

**PERANCANGAN STASIUN KERETA API
PELABUHAN BAKAUHENI DENGAN PENDEKATAN
ARSITEKTUR NEO-VERNAKULAR**

Oleh
FAJAR HIDAYAT

(Skripsi)



**FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG**

2023

**PERANCANGAN STASIUN KERETA API
PELABUHAN BAKAUHENI DENGAN PENDEKATAN
ARSITEKTUR NEO-VERNAKULAR**

(Skripsi)

Oleh

**FAJAR HIDAYAT
NPM. 1815012032**

**Memenuhi salah satu syarat akademik
pada
Jurusan S1 Jurusan Arsitektur**



**FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG**

2023

ABSTRAK

PERANCANGAN STASIUN KERETA API PELABUHAN BAKAUHENI DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO-VERNAKULAR

Oleh
FAJAR HIDAYAT

Transportasi merupakan komponen penting dalam kehidupan sehari-hari, memfasilitasi pergerakan manusia dan barang antar lokasi. Transportasi massal, sebagai bagian dari sistem transportasi, menawarkan layanan angkutan penumpang yang berdampak pada efisiensi dan lingkungan. Rencana pembangunan jalur kereta api Trans Sumatera di Indonesia, termasuk jalur Bandar Lampung-Pelabuhan Bakauheni, memiliki dampak signifikan pada konektivitas nasional. Dalam konteks ini, pembangunan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni menjadi penting. Desain stasiun harus mencerminkan identitas wilayah Lampung dan mematuhi regulasi yang mengharuskan penggunaan ornamen khas Lampung. Oleh karena itu, pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular digunakan dalam perancangan stasiun ini. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan metode pengumpulan data mencakup observasi, dokumentasi, studi literatur, dan studi banding untuk menggali karakteristik neo-vernakular yang mendukung desain stasiun. Pendekatan ini memadukan elemen tradisional dan modern, memungkinkan integrasi antara budaya lokal dan kebutuhan transportasi modern. Perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni adalah bagian dari upaya jangka panjang dalam pengembangan jalur kereta api Trans Sumatera, dengan tujuan memfasilitasi mobilitas masyarakat dan menciptakan identitas regional yang kuat.

Kata kunci : Transportasi Massal, Jalur Kereta Api Trans Sumatera, Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni, Arsitektur Neo-Vernakular, Identitas Regional.

ABSTRACT

DESIGN OF BAKAUHENI'S HARBOUR RAILWAY STATION WITH NEO-VERNACULAR ARCHITECTURE APPROACH

By
FAJAR HIDAYAT

Transportation is an essential component in everyday life, facilitating the movement of people and goods between locations. Mass transportation, as part of the transportation system, provides passenger services that impact efficiency and the environment. The development plan for the Trans-Sumatra railway line in Indonesia, including the Bandar Lampung-Pelabuhan Bakauheni route, has a significant impact on national connectivity. In this context, the construction of the Pelabuhan Bakauheni Railway Station becomes crucial. The station's design should reflect the identity of the Lampung region and comply with regulations that require the use of Lampung's distinctive ornaments. Therefore, a Neo-Vernacular Architecture approach is used in the station's design. This research is a qualitative study with data collection methods including observation, documentation, literature review, and comparative studies to explore the characteristics of neo-vernacular that support the station's design. This approach combines traditional and modern elements, allowing the integration of local culture and modern transportation needs. The design of the Pelabuhan Bakauheni Railway Station is part of long-term efforts in the development of the Trans-Sumatra railway line, with the goal of facilitating community mobility and creating a strong regional identity.

Keywords : Mass Transportation, Trans-Sumatra Railway Line, Bakauheni Harbour Railway Station, Neo-Vernacular Architecture, Regional Identity.

Judul skripsi : Perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan
Bakauheni Dengan Pendekatan Arsitektur
Neo-Vernakular
Nama : Fajar Hidayat
Nomor pokok Mahasiswa : 1815012032
Jurusan : Arsitektur
Fakultas : Teknik
Universitas : Universitas Lampung

Menyetujui

Komisi Pembimbing

Ir.Ar. Agung Cahyo Nugroho, S.T., M.T.,

NIP. 197603022006041002

Ir. Panji Kurniawan, S.T., M.Sc.,IPM.

NIP. 198302072008121002

Mengetahui

Ketua Jurusan S1 Arsitektur

Ir.Ar. Agung Cahyo Nugroho, S.T., M.T.,

NIP: 197603022006041002

MENGESAHKAN**1. Tim penguji****Ketua : Ir.Ar. Agung Cahyo Nugroho, S.T., M.T.,****NIP. 197603022006041002****Sekretaris : Ir. Panji Kurniawan, S.T., M.Sc., IPM.****NIP.198302072008121002****Penguji : Dona Jhonnata, S.T., M.T.,****NIP. 198609172019031011****2. Dekan Fakultas Teknik Universitas Lampung****Dr. Eng. Helmy Fitriawan, S.T., M.Sc.,****NIP. 197509282001121002****Tanggal Lulus Ujian: 18 Oktober 2023**

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, Skripsi/Laporan Tugas Akhir ini, adalah asli dan belum pernah diajukan unuk mendapat gelar akademik (Sarjana/Ahli madya), baik di Universitas Lampung maupun di perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas atau dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Bandarlampung,

Yang membuat pernyataan



Fajar Hidayat
NPM. 1815012032

RIWAYAT HIDUP

Penulis lahir di Bandar Lampung, pada tanggal 28 november 1995, merupakan putra pertama dari Bapak Sumardi,S.Pd. dan Ibu Fitriyana,

Pendidikan yang telah ditempuh penulis antara lain sebagai berikut:

- Pendidikan di SD Negeri 6 Penengahan, Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2008.
- Pendidikan di SMP Muhammadiyah 3, Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2011.
- Pendidikan di SMA Negeri 5, Bandar Lampung yang diselesaikan pada tahun 2014.
- Pendidikan di Universitas Lampung Teknik Sipil D3 Arsitektur Bangunan Gedung, yang diselesaikan pada tahun 2019.

Selanjutnya pada tahun 2020 penulis terdaftar sebagai mahasiswa konversi pada jurusan S1 Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik Universitas Lampung . Penulis menyusun skripsi berjudul Perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni Dengan Pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan perkuliahan pada S1 Teknik Arsitektur.

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada

*Kedua Orang Tua ku yang tercinta, terimakasih untuk semuanya
pengorbanannya serta dukungan*

*Sahabat-sahabatku Mahasiswa/i Konversi Jurusan Arsitektur Universitas
Lampung serta Almamater ku tercinta*

SANWACANA

Alhamdulillahirabbil a'laminn, Segala Puji dan Syukur penulis panjatkan kehadirat *Allah Subhaanahu wa taaa'laa*, karena berkat nikmat-Nya serta rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul “Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni dengan Pendekatan Arsitektur *Neo-Vernakular*” dan tak lupa sholawat serta salam penulis haturkan kepada junjungan besar nabi *Allah Muhammad Shalallahu alaihi wa salam* yang mana sampai saat ini penulis bisa merasakan nikmat islam dan iman atas perjuangan beliau dan sahabat-sahabatnya yang menegakkan syariat islam sampai penjuru dunia.

Skripsi ini merupakan hasil penulis yang telah dikerjakan selama 3 semester laporan ini disusun sebagai salah satu syarat mata kuliah di Fakultas Teknik Jurusan Arsitektur Universitas Lampung. Pada penyusunan laporan ini penulis mendapatkan banyak bantuan, dukungan, bimbingan dan pengarahan dari berbagai pihak. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Eng. Helmy Fitriawan, S.T., M.Sc., selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Lampung.
2. Bapak Ir.Ar. Agung Cahyo Nugroho, S.T., M.T., selaku Ketua Jurusan Arsitektur sekaligus Pembimbing.
3. Bapak Ir. Panji Kurniawan, S.T., M.Sc., IPM. selaku Dosen Pembimbing.
4. Kedua orang tua ku yang selalu mendukung ku dari segi apapun.

6. Saudara/i yang bukan satu ayah dan satu ibu mahasiswa/i Jurusan Arsitektur Universitas Lampung angkatan 2015 dan konversi.
7. Elsa Melisa Sri Tanjung, yang menjadi penyemangat dalam menyelesaikan perkuliahan.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kesalahan dan kekurangan. Untuk itu, saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan penulisan karya ilmiah lainnya di masa yang akan datang penulis harapkan. Penulis berharap skripsi ini bermanfaat bagi kita semua.

Bandar Lampung, 29 September 2023



FAJAR HIDAYAT

NPM 1815012032

DAFTAR ISI

Halaman

COVER JUDUL	I
ABSTRAK	III
LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI	V
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	VI
SURAT PERNYTAAN	VII
RIWAYAT HIDUP	VIII
PERSEMBAHAN.....	IX
SANWACANA	X
DAFTAR ISI.....	XII
DAFTAR GAMBAR	XIV
DAFTAR TABEL.....	XVII
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1.Latar Belakang	1
1.2.Identifikasi Masalah	6
1.3.Rumusan Masalah	7
1.4.Tujuan Penelitian.....	7
1.5.Manfaat Penelitian.....	7
1.6.Batasan Penelitian	8
1.7.Metodologi	8
1.8.Sistematika Penulisan	9
1.9.Kerangka Fikir	10
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Rencana Bakauheni Harbour City	11
2.2. Stasiun Kerata Api Pelabuhan.....	12
2.2.1. Pengertian Stasiun Kereta Api	12
2.2.2. Fungsi Stasiun	13
2.2.3. Jenis Stasiun	14
2.2.4. Hubungan Antar Moda Transportasi	15
2.2.5. Pelabuhan	16
2.3. Standar Fasilitas Pelayanan Stasiun Kereta Api	17
2.3.1. Fasilitas.....	17
2.3.2. Pelayanan.....	18
2.3.3. Pengaturan Zona Pelayanan.....	24
2.4. Arsitektur Neo-Vernakular	26
2.4.1. Ciri Arsitektur Neo-Vernakular	27

2.4.2. Perbedaan Tradisional, Vernakular dan Neo-Vernakular.....	28
2.4.3. Prinsip Arsitektur Neo-Vernakular	29
2.4.4. Metode Eksplorasi Pembaruan Arsitektur Neo-Vernakular	30
2.4.5. Arsitektur Lampung.....	34
2.5. Studi Banding.....	42
2.5.1. Objek Studi Banding.....	42
2.5.2. Pendekatan Neo-Vernakular	54
BAB 3 METODE PENELITIAN	
3.1. Ide Perancangan	63
3.2. Pendekatan Perancangan	63
3.3. Titik Berat Perancangan.....	64
3.4. Sumber Data	65
3.5. Teknik Pengumpulan Data.....	65
3.6. Teknik Pengolahan Data	67
3.6.1. Analisa Data	67
3.6.2. Konsep Perancangan	67
3.7. Alur Perancangan	68
BAB 4 ANALISA	
4.1. Masterplan Bakauheni Harbour City.....	69
4.2. Analisa Mikro	71
4.2.1. Data Umum Site	71
4.2.2. Aturan	72
4.2.3. Analisa SWOT	72
4.2.4. Topografi	74
4.2.5. Aksesibilitas dan Sirkulasi	74
4.2.6. Iklim	75
4.2.7. Kebisingan	76
4.2.8. Vegetasi	77
4.2.9. View.....	78
4.2.10. Utilitas	79
4.3. Analisa Fungsi dan Prilaku Kegiatan	80
4.4. Analisa Kebutuhan Ruang	83
4.5. Analisa Hubungan Ruang	84
4.6. Tanggapan Analisa	87
BAB 5 KONSEP DAN HASIL PERANCANGAN	
5.1. Konsep Pendekatan... ..	91
5.2. Konsep Perancangan Tapak.....	92
5.3. Konsep Desain Arsitektur	95
5.4. Konsep Struktur dan Utilitas	99
5.4. Hasil Perancangan	103
BAB 6 KESIMPULAN DN SARAN	

6.1. Kesimpulan.....	111
6.2. Saran.....	111

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1. Peta Rencana Jaringan Kereta Api di Pulau Sumatera	2
Gambar 1.2. Pola Perjalanan Penumpang Pulau Sumatera 2030.....	4
Gambar 1.3. Pola Perjalanan Barang Pulau Sumatera 2030	4
Gambar 1.4. Diagram Alur Pikir Penelitian.....	10
Gambar 2.1. Masterplan Bakauheni Harbour City.....	11
Gambar 2.2. Zonasi Bakauheni Harbour City.....	12
Gambar 2.3. Skema Alur Sirkulasi pada Stasiun Kereta Api	25
Gambar 2.4. Bentuk dan Makna Tetap	31
Gambar 2.5. Bentuk Tetap dan Makna Baru.....	33
Gambar 2.6. Bentuk Baru dan Makna Tetap.....	33
Gambar 2.7. Nuwo Menyamak	35
Gambar 2.8. Nuwo Balak.....	35
Gambar 2.9. Nuwo Sesat.....	36
Gambar 2.10. Rumah Dengan Aksara Lampung	37
Gambar 2.11. Aksara Lampung	37
Gambar 2.12. Ukiran Kapal	37
Gambar 2.13. Ukiran Kapal pada Serambi Rumah Dinas BupatiLampung Timur.....	38
Gambar 2.14. Ukiran Sunggad.....	38
Gambar 2.15. Lambang Gajah Lampung.....	39
Gambar 2.16. Tapis Lereng-lereng	39
Gambar 2.17. Tapis Motif Gunung.....	40
Gambar 2.18. Tapis Motif Bukit.....	40
Gambar 2.19. Tapis Motif Kapal	41
Gambar 2.20. Lambang Siger	42
Gambar 2.21. Zoning Stasiun Kereta Api Tanjungkarang.....	43
Gambar 2.22. Sirkulasi Stasiun Kereta Api Tanjungkarang	45
Gambar 2.23. Struktur Bangunan Stasiun Kereta Api Tanjungkarang.....	46

Gambar 2.24.	Masa Bangunan Stasiun Kereta Api Tanjungkarang	47
Gambar 2.25.	Zoning It.1 Stasiun Kereta Api Bandara Soetta	48
Gambar 2.26.	Zoning It.2 Stasiun Kereta Api Bandara Soetta	49
Gambar 2.27.	Sirkulasi Penumpang Stasiun Kereta Api Bandara Soetta	51
Gambar 2.28.	Batas Area Peron	51
Gambar 2.29.	Struktur Bangunan Stasiun K.A. Bandara Soekarno Hatta	52
Gambar 2.30.	Bangunan Stasiun Kereta Api Bandara Soekarno Hatta	52
Gambar 2.31.	Contoh Penerapan Konsep Zoning dan Sirkulasi	62
Gambar 3.1.	Alur Perancangan	68
Gambar 4.1.	Masterplan Bakauheni Harbour City	69
Gambar 4.2.	Rencana Terminal Intermoda Bakauheni	70
Gambar 4.3.	Tahap pembangunan Bakauheni Harbour City	70
Gambar 4.4.	Lokasi site	71
Gambar 4.5.	Topografi Site	74
Gambar 4.6.	Aksesibilitas Kendaraan	75
Gambar 4.7.	Aksesibilitas pejalan kaki (BHC)	75
Gambar 4.8.	Iklim	76
Gambar 4.9.	Kebisingan	77
Gambar 4.10.	Tanggapan Kebisingan	77
Gambar 4.11.	Vegetasi	78
Gambar 4.12.	Dokumentasi	78
Gambar 4.13.	Analisa view	79
Gambar 4.14.	Analisa Utilitas	79
Gambar 4.15.	Analisa Kegiatan Pengelola	81
Gambar 4.16.	Analisa kegiatan penumpang	82
Gambar 4.17.	Analisa kegiatan pengunjung berkepentingan khusus	82
Gambar 4.18.	Analisa kegiatan pengunjung antar jemput	83
Gambar 4.19.	Diagram Buble	85
Gambar 4.20.	Zoning bangunan	86
Gambar 4.21.	Zoning site	86
Gambar 4.22.	Mereduksi kebisingan dengan tebang pilih dan tanam kembali.	87
Gambar 4.23.	Respon bangunan terhadap iklim	87
Gambar 4.24.	<i>Cut and fill</i> kontur	88
Gambar 4.25.	Sirkulasi Kendaraan pengunjung dan pengelola	89
Gambar 4.26.	Sirkulasi Kendaraan Bus dan Angkutan	89
Gambar 4.27.	Sirkulasi Pejalan Kaki	89
Gambar 5.1.	Siteplan	92
Gambar 5.2.	Sirkulasi Kendaraan Pengunjung	92
Gambar 5.3.	Sirkulasi Kendaraan Pengelola	93
Gambar 5.4.	Aur sirkulasi pejalan kaki	94
Gambar 5.5.	3D visual sirkulasi pejalan kaki	94
Gambar 5.6.	Ilustrasi denah rumah adat Lampung	95
Gambar 5.7.	Bentuk Dasar Bangunan	95
Gambar 5.8.	Nuwo Sesat	95
Gambar 5.9.	Bentuk Dasar Atap	96
Gambar 5.10.	Bentuk masa Bangunan	96
Gambar 5.11.	Fasad	98
Gambar 5.12.	Ramp	99

Gambar 5.13. Diagram distribusi air bersih sistem down feed.....	100
Gambar 5.14. Diagram distribusi pembuangan air kotor dan limbah.....	100
Gambar 5.15. Alur jaringan listrik	101
Gambar 5.16. Siteplan	102
Gambar 5.17. Denah Lantai 1	103
Gambar 5.18. Denah Lantai 2	104
Gambar 5.19. Tampak Depan	105
Gambar 5.20. Tampak Belakang	105
Gambar 5.21. Tampak Samping Kiri	106
Gambar 5.22. Tampak Samping kanan	106
Gambar 5.23. Potongan A-A	106
Gambar 5.24. Potongan B-B	107
Gambar 5.25. Detail Arsitektur	107
Gambar 5.26. <i>Departure Gate</i>	108
Gambar 5.27. <i>Lobby</i>	108
Gambar 5.28. Perspektif.....	109
Gambar 5.29. Perspektif Malam Hari	109

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 1.1. Rencana Pengembangan Jaringan Pulau Sumatera.....	3
Tabel 2.1. Jumlah Parkir Sesuai Jenis Stasiun.	19
Tabel 2.2. Media Informasi Stasiun.	21
Tabel 2.3. Perbandingan Arsitektur Tradisional, Arsitektur Vernakular, Arsitektur Neo-Vernakular.	28
Tabel 2.4. Analisis Studi Banding Pada Pendekataan.....	55
Tabel 2.5. Penerapan Neo-Vernakular dan Kecenderungan Terjadinya Perubahan Perubahan Dengan Paradigma.....	59
Tabel 4.1. Analisa SWOT.	71
Tabel 4.2. Luasan Ruang.....	83
Tabel 4.3. Klasifikasi Fungsi.	84
Tabel 4.4. Ornamentasi.	92
Tabel 4.5. Konsep Struktur Terpilih.	93
Tabel 4.6. Sistem proteksi kebakaran.	95

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dalam kesehariannya, manusia bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Diperlukan sarana dan prasarana untuk mengakomodasi pergerakan manusia, salah satunya yaitu transportasi. Transportasi didefinisikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, Fidel, & Saputra, 2005)¹. Transportasi dengan cakupan yang lebih luas lagi ialah transportasi massal, transportasi massal merupakan layanan angkutan penumpang dengan sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum. Biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan dan mampu memberikan efisiensi waktu, tempat, dan biaya.

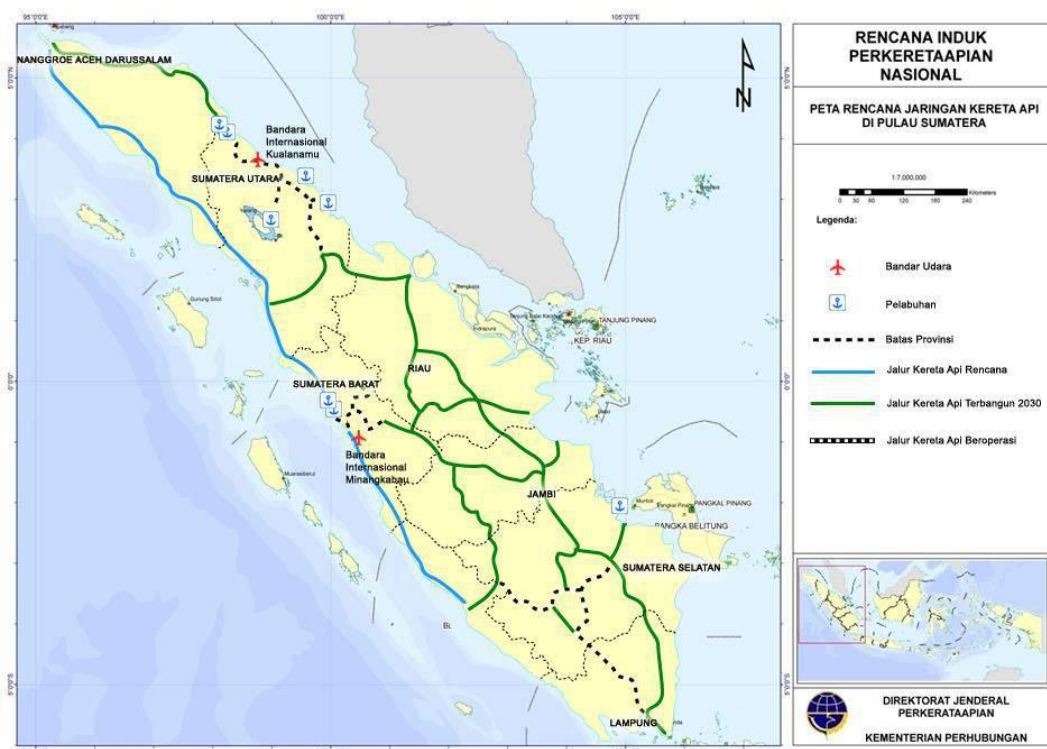
Sejalan dengan hal tersebut, program pembangunan jalur kereta api Trans Sumatera menjadi prioritas pada rencana strategis Kementerian Perhubungan periode tahun 2020-2024 (Kartika, 2020)². Khusus pada provinsi Lampung, Gubernur Lampung Arinal Djunaidi juga turut membidik pembangunan jalur kereta api Trans Sumatera dengan jalur *shortcut* Bandar Lampung-Pelabuhan Bakauheni yang mana rencana ini

¹ Miro, Fidel dalam Saputra, Dwi Agus Skripsi “ Perancangan Stasiun Kereta Api Bandara Radin Inten II –Lampung” (Bandarlampung: Universitas Lampung, 2019), Hal 2.

² Kartika Herlina, Pembangunan jalur KA Trans Sumatra ditargetkan selesai tahun ini, <https://nasional.kontan.co.id/news/pembangunan-jalur-ka-trans-sumatra-ditargetkan-selesai-tahun-ini>, diakses 7 Oktober 2020 pukul 21:55

merupakan rencana jangka panjang (Syahreza, 2019)³. Wacana-wacana tersebut juga didukung oleh data peta rencana induk jaringan perkeretaapian di pulau Sumatera yang tertuang dalam Rencanan Induk Perkeretaapian Nasional (Perhubungan, 2018)⁴.

Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera adalah mewujudkan *Trans Sumatera Railways* dan menghubungkan jalur kereta api eksisting yang sudah ada yaitu di Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung menjadi jaringan jalur kereta api yang saling terhubung.



Gambar 1.1. Peta Rencana Jaringan Kereta Api di Pulau Sumatera
Sumber: Rencanan Induk Perkeretaapian Nasional 2018

Sampai dengan tahun 2030 direncanakan akan dibangun secara bertahap prasarana perkeretaapian meliputi jalur dan fasilitas operasi kereta api, diantaranya meliputi:

³ Syahreza, Jalur Kereta Api Bandar Lampung-Bakauheni, Bakal Ada Pembebasan Lahan, <https://lampungpro.co/post/21685/shorcut-jalur-kereta-trans-sumatera-jalur-bandar-lampung-bakauheni-bakal-ada-pembebasan-lahan>, diakses 7 Oktober 2020 pukul 22:01

⁴ Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perkeretaapian tahun 2018 tentang Review Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, bab 2 hal.8

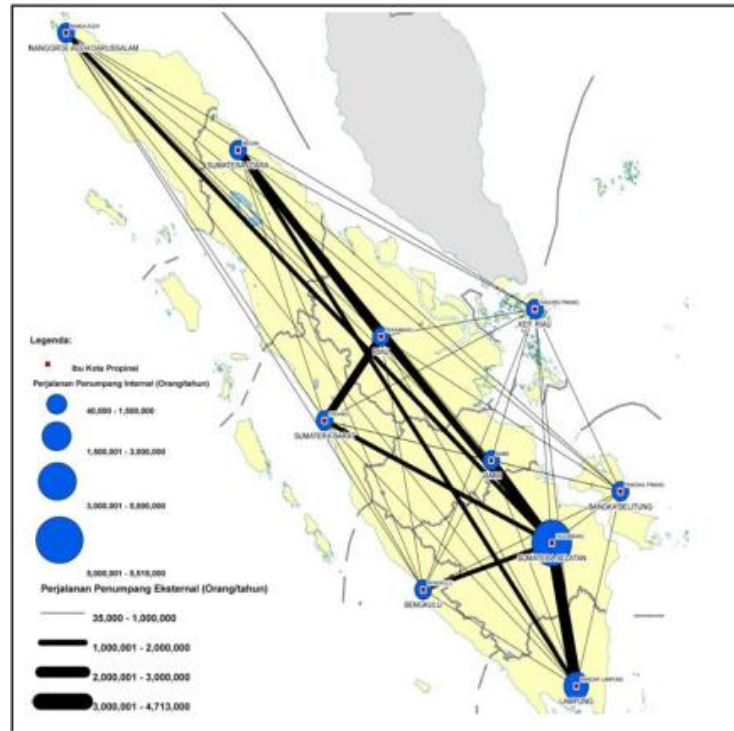
Tabel 1.1. Rencana Pengembangan Jaringan Pulau Sumatera

Pengembangan Jaringan
1. Banda Aceh-Sigli-BireunLhokseumawe
2. Langsa-Besitang, Binjai-Besitang
3. Rantauprapat-Duri-Dumai
4. Duri-Pekanbaru
5. Pekanbaru-Muaro
6. Pekanbaru-Rengat
7. Rengat-Jambi
8. Jambi-Betung
9. Betung-Simpang
10. Tarahan-Bakauheni
11. Sei Mangke-Bandar Tinggi-Kuala Tanjung
12. Shortcut Tegineneng-Tarahan
13. Muaro Kalaban-Muaro
14. Jalur ganda Kertapati-Prabumulih
15. Pematang Siantar-Danau Toba
16. Reaktivasi Belawan-Gabion
17. Reaktivasi Padang

Sumber : RIPNAS Kementerian Perhubungan

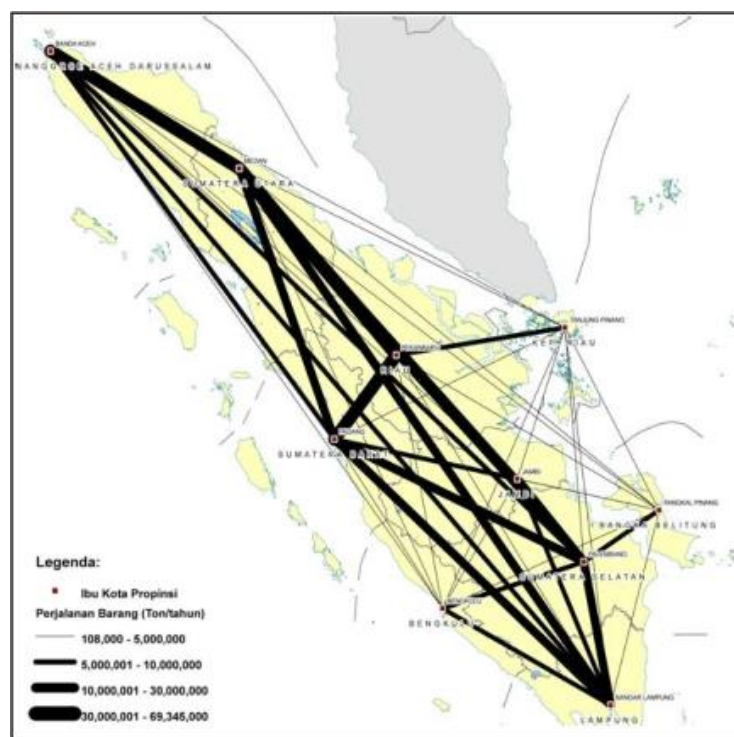
Berdasarkan Tabel 1.1.Rencana Pengembangan Jaringan Pulau Sumatera, pada poin nomor 10. Tarahan-Pelabuhan Bakauheni masuk pada rancangan pengembangan jaringan perkeretaapian. Dengan kata lain jaringan ini merupakan jaringan yang terintergrasi dengan moda transportasi laut (*Port Railway*).

Berikut kajian perkiraan terhadap jumlah pergerakan yang mengindikasikan karakteristik perjalanan orang dan barang menggunakan moda kereta api 2030.



Gambar 1.2. Pola Perjalanan Penumpang Pulau Sumatera 2030

Sumber: Direktorat Jendral Perkeretaapian



Gambar 1.3. Pola Perjalanan Barang Pulau Sumatera 2030

Sumber: Direktorat Jendral Perkeretaapian

Berkenaan dengan rencana pembangunan jalur kereta api Trans Sumatera yang dimulai dari pelabuhan Bakauheni, maka juga dibutuhkan Stasiun Kereta Api Pelabuhan sebagai sarana kereta api yang merupakan tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Selain sebagai tempat naik dan turun penumpang, stasiun ini juga dapat menjadi penanda bagi penumpang yang akan tiba atau berangkat dari suatu wilayah dimana stasiun itu berada (Ghina & dkk, 2017)⁵.

Rencana tersebut juga diiringi dengan dilaksanakannya peletakan batu pertama atau *Groundbreaking* oleh Wakil Menteri BUMN II Kartika Wirjoatmodjo dan Gubernur Lampung Arinal Djunaidi, pada pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) Bakauheni Harbour City merupakan proyek wisata terpadu kelas internasional yang didukung oleh tiga kementerian, yakni Kementerian BUMN, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif yang terlibat dalam perencanaan dan pelaksanaan proyek oleh PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) bersama Hutama Karya, PT Pengembangan Pariwisata Indonesia (ITDC) serta Pemerintah Provinsi Lampung pada hari, Rabu (27/10/2021)⁶.

Sesuai dengan pembangunan jalur kereta api Trans Sumatera ini merupakan rencana jangka panjang dan bersekala nasional, yang memungkinkan akan banyaknya penggunaan kereta api baik dari dalam daerah provinsi Lampung maupun dari luar provinsi Lampung. Maka konsep desain Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni sebaiknya dapat mengakomodasi kecenderungan arah perkembangan arsitektur di Indonesia ke depannya, dan juga mampu menampilkan identitas wilayahnya yaitu Lampung. Hal tersebut pula sejalan dengan Perda Provinsi Lampung No. 02 Tahun 2008 tentang pemeliharaan dan pengembangan ornamen khas Lampung yang mewajibkan pemakaian ornamen khas Lampung pada

⁵ Ghina Fajrine dkk, "Penerapan Konsep Arsitektur Neo-Vernakular pada Stasiun Pasar Minggu". Seminar Nasional Cendekiawan ke-3, Buku 2, 2017, Hal. 85

⁶ "Pembangunan Bakauheni Harbour City Dimulai"
<https://www.lampungselatankab.go.id/web/2021/10/27/pembangunan-bakauheni-harbour-city-dimulai-nanang-ermanto-lampung-selatan-jangan-hanya-jadi-penonton/> Diakses 30 Juli 2022 pukul 23:06.

bangunan publik yang sudah ada maupun yang akan dibangun⁷. Arsitektur Neo-Vernacular adalah suatu penerapan elemen arsitektur yang telah ada, baik fisik (bentuk, konstruksi) maupun non fisik (konsep, filosofi, tata ruang) dengan tujuan melestarikan unsur-unsur lokal yang telah terbentuk secara empiris oleh sebuah tradisi yang kemudian sedikit atau banyaknya mengalami pembaruan menuju suatu karya yang lebih modern atau maju tanpa mengesampingkan nilai-nilai tradisi setempat. Pembaharuan ini dapat dilakukan dengan upaya eksplorasi yang tepat (merurut Tjok Pradnya Putra dalam jurnal berjudul Pengertian Arsitektur Neo-Vernacular). Sehingga pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular dapat diterapkan pada bangunan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni. Arsitektur Neo Vernakular adalah salah satu gaya arsitektur yang muncul di era post-modern, yang menggabungkan arsitektur tradisional dan arsitektur modern (Ghina & dkk, 2017)⁸

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Rencana pembangunan jalur kereta api Trans Sumatera yang dimulai dari Pelabuhan Bakauheni harus diimbangi dengan fasilitas Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni sebagai sarana kereta api.
2. Penerapan Arsitektur Neo-Vernakular pada Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni guna memunculkan identitas wilayah tempat Stasiun berada yaitu Lampung, hal tersebut sejalan dengan Perda Provinsi Lampung No. 02 Tahun 2008 tentang Pemeliharaan Kebudayaan Lampung.

⁷ Peraturan Daerah No. 02 Tahun 2008, Tentang Pemeliharaan Kebudayaan Lampung Bab IV Pasal 15 poin 2.

⁸ Op.Cit.

1.3. Rumusan Masalah

Bagaimana desain Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni dengan pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular yang dapat menampilkan identitas wilayah Lampung ?

1.4. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini antara lain :

1. Memperluas wawasan tentang bangunan Stasiun Kereta Api antarmoda sebagai dasar penulisan skripsi mengenai “Perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni”.
2. Menjadikan bekal dalam pengembangan desain arsitektur Stasiun Kereta Api dengan pendekatan arsitektur Neo-Vernakular.
3. Menambah wawasan baik akademisi maupun masyarakat terkait arsitektur neo-vernakular.
4. Melanjutkan penelitian dari mata kuliah seminar arsitektur yang berjudul “Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni dengan Pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular”.

1.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini antara lain:

1. Bagi Akademisi
Menambah wawasan pembaca dan penulis mengenai bangunan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni yang memenuhi standar kebutuhan ruang dengan pendekatan arsitektur neo-vernakular Lampung.
2. Bagi Masyarakat
Manfaat penelitian ini bagi masyarakat Lampung yaitu dapat digunakan sebagai referensi pengetahuan jika di kemudian hari Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni akan dibangun.

1.6. Batasan Penelitian

Penelitian ini berfokus pada perancangan bangunan gedung Stasiun Kereta Api antar moda dengan pendekatan desain Arsitektur *Neo-Vernakular* berupa penerapan ornamentai, berunsur lokal, berkonteks urban, representasional, metaforik, dan eklektik, yang memenuhi standar kebutuhan ruang stasiun.

1.7. Metodologi

Guna mendapatkan hasil yang optimal berdasarkan penjelasan-penjelasan dan data yang otentik, maka metodologi yang digunakan pada penelitian ini adalah studi kualitatif, dengan metode pengumpulan data:

1. Observasi

Merupakan suatu cara pengumpulan data primer yang dilakukan dengan pengamatan langsung dan pencatatan secara sistematis terhadap obyek yang akan diteliti.

2. Dokumentasi

Dokumentasi dibuat berdasarkan hasil pengamatan di lapangan dan merupakan upaya dalam mendapatkan data primer guna mendukung hasil observasi.

3. Studi Literatur

Teknik ini digunakan untuk mendapatkan data skunder yang dikumpulkan melalui penelusuran pustaka dari berbagai instansi pemerintahan, instansi lainnya yang berhubungan dengan proses penulis baik jurnal, buku, artikel atau makalah serta sumber-sumber lain.

4. Studi Banding

Studi dilakukan dengan menampilkan perbandingan antara bangunan dan tinjauan pustaka pada studi literatur.

Dengan data dari berbagai sumber, antara lain :

1. Data Primer

Data yang diperoleh melalui, observasi, dan dokumentasi.

2. Data Sekunder

Jurnal, Skripsi, Tesis, foto laman internet dan artikel.

Data yang dikumpulkan melalui penelusuran pustaka dari berbagai instansi terkait seperti pemerintahan dan instansi lainnya.

1.8. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penyusunan laporan skripsi arsitektur ini adalah :

- 1. BAB I Pendahuluan**

Menguraikan Latar Belakang, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Identifikasi masalah, Rumusan masalah, Batasan dan Lingkup Pemahasan, Metodologi, Sistematika Penulisan dan Kerangka Pemikiran.

- 2. BAB II Tinjauan Pustaka**

Mendeskripsikan pembahasan tentang Bakauheni Harbour City secara makro dan Stasiun Kereta Api antar moda. Menguraikan hasil studi banding yang dilakukan pada seminar arsitektur sebelumnya, yang mana hasilnya akan menjadi konsep dasar perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni dengan Pendekatan Arsitektur Neo-vernakular.

- 3. BAB III Metode Penelitian**

Menguraikan tentang metode perancangan dan ide dasar perancangan dengan pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular Lampung.

- 4. BAB IV Analisa**

Menguraikan tentang hasil analisa mikro, hasil kajian kebutuhan ruang, program ruang serta tanggapan analisa.

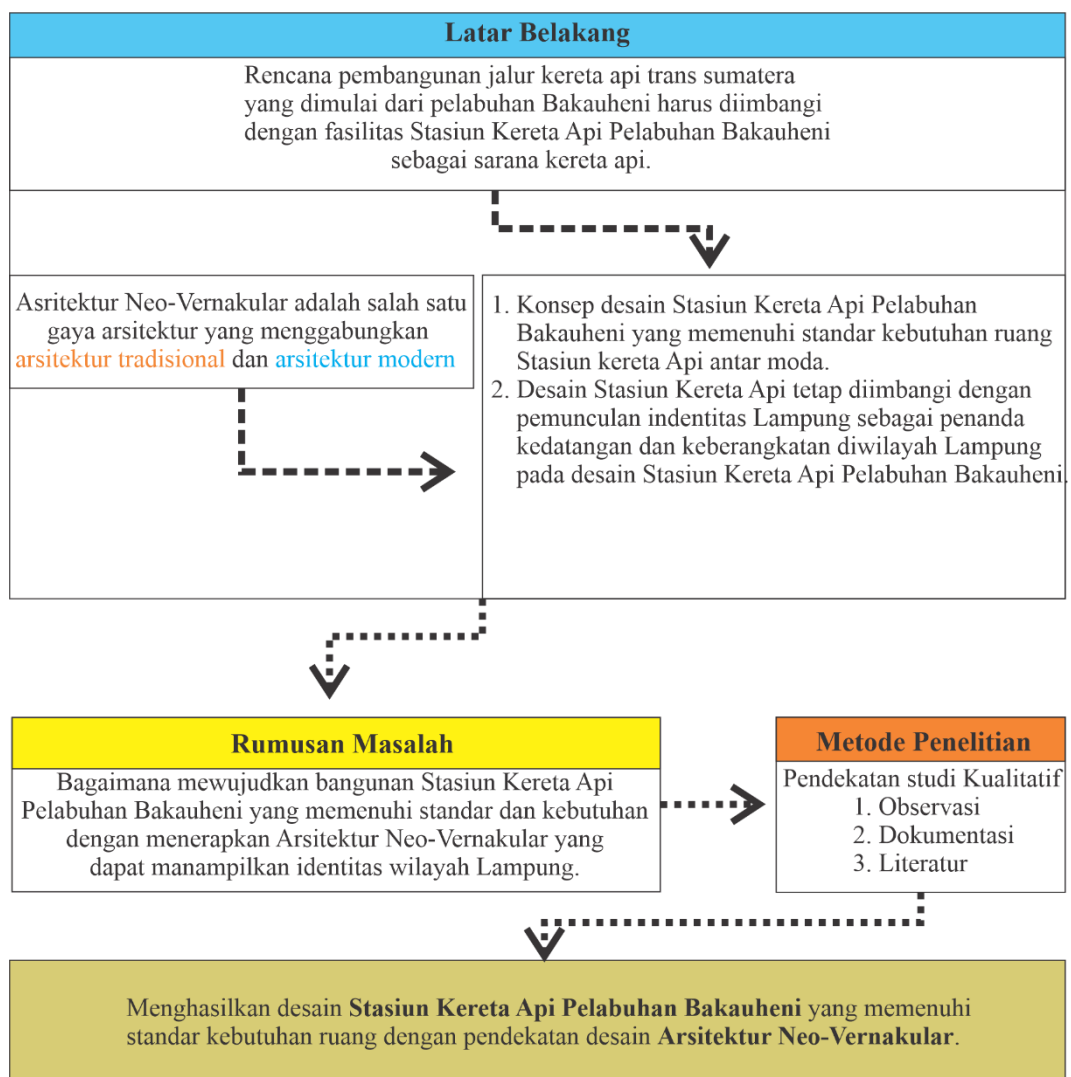
5. BAB V Konsep

Menguraikan konsep Perancangan Arsitektur neo-vernacular Lampung pada bangunan stasiun Pelabuhan Bakauheni.

6. BAB VI Kesimpulan dan Saran

Berisikan kesimpulan dan saran dari perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni dengan Pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular

1.9. Kerangka Pikir



Gambar 1.4. Diagram Alur Pikir Penelitian

Sumber : Ilustrasi Penulis

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Rencana Bakauheni *Harbour City*

Proyek Bakauheni *Harbour City* merupakan proyek wisata terpadu kelas dunia yang didukung oleh tiga kementerian sekaligus, yakni Kementerian BUMN, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, dengan perkiraan luas total lahan 214,7Ha yang dibagi menjadi 3 tahap pembangunan hingga 2050 mendatang.



Gambar 2.1 Masterplan Bakauheni Harbour City
Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

Secara keseluruhan Bakauheni Harbour City dibagi menjadi 4 zonasi berdasarkan fungsi dan kegiatannya yaitu¹:

1. *Luxurios And Tranquil Resort*
2. *Marina District*
3. *Harbourfront And Intermoda Area*
4. *Hilltop Resort*



Gambar 2.2 Zonasi Bakauheni Harbour City
Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

2.2. Stasiun Kereta Api Pelabuhan

2.2.1. Pengertian Stasiun Kereta Api

Menurut KBBI stasiun kereta api adalah tempat menunggu bagi penumpang kereta api, baik naik kereta maupun pemberhentian kereta api². Stasiun kereta api (Pick dalam Suprobo, 2015)³ adalah tempat dimana penumpang naik dan turun dari kereta api serta sebagai tempat untuk kedatangan dan kerangkatan untuk kereta api.

¹

²“Stasiun Kereta Api”. KBBI Daring, 2020. Web. Diakses pada 10 Nov 2020, 15:59

³Yok Suprobo dan Ikaputra, “Pengembangan Bangunan Stasiun Untuk Meningkatkan Pendapatan Nonoperasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (Studi Kasus Pada Stasiun Bogor)”. Jurnal Penelitian Transportasi Darat. Vol. 17 No. 2, September 2016, hal. 120.

Maka bisa disimpulkan bahwa stasiun kereta api adalah sebuah tempat yang digunakan oleh para penumpang kereta api untuk naik ataupun turun dari kereta api dan juga sebagai tempat kedatangan dan keberangkatan kereta api. Maka, setiap daerah yang dilalui rel kereta api wajib memiliki stasiun kereta api sebagai sarana kereta api untuk tempat naik turunnya penumpang dan pengangkutan penumpang ataupun barang, sehingga kereta api dapat digunakan dan dinikmati oleh masyarakat yang berada pada daerah tersebut.

2.2.2. Fungsi Stasiun

Stasiun kereta api berfungsi⁴ sebagai sarana pendukung kelancaran transportasi kereta api. Tanpa stasiun, kereta api memiliki tempat untuk menaikan dan menurunkan penumpangnya. Pada saat ini setiap kota yang dilalui oleh lintasan kereta api wajib memiliki stasiun kereta api, hal ini bertujuan agar masyarakat di kota-kota kecilpun dapat menggunakan moda transportasi kereta api sebagai sarana untuk berpergian ke luar kota. Atau juga dapat juga digunakan sebagai langsir antar kereta api agar tidak terjadi persilangan pada lintasan kereta api.

Berdasarkan uraian tersebut stasiun kereta api memiliki 2 fungsi, yaitu⁵:

1. Fungsi utama sebagai tempat dimana penumpang bergabung atau meninggalkan kereta api.
2. Fungsi pelayanan, stasiun harus mampu menyuguhkan pelayanan penyambutan bagi penumpang yang akan berangkat dan memberikan kesan bagi penumpang yang telah mengakhiri perjalanannya dengan kereta api. Tempat keberangkatan dan kedatangan bagi kereta api

⁴ Dwi Agus Saputra, Ibid, Hal 30.

⁵ Yok Suprobo dan Ikaputra, Loc. Cit.

beserta penumpangnya. Sebagai tempat keberangkatan dan kedatangan, baik bagi kereta api maupun penumpangnya, mengharuskan sebuah stasiun kereta api untuk dapat memberikan pelayanan pada keduanya, selama berada di stasiun.

2.2.3. Jenis Stasiun

1. Berdasarkan pemakainya, antara lain⁶ :
 - a. Stasiun penumpang, dengan fungsi peruntukan sebagai tempat menaikan penumpang dan menurunkan penumpang dari kereta api.
 - b. Stasiun barang, dengan fungsi peruntukan sebagai tempat bongkar muat dari kereta api khusus barang. Biasanya stasiun barang ini terpisah dari stasiun penumpang.
 - c. Stasiun langsiran, dengan fungsi peruntukan sebagai tempat menyusun, menambah atau mengurangi rangkaian gerbong kereta api dan juga dapat digunakan sebagai tempat menyimpan gerbong-gerbong kereta api yang sedang tidak digunakan.
2. Berdasarkan kapasitasnya stasiun kereta api dibagi menjadi 3 jenis, antara lain⁷:
 - a. Stasiun kecil, terdapat pada kota/kabupaten atau daerah yang terpencil namun masih dilalui oleh jalur lintasan kereta api. Stasiun kecil memiliki kapasitas pelayanan <10.000 penumpang/hari.
 - b. Stasiun sedang, terdapat pada kota/kabupaten, namun jenis stasiun sedang juga ada pada kota besar. Stasiun

⁶ Dwi Agus Saputra, Loc. Cit.

⁷ Peraturan Menteri Perhubungan tahun 2019. Lampiran ke II "Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api Di Stasiun.

sedang memiliki kapasitas pelayanan 10.000-50.000 penumpang/hari.

- c. Stasiun besar, stasiun besar merupakan stasiun yang berada pada kota-kota besar ataupun daerah transit. mobilitas kereta api/manusia yang cukup tinggi. Stasiun besar memiliki kapasitas pelayanan >50.000 penumpang/hari.

2.2.4. Hubungan Antar Moda Transportasi

Kereta api sebagai sebuah layanan transportasi akan tetap mempunyai beberapa keterbatasan sehingga tidak mampu secara individu memenuhi atau mengikuti kebutuhan transportasi masyarakat. Guna memberikan layanan transportasi yang menyeluruh kepada masyarakat maka layanan moda ini harus terintegrasi dengan layanan moda lain, misalnya dengan moda udara, darat (transportasi perkotaan) dan air/laut. Bentuk-bentuk layanan ini akan terus dikembangkan pada masa yang akan datang, sehingga layanan kereta api tidak lagi identik dengan perjalanan antar kota, tetapi akan semakin berkembang menjadi layanan *airport railway*, *urban transport railway* dan *port railway*.

Dalam penyelenggaraannya, transportasi (darat, rel, laut dan udara) sebagai kesatuan sistem yang utuh, merupakan wujud integrasi dari interaksi hal-hal sebagai berikut:

- Jaringan pelayanan – jaringan prasarana - multi moda;
- *Safety/kelaikan - availability* armada - jadwal – tarif
- Kebijakan operasional nasional transportasi
- Penetapan jaringan pelayanan di seluruh wilayah tanah air
- Penyediaan armada sesuai kebutuhan pelayanan
- Penyediaan SDM sesuai kebutuhan pelayanan

- Pembangunan prasarana untuk mendukung kebutuhan jaringan pelayanan

2.2.5. Pelabuhan

Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi⁸.

Sebagai salah satu prasarana transportasi, pelabuhan memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik simpul hubungan antardaerah/negara. Selain itu, pelabuhan menjadi tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Oblak dalam Adam, 2015)⁹.

Pelabuhan memiliki fungsi sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi. Secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik tempat berlangsungnya interaksi antarpengguna (masyarakat), termasuk interaksi yang terjadi karena adanya aktivitas perekonomian (Berkoz & Tekba ; Derakhshan dalam Adam, 2015)¹⁰.

Berdasarkan penjabaran-penjabaran yang telah disampaikan, maka dapat disimpulkan bahwa Stasiun Kereta Api Pelabuhan merupakan prasarana penunjang moda transportasi kereta api yang berfungsi menaikkan dan menurunkan penumpang. Lengkap dengan fasilitas-fasilitas penunjang

⁸ Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran.

⁹ Latif Adam dan Inne Dwiastuti "Membangunan Poros Maritime Melalui Pelabuhan" Jurnal Masyarakat Indonesia, Vol. 41 No. 2, Desember 2015

¹⁰ Ibid.

fungsi stasiun itu sendiri dan terintegrasi langsung dengan prasarana moda transportasi laut atau pelabuhan.

2.3. Standar Fasilitas Pelayanan Stasiun Kereta Api

Sebagai prasarana moda transportasi kereta api, stasiun memiliki fasilitas untuk menunjang pelayanan yang diberikan kepada baik pengguna stasiun maupun kepada kereta api, antara lain¹¹:

2.3.1. Fasilitas

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

Sebuah bangunan yang bertujuan untuk mengawasi kereta api yang akan datang ke stasiun dan mengabarkannya kepada pihak stasiun.

b. Jembatan Pemutar (*Turntable*)

Berguna untuk memutar lokomotif kereta api 180°, sehingga memudahkan lokomotif berpindah ke jalur lain yang sudah disediakan.

c. Fasilitas Angkutan Barang

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

2. Fasilitas Penunjang Bagi Penumpang

a. Ruang Tunggu yang modern, bersih dan nyaman

¹¹ Dwi Agus Saputra, Loc, Cit.

- b. Telepon umum
- c. Kantin
- d. Tempat ibadah, tempat penitipan
- e. Toilet
- f. ATM Center
- g. Mini Market
- h. Toko Oleh-Oleh
- i. Papan rute dan jadwal perjalanan kereta api
- j. Handrail di kiri kanan rel kereta sebagai batas tunggu penumpang
- k. Jalur pemandu akses disabilitas
- l. Loker pembelian tiket kereta api secara manual
- m. Mesin pencetak tiket kereta dan pesawat otomatis

2.3.2. Pelayanan

1. Umum

a. Layanan Ruang Tunggu

Pelayanan ruang tunggu merupakan pelayanan umum yang dipakai penumpang untuk menunggu kedatangan kereta api. Pelayanan ini dibagi menjadi 3 macam yaitu:

- **Pelayanan Ruang Tunggu Umum**
Pelayanan ini diperuntukkan bagi semua kelas penumpang kereta api.
- **Pelayanan Ruang Tunggu Eksekutif**
Pelayanan ini diperuntukkan untuk penumpang kereta api kelas eksekutif.
- **Pelayanan Ruang Tunggu VIP**
Pelayanan ini diperuntukkan untuk pejabat kereta api, dinas dari lembaga pemerintahan dan tamu khusus.

b. Layanan Parkir Kendaraan

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

Tabel 2.1. Jumlah Parkir Sesuai Jenis Stasiun

No.	Jenis Kendaraan	Jenis Stasiun		
		Besar	Sedang	Kecil
1	Mobil Pribadi	200	10	20
2	Taksi	si	10	5
3	Motor	150	150	100

Sumber : <https://kip.kereta-api.co.id> dalam DwiA Skripsi

c. Pertokoan, ATM, Money Changer, TITAM

- Pertokoan

Pelayanan perdagangan yang menyediakan makanan dan minuman atau kebutuhan yang lain (misal: bacaan, obat-obatan, souvenir dan lain lain) bagi penumpang tanpa disediakan tempat (meja dan kursi). Dengan jam operasionalnya dapat menyesuaikan jam operasional kereta api.

- Pelayanan ATM

Pelayanan transaksi tunai atau non tunai yang ada distasiun selama 24 jam. Untuk stasiun besar dan sedang minimal harus ada 1 ATM Center dimana minimal harus ada 3 merchant bank, dengan jenis banknya disesuaikan dengan kebutuhan di stasiun. Untuk stasiun kecil pelayanan ATM disesuaikan dengan *occupancy* penumpang.

- Money Changer

Pelayanan penukaran uang asing dimana layanan ini harus disesuaikan dengan kebutuhan stasiun sehingga pelayanan terhadap penumpang bisa optimal.

- TITAM

Pelayanan tiket terpadu antar moda dimana penumpang dapat menikmati layanan tiket tunggal yang dapat dipakai dua hingga tiga jenis transportasi sekaligus sehingga penumpang kereta api yang akan melanjutkan perjalanan dengan bus atau kapal tidak perlu membeli tiket berkali-kali.

d. Toilet dan Mushola

Pelayanan umum yang harus ada di stasiun tanpa dipungut biaya/jasa atas penggunaan pelayanan tersebut yang dapat dipakai untuk buang air kecil dan air besar dimana terpisah antara toilet pria dan wanita. Pelayanan mushola yaitu pelayanan tempat untuk beribadah bagi yang beragama islam dengan ketentuan minimal.

2. Informasi

Merupakan pelayanan stasiun yang fungsinya memberikan informasi kepada calon penumpang, penumpang dan atau pengantar yang berkaitan dengan operasional/perjalanan kereta api dan fasilitas yang ada di stasiun.

a. Berdasarkan jenisnya media informasi di stasiun dibagi menjadi 3, yaitu:

1) Visual

Merupakan jenis media informasi yang disampaikan dengan gambar/visual saja tanpa suara berupa:

- Display
- Monitor
- Papan Informasi *Neon Box*
- *Running Text*

2) Audio

Merupakan jenis media informasi yang disampaikan dengan suara melalui pengeras suara/speaker.

3) Audio Visual

Merupakan jenis media informasi yang disampaikan dengan gambar/visual dan suara berupa:

- Monitor LCD + Speaker
- LCD TV

Tabel 2.2. Media Informasi Stasiun

No.	Jenis Media	Jenis Stasiun		
		Besar	Sedang	Kecil
1.	Visual			
	- LED	Ada	-	-
	- Monitor	Ada	Ada	-
	- Neon box	Ada	Ada	Ada
	- Papan Informasi	Ada	Ada	Ada
2.	Audio	Ada	Ada	Ada
3.	Audio Visual			
	- Monitor LCD + Speaker	Ada	Ada	-
	- LCD TV	Ada	Ada	-

Sumber : <https://kip.kereta-api.co.id> dalam Dwi Agus Saputra Skripsi

3. *Ticketing*

Pelayanan ticketing adalah pelayanan yang melayani calon penumpang dan memberikan informasi mengenai:

- a. Mesin Tiket / Penjualan tiket
- b. Pemesanan tiket
- c. Pembatalan dan penukaran tiket
- d. Informasi harga tiket

e. Informasi ketersediaan tempat duduk

f. Layanan elektronik payment

Pelayanan ticketing dapat dilayani di ruang/loket ticketing di dalam stasiun atau di drive thru ticketing yang telah disediakan untuk kemudahan penumpang dalam memperoleh tiket kereta api. Selain itu bisa ditempatkan Railbox untuk keperluan reservasi tiket secara mandiri oleh penumpang dengan menggunakan kartu (Rail Card). Ketersediaan drive thru dan Railbox menyesuaikan dengan kebutuhan yang ada di stasiun.

4. Keselamatan

Pelayanan Keselamatan adalah pelayanan wajib yang ada di stasiun yang berupa peringatan yang disampaikan kepada penumpang agar keselamatan terjamin, berupa peringatan melalui speaker yang tersedia di stasiun, dilakukan petugas saat adanya kereta api yang melintas di stasiun.

Pelayanan gambar atau media visual jalur evakuasi saat terjadi bencana/kebakaran wajib ada di semua stasiun yang penempatannya di tempat yang mudah dibaca oleh penumpang yang disesuaikan dengan penempatan informasi penunjuk lokasi dan penunjuk arah di stasiun dengan jumlah untuk stasiun besar minimal 2 buah, untuk stasiun sedang dan kecil minimal 1 buah.

Di stasiun harus ada penempatan assembly point yaitu papan informasi agar jika terjadi bencana, penumpang dapat langsung menuju tempat berkumpul darurat yaitu di assembly point. Penempatan assembly point menyesuaikan kondisi stasiun dimana dalam penempatannya harus memperhatikan:

a. Jauh dari bangunan.

b. Jalur menuju lokasi dari dalam stasiun mudah dengan dilengkapi informasi penunjuk arah.

- c. Dari assembly point harus ditempatkan papan informasi penunjuk arah untuk keluar wilayah stasiun/tempat aman.

5. Keamanan

Pelayanan keamanan adalah pelayanan keamanan dari petugas keamanan yang ada di stasiun disamping kamera CCTV yang beroperasi selama 24 jam, sehingga mencegah adanya tindak kriminal di stasiun. Untuk sterilisasi dari kemungkinan bahaya ancaman senjata tajam, senjata api dan bahan peledak, maka untuk stasiun kelas besar harus dilengkapi *metal detector*, *walktrough detector* dan *inspection mirror*.

6. Kesehatan

Pelayanan kesehatan adalah pelayanan yang diberikan oleh petugas kesehatan untuk penumpang dan pegawai operasional kereta api yang menyangkut masalah kesehatan yang sifatnya darurat. Pelayanan ini dapat dimanfaatkan selama 24 jam dengan ruangan khusus untuk pelayanan kesehatan di stasiun. Pelayanan kesehatan di stasiun minimal 2 orang dan minimal menyediakan alat-alat standar P3K dan obat-obatan.

7. Khusus

Berdasarkan penggunaannya pelayanan khusus terdapat 3 jenis, antara lain:

- a) Pelayanan untuk Penyandang Cacat dan Lansia
- b) Pelayanan untuk Ibu Menyusui
- c) Pelayanan *Smoking Area*

2.3.3. Pengaturan Zona Pelayanan dan Sirkulasi Penumpang

1. Pengaturan Zona Pelayanan Stasiun

Pembagian zona pelayanan stasiun ini dimaksudkan agar pengaturan orang di stasiun lebih mudah dan lebih teratur karena akan berdampak langsung terhadap kenyamanan penumpang. Zona pelayanan stasiun dibagi menjadi 3 yaitu:

a. Zona Penumpang Bertiket atau Zona I

Zona I merupakan tempat steril yang khusus disediakan bagi penumpang bertiket yang telah siap memasuki kereta. Tempat ini adalah area peron dan jenis peron tinggi merupakan rekomendasi untuk standardisasi stasiun.

b. Zona Calon Penumpang Bertiket atau Zona II

Zona II merupakan tempat yang disediakan bagi calon penumpang bertiket yang menunggu datangnya kereta yaitu:

- Ruang tunggu (umum, eksekutif, vip)
- Semua ruang dalam yang ada di stasiun setelah calon penumpang pemeriksaan tiket/portir.

c. Zona Umum atau Zona III

Zona III merupakan tempat dimana calon penumpang, pengantar dan orang umum mendapatkan pelayanan sebelum masuk ke dalam zona II. Zona III dimaksud adalah zona calon penumpang dan umum sebelum diperiksa tiketnya atau sebelum masuk peron, yang termasuk zona I adalah:

- Hall
- Tempat parkir
- Halaman stasiun

- Semua ruang yang dibatasi oleh tempat pemeriksaan tiket/portir

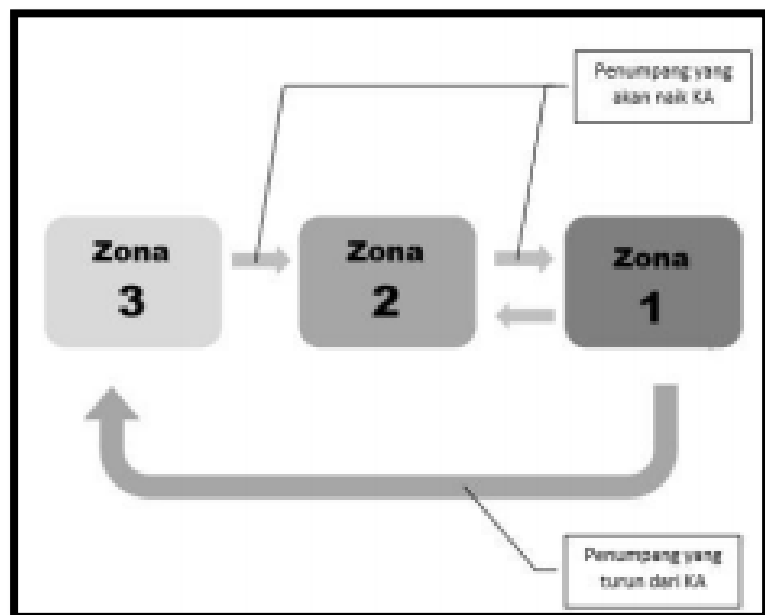
2. Pengaturan Sirkulasi Penumpang di Stasiun

a. Pengaturan Arah Sirkulasi

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

- Tidak terjadi persilangan akses antara penumpang yang akan naik ke dalam kereta api dengan penumpang yang akan turun dari kereta api. Pintu masuk dipisahkan dengan pintu keluar stasiun.
- Kapasitas/Ukuran pintu masuk dan keluar Penumpang sesuai dengan Volume penumpang yang ada.

Berikut skema alur sirkulasi dan pembagian zona di stasiun:



Gambar 2.3. Skema Alur Sirkulasi pada Stasiun Kereta Api
Sumber Skripsi Dwi Agus Saputra

b. Pengaturan Arah Sirkulasi Kendaraan Maupun Pejalan Kaki di Area Parkir atau depan Stasiun

Area parkir maupun depan stasiun harus diatur arah sirkulasi kendaraan maupun pejalan kaki sedemikian rupa sehingga:

- Tidak Terjadi pertabrakan akses antara penumpang yang ingin masuk kedalam kawasan stasiun dengan penumpang yang ingin keluar dari kawasan stasiun.
- Memisahkan arus sirkulasi bagi pengendara dengan pejalan kaki.

2.4. Arsitektur Neo-Vernakular

Arsitektur Neo-Vernakular, merupakan salah satu aliran arsitektur yang berkembang pada era Post-Modern, yang muncul pada pertengahan tahun 1960-an. Neo-Vernakular berasal dari bahasa Yunani, yaitu :

1. Neo = baru
2. Vernakulus = asli

Sehingga Arsitektur Neo-Vernakular berarti, suatu penerapan elemen arsitektur yang sudah ada, baik bentuk, konstruksi, konsep, filosofi, maupun tata ruang. Kemudian mengalami pembaruan menjadi lebih modern, tanpa mengesampingkan nilai-nilai tradisi setempat. Dalam prinsipnya arsitektur neo-vernakular mempertimbangkan kaidah-kaidah normative, kosmologis, peran serta budaya lokal dalam kehidupan masyarakat serta keselarasan antara bangunan, alam, dan lingkungan.

2.4.1. Ciri Arsitektur Neo-Vernakular

Ciri penerapan arsitektur Neo-Vernakular menurut (Jencks dalam Dzahaby, 1990)¹², antara lain:

1. Selalu menggunakan atap bumbungan (*pitched-roof*): Atap bumbungan menutupi tingkat bagian tembok sampai hampir ke tanah sehingga lebih banyak atap yang diibaratkan sebagai elemen pelindung dan penyambut dari pada tembok yang digambarkan sebagai elemen pertahanan yang menyimbolkan permusuhan
2. Batu bata (dalam hal ini merupakan elemen konstruksi lokal) bangunan didominasi penggunaan batu bata pada abad 19 yaitu gaya Victorian yang merupakan budaya arsitektur barat
3. Mengembalikan bentuk-bentuk tradisional yang ramah lingkungan dengan proporsi yang lebih vertikal
4. Kesatuan antara interior yang terbuka melalui elemen yang modern dengan proporsi yang lebih vertikal
5. Kesatuan antara interior yang terbuka melalui elemen yang modern dengan ruang terbuka di luar bangunan
6. Warna-warna yang kuat dan kontras

Sedangkan menurut Budi A Sukada terdapat 10 ciri arsitektur Neo-Vernakular dan menurutnya sebuah karya arsitektur yang hanya memiliki enam atau tujuh dari sepuluh ciri-ciri tersebut sudah dapat dikategorikan ke dalam arsitektur Neo-Vernakular. Berikut ciri-ciri arsitektur neo-vernakular tersebut, (Sukada dalam Palupi, 2020)¹³ :

¹² Rifqy Adz Dzahaby “Penerapan Bentuk Bangunan Tradisional Sunda pada Arsitektur Kereta Api Bandung” Jurnal Arsitektur Itenas, Vol. 111 No. 1, Januari 2018

¹³ Safira Palupi, Laporan Seminar Arsitektur “Tourist Information Center Dengan Pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular” (Bandarlampung: Universitas Lampung, 2020), Hal 17.

1. Mengandung unsur komunikatif yang bersikap lokal atau populer
2. Membangkitkan kembali kenangan historik
3. Berkonteks urban
4. Menerapkan kembali teknik ornamentasi
5. Bersifat representasional (mewakili seluruhnya)
6. Berwujud metaforik (dapat berarti bentuk lain / kiasan atau ungkapan bentuk, diwujudkan dalam bangunan dengan harapan akan menimbulkan tanggapan dari orang yang menikmati atau memakai karyanya.¹⁴)
7. Dihasilkan dari partisipasi
8. Mencerminkan aspirasi umum
9. Bersifat plural
10. Bersifat ekletik

Untuk dapat dikategorikan sebagai arsitektur neo-vernakular tidak harus memenuhi kesepuluh dari ciri-ciri diatas. Sebuah karya arsitektur yang memiliki enam atau tujuh dari ciri-ciri diatas sudah dapat dikategorikan kedalam arsitektur neo-vernakular.

2.4.2. Perbedaan Tradisional, Vernakular dan Neo-Vernakular

Perbandingan antara Arsitektur Tradisional, Arsitektur Vernakular, dan Arsitektur Neo-Vernakular :

Tabel 2.3. Perbandingan Arsitektur Tradisional, Arsitektur Vernakular, Arsitektur Neo-Vernakular

	Tradisiona l	Vernakular	Neo - Vernakular
--	-------------------------	-------------------	-----------------------------

¹⁴ <http://arsitekturmetafora.blogspot.com/> diakses pada 27/02/20 23:50

Ideologi	Terbentuk oleh tradisi yang diwariskan secara turun temurun, berdasarkan kondisi lokal	Terbentuk oleh tradisi turun temurun tetapi terdapat pengaruh dari luar baik fisik maupun nonfisik, bentuk perkembangan arsitektur tradisional	Penerapan elemen arsitektur yang sudah ada dan kemudian mengalami perubahan menuju suatu karya yang lebih modern
Prinsip	Tertutup dari perubahan zaman, terikat pada satu kultur & kedaerahan, dan mempunyai peraturan dan norma-norma keagamaan yang kental	Berkembang setiap waktu untuk merefleksikan lingkungan, budaya & sejarah dari daerah dimana arsitektur tersebut berada.	Arsitektur yg bertujuan melestarikan unsur-unsur lokal yg telah terbentuk secara empiris oleh tradisi & mengembangkan yg menjadi suatu langgam yg modern. Kelanjutan dari arsitektur vernakular
Ide Desain	Lebih mementingkan fasad / bentuk, ornamen sebagai suatu keharusan	Ornament sebagai pelengkap, tidak meninggalkan nilai-nilai setempat tetapi dapat melayani aktifitas masyarakat didalam.	Bentuk desain lebih modern, mengambil nilai

Sumber :Susanto, Sony dkk, dalam Effendi, 2020

2.4.3. Prinsip Arsitektur Neo-Vernakular

Prinsip pada Arsitektur Neo-Vernakular, antara lain¹⁵:

1. Hubungan Langsung, pembangunan yang kreatif terhadap kearifan arsitektur setempat sesuai dengan fungsi bangunan

¹⁵ Qonitah K E, Laporan Seminar Arsitektur “ Museum Kopi Lampung dengan Pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular” (Bandarlampung: Universitas Lampung, 2019), Hal 43.

2. Hubungan abstrak, interpretasi ke dalam bentuk bangunan yang dapat dipakai melalui analisa tradisi budaya dan peninggalan arsitektur,
3. Hubungan lansekap, interpretasi lingkungan seperti kondisi fisik, topografi dan iklim
4. Hubungan kontemporer, pemilihan teknologi, bentuk ide yang relevan dengan program konsep arsitektur,
5. Mempertimbangkan kaidah normative, kosmologis, peran, budaya lokal dalam kehidupan masyarakat serta keselarasan antara bangunan, alam dan lingkungan.

Sedangkan berdasarkan sumber lainnya, arsitektur neo-vernakular berpinsip antara lain¹⁶:

1. Menganalisis tradisi dan budaya setempat (tidak hanya sisi arsitektur) yang kemudian diinterpretasikan dan dimodifikasi ke dalam wujud bentuk yang sedang berkembang pada zaman sekarang.
2. Menggunakan pendekatan simbolisme yang menyiratkan makna sebagai bahasa arsitektural.
3. Prinsip tradisi: menampilkan nilai-nilai histori yang nantinya akan menegaskan ciri bangunan.
4. Kaidah tradisi setempat dikombinasikan dengan penggunaan sistem teknologi yang ada pada saat ini.
5. Tetap menjaga keselarasan antara bangunan dengan alam (merupakan prinsip bangunan tradisional pada umumnya).

2.4.4. Metode Eksplorasi Pembaruan Arsitektur Neo-Vernakular

Dalam proses eksplorasi gedung-gedung Neo-Vernakular di Indonesia ada empat model pendekatan yang harus diperhatikan terkait dengan bentuk dan makna dalam merancang dan

¹⁶ Puput Surya Suprpta, Loc, Cit.

memodernisir bangunan tradisional dalam konteks ke-kinian, yaitu kecenderungan terjadinya perubahan-perubahan dengan paradigm (Erdionod dalam Effendi, 2020)¹⁷, yaitu (Erdiono, 2011)¹⁸:

1. Bentuk bangunan dan maknanya tetap, penampilan bentukan arsitekturnya tetap mengadopsi dan menduplikasi bentuk lama (walaupun dengan beberapa perubahan material bangunan) dan makna yang ada (kosmologi, mitologi dan genealogi) tetaplah lama. Hal ini masih dimungkinkan terjadi pada masyarakat yang masih homogen, kuat struktur sosialnya dan masih berpegang teguh pada nilai-nilai/norma-norma yang dianut sehingga dalam proses akulturasi desain, nilai-nilai lokal masih cukup dominan. Secara arsitektural tidak terjadi perubahan signifikan yang mendasar. Perancang masih memegang teguh kultur masyarakat secara ketat lengkap dengan atribut-atributnya, menduplikasi wujud serta makna budaya namun dengan perubahan material bangunan.



Gambar 2.4. Bentuk dan Makna Tetap

Sumber : Deddy Erdiono dalam Jurnal Sabua, Vol. 3
No.3, November 2011

¹⁷ Loc, Cit.

¹⁸ Deddy Erdiono "Arsitektur Modern Neo Vernakular di Indonesia" Jurnal Sabua, Vol. 3 No. 3, November 2011

Transformasi bentukan arsitekturnya nyaris tidak terjadi, kecuali pemakaian bahan bangunan saja yang menggunakan produk terkini dengan spesifikasi yang lebih modern. Pemaknaannya pada konteks bentukan arsitekturnya masih tetap sebagaimana adanya, seperti: bagian-bagian kaki, badan dan kepala bangunan, geometrik, hirarki, susunan dan hubungan antar massa lengkap dengan penerapan skala dan proporsinya.

Barangkali yang agak berbeda adalah implementasi makna pada pengolahan ruang, akulturasi desain ruang yang terjadi lebih disebabkan oleh tuntutan perubahan kebutuhan fungsi fungsi baru di dalam rumah tinggal yang lebih kompleks macam, susunan dan hubungan ruangnya, namun secara hirarkis pada umumnya pemaknaannya masih tetap sama.

2. Bentuk tetap dengan makna baru, mengadopsi wujud budaya tanpa mempertimbangkan fungsi dan makna wujud budaya tersebut. Penampilan bentukan arsitekturnya tetap mengadopsi dan menduplikasi bentuk lama tetapi diberi makna baru. Hal ini dimungkinkan terjadi pada masyarakat yang baru mengalami masa transisi akibat pengadopsian nilai-nilai kebudayaan asing. Masyarakat masih enggan meninggalkan 'kebudayaan masa lalu'nya, atau kalau pun terpaksa harus meninggalkannya, dibutuhkan waktu yang cukup lama. Untuk mengakomodasi 'kebudayaan baru' serta menghindari terjadinya kejutan budaya (culture shock), maka diberilah makna baru. Sebagai contoh, makna yang bersifat sakral diubah menjadi profan dan sekaligus berupaya untuk menghilangkan mitos-mitos yang ada

(tidak memberlakukan mitos yang ada di dalam masyarakat).



Gambar 2.5. Bentuk Tetap dan Makna Baru

Sumber : Deddy Erdiono dalam Jurnal Sabua, Vol. 3 No. 3, November 2011

3. Bentuk baru dengan makna tetap, unsur kebudayaan diperbarui untuk menghindari *cultural shock*. Hal demikian ini juga dapat terjadi pada masyarakat transisi, dimana dalam proses akulturasi dengan kebudayaan asing masih menyadari tidak bisa menghilangkan sama sekali sikap religius sebagai warisan leluhurnya.



Gambar 2.6. Bentuk Baru dan Makna Tetap

Sumber : Deddy Erdiono dalam Jurnal Sabua, Vol. 3 No. 3, November 2011

4. Bentuk dan makna baru, kebudayaan sudah ditinggalkan atau sebatas ornamen saja.

Semangat untuk mencitrakan tradisi arsitektur vernakular dalam konteks ke-kini-an dengan paradigm tersebut di atas terasa lebih sulit dilakukan oleh perancang, karena pemaknaan pada bentukan arsitektural yang baru harus tetap mewarisi nilai-nilai luhur warisan budaya masyarakat. Implementasi makna-makna tersebut secara konseptual akan menginspirasi adanya temuan-temuan baru dalam bentukan arsitekturalnya yang akan diperoleh melalui upaya-upaya eksplorasi secara terus menerus pada setiap elemen dan komponen bentuk.

2.4.5. Arsitektur Lampung

Arsitektur Lampung merupakan interpretasi budaya, sejarah dan prinsip yang dianut masyarakat Lampung sepanjang masa. Bangunannya menampakkan secara jelas melalui ornamen dan ciri yang tertera pada badan bangunan dan penataan ruangnya. Arsitektur Lampung yang dapat ditelusuri pada bangunan -bangunan yang ada saat ini, dengan ciri-ciri¹⁹ :

1. Berbentuk bujur sangkar (persegi)
2. Atap bubungan tinggi
3. Menggunakan konstruksi kayu
4. Berdiri di atas umpak batu
5. Lantai dinaikkan / panggung
6. Memiliki tangga masuk ke rumah
7. Mengandung sejarah tradisi arsitektural Lampung

Bentuk rumah Lampung adalah rumah panggung bertiang kayu. Bentuk rumah tersebut dapat dijumpai di perkampungan asli Lampung, seperti di Kecamatan Kenali, Mulangmaya, Labuhan Maringgai, dan

¹⁹ Loc, Cit.

sebagainya. Dari fungsinya rumah tradisional Lampung dikelompokkan sebagai berikut:

1. Nuwo Menyanak



Gambar 2.7. Nuwo Menyanak

Sumber : <https://www.daerahkita.com/artikel/157/nuwo-balak-dan-nuwo-lunik-rumah-adat-tradisional-lampung>

Rumah tinggal bagi keluarga kecil atau keluarga biasa.

2. Nuwo Balak



Gambar 2.8. Nuwo Balak

Sumber : lampungpost.id

Rumah ini berfungsi sebagai tempat tinggal bagi kepala suku atau purwatin (pemangku adat).

3. Nuwo Sesat



Gambar 2.9. Nuwo Sesat

Sumber : <https://www.99.co/blog/indonesia/rumah-adat-lampung/>
Bangunan tradisional untuk pertemuan atau rapat (balai adat), dihormati oleh seluruh anggota masyarakat adatnya dan secara fisik mempunyai kekhususan terutama pada ragam hias atau ornamen.

Selain itu pada arsitektur lampung juga terdapat ornamen-ornamen atau ragam hias yang ada pada bangunannya, antara lain

1. Aksara Lampung atau Had Lampung, dipengaruhi oleh dua unsur yaitu aksara Pallawa dan Huruf Arab. Aksara Lampung terdiri atas huruf induk, anak huruf, anak huruf ganda, dan gugus konsonan, serta terdapat juga lambang, angka, dan tanda baca.



Gambar 2.10. Rumah Dengan Aksara Lampung
Sumber : Laporan Semars Qonitah KE



Gambar 2.11. Aksara Lampung

Sumber : Wikimedia.org. dalam Laporan Semars Qonitah KE

2. Ukiran

Ukiran motif kapal digunakan sejak kedatangan para pedagang ke wilayah Lampung berabad-abad lalu, untuk membeli hasil pertanian lada.



Gambar 2.12. Ukiran Kapal
Sumber : watonnjeplak.blogspot.com dalam Laporan Semars Qonitah KE



Gambar 2.13. Ukiran Kapal pada Serambi Rumah Dinas
Bupati Lampung Timur

Sumber : jurnaland.com dalam Laporan Semars Qonitah KE

3. Sunggad

Berbentuk seperti tumbuhan pakis.



Gambar 2.14. Ukiran Sunggad

Sumber : rivorma.com dalam Laporan Semars Qonitah KE

4. Gajah Lampung

Melambangkan kekuatan, ketaatan, kerja keras, gotong royong, kesetiaan, kesabaran, dan pantang menyerah.



Gambar 2.15. Lambang Gajah Lampung

Sumber : Laporan Semars Qonitah KE

5. Motif Tapis

Tapis Lampung merupakan pakaian adat yang berasal dari provinsi Lampung. Lampung terkenal dengan kain yang khas yaitu kain tapis. Tidak hanya sebagai pakaian adat saja, tetapi kain tapis juga di gunakan sebagai pakaian, tas, pernak-pernik, dan hiasan. Berikut ini adalah beberapa jenis tapis lampung²⁰:

a. Tapis Motif Lereng-lereng



Gambar 2.16. Tapis Lereng-lereng

Sumber : https://pelajarindo.com/jenis-macam-tapis-lampung-penjasannya/#16_Tapis_Raja_Tunggal

²⁰ Chandra Novitasari, 16 Jenis Tapis Lampung dan Penjelasan Lengkapnya, https://pelajarindo.com/jenis-macam-tapis-lampung-penjasannya/#16_Tapis_Raja_Tunggal, diakses 27 Januari 2021 pukul 16:24

Kain tapis dengan motif ini merupakan kain tapis yang sering ditemukan, selain dari itu baik kita lihat secara langsung yang di kenakan oleh masyarakat Lampung. Tapis motif lereng-lereng memang merupakan yang paling populer serta sering di gunakan para pengrajin sebagai motif utama, warna pada bagian belakang dari motif lereng-lereng berwarna merah dan warna segi tiga yang menyerupai bentuk lereng-lereng berwarna emas agar terlihat lebih indah dan serasi.

b. Tapis Motif Gunung



Gambar 2.17. Tapis Motif Gunung

Sumber : https://pelajarindo.com/jenis-macam-tapis-lampung-penjelasannya/#16_Tapis_Raja_Tunggal

Motif ini biasanya digunakan untuk sampingan dan ujung kain tapis yang berkombinasi dengan warna hitam pekat

c. Tapis Motif Bukit



Gambar 2.18. Tapis Motif Bukit

Sumber : https://pelajarindo.com/jenis-macam-tapis-lampung-penjelasannya/#16_Tapis_Raja_Tunggal

Motif ini ada keterkaitannya dengan geografis lampung, dimana lampung memiliki geografis bukit, gunung dan lereng-lereng. Motif bukit pada kain tapis ini ditenun pada bagian ujung-ujung kian warna yang di gunakan berkombinasi dengan warna merah tua dan coklat.

d. Motif Kapal



Gambar 2.19. Tapis Motif Kapal

Sumber : https://pelajarindo.com/jenis-macam-tapis-lampung-penjasarannya/#16_Tapis_Raja_Tunggal

Kain tapis lampung motif kapal, motif ini bisa dengan mudah kita temukan di kantor-kantor pemerintahan yang ada di lampung, biasanya terpajang di dinding perkantoran, motif kapal merupakan ciri khas dari lampung, memiliki motif-motif khas lampung dan di tambah dengan motif gajah di tengah-tengah kapal, warna hitam dan merah tua merupakan kombinasi yang sesuai dalam motif kapal

6. Siger Lampung

Siger Lampung berwarna emas adalah simbol kedudukan sekaligus visi masyarakat dimana dalam sejarahnya termahsyur sebagai penghasil lada hitam. Mahkota ini dijadikan kebanggaan masyarakat Lampung dan disematkan di setiap sudut kota.



Gambar 2.20. Lambang Siger

Sumber : kebudayaan.kemendikbud.go.id. dalam Laporan Semars
Qonitah KE

2.5. Studi Banding

Sebagai referensi penulis melampirkan hasil studi banding dalam penelitian terdahulu, pada seminar arsitektur berjudul “Stasiun Pelabuhan Bakauheni dengan Pendekatan Arsitektur Neo-vernakular”. Studi banding dilakukan untuk menganalisis beberapa aspek yaitu:

- a) Zonasi, sirkulasi, struktur bangunan dan masa bangunan dengan menggunakan bangunan, Stasiun Kereta Api Tanjung Karang dan Stasiun Bandara Soekarno Hatta.
- b) Arsitektur Neo-Vernakular dengan menggunakan beberapa bangunan Neo-vernakular di provinsi Lampung yaitu; Museum Lampung, Sesat Agung Tulang Bawang Barat, Balai Dewan Kesenian PKOR, Sesat Agung PKOR, Stasiun Kereta Api Tanjung Karang.

2.5.1. Objek Stasiun Kereta Api

1. Stasiun Kereta Api Tanjung Karang

Merupakan Stasiun Kereta Api yang terintegrasi dengan moda transportasi darat, yaitu pool bus Damri.

a. Zoning



Gambar 2.21. Zoning Stasiun Kereta Api Tanjungkarang

Sumber: PT.KAI dan Analisis Penulis

■ Publik

Area yang dapat diakses oleh pengurus dan pengunjung (penumpang berangkat, penumpang datang, pengantar dan penjemput) baik yang memiliki tiket maupun tidak, meliputi :

- Area Parkir dan Sirkulasinya
- Area *Drop Off*
- Loker Tiket
- Damri
- Retail
- ATM Center
- Klinik KAI

■ Semi Publik

Area yang dapat diakses oleh pengurus dan pengunjung (penumpang berangkat dan penumpang datang) serta wajib memiliki tiket, meliputi :

- Area *Boarding Pass*
- Ruang Tunggu Penumpang
- Ruang Tunggu Penumpang Eksekutif

- Ruang Laktasi
- WC Ruang Tunggu
- Mushala
- Warung

Privat

Area yang hanya dapat diakses oleh pengurus stasiun, meliputi :

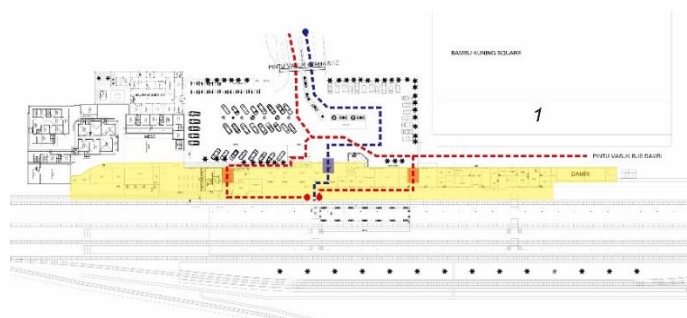
- Area Mess
- Area Staf Klinik KAI
- Ruang Schowing
- Ruang PUK
- Ruang Staf Pelayanan
- Ruang Asisten Manager Pelayanan
- Ruang Manager Pelayanan
- Ruang Kondektur
- Ruang Kupt Diatas KA
- Ruang SHE
- Ruang KAMTIB
- Ruang Polsus KA
- Penjara
- Ruang KS
- Ruang Posko Data
- Ruang PPKA
- Ruang Telegram
- WC
- Gudang
- Ruang Genset
- Ruang Workshop Listrik
- Kantor SJS
- Kantor Locket

■ Rel Kereta Api

Area merupakan lintasan kereta api, dimana area ini merupakan tempat kereta api berhenti untuk menaik dan menurunkan penumpang.

b. Sirkulasi

Pembahasan ini berfokus pada sirkulasi penumpang sebagai pengguna terbesar yang diutamakan pada Stasiun Kereta Api Tanjung Karang



Gambar 2.22. Sirkulasi Stasiun Kereta Api Tanjungkarang

Sumber: PT.KAI dan Analisis

--- Penumpang Datang

Sirkulasi penumpang datang dibagi menjadi 2 yaitu ke arah pull bus damri dan ke arah area parkir yang dapat menjangkau area *drop off*.

■ Area Pintu Keluar Bangunan Stasiun

--- Penumpang Berangkat

Terdapat 1 sirkulasi penumpang berangkat, sirkulasi ini melawati area *drop off*, boarding pass, ruang tunggu dan kemudian arah rel ke kereta api.

■ Area Pintu Masuk Bangunan Stasiun

Terdapat titik dimana sirkulasi penumpang datang dan berangkat bertemu, yaitu di area dekat tempat kereta berhenti. Hal ini dapat menyebabkan tumpukan penumpang di area tersebut.

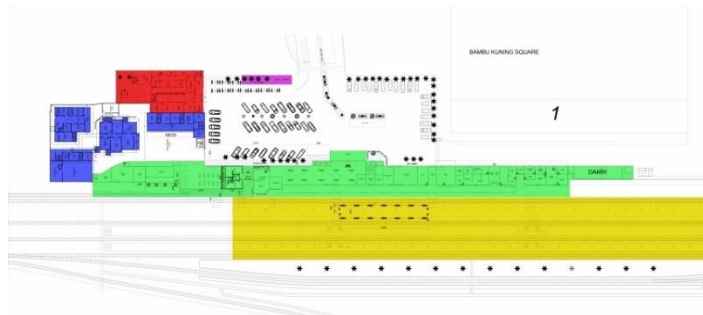
c. Struktur Bangunan



Gambar 2.23. Struktur Bangunan Stasiun Kereta Api
Tanjungkarang
Sumber: Dokumentasi Penulis

Terdapat dua jenis struktur yang diterapkan pada bangunan ini yaitu pada area penerimaan dan area peron. Pada area penerimaan menggunakan struktur beton bertulang, dan ini merupakan bangunan dua lantai berfungsi sebagai penerimaan dan kantor staf. Kemudian pada area peron menggunakan konstruksi baja berat karena membutuhkan bentangan atap lebar.

d. Masa Bangunan



Gambar 2.24. Masa Bangunan Stasiun Kereta Api Tanjungkarang

Sumber: PT.KAI dan Analisis Penulis

■ Klinik PT KAI

Terdapat 1 masa bangunan pada area Stasiun Kereta Api TanjungKarang. Bangunan ini berfungsi sebagai usaha kesehatan pada kawasan Stasiun Kereta Api TanjungKarang. Klinik ini melayani pegawai maupun penumpang yang sedang membutuhkan penanganan sementara atau ringan.

■ Mess

Bangunan ini berfungsi sebagai tempat tinggal sementara bagi pegawai kereta api dari luar kota yang berhenti di Stasiun Kereta Api TanjungKarang serta jam kerjanya sudah habis.

Bangunan ini memiliki 4 masa yang berbeda dan terletak di 1 area mess di Stasiun Kereta Api TanjungKarang.

■ Stasiun Kereta Api

Bangunan ini merupakan bangunan dengan fungsi utama dari area Stasiun Kereta Api TanjungKarang. Hal itu mengakibatkan bangunan ini memiliki ruang dengan fungsi yang dapat mengakomodasi kegiatan orang banyak. Masa bangunan ini memiliki bentuk

utama persegi panjang segaris dengan satu sisi rel kereta api.

Area Parkir Kereta

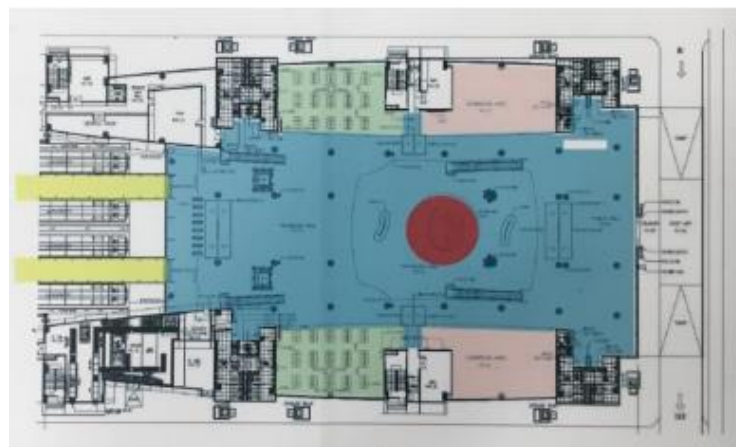
Bangunan ini merupakan bangunan dengan fungsi pendukung dari fungsi utama. Bangunan ini berfungsi sebagai tempat berhenti sementara bagi Kereta Api serta melindungi tempat parkir Kereta Api dari panas dan hujan.

Bentuk zoning, sirkulasi, dan masa bangunan yang ada pada eksisting Stasiun Kereta Api TanjungKarang, disebabkan oleh bangunan stasiun yang mengalami perkembangan dari masa ke masa melalui proses renovasi (tuntutan kebutuhan ruang dan zaman). Sehingga masa bangunan terkesan bertumpuk, namun untuk zoning dan sirkulasi tidak mengalami banyak perubahan yang signifikan akan tetapi terkesan membingungkan bagi penumpang yang baru datang.

2. Stasiun Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta

Merupakan Stasiun Kereta Api yang terintegrasi dengan moda transportasi udara yaitu Bandara Soekarno-Hatta.

a. Zoning



Gambar 2.25. Zoning lt.1 Stasiun Kereta Api Bandara Soetta
Sumber: Skripsi Dwi Agus S dalam Hidayat Fajar



Gambar 2.26.. Zoning It.2 Stasiun Kereta Api Bandara Soetta
Sumber: Skripsi Dwi Agus S dalam Hidayat Fajar

Publik

Area yang dapat diakses oleh pengurus dan pengunjung (penumpang berangkat, penumpang datang) baik yang memiliki tiket maupun tidak, meliputi :

- Hall / Lobby
- Tenant / Retail
- Ruang Informasi
- Ruang Tunggu
- Vending Machine (Mesin pembelian tiket kereta)
- ATM Center
- Smoking Area

Semi Publik

Area peron, area untuk menaiki kereta yang dapat diakses oleh pengurus dan pengunjung (penumpang berangkat dan penumpang datang) serta wajib memiliki tiket bagi penumpang untuk memiliki tiket agar dapat mengakses area ini.

Privat

Area yang hanya dapat diakses oleh pengurus stasiun, meliputi :

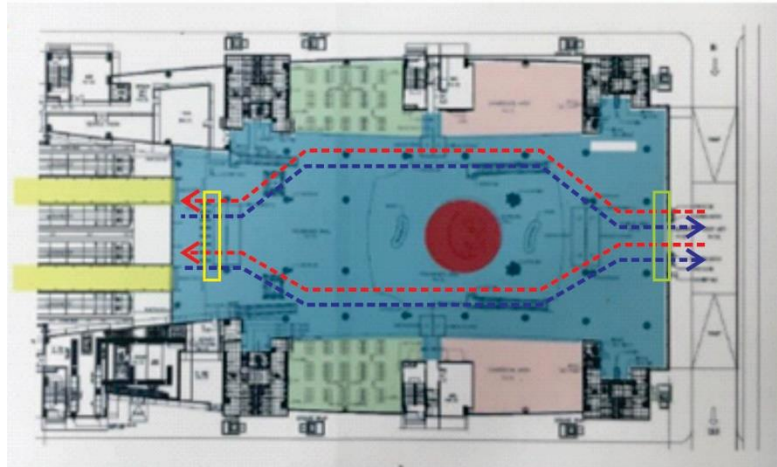
- Office
- Ruang Manager
- Ruang Asisten Manager
- Ruang Staff
- Ruang Rapat
- Pantry
- Ruang Security

Ruang dengan Fungsi Service

Ruang yang mendukung fungsi utama stasiun serta sebagai fasilitas bagi pengguna, meliputi :

- Lavatory
- Toilet difabel
- Musholla
- Money Changer
- Medical Service
- Tangga Emergency
- Ruang Panel
- Ruang Genset
- Ruang MHPV & AHU
- Ruang CCTV
- Gudang
- Lift Umum dan Lift Barang

b. Sirkulasi



Gambar 2.27. Sirkulasi Penumpang Stasiun Kereta Api Bandara Soetta

Sumber: Skripsi Dwi Agus S dalam Hidayat Fajar

— — Penumpang Datang

Sirkulasi penumpang datang melalui 1 arah, yaitu area peron dan keluar ke area pintu utama stasiun.

□ Batas Area Peron



Gambar 2.28. Batas Area Peron

Sumber: <https://www.railink.co.id/train/id>

— — Penumpang Berangkat

Sirkulasi penumpang berangkat melalui 1 arah, yaitu area pintu utama stasiun dan masuk ke kereta melalui batas area peron.

□ Area Pintu Utama Bangunan Stasiun

c. Struktur Bangunan

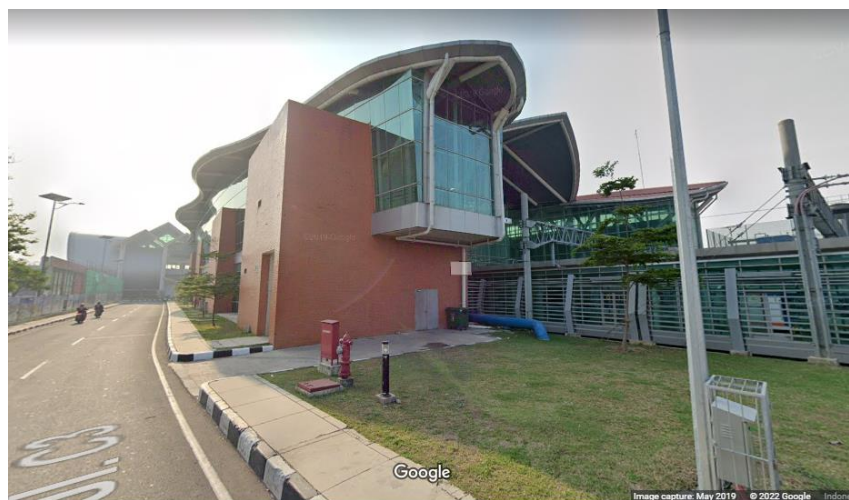


Gambar 2.29. Struktur Bangunan Stasiun Kereta Api Bandara Soekarno Hatta

Sumber: <https://megapolitan.kompas.com/>

System struktur pada bangunan Stasiun Kereta Api Bandara Soekarno Hatta didominasi dengan struktur baja berat berfungsi untuk mendapatkan bentangan lebar dan menyesuaikan dari bentuk masa bangunan.

d. Masa Bangunan



Gambar 2.30. Bangunan Stasiun Kereta Api Bandara Soekarno Hatta

Sumber: <https://www.google.co.id/maps/>

Hanya terdapat 1 masa bangunan utama, yang mana masa bangunan ini sirkulasinya terintegrasi oleh Bandara dan Kalayang.

Berdasarkan hasil analisis terdapat perbedaan signifikan diantara diantara keduanya, antara lain :

1. Zoning

Zoning Stasiun Kereta Bandara Soetta membuat fasilitas bangunan stasiun lebih mudah digunakan oleh pengunjung yang memiliki tiket maupun tidak dikarenakan pembangunannya memenuhi kebutuhan dan standar fasilitas stasiun kereta api. Berbeda halnya dengan Stasiun Tanjung Karang zoning yang kurang terencana akibat penambahan bangunan guna memenuhi kebutuhan pengguna.

2. Sirkulasi

Sirkulasi Stasiun Kereta Bandara Soetta lebih mudah dimengerti dibanding Stasiun Kereta Api Tanjung Karang, dikarenakan sirkulasi Stasiun Kereta Bandara Soetta memiliki alur yang lebih sederhana.

3. Struktur Bangunan

Struktur bangunan pada Stasiun Bandara Soetta lebih efektif dikarenakan struktur utama menggunakan baja berat, memungkinkan untuk bangunan dengan bentang panjang dan tahan terhadap getaran yang akan dihasilkan dari aktifitas kereta api. Sementara struktur stasiun tanjung karang pada bangunan lamanya masih menggunakan struktur beton yang lebih beresiko akan akibat aktifitas kereta api

4. Masa Bangunan






Masa bangunan Stasiun Kereta Bandara Soetta lebih tertata dan terencana daripada masa bangunan pada Stasiun Kereta Api Tanjung Karang yang mengalami penambahan dalam









beberapa waktu guna memenuhi kebutuhan pengguna kereta api.



2.5.2. Pendekatan Neo-Vernakular



Aspek penilaian meliputi bentuk bangunan, fasad serta ornamentasi dan berikutnya berupa kesimpulan dari analisis penerapan Neo-Vernakular pada bangunan publik. Berikut analisa studi banding terkait prinsip neo-vernakular dan perubahan paradigma yang terjadi :

Tabel 2.4 Analisis Studi Banding Pada Pendekataan

No	Ciri-ciri Neo-vernakular	Nama Bangunan				
		Museum Lampung, Bandar Lampung	Sesat Agung, Tulang Bawang Barat	Balai Dewan Kesenian Lampung, PKOR Bandar Lampung	Sesat Agung, PKOR Bandar Lampung	Stasiun Kereta Api Tanjung Karang, Bandar Lampung
1	Unsur Lokal	 Mengadopsi elemen arsitektur nuwo sesat lampung	 Mengadopsi elemen arsitektur lampung	 Mengadopsi elemen arsitektur lampung	 Mengadopsi elemen arsitektur nuwo sesat lampung	 Mengadopsi unsur-unsur lokalitas lampung seperti pengadaptasian unsur kain lampung pada ornamen fasad dan atap siger
2	Kenangan Historik	Bangunan ini dibangun sebagai museum, yang merupakan tempat yang menyimpan benda-benda bersejarah serta sejarah dari provinsi Lampung itu sendiri	Bangunan ini dibangun dengan fungsi sebagai sesat agung, yaitu bangunan yang digunakan untuk sejak dahulu digunakan masyarakat lampung sebagai bangunan untuk peruntukan kegiatan adat	-	Bangunan ini dibangun dengan fungsi sebagai sesat agung, yaitu bangunan yang digunakan untuk sejak dahulu digunakan masyarakat lampung sebagai bangunan untuk peruntukan kegiatan adat	-
3	Berkonteks Urban	Bangunan terletak di tengah daerah kota Bandar Lampung yang padat	-	Bangunan terletak di tengah daerah kota Bandar Lampung yang padat	Bangunan terletak di tengah daerah kota Bandar Lampung yang padat	Bangunan terletak di tengah daerah kota Bandar Lampung yang padat

No	Ciri-ciri Neo-vernakular	Nama Bangunan				
		Museum Lampung, Bandar Lampung	Sesat Agung, Tulang Bawang Barat	Balai Dewan Kesenian Lampung, PKOR Bandar Lampung	Sesat Agung, PKOR Bandar Lampung	Stasiun Kereta Api Tanjung Karang, Bandar Lampung
4	Ornamentasi	 <p>Fasad Ornamen yang ditampilkan berupa pucuk rebung dan motif kait pada haluan perahu semacam motif yang biasa ditemukan pada kain adat Lampung. Ornamen ini diukir pada lembaran ACP berwarna oranye.</p>  <p>Terdapat motif <i>bikai</i> di listplang</p>	 <p>Terdapat aksara Lampung yang bertuliskan 11 nama desa tua di Tubaba dan prinsip hidup masyarakat Lampung Aksara-aksara dibuat dengan membolongi multiplak</p>	 <p>Terdapat <i>paguk</i> di tiap ujung pertemuan kolom, balok, dan plat lantai</p>  <p>Motif ukiran kapal pada reling</p>	 <p>Terdapat <i>paguk</i> di tiap ujung pertemuan kolom, balok, dan plat lantai</p>  <p>Motif ukiran kapal pada reling</p>	 <p>Ornamen pada fasad depan menyerupai motif Tapis Agheng</p> <p>Menggunakan warna utama kuning dan merah seperti warna utama yang ada pada motif tapis lereng-lereng</p>

No	Ciri-ciri Neo-vernakular	Nama Bangunan				
		Museum Lampung, Bandar Lampung	Sesat Agung, Tulang Bawang Barat	Balai Dewan Kesenian Lampung, PKOR Bandar Lampung	Sesat Agung, PKOR Bandar Lampung	Stasiun Kereta Api Tanjung Karang, Bandar Lampung
				 <p>Terdapat <i>bikai</i> motif tapis lereng</p>  <p>Motif ukiran kapal terukir pada dinding eksterior</p>		
5	Representasional	Identik dengan (Nuwo Sesat)	Identik dengan bentuk panggung pada bangunan tradisional Lampung	Identik dengan bentuk panggung pada bangunan tradisional Lampung	Identik dengan (Nuwo Sesat)	-

No	Ciri-ciri Neo-vernakular	Nama Bangunan				
		Museum Lampung, Bandar Lampung	Sesat Agung, Tulang Bawang Barat	Balai Dewan Kesenian Lampung, PKOR Bandar Lampung	Sesat Agung, PKOR Bandar Lampung	Stasiun Kereta Api Tanjung Karang, Bandar Lampung
6	Metaforik	-	 Atapnya merupakan metafora dari Siger Pepadun	-	-	 Ornamen pada fasad depan metafora dari motif Tapis Agheng
7	Mencerminkan Aspirasi Umum	-	-	-	-	-
8	Dihasilkan dari Partisipasi	-	-	-	-	-
9	Plural	Berupa bangunan jamak	Terdiri dari gabungan 4 rumah besar yang diartikan sebagai perlambang 4 marga Tubaba. Sesat Agung menjadi simbol kerukunan dan persatuan di antara masing-masing suku yang ada di Lampung	Berupa bangunan jamak	-	Berupa bangunan jamak
10	Ekletik	Menggunakan material- material baru, kaca, baja, ACP, dll.	Menggunakan material-material baru, beton, dll.	Menggunakan material-material baru, kaca, baja, dll.	Menggunakan material-material baru, kaca, baja, dll.	Menggunakan material-material baru, kaca, baja, dll
Total Poin		7	7	6	6	6

Sumber : Analisis Penulis 2021

Berdasarkan hasil studi banding dapat disimpulkan, bahwa kelima objek studi banding pada pendekatan termasuk bangunan dengan arsitektur neo-vernakular. Hal ini dikarenakan semua objek rata-rata bernilai 6-7 poin (skala 10 poin). Sedangkan hanya membutuhkan 6-7 point (skala 10 poin) untuk dapat dikatakan memenuhi kriteria arsitektur neo-vernakular.

Sedangkan hasil analisis “kecenderungan terjadinya perubahan perubahan dengan paradigma” pada penerapan neo-vernakular di objek dapat dijabarkan sebagai berikut :

Tabel 2.5. Penerapan Neo-Vernakular dan Kecenderungan Terjadinya Perubahan Perubahan Dengan Paradigma

Objek	Keterangan	Pendekatan Kecenderungan Terjadinya Perubahan dengan Paradigma			
		Bentuk dan Makna Tetap	Bentuk Tetap Makna Baru	Bentuk Baru Makna Tetap	Bentuk dan Makna Baru
Museum Lampung (Bandar Lampung)	Masa bangunan bersifat representatif		√		
Sesat Agung (Tulang Bawang Barat)	Berwujud metaforik			√	
Balai Dewan Kesenian Lampung (PKOR Bandar Lampung)	Masa bangunan bersifat representatif		√		
Sesat Agung (PKOR Bandar Lampung)	Masa bangunan bersifat representatif	√			
Stasiun Kereta Api Tanjung Karang (Bandar Lampung)	Kebudayaan dan makna pada bangunan sudah ditinggalkan, kehadiran arsitektur Lampung sebatas ornamen saja				√

Sumber : Analisis Penulis 2021

2.6. Hasil Konsep

Konsep yang ingin dicapai secara garis besar adalah Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni yang didukung pendekatan arsitektur neo-vernakular. Melalui bangunan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni ini penulis ingin menciptakan konsep Stasiun Kereta Api yang menandai ciri khas wilayahnya sekaligus dapat mengakomodasi arah perkembangan arsitektur di masa yang akan datang tepatnya tahun 2030.

2.6.1. Penerapan Konsep Neo-vernakular

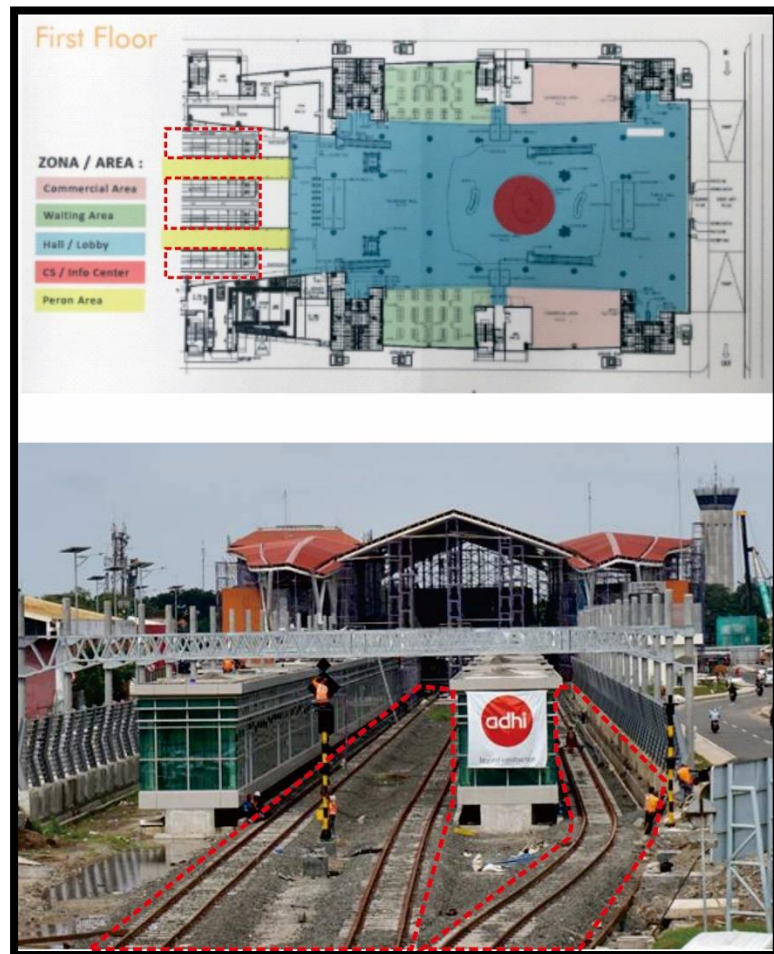
Berdasarkan hasil analisis dapat ditentukan bahwa perubahan paradigma ‘bentuk baru makna tetap’ dapat diterapkan pada konsep Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni. Hal ini dilakukan karena :

1. Area Pelabuhan Bakauheni sebagai area dengan yang sebagian besar penggunanya merupakan masyarakat transisi dari luar pulau sumatera sehingga penerapan perubahan paradigma ‘bentuk baru makna tetap’ diterapkan untuk menghindari *culture shock*.
2. Desain tetap tidak meninggalkan nilai-nilai dari budaya Lampung, hal ini dilakukan untuk menunjukkan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni sebagai penanda bahwa telah berada wilayah Lampung.
3. Selain itu dapat memungkinkan penulis untuk mengeksplorasi bentuk yang dapat dipadukan dengan zona dan sirkulasi sesuai dengan kebutuhan stasiun.
4. Penerapan perubahan paradigma ini dapat menggunakan metode perwujudan metaforik dari siger pada bagian atap seperti sesat agung tulang bawang barat.

2.6.2. Zona dan Sirkulasi

Dapat disimpulkan bahwa sistem zonasi, alur sirkulasi dan model masa bangunan Stasiun Kereta Bandara Soetta dapat dijadikan contoh untuk dipadukan dengan ide konsep Stasiun Kereta Pelabuhan Bakauheni sebagai stasiun kereta api antarmoda yang terintegrasi dengan Pelabuhan. Hal tersebut dilakukan dikarenakan:

1. Stasiun Kereta Bandara Soetta juga merupakan stasiun kereta api antarmoda.
2. Model sirkulasi dan zoning Stasiun Kereta Bandara Soetta yang dipengaruhi oleh sistem tiket otomatis mandiri dapat diterapkan pada ide konsep Stasiun Kereta Pelabuhan Bakauheni 2030 mendatang.
3. Secara geografis Stasiun Kereta Pelabuhan Bakauheni berada di ujung pulau Sumatera, sehingga kemungkinan stasiun ini juga merupakan batas akhir rel kereta bagian selatan pulau sumatera seperti Stasiun Kereta Bandara Soetta yang juga berada di batas akhir rel kereta.



Gambar 2.31. Contoh Penerapan Konsep Zoning dan Sirkulasi
Sumber: <https://ekonomi.bisnis.com/> dan Analisis Penulis

Sehingga penggunaan zoning dan sirkulasi yang sama pada Stasiun Kereta Bandara Soetta juga dapat diterapkan pada Stasiun Kereta Pelabuhan Bakauheni.

BAB 3

METODE PERANCANGAN

3.1. Ide Perancangan

Ide perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakaheni ialah berlandaskan pada Rencana Induk Perkeretaapian Nasional dalam mewujudkan Trans Sumatera *Railways* yang menghubungkan jalur kereta api eksisting yang sudah ada di pulau Sumatera yaitu dari Nanggroe Aceh Darussalam hingga Pelabuhan Bakauheni Lampung dan akan terbangun pada tahun 2030 mendatang. Dengan adanya rencana tersebut maka dirasa perlu adanya bangunan stasiun kereta api Pelabuhan Bakauheni sebagai sarana Kereta Api yang terintegrasi dengan moda transportasi laut dan dapat menjadi penanda kebradaan stasiun tersebut berada.

3.2. Pendekatan Perancangan

Perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni dengan pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular dapat memunculkan identitas Lampung sebagai penanda kedatangan dan keberangkatan di wilayah tempat Stasiun Kereta Api berada. Arsitektur Neo-vernakular merupakan gaya arsitektur yang berprinsip pada arsitektur lokal setempat dan dipadukan dengan arsitektur modern.

Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakaheni menerapkan teori yang digagas oleh Budi A Sukada karena lebih relevan untuk diterapkan pada bangunan di Indonesia. Berikut enam dari sepuluh ciri-ciri arsitektur neo-vernakular yang akan diterapkan pada Perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni:

- a. Mengandung unsur komunikatif yang bersikap lokal atau populer
- b. Membangkitkan kembali kenangan historik

- c. Menerapkan kembali teknik ornamentasi
- d. Bersifat representasional (mewakili seluruhnya)
- e. Berwujud metaforik (dapat berarti bentuk lain/kiasan atau ungkapan bentuk, diwujudkan dalam bangunan dengan harapan akan menimbulkan tanggapan dari orang yang menikmati atau memakai karyanya.)
- f. Bersifat plural
- g. Bersifat ekletik

Aspek diatas bisa dijadikan acuan untuk menerapkan desain Arsitektur Neo-Vernakular, dan dalam perubahan paradigma “bentuk baru makna tetap” dapat diterapkan pada konsep Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni. Hal ini dilakukan karena :

1. Area Pelabuhan Bakauheni sebagai area dengan yang sebagian besar penggunaannya merupakan masyarakat transisi dari luar pulau sumatera sehingga penerapan perubahan paradigma ‘bentuk baru makna tetap’ diterapkan untuk menghindari *culture shock*.
2. Desain tetap tidak meninggalkan nilai-nilai dari budaya Lampung, hal ini dilakukan untuk menunjukkan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni sebagai penanda bahwa telah berada wilayah Lampung.
3. Selain itu dapat memungkinkan penulis untuk mengeksplorasi bentuk yang dapat dipadukan dengan zona dan sirkulasi sesuai dengan kebutuhan stasiun.
4. Penerapan perubahan paradigma ini dapat menggunakan metode perwujudan metaforik seperti siger pada bagian atap seperti sesat agung tulang bawang barat.

3.3. Titik Berat Perancangan

Titik berat Perancangan adalah mampu mengakomodir kebutuhan ruang yang menerapkan Arsitektur Neo-Vernakular guna memberikan kenyamanan dan keamanan dalam bertansportasi.

3.4. Sumber Data

Terdapat dua sumber data penelitian meliputi, yaitu sebagai berikut:

- a. Data Primer adalah sumber data yang langsung didapat oleh pengumpul data tanpa melalui perantara siapapun. Data ini diperoleh melalui observasi lapangan, dokumentasi yang dilakukan oleh penulis.
- b. Data Sekunder adalah sumber data yang tidak diperoleh secara langsung oleh peneliti, data ini didapat melalui pihak lain atau melalui dokumen. Data sekunder bersumber dari buku, jurnal, artikel, majalah, dan dokumen lain yang berhubungan dengan penelitian, guna mendukung data primer.

3.5. Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, data diperoleh dari berbagai sumber, dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang bermacam – macam dan dilakukan secara terus menerus sampai data yang terkumpul dapat mencukupi. Sesuai dengan karakteristik data yang diperlukan dalam penelitian ini, maka teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah :

1. Observasi

Dalam proses observasi diperoleh hasil berupa informasi mengenai ruang (tempat), pelaku, kegiatan, objek, perbuatan, kejadian atau peristiwa, waktu, dan perasaan atau penggambaran suasana. Dalam penelitian ini menggunakan proses observasi tidak berstruktur, yaitu observasi yang digunakan tanpa menggunakan guide observasi. Pada observasi ini peneliti atau pengamat harus mampu mengembangkan daya pengamatnya dalam mengamati suatu objek. Pada penelitian ini observasi dilakukan terhadap bangunan Stasiun yang sudah aktif beroperasi dan bangunan publik yang menerapkan arsitektur neo-vernakular.

Observasi meliputi pengamatan terhadap ciri-ciri Neo-Vernakular yang diaplikasikan.

2. Dokumentasi

Dokumentasi dibuat berdasarkan hasil pengamatan dilapangan. Hasil dokumenasi dapat berupa gambar di lapangan maupun data yang didapat dari suatu pihak tertentu. Pada proses dokumentasi dilakukan pengambilan foto objek-objek pada tempat yang diamati. Foto tersebut berupa fasad dan ornamen neo vernakular pada bangunan.

3. Studi Literatur

Dengan mencari data-data di dalam buku maupun jurnal penelitian dan artikel dalam majalah. Buku, artikel, dan jurnal dapat berupa fisik maupun non fisik.

4. Studi Banding

Studi ini dilakukan agar dalam pengembangan penelitian ini, baik objek maupun pendekatannya memiliki landasan empiris yang kuat. Studi dilakukan dengan menampilkan perbandingan bangunan yang ada dengan studi literatur sehingga penerapan arsitektur neo-vernakular dari desain bangunan tersebut dapat menjadi acuan dalam penerapan arsitektur neo-vernakular dalam bangunan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni. Studi banding dibagi menjadi 2 , yaitu :

a. Studi banding objek

Studi banding pada objek/bangunan sejenis yaitu stasiun kereta api

b. Studi banding pendekatan

Studi banding pada bangunan yang menggunakan pendekatan sejenis yaitu neo-vernakular. Namun pada studi banding pada pendekatan ini tidak harus pada bangunan stasiun kereta api.

3.6. Teknik Pengolahan Data

3.6.1. Analisis Data

Analisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman (1992: 16-19)¹ mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas. Adapun langkah-langkah yang ditempuh oleh peneliti menggunakan analisis studi kasus dan penyusunan program adalah sebagai berikut :

- a. Analisis Kontekstual, meliputi lokasi (makro, mezo, dan mikro), tautan lingkungan, tata wilayah, sirkulasi dan aksesibilitas, visual iklim dan utilitas.
- b. Analisis fungsional, meliputi Analisis fungsi, Analisis pengguna, Analisis kegiatan, dan Analisis pola kegiatan.
- c. Analisis spasial, meliputi Analisis kebutuhan ruang, besaran ruang, dan hubungan ruang.

3.6.2. Konsep Perancangan

Tahap selanjutnya yaitu merumuskan gagasan berupa penyelesaian isu permasalahan yang dikomparasikan dengan hasil Analisis serta pendekatan perancangan. Perumusan gagasan ini tentu saja dalam bidang desain dan dalam ruang lingkup arsitektural dengan memperhatikan konsep-konsep pendukung lainnya, berikut ini adalah konsep-konsep yang akan dirumuskan pada perancangan bangunan pendidikan dan terapi untuk anak autis :

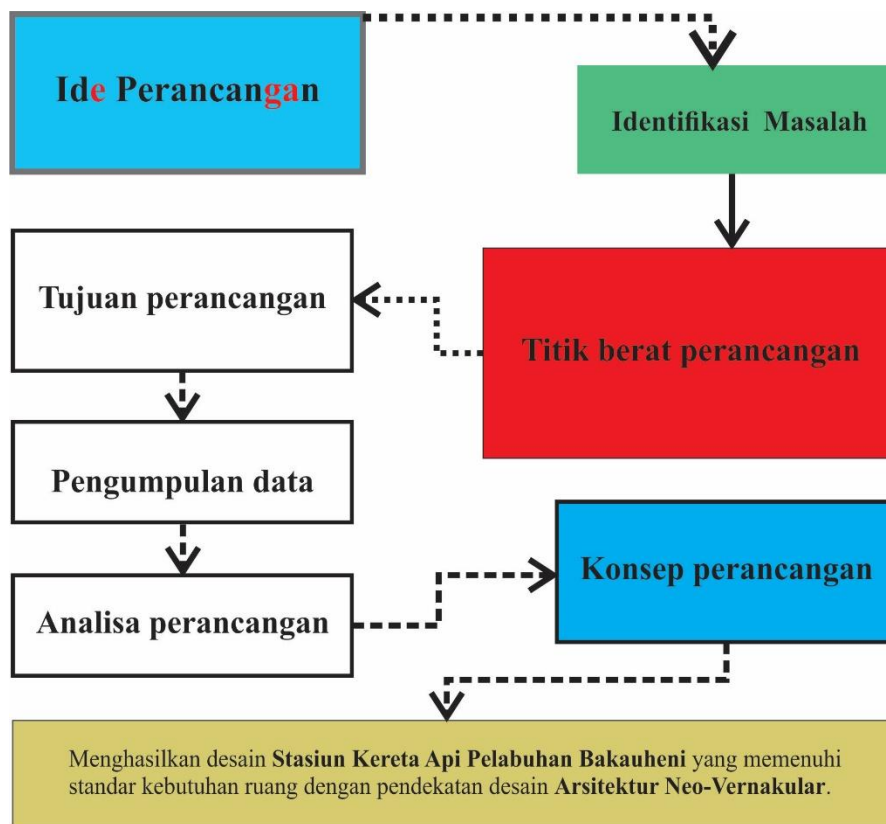
- a. Konsep dasar, berupa penerapan pada pendekatan Arsitektur Neo-vernacular.
- b. Konsep Perancangan Arsitektur, berupa tampilan bangunan, bentuk bangunan, ruang dalam, fasad. dll.
- c. Konsep Perancangan Struktur, sebagai elemen-elemen penting yang membentuk bangunan mulai dari pondasi,

¹ Miles, B. Mathew dan Michael Huberman. 1992. Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-metode Baru. Jakarta: UIP.

kolom, balok, dan struktur lainnya yang saling berkaitan dengan konsep arsitektural.

- d. Konsep Perancangan Utilitas, sebagai kelengkapan fasilitas pada bangunan seperti plumbing dan mekanikal elektrik.

3.7. Alur Perancangan



Gambar 3.1. Alur Perancangan

Sumber: Analisis Penulis 2022

BAB 4 ANALISA

4.1. Masterplan Bakauheni Harbour City

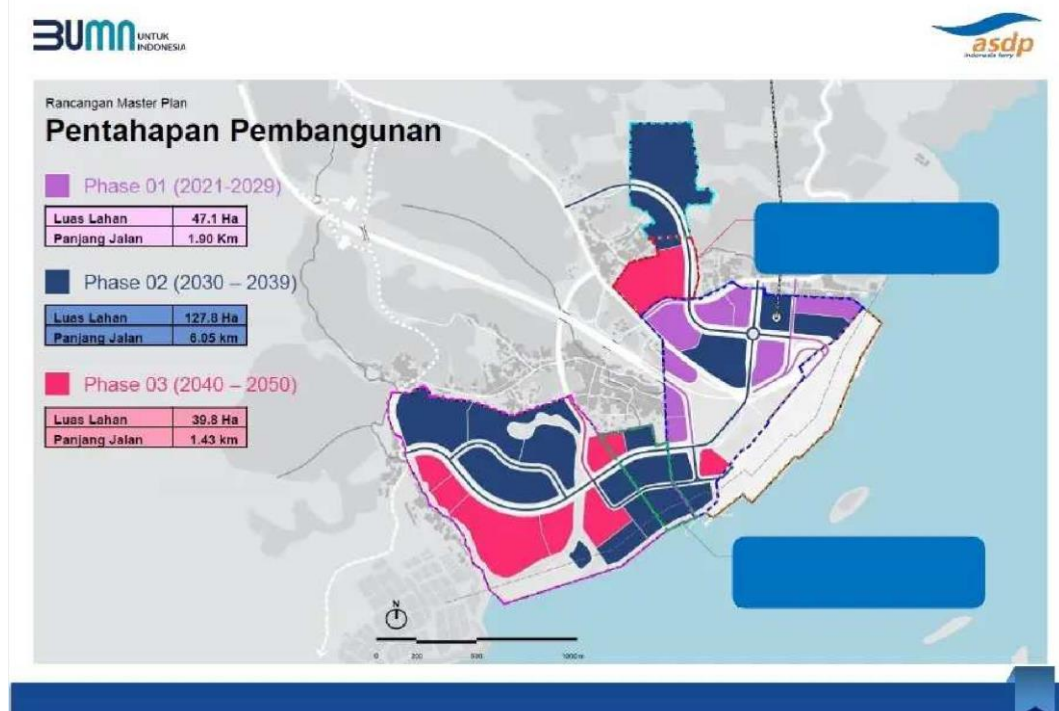


Gambar 4.1. Masterplan Bakauheni *Harbour City*
Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

Perancangan Stasiun Pelabuhan Bakauheni mengacu pada proyek pembangunan Bakauheni Harbour City, pada masterplan tersebut telah terdapat bakal lokasi dari pembangunan Bakauheni Intermoda Terminal sebagai pusat transit yang menghubungkan Bakauheni melalui darat maupun laut dengan tiga moda transportasi yaitu kapal laut, kereta api dan bus.



Gambar 4.2. Rencana Terminal Intermoda Bakauheni
Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)



Gambar 4.3. Tahap pembangunan Bakauheni *Harbour City*

Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

4.2. Analisis Mikro

Analisis mikro merupakan proses pemahaman potensi-potensi dan permasalahan yang ada pada site dalam bukunya Edward T . White yang berjudul *Site Analysis*, analisis tapak ialah salah satu cara untuk memperoleh nilai kontekstualitas pada desain. Upaya ini adalah salah satu representasi dari pemikiran arsitektur post-modernism dengan mengedepankan beberapa aspek dalam proses perancangan, Edward T . White membagi analisisnya dalam beberapa sub-bagian. Berikut adalah hasil analisis site mikro:

4.2.1. Data Umum Site

Berdasarkan masterplan Bakauheni Harbour city site berada dizona Bakauheni Intermoda terminal yang berbatasan langsung dengan, sebagai berikut:

1. Utara: Berbatasan dengan pemukiman warga
2. Timur: Lahan kosong
3. Selatan: Kantor PT.PP proyek dermaga VII Bakauheni
4. Barat: Lahan kosong



Gambar 4.4. Lokasi site
Sumber: Oleh Data Perancang

Site ini berada dikawasan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) dengan luas 47.744 m². Berdasarkan perda No. 10 tahun 2011 tentang RTRW area ini kategori zona I yaitu daerah pelabuhan dengan tingkat kerawanan tinggi.

4.2.2. Aturan

Mengacu pada No. 10 tahun 2011 tentang RTRW maka area terbangun seluas 47.744 m² dengan ketentuan. Luasan site adalah 47.744 m² sesuai dengan ketentuan Peraturan Daerah Provinsi Lampung tahun 2014 tentang Persyaratan Peruntukan dan Intensitas Bangunan Gedung menetapkan bahwa peraturan untuk bangunan pada lokasi site sebagai berikut:

1. Luas lahan : 47.744 m²
2. KDB 15% : 47.744 x 15% : 7.161 m²
3. KLB 0,3 : 0,3 x 47.744 : 14.323 m²
4. Jumlah lantai : 14.323 / 7.611 : 2 lantai
5. RTH 30% : 47.744 x 30% : 14.323 m²

4.2.3. Analisis SWOT

Analisis SWOT merupakan metode analisis yang menguraikan aspek kekuatan, kelemahan, peluang, hingga ancaman pada tapak maupun sekitar tapak. Berikut hasil dari Analisis SWOT dapat dilihat pada table dibawah:

Tabel: 4.1. Analisis SWOT

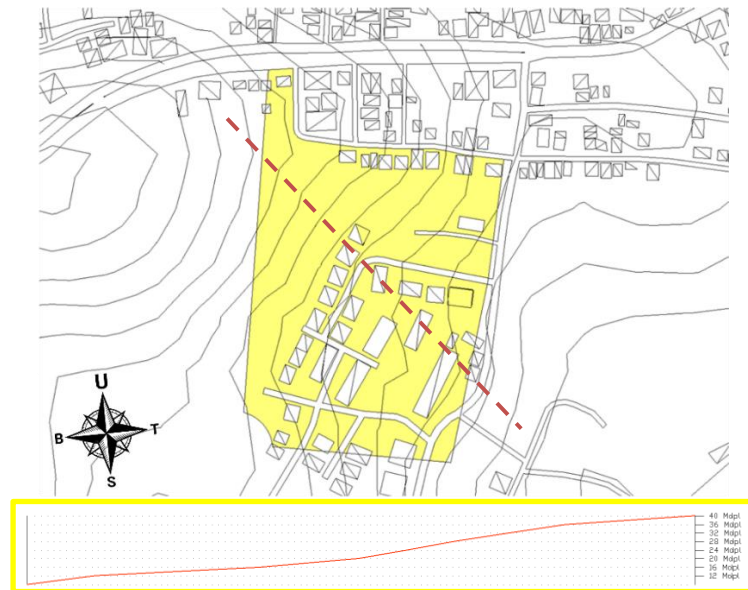
ANALISIS SWOT		
S	STRENGTHS (S)	WEAKNESS (W)
W	<ul style="list-style-type: none"> • Ukuran tapak lebih dari satu hektar 	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi tapak yang berkontur
O	<ul style="list-style-type: none"> • Termasuk 	<ul style="list-style-type: none"> • Akses yang sulit untuk menuju
T		

	<p>kedalam RTRW</p> <ul style="list-style-type: none"> Masuk kedalam Kawasan pelabuhan 	<p>tapak</p> <ul style="list-style-type: none"> Tapak yang dekat dengan garis pantai
<p>OPPORTUNITY (O)</p> <ul style="list-style-type: none"> Dekat dengan jalan lintas Sumatera Tapak yang masuk dalam rencana pengembangan Bakauheni Harbour City 	<p>STRATEGI S+O</p> <ul style="list-style-type: none"> Lahan yang luas dapat memudahkan penataan tapak dan bangunan yang memenuhi standar fasilitas pelayanan Stasiun 	<p>STRATEGI W+O</p> <ul style="list-style-type: none"> Perlunya upaya pengolahan kontur sehingga dapat memaksimalkan penataan lahan Dengan adanya rencana Bakauheni Harbour City dapat memudahkan akses menuju tapak
<p>THREAT (T)</p> <ul style="list-style-type: none"> Terdapat genangan air yang cukup banyak apabila terjadi hujan Bisa menjadi area yang terdampak apabila terjadinya angin laut dan tsunami 	<p>STRATEGI T+S</p> <ul style="list-style-type: none"> Rencanakan desain bangunan yang dapat menjadi sarana preventif dan mitigasi dari dampak angin laut dan tsunami 	<p>STRATEGI W+T</p> <ul style="list-style-type: none"> Gunakan perkerasan yang dapat memudahkan penyerapan air Rencanakan desain yang dapat mengurangi dampak dari terjadinya bencana alam

Sumber: Analisis Penulis

4.2.4. Topografi

Area site memiliki permukaan tanah yang berkontur dengan titik terendahnya 20 mdpl pada sisi timur pada site dan titik tertingginya 48 mdpl pada sisi barat pada site.



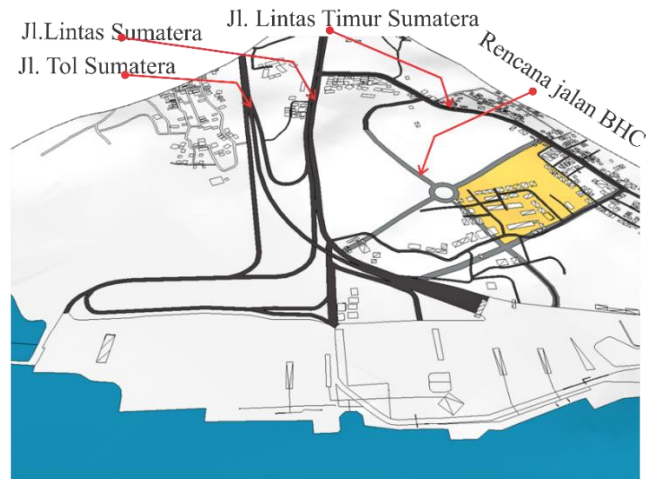
Gambar 4.5. Topografi Site
Sumber: Olah Data Penulis

Tanggapan dengan lahan berkontur tersebut berdampak pada perencanaan tapak sehingga diperlukan melakukan *cut and fill* agar mendapatkan permukaan yang rata dan bisa menyesuaikan dari desain bangunan stasiun.

4.2.5. Aksesibilitas dan Sirkulasi

Aksesibilitas menuju tapak dapat melalui jl. Raya Lintas Timur Sumatera yang melewati pemukiman penduduk dan juga dapat melewati jl. Lintas Sumatera yang kemudian masuk melalui jalan untuk menuju mess PT ASDP Indonesia Ferry (Persero). Sirkulasi pada site yaitu pada jl. Lintas Sumatera dan jl. Raya Lintas Timur Sumatera, kedua jalan tersebut merupakan jalan arteri yang dapat diakses oleh kendaraan roda 2 atau banyak. Untuk

akses pejalan kaki dalam masterplan Bakauheni Harbour City telah direncanakan adanya green spine yang merupakan pedestrian meyalayang penghubung antar zona pada Bakauheni Harbor City.



Gambar 4.6. Aksesibilitas Kendaraan
Sumber: Olah Data Penulis

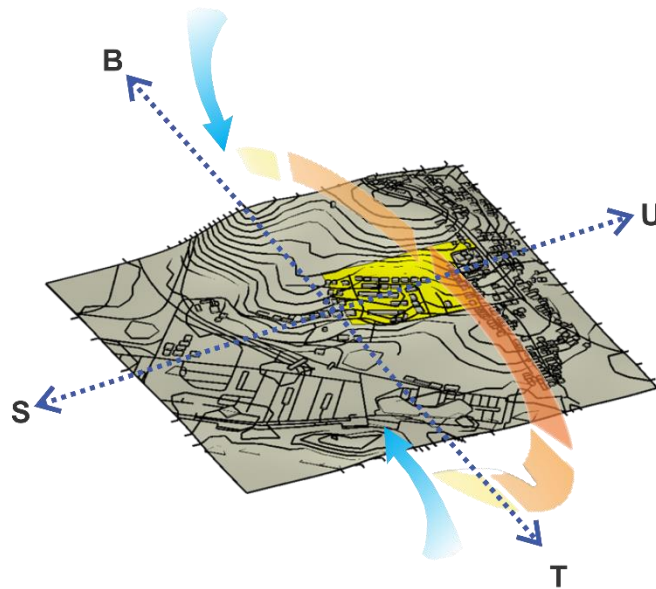


Gambar 4.7. Aksesibilitas Pejalan Kaki (BHC)
Sumber: PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

4.2.6. Iklim

Lokasi site perencanaan berada di Bakauheni masuk kedalam kawasan tropis dengan kelembapan 70-80% sepanjang tahun dan suhu rata-rata berkisar antara 28°C-29°C. Curah hujan berkisar 0,4 mm/tahun dengan curah hujan maksimum terjadi pada bulan oktober hingga April.

Kecepatan angin pada site berkisar rata-rata per tahun 9,4 km/jm kecepatan terendahnya 1 km/jm dan kecepatan tertinggina 24 km/jm dengan arah dominan dari Timur dan barat. Matahari bersinar sepanjang tahun dengan rentang waktu 12-12,5 jm/hari.

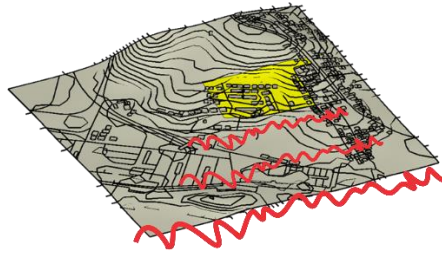


Gambar 4.8. Iklim
Sumber: Olah Data Penulis

Tangapan site memaksimalkan perancangan bangunan yang dapat menanggapi iklim tropis. Sinar matahari pada siang hari dapat dijadikan pencahayaan alami untuk ruang lobby, hall, peron panas sinar matahari yang cukup terik pada tapak dapat dikurangi dengan menggunakan vegetasi dan sun shading untuk menjaga kualitas suhu di dalam ruangan.

4.2.7. Kebisingan

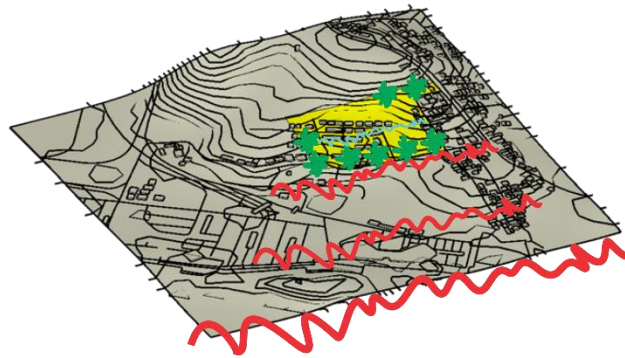
Pada kondisi tapak terdapat kebisingan yang diakibatkan oleh adanya aktifitas pada pelabuhan Bakauheni yaitu dari kendaraan dan kapal ferry yang lalu-lalang.



Gambar 4.9. Kebisingan

Sumber: Olah Data Penulis

Tanggapan site dapat mempertimbangkan jarak bangunan dan pemanfaatan pohon yang rimbun guna memecah suara kebisingan dari arah pelabuhan.



Gambar 4.10. Tanggapan Kebisingan

Sumber: Olah Data Penulis

4.2.8. Vegetasi

Vegetasi dalam site didominasi oleh pohon kelapa, pisang, tanaman jagung, sayuran dan tanaman pohon buah milik warga, seperti, manga, alpukat, rambutan, jambu dan ada juga beberapa pohon ketapang.



Gambar 4.11. Vegetasi
Sumber: Olah data penulis



Gambar 4.12. Dokumentasi
Sumber: Data penulis

Tanggapan melakukan tebang pilih menyesuaikan kebutuhan dan desain tapak, lalu menggunakan perkerasan paving blok dan gress blok untuk memaksimalkan resapan air tanah.

4.2.9. View

Lokasi tapak memiliki view yang baik dari arah barat, selatan dan timur karena tidak terdapatnya penghalang untuk melihat keluar ataupun kedalam site. Berbeda halnya pada sisi utara site terhalangi oleh pemukiman penduduk, tetapi bagian ini akan menjadi arah dari jalur rel kereta api.



Gambar 4.13. Analisis View
Sumber: Olah Data Penulis




Sehingga secara teknis orientasi bangunan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni diarahkan ke sisi utara site.

4.2.10. Utilitas

pada site hanya terdapat drainase terbuka dengan tipe 40cm yang mengakibatkan yang sudah usang dimakan usia, hal tersebut menyebabkan terjadinya genangan air disisi timur site yang merupakan area terendah yaitu 12 mdpl. Pada area site sudah terdapat tiang listrik.



Gambar 4.14. Analisis Utilitas
Sumber: Olah Data Penulis

Ket:  air/arah air
 Tiang listrik
 Saluran drainase

Tanggapan membuat saluran drainase yang lebih besar dari sebelumnya guna menghindari terjadinya genangan disatu titik. Untuk tiang listrik keberadaannya tidak terlalu mengganggu dalam site dikarenakan posisinya yang berada di pinggir site.

4.3. Analisis Fungsi dan Prilaku Kegiatan

a) Fungsi

Perancangan Stasiun Kereta Api Pelabuhan Bakauheni ini berfungsi sebagai bangunan transportasi yang berbasis yang menghubungkan Stasiun dengan Pelabuhan Bakauheni. Stasiun ini memiliki beberapa fungsi yang dapat mawadahi aktifitas transportasi di stasiun yang dibagi menjadi tiga klasifikasi, yaitu:

Table: 4.3. Klasifikasi Fungsi

Fungsi Primer	Fungsi Skunder	Fungsi Penunjang
Fungsi primer adalah fungsi utama pada bangunan dan menjadi pusat kegiatan di dalamnya. Fungsi utama dari bangunan stasiun ini yaitu menjadi wadah transportasi kereta api baik	Fungsi skunder adalah fungsi yang mendukung perancangan stasiun kereta api pelabuhan Bakauhen yaitu sebagai terminal antarmoda sarana trasnsit untuk kendaraan bus dan travel.	Fungsi penunjang adalah sebagai fungsi penunjang dari fungsi utama dan skunder yaitu yaitu tersedianya fasilitas komersil, fasilitas servis dan lainnya

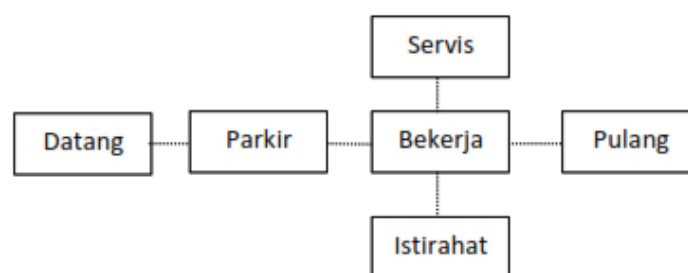
dating maupun keberangkatan		
-----------------------------	--	--

Sumber: Analisis Penulis

b) Pengelola

Pengelola merupakan pihak-pihak yang terlibat dalam pengelolaan stasiun kereta api untuk menjamin kelanjutan stasiun kereta api. Pengelola stasiun kereta api memerlukan ruang khusus yang digunakan untuk pengelola dan merupakan pihak yang bertanggung jawab atas segala sesuatu yang dilakukan penumpang maupun pengunjung stasiun kereta api. Adapun pengelola stasiun kereta api sebagai berikut:

1. Manajer/ kepala stasiun
2. Asisten manajer
3. Administrasi
4. Sekretaris
5. Hrd (*Human Resources Development*)
6. Keuangan
7. Staf penunjang



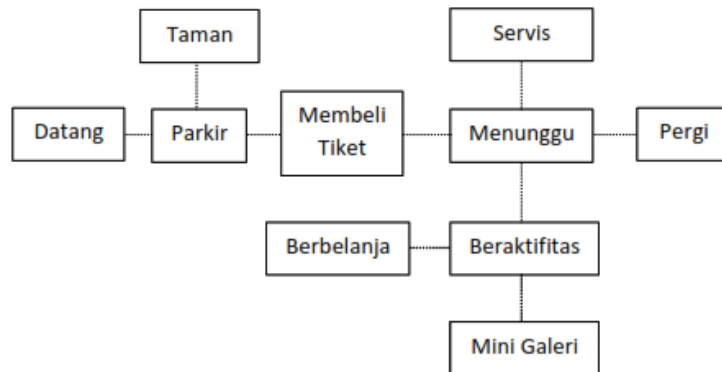
Gambar 4.15. Analisis Kegiatan Pengelola

Sumber: Laporan Skripsi Dwi Agus 2019

c) Penumpang

Penumpang merupakan pihak pengguna jasa layanan transportasi kereta api, bisa berupa kelompok atau perorangan dengan tujuan

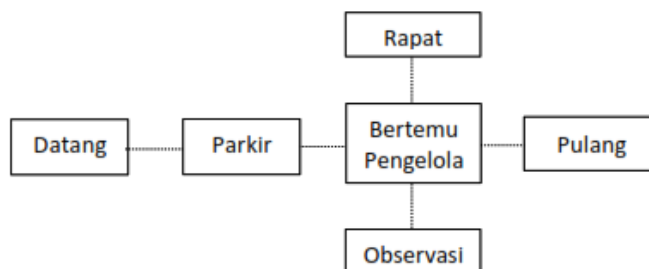
tertentu dari suatu stasiun ke stasiun lainnya. Untuk penumpang dibagi menjadi dua kategori yaitu penumpang umum dan penumpang berkebutuhan khusus sementara pola kegiatannya sama, bagi penumpang berkebutuhan khusus akan tersedia jalur/fasilitas khusus tersendiri guna mempermudah dan nyaman dalam penggunaannya.



Gambar 4.16. Analisis Kegiatan Penumpang
Sumber: Laporan Skripsi Dwi Agus 2019

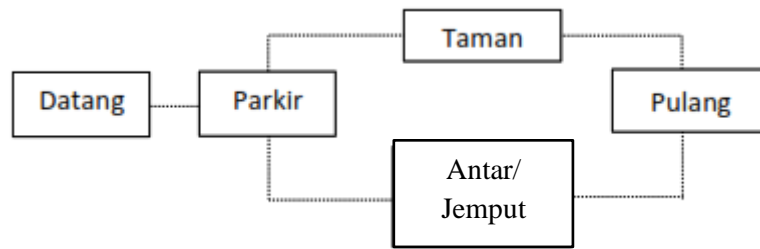
d) Pengunjung

Pengunjung merupakan seseorang atau kelompok yang sengaja datang ke stasiun kereta api untuk kepentingan tertentu, seperti mengantar penumpang, kunjungan kerja, menjemput penumpang kereta api.



Gambar 4.17. Analisis Kegiatan Pengunjung Berkepentingan Khusus

Sumber: Laporan Skripsi Dwi Agus 2019



Gambar 4.18. Analisis Kegiatan Pengunjung Antar Jemput
Sumber: Analisis Penulis

4.4. Analisis Kebutuhan Ruang

Identifikasi kebutuhan ruang dihitung bersamaan dengan besaran sirkulasi, jumlah ruang, jumlah pengguna, dena standar ruang bertujuan untuk mengetahui kebutuhan luasan raung stasiun kereta api. Berikut penjabaran kebutuhan ruang:

Tabel: 4.2 Luasan Ruang

Nama Ruang	Fungsi	Kapasitas	Luas	Sumber
Hall/Lobby	Ruang multifungsi	1000 orang	650 m ²	NAD
Informasi	Pusat informasi	10 orang	15 m ²	NAD
Ticketing	- Pembelian	- 100 orang	-65m ²	-NAD
	- Boarding	- 100 orang	-65m ²	-NAD
-lavatory pria	-servis	-16 orang	-35m ²	-NAD
-lavatory wanita	-servis	-20 orang	-42m ²	-NAD
Toilet difabel	servis	2 orang	8m ²	NAD
Mushola	Peribatan muslim	30 orang	30m ²	NAD
ATM center	transaksi	4 orang	4m ²	NAD
Smoking Area	khusus untuk perokok	10 orang	15m ²	NAD
Peron	Naik turunnya penumpang	1000 orang	650m ²	NAD
Play kids	Bermain anak	20 orang	30m ²	NAD
Ruang menyusui	Khusus busui	10 orang	15m ²	A
Money Changer	Penukaran uang	10 orang	15m ²	A

	asing			
Medical Service	Ruang kesehatan	10 orang	15 m ²	NAD
Ruang OB	Staff kebersihan	10 orang	15 m ²	A
Office	Ruang kerja pengelola	30 orang	116m ²	A
Ruang rapat	Rapat pengelola	10 orang	28m ²	A
Ruang arsip	Penyimpanan berkas	-	12m ²	NAD
Pantry	Masak	3 orang	10m ²	NAD
Gudang	Penyimpanan barang	-	12m ²	NAD
Ruang operator cctv	Pengawasan	2 orang	9m ²	NAD
Ruang keamanan	Staff keamanan	6 orang	9m ²	NAD
Ruang Panel	Ruang kontrol elektrik	-	10m ²	A
R. Pompa	kontrol pompa air	-	10m ²	A
R. Genset & Travo	Ruang mesin genset	-	40m ²	A

Sumber: Analisis Penulis

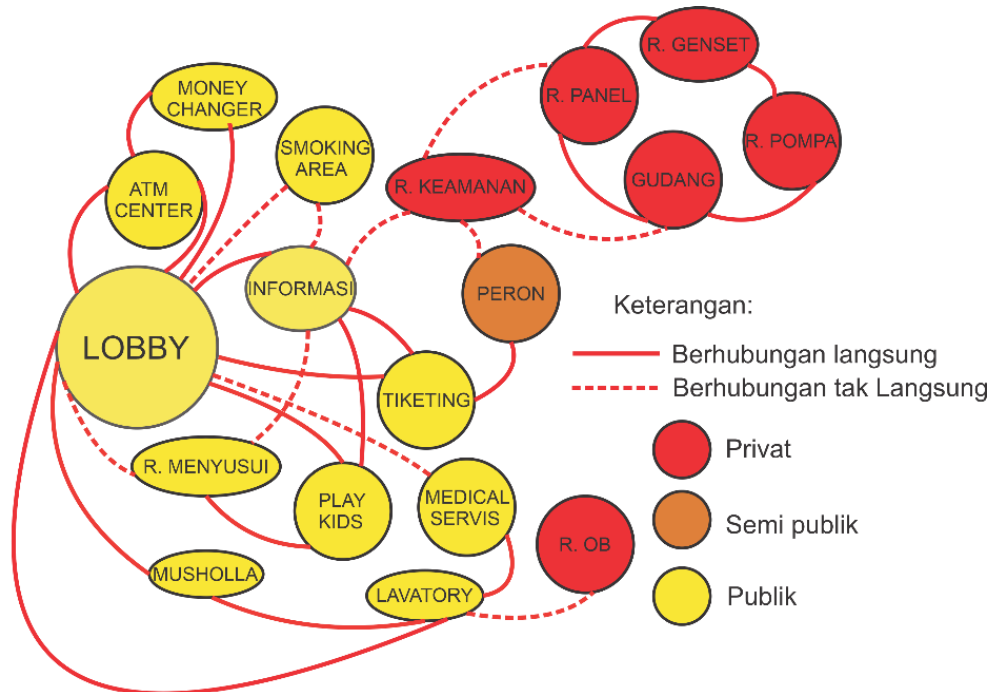
4.5. Analisis Hubungan Ruang

Hubungan ruang merupakan rumusan yang diperoleh dari keterkaitan hubungan ruang dan alur kegiatan pengguna. Metode yang digunakan dengan mengelompokkan zona berdasarkan fungsi kegiatan dan diagram bubble, sebagai hubungan ruang dalam kelompok kegiatan.

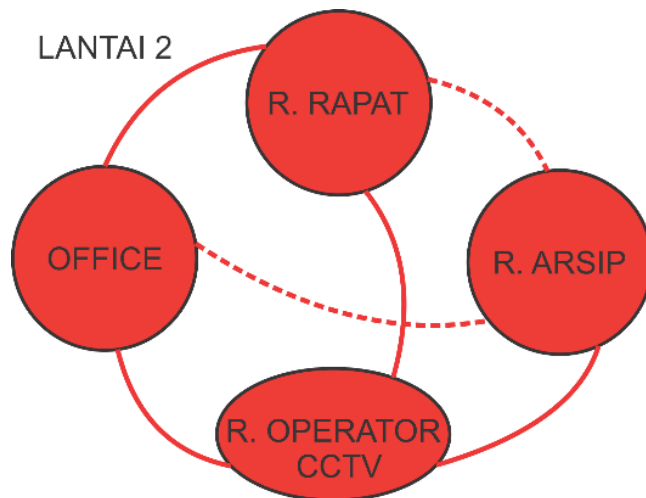
Bangunan ini direncanakan berjumlah dua lantai dan pada lantai pertama difungsikan untuk kegiatan penumpang ataupun pengunjung yang bersifat publik, lalu pada lantai dua bangunan ini diperuntukan sebagai area private yang berfungsi sebagai kantor pengelola.

1. Diagram bubble

Lantai 1

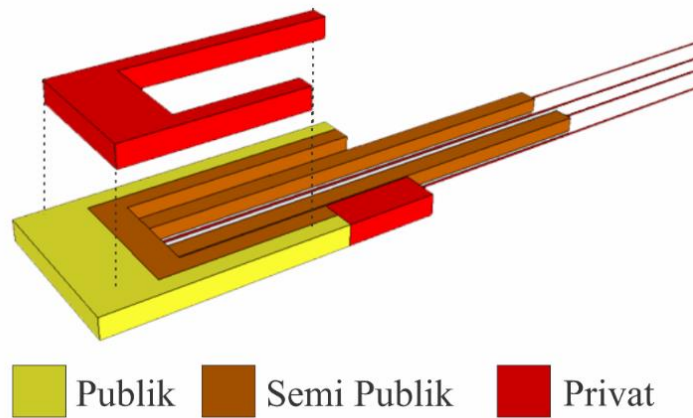


LANTAI 2



Gambar 4.19. Diagram Bubble
Sumber: Analisis Penulis

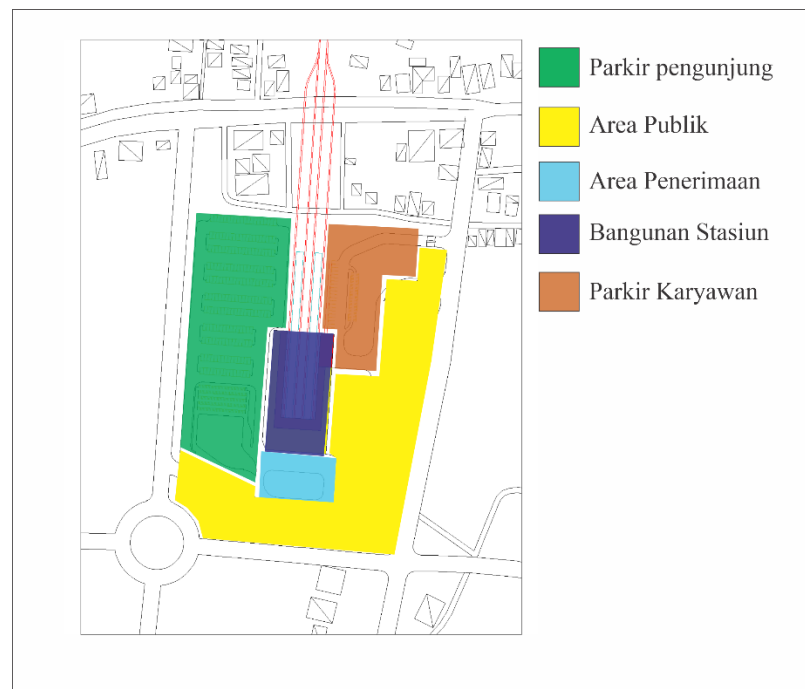
2. Zoning pada bangunan



Gambar 4.20. Zoning Bangunan
Sumber: Olah Data Penulis

3. Zoning pada site

Bangunan stasiun kereta api bakauheni merupakan fasilitas publik, sehingga dalam pengelompokan zona pada site lebih dominan ruang-ruang publik, Zoning ini bertujuan untuk mempermudah pencapaian dan kenyamanan pengguna.

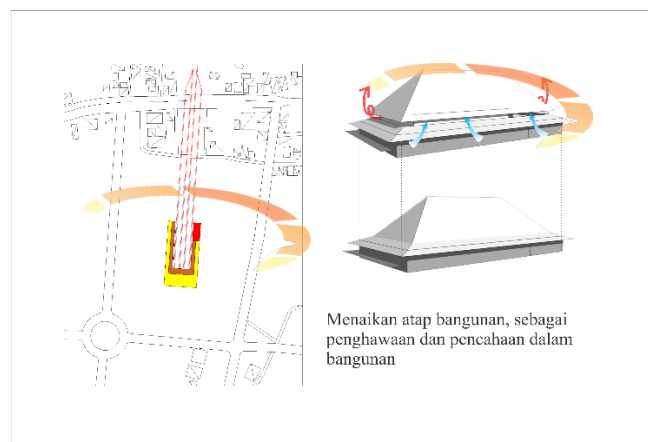


Gambar 4.21. Zoning Site
Sumber: Olah Data Penulis

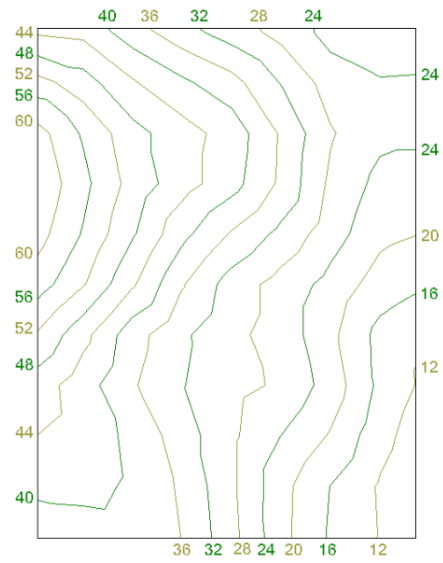
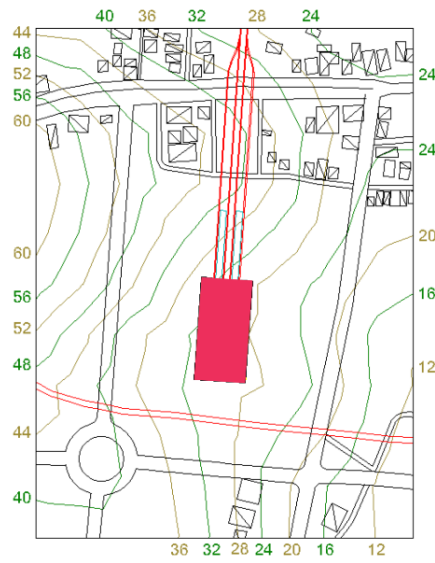
4.6. Tanggapan Analisis



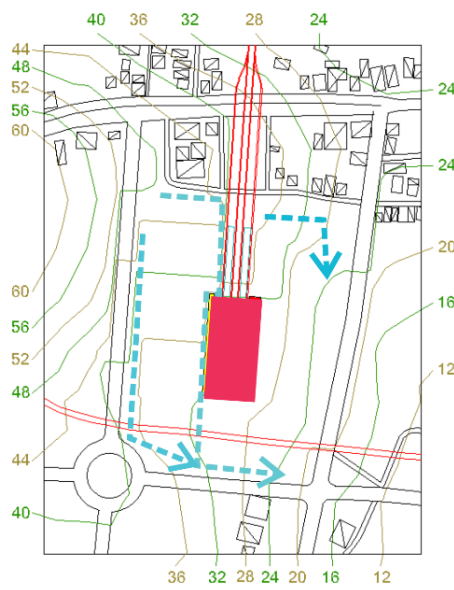
Gambar 4.22. Mereduksi Kebisingan Dengan Tebang Pilih dan Tanam Kembali
Sumber: Olah Data Penulis



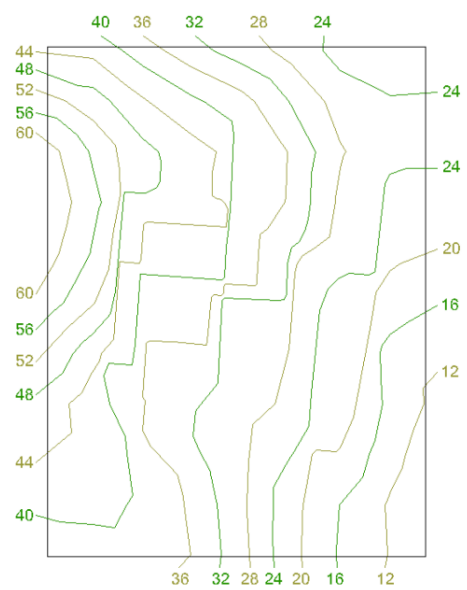
Gambar 4.23. Respon Bangunan Terhadap Iklim
Sumber: Olah Data Penulis



Kontur eksisting

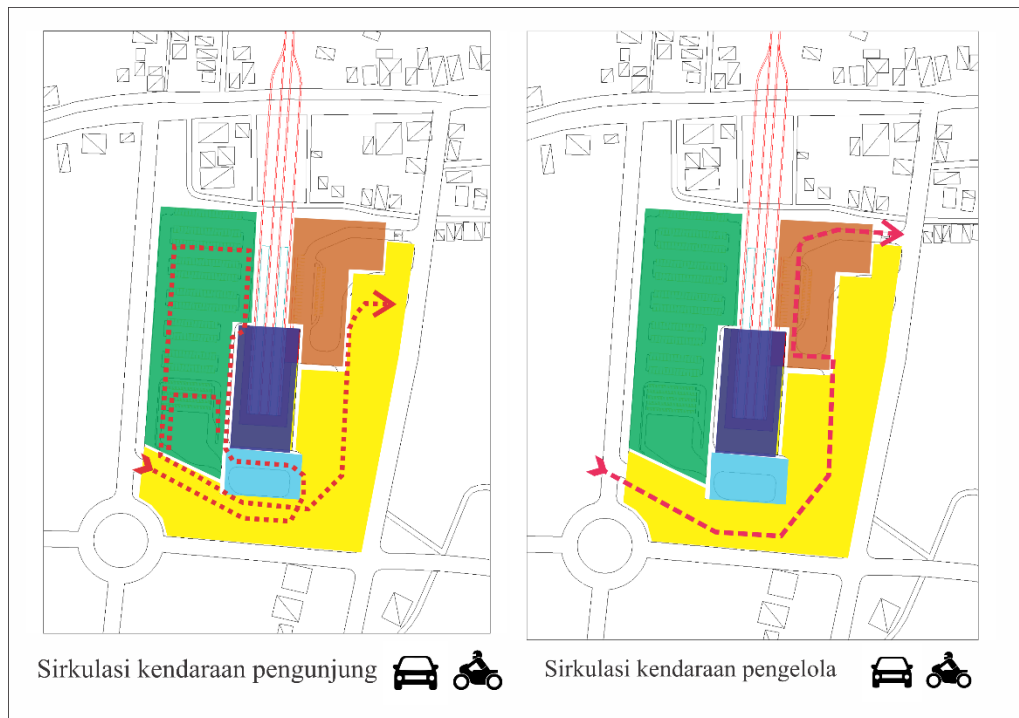


Aliran drainase



Olah Kontur

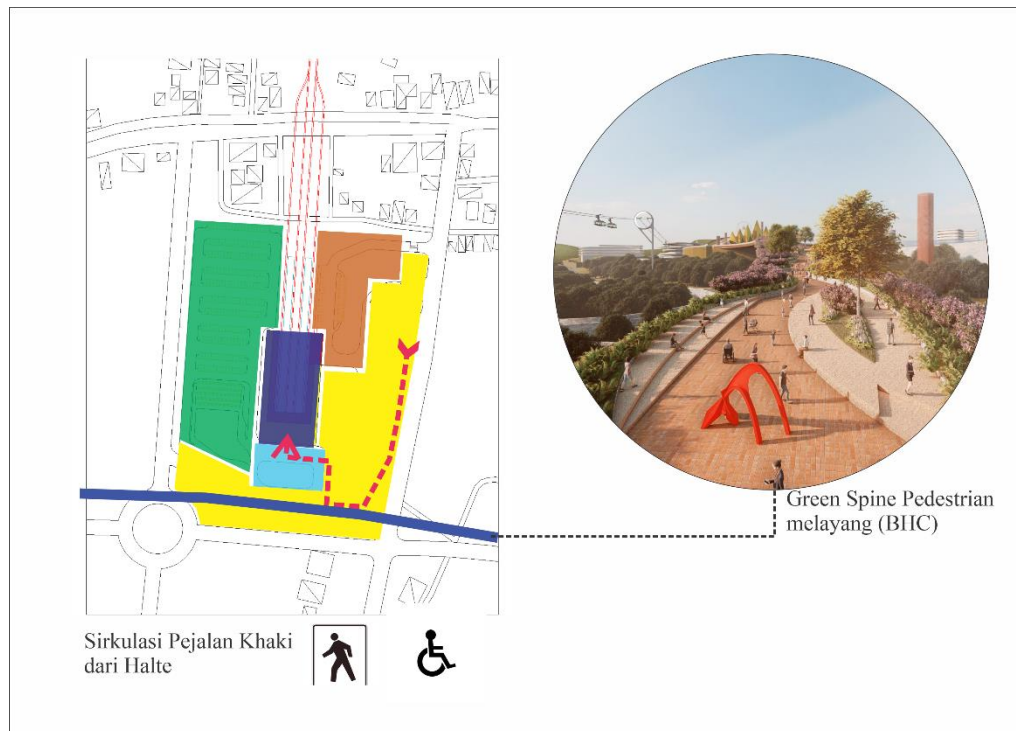
Gambar 4.24. *Cut And Fill* Kontur
Sumber: Olah Data Penulis



Gambar 4.25. Sirkulasi Kendaraan Pengunjung dan Pengelola
Sumber: Olah Data Penulis



Gambar 4.26. Sirkulasi Kendaraan Bus dan Angkutan
Sumber: Olah Data Penulis



Gambar 4.27. Sirkulasi Pejalan kaki
Sumber: Olah Data Penulis

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2018 (RIPNAS) tepatnya dipulau sumatera akan terbangunan Trans sumatera Railway tahun 2030 mendatang, guna memperlancar mobilisasi masyarakat dalam melakukan segala aktifitas perpindahan dari satu tempat ke tempat lain yang terbentang dari Banda Aceh hingga Bakauheni Lampung menggunakan kereta api. Penggunaan pendekatan Arsitektur Neo-Vernakular pada Stasiun Pelabuhan Bakauheni dimaksudkan agar menjadi identitas daerah tempat stasiun berada, hal tersebut pula tertuang dalam Perda Provinsi Lampung No. 02 Tahun 2008 tentang pemeliharaan dan pengembangan ornamen khas Lampung yang mewajibkan pemakaian ornamen khas Lampung pada bangunan publik. Arsitektur Neo-Vernacular adalah suatu penerapan elemen arsitektur yang telah ada, baik fisik (bentuk, konstruksi) maupun non fisik (konsep, filosofi, tata ruang) dengan tujuan melestarikan unsur-unsur lokal yang telah terbentuk secara empiris oleh sebuah tradisi yang kemudian sedikit atau banyaknya mengalami pembaruan menuju suatu karya yang lebih modern atau maju tanpa mengesampingkan nilai-nilai tradisi setempat.

6.2. Saran

Diperlukan Analisa yang sangat spesifik serta tematik agar bangunan Stasiun Pelabuhan Bakauheni bisa pembahasan yang kurang terkonsentrasi secara utuh, mengingat lokasi merupakan daerah pelabuhan yang berbatasan dengan Selat Sunda rawan akan terjadinya cuaca ekstrim dan bencana alam.

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, L., & Dwiastuti, I. (2015). Pengertian Pelabuhan. *Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan*.
- Effendi, Q. (2020). *PERANCANGAN MUSEUM KOPI DENGAN PENDEKATAN*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.
- Erdiono, D. (2011). Arsitektur Neo-Vernakular di Indonesia. *Jurnal Sabua*.
- Ghina, F., & dkk. (2017). Penerapan Konsep Arsitektur Neo-Vernakular pada Stasiun Pasar Minggu. *Seminar Nasional Cendekiawan*, 85.
- Jencks, C. (2018). The Language of Post Modern Architecture. In R. A. Dzahaby, *penerapan bentuk bangunan tradisional sunda pada stasiun kereta api bandung*. Bandung: Jurusan Arsitektur Itenas.
- Kartika, H. (2020). *pembangunan jalur KA Trans Sumatra*. Jakarta: <http://nasional.konten.co.id>.
- KBBI. (2020, november Selasa). *KBBI Daring*. Retrieved from <http://KBBI.kemdikbud.go.id>
- Martikasari, V., & dkk. (2016). Strategi Komunikasi Pemasaran Pt. Kereta Api Indonesia (Studi Kasus Kereta Api Agro Parahyangan). *Strategi Komunikasi Pemasaran Pt. Kereta Api Indonesia*.
- Miro, Fidel, & Saputra, D. A. (2005). Transportasi. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*.
- ncuss, s. (2019, juli 27). *Kupas Tuntas Kereta Api Bandara Dan Pengalaman Menggunakan Kereta Dari Soekarno Hatta Menuju Bandung*. Retrieved

from travelndate.com: <https://www.travelndate.com/2019/07/kupas-tuntas-kereta-api-bandara-soekarno-hattaa-dan.html>

novitasari, c. (2020, september 4). *16 jenis tapis lampung dan penjelasan lengkapnya*. Retrieved from pelajarindo.com: <https://pelajarindo.com/jenis-macam-tapis-lampung-penjasannya/>

Novitasari, C. (2020, september 4). *16 jenis tapis Lampung dan Penjelasan lengkapnya*. Retrieved from pelajarindo.com: <https://pelajarindo.com/jenis-macam-tapis-lampung-penjasannya/>

Perhubungan, K. (2018). Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. In D. J. Perkeretaapian, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional* (pp. bab 2, hal 8). Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Menteri Perhubungan. (2011). peraturan menteri perhubungan no. 29.

Saputra, D. A. (2019). *Perancangan Stasiun Kereta Api Bandara Raden Intan II-Lampung*. Bandar Lampung.

Sugiyono. (2011). *metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sukada, B. A. (2020). Analisis Komposisi Formal Arsitektur Post-Modern. In S. Palupi, *TOURIST INFORMATION CENTER DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR NEO VERNAKULAR*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.

Suprpta, & Surya, P. (2017). *Terminal Tipe A di Kota Semarang sebagai Pengganti Terminal Terboyo*. Semarang: Unika Soegijapranata Semarang.

Suprpta, P. S. (2017). *Terminal Bus Tipe A Di Kota Semarang Sebagai Pengganti Terminal Terboyo*. Semarang: Unika Soegijapranata Semarang.

Suprobo, Y., & Ikaputra. (2016). Pengembangan Bangunan Stasiun Untuk Meningkatkan Pendapatan Nonoperasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

(Studi Kasus Pada Stasiun Bogor. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 120.

Susanto, S., Triyono, J., & Sumalyo, Y. (2014, April 15). *Arsitektur Neo-Vernakular*. Retrieved from <http://arsitektur-neo-vernakular-fazil.blogspot.com/2014/04/arsitektur-neo-vernakular.html>

Syahreza. (2019). *Jalur Kereta Api Bandar Lampung-Bakauheni, Bakal Ada Pembebasan lahan*. Bandar Lampung: <https://lampungpro.co/>.

Undang-Undang No. 17. (2008). *Pelayaran*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.

Unknown. (2016, november 20). Retrieved from konsep metafora: <http://arsitekturmetafora.blogspot.com/>

Yanto, C. (2019, febuari 29). *7 jenis tapis khas Lampung dan gambarnya*. Retrieved from chindri yanto: <https://www.cindriyanto.com/2019/02/7-motif-kain-tapis-lampung-beserta.html>