

# Bab V

## I. KONSEP PERANCANGAN

### I.1 KONSEP DASAR

Terdapat Bangunan bersejarah di Stasiun cicalengka merupakan bangunan heritage yang termasuk kategori bangunan cagar budaya. bangunan tersebut memiliki nilai sejarah yang harus tetap dipertahankan. Untuk memaksimalkan potensi yang ada pada bangunan heritage tersebut, beberapa pendekatan fisik guna menyikapi bangunan bersejarah, salah satu metoda pendekatan terhadap bangunan dengan metoda kontekstual juxtaposisi. Menurut Romdhoni (2012), kontekstual juxtaposisi merupakan salah satu cara yang baik untuk diterapkan pada bangunan tua ataupun bersejarah untuk mengembalikan ataupun menciptakan ruang-ruang baru dengan cara menambahkan struktur baru, konstruksi, material, langgam, tekstur ataupun warna di dalamnya.

## Tema

### 1. SPEED



Dalam rancangan revitalisasi sebuah bangunan stasiun kereta api penerapan speed terhadap bangunan yang dimasukkan ke dalam sebuah bentuk massa dan sistem sirkulasi sebagai makna yang berkaitan dengan identitas perusahaan PT KAI sebagai armada transportasi yang terus berkembang untuk melayani masyarakat. perancangan dengan memakai metoda pendekatan arsitektur simbolis, dengan makna yang berkaitan dalam tema speed.



### 2. PENDEKATAN

Metoda pendekatan yang di terapkan pada rancangan adalah analogi simbolis, dengan beberapa penerapan



Untuk menciptakan sebuah bangunan baru dengan pendekatan fisik yang kontras terhadap bangunan heritage yang ada, terdapat beberapa aspek yang perlu diperhatikan antara lain:

- Hubungan antar massa bangunan baru dan lama

## I.2 DIAGRAM KORELASI

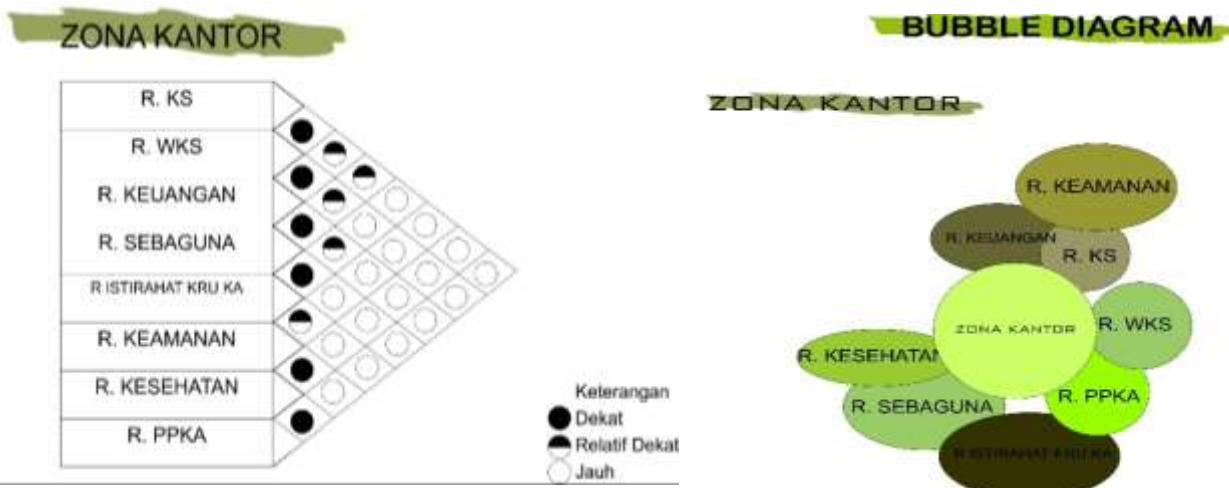
Berikut diagram korelasi makro stasiun cicalengka.

### I.2.1 Zona Stasiun



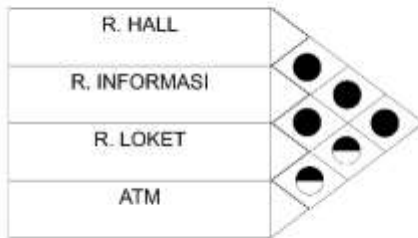
Berikut diagram korelasi mikro dari beberapa ruang di dalam masing-masing zona.

### I.2.2 Zona Kantor



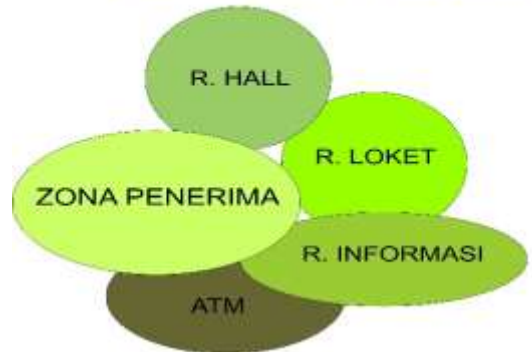
### I.2.3 Zona Penerima

#### ZONA PENERIMA



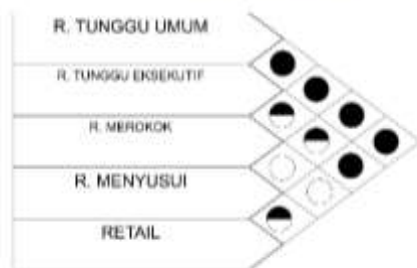
Keterangan  
 ● Dekat  
 ◐ Relatif Dekat  
 ○ Jauh

#### BUBBLE DIAGRAM ZONA PENERIMA



### I.2.4 Zona Pelayanan

#### ZONA PELAYANAN STASIUN



Keterangan  
 ● Dekat  
 ◐ Relatif Dekat  
 ○ Jauh

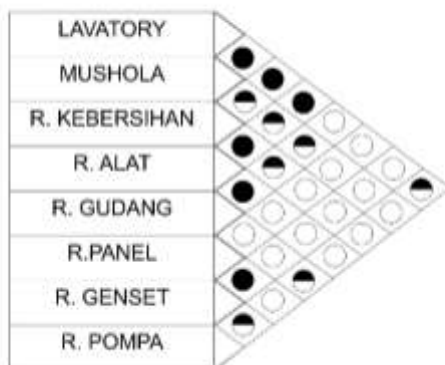
#### BUBBLE DIAGRAM

#### AREA PELAYANAN STASIUN



### I.2.5 Zona Service & Utilitas

#### ZONA SERVICE & UTILITAS



Keterangan  
 ● Dekat  
 ◐ Relatif Dekat  
 ○ Jauh

#### BUBBLE DIAGRAM ZONA SERVICE & UTILITAS



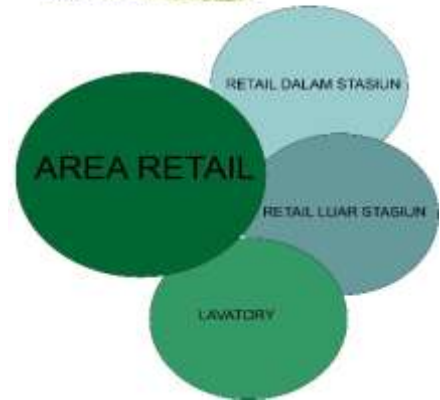
### I.2.6 Zona Retail



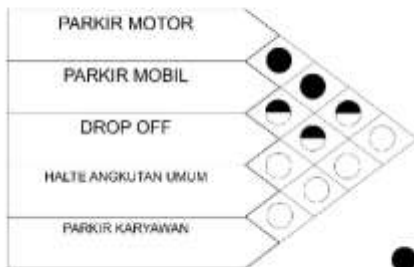
Keterangan  
 ● Dekat  
 ◐ Relatif Dekat  
 ○ Jauh

### BUBBLE DIAGRAM

#### AREA RETAIL



### I.2.7 Zona Parkir



Keterangan  
 ● Dekat  
 ◐ Relatif Dekat  
 ○ Jauh

### BUBBLE DIAGRAM

#### ZONA PARKIR



## I.3 RENCANA TAPAK

Pada penelitian perancangan Stasiun Kereta Api Cicalengka kelas II ini, pendekatan analogi kecepatan mampu menganalisa kendala dan potensi yang dapat jadi landasan perancangan yang sesuai dengan kebutuhan penumpang. Analogi kecepatan ini diterapkan pada perancangan yang dapat mempercepat gerak Sirkulasi dan aksesibilitas penumpang. Mengingat aktifitas penumpang dan jumlah penumpang yang cukup padat maka kebutuhan ruang yang dirancang harus nyaman dan aman. [3]

### I.3.1 Aksesibilitas

Untuk membantu sistem kerja stasiun kereta agar penumpang lebih mudah mengakses dokumen perjalanannya. Diciptakan sebuah perancangan yang berfokus pada percepatan gerak didalam ruang agar menghindari penumpukan volume penumpang. Maka area tikketing dibagi menjadi 3, yaitu :1. Area tiket offline, 2. Area tiket online, 3. Area scan tiket /cetak pribadi

Kemudian untuk ruang utilitas/ ruang pendukung di pisah seperti genset dan gudang. Ruangan ditempatkan di area barat menyatu dengan ruang peneglora. Rancangan tersebut guna memudahkan dan mempercepat akses pihak pengelola stasiun untuk menjangkau keperluan yang berkaitan dengan perawatan.

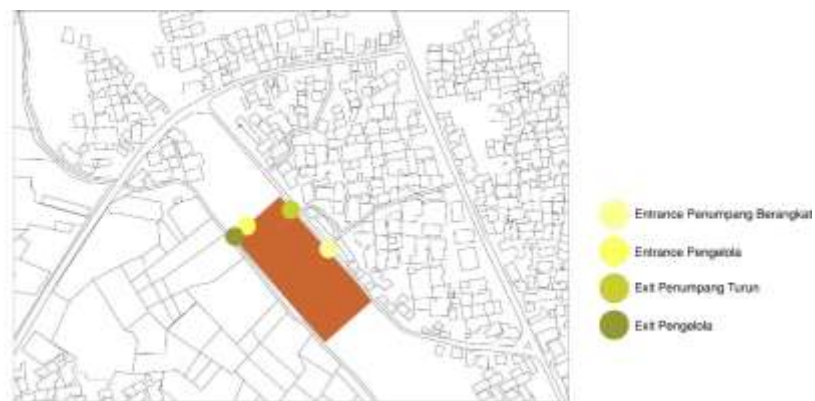
### I.3.2 Sirkulasi



Akses Menuju stasiun hanya bisa dilewati melalui jalan stasiun. Oleh karena itu pintu masuk untuk pengunjung diletakan pada sisi timur bangunan, dengan menghadap ke jalan stasiun. Sedangkan pintu masuk untuk pengelola diletakan terpisah yang berada di sisi utara stasiun. Rancangan ini guna mengatur sirkulasi antara pengguna dan penyedia jasa agar tidak bertabrakan.

Mengingat aktifitas pejalan kaki yang begitu ramai di luar stasiun, membuat sirkulasi di area tersebut pun haruslah jelas , tegas dan efektif. “

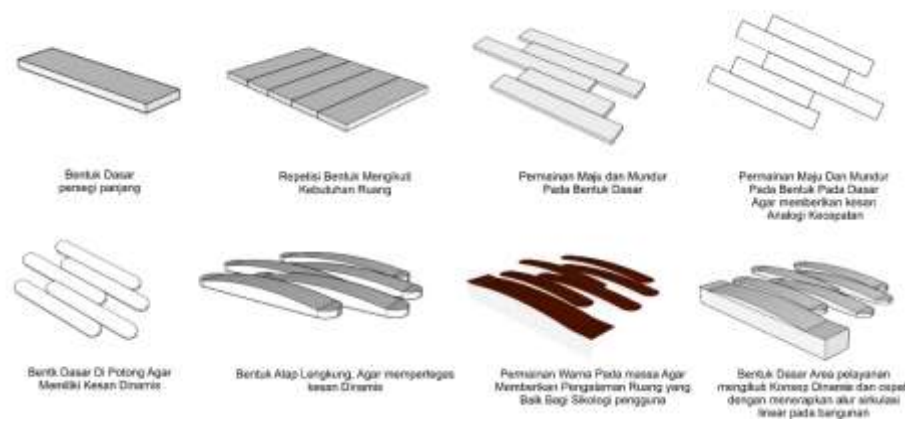
Perbaikan kondisi ruas jalan, trotoar dan pemeliharaan kelengkapan fasilitas pejalan kaki dapat memberikan tingkat kenyamanan bagi pengunjung baik penduduk Kota Bandung maupun wisatawan yang datang”[2] Permasalahan yang ada pada lokasi tapak adalah bagaimana fungsi yang ada tidak menjadikan daerah tersebut menjadi suatu hal yang berat dan penuh, akan tetapi memberikan keleluasaan terhadap bangunan heritage di lokasi tersebut menjadi hal yang baru dengan adanya fungsi bangunan baru dengan tema yang sejenis.[7]



Untuk pintu keluar dibuat 3 sirkulasi. Dibagian utara dibagi menjadi 2 sirkulasi pintu keluar yang diperuntukan bagi Pegawai (Penyedia jasa) dan pengguna. Kemudian dibagian selatan 1 pintu keluar khusus untuk pengguna. Hal ini guna melebur volume muatan /penumpang dan mempercepat sirkulasi penumpang keluar dari area stasiun. Sistem sirkulasi yang di pakai adalah sistem linear, diharapkan dengan penerapan sistem ini tidak adanya tabrakan.

## I.4 BANGUNAN

### I.4.1 KONSEP MASA



### I.4.2 SISTEM STRUKTUR

Sistem struktur yang digunakan adalah sistem ekspose struktur rangka pipa dikombinasikan dengan konstruksi baja dan beton, selain dari efisien penerapan struktur sistem yang diharapkan memberi kesan kejujuran sebagai unsur material pendukung untuk tema speed dengan penerapan analogi.

