

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1. LATAR BELAKANG PENGADAAN PROYEK

##### 1.1.1. Lampung Sebagai Gerbang Sumatera

Lampung merupakan salah satu provinsi di Indonesia dengan ibukota Bandar Lampung. Lampung terletak pada pesisir selatan Pulau Sumatera, tepatnya kurang lebih 165 km sebelah barat Laut Jakarta berbatasan langsung dengan selat Sunda. Dari kondisi geografis tersebut, Provinsi Lampung mendapat banyak keuntungan karena menjadi pintu gerbang utama Pulau Sumatera menuju Pulau Jawa. Lampung memiliki andil penting dalam jalur transportasi dan aktivitas pendistribusian logistik dari Jawa menuju Sumatera maupun sebaliknya.

Letak geografis Lampung yang strategis membuat Provinsi Lampung berkembang secara pesat, dari sebuah daerah transmigran perkebunan menjadi kota industri dan perdagangan dibuktikan dengan semakin banyaknya pabrik-pabrik dan pusat-pusat perbelanjaan yang beroperasi. Dengan jumlah penduduk lebih dari 9,8 juta jiwa pada tahun 2012 ([regionalinvestment.bkpm.go.id](http://regionalinvestment.bkpm.go.id)) pemerintah Provinsi Lampung saat ini juga sedang berusaha memperluas dan menata daerahnya, hal ini dapat terlihat dari usaha pemerintah dalam membangun kota-kota satelit agar terjadi pemerataan jumlah penduduk yang saat ini masih terkonsentrasi di ibukota provinsi. Bahkan beberapa mega proyek skala nasional terdapat di Lampung, diantaranya adalah Proyek Jembatan Selat Sunda (JSS) dan Proyek Jalur Kereta Api (KA) Lampung-Aceh (*Trans Sumatera Railways*) yang rencananya akan segera direalisasikan pada tahun 2014.

Badan Pusat Statistik Lampung mencatat pertumbuhan ekonomi Lampung secara kumulatif sampai dengan triwulan I 2014 tumbuh 5,28%. Terdapat empat sektor yang mengalami pertumbuhan positif yakni sektor pertanian, perdagangan,

pertambangan, dan sektor keuangan persewaan dan jasa perusahaan. Bandar Lampung sebagai ibukota provinsi menyumbang pendapatan terbesar pertumbuhan ekonomi Lampung, khususnya dari sektor perdagangan. Hal ini dapat terlihat dari mulai bermunculannya pusat-pusat perbelanjaan baru, beberapa diantaranya adalah Bumi Kedaton *Mall*, Lotus *Plaza*, Lampung *Mall*, dan Bambu Kuning *Square*. Bermunculannya pusat-pusat perbelanjaan baru tersebut menandakan semakin baiknya daya beli masyarakat Lampung.

### **1.1.2. Perkembangan Perkeretaapian Lampung**

Laju pertumbuhan yang meningkat pada Provinsi Lampung tersebut tidak diiringi dengan perkembangan sektor transportasi yang memadai. Transportasi merupakan salah satu katalisator penting yang mendukung berkembangnya suatu kota. Sistem jaringan transportasi yang baik dapat dilihat dari segi efektivitas, dalam arti keselamatan, aksesibilitas yang tinggi, keterpaduan, kapasitas yang mencukupi, keteraturan, kelancaran dan kecepatan, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi serta dari segi efisiensi dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan sistem transportasi (Munawar, 2007).

Dari hasil survei BPS, kereta api merupakan salah satu moda transportasi darat di Lampung yang mengalami peningkatan jumlah penumpang yang signifikan. Dari sekian banyak stasiun kereta api yang berada di Provinsi Lampung, Stasiun Tanjung Karang merupakan stasiun kereta api terbesar di Provinsi Lampung yang paling banyak dikunjungi.



**Gambar 1.1 Stasiun Tanjung Karang, Lampung**

*Sumber: 3.bp.blogspot.com, 2014*

**Tabel 1.1 Perkembangan Jumlah Penumpang Kereta Api di Provinsi Lampung Tahun 2008-2013**

No.	TAHUN	JUMLAH PENUMPANG
1	2008	679.650
2	2009	723.178
3	2010	768.983
4	2011	838.192
5	2012	629.932
6	2013	552.053

Sumber: Badan Pusat Statistik Lampung, 2014

Pada tabel 1.1. dapat terlihat peningkatan jumlah penumpang yang signifikan dari tahun 2008 sampai tahun 2011, namun pada tahun 2012 dan tahun 2013 terjadi penurunan jumlah penumpang. Hal ini disebabkan banyak penumpang yang beralih menggunakan kendaraan pribadi (BPS Lampung, 2014). Namun dari data yang terkumpul hingga bulan juni pada tahun 2014, hampir setiap bulannya terjadi peningkatan jumlah penumpang dibanding periode yang sama ditahun sebelumnya. Hal ini menunjukkan *trend* positif kereta api akan kembali diminati oleh masyarakat.

**Tabel 1.2 Perkembangan Jumlah Penumpang Kereta Api di Provinsi Lampung Tahun 2012-Juni 2014**

BULAN	TAHUN		
	2012	2013	2014
Januari	65.699	39.792	57.347
Februari	59.934	35.215	59.500
Maret	64.170	42.691	60.096
April	58.774	40.771	56.977
Mei	57.958	43.683	61.046
Juni	60.215	48.882	51.373
Juli	42.171	40.884	
Agustus	48.008	58.932	
September	46.379	44.065	
Oktober	45.865	50.432	
November	38.951	46.454	
Desember	41.808	60.252	
	<b>629.932</b>	<b>552.053</b>	

Sumber: Badan Pusat Statistik Lampung, 2014

Dari data penumpang kereta api beberapa tahun terakhir dapat diproyeksikan jumlah penumpang beberapa tahun kedepan. Data proyeksi mengacu pada rencana transportasi pemerintah hingga tahun 2030.

Dengan mengabaikan penurunan jumlah penumpang pada tahun 2012-2013, proyeksi pertumbuhan penumpang Kereta Api di Lampung sampai tahun 2030 dapat dihitung dengan rumus:

$$\underline{P_t = P_0(1 + r)^{n-0}}$$

**keterangan:**

**P<sub>t</sub>** adalah jumlah penumpang pada tahun target

**P<sub>0</sub>** adalah jumlah penumpang pada tahun awal

**r** adalah tingkat pertumbuhan penumpang

**n-0** adalah jumlah tahun dari 0 hingga t

Dengan rumus pertumbuhan geometrik, tingkat pertumbuhan penumpang kereta api (*rate of growth* atau **r**) untuk setiap tahunnya dapat dihitung dengan rumus:

$$P_{2011} = P_{2008} (1 + r)^3$$

Diketahui:

$$P_{2008} = 679.650$$

$$P_{2011} = 838.192$$

$$t = 2011 - 2008 = 3$$

Ditanya:

$$r = ?$$

**Jawab:**

$$838.192 = 679.650 (1 + r)^3$$

$$\log ( 838.192 / 679.650 ) = \log ( 1 + r )$$

3

$$0.0303 = \log ( 1 + r )$$

$$10^{0.0303} = 1 + r$$

$$1,0722 = 1 + r$$

$$r = 0,0722$$

Jumlah penumpang setiap tahunnya meningkat sebesar 7,22%

Maka,

$$P_t = P_0 (1 + r)^{n-0}$$

$$P_{2030} = P_{2011} (1 + r)^{19}$$

$$P_{2030} = P_{838.192} (1 + 0,0722)^{19}$$

$$P_{2030} = 838.192 (1,0722)^{19}$$

$$P_{2030} = 838.192 \times 3,7604$$

$$P_{2030} = 3151937,196$$

Pada tahun 2030 diperkirakan penumpang kereta api di Lampung berjumlah 3.151.937 jiwa, dengan jumlah penumpang perhari mencapai 8.755 penumpang.

Jika prediksi dari hasil proyeksi tersebut benar terwujud, maka pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan pemerintah guna mengantisipasi peningkatan jumlah penumpang di tahun-tahun yang akan datang. Dengan mengembangkan stasiun kereta api yang sudah ada, diharapkan konsumen dapat lebih merasa nyaman dan aman menggunakan moda transportasi massal kereta api, sehingga dapat memberi nilai tambah bagi citra dan devisa daerah.

### **1.1.3. Isu-Isu Pendukung Pemilihan Topik**

Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung juga diperlukan untuk mendukung program pemerintah pusat yang merencanakan proyek besar yang disebut dengan *Trans Sumatera Railways*. Rencana pembangunan jalur Kereta Api (KA) Lampung-Aceh (*Trans Sumatera Railways*) direncanakan akan dimulai pada tahun ini. Nantinya, jalur KA tersebut akan menembus dari ujung Sumatera hingga terhubung dengan Jembatan Selat Sunda untuk menuju Jawa.

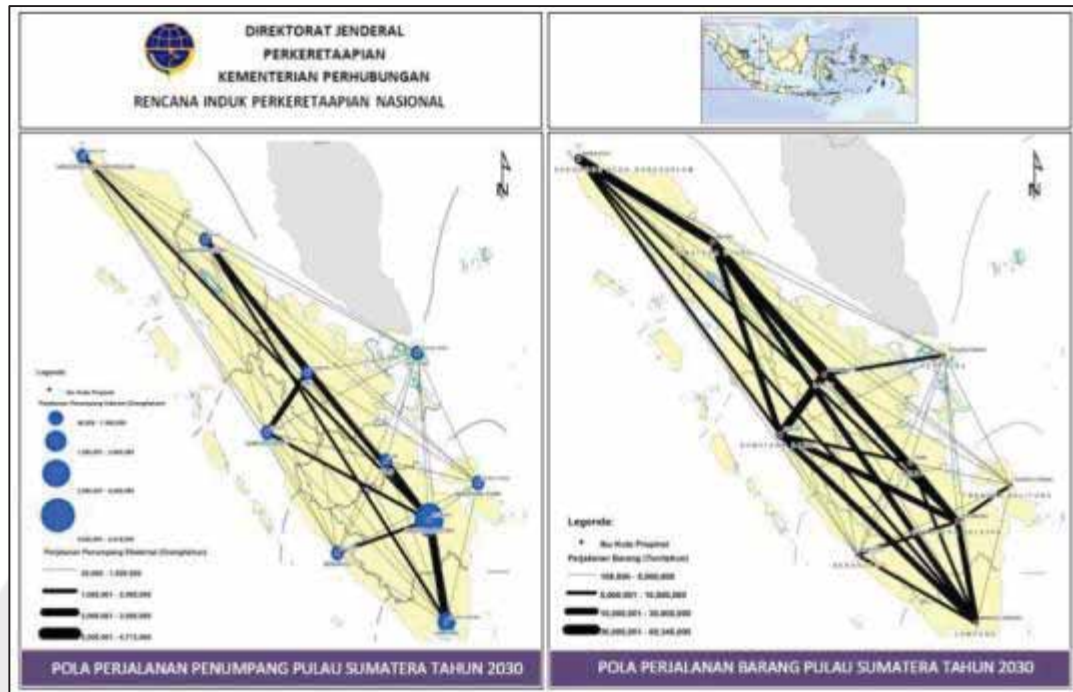
Detil tahapan pembangunan bahkan sudah tertuang secara rinci dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (Ripnas). Dengan kata lain, jalur KA lintas Sumatera ini nantinya menghubungkan jalur KA eksisting yang sudah ada yaitu di Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung menjadi jaringan jalur KA yang saling terhubung.



**Gambar 1.2 Rencana Jaringan Kereta Api Sumatera**

*Sumber: www.skyscrapercity.com, 2014*

*Trans Sumatera Railways* nantinya juga akan terintegrasi dengan mega proyek Jembatan Selat Sunda yang sebelumnya telah dirancang. Jalur yang ditargetkan beroperasi pada 2030 ini akan dilayani 145 lokomotif dan 1.435 unit kereta, untuk mengangkut penumpang sebesar 48 juta orang per tahun. Jumlah penumpang itu merupakan perkiraan yang dibuat oleh Kementerian Perhubungan. Sedangkan untuk angkutan barang dibutuhkan lokomotif sebanyak 760 unit dan gerbong sebanyak 15.170 unit untuk mengangkut barang sebesar 403.000.000 ton per tahun.



**Gambar 1.3 Pola Perjalanan Kereta Api Pulau Sumatera**

*Sumber: www.skyscrapercity.com, 2014*

Saat ini Lampung memiliki sarana transportasi cukup lengkap yaitu transportasi darat, laut, dan udara. Khusus angkutan umum darat, di Bandar Lampung sendiri terdapat beberapa moda transportasi seperti Damri, BRT (*Bus Rapid Transit*), Taksi dan Angkot. Namun karena kurangnya fasilitas dan keterpaduan antar tiap moda transportasi justru membuat keadaan lalu lintas semakin padat dan tidak teratur sehingga membuat kepadatan penumpang tetap terjadi. Sebagai contoh, Stasiun Tanjung Karang terletak berdekatan dengan dua fasilitas transportasi umum lainnya yaitu Damri dan Angkutan Kota (Angkot). Loker Damri terletak pada sisi Utara bangunan stasiun, loket Damri membuat suasana stasiun semakin semerawut karena hanya menempati sisi badan jalan stasiun. Parkiran Bus Damri tidak dibangun pada tempat yang sesuai, sehingga laju perjalanan Bus-bus Damri sangat mengganggu kelancaran penumpang yang akan menuju stasiun.



**Gambar 1.4 Tempat Parkir Bus Damri**

*Sumber: bismania.com, 2014*

Keberadaan terminal Angkutan Kota (Angkot) yang letaknya berdekatan dengan stasiun justru semakin memperparah kemacetan yang terjadi pada jalan menuju stasiun.



**Gambar 1.5 Keberadaan Angkot di Depan Stasiun**

*Sumber: <http://lizinindonesia.blogspot.com>, 2014*

Jumlah penumpang kereta api pada Stasiun Tanjung Karang pada pertengahan tahun 2014 ini mengalami peningkatan dibandingkan periode di



tahun sebelumnya, namun tidak diiringi dengan perbaikan dan perluasan sarana stasiun kereta api. Perbaikan stasiun yang dilakukan pemerintah saat ini hanya sekedar peremajaan bangunan bukan perluasan bangunan, sehingga pada saat-saat tertentu setiap tahunnya tetap terjadi penumpukan penumpang.



**Gambar 1.6 Fasad Stasiun Tanjung Karang**

*Sumber: nutrisicare.wordpress.com, 2014*

Stasiun Tanjung Karang terletak di pusat Kota Bandar Lampung sehingga mudah diakses dari berbagai arah. Dari segi perdagangan, letak Stasiun Tanjung Karang sangat strategis karena dikelilingi oleh pusat-pusat perdagangan terkenal di Lampung. Stasiun Tanjung Karang berbatasan langsung dengan dua pusat perbelanjaan besar yaitu Bambu Kuning *Square* (BKS) dan Ramayana Plaza. Namun karena kurang tertatanya ruang-ruang publik dan bangunan disekitar stasiun menyebabkan semerawutnya kondisi jalanan sekitar stasiun.



**Gambar 1.7 Bambu Kuning Square**

*Sumber: exoticofbandarlampung.blogspot.com, 2013*

Bambu Kuning *Square* (BKS) dibangun untuk menampung pedagang kaki lima (PKL) yang selama ini berjualan ditepi-tepi jalan pasar Bambu Kuning. Melalui program menata tanpa pengurusan (relokasi) ini pemerintah berusaha membuat suasana berbelanja di sekitar Pasar Bambu Kuning menjadi lebih nyaman. Sayangnya program pemerintah kurang berjalan mulus lantaran para PKL enggan pindah ke BKS, hal ini disebabkan banyak pedagang yang mengeluh *omzet* justru menurun ketika direlokasi ke tempat yang baru. Sepinya pedagang yang berjualan di BKS berdampak pada kurangnya minat warga untuk berbelanja di BKS, padahal berbelanja di BKS lebih nyaman dan sejuk dibanding harus berdesak-desakan berbelanja di PKL pinggir jalan sekitaran Pasar Bambu Kuning.

Hal senada juga terjadi pada Pasar Bawah yang berada di area lantai satu Ramayana Plasa. area pasar yang merupakan gusuran PKL dari Pasar Tengah juga kurang begitu diminati pembeli, pasalnya kondisi pasar yang gelap dan pengap membuat suasana menjadi terkesan kumuh. Adanya aktivitas terminal angkot bayangan semakin memperparah kondisi area lantai satu Ramayana Plasa.



**Gambar 1.8 Kondisi Pasar Bawah di Lantai 1 Ramayana Plasa**

*Sumber: exoticoftbandarlampung.blogspot.com, 2013*

Kondisi letak stasiun yang berdekatan dengan pusat perbelanjaan seharusnya dapat memberi nilai positif bagi kedua pihak. Namun dari hasil pengamatan lapangan, belum adanya sinkronasi antara pusat perbelanjaan dengan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang, justru terjadi tumpah tindih penggunaan lahan yang menyebabkan ketidaknyamanan dan kemacetan lalu lintas di sekitar daerah stasiun.



**Gambar 1.9 Kondisi Jalan Depan Stasiun Menuju Pasar Bawah**

*Sumber: lampung.tribunnews.com, 2011*

Sebagai bagian dari mega proyek pembangunan provinsi Lampung, pengembangan Stasiun Tanjung Karang bukan saja sekedar perluasan bangunan semata, namun dari tampilan dan fungsi bangunan, Stasiun Tanjung Karang harus dirancang memiliki daya tarik yang dapat menjadi ciri khas baru Provinsi Lampung, yakni sebuah bangunan ikonik masa kini dengan tetap menonjolkan khazanah tradisi dan budaya Lampung. Sehingga kelak bentuk bangunan stasiun yang baru dapat tetap mengedepankan identitas Provinsi Lampung.

## **1.2. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN**

Sebagai salah satu kawasan dengan transportasi darat terpadat di Sumatera, Pengembangan Stasiun Tanjung Karang dituntut dapat memberi rasa aman dan nyaman bagi pengguna kereta api sehingga secara tidak langsung dapat mendorong masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum massal seperti kereta api. Stasiun Tanjung Karang merupakan pintu masuk darat utama bagi pengunjung Lampung selain terminal bus dan kendaraan pribadi. Sebagai prasarana transportasi yang penting, stasiun dianggap sebagai suatu ikon yang representatif untuk menggambarkan suatu wilayah sehingga akan memberikan gambaran pertama wilayah bagi orang yang baru saja berkunjung ke daerah tersebut. Oleh karena itu, Stasiun Tanjung Karang dirancang agar memiliki “*sense of place*” yang dapat menimbulkan suatu ketertarikan orang akan wilayah

Lampung. *Sense of place* dapat diperoleh dari adanya suatu keterkaitan antara elemen bangunan dengan lingkungan sekitar ataupun wilayah tersebut secara keseluruhan.

Salah satu faktor lingkungan yang penting diangkat adalah keberadaan arsitektur tradisional Lampung. Rumah adat pribumi Lampung secara umum bernama Sessat. Bentuk bangunan dimaksud berdasarkan keasliannya mempunyai ciri-ciri fisik atap terbuat dari anyaman ilalang, berbentuk panggung bertiang yang bahan bangunannya sebagian besar terbuat dari kayu untuk menghindari serangan hewan dan lebih kokoh bila terjadi gempa bumi.



**Gambar 1.10 Rumah Sessat**

Sumber: [baltyra.com/wp-content/uploads/2012, 2014](http://baltyra.com/wp-content/uploads/2012,2014)

Sebagai bangunan ikonik baru, Stasiun Tanjung Karang harus memiliki ciri khas bentuk yang tetap memperhatikan konteks lingkungan dalam hal ini kebudayaan. Salah satu ciri khas budaya yang sudah sangat melekat erat dengan masyarakat Lampung adalah “*Siger*” dan “*Tapis*”. *Siger* merupakan mahkota pengantin wanita Lampung yang berbentuk segitiga, berwarna emas dan biasanya memiliki cabang atau lekuk berjumlah sembilan atau tujuh.



**Gambar 1.11 Siger Sebagai Mahkota Pengantin Wanita Lampung**

*Sumber: [saliwanovanadiputra.blogspot.com/](http://saliwanovanadiputra.blogspot.com/), 2014*

*Tapis* merupakan kain tenun indah khas Lampung biasa digunakan oleh wanita suku Lampung. Kain *Tapis* berbentuk kain sarung terbuat dari tenun benang kapas dengan motif atau hiasan bahan sugi, benang perak atau benang emas dengan sistem sulam.



**Gambar 1.12 Berbagai Motif Tapis**

*Sumber: [www.indonesia.travel/public/media/images/upload/article/Tapis/](http://www.indonesia.travel/public/media/images/upload/article/Tapis/), 2014*

Lampung juga terkenal dengan kekayaan flora dan faunanya, beberapa diantaranya merupakan flora dan fauna langka yang hampir punah. Keanekaragaman flora dan fauna Lampung tersebut juga dapat menjadi suatu ide desain menarik yang bila dikembangkan dapat menjadi daya tarik masyarakat untuk mengenal Lampung lebih dekat lagi.



**Gambar 1.13 Flora dan Fauna Lampung**  
*Sumber: [www.indonesia-tourism.com](http://www.indonesia-tourism.com), 2014*

Dengan beragamnya keistimewaan dari faktor lingkungan dan budaya Lampung ini memungkinkan untuk dilakukannya pengkombinasian bentuk melalui metode analogi maupun transformasi sehingga terciptanya sebuah bangunan ikonik berciri khas Lampung. Permasalahan timbul ketika bentuk bangunan yang dibangun tidak simetris. Masalah konstruksi membatasi kreativitas pengembangan ide desain sehingga diperlukan sebuah konsep arsitektur yang mampu menjadi jembatan antara ide desain dengan kemampuan konstruksi bangunan.

Seiring dengan perkembangan zaman, arsitektur dunia juga mengalami perkembangan. Perkembangan arsitektur sejalan dengan kebudayaan manusia baik pola pikir maupun pola hidupnya (Lloyd & Scott, 1997). Hal inilah yang mendasari lahirnya langgam arsitektur baru dunia yang disebut dengan arsitektur Dekonstruksi yang muncul sekitar tahun 1970 dan menggantikan tren *Post-Modern* pada saat itu. Melalui arsitektur dekonstruksi para arsitek dapat lebih luas mengembangkan gagasan, pemikiran, dan konsepnya pada bangunan.

Dekonstruksi berarti membongkar, pembongkaran disini berarti menata ulang desain lama dengan konsep dasar yang sama sekali baru. Arsitektur dekonstruksi merupakan suatu pendekatan desain bangunan yang merupakan usaha-usaha percobaan untuk melihat arsitektur dari sisi yang lain sehingga produk yang dihasilkan tidak monoton dan terkesan eksklusif. Konsep arsitektur Dekonstruksi sangat mendukung ide desain pengembangan Stasiun Tanjung

Karang yang banyak mengambil bentuk-bentuk dasar benda yang kemudian di kembangkan menjadi bentuk baru yang lebih atraktif dan *modern* namun tetap bercirikan pada khazanah arsitektur, lingkungan, dan budaya Lampung.

### **1.3. RUMUSAN MASALAH**

Bagaimana landasan konseptual pengembangan Stasiun Tanjung Karang di Lampung dengan desain ikonik fungsional yang terintegrasi dengan moda transportasi umum darat lainnya melalui pengolahan tata ruang dan penampilan bangunan dengan menonjolkan khazanah arsitektur, lingkungan, dan budaya Lampung melalui pendekatan Arsitektur Dekonstruksi?

### **1.4. TUJUAN DAN SASARAN**

#### **1.4.1. Tujuan**

Menjadikan Stasiun Tanjung Karang di Lampung bangunan ikonik fungsional yang terintegrasi dengan moda transportasi umum darat lainnya melalui pengolahan tata ruang dan penampilan bangunan dengan menonjolkan khazanah arsitektur, lingkungan, dan budaya Lampung melalui pendekatan Arsitektur Dekonstruksi.

#### **1.4.2. Sasaran**

- Penerapan konsep arsitektur dekonstruksi pada bangunan dengan tetap menonjolkan khazanah arsitektur dan budaya Lampung.
- Integrasi bangunan dengan moda transportasi umum darat lainnya (moda transportasi terpadu).
- Integrasi bangunan dengan pusat perbelanjaan disekitarnya melalui penataan sirkulasi.

### **1.5. LINGKUP STUDI**

#### **1.5.1. Substansial**

Ruang lingkup untuk Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung adalah bangunan tunggal dengan menitikberatkan pada hal-hal yang berkaitan dengan disiplin ilmu arsitektur, sedangkan hal-hal diluar ilmu arsitektur yang mempengaruhi, melatarbelakangi dan mendasari faktor-faktor perencanaan akan dibatasi, dipertimbangkan atau diasumsikan tanpa dibahas secara mendalam.

### 1.5.2. Spasial

Ruang lingkup untuk Pengembangan Stasiun Kereta Api Tugu adalah lokasi atau tapak Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung yang secara fisik berbatasan dengan:

- Sebelah Timur : Jl. Hayam Wuruk
- Sebelah Utara : Gunung Sari
- Sebelah Barat : Pusat perbelanjaan Bambu Kuning Square
- Sebelah Selatan : Pusat perbelanjaan Ramayana

### 1.6. METODE PEMBAHASAN

Metode pembahasan yang digunakan dalam menyelesaikan perancangan ini adalah sebagai berikut:

#### 1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara:

##### a. Studi Literatur

- Mempelajari sumber tertulis mengenai pengertian stasiun dan permasalahan yang ada pada Stasiun Tanjung Karang yang mampu menuntun menemukan ide desain yang kontekstual.
- Menggunakan hasil analisis lapangan untuk melihat potensi kawasan dengan segala kelebihan dan kekurangannya.

##### b. Studi Sekunder

Mencari data mengenai informasi yang terdapat didalam tapak dan dari penelitian yang pernah dilakukan.

#### 2. Analisis Desain

Analisis data yang didapat baik berupa analisa data primer maupun sekunder.

#### 3. Penarikan Kesimpulan

Menemukan pendekatan desain dan merumuskan konsep desain yang dapat menjawab permasalahan desain yang ada dengan metode penyilangan antara data dan analisis.



## **1.7. SISTEMATIKA**

Sistematika pembahasan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Membahas tentang uraian latar belakang, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup, metode pembahasan, dan sistematika pembahasan

### **BAB II TINJAUAN UMUM**

Membahas tinjauan Stasiun Perkeretaapian dan Stasiun di Indonesia termasuk sejarah dan perkembangannya, tinjauan studi kasus yang menjadi bahan pertimbangan dalam mendesain Stasiun Tanjung Karang nantinya.

### **BAB III TINJAUAN KHUSUS**

Membahas pengenalan wilayah Lampung dan permasalahan yang mendukung pengembangan Stasiun Tanjung Karang serta batasan yang diperlukan agar rencana pengembangan Stasiun Tanjung Karang yang disusun lebih terarah dan tidak melebar. membahas secara spesifik Stasiun Tanjung Karang beserta lingkungannya.

### **BAB IV LANDASAN TEORI ARSITEKTURAL**

Membahas teori yang digunakan untuk memecahkan permasalahan desain pengembangan Stasiun Tanjung Karang.

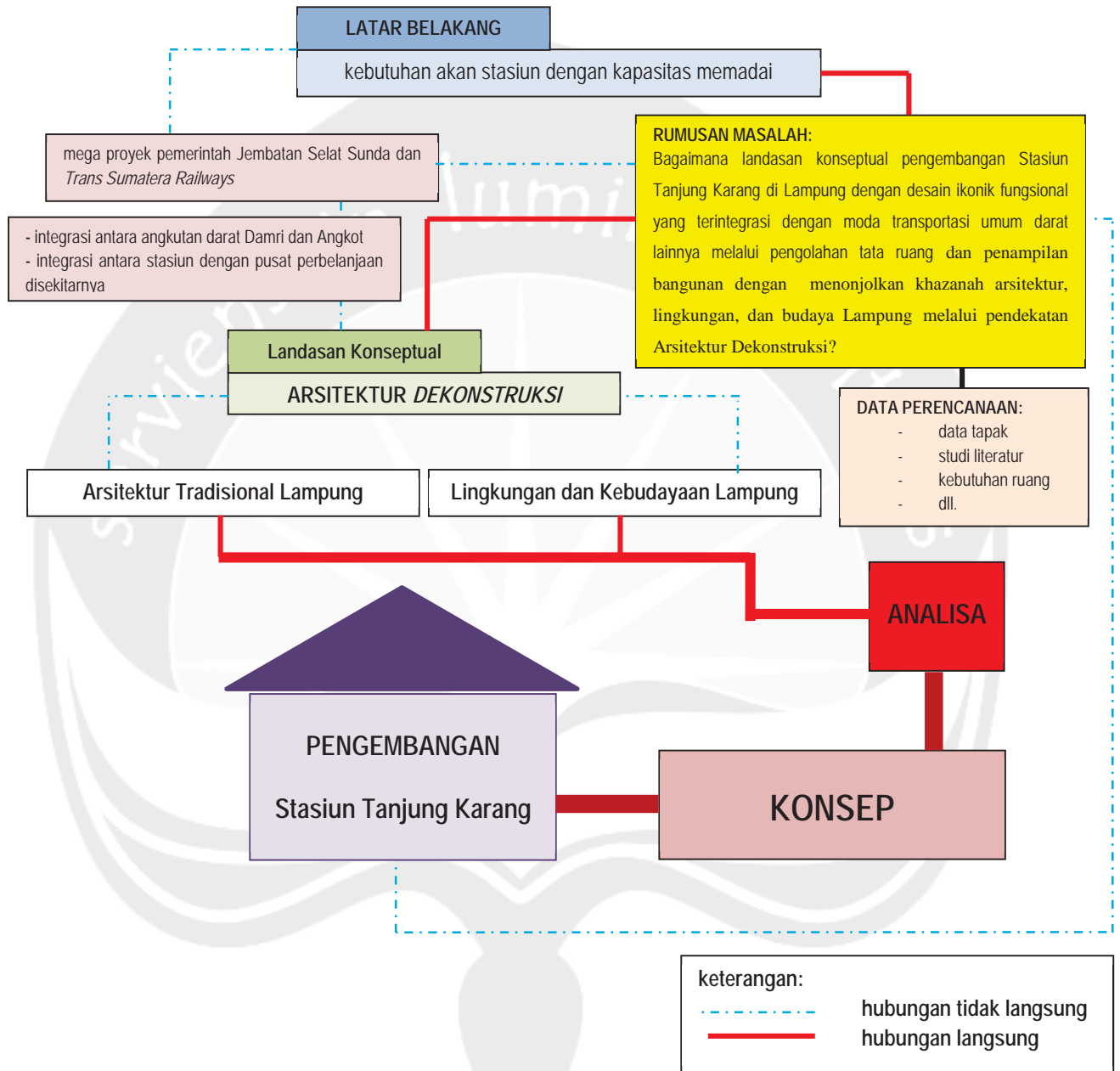
### **BAB V PENDEKATAN PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Membahas tentang analisis pendekatan aktivitas dan sirkulasi, pendekatan arsitektural, pendekatan program ruang, pendekatan ruang luar dan tata hijau, pendekatan utilitas bangunan, dan pendekatan struktur bangunan.

### **BAB VI KONSEP DESAIN**

Membahas rumusan konsep dasar perancangan dan program ruang yang dibutuhkan.

## 1.8. KERANGKA POLA PIKIR



**Gambar 1.14** Bagan Kerangka Pola Pikir

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*