

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kawasan Stasiun Bandung merupakan salah satu titik simpul mobilitas regional dengan intensitas pergerakan tertinggi di wilayah metropolitan Bandung. Berdasarkan data operasional PT Kereta Api Indonesia, volume pergerakan penumpang di Stasiun Bandung telah menembus angka lebih dari 5 juta pengguna per tahun (PT KAI, 2024). Pada skala harian, layanan *Greater Bandung Commuter Line* mencatatkan pergerakan yang sangat masif, di mana pada hari-hari sibuk jumlah pengguna stasiun dapat mencapai 75.000 orang per hari (CommuterLine.id, 2025). Tingginya intensitas mobilitas ini sejalan dengan tekanan pertumbuhan kendaraan pribadi di Kota Bandung yang terus meningkat jauh melampaui pertumbuhan kapasitas jaringan jalan, sehingga memperkuat urgensi penguatan sistem transportasi publik pada simpul-simpul strategis (Bappeda Jawa Barat, 2023).

Namun, tingginya tuntutan mobilitas tersebut berbenturan langsung dengan kondisi fisik kawasan yang mengalami diskoneksi spasial ekstrem. Kawasan ini terbelah oleh bentangan 13 jalur rel kereta api aktif yang beroperasi sebagai dinding pembatas fisik raksasa. Keberadaan infrastruktur rel ini secara radikal memutus kontinuitas ruang antara kawasan sisi utara (Jalan Kebon Kawung) dan sisi selatan (Jalan Kebon Jati). Pemisahan fisik ini memicu segregasi sosio-spasial yang tajam dan melahirkan dualisme identitas kawasan. Sisi utara berkembang menjadi ruang formal, modern, dan eksklusif yang didominasi oleh pergerakan kendaraan pribadi serta transportasi daring. Sebaliknya, sisi selatan tumbuh secara organik menjadi pusat mobilitas komuter harian dan ekonomi lokal yang sangat padat, namun minim fasilitas pejalan kaki (Darmawan, 2021).



Gambar 1.1 Masalah yang dihadapi tapak
(Sumber: Penulis 2026)

Kondisi fragmentasi ini telah diverifikasi secara empiris melalui penelitian kualitatif yang dilakukan penulis sebelumnya di kawasan yang sama. Melalui observasi lapangan, pemetaan spasial, dan wawancara terhadap sepuluh pengguna kawasan, penelitian tersebut mengonfirmasi bahwa Stasiun Bandung mengalami ketidakseimbangan ekstrem antara fungsinya sebagai simpul transportasi (*node*) yang sangat kuat dengan kualitasnya sebagai ruang kota (*place*) yang lemah yang dalam kerangka *Node-Place Model* (Bertolini, 1999) dikategorikan sebagai kondisi *stress*. Temuan lapangan menunjukkan bahwa meskipun jarak fisik antara pintu utara dan selatan hanya sekitar 300 meter, pengguna merasakan jarak tersebut dua hingga tiga kali lebih jauh akibat ketiadaan koridor pejalan kaki yang memadai, minimnya *wayfinding*, serta jalur penyeberangan yang tidak aman. Satu-satunya jembatan penghubung eksisting terbukti tidak digunakan karena kemiringannya yang ekstrem dan ketidaksesuaiannya dengan prinsip aksesibilitas universal. Lebih jauh, analisis spasial menunjukkan bahwa pengguna secara konsisten menolak jalur formal yang tersedia dan memilih rute-rute informal melalui bahu jalan, area parkir, dan sela antar bangunan sebagai respons adaptif terhadap kegagalan desain ruang yang ada.

Keterputusan konektivitas ini pada dasarnya berakar dari ketimpangan produksi ruang kawasan. Terdapat jurang pemisah yang lebar antara ruang yang dirancang secara formal (*conceived space*) dengan ruang yang dipraktikkan (*perceived space*) serta ruang yang dialami oleh pengguna (*lived space*) (Lefebvre, 1991). Rancangan infrastruktur formal selama ini hanya berorientasi pada kemudahan akses kendaraan bermotor dan gagal mengantisipasi kebutuhan sirkulasi pejalan kaki lintas moda. Akibatnya, praktik spasial di lapangan memaksa pengguna untuk mencari rute penyeberangan informal yang terputus dan berbahaya. Hal ini bermuara pada pengalaman ruang yang dipenuhi oleh tekanan psikologis, stres, disorientasi, dan rasa tidak aman bagi pejalan kaki yang berusaha melakukan transfer antar moda sebuah kondisi yang secara fenomenologis mempertegas bahwa persoalan kawasan ini bukan sekadar masalah teknis infrastruktur, melainkan krisis kualitas ruang urban yang mendasar.

Untuk mengatasi akar permasalahan diskoneksi perkotaan tersebut, diperlukan sebuah intervensi perancangan arsitektur yang mengutamakan pemulihan morfologi kawasan. Strategi utama yang diterapkan dalam perancangan ini adalah *Urban Stitch* (Menjahit Kota), yaitu sebuah taktik desain urban untuk merajut kembali dua entitas kota yang terpisah oleh infrastruktur yang kaku. Strategi menjahit kota ini kemudian dimanifestasikan secara spasial melalui konsep *Spine* (Tulang Punggung) sebuah koridor arsitektural linier yang bebas hambatan, dirancang untuk mengembalikan keterbacaan ruang (*spatial legibility*) dan efisiensi sirkulasi sekaligus mengintegrasikan elemen ruang terbuka hijau. Melalui perpaduan strategi *Urban Stitch* yang diwujudkan lewat struktur *Spine* ini, fasilitas integrasi Stasiun Bandung ditransformasikan menjadi simpul perpindahan moda yang utuh, intuitif, dan mampu mengurai segregasi ruang secara permanen.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam perancangan ini difokuskan pada satu pertanyaan utama, yaitu:

Bagaimana merancang transformasi fasilitas integrasi antarmoda di kawasan Stasiun Bandung yang mampu mengeliminasi fragmentasi spasial kawasan sekaligus mengoptimalkan efisiensi sirkulasi transit pejalan kaki melalui strategi desain *Urban Stitch*?

1.3 Batasan Masalah

Untuk menjaga fokus kedalaman serta ketepatan solusi arsitektural yang dihasilkan, batasan dan lingkup proyek Tugas Akhir Perancangan ini dibatasi pada beberapa parameter. Secara spasial, intervensi gubahan arsitektural difokuskan pada kawasan Stasiun Bandung dengan total luas tapak efektif 2,8 hektar, yang mencakup area operasional fasilitas transit beserta lingkungan sekitarnya meliputi pintu masuk sisi utara (koridor Kebon Kawung), sisi selatan (koridor Kebon Jati), Terminal St. Hall, serta area Pasar Baru. Batas zonasi analisis sirkulasi kemudian ditetapkan berdasarkan radius berjalan kaki efektif sejauh 400-600 meter (rata-rata waktu tempuh 5-10 menit berjalan kaki) sebagai standar umum jangkauan pelayanan pejalan kaki (*pedestrian catchment area*) berdasarkan perencanaan kawasan berorientasi transit (Calthorpe, 1993). Radius tersebut digunakan sebagai batas fungsional terjauh bagi perpindahan moda dari makro ke mikro. Area di luar radius tersebut tidak menjadi bagian dari intervensi fisik karena berada di luar konteks sirkulasi mikro pejalan kaki yang dilayani oleh fasilitas bangunan.

Selanjutnya, lingkup subjek pengguna rancangan ditargetkan untuk mengakomodasi alur sirkulasi dan aktivitas empat kelompok utama, yaitu penumpang kereta api jarak jauh maupun komuter lokal, pengunjung publik non-penumpang yang memanfaatkan stasiun sebagai ruang lintasan penyeberangan atau konsumen komersial, staf operasional, serta penyedia layanan

transit seperti pengemudi angkutan umum lokal, bus DAMRI, transportasi daring, dan kurir logistik.

Batasan integrasi moda transportasi dalam perancangan ini dipersempit hanya pada moda yang memiliki keterhubungan langsung dengan Stasiun Bandung, yaitu kereta api, bus DAMRI, angkutan kota, transportasi daring, dan jaringan pejalan kaki. Fokus kedalaman perancangan arsitektur dititikberatkan pada penyelesaian visual dan spasial bangunan yang meliputi konfigurasi pola sirkulasi pengguna, konektivitas dan kualitas fisik jalur pejalan kaki, pengolahan struktur spasial tapak, serta detail elemen arsitektural yang mempengaruhi sekuens ruang dan kenyamanan psikologis perpindahan antarmoda. Studi ini tidak membahas regulasi teknis-operasional penjadwalan transportasi, manajemen rekayasa lalu lintas kota di luar tapak, sistem persinyalan perkeretaapian, kalkulasi kapasitas mekanis moda, maupun manajemen sistem tiket digital. Sebagai keterbatasan hasil perancangan, luaran dari Tugas Akhir ini merupakan produk rancangan arsitektur fisik yang bersifat konseptual-kontekstual untuk merespons kondisi morfologi dan isu spasial spesifik di tapak Stasiun Bandung.

1.4 Tujuan Perancangan

Perancangan ini bertujuan untuk mentransformasi fasilitas integrasi di kawasan Stasiun Bandung guna mengatasi fragmentasi spasial melalui strategi *urban stitch*. Secara garis besar, perancangan ini mengusung tujuan umum untuk menghadirkan solusi desain arsitektural yang mampu menyatukan kembali struktur ruang kawasan yang terfragmentasi akibat keberadaan infrastruktur rel kereta api. Melalui pendekatan tersebut, fasilitas transit ditransformasikan agar tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi yang efisien, tetapi juga sebagai ruang publik kota yang inklusif dan humanis bagi seluruh lapisan masyarakat.

Sementara itu, secara khusus perancangan ini diarahkan untuk menghubungkan kawasan sisi utara dan sisi selatan melalui koridor fisik yang menerus demi memulihkan kontinuitas sirkulasi pejalan kaki di dalam tapak. Selain itu, aspek keterbacaan ruang di dalam fasilitas transit juga ditingkatkan

guna mempermudah orientasi serta navigasi bagi para pengguna. Seluruh upaya ini pada akhirnya bermuara pada optimalisasi efisiensi perpindahan antar moda dengan menata sistem sirkulasi yang terpadu, teratur, dan aman bagi seluruh kelompok pengguna.

1.5 Manfaat Perancangan

Perancangan tugas akhir ini memiliki manfaat praktis dan teoritis yang berfokus pada kontribusi nyata serta pengembangan wawasan di bidang arsitektur urban. Secara praktis, perancangan ini diharapkan dapat memberikan panduan desain dan acuan bagi pemangku kebijakan serta pengelola kawasan dalam merancang fasilitas transportasi yang terpadu dan efisien. Di samping itu, hasil rancangan ini ditargetkan mampu meningkatkan kualitas ruang publik dan keamanan pejalan kaki di kawasan stasiun, sehingga menciptakan lingkungan transit yang inklusif dan nyaman bagi masyarakat. Lebih jauh lagi, proyek ini diproyeksikan menjadi model solusi penataan terminal antar moda yang efektif mengurai kemacetan serta konflik sirkulasi di pusat kota.

Sementara itu dari sudut pandang teoritis, perancangan ini memberikan kontribusi dalam pengembangan wawasan desain arsitektur, khususnya melalui penerapan pendekatan urban stitch sebagai strategi untuk memulihkan fragmentasi spasial di kota-kota besar. Perancangan ini juga menjadi kelanjutan dari penelitian empiris penulis sebelumnya mengenai kondisi kawasan Stasiun Bandung, sehingga solusi arsitektural yang dihasilkan berpijak pada data dan temuan lapangan yang terverifikasi, bukan sekadar asumsi teoritis.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam laporan perencanaan dan perancangan ini disusun secara bertahap dan metodologis untuk menguraikan seluruh proses desain, mulai dari identifikasi isu fragmentasi urban hingga perumusan solusi arsitektural yang komprehensif.

Bab I Pendahuluan memaparkan urgensi perancangan melalui konteks kawasan Stasiun Bandung sebagai simpul mobilitas regional yang mengalami diskoneksi spasial ekstrem akibat bentangan 13 jalur rel aktif. Bab ini menguraikan latar belakang fragmentasi utara-selatan yang telah diverifikasi secara empiris melalui penelitian lapangan sebelumnya, dilanjutkan dengan rumusan masalah perancangan, batasan tapak dan lingkup intervensi, serta tujuan dan manfaat transformasi fasilitas integrasi bagi kota.

Bab II Tinjauan Objek dan Pendekatan Perancangan menguraikan landasan teoritis dan konseptual yang menjadi kerangka analisis dan strategi desain. Bab ini membahas fungsi dan tipologi objek perancangan mencakup integrasi multimodal, aksesibilitas universal, dan konsep *Urban Stitch*; kajian pendekatan perancangan melalui *Linkage Theory* dan *Place Theory* (Trancik, 1986) yang dibaca melalui lensa Produksi Ruang (Lefebvre, 1991), serta *Node-Place Model* (Bertolini, 1999) sebagai kerangka evaluasi keseimbangan kawasan transit. Bab ini ditutup dengan studi preseden komparatif terhadap tiga infrastruktur transit internasional West Kowloon *Station*, Berlin *Hauptbahnhof*, dan Utrecht *Centraal* untuk mengekstraksi parameter desain yang relevan bagi konteks Stasiun Bandung.

Bab III Metode dan Analisis Perancangan menjelaskan pendekatan metodologi kualitatif eksploratif yang digunakan, dilanjutkan dengan analisis tapak secara multi-skala mencakup konteks perkotaan, morfologis, historis, iklim mikro, guna lahan, dan pola pengguna. Bab ini juga memuat studi program ruang berbasis *activity timeline* pengguna, strategi penerapan teori melalui tahapan *Reconnect–Reintegrate–Reanimate*, serta pengembangan skematik perancangan, sistem struktur dan utilitas, hingga skema keberlanjutan.

Bab IV Hasil Perancangan memaparkan wujud akhir transformasi Fasilitas Integrasi Stasiun Bandung sebagai produk sintesis dari seluruh analisis yang telah disusun. Bab ini menguraikan deskripsi sintesis desain berbasis *Spatial Legibility via Geometry* dan *Architecture as an Urban Connector*, dilanjutkan dengan hasil

akhir perancangan yang mencakup gubahan massa *Spine*, pengolahan tapak (*site plan*) utara dan selatan, tata letak ruang per lantai pada seluruh massa bangunan, tampak dan potongan, hingga penerapan sistem struktur beton komposit-*steel truss*, utilitas horizontal terpadu, dan skema *green roof* sebagai bagian dari keberlanjutan lingkungan.

Bab V Kesimpulan dan Saran berisi sintesis menyeluruh dari hasil perancangan yang mengevaluasi sejauh mana strategi Urban Stitch berhasil menjawab permasalahan fragmentasi kawasan, disertai rekomendasi teknis dan akademis bagi pengembangan lebih lanjut kawasan Stasiun Bandung maupun penerapan pendekatan serupa pada konteks transit urban lainnya di Indonesia.

