Sehingga seharusnya, kawasan tersebut dapat dipergunakan dengan seefektif dan seefisien mungkin.

Stasiun Bandung menjadi salah satu warisan bangunan kolonial yang cukup terkenal di Kota Bandung. Stasiun Bandung juga merupakan pintu masuk Kota Bandung melalui jalur kereta api yang sudah digunakan cukup lama bahkan sudah berdiri sebelum tahun 1900. Namun, terdapat sebuah area terbuka yang letaknya bersebelahannya dengan Stasiun Bandung dan tidak digunakan secara efektif untuk mendukung fungsi stasiun. Kondisi area tersebut saat ini hanya digunakan sebagai tempat parkir kendaraan bus milik Perum Damri yang dirasa masih dapat dimanfaatkan untuk fungsi yang lebih bermanfaat. Di sisi lain, kondisi *pool* Damri tersebut tergolong tidak nyaman yang diakui *General Manager* Perum Damri Kota Bandung, Mursalim, menurut IDN Times pada tahun 2019. Mengingat Stasiun Bandung bagian selatan merupakan bangunan cagar budaya yang harus

dilestarikan, perancangan pada tapak tersebut perlu mempertimbangkan nilai sejarah, nilai arsitektur, nilai budaya, serta nilai sosial yang ada.

Diketahui, Perum Damri juga memiliki kantor pemasaran cabang Bandung yang lokasinya berada berseberangan dengan tapak. Berdasarkan informasi dari kantor pemasaran tersebut, *pool* Damri melayani perjalanan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Beberapa trayek perjalanannya antara lain dari dan ke bandara Kertajati, bandara Soekarno Hatta Indramayu, Kuningan, Subang, Jakarta, Yogyakarta, dan Lampung. Tapak *pool* Damri ini dinilai dapat menerapkan sistem *Transit Oriented Development* (TOD) antara kereta dan bus.

5.2. Seputar Objek Rancangan

5.2.1. Area Pengembangan Desain

Objek rancangan yang digunakan adalah parkir kendaraan bus yang letaknya di sebelah timur dari parkir kendaraan umum pintu utara Stasiun Bandung. Area rancangan merupakan ruang terbuka yang dimiliki oleh Perum Damri dengan peruntukan sebagai *pool* atau area parkir angkutan bus milik Perum Damri. Lokasi objek rancangan berada pada kawasan cagar budaya dengan sejarah yang cukup panjang dan berarti bagi Kota Bandung. Area rancangan memiliki luas sekitar 9.770 m² yang rencananya akan didesain sebagai bangunan *mixed-use* dengan konsep *transit oriented development* yang mendukung kawasan Stasiun Bandung.



Gambar 5.1. Batas Tapak dan Lokasi Objek Rancangan



Gambar 5.2. Lokasi Objek Rancangan melalui Citra Satelit
Sumber: Bandung Smart Map

Batas utara tapak adalah Jalan Kebon Kawung yang merupakan jalan satu arah dengan 3 jalur kendaraan sebagai akses ke dalam tapak. Batas timur tapak adalah Mess Kebon Kawung milik PT Kereta Api Indonesia, Hotel Arion Suites, BPR Rheksa Berkah, dan Hotel Guntur. Batas selatan tapak adalah bangunan Pusat Pengendalian Operasi Kereta Api 2 dan Hall Kereta Api *Feeder* kereta cepat Whoosh. Sedangkan batas barat tapak adalah lahan parkir kendaraan umum Stasiun Bandung.

5.2.2. Sejarah Perkembangan Kawasan

Stasiun Bandung atau yang dikenal sebagai Stasiun Hall memiliki sejarah yang cukup panjang. Pada sekitar tahun 1870, ketika sistem kerja paksa di daerah perkebunan Bandung sedang menjamur, perlintasan atau trayek kereta Batavia-Bandung dibangun untuk mengakomodir pengangkutan hasil perkebunan ke Batavia. Pada tanggal 17 Mei 1884, stasiun ini selesai dibangun dan diresmikan dibawah pengawasan arsitek dan arkeolog Jan Willem Ijzerman. Pada saat itu, bangunan yang dibangun adalah bangunan selatan Stasiun Bandung atau yang dikenal saat ini sebagai pintu selatan Stasiun Bandung. Sebelum dibangunnya trayek tersebut, perjalanan dari Batavia ke Bandung memakan waktu tiga hari, tetapi dengan kereta, waktu perjalanan dapat dipangkas menjadi tiga jam.



Gambar 5.3. Pintu Selatan Stasiun Bandung tahun 1901
Sumber: Kitlv.nl via heritage.kai.id (Diakses: 14 Januari 2024)

Seiring berjalannya waktu, Stasiun Bandung telah melewati sejumlah tahap renovasi. Renovasi pertama dilakukan oleh arsitek F.J.A Cousin pada tahun 1909 untuk menyesuaikan daya tampung stasiun dengan peningkatan jumlah penumpang dan barang. Area stasiun diperluas dan elemen arsitektur art deco dengan ornamen kaca patri ditambahkan pada bangunan peron di bagian selatan. Renovasi kedua pada tahun 1928 dilakukan dibawah pengawasan E.H de Roo yang berfokus pada pembangunan kembali stasiun dengan gaya arsitektur art deco yang dipoles dengan sentuhan modern.



Gambar 5.4. Pintu Selatan Stasiun Bandung tahun 1930
Sumber: heritage.kai.id (Diakses: 14 Januari 2024)

Pada tahap selanjutnya, penambahan pintu utara dilakukan sebagai hasil renovasi ketiga pada tahun 1989-1990. Bangunan pintu utara ini sebelumnya adalah bekas bangunan balai yasa atau tempat yang digunakan sebagai area perawatan perkeretaapian. Terdapat perbedaan konsep antara gaya arsitektur pintu selatan dan utara. Perbedaan tersebut terlihat pada pintu utara yang menampilkan desain yang kental arsitektur Sunda yang mengadopsi bentuk atap khas Sunda. Hingga saat ini, Stasiun Bandung tetap kokoh berdiri sebagai fasilitas umum yang penting di Kota Bandung. Untuk menjaga nilai orisinalitas dan sejarahnya, Stasiun Bandung diputuskan sebagai bangunan cagar budaya golongan A yang tertulis dalam Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 7 Tahun 2018.



Gambar 5.5. Peron Stasiun Bandung tahun 1991
 Sumber: Michiel Ballegoijen de Jong: De Spoorstation op Java (2003)

5.2.3. Kondisi Eksisting Objek Studi



Gambar 5.6. Kondisi *Pool* Damri tahun 2023
 Sumber: https://www.youtube.com/watch?v=EPWOpKzvCac&ab_channel=ANHChannelOfficial

Melalui foto, terlihat bahwa kondisi tapak cenderung kosong dan tidak memiliki atap. Terdapat beberapa massa bangunan pada tapak dengan gaya arsitektur kombinasi kolonial dan Jawa. Terlihat sudah ada perkerasan pada tapak berupa aspal, namun tidak terdapat *signage* atau marka jalan sebagai alat bantu ketertiban *pool*. Pada beberapa sudut tapak terlihat tidak terawat dan tidak digunakan, padahal area tersebut berpotensi difungsikan sebagai area yang lebih produktif. Area tapak dan sekitarnya akan dideskripsikan pada tabel berikut ini.

Tabel 5.1. Foto Observasi Objek Rancangan 24 Januari 2024

Titik Lokasi	Gambar	Keterangan
<p>Gerbang masuk utama <i>pool</i> Damri (pintu barat pada peta kawasan)</p>		<p>Kawasan tampak dijaga dengan ketat oleh petugas sehingga hanya orang berkepentingan yang memperoleh akses masuk ke kawasan</p>
<p>Gerbang masuk <i>pool</i> Damri (pintu timur pada peta kawasan)</p>		<p>Pada saat observasi dilakukan, gerbang ini ditutup dan kondisinya terhalangi oleh gerobak pedagang kaki lima</p>

<p>Batas barat tapak (area pengembangan retail)</p>		<p>Pedestrian pada Jalan Kebon Kawung terlihat sudah tertata dan terdapat jalur khusus bagi difabel</p> <p>Area retail ini digunakan sebagai pertokoan dan kafe</p>
<p>Batas barat daya tapak (stasiun kereta api <i>feeder</i> KCIC Whoosh)</p>		<p>Terdapat dinding pemisah dengan ketinggian sekitar 3 meter antara tapak <i>pool</i> bus Damri dengan stasiun kereta api <i>feeder</i> KCIC Whoosh</p>
<p>Koridor dari Jalan Kebon Kawung menuju stasiun kereta api <i>feeder</i> KCIC Whoosh (berada di sebelah timur lahan parkir kendaraan umum Stasiun Bandung)</p>		<p>Lokasi stasiun kereta api <i>feeder</i> KCIC Whoosh berada di sebelah timur dengan bangunan terpisah dengan Stasiun Bandung</p>

Stasiun utara Stasiun Bandung		Ada upaya pemeliharaan bangunan stasiun yang terlihat dari pengecatan kembali bagian atap genting tanah liat menjadi warna hijau
Lahan parkir kendaraan umum Stasiun Bandung		Sudah cukup tertata, namun ketersediaan parkir sangat sedikit mengingat observasi dilakukan pada hari biasa yang umumnya tidak padat

(Sumber: Dokumentasi Pribadi)

5.2.4. Trayek Transportasi Terintegrasi dengan Stasiun Bandung

Terdapat beberapa trayek transportasi yang terintegrasi pada Stasiun Bandung yang dijelaskan dengan detail pada tabel berikut ini.

Tabel 5.2. Trayek Kereta Api Stasiun Bandung

Nama Kereta Api	Kelas	Relasi Perjalanan	Keterangan
Lintas Utara Jawa			
Ciremai	Eksekutif Ekonomi	Bandung	Semarang Tawang
Harina	Eksekutif Ekonomi Premium		Surabaya Pasarturi
Lintas Selatan Jawa			
Baturraden Ekspres	Eksekutif Bisnis	Bandung	Purwokerto
Lodaya	Eksekutif		Solo Balapan

	Ekonomi Premium			
Mutiara Selatan	Eksekutif		Surabaya Gubeng	Via Tasikmalaya- Yogyakarta
	Ekonomi Premium			
Argo Wilis	Panoramic			
	Eksekutif			
Turangga	Panoramic			
	Eksekutif			
Malabar	Eksekutif	Malang		
	Ekonomi			
Lintas Barat Jawa				
Argo Parahyangan (reguler dan tambahan)	Panoramic	Bandung	Gambir	
	Eksekutif			
	Ekonomi Premium			
	Luxury			
	Eksekutif			
Cikuray	Ekonomi	Pasar Senen	Garut	
	Eksekutif	Gambir	Banjar	
Ekonomi Premium				
Kereta Pengumpan / Feeder				
Feeder KCJB		Bandung	Padalarang	
Lokal (Commuter Line)				
Commuter Line Bandung Raya		Cicalengka	Purwakarta	
			Padalarang	Kiaracondong
Commuter Line Garut		Garut	Purwakarta	
			Cibatu	Padalarang
Barang (Lintas Selatan Jawa)				
Angkutan ONS Parcel Selatan		Bandung	Surabaya Kota	Via Tasikmalaya- Lempuyungan

Sumber: wikipedia.org (Diakses 20 Januari 2024)

Tabel 5.3. Trayek Angkutan Umum Stasiun Utara Stasiun Bandung

Jenis Angkutan Umum	No. Trayek	Trayek	Tujuan Akhir
Trans Metro Bandung		Stasiun Hall-Gunung Batu	Terminal Stasiun Hall
Trans Metro Pasundan	3D	Baleendah-Bandung Electronic Center (BEC)	Bandung Electronic Center (BEC)
Shuttle KCIC (DAMRI)		Tegalluar-Stasiun Bandung	Stasiun Tegalluar
Angkot Kota Bandung	11B	Stasiun Hall-Ciumbuleuit via Cihampelas	Terminal Stasiun Hall Sekitar RSAU Dr. M. Salamun Ciumbuleuit
	12	Stasiun Hall-Gedebage	Terminal Stasiun Hall
	13	Stasiun Hall-Sarijadi	Terminal Stasiun Hall Rusun Sarijadi
	14	Stasiun Hall-Gunung Batu	Terminal Stasiun Hall
	17	Pasar Induk Caringin-Dago	Pasar Induk Caringin
	22	Sukajadi-Kebon Kalapa	Terminal Sederhana
	26	Cisitu-Tegalega	Kawasan Jalan Cisitu Indah (Dago) Terminal Tegalega
	30	Kebon Kalapa-Elang via Pasar Baru	Superindo Rajawali (Sekitar Pertigaan Jalan Elang Raya-Rajawali Barat)
	31	Antapani-Ciroyom	Dekat Akses Bandara Udara Husein Sastranegara
	34	Caringin-Sadang Serang	Jalan Caringin (Dekat Akses Kawasan Sentra Sepatu Cibaduyut)
	35	Kebon Kalapa-Karang Setra	Sekitar Jalan Ibu Inggit Garnasih
Angkot Kota Cimahi	-		Terminal Stasiun Hall

		Stasiun Hall-Cimahi-Padalarang	Terminal Pasar Antri Baru
			Pasar Tagog Padalarang
Angkot Kabupaten Bandung	-	Ciroyom-Ciburial	Terminal Ciroyom
Angkot Kabupaten Bandung Barat	-	Stasiun Hall-Lembang	Terminal Stasiun Hall
			Terminal Lembang

Sumber: wikipedia.org (Diakses 20 Januari 2024)

5.2.5. Pranata Objek Rancangan

Terdapat beberapa peraturan setempat yang dijabarkan melalui tabel berikut ini.

Tabel 5.4. Pranata Objek Rancangan

Aspek Pranata	Besaran	Besaran Maksimum pada Objek Rancangan
Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	70%	6.839 m ²
Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	2,1	20.517 m ²
GSB Minimum	7,5 m	-
GSB Samping	4 m	-
Tinggi Bangunan Maksimum	58,87 m (AGL)	-
Koefisien Dasar Hijau (KDH)	0,2	1.954 m ²

Sumber: Bandung Smart Map dan Angkasa Pura 2



BAB VI

PEMBAHASAN DAN ANALISIS

6.1. Peraturan Terkait *Transit Oriented Development* dan Pembangunan Baru pada Kawasan Cagar Budaya

Pemerintah telah merumuskan peraturan terkait pengembangan *transit oriented development* dan pembangunan pada kawasan cagar budaya. Peraturan yang dibentuk bersifat mengikat, sehingga dalam pengembangan konsep TOD pada kawasan cagar budaya perlu penyesuaian tertentu untuk memenuhi peraturan yang ada. Berikut adalah penjabaran peraturan terkait TOD dan pembangunan pada kawasan cagar budaya.

Pemerintah telah merencanakan penerapan TOD di Indonesia melalui beberapa peraturan yang ditetapkan. Terdapat kriteria kawasan TOD berdasarkan jenisnya yang tertulis dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Kriteria tersebut terlampir dalam tabel berikut.

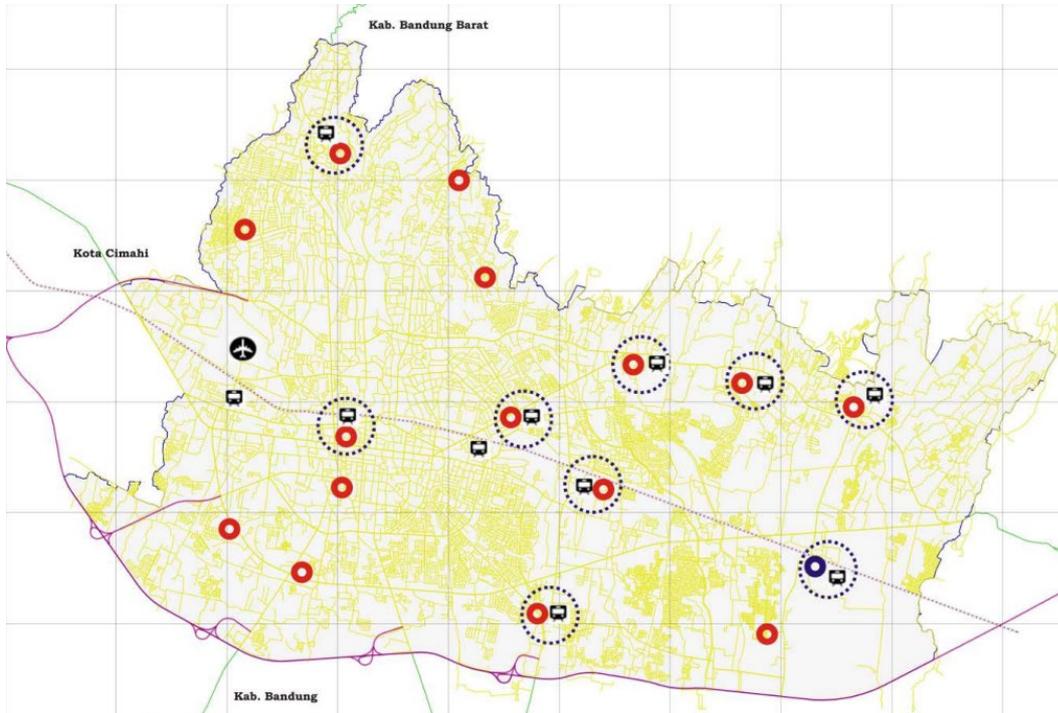
Tabel 6.1. Syarat TOD Berdasarkan Kategori Kawasan TOD

Tipologi Kawasan TOD	TOD Kota (Pusat Pelayanan Kota)	TOD Sub Kota (Sub Pusat Pelayanan Kota)	TOD Lingkungan (Pusat Pelayanan Lingkungan)
Moda Transportasi	1 moda transit jarak dekat dan 1 moda transit jarak jauh seperti <i>heavy rail</i> , <i>light rail transit</i> , BRT, dan Bus Lokal	1 moda transit jarak dekat dan 1 moda transit jarak jauh seperti <i>heavy rail</i> , <i>light rail transit</i> , BRT, dan Bus Lokal	1 moda transit jarak dekat dan 1 moda transit jarak jauh seperti <i>light rail transit</i> , BRT, dan Bus Lokal
<i>Headway</i> (Waktu Antara 2 Moda Transportasi)	< 5 menit	5 – 15 menit	15 – 30 menit
Perbandingan Perumahan dan Non-Perumahan	20%-60% : 40%-80%	30%-60% : 40%-70%	60%-80% : 20%-40%
Pola Kepadatan	Tinggi	Sedang-Tinggi	Sedang
Jenis Kegiatan	Minimal 5 Jenis: Gabungan perumahan, komersial, perkantoran, pusat hiburan atau budaya, dan fasilitas publik lain dalam satu bangunan	Minimal 4 Jenis: Gabungan perumahan, komersial, perkantoran, pusat hiburan atau budaya dalam satu bangunan	Minimal 2 Jenis: Perumahan dengan fasilitas penunjang transportasi umum
Tipe Hunian	Bangunan tinggi, apartemen dengan	Sedikit bangunan tinggi, etinggian	Ketinggian sedang,

	ketinggian sedang, dan kondominium	sedang, ketinggian rendah, dan townhouse	ketinggian rendah, dan townhouse
KLB	>5 (Dengan catatan tidak melampaui daya dukung lingkungan)	3 - 5	2 - 3
Jumlah Lantai	>11-40 atau lebih	>3-15	>3-8
KDB	80%	70%	70%
Min. RTH	10%	10%	10%
Max. Parkir Hunian	1 parkir/unit	1,5 parkir/unit	2 parkir/unit
Max. Parkir Retail/Kantor	1 parkir / 100m ²	2 parkir / 100m ²	3 parkir / 100m ²
Max.Parkir Lt. Dasar	10% Luas Kavling	15% Luas Kavling	20% Luas Kavling

Sumber: Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017

Menurut Peraturan Walikota Bandung Nomor 1175 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung, kawasan Stasiun Bandung termasuk dalam rencana pengembangan TOD di Kota Bandung. Selain kawasan Stasiun Bandung yang berlokasi di Kebon Kawung, terdapat kawasan lain yang termasuk dalam rencana pengembangan tersebut antara lain Gedebage, Leuwi Panjang, Kordon, Ujungberung, Arcamanik, Cicaheum, Martadinata, dan Ledeng. Rencana lokasi TOD pada kawasan Stasiun Bandung akan mengakomodasi angkutan *heavy rail*, *monorail*, *bus rapid transit* (BRT), dan Angkot.



Gambar 6.1. Titik Pengembangan TOD Kota Bandung
 Sumber: Peraturan Walikota Bandung Nomor 1175 Tahun 2015

Melalui peraturan yang sama, Pemerintah Kota Bandung juga merencanakan jaringan trayek angkutan umum baru seperti kereta gantung atau *cable car*, LRT, dan angkutan umum pelajar. Trayek-trayek tersebut salah satunya bersimpul pada kawasan Stasiun Bandung, sehingga perlu diterapkan TOD untuk mengatasi kepadatan dan mempersingkat pergerakan manusia di dalamnya. Dengan diterapkannya TOD diharapkan mampu meningkatkan integrasi transportasi umum dan menciptakan lingkungan perjalanan yang tertib di Kota Bandung.

Peraturan tersebut juga diperkuat dengan peraturan yang lain yaitu PERDA Kota Bandung Nomor 5 Tahun 2022 Pasal 60 ayat 4 yang menyatakan bahwa Kawasan Strategis Kota (KSK) Pusat Pelayanan Kota Alun-alun mengedepankan

pengembangan kawasan berorientasi transit skala kota dan mendorong pelestarian bangunan cagar budaya yang berada dalam kawasan. Sehingga melalui kedua peraturan tersebut, terdapat sebuah urgensi untuk mengembangkan prinsip TOD yang beriringan dengan pelestarian aspek cagar budaya di dalam objek studi.

Berdasarkan lampiran Peraturan Menteri PUPR No. 19 Tahun 2021, terdapat ketentuan tata bangunan pada penambahan bangunan gedung baru yang terbagi menjadi 3 ketentuan antara lain pereuntukan dan intensitas bangunan gedung, arsitektur bangunan gedung, dan pengendalian dampak lingkungan.

a. Peruntukan dan Intensitas Bangunan Gedung

Terdapat ketentuan khusus terkait peruntukan bangunan gedung antara lain:

- 1) Peruntukan lokasi harus dilakukan berdasarkan peraturan tata ruang
- 2) Kepadatan, ketinggian bangunan, KDB, KLB disesuaikan dengan ketentuan setempat sesuai lokasi tapak
- 3) Jarak bebas bangunan yang meliputi garis sempadan disesuaikan dengan ketentuan setempat sesuai lokasi tapak

b. Arsitektur Bangunan Gedung

Ketentuan berikut terkait penampilan bangunan, tata ruang, keserasian bangunan gedung dengan lingkungan sekitarnya yang secara detail diatur dalam beberapa poin berikut:

- 1) Tampilan gedung harus mempertimbangkan bentuk serta karakter arsitektur dan lingkungan
- 2) Tata ruang dalam bangunan harus mempertimbangkan fungsi ruang serta arsitektur dan keandalan bangunan gedung

- 3) Perlu mempertimbangkan keserasian, keselarasan, dan keseimbangan bangunan gedung dengan lingkungannya
- 4) Mempertimbangkan ruang terbuka hijau dan ruang luar bangunan yang serasi dan selaras dengan lingkungannya
- 5) Mempertimbangkan kelengkapan sarana dan prasarana bangunan gedung dengan mengedepankan kepentingan umum berupa fasilitas yang mendukung

c. Pengendalian Dampak Lingkungan

Ketentuan berikut berfokus pada upaya pelestarian yang berpotensi menimbulkan dampak tertentu terhadap lingkungan dengan menerapkan ketentuan AMDAL.

Selain itu, terdapat tahapan dalam pelaksanaan pelestarian bangunan gedung cagar budaya berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 19 Tahun 2021. Tahapan tersebut antara lain:

a. Tahap Persiapan

- 1) Kajian Identifikasi
- 2) Dokumentasi
- 3) Usulan Penanganan Pelestarian

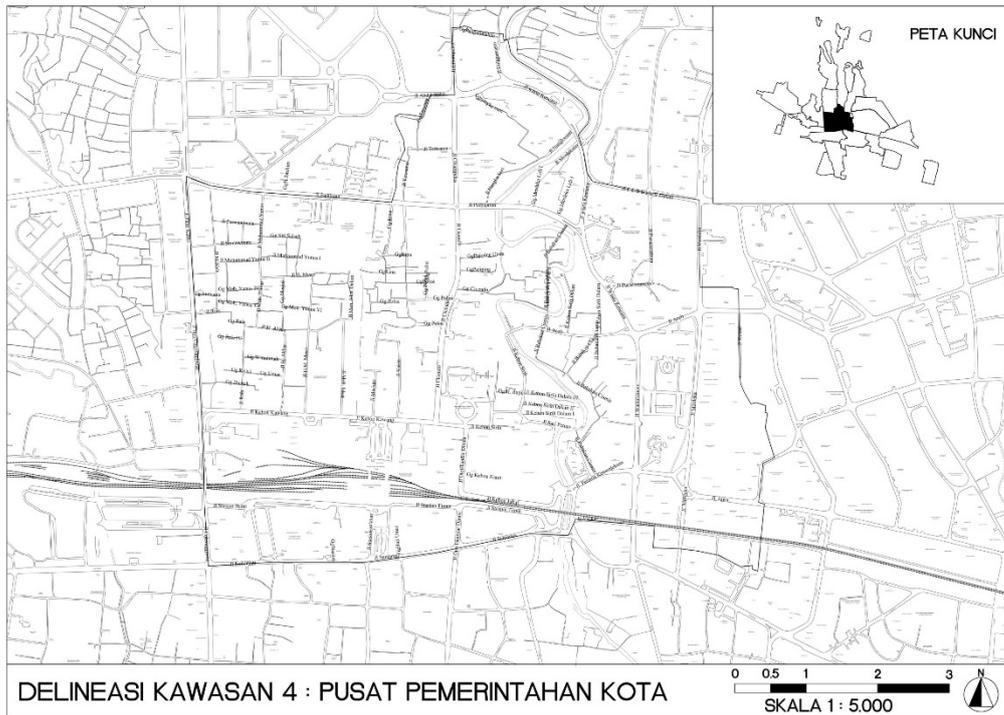
b. Tahap Perencanaan Teknis

- 1) Dokumen Rencana Teknis Pemeliharaan BGCB
- 2) Dokumen Rencana Teknis Pemugaran BGCB

3) Dokumen Rencana Teknis Pemugaran dan Pemanfaatan BGCB atau Dokumen Rencana Teknis Pemugaran, Revitalisasi, Adaptasi, dan Pemanfaatan BGCB

Disebutkan pula pada Pasal 12 Peraturan Menteri PUPR No. 19 Tahun 2021, bahwa atribut fisik merupakan nilai penting bagi BGCB yang merupakan elemen yang dapat dilihat secara visual yang membentuk wujud sebuah bangunan berkarakter tertentu secara kolektif. Elemen tersebut dapat ditinjau dari massa bangunan, bentuk maupun desain komponen bangunan, material, kelengkapan bangunan, dan ragam hias. Atribut fisik tersebut terklasifikasi menjadi 3 tingkatan yaitu atribut fisik utama, atribut fisik pendukung, dan atribut fisik bukan pendukung. Atribut fisik utama merupakan atribut yang harus dipertahankan tanpa diubah, atribut fisik pendukung merupakan atribut yang masih dimungkinkan untuk diubah namun tetap menjaga karakter yang ada, sedangkan atribut fisik bukan pendukung merupakan atribut yang dimungkinkan untuk diganti.

Tapak rancangan termasuk dalam Kawasan 4 Delineasi Kawasan Cagar Budaya Kota Bandung yaitu Pusat Pemerintahan Kota. Kawasan ini memiliki batas timur Jalan HOS Cokroaminoto, batas barat Jalan Kenari, batas selatan Jalan Suniaraja dan Jalan Viaduct, dan batas utara Jalan Padjajaran, Jalan Wastukencana, dan Jalan L.L.R.E. Martadinata. Pada kawasan ini, terdapat beberapa bangunan cagar budaya yang dapat digunakan sebagai kajian identifikasi berdasarkan elemen atribut fisik.



Gambar 6.2. Peta Deliniasi Kawasan Cagar Budaya 4 Kota Bandung
 Sumber: PERDA Kota Bandung Nomor 7 Tahun 2018

6.2. Nilai Cagar Budaya dan Penyesuaian Ketentuan Kawasan Cagar Budaya Terkait Pembangunan Baru pada Kawasan Objek Studi

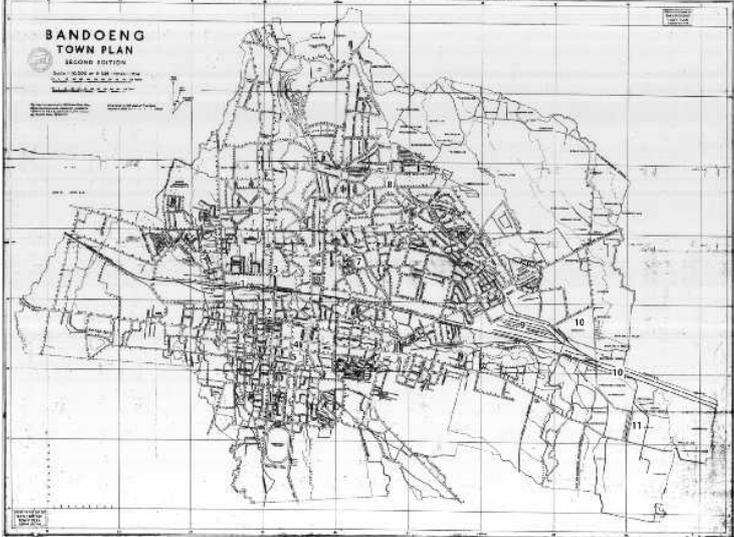
Pembangunan baru pada objek rancangan yang merupakan kawasan cagar budaya dilandasi oleh analisis nilai cagar budaya yang ada pada kawasan serta ketentuan pembangunan baru pada kawasan cagar budaya yang diatur dalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 19 Tahun 2021. Komponen nilai cagar budaya yang dimaksud dijelaskan pada anak sub bab 2.4.4.. Sedangkan komponen terkait peraturan pembangunan baru dijelaskan pada anak sub bab 2.4.5..

6.2.1. Nilai Cagar Budaya pada Kawasan Cagar Budaya Stasiun Bandung

Objek rancangan terletak dalam kawasan cagar budaya Stasiun Bandung. Dalam pengembangan rancangan, perlu mempertimbangkan nilai-nilai cagar budaya yang sejatinya sudah menjadi identitas kawasan tersebut. Kawasan Stasiun Bandung, khususnya bangunan stasiun selatan yang merupakan bangunan cagar budaya golongan A akan diurai berdasarkan nilai cagar budaya antara lain nilai sejarah dan budaya, nilai arsitektural, nilai fungsional, dan nilai sosial yang dijabarkan dalam tabel berikut.

Tabel 6.2. Nilai Cagar Budaya pada Stasiun Bandung

Nilai Cagar Budaya	Keterangan
Nilai Historis	<ul style="list-style-type: none"> • Kota Bandung menjadi salah satu saksi penjajahan atau kolonialisme yang terjadi di Indonesia. Penataan kotanya pun dirancang oleh pemerintah kolonial dengan morfologi orientasi utara-selatan. • Nilai sejarah yang berkaitan dengan arsitektur dalam lingkup makro dapat dilihat melalui peta <i>Bandung Town Plan 1933</i> yang menunjukkan bahwa kawasan Stasiun Bandung terletak pada posisi strategis kota yang membagi wilayah utara dan selatan Kota Bandung dengan aksis horizontal timur dan barat.

	 <p style="text-align: center;">Gambar 6.3. Bandung Town Plan 1933 Sumber: Dokumen Arsip Nasional RI</p>
<p>Nilai Simbolis</p>	<p>Fungsi atau kegiatan utama yang menjadi magnet kawasan adalah fungsi stasiun kereta api yang merupakan stasiun utama Kota Bandung. Saat ini dibangun pula beberapa fungsi tambahan lain yang mendukung kawasan antara lain hotel, restoran, kafe, kantor, dan pusat perbelanjaan. Dalam cakupan mikro, nilai fungsional yang ditemukan pada tapak atau objek rancangan adalah <i>pool</i> bus atau tempat parkir bus milik Perum Damri.</p>
<p>Nilai Spiritual</p>	<p>Tidak ada</p>
<p>Nilai Estetis</p>	<p>Dalam kawasan terdapat beberapa bangunan cagar budaya yang berbeda langgam, identitas fungsi, dan periode pembangunan. Oleh sebab itu, perlu kajian mendalam mengenai nilai estetis yang akan dijelaskan pada anak sub bab berikutnya.</p>
<p>Nilai Sosial</p>	<p>Kawasan Stasiun Bandung dikenal memiliki nilai sosial yang terlihat melalui mobilitas pengunjung. Nilai sosial tersebut bukan hanya berupa kegiatan interaksi antar pengunjung yang ditemukan pada fungsi stasiun, melainkan</p>

	interaksi yang dilakukan masyarakat pada fungsi pendukung komunal lain.
--	---

6.2.2. Penyesuaian Ketentuan Pembangunan Baru pada Kawasan Cagar Budaya Stasiun Bandung

Pembangunan baru pada kawasan cagar budaya telah diatur melalui Peraturan Menteri PUPR Nomor 19 Tahun 2021. Sehingga dalam perancangan yang akan dilakukan perlu mempertimbangkan syarat-syarat yang sudah terlampir dalam peraturan tersebut. Berikut upaya yang perlu dilakukan untuk memenuhi peraturan yang dijelaskan melalui tabel.

Tabel 6.3. Upaya Penerapan Ketentuan Pembangunan Baru pada Kawasan Cagar Budaya Stasiun Bandung

Ketentuan	Sub Ketentuan	Upaya
Peruntukan dan Intensitas Bangunan Gedung	Peruntukan lokasi	<p>Berdasarkan Peraturan Walikota Bandung Nomor 1175 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Transportasi Kota Bandung Pasal 40, Kebon Kawung atau kawasan Stasiun Kereta Api Bandung termasuk dalam rencana lokasi <i>transit oriented development</i> (TOD) di kawasan Kota Bandung.</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, TOD Sub Kota memiliki minimal 5 fungsi gabungan dalam satu bangunan antara lain perumahan, komersial, perkantoran,</p>

		pusat hiburan atau budaya, dan fasilitas publik lain
	Kepadatan, ketinggian bangunan, KDB, dan KLB	<ul style="list-style-type: none"> • Batas ketinggian bangunan: 58,87 meter • KDB: 70% • KLB: 2,1 (Sumber: <i>Bandung Smart Map</i>)
	Jarak bebas bangunan meliputi garis sempadan	<ul style="list-style-type: none"> • GSB depan: 0,5 Rumija • GSB samping dan belakang: 4 meter (Sumber: PERDA Kota Bandung Nomor 10 Tahun 2015)
Arsitektur Bangunan Gedung	Tampilan gedung yang mempertimbangkan bentuk serta karakter arsitektur setempat	Perlu kajian identifikasi
	Tata ruang dalam bangunan mempertimbangkan fungsi ruang serta arsitektur dan keandalan	Perlu kajian identifikasi dan keberlanjutan nilai cagar budaya sesuai dengan anak sub bab 6.2.1.

	Keserasian, keselarasan, dan keseimbangan bangunan gedung dengan lingkungan	Perlu kajian identifikasi dan keberlanjutan nilai cagar budaya sesuai dengan anak sub bab 6.2.1.
	Ruang terbuka hijau dan ruang luar bangunan yang selaras dan serasi dengan lingkungannya	Menyediakan area hiburan berupa taman terbuka pada rancangan
	Kelengkapan sarana dan prasarana bangunan gedung berupa fasilitas yang mendukung	Menjadi pertimbangan dalam analisis kebutuhan ruang
Pengendalian Dampak Lingkungan		Menjadi pertimbangan dalam konsep desain.

6.2.3. Inventarisasi Bangunan Cagar Budaya Kota Bandung pada Kawasan 4 Pusat Pemerintahan Kota

Untuk melengkapi ketentuan pada tabel 6.3 dan Peraturan Menteri PUPR No. 19 Tahun 2021, diperlukan kajian identifikasi terkait bangunan cagar budaya pada kawasan tersebut. Untuk membantu dalam analisis kajian identifikasi, diperlukan pula analisis inventarisasi bangunan-bangunan cagar budaya yang berada di sekitar kawasan objek studi. Berikut inventarisasi bangunan cagar budaya di Kota Bandung pada Kawasan 4.

Menurut Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 7 Tahun 2018, Kota Bandung memiliki jumlah bangunan cagar budaya sebanyak 1770 bangunan. 254 diantaranya merupakan bangunan cagar budaya golongan A, 455 bangunan lainnya merupakan bangunan cagar budaya golongan B, dan 1061 bangunan sisanya adalah bangunan cagar budaya golongan C. Objek studi termasuk dalam kawasan 4 cagar budaya di Kota Bandung dengan total jumlah bangunan cagar budaya sebanyak 112 bangunan. 33 diantaranya merupakan bangunan cagar budaya golongan A, 25 bangunan cagar budaya golongan B, dan 54 bangunan cagar budaya golongan C.

Tabel 6.4. Daftar Bangunan Cagar Budaya Kota Bandung pada Kawasan 4

No.	Nama Bangunan	Golongan	Alamat
1	BMC (BANDOENGSCH MELK CENTRALE)	A	JL. ACEH NO. 30
2	MUSEUM SEJARAH KOTA BANDUNG (EX-KONI)	A	JL. ACEH NO. 47-49
3	UNPAR FAKULTAS EKONOMI (EX-TOKO ALMANAK)	A	JL. ACEH NO. 53
4	GARDU PJJ BRAGA	A	JL. BRAGA
5	BANK INDONESIA (EX-DE JAVASCHE BANK)	A	JL. BRAGA NO. 108
6	BANK BJB SYARIAH (EX- INSULINDE)	A	JL. BRAGA NO. 135
7	GEDUNG KERTAMUKTI	A	JL. BRAGA NO. 137
8	SLB NEGERI CICENDO	A	JL. CICENDO NO. 2
9	RUMAH TOKO (EX- SHOWROOM)	A	JL. CICENDO NO. 12/JL. PAJIPING UTARA NO. 18-24
10	P2TP2A (PUSAT PELAYANAN TERPADU PEMBERDAYAAN PEREMPUAN DAN ANAK) (EX-RUMAH TINGGAL)	A	JL. L.L. RE. MARTADINATA NO. 2
11	SD MERDEKA 5	A	JL. MERDEKA NO. 9
12	GEREJA KATEDRAL ST. PETRUS	A	JL. MERDEKA NO. 12-14
13	POLWILTABES BANDUNG (EX-KWEEKSCHOOL)	A	JL. MERDEKA NO. 16-18-20
14	SEKOLAH SANTA ANGELA	A	JL. MERDEKA NO. 24
15	UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN PASCASARJANA	A	JL. MERDEKA NO. 30
16	GEDUNG PANTI KARYA	A	JL. MERDEKA NO. 39

17	GEDUNG PAKUAN (EX-KEDIAMAN RESIDEN PRIANGAN)	A	JL. OTTO ISKANDARDINATA NO. 1
18	KOMPLEK PABRIK KINA KIMIA FARMA	A	JL. PAJAJARAN NO. 25
19	TOKO OBAT BABAH KUYA INDONESIA	A	JL. PASAR SELATAN NO. 33
20	KANTOR PUSAT PT KAI	A	JL. PERINTIS KEMERDEKAAN NO. 1
21	GEDUNG INDONESIA MENGGUGAT (EX-LANDRAAD)	A	JL. PERINTIS KEMERDEKAAN NO. 5
22	STASIUN KERETA API BANDUNG	A	JL. STASIUN SELATAN NO. 25
23	KANTOR DAOP 2 BANDUNG	A	JL. STASIUN SELATAN NO. 25
24	EX-KOPKARKA (KOPERASI KARYAWAN KA)	A	JL. SUNIARAJA NO. 132
25	GEREJA BETHEL	A	JL. WASTUKANCANA NO. 1
26	BALAIKOTA BANDUNG	A	JL. WASTUKANCANA NO. 2
27	SMK NEGERI 1 BANDUNG	A	JL. WASTUKANCANA NO. 3
28	EX-RUMAH TINGGAL	A	JL. WASTUKANCANA NO. 5
29	KOMPLEK RUMAH DINAS PANGDAM	A	JL. WASTUKANCANA NO. 20
30	KOMPLEK GEREJA BAPTIS PERTAMA DAN SEKOLAH	A	JL. WASTUKANCANA NO. 40, 42
31	RUMAH WASTUKENTJANA	A	JL. WASTUKANCANA NO. 43
32	GALERI WASTU (EX- RUMAH TINGGAL)	A	JL. WASTUKANCANA NO. 52
33	SMPN 40 BANDUNG	A	JL. WASTUKANCANA NO. BLOK A 75
34	KANTOR LEGIUN VETERAN RI	B	JL. ACEH NO. 4
35	RUMAH TINGGAL	B	JL. ACEH NO. 9
36	GEDUNG TATA NASKAH KOTA BANDUNG	B	JL. ACEH NO. 12
37	RUKO	B	JL. ACEH NO. 19
38	RUMAH TINGGAL	B	JL. CICENDO NO. 31
39	RIFAIN & MITRA KREASI	B	JL. CIHAMPELAS NO. 36
40	PERTOKOAN KEBON JATI	B	JL. KEBON JATI NO. 102, 104, 106
41	RUMAH TINGGAL	B	JL. LINGGA WASTU NO. 4
42	RUMAH TINGGAL	B	JL. LINGGA WASTU NO. 5
43	ARUNA & URBAN STORY	B	JL. LINGGA WASTU NO. 8
44	RUMAH TINGGAL	B	JL. H. MESRI NO. 5
45	PERHIMPUNAN MAHASISWA BANDUNG	B	JL. MERDEKA NO. 7
46	AKADEMI AKUNTANSI BANDUNG	B	JL. MERDEKA NO. 33

47	YOGYA EXPRESS	B	JL. MERDEKA NO. 54
48	RUMAH TINGGAL	B	JL. PAJAJARAN NO. 12
49	RUMAH TINGGAL	B	JL. KEBON JATI NO. 125/8A
50	HOTEL ARIMBI	B	JL. STASIUN SELATAN NO. 21
51	UNIT KESEHATAN KANTOR PUSAT PT KAI	B	JL. STASIUN TIMUR NO. 14
52	BANGUNAN KOSONG	B	JL. WASTUKANCANA NO. 14
53	RUMAH TINGGAL	B	JL. WASTUKANCANA NO. 16, 18
54	RUMAH TINGGAL	B	JL. WASTUKANCANA NO. 53
55	LAMAC	B	JL. WASTUKANCANA NO. 67
56	KANTOR DEPO ARSIP	B	JL. WASTUKANCANA NO. 73
57	COMMONWEALTH LIFE	B	JL. WASTUKANCANA NO. 87
58	RUMAH TINGGAL	B	JL. YAKIN NO. 12
59	RUMAH TINGGAL	C	JL. ACEH NO. 5
60	DPD KONGRES ADVOKAT INDONESIA	C	JL. ACEH NO. 7
61	RUMAH TINGGAL	C	JL. ACEH NO. 9
62	GEDUNG TATA NASKAH KOTA BANDUNG	C	JL. ACEH NO. 12
63	RUKO	C	JL. ACEH NO. 19
64	RUMAH TINGGAL	C	JL. ACEH NO. 27
65	HELENA	C	JL. ACEH NO. 63
66	TOKO BANGUNAN SINAR UTAMA	C	JL. CICENDO NO. 15
67	STIE	C	JL. CICENDO NO. 21
68	KANTOR DAN TOKO	C	JL. CICENDO NO. 23
69	RUMAH TINGGAL	C	JL. CICENDO NO. 24
70	MIE KARET CICENDO	C	JL. CICENDO NO. 27
71	RUMAH TINGGAL	C	JL. CICENDO NO. 35
72	RUMAH TINGGAL	C	JL. CICENDO NO. 37
73	RUMAH TINGGAL	C	JL. CIHAMPELAS NO. 1
74	RUMAH TINGGAL	C	JL. CIHAMPELAS NO. 3
75	RUMAH TINGGAL	C	JL. CIHAMPELAS NO. 13
76	RUMAH TINGGAL	C	JL. CIHAMPELAS NO. 24
77	RUMAH TINGGAL	C	JL. CIHAMPELAS NO. 26
78	RUMAH TINGGAL	C	JL. CIHAMPELAS NO. 28
79	RUMAH TINGGAL	C	JL. H. MESRI NO. 7
80	RUMAH TINGGAL	C	JL. H. MESRI NO. 8
81	RUMAH TINGGAL	C	JL. H. MESRI NO. 9
82	RUMAH TINGGAL	C	JL. H. MESRI NO. 12
83	RUMAH TINGGAL	C	JL. H. MESRI NO. 22
84	RUMAH TINGGAL	C	JL. KENARI NO. 8
85	KENCANA VOYAGE	C	JL. L.L. RE. MARTADINATA NO. 4

86	SD BANJAR SARI	C	JL. MERDEKA NO. 22
87	RUMAH TINGGAL	C	JL. MERDEKA NO. 36
88	KANTOR HUKUM & D'TALIWANG	C	JL. MERDEKA NO. 42
89	RUMAH TINGGAL	C	JL. PAJAJARAN NO. 33
90	RUMAH/ BENGKEL	C	JL. PAJAJARAN NO. 48
91	RUMAH TINGGAL	C	JL. PAJAJARAN NO. 49
92	BRAGA MUSIC, AYAM PENYET	C	JL. PURNAWARMAN NO. 1-3
93	BRESKA	C	JL. PURNAWARMAN NO. 4
94	INSTITUT PERANCIS INDONESIA	C	JL. PURNAWARMAN NO. 32
95	RUMAH TINGGAL	C	JL. PURNAWARMAN NO. 36
96	RUMAH TINGGAL	C	JL. PURNAWARMAN NO. 38
97	PERTOKOAN	C	JL. STASIUN SELATAN NO. 9, 11, 13, 15, 17, 19
98	MESS MUTIARA	C	JL. STASIUN TIMUR NO. 2
99	POLSUSKA	C	JL. STASIUN TIMUR NO. 8
100	RUMAH DINAS PT KAI	C	JL. STASIUN TIMUR NO. 10
101	RUMAH DINAS PT KAI	C	JL. STASIUN TIMUR NO. 12
102	RUMAH TINGGAL	C	JL. TERA NO. 18
103	BANGUNAN KOSONG	C	JL. WASTUKANCANA NO. 51
104	RUMAH TINGGAL	C	JL. WASTUKANCANA NO. 71
105	BANGUNAN KOSONG	C	JL. WASTUKANCANA NO. 75
106	RUMAH TINGGAL	C	JL. WASTUKANCANA NO. 81
107	OTUS CAFE	C	JL. WASTUKANCANA NO. 83
108	RUMAH TINGGAL	C	JL. WASTUKANCANA NO. 96
109	RUMAH TINGGAL	C	JL. YAKIN NO. 3
110	RUMAH TINGGAL	C	JL. YAKIN NO. 5
111	RUMAH TINGGAL	C	JL. YAKIN NO. 20, 22
112	RUMAH TINGGAL	C	JL. YAKIN NO. 28

Sumber: opendata.bandung.go.id (Diakses 15 Juni 2024)

6.2.4. Kajian Identifikasi Bangunan Gedung Cagar Budaya pada Kawasan 4 Pusat

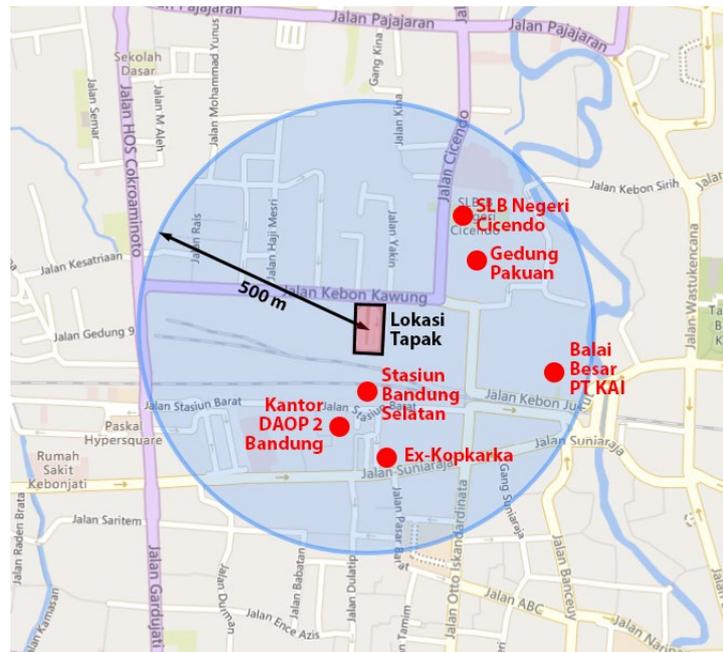
Pemerintahan Kota (PPK) Kota Bandung

Berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 19 Tahun 2021 yang telah dijelaskan pada bab 6.1., mengharuskan perancangan bangunan baru pada kawasan cagar budaya menyesuaikan tahapan-tahapan yang sudah ditentukan. Tahapan

pertama yang harus dilakukan adalah tahapan kajian identifikasi. Dalam konteks perancangan bangunan baru, perlu identifikasi yang lebih lanjut terutama pada kawasan 4 cagar budaya Kota Bandung. Kajian ini akan dibatasi pada bangunan cagar budaya golongan A pada kawasan 4 dengan radius 500 meter dari objek studi. Berikut adalah tabel daftar bangunan cagar budaya yang termasuk dalam batasan kajian.

Tabel 6.5. BCB Golongan A dalam Radius 500 meter dari Objek Studi

No.	Nama Bangunan	Golongan	Alamat
1	SLB NEGERI CICENDO	A	JL. CICENDO NO. 2
2	GEDUNG PAKUAN (EX-KEDIAMAN RESIDEN PRIANGAN)	A	JL. OTTO ISKANDARDINATA NO. 1
3	BALAI BESAR PT KAI	A	JL. PERINTIS KEMERDEKAAN NO. 1
4	STASIUN KERETA API BANDUNG	A	JL. STASIUN SELATAN NO. 25
5	KANTOR DAOP 2 BANDUNG	A	JL. STASIUN SELATAN NO. 25
6	EX-KOPKARKA (KOPERASI KARYAWAN KA)	A	JL. SUNIARAJA NO. 132



Gambar 6.4. Lokasi BCB Golongan A dalam Radius 500 meter dari Objek Studi

Masing-masing bangunan cagar budaya tersebut kemudian dikelompokkan menjadi 3 klasifikasi antara lain atribut fisik utama, atribut fisik pendukung, dan atribut fisik bukan pendukung berdasarkan aspek massa bangunan, bentuk maupun desain komponen bangunan, material, kelengkapan bangunan, dan ragam hias. Analisis tersebut dijelaskan melalui tabel berikut ini.

Tabel 6.6. Identifikasi BCB SLB Negeri Cicendo

Nama Bangunan	Kelompok Atribut Fisik	Komponen	Uraian
SLB Negeri Cicendo	Atribut Fisik Utama	Bentuk dan Orientasi Massa	Terdiri dari beberapa massa bangunan dengan bentuk massa geometris persegi panjang dengan orientasi memanjang menghadap arah utara dan selatan

			 <p>Gambar 6.5. Tampak Atas SLB Negeri Cicendo</p>  <p>Gambar 6.6. Visualisasi 3D SLB Negeri Cicendo Sumber: slbncicendo.sch.id (Diakses 15 Juni 2024)</p>
	<p>Bentuk Atap</p>	<p>Mengadopsi atap tradisional Sunda yaitu julang ngapak dengan beberapa modifikasi bagian sopi-sopi</p>	 <p>Gambar 6.7. Visualisasi Atap Sunda Julang Ngapak Sumber: wikipedia.org (Diakses 15 Juni 2024)</p>  <p>Gambar 6.8. Bentuk Atap SLB Negeri Bandung Sumber: slbncicendo.sch.id (Diakses 15 Juni 2024)</p> <p>Ditemukan juga teritis dengan lebar sekitar 2 meter yang digunakan sebagai koridor</p>

			 <p>Gambar 6.9. Teritis pada SLB Negeri Bandung Sumber: slbncicendo.sch.id (Diakses 15 Juni 2024)</p>
Atribut Fisik Pendukung	Material dan Warna		Material atap menggunakan genteng tanah liat, elemen dinding menggunakan material bata dengan finishing cat warna putih dan ditemukan pula finishing batu belah yang dicat warna hitam dan putih pada bagian nat.
	Detail Pelingkup Bangunan		Ditemukan jendela kaca bersegmen geometris dengan ketinggian 1 meter di atas lantai  <p>Gambar 6.10. Pelingkup Bangunan dari Taman Dalam SLB Negeri Bandung Sumber: slbncicendo.sch.id (Diakses 15 Juni 2024)</p>
Atribut Fisik Bukan Pendukung	Pelengkap Bangunan		Terdapat elemen pintu dan jendela yang terbuat dari jalusi besi yang dapat dilihat pada gambar 6.6.

Tabel 6.7. Identifikasi BCB Gedung Pakuan, Otista

Nama Bangunan	Kelompok Atribut Fisik	Komponen	Uraian
Gedung Pakuan (Ex Kediaman)	Atribut Fisik Utama	Bentuk dan Orientasi Massa	Terdiri 1 massa bangunan orientasi memanjang menghadap arah utara dan selatan. Bentuk bangunan simetris bilateral. Ketinggian bangunan adalah 1 lantai

<p>Residen Priangan)</p>			 <p>Gambar 6.11. Tampak Atas Gedung Pakuan</p> <p>Sosok bangunan menciptakan kesan besar yang monumental meskipun hanya terdiri dari 1 lantai bangunan.</p>  <p>Gambar 6.12. Perspektif Bagian Depan Gedung Pakuan Sumber: Nur Fidhiah Shabrina/JPNN.com (Diakses: 15 Juni 2024)</p>
		<p>Bentuk Atap</p>	<p>Bentuk atap menggunakan atap campuran pelana dan perisai dengan sudut kemiringan yang landai yang dapat dilihat dari tampak depan bangunan.</p>  <p>Gambar 6.13. Atap Gedung Pakuan Sumber: Google Maps</p>
		<p>Material dan Warna</p>	<p>Keseluruhan bangunan didominasi oleh material beton dengan finishing warna putih. Warna jingga yang menjadi ciri khas genteng tanah liat tidak signifikan terlihat pada fasad bangunan.</p>

			 <p>Gambar 6.14. Tampak Depan Gedung Pakuan Sumber: pixabay/edsar</p>
		Detail Pelingkup Bangunan	Ditinjau melalui gambar 6.10., terdapat kolom berbentuk lingkaran berukuran cukup besar (kolom Yunani <i>tuscan</i>) yang ditemukan pada bagian entrance yang menjadi ciri khas bangunan.
		Ragam Hias	Terdapat lis profil beton pada bagian gevel dan ring balok.
	Atribut Fisik Pendukung	Detail Pelingkup Bangunan	Ditemukan jendela kaca bersegmen geometris dengan ketinggian sekitar 60 cm di atas lantai.  <p>Gambar 6.15. Detail Jendela Gedung Pakuan Sumber: Nur Fidhiah Shabrina/JPNN.com (Diakses: 15 Juni 2024)</p>
	Atribut Fisik Bukan Pendukung	Pelengkap Bangunan	Terdapat kanopi pada jendela dengan lisplang gelombang yang dapat dilihat pada gambar 6.13.

Tabel 6.8. Identifikasi BCB Balai Besar PT KAI

Nama Bangunan	Kelompok Atribut Fisik	Komponen	Uraian
Balai Besar PT		Bentuk Massa	Terdiri 1 massa bangunan dengan bentuk simetris bilateral.

KAI atau Kantor Pusat PT KAI	Atribut Fisik Utama		 <p>Gambar 6.16. Tampak Atas Balai Besar PT KAI Sumber: Google Maps</p>
		Bentuk Atap	<p>Bentuk atap menggunakan atap campuran segi enam dan perisai. Atap segi enam terletak pada sisi kiri dan kanan depan bangunan dengan sudut kemiringan yang curam yang dapat dilihat dari tampak depan bangunan.</p>  <p>Gambar 6.17. Tampak Depan Balai Besar PT KAI Sumber: antaranews.com/Raisan Al Farisi</p>
		Material dan Warna	Berdasarkan gambar 6.15., terdapat 2 material dominan yaitu atap genteng tanah liat dan elemen dinding warna putih dengan proporsi 1:1.
		Detail Pelingkup Bangunan	Ditinjau melalui gambar 6.10., terdapat kolom berbentuk lingkaran dengan ukuran kecil yang ditemukan pada bagian entrance.
	Atribut Fisik Pendukung	Detail Pelingkup Bangunan	Ditemukan jendela kayu tanpa kaca bersegmen geometris dengan ketinggian sekitar 60 cm diatas lantai.
	Atribut Fisik Bukan Pendukung	Orientasi Massa	Orientasi massa mengacu pada arah masuk tapak entrance dan Sungai Cikapundung yakni menghadap arah tenggara.



Gambar 6.18. Orientasi Massa Balai Besar PT KAI

Tabel 6.9 . Identifikasi BCB Stasiun Kereta Api Bandung, Stasiun Selatan

Nama Bangunan	Kelompok Atribut Fisik	Komponen	Uraian
Stasiun Selatan, Stasiun Kereta Api Bandung	Atribut Fisik Utama	Bentuk dan Orientasi Massa	<p>Terdiri 1 massa bangunan memanjang dengan orientasi bangunan menghadap utara-selatan. Ketinggian bangunan adalah 1 lantai.</p>  <p>Gambar 6.19. Tampak Atas Stasiun Selatan</p> <p>Pada bagian <i>entrance</i> terdapat hierarki trafe tersendiri dengan bentuk yang lebih besar yang simetris. Bagian <i>entrance</i> terlihat besar dan monumental dengan kesan masif pada sisi kiri dan kanan. Terlihat pula 2 bentuk kubus yang lebih kecil pada sisi kiri dan kanan bagian <i>entrance</i> menyerupai “pundak” bangunan.</p>  <p>Gambar 6.20. Perspektif Depan Stasiun Selatan Sumber: Google Street View (Diakses 15 Juni 2024)</p>
		Bentuk Atap	Menggunakan atap datar dak beton.

		Material dan Warna	Keseluruhan bangunan didominasi oleh material beton dengan finishing warna putih. Penggunaan elemen dinding batu belah pada dinding bagian bawah mulai dari elevasi 0 sampai +1,5 meter dari lantai dasar
		Detail Pelingkup Bangunan	Ditinjau melalui gambar 6.18., ditemukan jendela kaca bersegmen geometris.
		Ragam Hias	Terdapat ritme pengulangan garis vertikal yang digunakan pada bagian atas dinding <i>entrance</i> . Selain itu terdapat pula elemen garis horizontal  <p>Gambar 6.21. Ragam Hias pada Stasiun Selatan Sumber: Google Street View (Diakses 15 Juni 2024)</p>
Atribut Fisik Pendukung	Detail Pelingkup Bangunan		Ditemukan jendela kaca bersegmen geometris.
Atribut Fisik Bukan Pendukung	Pelengkap Bangunan		Terdapat kanopi spandek lengkung disepanjang pedestrian bagian depan bangunan.

Tabel 6.10. Identifikasi BCB Kantor DAOP 2 Bandung

Nama Bangunan	Kelompok Atribut Fisik	Komponen	Uraian
Kantor Daerah Operasional 1 (DAOP) 2 PT KAI Bandung	Atribut Fisik Utama	Bentuk dan Orientasi Massa	<p>Terdiri 1 massa bangunan tidak simetris dengan orientasi bangunan timur-barat.</p>  <p>Gambar 6.22. Tampak Atas Kantor DAOP 2 PT KAI Bandung</p>  <p>Gambar 6.23. Batasan BCB Kantor Daerah Operasional DAOP 2 Bandung</p> <p>Bangunan terdiri dari 1 lantai yang dengan kesan monumental dan simetris pada bagian <i>entrance</i>.</p>  <p>Gambar 6.24. Perspektif Kantor DAOP 2 PT KAI Bandung Sumber: Google Street View (Diakses: 15 Juni 2024)</p>
		Bentuk Atap	Menggunakan atap perisai dengan kemiringan sekitar 30 derajat.
		Material dan Warna	Keseluruhan bangunan didominasi oleh material beton dengan finishing warna putih.

		Detail Pelingkup Bangunan	Ditinjau melalui gambar 6.18., ditemukan jendela kaca bersegmen geometris dan jendela kayu tanpa kaca dengan garis-garis horizontal. Ditemukan pula jendela dengan kaca patri pada dinding ampig lantai teratas
		Ragam Hias	Terdapat ornamen pada <i>gable</i> atau dinding sopi-sopi bagian <i>entrance</i> . Ditemukan pula ornamen geometris pada dinding fasad bagian <i>entrance</i> dan ornamen profil pada dinding elevasi +1 meter dari lantai dasar
		Pelengkap Bangunan	Kanopi beton beratap limas segi empat pada pintu masuk bangunan
	Atribut Fisik Pendukung	Material dan Warna	Ornamen pada pedestal kolom bagian <i>entrance</i>
	Atribut Fisik Bukan Pendukung	Pelengkap Bangunan	Terdapat kanopi seng gelombang pada bukaan jendela

Tabel 6.11. Identifikasi BCB Ex-KOPKARKA

Nama Bangunan	Kelompok Atribut Fisik	Komponen	Uraian
Ex. Koperasi Karyawan Kereta Api (KOPKARKA)	Atribut Fisik Utama	Bentuk dan Orientasi Massa	Terdiri 1 massa bangunan memanjang dengan orientasi bangunan menghadap utara-selatan yang simetris  Gambar 6.25. Tampak Atas Bangunan Ex. KOPKARKA
		Bentuk Atap	Menggunakan bentuk atap khas Sunda julang ngapak

		Material dan Warna	<p>Keseluruhan bangunan didominasi oleh material beton dengan finishing warna putih.</p>  <p>Gambar 6.26. Tampak Depan Bangunan Ex. KOPKARKA Sumber: Google Street View (Diakses: 15 Juni 2024)</p>  <p>Gambar 6.27. Tampak Samping Bangunan Ex. KOPKARKA Sumber: Google Street View (Diakses: 15 Juni 2024)</p>
		Detail Pelingkup Bangunan	Ditinjau melalui gambar 6.24., ditemukan jendela kaca bersegmen geometris. Ditemukan pula pengulangan garis horizontal pada fasad
	Atribut Fisik Pendukung	Detail Pelingkup Bangunan	Ditemukan jendela kaca bersegmen geometris.
	Atribut Fisik Bukan Pendukung	Pelengkap Bangunan	Tidak ada

Berdasarkan kajian identifikasi tersebut, dari 6 bangunan cagar budaya yang dianalisis, terdapat 2 bangunan yang memiliki nilai atribut fisik dengan identitas cagar budaya yang kuat terutama bagi objek studi yaitu gedung selatan Stasiun Bandung dan Gedung Pakuan. Selain ditinjau dari atribut fisiknya, aspek lain

seperti jarak bangunan cagar budaya tersebut dengan objek studi menjadi suatu pertimbangan pula. Sehingga hasil kajian identifikasi yang digunakan adalah hasil sintesis dari atribut fisik utama dan atribut fisik pendukung dari kedua bangunan cagar budaya tersebut yang diterapkan melalui pedoman rancangan. Berikut adalah tabel sintesis komponen atribut fisik antara gedung selatan Stasiun Bandung dan Gedung Pakuan.

Tabel 6.12. Sintesis Komponen Atribut Fisik Gedung Selatan Stasiun Bandung dan Gedung Pakuan

Kelompok Atribut Fisik	Komponen	Gedung Selatan Stasiun Bandung	Gedung Pakuan
Atribut Fisik Utama	Bentuk dan Orientasi Massa	Terdiri 1 massa bangunan memanjang dengan orientasi bangunan menghadap utara-selatan. Pada bagian <i>entrance</i> terdapat hierarki trafe tersendiri dengan bentuk yang lebih besar yang simetris. Bagian <i>entrance</i> terlihat besar dan monumental dengan kesan masif pada bagian kiri dan kanan.	Terdiri 1 massa bangunan orientasi memanjang menghadap arah utara dan selatan. Bentuk bangunan simetris bilateral. Sosok bangunan menciptakan kesan besar yang monumental meskipun hanya terdiri dari 1 lantai bangunan.
	Bentuk Atap	Menggunakan atap datar dak beton.	Bentuk atap menggunakan atap campuran pelana dan perisai dengan sudut kemiringan yang landai yang dapat dilihat dari tampak depan bangunan.
	Material dan Warna	Keseluruhan bangunan didominasi oleh material beton dengan finishing warna putih. Penggunaan elemen dinding batu belah pada dinding bagian bawah mulai dari elevasi 0 sampai +1,5 meter dari lantai dasar	Keseluruhan bangunan didominasi oleh material beton dengan finishing warna putih. Warna jingga yang menjadi ciri khas genteng tanah liat tidak signifikan terlihat pada fasad bangunan.
	Detail Pelingkup Bangunan	Ditemukan jendela kaca bersegmen geometris.	Terdapat kolom berbentuk lingkaran berukuran cukup besar (kolom Yunani tuscan) yang ditemukan pada bagian <i>entrance</i> yang menjadi ciri khas bangunan.

	Ragam Hias	Terdapat ritme pengulangan garis vertikal dan horizontal yang digunakan pada bagian atas dinding <i>entrance</i> .	Terdapat lis profil beton pada bagian gevel dan ring balok.
Atribut Fisik Pendukung	Detail Pelingkup Bangunan	Ditemukan jendela kaca bersegmen geometris.	Ditemukan jendela kaca bersegmen geometris.
Atribut Fisik Bukan Pendukung	Pelengkap Bangunan	Terdapat kanopi spandek lengkung disepanjang pedestrian bagian depan bangunan.	Terdapat kanopi pada jendela dengan lisplang gelombang

6.3. Indikator TOD, Penyesuaian Peraturan, dan Moda Transportasi pada Kawasan Objek Studi

Sub bab berikut akan membahas mengenai kesesuaian, baik indikator TOD maupun ketentuan peraturan yang ada terhadap kawasan objek studi. Berikut adalah pembahasan mengenai penyesuaian objek studi terhadap indikator TOD yang telah ditentukan dan kesesuaian peraturan dengan indikator TOD dalam pengembangan objek studi.

6.3.1. Penyesuaian Kawasan Objek Studi terhadap Kriteria Indikator TOD

Kawasan objek rancangan Stasiun Bandung dikenal dengan kawasan pusat kota yang padat lahan maupun padat kendaraan. Penerapan konsep TOD pada ruang kosong dengan permasalahan kepadatan tersebut dapat menjadi solusi untuk menciptakan efektivitas sirkulasi manusia dan kendaraan pada kawasan tersebut. TOD dapat mempersingkat waktu tempuh masyarakat ke beberapa fungsi bangunan yang berbeda dalam kawasan dengan berjalan kaki. Selain itu, hal tersebut berdampak pada berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi yang menjawab permasalahan kemacetan pada kawasan Stasiun Bandung.

Terdapat berbagai indikator yang digunakan untuk menilai sejauh mana penerapan TOD dilakukan pada sebuah kawasan. Terdapat 4 indikator yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu *Density* (Kepadatan), *Diversity* (Keberagaman), *Design* (Desain), dan *Transit* (Peralihan Angkutan Umum). 4 indikator tersebut dibandingkan dengan kondisi *eksisting* dan menghasilkan penyesuaian yang diperlukan yang dijelaskan melalui tabel berikut.

Tabel 6.13. Kesesuaian Indikator TOD pada Kawasan Objek Rancangan

Indikator	Sub Indikator	Kesesuaian / Penyesuaian
<i>Density</i> (Kepadatan)	Jumlah Penduduk	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat 2 kelurahan yang termasuk dalam radius 500 meter dari pusat Stasiun Bandung yaitu Kelurahan Kebon Jeruk dan Pasir Kaliki. • Berdasarkan Badan Pusat Statistik Kota Bandung, pada tahun 2021 semester pertama, jumlah penduduk Kelurahan Kebon Jeruk adalah 11.555 jiwa, sedangkan Kelurahan Pasir Kaliki berjumlah 9.209 jiwa. Total penduduk pada kawasan ini diperkirakan sekitar 20.764 jiwa. • Luas wilayah Kelurahan Kebon Jeruk adalah 0,80 km², sedangkan Kelurahan Pasir Kaliki adalah 1,16 km². Total luas wilayah kedua kelurahan tersebut adalah 1,96 km². • Rasio kepadatan penduduk pada kawasan ini adalah 10.593,9 jiwa/km² atau 106 jiwa/ha.

		<ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan Permen PUPR Nomor 2 Tahun 2016, nilai rasio 106 jiwa/ha tergolong wilayah dengan tingkat kepadatan penduduk rendah.
	Kepadatan Lahan	<ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan Badan Pusat Statistik Kota Bandung, pada tahun 2021 semester pertama, jumlah bangunan residensial Kelurahan Kebon Jeruk adalah 1.769 bangunan, sedangkan Kelurahan Pasir Kaliki berjumlah 2.258 bangunan. Total jumlah bangunan residensial pada kawasan ini diperkirakan sekitar 4.027 bangunan. Total luas wilayah kedua kelurahan tersebut adalah 1,96 km². Rasio kepadatan lahan pada kawasan ini adalah 2.055 bangunan/km² atau 20,55 bangunan/ha. Berdasarkan Keputusan Menteri PU No. 378/KPTS/1987 Lampiran No. 22, nilai rasio 20,55 bangunan/ha tergolong wilayah dengan tingkat kepadatan lahan rendah.
	KDB / Koefisien Dasar Bangunan	Berdasarkan <i>Bandung Smart Map</i> , KDB pada kawasan objek rancangan adalah sebesar 70%
	KLB / Koefisien Luas Bangunan	Berdasarkan <i>Bandung Smart Map</i> , KLB pada kawasan objek rancangan adalah sebesar 2,1

<p><i>Diversity</i> (Keberagaman)</p>	<p>Perbandingan Luas Lahan Residential dan Non Residential</p>	<p>Survey terakhir yang dilakukan oleh Bappeda Kota Bandung (2011), 70% lahan di Kota Bandung merupakan permukiman atau residensial, sedangkan 30% digunakan sebagai lahan non residensial.</p>
<p><i>Design</i> (Desain)</p>	<p>Visual Bangunan dalam Kawasan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sepanjang Jalan Kebon Kawung didominasi oleh Ruko (Rumah Toko), restoran, dan perhotelan dengan ketinggian rata-rata antara 2 – 4 lantai. • Gaya desain pada gedung utara Stasiun Bandung cenderung menggunakan arsitektur kolonial-lokal dan gedung selatan dengan gaya arsitektur <i>art deco</i>, sedangkan bangunan lain disekitarnya pada poin 1 menggunakan arsitektur modern dan kontemporer.
	<p>Kenyamanan dan Keamanan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Trotoar bagi pejalan kaki sudah cukup terakomodir pada sisi kiri jalan. Namun, beberapa titik trotoar digunakan PKL sebagai lokasi berjualan yang menghalangi trotoar. • Lebar jalan 3 jalur cukup lebar yang seharusnya cukup untuk mengakomodasi kepadatan lalu lintas kendaraan, namun kemacetan pada pertigaan Jalan Kebon Kawung dan Pasir Kaliki perlu ditangani. • Kawasan tampak asri dengan pepohonan di sepanjang jalan.

		<ul style="list-style-type: none"> • Kapasitas parkir pada Stasiun Bandung yang kurang sehingga seringkali menimbulkan kemacetan di dalam kawasan maupun di Jalan Kebon Kawung.
	Integrasi dan Aksesibilitas antar Fungsi maupun Bangunan	Belum ada integrasi yang signifikan antara bangunan sekitarnya dengan magnet kawasan Stasiun Bandung. Aksesibilitas hanya berupa trotoar sebagai penghubung bangunan lain maupun tetangga, sehingga pengunjung perlu keluar area Stasiun Bandung terlebih dahulu.
<i>Transit</i> (Peralihan Angkutan Umum)	Jenis Angkutan Umum yang Tersedia	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Heavy Rail</i> • <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) • Angkutan Kota • <i>Monorail</i> (Rencana) • <i>Cable Car</i> (Rencana) • LRT (Rencana) • Angkutan Umum Pelajar (Rencana)
	Efisiensi Peralihan Angkutan Umum	Perlunya integrasi antar angkutan umum terutama kereta api dengan BRT Bandung Raya yang sedang menjadi fokus garapan pemerintah Kota Bandung. Dengan adanya aksesibilitas tambahan sangat bermanfaat untuk mempersingkat jarak tempuh pengunjung dan menghindari antrian pengunjung maupun kendaraan.

6.3.2. Kesesuaian Peraturan dengan Kriteria Indikator TOD pada Pengembangan Objek Studi

Pengembangan TOD pada kawasan rancangan Stasiun Bandung sudah dicetuskan dan didukung oleh pemerintah melalui beberapa peraturan yang sudah diterbitkan. Jenis TOD yang akan dijadikan target dalam penelitian ini adalah TOD Pusat Pelayanan Kota sesuai dengan PERDA Kota Bandung Nomor 5 Tahun 2022 Pasal 60 ayat 4. Berdasarkan peraturan yang sudah diterbitkan dan kriteria indikator yang ada, dapat ditarik benang merah sejalan yang dijabarkan melalui tabel berikut.

Tabel 6.14. Kesesuaian Indikator TOD dengan Peraturan Terkait

Indikator	Sub Indikator	Peraturan Terkait
<i>Density</i> (Kepadatan)	Jumlah Penduduk	Tidak Ada
	Kepadatan Lahan	Tidak Ada
	KDB / Koefisien Dasar Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan <i>Bandung Smart Map</i>, KDB pada kawasan objek rancangan adalah sebesar 70% Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, KDB pada TOD Skala Kota adalah 80%
	KLB / Koefisien Luas Bangunan	Berdasarkan <i>Bandung Smart Map</i> , KLB pada kawasan objek rancangan adalah sebesar 2,1
<i>Diversity</i> (Keberagaman)	Perbandingan Luas Lahan Residential dan Non Residential	Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, TOD Skala Kota

		dengan rasio residensial dan non residensial sebesar 20%-60% banding 40% - 80%
<i>Design</i> (Desain)	Visual Bangunan dalam Kawasan	<ul style="list-style-type: none"> • Batas ketinggian bangunan pada tapak menurut KKOP Angkasa Pura 2 adalah 58,87 meter. Sedangkan menurut Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, batas ketinggian bangunan adalah >3-15 lantai. • Penyesuaian terkait pembangunan dalam kawasan cagar budaya sesuai analisis identifikasi bangunan cagar budaya dalam kawasan.
	Kenyamanan dan Keamanan	Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, Max Parkir Hunian adalah 1,5 parkir/unit, retail/kantor adalah 2 parkir / 100m ² , dan max parkir lt. dasar adalah 15% dari luas kavling
	Integrasi dan Aksesibilitas antar Fungsi maupun Bangunan	Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, TOD Skala Kota memiliki minimal 5 fungsi gabungan dalam satu bangunan antara lain perumahan, komersial, perkantoran, pusat

		hiburan atau budaya, dan fasilitas publik lain.
<i>Transit</i> (Peralihan Angkutan Umum)	Jenis Angkutan Umum yang Tersedia	Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, TOD Skala Kota memiliki 1 moda transit jarak dekat dan 1 moda transit jarak jauh seperti <i>heavy rail</i> , <i>light rail transit</i> , BRT, dan Bus Lokal
	Efisiensi Peralihan Angkutan Umum	Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, TOD Skala Kota memiliki <i>headway</i> atau waktu antara 2 sarana adalah dibawah 5 menit. Dengan asumsi kecepatan rata-rata manusia berjalan yaitu 60-80 meter per menit, maka jarak maksimal moda terjauh adalah 300-400 meter.

6.3.3. Inventarisasi Moda Transportasi pada Objek Studi

Objek Studi terletak di pusat kota dengan intensitas lalu lintas kendaraan yang tinggi. Sehingga tidak mengherankan banyak jenis moda transportasi umum yang melintasi objek studi. Jalan Kebon Kawung dilewati oleh beberapa transportasi umum antara lain kereta api, kereta *feeder* KCIC, Trans Metro Bandung (TMB), Trans Metro Pasundan (TMP), Shuttle DAMRI, angkutan kota, taksi, taksi *online*, dan ojek *online*. Perlu penyediaan khusus untuk mengakomodasi *pick up* dan *drop*

off penumpang angkutan kota, taksi, taksi *online*, dan ojek *online* yang saat ini belum tersedia yang menjadi salah satu penyebab kemacetan Jalan Kebon Kawung. *Pick up* dan *drop off* dilakukan di tepi jalan dan bahkan sampai berhenti di badan jalan akibat tidak diakomodir dengan baik. Untuk menciptakan integrasi yang teratur antar moda transportasi pada objek studi, moda transportasi tersebut terbagi menjadi 2 kelompok yaitu kelompok primer dan kelompok sekunder. Kelompok primer dimaksudkan bagi moda transportasi dengan kepastian singgah yang perlu secara khusus diakomodir dalam objek studi dan kelompok sekunder dengan jadwal singgah yang tidak tentu.

Kelompok primer terdiri dari moda transportasi seperti Trans Metro Bandung (TMB), Trans Metro Pasundan (TMP), dan Angkot. Meskipun pada dasarnya kelompok moda transportasi berikut sudah disediakan Terminal Stasiun Hall di Jalan Suniaraja, tetapi beberapa trayek dipastikan tetap melewati pemberhentian di stasiun Jalan Kebon Kawung. Sedangkan kelompok sekunder terdiri dari moda transportasi taksi, taksi *online*, dan ojek *online* dengan intensitas atau frekuensi antar jemput yang cenderung rendah. Berikut tabel moda transportasi Bus Damri, TMB, TMP, dan angkutan kota yang melewati Jalan Kebon Kawung.

Tabel 6.15. Daftar Angkutan Umum yang Melintasi Jalan Kebon Kawung

Moda	Rute	Kode
AKDP	St. Hall – Lembang	BL
	Cimahi – St. Hall	-
	St. Hall – Padalarang	-
Angkot	St. Hall – Dago	09
	St. Hall – Sadang Serang	10
	St. Hall – Gedebage	12
	St. Hall – Sarijadi	13
	St. Hall – Gunung Batu	14
	Pasar Induk Caringin – Dago	17

	Sederhana - Cipagalo	22
	Kebon Kalapa – Elangs	30
TMB	Cicaheum – Cibeureum	TMB K2
	Terminal Antapani – St. Hall	TMB K5
TMP	Alun-alun – Kota Baru Parahyangan	TMP 2D
	Baleendah – Bandung Electronic Center (BEC)	TMP 3D
	UNPAD Dipatiukur - Leuwipanjang	TMP 4D
Bus Damri	Bandung – Talang Padang (1 perjalanan / hari)	-
	Bandung – Pringsewu (1 perjalanan / hari)	-
	Bandung – Tanjung Karang (4 perjalanan / hari)	-
	Bandung – Metro (2 perjalanan / hari)	-
	Bandung – Pool Damri Semarang (1 perjalanan / hari)	-
	Bandung – Pool Damri Yogyakarta (2 perjalanan / hari)	-
	Bandung – Pool Damri Ponorogo (1 perjalanan / hari)	-
	Bandung – Bandara Kertajati (5 perjalanan / hari)	-
	Bandung – Stasiun Tegalluar (1 perjalanan / hari)	-

Sumber: moovitapp.com dan Aplikasi Damri (Diakses 17 Juni 2024)

Melalui data tersebut serta fakta kondisi di objek studi saat survey lapangan, urutan frekuensi naik turun penumpang dari yang tertinggi sampai yang terendah adalah angkutan kota, kelompok sekunder (taksi, taksi *online*, dan ojek *online*), TMP dan TMB, AKDP, dan diikuti oleh bus Damri yang telah diakomodasi oleh tapak eksisting. Berikutnya akan dianalisis kebutuhan penyediaan ruang yang diklasifikasikan menjadi 3 jenis yaitu besar, sedang, dan kecil. Berikut analisis penyediaan ruang berdasarkan kebutuhan masing-masing moda transportasi pada objek studi.

Tabel 6.16. Penyediaan Ruang Moda Transportasi pada Objek Studi

Moda Transportasi	Jenis Penyediaan Ruang	Uraian dan Pertimbangan
Angkot	Besar	Penyebab kemacetan tertinggi pada Jalan Kebon Kawung, frekuensi naik turun penumpang yang cukup tinggi, dan membutuhkan tenggang waktu yang cukup lama dalam mencari penumpang. Sehingga

		perlu dibenahi dengan menyediakan area naik turun penumpang pada objek studi
Taksi, Taksi <i>Online</i> , dan Ojek <i>Online</i>	Sedang (diutamakan dekat dengan pedestrian Jalan Kebon Kawung)	Proses naik dan turun penumpang yang relatif singkat dan cepat dengan frekuensi yang cukup tinggi
TMP dan TMB	Kecil (diutamakan penyediaan halte dekat dengan pedestrian Jalan Kebon Kawung)	Sudah memiliki terminal utama pada Stasiun Hall di Jalan Suniaraja, sehingga kegiatan bus pada Jalan Kebon Kawung hanya sekedar naik dan turun penumpang secara singkat
AKDP	Sedang (diutamakan dekat dengan pedestrian Jalan Kebon Kawung)	Armada seringkali ditambah pada saat beberapa hari besar tertentu yang menyebabkan kelonjakan penumpang. Saat penambahan armada dilakukan, dapat memanfaatkan area bus Damri yang tergolong besar
Bus Damri	Besar	Selain membutuhkan area keberangkatan bus, juga diperlukan area parkir dan bengkel bus yang sudah ada pada kondisi eksisting tapak

6.4. Kebutuhan Bangunan *Mixed-use* pada Objek Rancangan

Sub bab berikut membahas mengenai analisis fungsi yang relevan pada perancangan bangunan *mixed-use* objek studi. Berikut adalah penjabaran pemilihan fungsi bangunan serta analisis kelayakannya, kebutuhan pendukung dari fungsi-fungsi tersebut, dan keterhubungan antar fungsi.

6.4.1. Pemilihan Fungsi Bangunan

Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, telah ditetapkan bahwa TOD Skala Kota diharuskan memiliki minimal 5 fungsi gabungan dalam satu bangunan antara lain perumahan, komersial, perkantoran, pusat hiburan atau budaya, dan fasilitas publik lain dalam satu bangunan. Namun, perlu

dipertimbangkan pula urgensi pemilihan fungsi tersebut agar relevan dengan kondisi dan fakta lapangan. Berikut adalah pertimbangan pemilihan fungsi tersebut yang relevan dengan kebutuhan ditinjau dari beberapa aspek melalui tabel berikut.

Tabel 6.17. Pertimbangan Pemilihan Fungsi Bangunan *Mixed Use* pada Objek Rancangan

Fungsi	Aspek	Kebutuhan
Apartemen	<i>Density</i> (Kepadatan)	<ul style="list-style-type: none"> Meskipun jumlah penduduk dan tingkat kepadatan lahan cukup rendah, angka kepadatan tersebut harus dijaga. Fungsi rumah vertikal dirasa relevan dengan kawasan dengan pertimbangan faktor ekonomi serta pemanfaatan lahan. Perumahan vertikal dapat membantu pemanfaatan lahan horizontal untuk komersil yang dapat menumbuhkan perekonomian. Perumahan vertikal juga menjadi solusi dalam sebuah kota yang padat bangunan sehingga nilai KDB dapat ditekan dan KDH semakin luas
	<i>Diversity</i> (Keberagaman)	<ul style="list-style-type: none"> Fungsi perumahan vertikal dapat dijadikan solusi terkait lahan residensial yang mendominasi dalam rasio lahan residensial dan non residensial. Dengan adanya perumahan vertikal, tanah atau lahan yang sebagian besar digunakan sebagai area residensial bisa dialokasikan pada perumahan vertikal dan lahan tersebut dapat dipergunakan sebagai area komersil yang berpengaruh pada aspek ekonomi kawasan maupun kota. Mengingat banyaknya fungsi perhotelan di sekitar area

		kawasan, maka fungsi komersial yang relevan adalah perumahan vertikal.
	<i>Design (Desain) & Transit (Peralihan Angkutan Umum)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Dengan maksimum ketinggian bangunan 58,87 meter (termasuk bangunan tinggi) berdasarkan KKOP kawasan, bangunan tidak mencolok dengan bangunan lain dalam kawasan. • Dengan adanya perumahan vertikal, akan mempersingkat waktu perjalanan penghuni dan mempermudah akses dengan transportasi umum. • Perumahan vertikal juga dapat menjadi sarana singgah perjalanan sementara bagi pengguna transportasi umum kawasan.
Perkantoran	<i>Density (Kepadatan)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fungsi perkantoran vertikal efektif untuk pemanfaatan lahan yang lebih efektif. • Perkantoran vertikal juga menjadi solusi dalam sebuah kota yang padat bangunan sehingga nilai KDB dapat ditekan dan KDH semakin luas
	<i>Diversity (Keberagaman)</i>	Kombinasi antara perumahan vertikal dan perkantoran dinilai cukup efektif dari aspek ekonomi dan efisiensi waktu
	<i>Design (Desain) & Transit (Peralihan Angkutan Umum)</i>	Perkantoran vertikal, akan mempersingkat waktu perjalanan pengguna sekaligus penghuni perumahan vertikal dan mempermudah akses dengan transportasi umum yang menguntungkan bagi pelaku bisnis.
Area Perbelanjaan, Kafe, dan	<i>Density (Kepadatan)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kawasan stasiun merupakan tempat singgah terakhir penumpang pada sebuah kota,

Taman Ramah Anak		<p>sehingga pengakomodasian area perbelanjaan menjadi penting dan relevan pada objek studi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kafe merupakan wadah publik kekinian yang digemari anak muda mulai dari berkumpul sampai bekerja. • Kepadatan kota menyebabkan minimnya ruang terbuka yang dapat digunakan publik khususnya bagi anak-anak. • Dengan adanya area perbelanjaan, kafe, dan taman ramah anak pada kawasan dapat meningkatkan nilai pariwisata maupun ekonomi kawasan.
	<i>Diversity</i> (Keberagaman)	Kombinasi antara perumahan vertikal, perkantoran, area rekreasi berupa kafe dan taman dinilai cukup efektif meningkatkan aspek ekonomi pariwisata, dan efisiensi waktu
	<i>Design</i> (Desain) & <i>Transit</i> (Peralihan Angkutan Umum)	Kafe dan taman dapat digunakan sebagai area menunggu perjalanan dan rekreasi pada kawasan Stasiun Bandung dan dapat terintegrasi dengan fungsi perumahan vertikal dan perkantoran.
Ruang Henti Angkot, <i>Pool</i> Bus, Halte Taksi dan Ojek		Keberlanjutan fungsi eksisting dan pengintegrasian seluruh moda transportasi umum.

6.4.2. Penerapan Fungsi Terpilih pada Objek Rancangan

Berdasarkan tabel 6.16, telah ditetapkan fungsi-fungsi yang akan tersedia pada objek studi. Selanjutnya perlu ditelaah kembali prospek setiap fungsi tersebut

untuk mengetahui pengalokasian ruang yang perlu disediakan serta perletakkannya pada objek studi. Berikut analisis penerapan fungsi tersebut pada objek studi.

Tabel 6.18. Penerapan Fungsi pada Objek Rancangan

Fungsi	Prospek	Penerapan
Apartemen	<ul style="list-style-type: none"> • Sejak munculnya moda transportasi baru KCIC Jakarta-Bandung, secara tidak langsung merubah pola hidup masyarakat. Saat ini, memungkinkan untuk masyarakat Bandung bekerja di Jakarta dan sebaliknya tanpa perpindahan domisili dengan konsep TOD. • Dengan pertimbangan kelas pekerja dan biaya yang dikeluarkan, maka fungsi residensial pada objek studi relevan untuk golongan menengah sampai menengah atas. Sehingga residensial yang relevan untuk kelas ekonomi tersebut adalah fungsi apartemen • Bagi turis pariwisata, fungsi apartemen tersebut juga dapat menjadi alternatif sebagai tempat peristirahatan 	<p>Pengalokasian kebutuhan ruang yang besar.</p> <p>Terdiri dari 2-3 massa bangunan tinggi dengan memaksimalkan batas ketinggian yang ditetapkan yaitu 58,87 meter</p>
Perkantoran	<ul style="list-style-type: none"> • Sejak pandemi <i>covid-19</i>, secara tidak langsung merubah pola kerja masyarakat saat ini. Tren pola kerja yang saat ini diterapkan adalah metode <i>hybrid, work from home</i> (WFH), dan <i>work from cafe</i> (WFC). Sehingga peminat perkantoran konvensional saat ini dinilai menurun dengan adanya tren tersebut. • Dengan adanya KCIC, memungkinkan kelas masyarakat seperti poin di atas, melakukan kunjungan kerja dengan jangka waktu yang relatif singkat seperti kegiatan pertemuan maupun seminar. • Berdasarkan analisis tersebut, tipe perkantoran yang relevan adalah berupa penyewaan ruang meeting, ruang serbaguna, dan co-working space. 	<p>Pengalokasian kebutuhan ruang yang cenderung kecil pada bagian podium bangunan</p>
Area Perbelanjaan	<ul style="list-style-type: none"> • Kota Bandung dikenal dengan cenderamata dengan ragam variasi yang unik serta harga yang terjangkau terlebih di bidang kuliner. 	<p>Pengalokasian kebutuhan ruang sedang pada bagian podium terutama lantai</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Kawasan objek studi yang menjadi titik akhir penumpang di Kota Bandung sehingga dengan adanya area perbelanjaan khususnya cenderamata dan kuliner khas dinilai dapat meningkatkan nilai pariwisata maupun ekonomi kawasan dan objek studi 	dasar dengan pertimbangan kemudahan akses dan visual.
Kafe	Seperti yang sudah dijelaskan pada poin sebelumnya, tren pola kerja yang marak saat ini adalah <i>work from cafe</i> (WFC). Selain bekerja di kafe, tidak menutup kemungkinan adanya pertemuan yang dilakukan pada fungsi kafe.	Pengalokasian kebutuhan ruang sedang pada bagian podium terutama lantai dasar dengan pertimbangan kemudahan akses dan visual.
Taman Ramah Anak	<ul style="list-style-type: none"> Saat ini, lahan hijau perkotaan sudah mulai berkurang yang digantikan dengan bangunan-bangunan modern. Dengan adanya taman pada objek studi, dapat meningkatkan nilai pariwisata khususnya citra hijau kota. Di kawasan area objek studi tidak ditemukan taman ramah anak. Padahal, sebagai lokasi transit kendaraan umum dengan keragaman usia sangat memerlukan wadah terutama bagi anak-anak bermain. 	Pengalokasian kebutuhan ruang besar pada bagian <i>roof-top</i> podium dengan pertimbangan pemanfaatan ruang <i>roof-top</i> dan luas lahan yang terbatas.
Ruang Henti Angkot	Frekuensi naik turun penumpang yang cukup tinggi dan membutuhkan tenggang waktu yang cukup lama dalam mencari penumpang menjadi penyebab kemacetan pada Jalan Kebon Kawung. Sehingga perlu dibenahi dengan menyediakan area naik turun penumpang pada objek studi	Pengalokasian kebutuhan ruang sedang pada tapak maupun ruang khusus pada bagian podium.
Pool Bus	Mewadahi fungsi eksisting yang sudah ada pada tapak.	Pengalokasian kebutuhan ruang sedang pada tapak maupun ruang khusus pada bagian podium.
Halte Taksi dan Ojek	<ul style="list-style-type: none"> Teknologi di bidang transportasi saat ini berkembang dengan pesat. Sejak hadirnya taksi <i>online</i> dan ojek <i>online</i>, terjadi 	Pengalokasian kebutuhan ruang kecil pada tapak maupun

	<p>perpindahan preferensi transportasi umum.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Untuk mewadahi isu tersebut dan menghindari kemacetan pada Jalan Kebon Kawung, perlu adanya halte untuk mewadahi naik turun penumpang yang relatif singkat. 	<p>ruang khusus pada bagian podium.</p>
--	--	---

6.4.3. Kebutuhan Fungsi Pendukung

Berdasarkan pemilihan fungsi yang telah dianalisis, maka diperlukan fasilitas yang mendukung keseluruhan fungsi tersebut. Bangunan baru perlu memberikan dampak positif dan pelayanan yang baik terutama dari segi efisiensi yang sesuai dengan prinsip TOD. Oleh sebab itu, diperlukan data dan kriteria yang mendukung pemilihan fungsi mikro pada objek rancangan. Berdasarkan analisis kebutuhan bangunan pada sub bab 6.4., maka ditentukan fasilitas pendukung yang sesuai dengan fungsi utama adalah sebagai berikut:

a) Apartemen

Residensial dengan 3 tipe unit berdasarkan studi preseden. Disediakan pula fungsi penunjang kebutuhan penghuni yaitu ruang *laundry* dan janitor untuk petugas kebersihan.

b) Perkantoran

Perkantoran sewa dibagi menjadi 2 jenis yaitu ruang rapat sewa dan ruang serbaguna sewa. Disediakan pula fungsi penunjang kebutuhan penyewa yaitu ruang komunal, toilet, dan mushola.

c) Hiburan

Untuk penunjang pengguna unit residensial dan perkantoran, area hiburan yang disediakan berupa area *fitness*, bilyar, dan taman ramah anak.

d) *Pool Bus*

Untuk mengakomodasi *pool bus* yang lebih tertib, akan disediakan ruang-ruang pendukung seperti *lobby* keberangkatan, ruang tunggu keberangkatan, ruang kedatangan, dan parkir bus yang dilengkapi marka. Untuk penunjang fungsi *pool bus* ini, akan disediakan pula retail sewa, gudang alat, serta bengkel bus.

e) Penunjang

Untuk mengakomodasi bangunan dengan fungsi *mixed-use*, terdapat beberapa fungsi mikro yang dapat digunakan bersama atau menjadi penunjang seluruh fungsi utama. Fungsi mikro tersebut antara lain resepsionis, *lobby* dan *lounge*, ruang serbaguna, *retail* sewa, ATM *gallery*, ruang medis, restoran, dan kafe.

f) Pengelola

Untuk mengakomodasi kegiatan administrasi atau pengelolaan gedung, disediakan beberapa ruang pengelola antara lain ruang manajer, ruang staff, ruang *maintenance*, ruang rapat, dan *pantry*.

g) Servis

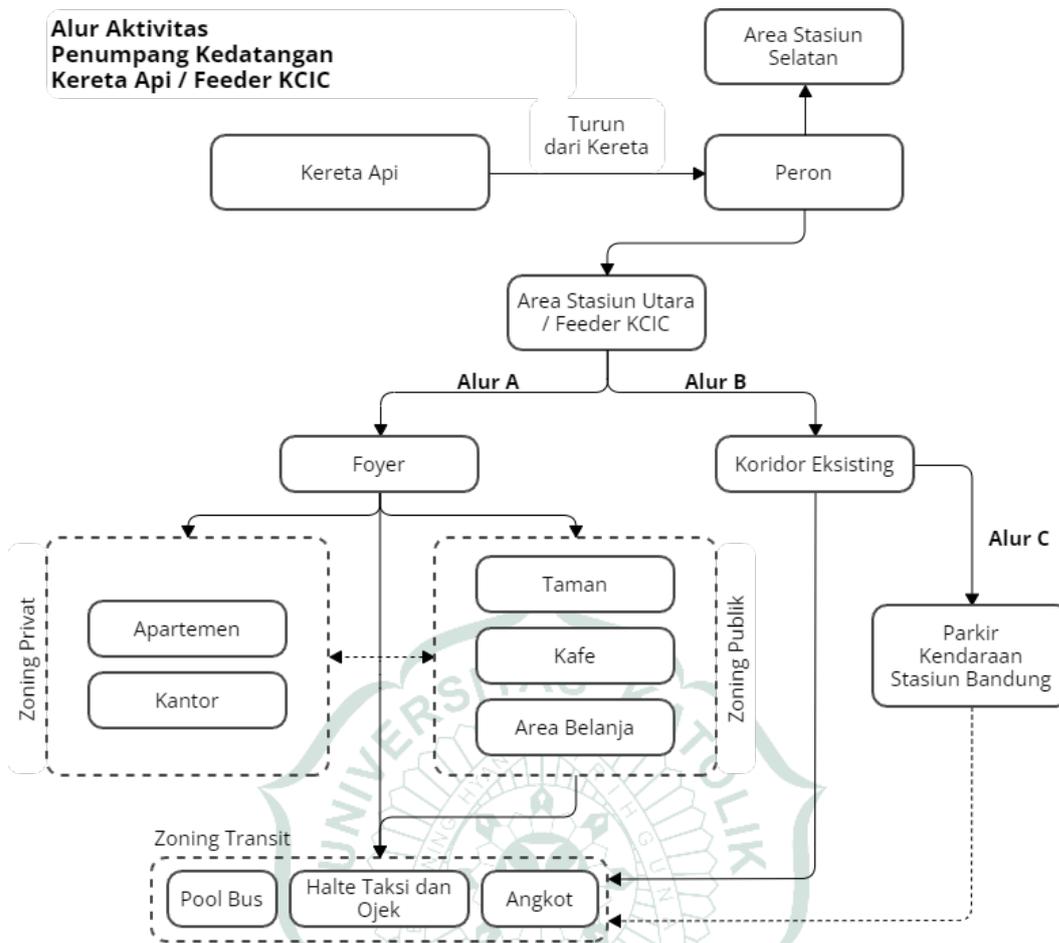
Zona servis pada bangunan akan mengakomodasi *loading dock*, *purchasing & receiving*, ruang sampah, sekuriti, gudang, ruang panel, dan *power house*.

6.4.4. Keterhubungan Antar Fungsi dalam Kawasan

Dengan prinsip TOD yang digagas, penekanan efisiensi aksesibilitas menjadi sangat penting. Aksesibilitas pejalan kaki antar fungsi pada kawasan memegang peranan penting dalam efisiensi yang dimaksud. Rencana keterhubungan yang dianalisis berikut mempertimbangkan kondisi sirkulasi eksisting dan perencanaan bangunan *mixed-use* yang diusung. Selain itu, alur aktivitas yang terjadi pada kawasan juga memegang peranan penting sebagai pertimbangan dalam keterhubungan antar fungsi.

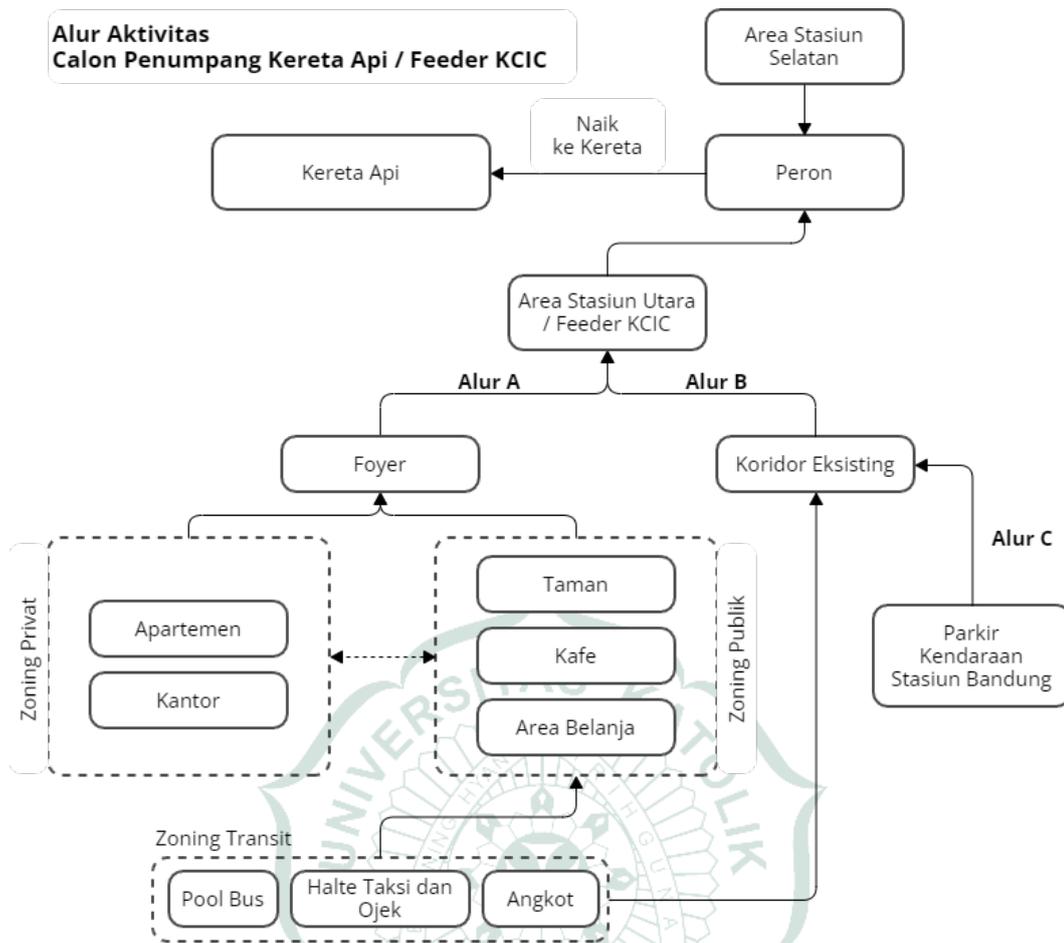
a. Alur Aktivitas (*Flow of Activity*)

Dalam sebuah kawasan berorientasi transit, alur aktivitas memegang peranan penting untuk mengetahui penyediaan akses yang paling efektif dengan jarak tempuh tersingkat. Selain itu, banyaknya moda transportasi yang diwadahi dalam kawasan juga mengharuskan perencanaan sirkulasi antar fungsi dalam kawasan diperhatikan dengan baik. Alur aktivitas dijabarkan menjadi 2 rute, rute pertama adalah penumpang kedatangan kereta api atau *feeder* KCIC yang hendak menuju area *mixed-use* ataupun keluar menggunakan kendaraan pribadi dan rute kedua adalah calon pendumpung kereta api atau *feeder* KCIC yang berasal dari area *mixed-use*, transportasi publik lain, maupun transportasi pribadi. Berikut penjabaran alur aktivitas rute pertama dalam bentuk diagram.



Gambar 6.28. Alur Aktivitas Rute Pertama (Penumpang Kedatangan Kereta Api / Feeder KCIC)

Dalam rute berikut, terbagi lagi menjadi 3 alur sesuai dengan tujuan pengguna. Alur A merupakan penumpang kedatangan yang menuju ke zona privat (apartemen dan perkantoran), zona publik (area belanja, kafe, dan taman), dan zona transit (pool bus, halte taksi dan ojek, serta area angkot). Alur B merupakan penumpang kedatangan yang menuju langsung ke zona transit. Sedangkan alur C merupakan penumpang kedatangan yang menuju ke area parkir kendaraan pribadi. Berikut penjabaran alur aktivitas rute kedua dalam bentuk diagram.

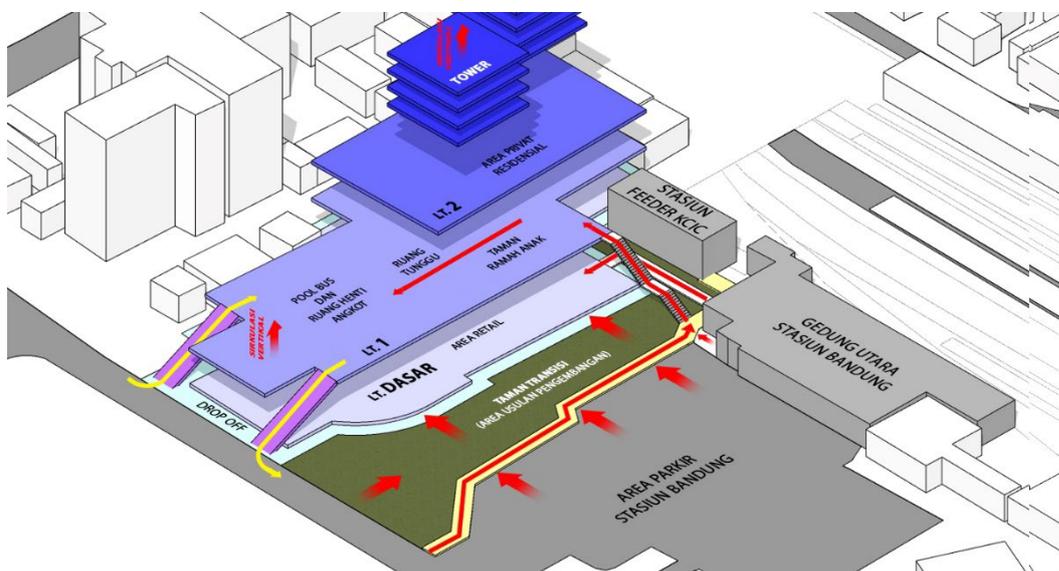


Gambar 6.29. Alur Aktivitas Rute Kedua (Calon Penumpang Kereta Api / Feeder KCIC)

Sama halnya dengan rute pertama, rute berikut terbagi menjadi 3 alur sesuai arah datang pengguna. Alur A merupakan penumpang kedatangan yang dari ke zona privat (apartemen dan perkantoran) dan zona publik (area belanja, kafe, dan taman), dan zona transit (pool bus, halte taksi dan ojek, serta area angkot). Alur B merupakan penumpang kedatangan langsung dari ke zona transit. Sedangkan alur C merupakan penumpang kedatangan yang dari area parkir kendaraan pribadi.

b. Diagram Keterhubungan

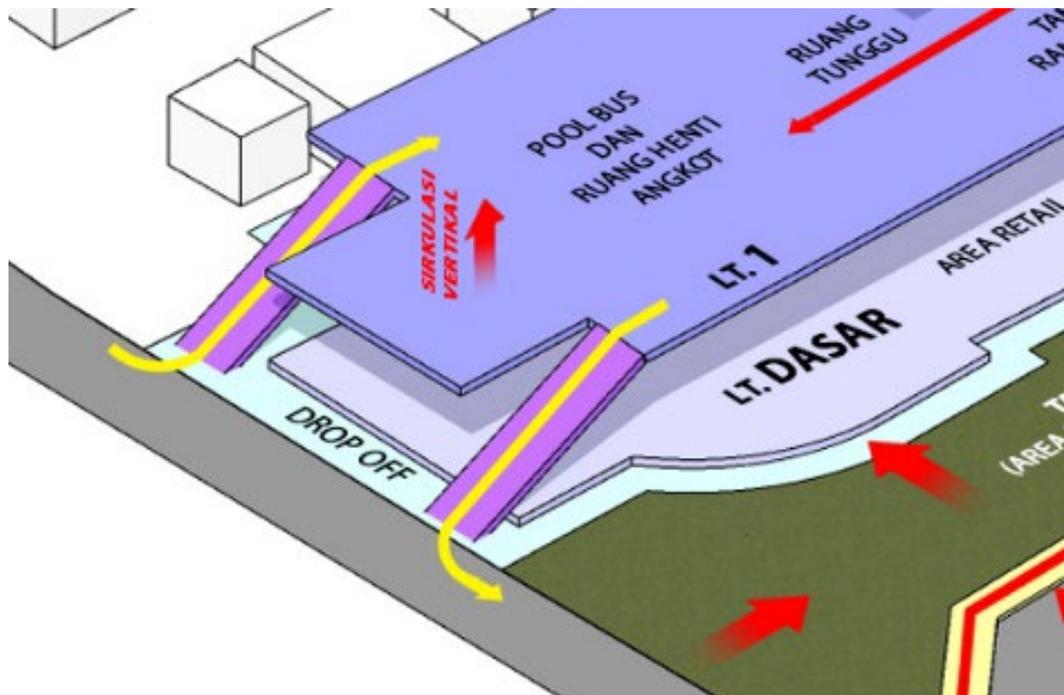
Diagram berikut merupakan hasil sintesis dari alur aktivitas yang dijabarkan dalam bentuk tiga dimensi (3D). Berdasarkan alur aktivitas, sirkulasi kawasan dapat menggunakan sirkulasi eksisting namun tetap memerlukan sirkulasi tambahan untuk mempersingkat waktu tempuh yang diperlukan. Berikut adalah diagram tiga dimensi terkait sirkulasi dalam kawasan.



Gambar 6.30. Diagram 3D Keterhubungan antar Fungsi

Secara garis besar, jenis sirkulasi yang diusung pada kawasan adalah sirkulasi *multi-layer* untuk menciptakan sirkulasi yang efisien secara waktu dan jarak tempuh. Zona pedestrian berada pada lantai dasar yang akan ditempatkan area retail sebagai pendukung. Zona transit berada pada lantai 1 dalam bangunan yang berhubungan langsung dengan zona publik area objek studi. Terdapat pula sirkulasi tambahan berupa tangga atau ramp dari dan ke lantai 1 untuk sirkulasi dari dan menuju stasiun *feeder* KCIC dan gedung utara Stasiun Bandung yang hanya terdiri dari 1 lantai bangunan. Sirkulasi dari arah pedestrian Jalan Kebon Kawung dapat

menggunakan sirkulasi koridor eksisting yang ditandai oleh pelat berwarna kuning. Taman transisi yang terletak di antara tapak objek studi dan area parkir Stasiun Bandung bukan merupakan bagian dari tapak objek studi, melainkan usulan rancangan yang dapat meningkatkan nilai keterhubungan pada kawasan.

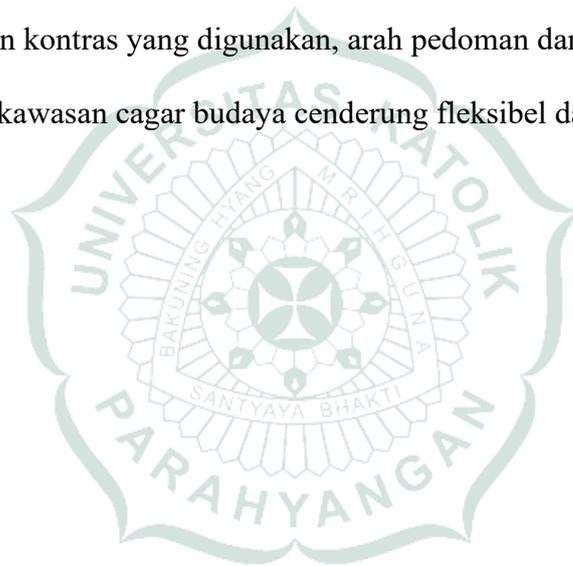


Gambar 6.31. Detail Diagram 3D Keterhubungan antar Fungsi Bagian Depan

Area *drop off* yang diperuntukan untuk transportasi taksi, taksi *online*, dan ojek *online* dengan waktu naik turun penumpang yang relatif singkat. Sirkulasi berupa ramp ke lantai 1 diperuntukan untuk transportasi bus dan angkot dengan jarak waktu naik turun penumpang yang relatif lebih lama. Tujuan pemisahan tersebut adalah sebagai upaya menghindari kemacetan pada Jalan Kebon Kawung namun tetap tidak mempersulit kegiatan naik turun penumpang transportasi umum.

6.4.5. Tema dan Pendekatan Rancangan

Pendekatan yang relevan digunakan pada objek studi adalah pendekatan kontras. Pemilihan pendekatan kontras tersebut didasari oleh implementasi *transit oriented development* yang tergolong dalam pengembangan transportasi modern dengan target waktu tempuh yang cepat, minat generasi saat ini terhadap visual arsitektur yang lebih modern. Namun, pendekatan kontras yang digunakan tidak serta-merta meninggalkan ciri khas arsitektur kawasan sebagai kawasan cagar budaya melainkan tetap menghormati bangunan cagar budaya di sekitarnya. Dengan pendekatan kontras yang digunakan, arah pedoman dan kriteria rancangan terkait konservasi kawasan cagar budaya cenderung fleksibel dan tidak kaku.



BAB VII

PEDOMAN DAN KRITERIA RANCANGAN

Berdasarkan hasil analisis, ditetapkan beberapa kriteria yang menjadi pedoman dalam perancangan fungsi bangunan TOD dengan fungsi *mixed-use* pada kawasan cagar budaya Stasiun Bandung. Pedoman yang ditetapkan ini merupakan hasil sintesis kesesuaian perancangan terhadap konteks kawasan, kriteria TOD, serta peraturan terkait yang mengikat. Berikut beberapa poin pedoman yang menjadi batasan serta arahan perancangan.

7.1. Pedoman Perancangan Bangunan Baru dengan Pendekatan Konservasi Kawasan Cagar Budaya pada Kawasan 4 Cagar Budaya Kota Bandung

Nilai cagar budaya yang terdapat pada kawasan perlu dijaga dan dilestarikan agar identitasnya tidak hilang. Nilai-nilai tersebut antara lain nilai historis, nilai simbolis, nilai spiritual, nilai estetis, dan nilai sosial. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan dengan kelima nilai tersebut, maka dapat dirumuskan pedoman terkait pelestarian nilai-nilai tersebut dalam tabel berikut ini.

Tabel 7.1. Pedoman Pelestarian Nilai Cagar Budaya pada Kawasan

Nilai Cagar Budaya	Keterangan
Nilai Historis dan Nilai Estetis	Lihat tabel 7.2
Nilai Simbolis	Terkait nilai fungsional pada kawasan Stasiun Bandung yang menjadi magnet kawasan yang sudah dikenal oleh masyarakat Kota Bandung. Lihat Tabel 7.4

Nilai Spiritual	Tidak ada
Nilai Sosial	Terkait sosialisasi atau interaksi yang terjadi pada kawasan stasiun, sehingga menekankan penyediaan fungsi-fungsi publik komunal dalam kawasan.

Aspek yang perlu diaplikasikan dalam pengembangan desain pada kawasan 4 adalah atribut fisik utama dan atribut fisik pendukung dengan keseragaman komponen pada bangunan selatan Stasiun Bandung dan Gedung Pakuan hasil identifikasi. Berdasarkan analisis tersebut, maka dapat ditinjau aspek yang perlu diterapkan untuk pembangunan baru dengan identitas cagar budaya kawasan adalah sebagai berikut.

Tabel 7.2. Pedoman Perancangan Bangunan Baru dengan Pendekatan Konservasi KCB pada Kawasan 4 Cagar Budaya Kota Bandung

Kelompok Atribut Fisik	Komponen	Uraian
Atribut Fisik Utama	Bentuk Massa	<ul style="list-style-type: none"> • Bentuk massa geometris • Bentuk <i>entrance</i> yang simetris bilateral • Bentuk asimetris diperbolehkan dengan pertimbangan visual dari arah <i>entrance</i> dan bukan bagian dari <i>entrance</i> bangunan • Kesan monumental atau <i>gigantic</i> pada bagian <i>entrance</i> bangunan. Semakin bangunan mengarah ke fungsi publik, sifat monumental pada bagian <i>entrance</i> semakin tinggi. • Bentuk sudut lengkung diperbolehkan.
	Orientasi Massa	Menghadap utara atau selatan
	Bentuk Atap	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan atap datar dak beton atau atap miring gaya lokal julang ngapak • Kemiringan atap miring dibebaskan sesuai spesifikasi material penutup atap. • Penggunaan teritis <i>overlap</i> dibebaskan

	Material	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan material atap genteng tanah liat maupun material lain yang memiliki citra yang mirip pada bentuk atap miring • Penggunaan material batu dan cat putih
	Warna	<ul style="list-style-type: none"> • Warna fasad monokrom dengan warna dominan putih • Warna lain akibat pemilihan material atap diperbolehkan
Atribut Fisik Pendukung	Detail Pelingkup Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan jendela dengan segmen-segmen pembagi yang geometris (rakocek) • Penggunaan kolom lingkaran tidak bermotif (<i>tuscan</i>) pada bagian <i>entrance</i> bangunan

7.2. Pedoman Perancangan Bangunan Baru dengan Pendekatan TOD pada Kawasan Objek Studi

Berikut tabel yang menjabarkan kriteria perancangan bangunan *mixed-use* dengan pendekatan TOD pada kawasan cagar budaya Stasiun Bandung. Kolom pertama dalam tabel merupakan indikator yang telah disesuaikan dengan analisis berbagai aspek antara lain kondisi eksisting tapak rancangan, teori konsep TOD, serta peraturan terkait. Kesimpulan pedoman terdapat pada kolom kedua yang merupakan kesimpulan hasil analisis.

Tabel 7.3. Pedoman Perancangan Bangunan Baru dengan pendekatan TOD pada Kawasan Objek Studi

Indikator	Pedoman
KDB / Koefisien Dasar Bangunan	70% (Toleransi menjadi 80% untuk fungsi TOD Skala Kota)
KLB / Koefisien Luas Bangunan	2,1
Perbandingan Luas Lahan Residential dan Non Residential	20%-60% banding 40% - 80%
Penerapan Aspek Cagar Budaya	Mengikuti pedoman bab 7.1
Batas Ketinggian Bangunan	Batas ketinggian bangunan 58,87 meter diatas permukaan tanah.
Kenyamanan dan Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Max Parkir Hunian adalah 1,5 parkir/unit, retail/kantor adalah 2 parkir / 100m², dan max parkir lt. dasar adalah 15% dari luas kavling.

	<ul style="list-style-type: none"> • Penataan kembali fungsi parkir bus • Mengedepankan pedestrian yang ramah difabel
Integrasi akses antar Fungsi maupun Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan area masing-masing moda transportasi antara lain stasiun utama Stasiun Bandung, stasiun <i>feeder</i> KCIC, bus, angkutan kota, taksi, taksi <i>online</i>, ojek <i>online</i>, dan bangunan baru • Penyediaan akses sirkulasi yang jelas dan efisien dari setiap moda transportasi • Penyediaan fungsi pendukung seperti ruang tunggu, area komunal, dan area detail untuk mencegah penumpukan penumpang pada suatu area dalam kawasan • Pemenuhan waktu tempuh atau <i>headway</i> yang sudah ditentukan
Fungsi dalam Bangunan Baru	5 fungsi gabungan dalam satu bangunan antara lain perumahan, komersial, perkantoran, pusat hiburan atau budaya, dan fasilitas publik lain.
Jenis Angkutan Umum yang Terakomodasi	Mengakomodasi moda transportasi setempat yaitu <i>heavy rail</i> , bus lokal, angkutan kota, taksi, taksi <i>online</i> , dan ojek <i>online</i>
Efisiensi Peralihan Angkutan Umum	<i>Headway</i> atau waktu antara 2 sarana adalah dibawah 5 menit. Dengan asumsi kecepatan rata-rata manusia berjalan yaitu 60-80 meter per menit, maka jarak maksimal moda terjauh adalah 300-400 meter.

7.3. Pedoman Pemilihan Fungsi pada Perancangan Bangunan Baru Fungsi

Mixed-use dengan pendekatan TOD pada Kawasan Objek Studi

Pedoman dalam pemilihan fungsi berikut mempertimbangkan peraturan terkait TOD yang berlaku serta relevansinya terkait konteks kawasan. Secara garis besar, kategori fungsi yang dipilih adalah residensial, komersial, perkantoran, dan hiburan. Masing-masing kategori tersebut kemudian dikerucutkan menjadi fungsi yang lebih spesifik yang akan dijelaskan melalui tabel berikut.

Tabel 7.4. Pedoman Pemilihan Fungsi *Mixed-use* pada Kawasan Objek Studi

Fungsi Utama	Anjuran Detail Fungsi	Penerapan
Residensial	Fungsi apartemen	Pengalokasian kebutuhan ruang yang besar.
Perkantoran	Ruang <i>meeting sewa</i> , ruang serbaguna sewa, dan <i>co-working space</i> .	Pengalokasian kebutuhan ruang yang cenderung kecil pada bagian podium bangunan
Area Perbelanjaan	Area perbelanjaan khususnya cenderamata dan kuliner	Pengalokasian kebutuhan ruang sedang pada bagian podium terutama lantai dasar dengan pertimbangan kemudahan akses dan visual.
Kafe	Kafe	Pengalokasian kebutuhan ruang sedang pada bagian podium terutama lantai dasar dengan pertimbangan kemudahan akses dan visual.
Taman	Taman Ramah Anak	Pengalokasian kebutuhan ruang besar pada bagian <i>roof-top</i> podium dengan pertimbangan pemanfaatan ruang <i>roof-top</i> dan luas lahan yang terbatas.
Akomodasi Transportasi Umum	Ruang henti angkot, <i>pool bus</i> , dan halte taksi-ojek	<ul style="list-style-type: none"> • Ruang henti angkot dan <i>pool bus</i>: Pengalokasian kebutuhan ruang sedang pada tapak maupun ruang khusus pada bagian podium. • Halte taksi dan ojek: Pengalokasian kebutuhan ruang kecil pada tapak maupun ruang khusus pada bagian podium.

7.4. Pedoman Kebutuhan Ruang Perancangan Bangunan *Mixed-use* dengan pendekatan TOD pada Kawasan Objek Studi

Kebutuhan ruang serta fasilitas bersumber dari standar dimensi ruang berdasarkan Neufert, 2012 dan kajian penulis sesuai dengan alur aktivitas dan program ruang yang diperlukan dalam bangunan. Tapak memiliki luas 9.770 m² dengan koefisien KLB sebesar 2,1. Sehingga batas luas bangunan yang diperkenankan adalah 20.517 m². Berikut kebutuhan ruang rancangan yang dimuat dalam tabel.

Tabel 7.5. Kebutuhan Ruang Rancangan

Zoning	Ruang	Kapasitas (orang)	Standar Besaran (m2)	Luas (m2)	Jumlah Ruang	Luas Total (m2)	Sumber Data
Apartemen						13790,4	
Apartemen	Unit Tipe A 1KT Studio	2	24	24	160	3840	Studi Preseden
	Unit Tipe B 1KT Deluxe	2	36	36	80	2880	
	Unit Tipe C 2KT	3	48	48	80	3840	
Penunjang	Janitor	3	1,2 / orang	3,6	1	3,6	Analisa Pribadi
	Laundry	6	2,4 / orang	14,4	1	14,4	
	Gudang	4	30	30	1	30	
	Sirkulasi	30%				3182,4	
Perkantoran						1989	
Ruang Sewa	Ruang Rapat Sewa Tipe A	6	4 / orang	24	6	144	Neufert
	Ruang Rapat Sewa Tipe B	12	2,4 / orang	36	5	180	
	Ruang Rapat Sewa Tipe C	40	2,4 / orang	100	2	200	
Penunjang	Ruang Arsip	2	2 / orang / perabot	4	30	120	Analisa Pribadi
	Ruang Komunal	100	4 / orang	400	2	800	
	Pantry	10	1,3 / orang	13	2	26	
	Toilet (Privat)	4	3 / orang	12	4	48	
	Musholla	10	1,2 / orang	12	1	12	
	Sirkulasi	30%				459	
Penunjang Rusunawa, Rusunami, Perkantoran						1344,2	
Penunjang Operasional	Resepsionis	10	15% Lobby	12	1	12	Neufert
	Lobby	50	1,6 / orang	80	1	80	
	Lounge	30	2 / orang	60	1	60	Analisa Pribadi
	Toilet (Publik)	4	3 / orang	12	2	24	
	ATM Galery	4		8	1	8	
	Retail Sewa			32	6	192	
	Function Room	150		225	1	225	

	Pre-Function Room	100		150	1	150	
	Ruang Medis	4		12	1	12	
Restoran	Ruang Makan	100	1,3 / orang	130	1	130	Neufert
	Dapur Utama	8		40	1	40	Analisa Pribadi
	Dapur Dingin	4		20	1	20	
	Penyimpanan Daging & Ikan	2		15	1	15	
	Penyimpanan Dingin	2		15	1	15	
	Penyimpanan Umum	2		15	1	15	
	Ruang Gas	2		10	1	10	
Kafe	Kafe	20	1,3 / orang	26	1	26	Neufert
	Sirkulasi	30%				310,2	Analisa Pribadi
Pengelola Rusunawa, Rusunami, Perkantoran						276,36	
Pengelola	R. Manajer Umum	3	10 / orang	30	1	30	Neufert
	R. Asisten Manajer	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Manajer Akuntan	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Manajer Pemasaran	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Manajer Personalia	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Staff Front Office	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Staff Akuntan	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Staff Pemasaran	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Staff Personalia	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Maintenance	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Food & Beverage	3	4,46 / orang	13,38	1	13,38	
	R. Rapat	10	2,4 / orang	24	1	24	
	Pantry	5	1,3 / orang	6,5	1	6,5	
	Toilet	4	3 / orang	12	2	24	Analisa Pribadi
	Musholla	10	1,2 / orang	12	1	12	
	Sirkulasi	20%				46,06	
Hiburan						858	
Penunjang	Area Bilyar	24		80	1	80	

	Area Fitness	15		80	1	80	Analisa Pribadi
	Kolam Renang		0,5 Luas	200	1	100	
	Taman Ramah Anak		0,5 Luas	800	1	400	
Sirkulasi		30%				198	
Pool Bus				1911			
Fungsi Utama	Lobby Keberangkatan	40	1,6 / orang	64	1	64	Analisa Pribadi
	Ruang Tunggu Keberangkatan	100	2 / orang	200	1	200	
	Ruang Kedatangan	100	2 / orang	200	1	200	
	Parkir Bus		40 / bus	800	1	400	
Penunjang	Toilet	10	3 / orang	30	2	60	
	Musholla	15	1,2 / orang	18	1	18	
	Retail Sewa			32	4	128	
Servis	Gudang Alat dan Sparepart			40	1	40	
	Bengkel Bus			360	1	360	
Sirkulasi		30%				441	
Servis				308,4			
Servis	Security	3		10	1	10	Analisa Pribadi
	Purchasing & Receiving	2		10	1	10	
	Loading Dock	4		30	1	30	
	Ruang Sampah	2		15	1	15	
	Power House	2		36	1	36	
	Gudang Umum	2		40	1	40	
	Utilitas Kolam Renang	2		20	1	20	
	Panel Room	2		8	12	96	
Sirkulasi		20%				51,4	
Sub Total Luas				20347,4			

BAB VIII

SIMULASI DESAIN

8.1. Zonasi, Tata Ruang, Sirkulasi, dan Pencapaian pada Objek Rancangan

Perancangan dilakukan mulai dari unsur makro yaitu tapak lalu mengerucut ke unsur mikro yaitu bangunan. Unsur makro yang akan digagas antara lain zonasi pada tapak, sirkulasi dalam tapak, pencapaian tapak, bentuk dari massa bangunan, dan tata ruang atau penempatan massa bangunan pada tapak. Masing-masing unsur tersebut dijelaskan pada setiap poin berikut:

8.1.1. Zonasi dan Tata Ruang



Gambar 8.1. Rencana Blok

Terbagi menjadi 2 zonasi besar yaitu zonasi *transit hub* dan zonasi privat. Zonasi *transit hub* diletakkan pada area utara dengan pertimbangan kemudahan akses kendaraan mobil, motor, angkutan kota, dan bus, sehingga sirkulasi kendaraan tersebut dapat dibatasi hanya pada area utara tapak saja. Zonasi privat diletakkan pada area selatan dengan pertimbangan privatisasi baik dari aspek keamanan dan kenyamanan visual maupun audial.

Gedung fungsi *transit hub* yang berada pada area utara menghadap Jalan Kebon Kawung dan fungsi privat pada area selatan. *Transit hub* terdiri dari fungsi *pool bus*, pemberhentian angkot, dan *drop-off* ojek maupun taksi, serta fasilitas pendukung yang menjadi fokus fungsi dalam kawasan TOD ini. Fungsi *pool bus* dan pemberhentian angkot akan diletakkan pada lantai atas massa, sedangkan lantai dasar dialokasikan sebagai *drop-off* ojek-taksi dan sirkulasi pejalan kaki.

Fungsi privat terdiri dari fungsi apartemen, fungsi perkantoran, dan sarana penunjang lain. Fungsi apartemen terdiri dari 2 massa yang terletak pada lantai 3 sampai 12 dengan bentuk persegi yang memungkinkan akses cahaya dan *view* secara merata bagi setiap unit. Selain itu, perletakkan 2 massa *tower* tersebut disusun secara diagonal agar *view* dari setiap unit apartemen tidak terhalang massa yang lain. Pada bagian podium zona privat lantai 1 dan 2 akan dialokasikan untuk perkantoran, fasilitas penunjang, serta ruang-ruang manajemen. Berikut penataan ruang dalam kawasan yang mengacu pada gambar 8.1.:

- a. *Entrance* umum (kendaraan pribadi, taksi, dan ojek)
- b. *Exit* umum (kendaraan pribadi, taksi, dan ojek)
- c. Ramp naik bus dan angkot

- d. Ramp turun bus dan angkot
- e. Massa *transit hub*
- f. *Hallway* samping (sirkulasi *outdoor* pejalan kaki)
- g. Taman ramah anak
- h. Massa apartemen
- i. *Rooftop* hijau dan *jogging track*
- j. Selasar penghubung
- k. Stasiun *feeder* KCIC
- l. Gedung utara Stasiun Bandung
- m. Area parkir Stasiun Bandung



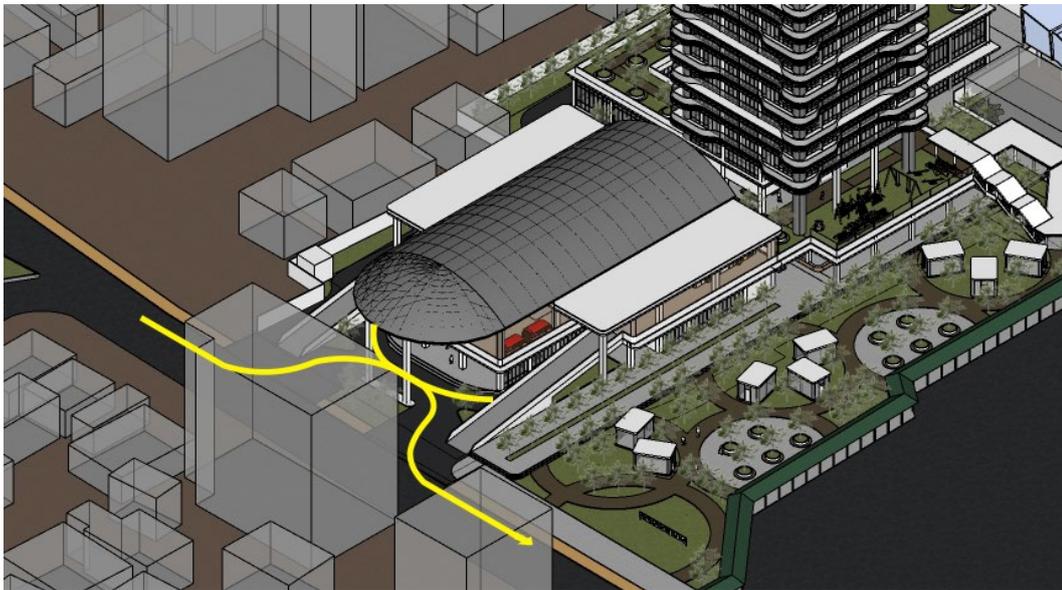
Gambar 8.2. Zonasi Vertikal Bangunan

Dengan konsep *multilayer*, lantai dasar yang ditandai oleh warna merah digunakan sebagai layer sirkulasi pejalan kaki yang tidak bisa diakses kendaraan. Pada *layer* ini terdapat fungsi-fungsi pendukung seperti area perbelanjaan atau *retail*, *stand* makanan dan minuman, ruang komunal, dan *co-working space*. Lantai 1 yang ditandai oleh warna oranye difungsikan sebagai naik-turun penumpang bus

dan angkot pada massa bagian depan bangunan (sisi kiri pada gambar) dan fungsi pendukung ruang tunggu dan taman ramah anak pada bagian tengah bangunan, dan fasilitas pendukung apartemen dan perkantoran pada bagian belakang bangunan (sisi kanan pada gambar) dengan akses khusus pengguna kantor maupun apartemen yang tidak bisa diakses oleh publik. Lantai 2 yang ditandai oleh warna kuning terdiri dari fasilitas pendukung khusus pengguna apartemen yaitu kafe, restoran, area kerja atau *co-working space*, dan *green roof* yang merangkap sebagai *jogging track*. Lantai 3 sampai 12 yang ditandai oleh warna hijau merupakan 2 massa apartemen yang masing-masing massa memiliki 160 unit. Sehingga total unit hunian dalam bangunan ini adalah 320 unit, yang terdiri dari 160 unit tipe A (studio), 80 unit tipe B (deluxe), dan 80 unit tipe C (2 kamar tidur).

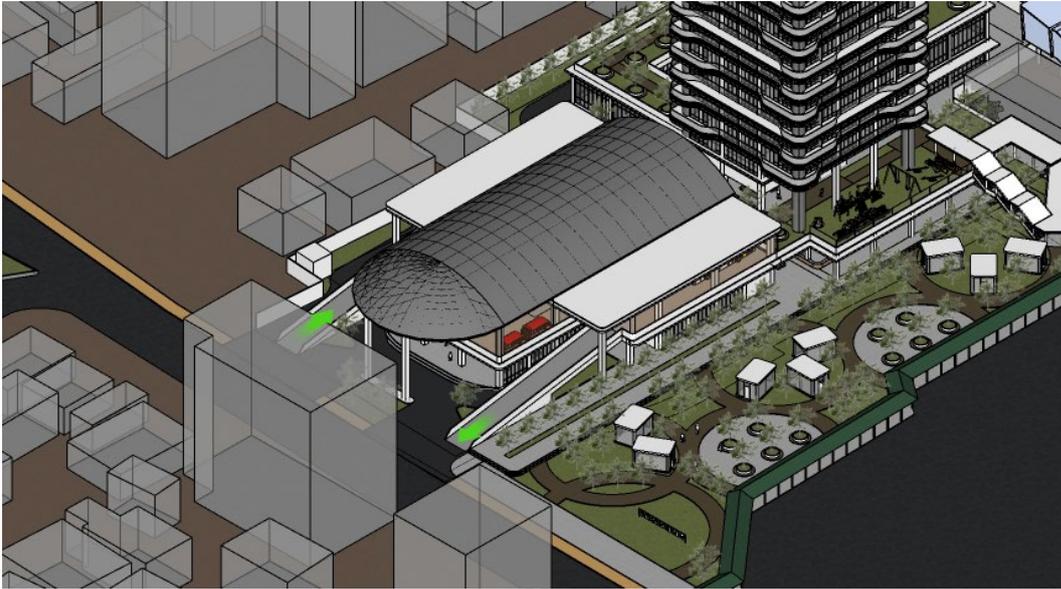
8.1.2. Pencapaian dan Sirkulasi

Terdapat pemisahan akses menuju tapak maupun bangunan antara kendaraan dan pejalan kaki untuk menghindari persilangan sirkulasi. Selain itu, akses kendaraan pun terbagi lagi menjadi 2 yaitu akses kendaraan pribadi, taksi, dan ojek yang diarahkan pada lantai dasar dan akses kendaraan angkutan kota dan bus pada lantai 1 (atas). Secara garis besar, sirkulasi tapak menggunakan *multilayer* yang memungkinkan pembatasan sirkulasi kendaraan di lantai dasar atau tapak dan mengalihkannya ke lantai atas dan basement. Berikut adalah diagram aksesibilitas pada tapak:

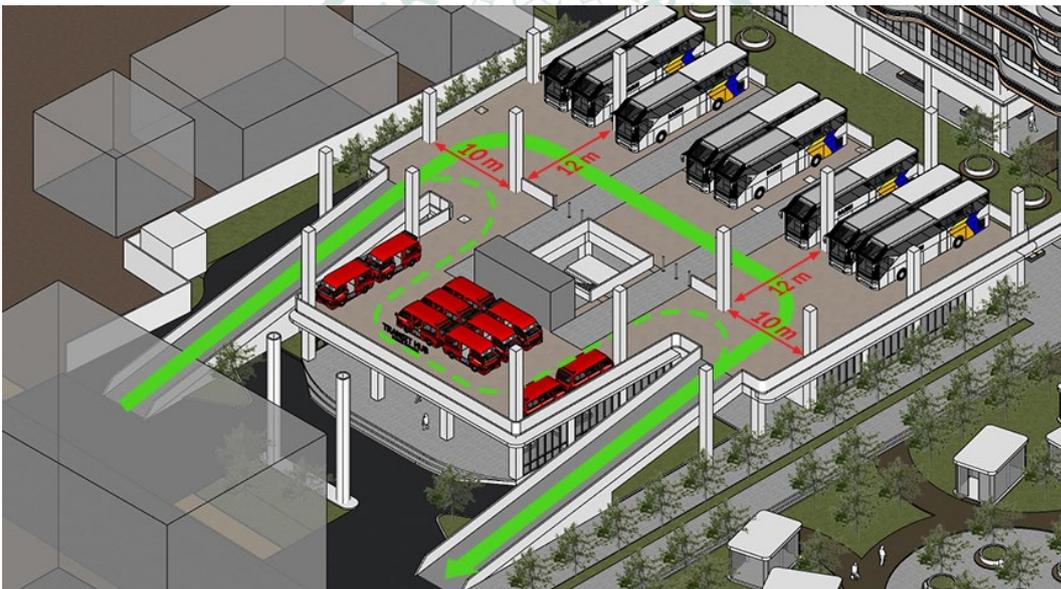


Gambar 8.3. Aksesibilitas Kendaraan Pribadi, Taksi, dan Ojek

Akses sirkulasi kendaraan pribadi, taksi, dan ojek ditandai oleh garis berwarna kuning. Skenario sirkulasi tersebut yaitu masuk – *drop-off* – keluar, masuk – *drop-off* – basement – parkir. Untuk menghindari penumpukan kendaraan *drop-off* maka pada jalan area *drop-off* lobi dibuat dengan lebar 8 meter yang dapat memuat 3 jalur mobil. Sirkulasi berikut dibatasi hanya pada bagian depan tapak saja untuk mengedepankan konsep tapak *pedestrian oriented*.



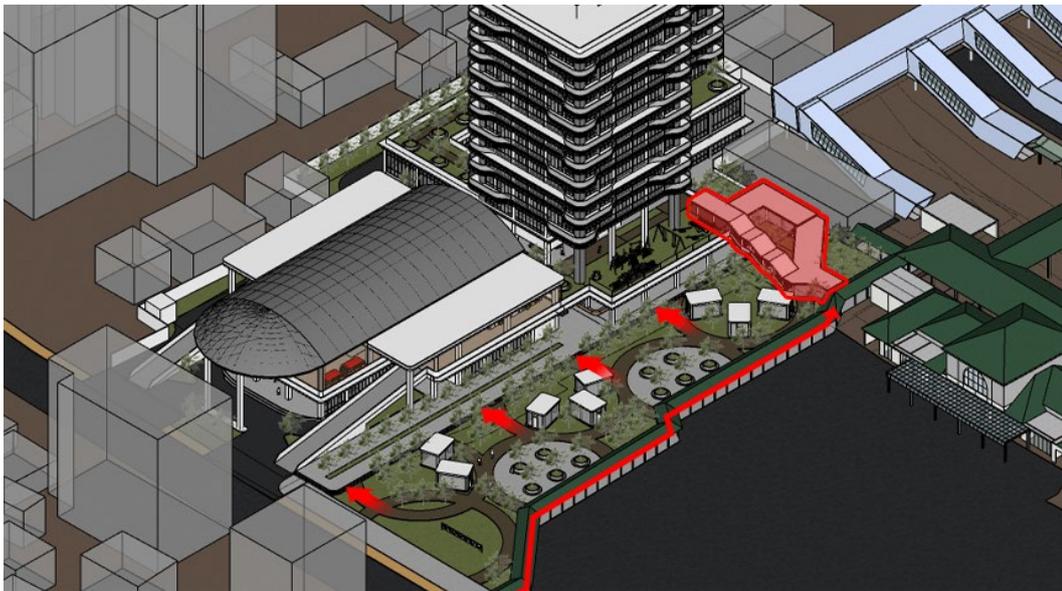
Gambar 8.4. Aksesibilitas Angkutan Kota dan Bus



Gambar 8.5. Sirkulasi Angkutan Kota dan Bus Lantai 1 (Atas)

Akses sirkulasi angkutan kota dan bus ditandai oleh garis berwarna hijau. Kendaraan berikut diarahkan untuk menuju lantai 1 (atas) melalui ramp dengan kemiringan 12%. Sirkulasi pada lantai 1 (atas) dibuat lebih lebar untuk memenuhi

radius putar bus. Sirkulasi berikut dibatasi hanya pada bagian depan lantai 1 (atas) saja untuk mengedepankan konsep *pedestrian oriented* pada lantai dasar.



Gambar 8.6. Aksesibilitas Pejalan Kaki

Terdapat 2 akses ke dalam tapak yaitu dari arah Jalan Kebon Kawung yang kemudian diarahkan ke *hallway* pada sisi barat tapak dan dari arah Stasiun *feeder* KCIC dan gedung utara Stasiun Bandung yang kemudian diarahkan ke selasar penghubung pada area selatan tapak. Akses selasar tersebut merupakan perpanjangan dari koridor eksisting yang masih digunakan sebagai sirkulasi utama pejalan kaki menuju stasiun. Namun, terdapat perbedaan desain visual antara koridor eksisting dengan selasar. Selasar yang merupakan transisi menuju kawasan TOD dibuat lebih modern dan memiliki satu identitas desain yang sama dengan bangunan rancangan. Terdapat juga taman pada area usulan yang menjadi sirkulasi transisi antara tapak Stasiun Bandung dengan area rancangan.

8.2. Implementasi Pedoman Rancangan pada Simulasi Desain

Simulasi desain dirancang berdasarkan pedoman dan kriteria yang sudah digagas pada bab 7. Berikut adalah implementasi pedoman rancangan terkait konservasi kawasan cagar budaya yang dijabarkan dalam tabel:

Tabel 8.1. Implementasi Pedoman Rancangan Terkait Konservasi Kawasan Cagar Budaya pada Simulasi Desain

Nilai Cagar Budaya	Aspek Pedoman	Implementasi / Penerapan
Nilai Historis dan Nilai Estetis	<p>Bentuk Massa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bentuk massa geometris • Bentuk <i>entrance</i> yang simetris bilateral • Bentuk asimetris diperbolehkan dengan pertimbangan visual dari arah <i>entrance</i> dan bukan bagian dari <i>entrance</i> bangunan • Kesan monumental atau <i>gigantic</i> pada bagian <i>entrance</i> bangunan. Semakin bangunan mengarah ke fungsi publik, sifat monumental pada bagian <i>entrance</i> semakin tinggi. • Bentuk sudut lengkung diperbolehkan. 	 <p>Bentuk massa yang geometris dengan bagian <i>entrance</i> yang simetris. Memiliki kesan monumental atau skala bagian <i>entrance</i> yang besar dibandingkan dengan ukuran manusia. Menggunakan aspek lengkung yang terlihat dari sudut-sudut bangunan dan atap.</p> <p>Massa <i>transit hub</i> berikut merupakan hasil adaptasi dari bangunan gedung selatan Stasiun Bandung yang memiliki kesamaan identitas fungsi yaitu fungsi transit. Sedangkan massa privat di area belakang merupakan hasil adaptasi dari Gedung Pakuan yang memiliki kesamaan identitas fungsi yaitu fungsi residensial.</p>

Orientasi Massa

Menghadap utara atau selatan



Orientasi bangunan menghadap utara selatan dan mengikuti *grid* bangunan Stasiun Bandung sehingga menciptakan keselarasan arah bangunan.

Bentuk Atap

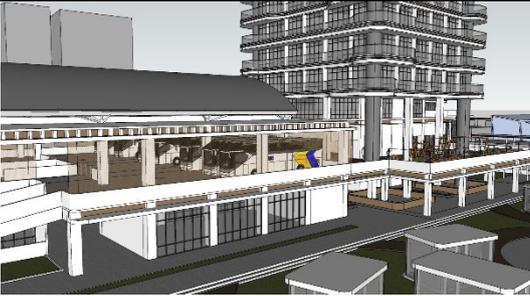
- Menggunakan atap datar dak beton atau atap miring gaya lokal julang ngapak
- Kemiringan atap miring dibebaskan sesuai spesifikasi material penutup atap.
- Penggunaan teritis *overlap* dibebaskan



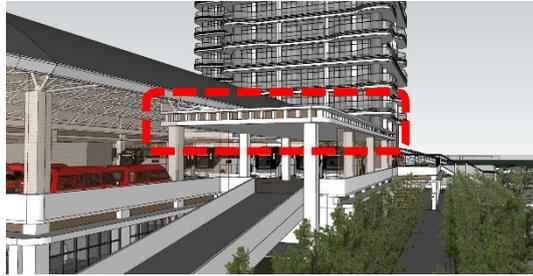
Penggunaan atap bentang lebar lengkung dengan struktur space frame dan atap datar dengan struktur beton pada massa *transit hub*.

Penggunaan atap datar dengan struktur beton pada massa privat.



		<p>Penggunaan teritis overlap dengan material beton selebar 60 cm</p>
	<p>Material</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan material atap genteng tanah liat maupun material lain yang memiliki citra yang mirip pada bentuk atap miring • Penggunaan material <i>finishing</i> dinding batu belah dan cat putih 	 <p>Penggunaan <i>finishing</i> cat putih dan lantai keramik motif batu pada area publik bangunan.</p>
	<p>Warna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Warna fasad monokrom dengan warna dominan putih • Warna lain akibat pemilihan material atap diperbolehkan 	 <p>Penggunaan warna dominan putih pada fasad bangunan dengan sedikit warna abu-abu dan finishing kayu.</p>
	<p>Detail Pelingkup Bangunan</p> <p>Penggunaan jendela dengan segmen-segmen pembagi yang geometris (rakocek)</p>	 <p>Penggunaan jendela bersegmen pada seluruh jendela bangunan.</p>

Detail Pelingkup Lain



(Sumber Gambar: wikipedia.org)

Penerapan elemen persegi pada dak atap yang diadaptasi dari fasad gedung selatan Stasiun Bandung yang menyerupai pola rel kereta api.



		 <p>(Sumber Gambar: jabar.tribunnews.com)</p> <p>Penerapan lis profil beton yang diadaptasi dari ornamen fasad Gedung Pakuan namun dipadukan dengan bentuk modern.</p>
Nilai Simbolis	Terkait nilai fungsional pada kawasan Stasiun Bandung yang menjadi magnet kawasan yang sudah dikenal oleh masyarakat Kota Bandung.	<p>Fungsi yang mendukung pada kawasan tersebut adalah sebagai berikut:</p> <p>Fungsi residensial → apartemen</p> <p>Fungsi perkantoran → ruang meeting sewa, ruang serbaguna sewa, dan co-working space</p> <p>Fungsi komersial → area perbelanjaan, kafe</p> <p>Fungsi komunal → taman ramah anak</p> <p>Fungsi akomodasi transportasi → ruang henti angkot, <i>pool</i> bus, dan halte taksi-ojek</p>
Nilai Spiritual	Tidak ada	Tidak ada
Nilai Sosial	Terkait sosialisasi atau interaksi yang terjadi pada kawasan stasiun, sehingga menekankan penyediaan fungsi-fungsi publik komunal dalam kawasan.	Menghadirkan fungsi-fungsi komunal pada bangunan antara lain taman ramah anak, ruang tunggu, area perbelanjaan, kafe, dan <i>co-working space</i> .

Berikut adalah implementasi pedoman rancangan terkait *transit oriented development* pada simulasi desain rancangan yang dijabarkan melalui tabel:

Tabel 8.2. Implementasi Pedoman Rancangan Terkait TOD pada Simulasi Desain

Indikator	Pedoman	Penerapan
KDB / Koefisien Dasar Bangunan	70% (Toleransi menjadi 80% untuk fungsi TOD Skala Kota)	Luas Tapak = 9770 m ² Luas Dasar Bangunan = 7688,52 m ² KDB = 78,7%
KLB / Koefisien Luas Bangunan	2,1	Batas Maksimal Luas Bangunan = 20.517 m ²

		Luas Bangunan tanpa Basement = 20.347,4 m ² KLB = 2,08
Perbandingan Luas Lahan Residential dan Non Residential	20%-60% banding 40% - 80%	Fungsi <i>mixed-use</i> dengan susunan residensial vertikal (tidak menapak lahan)
Penerapan Aspek Cagar Budaya	Mengikuti pedoman konservasi kawasan cagar budaya	Dijelaskan pada tabel 8.1.
Batas Ketinggian Bangunan	Batas ketinggian bangunan 58,87 meter diatas permukaan tanah.	58,5 meter diatas permukaan tanah
Kenyamanan dan Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Max Parkir Hunian adalah 1,5 parkir/unit, retail/kantor adalah 2 parkir / 100m², dan max parkir lt. dasar adalah 15% dari luas kavling. • Penataan kembali fungsi parkir bus • Mengedepankan pedestrian yang ramah difabel 	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan parkir fungsi gabungan adalah 183 mobil dan 293 motor • Fungsi parkir bus atau <i>pool</i> bus diakomodasi di lantai atas dengan penataan yang lebih teratur • Penggunaan <i>layer</i> lantai dasar sebagai sirkulasi pedestrian yang memudahkan difabel
Integrasi akses antar Fungsi maupun Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan area masing-masing moda transportasi antara lain stasiun utama Stasiun Bandung, stasiun feeder KCIC, bus, angkutan kota, taksi, taksi online, ojek online, dan bangunan baru • Penyediaan akses sirkulasi yang jelas dan efisien dari setiap moda transportasi • Penyediaan fungsi pendukung seperti ruang tunggu, area komunal, dan area detail untuk mencegah penumpukan 	Terakomodir melalui sirkulasi, aksesibilitas, dan penyediaan ruang dalam desain

	<p>penumpang pada suatu area dalam kawasan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pemenuhan waktu tempuh atau headway yang sudah ditentukan 	
Fungsi dalam Bangunan Baru	<p>Fungsi residensial</p> <p>Fungsi perkantoran</p> <p>Fungsi komersial</p> <p>Fungsi komunal</p> <p>Fungsi akomodasi transportasi</p>	<p>Fungsi residensial → apartemen</p> <p>Fungsi perkantoran → ruang meeting sewa, ruang serbaguna sewa, dan co-working space</p> <p>Fungsi komersial → area perbelanjaan, kafe</p> <p>Fungsi komunal → taman ramah anak</p> <p>Fungsi akomodasi transportasi → ruang henti angkot, <i>pool</i> bus, dan halte taksi-ojek</p>
Jenis Angkutan Umum yang Terakomodasi	<p>Mengakomodasi moda transportasi setempat yaitu <i>heavy rail</i>, bus lokal, angkutan kota, taksi, taksi <i>online</i>, dan ojek <i>online</i></p>	<p>Pengintegrasian akses gedung utara Stasiun Bandung dan stasiun <i>feder</i> KCIC.</p> <p>Penyediaan wadah henti bagi bus, angkutan kota, taksi, taksi <i>online</i>, dan ojek <i>online</i>.</p>
Efisiensi Peralihan Angkutan Umum	<p><i>Headway</i> atau waktu antara 2 sarana adalah dibawah 5 menit</p>	<p>Jarak <i>headway</i> terjauh adalah 120 meter antara moda kereta api dengan ruang henti angkutan kota. Dengan asumsi kecepatan rata-rata manusia berjalan yaitu 60-80 meter per menit, maka waktu tempuh yang dibutuhkan adalah 1,5-2 menit untuk <i>headway</i> terjauh</p>

BAB IX

KESIMPULAN

9.1. Kesimpulan

Penelitian dilakukan bersifat sebagai rekomendasi yang dapat dijadikan pertimbangan terkait pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Bandung dengan menyelipkan upaya konservasi. Penelitian ini melibatkan perencanaan dan perancangan dilandasi oleh upaya pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) dan konservasi kawasan cagar budaya yang menghasilkan produk berupa pedoman serta simulasi desain arsitektur. Kesimpulan yang ditarik pada penelitian ini mengacu pada pertanyaan penelitian yang dijabarkan pada poin berikut:

a. Bagaimana pengembangan *transit oriented development* diterapkan pada *pool bus* Damri di kawasan Stasiun Bandung?

Kesimpulan ditarik berdasarkan pertimbangan peraturan terkait serta analisis tren dan kondisi terkini kebiasaan masyarakat. Sehingga, kesimpulan yang dihasilkan adalah sebagai berikut:

Tabel 9.1. Kesimpulan pengembangan TOD pada *Pool Bus* Damri di kawasan Stasiun Bandung

Indikator	Pedoman
KDB / Koefisien Dasar Bangunan	70% (Toleransi menjadi 80% untuk fungsi TOD Skala Kota)
KLB / Koefisien Luas Bangunan	2,1
Perbandingan Luas Lahan Residential dan Non Residential	20%-60% banding 40% - 80%
Penerapan Aspek Cagar Budaya	Mengikuti kesimpulan pada poin b
Batas Ketinggian Bangunan	Batas ketinggian bangunan 58,87 meter diatas permukaan tanah.

Kenyamanan dan Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Max Parkir Hunian adalah 1,5 parkir/unit, retail/kantor adalah 2 parkir / 100m², dan max parkir lt. dasar adalah 15% dari luas kavling. • Penataan kembali fungsi parkir bus • Mengedepankan pedestrian yang ramah difabel
Integrasi akses antar Fungsi maupun Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan area masing-masing moda transportasi antara lain stasiun utama Stasiun Bandung, stasiun feeder KCIC, bus, angkutan kota, taksi, taksi online, ojek online, dan bangunan baru • Penyediaan akses sirkulasi yang jelas dan efisien dari setiap moda transportasi • Penyediaan fungsi pendukung seperti ruang tunggu, area komunal, dan area detail untuk mencegah penumpukan penumpang pada suatu area dalam kawasan • Pemenuhan waktu tempuh atau headway yang sudah ditentukan
Fungsi dalam Bangunan Baru	<p>Fungsi residensial → apartemen</p> <p>Fungsi perkantoran → ruang meeting sewa, ruang serbaguna sewa, dan co-working space</p> <p>Fungsi komersial → area perbelanjaan, kafe</p> <p>Fungsi komunal → taman ramah anak</p> <p>Fungsi akomodasi transportasi → ruang henti angkot, <i>pool</i> bus, dan halte taksi-ojek</p>
Jenis Angkutan Umum yang Terakomodasi	Mengakomodasi moda transportasi setempat yaitu <i>heavy rail</i> , bus lokal, angkutan kota, taksi, taksi <i>online</i> , dan ojek <i>online</i>
Efisiensi Peralihan Angkutan Umum	<p><i>Headway</i> atau waktu antara 2 sarana adalah dibawah 5 menit</p> <p>Dengan asumsi kecepatan rata-rata manusia berjalan yaitu 60-80 meter per menit, maka jarak maksimal moda terjauh adalah 300-400 meter.</p>

b. Bagaimana upaya menghormati nilai-nilai cagar budaya terkait pembangunan baru pada kawasan cagar budaya Stasiun Bandung?

Berdasarkan analisis kota dan bangunan cagar budaya di sekitar kawasan, dapat ditarik kesimpulan nilai-nilai cagar budaya yang perlu dihormati dan

dipertimbangkan dalam pembangunan baru di kawasan tersebut. Kesimpulan yang dihasilkan adalah sebagai berikut:

Tabel 9.2. Kesimpulan upaya menghormati nilai-nilai cagar budaya pada kawasan cagar budaya Stasiun Bandung

Nilai Cagar Budaya	Keterangan
Nilai Historis dan Nilai Estetis	<p>a. Bentuk Massa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bentuk massa geometris • Bentuk <i>entrance</i> yang simetris bilateral • Bentuk asimetris diperbolehkan dengan pertimbangan visual dari arah <i>entrance</i> dan bukan bagian dari <i>entrance</i> bangunan • Kesan monumental atau <i>gigantic</i> pada bagian <i>entrance</i> bangunan. Semakin bangunan mengarah ke fungsi publik, sifat monumental pada bagian <i>entrance</i> semakin tinggi. • Bentuk sudut lengkung diperbolehkan. <p>b. Orientasi Massa Menghadap utara atau selatan</p> <p>c. Bentuk Atap</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan atap datar dak beton atau atap miring gaya lokal julang ngapak • Kemiringan atap miring dibebaskan sesuai spesifikasi material penutup atap. • Penggunaan teritis <i>overlap</i> dibebaskan <p>d. Material</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan material atap genteng tanah liat maupun material lain yang memiliki citra yang mirip pada bentuk atap miring • Penggunaan material batu dan cat putih <p>e. Warna</p> <ul style="list-style-type: none"> • Warna fasad monokrom dengan warna dominan putih • Warna lain akibat pemilihan material atap diperbolehkan <p>f. Detail Pelingkup Bangunan Penggunaan jendela dengan segmen-segmen pembagi yang geometris (rakocek)</p>
Nilai Simbolis	Terkait nilai fungsional pada kawasan Stasiun Bandung yang menjadi magnet kawasan yang sudah dikenal oleh masyarakat Kota Bandung.

	<p>Sehingga fungsi yang mendukung pada kawasan tersebut adalah sebagai berikut:</p> <p>Fungsi residensial → apartemen</p> <p>Fungsi perkantoran → ruang meeting sewa, ruang serbaguna sewa, dan co-working space</p> <p>Fungsi komersial → area perbelanjaan, kafe</p> <p>Fungsi komunal → taman ramah anak</p> <p>Fungsi akomodasi transportasi → ruang henti angkot, <i>pool</i> bus, dan halte taksi-ojek</p>
Nilai Spiritual	Tidak ada
Nilai Sosial	Terkait sosialisasi atau interaksi yang terjadi pada kawasan stasiun, sehingga menekankan penyediaan fungsi-fungsi publik komunal dalam kawasan.

9.2. Saran

Penelitian dilakukan dengan analisis terhadap peraturan dan rencana kota yang sudah ditetapkan pemerintah. Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Bandung sudah sejalan dengan peraturan tersebut. Selain itu, mengingat kawasan merupakan kawasan cagar budaya, upaya konservasi pun perlu dilakukan sebagai bentuk hormat terhadap bangunan cagar budaya dalam kawasan. Tidak lupa, pengembangan tersebut juga perlu mempertimbangkan tren atau kebiasaan masyarakat saat ini terutama akibat dari *post* pandemi covid-19 yang melanda dunia. Penulis merekomendasikan para pemangku kepentingan untuk menjadikan penelitian ini sebagai bahan pertimbangan dalam pengembangan TOD di kawasan Stasiun Bandung.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhiguna, Z. (2015). Penggunaan Pendekatan Juxtaposisi dalam Perancangan Bangunan Perkantoran di Simpang Lima Bandung (Master thesis). Retrieved from Institut Teknologi Bandung.
- Ananda, F. R. (2020). Stasiun Bandung, Cagar Budaya Bergaya Art Deco. Ayobandung.com. Retrieved January 14, 2024, from <https://www.ayobandung.com/baheula/pr-79694818/stasiun-bandung-cagar-budaya-bergaya-art-deco>.
- ArchDaily. (2012). King's Cross Station / John McAslan + Partners. Retrieved 20 Jan 2024. from <https://www.archdaily.com/219082/kings-cross-station-john-mcaslan-partners>. ISSN 0719-8884
- Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. (2022). Implementasi TOD Belum Sepenuhnya Berorientasi Transportasi Massal. Biro Kepegawaian dan Organisasi Kementerian Perhubungan. Retrieved Februari 21, 2024, from <https://bptj.dephub.go.id/post/read/implementasi-tod-belum-sepenuhnya-berorientasi-transportasi-massal>
- Baker, R. (2021). *The Inglorious History of King's Cross and its Station – a haunt of Thieves and Murderers*. Flashbak. Tersedia di: <https://flashbak.com/the-inglorious-history-of-kings-cross-and-its-station-a-haunt-of-thieves-and-murderers-438629/> (Diakses 20 Januari 2024)
- Bella, P. A., Arung, D. (2023). Evaluasi Rencana TOD di Kawasan Stasiun KRL Tanjung Barat Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang 2022 dan Peraturan Menteri Agraria Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (STUPA)*. 5(1). 401-410. ISSN 2685-6263
- Calthorpe, Peter, (1990). *Transit-Oriented Development Design Guidelines*. Calthorpe Associates in Association with Mintier & Associates, USA.
- Humas Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. (2022). TOD, Pengungkit Kualitas Hidup Masyarakat. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. Retrieved Februari 21, 2024, from <https://setkab.go.id/tod-pengungkit-kualitas-hidup->

[masyarakat/#:~:text=Pemerintah%20Brasil%20mendefinisikan%20TOD%20sebagai,%2C%20bersepeda%2C%20maupun%20berjalan%20kaki](#)

Institute for Transportation and Development Policy. (2017). TOD Standard, Edisi ketiga, New York.

Iriani, L. Y. (2013). Legal Aspek Pengendalian Pemanfaatan Ruang di Kota Bandung. Pusat Litbang Permukiman, Badan Litbang Kementerian Pekerjaan Umum. Jurnal Permukiman. 8(3). 120-127

Lawalata, G., M. & Rahman, F. (2020). Kendaraan Desain dan Radius Putar untuk Desain Geometrik Jalan di Indonesia. Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan. Jurnal Jalan-Jembatan, 37(1). 46-60

Legowo, D. A. & Sumadio, W. (2021). Nilai dan Pola *Transit Oriented Development* (TOD) Indeks pada Jalur *Commuter Line* Bogor-Jakarta Kota. Jurnal Wilayah dan Lingkungan. 9(2). 142-154. <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jwl/article/view/9462>

Pradipta, P. P., & Faqih, M. (2015). Gaya Art Deco pada Revitalisasi Stasiun Selatan Bandung, Jurnal Sains dan Seni ITS, 4(2). ISSN 2337-3520

Priadmaja, A. P., Anisa, & Prayogi, L. (2017). Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) pada Penataan Kawasan di Kota Tangerang. Jurnal Arsitektur Purwarupa 1(2). 53-60. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/purwarupa/article/download/2833/2242>

Rakasiwi, H. (2021). Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Berbasis *Transit Oriented Development* (TOD) (Master Thesis). Retrieved from Universitas Lampung.

Retnowati, A.B. (2019) Pengembangan Stasiun Lempuyangan dengan Konsep Infill Development. Universitas Islam Indonesia.

Rizkia, E., Sumadyo, A., & Winarto, Y. (2021). Konsep *Transport Hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan. Jurnal Ilmiah Mahasiswa Arsitektur. 4(1). 164-175. <https://jurnal.ft.uns.ac.id/index.php/senthong/article/viewFile/1260/634>

- Rosyadi, M. A. et all. (2019). Pendekatan Building Infill pada Perancangan Youth Center Di Kotatua Jakarta. *Jurnal Arsitektur Purwarupa*. 3(4). 49-56. <https://ejurnal.bunghatta.ac.id/index.php/JPSC2/article/view/19832/16372>
- Sable, K. A. & Kling, R. W. (2001). *The Double Public Good: A Conceptual Framework for "Shared Experience" Values Associated with Heritage Conservation*. *Journal of Cultural Economics*, 25. 77-89
- Suryono, Alwin. (2023). Pelestarian Aspek Bentuk – Fungsi Arsitektur Puri Saren Agung Ubud - Bali, *Jurnal Arsitektur ARCADE*, 7(1), 93-98
- Tamimi, N., Fatimah, I. S., & Hadi, A. A. (2020). Tipologi Arsitektur Kolonial Di Indonesia, *Jurnal Arsitektur, Bangunan, & Lingkungan Vitruvian*, 10(1), 45–52. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2020.v10i1.006>
- Zafira, W. S. & Puspitasari, A. Y. (2022). Penerapan Prinsip *Transit-Oriented Development (TOD)* untuk Mewujudkan Transportasi yang Berkelanjutan, Studi Kasus: Kawasan Dukuh Atas DKI Jakarta, Kawasan Plaza Indonesia, Terminal Pal Enam Kota Banjarmasin, Stasiun LRT Jaticepaka Kota Bekasi. *Jurnal Kajian Ruang*. 2(1).

