

**REDESAIN STASIUN TANJUNG KARANG DENGAN
PENDEKATAN *BEHAVIOR SETTING***

(Tugas Akhir/Skripsi)

Oleh :
CINDITHIA YENDRA
1815012024



FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023

**REDESAIN STASIUN TANJUNG KARANG DENGAN
PENDEKATAN *BEHAVIOR SETTING***

Oleh

CINDITHIA YENDRA

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA ARSITEKTUR**

Pada

**Jurusan Arsitektur
Fakultas Teknik Universitas Lampung**



**FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG**

2023

ABSTRAK

REDESAIN STASIUN TANJUNG KARANG DENGAN PENDEKATAN *BEHAVIOR SETTING*

Oleh

CINDITHIA YENDRA

Data *Badan Pusat Statistik* mencatat jumlah pengguna jasa layanan kereta api di Indonesia pada Juli 2022 mencapai 25,7 juta orang penumpang. Hal ini menunjukkan tingginya minat masyarakat Indonesia dalam menggunakan jasa transportasi kereta api. Stasiun Tanjung Karang merupakan stasiun kereta api kelas besar tipe A yang terletak di Kota Bandar Lampung. Stasiun ini difungsikan sebagai tempat pemberangkatan kereta api jarak jauh yang melayani perjalanan hingga Stasiun Kertapati, Palembang. Pada Stasiun Tanjung Karang, terdapat beberapa ruang publik yang mempunyai akses terbatas. Minimnya ketersediaan fasilitas penunjang pada stasiun yang menjadikan kebutuhan pengunjung kurang dapat terpenuhi. Sebagai dasar upaya pengembangan Stasiun Tanjung Karang, penulis melakukan penelitian terkait perilaku pengunjung melalui pendekatan *behavior setting*. Melalui pendekatan *Behavior Setting*, dapat dipahami bagaimana sebuah ruangan terbentuk berdasarkan pola aktivitas manusia sehingga menciptakan ruang yang dapat mewadahi aktivitas didalamnya. Membantu memahami pola aktivitas manusia dalam membentuk sebuah ruang yang sesuai dengan kebutuhan penggunanya.

Kata Kunci : Stasiun, Pengguna, Perilaku, *Behavior Setting*.

Judul Skripsi : **REDESAIN STASIUN TANJUNG KARANG DENGAN
PENDEKATAN *BEHAVIOR SETTING***

Nama Mahasiswa : **Cindithia Yendra**

Nomor Pokok Mahasiswa : **1815012024**

Program Studi : **S1 Arsitektur**

Jurusan : **Arsitektur**

Fakultas : **Teknik**



1. **Komisi Pembimbing**

Ir. Ar. Agung Cahyo Nugroho, S.T., M.T. **Nugroho Ifadianto, S.T., M.Sc.**
NIP 19760302 200604 1 002 NIP 19831009 2019 031 002

MENGETAHUI

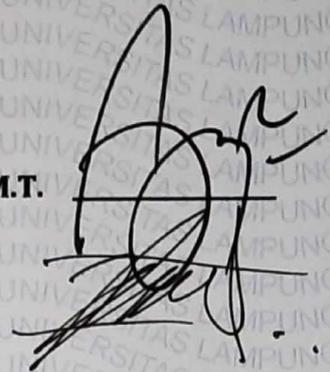
2. **Ketua Program Studi S1 Arsitektur**

Ir. Ar. Agung Cahyo Nugroho, S.T., M.T.
NIP 19760302 200604 1 002

MENGESAHKAN

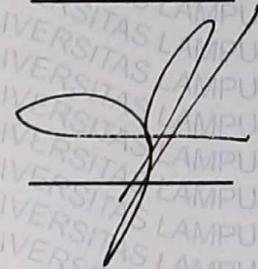
1. Tim Penguji

Ketua : Ir. Ar. Agung Cahyo Nugroho, S.T., M.T.
NIP 19760302 200604 1 002



Sekretaris : Nugroho Ifadianto, S.T., M.Sc.
NIP 19831009 2019 031 002

Penguji : Ir. Panji Kurniawan, S.T., M.T.
NIP 19830207 2008 121 002



2. Dekan Fakultas Teknik



Dr. Eng. Ir. Helmy Fitriawan, S.T., M.Sc. ✓
NIP 19750928 200112 1 002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 24 Mei 2023

RIWAYAT HIDUP

Penulis terlahir dari pasangan Bapak Yensakirin dan Ibu Halimah di Kotabumi, Lampung Utara, pada tanggal 02 Desember 2000, merupakan anak ketiga dari tiga bersaudara.

Pendidikan yang telah ditempuh :

1. Sekolah Dasar Negeri (SDN) Beringin dan lulus pada tahun 2012
2. Sekolah Menengah Pertama Negeri (SMPN) Negeri 01 Abung Barat dan lulus pada tahun 2015
3. Sekolah Menengah Atas Negeri (SMAN) 03 Kotabumi dan lulus pada tahun 2018.

Setelah lulus SMA, penulis terdaftar sebagai mahasiswa pada jurusan S1 Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Lampung. Pada Tahun 2023, penulis telah menyusun Laporan Tugas Akhir/Skripsi sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Strata Satu (S1) Arsitektur di Fakultas Teknik, Universitas Lampung.

PERSEMBAHAN

Alhamdulillahirobbil aalamiin...

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberikan begitu banyak rezeki dan nikmat yang tak terhingga kepada hamba,

Sholawat serta salam kepada junjungan Nabi Muhammad SAW

Sebagai mana hari ini penulis telah menyelesaikan laporan kerja praktik dengan atas ridho-Mu, melalui ujian-Mu, dan melalui pertolongan-Mu.

Laporan ini saya persembahkan sebagai bakti kepada Universitas Lampung

Kepada kedua orang tuaku tercinta Ayahanda Yensakirin dan Ibunda Halimah Yang telah, membimbing, berkorban, dan mendoakan dengan tulus dan ikhlas

demi keberhasilan dan masa depanku dunia dan akhirat,

Juga teruntuk Keluarga, Kakak Serta Adik

dan rekan-rekan Mahasiswa Arsitektur Universitas Lampung

Khususnya teman-teman Angkatan 2018

SANWACANA

Puji dan syukur senantiasa penulis panjatkan atas kehadiran Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah melimpahkan segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir dengan judul “Redesain Stasiun Tanjung Karang dengan Pendekatan Behavior Setting”. Pada penyusunan laporan ini, penulis memperoleh banyak bantuan, dukungan, bimbingan serta pengarahan dari berbagai pihak. Untuk itu, penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Bapak Dr. Eng. Ir. Helmy Fitriawan, S.T., M.Sc. selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Lampung.
2. Bapak Ir. Agung Cahyo Nugroho, S.T., M.T, selaku Ketua Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik, Universitas Lampung.
3. Bapak Ir. Agung Cahyo Nugroho, S.T., M.T, selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah meluangkan waktu dan memberikan masukan yang sangat membantu penulis dalam menyusun laporannya.
4. Bapak Nugroho Ifadianto, S.T., M.Sc. selaku Dosen Pembimbing kedua yang telah meluangkan waktu dan memberikan masukan yang sangat membantu penulis dalam menyusun laporannya.
5. Ibu Yunita Kesuma, S.T., M.Sc., selaku dosen Penguji Seminar Proposal dan Seminar Hasil, atas segala saran dan ilmu yang diberikan pada waktu seminar.

6. Bapak Panji Kurniawan, S.T., M.Sc. selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan serta perbaikan pada Ujian Akhir.
7. Bapak Nugroho Ifadianto, S.T., M.Sc. selaku dosen koordinator Tugas Akhir atas segala saran dan ilmu yang diberikan, serta pengarahan dari awal pengerjaan laporan, hingga pada tahap akhir studio.
8. Bapak dan Ibu dosen beserta staf jurusan S1 Arsitektur, Universitas Lampung atas ilmu dan pengalaman yang penulis terima selama menempuh pendidikan di Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Lampung.
9. Teristimewa kepada kedua orang tua saya, Bapak Yensakirin dan Ibu Halimah yang sangat saya cinta, yang selalu memberikan dukungan berupa doa, moril, materil, serta kasih sayang yang tiada tara sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir.
10. Tercinta untuk kakak-kakak saya, Anistha Subha Yendra dan Baiq Rahmawati Yendra yang selalu memberikan dukungan dan motivasi terbaiknya kepada penulis.
11. Teruntuk teman seperjuangan selama berkuliah di Arsitektur, kepada Febby, Safira, Nai, Hansel, dan Wiwit yang sudah berjuang bersama, memberikan dukungan serta berbagi canda tawa bersama. Terimakasih atas kehadirannya, karena berkat kalian penulis dapat memperoleh kenangan terbaiknya selama berkuliah di Arsitektur.

12. Kepada teman-teman studio periode 11, terimakasih atas dukungan dan kebersamaan kalian sehingga penulis dapat melewati masa-masa studio dengan baik.

13. Sahabat dan rekan-rekan Mahasiswa Arsitektur Universitas Lampung khususnya teman-teman Angkatan 2018 yang telah memberikan bantuan dan dukungan selama penulis menyusun laporan ini.

Semoga Allah memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada semua pihak yang telah mendukung dan membantu penyelesaian laporan ini. Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Laporan Tugas Akhir ini masih banyak terdapat kekurangan. Untuk itu, diharapkan seluruh saran dan kritik yang bersifat membangun dapat disampaikan kepada penulis demi kesempurnaan penulisan karya ilmiah di masa mendatang. Selesainya laporan ini, penulis berharap agar seluruh ilmu yang tercantum dalam tulisan ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua.

Bandar Lampung, 10 Juni 2023

Penulis



Cindithia Yendra

1815012024

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Cindithia Yendra

NPM : 1815012024

Judul Laporan : Redesain Stasiun Tanjung Karang dengan Pendekatan
Behavior Setting

Yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa Laporan Tugas Akhir ini dibuat sendiri oleh penulis dan bukan hasil plagiat sebagaimana diatur dalam pasal 36 Ayat 2 peraturan akademik Universitas Lampung dengan Surat Keputusan Rektor Nomor 6 Tahun 2016.

Yang Membuat Pernyataan,

Bandar Lampung, 10 Juni 2023



Cindithia Yendra

1815012024

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	2
DAFTAR GAMBAR	6
DAFTAR TABEL.....	9
BAB 1	10
PENDAHULUAN	10
1.1 Latar Belakang	10
1.2 Identifikasi Masalah.....	12
1.3 Rumusan Masalah	13
1.4 Batasan Perancangan	13
1.5 Tujuan Perancangan.....	14
1.6 Manfaat Perancangan.....	15
1.7 Sistematika Penulisan	15
1.8 Kerangka Berpikir	17
BAB II.....	18
TINJAUAN PUSTAKA.....	18
2.1 Pengertian Judul	18
2.1.1 Redesain	18
2.1.2 Stasiun	18
2.1.3 Behavior Setting	19
2.2 Tinjauan Kereta Api	19
2.3 Tinjauan Stasiun Kereta Api	20
2.3.1 Pengertian Stasiun Kereta Api.....	20
2.3.2 Klasifikasi Stasiun Kereta Api.....	20
2.3.3 Jenis-Jenis Kegiatan Pada Stasiun	25
2.3.4 Persyaratan Perancangan Stasiun.....	26

2.3.5	Fasilitas Pelayanan Pada Stasiun	28
2.3.6	Fasilitas Penunjang Pada Stasiun.....	34
2.3.7	Pengaturan Zona Pelayanan Pada Stasiun	35
2.3.8	Pengaturan Sirkulasi di Stasiun	36
2.4	Tinjauan Arsitektur Perilaku	38
2.4.1	Pengertian Arsitektur Perilaku.....	38
2.4.1	Arsitektur Perilaku dengan Lingkungan.....	41
2.5	Tinjauan Behavior Setting	42
2.5.2	Kriteria Behavior Setting.....	43
2.5.3	Pengamatan Behavior Setting.....	45
2.5.4	Komponen Behavior Setting	46
2.6	Studi Preseden	53
2.6.1	Stasiun Pasar Senen	53
2.6.2	Stasiun Gambir	53
2.6.3	Stasiun KA Bandara Soekarno Hatta	54
2.6.4	Rotterdam Station	55
2.6.5	Komparasi Preseden.....	56
BAB III		59
METODE PERANCANGAN		59
3.1	Ide Perancangan	60
3.2	Tujuan Perancangan.....	60
3.3	Teknik Pengumpulan Data.....	60
3.4	Analisis Perancangan.....	61
3.5	Konsep Perancangan.....	62
3.6	Alur Perancangan	64
4.1	Gambaran Wilayah Objek Redesain Stasiun.....	65
4.1.1	Profil Geografis	65
4.1.2	Lokasi Tapak	66
4.2	Analisis Tapak (Makro)	66
4.2.1	Ukuran Wilayah Tapak	66
4.2.2	Batasan Tapak.....	67
4.2.3	Tautan Lingkungan	67
4.2.4	Tata Guna Lahan.....	69
4.3	Analisis Tapak (Mikro).....	70

4.3.1	Matahari	70
4.3.2	Iklim.....	71
4.3.3	Vegetasi.....	72
4.3.4	Kebisingan.....	74
4.3.4	Topografi.....	75
4.3.6	View	76
4.3.7	Utilitas	77
4.3.8	Sirkulasi dan Aksesibilitas	78
4.4	Analisis SWOT.....	79
4.5	Analisis Fungsi.....	80
4.5.1	Fungsi Primer	80
4.5.2	Fungsi Sekunder	80
4.5.3	Fungsi Penunjang.....	81
4.6	Analisis Pengguna	81
4.6.1	Kelompok Pengguna	81
4.6.2	Pola Kegiatan Pengguna.....	84
4.7	Analisis Ruang	88
4.7.1	Kebutuhan Ruang	88
4.7.2	Persyaratan Minimum Ruang	94
4.7.3	Program Ruang	94
4.7.4	Bubble Diagram Ruang	96
4.7.6	Kebutuhan Peron.....	101
4.8	Analisis Desain.....	102
4.8.1	Hasil Observasi.....	102
4.3.2	Hasil Olah Data Kuisisioner.....	107
BAB V		111
KONSEP PERANCANGAN		111
5.1	Konsep Dasar	111
5.2	Konsep Perancangan Tapak	111
5.2.1	Konsep Sirkulasi dan Aksesibilitas.....	111
5.2.2	Konsep Orientasi Bangunan	112
5.2.3	Konsep Zonasi	112
5.3	Konsep Perancangan Arsitektur	113
5.3.1	Konsep Gubahan Massa	113

5.3.2	Konsep Fasad.....	115
5.3.3	Konsep Warna	116
5.4	Konsep Sistem Struktur	117
5.4.1	Konsep Struktur Bawah	118
5.4.2	Konsep Struktur Tengah.....	118
5.4.3	Konsep Struktur Atas	119
5.5	Konsep Utilitas	120
5.5.1	Sistem Distribusi Air Bersih.....	120
5.5.2	Sistem Pembuangan Air Kotor	121
5.5.3	Sistem Pengelolaan Air	121
5.5.5	Sistem Jaringan Listrik.....	123
5.5.6	Sistem Pencahayaan.....	124
5.5.7	Sistem Penghawaan	124
5.5.8	Sistem Penangkal Petir.....	127
5.5.8	Sistem Proteksi Kebakaran.....	127
5.5.10	Sistem Keamanan	130
5.6	Hasil Perancangan	132
5.6.1	Siteplan.....	132
5.6.2	Denah	133
5.6.3	Potongan.....	134
5.6.4	Tampak.....	134
5.6.5	Detail Arsitektural.....	136
5.6.6	Interior.....	137
5.6.7	Eksterior	138
5.6.8	Perspektif.....	140
BAB VI		142
PENUTUP		142
6.1	Kesimpulan	142
6.2	Saran.....	143

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Skema Stasiun Siku-Siku	22
Gambar 2. 2 Skema Stasiun Paralel/Sejajar	22
Gambar 2. 3 Skema Stasiun Pulau	23
Gambar 2. 4 Skema Stasiun Semenanjung	23
Gambar 2. 5 Alur sirkulasi dan pembagian zona stasiun.....	38
Gambar 2. 6 Stasiun Pasar Senen	53
Gambar 2. 7 Stasiun Gambir.....	54
Gambar 2. 8 Stasiun KA Bandara Soekarno Hatta.....	54
Gambar 2. 9 Rotterdam Station.....	55
Gambar 3. 1 Diagram Alur Perancangan	64
Gambar 4. 1 Peta Provinsi Lampung	65
Gambar 4. 2 Lokasi Stasiun Tanjung Karang	66
Gambar 4. 3 Bentuk Wilayah Tapak	66
Gambar 4. 4 Batasan Wilayah Tapak	67
Gambar 4. 5 Open Street Map wilayah Stasiun Tanjung Karang	68
Gambar 4. 6 Arah Matahari Pada Tapak	70
Gambar 4. 7 Timeline Matahari Pada Tapak	70
Gambar 4. 8 Arah Angin di Lokasi Tapak.....	71
Gambar 4. 9 Iklim Kota Bandar Lampung	72
Gambar 4. 10 Vegetasi pada Tapak.....	72
Gambar 4. 11 Titik Kebisingan pada Tapak	75
Gambar 4. 12 Garis topografi pada tapak	75
Gambar 4. 13 Topografi pada Tapak (merah).....	76
Gambar 4. 14 Topografi pada Tapak (biru)	76
Gambar 4. 15 View pada Tapak.....	76

Gambar 4. 16 Utilitas pada Tapak.....	77
Gambar 4. 17 Sirkulasi dan Aksesibilitas pada Tapak	78
Gambar 4. 18 Pola Kegiatan Kepala Stasiun	84
Gambar 4. 19 Pola Kegiatan PPKA	84
Gambar 4. 20 Pola Kegiatan Kru Kereta Api	85
Gambar 4. 21 Pola Kegiatan Kepala Urusan Pelayanan.....	85
Gambar 4. 22 Pola Kegiatan Koordinator Penjualan.....	85
Gambar 4. 23 Pola Kegiatan Petugas loket.....	86
Gambar 4. 24 Pola Kegiatan Petugas Kebersihan.....	86
Gambar 4. 25 Pola Kegiatan Petugas Keamanan	86
Gambar 4. 26 Pola Kegiatan Pengunjung Stasiun (Keberangkatan)	87
Gambar 4. 27 Pola Kegiatan Pengunjung Stasiun (Kedatangan)	87
Gambar 4. 28 Pola Kegiatan Pekerja Toko.....	88
Gambar 4. 29 Bubble Ruang Petugas Operasional.....	96
Gambar 4. 30 Bubble Ruang Pelayanan dan Publik.....	97
Gambar 4. 31 Bubble Ruang Fasilitas Penunjang	97
Gambar 4. 32 Bubble Ruang Fasilitas Service.....	98
Gambar 4. 33 Jenis parkir kendaraan 45 derajat	100
Gambar 4. 34 Jenis parkir kendaraan 90 derajat	101
Gambar 4. 35 <i>Behavior mapping</i> area parkir	104
Gambar 4. 36 <i>Behavior mapping</i> area pelayanan.....	105
Gambar 4. 37 <i>Behavior mapping</i> area loket dan pengelola	105
Gambar 4. 38 <i>Behavior mapping</i> area fasilitas penunjang	106
Gambar 4. 39 Model penelitian kuisisioner stasiun.....	109
Gambar 5. 1 Konsep sirkulasi pada tapak.....	112
Gambar 5. 2 Konsep zonasi pada tapak.....	113
Gambar 5. 3 Bentuk dasar massa bangunan sebelumnya	113
Gambar 5. 4 Konsep penambahan massa bangunan.....	114
Gambar 5. 5 Fasad Stasiun Tanjung Karang.....	116
Gambar 5. 6 Pondasi tiang pancang	118
Gambar 5. 7 Struktur IWF dan H-Beam.....	119
Gambar 5. 8 Rangka atap alumunium	119
Gambar 5. 9 Penutup atap bitumen	120
Gambar 5. 10 Sistem Distribusi Air Bersih	120

Gambar 5. 11	Sistem Distribusi Air Kotor	121
Gambar 5. 12	Sistem Pengelolaan Air Hujan	122
Gambar 5. 13	Siteplan A	132
Gambar 5. 14	Siteplan B.....	132
Gambar 5. 15	Denah Lantai 1	133
Gambar 5. 16	Denah Lantai 2	133
Gambar 5. 17	Denah Lantai 3	134
Gambar 5. 18	Potongan A-A.....	134
Gambar 5. 19	Potongan B-B.....	134
Gambar 5. 20	Tampak depan	135
Gambar 5. 21	Tampak Samping Kiri.....	135
Gambar 5. 22	Tampak Samping Kanan.....	135
Gambar 5. 23	Tampak Belakang.....	135
Gambar 5. 24	Detail fasad 1	136
Gambar 5. 25	Detail fasad 2	136
Gambar 5. 26	Detail Atap.....	137
Gambar 5. 27	Hall	137
Gambar 5. 28	Ruang tunggu	138
Gambar 5. 29	Entrance	138
Gambar 5. 30	Drop-off area 1	139
Gambar 5. 31	Drop-off area 2.....	139
Gambar 5. 32	Pick-up area.....	139
Gambar 5. 33	Parkir	140
Gambar 5. 34	Taman	140
Gambar 5. 35	Perspektif MEV	141
Gambar 5. 36	Perspektif BEV.....	141

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Komparasi Preseden.....	58
Tabel 4. 1 Fasilitas di Sekitar Tapak	68
Tabel 4. 2 Jenis Vegetasi pada Tapak	74
Tabel 4. 3 Analisis SWOT.....	80
Tabel 4. 4 Kebutuhan ruang pengelola stasiun	92
Tabel 4. 5 Kebutuhan ruang pengunjung stasiun	93
Tabel 4. 6 Kebutuhan ruang pekerja dan pengunjung toko	93
Tabel 4. 7 Persyaratan minimum ruang stasiun	94
Tabel 4. 8 Program kebutuhan ruang	96
Tabel 4. 9 Analisis Parkir	99
Tabel 4. 10 Rumus perhitungan luas peron	102
Tabel 4. 11 Hasil pengamatan selama waktu operasional kereta	103
Tabel 4. 12 Kelompok variabel dan indikator kuisioner	108
Tabel 4. 13 Hasil uji validitas kuisioner	109
Tabel 5. 1 Standar warna dinding bangunan stasiun	116
Tabel 5. 2 Rumus perhitungan jumlah lampu	124
Tabel 5. 3 Level iluminasi	124
Tabel 5. 4 Nilai LLF.....	124
Tabel 5. 5 Rumus perhitungan kebutuhan pendingin udara.....	125
Tabel 5. 6 Tipikal sistem penghawaan	127
Tabel 5. 7 Tipikal sistem proteksi kebakaran	130
Tabel 5. 8 Tipikal perangkat keamanan.....	131

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kereta Api merupakan salah satu moda transportasi yang banyak diminati oleh masyarakat Indonesia. Data *Badan Pusat Statistik* mencatat jumlah pengguna jasa layanan kereta api di Indonesia pada Juli 2022 mencapai 25,7 juta orang penumpang. Berdasarkan wilayahnya, penumpang kereta api di Jawa (Jabodetabek maupun non-Jabodetabek) adalah yang terbanyak yaitu sebesar 25,3 juta orang, serta jumlah penumpang kereta api di Sumatera sebanyak 469 ribu orang. Sebanding dengan meningkatnya kebutuhan penyedia jasa kereta api, stasiun mempunyai peran penting bagi para pengguna jasa kereta api, yang secara tidak langsung menjadi cerminan dari kinerja penyedia jasa kereta api. Dalam rangka mewujudkan kenyamanan pengunjung, sebuah stasiun hendaknya di lengkapi dengan fasilitas yang sesuai dengan standar yang telah ditentukan demi menunjang kelancaran transportasi.

Stasiun Tanjung Karang (TNK) merupakan stasiun kereta api kelas besar tipe A yang terletak di Kota Bandar Lampung. Stasiun ini merupakan salah satu stasiun dalam jalur kereta api yang menghubungkan Bandar Lampung dengan Kota

Palembang, Sumatra Selatan. Stasiun ini difungsikan sebagai tempat pemberangkatan kereta api jarak jauh yang melayani perjalanan hingga Stasiun Kertapati, Palembang. Data *Badan Pusat Statistik* Provinsi Lampung mencatat jumlah penumpang kereta api yang berangkat dari Stasiun Tanjung Karang Lampung pada Juni 2022 ialah sebanyak 55.408 orang penumpang. Berdasarkan presentase keberangkatan penumpang yang menggunakan moda transportasi darat, laut, dan udara, kereta api berada pada urutan tertinggi sebagai moda angkutan yang paling banyak digunakan selama 3 bulan berturut-turut dengan persentase sebesar 46,05 persen dengan jumlah penumpang sebanyak 46.819 orang penumpang pada Agustus 2022. Data tersebut menunjukkan tingginya minat masyarakat kota Bandar Lampung dalam menggunakan jasa kereta api sebagai moda transportasinya.

Selain pada tingginya minat masyarakat khususnya masyarakat di kota Bandar Lampung, terdapat juga rencana pembukaan jalur kereta api dari Stasiun Tanjung Karang menuju Bandara Raden Inten II. Rencana itu diketahui telah disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Provinsi Lampung. Wartoni Nurdin, anggota Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Provinsi Lampung menyatakan bahwa, dibukanya jalur kereta api dari Stasiun Tanjung Karang – Bandara Radin Inten II merupakan sebuah solusi pengurai kemacetan sekaligus merupakan bentuk pelayanan kepada masyarakat Lampung dan masyarakat di luar Lampung menuju akses jalur udara ke bandara. Menyikapi hal ini sejumlah masyarakat mengaku senang, terutama untuk mereka yang sering melakukan perjalanan dari wilayah Tanjung Karang menuju Bandara Raden Inten II. Apabila rencana ini kemudian terlaksana dengan baik, maka diyakini bahwa mobilitas masyarakat dari Tanjung Karang menuju Bandara Raden Inten II ataupun sebaliknya akan menjadi lebih

mudah. Waktu yang terpakai akan jauh lebih sedikit serta tidak ada lagi resiko keterlambatan bagi mereka yang kerap kali terjebak macet di jalan. Menyikapi hal ini, Stasiun Tanjung Karang yang saat ini belum terdapat fasilitas Kereta Bandara tentu harus mulai bersiap diri. Menyediakan sarana khusus bagi Kereta Bandara merupakan salah satu upaya yang perlu dilakukan sejak dini oleh Stasiun Tanjung Karang.

Dalam upaya menghadirkan sebuah stasiun yang dapat mewadahi seluruh aktivitas penggunanya, dilakukan kajian mendalam terhadap pengguna. Mempelajari pola perilaku manusia dengan tatanan lingkungan fisiknya, memahami tata letak ruang hingga menyesuaikan kebutuhan ruang didalamnya. *Behaviour Setting* adalah konsep dimana sebuah ruangan terbentuk dari perilaku manusia. Melalui pendekatan *Behavior Setting*, dapat dipahami bagaimana sebuah ruangan terbentuk berdasarkan pola aktivitas manusia sehingga menciptakan ruang yang dapat mewadahi aktivitas didalamnya. Aktivitas pengunjung di dalam stasiun yang umumnya terjadi secara berulang-ulang dan dalam kurun waktu yang panjang, merupakan kunci utama memahami pola aktivitas manusia dalam membentuk sebuah ruang yang sesuai dengan kebutuhan penggunanya.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Tingginya minat masyarakat kota Bandar Lampung dalam menggunakan transportasi kereta api, tidak sebanding dengan penyediaan fasilitas serta ketersediaan ruang yang masih sedikit.
2. Adanya rencana penambahan fasilitas Kereta Bandara yang menghubungkan Stasiun Tanjung Karang dengan Bandara Radin Inten II.

1.3 Rumusan Masalah

1. Apa saja fasilitas yang dibutuhkan oleh pengunjung selama berada di Stasiun Tanjung Karang?
2. Bagaimana perencanaan Stasiun Tanjung Karang yang ditinjau melalui pola aktivitas pengunjung sehingga membentuk *behavior setting*?

1.4 Batasan Perancangan

1. Ruang Lingkup Substansial

Lingkup bahasan meliputi hal-hal yang berkaitan dengan stasiun yang difokuskan pada prinsip yang berkaitan dengan ilmu arsitektur. Hal lain di luar ranah arsitektur yang ikut mempengaruhi dan mendasari perancangan dibatasi dan dipertimbangkan tanpa adanya pembahasan yang mendalam.

2. Ruang Lingkup Spasial

- a. Lokasi

Perancangan “Redesain Stasiun Tanjung Karang Dengan Pendekatan Behavior Setting” terletak di Bandar Lampung pada kawasan Stasiun Tanjung Karang, Jl. Kota Raja No.1, Gn. Sari, Kecamatan Engal, Kota Bandar Lampung.

- b. Batasan Objek

Batasan objek perancangan adalah Redesain Stasiun Tanjung Karang.

- c. Nilai Batasan Tema

Batasan tema berfokus kepada pendekatan perilaku dengan menggunakan metode “Behavior Mapping” yang diperoleh melalui pengamatan lapangan yang dilakukan selama beberapa hari dalam kurun

waktu tertentu. Hasil dari pengamatan inilah yang kemudian akan memberi petunjuk terkait bagaimana sebuah *setting* dapat terbentuk melalui perilaku manusia.

d. Pengguna

Pengguna ialah mayoritas masyarakat Kota Bandar Lampung serta para pengunjung yang berasal dari daerah lain.

e. Fungsi

Fungsi dari Redesain Stasiun Tanjung Karang dengan pendekatan Behavior Setting adalah sebagai wadah menuju penciptaan stasiun yang dapat memenuhi kebutuhan seluruh penggunanya. Tolak ukur kebutuhan tersebut diperoleh melalui sejumlah penelitian yang dilakukan, mulai dari pengamatan lapangan hingga wawancara pengguna.

1.5 Tujuan Perancangan

Dengan melakukan perancangan ini, penulis diharapkan dapat mewujudkan perancangan Stasiun Kereta Api yang mampu mewadahi seluruh kebutuhan dan aktivitas penggunanya, ditinjau berdasarkan pola aktivitas pengguna serta komponen *behavior setting* yang kemudian mampu memberikan wujud ideal dari sebuah stasiun yang terbentuk berdasarkan perilaku pengguna sesuai dengan kondisi bangunan khususnya dari segi arsitektur seperti konsep tata ruang, pengelompokkan ruang, pola hubungan ruang, serta konsep fisik dan lingkungan dari bangunan tersebut.

1.6 Manfaat Perancangan

1. Bagi Masyarakat

Mewujudkan sebuah stasiun yang mampu mawadahi seluruh kebutuhan dan aktivitas pengguna yang didasarkan pada tinjauan *behavior setting*, diperoleh melalui pola aktivitas pengguna yang terjadi selama berada di stasiun.

2. Bagi Akademisi

Memberi wawasan terkait perancangan stasiun yang menyesuaikan dengan perilaku pengguna dengan mempertimbangkan kebutuhan dan sejumlah aktivitas yang terjadi di dalamnya, memberikan kajian baru yang kemudian dapat dijadikan sebagai referensi pada penelitian terkait di waktu mendatang.

1.7 Sistematika Penulisan

Agar dapat lebih mudah dipahami, laporan ini disusun secara sistematis, sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan Latar Belakang, Identifikasi Masalah, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Perancangan, Manfaat Perancangan, Sistematika Penulisan, dan Kerangka Berpikir.

BAB II TINJAUAN TEORI

Bab ini menguraikan data atau teori-teori yang berkaitan dengan “Redesain Stasiun Tanjung Karang Dengan Pendekatan Behavior Setting” dan tinjauan-tinjauan lain serta studi preseden.

BAB III METODE PERANCANGAN

Bab ini menguraikan metode perancangan dan tahapan awal hingga akhir dari perancangan “Redesain Stasiun Tanjung Karang Dengan Pendekatan Behavior Setting” dengan teknik pengambilan data sekunder dan jenis data kualitatif maupun kuantitatif.

BAB IV ANALISIS PERANCANGAN

Bab ini menguraikan analisis yang dilakukan terkait “Redesain Stasiun Tanjung Karang Dengan Pendekatan Behavior Setting” beserta produk keluaran dari analisis tersebut.

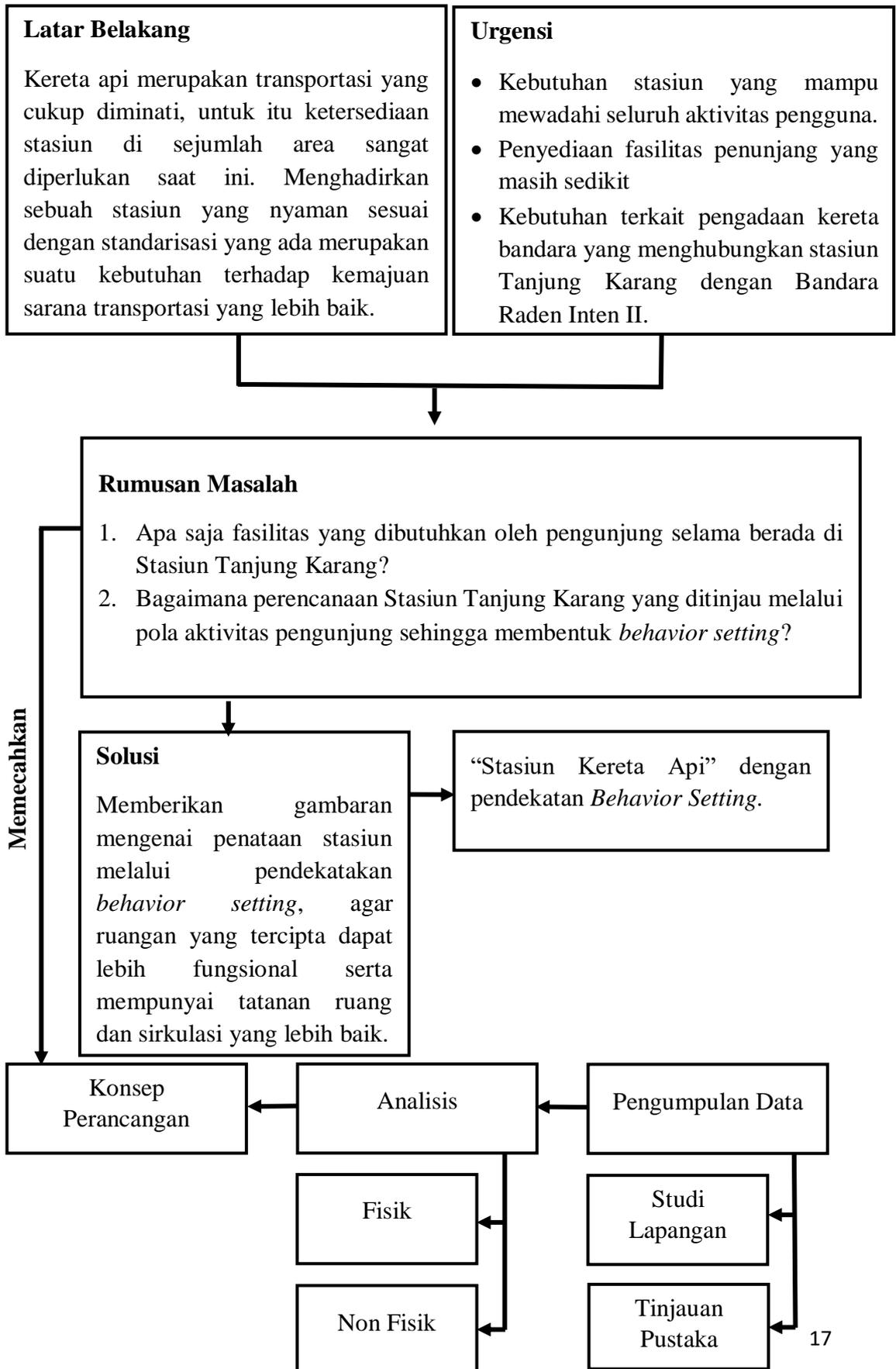
BAB V KONSEP PERANCANGAN

Bab ini menguraikan tentang konsep atau gagasan rancangan “Redesain Stasiun Tanjung Karang Dengan Pendekatan Behavior Setting” yang didapat setelah melalui tahap analisis serta ide penyelesaian yang berkaitan.

BAB VI PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran yang didapat selama proses pengerjaan perancangan “Redesain Stasiun Tanjung Karang Dengan Pendekatan Behavior Setting” dari awal hingga akhir.

1.8 Kerangka Berpikir



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Judul

2.1 1 Redesain

Menurut John.M, redesain adalah sebuah kegiatan merancang dan merencanakan kembali suatu bangunan dengan tujuan perubahan fisik tanpa mengubah fungsinya baik dari perluasan, perubahan, hingga pemindahan lokasi. Menurut depdikbud 1996, kata redesain diambil dari bahasa inggris yaitu *redesign* yang terdiri dari dua unsur, yaitu re yang berarti mengulang/kembali dan design yang berarti merencanakan/membentuk. Jadi kata 'redesign' berarti merencanakan kembali/membentuk ulang sesuatu yang sudah ada.

2.1 2 Stasiun

Pengertian Stasiun Kereta Api menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Stasiun Kereta Api adalah tempat menunggu calon penumpang kereta api, tempat pemberhentian kereta api dan sebagainya. Menurut Undang-Undang Nomer 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Stasiun adalah tempat untuk pemberangkatan dan pemberhentian kereta api.

2.1.3 Behavior Setting

Behavior setting diartikan sebagai suatu interaksi antara suatu kegiatan dengan tempat yang spesifik (Setiawan, Haryadi B,2014:27).

Behavior setting juga dapat diartikan sebagai sistem social berskala kecil yang terdiri dari manusia dan objek fisik terangkai membentuk aktivitas tertentu dalam waktu dan tempat tertentu (Kopec, Dak,2010:22)

Berdasarkan pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa judul “Redesain Stasiun Tanjung Karang dengan Pendekatan behavior Setting” merupakan proses merancang kembali wujud citra bangunan pada kawasan Stasiun Tanjung Karang yang berorientasi kepada pemenuhan kebutuhan ruang dan fasilitas di dalamnya. Dalam lingkup arsitektur, redesain diartikan dengan mengubah, mengurangi atau menambahkan unsur pada bangunan. Redesain perlu direncanakan dengan tepat sehingga diperoleh hasil yang efisien, efektif, dan dapat menjawab kebutuhan yang ada pada bangunan tersebut.

2.2 Tinjauan Kereta Api

Kereta api merupakan sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri ataupun terhubung dengan kendaraan lain yang bergerak di rel. Menggunakan penggerak mesin berupa lokomotif yang dapat menarik gerbong, baik gerbong penumpang ataupun gerbong barang. Kereta api hanya dapat berjalan pada lintasan khusus berupa rel yang memang diperuntukkan untuk kereta api saja.

2.3 Tinjauan Stasiun Kereta Api

2.3.1 Pengertian Stasiun Kereta Api

Pengertian stasiun kereta api dari beberapa sumber ialah :

1. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), stasiun kereta api adalah tempat menunggu calon penumpang kereta api, tempat pemberhentian kereta api dan sebagainya.
2. Menurut Undang-Undang Nomer 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, stasiun adalah tempat untuk pemberangkatan dan pemberhentian kereta api.

2.3.2 Klasifikasi Stasiun Kereta Api

1. Menurut Fungsi

Berdasarkan fungsinya stasiun dikategorikan menjadi:

- a. Stasiun Penumpang

Merupakan jenis stasiun kereta api yang melayani keperluan naik turunnya penumpang.

- b. Stasiun Barang

Merupakan jenis stasiun kereta api yang melayani keperluan bongkar muat barang. Emplasemen stasiun barang dibuat khusus untuk melayani pengiriman dan penerimaan barang.

- c. Stasiun Operasi

Merupakan jenis stasiun kereta api untuk keperluan pengoperasian kereta api. Stasiun operasi harus dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan operasi kereta api.

2. Menurut Ukuran

Berdasarkan ukurannya stasiun dikategorikan menjadi:

a. Stasiun Kecil

Stasiun yang hanya melayani naik turun penumpang, tanpa ada pelayanan barang serta tidak ada kesempatan bagi kereta api yang bersilangan.

b. Stasiun Menengah

Stasiun yang biasanya terletak di kota kecil, terdapat jalan rel yang jumlahnya lebih banyak daripada stasiun kecil.

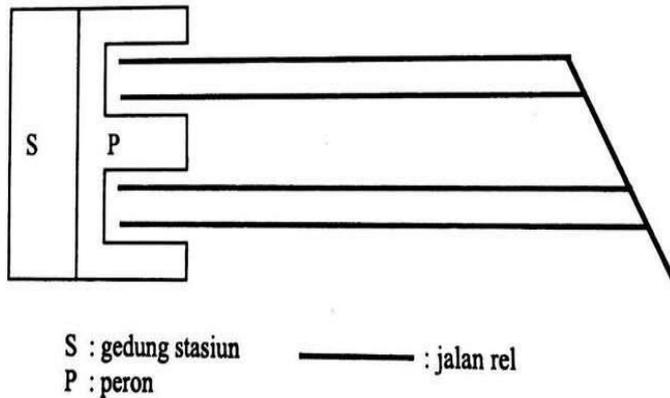
c. Stasiun Besar

Stasiun dimana semua kereta api akan berhenti, yang biasanya ada di kota besar. Stasiun ini melayani banyak kereta api yang datang ataupun berangkat sehingga mempunyai banyak rel.

3. Menurut Bentuk

a. Stasiun Siku-Siku (Kepala)

Letak gedung stasiun adalah siku-siku dengan letak sepur yang berakhir di stasiun tersebut. Stasiun siku-siku ini bertujuan agar jalan rel dapat mencapai daerah terdalam misal, daerah industri, perdagangan, dan pelabuhan.

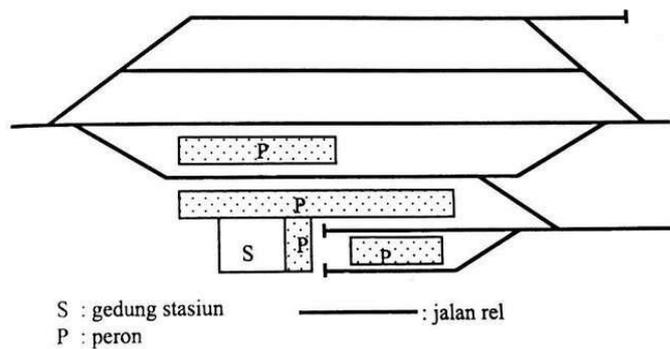


Gambar 2. 1 Skema Stasiun Siku-Siku

Sumber : Utomo, 2013

b. Stasiun Paralel/ Sejajar

Gedung stasiun sejajar dengan sepur dan merupakan stasiun pertemuan. Terdapat gedung stasiun yang dibuat sebagai suatu kombinasi dari stasiun paralel dengan stasiun siku-siku.

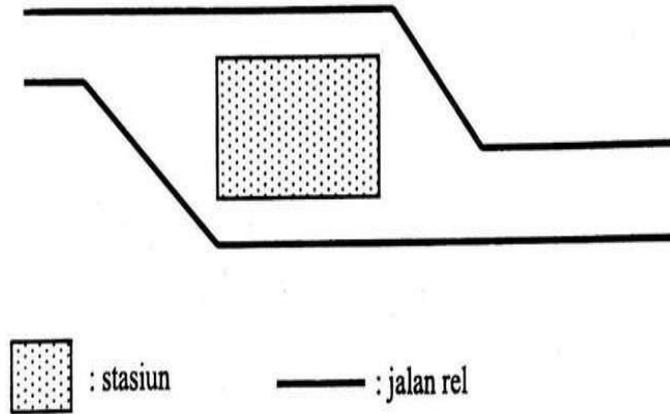


Gambar 2. 2 Skema Stasiun Paralel/Sejajar

Sumber : Utomo, 2013

c. Stasiun Pulau

Posisi stasiun sejajar dengan sepur, tetapi letaknya berada diantara rel.

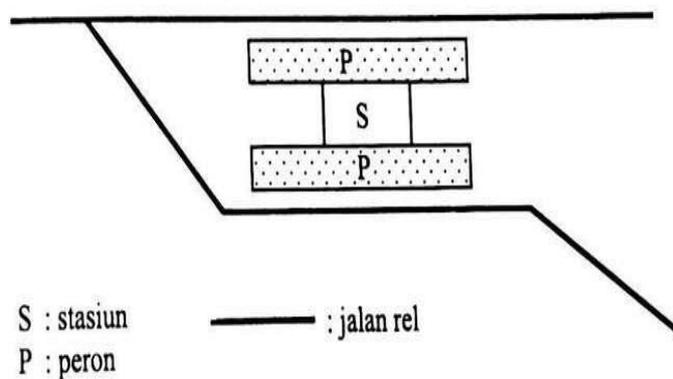


Gambar 2. 3 Skema Stasiun Pulau

Sumber : Utomo, 2013

d. Stasiun Semenanjung

Letak gedung stasiun berada pada sudut dua sepur yang bergandengan.



Gambar 2. 4 Skema Stasiun Semenanjung

Sumber : Utomo, 2013

4. Menurut Letak

- a. Stasiun akhiran, merupakan stasiun tempat kereta api mengakhiri perjalanan.
- b. Stasiun antara, merupakan stasiun yang terletak pada jalan terusan.

- c. Stasiun pertemuan, merupakan stasiun yang menghubungkan tiga jurusan.
- d. Stasiun silang, stasiun yang terdapat pada dua jalur terusan.

5. Menurut Posisi

- a. *Ground level station*, bangunan stasiun yang letaknya sejajar dengan platform/ peron di atas tanah.
- b. *Over track station*, letak bangunan stasiunnya berada di atas platform/ peron.
- c. *Under track station*, letak bangunan stasiunnya berada di bawah platform/ peron.

6. Menurut Jangkauan Pelayanan

- a. Stasiun jarak dekat (Commuter Station)
- b. Stasiun jarak sedang (Medium Distance Station)
- c. Stasiun jarak jauh (Long Distance Station)

7. Stasiun Terpadu

Stasiun kereta api terpadu yaitu stasiun yang memberi kemudahan untuk melakukan pergantian antar moda, intra moda, maupun antar jurusan baik pada tingkat lokal, regional, ampun nasional dengan menggunakan lebih dari satu moda transportasi tanpa terputus. Dalam bentuk ideal, orang atau barang pada stasiun terpadu dapat langsung berpindah moda transportasi, misalnya dari angkutan jalan rel ke jalan raya atau ke moda angkutan udara atau laut dan sebaliknya, sehingga akan lebih banyak memberikan

manfaat bagi pengguna terutama dari segi efisiensi perjalanan yang mudah, murah dan cepat.

2.3.3 Jenis-Jenis Kegiatan Pada Stasiun

Menurut Peraturan Menteri No.33 Tahun 2011 Tentang Jenis, Kelas, dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api, terdapat beberapa jenis kegiatan pada stasiun, yaitu :

1. Kegiatan Pokok;

Kegiatan pokok di stasiun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9, meliputi:

- a. melakukan pengaturan perjalanan kereta api;
- b. memberikan pelayanan kepada pengguna jasa kereta api;
- c. menjaga keamanan dan ketertiban; dan
- d. menjaga kebersihan lingkungan.

2. Kegiatan Usaha Penunjang;

Kegiatan usaha penunjang penyelenggaraan stasiun dilakukan untuk mendukung penyelenggaraan perkeretaapian. Kegiatan usaha boleh dilakukan oleh pihak lain dan tentunya atas persetujuan penyelenggara prasarana perkeretaapian. Kegiatan usaha penunjang di stasiun dapat dilakukan dengan ketentuan:

- a. Tidak mengganggu pergerakan kereta api;
- b. Tidak mengganggu pergerakan penumpang dan/atau barang;
- c. Menjaga ketertiban dan keamanan; dan
- d. Menjaga kebersihan lingkungan.

Penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam melaksanakan kegiatan usaha penunjang harus mengutamakan pemanfaatan ruang untuk keperluan kegiatan pokok stasiun

3. Kegiatan Jasa Pelayanan Khusus.

Kegiatan jasa pelayanan khusus di stasiun boleh dilakukan oleh pihak lain apabila ada persetujuan penyelenggara prasarana perkeretaapian yang berupa :

- a. Ruang tunggu penumpang;
- b. Bongkar muat barang;
- c. Pergudangan;
- d. Parkir kendaraan; dan/atau
- e. Penitipan barang.

Penyelenggara prasarana diperbolehkan mengenakan tarif kepada pengguna jasa layanan khusus sebagaimana dimaksud pada perundang-undangan terkait prasarana perkeretaapian dengan catatan apabila fasilitas pokok pada stasiun telah terpenuhi.

2.3.4 Persyaratan Perancangan Stasiun

Menurut Peraturan Menteri No.29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api, stasiun kereta api terdiri atas :

1. Emplasemen Stasiun;

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), emplasemen merupakan tempat terbuka atau tanah lapang yang disediakan untuk

jawatan atau satuan bangunan (seperti tanah lapang di dekat stasiun untuk keperluan jawatan kereta api).

- a. Jalan Rel
- b. Fasilitas Pengoperasian Kereta Api
- c. Drainase

2. Bangunan Stasiun.

a. Gedung

Merupakan gedung operasional kereta api yang terdiri dari gedung kegiatan pokok, gedung kegiatan penunjang serta gedung untuk kegiatan jasa pelayanan khusus.

1) Gedung kegiatan pokok

Gedung stasiun untuk kegiatan pokok kereta api adalah gedung yang berfungsi untuk menunjang kegiatan pokok di stasiun.

- a) pengaturan perjalanan kereta api;
- b) pelayanan kepada pengguna jasa kereta api;
- c) keamanan dan ketertiban; dan
- d) kebersihan lingkungan.

2) Gedung kegiatan penunjang

Merupakan gedung yang berfungsi untuk mendukung kegiatan usaha penunjang di stasiun.

3) Gedung kegiatan jasa pelayanan khusus

Merupakan gedung yang berfungsi mendukung kegiatan jasa pelayanan khusus di stasiun.

b. Instalasi Pendukung

Merupakan instalasi yang mendukung kegiatan operasional kereta api. Instalasi pendukung pada bangunan stasiun yang dimaksud ialah terdiri atas:

- 1) Instalasi listrik;
- 2) Instalasi air; dan
- 3) Pemadam Kebakaran.

c. Peron

Merupakan bangunan yang terletak di samping jalur kereta api, berfungsi sebagai tempat naik turunnya penumpang. Peron pada bangunan stasiun terdiri atas:

- 1) Peron tinggi;
- 2) Peron Sedang; dan
- 3) Peron Rendah.

2.3.5 Fasilitas Pelayanan Pada Stasiun

Berdasarkan Lampiran SK Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. KEP.U/LL.104/I/1/KA-2012 tentang Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api, terdapat sejumlah ketentuan terkait pelayanan stasiun :

1. Pelayanan Informasi

Pelayanan informasi adalah pelayanan stasiun yang fungsinya memberikan informasi kepada calon penumpang, penumpang, dan

pengantar yang berkaitan dengan perjalanan kereta api serta fasilitas yang ada di stasiun.

a. Berdasarkan jenisnya, media informasi di stasiun dibagi menjadi bagian, yaitu :

1) Visual

Informasi disampaikan melalui gambar/ visual tanpa suara, seperti LED display, monitor, neon box, papan informasi/board, running text, dan lainnya.

2) Audio

Informasi disampaikan melalui suara/audio seperti pengeras suara/speaker.

3) Audio Visual

Informasi disampaikan melalui gambar/ visual dan suara/audio berupa Monitor LCD dengan speaker, LCD TV, dan lainnya.

b. Berdasarkan tujuannya media pelayanan informasi di stasiun dibagi menjadi 5 yaitu :

1) Media Pelayanan Informasi Penunjuk Lokasi

Berisi informasi terkait tempat, ruang dan fasilitas didalamnya.

2) Media Pelayanan Informasi Penunjuk Arah

Berisi informasi arah menuju ruang atau fasilitas pada stasiun yang didesain sedemikian rupa sehingga penumpang

dapat dengan mudah mengetahui arah menuju ruang atau fasilitas stasiun yang diinginkan.

3) Media Pelayanan Informasi Penunjuk Waktu

Berisi informasi mengenai waktu terkini serta jam keberangkatan ataupun kedatangan kereta yang sangat berguna bagi penumpang agar bisa memperkirakan waktu perjalanannya ke tempat tujuan sesuai dengan waktu setempat.

4) Media Pelayanan Informasi Pelayanan Kereta Api

Berfungsi memudahkan penumpang di stasiun dalam memperoleh pelayanan sesuai kebutuhannya.

5) Informasi Peringatan dan Larangan

Berisi informasi yang berkaitan dengan peringatan dan larangan yang harus dipatuhi oleh pengunjung selama berada di stasiun hingga naik kereta.

2. Pelayanan Tiket (*Ticketing*)

Pelayanan tiket adalah pelayanan yang melayani calon penumpang serta memberikan informasi terkait pemesanan tiket, pembatalan dan penukaran tiket, ketersediaan tempat duduk serta hal-hal lainnya yang berhubungan dengan pelayanan tiket.

3. Pelayanan Keselamatan

Merupakan pelayanan yang harus ada di stasiun yaitu berupa peringatan kepada para penumpang agar keselamatan dapat terjaga, yang disampaikan melalui pengeras suara yang tersedia di stasiun.

pelayanan gambar atau media visual jalur evakuasi saat terjadi bencana/kebakaran wajib ada di semua stasiun dengan penempatan yang mudah dibaca.

4. Pelayanan Keamanan

Pelayanan keamanan berupa pelayanan dari petugas keamanan stasiun selain dengan adanya kamera CCTV yang beroperasi selama 24 jam, sehingga mencegah adanya tindakan kriminal di stasiun.

5. Pelayanan Kesehatan

Pelayanan kesehatan adalah pelayanan yang diberikan oleh petugas kesehatan untuk penumpang dan pegawai operasional kereta api ketika menyangkut masalah kesehatan. Pelayanan ini tersedia selama 24 jam dengan ruangan khusus untuk pelayanan kesehatan di stasiun.

6. Pelayanan Umum

a. Toilet

Ketersediaan toilet termasuk kedalam pelayanan umum yang harus ada pada stasiun dan tersedia gratis (tanpa dipungut biaya apapun), tersedis khusus dan terpisah antara toilet pria dan toilet wanita.

b. Tempat Ibadah/Mushola

Pelayanan tempat beribadah bagi umat muslim dengan ketentuan minimal harus tersedia tempat wudhu, dilengkapi dengan pengeras suara, pendingin udara serta beberapa perangkat alat sholat.

c. Ruang Tunggu

Merupakan pelayanan umum yang dapat digunakan penumpang saat menunggu kedatangan kereta api. Pelayanan ini dibagi menjadi 3 macam yaitu :

1) Ruang Tunggu Umum

Diperuntukkan bagi semua kelas penumpang kereta api.

2) Ruang Tunggu Eksekutif

Diperuntukkan para penumpang kereta api kelas eksekutif.

3) Ruang Tunggu VIP

Diperuntukkan kepada sejumlah pejabat kereta api, dinas dari lembaga pemerintahan dan tamu khusus.

d. Tempat Parkir Kendaraan

Merupakan pelayanan ketersediaan tempat parkir yang dapat dimanfaatkan oleh penumpang untuk memarkirkan kendaraannya baik mobil, motor maupun sepeda roda dua yang ada di area stasiun. Area parkir mempunyai ketersediaan lahan untuk bisa menampung kendaraan pribadi dan umum.

e. Pelayanan Restoran, Pertokoan, ATM, Money Changer, TITAM, Counter Hotel and Travel.

Pelayanan restoran merupakan pelayanan yang ada di stasiun yang melayani penjualan makanan dan minuman. Pertokoan adalah pelayanan yang menyediakan sejumlah kebutuhan pengguna. Pelayanan ATM merupakan pelayanan transaksi tunai atau non-tunai yang ada di stasiun selama 24 jam. *Money*

Changer merupakan tempat penukaran mata uang asing dimana menyesuaikan kebutuhan stasiun. TITAM merupakan layanan tiket terpadu antar moda dimana penumpang dapat menikmati layanan tiket tunggal yang dapat dipakai 2 hingga 3 jenis transportasi sekaligus. *Counter Hotel and Travel* merupakan layanan penginapan serta sarana transportasi lanjutan yang diinginkan.

f. Pelayanan Penitipan dan Pengantar Barang

Penitipan barang merupakan pelayanan tambahan yang harus ada di stasiun kelas sedang dan kelas besar, dimana fungsinya adalah untuk penitipan barang sementara dengan membayar biaya sesuai ketentuan berlaku. Pengantar barang merupakan jasa angkut barang dari luar ke dalam kereta ataupun sebaliknya dengan tarif sesuai ketentuan berlaku.

7. Pelayanan Khusus

a. Pelayanan untuk Penyandang Disabilitas dan Lansia

Merupakan pelayanan yang dikhususkan untuk para penyandang cacat (difabel) dan orang usia lanjut untuk kemudahan atau aksesibilitasnya didalam stasiun. Pelayanan ini dapat berupa kursi roda, dan prioritas untuk menggunakan lift pada stasiun. Ramp harus tersedia di semua kelas stasiun yang didesain sesuai kebutuhan untuk membantu mempermudah penyandang disabilitas ataupun lansia saat menuju peron hingga masuk ke dalam kereta.

b. Pelayanan untuk Ibu Menyusui

Pelayanan yang disediakan di stasiun untuk ibu menyusui adalah ruang laktasi dengan ukuran minimal untuk 5 orang dengan dinding pembatas sehingga ibu yang menyusui dapat merasa nyaman.

c. Pelayanan untuk Smoking Area

Pelayanan *smoking area* adalah dengan menyediakan ruangan khusus di stasiun bagi penumpang yang merokok, sehingga tidak mengganggu penumpang yang lain yang tidak merokok.

2.3.6 Fasilitas Penunjang Pada Stasiun

Stasiun kereta api memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Tanpa adanya fasilitas-fasilitas tersebut maka stasiun tidak akan berfungsi sebagaimana mestinya. Fasilitas-fasilitas tersebut dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu :

1. Fasilitas Penunjang Bagi Kereta Api

a. Menara Pengawas

Bertujuan untuk mengawasi kereta api yang akan datang ke stasiun dan mengabarkannya kepada pihak stasiun.

b. Jembatan Pemutar (Turntable)

Lokomotif jembatan yang berguna untuk memutar lokomotif kereta api hingga 180 derajat, agar memudahkan lokomotif berpindah ke jalur lainnya.

c. Fasilitas Angkutan Barang

Sebuah tempat yang digunakan untuk menyimpan barang yang kemudian diangkut oleh kereta api untuk dikirimkan ke kota-kota lain.

2. Fasilitas Penunjang Bagi Pengunjung

- a. Ruang tunggu
- b. Retail makanan
- c. Minimarket
- d. Toko oleh-oleh
- e. Tempat ibadah/Mushola
- f. Tempat penitipan barang
- g. Toilet
- h. *ATM Center*
- i. *Charging Corner*
- j. Papan informasi
- k. Loker pembelian tiket
- l. Mesin pencetak tiket
- m. Jalur pemandu akses disabilitas

2.3.7 Pengaturan Zona Pelayanan Pada Stasiun

Pembagian zona dilakukan dengan tujuan agar pengaturan pengunjung di stasiun dapat lebih mudah dan teratur yang mana hal tersebut akan memberi dampak langsung terhadap kenyamanan penumpang. Zona pelayanan stasiun dibagi menjadi 3 yaitu :

1. Zona I (Zona Penumpang Bertiket)

Merupakan zona steril yang khusus disediakan bagi penumpang bertiket yang telah siap memasuki kereta.

- Peron

2. Zona II (Zona Calon Penumpang Bertiket)

Merupakan area yang diperuntukkan kepada calon penumpang yang mempunyai tiket untuk menunggu datangnya kereta. Zona tersebut ialah :

- Ruang tunggu (umum, eksekutif, VIP)
- Semua ruang dalam di stasiun setelah calon penumpang melalui tahap pemeriksaan tiket.

3. Zona III (Zona Umum)

Ialah tempat dimana calon penumpang, pengantar penumpang dan orang umum dapat memperoleh pelayanan dan belum melalui tahap pemeriksaan tiket. Zona tersebut ialah :

- Hall
- Tempat parkir
- Halaman stasiun
- Retail dan fasilitas-fasilitas lain yang berada di luar stasiun

2.3.8 Pengaturan Sirkulasi di Stasiun

1. Sirkulasi Penumpang

Pengaturan sirkulasi penumpang di stasiun harus memperhatikan hal-hal berikut :

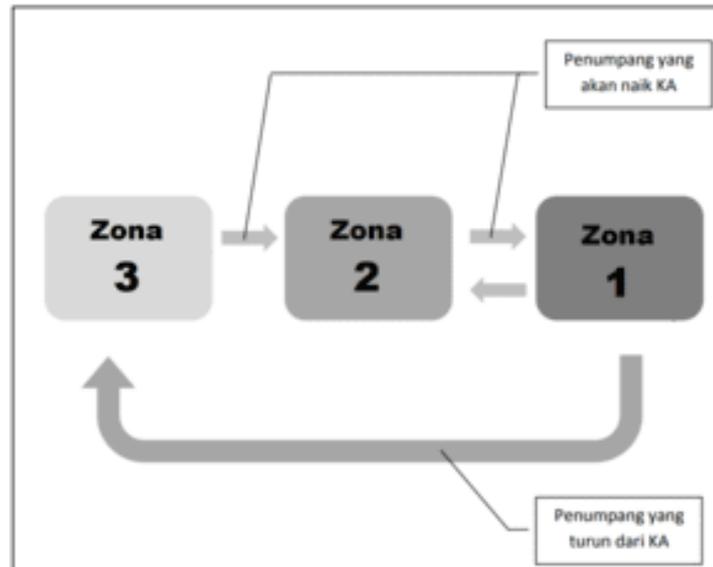
- a. Tidak terjadi persilangan akses antara penumpang yang akan naik ke dalam kereta dengan penumpang yang akan turun dari kereta.
- b. Pintu masuk harus dipisahkan dengan pintu keluar.
- c. Ukuran pintu masuk dan keluar penumpang harus sesuai dengan volume penumpang yang ada.

2. Sirkulasi Kendaraan

Area parkir stasiun harus diatur dengan benar bagaimana arah sirkulasi kendaraan maupun pejalan kakinya, sehingga :

- a. Tidak terjadi tabrakan antara pengunjung yang masuk kedalam kawasan stasiun dengan pengunjung yang ingin keluar dari kawasan stasiun.
- b. Memisahkan arus sirkulasi kendaraan dengan pejalan kaki.
- c. Menyediakan drop zone di depan stasiun.
- d. Pengaturan sirkulasi kendaraan di depan stasiun yang mendukung intermoda (perpindahan moda transportasi).

Berikut gambar alur sirkulasi dan pembagian zona di Stasiun :



Gambar 2.5 Alur sirkulasi dan pembagian zona stasiun

Sumber : PT. Kereta Api Indonesia

2.4 Tinjauan Arsitektur Perilaku

2.4.1 Pengertian Arsitektur Perilaku

Perilaku manusia yang dipahami sebagai pembentuk arsitektur tapi juga arsitektur dapat membentuk perilaku manusia. Seperti yang telah dikemukakan oleh Winston Churchill (1943) dalam Laurens (2004) “*We shape our buildings; then they shape us*”. Manusia mendirikan bangunan dengan tujuan memenuhi kebutuhannya sendiri, lalu kemudian bangunan tersebut akan membentuk perilaku manusia yang hidup di dalamnya. Bangunan yang dirancang oleh manusia yang pada mulanya hanya dibangun sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan, kini dapat mempengaruhi bagaimana cara manusia itu dalam menjalani kehidupannya. Hal ini menyangkut kestabilan antara arsitektur dan

sosial dimana keduanya hidup berdampingan dalam keselarasan lingkungan.

Menurut Donna P. Duerk (1993) manusia dan perilakunya adalah bagian dari system yang menempati tempat dan lingkungan, sehingga perilaku dan lingkungan tidak dapat dipisahkan secara empiris. Oleh karena itu perilaku manusia yang terjadi pada suatu tempat akan selalu berubah dan tidak dapat dievaluasi secara keseluruhan apabila tanpa pertimbangan faktor-faktor lingkungan. Dijelaskan bahwa hubungan antara perilaku dan lingkungan akan terus saling berkaitan.

- a. Lingkungan yang mempengaruhi perilaku manusia.
- b. Perilaku manusia yang mempengaruhi lingkungan

1. Definisi Perilaku Menurut Para Ahli

- a. Menurut Clovis Heimsath (1988), dijelaskan bahwa perilaku adalah suatu kesadaran akan struktur sosial dari orang-orang, suatu gerakan bersama secara dinamik dalam waktu.
- b. Menurut Notoatmodjo (2003), perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktivitas manusia, baik yang diamati langsung, maupun yang tidak dapat diamati oleh pihak luar.
- c. Menurut Gibson (Lang), perilaku manusia dalam hubungannya terhadap suatu setting fisik berlangsung dan konsisten sesuai waktu dan situasi. Karenanya pola perilaku yang khas untuk setting fisik tersebut dapat diidentifikasi.

2. Definisi Arsitektur Perilaku Menurut Para Ahli

- a. Menurut Snyder dan Catanese (1984), arsitektur berwawasan perilaku adalah arsitektur yang mampu menanggapi kebutuhan dan perasaan manusia yang menyesuaikan dengan gaya hidup manusia didalamnya. Menurut Clovis Heimsath, AIA (1988), kata “perilaku” menyatakan suatu kesadaran akan struktur sosial dari orang-orang, suatu gerakan bersama secara dinamik dalam waktu. Hanya dengan memikirkan suatu perilaku seseorang dalam ruang maka dapatlah kita membuat rancangan.
- b. Menurut JB. Watson (1878-1958) Arsitektur perilaku adalah arsitektur yang dalam penerapannya selalu menyertakan pertimbangan-pertimbangan perilaku dalam perancangan kaitan perilaku dengan desain arsitektur (sebagai lingkungan fisik) yaitu bahwa desain arsitektur dapat menjadi fasilitator terjadinya perilaku atau sebaliknya sebagai penghalang terjadinya perilaku.
- c. Menurut Gary T. More, Pengkajian perilaku dikaitkan dengan lingkungan sekitar yang lebih dikenal sebagai pengkajian lingkungan-perilaku, antara lain:
 - 1) Meliputi penyelidikan sistematis tentang hubungan antara lingkungan dan perilaku manusia dan penerapannya dalam proses perancangan.
 - 2) Pengkajian lingkungan-perilaku dalam arsitektur mencakup lebih banyak dari pada sekedar fungsi
 - 3) Meliputi unsur-unsur keindahan estetika, dimana fungsi berkaitan dengan perilaku dan kebutuhan manusia,

sedangkan estetika berkaitan dengan pilihan dan pengalaman si pengguna.

3. Faktor-faktor dalam Prinsip Arsitektur Perilaku

Faktor-faktor yang mempengaruhi dalam prinsip-prinsip perilaku pengguna bangunan (snyder, james C, 1989) antara lain :

- a. Faktor manusia, meliputi kebutuhan dasar, usia, jenis kelamin, kelompok pengguna, kemampuan fisik dan antropometrik,
- b. Faktor psikologis yang meliputi privasi, ruang pribadi, teritorialitas, proksemik, kepadatan (*density*), kesesakan (*crowding*), dan orientasi, serta,
- c. Faktor fisiologis berupa kenyamanan dan kesehatan.

2.4.1 Arsitektur Perilaku dengan Lingkungan

Manusia tinggal atau hidup dalam suatu lingkungan sehingga manusia dan lingkungan saling berhubungan dan saling mempengaruhi. Lingkungan sungguh dapat mempengaruhi manusia secara psikologi, adapun hubungan antara lingkungan dan perilaku adalah sebagai berikut:

1. Lingkungan dapat mempengaruhi perilaku. Lingkungan fisik dapat membatasi apa yang dilakukan manusia.
2. Lingkungan mengundang atau mendatangkan perilaku. Lingkungan fisik dapat menentukan bagaimana kita harus bertindak.
3. Lingkungan membentuk kepribadian.

4. Lingkungan akan mempengaruhi citra diri.

2.5 Tinjauan Behavior Setting

2.5.1 Pengertian *Behavior Setting*

Menurut *Schoggen* dalam Sarwono (2001), pengertian setting diartikan sebagai tatanan suatu lingkungan yang dapat mempengaruhi perilaku manusia, artinya di tempat yang sama, perilaku manusia dapat berbeda kalau tatanannya berbeda. *Behavior setting* dapat diartikan secara sederhana sebagai suatu interaksi antara suatu kegiatan dengan tempat yang spesifik (Setiawan, Haryadi B, 2014:27). *Behavior setting* juga dapat diartikan sebagai sistem sosial dalam skala kecil yang terdiri dari manusia dan objek fisik terangkai membentuk aktivitas tertentu dalam waktu dan tempat tertentu (Kopec, Dak, 2010:22)

Menurut Setiawan (1995) penggunaan istilah *setting* dipakai dalam kajian arsitektur lingkungan (fisik) dan perilaku, yang menunjuk pada hubungan integrasi antara ruang (lingkungan fisik secara spasial) dengan segala aktivitas individu/sekelompok individu dalam kurun waktu tertentu. Dimana penggunaan istilah *setting* lebih menunjuk pada unsur kegiatan manusia yang tidak nampak.

Istilah Behavior Setting kemudian dijabarkan dalam 2 istilah oleh Barker dalam Laurens (2005:184) yakni *system of setting* dan *system of activity*, dimana keterkaitan antara keduanya membentuk satu behavior setting tertentu.

1. *System of setting*

Ruang diartikan sebagai rangkaian unsur-unsur fisik dan spasial yang mempunyai hubungan tertentu dan terkait hingga dapat dipakai untuk suatu kegiatan tertentu.

2. *System of activity*

Kegiatan diartikan sebagai suatu rangkaian perilaku yang secara sengaja dilakukan oleh individu atau beberapa orang.

2.5.2 **Kriteria Behavior Setting**

Barker dan Wright (1968) dalam Laurens (2005:175) mengungkapkan adanya kelengkapan kriteria yang harus dipenuhi oleh sebuah entitas, agar dapat dikatakan sebagai sebuah *behaviour setting* yang merupakan suatu kombinasi yang stabil antara aktivitas, tempat, dengan kriteria sebagai berikut :

- a. Terdapat suatu aktivitas yang berulang dan memiliki pola (*standing pattern of behavior*).
- b. Berada di tata lingkungan tertentu (*circumjacent milieu*) merujuk pada batas fisik dan temporal dari sebuah setting yang berkaitan dengan waktu ruang.
- c. Membentuk suatu hubungan yang sama antara lingkungan dan perilaku (*synomorphy*).
- d. Dilakukan pada periode waktu tertentu.

Selanjutnya yang harus dipenuhi oleh sebuah entitas untuk menjadi sebuah *behaviour setting* menurut Laurens (2004:136) adalah :

- a. Aktivitas

Aktivitas yang dilakukan dalam sebuah ruang interior;

b. Penghuni

Penghuni dalam ruang interior tersebut;

c. Kepemimpinan

Untuk mengetahui posisi fungsional penghuni, serta dapat mengetahui peran sosial yang ada dalam komunitas tersebut. Siapa yang berperan sebagai pemimpin, siapa yang mengendalikan behavior setting. Dalam beberapa *setting*, posisi pemimpin dapat dipisahkan, agar dapat dikenali kekuatan-kekuatan lain yang ada dan ikut berperan dalam *setting* tersebut;

d. Populasi;

Sebuah *setting* dapat mempunyai banyak atau sedikit partisipan. Komunitas dianggap lebih baik apabila memiliki banyak *setting*, dimana penghuni dapat ikut ambil bagian dalam *setting* tersebut;

e. Ruang

Ruang tempat terjadinya *setting* dapat beragam dari ruang terbuka hingga ruang tertutup;

f. Waktu

Kelangsungan sebuah *setting* dapat terjadi secara rutin atau sewaktu-waktu. Durasi pada *setting* yang sama dapat berlangsung sesaat atau terus-menerus hingga sepanjang tahun;

g. Objek dan;

- h. Mekanisme perilaku, yang digunakan dalam sebuah *setting* terdiri dari beberapa pola aksi, seperti adanya stimulasi, respons, dan adaptasi.

2.5.3 Pengamatan Behavior Setting

Laurens (2005:184) menyebutkan, dalam pengamatan *behavior setting* dapat dilakukan analisis melalui beberapa cara :

- c. Penggunaan Time Budget
 - 1) Jumlah Waktu
 - 2) Frekuensi aktivitas
 - 3) Pola Aktivitas
- d. Melakukan sensus
- e. Studi asal dan tujuan dari suatu pendekatan makro tentang studi perilaku yang dapat diterapkan pada skala urban maupun skala bangunan.

Hal yang dapat mewakili data pengamatan behavior setting menurut Laurens (2005:184) :

- 1) Manusia (Siapa yang datang, ke mana dan mengapa? Siapa yang mengendalikan setting?)
- 2) Karakteristik ukuran (Berapa banyak orang per jam ada di dalam setting? Bagaimana ukuran setting secara fisik? Berapa sering dan berapa lama setting itu ada?)

- 3) Objek (Ada berapa banyak objek dan apa jenis objek yang dipakai dalam setting? Kemungkinan apa saja yang ada bagi stimulasi, respon, dan adaptasi?)
- 4) Pola aksi (Aktivitas apa saja yang terjadi di sana? Seberapa sering terjadi pengulangan yang dilakukan orang?).

2.5.4 Komponen Behavior Setting

Behavior settings memiliki tiga komponen berikut (Kopec 22)

1. Physical properties

Merupakan tempat terjadinya sebuah setting, hal tersebut dijelaskan sebagai berikut.

- a. Ruang (Rooms)

Ruang sangat penting karena sebagian besar waktu manusia modern saat ini banyak dihabiskan didalamnya. Hal paling penting dari pengaruh ruang tersebut terhadap perilaku manusia adalah fungsi atau pemakaian ruang tersebut. Fungsi ruang diharapkan mempunyai bentuk, perabot dan kondisi tertentu. Masing-masing perancangan fisik mempunyai variabel independen yang berpengaruh terhadap perilaku pemakainya. Variabel tersebut sebagai berikut.

- 1) Warna ruang

Pengaruh warna pada setiap individu tidak sama, hal tersebut karena adanya perbedaan umur, jenis kelamin, dan latar belakang budaya. Namun demikian, adapun pengaruh

psikologis yang hampir selalu memiliki pengaruh yang sama pada setiap orang (Setiawan 58-59).

2) Ukuran dan Bentuk

Ukuran dan bentuk merupakan variable yang tetap (fixed) sebagai pembentuk ruang dengan catatan bahwa ukuran dan bentuk tidak dapat dirubah, seperti dinding bata. Pada perancangan ruang, ukuran dan bentuk disesuaikan dengan fungsi yang akan diwadahi sehingga perilaku pemakai yang terjadi adalah seperti yang diharapkan (Setiawan, Haryadi B, 2014:59).

3) Perabot dan Penataannya

Perabot merupakan variable yang tidak tetap (non-fixed) sebagai pembentuk ruang dengan catatan bahwa perabot dapat dipindahkan, seperti lemari. Penataan simetris perabot dapat memberikan kesan kaku, teratur, disiplin dan resmi, sedangkan penataan asimetris lebih berkesan dinamis dan kurang resmi (Setiawan 60-61).

4) Suara, Temperatur dan Pencahayaan

Suara dapat mengganggu privasi seseorang jika terlalu bising lingkungan sekitarnya, misalnya kamar hotel yang dekat dengan jalan atau mesin. Temperatur ruang yang panas akan membuat pemakai kepanasan, berkeringat dan merasa pengap. Sebaliknya jika temperatur ruang yang dingin akan membuat kegiatan juga tidak akan berjalan

maksimal. Pencahayaan ruang difungsikan untuk memenuhi kebutuhan ruang akan cahaya dan untuk segi estetika. Sebagai unsur estetika, cahaya buatan dapat dirancang untuk menonjolkan objek atau memberi efek khusus pada ruangan.

b. Rumah dan Perumahan

Rumah sebagai ruang lindung dalam kajian behavior setting ditekankan pada arti rumah dari dimensi kultur dan perilaku manusia sebagai penghuni rumah tersebut. Adapun faktor yang berperan dalam pengambilan keputusan mengenai bentuk dan pola suatu rumah berikut (Setiawan 62).

1) Faktor Kultur

Bentuk rumah dipengaruhi oleh kemungkinan bahan local untuk membentuk suatu bentuk tertentu. Bentuk rumah tradisional yang sangat bervariasi dipandang sebagai konsekuensi yang wajar dari tersedianya material setempat. Rapoport menekankan bahwa banyak kasus telah membuktikan bahwa pada suatu daerah dengan iklim serta sumber material yang sama, dijumpai berbagai bentuk rumah yang sangat berbeda.

2) Faktor Religi

Faktor religi merupakan faktor yang dominan dibandingkan faktor lainnya. Faktor ini melihat pada unsur rumah yang melambungkan unsur dari alam semesta, misalnya yang sakral seperti gereja, semi sakral, dan profan.

3) Faktor Perilaku

Pada susunan dalam ruang rumah, didapati ruang privat dan publik. Namun bagi masyarakat Timur konsepsi ini belum terlalu jelas sehingga perilaku yang terjadi tidak signifikan pada setiap ruang.

2. Social components

Merupakan lingkungan sekitar tempat setting berada, yang akan dijabarkan dalam faktor berikut.

a. Persepsi tentang Lingkungan (Environmental Perception)

Persepsi lingkungan adalah interpretasi tentang suatu setting oleh individu, didasarkan latar belakang budaya, nalar, dan pengalaman individu tersebut. Setiap individu, dengan demikian, akan mempunyai persepsi lingkungan yang berbeda. Akan tetapi kecenderungan persepsi lingkungan yang sama merupakan hal yang mendominasi dalam kajian teori behavior setting (Setiawan 29-30).

Dalam konteks persepsi tentang lingkungan terdapat dua faktor yang menggambarkannya, berikut.

1) Aspek *Emic*

Menggambarkan suatu lingkungan yang dipersepsikan oleh kelompok dalam sistem tersebut.

2) Aspek *Etic*

Menggambarkan suatu lingkungan yang sama, dipersepsikan oleh pengamat atau *outsider* (misalnya desainer interior)

b. Lingkungan yang Terpersepsikan (Perceived Environmental)

Lingkungan yang terpersepsikan adalah produk atau bentuk persepsi lingkungan seseorang atau sekelompok orang. Persepsi lingkungan memiliki tiga aspek dasar berikut.

1) Proses kognisi (*cognitive*)

Meliputi proses penerimaan (*perceiving*), pemahaman (*understanding*), dan pemikiran (*thinking*) tentang suatu lingkungan. Hal ini merupakan proses penyerapan makna visual seseorang terhadap lingkungan disekitarnya.

2) Afeksi (*affective*)

Meliputi perasaan (*feeling*) dan emosi (*emotions*), keinginan (*desires*), serta nilai-nilai (*values*) tentang lingkungan. Hal ini merupakan psikologi manusia terhadap lingkungan yang ada di sekitarnya.

3) Kognasi (*cognitive*)

Meliputi munculnya tindakan, perlakuan terhadap lingkungan sebagai *respons* dari proses kognisi dan afeksi. Keseluruhan proses ini menghasilkan apa yang disebut lingkungan yang terpersepsikan (Setiawan 30).

3. The environmental setting

Merupakan lingkungan tempat sebuah setting terjadi, terjadi, yang akan dijabarkan dalam faktor berikut.

a. Teritori (Territory)

Teritori diartikan sebagai batas tempat organisme hidup menentukan tuntutannya, menandai, serta mempertahankannya, terutama dari kemungkinan intervensi pihak lain (Setiawan 39).

Teritori ada untuk memenuhi kebutuhan berikut.

1) Fisik

Kebutuhan fisik merupakan kebutuhan akan lingkungan tempat perilaku tersebut terjadi atau berada.

2) Emosional

Kebutuhan emosional memiliki aspek ruang privat (*personal space*) dan publik, serta konsep mengenai privasi.

3) Kultural

Kebutuhan kultural memiliki aspek area sakral (suci) dan profan (umum). Altman (dalam Halim 254) membagi teritori menjadi tiga kategori berikut.

4) Teritori utama (*primary*)

Suatu area yang digunakan secara eksklusif, disadari oleh orang lain, dikendalikan secara permanen, serta menjadi bagian utama dalam kehidupan sehari-hari penghuninya.

5) Teritori sekunder (*secondary*)

Suatu area yang tidak terlalu digunakan secara eksklusif oleh seseorang atau sekelompok orang, mempunyai cakupan area yang luas, dikendalikan secara berkala oleh kelompok yang menuntutnya.

6) Teritori public

Suatu area yang digunakan atau dimasuki oleh siapapun, tetapi harus mematuhi norma-norma serta aturan yang berlaku di area tersebut.

b. Kualitas Lingkungan (Environmental Quality)

Kualitas lingkungan didefinisikan secara umum sebagai suatu lingkungan yang memenuhi preferensi imajinasi ideal seseorang atau sekelompok orang. Unsur kualitas lingkungan merupakan hal yang subjektif, karena setiap orang bisa memiliki standard yang berbeda, namun terdapat pula unsur-unsur dasar kualitas lingkungan yang berkaitan dengan penyediaan prasarana seperti air bersih, sanitasi dan persampahan (Setiawan 37-38).

Ketiga komponen berikut ini yang mendasari adanya pola perilaku masyarakat yang terjadi dalam sebuah lingkungan, lebih lanjut ketiga komponen ini bisa saja bertambah diluar komponen diatas. Pada contohnya sebuah warga negara yang lebih memilih satu gereja tertentu dibandingkan gereja lainnya, hal ini bisa diasumsikan secara deduktif bahwa satuan golongan agama tertentu, atau faktor pertemanan bisa menjadi komponen lain yang mempengaruhi perilaku seseorang (Bartels, Erica M., 2003:17-18).

2.6 Studi Preseden

2.6.1 Stasiun Pasar Senen



Gambar 2. 6 Stasiun Pasar Senen

Sumber : railfansid.com

Lokasi : Kec. Senen, Kota Jakarta Pusat

Tahun : 1916 – 1925

2.6.2 Stasiun Gambir



Gambar 2. 7 Stasiun Gambir

Sumber : www.cnbcindonesia

Lokasi : Kec. Gambir, Kota Jakarta Pusat

Tahun : 1871

2.6.3 Stasiun KA Bandara Soekarno Hatta



Gambar 2. 8 Stasiun KA Bandara Soekarno Hatta

Sumber : moovitapp.com

Lokasi : Panjang, Benda, Kota Tangerang

Tahun : 2015 - 2018

2.6.4 Rotterdam Station



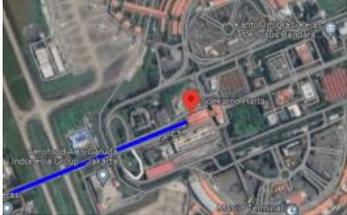
Gambar 2. 9 Rotterdam Station

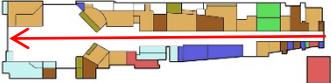
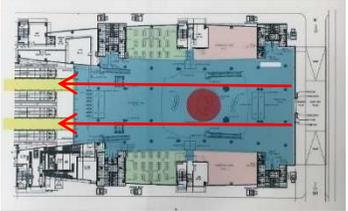
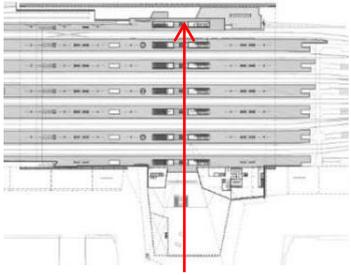
Sumber : www.archdaily.com

Lokasi : Rotterdam, Belanda

Tahun : 1957 – 1968

2.6.5 Komparasi Preseden

	Stasiun Pasar Senen	Stasiun Gambir	Stasiun Kereta Api Bandara Soekarno Hatta	Rotterdam Station
Lokasi	 <p>Jl. Pasar Senen No.14, Kec. Senen, Kota Jakarta Pusat, 10410</p>	 <p>Jl. Medan Merdeka Tim. No.1, Kec. Gambir, Kota Jakarta Pusat, 10110</p>	 <p>Pajang, Kec. Benda, Kota Tangerang, Banten</p>	 <p>3013 AJ Rotterdam, Belanda</p>
Fungsi Bangunan	<p>Stasiun Pasar Senen merupakan stasiun kereta api kelas besar tipe A. Stasiun ini melayani pemberangkatan kereta api jarak jauh tujuan Jawa Tengah dan Jawa Timur.</p>	<p>Stasiun Gambir merupakan stasiun kereta api kelas besar tipe A. Tersedia layanan bus DAMRI yang mana salah satu rute yang dimilikinya menuju Bandara Soekarno Hatta.</p>	<p>Stasiun Kereta Api Bandara yang terletak di area Bandara Udara Internasional Soekarno Hatta. Stasiun ini terhubung dengan bangunan integrasi yang melayani moda pengangkut penumpang Bandara Soekarno Hatta.</p>	<p>Rotterdam Station adalah perhentian pertama di Belanda saat bepergian dari selatan dan memiliki posisi strategis di tengah-tengah Eropa.</p>
Sirkulasi, Zonasi, dan Konfigurasi Ruang	Linear	Linear	Linear	Linear

				
Warna	 <p>Warna soft (putih, abu-abu) serta warna alami dari material struktur yang terekspos.</p>	 <p>Warna cerah (hijau, putih)</p>	 <p>Warna soft (putih, coklat, abu-abu) serta warna alami dari material struktur yang terekspos.</p>	 <p>Warna soft (putih, coklat) serta warna alami dari material yang terekspos.</p>
Fasilitas Tersedia	<ul style="list-style-type: none"> • Area Parkir • Area Parkir (Inap) • Loket • Check In Counter • Boarding Gate • Customer Service • Ruang Tunggu • Papan informasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Area Parkir • Area Parkir (Inap) • Loket • Check In Counter • Boarding Gate • Customer Service • Ruang Tunggu • Papan informasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Area Parkir • Loket • Check In Counter • Boarding Gate • Customer Service • Papan informasi 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Car Parking</i> • <i>Bicycle Parking</i> • Loket • Check In Counter • Boarding Gate • Customer Service • Papan informasi • Jadwal kedatangan dan keberangkatan kereta

	<ul style="list-style-type: none"> • Jadwal kedatangan dan keberangkatan kereta • Free wi-fi • <i>Charging corner</i> • <i>ATM Center</i> • Area bermain anak • Gerai makanan • Minimarket • Medical center • Ruang Keamanan/ CCTV • Smoking area • Ruang laktasi • Toilet • Musholla • Taman 	<ul style="list-style-type: none"> • Jadwal kedatangan dan keberangkatan kereta • Free wi-fi • <i>Charging corner</i> • <i>ATM Center</i> • Area bermain anak • Coworking Space • Gerai makanan • Minimarket • Medical center • Ruang Keamanan/ CCTV • <i>Lost & Found</i> • Smoking area • Toilet • Musholla • Taman Indoor 	<ul style="list-style-type: none"> • Jadwal kedatangan dan keberangkatan kereta dan pesawat • Free wi-fi • <i>Charging corner</i> • <i>Waiting lounge</i> • <i>Vending machine</i> • Gerai makanan, • Minimarket • Medical assistance • Ruang Keamanan/ CCTV • <i>Lost & Found</i> • Smoking area • Toilet • Musholla, 	<ul style="list-style-type: none"> • Free wi-fi • <i>Waiting lounge</i> • <i>Vending machine</i> • <i>Food court</i> • Minimarket • Ruang Keamanan/ CCTV • <i>Lost & Found</i> • Toilet
--	---	---	---	---

Tabel 2. 1 Komparasi Preseden

Sumber : Analisis Penulis

BAB III

METODE PERANCANGAN

Metode perancangan adalah tahapan yang dilakukan dalam sebuah proses perancangan, dibutuhkan untuk memudahkan perancang dalam mengembangkan ide rancangan. Metode yang digunakan dalam perancangan ini yaitu metode deskriptif kualitatif. Menurut Etna Widodo Muchtar (2000), metode deskriptif adalah metode riset yang digunakan untuk memperjelas gejala sosial melalui berbagai variable penelitian yang saling berkaitan satu dengan lainnya. Pola pengembangan didukung oleh analisis data kualitatif. Menurut Hamidi (2005), analisis kualitatif adalah analisis dengan cara mengumpulkan data berupa cerita rinci atau keadaan sebenarnya. Analisis dilakukan dengan menggunakan teknik *behavioral mapping* dengan pemetaan perilaku berdasarkan tempat (*place centered mapping*) dan pola yang dilakukan pengguna (*person centered mapping*) untuk mengetahui karakteristik pergerakan serta aktivitas yang dilakukan pengguna.

Guna mendapatkan data dan informasi terkait objek rancangan perlu mengikuti langkah-langkah yang meliputi beberapa tahap sebagai berikut :

3.1 Ide Perancangan

Proses dan tahapan kajian yang dilakukan dalam perancangan Stasiun yang menerapkan Pendekatan *Behavior Setting*, dijelaskan sebagai berikut:

1. Pencarian ide atau gagasan dengan menyesuaikan informasi tentang kriteria desain pada stasiun
2. Pemantapan ide perancangan stasiun yang menerapkan kriteria desain, melalui sejumlah informasi hingga data-data arsitektural maupun non-arsitektural dari berbagai sumber pustaka dan media yang kemudian digunakan sebagai bahan perbandingan.
3. Pengembangan ide perancangan yang diperoleh, kemudian dituangkan dalam makalah tertulis.

3.2 Tujuan Perancangan

Tujuan perancangan adalah menjawab rumusan masalah yang ada dalam perancangan. Adapun tujuan perancangan adalah menghasilkan rancangan Stasiun dengan Pendekatan *Behavior Setting* yang mampu menunjang kebutuhan penggunaan stasiun.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono, teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mengumpulkan data (Sugiyono, 2012). Dalam hal ini peneliti menggunakan Metode Penelitian Kualitatif yang mana merupakan penarikan kesimpulan dari beberapa sumber dan data yang didapat pada penelitian. Terdapat empat

macam teknik pengumpulan data dalam metode kualitatif yaitu wawancara, observasi, kuisisioner, dan dokumentasi.

1. Wawancara

Berinteraksi langsung dengan pelaku pengguna maupun pengunjung yang berkaitan langsung dengan objek studi.

2. Observasi Lapangan

Melakukan observasi langsung ke lokasi serta melakukan pengamatan yang langsung yang mana dilakukan secara berulang dan dalam kurun waktu tertentu.

3. Kuisisioner

Melakukan penelitian melalui kuisisioner yang mana akan diperoleh sejumlah pendapat dari pengguna maupun masyarakat umum terkait objek studi.

4. Dokumentasi/Studi Literatur

Melakukan pencarian data melalui berbagai sumber tertulis seperti buku, majalah, artikel, jurnal, serta dokumen peraturan perundang-undangan.

3.4 Analisis Perancangan

Pada prosesnya dilakukan sejumlah rangkaian pembahasan terhadap kondisi kawasan perencanaan. Proses analisis ini yaitu dimulai dengan melakukan analisis tapak, analisis pelaku, analisis aktivitas, analisis ruang dan fasilitas, analisis bangunan, analisis struktur dan utilitas, serta analisis lainnya yang berkaitan dengan judul yang dipilih.

1. Analisis Tapak

Analisis tapak yaitu analisis yang dilakukan pada lokasi dan bertujuan untuk mengetahui segala sesuatu yang ada pada tapak perancangan. Analisis meliputi analisis tapak, analisis aksesibilitas, analisis kebisingan, sirkulasi, matahari, angin, vegetasi, dan zoning.

2. Analisis Fungsi

Analisis fungsi ialah menentukan ruang berdasarkan pertimbangan fungsi dan aktivitas yang diwadahi oleh ruang. Analisis fungsi bertujuan untuk menentukan ruang apa saja yang dibutuhkan dalam perancangan stasiun, dengan mempertimbangkan fungsi ruang serta aktivitas pelaku di dalamnya.

3. Analisis Aktivitas Pengguna

Analisis aktivitas pengguna yaitu analisis untuk mengetahui aktivitas masing-masing kelompok pelaku, sehingga menghasilkan besaran aktivitas tiap ruang dan persyaratan tiap ruang. Melalui analisis ini dapat ditentukan besaran ruang serta bagaimana sirkulasi pada bangunan sesuai dengan analisis fungsi yang telah dilakukan.

4. Analisis Ruang

Analisis ruang yaitu analisis untuk memperoleh persyaratan-persyaratan, kebutuhan, dan besaran ruang dengan mempertimbangkan fungsinya.

3.5 Konsep Perancangan

Konsep perancangan merupakan penggabungan dari beberapa analisis, konsep perancangan yang muncul juga berdasarkan judul yang dipilih, yaitu

“Redesain Stasiun Tanjung Karang Dengan Pendekatan Behavior Setting”.

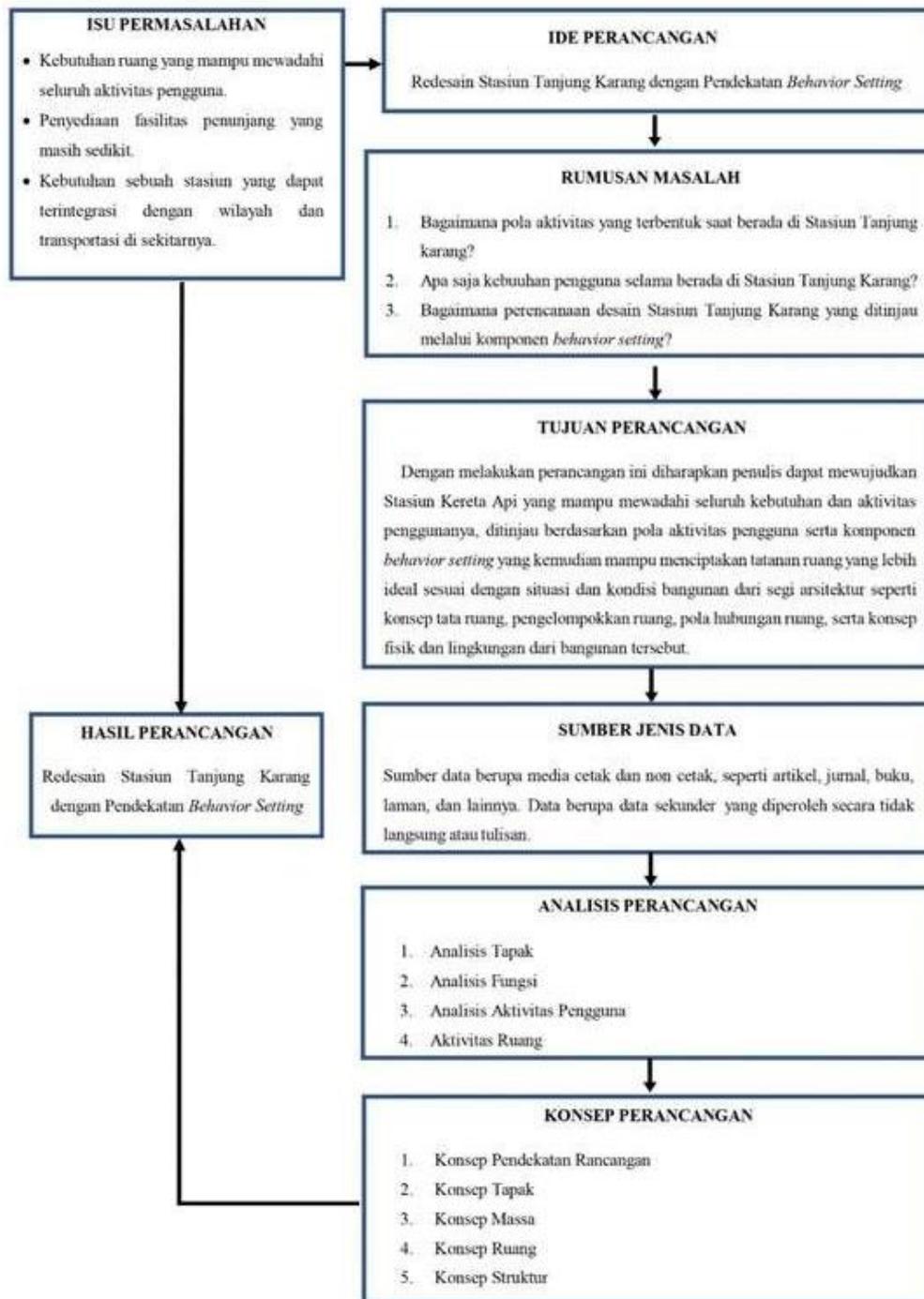
Konsep ini akan dijadikan sebagai acuan dalam menyusun perancangan.

Penyajian konsep dipaparkan dalam bentuk narasi dan gambar. Adapun kajian

konsep perancangan meliputi, antara lain:

1. Konsep pendekatan rancangan
2. Konsep tapak
3. Konsep massa
4. Konsep ruang
5. Konsep struktur

3.6 Alur Perancangan



Gambar 3. 1 Diagram Alur Perancangan

Sumber : Olah Data Penulis, 2022

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh dari penulisan laporan tugas akhir dengan judul “Redesain Stasiun Tanjung Karang dengan Pendekatan Behavior Setting” ialah sebagai berikut :

1. Redesain Stasiun Tanjung Karang bertujuan untuk menciptakan wujud baru dari sebuah stasiun yang ditinjau melalui kebutuhan dan aktivitas pengguna, serta bagaimana memaksimalkan penggunaan fasilitas bagi pengunjung stasiun.
2. Melalui adanya pendekatan *behavior setting*, dimana perilaku manusia menjadi tolak ukur dalam menganalisis terbentuknya sebuah *setting* pada ruang stasiun kereta api. *Behavior setting* dinilai dapat membentuk sebuah *setting* baru yang mana hal tersebut didasarkan oleh kegiatan pengguna selama berada di wilayah stasiun.
3. Melalui observasi lapangan yang telah dilakukan, diperoleh gambaran terkait bagaimana sejumlah aktivitas terjadi di stasiun, ruang apa saja yang

dijangkau oleh pengguna serta bagaimana sirkulasi yang terbentuk. Hasil pengamatan ini kemudian dituangkan dalam bentuk *behavior mapping*.

4. Melalui analisis kuisisioner yang telah dilakukan, diperoleh bahwa keberadaan fasilitas stasiun akan sangat dipengaruhi oleh siapa penggunanya, bagaimana pengalamannya selama berada di stasiun serta keterkaitannya dengan jenis transportasi yang digunakan.
5. Perancangan Stasiun Tanjung Karang dengan pendekatan *behavior setting* ini dilakukan dengan menerapkan hasil dari penelitian yang dilakukan, mewadahi sejumlah kegiatan yang memang diperlukan dengan adanya penambahan fasilitas.

6.2 Saran

Berdasarkan pada penelitian yang diperoleh, berikut adalah saran yang dapat diberikan oleh penulis, yaitu :

1. Stasiun Tanjung Karang sangat berpotensi mengalami kenaikan angka pengunjung, ditinjau dari minat pengguna yang semakin meningkat serta lokasi stasiun yang cukup strategis. Untuk itu penulis menyarankan agar dapat lebih memperhatikan potensi dari Stasiun Tanjung Karang dengan menambahkan lebih banyak fasilitas penunjang yang dapat mendukung keberlangsungan stasiun.

Penulis berharap saran ini dapat membantu penulisan laporan tugas akhir secara umum sehingga dapat dilakukan penyelesaiannya dalam ranah perancangan arsitektur, khususnya pada perancangan bangunan Stasiun Tanjung Karang dengan Pendekatan *Behavior Setting*.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik (2022). *Data umum Jumlah Penumpang Kereta Api*. No. 65.

Jakarta: Republik Indonesia.

Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung (2022). *Perkembangan Transportasi*

Provinsi Lampung Juni-Agustus 2022. No.34. Bandar Lampung: Republik

Indonesia

Sekretariat Negara, 2007. *Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang*

Perkeretaapian. Lembaran Negara RI Tahun 2007, No. 23. Jakarta:

Republik Indonesia.

Sekretariat Negara, 2011. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia*

Nomor 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun

Kereta Api. Lembaran Negara RI Tahun 2011, No. 29. Jakarta: Republik

Indonesia.

Yasin N., (2013) Perencanaan kapasitas stasiun kereta api (studi kasus: Kapasitas

stasiun KRL jalur Bogor-Jakarta khusus stasiun Bogor, stasiun Mangarai

dan stasiun Jakarta kota). Tugas Akhir. Jakarta: Universitas Gunadarma.

- Laurens, Joyce Marcella. 2004, *Arsitektur dan Perilaku Manusia*. PT Grasindo, Jakarta.
- Setiawan. B dan Haryadi. 2010. *Arsitektur, Lingkungan dan Perilaku*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Neufart, Ernst. 2002. *Data Arsitek Jilid II. 1991*, Terjemahan Sunarto Tjahjadi. PT. Erlangga, Jakarta.
- Sugiyono, Prof. Dr., 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta. Bandung.
- Sarwono, Jonathan. 2007. *Analisis Jalur untuk Riset Bisnis dengan SPSS*. Penerbit Andi, Yogyakarta.
- Sarwono, J. 2010. Pengertian dan *Structural Equation Model (SEM)*. *Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis*. 10(3): 173-182.
- Bakri dkk. 2023. *Satisfaction as the Basis for Enhancing Intension Repeated Visitor through Empowering the Hospitality of Service Provider: Study at 3 Ecotourism Objects at Pringsewu Regency Lampung Province*. *International Journal of Advance and innovtive Research*. 9(3): 24-30.
- Ananda Sabil Hussein, SE., M.Com., Ph.D., 2015. *Penelitian Bisnis dan Manajemen Menggunakan Partial Least Squares (PLS) dengan Smart PLS 3.0*, Fakultas Ekonomi Bisnis, Universitas Brawijaya, Malang.
- Susanti, A. Soemitro, RAA. Suprayitno, H. 2018. Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Bagi Penumpang Stasiun Kereta Api Berdasarkan Analisis Pergerakan Penumpang. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas*. 2(1).