

## MENDEKONSTRUKSI BANGUNAN BERSEJARAH “Stasiun Hall Bandung”

### Article History:

First draft received:

21 Juni 2019

Revised:

24 November 2019

Accepted:

10 Januari 2020

Final proof received:

Print:

25 Februari 2020

Online

29 Februari 2020

### Bagas Rizky Rahaditya<sup>1</sup> ; Wiliarto Wirasmoyo<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Universitas Teknologi Yogyakarta, Yogyakarta, Indonesia

Jl. Glagahsari No.63, Warungboto, Umbulharjo, D I.Yogyakarta

Email: [bagasrizky08@gmail.com](mailto:bagasrizky08@gmail.com)

[wiliarto.wirasmoyo@gmail.com](mailto:wiliarto.wirasmoyo@gmail.com)

**Abstract:** *Bandung Hall Station is one of the main gates to get to Bandung in the railway sector. On the other hand, Bandung Hall Station is one of the cultural heritage buildings and it belongs to the category A cultural heritage building. This station serves departures and train stops from various types of trips. For stations with large capacity, this station has many problems especially in access and circulation. For this reason, it is necessary to improve the quality of services carried out to accommodate the satisfaction of train service users. The approach used is Bernard Tschumi's deconstruction architecture. The method used is the rational approach method and is solved by synthesis with the architectural deconstruction approach of Bernard Tschumi's method. The method used as a site approach is a consolidation method. For the method of approach to building design used typology methods. Bernard Tschumi's Deconstruction concept supports the design goal of being fit to space to activities in order to linking facilities with the surrounding station buildings so that it becomes a unity. The aim is to help in improving services from PT. KAI and also to improve the safety and comfort factors for service users.*

**Keywords:** *Deconstruction, Fit to space to activities, Rational approach, Hall Station.*

**Abstrak:** Stasiun Hall Bandung merupakan salah satu gerbang untuk menuju ke kota Bandung di sektor perkeretaapian. Di sisi lain, Stasiun Hall Bandung merupakan bangunan cagar budaya. Untuk mendesain di sebuah bangunan cagar budaya perlu diperhatikan regulasi yang berlaku terkait bangunan cagar budaya. Tujuannya untuk melestarikan peninggalan sejarah bagi kota Bandung. Stasiun Hall Bandung tergolong kategori bangunan cagar budaya golongan A. Stasiun ini melayani pemberangkatan dan pemberhentian kereta dari berbagai jenis perjalanan. Untuk stasiun dengan kapasitas besar, stasiun ini memiliki banyak permasalahan terutama pada akses dan sirkulasi. Untuk itu perlu adanya peningkatan mutu pelayanan yang dilakukan untuk mewadahi kepuasan pengguna jasa kereta api. Pendekatan yang digunakan adalah arsitektur dekonstruksi Bernard Tschumi. Metode yang digunakan adalah metode *rational approach* dan diselesaikan dengan sintesis dengan pendekatan arsitektur dekonstruksi metode Bernard Tschumi. Metode yang digunakan sebagai pendekatan pada *site* adalah metode konsolidasi yang akan membuat pengunjung nyaman dan mudah untuk melakukan kegiatan disini. Untuk metode pendekatan perancangan bangunannya menggunakan metode typologi. Konsep Dekonstruksi Bernard Tschumi menunjang untuk tujuan desain menjadi *fit to space to activities* yang mengaitkan fasilitas dengan bangunan stasiun sekitarnya sehingga menjadi kesatuan. Tujuannya untuk membantu peningkatan pelayanan dari PT.KAI dan juga untuk meningkatkan faktor keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jasa.

**Kata Kunci:** *Dekonstruksi, Fit to space to activities, Rational approach, Stasiun Hall*

## 1. Pendahuluan

### 1.1 Latar Belakang

Stasiun kereta api merupakan tempat untuk naik dan turunnya penumpang yang menggunakan jasa transportasi kereta api, berbagai kegiatan terjadi di tempat ini, mulai dari kedatangan, pembelian tiket, kegiatan menunggu baik kereta maupun sanak kerabat yang datang dari kota asal mereka (Depdiknas, 2003). Menurut

data statistika kota Bandung, Transportasi (Morlok, 1987) jenis Kereta Api masih menjadi sarana favorit untuk mencapai kota Bandung. Menurut data statistika Provinsi Jawa Barat, selama kurun waktu 2012-2016, jumlah penumpang kereta api sudah mencapai 76.189.485 orang. Berbeda dengan pesawat yang hanya mencapai angka 3.689.704 orang (Meytasari, 2018). Banyaknya pengguna kereta api membuat stasiun menjadi tempat yang dikunjungi oleh banyak orang dalam satu waktu yang bersamaan. Sebagai penyedia jasa, PT.KAI berperan penting untuk meningkatkan pelayanan baik dari moda transportasi hingga pelayanan stasiun yang memadai. Di sisi lain kenyamanan pengguna jasa kereta api juga ditentukan dari keramaian yang sedang berlangsung pada suatu waktu, dengan jumlah pengunjung yang banyak diperlukanlah penataan yang baik baik dari sisi kenyamanan visual maupun tata atur ruang sirkulasi (Ching, 2000).

Kenyamanan visual juga sangat diperlukan mengingat stasiun Bandung bisa dibilang merupakan gerbang utama dari kota Bandung. Bangunan stasiun (Priambodo, 2018) ini merupakan bangunan bersejarah yang harus dipertahankan aura sejarahnya. Sehingga perlunya sedikit penyesuaian antara bangunan lama dan perbaikan perbaikan fasad di kedepannya untuk membuat wajah baru stasiun Bandung namun tidak menghapus sisi ikonik dari stasiun bersejarah ini.

### 1.1.1 Stasiun Bersejarah

Stasiun Hall Bandung merupakan salah satu dari ikon kota Bandung yang bisa dibilang tidak banyak berubah sampai sekarang, stasiun ini diresmikan pada tanggal 17 Mei 1884 dengan pembukaan jalur pertama Batavia-Bandung melalui Bogor dan Cianjur. Stasiun ini dibuka berkaitan dengan pembukaan perkebunan di Bandung. Pada tahun 1909, bangunan lama Stasiun Bandung diperluas, ditandai dengan hiasan kaca patri pada peron selatan dengan langgam arsitektur art deco.

Dulu pertumbuhan ekonomi yang pesat di Bandung bisa dibilang sangat bergantung pada stasiun ini, karena kereta api merupakan transportasi utama hasil produksi perkebunan dari Bandung. Sehingga stasiun ini mendapat penghargaan berbentuk monument di bagian selatan stasiun, yakni sebuah replika lokomotif uap seri TC 1008. Monumen ini bernama "Purwa Aswa Purba". Diresmikan oleh Direktur Utama Perumka atau PT.KAI yakni Bapak Anwar Suprijadi pada tahun 1992. Bukti peresmian monumen ini adalah berupa prasasti yang terletak di bagian bawah monumen tersebut.

### 1.1.2 Mobilitas Penumpang di Stasiun Hall Bandung

Penumpang adalah orang-orang yang melakukan kegiatan naik dan turunnya kereta api di dalam kasus ini. Didukung dari banyaknya potensi dari kota Bandung sendiri, maka semakin banyak pula lah potensi kedatangan orang-orang dari luar kota untuk mendatangi kota Bandung. Kegiatan naik turunnya penumpang diwadahi di dalam stasiun, terutama Stasiun Bandung. Kurang lebih ada hampir 9.000 penumpang yang berangkat dari Stasiun Hall Bandung, Kereta (Honing, 1975) yang paling banyak adalah Argo Parahyangan dengan 13 kereta aktif yang siap digunakan setiap harinya. Selain dari keberangkatan, mobilitas penumpang juga dihitung dari kedatangan kereta yang dialami setiap harinya. Pada perhitungan kedatangan, jumlahnya hanya bertambah sedikit dibanding dengan keberangkatan, hasil perhitungan dari keberangkatan dan kedatangan akan menjadi total mobilitas penumpang yang terjadi di Stasiun Hall Bandung, dan hasilnya adalah 17.915 Orang yang kira-kira harus diwadahi di Stasiun ini dalam satu harinya.

### 1.1.3 Tentang Stasiun Bersejarah

Stasiun Hall Bandung telah mengalami perjalanan panjang semenjak pertama kali didirikan pada tahun 1884, tercatat ada tiga kali tahapan pembangunan dari stasiun yang menjadi gerbang utama manusia memasuki kota Bandung. Tahap pertama adalah tahun 1884, pada tahap pertama ini Stasiun Bandung belum menggunakan arsitek sebagai perencananya. Lalu tahap kedua pembangunan pada tahun 1909, di tahap kedua ini Stasiun Hall Bandung mulai diperluas dengan menggunakan jasa seorang arsitek bernama FJA Cousin. Pada tahap kedua juga Stasiun ini mulai ditambahkan gaya bangunan art deco berupa kaca patri hiasan. Pada tahun 1928, merupakan tahap akhir dari ketiga tahapan pembangunan Stasiun Hall Bandung. Ditandai dengan sirkulasi penumpang mulai melewati gerbang masuk yang berhubungan langsung dengan loket karcis, dan pintu keluar dibagi menjadi dua pada sisi utara dan selatan stasiun. Tahap ketiga dari tahap pembangunan stasiun ini menggunakan jasa dari arsitek E. H. de Roo. Beberapa proses panjang inilah yang membuat Stasiun Hall Bandung menjadi stasiun cagar budaya di kota Bandung dan memasuki kualifikasi golongan A.

### 1.1.4 Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi

Bernard Tschumi merupakan seorang arsitek yang banyak menerapkan arsitektur dekonstruksi dalam karyanya. Beliau lahir pada tanggal 25 Januari 1944 di Lausanne, Swiss. Selain arsitek, Bernard Tschumi juga merupakan seorang penulis dan pengajar, khususnya yang berkaitan dengan konsentrasi “Dekonstruksi”. Bernard Tschumi adalah tokoh yang memprakarsai penerapan dekonstruksi dalam arsitektur, dibantu oleh mantan muridnya Zaha Hadid dan Peter Eisenman beliau memperkenalkan dekonstruksi pada pameran “Deconstruction Architecture”. Konsep dekonstruksi ala Bernard Tschumi dibagi menjadi tiga, yaitu Crossprogramming, Transprogramming, dan Disprogramming.

## 2. Tinjauan Pustaka

### 2.1 Pengertian

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api nomor PM. 29 Tahun 2011, Stasiun Kereta Api merupakan prasarana kereta api sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Menurut Handinoto, stasiun sebagai tempat kereta api berangkat, mengangkut penumpang (manusia atau bisa juga hewan) dan barang (Handinoto, 1999). Handinoto juga mendefinisikan bahwa stasiun merupakan tempat kereta api bersilang, menyusun atau disusul (Handinoto, 1999).

### 2.2 Bangunan Cagar Budaya Golongan A

Menurut Perda kota Bandung Nomor 19. Tahun 2009, Bangunan Cagar Budaya adalah bangunan buatan manusia, berupa kesatuan atau kelompok, atau bagian-bagiannya atau sisa-sisanya, yang berumur sekurang-kurangnya 50 (lima puluh) tahun, atau mewakili masa gaya yang khas dan mewakili masa gaya sekurang-kurangnya 50 (lima puluh) tahun, serta dianggap mempunyai nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan dan kebudayaan. Penetapan kawasan dan bangunan cagar budaya ditetapkan berdasarkan beberapa kriteria:

- a. Nilai sejarah;
- b. Nilai arsitektur;
- c. Nilai ilmu pengetahuan;
- d. Nilai sosial budaya;
- e. Umur.

Karena Stasiun Hall Bandung memenuhi 3 kriteria, stasiun ini digolongkan menjadi golongan A. Pemugaran bangunan cagar budaya Golongan A dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. bangunan dilarang dibongkar dan/atau diubah;
- b. apabila kondisi fisik bangunan buruk, roboh, terbakar atau tidak layak tegak harus dibangun kembali sama seperti semula sesuai dengan aslinya;
- c. pemeliharaan dan perawatan bangunan harus menggunakan bahan yang sama/sejenis atau memiliki karakter yang sama, dengan mempertahankan detail ornamen bangunan yang telah ada;
- d. dalam upaya revitalisasi dimungkinkan adanya penyesuaian/perubahan fungsi sesuai rencana kota yang berlaku tanpa mengubah bentuk bangunan aslinya;
- e. di dalam persil atau lahan bangunan cagar budaya dimungkinkan adanya bangunan tambahan yang menjadi suatu kesatuan yang utuh dengan bangunan utama, dengan ketentuan penambahan bangunan hanya dapat dilakukan di belakang dan/atau di samping bangunan cagar budaya dan harus sesuai dengan arsitektur bangunan cagar budaya dalam keserasian lingkungan.

### 2.3 Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi

Dalam Derrida dan proses kreatif Bernard Tschumi (2011) membahas bahwa konsep arsitektur dekonstruksi Bernard Tschumi memiliki pemikiran yang khas. Sebagai seorang praktisi dan teoritis, bagi seorang Bernard Tschumi teori hanya sebagai kerangka umum suatu konsep. Menurutnya, teori bukanlah titik awal dari sebuah perencanaan, letaknya bisa sebelum atau setelah praktek. Bagi beliau arsitektur merupakan perwujudan suatu konsep. Konsep merupakan hal yang sangat penting. Setiap gambar akan muncul dengan energi dan bukti, namun terkadang gambar juga tidak muncul ketika konsep tidak menghendaki adanya gambar. Di sini dekonstruksi bukanlah sebuah gerakan melainkan suatu proses yang bisa menghasilkan banyak gaya. Dalam sebagian besar karyanya yang terkenal, Bernard Tschumi melakukan sebuah proses kreatif yang bisa membawakan pada bangunan berkarakter Dekonstruksi. Beberapa proses kreatif yang dilakukan Bernard Tschumi, adalah:

1. Proses penyusunan diagram beberapa konsep: alternatif, konfigurasi spasial atau strategi, kemudian mengambil beberapa alternatif yang dianggap benar atau valid.

2. Pembuatan program, dimensi, tempat, dan hubungan, kemudian dilakukan uji alternatif secara cepat, tepat, namun tidak perlu secara rinci.
3. Pemikiran sirkulasi, prioritas kegiatan dan bentuk selubung bangunan.
4. Uji penerapan alternatif pada site dengan memperhitungkan zonasi, orientasi, ketinggian, dan material sesuai iklim sekitar.
5. Penyusunan konseptual yang tidak dimulai dengan bentuk namun pemecahan langkah 1 sampai 4 secara seimbang.
6. Perwujudan bentuk secara sendirinya kemudian dilanjutkan dengan pemilihan bahan material akhir.
7. Selama penyusunan konsep berjalan, perlu pemikiran akan kendala teknis dan detail konstruksi untuk memperjelas prioritas desain.
8. Satu prinsip terakhir yang perlu di ingat adalah “kamu mungkin melanggar aturan, tetapi jangan pernah mengorbankan konsep”.

Kedelapan proses kreatif inilah yang membedakan Bernard Tschumi dengan arsitek-arsitek lainnya, ketika arsitek lain memulai konsep dengan bentuk, namun Tschumi tidak melakukannya karena dianggap hal ini akan melemahkan konsep desain dan bangunan terkesan dipaksakan karena perancang akan focus pada bentuk akhir yang diinginkan tanpa melihat kondisi yang terjadi sebenarnya. Juga Bernard Tschumi selalu mengedepankan lokalitas dalam karya-karyanya. Selain proses kreatif Bernard Tschumi, dalam perancangannya juga menggunakan prinsip-prinsip rancangan, seperti dalam uraian tulisan Setyawan dalam Ardiyanto (2004). Berisi antara lain:

1. Menolak konsep sintesis dari Arsitektur modern yang menghasilkan struktur yang hirarkis, homogen dan totalier.
2. Menolak oposisi antara kegunaan dan bentuk arsitektur, yang seharusnya merupakan dua elemen yang setara dan bebas sebagai metode yang identik dalam proses analisis arsitektur.
3. Menggunakan metode-metode fragmentasi, superimposisi dalam kombinasi sehingga muncul daya asosiasi yang membebaskan seluruh sistem arsitektur terhadap keterbatasannya sekaligus menciptakan rumusan baru.

Bernard Tschumi juga yang merupakan salah satu tokoh dekonstruksi aliran *Derridean*, melakukan proses perancangan melalui “dekonstruksi program”. Adalah dengan mendekonstruksi program yang dominan dalam arsitektur modern, contohnya seperti estetika murni, kaitan sebuah bentuk dengan fungsinya, dan sebagainya. Pada buku “*Event Cities 3*” (2005), Bernard Tschumi menyebutkan bahwa “arsitektur selalu terkait dengan konsep (*concept*), konteks (*context*), dan konten (*content*). Ketiga hal tersebut memiliki hubungan timbal balik (*respirocity*), saling bertentangan (*conflict*) ataupun saling mengabaikan (*indifference*). Konsep dekonstruksi dari Bernard Tschumi dapat dibedakan menjadi tiga konsep, yakni *Cross Programming*, *Trans Programming* dan *Disprogramming*.

### 3. Metode Penelitian

Metodologi yang digunakan untuk mendesain meliputi isi dari latar belakang di awal dengan beberapa penjabaran yang menguraikan beberapa rumusan permasalahan yang terdiri dari permasalahan umum dan permasalahan khusus. Berdasarkan penjabaran rumusan masalah tersebut dijawab pada tujuan (permasalahan umum) dan sasaran (permasalahan khusus). Metode yang digunakan adalah metode *rational approach* yang diselesaikan dengan sintesis yang dipadukan dengan pendekatan arsitektur dekonstruksi Bernard Tschumi yang akan memunculkan konsep rancangan bangunan. Metode yang digunakan sebagai pendekatan pada *site* adalah metode *Konsolidasi* yang akan membuat orang nyaman dan mudah untuk bergerak di dalam stasiun. Serta untuk metode pendekatan perancangan bangunannya menggunakan metode *typologi*.

Konsep Dekonstruksi Bernard Tschumi menunjang untuk tujuan desain menjadi *fit to space to activities* dan mengaitkan fasilitas dengan bangunan stasiun sekitarnya sehingga menjadi kesatuan dengan tujuan untuk membantu peningkatan pelayanan dari PT.KAI dan juga untuk meningkatkan faktor keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jasa.

#### 3.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengambilan data berguna untuk menganalisis berbagai hal mengenai tapak, metode perancangan, juga memperhatikan tentang kualitas data yang diperoleh saat pengambilan data. Sumber data yang diperoleh berasal dari dua sumber yakni data primer dan data sekunder.

- a) Data Primer

Merupakan data yang diperoleh dari survey langsung ke lokasi *site* dengan mendokumentasikan hasil amatan menggunakan foto-foto kondisi eksisting di lokasi. Adapun yang diperoleh dari survey adalah sebagai berikut:

- Kondisi dalam dan luar *site*
  - Sarana dan prasarana sekitar *site*
  - Akses menuju lokasi
  - Permasalahan yang dirasakan pengunjung saat di *site*
- b) Data Sekunder
- Data sekunder merupakan data yang diperoleh berdasarkan dari studi literatur, diantaranya adalah sebagai berikut:
- Peraturan Menteri Perhubungan tentang bangunan stasiun kereta api
  - Buku Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api
  - Peraturan Daerah tentang bangunan cagar budaya
  - Literatur dan Jurnal terkait merancang stasiun
  - Studi kasus mengenai rancangan stasiun
  - Teori tentang arsitektur dekonstruksi metode Bernard Tschumi
  - Studi kasus mengenai arsitektur dekonstruksi

### 3.2 Analisis Data

Analisis yang dilakukan berdasarkan proses analisis menggunakan pendekatan dari arsitektur dekonstruksi dengan tujuan untuk mendesain Bangunan Cagar Budaya. Beberapa proses analisisnya adalah sebagai berikut:

1. Analisis ruang luar  
Yang termasuk dari analisis ruang luar diantaranya:
  - a. Analisis Tapak  
Analisis tapak nantinya akan terkait dengan fasilitas dan aksesibilitas yang akan dibahas dalam proses perancangan. Analisis tapak meliputi persyaratan tapak, alur sirkulasi kendaraan, alur masuk dan keluar kendaraan ke dan dari lokasi tapak, sirkulasi manusia, dan zonasi.
  - b. Analisis aktivitas lingkungan sekitar  
Analisis ini menggunakan metode dari analisis aktivitas untuk mengetahui aktivitas yang terjadi di lingkungan sekitar objek amatan.
2. Analisis Ruang Dalam  
Yang dimaksud analisis ruang dalam diantaranya adalah sebagai berikut:
  - a. Analisis fungsi ruang  
Analisis fungsi ruang terkait dengan kegiatan-kegiatan yang berlangsung, penentuan ruang, dan aktivitas-aktivitas yang terjadi di dalam bangunan.
  - b. Analisis aktivitas  
Analisis ini dilakukan pada tiap-tiap ruang yang ada pada bangunan. Meliputi aktivitas pengguna, konservasi, dan penunjang.
3. Analisis Sirkulasi  
Analisis sirkulasi pada bangunan terkait dengan zonasi baik pengguna, kendaraan, barang, dan *service* dengan pendekatan dekonstruksi yang mencakup sirkulasi ruang dalam dan luar dari bangunan guna memudahkan jangkauan antar ruang maupun akses dari luar tapak ke dalam bangunan.
4. Analisis fasilitas
  - a. Fasilitas standar stasiun  
Analisis fasilitas standar stasiun berfungsi untuk mengetahui fasilitas-fasilitas apa saja yang nanti akan diterapkan dalam rancangan yang mana sesuai dengan fungsi dan standar berdasarkan sumber yang terkait untuk menunjang operasional bangunan kedepannya.
  - b. Fasilitas pelayanan  
Analisis fasilitas pelayanan dilakukan untuk mengetahui pemilihan pelayanan yang akan melengkapi rancangan kedepannya seperti area komersil, fasilitas publik, dan lainnya.
5. Analisis bangunan cagar budaya dengan pendekatan arsitektur dekonstruksi Bernard Tschumi  
Analisis ini dilakukan bertujuan untuk mengetahui apa-apa saja yang bisa dan tidak bisa dilakukan dalam meredesain bangunan cagar budaya, bagian-bagian dari bangunan mana yang boleh dan tidak boleh disentuh, dan lain-lainnya sesuai dengan peraturan yang berlaku. Sedangkan

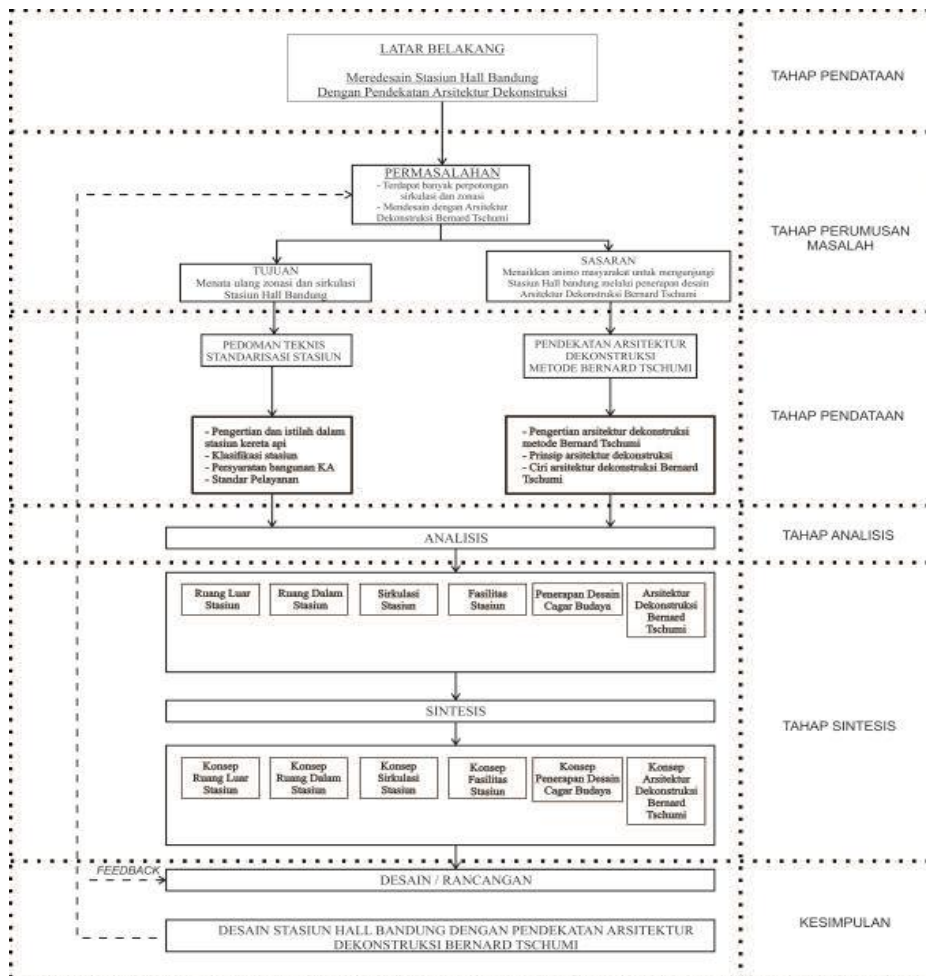
dari pendekatan arsitektur dekonstruksinya sendiri mencakup analisis dari gaya-gaya arsitektur dekonstruksi mana saja yang sesuai dengan konteks dari stasiun cagar budaya guna meningkatkan fasilitas pelayanan dari stasiun tersebut.

### 3.3 Sintesis

Tahap konsep adalah tahap setelah proses analisis guna mendapatkan rancangan berdasarkan hasil analisis yang telah didapat, konsep yang didapat adalah sebagai berikut:

- A. Konsep ruang luar
  - Konsep ruang luar meliputi:
    - a. Konsep tapak
    - b. Penataan sirkulasi ruang luar
- B. Konsep ruang dalam
  - Konsep ruang dalam meliputi penataan ruang dan sirkulasi ruang dalam stasiun.
- C. Konsep sirkulasi
  - a. Sirkulasi dalam bangunan stasiun
  - b. Sirkulasi luar bangunan
- D. Konsep fasilitas
  - a. Konsep fasilitas standar bangunan stasiun
  - b. Konsep fasilitas pelayanan tambahan
- E. Konsep bangunan cagar budaya dan pendekatan arsitektur dekonstruksi
  - a. Konsep pemugaran bangunan cagar budaya
  - b. Konsep interior dan eksterior bangunan dengan prinsip arsitektur dekonstruksi teori Bernard Tschumi
  - c. Konsep sirkulasi dengan prinsip arsitektur dekonstruksi teori Bernard Tschumi

### 3.4 Kerangka Berpikir



Gambar 1. Diagram Kerangka Pola Pikir

Sumber: Analisis Peneliti, 2018

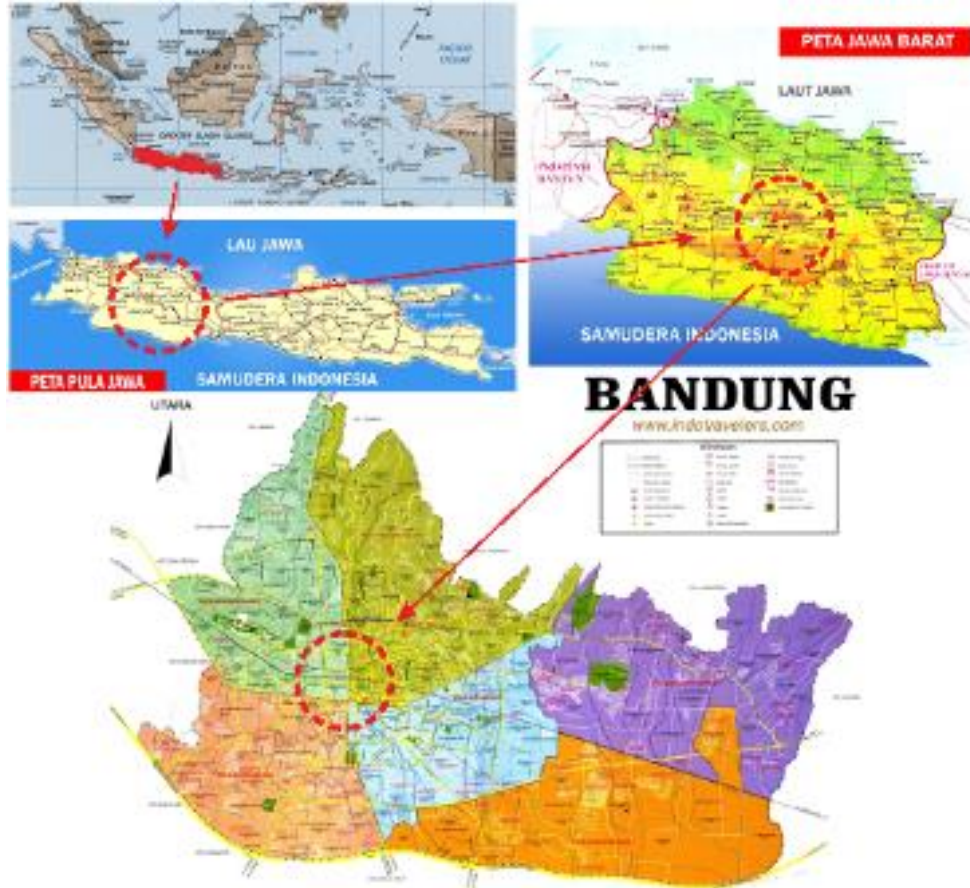


## 4. Hasil dan Pembahasan

Proses analisis didapatkan berdasarkan data permasalahan-permasalahan yang ada di lapangan dengan metode meninjau langsung kondisi eksisting stasiun. Analisis terbagi menjadi beberapa sub analisis sebagai berikut:

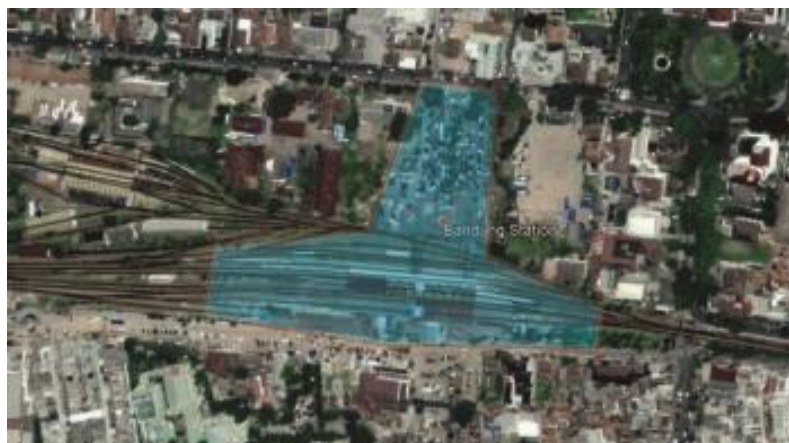
### 4.1 Deskripsi Wilayah

Pada bagian deskripsi wilayah menjabarkan poin poin seperti karakteristik lokasi dan wilayah, letak geografis, keadaan geologis, topografi kota, kondisi klimatologis, demografi dan data transportasi sebagai data pelengkap mendesain.



**Gambar 1. Peta Wilayah Stasiun Hall Bandung**  
Sumber: Analisis Peneliti, 2018

### 4.2 Analisis dan Deskripsi Site



**Gambar 2. Bentuk Site Stasiun**  
Sumber: Analisis Peneliti, 2018

Bagian ini mendeskripsikan site Stasiun Hall Bandung secara rinci antara gedung stasiun utara dan stasiun selatan dan juga mendapatkan beberapa permasalahan utama yang antara lain sebagai berikut:

- A. Terdapat banyaknya perpotongan sirkulasi antara manusia dan kereta dalam area rel dan peron.
- B. Kurangnya fasilitas untuk menunggu kereta di bagian stasiun gedung selatan.
- C. Kondisi Stasiun bagian Selatan terutama di Jalan Stasiun Barat kurang tertata,
- D. Kondisi Stasiun bagian Utara terutama area pintu masuk kurang tertata dan terdapat banyak angkutan kota yang menyebabkan tersendatnya akses masuk.

#### 4.3 Analisis Ruang

##### A. Analisis Jumlah Penumpang

Pada analisis jumlah penumpang, didapatkan data statistik penumpahan kereta api tahun 2012 - 2016 mencapai 76.189.485 orang. Juga didapat data rata-rata penumpang per harinya yakni 17.915 orang.

##### B. Analisis Kebutuhan Ruang

Kebutuhan ruang dianalisis menggunakan dua cara yakni dengan berdasarkan kebutuhan pengguna dan berdasarkan buku pedoman standardisasi stasiun milik PT.KAI

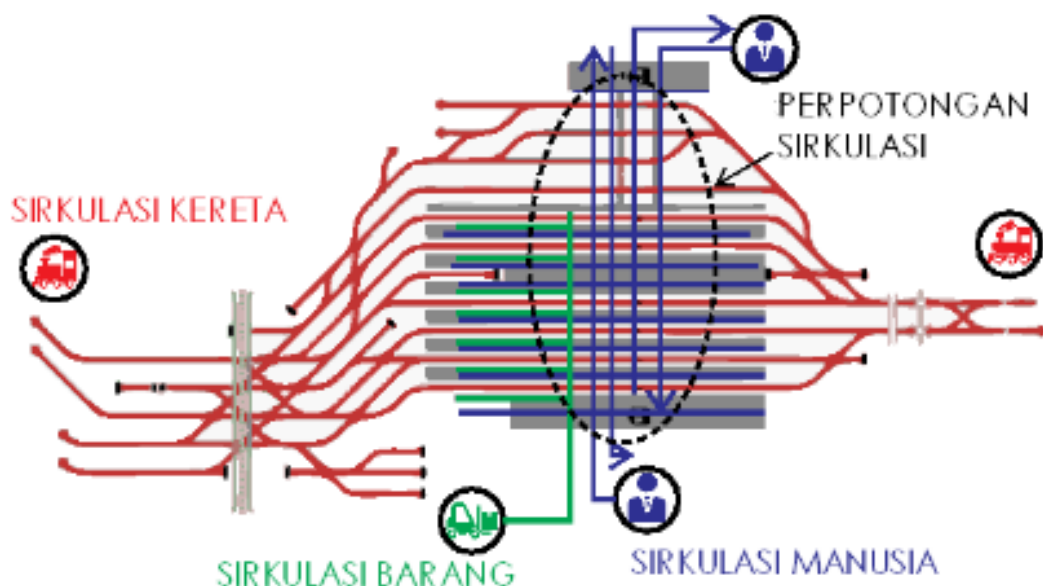
##### C. Analisis Zonasi Ruang

Dalam analisis zonasi didapatkan zona-zona untuk manusia (bertiket maupun non-tiket), barang dan kendaraan. Juga terdapat beberapa zona sirkulasi yang saling berpotongan dan kurang tepat.

#### 4.4 Analisis Sirkulasi

Beberapa permasalahan utama yang terkait masalah sirkulasi dan akses di dalam maupun di luar stasiun ini adalah sebagai berikut:

- A. Terhalangnya sirkulasi keluar dan masuknya pengunjung diakibatkan oleh banyaknya angkutan kota yang menunggu, menaikkan dan menurunkan penumpang di depan gerbang masuk Stasiun Hall Bandung;
- B. Banyaknya perpotongan sirkulasi baik mobil, motor, jalan manusia, hingga angkutan kota pada bagian pintu masuk site Stasiun Hall Bandung;
- C. Akses pejalan kaki yang diberikan terlalu sedikit, hanya berupa satu buah jalur dengan penutup atap di sisi ujung dari area parkir;
- D. Maraknya parkir liar dan penumpukan kendaraan yang dapat menghalangi akses masuk dan keluar pengunjung pada pintu stasiun bagian selatan;
- E. Banyaknya terdapat penyilangan sirkulasi antara kereta api dan manusia;
- F. Terdapat area naik dan turun kereta api yang mencampur antara sirkulasi manusia dan barang;
- G. Terdapat perpotongan sirkulasi barang kargo dengan jalur kereta api;
- H. Ada bagian yang tidak terlindungi kanopi pada peron ujung padahal sisi tersebut masih digunakan untuk naik turun penumpang kereta api.



**Gambar 3. Analisis Permasalahan Pada Ruang Dalam**

Sumber: Analisis Peneliti, 2018





**Gambar 4. Analisis Permasalahan Pada Ruang Luar**  
Sumber: Analisis Peneliti, 2018

#### 4.5 Analisis Fasilitas

Untuk fasilitas eksisting sudah cukup memadai dan sudah sesuai standar yang ditentukan sesuai buku pedoman standardisasi stasiun milik PT.KAI.

#### 4.6 Analisis Bangunan Cagar Budaya

Stasiun Hall Bandung termasuk kedalam kategori bangunan cagar budaya dengan golongan A yang mana ada ketentuan untuk melakukan pemugaran sebagai berikut:

- A. Bangunan dilarang dibongkar dan/atau dirubah;
- B. Apabila kondisi bangunan sudah buruk harus dibangun kembali sama seperti semula sesuai aslinya;
- C. Pemeliharaan dan perawatan bangunan harus menggunakan bahan yang sama/sejenis atau memiliki karakter yang sama.
- D. Dimungkinkan adanya perubahan fungsi tanpa merubah bentuk bangunan aslinya;
- E. Dimungkinkan adanya penambahan bangunan tambahan yang menjadi suatu kesatuan yang utuh dengan penambahan bangunan hanya dapat dilakukan di belakang dan/atau di samping bangunan cagar budaya.

Berdasarkan analisis, area yang masih dapat diberikan cukup banyak perubahan adalah area peron dan program ruang dalam bangunan yang masih dapat dirubah sesuai fungsi tanpa merubah bangunan utamanya.

#### 4.7 Analisis Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi

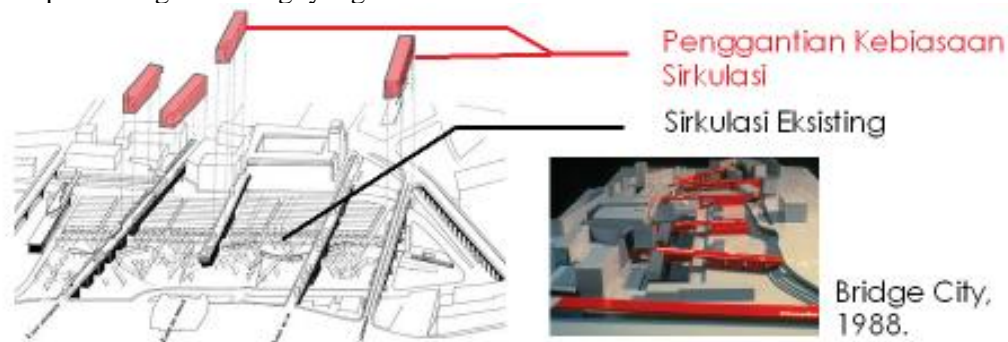
Analisis ini menghasilkan ada tiga metode mendesain yang diambil dari metode arsitektur dekonstruksi Bernard Tschumi yang diantaranya adalah:

##### A. *Nonidentity (Transprogramming)*

Transprogramming menggunakan dua program, mengabaikan pertentangannya bersama dengan konfiurasi spasialnya masing-masing.

##### B. *Displacement*

Metode yang diterapkan oleh displacement adalah deconstruction, yakni pembongkaran kebiasaan/pertentangan ideologi yang dianut.



**Gambar 5. Contoh Displacement dari Bernard Tschumi**  
Sumber: Analisis Peneliti, 2018

C. *Movement as Generator*

Movement sebagai yang berperan untuk mengaktifkan ruang statis yang memicu terjadinya *event* diluar program. Diterapkan dengan ruang aktivator, yaitu *vector movement* menjadi penggerak intensitas ruang yang tidak diprogram



Gambar 6. Contoh *Movement as Generator* dari Bernard Tschumi

Sumber: Analisis Peneliti, 2018

4.8 Konsep

4.8.1 Konsep Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi

Dalam konsep Arsitektur Dekonstruksinya mengambil tiga metode yakni *Transprogramming*, *Displacement*, dan *Movement as Generator*.

A. Konsep *Transprogramming*

*Transprogramming* berarti menggunakan dua program atau dua fungsi yang berbeda tanpa melihat kecocokan fungsinya, dalam kasus ini adalah penambahan fungsi pada stasiun berupa hotel transit.



Gambar 7. *Transprogramming* Antara Fungsi Stasiun dan Hotel

Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019

B. Konsep *Displacement*

*Displacement* berarti menggantikan sesuatu dengan hal lain yang bukan seharusnya digantikan oleh hal tersebut. Tujuannya adalah membongkar kebiasaan lama yang telah ada pada stasiun ini maupun stasiun pada umumnya dan menggantikannya dengan hal baru. Konsep *displacement* pada redesain Stasiun Hall ini diterapkan pada beberapa tempat, diantaranya adalah menambahkan sebuah *skywalk* yang menghubungkan dua jalan utama yang terpisah dengan stasiun dan menghubungkannya langsung juga dengan area peron pengunjung bertiket, lalu menaikkan hall penumpang yang biasanya harus ditempuh dengan berjalan melewati akses 10 rel kereta api menjadi zona yang terpisah lantai.

C. Konsep *Movement as Generator*

*Movement as Generator* merupakan sebuah konsep yang memanfaatkan pergerakan pengguna sebagai penggerak atau pembentuk sebuah ruang. Pada redesain bangunan Stasiun Hall Bandung diterapkan beberapa konsep yang diambil dari pergerakan orang-orang yang diantaranya adalah mendesain bentuk sirkulasi yang memisahkan antara dua macam kebutuhan sirkulasi antara sirkulasi cepat dan sirkulasi bebas. Lalu ada bentukan atap yang mengikuti bentuk ruang yang memicu pergerakan pengguna. Yang terpenting dari konsep *Movement as Generator* adalah ruang-ruang baru yang didesain seakan mengarahkan ke sebuah ruangan baru yang memungkinkan terjadinya sebuah *event*.

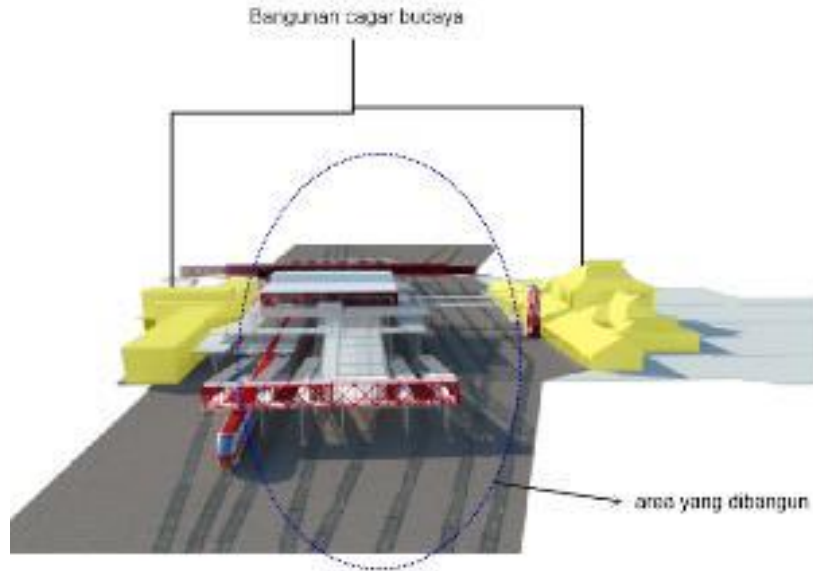
Alasan digunakannya pendekatan dekonstruksi adalah dengan Tampilan yang atraktif berkaitan dengan makna arsitektural, yang sangat berpengaruh pada emosi (psikologi) pelaku/pengamat (Laurens, 2004, dalam Meytasari, 2018). Masih menurut Laurens (2004), dalam Meytasari (2018), makna Arsitektural mencakup 2 (dua) makna dasar, yaitu makna representasional dan makna responsif. Berikut penjelasan dari makna tersebut:

1. Makna Representasional. Terdiri dari 2 (dua) jenis, yaitu makna presentasional (berupa ikon) dan makna referensial (simbol terhadap obyek atau peristiwa tertentu). Jadi makna representasional berkaitan dengan bentuk, tekstur, warna, status, ukuran, dan atribut lain.

2. Makna responsif. Terdiri dari 3 (tiga) jenis, yaitu makna afektif (perasaan dan emosi seseorang ketika melihat suatu bentuk bangunan. Respon ini didasari oleh pengalaman dan budaya pengguna), makna evaluatif (penghayatan seseorang terhadap representasi dan emosi seketika berdasarkan kompetensinya), makna preskriptif (penghayatan seseorang untuk melakukan sesuatu setelah melihat dan mengevaluasinya). Jadi makna responsif adalah sistem komunikasi melalui komponen bangunan.

Jadi, dengan gaya Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi, kedua makna ini dapat dirasakan oleh pengguna bangunan dan akan menaikkan animo masyarakat untuk mengunjungi stasiun ini.

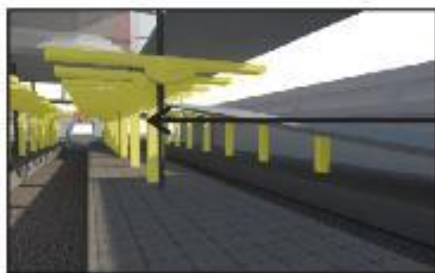
#### 4.8.2 Konsep Bangunan Cagar Budaya



**Gambar 8. Konsep Bangunan Cagar Budaya**

Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019

Untuk merespon regulasi yang berlaku tentang bangunan cagar budaya yakni poin e dalam perihal Pemugaran dan Perawatan Bangunan Cagar Budaya yang berbunyi “Dimungkinkan adanya bangunan tambahan yang menjadi satu kesatuan yang utuh dengan bangunan utama, dengan ketentuan penambahan dilakukan di belakang dan/atau di samping bangunan cagar budaya.” Maka peletakan bangunan dilakukan pada bagian belakang dan samping dari stasiun eksisting. Sedangkan untuk poin yang membahas tentang material responnya adalah pemilihan material tidak jauh dari material eksisting stasiun lama yang menggunakan beton, baja dan kaca untuk memberi pemersatu elemen dengan bangunan aslinya. Adapun regulasi tentang warna bangunan juga direspon dengan pemilihan warna yang tidak jauh dari putih dan abu-abu sesuai warna asli bangunan eksisting.



Kolom yang digunakan kembali.

**Gambar 9. Pemanfaatan Komponen Struktur Lama**

Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019

Dalam melestarikan bangunan cagar budaya juga melakukan beberapa cara seperti menggunakan kembali kolom eksisting menjadi sebuah fungsi penopang bangunan baru.

#### 4.8.3 Konsep Ruang Luar

Karena permasalahan yang didapat adalah banyak dari masalah akses, maka beberapa konsep ruang luar yang diterapkan adalah memisahkan zonasi entrance motor, mobil dan pejalan kaki ke site Stasiun Hall Bandung pintu utara, membuat tiga *walkway* atau area pejalan kaki untuk memisahkan zonasi pejalan dengan mobil, dan membuat *Skywalk* atau jembatan penyeberangan yang menghubungkan jalan Kebon Kawung dan Jalan stasiun Barat yang dapat dilalui penumpang non-tiket.



**Gambar 10. Konsep Skywalk**  
Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019

#### 4.8.4 Konsep Ruang Dalam

Pada ruang dalam, permasalahan yang paling banyak ditemukan adalah pada sirkulasi yang mana pemecahan masalahnya lebih ke perubahan dan tambahan akses sirkulasi seperti membuat lantai baru atau lantai 2 di atas peron dan rel guna menjadi ruang tunggu dan komersial tambahan, membagi alur keluar menjadi dua yakni melalui pintu keluar lama dan pintu keluar baru melewati skywalk, dan menggunakan ramp pada akses naik dan turun peron - lantai 2 agar memudahkan penumpang untuk mengaksesnya.



**Gambar 11. Konsep Pemisahan Zonasi Manusia dan Kereta**  
Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019

#### 4.8.5 Konsep Sirkulasi

Konsep sirkulasi dibagi menjadi empat zona utama, yakni zona stasiun utara, zona stasiun selatan, zona *passenger hall* dan zona hotel transit. Zona stasiun utara lebih besar karena merupakan gerbang masuk utama ke dalam site Stasiun Hall Bandung, setelah gerbang masuk terdapat tiga macam akses yang dibedakan sesuai pengguna, yakni manusia, motor dan mobil. Dibuat terpisah agar mengurangi perpotongan sirkulasi antara ketiganya. Stasiun selatan lebih kecil karena tidak dimungkinkan untuk dibuat area parkir pada lingkungannya sebab tidak tersedianya lahan untuk parkir sehingga area stasiun bagian selatan hanya digunakan untuk *drop off* saja. Konsep sirkulasi dipisahkan menjadi beberapa konsep yang diantaranya adalah:

A. Konsep Sirkulasi Ruang Luar

Pada sirkulasi ruang luar, yang dibenahi untuk memecahkan permasalahan adalah dengan menata akses masuk ke site dengan memisahkan antara akses masuk motor, mobil, manusia, serta *drop-off* angkutan kota. Selain memisahkan sirkulasi, adanya jembatan penghubung atau skywalk yang menghubungkan stasiun utara dan stasiun selatan. Pada *drop-off* stasiun selatan dibuat sebuah penanda untuk membuat orang tidak sembarangan meletakkan kendaraannya di area depan stasiun.

B. Konsep Sirkulasi Ruang Dalam

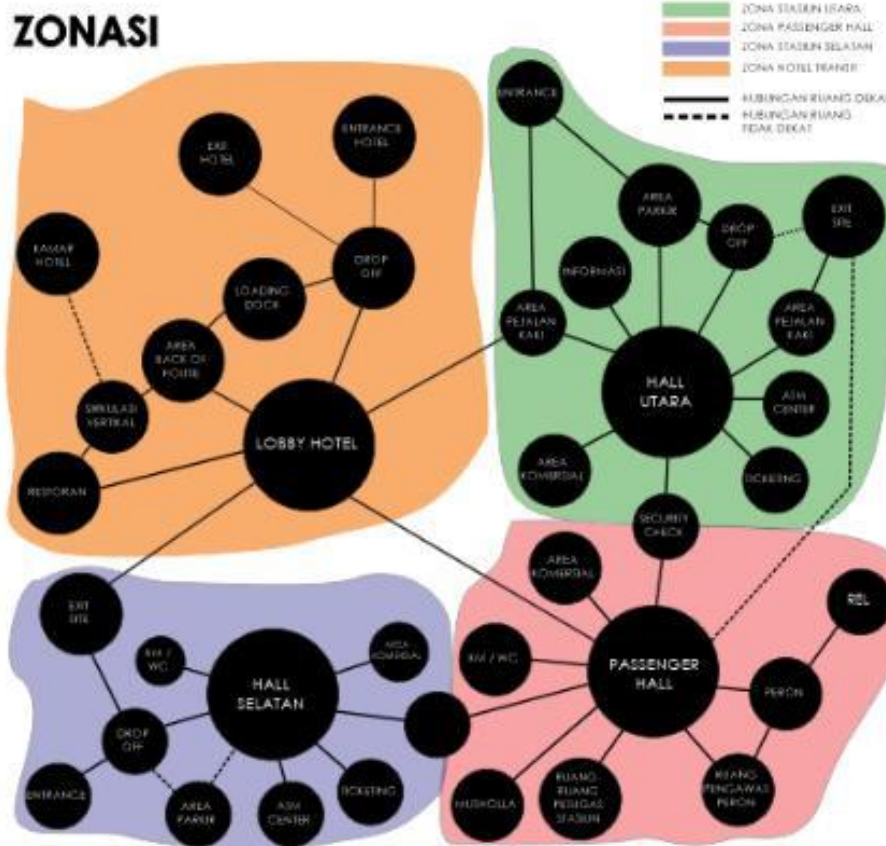
Sirkulasi pada ruang dalam lebih ditekankan pada area hall penumpang yang mana berbentuk sebuah lantai tambahan di atas peron dan rel eksisting. Pada aksesnya digunakan tiga buah metode untuk naik dan turun lantai 2 berupa ramp, tangga dan lift dengan pertimbangan sirkulasi yang dapat diakses tidak hanya orang sehat namun juga dapat diakses oleh difabel.

C. Konsep Sirkulasi *Skywalk*

Skywalk berfungsi untuk menghubungkan area luar antara stasiun utara dan stasiun selatan, selain sebagai jalan penghubung, skywalk juga berfungsi sebagai jalan keluar alternatif penumpang dari peron ke luar stasiun. Ada dua perbedaan jalur sirkulasi yang dipisahkan oleh bentukan skywalknya sendiri, yakni jalur khusus orang umum dan jalur khusus mantan penumpang untuk



keluar dari peron. Hal ini dimaksudkan untuk menghindari orang umum untuk masuk kedalam zona stasiun khusus untuk pengunjung bertiket.



**Gambar 12. Zonasi Berdasarkan Konsep Sirkulasi**

Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019

#### 4.8.6 Konsep Fasilitas

Fasilitas pada stasiun dibagi menjadi 5 area dengan pembagian sebagai berikut: Area 1 (*ticketing*, informasi, administrasi), Area 2 (fasilitas pelengkap & servis), Area 3 (fasilitas untuk pengelola dan servis), Area 4 (ruang tunggu) dan Area 5 (Ruang Komersial). Karena adanya fungsi tambahan maka ditambahkan satu area lagi yang terpisah dari stasiun berupa area hotel transit.



**Gambar 13. Zona Peletakan Fasilitas Stasiun**

Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019



**4.8.7 Hasil Desain**



**Gambar 14. Situasi**

Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019

Pada gambar situasi terlihat perbedaan bangunan baru dan bangunan lama, bangunan yang ditengah adalah bangunan baru dan ada jembatan penghubung antara kedua stasiun.



Tampak Utara Stasiun



Tampak Selatan Stasiun



Tampak Timur Stasiun



Tampak Barat Stasiun



Tampak Utara Hotel



Tampak Selatan Hotel



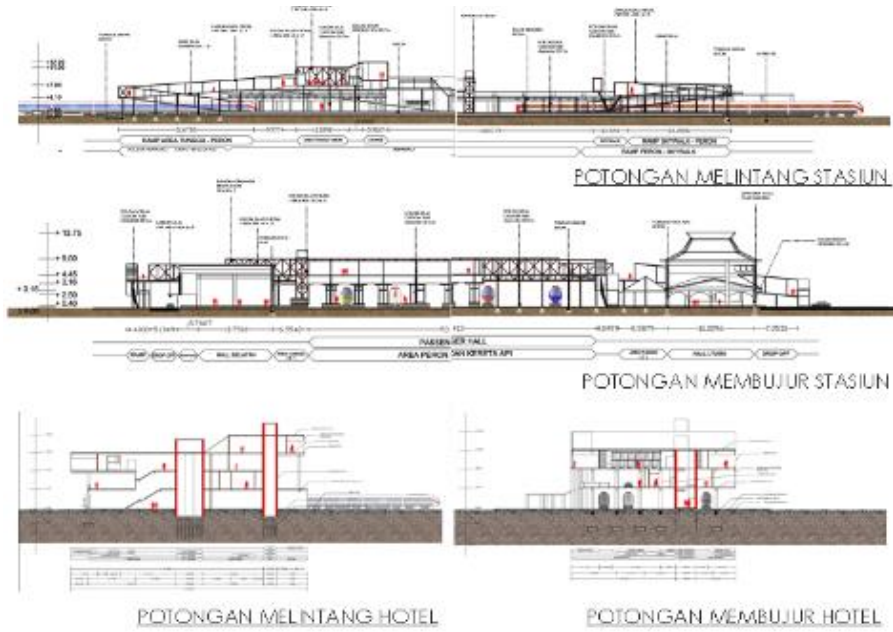
Tampak Timur Hotel



Tampak Barat Hotel

**Gambar 15. Tampak Bangunan**

Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019



**Gambar 16. Potongan**  
Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019



**Gambar 17. Perspektif**  
Sumber: Analisis Konsep Peneliti, 2019

## 5. Kesimpulan

Hasil redesain Stasiun Hall Bandung adalah untuk memecahkan permasalahan-permasalahan di stasiun eksisting yang berupa permasalahan sirkulasi, akses dan juga penataan lingkungan. Merespon issue bangunan cagar budaya yang dapat sekaligus melestarikan bangunan bersejarah yang ada di Kota Bandung. Meredesain Stasiun Hall Bandung menggunakan pendekatan Arsitektur Dekonstruksi Bernard Tschumi agar dapat menaikkan mutu pelayanan dalam perkeretaapian oleh PT.KAI sekaligus dapat menaikkan animo masyarakat untuk menggunakan transportasi kereta api terutama melakukan aktivitas perjalanan melalui stasiun utama kota Bandung yakni Stasiun Hall Bandung.

## 6. Referensi

- Ching, Francis D.K. 2000. *Arsitektur, Bentuk, Ruang Dan Susunannya*. Jakarta. Erlangga.
- Depdiknas. 2003. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Ketiga, Jakarta: Penerbit Balai Pustaka.
- Fikri, Maya Nabila. 2016. Laporan Tugas Akhir Perancangan Pusat Terapi Kesehatan Dengan Musik. Malang.
- Morlok, Edward K. (1978) *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Alih Bahasa Johan Kelanaputra Hainim. Editor Yani Sianipar. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Morlok, Edward K, (1978), "Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi", University of Pennsylvania
- Neufert, Ernest. 1936. *Data Arsitek Jilid 2*. Terjemahan oleh Sunerto Tjahjadi. 2002. Jakarta: Erlangga.
- Neufert, Ernst. 1936. *Neufret Architec's Data Third Edition*. Dedit oleh Bousmaha Baiche dan Nicholas Walliman.UK: Blackwell Science.
- Honing, J, 1975. *Ilmu Bangunan Jalan Kereta Api*. Jakarta: Pradnya Paramita
- Meytasari, C., & Tisnawati, E. (2018). The Tourism Element Product Development of Semarang Old City Based on Attractive Urban Heritage Approach. *ARSITEKTURA*, 16(1), 107-118. doi:http://dx.doi.org/10.20961/arst.v16i1.20432
- Priambodo, Danang. 2018. Laporan Tugas Akhir Pengembangan Stasiun Wates Di Kabupaten Kulon Progo, Pedekatan Transit-Oriented Development. Yogyakarta: 2018
- PT. Kereta Api Indonesia. *Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api*. Bandung:2012