

BAB VI

KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

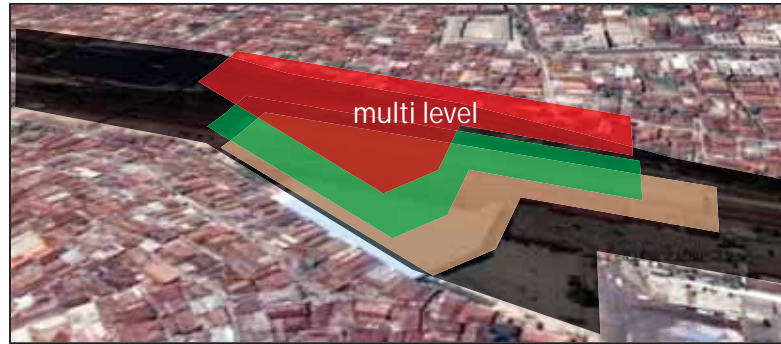
Bab ini membahas mengenai rumusan konsep berdasarkan analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Adapun rumusan konsep perencanaan dan perancangan pengembangan Stasiun Tanjung Karang ini merupakan solusi dari permasalahan yang dirumuskan dalam rumusan permasalahan. Konsep perencanaan dan perancangan pengembangan Stasiun Tanjung Karang ini merupakan hasil pengolahan tata ruang dan penampilan bangunan dengan menonjolkan khazanah arsitektur, lingkungan, dan budaya Lampung melalui pendekatan Arsitektur Dekonstruksi.

6.1 KONSEP PERENCANAAN STASIUN TANJUNG KARANG

Konsep perencanaan pengembangan Stasiun Tanjung Karang meliputi konsep kapasitas stasiun, konsep pelaku dan kegiatan, konsep besaran ruang, konsep hubungan antar ruang, dan konsep organisasi ruang.

6.1.1 Konsep Kapasitas Stasiun

Stasiun dirancang/dikembangkan guna mengimbangi jumlah penumpang kereta api yang terus meningkat dari tahun ke-tahun. Diproyeksikan pada tahun 2030 jumlah penumpang per-harinya mencapai 8.755 penumpang. Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung juga diperlukan untuk mendukung program pemerintah pusat yang merencanakan proyek pembangunan jalur Kereta Api (KA) Lampung-Aceh (*Trans Sumatera Railways*).



Gambar 6.1 Tapak Stasiun, Bangunan Dibangun Vertikal

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

Jumlah penumpang yang besar tersebut harus diimbangi dengan kapasitas peron serta fasilitas penunjang lainnya yang memadai. Dengan bentuk tapak yang sempit dan memanjang, bangunan dibangun secara vertikal (*multi level*) guna memenuhi kebutuhan akan ruang-ruang stasiun yang memadai.

6.1.2 Konsep Pelaku dan Kegiatan

Dari hasil analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka didapatkan konsep pelaku dan kegiatan pada Stasiun Tanjung Karang sebagai berikut:

- a. Jenis pelaku berdasarkan macam aktivitas yang dilakukan di stasiun antara lain :
 - Penumpang (berangkat, tiba, transit)
 - Pengantar dan Penjemput
 - Pengelola dan Pegawai
 - Pedagang
- b. Kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang merupakan aktivitas utama di stasiun sehingga fasilitas-fasilitas pendukung aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang perlu mendapat perhatian lebih. Hal ini berdampak pada kebutuhan ruang penunjang aktivitas penumpang lebih diutamakan.
- c. Aktivitas kegiatan berdasarkan pelaku dikelompokkan menjadi :

Tabel 6.1 Kelompok Kegiatan di Stasiun Tanjung Karang

NO	KELOMPOK KEGIATAN	URAIAN KEGIATAN
1	UTAMA	Kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang. Kegiatan membeli karcis dan menunggu keberangkatan. Kegiatan pengiriman barang.
2	TAMBAHAN	Makan dan minum Pergudangan Pemeliharaan dan inventarisasi Penjualan souvenir Ibadah Apotik
3	PELAYANAN	Memarkir kendaraan roda dua atau empat Menerima kedatangan pengunjung Pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K) Apotik Jual beli barang dan jasa
4	PENGELOLAAN	Kegiatan Manajemen Kegiatan Adiministratif Kegiatan Pengawasan Kegiatan Operasional Kegiatan Keamanan
5	TEKNIKAL	Kegiatan Pengawasan Kegiatan Pemeliharaan Kegiatan Perawatan dan Kebersihan Kegiatan Plumbing dan Sanitasi

Sumber: Analisis Penulis, 2014

6.1.3 Konsep Besaran Ruang

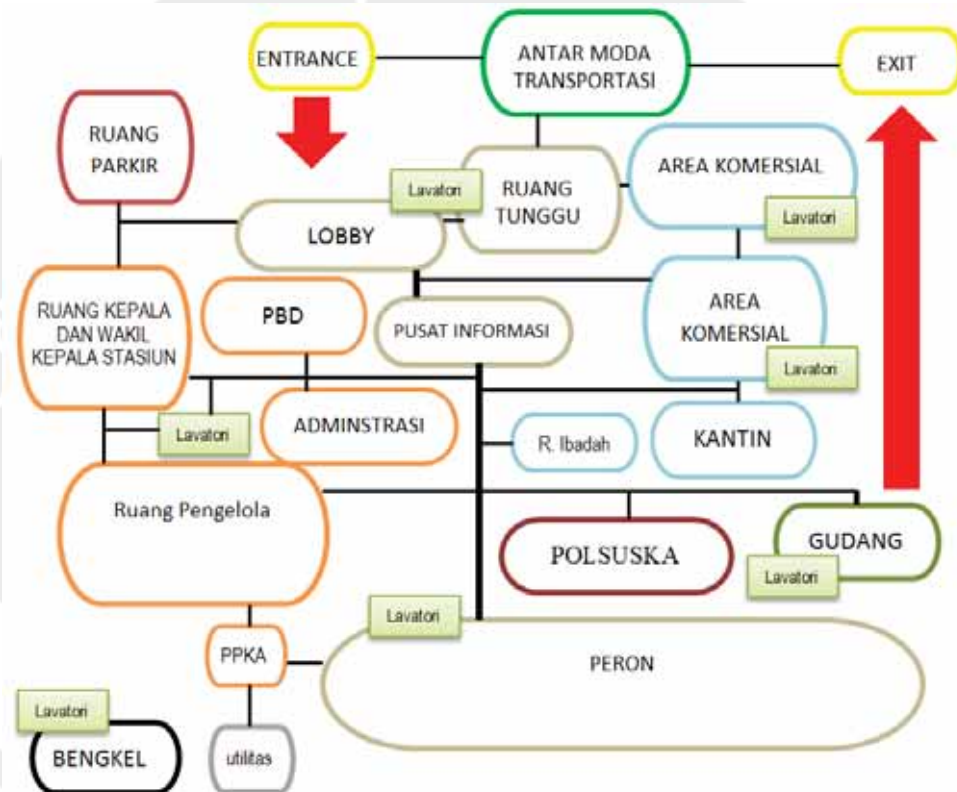
Besaran ruang stasiun didapat berdasarkan pada standar kebutuhan ruang yang diambil dari berbagai sumber buku. Konsep besaran ruang lebih memfokuskan pada pengoptimalan ruang vertikal, sehingga terdapat sisa lahan yang dapat dijadikan ruang-ruang terbuka hijau. Total keseluruhan luas tapak adalah 16.800 m² dengan KDB 50%, maka luas tapak yang dapat dibangun adalah 8.400 m². Stasiun juga memiliki peraturan garis sempadan bangunan dengan tepi rel minimal 20 meter.

Ruang-ruang stasiun membutuhkan luasan total keseluruhan sebesar 6.821 m², dan luasan total untuk parkir kendaraan adalah 8.972 m². Dengan pengoptimalan ruang vertikal, maka kebutuhan KDB dan garis sempadan bangunan dapat tercapai.

6.1.4 Konsep Hubungan Antar Ruang

Hubungan antar ruang pada Stasiun Tanjung Karang merupakan hubungan antar ruang berdasarkan beberapa fungsi (makro dan mikro), antara lain fungsi penyediaan jasa, fungsi pelayanan, fungsi penunjang, fungsi fasilitas, fungsi pengelola, dan fungsi utilitas.

Berikut merupakan hubungan antar ruang pada Stasiun Tanjung Karang:



Gambar 6.2 Pola Hubungan Ruang Makro

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

6.1.5 Konsep Organisasi Ruang

Dari hasil analisis besaran ruang dan hubungan antar ruang, didapatkan konsep organisasi ruang yang dikelompokkan dalam zona-zona sebagai berikut:

1. zona kawasan pergantian moda (halaman depan/*front area*)

Terdiri dari ruang pemberhentian serta ruang-ruang pendukung aktivitas pergantian moda.

2. zona kawasan perdagangan/pekantoran (bangunan stasiun)

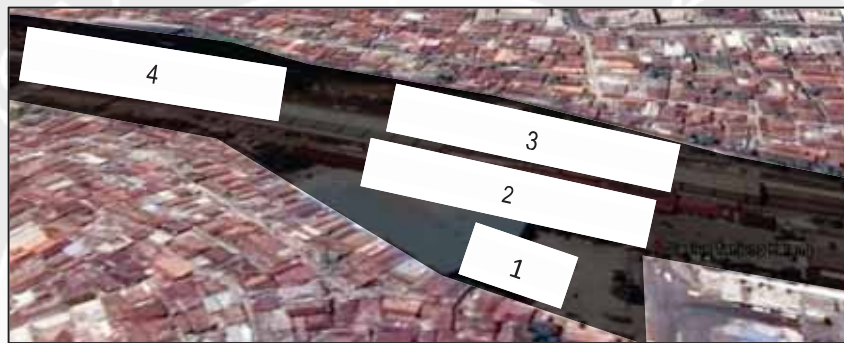
merupakan zona kawasan yang diisi oleh ruang-ruang komersil, pada salah satu bagian zona terdapat ruang perkantoran yang peletakkannya diatur agar tidak terganggu oleh aktivitas perdagangan.

3. zona kawasan penumpang (Peron)

merupakan zona inti dari stasiun, dimana ruang-ruang dibangun guna mendukung aktivitas penumpang kereta api.

4. zona kawasan khusus (Emplasemen)

zona pemisah antara zona kawasan penumpang dengan kawasan khusus bagi kepentingan perkeretaapian seperti, bengkel, langsir, dan turntable.



Gambar 6.3 Pembagian Zona Organisasi Ruang Stasiun

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

6.2 KONSEP PERANCANGAN STASIUN TANJUNG KARANG

6.2.1 Konsep Pengolahan Tapak

Berdasarkan pada hasil analisis tapak, disimpulkan sebuah konsep pengolahan tapak yang menitikberatkan pada penyelesaian permasalahan sirkulasi dari dan ke- dalam tapak. Pembuatan jalur sirkulasi baru dan pemanfaatan jalur sirkulasi lama yang kurang termanfaatkan dengan baik menjadi permasalahan utama yang diselesaikan.



Gambar 6.4 Pengolahan Sirkulasi Pada Tapak

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

Selanjutnya bangunan stasiun dirancang dengan memperhatikan konteks tapak yang tidak simetris. Bentuk tapak secara tidak langsung juga mempengaruhi bentuk bangunan keseluruhan, sehingga terjadi keserasian antara tapak dan bentuk bangunan nantinya.



Gambar 6.5 Blok Bangunan Terhadap Tapak

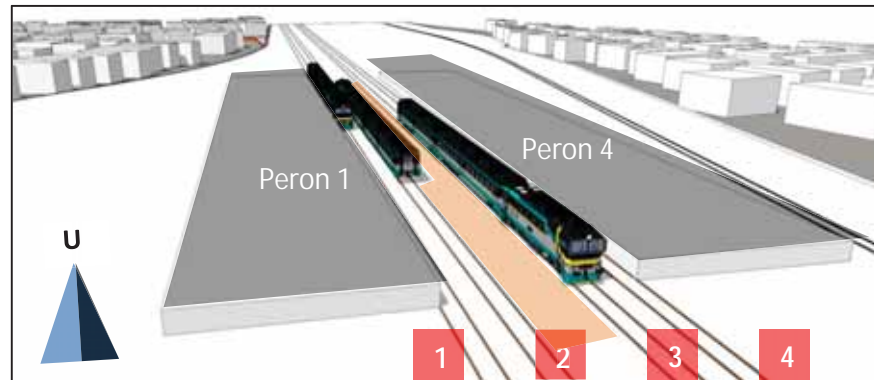
Sumber: Analisis Pribadi, 2014

6.2.2 Konsep Sirkulasi

Sirkulasi pada Stasiun Tanjung Karang menggunakan pola menyebar yang bermula dari satu awalan dan pada akhirnya pola bersatu kembali. Sirkulasi ini diperlukan untuk membentuk pola pergerakan pengunjung yang teratur dan jelas tujuannya. Sirkulasi pada Stasiun Tanjung Karang dibedakan menjadi 3, yaitu :

a. Jalur Sirkulasi Kereta Api

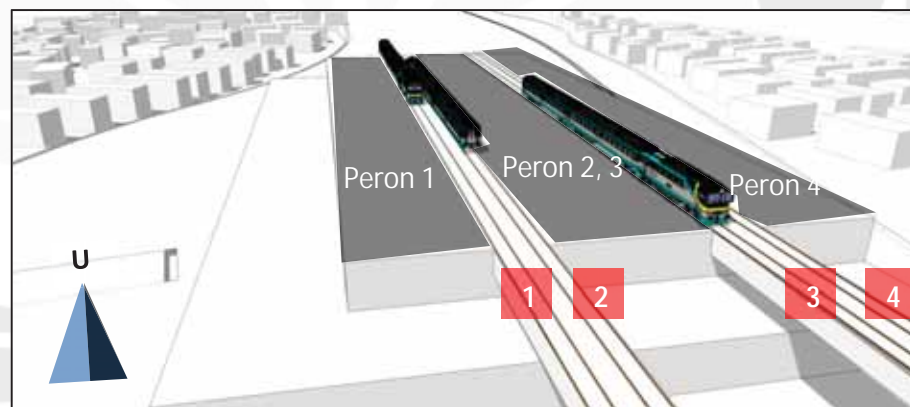
Jalur kereta api aktif dirancang sebanyak 4 jalur. Permasalahan yang terjadi adalah letak peron yang harus bisa memenuhi kebutuhan aktivitas penumpang pada masing-masing jalur. Jika letak peron berada hanya pada sisi timur dan barat, maka kereta api pada jalur 2 dan 3 (gambar 6.6) tidak bisa digunakan untuk mengangkut penumpang karena terhalang kereta api sebelahnya.



Gambar 6.6 Peletakkan Peron Stasiun

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

Jika jumlah peron ditambah, maka luasan tapak tidak mencukupi untuk digunakan oleh aktivitas lainnya. Solusi terbaik adalah dengan membangun peron pada lantai dua bangunan, keberadaan peron pada lantai dua bangunan juga mendukung konsep hirarki rumah tradisional Lampung dimana fungsi utama ruang diletakkan pada lantai ke dua bangunan.



Gambar 6.7 Konsep Peletakkan Peron Stasiun

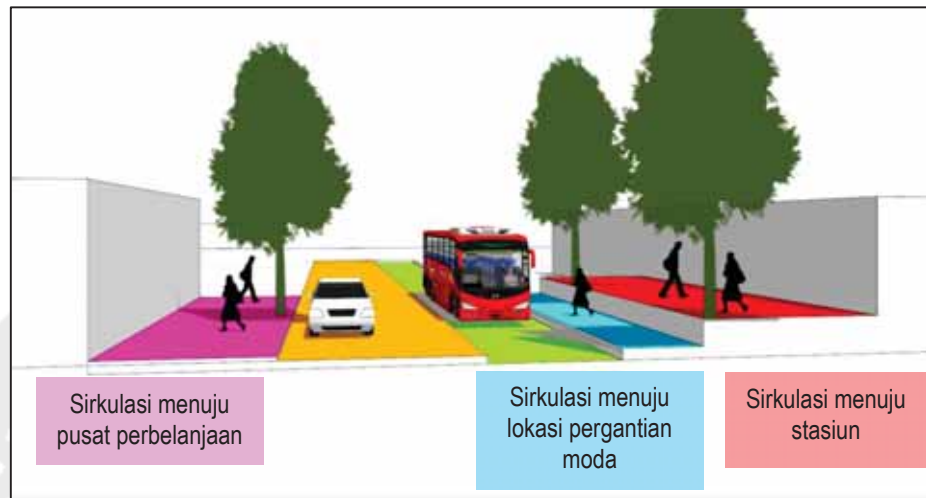
Sumber: Analisis Pribadi, 2014

b. Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki

Pejalan kaki mendapat prioritas jalur sirkulasi, dikarenakan bangunan stasiun dibangun guna memenuhi kebutuhan masyarakat akan moda transportasi yang cepat dan nyaman. Sirkulasi pejalan kaki dibagi menurut kebutuhan aktivitasnya masing-masing.

Terdapat 3 aktivitas penting yang perlu ditata sirkulasinya, yaitu sirkulasi penumpang beserta pegawai kereta api, sirkulasi pejalan kaki

menuju pusat perbelanjaan, dan sirkulasi pejalan kaki menuju lokasi pergantian moda transportasi.

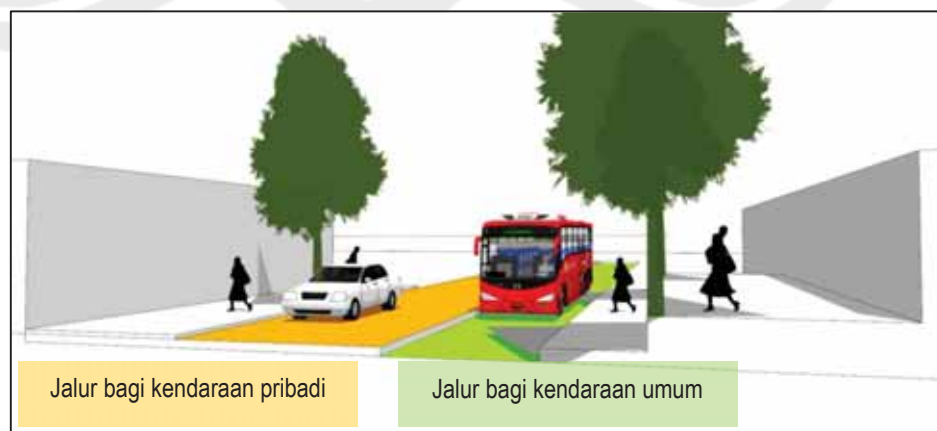


Gambar 6.8 Konsep Sirkulasi Pejalan Kaki

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

c. Jalur Sirkulasi Kendaraan

Jalur sirkulasi kendaraan dibedakan menjadi jalur kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Hanya kendaraan pribadi yang mendapat akses bebas menuju setiap kawasan stasiun, sedangkan kendaraan umum dibatasi sirkulasinya dan diberi jalur khusus sebagai tempat pemberhentian guna menaikkan dan menurunkan penumpang sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas. Perbedaan jalur antara jalur kendaraan pribadi dengan jalur kendaraan umum dapat dibedakan dengan membuat perbedaan level ketinggian jalan.



Gambar 6.9 Konsep Sirkulasi Kendaraan

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

Pada akhirnya ketiga pola sirkulasi yang diatur akan menjadi kesatuan pola sirkulasi yang saling mendukung satu dengan lainnya.




Gambar 6.10 Kesimpulan Konsep Sirkulasi Stasiun
Sumber: Analisis Pribadi, 2014

6.2.3 Konsep Tekstur Dan Material

Pemilihan material disesuaikan dengan kondisi Lampung yang beriklim tropis. Hal ini ditujukan untuk menciptakan suasana alami serta untuk menciptakan tekstur ruang luar yang memiliki kemampuan dalam menyerap panas matahari dan air hujan.

Tabel 6.2 Konsep Material

Alternatif Material	Keterangan
<p data-bbox="619 1682 730 1709">Batu alam</p>  <p data-bbox="529 1973 801 2000"><i>Sumber: tiperumah.com, 2014</i></p>	<p data-bbox="962 1682 1364 1989">Dalam aplikasinya ke dinding, penggunaan batu alam yang kasar akan menimbulkan kesan natural yang sangat mencolok. Untuk lantai, karena sebagai media pijakan batu alam yang cocok digunakan antara lain batu palimanan, paras, marmar, andesit, dan batu koral.</p>

<p style="text-align: center;">Batu Bata</p>  <p style="text-align: center;"><i>Sumber: birobangunan.blogspot.com, 2014</i></p>	<p>Dinding batu bata merupakan dinding yang paling banyak digunakan dalam pembangunan gedung baik gedung sederhana, perumahan, atau gedung berukuran besar. Oleh karena itu dinding batu bata mempunyai seni tersendiri dalam sistem pemasangannya.</p>
<p style="text-align: center;">Kayu, bambu</p> 	<p>Merupakan salah satu material alam yang dapat dimanfaatkan sebagai elemen dekoratif bangunan sehingga kesan tradisional Lampung masih dapat terasa dari bangunan stasiun.</p>
<p style="text-align: center;">Batako</p>  <p style="text-align: center;"><i>Sumber:birobangunan.blogspot.com, 2014</i></p>	<p>Batako merupakan batu buatan yang pembuatannya tidak dibakar. Bahannya dari tras, kapur, dan sedikit semen. Pemakaiannya lebih hemat dari dinding batu bata atau dinding yang lainnya.</p>
<p style="text-align: center;">Bata Hebel atau Celco</p>  <p style="text-align: center;"><i>Sumber:birobangunan.blogspot.com, 2014</i></p>	<p>Bata hebel/celcon dibuat dengan mesin di pabrik. Dinding bata hebel/celcon adalah bahan bangunan pembentuk dinding yang mutu kualitasnya tinggi. Penjualan bata jenis ini tidak ada pada agen atau toko material. Melainkan harus memesan terlebih dahulu</p>

Sumber: Analisis Penulis, 2014

Selain tekstur pada ruang luar, tekstur pada dinding bangunan juga harus diperhatikan karena berhubungan langsung dengan ruang luar. Hal ini bertujuan untuk menurunkan temperatur dalam ruangan agar terciptanya rasa nyaman bagi pengguna ruangan. Dengan mengatur penggunaan bahan dinding luar serta lapisannya melalui perhitungan rata-rata absorpsi permukaan tersebut, maka tingkat absorpsi radiasi matahari

terutama pada permukaan dinding dapat dikurangi. Semakin kecil nilai absorpsi permukaan yang dicat maka semakin kecil pula tingkat penyerapan radiasi matahari pada permukaan dinding tersebut.

Tabel 6. 2 Nilai Absorpsi Rata-Rata Dinding Luar


Material Dinding Luar	Rata-rata Absorpsi (α)
Beton berat	0,91
Bata merah	0,89
Beton ringan	0,86
Ubin putih	0,56
Lembaran alumunium	0,12
Kayu permukaan halus	0,78
Beton ekspos	0,61
Beton ekspos + cat hijau muda	0,54
Beton ekspos + cat putih mengkilap	0,43
Bata kuning tua	0,56
Kerikil	0,29
Bata glasir putih	0,25




Sumber: Analisis Penulis, 2014

6.2.4 Konsep Warna

Pengolahan warna pada elemen ruang luar memiliki tujuan membangun suasana yang lebih bersemangat dan membuat lingkungan lebih cerah dipandang karena warna menyatu dengan alam.

Tabel 6.3 Konsep Warna

Warna	Diperoleh dari	Kesan
Biru 	Warna lautan, warna langit	Tenang, damai, stabil, sejuk
Hijau 	Warna vegetasi dan rumput	Segar, sejuk, teduh, nyaman, menentramkan emosi, mewakili warna alam
Coklat	Warna tanah, warna bebatuan, batang pohon	Hening, tenang, stabil, aman, mewakili warna alam

		
Kuning 	Warna matahari, warna fajar dn siang hari	Cerah, ceria, hangat, emangot, menarik perhatian
Putih dan abu-abu 	Warna bebatuan, pasir pantai, karang	Netral, penetralisir suasana, sederhana
Jingga 	Warna matahari senja	Tenang, damai, indah

Sumber: Analisis Penulis, 2014

6.3 KONSEP PENEKANAN STUDI

Konsep penekanan studi merupakan hasil dari proses analisis pada bangunan stasiun dimana massa bangunan yang ada didesain berdasarkan penggabungan konsep arsitektur dekonstruksi dan arsitektur tradisional Lampung. Konsep penekanan studi ini meliputi konsep bentuk bangunan, konsep tata ruang luar, serta konsep tata ruang dalam bangunan.

6.3.1 Konsep Bentuk Bangunan

Perancangan bentuk bangunan stasiun mengambil bentuk dasar *Siger* yang mewakili simbol masyarakat adat Lampung. Pengolahan bentuk *Siger* dengan menggunakan teknik dekonstruksi menjadikan pola bentuk baru yang lebih abstrak sesuai dengan maksud dekonstruksi tersebut. Pada gambar 6.10 dijelaskan transformasi bentuk awal *siger* menjadi bentuk atap stasiun.



Gambar 6.11 Transformasi Bentuk Siger

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

Selanjutnya bentuk dasar bangunan stasiun diolah kembali dengan penambahan elemen dekonstruksi, sehingga bentuk asli siger dapat tersamarkan namun dapat tetap terlihat siluetnya (Gambar 6.11).



Gambar 6.12 Transformasi Bentuk Bangunan Stasiun
Sumber: Analisis Pribadi, 2014

Pada akhirnya didapatkan bentuk bangunan stasiun yang mencerminkan budaya tradisional Lampung dengan pengolahan arsitektur dekonstruksi yang dapat digunakan untuk mewadahi aktivitas stasiun kereta api.



Gambar 6.13 Konsep Bentuk Bangunan Stasiun Tanjung Karang
Sumber: Analisis Pribadi, 2014

Stasiun Tanjung Karang dirancang memiliki 3 massa bangunan inti, masing-masing massa bangunan diisi oleh ruang-ruang yang telah dikelompokkan sesuai dengan jenis kegiatannya masing-masing. Sehingga pada akhirnya setiap massa harus mampu mewadahi setiap aktivitas yang terjadi didalamnya. Konsep penekanan desain pada 3 massa inti bangunan stasiun dapat dilihat pada tabel 6.4.

Tabel 6.4 Konsep Penekanan Desain pada Bentuk Massa Bangunan Stasiun Tanjung Karang

Massa Bangunan	Penekanan Desain
<p>Stasiun kereta api</p> <p>Mewadahi setiap kegiatan perkeretaapian, terutama aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang, pembelian tiket kereta, dan aktivitas perkantoran.</p>	<p>Atap :</p> <p>Bentuk atap merupakan transformasi bentuk <i>Siger</i>, Atap ekspose tinggi didesain tanpa plafon, sehingga dilengkapi dengan ventilasi atas untuk mengalirkan udara panas.</p>
	<p>Dinding :</p> <p>Dinding didesain semi terbuka (pada kawasan peron) sehingga dapat memaksimalkan penghawaan ke dalam bangunan.</p>
	<p>Bukaan :</p> <p>Bukaan dimaksimalkan pada ruang-ruang yang diperuntukkan bagi aktivitas penumpang kereta api. Sedangkan pada area kantor, bukaan lebih sedikit guna menjaga privasi area. Penggunaan ventilasi atas berguna untuk membantu melepaskan udara panas yang biasanya terjebak di langit-langit</p>
	<p>Lantai :</p> <p>Lantai diangkat lebih tinggi dari halaman untuk membantu pengaliran udara kotor dan lembab dari dalam bangunan keluar sekaligus memberikan kesan kokoh pada keseluruhan bentuk bangunan. Stasiun dirancang bertingkat dengan fungsi lantai bawah sebagai area kantor dan area atas dimanfaatkan sebagai peron.</p>
	<p>Sirkulasi :</p> <p>Sirkulasi massa stasiun dibagi atas sirkulasi penumpang naik, dan penumpang turun, serta sirkulasi pengelola. Secara keseluruhan, sirkulasi massa stasiun dibedakan dan diistimewakan daripada sirkulasi massa bangunan lain. Terdapat jalur khusus langsung dari <i>entrance</i> kawasan stasiun menuju massa bangunan stasiun.</p>
<p>Pusat perbelanjaan</p>	<p>Atap :</p> <p>Atap menggunakan plafon karena adanya banyak aktivitas</p>

<p>Merupakan kawasan kegiatan jual beli. Area ini dibangun guna mengganti pusat perbelanjaan Bambu Kuning Square yang kurang diminati baik oleh penjual maupun pembeli.</p>	<p>yang berlangsung pada unit ini, sehingga keberadaan ruang kosong diantara atap dengan plafon dapat menyebabkan udara panas tidak secara langsung diterima oleh ruangan.</p> <p>Dinding : Dinding pada massa ini didesain tertutup dengan penggunaan insulasi dinding agar aktivitas yang ada didalamnya bisa berlangsung nyaman dan memungkinkan meminimalisir penggunaan penghawaan buatan. Pada sebagian sisi, dinding dirancang semi terbuka guna memaksimalkan sirkulasi udara menuju kawasan stasiun serta untuk mendapatkan pencahayaan alami yang cukup.</p> <p>Bukaan : Penggunaan kisi-kisi pada bukaan dan <i>wing-wall</i> bisa dimanfaatkan untuk mengarahkan angin masuk ke dalam bangunan.</p> <p>Sirkulasi : Sirkulasi pada bangunan dirancang menyebar dengan pola yang teratur sehingga setiap toko dapat dijangkau dengan mudah oleh pembeli.</p>
<p>Dipo/Bengkel</p> <p>Merupakan massa bangunan yang privat, sehingga diletakkan berjauhan dari massa bangunan lainnya.</p>	<p>Atap : Penggunaan atap ekspose dilengkapi dengan bukaan pada atap untuk membantu keluarnya udara panas yang masuk ke bangunan. Penggunaan overstek atap pada teras untuk menyaring sinar matahari vertikal.</p> <p>Dinding : Dinding semi terbuka untuk memaksimalkan aktivitas perbengkelan yang membutuhkan ruang cukup besar.</p> <p>Bukaan : Bukaan didesain selebar-lebarnya, dengan memanfaatkan pintu sekaligus sebagai bukaan utama. Penggunaan ventilasi silang dengan meletakkan bukaan-</p>

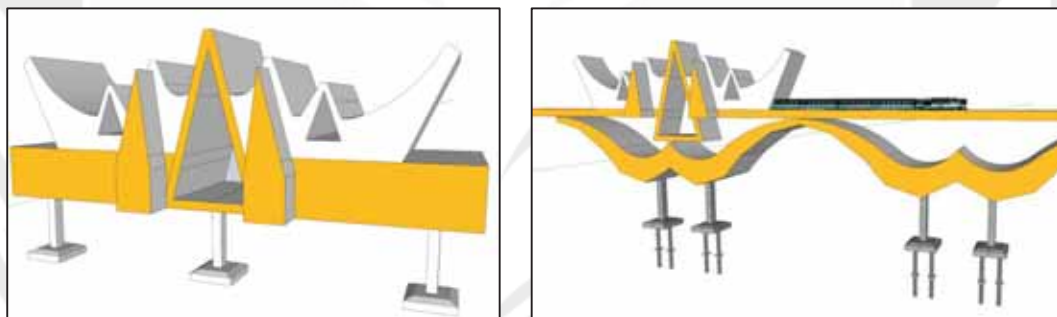
	bukaan yang saling bersebrangan dan berbeda ukuran juga dapat membantu mengalirkan udara pada area bengkel.
	Lantai : Lantai dibuat rendah agar posisi bengkel sejajar dengan rel kereta api, hal ini dilakukan untuk mempermudah pengecekan kondisi kereta api.
	Sirkulasi : Sirkulasi dibatasi, dan diberi jarak dari sirkulasi massa bangunan lainnya.

Sumber: Analisis Penulis, 2014

6.3.2 Konsep Struktur

Konsep struktur pada Stasiun Tanjung Karang diperoleh melalui hasil analisis struktur yang telah dilakukan, dengan hasil sebagai berikut :

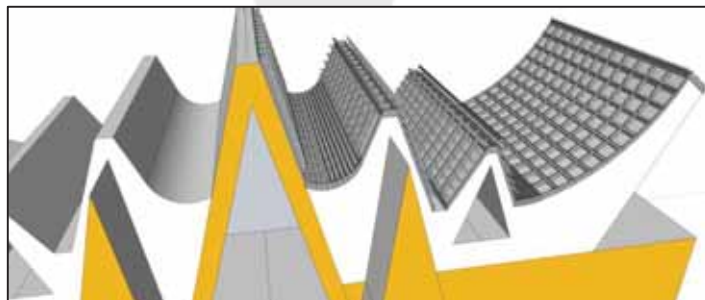
- Pondasi menggunakan pondasi tapak untuk massa bangunan, dan pondasi tiang (*pile*) untuk konstruksi jalan layang.



Gambar 6.14 Konsep Struktur Pondasi Stasiun

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

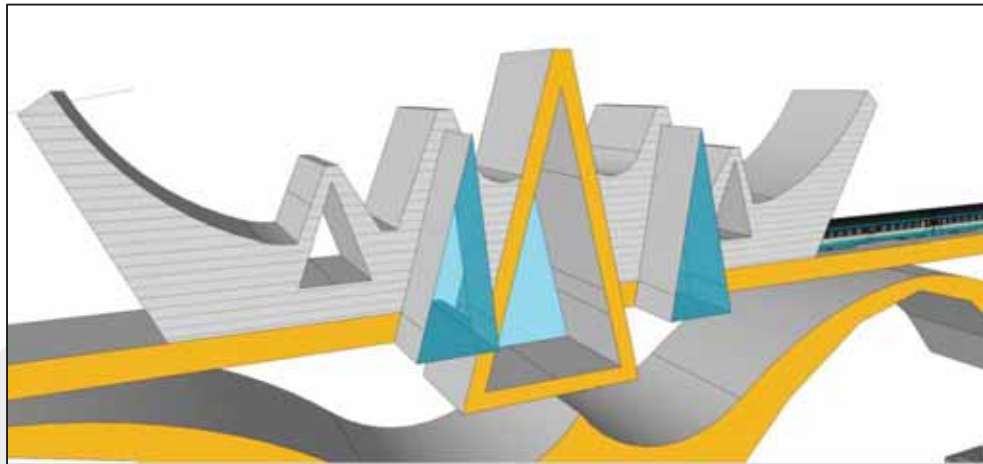
- Struktur atap menggunakan sistem rangka baja ringan.



Gambar 6.15 Konsep Struktur Atap Stasiun

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

- Dinding menggunakan material bata hebel serta beberapa bagian dibuat semi terbuka dan transparan.



Gambar 6.16 Konsep Pengolahan Dinding Stasiun

Sumber: Analisis Pribadi, 2014

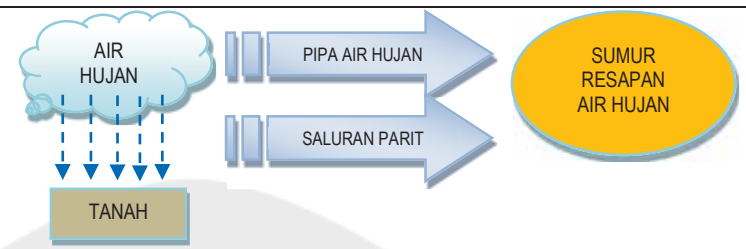
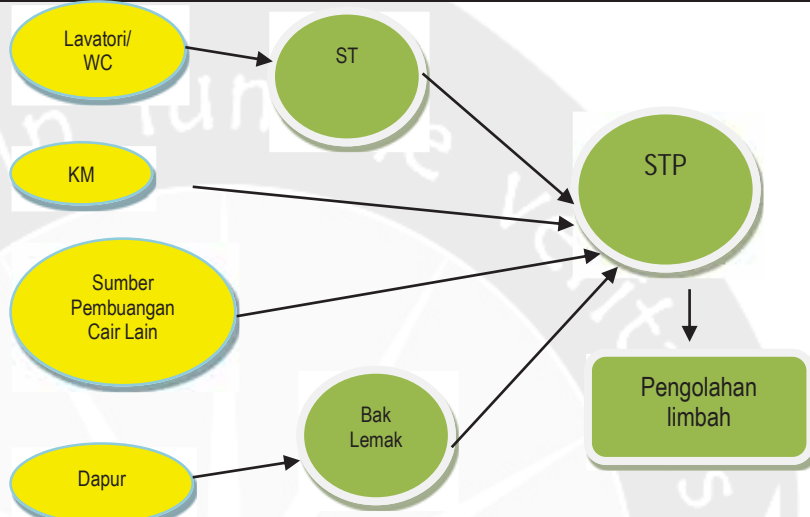
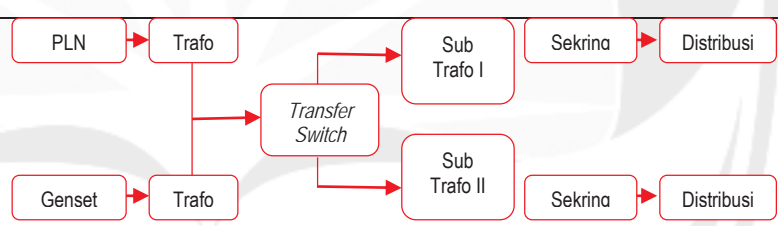
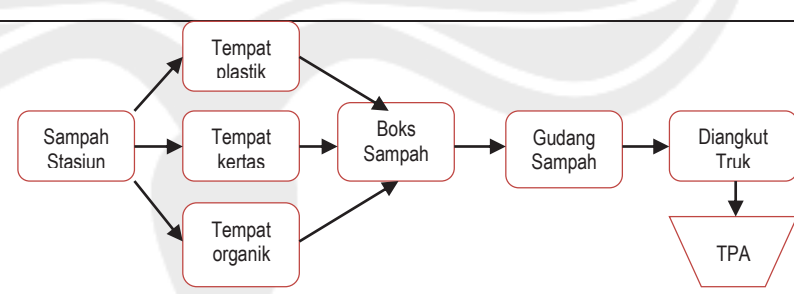
- Lantai menggunakan batu alam dan keramik. Penggunaan batuan alam mendukung kesan tradisional yang alami, sedangkan penggunaan keramik lebih ditujukan pada kemudahan cara pembersihannya sehingga area stasiun diharapkan tetap terjaga kebersihannya.

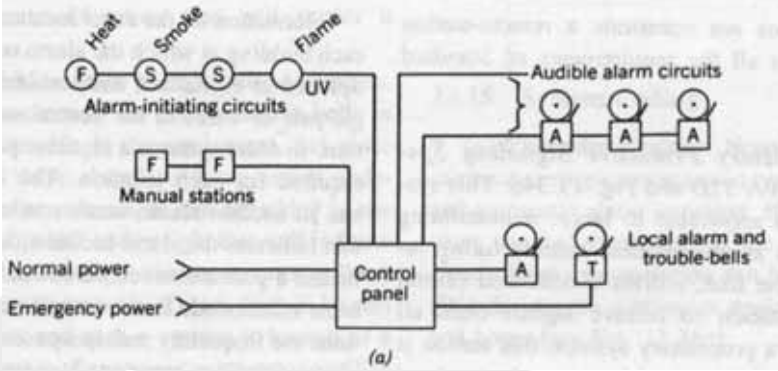
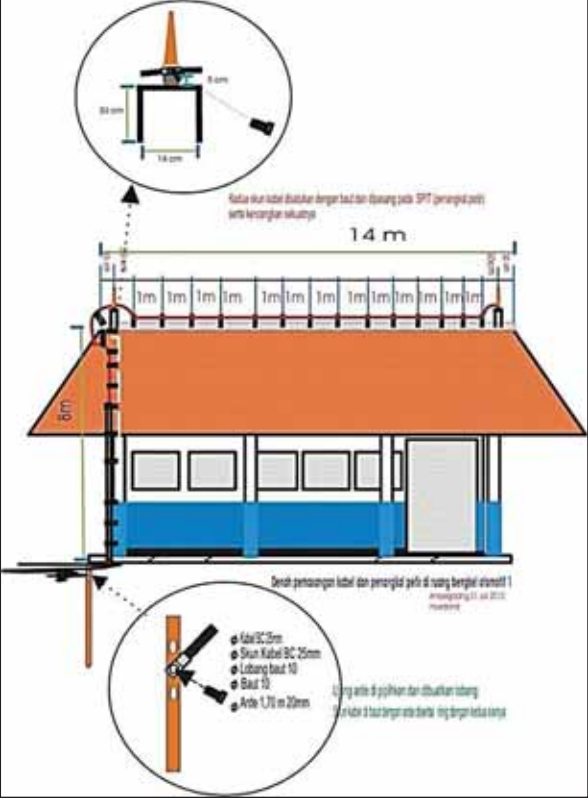
6.3.3 Konsep Utilitas

Konsep utilitas pada Stasiun Tanjung Karang merupakan hasil analisis utilitas pada bab sebelumnya yang antara lain sebagai berikut :

Tabel 6.5 Konsep Utilitas Bangunan Stasiun

Utilitas	Konsep
Sistem Air Bersih	<p>Distribusi air bersih pada bangunan stasiun menggunakan sistem <i>down feed</i> dengan menempatkan tandon air pada atap atau menara air yang sengaja dibuat khusus atau pada tempat yang memiliki kontur paling tinggi. Pengaliran dari</p>

	ground tank bersih ke tandon air menggunakan pompa.
Drainase	
Sanitasi	
Listrik	
Telekomunikasi	PABX, Intercom, Telex, Fax, Audio System, Internet,
Transportasi Sampah	

<p style="text-align: center;"><i>Fire Protection</i></p>	 <p style="text-align: center;">(a)</p> <p>Sistem pencegahan kebakaran dilakukan dengan memasang sprinkler pada bangunan yang memiliki luasan besar, penggunaan Alat Pemadam Kebakaran Ringan (APAR) berupa tabung hydrant ntuk unit bangunan dengan luasan kecil serta menggunakan hydrant halaman dengan memanfaatkan kolam-kolam pada site sebagai reservoir hydrant dengan bantuan pompa untuk mengalirkan air pada kolam.</p>
<p style="text-align: center;">CCTV</p>	<p>Sistem ini terdiri dari beberapa kamera dan unit televisi beserta kelengkapannya yang diletakkan di ruang kontrol CCTV dengan adanya security yang bertugas sebagai pengawas.</p>
<p style="text-align: center;">Penangkal Petir</p>	 <p style="text-align: center;">14 m</p> <p style="text-align: center;">8 m</p> <p style="text-align: center;">Desain pemasangan kabel dan penangkal petir di ruang bergelombang 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kabel 25mm • Siku Kabel BC 25mm • Lubang baut 10 • Baut 10 • Anode 1,70 m 20mm <p style="text-align: center;">Lubang siku di pakuhan dan dibulatkan lubang Pakuhan di baut dengan rata-rata 10g dengan ketebalan</p>

Sumber: Analisis Penulis, 2014

DAFTAR PUSTAKA

- Akmal Imelda. 2006. *Menata Rumah Dengan Warna*. Jakarta: Gramedia.
- Amos, Rapoport. 1969. *House Form and Culture*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Andyono, S. Yuli. 2006. *Indonesia Shopping Center*. Jakarta: PT. Griya Asri Prima.
- Ching, Francis D.K. 1993. *Arsitektur Bentuk, Ruang dan Susunannya*. Alih Bahasa: Ir. Paulus Hanoto Adjie. Jakarta: Erlangga.
- De Chiara, Yoseph. 2001. *Times Savers Standards Buildings Types*. New York: Mc. Graw Hillbook Company.
- Derrida, Jacques. 1976. *De La Grammatologie*, Baltimore: John Hopkins University Press.
- Darrell L. Ross, (2000) "*Emerging trends in police failure to train liability*" , Policing: An International Journal of Police Strategies & Management, Vol. 23 Iss: 2, pp.169 – 193.
- Jayadinata, T. Johara. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan Dan Wilayah*. Bandung: ITB.
- Krier Rob, 1988. *Komposisi Arsitektur*. Jakarta: Erlangga.
- Lampung Dalam Angka. 2013. BPS Provinsi Lampung.
- Mark, Gelernter. 1995. *Sources of Architectural Form: A Critical History of Western Design Theory*, Manchester Univ Pr.
- May, A. D. and M. Roberts. 1995. *The design of integrated transport strategies. Transport Policy 2*.
- Miro, Fidel. 2004. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, Dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Miro, Fidel. 2012, *Pengantar Sistem Tranportasi Transportasi*, Jakarta: Erlangga.
- Morlok. 1978. *Introduction To Transportation Engineering And Planning, US*: McGraw-Hill College.
- Nasution, M.N. 2004. *Manajemen Jasa Terpadu*. Jakarta: PT Ghalia Indonesia.
- Neufert, Erns. 1989. *Data Arsitek Jilid II*. Alih Bahasa: Ir. Ayamuju Amril. Jakarta: Erlangga.

- Panero, Zelnik M. 1979. *Dimensi Manusia Dan Ruang Interior*, Terjemahan Djoeliana Kurniawan, Jakarta: Erlangga.
- Peraturan Gubernur Lampung Nomor : 22 Tahun 2006, Tentang Persyaratan Dan Penerapan Arsitektur Lampung Pada Bangunan Gedung.
- Sugiharto. 1996. *Postmodernisme: Tantangan Bagi Filsafat*, Yogyakarta: Kanisius.
- Triwinarto S, Joko, *Morfologi Arsitektural Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang*, dalam Jurnal Teknik Universitas Brawijaya Malang, Volume III, no.7, April 1997.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007, tentang Perkeretaapian.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1992, tentang Perkeretaapian.
- Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.
- White, Edward T. 1986. *Tata Atur*. Alih Bahasa: Ir. Sri Rahayu. Penerbit: ITB. Bandung.

Daftar Referensi

- Ari Dianwahyudhi, Ir. Arief Rahman, MT. 2008. *Ornamentasi Rumah Tradisional Adat Lampung (Nuwo Sesaat)*. Penulisan Ilmiah, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Gunadarma. Diambil dari: http://www.gunadarma.ac.id/library/abstract/gunadarma_20305075-ssm_ftsp.pdf (27 November 2014).
- Bhakti Alamsyah, Imam Faisal Pane. 2004. *Tengarah Rancangan Dekonstruksi: Dalam Konteks Rancangan Kiwari*. Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sumatera Utara. Diambil dari: repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/1295/1/arsitektur-bhakti.pdf (17 November 2014).

- Diandra Natakembahang. Selasa, 19 November 2013. *Rumah Adat Lampung (Lambang Kesatuan Entitas Dan Klan Ulun Lampung)*. Diambil dari: <http://batinbudayapoerba.blogspot.com/2013/11/rumah-adat-lampung-lambang-kesatuan.html> (2 Oktober 2014).
[sesat-daerah-lampung_7.html](http://batinbudayapoerba.blogspot.com/2015/01/sesat-daerah-lampung_7.html) (23 Januari 2015).
- Hyginus J. Mantiri, Indradjaja Makainas. 2011. *Eksplorasi Terhadap Arsitektur Dekonstruksi*. Mantiri. Vol 8, No 2 (2011). Diambil dari: <http://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jmm/article/view/327> (17 November 2014).
- M. Yusuf Tamtomi. November 2010. *Rumah Adat Lampung*. Diambil dari: <http://nyaklampung.blogspot.com/p/rumah-adat-lampung.html> (15 September 2014).
- Saliwa, Novan. 13 Maret 2014. *Rumah Adat Lampung/Lamban Gedung Dalam*. Diambil dari: <http://saliwanovanadiputra.blogspot.com/2014/03/rumah-adat-lampung-lamban-gedung-dalam.html> (30 September 2014).
- zulfa azizah. 23 Januari 2015. *Rumah Adat Nuwo Sesat Asal Daerah Lampung Sumatera*. Diambil dari: <http://dunia-kesenian.blogspot.com/2014/10/rumah-adat-nuwo->