



LAPORAN TUGAS AKHIR - 234801

REDESAIN LOBI STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP ”*SMART HERITAGE STATION*” GUNA MENINGKATKAN *EXPERIENCE* PENGUNJUNG

KARISMA CANTIKA DEWI

NRP 5029201076

Dosen Pembimbing

Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T

NIP 19651109 199002 2 001

Angri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.

NIP 19710819200112 2 001

Program Studi Sarjana Desain Interior

Departemen Desain Interior

Fakultas Desain Kreatif dan Bisnis Digital

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Surabaya

2024



TUGAS AKHIR - DI 234801

**REDESAIN LOBI STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP
”SMART HERITAGE STATION” GUNA
MENINGKATKAN *EXPERIENCE* PENGUNJUNG**

KARISMA CANTIKA DEWI

NRP 5029201076

Dosen Pembimbing

Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T

NIP 19651109 199002 2 001

Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.

NIP 19710819200112 2 001

Program Studi Sarjana Desain Interior

Departemen Desain Interior

Fakultas Desain Kreatif dan Bisnis Digital

Institut Teknologi Sepuluh Nopember



FINAL PROJECT - DI 234801

REDESIGN MADIUN STATION LOBBY WITH "SMART HERITAGE STATION" CONCEPT TO IMPROVE VISITOR EXPERIENCE

KARISMA CANTIKA DEWI

NRP 5029201076

Advisor

Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T

NIP 19651109 199002 2 001

Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.

NIP 19710819200112 2 001

Study Program Bachelor of Interior Design

Department of Interior Design

Faculty of Creative Design and Digital Business

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Surabaya

2024

LEMBAR PENGESAHAN

REDESAIN LOBI STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP “SMART HERITAGE STATION” GUNA MENINGKATKAN EXPERIENCE PENGUNJUNG

TUGAS AKHIR

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar Sarjana Desain pada
Program Studi S-1 Desain Interior
Departemen Desain Interior
Fakultas Desain Kreatif Dan Bisnis Digital
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh : **Karisma Cantika Dewi**

NRP. 5029201076

Disetujui oleh Tim Penguji Tugas Akhir :

1. Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.

Pembimbing

2. Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.

Co-pembimbing

3. Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T

Penguji

4. Caesario Ari Budianto, S.T. M.T

Penguji



APPROVAL SHEET

**REDESIGN MADIUN STATION LOBBY WITH “SMART HERITAGE STATION”
CONCEPT TO IMPROVE VISITOR EXPERIENCE**

FINAL PROJECT REPORT

Submitted to fulfil one of the requirements
For obtaining a degree Bachelor of Design at
Undergraduate Study Program of Interior Design
Departemen of Interior Design
Faculty of Creative Design and Digital Business
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

By: **Karisma Cantika Dewi**
NRP. 5029201076

Approved by Final Project Proposal Examiner Team:

1. Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.

Advisor

2. Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.

Advisor

3. Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T

Examiner

4. Caesario Ari Budianto, S.T., M.T.

Examiner



PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama mahasiswa / NRP : Karisma Cantika Dewi/5029201076
Program studi : Desain Interior
Dosen Pembimbing / NIP : Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T./ 19651109 199002 2 001

dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir dengan judul “Redesain Lobi Stasiun Madiun Dengan Konsep “*Smart Heritage Station*” Guna Meningkatkan *Experience* Pengunjung” adalah hasil karya sendiri, bersifat orisinal, dan ditulis dengan mengikuti kaidah penulisan ilmiah.

Bilamana di kemudian hari ditemukan ketidaksesuaian dengan pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Surabaya, 01 AGUSTUS 2024

Mengetahui
Dosen Pembimbing

Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T
NIP. 19651109 199002 2 001

Mahasiswa

Karisma Cantika Dewi
NRP. 5029201076



STATEMENT OF ORIGINALITY

The undersigned below:

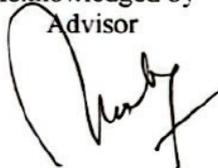
Name of Student / NRP : Karisma Cantika Dewi / 5029201076
Department : Desain Interior
Advisor / NIP : Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T. / 19651109 199002 2 001

hereby declare that the Final Project with the title of " Redesign Madiun Station Lobby With "Smart Heritage Station" Concept To Improve Visitor Experience" is the result of my own work, is original, and is written by following the rules of scientific writing.

If in the future there is a discrepancy with this statement, then I am willing to accept sanctions in accordance with the provisions that apply at Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Surabaya, 01 AGUSTUS 2024

Acknowledged by
Advisor



Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T
NIP. 19651109 199002 2 001

Student



Karisma Cantika Dewi
NRP. 5029201076





ABSTRAK

REDESAIN LOBI STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP “*SMART HERITAGE STATION*” UNTUK MENINGKATKAN *EKSPERIANCE* PENGGUNA

Nama Mahasiswa / NRP : Karisma Cantika Dewi /5029201076
Departemen : Desain Interior FDKBD - ITS
Dosen Pembimbing : Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.

Abstrak

Perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan telah mendorong proses globalisasi, membawa dampak positif seperti kemajuan komunikasi dan transportasi namun juga menyebabkan terkikisnya kebudayaan. Di Indonesia, negara yang kaya akan warisan budaya, banyak situs warisan yang perlu dilestarikan. Salah satunya Stasiun Madiun, stasiun besar tipe A yang tergolong bangunan cagar budaya kategori C ini Sejak didirikan pada tahun 1882 telah banyak mengalami perubahan interior sehingga mengakibatkan hilangnya identitas aslinya. Data Dinas Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa Timur menunjukkan lebih dari 6,6 juta penumpang menggunakan kereta api di Jawa Timur pada tahun 2021, menunjukkan tingginya minat terhadap moda transportasi tersebut. Sejalan dengan visi PT KAI untuk menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik bagi Indonesia, diusulkan desain ulang lobi Stasiun Madiun dengan konsep smart Heritage Station untuk mengenalkan budaya dan meningkatkan *Experiance* pengguna.

Konsep *Smart Heritage Station* mengintegrasikan teknologi modern dengan warisan budaya tidak hanya mendukung misi PT KAI dalam menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, dan berbasis digital, namun juga pelestarian budaya Menggabungkan keaslian arsitektur dengan kemajuan teknologi diharapkan dapat memberikan kenyamanan, efisiensi, dan pengalaman berbeda bagi pengguna. Hal ini didukung oleh penelitian dari (Evangelos Karapanos, 2010). yang menyatakan bahwa pengalaman positif akan meningkatkan citra perusahaan. Oleh karena itu, perancangan ulang Stasiun Madiun dengan konsep smart heritage merupakan langkah strategis untuk menjawab tantangan modernisasi, melestarikan warisan budaya dan meraih visi Misi PT KAI itu sendiri.

Merancang ruang publik yang inklusif dan dapat diakses oleh semua orang, termasuk mereka yang mempunyai keterbatasan fisik, sangat penting untuk menciptakan pengalaman pengguna yang baik. Hal ini sejalan dengan pendapat magaan Selain Kemudahan navigasi dan kemudahan pemesanan sering kali dilaporkan sebagai aspek pengalaman yang menyenangkan bagi pelanggan. Dengan kata lain, pelanggan merasa puas ketika mereka dapat menemukan produk atau layanan dengan cepat dan mudah (Wiwesa, 2021). Sehingga, perancangan ulang Stasiun Madiun dengan konsep smart Heritage Station diharapkan tidak hanya meningkatkan pelayanan dan kepuasan pengguna, namun juga mempererat hubungan Stasiun Madiun (PT KAI) dengan Kota Madiun, serta mendukung pemajuan budaya dan budaya lokal pariwisata.

Kata kunci: *Stasiun Madiun, Pelayanan , smart and fun enviroentment, experience, Branding, PT KAI*



ABSTRACT

REDESIGN MADIUN STATION LOBBY WITH “SMART HERITAGE STATION” CONCEPT TO IMPROVE VISITOR EXPERIENCE

Nama Mahasiswa / NRP : Karisma Cantika Dewi /5029201076
Departemen : Desain Interior FDKBD - ITS
Dosen Pembimbing : Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.

Abstract

The development of technology and science has driven the globalization process, bringing positive impacts such as advances in communication and transportation but also causing the erosion of culture. In Indonesia, a country rich in cultural heritage, there are many heritage sites that need to be preserved. One of them is Madiun Station, a large type A station which is classified as a category C cultural heritage building. Since it was founded in 1882, it has undergone many interior changes, resulting in the loss of its original identity. Data from the East Java Province Communication and Information Service shows that more than 6.6 million passengers used trains in East Java in 2021, indicating high interest in this mode of transportation. In line with PT KAI's vision to become the best transportation ecosystem solution for Indonesia, it is proposed to redesign the Madiun Station lobby with the smart Heritage Station concept to increase user experience.

The Smart Heritage Station concept integrates modern technology with cultural heritage, supporting PT KAI's mission to provide a safe, efficient and digital-based transportation system. Combining architectural authenticity with technological advances is expected to provide comfort, efficiency and a different experience for users. This is supported by research from (Evangelos Karapanos, 2010). which states that positive experiences will improve the company's image. Therefore, redesigning Madiun Station with a smart heritage concept is a strategic step to answer the challenges of modernization while preserving cultural heritage.

Designing public spaces that are inclusive and accessible to everyone, including those with disabilities, is critical to creating a good user experience. This is in line with magaun's opinion. Apart from that, ease of navigation and ease of ordering are often reported as aspects of the experience that are enjoyable for customers. In other words, customers feel satisfied when they can find products or services quickly and easily (Wiwesa, 2021). Thus, the redesign of Madiun Station with the smart Heritage Station concept is expected to not only improve service and user satisfaction, but also strengthen the relationship between Madiun Station (PT KAI) and Madiun City, as well as support the advancement of local culture and culture tourist.

Keywords: *Madiun Station, Service, smart and fun environment, experience, Branding, PT KAI*



KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur, penulis memanjatkan puji dan syukur ke hadirat Allah Swt. atas segala limpahan rahmat, hidayah, dan karunia-Nya. penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul “Redesain Lobi Stasiun Madiun Dengan Konsep ‘Smart Heritage Station’ Guna Meningkatkan Experience Pengunjung” dengan baik dan tepat waktu. Tugas akhir ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Desain dari Departemen Desain Interior, Fakultas Desain Kreatif dan Bisnis Digital, Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Dalam penyusunan laporan tugas akhir ini, tentu tak lepas dari dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak. Maka penulis ucapkan rasa hormat dan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu. Pihak-pihak yang terkait di antaranya sebagai berikut:

1. Ibu Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T selaku dosen pembimbing penulis yang telah memberikan wawasan dan ilmu yang bermanfaat serta menemani dan membimbing penulis selama menyelesaikan Tugas Akhir. Dan ibu Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds sebagai co-pembimbing.
2. Ibu Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T. dan Bapak Caesario Ari Budianto, S.T., M.T. selaku dosen penguji yang telah memberikan saran dan masukan yang membangun bagi penulis selama pelaksanaan tugas akhir.
3. Bapak-Ibu dosen serta karyawan di Departemen Desain Interior yang telah banyak membantu penulis selama menempuh perkuliahan.
4. Ayah, Mama, Mbak Agis, dan Dek kaw yang selalu memberikan dukungan dan kepercayaan serta mendoakan kelancaran penulis selama menempuh pendidikan di Departemen Desain Interior ITS.
5. Teman saya syahda, Sintia, luse, Alip, Kinan, dan putri yang selalu memberikan saya dukungan
6. Teman-teman seperjuangan Departemen Desain Interior ITS angkatan 2020. Terutama Tasn Tsan, peri mungiel, Koko Coa, Acel, Icha, Bel bel, Bri, Ais, Evan, Citra, Ida, Anggit terima kasih sudah berkenan menemani, menghibur, serta memberikan pengalaman yang menyenangkan selama perkuliahan penulis selama masa perkuliahan.
7. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang juga telah memberikan bantuan kepada penulis selama perkuliahan maupun pengerjaan Tugas Akhir.

Dengan ini laporan tugas akhir yang telah penulis susun diharapkan dapat memberikan manfaat kepada semua pihak. Namun, penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari kesempurnaan dan penulis terbuka dengan segala kritik dan saran yang diberikan agar penulis dapat lebih berkembang menjadi lebih baik lagi kedepannya. Semoga laporan tugas akhir yang telah penulis susun ini dapat dijadikan referensi untuk perancangan lainnya.

Surabaya, Juli 2024

Penulis



DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
APPROVAL SHEET	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
STATEMENT OF ORIGINALITY	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan	2
1.4 Batasan Desain	2
1.5 Manfaat Desain	2
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	3
2.1 Perkeretaapian Indonesia	3
2.1.1 Sejarah Kereta Api Indonesia	3
2.1.2 <i>Company Profile</i>	4
2.2 Guidline PT KAI	5
2.2.1 Jenis Stasiun	5
2.2.2 Warna	6
2.2.3 Material	6
2.2.4 Layout, font dan pictogram	7
2.2.5 Letter sign nama stasiun	8
2.2.6 Petunjuk informasi group sirkulasi dan fasilitas penumpang	8
2.2.7 Klasifikasi Stasiun Kereta Api	8
2.2.8 Persyaratan teknis bangunan stasiun kereta api	9
2.3 INKA	9
2.3.1 Sejarah INKA	9
2.3.2 Visi Misi INKA	9
2.3.3 Logo INKA	10
2.4 User Experience	11
2.4.1 Tipe User experience	11
2.4.2 Aspek Pengalaman menyenangkan	12
2.4.3 Proses perancangan UX	12
2.5 Eksistensi Budaya	13
2.5.1 Pengertian Eksistensi Budaya	13
2.5.2 Fungsi Eksistensi Budaya	13
2.6 Konsep Smart Haritage	14
2.6.1 <i>Smart Design</i>	14
2.6.2 <i>Heritage</i>	15
2.7 Universal Design	16
2.7.1 Pengertian Universal Design	16
2.7.2 Prinsip – Prinsip Universal Design	16



2.8	Kajian Anthropometri	18
2.8.1	Pengertian Kajian Anthropometri	18
2.8.2	Kajian Anthropometri Stasiun Madiun	18
2.9	Bangunan Cagar Budaya	25
2.9.1	Pengertian Bangunan Cagar Budaya	26
2.9.2	Pelestarian Bangunan Cagar Budaya	26
2.9.3	Kelas Bangunan Cagar Budaya	26
2.9.4	Bentuk bangunan Cagar budaya	28
2.10	Tinjauan Eksisting	29
2.10.1	Struktur Organisasi	29
2.10.2	Lokasi	31
2.10.3	Fasilitas	31
2.10.4	Pegawai Stasiun Madiun	35
2.11	Tinjauan Kompetitor / Pembanding	36
2.11.1	Stasiun Amsterdam Central	36
2.11.2	Stasiun Sao Bento	38
2.11.3	Ivanovskaya Railway Station	39
2.12	Karakteristik Pengelolaan (Busines Model Canvas)	41
BAB 3 METODOLOGI DESAIN		45
3.1	Understanding	45
3.2	Emphatize	46
3.3	Define	46
3.4	Ideate	47
3.5	Model	47
3.6	Test	47
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN		49
4.1	Understanding	49
4.1.1	Observasi	49
4.1.2	Wawancara	51
4.2	Emphatize	55
4.2.1	User Persona	55
4.3	Define	56
4.3.1	Pain and gain	56
4.3.2	Decision Matrix	56
4.3.3	Value Proposition	56
4.4	Ideate	58
4.4.1	Studi Pengguna	58
4.4.2	Studi Aktivitas	58
4.4.3	Matriks Hubungan Ruang	61
4.4.4	Bubble diagram	61
4.4.5	Konsep Makro	62
4.4.6	Konsep Mikro	65
4.5	Model	66
4.5.1	Alternatif Layout	66
4.5.2	Pemilihan Alternatif Layout	68
4.5.3	Alternatif perspektif	69
4.5.4	Weighted Method Alternatif Desain Perspektif	71
4.5.5	Pengembangan Desain	72
4.5.6	Hasil Desain	73



4.5.7 Validasi Desain	83
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN.....	87
5.1 Kesimpulan	87
5.2 Saran.....	87
DAFTAR PUSTAKA.....	89
LAMPIRAN.....	91
BIODATA PENULIS.....	139



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Macam Macam Zona Stasiun	5
Gambar 2.2 Warna Pokok PT. KAI.....	6
Gambar 2.3 Warna Rambu-Rambu PT. KAI	6
Gambar 2.4 Petunjuk Sirkulasi Pergerakan Penumpang	7
Gambar 2.5 Contoh Papan Arah Fasilitas Kamar Kecil	8
Gambar 2.6 Tipe Hanging Totem.....	8
Gambar 2.7 Logo INKA.....	10
Gambar 2.8 Warna INKA.....	10
Gambar 2.9 Fasad Stasiun Madiun.....	27
Gambar 2.10 Logo INKA.....	28
Gambar 2.11 Wisma PT KAI Madiun.....	28
Gambar 2.12 Motif lisplank Wisma PT KAI Madiun	29
Gambar 2.13 Gambar Struktur Organisasi Stasiun Madiun	29
Gambar 2.14 Gambar Site Plan Stasiun Madiun.....	31
Gambar 2.15 Signage Amsterdam Central Station.....	37
Gambar 2.16 Wayfinding Amsterdam Central Station.....	37
Gambar 2.17 LED Display Amsterdam Central Station	38
Gambar 2.18 Mural Sao Bento Station.....	38
Gambar 2.19 Ceiling Ivanovskaya Railway Station.....	39
Gambar 2.20 Kolom Ivanovskaya Railway Station	39
Gambar 2.21 Signage Ivanovskaya Railway Station.....	40
Gambar 2.22 Area Tunggu Ivanovskaya Railway Station	40
Gambar 2.23 Ivanovskaya Railway Station	41
Gambar 2.24 Bussiness Model Canvas Sumber: Dokumentasi Pribadi tahun 2024	41
Gambar 3.1 Metode Desain	45
Gambar 4.1 Studi Eksisting A-B Stasiun Madiun.....	49
Gambar 4.2 Studi Eksisting B-C Stasiun Madiun	49
Gambar 4.3 Data barang Pengunjung Ketika Mengunjungi Stasiun Madiun	53
Gambar 4.4 Data Area yang Dianggap Kurang Menyenangkan oleh Pengunjung	54
Gambar 4.5 Data Area yang Dianggap Menyenangkan oleh Pengunjung	54
Gambar 4.6 Dot Vote.....	56
Gambar 4.7 Decision Matrix	56
Gambar 4.8 Value Preposition	57
Gambar 4.9 Diagram matriks Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024.....	61
Gambar 4.10 Buble diagram Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024	62
Gambar 4.11 Tree Method.....	65
Gambar 4.12 Konsep mikro.....	66
Gambar 4.13 Layout alternative 1	67
Gambar 4.14 Layout alternative 1	67
Gambar 4.15 Layout alternative 1	68
Gambar 4.16 weighted method alternative layout	68
Gambar 4.17 Weighted method alternative layout	69
Gambar 4.18 Weighted method alternative layout	70
Gambar 4.19 Weighted method alternative layout	70

LAPORAN TUGAS AKHIR

Karisma Cantika Dewi
NRP. 5029201076



Gambar 4.20 Weighted methode alternative layout	71
Gambar 4.21 Weighted methode alternative layout	71
Gambar 4.22 Pengembangan layout desain	72
Gambar 4.23 Pengembangan 3D Perspektif desain	73
Gambar 4.24 Desain Enterence dan drop zone	74
Gambar 4.25 Desain Enterance Luxury Room	75
Gambar 4.26 Desain display portrait madiun tempo doloe	76
Gambar 4.27 Desain Papan Reklame.....	76
Gambar 4.28 Desain compact Charging mechine.....	77
Gambar 4.29 Desain Papan informasi	77
Gambar 4.30 DesainPapan jadwal keberangkatan.....	78
Gambar 4.31 Desain Papan signage.....	78
Gambar 4.32 Desain Area Tempat Duduk.....	79
Gambar 4.33 Desain Area Retail	79
Gambar 4.34 Desain area Tiket	80
Gambar 4.35 Desain akhir Tampak Depan.....	80
Gambar 4.36 Desain akhir Tampak Depan.....	81
Gambar 4.37 Desain Area Hiburan.....	81
Gambar 4.38 Desain Plafon	82
Gambar 4.39 Desain Lantai	82



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Keterangan Logo KAI	4
Tabel 2.2 Material, Spesifikasi dan Warna.....	6
Tabel 2.3 Studi Anthropometri	18
Tabel 2.4 Tugas Pokok dan Fungsi Organisasi Stasiun Madiun	30
Tabel 2.5 Fasilitas Stasiun Madiun.....	32
Tabel 2.6 Pegawai Stasiun Madiun	35
Tabel 4. 1 Data Terakhir Pengunjung Mengunjungi Stasiun Madiun.....	52
Tabel 4. 2 Data Penumpang Menunggu di Stasiun Madiun Lama.....	52
Tabel 4.3 Studi Aktivitas	58
Tabel 4.4 Studi Kebutuhan ruang	59



DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1. DOKUMEN ADMINISTRATIF TUGAS AKHIR
- LAMPIRAN 2. GAMBAR KERJA
- LAMPIRAN 2. GAMBAR PERSPEKTIF
- LAMPIRAN 3. RAB (RENCANA ANGGARAN BIAYA)
- LAMPIRAN 4. RKS (RENCANA KERJA DAN SYARAT)



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi mendorong pembaharuan dalam pemanfaatan hasil-hasil teknologi, yang secara signifikan berkontribusi terhadap proses globalisasi. Berasal dari kata "global" yang berarti dunia, globalisasi adalah proses masuknya berbagai aspek kehidupan ke dalam lingkup dunia secara luas. Banyak yang mengakui bahwa globalisasi membawa dampak positif, seperti komunikasi yang lebih canggih dan transportasi yang lebih cepat. Namun, tanpa kita sadari, globalisasi juga membawa dampak negatif yang signifikan, yang mengharuskan kita untuk lebih bijaksana dalam menyikapinya, seperti mulai lunturnya budaya baik budaya benda maupun tak benda.

Dikutip dari pedoman penilaian kriteria penetapan cagar budaya oleh Kemendikbud (2013), Indonesia merupakan negara yang kaya akan warisan budaya dan memiliki Cagar Budaya yang beragam jenisnya. Cagar Budaya adalah warisan budaya bersifat kebendaan berupa Benda Cagar Budaya, Bangunan Cagar Budaya, Struktur Cagar Budaya, Situs Cagar Budaya, dan Kawasan Cagar Budaya di darat dan/atau di air yang perlu dilestarikan keberadaannya karena memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/atau kebudayaan melalui proses penetapan. Sehingga melestarikan budaya ini sangat penting untuk dilakukan. Kelestarian budaya harus dipertahankan atau dikembangkan oleh individu atau kelompok itu sendiri, karena kelestarian tidak dapat berdiri sendiri. Dengan mendalami sebuah kebudayaan atau paling tidak mengetahui kebudayaan tersebut adalah suatu cara yang dapat dilakukan untuk membuat suatu budaya tetap memiliki eksistensi di era ini. Ada dua acara melestarikan kebudayaan menurut Dimas (dalam Suratmi, 2016, h.26). yaitu *culture experience* dan *culture knowlage*.

Berdasarkan pembahasan tersebut stasiun madiun dipilih sebagai tempat untuk melestarikan kebudayaan tersebut dengan cara *Culture knowlage* atau sebuah upaya untuk mengenalkan budaya melalui suatu pusat informasi mengenai kebudayaan yang dapat difungsionalisasi kedalam banyak bentuk. Stasiun Madiun dipilih karena Stasiun madiun merupakan stasiun besar tipe A dan termasuk bangunan cagar budaya golongan C. Stasiun ini berlokasi di kota madiun dan telah berdiri pada tahun 1882, selama lebih dari 100 tahun, stasiun madiun mengalami banyak modernisasi pada interiornya. Hal ini sejalan dengan isu globalisasi yang telah dibahas sebelumnya. Selain itu berdasarkan data dinas kominfo provinsi jawa timur, Tercatat lebih dari 6,6 juta penumpang melakukan perjalanan dengan kereta api di Jawa Timur selama tahun 2021. Hal ini menunjukkan minat transportasi ini cukup besar, sehingga hal ini dianggap baik untuk menerapkan konsep pelestarian budaya *culture knowlage*.

“Re-design lobby stasiun madiun dengan konsep smart heritage station guna meningkatkan experience pengunjung” merupakan judul perancangan dengan konsep yang dapat menjawab permasalahan pada Stasiun Madiun. Selain melestarikan kebudayaan konsep smart heritage yang unik ini sejalan dengan visi PT KAI yakni “Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia” dan misi PT KAI “Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan” sehingga konsep smart heritage pada stasiun dianggap tepat. Karena Brand experience menurut Brakus, Schmitt, dan Zarantonello (2009) diartikan sebagai respons subjektif internal konsumen (sensasi, perasaan, dan kognisi) serta respons tingkah laku yang dipicu oleh rangsangan dari brand yang merupakan bagian dari desain brand. Brand experience terdiri dari empat dimensi yang saling berkaitan: indrawi, afektif, intelektual, dan perilaku. Dimensi-dimensi ini mempengaruhi dan menentukan kepuasan pelanggan. Sehingga



Mempertahankan keaslian arsitektur sambil mengintegrasikan kemajuan teknologi di era yang serba cepat ini adalah pilihan yang paling benar untuk memberikan kenyamanan, efisiensi, dan keunikan desain interior stasiun untuk memberikan pengalaman yang berbeda bagi para pengguna.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, survei, dan studi perbandingan yang dilakukan dapat diamati bahwa masalah yang ada pada Stasiun Madiun yakni :

1. Bagaimana menciptakan desain interior stasiun madiun yang memberikan user experience untuk pengunjung?
2. Bagaimana menciptakan desain interior stasiun madiun dengan universal design terutama untuk tuna daksa?
3. Bagaimana meningkatkan branding Stasiun Madiun?

1.3 Tujuan

1. Menciptakan rekomendasi desain yang dapat memberikan lingkungan stasiun yang menyenangkan dengan menggunakan kemajuan teknologi, Menggunakan konsep smart and fun environment
2. Menciptakan desain interior yang memperhatikan Prinsip Universal Design terutama bagi tunanetra
3. Memasukkan identitas Stasiun Madiun pada desain

1.4 Batasan Desain

1. Desain menyesuaikan eksisting dan tidak fasad struktur arsitektural.
2. Ruang dapat digunakan oleh semua pengguna
3. Desain interior memiliki tampilan modern sesuai dengan *branding corporate identity*, serta mempertahankan budaya asli bangunan.

1.5 Manfaat Desain

1. Bagi Penulis
 - a. Sebagai wadah pengaplikasian ilmu yang telah didapatkan selama menempuh pendidikan di Departemen Desain Interior Institut Teknologi Sepuluh Nopember dalam bentuk pembuatan laporan tugas akhir secara sistematis.
 - b. Sebagai pemenuhan syarat kelulusan pada Departemen Desain Interior Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
2. Bagi Stasiun Madiun
 - a. Sebagai bahan referensi dalam perancangan interior Stasiun Madiun.
 - b. Sebagai saran dan referensi perancangan interior untuk membangun Stasiun Madiun yang representatif terhadap sejarah dan kebudayaan Daerah untuk memberikan pengalaman yang berkesan bagi pengunjung.
3. Bagi Departemen Desain Interior
 - a. Sebagai tambahan referensi dan pengetahuan untuk kemajuan Departemen Desain Interior Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
 - b. Sebagai tolok ukur penilaian mahasiswa dalam pengaplikasian ilmu yang telah didapat.



BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perkeretaapian Indonesia

Untuk menghasilkan perancangan yang baik dan memenuhi kebutuhan pengguna maka penulis perlu mengetahui mengenai PT yang mengelola stasiun kereta api di Indonesia secara umum yakni PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau KAI. Serta fasilitas- fasilitas yang dibutuhkan pada Stasiun Kereta yang memuat fasilitas utama, *lobby*, dan *check in* termasuk standar dalam merancang stasiun berdasarkan klasifikasinya.

2.1.1 Sejarah Kereta Api Indonesia

- Berdasarkan akta tanggal 1 Juni 1999 No. 2 KAI didirikan yang dibuat di hadapan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta, yang kemudian diperbaiki dengan akta tanggal 13 September 1999 No. 14. melalui Surat Keputusan tanggal 1 Oktober 1999 No. C-17171 HT.01.01. TH.99 Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia.
- Tahun 1864 adalah masa Industri transportasi perkeretaapian dimulai, ketika *Namlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij* membangun jalan kereta api dari Semarang ke Surakarta, Jawa Tengah. Setelah itu, tiga perusahaan lainnya ikut membangun jalur-jalur kereta api, baik di Jawa, maupun di luar Jawa. Ketiga perusahaan tersebut adalah *Staatsspoorwegen (SS)*, *Verenigde Spoorwegbedrijf*, dan *Deli Spoorwegen Maatschappij*. Beberapa hari setelah proklamasi kemerdekaan stasiun dan kantor kereta api yang dikuasai Jepang diambil alih. Tahun 1945 tepatnya 28 September adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung pada tanggal ini juga didirikan Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia (DKARI). Tanggal berdirinya DKARI kemudian ditetapkan sebagai Hari Kereta Api.
- 1963 tanggal 25 Mei Pemerintah Republik Indonesia membentuk Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)
- 1997 tanggal 15 september Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) kemudian diubah Menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), yakni Perusahaan milik negara untuk melayani Masyarakat degan dana subsididan dari pemerintah.
- Tahun 1990 PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57. Dan melayani Masyarakat sekaligus mencari keuntungan, Perumka menawarkan tiga kelas layanan, yaitu kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi.
- Tahun 1995 tanggal 31 Juli Perumka meluncurkan layanan kereta api penumpang kelas eksekutif dengan merek Kereta Api Argo Bromo JS-950 dan dikembangkan menjadi Kereta Api (KA) Argo Bromo Anggrek yang dioperasikan sejak tanggal 24 September 1997. ini menjadi awal pengembangan KA merek Argo lainnya.
- Tahun 1998 Tanggal 3 Februari, Pemerintah menerbitkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) atau disebut PT KA (Persero) Untuk tetap menjalankan sebagian misinya sebagai organisasi pelayanan publik, Pemerintah menyediakan dana *Public Service Obligation (PSO)*.



- Tahun 2010 hingga saat ini dirubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau KAI terhitung tanggal 11 Mei 2010 hingga saat ini. Kai.id (2023)

2.1.2 Company Profile

Memiliki pengalaman lebih dari 75 tahun di bidang transportasi sebagai badan usaha milik negara (BUMN) di Indonesia yang bergerak dalam bidang transportasi dan penunjang lainnya yang sekaligus menjadi penggerak perekonomian Indonesia, menjadikan PT KAI selalu menerapkan budaya Perusahaan, nilai-nilai utama atau core values BUMN, yaitu “AKHLAK” yang memiliki kepanjangan dari A yaitu Amanah yang berarti Memegang teguh kepercayaan yang diberikan. Kemudian K yang berasal dari kata Kompeten yang berarti Terus belajar dan mengembangkan kapabilitas. Huruf H yang berasal dari kata Harmonis memiliki arti Saling peduli dan menghargai perbedaan. L berasal dari kata Loyal yang berarti Berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara, kemudian A yaitu Adaptif yang artinya Terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi Perubahan. Dan yang terakhir ada K yang berarti Kolaboratif yang memiliki arti Membangun kerja sama yang sinergis.

Sedangkan untuk wilayahnya sendiri. Wilayah operasi KAI mencakup Pulau Jawa dan Sumatera. Wilayah kerja di Pulau Jawa dibagi menjadi dua berdasarkan Daerah Operasinya (Daop), sedangkan wilayah kerja di Sumatera dibagi berdasarkan Divisi Regional (Divre). Pada divisi regional terdapat empat Divisi Regional dan 1 Sub Divisi Regional di Pulau Sumatera. Yang meliputi Sub Divisi regional I Aceh, Divisi regional I Sumatera Utara, Divisi regional II Sumatera Barat, Divisi regional III Palembang dan Divisi regional IV Tanjung Karang. Sedangkan untuk daerah operasional di Pulau Jawa terdapat Sembilan daerah operasional, antarlain Daerah Operasional 1 Jakarta, Daerah Operasional 2 Bandung, Daerah Operasional 3 Cirebon, Daerah Operasional 4 Semarang, Daerah Operasional 5 Purwokerto, Daerah Operasional 6 Yogyakarta, Daerah Operasional 7 Madiun, Daerah Operasional 8 Surabaya, dan yang terakhir Daerah Operasional 9 Jember.

A. Logo Kereta Api Indonesia

Brand adalah aset yang paling berharga bagi sebuah bisnis. Salah satu cara untuk menciptakan sebuah brand yang dapat melekat pada orang yang melihatnya adalah identitas visual, Dan salah satu elemen utama dalam penciptaan identitas visual adalah logo., Gambar yang mewakili sebuah makna disebut juga logram. Atau secara lebih mudah dapat dikatakan logogram adalah logo yang dituangkan dalam bentuk gambar. Logogram yang baik dapat menjadi elemen visual yang kuat mudah diingat oleh masyarakat. Sehingga sebuah brand dapat dikenal oleh banyak orang.

Logo adalah identitas suatu brand maka dalam perancangan interior, logo juga selalu di sertakan. Maka dari itu mengetahui makna logo Kai menjadi penting dalam perancangan stasiun madiun.

Tabel 2.1 Keterangan Logo KAI

Bentuk		Logo kereta api Indonesia terinspirasi dari bentuk REL KERETA yang digambarkan dengan garis menyambung ke atas pada huruf A, KAI diharapkan terus maju dan menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik yang terintegrasi, terpercaya, bersinergi, dan kelak dapat menghubungkan Indonesia dari Sabang sampai Merauke.
--------	---	---



Huruf		Menggunakan typeface italic yang dinamis dan dimodifikasi pada huruf A menggambarkan karakter KAI yaitu progresif, berfikiran terbuka, dan terpercaya. Grafik yang tegas namun ramah dengan perbedaan warna pada huruf diharapkan dapat mencerminkan hubungan yang harmonis dan kompeten antara KAI dan seluruh pemangku kepentingan.
Warna		warna biru tua yang menunjukkan stabilitas, profesionalisme, amanah dan kepercayaan diri, yang ditambah dengan aksen warna oranye, yang menunjukkan antusiasme, kreativitas, tekad, kesuksesan dan kebahagiaan

Sumber : web PT KAI

B. Visi dan Misi

Visi: Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia.

Misi:

- Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
- Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi.
- Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur-infrastruktur penting terkait transportasi

2.2 Guidline PT KAI

2.2.1 Jenis Stasiun

Stasiun madiun yang memiliki luas yang memanjang dengan jumlah lantai hanya satu termasuk ke dalam Wilayah operasi KAI mencakup Pulau Jawa dan Sumatera. Wilayah kerja di Pulau Jawa dibagi menjadi dua berdasarkan Daerah Operasinya (Daop), sedangkan wilayah kerja di Sumatera dibagi berdasarkan Divisi Regional (Divre).

- Zona 1 Area ini merupakan area utama keberangkatan Kereta. area ini merupakan area steril, hanya akan terdapat peron bagi penumpang untuk akses ke Kereta.
- Zona 2 Area ini merupakan area khusus bagi calon penumpang/penumpang yang akan berangkat, juga merupakan area kedatangan bagi penumpang. Di area ini akan banyak dijumpai area komersial, fasilitas pelayanan, serta area dinas kantor
- Zona 3 Area ini merupakan area umum terdiri dari calon penumpang, penumpang, serta pengantar. Di area ini juga banyak dijumpai fasilitas umum, area komersial, serta area pelayanan seperti loket,



Gambar 2.1 Macam Macam Zona Stasiun

Sumber: Revisi Pedoman Standardisasi PT KAI tahun 2022



2.2.2 Warna

PT KAI memiliki aturan tersendiri untuk penggunaan warna, seperti pada gambar 2.2 dimana terdapat 2 warna pokok atau warna utama yakni biru (#323a70) sebagai warna signage utama dan kuning (F9D437) sebagai warna signage keluar.



Gambar 2.2 Warna Pokok PT. KAI

Sumber: Revisi Pedoman Standardisasi PT KAI tahun 2022

Sedangkan untuk warna rambu rambu lainnya seperti warna signage perintah berwarna biru (#E02829), signage bahaya menggunakan warna kuning (E02829), Untuk signage kedaruratan dan larangan menggunakan warna merah (E4002B), dan untuk signage keamanan dan keselamatan menggunakan warna hijau (#E02829).



Gambar 2.3 Warna Rambu-Rambu PT. KAI

Sumber: Revisi Pedoman Standardisasi PT KAI tahun 2022

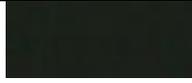
2.2.3 Material

Material yang digunakan sebagai standart PT KAI didalam desain stasiun di selaraskan antar stasiun agar identitas perusahaan lebih terlihat.

Tabel 2.2 Material, Spesifikasi dan Warna

No	Material	Spesifikasi	Gambar	Jenis
1.	Sticker Scotlite	kiwalite sticker safety grade 9000 s		warna green 9073
				blue 9083
				orange 9053
				white 9013
				lemon yellow 9033

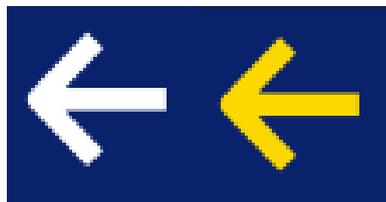


				black 9093
2.	Aluminium composite panel	seven aluminium composite panel	  	Astariglas acrylic sheet dari Marga Cipta group.
3	Acrylic	Astariglas acrylic sheet dari Marga Cipta group.		Bening
4.	All Weather Paint Coating	Polyfloor Pft-213/253 Wb		Graphite Grey, Geranium, White
		Tennokote TNK-1000 WA		Yellow, Black
5.	Logam	Minimal tebal 2 mm		

Sumber : Revisi Pedoman Standardisasi Petunjuk Informasi Fasilitas di Stasiun, Kereta Api, dan Bangunan Dinas Non-Stasiun, 2022

2.2.4 Layout, font dan pictogram

Arah panah dibagi menjadi area sayap kanan dan sayap kiri, dengan syarat Warna Putih menunjukkan petunjuk fasilitas bagi penumpang seperti Toilet, musala, isi baterai, loket, layanan pelanggan, dll. Sedangkan Warna Kuning menunjukkan petunjuk sirkulasi pergerakan Penumpang yakni sebagai Petunjuk Pintu Masuk, Keluar, Naik/Turun Tangga, Terowongan, Keberangkatan serta Kedatangan.



Gambar 2.4 Petunjuk Sirkulasi Pergerakan Penumpang
Sumber : Sumber: Revisi Pedoman Standardisasi PT KAI 2022

Agar keterbacaan maksimal, peletakan arah panah, pictogram, serta tulisan haruslah berurutan, urutan ini menentukan hierarki dari informasi yang dimaksudkan.

Urutan pertama, arah panah. Arah Panah haruslah ditempatkan sesuai dengan area letak tempat fasilitas yang dituju. Urutan kedua, pictogram Urutan ketiga, tulisan berisi Informasi dalam bahasa Indonesia Urutan keempat, Tulisan berisi informasi dalam bahas Inggris (cetak miring). Contoh seperti pada gambar 2.5



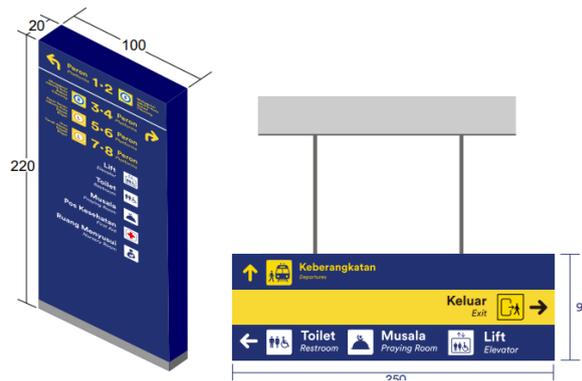
Gambar 2.5 Contoh Papan Arah Fasilitas Kamar Kecil
Sumber : Revisi Pedoman Standardisasi PT KAI 2022

2.2.5 Letter sign nama stasiun

Arah panah dibagi menjadi area sayap kanan dan sayap kiri, dengan syarat Warna Putih menunjukkan petunjuk fasilitas bagi penumpang seperti Toilet, musala, isi baterai, loket, layanan pelanggan, dll. Sedangkan Warna Kuning menunjukkan petunjuk sirkulasi pergerakan Penumpang yakni sebagai Petunjuk Pintu Masuk, Keluar, Naik/Turun Tangga, Terowongan, Keberangkatan serta Kedatangan. Petunjuk nama stasiun di peron mengikuti nama stasiun.

2.2.6 Petunjuk informasi group sirkulasi dan fasilitas penumpang

Petunjuk arah pada stasiun memiliki ukuran yang sudah di standarisasi dengan banyak tipe, gambar 2.4 adalah tipe standing totem sedangkan gambar 2.6 hfsnd adalah tipe hanging totem



Gambar 2.6 Tipe Hanging Totem

Sumber: Revisi Pedoman Standardisasi PT KAI 2022

Untuk Menghasilkan Perancangan yang baik dan memenuhi kebutuhan pengguna maka penulis perlu mengetahui mengenai pengertian, fungsi, dan jenis stasiun kereta secara umum. Serta fasilitas- fasilitas yang dibutuhkan pada Stasiun Kereta yang memuat fasilitas utama, Lobby, dan cek in termasuk standar dalam merancang stasiun berdasarkan klasifikasinya.

Stasiun kereta adalah salah satu sarana perkeretaapian. Stasiun kereta api berfungsi sebagai tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani naik turun penumpang, bongkar muat barang, keperluan operasi kereta api. Stasiun kereta api untuk keperluan pengoperasian kereta api harus dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan kepentingan pengoperasian kereta api. (UU RI 23/07).

2.2.7 Klasifikasi Stasiun Kereta Api

Menurut pengaturan Menteri perhubungan nomor PM. 29 TAHUN 2011 tentang persyaratan teknis bangunan stasiun kereta api Pasal 1 yang mengatakan bahwa Stasiun Kereta Api merupakan prasarana kereta api sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Stasiun kereta api dapat diklasifikasikan Menjadi 3 berdasarkan jenisnya terdapat Stasiun Penumpang yang merupakan Stasiun kereta api untuk keperluan naik turun penumpang, kedua Stasiun barang yang berfungsi untuk keperluan bongkar muat barang dan yang terakhir Stasiun Operasi yang berfungsi untuk menunjang pengoperasian kereta api.



2.2.8 Persyaratan teknis bangunan stasiun kereta api

A. Umum

Menurut pengaturan Menteri perhubungan nomor PM. 29 TAHUN 2011 tentang persyaratan teknis bangunan stasiun kereta api, persyaratan teknis meliputi Menjamin konstruksi, material, desain, ukuran dan kapasitas bangunan sesuai dengan standar kelayakan, keselamatan dan keamanan serta kelancaran sehingga seluruh bangunan stasiun dapat berfungsi secara handal dalam kurun waktu sesuai umur teknis bangunan. Sehingga stasiun kereta api yang dibangun dan digunakan berfungsi sesuai peruntukannya dan memiliki tingkat keandalan yang tinggi, mudah dirawat dan dioperasikan.

B. Gedung Stasiun Kereta Api

Gedung stasiun kereta api merupakan bagian dari stasiun kereta api yang digunakan untuk melayani pengaturan perjalanan kereta api dan pengguna jasa kereta api. Ada bermacam-macam jenis Gedung stasiun kereta api. Yang pertama adalah jenis Gedung untuk kegiatan pokok yang terdiri dari hall, perkantoran kegiatan stasiun, loket karcis, ruang tunggu, ruang informasi, ruang fasilitas umum, ruang fasilitas keselamatan, ruang fasilitas keamanan, Ruang fasilitas penyandang cacat dan lansia dan ruang fasilitas kesehatan. Kemudian terdapat jenis Gedung untuk penunjang stasiun kereta api yang terdiri atas pertokoan, Restoran, Perkantoran, Perpustakaan, Perhotelan dan Ruang lain yang menunjang langsung kegiatan stasiun kereta api. Dan yang terakhir jenis Gedung untuk kegiatan jasa pelayanan khusus di stasiun kereta api, yang terdiri atas Ruang tunggu penumpang, Bongkar muat barang, Pergudangan, Parkir kendaraan, Penitipan barang, Ruang atm dan Ruang lain yang menunjang baik secara langsung maupun tidak langsung kegiatan stasiun kereta api.

2.3 INKA

PT INKA (Persero) adalah produsen kereta api terintegrasi pertama di Asia Tenggara. Fokusannya adalah menghadirkan produk dan layanan berkualitas tinggi kepada pelanggan. PT INKA menyediakan berbagai produk untuk memenuhi beragam kebutuhan pelanggan, serta layanan purna jual (after sales) untuk memastikan pelanggan mendapatkan solusi transportasi terbaik. Selain dioperasikan di Indonesia, produk INKA telah menyebar dan beroperasi di banyak negara di dunia, seperti Bangladesh, Filipina, Malaysia, Thailand, Singapura dan Australia.

2.3.1 Sejarah INKA

Sejarah Perusahaan dimulai tahun 1981 pada tanggal 18 Mei yang merupakan hari di dirikannya PT INKA (Persero). Selanjutnya dilakukan penyerahan operasional pabrik kereta api oleh pihak PJKK kepada manajemen PT INKA (Persero) pada tanggal 29 Agustus, sehingga pada tanggal tersebut diperingati sebagai hari jadi PT INKA (Persero). Ketika berdiri, PT INKA (Persero) berada dalam pembinaan teknis Departemen Perhubungan. Tahun 1983 diambil alih oleh Dewan Pembina Industri Strategis (DPIS). Tahun 1989, di bawah Badan Pengelola Industri Strategis (BPIS). Tahun 1998, pengelolaannya di bawah Menteri Pendayagunaan BUMN. Dalam tahun yang sama (1998), PT INKA (Persero) menjadi anak perusahaan dari holding PT Bahana Pakarya Industri Strategis (BPIS). Yang terakhir pada tahun 2002 hingga saat ini PT INKA (Persero) berada dalam pengelolaan Kementerian BUMN.

2.3.2 Visi Misi INKA

Visi :



Menjadi perusahaan manufaktur dan bisnis terkait yang memberikan solusi terpadu untuk sistem transportasi darat yang berkelanjutan.

Misi :

1. Membangun manufaktur sistem transportasi dan ekosistem industri dalam rangka mendukung kemajuan industri nasional.
2. Menciptakan solusi transportasi terpadu dalam sistem transportasi masal, angkutan barang & komoditas.
3. Memperluas pasar baik dalam negeri maupun luar negeri dan memperbanyak spektrum produk.
4. Sebagai pusat kompetensi dalam industri transportasi darat yang mampu menyerap, mengimplementasikan, dan membagikan ilmunya untuk peningkatan kompetensi SDM.

2.3.3 Logo INKA



Gambar 2.7 Logo INKA
Sumber: Google.com tahun 2024

Logo PT INKA (Persero) memiliki makna :

1. Karakter Kokoh dan Kuat, digambarkan dalam pemakaian garis tebal yang membentuk gerak dan lingkaran yang menyatu utuh, menggambarkan perusahaan yang tangguh menghadapi perubahan lingkungan bisnis.
2. Karakter Dinamis dalam Menjalankan Aktivitas, digambarkan oleh panah yang bergerak melingkar dua arah dengan tujuan tanpa balas, memberi gambaran pencapaian pengembangan usaha secara terus menerus menggambarkan tujuan perusahaan tumbuh dan berkembang.
3. Karakter Industri Kereta Api, digambarkan oleh elemen dua kepingan serta garis lingkaran putih yang terdapat pada lingkaran panah, sehingga gerakan dua arah dengan kepingan serta garis lingkaran putih sebagai porosnya, memberi kesan gerak roda industri kereta api dan transportasi yang terus menerus.
4. Karakter Terbuka, dengan ditambahkan kata “INKA” memberikan kemudahan kepada siapa saja untuk mengenali logo/lambang maupun keberadaan PT INKA (Persero), menggambarkan bahwa PT INKA (Persero) terbuka kepada para stakeholder.



Gambar 2.8 Warna INKA
Sumber: Google.com tahun 2024

Pemilihan warna merah, hitam, dan putih memberikan gambaran tentang Tri Prasetya INKA, yaitu Integritas, Mutu, dan Profesional.

1. Warna merah, melambangkan perusahaan yang selalu mengedepankan profesionalisme, siap menghadapi tantangan, ulet, dan penuh semangat untuk



-
- meraih tujuan perusahaan.
2. Warna hitam, melambangkan perusahaan yang kokoh, teguh, mengedepankan mutu dan tepat waktu didalam setiap menghasilkan produknya.
 3. Warna dasar putih, melambangkan profesionalisme yang berdasarkan iman dan taqwa, menjunjung tinggi integritas dan kejujuran, memiliki daya saing berkelanjutan, serta menghasilkan nilai tambah pada lingkungan.

2.4 User Experience

Secara umum, pengalaman pelanggan atau UX merupakan proses keseluruhan pengalaman pengguna terhadap suatu produk atau jasa dan tanggapan mereka terhadap pengalamannya (Derome, 2015)dalam (Wiwesa, 2021) Terdapat beberapa elemen dalam usaha mendapatkan UX yang baik, yaitu; memiliki kesesuaian antara fitur produk dengan kebutuhan pengguna; kemudahan saat digunakan terutama saat pertama kali digunakan sehingga meninggalkan kesan bagus; serta kapabilitas produk atau jasa untuk membantu pengguna menyelesaikan pekerjaannya (Guo, 2012)dalam (Wiwesa, 2021)

International Organization for Standardization (ISO/FDIS 9241-210, 2016) dalam (Wiwesa, 2021) mendefinisikan UX sebagai persepsi dan tanggapan seseorang yang dihasilkan dari penggunaan dan/atau antisipasi penggunaan produk, sistem, atau layanan. Sederhananya, UX merupakan keadaan perasaan pengguna terhadap interaksi yang sedang di hadapan pengguna dengan apa yang ada di depan pengguna saat menggunakannya. UX mencakup hal-hal yang dapat disentuh (seperti produk nyata dalam kemasan), didengar (seperti iklan atau musik), bahkan hingga sesuatu yang berbau (seperti aroma makanan). UX juga mencakup berbagai hal yang dapat berinteraksi dengan pengguna di luar fisik, seperti digital interface (situs web dan aplikasi telepon seluler) (Garrett, 2011) dalam (Wiwesa, 2021).

2.4.1 Tipe User experience

Strategic Experiential Modules (SEMs) memasukkan pandangan dari berbagai dimensi dan mengidentifikasi lima tipe dari pengalaman pelanggan, (Schmitt, 1999) dalam (Balqiah, 2002) yaitu Sensory (sense), Affective (feel), Cognitive (think), Physical (act), Social-identity (relate) experiences.

1. Sensory (sense)

Upaya menciptakan pengalaman yang melibatkan panca indra—penglihatan, suara, sentuhan, rasa, dan bau. Tujuannya adalah untuk membedakan suatu badan usaha dan produknya di pasar, memotivasi konsumen untuk membeli produk tersebut, dan menyampaikan nilai (value) kepada konsumen. Dengan kata lain, Sense Experience digunakan untuk membuat produk atau brand lebih menarik dan berkesan melalui stimulasi sensorik, yang pada akhirnya dapat meningkatkan minat beli dan persepsi positif dari konsumen.

Untuk diterapkan dalam interior stasiun madiun agar menciptakan desain yang memberikan user experience yang baik digunakan sensory sense sebagai acuan mentreatment ruangan

2. Affective (feel)

Feel Experience yaitu strategi untuk mempengaruhi emosi konsumen melalui berbagai cara seperti iklan, kemasan produk, co-branding, lingkungan penjualan, situs web, dan interaksi dengan penjual. Tujuan utama adalah membangkitkan perasaan dan emosi yang dapat mendorong konsumen untuk membeli produk. Feel Experience berkembang dari kontak dan interaksi yang menciptakan stimulus emosional,



sehingga mempengaruhi suasana hati dan keputusan pembelian konsumen.

3. Cognitive (think)

Think Experience yaitu strategi yang bertujuan mendorong konsumen untuk tertarik dan berpikir kreatif, sehingga mereka mungkin mengevaluasi ulang perusahaan dan mereknya. Think Experience berfokus pada masa depan, nilai, kualitas, dan pertumbuhan, serta dapat ditampilkan melalui elemen-elemen seperti inspirasi, teknologi tinggi, dan kejutan. Ada beberapa prinsip dalam Think Experience:

- Surprise : Elemen kejutan penting untuk memikat konsumen berpikir kreatif. Kejutan terjadi ketika konsumen merasa mendapatkan lebih dari yang diharapkan, sehingga menimbulkan kepuasan.
- Intrigue : Pemikiran yang bergantung pada tingkat pengetahuan, minat konsumen, atau pengalaman sebelumnya yang pernah dialami.
- Provocation : Menciptakan kontroversi atau kejutan, baik yang menyenangkan maupun yang kurang berkenan, untuk merangsang pemikiran konsumen.

4. Physical (act)

Act Experience yaitu teknik pemasaran yang menciptakan pengalaman konsumen terkait dengan aspek fisik, pola perilaku, dan gaya hidup jangka panjang melalui interaksi dengan orang lain. Gaya hidup mencerminkan pola perilaku individu yang terlihat dalam tindakan, minat, dan pendapat. Act Experience memanfaatkan tren yang sedang berlangsung atau mendorong terciptanya tren budaya baru. Tujuannya adalah memberikan kesan pada pola perilaku dan gaya hidup, serta memperkaya pola interaksi sosial melalui strategi pemasaran yang diterapkan.

5. Social-identity (relate) experiences.

Relate Experience dalam pemasaran eksperiensial, yang melibatkan hubungan konsumen dengan orang lain, kelompok, atau komunitas yang lebih luas. Tujuannya adalah menghubungkan konsumen dengan budaya dan lingkungan sosial yang direpresentasikan oleh merek produk. Untuk menciptakan pengalaman tersebut, perusahaan dapat menggunakan berbagai sarana seperti komunikasi, identitas merek, kehadiran produk, co-branding, lingkungan, situs web, media elektronik, dan interaksi dengan orang-orang terkait perusahaan.

2.4.2 Aspek Pengalaman menyenangkan

Brand experience (Brakus, 2009) dalam (Dhany Aprilha, 2020) Mereka mengartikannya sebagai respons subjektif internal konsumen (sensasi, perasaan, dan kognisi) serta respons tingkah laku yang dipicu oleh rangsangan dari brand yang merupakan bagian dari desain brand. Brand experience terdiri dari empat dimensi yang saling berkaitan: indrawi, afektif, intelektual, dan perilaku. Dimensi-dimensi ini mempengaruhi dan menentukan kepuasan pelanggan.

Selain Kemudahan navigasi dan kemudahan pemesanan sering kali dilaporkan sebagai aspek pengalaman yang menyenangkan bagi pelanggan. Dengan kata lain, pelanggan merasa puas ketika mereka dapat menemukan produk atau layanan dengan cepat dan mudah, serta ketika mereka dipandu dengan jelas dan cepat melalui proses pembelian. (M. Magaun, 2014) dalam (Wiwesa, 2021)

2.4.3 Proses perancangan UX

Terdapat lima dalam proses perancangan UX (Magaun, & Chambers, 2014), yaitu



1. product definition, proses memahami keadaan sekitar, arah gaya, pesaing, mengumpulkan ide dan kebutuhan dari stakeholders dan potential user, menyatukan dan merumuskannya dalam skala prioritas
2. research, tahap pengumpulan literatur serta data-data terkait untuk mendukung ide-ide yang telah terkumpul di tahap awal
3. analysis, tahap menghasilkan persona atau dokumen yang mendeskripsikan target user secara spesifik sebagai hasil interpretasi data riset yang telah dilakukan
4. design, tahap membuat prototype sebagai rancangan dari produk/jasa layanan yang akan dibuat sedekat mungkin dengan hasil akhir melalui representasi yang baik dari website atau user interface sebelum coding dimulai sehingga meminimalisir kesalahan dan pengeluaran biaya
5. implementation, penerapan apa yang telah dirancang melalui dua tahap, beta (untuk memastikan bahwa standar terpenuhi) dan live product (produk yang sebenarnya), yang kemudian diikuti dengan pemeliharaan serta evaluasi berkala (Khatkar, 2019).

2.5 Eksistensi Budaya

Seperti yang sudah di bahas bahwa budaya adalah identitas suatu kelompok. Maka kehadiran budaya menjadi penting karena untuk membedakan suatu kelompok dengan kelompok yang lain. Alasan ini lah yang menjadikan eksistensi budaya juga perlu diperhatikan dalam sebuah perancangan interior.

2.5.1 Pengertian Eksistensi Budaya

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia eksistensi adalah keberadaan, kehadiran yang mengandung unsur bertahan. Eksistensi berasal dari bahasa Latin yaitu *existere*, yang artinya keluar dari, melampaui atau “mengatasi”. Dari pengertian tersebut oleh Zlman Efendi melalui skripsi yang ia tulis dengan judul Eksistensi Seni Budaya Lokal Religi Era Modern (Studi Kelompok Seni Sarafal Anam Adat Bulang Bengkulu) menyimpulkan bahwa eksistensi atau keberadaan dapat diartikan sebagai hadirnya atau adanya sesuatu dalam kehidupan. (EFENDI, 2021) Karena eksistensi tidak bersifat kaku dan terhenti, melainkan lentur atau kenyal dan mengalami perkembangan atau sebaliknya kemunduran, tergantung pada kemampuan dalam mengembangkan potensinya. (Tanjung, 2019) Keberadaan wujud yang tampak atau ada dan merupakan fakta adalah faktor yang membentuk sebuah eksistensi.

2.5.2 Fungsi Eksistensi Budaya

Kelestarian budaya harus dipertahankan atau dikembangkan oleh individu atau kelompok itu sendiri, karena kelestarian tidak dapat berdiri sendiri. Dengan mendalami sebuah kebudayaan atau paling tidak mengetahui kebudayaan tersebut adalah suatu cara yang dapat dilakukan untuk membuat suatu budaya tetap memiliki eksistensi di era ini. Menurut Dimas (dalam Suratmi, 2016, h.26) Cara Melestarikan Eksistensi Budaya Nasional di Era Globalisasi dapat dijelaskan lebih dalam lagi melalui dua bentuk, diantaranya

2.5.2.1 Culture Experience

Culture experience adalah upaya dalam menjaga Pelestarian budaya yang melibatkan pengalaman langsung dalam pengalaman kultural tersebut. (kompasiana.com, 2022). Sebagai contoh, jika unsur budaya tersebut termanifestasi dalam bentuk tarian, maka masyarakat diharapkan untuk secara aktif terlibat dalam pembelajaran dan latihan untuk menguasai gerakan tarian tersebut. Dengan cara ini, kelestarian budaya kita dapat terus terjaga dari tahun ke tahun, dari generasi ke generasi.



2.5.2.2 Culture Knowledge

Merupakan pelestarian budaya yang dilakukan dengan cara membuat suatu pusat informasi mengenai kebudayaan yang dapat difungsionalisasi kedalam banyak bentuk. (kompasiana.com, 2022) Tujuannya adalah untuk edukasi ataupun untuk kepentingan pengembangan kebudayaan itu sendiri dan potensi kepariwisataan daerah. Dengan demikian para Generasi Muda dapat mengetahui tentang kebudayaannya sendiri.

2.6 Konsep Smart Haritage

David et al. dalam tulisanya berjudul "Smart Heritage: Defining the Discourse" menganalisis konsep dan menjelaskan bahwa Smart Heritage adalah konsep baru yang menggabungkan teknologi pintar dengan pelestarian dan interpretasi warisan budaya. (David Batchelor M. A., 2021). Berbeda dengan Digital Heritage dan Virtual Heritage, Smart Heritage menggunakan teknologi otomatis dan otonom untuk mengkurasi pengalaman budaya. Jurnal ini mengulas literatur yang ada dan memberikan definisi terbaru, menunjukkan bahwa Smart Heritage menggabungkan inovasi teknologi dengan interpretasi sejarah, dan diperkirakan akan menjadi tren utama dalam penelitian warisan budaya dan teknologi.

Giffinger et al. pada tahun 2007 menyatakan bahwa kota pintar mencakup aspek ekonomi, tata kelola, mobilitas, lingkungan, manusia, dan elemen kehidupan. Kemudian, peneliti lain memperluas pertimbangan sosial ini lebih jauh, termasuk elemen-elemen sosial dan humanistik.

Menekankan evolusi konsep warisan dari pandangan tradisional yang lebih pasif menuju konsep yang lebih dinamis dan interaktif dengan pengenalan Smart Heritage. Ini melibatkan integrasi teknologi aktif untuk memungkinkan warisan berinteraksi dan berkontribusi secara otomatis dalam konteks perkotaan, membawa warisan ke dalam era baru yang lebih terhubung dengan perkembangan teknologi modern.

2.6.1 *Smart Design*

A. Teknologi

Willetts dan Atkins mengatakan Desain interior yang cerdas sejak awal tahun 1980 memiliki banyak definisi, Konsep bangunan pintar pertama kali diusulkan pada tahun 1981 oleh United Technology Building Systems Corporation (UTBS) dan diwujudkan menjadi kenyataan pada tahun 1983 dengan diresmikannya City Place Building di Hartford, Connecticut, AS (Ashour, 2023) seperti ungkapan ayman yang mengatakan bahwa banyak definisi dari konsep ini maka pada Definisi terbaru yang diungkapkan oleh Ghaffarianhoseini Setelah munculnya teknologi IoT, menegaskan bahwa desain cerdas didukung oleh jaringan IP, platform online, dan database yang menyusun dan menganalisis semua data layanan bangunan tanpa campur tangan manusia (Ashour, 2023)

Efektivitas desain interior yang cerdas dapat dinilai berdasarkan empat karakteristik mendasar.

1. Ciri yang pertama disebutkan dari kutipan Sinopoli pada tahun 2009 adalah integrasi, yang mengacu pada keberhasilan dalam menyatukan solusi desain interior cerdas dengan berbagai komponen desain lainnya. Integrasi yang berhasil ini dapat menghasilkan berbagai manfaat, termasuk peningkatan kinerja secara keseluruhan, penyederhanaan pengoperasian, dan pengurangan konsumsi utilitas selama masa pakai desain tersebut. (Ashour, 2023)
2. Karakteristik penting kedua dari desain cerdas adalah fasilitasi komunikasi yang kuat.



Froufe et al mengatakan Hal ini mencakup beragam interaksi, termasuk komunikasi orang-ke-orang, orang-ke-mesin, dan mesin-ke mesin, baik dalam lingkungan interior maupun dengan dunia luar. Konektivitas ini menghubungkan bangunan-bangunan di jaringan cloud, sehingga membentuk komponen kota pintar yang sangat diperlukan (Ashour, 2023).

3. Dan ketiga yang menentukan efisiensi desain interior cerdas adalah kemampuan beradaptasi. Sinopoli mengatakan Ini adalah kemampuan desain untuk dengan mudah menyesuaikan diri dengan perubahan dalam ruang dan keadaannya cukup fleksibel untuk mengakomodasi kebutuhan teknologi baru (Ashour, 2023)
4. dan yang terakhir adalah control atas system bangunan, Kemampuan kontrol ini memungkinkan untuk mengoptimalkan penggunaan energi, sambil memberikan pandangan yang real-time dan historis mengenai pola perilaku penghuni bangunan. Dengan kata lain, desain interior cerdas harus mampu mengelola sistem bangunan secara efisien, sehingga dapat meningkatkan efisiensi energi dan memberikan wawasan yang komprehensif tentang bagaimana penghuni menggunakan ruang tersebut dari waktu ke waktu (Ashour, 2023)

Pesatnya teknologi berkontribusi besar dalam kerusakan lingkungan namun juga menghadirkan solusi serta inovasi yang apabila dimanfaatkan secara efektif dapat merevolusi industry. Singkatnya, teknologi pintar mengubah industri desain interior, menciptakan lingkungan yang tidak hanya menyenangkan secara estetika tetapi juga sangat efisien, fleksibel, dan personal. Dengan memanfaatkan teknologi ini, dapat menciptakan ruang yang benar-benar merespons perubahan kebutuhan dan gaya hidup penghuninya, sehingga menandai era baru dalam desain interior.

B. Universal design is a Smart design

“Universal Design” is Smart Design” Ungkapan ini di kemukakan dalam forum FSHD Society sebuah organisasi pasien terbesar di dunia yang berfokus pada penelitian untuk distrofi otot fasioskapulohumeral (FSHD) dengan misi Menemukan perawatan dan penyembuhan untuk FSHD sambil memberdayakan keluarga. “It makes living easier for everyone” (Jane Earl, 2019). Ini sependapat dengan pujiyanti yang mengatakan Universal Design merupakan penciptaan produk, area binaan serta komunikasi yang memiliki tujuan untuk mempermudah hidup setiap orang sehingga memberikan manfaat bagi semua orang (Pujiyanti, 2018). Menurut Mace (1997) dalam Goldsmith (2000), desain universal adalah suatu desain yang dapat digunakan oleh semua orang semaksimal mungkin tanpa memerlukan adaptasi atau desain khusus. Sehingga penerapan prinsip prinsip universal desain dalam merancang suatu tempat sangat penting.

2.6.2 Heritage

Menurut UNESCO, heritage merupakan warisan (budaya) masa lalu, apa yang saat ini dijalani manusia, dan apa yang diteruskan kepada generasi mendatang. Sehingga Heritage adalah sesuatu yang seharusnya diestafetkan dari generasi kegenerasi, umumnya karena dikonotasikan mempunyai nilai sehingga patut dipertahankan atau dilestarikan keberadaannya. (Muhammad Subali, 2021)

Oxford 202 mengatakan Istilah heritage sendiri berasal dari kata “Heritage” yang berarti memiliki artian bersejarah, memiliki adat, ataupun hal-hal kebudayaan yang ada pada suatu bangsa atau sebuah negara selama bertahun-tahun dan juga kadang dianggap salah satu hal penting dari kepribadian bangsa. (Ipud Setiawan, 2021)

Warisan budaya (cultural heritage) yaitu sebagai harta pusaka budaya baik berwujud atau tidak berwujud dan bersumber dari masa lampau yang digunakan untuk



kehidupan masyarakat sekarang dan kemudian diwariskan kembali untuk generasi yang akan datang secara berkesinambungan atau berkelanjutan. (Nurlaili Susilawati, 2024) Heritage yaitu sejarah, tradisi, dan nilai-nilai yang dimiliki suatu bangsa atau Negara selama bertahun-tahun dan dianggap sebagai bagian penting dari karakter bangsa tersebut. (Indonesia)

Sehingga konsep smart heritage pada interior tersebut dianggap tidak hanya melestarikan warisan budaya, tetapi juga membuatnya relevan dan bermakna bagi generasi sekarang dan mendatang. Dengan memanfaatkan teknologi, smart heritage dapat menciptakan hubungan yang lebih kuat antara masyarakat dan warisan budayanya. Hal ini didukung dengan kutipan “pelestarian memiliki dua pengertian, yakni statis dan dinamis” (Eka Emilia, 2023). Pelestarian statis berarti mempertahankan keadaan asli benda atau situs budaya tanpa perubahan, menjaga kondisinya tetap seperti sekarang. Pelestarian dinamis melibatkan usaha melindungi, mengembangkan, dan memanfaatkan cagar budaya beserta nilai-nilainya. (Eka Emilia, 2023)

Dengan menggunakan pelestarian secara dinamis akan memberikan keunikan pada sebuah bangunan *heritage* Karena sejatinya Kemampuan manusia untuk berinteraksi dengan ruang berasal dari gabungan perasaan, pikiran, jiwa, dan tubuhnya. Manusia dapat merasakan dan memahami ruang melalui indera dan gerakannya. Pengalaman dengan ruang dipengaruhi oleh persepsi kualitatif yang dibentuk oleh perasaan, pikiran, dan jiwa manusia. Interaksi dengan ruang memungkinkan manusia untuk memberikan penilaian terhadap lingkungannya, baik secara visual maupun spiritual. Selain itu, pengalaman dengan ruang juga dapat menciptakan kesan dan ingatan yang disimpan dalam memori atau pengalaman manusia.

2.7 Universal Design

2.7.1 Pengertian Universal Design

Universal design yaitu sebuah konsep yang dapat diterapkan pada perancangan produk, lingkungan, bangunan, ruang publik, program pada komputer dan layanan yang dapat digunakan oleh semua kelompok pengguna (Hill., 2014), semaksimal mungkin, tanpa perlu adanya adaptasi atau desain khusus yang diungkapkan oleh arsitek Ronal L. Mace (Ostroff, 2011).

Universal design seperti yang di jelaskan pada buku universal design hand book second edition - Defining Universal Design In the Majority-World Context yaitu memperdebatkan pentingnya keutuhan melalui desain, apa yang disebut sebagai komponen lemah dalam masyarakat sama kuatnya dengan setiap bagian lainnya . Universal design untuk negara mayoritas-dunia kemudian dapat didefinisikan sebagai konsep yang tidak hanya melampaui batas masalah aksesibilitas lingkungan binaan, tetapi juga mencakup sosial, budaya, dan masalah ekonomi, yang pengaruh besar dalam menyatukan orang normal dan orang-orang dengan fisik yang berbeda, mental, atau kemampuan psikologis. Desain universal harus diterima sebagai pendekatan yang menghargai dan merayakan keragaman manusia. (Preiser, 2020).

2.7.2 Prinsip – Prinsip Universal Design

Dalam buku universal design second edition yang ditulis oleh wolfgang pada tahun 2001 mengatakan bahwa Dari tahun 1994 hingga 1997, Center for Universal Design melakukan penelitian dan menyatakan demonstrasi proyek yang didanai oleh U.S. Department of Education’s National Institute on Disability and Rehabilitation Research (NIDRR). Proyek itu diberi judul “Studi untuk Memajukan Pembangunan Desain Universal” (proyek no. H133A40006). Salah satu kegiatan proyek tersebut adalah



mengembangkan seperangkat pedoman desain universal. Prinsip Desain Universal yang dihasilkan adalah sebagai berikut:

2.7.2.1 *Equitable Use*

Equitable use atau yang diartikan sebagai Penggunaan yang Adil memiliki makna bahwa desain dapat berguna dan digunakan untuk Semua orang, dengan kemampuan yang tidak sama antara satu dan yang lainnya. Dengan mematuhi beberapa pedoman, antarlain: Menyediakan sarana yang sama untuk semua pengguna, menghindari untuk memisahkan atau menstigmatisasi pengguna mana pun. Kemudian Memberikan privasi, keamanan, dan keselamatan secara merata bagi Semua pengguna. Serta membuat desain yang menarik bagi semua pengguna.

2.7.2.2 *Flexibility in Use*

Flexibility in Use atau yang berarti Fleksibilitas dalam Penggunaan maksudnya Desain mengakomodasi semua individu dengan mengacu pada beberapa pedoman, yaitu Memberikan pilihan dalam metode penggunaan, Mengakomodasi akses dan penggunaan tangan kanan atau kiri. Memfasilitasi akurasi dan presisi pengguna. Dan Memberikan kemampuan beradaptasi dengan kecepatan pengguna.

2.7.2.3 *Simple and Intuitive Use*

Simple and Intuitive Use adalah Penggunaan Sederhana dan Intuitif maksudnya Penggunaan desain mudah dipahami, terlepas dari pengalaman, pengetahuan, keterampilan bahasa, atau tingkat konsentrasi pengguna saat ini, dengan berpedoman pada beberapa hal berikut: menghilangkan kerumitan yang tidak perlu, Konsisten dengan ekspektasi dan intuisi pengguna. Mengakomodasi berbagai kemampuan literasi dan bahasa. Menyusun informasi yang konsisten dengan kepentingannya. Dan memberikan dorongan dan umpan balik yang efektif selama dan setelah penyelesaian tugas.

2.7.2.4 *Perceptible Information*

Perceptible Information merupakan Informasi Persepsi dimana desain mengkomunikasikan informasi yang diperlukan secara efektif kepada pengguna, terlepas dari kondisi sekitar atau kemampuan sensorik pengguna. Dengan berpedoman pada menggunakan mode yang berbeda (bergambar, verbal, taktil) untuk penyajian informasi penting yang berlebihan. Maksimalkan "keterbacaan" informasi penting. Membedakan elemen dengan cara yang dapat dijelaskan (yaitu, membuatnya mudah untuk memberikan instruksi atau arahan). Memberikan kompatibilitas dengan berbagai teknik atau perangkat yang digunakan oleh orang-orang dengan keterbatasan sensorik.

2.7.2.5 *Tolerance for Error*

Tolerance for Error atau Toleransi untuk Kesalahan maksudnya Desain meminimalkan bahaya dan konsekuensi merugikan dari tindakan yang tidak disengaja atau tidak diinginkan. Dengan kata lain, desain harus memperkecil kemungkinan pengguna untuk melakukan kesalahan; sehingga ketika pengguna melakukan kesalahan, kesalahan tersebut tidak boleh mengakibatkan cedera pada orang atau produk. Caranya dengan mengikuti Pedoman berikut; yang pertama menyusun elemen untuk meminimalkan bahaya dan kesalahan: elemen yang paling banyak digunakan, paling mudah diakses; elemen berbahaya



dihilangkan, terisolasi, atau terlindung. Memberikan erikan peringatan bahaya dan kesalahan. Menyediakan fitur fail-safe. Mencegah tindakan bawah sadar dalam tugas-tugas yang membutuhkan kewaspadaan.

2.7.2.6 *Low Physical Effort*

Low Physical Effort atau Upaya Fisik yang Rendah maksudnya Desain dapat digunakan secara efisien dan nyaman serta dengan sedikit usaha. Pedoman yang harus diperhatikan adalah : Mengusahakan agar pengguna dapat mempertahankan posisi tubuh netral atau normal Ketika melakukan hal tersebut. Menggunakan kekuatan operasi yang Pas, maksudnya tidak terlalu kuat tidak terlalu lemah. Minimalkan tindakan berulang. Minimalkan upaya fisik yang berkelanjutan.

2.7.2.7 *Size and Space for Approach and Use*

Size and Space for Approach and Use adalah Ukuran dan Ruang untuk Pendekatan dan Penggunaan. desain dengan Ukuran dan ruang disesuaikan, sehingga dapat digunakan untuk seluruh lapisan masyarakat, contohnya pengguna kursi roda yang memerlukan fasilitas yang dapat mengakomodasi pengguna tersebut Ketika menggunakan kursi rodanya, seperti perlunya jangkauan yang lebih dekat, ukuran yang lebih luas dan perpindahan mobilitas yang tidak ekstrim. Beberapa hal yang harus diperhatikan adalah Memberikan garis pandang yang jelas ke elemen penting untuk setiap pengguna yang duduk atau berdiri. Memberikan jangkauan ke semua komponen dengan mudah dan nyaman untuk pengguna yang duduk atau berdiri. Mengakomodasi variasi ukuran tangan dan genggaman. menyediakan ruang yang memadai untuk penggunaan alat bantu atau bantuan pribadi.

Prinsip – prinsip yang telah dijabarkan ini akan memberikan pedoman dan evaluasi untuk para desainer dalam membuat sebuah produk. Sehingga produk tersebut dapat digunakan dengan baik oleh penyandang disabilitas dan dapat digunakan sebagai alat yang dapat mematahkan stigma bahwa difabel tidak bisa melakukan kegiatan diruang public ini dengan mandiri. Karena stigma buruk tersebut cenderung memposisikan kaum difabel sebagai objek yang perlu disantuni yang kemudian akan berpengaruh kepada mental para difabel yang kurang percaya diri melakukan kegiatannya sendiri.

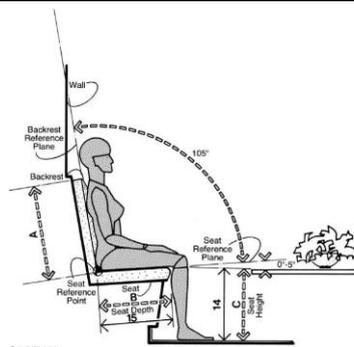
2.8 **Kajian Anthropometri**

2.8.1 **Pengertian Kajian Anthropometri**

Antropometri adalah hubungan antara dimensi manusia dengan ruangan atau objek fungsional. Kajian ini dibutuhkan untuk memenuhi standard ukuran yang ada pada sarana, meliputi ukuran tubuh manusia dewasa secara universal, penggunaan furnitur dan peralatan saat beraktivitas, dan faktor berkaitan lainnya yang digunakan sebagai patokan ukuran dasar fungsi ruang dan pengguna ruang. Berikut merupakan antropometri yang dibutuhkan dalam beberapa ruangan, berdasarkan buku dari Julius Panero dan Martin Zelnik “Human Dimension & Interior Space”.

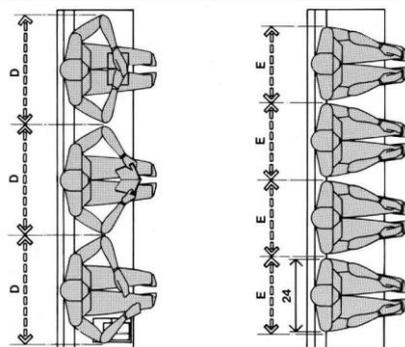
2.8.2 **Kajian Anthropometri Stasiun Madiun**

Tabel 2.3 Studi Anthropometri



	in	cm
A	18-24	45.7-61.0
B	15.5-16	39.4-40.6

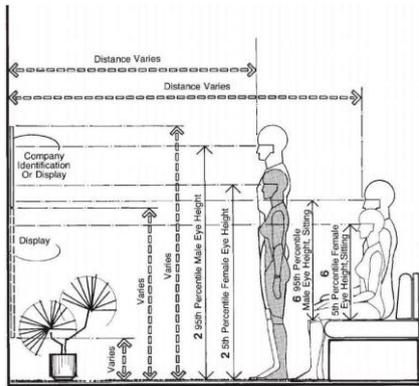
Gambar di atas dan halaman berikutnya menunjukkan dimensi dasar untuk desain tempat duduk banquette. Ketidakadaan tangan pada tempat duduk membuat sulit untuk menentukan batas duduk. Pengguna, oleh karena itu, cenderung menentukan wilayah sendiri dengan mengasumsikan posisi duduk yang diinginkan dan meletakkan barang pribadi di sebelahnya, seperti tas, dompet, atau paket. Karena sifat tempat duduk ini memungkinkan beberapa bentuk kontak fisik, dimensi tersembunyi dan ruang pribadi juga memainkan peran penting dalam seberapa dekat pengguna yang berbagi banquette akan duduk.



	LOW DENSITY	HIGH DENSITY
C	16-17	40.6-43.2
D	30	76.2
E	24	61.0

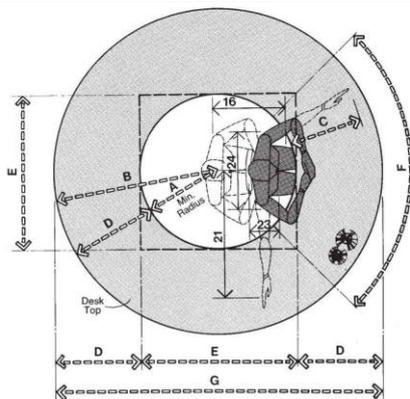
Karena banyak faktor psikologis tersembunyi yang terlibat, efisiensi sebenarnya dari jenis tempat duduk ini dalam hal kapasitas diragukan. Diagram mengindikasikan dua situasi tempat duduk yang mungkin, masing-masing didasarkan pada antropometri yang terlibat. Satu tata letak didasarkan pada premis bahwa siku pengguna akan diperpanjang, mungkin sehubungan dengan beberapa aktivitas, seperti membaca, atau hanya sebagai upaya untuk mengklaim wilayah tambahan, seperti yang akan terjadi dalam penempatan strategis beberapa barang pribadi di tempat duduk. Dalam situasi ini, wajar untuk mengasumsikan bahwa setiap pengguna akan menggunakan sekitar 30 inci, atau 76,2 cm, ruang. Diagram lain menunjukkan tata letak tempat duduk yang lebih kompak.

Diagram yang ditampilkan di halaman ini menunjukkan potongan melalui banquette tipikal.



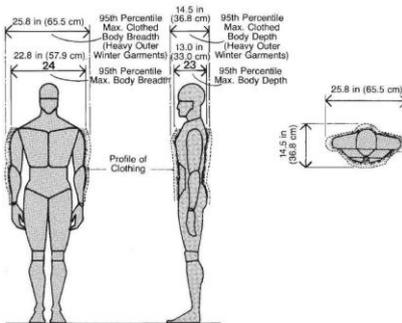
DISPLAY / VISUAL RELATIONSHIPS

Kajian standard ukuran yang dibutuhkan pada area resepsionis, termasuk area concierge. Berdasarkan Gambar tersebut terdapat beberapa standard ukuran minimal dan maksimal yang harus dipenuhi untuk menciptakan area resepsionis yang nyaman. Seperti area berdiri pengunjung yang ditunjukkan pada huruf B dan P, area lalu lalang atau sirkulasi yang ditunjukkan pada huruf Q, ketinggian meja resepsionis yang ditunjukkan pada huruf G, H, S, T, lebar meja resepsionis yang ditunjukkan pada huruf D dan O, serta area untuk staf resepsionis yang ditunjukkan pada huruf A dan M.



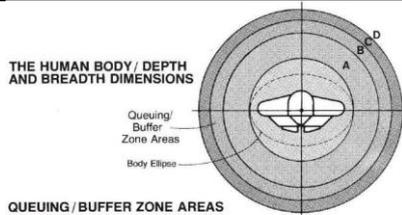
CIRCULAR RECEPTIONIST'S WORKSTATION

	in	cm
A	22	55.9
B	46-52	116.8-132.1
C	18-22	45.7-55.9
D	24-30	61.0-76.2
E	44	111.8
F	76	193.0
G	92-104	233.7-264.2



THE HUMAN BODY / DEPTH AND BREADTH DIMENSIONS

Dalam mengatasi masalah pergerakan pejalan kaki, tubuh manusia harus digunakan sebagai dasar pengukuran dasar, dengan orang yang memiliki ukuran tubuh lebih besar digunakan sebagai model untuk menentukan dimensi clearance (ruang bebas). Jika clearance (ruang bebas) tersebut dapat menampung orang yang lebih besar, jelas bahwa mereka juga akan dapat menampung mereka yang memiliki ukuran tubuh lebih kecil. Gambar sebelumnya menunjukkan tiga pandangan tubuh manusia, termasuk dimensi kritis persentil ke-95 dari tiga pengukuran antropometri. Saat menentukan dimensi lebar dan kedalaman, disertakan alokasi sebesar 3 inci,



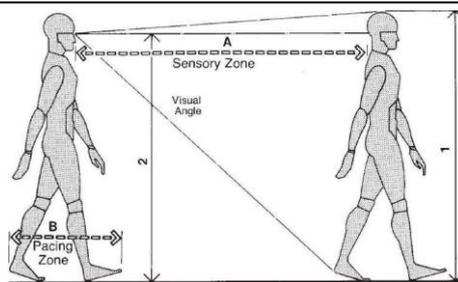
QUEUING / BUFFER ZONE AREAS

QUEUING DENSITY ANALYSIS*					
DESIGNATION	DESCRIPTION	RADIUS		AREA	
		in	cm	sq ft	sq cm
A. Touch Zone	Below this area of occupancy, frequent unavoidable contact between people likely. No possibility of circulation within this zone. Movement restricted to shuffling. Occupancy similar to a slightly crowded elevator.	12	30.5	3	28
B. No-Touch Zone	Contact between people can be avoided as long as movement with arms is not necessary. Movement possible as a group.	18	45.7	7	65
C. Personal Zone	At this spacing a full body depth separates standees. Limited lateral circulation between people possible by moving sideways between them. Within range of spatial occupancy that has been selected in experiments emphasizing comfort standards.	21	53.3	10	95
D. Circulation Zone	Circulation within queuing area possible without disturbing others.	24	61	13	114

Chart adapted from John J. Fruin, *Pedestrian Planning and Design* (New York: Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, 1971).

atau 7,6 cm, untuk pakaian, termasuk pakaian musim dingin yang tebal. Maka keseluruhan yang dihitung adalah 28,8 inci, atau 65,5 cm. Sebelumnya, pengukuran yang diterima secara umum adalah 22 inci, atau 55,9 cm, didasarkan pada lebar bahu rata-rata seseorang. Dijelaskan bahwa ini bukan angka yang valid, karena pengukuran antropometri kritis yang harus digunakan adalah lebar tubuh, bukan lebar bahu, dan data "rata-rata" tidak mengakomodasi mayoritas populasi.

Diagram dan grafik berikut juga harus membuktikan berguna dalam desain ruang sirkulasi. Mereka diadaptasi dari sebuah studi pergerakan pejalan kaki dan antrian oleh Dr. John Fruin untuk menentukan tingkat pelayanan relatif berdasarkan kerumunan pejalan kaki. Unit dasarnya adalah tubuh manusia, yang dianggap sebagai "body ellipse" dengan ukuran 18 x 24 inci, atau 45,6 x 61 cm.

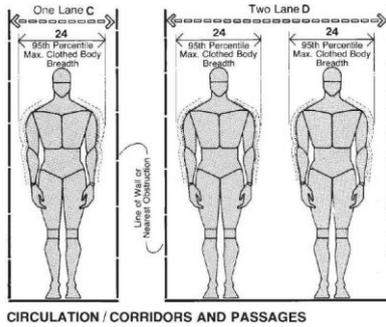


LOCOMOTION SPACE ZONES

	in	cm
A	84	213.4
B	22-36	55.9-91.4
C	30-36	76.2-91.4
D	68	172.7
E	36-42	91.4-106.7

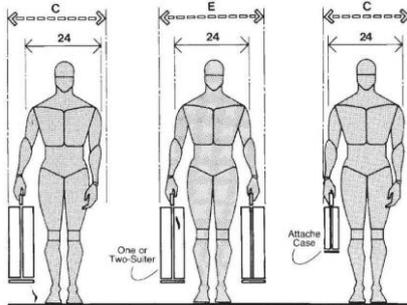
Ilustrasi tersebut menggambarkan dua zona yang terlibat dalam berjalan. Zona perpindahan adalah jarak yang dibutuhkan untuk meletakkan satu kaki di depan yang lain. Jarak ini bervariasi antara individu karena banyak faktor psikologis, fisiologis, dan budaya yang terlibat, termasuk jenis kelamin, usia, dan kondisi fisik. Sebagian besar orang dewasa memiliki jarak perpindahan antara 24 hingga 36 inci, atau sekitar 61 hingga 91,4 cm. Zona sensorik adalah jarak yang dibutuhkan untuk persepsi, evaluasi, dan reaksi dalam waktu yang cukup untuk menghindari bahaya.

Maka diperkirakan sekitar 84 inci, atau sekitar 213.4 cm, dalam situasi berjalan normal. Dalam koridor dan lorong satu jalur dan dua jalur, diusulkan adanya ruang kosong sebesar 36 dan 68 inci, atau sekitar 91.4 dan 172.7 cm. Untuk satu jalur tanpa hambatan fisik di kedua sisi, diusulkan minimal A 30 inci, atau sekitar 76.2 cm.



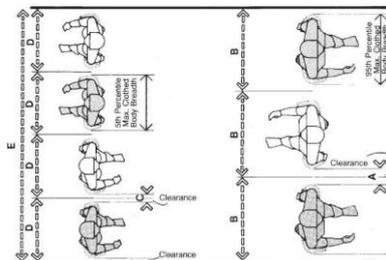
CIRCULATION / CORRIDORS AND PASSAGES

Jika melibatkan membawa barang atau mendorong kereta dorong kecil, sebaiknya tetap menggunakan minimum 36 inci. Ruang kosong dua jalur memungkinkan dua orang untuk berjalan berdampingan tanpa kontak fisik. Gambar berikut menunjukkan seberapa besar ruang yang ditempati oleh orang-orang yang membawa berbagai jenis barang bawaan tangan.



BODY BREADTH CLEARANCES WITH LUGGAGE

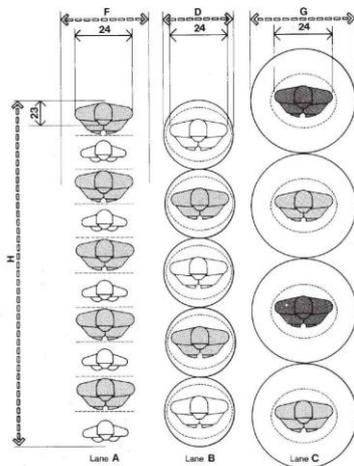
Jika melibatkan membawa barang atau mendorong kereta dorong kecil, sebaiknya tetap menggunakan minimum 36 inci. Ruang kosong dua jalur memungkinkan dua orang untuk berjalan berdampingan tanpa kontak fisik. Gambar berikut menunjukkan seberapa besar ruang yang ditempati oleh orang-orang yang membawa berbagai jenis barang bawaan tangan.



ACCOMMODATION OF SMALL AND LARGE USERS ABREAST IN A 96-IN (243.8-CM) CORRIDOR OR PASSAGE WIDTH

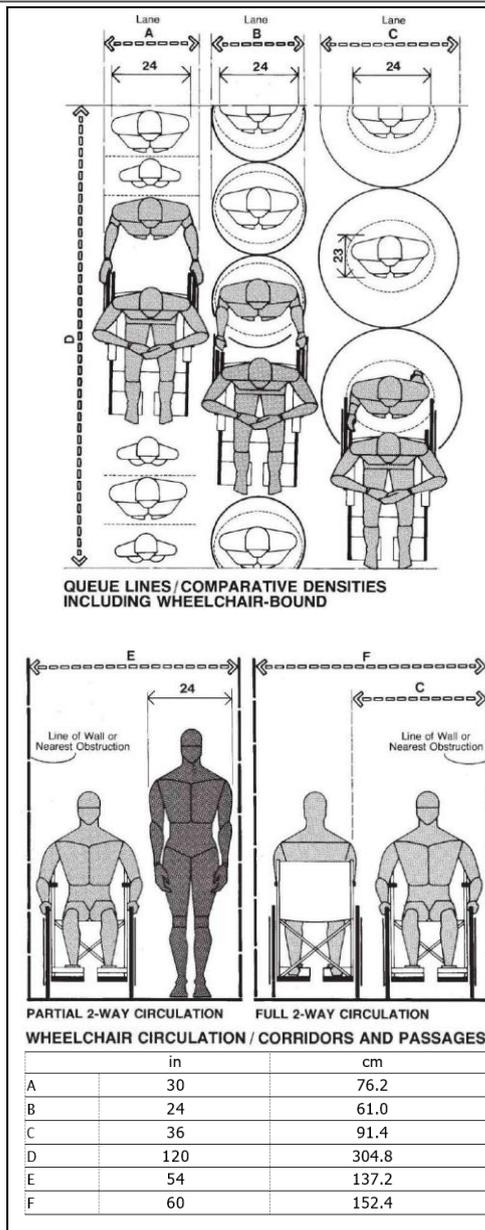
Gambar kedua memberikan gambaran tentang hubungan fisik antara dimensi manusia dan lebar koridor dalam hal jumlah jalur yang dapat diakomodasi. Baris dengan tiga orang berdampingan didasarkan pada lebar tubuh maksimum persentil ke-95 ketika berpakaian, sementara baris dengan empat orang berdampingan didasarkan pada data persentil ke-5. Lebar koridor diasumsikan sebesar 96 inci, atau sekitar

243.8 cm.

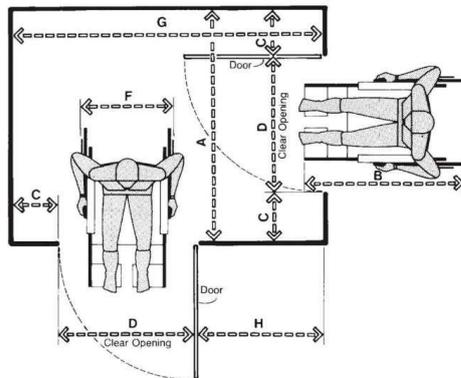
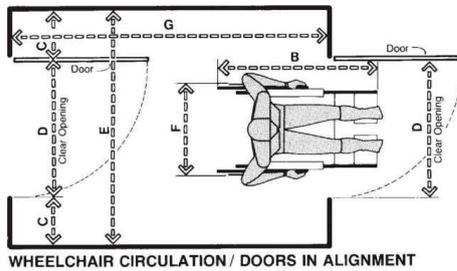
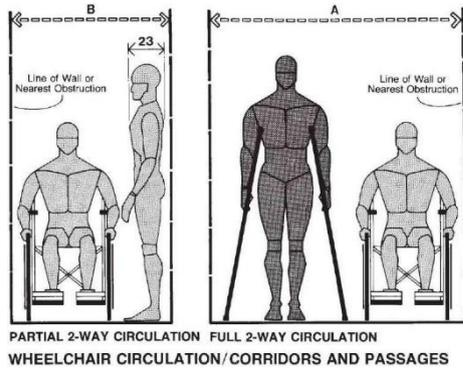


QUEUE LINES / COMPARATIVE DENSITIES

	in	cm
A	4.5	11.4
B	32	81.3
C	1.6	4.1
D	24	61.0
E	96	243.8
F	30	76.2
G	36	91.4
H	120	304.8



Stasiun yang baik adalah stasiun yang dapat digunakan oleh semua lapisan Masyarakat tak terkecuali difabel. Maka kajian ini membahas ruang yang diperlukan untuk akomodasi sirkulasi kursi roda. Untuk lalu lintas dua arah penuh diperlukan lebar 60 inci, atau sekitar 152.4 cm, untuk memungkinkan dua kursi roda melintas berdampingan. Ruang kosong untuk satu kursi roda adalah 36 inci, atau sekitar 91.4 cm. Koridor lebar 54 inci, atau sekitar 137.2 cm, akan memungkinkan individu yang mampu berjalan berdampingan dengan atau melewati seseorang yang menggunakan kursi roda. Idealnya, tempat istirahat sebaiknya disediakan di lokasi di mana panjang koridor khususnya panjang. Ini dapat berupa alcove yang dirancang dengan baik di sepanjang jalur sirkulasi; ruang istirahat atau area resepsi mungkin digunakan sebagai pengganti jika ditempatkan secara wajar. Jarak maksimum antara tempat istirahat sebaiknya sekitar 100 kaki, atau sekitar 30.5 meter. Perlengkapan untuk berbalik dengan kursi roda juga sebaiknya dipertimbangkan. Putaran penuh 360° dapat dilalui dalam lingkaran dengan diameter 60 inci, atau sekitar 152.4 cm.

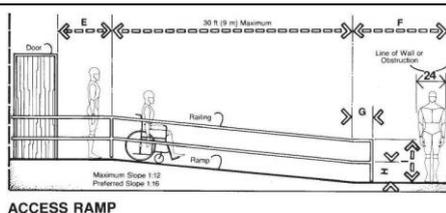


	in	cm
A	60	152.4
B	42	106.7
C	12 min.	30.5 min.
D	32	81.3
E	56 min.	142.2 min.
F	25	63.5
G	84	213.4
H	36 min.	91.4 min.

Gambar di atas menunjukkan bahwa ruang kosong sebesar 60 inci, atau sekitar 152.4 cm, diperlukan agar seseorang dengan kruk bisa berjalan sejajar atau melewati seseorang yang menggunakan kursi roda. Ruang kosong sebesar 42 inci, atau sekitar 106.7 cm, diperlukan untuk mengakomodasi seseorang yang berdiri menyamping, sambil memungkinkan seseorang yang menggunakan kursi roda untuk melewati.

Gambar-gambar berikut mengindikasikan ruang kosong yang diperlukan untuk mengakomodasi kursi roda di ruang-ruang di mana terdapat serangkaian dua pintu. Satu gambar mengilustrasikan situasi di mana dua pintu berderet, dan yang lainnya di mana dua pintu berada dalam sudut kanan.

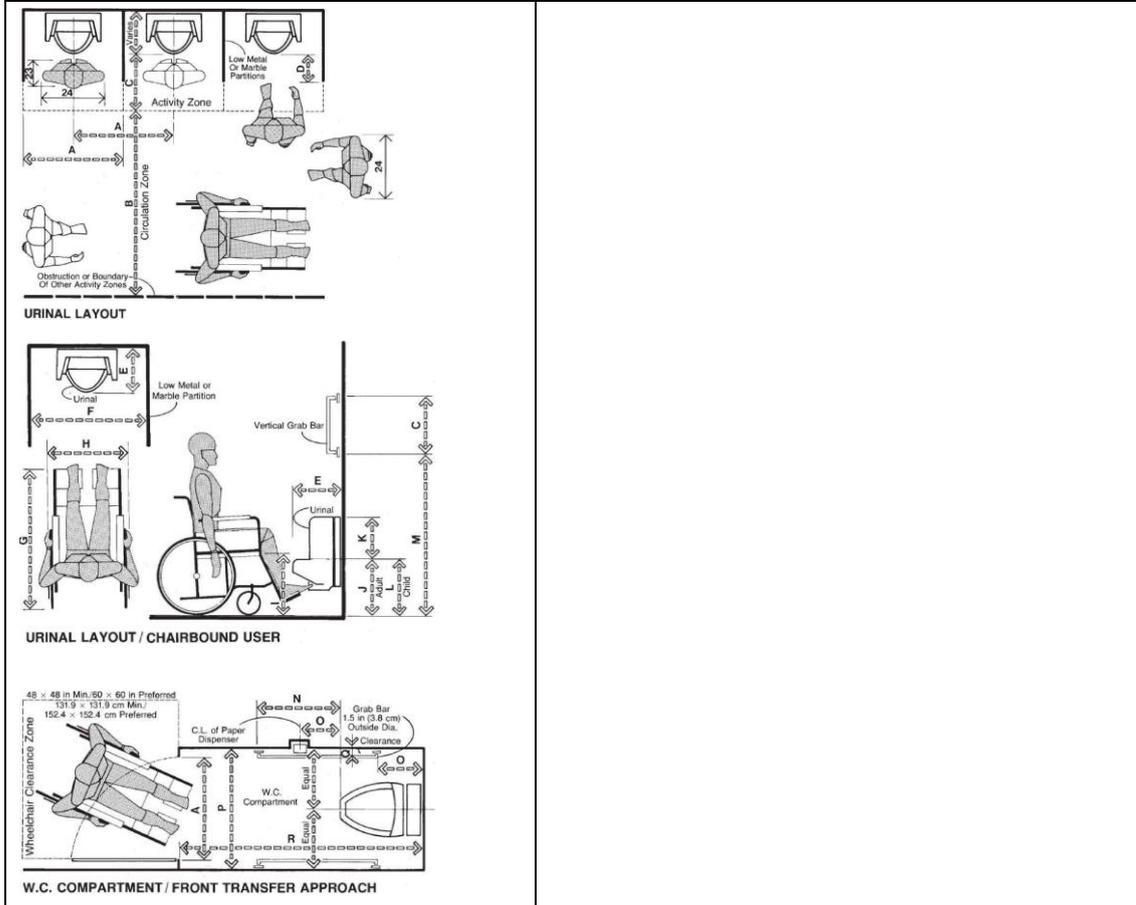
Sebuah ruang kosong sebesar 84 inci, atau sekitar 213.4 cm, diperlukan agar kursi roda bisa melewati pintu pertama ketika pintu tersebut berayun menutup. Karena panjang kursi roda adalah 42 inci, atau sekitar 106.7 cm, dimensi 84 inci akan memungkinkan pintu selebar 36 inci, atau sekitar 91.4 cm, dengan tambahan ruang kosong sebesar 6 inci, atau sekitar 15.2 cm. Ruang kosong minimum sebesar 12 inci, atau sekitar 30.5 cm, di kedua sisi pintu memungkinkan cukup ruang manuver bagi kursi roda untuk mendekati pintu dengan sudut yang sedikit, dan seseorang bisa menggenggam pegangan pintu atau menarik pintu tersebut, lalu mundur. Ini berguna saat mendekati pintu dari sisi dalam. Ketika pintu-pintu berada pada sudut kanan satu sama lain, itu sangat penting bahwa ruang yang memadai disediakan untuk menghindari gangguan antara kedua pintu.



Ramp adalah faktor penting dalam memberikan aksesibilitas bangunan bagi orang dengan kebutuhan khusus. Sebagian besar peraturan dan panduan mengharuskan kemiringan maksimum satu unit ketinggian untuk setiap dua belas unit panjang dan jarak



horizontal maksimum 30 kaki, atau sekitar 9 meter, tanpa adanya landasan horizontal setidaknya 42 inci, atau sekitar 106.7 cm. Landasan harus disediakan di semua perubahan arah jalan ramp dan di pintu masuk dan keluar. Panjang platform harus memberikan ruang kosong setidaknya 42 inci dari setiap pintu yang terbuka ke dalam ramp. Di mana pintu tidak membuka ke dalam ramp, platform harus memanjang setidaknya 24 inci, atau sekitar 61 cm, melewati sisi kunci pintu.



Sumber: buku human dimention, tahun 1996

2.9 Bangunan Cagar Budaya

Menurut UU RI NO 11 Th 2010 tentang Cagar Budaya adalah warisan budaya bersifat kebendaan berupa Benda Cagar Budaya, Bangunan Cagar Budaya, Struktur Cagar Budaya, Situs Cagar Budaya, dan Kawasan Cagar Budaya di darat dan atau di air yang perlu dilestarikan keberadaannya karena memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/atau kebudayaan melalui proses penetapan. Pelestarian cagar budaya berasaskan Pancasila, Bhinneka Tunggal Ika, Kenusantaraan, Keadilan, ketertiban dan kepastian hukum, kemanfaatan, keberlanjutan, partisipasi; transparansi dan akuntabilitas. Sedangkan untuk tujuan dari pelestarian cagar budaya adalah untuk melestarikan warisan budaya bangsa dan warisan



umat manusia, meningkatkan harkat dan martabat bangsa melalui Cagar Budaya, memperkuat kepribadian bangsa, meningkatkan kesejahteraan rakyat dan mempromosikan warisan budaya bangsa kepada masyarakat internasional.

2.9.1 Pengertian Bangunan Cagar Budaya

Menurut UU RI Th 2010 pasal 1 ayat satu tentang Cagar Budaya mengatakan bahwa Bangunan Cagar Budaya adalah susunan binaan yang terbuat dari benda alam atau benda buatan manusia untuk memenuhi kebutuhan ruang berdingding dan/atau tidak berdingding, dan beratap.

Maka dari itu untuk melakukan pemugaran penambahan dan perubahan bangunan cagar budaya perlu mengikuti peraturan yang telah di tetapkan oleh negara

2.9.2 Pelestarian Bangunan Cagar Budaya

Menurut UU RI Th 2010 pasal 1 ayat satu mengatakan bahwa Bangunan Cagar Budaya adalah susunan binaan yang terbuat dari benda alam atau benda buatan manusia untuk memenuhi kebutuhan ruang berdingding dan/atau tidak berdingding, dan beratap.

Selain pengertian yang tercantum dalam undang undang, terdapat pula berbagai aspek yang pelestarian bangunan cagar budaya yang di bahas. Seperti yang tercantum dalam UU RI Th 2010, paragraf 4 pasal 75 tentang Cagar Budaya yang mengatakan bahwa pemeliharaan dilakukan dengan cara merawat cagar budaya untuk mencegah dan menanggulangi kerusakan akibat alam maupun perbuatan manusia, caranya dengan melakukan pembersihan, pengawetan, dan perbaikan atas kerusakan dengan mempertahankan keaslian bentuk, tata letak, gaya, bahan, / teknologi cagar budaya.

Sedangkan untuk pemugaran atau pengembalian kondisi fisik dapat dilakukan dengan dengan cara memperbaiki, memperkuat, dan mengawetkan melalui konsolidasi, rehabilitasi, dan restorasi. Dan untuk pemugaran cagar budaya itu sendiri harus memperhatikan keaslian bentuk, bahan, tata letak dan teknologi pengerjaan. Selain itu memperhatikan kondisi semula dengan tingkat perubahan sekecil mungkin juga tak kalah penting.

Menurut UU RI Th 2010 Tentang Cagar Budaya Pengembangan cagar budaya sendiri dilakukan dengan memperhatikan prinsip kemanfaatan, keamanan, keterawatan, keaslian, dan nilai-nilai yang melekat pada cagar budaya itu sendiri. Hal tersebut dapat diaplikasikan juga untuk semua cagar budaya, tak terkecuali bangunan cagar budaya. Maka dari itu untuk adaptasi bangunan cagar budaya untuk memenuhi kebutuhan masa kini dengan tetap mempertahankan ciri asli dan/atau muka Bangunan Cagar Budaya atau Struktur Cagar Budaya dan juga tetap mempertahankan ciri asli lanskap budaya dan/atau permukaan tanah Situs Cagar Budaya atau Kawasan Cagar Budaya sebelum dilakukan adaptasi. Adaptasi yang dimaksud juga harus dilakukan dengan mempertahankan nilai-nilai yang melekat pada Cagar Budaya, menambah fasilitas sesuai dengan kebutuhan, mengubah susunan ruang secara terbatas, serta mempertahankan gaya arsitektur, konstruksi asli, dan keharmonisan estetika lingkungan di sekitarnya.

2.9.3 Kelas Bangunan Cagar Budaya

Berdasarkan UU RI Th 2010 pasal 1 ayat satu tentang Cagar Budaya mengatakan bahwa Bangunan Cagar Budaya adalah susunan binaan yang terbuat dari benda alam atau benda buatan manusia untuk memenuhi kebutuhan ruang berdingding dan atau tidak berdingding, dan beratap.

Mengutip Peraturan Daerah DKI Jakarta No 9 Tahun 1999 dalam (Maria Bergita A. Hurek, 2015) Sebuah bangunan dapat dikatakan menjadi bangunan cagar budaya apabila bangunan tersebut memiliki ciri ciri sebagai berikut



- Berusia 50 (lima puluh) Tahun Atau Lebih
- Mewakili masa gaya paling singkat berusia 50 (lima puluh) tahun;
- Memiliki arti khusus bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/ atau kebudayaan
- Memiliki nilai budaya bagi penguatan kepribadian bangsa
- Memiliki Arti Khusus Bagi Masyarakat atau Bangsa Indonesia

Dengan kriteria di atas, bangunan kemudian dibagi menjadi 3 golongan, berdasarkan 3 klasifikasi dibawah ini (Maria Bergita A. Hurek, 2015) :

- Golongan A (Utama) adalah bangunan cagar budaya yang memenuhi 4 (empat) kriteria.
- Golongan B (Madya) adalah bangunan cagar budaya yang memenuhi 3 (tiga) kriteria.
- Golongan C (Pratama) adalah bangunan cagar budaya yang memenuhi 2 (dua) kriteria.

Sehingga bangunan dengan golongan tersebut memiliki syarat syarat dalam pemugaran nya. dijelaskan seperti sebagai berikut .

- Golongan A
Desain keseluruhan bangunan tidak boleh dirubah. Pemeliharaan dan perawatan harus menggunakan material yang sama dengan bangunan asli dan Fungsi Bangunan tetap.
- Golongan B
Bagian dalam gedung cagar budaya boleh diubah selama tidak mengubah struktur utama bangunan, Material renovasi bagian dalam bisa diubah sesuai kebutuhan, dan Hanya sebagian fungsi bangunan yang bisa diubah
- Golongan C
Hanya bagian depan gedung yang dipertahankan sisanya boleh diubah sesuai dengan keinginan pemilik bangunan, Penambahan bangunan boleh dilakukan dibelakang cagar budaya, dan Fungsi bangunan bisa diubah sesuai dengan rencana kota

Dengan begitu Stasiun Madiun dapat digolongkan menjadi Bangunan cagar budaya golongan C dengan menganalisa ciri ciri bangunan.

Pada Gambar dibawah terlihat fasad depan stasiun madiun dan juga area tunggu zona 3 dari depan stasiun. Berdasarkan bangunan cagar budaya maka fasad depan stasiun tersebut tidak boleh dirubah. Namun untuk area ruang tunggu zona depan dapat dirubah asalkan tidak mempengaruhi desain fasad.



Gambar 2.9 Fasad Stasiun Madiun

Sumber: Google.com tahun 2024



2.9.4 Bentuk bangunan Cagar budaya

Sebelum adanya “*westernisasi*” pada kota - kota di Indonesia di awal abad ke 20. Digunakan gaya arsitektur terkenal di abad ke – 18 sampai abad ke – 19 yang sering disebut dengan arsitektur Indische Empire Style. Bangunan dengan bentuk indische Empire tersebut pada abad ini dapat dilihat pada bangunan bangunan cagar budaya yang mayoritas menggunakan style tersebut. Salah satu ciri nya yaitu :

Tampak atau muka bangunan simetris mengikuti denah bangunan yang simetris. Elemen muka bangunan yang memperkuat gaya bangunan Indische Empire Style ini antara lain bentukan kolom dan material pembentuknya, detail bukaan pada entrance, serta detail pada atap. (Larry Tyrone Tarore, 2024)

Muka bangunan menonjolkan elemen vernakular arsitektur Belanda berupa gavel, luifel/teritis, dan masih terdapat variasi mahkota batu pada ujung gavel dan tepi listplank beton, dan masih terdapat balustrade. (Larry Tyrone Tarore, 2024).



Gambar 2.10 Logo INKA
Sumber: Google.com tahun 2024

Ciri – ciri utama adalah banyaknya penggunaan lengkung, bentuk atap tinggi (kemiringan antara 45°- 60°) dengan penutup genteng. (Larry Tyrone Tarore, 2024)



Gambar 2.11 Wisma PT KAI Madiun
Sumber: Dokumentasi pribadi



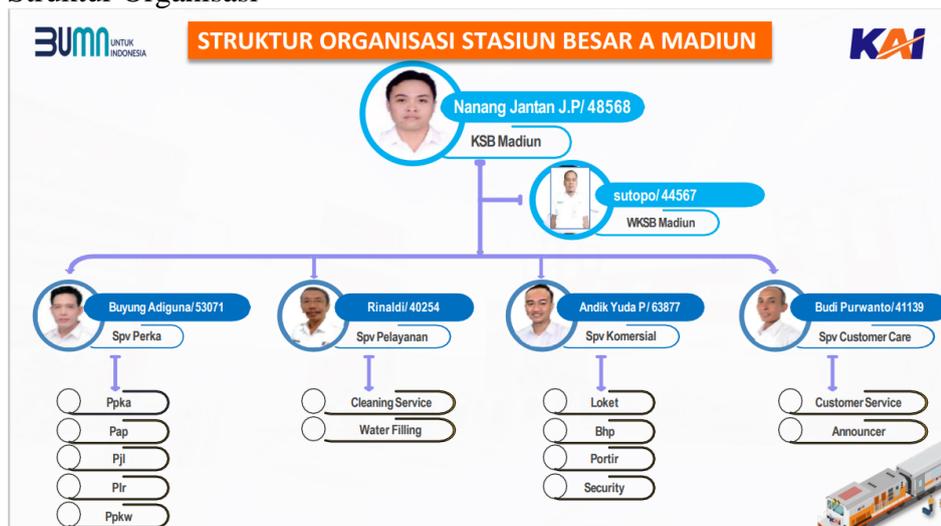
Menggunakan *lisplank* batu bermotif klasik disekitar atap. Tampak atau muka bangunan simetris mengikuti denah bangunan yang simetris. Elemen Muka Bangunan yang memperkuat gaya bangunan *Indische Empire Style* adalah bentukan kolom dan material pembentuknya, detail bukaan pada *entrance*, serta detail pada atap (Fadyla, 2018)



Gambar 2.12 Motif lisplank Wisma PT KAI Madiun
Sumber: Dokumentasi pribadi tahun 2024

2.10 Tinjauan Eksisting

2.10.1 Struktur Organisasi



Gambar 2.13 Gambar Struktur Organisasi Stasiun Madiun
Sumber: Dokumen Stasiun Madiun tahun 2024

Stasiun Madiun dikepalai oleh Kepala Stasiun Madiun dan didampingi oleh Wakil Kepala Stasiun Madiun. Divisi pada Stasiun Madiun. Kemudian terdapat 4 divisi yang dikepalai masing-masing kepala sub urusan, yaitu perka, pelayanan, komersial , dan *customer care* Tugas pokok dan fungsi pada masing-masing bagian adalah sebagai berikut:



Tabel 2.4 Tugas Pokok dan Fungsi Organisasi Stasiun Madiun

Jabatan	Deskripsi
<p>Kepala Stasiun Besar</p> 	<p>Kepala Stasiun memiliki berbagai tugas penting, antara lain adalah melaksanakan operasi angkutan kereta api, menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam operasi angkutan kereta api, menjaga ketertiban dan kelancaran persediaan, penjualan karcis, serta administrasi, serta menjamin keamanan dan kebersihan stasiun. Serta bertanggung jawab untuk memastikan kenyamanan, kebersihan, keindahan, dan penyediaan informasi yang jelas kepada pengguna jasa angkutan kereta api, serta menjaga kebersihan stasiun dan rangkaian kereta api yang berangkat dari stasiun tersebut, dan mengkoordinasikan seluruh kegiatan unit pelaksana teknis di sekitar stasiun.</p>
<p>Wakil Kepala Stasiun Besar (WKSB)</p> 	<p>Mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab yang ditetapkan atas kesepakatan bersama antara KSB dan WKSB serta diketahui dan mendapat persetujuan dari Manager Operasi.</p>
<p>Spv Perka</p> 	<p>memiliki tanggung jawab yang mencakup pelaksanaan administrasi Perka dan administrasi stasiun, pemantauan serta evaluasi pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP) di stasiun, serta pembinaan personil Perka, termasuk Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA), Pengawas Peron (PAP), Perlintasan Jalan (PJL), Juru Langsir, Juru Rem, Juru Rangkai (JRR), PJW, Jurus Rumah Sinyal (JRRS), dan PLRR</p>
<p>Spv Pelayanan Kepala Sub Urusan Pelayanan Stasiun</p> 	<p>yang bertanggung jawab melaksanakan kegiatan dan pengendalian terhadap kebersihan stasiun dan kebersihan rangkaian KA di stasiun.</p>
<p>Spv Komersial Stasiun</p> 	<p>Mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan kegiatan pelayanan terhadap announcement, portir, pergudangan, angkutan hantaran customer care dan loket.</p>

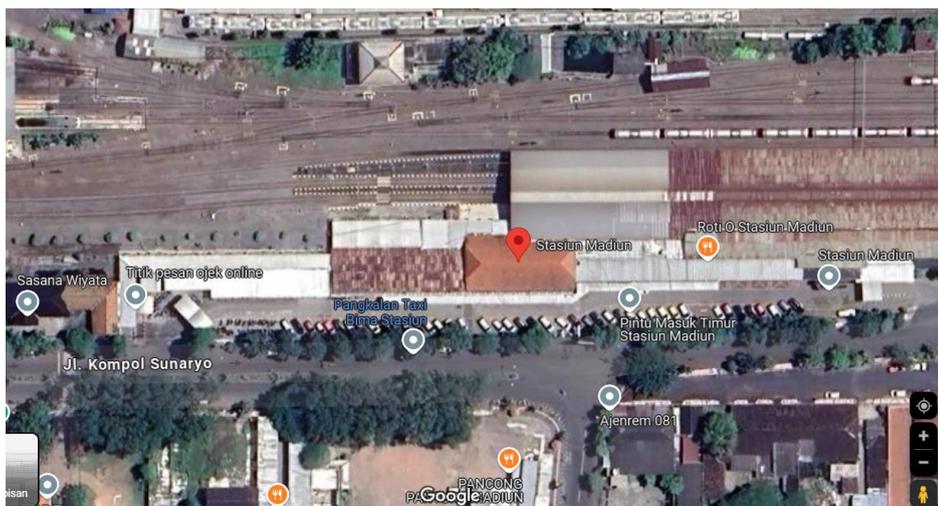


Jabatan	Deskripsi
<p>Spv Customer Care</p> 	<p>Memiliki beragam tanggung jawab, termasuk mengkoordinasikan pelayanan informasi di stasiun (baik di customer service center maupun customer service mobile), mengelola kotak saran dan keluhan pelanggan di stasiun, mengelola database pelanggan di stasiun, membantu dalam pelaksanaan service recovery dan penanganan insiden yang terjadi pada pengguna jasa di stasiunnya, menyediakan pelayanan khusus kepada pelanggan berkebutuhan khusus di stasiun, memeriksa kelengkapan peralatan kerja CSOS, termasuk penyediaan data dan informasi pelayanan stasiun, memberikan pengarahan kepada CSOS, serta memantau serta melakukan penilaian</p>

Sumber: Dokumen Stasiun Madiun tahun 2024

2.10.2 Lokasi

Stasiun Madiun (MN) adalah stasiun kereta api kelas besar tipe A yang terletak di Jalan Kumpul Sunaryo No. 6A Madiun Lor, Manguharjo, Madiun, Jawa Timur 63102 Indonesia. Stasiun ini merupakan stasiun kereta api utama di Kota Madiun dan berada dalam pengelolaan Kereta Api Indonesia Daerah Operasi VII Madiun dengan ketinggian 63 m di atas permukaan laut. Stasiun Madiun berjarak 153 km sebelah barat dari Stasiun Surabaya Gubeng, 543 km sebelah timur dari Bandung, dan 668 km sebelah tenggara dari Jakarta Gambir. Di sebelah utara kawasan stasiun ini terdapat pabrik Industri Kereta Api (INKA) yang merupakan satu-satunya industri perkeretaapian di Indonesia.



Gambar 2.14 Gambar Site Plan Stasiun Madiun
 Sumber: Dokumen google maps, 2024

2.10.3 Fasilitas

Fasilitas Merupakan sesuatu yang sangat penting dan vital, karena fasilitas yang baik pada sebuah ruang terbuka public akan meningkatkan efisiensi, produktivitas, kepuasan pelanggan, menjaga keselamatan, dan menarik investasi serta pengembangan. Mereka menyediakan infrastruktur fisik dan non-fisik yang mendukung berbagai aktivitas manusia.



Tabel 2.5 Fasilitas Stasiun Madiun

Gambar	Keterangan
<p data-bbox="360 371 644 405">Area Customer service</p>  <p data-bbox="201 645 357 678">(area Loket)</p> <p data-bbox="496 645 807 678">(area Customer service)</p>  <p data-bbox="416 999 588 1032">(area tunggu)</p>	<p data-bbox="868 371 1361 734">Setelah area drop pengguna yang dekat dengan area parkir, terdapat area customer service dan area loket. Pelayanan disana dibantu oleh pegawai kai, terdapat 4 loket dan 2 customer service, pada area tersebut juga terdapat area tunggu untuk antrian pelanggan yang membeli tiket dan pelanggan yang memerlukan bantuan customer service.</p>
<p data-bbox="395 1032 608 1066">Zona 3 – Indoor</p>  <p data-bbox="220 1462 459 1496">(area co- working)</p> <p data-bbox="571 1462 786 1496">(area live music)</p>  <p data-bbox="225 1854 531 1888">(area penjual oleh oleh)</p> <p data-bbox="651 1854 778 1888">(mushola)</p>	<p data-bbox="868 1032 1361 1249">Ruang tunggu zona 3 memiliki 2 tipe, yakni indoor dan semi outdoor. Pada area indoor terdapat fasilitas toilet, mushola, atm area, beberapa penjual makanan dan oleh oleh, seperti bluder khas madiun.</p>



Gambar	Keterangan
 <p>(area ATM) (area Toilet)</p>	
<p style="text-align: center;">Zona 3 – Semi outdoor</p>  <p>(area tunggu) (lorong dekat ticket check)</p>  <p>(area tunggu drop point) (CTM area)</p>	<p>Pada zona 3 dengan area semi outdoor terdapat banyak retail seperti indomart, kfc, roti boy, dan lain sebagainya, ada pula mesin cetak sendiri dan beberapa papan informasi keberangkatan, sedangkan sisi kanan terdapat area terbuka yang langsung terhubung dengan parkir mobil. pada sisi ini terdapat juga area drop point.</p>
<p style="text-align: center;">Zona 2 – Hall</p>	<p>Area boarding check ini termasuk dalam zona dua, dimana pengantar sudah tidak di izinkan masuk seperti pada zona 3. Pada zona 2 atau yang biasa disebut dengan hall tersebut terdapat banyak kursi tunggu dan terdapat pintu yang menghubungkan pada peron.</p>



Gambar	Keterangan
 <p>(area tunggu) (tiket check)</p>	
<p>Zona 1-Peron</p>  <p>(area tunggu) (area staff)</p>  <p>(area ritel) (Fasilitas)</p>	<p>Peron adalah zona 1 dimana pelanggan sudah siap untuk naik kereta. Pada zona 1 ini fasilitas sangat lengkap, terdapat retail yang tadi terhubung dengan zona 3, terdapat pula area private dimana hanya staff yang dapat masuk seperti kantor pengawas, keamanan, kesehatan, kebersihan dll, sedangkan fasilitas umum seperti toilet, ruang laktasi, mushola, area duduk, area charger, juga tersedia pada zona.</p>

Sumber : Dokumentasi Pribadi tahun 2024



2.10.4 Pegawai Stasiun Madiun

Tabel 2.6 Pegawai Stasiun Madiun

No	Jabatan	Dibutuhkan $N2 = (\sum S \times \sum OS \times K) \times In$					Kebutuhan	Adanya	Kurang / Lebih	Keterangan
		IS	IOs	k	m	N2				
1.	Kepala Stasiun	-	-	-	-	-	1	1		Pengaturan oleh Ks mengisi dinas boarding
2.	Wakil kepala stasiun	-	-	-	-	-	1	1		
3.	Kasubur perka dan admin	-	-	-	-	-	1	1		
4.	Kasubur komersial	-	-	-	-	-	1	1		
5.	Kasubur pelayanan	-	-	-	-	-	1	1		
6.	Kasubur customer care	-	-	-	-	-	1	1		
7.	Pnka	3	1	1.21	1.04	3.78	4	4		
8.	Pap	3	1	1.21	1.04	3.78	4	4		
9.	Bjl	3	3	1.21	1.04	11.33	12	12		
10.	Petugas langsir	3	3	1.21	1.04	11.33	12	9	-3	
11.	Pelaksana stasiun	-	-	-	-	-	2	2	0	
12.	Operator ticketing	-	-	-	-	-	2	2	-	
13.	Loket go show	-	-	-	-	-	8	8	-	
14.	Checker anghar	-	-	-	-	-	5	4	-1	
15.	Pkd	-	-	-	-	-	14	14		



16.	Csos	-	-	-	-	-	5	5	
17.	Announcer	-	-	-	-	-	3	3	
18.	Cleaning service	-	-	-	-	-	19	19	
19.	Petugas isi air	-	-	-	-	-	16	16	
20.	Petugas lumas wesel	-	-	-	-	-	3	3	-1
JUMLAH							115	110	-5

MANAGER
PENYAMANAN

YUDA PRIHANTA
NIPP. 42852

MANAGER
ANGKUTAN PENUMPANG

ASEP DODI BAHMAT
NIPP. 42842

PLT MANAGER
FASILITAS PENUMPANG

PURNOTO
NIPP. 42836

PLT MANAGER
OPERASI

IBNU SAPTO NUGROHO
NIPP. 42800

MANAGER
ANGKUTAN
BABANG

NAN ARISWARI SUDIYANTO
NIPP. 42537

ditetapkan Tanggal 01 Juni 2023
KEPALA STASIUN MADJIN

H.J. JUMENENG
NIPP. 42568

Sumber : Arsip Stasiun Madiun tahun 2024

2.11 Tinjauan Kompetitor / Pemanding

Kajian studi kompetitor atau pembanding dibutuhkan untuk memberikan referensi perbandingan pada objek yang akan didesain kembali dengan objek pembanding yang memiliki keterkaitan konsep atau kegunaan dengan objek perancangan itu sendiri. Berikut ini adalah pembahasan dari beberapa objek yang dipilih sebagai objek pembanding. Berdasarkan studi banding .

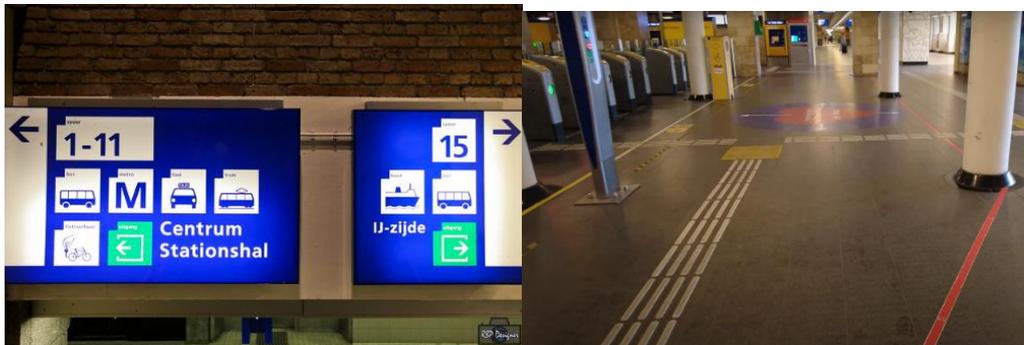
2.11.1 Stasiun Amsterdam Central

Stasiun Amsterdam Centraal, yang merupakan stasiun kereta api terbesar di Amsterdam, Belanda Utara, memainkan peran penting sebagai pusat kereta api internasional utama. Didesain oleh arsitek Belanda terkenal Pierre Cuypers, stasiun ini dibuka pada tahun 1889 dan membanggakan arsitektur bergaya Gotik Kebangkitan Renaisans yang mencolok, dengan atap platform besi cor yang menghiasi area sekitarnya dengan rentang sekitar 40 meter.

1. Kemegahan dan Sejarah, Stasiun ini menjadi salah satu Rijksmonument paling banyak dikunjungi di Belanda. Dibuka pada tahun 1889, bangunan ini mencerminkan keindahan arsitektur Kebangkitan Renaisans bergaya Gotik.
2. Volume Pengguna, Merupakan stasiun kereta api tersibuk kedua di Belanda, dengan 192.000 penumpang menggunakan fasilitasnya setiap hari. Posisinya sebagai pusat internasional membuatnya menjadi destinasi vital bagi perjalanan kereta api di negara ini.
3. Layanan Kereta Api, Dilayani oleh NS (Nederlandse Spoorwegen), operator kereta api utama di Belanda. Terminal utara rute Metro Amsterdam 51, 53, 54, dan pemberhentian 52 dioperasikan oleh GVB, operator angkutan umum kota.
4. Fasilitas dan Renovasi, Melalui pekerjaan rekonstruksi dan renovasi sejak 1997, stasiun ini telah beradaptasi untuk menyelaraskan diri dengan Jalur Utara-Selatan di bawah tanah, yang diresmikan pada 22 Juli 2018. Bangunan stasiun, lorong bawah tanah, stasiun metro, dan sekitarnya menjalani transformasi besar untuk mengakomodasi perubahan ini.
5. Infrastruktur Unik, Memiliki jalur kereta api terpanjang kedua di Belanda dengan panjang 695 meter, memungkinkan setiap peron melayani dua kereta

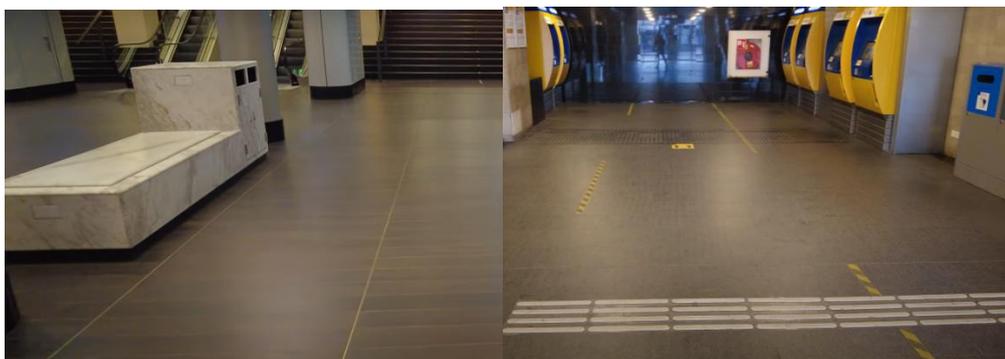


sekaligus.Keunikannya terletak pada kemampuan peron untuk memberikan layanan keberangkatan dan kedatangan dari sisi "a" dan "b".



Gambar 2.15 Signage Amsterdam Central Station
Sumber: Dokumen google maps tahun 2024

Sebagai Salah satu stasiun tersibuk kedua di dunia, *Amsterdam central station* memiliki *wayfinding* yang jelas seperti peta,dan *signage* dengan berbagai macam bentuk seperti papan petunjuk manual, *digital signage*, *floor signage*, dan *signage symbol* yang jelas. Untuk lebih jelasnya Amsterdam juga menyediakan pust informasi untuk pendatang yang kebingungan. Hal ini dapat dicontoh sebagai referensi design stasiun madiun, dengan pemberian *wayfinding* yang jeklas ini akan memudahkan pengguna layanan dan memberikan pengalaman yang menyenangkan untuk pengguna.



Gambar 2.16 Wayfainding Amsterdam Central Station
Sumber : Youtube tahun 2024

Universal design pada ruang publik sangat penting karena menciptakan lingkungan yang dapat diakses dan digunakan oleh sebanyak mungkin orang, termasuk mereka yang memiliki berbagai tingkat kemampuan fisik, sensorik, atau kognitif. pada Amsterdam station center menerapkan universal design dengan cukup baik dan dapat menjadi contoh untuk stasiun madiun seperti adanya guiding block yang belum diterapkkan di stasiun madiun, tempat tunggu yang tidak membatasi akses pengguna kruk, adanya ramp dan sirkulasi jalan yang luas sangat ramah difabel. Karena universal design pada ruang publik bukan hanya masalah kewajaran dan pelayanan, tetapi juga merupakan langkah progresif menuju masyarakat yang lebih inklusif dan berkeadilan.



Gambar 2.17 LED Display Amsterdam Central Station

Sumber : Youtube tahun 2024

LED display, hampir setiap area terdapat display LED yang mana ini dapat menimbulkan interaksi dan juga perhatian lebih pengguna terhadap konten yang di tampilkan didalamnya, stasiun Amsterdam menggunakan hal tersebut sebagai papan pengumuman, papan peringatan, dan juga area dimana menampilkan gambar suasana Amsterdam. Hal tersebut termasuk pelayanan yang dapat memberikan informasi maupun pengalaman tersendiri bagi pengguna.

2.11.2 Stasiun Sao Bento

Stasiun ini terletak di Pusat Sejarah Porto, yang telah dinyatakan sebagai Situs Warisan Dunia UNESCO dan sebagai Monumen Nasional Portugal. Bangunan ini dibangun selama beberapa tahun, dimulai pada tahun 1904, berdasarkan rencana arsitek José Marques da Silva. Panel besar sekitar dua puluh ribu ubin azulejo (551 meter persegi) dirancang dan dicat oleh Jorge Colaço. Mural mewakili momen dalam sejarah negara dan panel warna-warni menggambarkan pemandangan pedesaan yang menampilkan masyarakat dari berbagai daerah.



Gambar 2.18 Mural Sao Bento Station

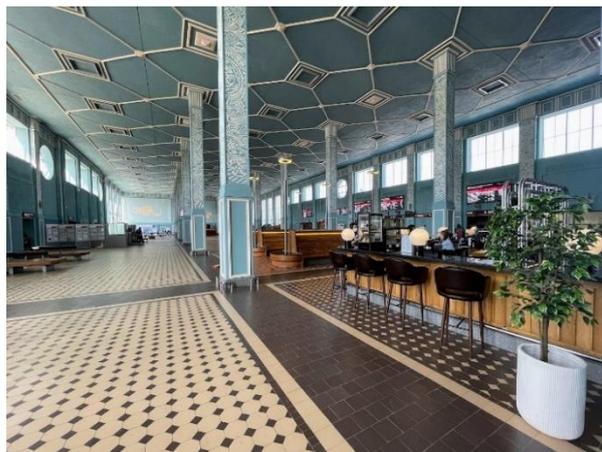
Sumber : Youtube tahun 2024

Pada mural desain stasiun sao bento yang memiliki mural pada dindingnya dapat menjadi masukan di stasiun madiun. Dimana desain dinding dapat diadaptasi menggunakan kebudayaan khas madiun yakni batik pecel



2.11.3 Ivanovskaya Railway Station

Pertama kali dibangun pada tahun 1933, stasiun kereta Ivanovo yang terletak di Vokzal'naya Ploshchad', 3, Ivanovo, Ivanovo Oblast, Rusia, 153002 ini telah menjadi landmark arsitektur dan simbol kota. Setelah menjalani dua rekonstruksi sebelumnya pada tahun 1950an dan 1980an, intervensi terbaru ini mengungkapkan dan melestarikan elemen arsitektur asli sambil menambahkan semua fungsi yang diperlukan untuk stasiun kontemporer.



Gambar 2.19 Ceilling Ivanovskaya Railway Station
Sumber : Arch Daily tahun 2020

Stasiun ini mempertahankan karakter hibrida bangunan tersebut, yang terkenal karena dua tren artistik yang berlawanan secara ideologis, namun secara gaya saling melengkapi: konstruktivisme avant-garde dan modernisme soviet. Elemen dasar aula 'merah' dan 'biru' telah dipertahankan, dan setiap intervensi desain baru telah dipilih dengan cermat untuk melengkapi fitur aslinya.

Kembali ke eksterior stasiun adalah kombinasi warna khas arsitektur avant-garde tahun 1920-an-1930-an: merah, abu-abu, dan krem. Di dalam, aula 'biru' mempertahankan dinding dan langit-langit berwarna biru dan krem, dan jendela vertikal besar, elemen dekoratif gips, dan lantai ubin Mettlach multi-warna telah dipugar dengan cermat.



Gambar 2.20 Kolom Ivanovskaya Railway Station
Sumber : Arch Daily tahun 2020



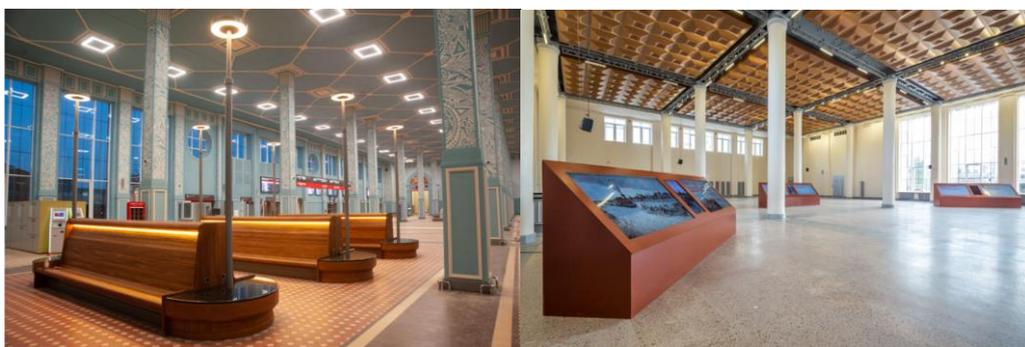
Penutup langit-langit kayu biru, kolom, dan dinding seluruhnya diganti dengan bahan serupa namun mudah terbakar. kolom aula 'biru' ditutupi dengan plesteran dekoratif 'tiram' (plesteran unik yang dikembangkan untuk fasilitas komersial yang memiliki daya tahan luar biasa dan dapat dicat dengan warna apa pun), dengan ornamen berdasarkan motif dari seni 'tekstil kampanye' tahun 1930-an. proyek, dibuat di bengkel tekstil Ivanovo dan ditugaskan oleh AARS (asosiasi seniman revolusioner Rusia) untuk pekerjaan propaganda di Amerika Serikat dan Inggris. selain itu, teknologi stensil digunakan untuk melapisi desain ornamen pada kolom, menciptakan efek sentuhan.



Gambar 2.21 Signage Ivanovskaya Railway Station

Sumber: Arch Daily tahun 2020

Interior aula 'biru' telah dilengkapi dengan infrastruktur modern untuk menjamin kenyamanan dan keselamatan penumpang, termasuk mereka yang memiliki mobilitas terbatas. terletak di sini terdapat loket tiket, ruang tunggu penumpang, kafe, kios, fasilitas penyimpanan bagasi, dan stand informasi wisata pusat kota ivanovo. proyek ini juga memberikan fungsi baru pada aula 'merah': sekarang memungkinkan untuk pameran, pekan raya, film, dan ceramah. Hasilnya, bangunan stasiun avant-garde tidak hanya menjadi situs penting bagi infrastruktur transportasi kota, namun juga menjadi pusat acara budaya dan publik di seluruh wilayah. Hal ini mewakili contoh unik bagi Rusia dalam restorasi arsitektur abad ke-20 yang cermat. landmark.



Gambar 2.22 Area Tunggu Ivanovskaya Railway Station

Sumber: Arch Daily tahun 2020

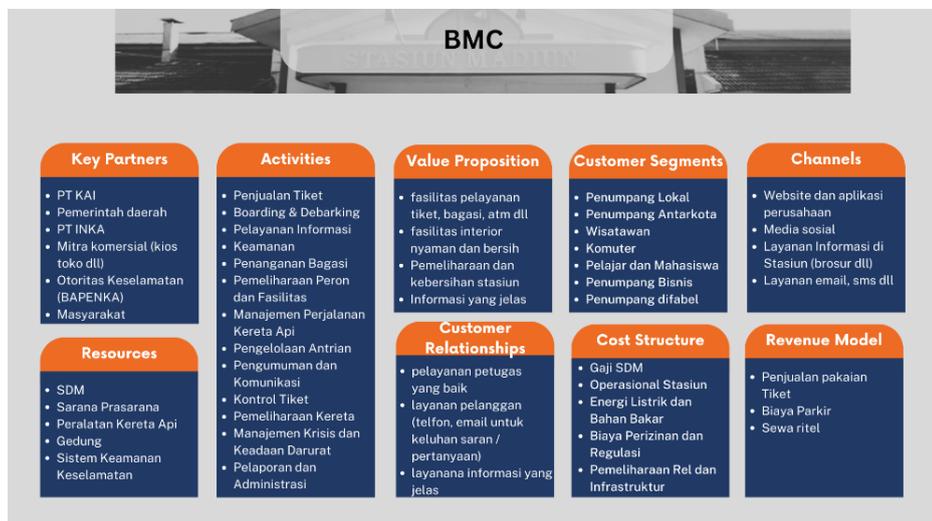


Gambar 2.23 Ivanovskaya Railway Station
 Sumber: Arch Daily tahun 2020

Dari desain tersebut dapat menjadi pembanading stasiun madiun, terletak dimana cara mereka menyatukan desain budaya asli dari stasiun dengan inovasi inovasi baru.

2.12 Karakteristik Pengelolaan (Business Model Canvas)

Diperlukan karakteristik pengelolaan objek perancangan untuk memahami bagaimana objek tersebut telah menjalankan kegiatannya serta melibatkan siapa saja dalam prosesnya. Business model canvas digunakan untuk mengidentifikasi segmen pelanggan, nilai yang ditawarkan, saluran distribusi, hubungan dengan pelanggan, dan biaya yang terlibat dalam operasional objek perancangan. Berikut ini adalah business model canvas yang merinci Stasiun Madiun dan penjelasannya:



Gambar 2.24 Bussiness Model Canvas
 Sumber: Dokumentasi Pribadi tahun 2024



A. Key Partners

Agar pelayanan berjalan dengan baik maka diperlukan mitra eksternal yang dapat membangun hubungan yang saling menguntungkan, partner stasiun madiun untuk bekerja sama adalah PT KAI dimana PT KAI adalah tempat dimana stasiun madiun bertumpu, selain itu ada Pemerintah daerah, hal ini menjadi penting karena stasiun madiun berdiri di kota madiun, sehingga Kerjasama dengan pemerintah daerah dapat membantu Stasiun Madiun dalam memperoleh dukungan kebijakan, perizinan, dan pendanaan untuk perbaikan infrastruktur, pengembangan wilayah sekitar stasiun, serta peningkatan layanan transportasi umum.. Kemudian terdapat PT INKA sebagai produsen kereta api lokal dapat membantu Stasiun Madiun dalam pengadaan dan pemeliharaan armada kereta api. Dan yang tak kalah penting adalah kerjasama Kerjasama dengan mitra komersial memungkinkan Stasiun Madiun untuk menyediakan berbagai layanan dan fasilitas tambahan kepada penumpang seperti tempat makan, toko-toko, atau layanan jasa lainnya. selain itu , stasiun madiun akan mendapat pendapatan tambahan dari biaya sewa. Sedangkan untuk Kerjasama dengan otoritas keselamatan seperti BAPENKA penting untuk memastikan standar keselamatan yang tinggi dalam operasional stasiun. Dan terakhir dan yang paling penting adalah kepada pelanggan.

B. Activities

Aktivitas yang dilakukan di stasiun madiun antara lain adalah Penjualan Tiket, Boarding & Debarking, Pelayanan Informasi, Keamanan, Penanganan Bagasi, Pemeliharaan Peron dan Fasilitas, Manajemen Perjalanan Kereta Api, Pengelolaan Antrian, Pengumuman dan Komunikasi, Kontrol Tiket, Pemeliharaan Kereta, Manajemen Krisis dan Keadaan Darurat, Pelaporan dan Administrasi.

C. Value Proposition

Nilai atau manfaat yang ditawarkan kepada pelanggan untuk memenuhi kebutuhan atau memecahkan masalah mereka adalah fasilitas pelayanan tiket, bagasi, atm dll, fasilitas interior nyaman dan bersih, Pemeliharaan dan kebersihan stasiun dan Informasi yang jelas.

D. Customer Segments

Target segmen stasiun madiun antara lain Penumpang Lokal, Penumpang Antarkota, Wisatawan, Komuter, Pelajar dan Mahasiswa, Penumpang Bisnis, Penumpang difabel.

E. Channels

Memperkuat hubungan dengan pelanggan melalui saluran yang tepat antara lain, Website dan aplikasi perusahaan, Media social, Layanan Informasi di Stasiun (brosur dll), Layanan email dll.

F. Resources

Stasiun Madiun memiliki sumber daya yang diperlukan untuk menjalankan operasi bisnis dengan efektif seperti SDM, Sarana Prasarana, Peralatan Kereta Api, Gedung, Sistem Keamanan Keselamatan.

G. Customer Relationship

Membangun dan memelihara hubungan yang positif dengan pelanggan dengan cara pelayanan petugas yang baik, layanan pelanggan (telfon, email untuk keluhan saran/pertanyaan), layanan informasi yang jelas.



H. Cost Structure

Gaji SDM, Operasional Stasiun, Energi Listrik dan Bahan Bakar, Biaya Perizinan dan Regulasi, Pemeliharaan Rel dan Infrastruktur.

I. Revenue Model

Menciptakan sumber pendapatan yang berkelanjutan dan beragam dari produk atau layanan seperti Penjualan Tiket, Biaya Parkir, Sewa ritel.

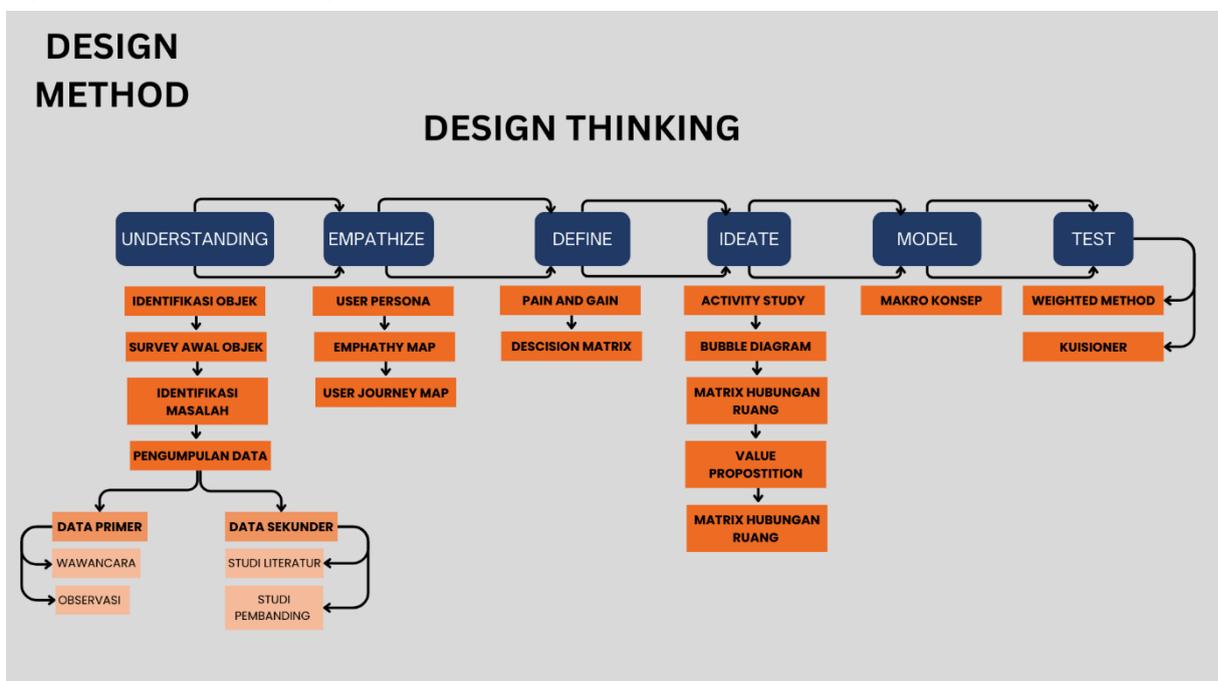


(halaman ini sengaja dikosongkan)



BAB 3 METODOLOGI DESAIN

Metode desain yang digunakan adalah metode Design Thinking oleh Herbert Simon dengan five-phase model yang disampaikan oleh Hasso-Plattner Institute of Design at Stanford (Dam & Siang, 2021). Untuk mencapai hasil desain yang optimal, perlu diterapkan metode desain yang tepat dan terstruktur. Proses ini bertujuan untuk memastikan keakuratan data, melakukan analisis yang komprehensif, mengidentifikasi dan memperbaiki kesalahan, serta memberikan kontribusi yang berharga untuk penelitian dan pengembangan lanjutan. Dalam perancangan interior Stasiun Madiun, pendekatan yang diadopsi adalah metode Design Thinking. Pendekatan ini tidak hanya memfasilitasi proses kreatif dalam desain, tetapi juga mendorong pemahaman mendalam terhadap kebutuhan pengguna dan solusi inovatif yang dapat memenuhi harapan mereka. Terdapat lima tahapan dalam metode design thinking yang dijelaskan oleh Triatmodjo, 2020.



Gambar 3.1 Metode Desain
Sumber : Dokumentasi tahun 2024

3.1 Understanding

Understanding dilakukan untuk menganalisis seperti apa objek yang akan didesain. Untuk mencapai hasil desain yang optimal, Penelitian memerlukan data-data valid untuk menunjang proses re-desain museum Brawijaya, oleh karena itu diperlukan metode-metode dalam proses mendapatkan data, yakni:

1. Observasi

Penulis melakukan observasi atau proses pengamatan dan pemantauan Terhadap objek, peristiwa, atau individu. Untuk mengamati cara pengguna berinteraksi dengan ruang, elemen desain, atau fasilitas di lingkungan tertentu. Melalui observasi ini, perancang interior dapat memperoleh wawasan tentang perilaku pengguna, preferensi visual, dan bagaimana mereka beradaptasi dengan ruang tersebut. Observasi merupakan cara efektif untuk mendapatkan pemahaman langsung tentang dinamika ruang dan



kebutuhan pengguna, yang nantinya dapat membimbing keputusan desain yang lebih baik. Data data yang di observasi adalah :

- a. Kondisi eksisting stasiun madiun
 - b. Situasi dan Sirkulasi pada objek Stasiun Madiun
 - c. Karakteristik pengguna pada Stasiun Madiun
 - d. Karakteristik interior dan eksterior pada Stasiun Madiun
 - e. Dokumentasi
2. Wawancara

User Interview atau wawancara melibatkan pertanyaan dan interaksi langsung antara perancang interior dan pengguna Stasiun madiun, juga satu wakil kepala stasiun. Tujuannya adalah untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam tentang kebutuhan, preferensi, dan harapan pengguna terkait dengan objek yang akan dirancang. Dalam user interview, pertanyaan yang ditanyakan harus terstruktur atau terbuka untuk menggali informasi yang relevan, seperti gaya hidup, kegiatan sehari-hari, dan preferensi estetika. Hasil dari user interview ini dapat menjadi landasan yang berharga dalam merancang ruangan yang tidak hanya visual menarik tetapi juga sesuai dengan kebutuhan dan keinginan pengguna.

3. Studi literatur

Studi literatur adalah teknik pengumpulan data sekunder yang mengacu pada pengumpulan dan analisis data dari sumber-sumber yang sudah ada sebelumnya. Data ini tidak diperoleh langsung dari objek penelitian, tetapi melalui sumber-sumber yang tersedia di pihak ketiga seperti buku, jurnal ilmiah, undang-undang, laporan resmi, dan situs web. Teknik ini sering digunakan untuk memperoleh pemahaman mendalam tentang topik tertentu, meninjau teori dan konsep yang sudah ada, serta untuk membangun kerangka teori atau hipotesis penelitian.

4. Studi Pbandingan

Studi pbandingan adalah teknik atau metode untuk mengidentifikasi objek-objek tertentu yang memiliki karakteristik dan fungsi hampir sama dengan objek yang akan didesain. Tujuan utama dari studi pbandingan adalah untuk memperoleh referensi, pandangan, dan inovasi baru yang relevan. Proses ini memungkinkan desainer untuk menyaring dan menyesuaikan informasi yang ditemukan agar sesuai dengan objek yang akan mereka ciptakan. Dengan demikian, studi pbandingan membantu dalam menghasilkan desain yang lebih baik dan inovatif melalui pemahaman mendalam tentang objek serupa yang telah ada.

3.2 Emphatize

Pada tahap ini, berbagai metode digunakan untuk memahami pengalaman pengguna di Stasiun Madiun. Salah satunya adalah peta perjalanan pelanggan (*customer journey map*) yang mendefinisikan perasaan pengguna selama berada di museum. Selain itu, dilakukan juga wawancara dengan metode *persona* perjalanan pelanggan (*customer journey persona*) yang melibatkan beberapa pengguna dan pengelola museum untuk mendapatkan perspektif individu yang beragam. Langkah berikutnya adalah menganalisis kesulitan (*pain*) dan manfaat (*gain*) yang dialami pengguna selama kunjungan mereka. Metode-metode ini membantu memperoleh pemahaman mendalam tentang pengalaman dan kebutuhan pengguna, serta mengidentifikasi area yang perlu ditingkatkan.

3.3 Define

Setelah menerapkan metode *pain and gain* melalui *customer journey persona*, data yang di dapat dari stasiun madiun dirangkum dalam daftar permasalahan. Untuk mencapai desain yang optimal secara fungsional dan estetika, diperlukan masukan dari berbagai pihak. Oleh



karena itu, permasalahan diklasifikasikan dan dievaluasi melalui decision matrix untuk mendapatkan second opinion. Dari klasifikasi ini, masalah diurutkan berdasarkan prioritas dari yang paling tinggi hingga yang paling rendah, sehingga fokus dapat diberikan pada masalah yang paling penting terlebih dahulu.

3.4 Ideate

Kemudian dibuatlah value proposition menggunakan Seluruh ide dan solusi yang telah didapatkan. Daftar dari value proposition akan diklasifikasikan berdasarkan ruangan dan fungsinya sesuai dengan bubble diagram. Sehingga akan terlihat ruangan mana yang memiliki value propositioni terbanyak, dan menjadi ruang terpilih untuk di desain. Setelah memetakan, langkah berikutnya adalah masuk ke dalam tahap perhitungan. Pada tahap ini setiap point value proposition dihitung berdasarkan beberapa aspek penilaian. Sehingga didapat solusi atas beberapa aspek tersebut secara bersamaan. Makin, semakin banyak jumlah aspek yang dapat diselesaikan oleh value proposition, semakin kuat pula nilai value proposition tersebut.

3.5 Model

Analisis data menggunakan dua metode yakni Analisis data dalam penelitian dilakukan menggunakan dua metode: deskriptif kuantitatif dan deskriptif kualitatif. Deskriptif kuantitatif digunakan untuk data yang berhubungan dengan jumlah dan dapat dihitung, seperti kuesioner. Tujuannya adalah untuk mendeskripsikan hasil kuantitatif guna memberikan keterangan relevansi hasil dengan tujuan yang ingin dicapai. Sedangkan deskriptif kualitatif digunakan untuk data yang bersifat kualitatif, seperti hasil pengamatan. Bertujuan memberikan keterangan pada hasil penelitian yang bersifat kualitatif.

3.6 Test

Setelah menemukan solusi dan ide yang telah dihitung melalui tahapan-tahapan sebelumnya, langkah selanjutnya yaitu melakukan validasi desain kepada pengguna ruang melalui wawancara sebagai penilaian apakah desain sudah nyaman dan sesuai untuk digunakan pengguna.



(halaman ini sengaja dikosongkan)



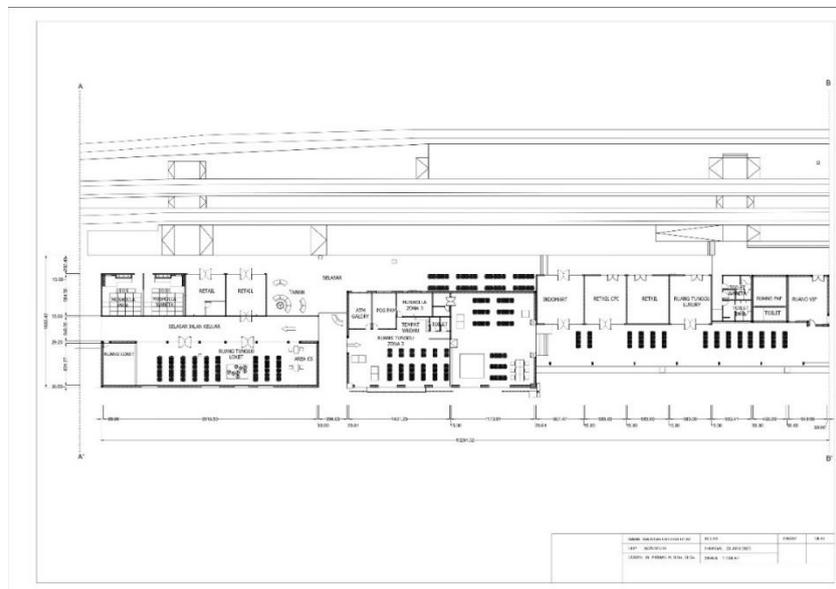
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Understanding

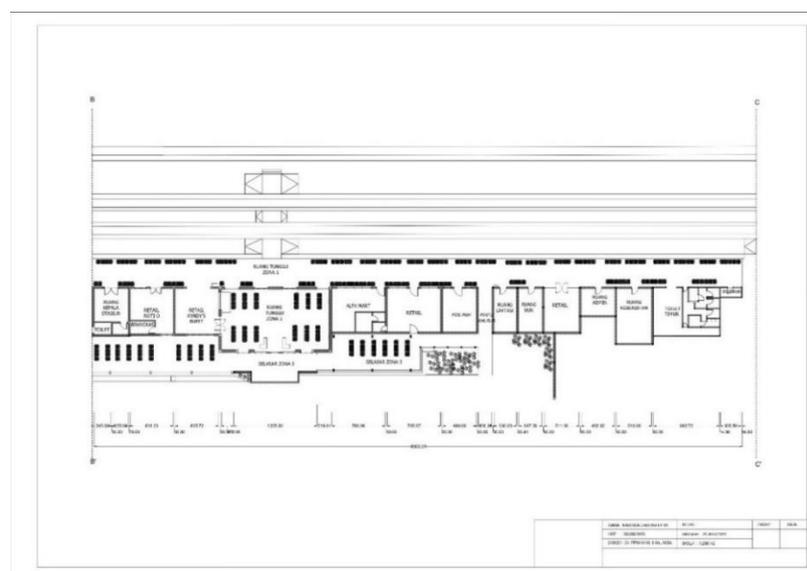
Analisis penelitian perlu dilakukan dalam perancangan ini agar diketahui bagaimana impresi serta apa yang dirasakan oleh pengguna museum Brawijaya baik oleh staff maupun pengunjung melalui interview atau wawancara. Selain itu, analisis observasi juga perlu dilakukan agar diketahui bagaimana

4.1.1 Observasi

Observasi dilakukan secara langsung di Stasiun Madiun yang beroperasi 24 jam. Observasi eksisting dilakukan beberapa kali sebagai pengunjung, namun untuk dokumentasi intensif dilakukan sebanyak 2 kali. Dari hasil observasi tersebut, berikut adalah hasil analisis kondisi eksisting Stasiun Madiun :



Gambar 4.1 Studi Eksisting A-B Stasiun Madiun
Sumber: Dokumentasi Pribadi tahun 2024



Gambar 4.2 Studi Eksisting B-C Stasiun Madiun
Sumber: Dokumentasi Pribadi tahun 2024



Stasiun Madiun adalah salah satu stasiun besar dan termasuk dalam stasiun kelas C dengan luas area 4000 m² stasiun ini membagi area nya menjadi dua yakni area publik yang dapat diakses oleh pelanggan seperti ruang tunggu zona satu, ruang tunggu zona dua serta ruang tunggu zona tiga dan area pribadi yang hanya bisa diakses oleh karyawan stasiun madiun seperti ruang pap, ruang uuk , ruang administrasi dll.

Untuk menciptakan desain interior stasiun madiun yang efektif dan sesuai kebutuhan maka analisis studi eksisting ini dilakukan.

Kelebihan :

1. Ruang loket dan customor service menjadi wajah pertama stasiun madiun, karena letaknya paling dekat dengan pintu masuk kendaraan. Ruang ini terdapat dua area pelayanan yaitu area membeli tiket dan area customor service, ruang ini memiliki kursi tunggu tanpa sandaran yang cukup banyak, dengan warna dominan putih dan beberapa identitas PT KAI yaitu logo, dan Pemberian warna orange dan biru pada interiornya.
2. Pada bagian paling luar stasiun madiun yaitu zona tiga yang dibagi menjadi dua area yaitu area selazar depan dan area live music. Pada area selazar stasiun madiun menyediakan cukup kursi untuk menunggu kedatangan kereta sebelum check in area, dengan pencahayaan alami dan penghawaan alami karena termasuk area semi outdoor. Pada area ini terdapat fasilitas yang cukup lengkap mulai dari trolley, mesin CTM (Cetak Tiket Mandiri) charging area dan papan keberangkatan. Sedangkan untuk area live music terdapat area tunggu yang cukup banyak, dengan beberapa tenant dan hiburan berupa live music, selain itu juga terdapat mushola, toilet, area atm, dan yang paling baru adalah area co working.
3. Check in area, terdapat gebyok pada area pintu yang mencerminkan budaya lokal yakni budaya jawa
4. Zona dua atau Hall memiliki wall treatment berupa panel berbentuk jendela kuno dan neon box bertuliskan stasiun madiun dengan font yang mirip dengan aksara jawa, lengkap dengan panggung kecil serta kursi yang dihiasi taman kecil di bawahnya.
5. Zona Satu terdapat beberapa retail yang menjual makanan serta oleh oleh khas madiun, untuk mempermudah pelanggan yang tidak sempat membeli makan di luar serta oleh oleh khas madiun. Zona satu juga memiliki beberapa ruang public seperti toilet, ruang laktasi, ruang keamanan, mushola dan ruang kesehatan.

Kekurangan :

1. Sirkulasi pada stasun kurang nyaman khususnya pada area peron, dan area pejalan kaki.
 2. Pencahayaan pada zona satu yaitu peron, zona dua yaitu hall dan zona tiga pada area live music kurang kurang terang.
 3. Penghawaan pada zona satu yaitu peron, zona dua yaitu hall dan zona tiga masih kurang baik sehingga pengunjung kurang nyaman.
 4. Desain pada interior terlalu monoton dan kurang menarik sehingga membosankan apabila menunggu dalam waktu lama.
 5. Area bermain anak kurang diperhatikan, sehingga kotor dan tidak layak digunakan
 6. Sirkulasi pada peron tidak baik sehingga tak jarang saat kereta hamper tiba jalan untuk mobilitas penuh dengan pelanggan yang menunggu kereta.
-



Salah satu metode untuk mengumpulkan data yaitu melalui wawancara dengan pihak terkait. Pada kesempatan kali ini, wawancara dilakukan dengan wakil kepala stasiun madiun dan beberapa pengguna. Berikut hasil wawancara yang telah dilakukan:

1. Stasiun Madiun termasuk salah satu bangunan cagar budaya, dan dimiliki oleh PT KAI yang termasuk badan usaha milik negara. Yang semua operasionalnya telah diatur melalui sk direksi
2. Stasiun Madiun sudah memiliki fasilitas dan pelayanan yang sesuai dengan ketentuan PT KAI sendiri dengan satu inovasinya yakni memiliki area tempat minum gratis untuk calon penumpang.
3. Stasiun madiun memiliki desain pada ruang tunggu yang monoton.
4. Belum memiliki cirikhas yg membedakan dari stasiun lain.
5. Area tiket jauh dengan pintu masuk
6. Area difabel kurang diperhatikan
7. Signage kurang jelas.
8. Sirkulasi beberapa area kurang baik

4.1.2 Wawancara

Kemudian terdapat bubble diagram, dimana presentase dari sirkulasi yang terjadi pada interior objek perancangan Stasiun Madiun

4.1.2.1 Data Wawancara Manajemen Stasiun Madiun

Wawancara dilakukan secara langsung dengan pihak Kepala Stasiun Madiun. Dari hasil wawancara yang dilakukan, dapat dirangkum beberapa poin penting yang terdapat dalam tabel sebagai berikut.

1. Stasiun madiun memiliki standarisasi sendiri yang diatur dalam sk direksi
2. Fasilitas stasiun madiun sudah sesuai dengan standarisasi PT KAI. Dtasiun madiun sendiri memiliki inovasi sendiri yakni air minum gratis untuk calon penumpang
3. Ada cirikhas yang diberikan setiap stasiun dan tak terkecuali di stasiun madiun, yakni adanya musik yang mengiringi kereta api saat tiba maupun akan berangkat, yang bekerja sama dengan pemerintah daerah.
4. Desain pada interior yang mencirikan stasiun madiun masih belum ada.

4.1.2.2 Data Wawancara Pengguna

Dapat disimpulkan bahwa pengguna area Tunggu Stasiun madiun berasal dari banyak kalangan yang memiliki latar belakang dan tujuan yang berbeda beda satu dan lainnya. Sehingga Poin utama yang dapat disimpulkan dari user persona tersebut adalah

1. layanan kereta api ini tidak hanya digunakan oleh perseorangan atau kelompok kecil, namun juga dalam kelompok besar seperti fairuz yudha yang bertanggung jawab sebagai pj untuk mengurus akomodasi dan tiket di stasiun masiun untuk lebih dari 100 orang sebagai rutinitas pulang kampung ketika pondok gontor sedang libur semester.
2. Pengguna tidak hanya berasal dari kota madiun namun kabupaten madiun dan kota kota yang dekat dengan kota madiun juga menjadikan stasiun madiun untuk memulai perjalanan mereka.



3. Waktu tunggu pengguna stasiun madiun juga berbeda satu dengan yang lainnya. Seperti huda yang sengaja menunggu di stasiun selama 2 jam karena harus menempuh perjalanan dari ponorogo menggunakan bus sehingga untuk mendapatkan promo kereta go show ia mengantisipasi dengan datang lebih cepat di stasiun madiun. Berbeda dengan imam yang hanya menunggu sekitar 30 menit karena jaraktempuh rumah dan stasiun madiun tidak begitu jauh.
4. Melalui beberapa pendapat, dapat disimpulkan bahwa desain dan dekorasi stasiun madiun masi kurang menarik untuk pengguna.

4.1.2.3 Data Kuisisioner Pengguna

1. Data Terakhir Pengunjung Mengunjungi Stasiun Madiun

Pada kuisisioner ini didapatkan jawaban oleh 46 responden dengan data sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Data Terakhir Pengunjung Mengunjungi Stasiun Madiun

Pertanyaan	Jumlah Pemilih	Presentase
Minggu Ini	10	21.7 %
Bulan Ini	10	21.7 %
Tahun Ini	19	41.3 %
Dua Tahun yang lalu	1	2.2 %
Bulan lalu	1	2.2 %
6 bulan yang lalu	1	2.2 %
Sudah Lama	1	2.2 %
Tahun Lalu	3	6.5 %

Sumber : Arsip Stasiun Madiun

Kuisisioner ini untuk menyatakan kapan terakhir kali responden mengunjungi stasiun madiun. Pertanyaan ini untuk mengidentifikasi apakah jawaban responden masih sesuai dengan situasi yang terjadi saat ini. Sehingga didapatkan hasil sebagai berikut Terhitung responden ada 41.3% responden yang mengunjungi stasiun madiun dalam satu tahun terakhir ini dan 21.7 % responden yang terakhir mengunjungi stasiun pada bulan ini dan yang terakhir terdapat 21.7 % responden yang terakhir mengunjungi stasiun pada minggu ini.

2. Data Lama Penumpang Menunggu di Stasiun Madiun

Pada kuisisioner ini didapatkan jawaban oleh 46 responden dengan data sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Data Penumpang Menunggu di Stasiun Madiun Lama

Pertanyaan	Jumlah Pemilih	Presentase
Kurang dari 10 menit	5	10.9 %
10 - 20 menit	12	26.1 %



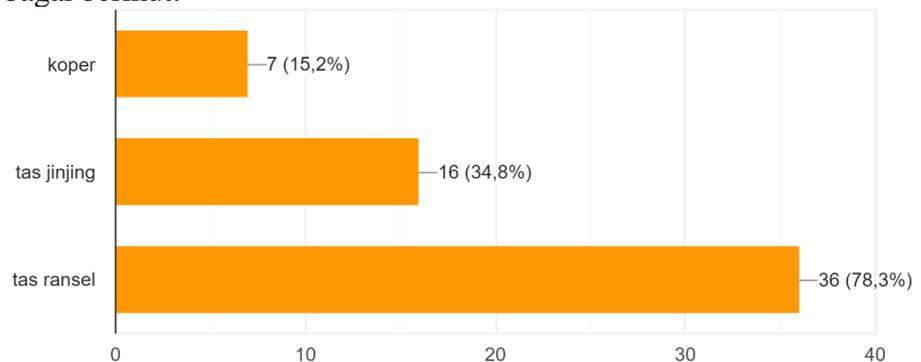
Pertanyaan	Jumlah Pemilih	Presentase
20 - 30 menit	21	45.7 %
30- 40 menit	5	10.9 %
Lebih dari 40 menit	3	6.5 %

Sumber : Arsip Pribadi

Berdasarkan kuisisioner terdapat pertanyaan yang membahas mengenai waktu responden dalam menunggu kedatangan kereta api. Informasi ini dapat membantu mengetahui berapa lama pengguna menghabiskan waktu untuk menunggu. Dan didapatkan data bahwa 45.7 % atau sekitar 21 orang responden menunggu di stasiun kereta dua puluh hingga sebelum kereta tiba. 26.1 % responden lainnya memilih sepuluh hingga dua puluh menit sebelum keberangkatan, 10.9 % atau lima responden lainnya memilih kurang dari sepuluh menit, sedangkan yang memilih tiga puluh sampai empat puluh menit sebelum keberangkatan sebanyak lima responden dan yang paling sedikit dipilih adalah lebih dari empat puluh menit sebanyak 3 responden.

3. Data barang Pengunjung Ketika Mengunjungi Stasiun Madiun

Pada kuisisioner ini didapatkan jawaban oleh 46 responden dengan data sebagai berikut:



Gambar 4.3 Data barang Pengunjung Ketika Mengunjungi Stasiun Madiun
 Sumber: Dokumentasi Pribadi tahun 2024

Pada data kuisisioner ini ditanyakan mengenai barang bawaan apa yang dibawa oleh responden, tujuannya adalah untuk menentukan bagaimana menciptakan interior stasiun madiun yang dapat mengakomodasi pengguna dalam menyimpan barang bawaan mereka. Didapatkan sebuah data bahwa 78.3 % atau 36 responden menggunakan tas ransel, 34.8% yaitu enam belas responde menggunakan tas jinjing, sedangkan 15.2 atau tujuh responde lainnya membawa koper saat berpergian.

4. Data Pengunjung yang Mengalami Kesulitan di Stasiun Madiun

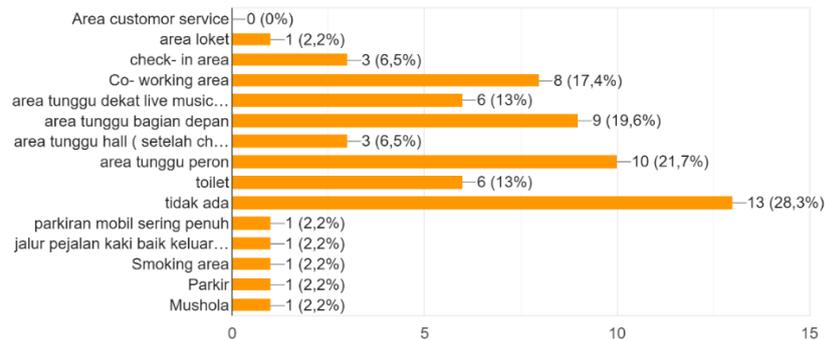
Pada kuisisioner ini didapatkan jawaban oleh 46 responden. Kuisisioner ini untuk menyatakan mengenai pengalaman yang menyulitkan di stasiun madiun yang dialami pengguna. Tujuannya untuk menciptakan desain



interior yang sesuai tanpa melakukan kesalahan yang sama seperti data pada kuisioner. Data didapatkan sebanyak 8 responden atau setidaknya 17.4 % dari total 46 responden yang menjawab terdapat kesulitan dan 38 % yaitu 38 responden tidak mengalami kesulitan.

5. Data Area yang Dianggap Kurang Menyenangkan oleh Pengunjung

Pada kuisioner ini didapatkan jawaban oleh 46 responden dengan data sebagai berikut:



Gambar 4.4 Data Area yang Dianggap Kurang Menyenangkan oleh Pengunjung
Sumber: Dokumentasi Pribadi tahun 2024

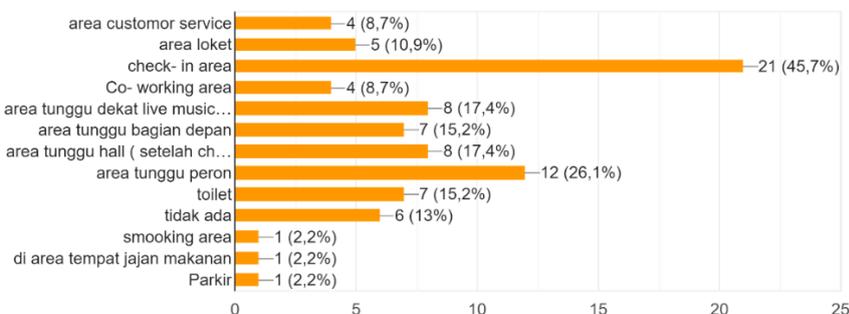
Kuisioner ini untuk menyatakan mengenai area yang memberikan pengalaman yang kurang menyenangkan di stasiun madiun yang dialami pengguna. Tujuannya untuk menciptakan desain interior yang sesuai oleh pengguna dan tidak menyulitkan pengguna. Sehingga re desain yang di rancang tidak mengulang kesalahan yang ada pada data area tersebut. Pada data didapatkan bahwa pengalaman kurang menyenangkan paling banyak berada pada area tunggu.

6. Data Pengunjung yang Mengalami Hal Menyenangkan di Stasiun

Kuisioner ini untuk menyatakan berapa banyak pengguna yang mengalami hal menyenangkan di stasiun. Dari 46 data responden, 14 responden atau sebanyak 30.4 % menjawab tidak ada dan 69.6% atau sebanyak 32 orang menjawab ada.

7. Data Area yang Dianggap Menyenangkan oleh Pengunjung

Pada kuisioner ini didapatkan jawaban oleh 46 responden dengan data sebagai berikut:



Gambar 4.5 Data Area yang Dianggap Menyenangkan oleh Pengunjung
Sumber: Dokumentasi Pribadi tahun 2024



Kuisisioner ini untuk menyatakan mengenai dimana tempat yang memberikan pengalaman yang menyenangkan oleh pengunjung. Tujuannya untuk mengetahui preferensi pengguna terhadap ruang yang dapat memberikan pengalaman yang menyenangkan, dan berdasarkan data, checkin area merupakan ruang yang memiliki presentase paling tinggi sebagai ruang yang memberikan pengalaman yang menyenangkan.

4.2 Emphatize

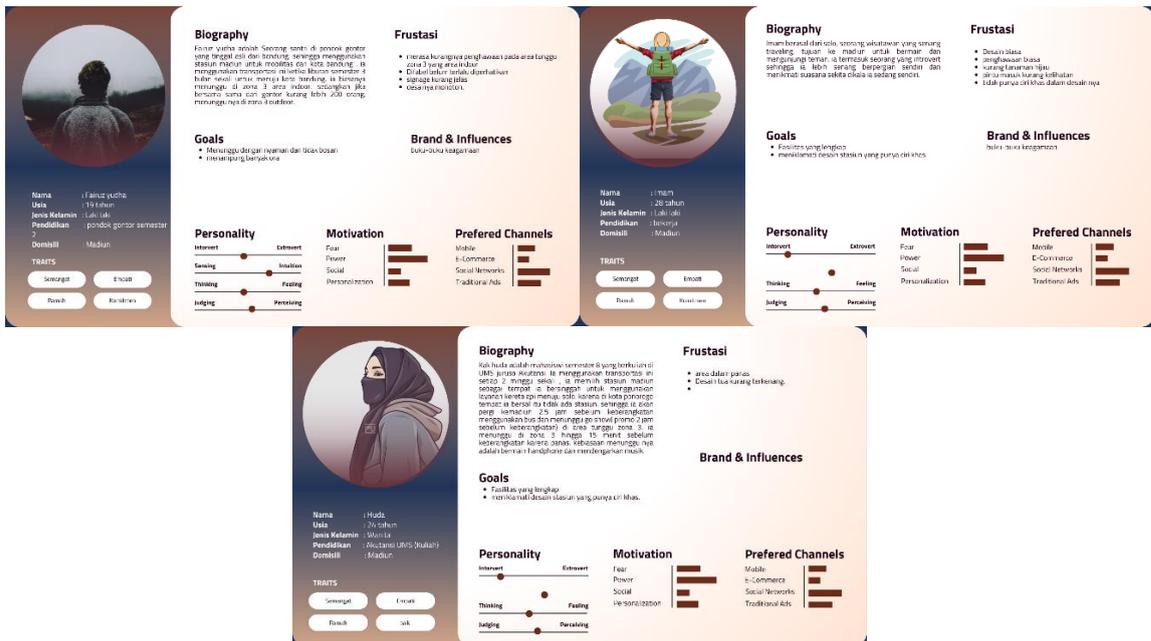
4.2.1 User Persona

a. Data Wawancara Manajemen Stasiun Madiun



Gambar 4.3 Buble diagram
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

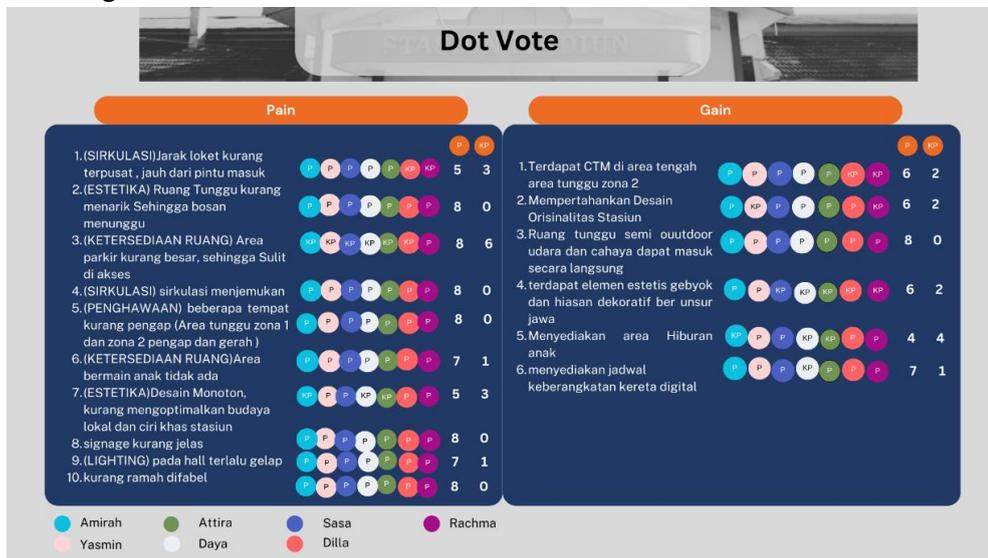
b. Data Wawancara Pengguna



Gambar 4.4 Buble diagram
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

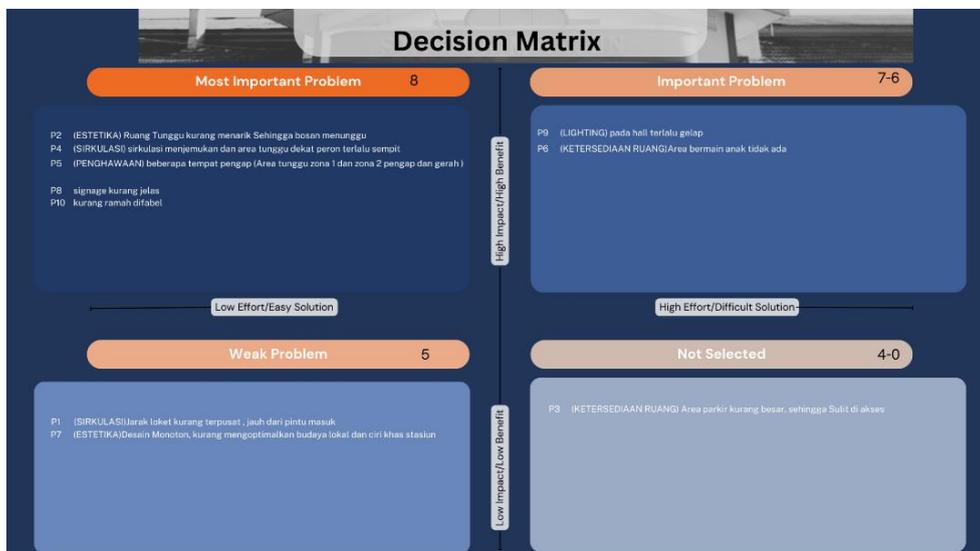
4.3 Define

4.3.1 Pain and gain



Gambar 4.6 Dot Vote
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.3.2 Decision Matrix



Gambar 4.7 Decision Matrix
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.3.3 Value Proposition

Kemudian Dibuatlah pemetaan antara value proposition problems dan value proposition ideas yang merupakan ideasi dari solusi permasalahan yang telah ditentukan berdasarkan eksperimen, permasalahan yang didapatkan oleh pengguna, serta studi banding.



Value Preposition

Value Proposition	Solution Ideas	Customer data
<p>Problem :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. karena bangunan cagar budaya, maka lebih baik bila ruang tidak di rubah tetapi memberikan CTM ke area pintu masuk 2. memberikan pengalaman yang menyenangkan dengan interior stasiun seperti interactive display, untuk memberi edukasi sekaligus hiburan yang dapat dinikmati pelanggan saat menunggu. 3. pengalokasian area parkir ke seberang stasiun yang masih satu lahan milik PT KAI 4. membuat sirkulasi yang bervariasi dengan memperhatikan aktivitas pengguna 5. pemberian ventilasi, Memasang Exhaust Fan, pemberian tanaman agar penambahan pendingin ruangan. 	<p>Problem :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. memindahkan area loket ke tengah / karena bangunan cagar budaya, maka lebih baik bila ruang tidak di rubah tetapi memberikan CTM ke area pintu masuk 2. memberikan pengalaman yang menyenangkan dengan interior stasiun seperti interactive display, untuk memberi edukasi sekaligus hiburan yang dapat dinikmati pelanggan saat menunggu. 3. pengalokasian area parkir ke seberang stasiun, yang masih satu lahan milik PT KAI 4. membuat sirkulasi yang bervariasi dengan memperhatikan aktivitas pengguna 5. membuat sirkulasi yang tidak terlalu padat agar udara masuk dengan baik, pemberian ventilasi, Memasang Exhaust Fan, pemberian tanaman agar 	<p>Problem :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. (SIRKULASI) Jarak loket kurang terpusat, jauh dari pintu masuk 2. (ESTETIKA) Ruang Tunggu kurang menarik Sehingga bosan menunggu 3. (KETERSEDIAAN RUANG) Area parkir kurang besar, sehingga Sulit di akses 4. (SIRKULASI) sirkulasi menjemukan 5. (PENGHAWAAN) beberapa tempat kurang pengap (Area tunggu zona 1 dan zona 2 pengap dan gerah)
<p>Problem :</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Membuat area bermain anak yang sederhana namun mengedukasi 7. Mengkolaborasi identitas perusahaan dengan kebudayaan kota madiun, tempat dimana stasiun ini berdiri menjadi ragam hias, furniture dan interaktif display. 8. membuat signage dengan optimal baik manual, maupun digital, mencolok dengan cahaya, warna serta bentuk yang eye catching dan ditempatkan di tempat yang mudah dilihat. 9. menggunakan sistem yang mengatur klampu dapat mati dan menyala saat dirasa ruangan sudah cukup gelap. 10. membuat desain menggunakan prinsip prinsip universal design 	<p>Problem :</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Membuat area bermain anak yang sederhana namun mengedukasi 7. Mengkolaborasi identitas perusahaan dengan kebudayaan kota madiun, tempat dimana stasiun ini berdiri menjadi ragam hias, furniture dan interaktif display. Memasukkan kebudayaan lokal sebagai pattern atau bentuk ragam, memasukkan identitas stasiun, dan mempertahankan bentuk asli stasiun 8. membuat signage dengan optimal baik manual, maupun digital, mencolok dengan cahaya, warna serta bentuk yang eye catching dan ditempatkan di tempat yang mudah dilihat. 9. menggunakan sistem yang mengatur klampu dapat mati dan menyala saat dirasa ruangan sudah cukup gelap. 10. membuat desain menggunakan prinsip prinsip universal design 	<p>Problem :</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. (KETERSEDIAAN RUANG) Area bermain anak tidak ada 7. (ESTETIKA) Desain Monoton, kurang mengoptimalkan budaya lokal dan ciri khas stasiun 8. Signage kurang jelas 9. (LIGHTING) pada hall terlalu gelap 10. Kurang ramah difabel
<p>The Competition</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mempertahankan bentuk bangunan 2. Menyerasikan bentuk /konsep antar ruang 3. Memberikan ramp dan guiding block serta fitur yang mendukung difabel. 	<p>The Competition</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menambah i tidak merubah keseluruhan bentuk bangunan 2. Menyerasikan bentuk antar ruang 3. Memberikan ramp dan guiding block serta fitur yang mendukung difabel. 	<p>The Competition</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mempertahankan bentuk bangunan 2. Menyerasikan bentuk antar ruang 3. Desain Ramah Difabel
<p>The Experience</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menggunakan Material yang menyerap panas 2. Menampilan desain bersih dan modern 	<p>The Experience</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menggunakan Material yang menyerap panas 2. Menampilan desain bersih dan modern 	<p>The Experience</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hawa pengap 2. terlihat kumuh dan usang

Gambar 4.8 Value Preposition
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024



4.4 Ideate

4.4.1 Studi Pengguna

Menurut data pada stasiun madiun tahun 2023 Rata rata penumpang yang berangkat dari stasiun madiun sejumlah 600 hingga 700 perhari dan penumpang yang turun di stasiun madiun rata rata 500 hingga 600 per hari. Dengan pengelompokan Pengunjung stasiun madiun sebagai berikut :

1. Penumpang normal
 5. Pria berbagai usia dan pekerjaan
 6. Wanita berbagai usia dan pekerjaan
2. Penumpang difabel
 7. Pria berbagai usia
 8. Wanita berbagai usia
3. Pegawai Stasiun madiun
 9. Pria
 10. Wanita

4.4.2 Studi Aktivitas

Studi kebutuhan aktivitas dan kebutuhan ruang dibutuhkan untuk memberikan desain yang sesuai dengan kebutuhan dan aktivitas ruang yang dibutuhkan oleh pengguna pada Stasiun Madiun. Berikut adalah penjabaran studi kebutuhan aktivitas serta kebutuhan ruang pada Stasiun Madiun:

Tabel 4.3 Studi Aktivitas

No	Area	Aktivitas	Kebutuhan	
1	Area loket	penjualan tiket	Meja dan kursi staff	
		Pembelian tiket	Komputer	
		Pencetakan tiket	Mesin cetak tiket	
		Mengantri dipanggil	Kursi tunggu	
2	Area Customer Service	Melayani pertanyaan pelanggan	Meja dan kursi staff serta pelanggan	
		Melayani complain tiket	komputer	
		Membatalkan Mengganti tiket	Rak brosur, bolpoint	
		Mencetak nomor antrian	Mesin cetak otomatis	
		Mengantri dipanggil ke taller	Kursi antrian	
3	Zona 3	Area depan	Menunggu keberangkatan kereta	Papan informasi keberangkatan
			Menunggu jemputan	Kursi tunggu
			Mencetak tiket se-ndiri	Mesin CTM (cetak tiket otomatis)
		Area live music	Menurunkan penumpang pada drop zone	Ramp
			Menata koper pada trolley	Trolley barang
			Membeli makan dan minum	Retail
	Area live music	Menunggu kedatangan kereta	Papan informasi keberangkatan	
		Menunggu jemputan	Kursi tunggu	
		Beristirahat sejenak	Charger area	
		Sholat	Mushola	
		Wudhu	Tempat wudhu	
		Buang air kecil dan buang air besar	Toilet pria, Wanita dan difabel	



No	Area		Aktivitas	Kebutuhan
			Mengambil uang cash, mengirim uang, dll.	Atm gallery
			Makan, minum	Retail
			Mengerjakan tugas atau kerjain dadakan	Coworking area (meja kursi)
			Mendengarkan music hiburan	Panggung
4	Area check in		Scan barcode dan pengecekan identitas	Meja
			Mengantri untuk pengecekan identitas dan keamanan oleh petugas	Mesin Pemindai Bagasi Stasiun Kereta Api X Ray Sensitivitas
			Penimbangan bagasi	Timbangan
5	Zona 2	Hall	Menunggu kedatangan kereta	Kursi tunggu
			Menemani anak bermain di playground	Area bermain anak
			Berteduh apabila di area peron terlalu panas	Ac / kipas angin (pendingin ruangan)
			Makan dan minum	Retail
6	Zona 1	Peron	Menunggu kedatangan kereta	Kursi tunggu
			Melihat / mendokumentasikan kereta yang datang dan pergi	Pagar pembatas peron dan rel
			Mendengarkan music dan bermain gawai	Charger station
			Makan dan minum	Mesin minuman ,Retail
7	Toilet		Buang air besar	Closet dan Jet shower
			Buang air kecil	handle
			Cuci tangan	Wastafel, Tempat sampah, tempat tissue, tempat sabun
			Ganti baju	Gantungan baju, bilik penutup.
8	mushola		Sholat	Rak dan alat sholat
			Wudhu	Area wudhu dan keset.

Sumber : Dokumentasi pribadi tahun 2024

Sehingga alur Aktivitas yang dilakukan oleh pengguna stasiun beragam sesuai dengan tujuan kegiatan yang dilakukan oleh pengguna. Waktu yang dibutuhkan juga beraagam sesuai kedatangan kereta.

Tabel 4.4 Studi Kebutuhan ruang

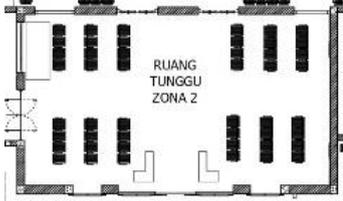
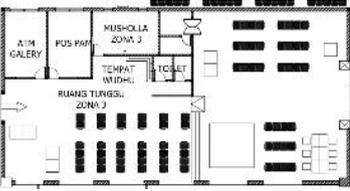
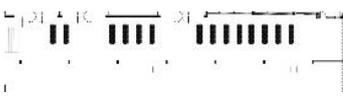
No	Aktivitas	Dokumentasi ruang	Kebutuhan & ukuran (pxlxt)	Layout & Dimensi
1	Jual beli tiket, pencetkkan tiket, menunggu antrian		1 meja loket kapasitas 4 orang (500 cm x 50 cm x 75 cm) 4 Kursi staff (45 cm x 50 cm x 45cm)	
	Melayani pertanyaan pelanggan, complain, mengambil nomor antrian, mengantri untuk dipanggil teller		2 meja teller (100 cm x 80 cm x 75 cm) 4 kursi (45 cm x 50 cm x 45 cm)	



LAPORAN TUGAS AKHIR

Karisma Cantika Dewi

NRP. 5029201076

<p>2</p>	<p>Scan barcode dan pengecekan identitas Mengantri untuk, pengecekan keamanan oleh petugas</p>	<p>Area Loket</p> 	<p>1Meja pengecekan Pelanggan (150 cm x 40 cm x 110 cm) Staff (150 cm x 50 cm x 75 cm) 1 Kursi (45 cm x 50 cm x 45 cm)</p>	
	<p>Menunggu kedatangan kereta, menunggu anak di play ground</p>	<p>Area hall</p> 	<p>42 kursi tunggu (50 cm x 60 cm x 75 cm) Area bermain (200 cm x 200 cm)</p>	
<p>3</p>	<p>Mendengarkan music, menunggu kereta</p>		<p>68 kursi tunggu (50 cm x 60 cm x 75 cm) Panggung 200 cm x 200 cm 3 Stand (100 cm x 100 cm)</p>	
<p>4</p>	<p>Mengerjakan tugas atau pekerjaan yang mendadak</p>		<p>Meja Panjang 300 cm x 120 cm x 75 cm 6 Kursi 50 cm x 50 cm x 45 cm</p>	
<p>5</p>	<p>Menunggu keberangkatan kereta, jemputan, Mencetak tiket sendiri, Menurunkan penumpang pada drop zone, Menata koper pada trolley, dan makan, minum</p>		<p>76 kursi tunggu (50 cm x 60 cm x 75 cm) Papan neon box pengumuman (50 cm x 2 cm x 150 cm)</p>	
<p>6</p>	<p>Menunggu kereta tiba</p>	<p>Area peron</p> 	<p>150 kursi tunggu (50 cm x 60 cm x 75 cm)</p>	



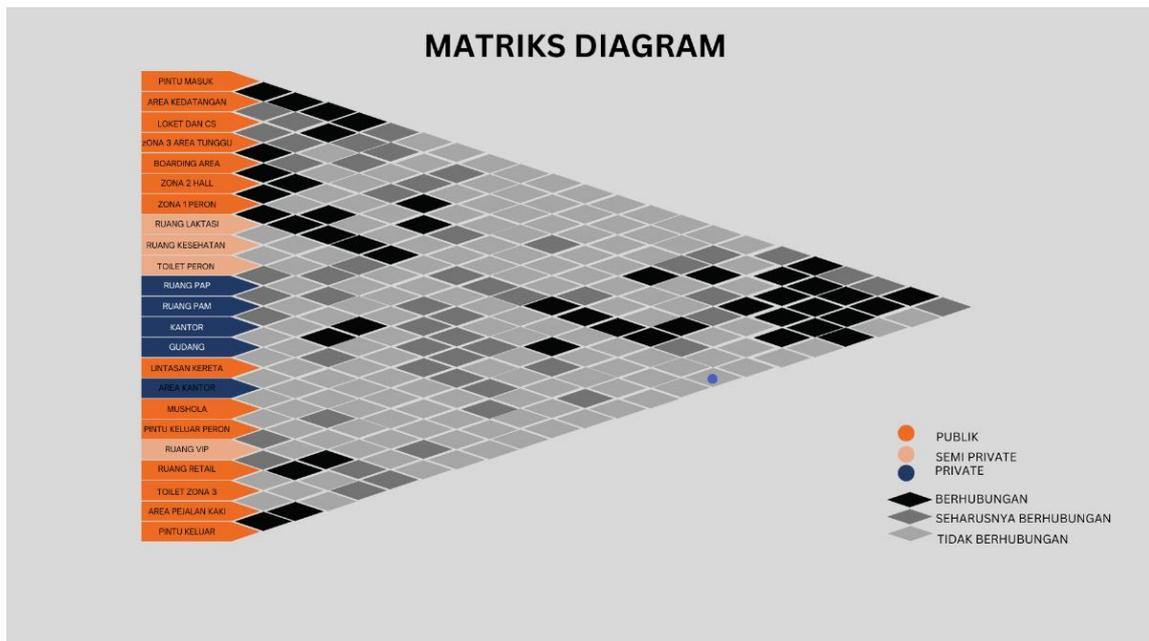
7	Buang Air Besar dan Kecil.			
---	----------------------------	---	--	--

Sumber : Dokumentasi pribadi tahun 2024

4.4.3 Matriks Hubungan Ruang

Hubungan dan sirkulasi ruang dapat menjadi pedoman dalam menentukan kebutuhan ruang yang akan diciptakan pada desain interior. Oleh karena itu diperlukan tinjauan matriks hubungan ruang dan bubble diagram.

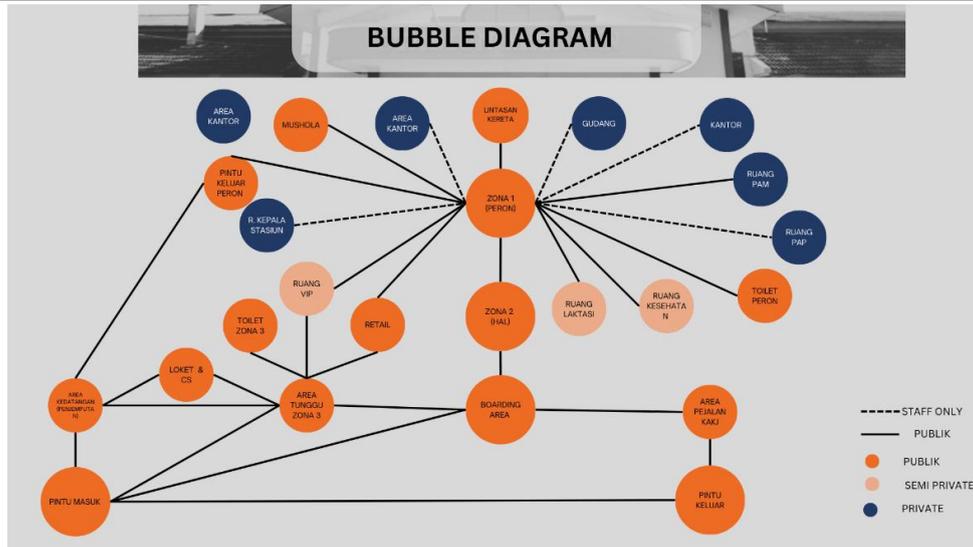
Matriks hubungan ruang adalah metode menjajarkan ruangan atau area yang ada pada interior dan mengidentifikasi apakah ruang satu berhubungan dengan ruang lainnya. Hasil identifikasi berupa tanda warna yang menunjukkan bahwa ruangan tersebut berhubungan, sebaiknya berhubungan, atau tidak berhubungan sama sekali. Matriks hubungan ruang pada Stasiun Madiun pada gambar berikut:



Gambar 4.9 Diagram matriks
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.4.4 Bubble diagram

Kemudian terdapat bubble diagram, dimana presentase dari sirkulasi yang terjadi pada interior objek perancangan Stasiun Madiun



Gambar 4.10 Buble diagram
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2024

4.4.5 Konsep Makro

Berdasarkan hasil dari berbagai analisis yang telah dilakukan, dirumuskan sebuah konsep desain yang menjawab permasalahan yang ada.

1. Branding PT KAI

Stasiun Madiun adalah salah satu badan usaha milik negara (BUMN) dengan misinya ingin

2. Smart heritage

David et al. dalam jurnalnya berjudul “Smart Heritage: Defining the Discourse” menganalisis konsep dan menjelaskan bahwa Smart Heritage adalah konsep baru yang menggabungkan teknologi pintar dengan pelestarian dan interpretasi warisan budaya.

Smart Concept Smart Technology and sustainable

Konsep bangunan pintar pertama kali diusulkan pada tahun 1981 oleh United Technology Building Systems Corporation (UTBS) dan diwujudkan pada tahun 1983 dengan diresmikannya City Place Building di Hartford, Connecticut, AS (Willetts dan Atkins 2023). Ayman menyatakan bahwa terdapat banyak definisi dari konsep ini. Definisi terbaru, yang muncul setelah adanya teknologi IoT, menyatakan bahwa desain cerdas didukung oleh jaringan IP, platform online, dan database yang menyusun serta menganalisis semua data layanan bangunan tanpa campur tangan manusia (Ghaffarianhoseini et al. 2016).

Menurut Ayman Fathy Ashour dalam jurnalnya tentang “Smart interior design” mengatakan bahwa indikator penilaian eektivitas desain interior cerdas meliputi integrasi, fleksibel, komunikasi yang mudah dan control system yang baik.

interior yang pintar tidak hanya memberikan teknologi yang canggih dalam ruangan saja. namun juga dapat mempermudah pengguna yang menggunakan



ruangan tersebut. maka desain yang berkelanjutan, yang dapat digunakan semua orang, baik penyandang disabilitas juga termasuk konsep smart yang ingin di realisasikan dengan mengacu pada prinsip universal design yakni equitable use, Simple and Intuitive Use, Flexibility in Use, Perceptible Information, Tolerance for Error, Low Physical Effort, Size and Space for Approach and Use

Heritage

Istilah heritage sendiri berasal dari kata “Heritage” yang berarti bersejarah, memiliki adat, ataupun hal-hal kebudayaan yang ada pada suatu bangsa atau sebuah negara selama bertahun-tahun dan juga kadang dianggap salah satu hal penting dari kepribadian bangsa. (oxford 202)

“pelestarian memiliki dua pengertian, yakni statis dan dinamis” (Sedyawati, 1997). Pelestarian statis berarti mempertahankan keadaan asli benda atau situs budaya tanpa perubahan, menjaga kondisinya tetap seperti sekarang. Pelestarian dinamis melibatkan usaha melindungi, mengembangkan, dan memanfaatkan cagar budaya beserta nilai-nilainya.

Dalam Re design stasiun madiun digunakan kombinasi pelestarian dinamis dan statis.



“Preserving the Past, Shaping the Future” slogan tersebut adalah gambaran dari Konsep smart heritage dimana memberikan kemudahan dengan pemanfaatan teknologi masa kini dan perancangan interior berkelanjutan yang dapat digunakan semua kalangan termasuk difabel. namun. dengan mengacu pada teknologi, tidak membuat konsep ini serta merta meninggalkan budaya yang lama terbentuk di stasiun tersebut. sehingga terbentuklah user experience yang baik oleh pengguna layanan stasiun madiun.

3. User experience

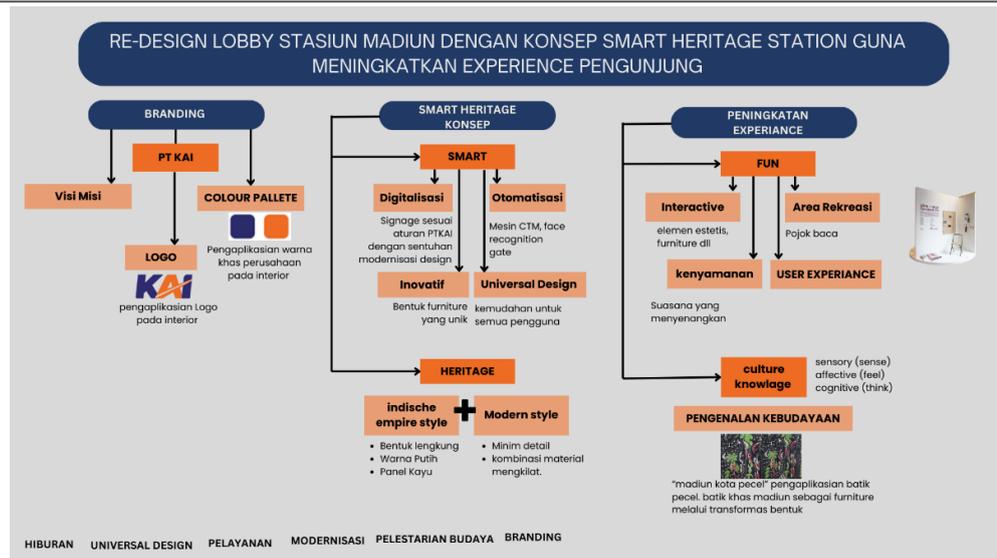
Konsep Smart heritage tersebut ditujukan agar dapat memberikan user experience yang baik bagi pelanggan. Karena Secara umum, pengalaman pelanggan atau UX merupakan proses keseluruhan pengalaman pengguna terhadap suatu produk atau jasa dan tanggapan mereka terhadap pengalamannya (Derome, J., 2015).

Schmitt (1999) Strategic Experiential Modules (SEMs) memasukkan pandangan dari berbagai dimensi dan mengidentifikasi lima tipe dari pengalaman pelanggan, yaitu Sensory (sense) yaitu upaya menciptakan pengalaman yang melibatkan panca indra penglihatan, suara, sentuhan, rasa, dan bau. Affective (feel) Feel Experience yaitu strategi untuk mempengaruhi emosi konsumen melalui berbagai cara seperti iklan, kemasan produk, co-branding, lingkungan penjualan, situs web, dan interaksi dengan penjual. Berikutnya Cognitive (think) Think Experience yaitu strategi yang bertujuan mendorong konsumen untuk tertarik dan berpikir kreatif, sehingga mereka mungkin mengevaluasi ulang perusahaan dan mereknya. Kemudian ada Physical



(act) dan yang terakhir Act Experience yaitu teknik pemasaran yang menciptakan pengalaman konsumen terkait dengan aspek fisik, pola perilaku, dan gaya hidup jangka panjang melalui interaksi dengan orang lain. Dan dituangkan dalam ide desain sebagai berikut :

- Dimana konsep tersebut mengintegrasikan teknologi seperti otomatisasi pada mesin CTM, dan face recognition dari mesin gate tiket
- Selain itu smart yang dimaksud adalah Inovatif. Membuat bentuk gerbong kereta sebagai rak buku dan menambahkan keterangan mengenai bentuk informasi tentang stasiun madiun menggunakan QR sebagai upaya pengenalan budaya local (culture knowlage) adalah konsep inovatif yang ingin di tujukan. Contoh inovatif yang lainnya adalah. Menjawab permasalahan tidak meratanya charging area pada stasiun. Maka dari itu ada sebuah inovasi dimana menggabungkan mesin charging dan juga mesin minum gratis yang ada di stasiun menjadi satu yaitu “charging area dengan konsep charging your phone charging your energy”
- Smart konsep lainnya yang ingin di sajikan adalah universal design. Dimana semua lapisan masyarakat baik yang memiliki keterbatasan fisik maupun tidak memiliki keterbatasan fisik dapat menggunakan dan menikmati fasilitas dengan sama. Terlihat dari desain dimana pengguna dengan keterbatasan fisik diperhatikan. Yakni dengan pemberian ramp, tactile tile dll.
- Desain yang memberikan eksperience berbeda untuk pengguna Seperti Pemberian desain yang memberikan efek menyenangkan seperti area pojok baca yang dapat diakses penumpang kereta api yang menunggu kedatangan kereta.
- Elemen estetis yang membawa konsep indische empire style dan kombinasi material yang menunjukkan modernisasi desain yakni besi alumunium dengan finishing glossy dikombinasikan dengan layar led untuk menayangkan konten konten yang ingin di tunjukkan kepada khalayak ramai.
- Desain yang dapat memberikan experience lainnya adalah adanya stasiun area photo yang Instagramable dengan interactive display di sisinya untuk memberika culture knowlage mengenai perkereta apian di Madiun.



Gambar 4.11 Tree Method
 Sumber: Dokumentasi Pribadi

4.4.6 Konsep Mikro

Konsep mikro dalam desain stasiun madiun merujuk pada pendekatan yang lebih dalam dan terperinci. Berfokus pada elemen interior yang terdapat dalam desain interior museum serta elemen peor dan unsur pendukungnya. Dalam konteks ini, konsep mikro membahas aspek aspek spesifik yang terdapat dalam desain interior stasiun madiun serta elemen pendukungnya

1. Konsep Lantai

- Pemberian zoning pada area lantai menggunakan perbedaan motif dan warna lantai tiap zona nya. Lantai tagel warna biru ditata sesuai lebar tempat duduk kemudian tagel dengan motif bunga diletakkan mengelilingi tagel biru membatasi area biru agar tidak bertemu dengan lantai terrazzo putih yang merupakan keseluruhan lantai.
- Penambahan tactile tile, dan material bertekstur pada turunan untuk menghadirkan konsep universal design

2. Konsep Dinding

- Didominasi oleh cat dinding warna putih agar menjaga warna asli bangunan, dan sesuai dengan konsep bangunan. Yakni “ indische empire”
- Kolom dengan indische empire style dibuat untuk membangkitkan identitas asli dari bangunan cagar budaya stasiun madiun dengan material ACP

3. Konsep plafon

- Plafon menggunakan panel kayu laminate natural light wood dengan lis kayu yang membentang dari kolom menuju ceiling
- Lis kayu dibuat melengkung untuk memberikan kesan modern

4. Pencahayaan

- Pemakaian otomatisasi sisytem pada lampu
- Menggunakan lampu yang beragam seperti down lighting, spotlight dengan warna ceiling putih

- Menggunakan lampu

5. Elemen Estetis



Gambar 4.12 Konsep mikro
 Sumber: Dokumentasi Pribadi

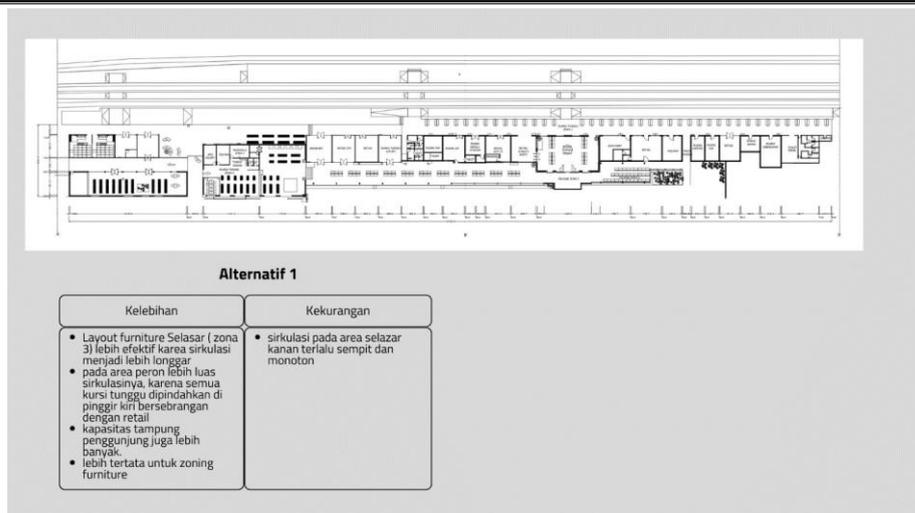
4.5 Model

4.5.1 Alternatif Layout

Alternatif Layout keseluruhan dari stasiun madiun, kemudian terpilih tiga ruang terpilih. Yaitu zona 1, zona 2 dan zona 3. Pada pra desain ini dipilih zona 3 bagian depan sebagai berikut :

4.5.1.1 Alternatif *Layout* 1

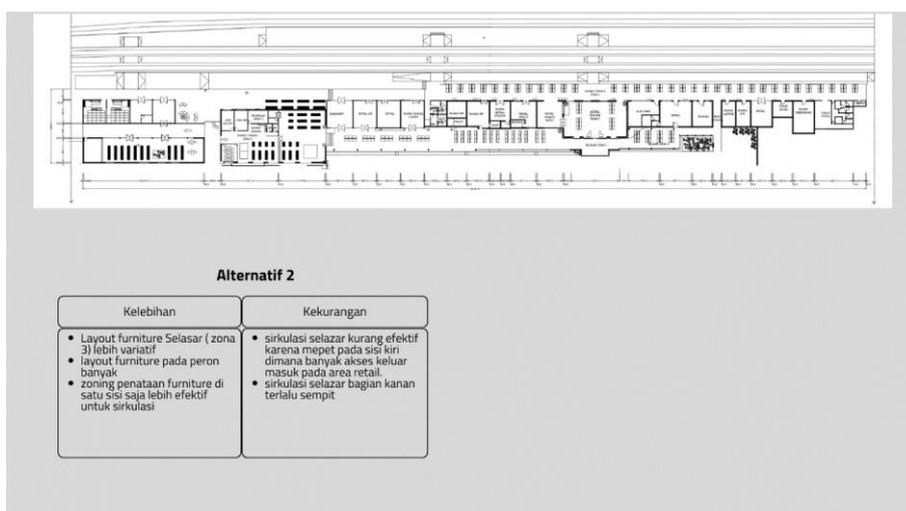
Pada Alternatif *Layout* pertama Stasiun Madiun, kursi tunggu dibagian zona tiga ditata searah menunghadap atah pintu keberangkatan dan memepet dikiri pada tembok untuk memberikan sirkulasi yang lebih luas, pada bagian zona 1 peron. Kursi juga ditata searah berhadapan dan memepet kiri dekat rel.



Gambar 4.13 Layout alternative 1
 Sumber: Dokumentasi Pribadi

4.5.1.2 Alternatif *Layout 2*

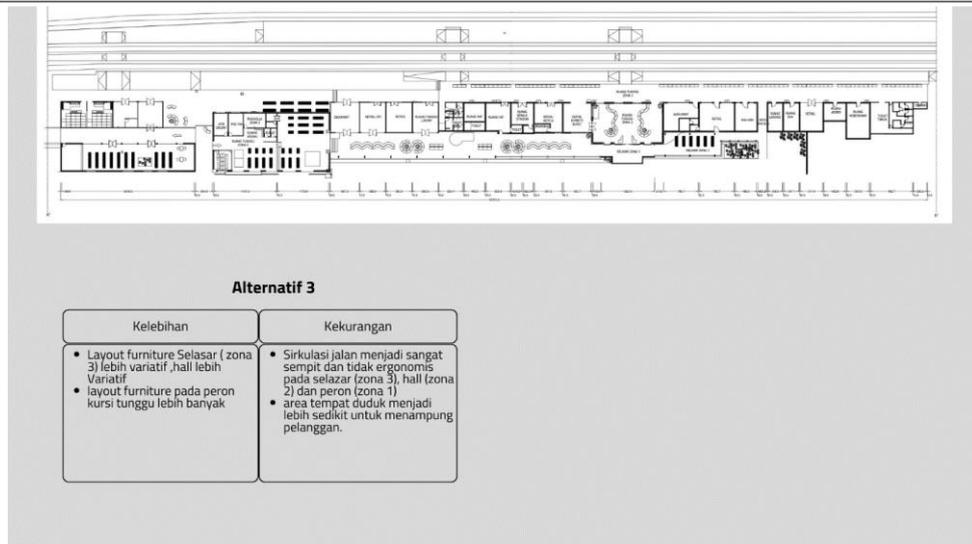
Pada Alternatif *Layout* kedua Stasiun Madiun, kursi tunggu pada zona 3 dibuat lebih bervariasi pada bagian depan kursi diarahkan linier searah pintu keberangkatan sedangkan setengah kursi lagi saling membelakangi dan ditata di tengah



Gambar 4.14 Layout alternative 1
 Sumber: Dokumentasi Pribadi

4.5.1.3 Alternatif *Layout 3*

Pada Alternatif *Layout* ketiga Stasiun Madiun, kursi tunggu pada zona 3 dibuat lebih fleksibel dimana bentuk kursi tunggu dibuat dinamis. Begitu pula dengan zona 2. Sedangkan zona 1 dibuat lebih formal dengan penataan kursi yang linier membelakangi peron.



Gambar 4.15 Layout alternative 1

Sumber: Dokumentasi Pribadi

4.5.2 Pemilihan Alternatif Layout

Setelah merancang beberapa alternatif layout untuk Stasiun Madiun, langkah selanjutnya adalah menentukan alternatif yang paling potensial sebagai pilihan utama. Proses pemilihan ini menggunakan metode weighted method untuk mengevaluasi keunggulan masing-masing alternatif layout. Penilaian dalam metode ini mengacu pada parameter yang diterapkan pada setiap kriteria evaluasi. Berikut adalah tabel hasil evaluasi metode weighted method untuk setiap alternatif layout.

Weighted Method Alternatif Layout							
KRITERIA	ZONING	SIRKULASI	KETERSEDIAAN FASILITAS	HASIL	PERINGKAT	NILAI	BOBOT RELATIF
ZONING	x	0	1	1	2	25	0.25
SIRKULASI RUANG	1	x	1	2	1	50	0.50
KETERSEDIAAN FASILITAS	1	0	x	1	2	25	0.25
						100	1

1: Lebih Penting 0: Tidak Lebih Penting : X Tidak Dapat dibandingkan

KRITERIA	WIGHT	PARAMETER	ALTERNATIF 1	ALTERNATIF 2	ALTERNATIF 3
ZONING	0.25	penempatan furniture	M baik 2 0.50	M baik 2 0.50	M baik 2 0.50
SIRKULASI RUANG	0.50	sirkulasi pengguna	Sangat Baik 3 1.50	sangat baik 3 1.50	baik 2 1.00
KETERSEDIAAN FASILITAS	0.25	Fasilltas	Sangat Baik 3 0.75	baik 2 0.50	kurang baik 1 0.25
			2.75	2.50	1.75

Gambar 4.16 weighted metode alternative layout

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Dari hasil weighted method yang telah dilakukan, didapatkan nilai tertinggi pada alternatif layout ke 1, dimana dari ketiga kriteria dengan masing-masing parameter tersebut bila dijumlahkan mendapat nilai 2.75 , dengan kata lain pula alternatif layout ini memiliki tingkat efisien dan keefektifan yang lebih tinggi bila dibandingkan dengan alternatif layout lainnya. Oleh karena hasil perhitungan tersebut, alternatif layout 1 masuk ke dalam



pendetailan layout terpilih. Dengan terpilihnya alternatif layout 1 maka layout dikembangkan untuk mengoptimalkan fungsi ruang dan kesesuaian konsep. Mengkombinasikan kelebihan dan mempertimbangkan kekurangan antara seluruh alternatif sehingga dijumpai layout terpilih sebagai berikut:

4.5.3 Alternatif perspektif

Kriteria untuk alternatif desain dibagi menjadi 3 yaitu Smart heritage, Standarisasi PT KAI, dan company identity. Kriteria desain smart heritage menitik beratkan pada desain yang mempertahankan masa lalu dan juga universal design serta teknologi, standarisasi PT KAI adalah aturan yang ditetapkan oleh PT KAI, sedangkan company identity dalam warna dan juga elemen company yang diaplikasikan pada design

Kriteria	Smart Heritage	Company identity	Standarisasi PT KAI	Hasil	Peringkat	Nilai	Bobot Relatif
Smart Heritage	x	0	1	1	2	25	0.25
Company identity	1	x	0	1	2	25	0.25
Standarisasi PT KAI	1	1	x	2	1	50	0.50
Nilai keseluruhan						100	1
1=Lebih Penting 0=Tidak Lebih Penting X=Tidak dapat dibandingkan							

Gambar 4.17 Weighted metode alternative layout
 Sumber: Dokumentasi Pribadi

Dari hasil perhitungan tersebut, dapat disimpulkan bahwa desain yang berpatok terhadap identitas perusahaan merupakan titik berat dari desain Stasiun Madiun. Tiga alternatif perspektif telah dirancang untuk memenuhi kriteria tersebut, dan nantinya akan dipilih menggunakan metode weighted method dengan memperhitungkan bobot relatif pada setiap kriteria. Berikut adalah hasil dari ketiga alternatif yang telah disusun:

1. Alternatif Perspektif 1

Identitas perusahaan telah nampak namun untuk ergonomis kursi tunggu kurang nyaman sehingga tidak universal design serta desain terlalu modern dan belum menerapkan standarisasi PT KAI.



Gambar 4.18 Weighted methode alternative layout
Sumber: Dokumentasi Pribadi

2. Alternatif Perspektif 2
Identitas perusahaan telah nampak , sedangkan Standarisasi stasiun belum Nampak.



Gambar 4.19 Weighted methode alternative layout
Sumber: Dokumentasi Pribadi

3. Alternatif Perspektif 3
Identitas perusahaan telah nampak , sedangkan Standarisasi stasiun belum Nampak. Namun untuk konsep heritage sudah sedikit terlihat dari kursi modular yang dipasang. Kursi tunggu juga cukup nyaman karena terdapat sandaran, namun dengan adanya kursi tunggu berbentuk seperti itu, membuat ruangan menjadi lebih sempit.



Gambar 4.20 Weighted metode alternative layout
 Sumber: Dokumentasi Pribadi

4.5.4 Weighted Method Alternatif Desain Perspektif

Setelah merancang beberapa alternatif perspektif untuk Stasiun Madiun, langkah selanjutnya adalah menentukan alternatif yang paling potensial sebagai pilihan utama. Proses pemilihan ini menggunakan metode weighted method untuk mengevaluasi keunggulan masing-masing alternatif desain. Penilaian dalam metode ini mengacu pada parameter yang diterapkan pada setiap kriteria evaluasi. Berikut adalah tabel hasil evaluasi metode weighted method untuk setiap alternatif layout

Kriteria	weight	Parameter	Alternatif 1			Alternatif 2			Alternatif 3		
			m	s	v	m	s	v	m	s	v
Smart Heritage	0.25	Pelestarian Budaya	cukup	2	0.50	cukup	2	0.50	baik	4	1
		Pengaplikasian teknologi	baik	4	1	baik	4	1	baik	4	1
Rata- Rata nilai					0.75			0.75			1
Company identity	0.25	warna	baik	2	0.50	baik	2	0.50	baik	2	0.50
		logo	cukup	4	1	cukup	4	1	cukup	4	1
Rata- Rata nilai					0.75			0.75			0.75
Standarisasi PT KAI	0.5	signage	cukup	2	1	cukup	2	1	cukup	2	1
		Furniture	cukup	2	1	cukup	2	1	cukup	2	1
Rata- Rata nilai					1			1			1
Nilai keseluruhan			2.50			2.50			2.75		

Gambar 4.21 Weighted metode alternative layout
 Sumber: Dokumentasi Pribadi

Setelah melakukan perhitungan dengan metode weighted method, dapat disimpulkan bahwa alternatif 3 meraih skor tertinggi secara keseluruhan, mencapai 2.50

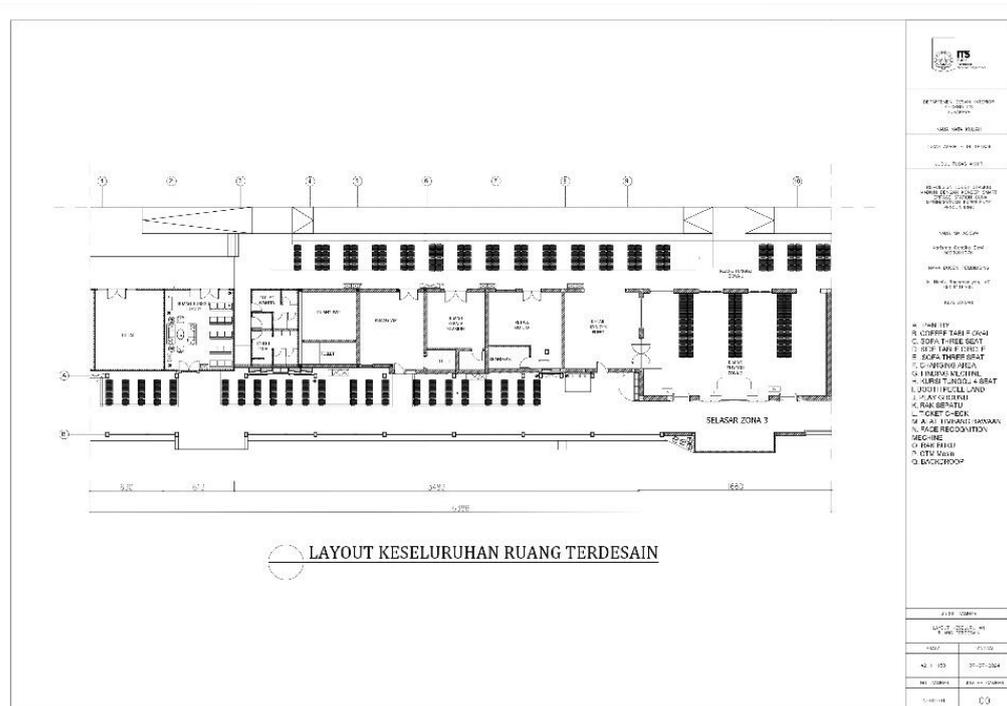


poin. Oleh karena itu, alternatif layout ini dianggap sebagai pilihan yang paling optimal untuk dikembangkan lebih lanjut.

4.5.5 Pengembangan Desain

Desain yang telah terpilih mengalami banyak perubahan dikarenakan desain terlalu modern dan beberapa part seperti ceiling menggunakan material kaca yang berbahaya dengan melihat kondisi eksisting dimana terdapat guncangan yang ditimbulkan oleh getaran kereta api, tactile tiles yang merupakan sirkulasi untuk mobilitas pengguna difabel. Selain itu konsep heritage juga ingin di perkuat, maka dari itu desain ini mengalami perombakan.

Pada layout dibuatlah sebuah perubahan pada ruang terpilih, dimana kursi tunggu dirapatkan pada dinding area zona 3 area tunggu untuk memudahkan pengguna yang mengalami keadaan berbeda dari orang orang pada umumnya (disabilitas). Selain gal tersebut tidak ada perubahan yang besar dalam layout stasiun madiun ini.



Gambar 4.22 Pengembangan layout desain

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Desain dibuat mengikuti gaya asli bangunan cagar budaya stasiun madiun yakni indische empier style dengan kolom yang sudah di re-design mengikuti bentuk kolom pada bangunan era indische empire.



Gambar 4.23 Pengembangan 3D Perspektif desain
Sumber: Dokumentasi Pribadi

4.5.6 Hasil Desain

Desain akhir akan menjelaskan pengembangan serta pendetailan dari alternatif terpilih yang telah ditentukan sebelumnya, baik itu alternatif layout maupun alternative desain. Berikut adalah penjabaran desain akhir.

A. Area Entrance dan Drop zone

Entrance (pintu masuk) dan drop zone (zona penurunan) adalah area penting dalam desain stasiun yang berfungsi untuk mengatur aliran lalu lintas pengguna dan



kendaraan dengan efisien. Awalnya bagian ini tidak memiliki gate entrance namun diberi tambahan supaya pengguna merasa terarahkan dan lebih mudah mencari pintu masuk. Bentuk gate disesuaikan dengan bangunan khas indische empire. gate sengaja ditempatkan di depan luxury room supaya pengguna kelas luxury mendapatkan keutamaan dibandingkna penumpang umum lainnya.



Gambar 4.24 Desain Enterence dan drop zone
Sumber: Dokumentasi Pribadi

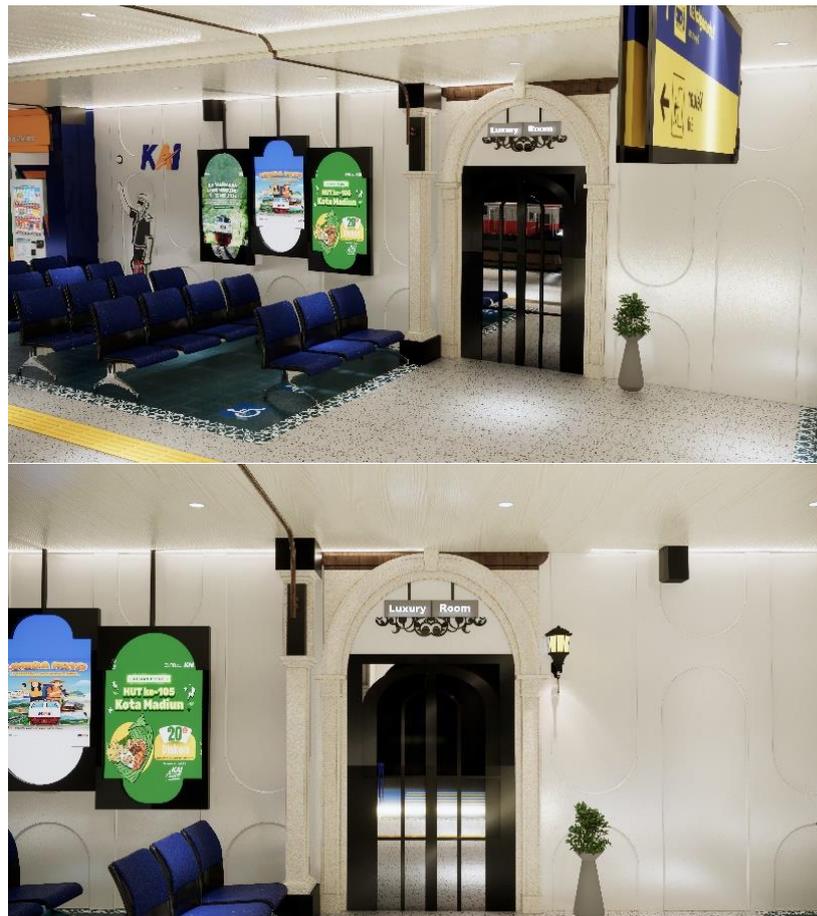
B. Area Entrance Luxury Room

Area entrance luxury room pada Stasiun Madiun dirancang dengan cermat untuk menggabungkan elemen tradisional dan modern, menciptakan kesan yang harmonis dan elegan. Pintu utama memiliki bentuk melengkung yang khas dengan gaya arsitektur Indische Empir. Pintu ini dikombinasikan dengan material aluminium berfinishing mengkilap serta perpaduan kaca, menambah kesan modern dan kontemporer. Kombinasi ini tidak hanya mempertahankan budaya tetapi juga membawa sentuhan kemewahan dan keanggunan modern. Di atas pintu, terdapat hiasan lampu antik yang menggantung, memberikan sentuhan nostalgia dan keanggunan klasik. Lampu ini dirancang untuk menyelaraskan dengan estetika tradisional Indische Empire, sekaligus memberikan pencahayaan yang hangat dan ramah.

Di atas pintu, terdapat keterangan ruang "Luxury" yang digantung pada papan besi dengan aksent ukiran antik dibawahnya. Hal ini menciptakan perpaduan harmonis antara elemen klasik dan kontemporer, memperkaya nilai estetika area entrance. Dinding di dekat pintu juga dirancang dengan panel berbentuk melengkung yang seirama dengan



bentuk pintu, menciptakan kesan kohesif dan harmonis. Panel ini mengikuti dominasi warna putih, ciri khas bangunan bergaya Indische Empire, memberikan kesan bersih, terang, dan elegan. Secara keseluruhan, desain area entrance luxury room ini memadukan elemen klasik dan modern dengan indah, menciptakan lingkungan yang tidak hanya melestarikan budaya tetapi juga menawarkan kemewahan dan kenyamanan bagi pengguna stasiun. Warna putih yang dominan, penggunaan material modern seperti aluminium dan kaca, serta detail tradisional seperti ukiran dan lampu antik, semuanya berkontribusi pada pengalaman visual dan fungsional yang mengesankan.



Gambar 4.25 Desain Entrance Luxury Room
Sumber: Dokumentasi Pribadi

C. Area tunggu

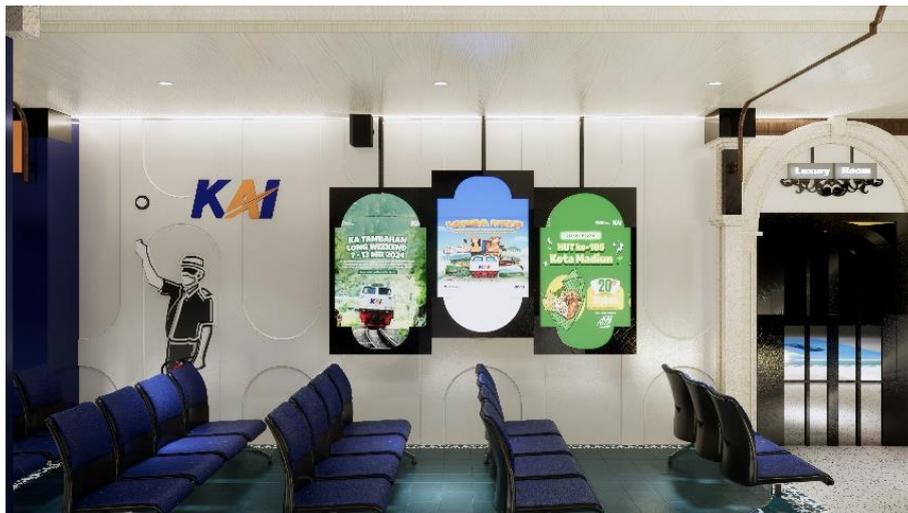
Area tunggu merupakan bagian penting dari sebuah stasiun yang dirancang untuk memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi para penumpang yang sedang menunggu keberangkatan kereta. Desain area tunggu harus mempertimbangkan berbagai aspek fungsional dan estetika untuk menciptakan lingkungan yang ramah, aman, dan nyaman.

Stasiun madiun terdapat fasilitas yang dapat membantu dan memberikan kenyamanan pengguna seperti area yang memamerkan potret madiun tempo dulu menggunakan neon box sehingga gambar terlihat menyala dan dipadukan dengan kombinasi backdrop aluminium dan kayu sehingga menunjukkan kesan tradisional namun tetap tidak terlihat jadul. Hiasan di atas pada backdrop ini terinspirasi dari bargeboard yang ada pada atap bangunan stasiun madiun tempo dulu.



Gambar 4.26 Desain display portrait madiun tempo doloe
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Selain itu terdapat fasilitas informasi berupa Papan Reklame yang dapat digunakan untuk menginfokan banyak hal kepada pengguna, seperti promo, informasi peraturan baru dan juga iklan. Papan tersebut digantung dekat dengan kursi tunggu bertujuan agar mudah dibaca dan tidak mengganggu sirkulasi. Bentuk papan tersebut disesuaikan dengan bentuk khas Indische Empire yakni melengkung. Yang kemudian dikombinasikan dengan material aluminium untuk memberi kesan modern.



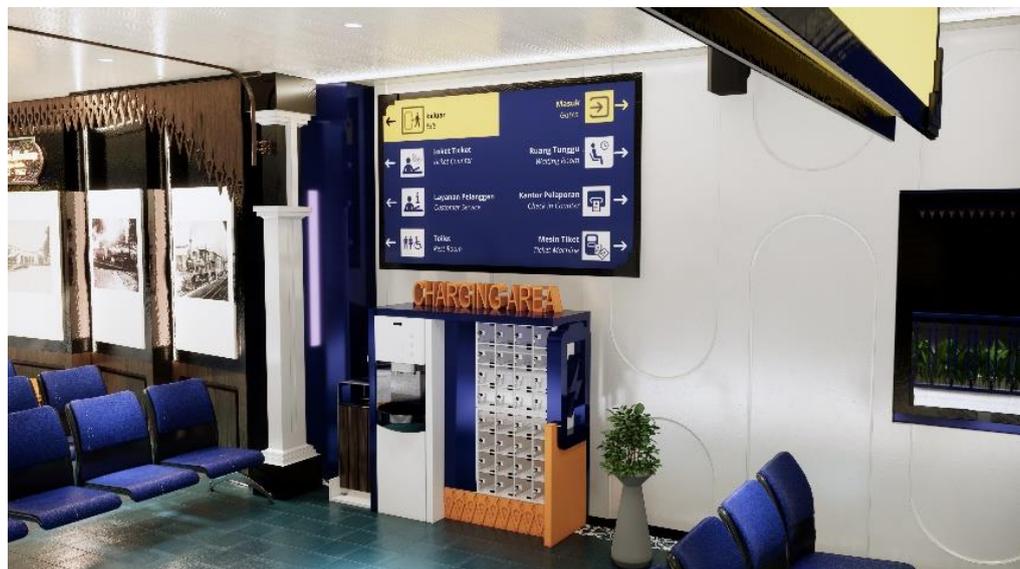
Gambar 4.27 Desain Papan Reklame
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Terdapat pula fasilitas Inovasi dimana menggabungkan mesin charging dan juga mesin minum gratis yang ada di stasiun menjadi satu yaitu *charging area* dengan konsep *charging your phone charging your energy*” hal ini dapat mempermudah pemerataan penyediaan stop kontak untuk mengisi daya handphone dan dispenser minuman gratis pada tiap bagian area duduk.



Gambar 4.28 Desain compact Charging mechine
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Pada kiri area tunggu terdapat papan informasi yang sudah sesuai dengan regulasi yang telah ditetapkan PT KAI. Sedangkan di depan berlawanan dengan tempat duduk pengguna terdapat layar informasi yang menampilkan jadwal keberangkatan. Untuk bagian kanan diatas area sirkulasi terdapat papan signage yang sesuai dengan regulasi PT KAI yang dipasang juga dengan ketentuan yang ada. Yang membedakannya adalah papa papan tersebut menggunakan frame alumunium finishing mengkilap yang serasi dengan material yang digunakan pada pintu, papan reklame, backdrop. Bentuknya pun di serasikan dengan desain bangunan yakni melengkung pada beberapa ujungnya.



Gambar 4.29 Desain Papan informasi
Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 4.30 Desain Papan jadwal keberangkatan

Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 4.31 Desain Papan signage

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Yang terpenting pada area tunggu adalah tempat duduk. Tempat duduk pada stasiun ini dipilih tipe dudukan 4 seaters dibandingkan menggunakan tempat duduk modular ataupun tempat duduk tanpa sekat. Hal ini ditujukan agar pengguna tetap memiliki personal spacenya sendiri walaupun di tempat umum. Untuk pemilihan materialnya sendiri menggunakan kulit sintetis berwarna biru. Material tersebut dipilih untuk memudahkan proses pembersihan dan menghindari adanya tempat duduk yang basah akibat minuman tumpah yang merembas pada tempat duduk. Warna biru sendiri dipilih untuk menyelaraskan desain dengan identitas stasiun madiun. Yaitu warna *corporate* PT KAI.



Gambar 4.32 Desain Area Tempat Duduk
Sumber: Dokumentasi Pribadi

D. Area Retail

Area Retail didesain sesuai dengan keperluan. Sesuai dengan eksisting stasiun. Untuk desain retail roti o dibuat tanpa pintu atau khusus *take away*. Maka digunakan panel kayu dengan warna yang senada backdrop agar desain tetap selaras. Kemudian dipadukan jendela aluminium geser dengan finishing mengkilap agar senada pula dengan material material lain. Jendela geser juga dipilih untuk memudahkan transaksi jual beli dan menjaga kebersihan makanan yang di jual. Sedangkan pada bagian retail kindys juga dibuat selaras menggunakan wall panel kayu pada atas pintu untuk memberi kesan seimbang.



Gambar 4.33 Desain Area Retail
Sumber: Dokumentasi Pribadi



E. Area Ticket

Backdrop finishing mengkilap dengan warna biru sesuai warna PT KAI dengan wall treatment yang selaras dengan backdrop stasiun madiun tempo doloe yang ditata menyerong berlawanan arah. Pada area ini lantai juga disesuaikan dengan warna dan batas lebar backdrop agar area tiket terlihat dengan cara zoning area seperti itu.



Gambar 4.34 Desain area Tiket
Sumber: Dokumentasi Pribadi

F. Area Pamer

Pada area pameran di batasi oleh Pagar terinspirasi dari bentuk bentuk bangunan indische empire style yang memiliki ciri khas garis yang dinamis. Warna biru diambil dari warna corporate identitiy PT KAI. terdapat miniatur kereta api serta digital informasi yang disediakan untuk mengenalkan industri perkeretaapian di indonesia yang berada di kota madiun yaitu "PT INKA"



Gambar 4.35 Desain akhir Tampak Depan
Sumber: Dokumentasi Pribadi



G. Area Informasi

Area Informasi terletak pada sebelah kanan pintu masuk untuk memudahkan pengguna mengakses pos informasi ini. Pada area ini terdapat standee table untuk pegawai menyampaikan informasi kepada pengguna yang bertanya arah atau kepentingan lainnya. Desain meja tersebut disesuaikan dengan bentuk papan informasi yang didominasi dengan bentuk lengkung. Pada bagian kiri area informasi terdapat papan yang mirip dengan papan reklame namun pada area ini digunakan sebagai informasi tambahan tentang Stasiun madiun, industri perkeretaan api indonesia dan juga tentang madiun.



Gambar 4.36 Desain akhir Tampak Depan
Sumber: Dokumentasi Pribadi

H. Area Hiburan

Area hiburan / area pojok baca ini berisi rak buku dengan bentuk gerbong kereta api hal ini menjadi salah satu cara untuk meningkatkan experience pengguna stasiun, dimana pengguna dapat mengisi waktu menunggu dengan membaca buku dari rak tersebut. Pada rak tersebut terdapat barcode QR yang dapat diakes untuk mencari informasi mengenai industri perkeretaapian di kota madiun, tentang stasiun madiun dan juga tentang kota madiun.



Gambar 4.37 Desain Area Hiburan
Sumber: Dokumentasi Pribadi



I. Plafon

Plafon yang digunakan sama antar area dengan bentuk plafon yang berada pada area sirkulasi di naikan 15 cm dari plafon area duduk. Hal ini dikarenakan agar area Mobilisasi terlihat lebih luas. Juga pemberian plafon mengkilap dan minim detail untuk memberikan kesan tinggi pada ruangan. Hal ini agar signage yang digantung tidak terganggu dan tidak memberi kesan kotor pada ruangan. Selain itu penambahan lis kayu memberikan kesan modern pada desain plafon

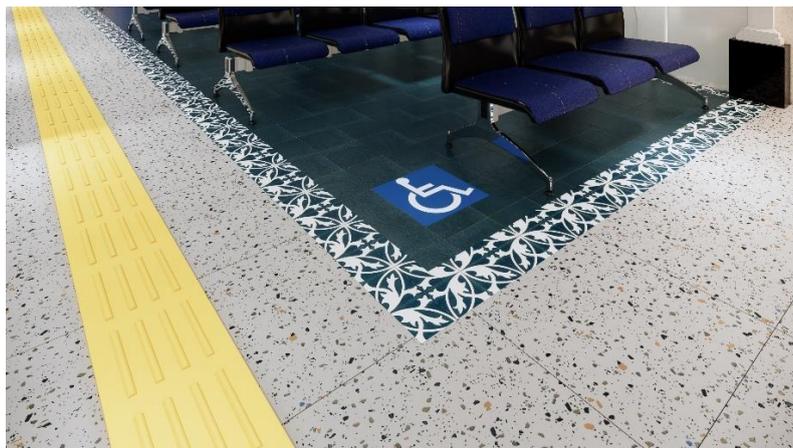


Gambar 4.38 Desain Plafon
Sumber: Dokumentasi Pribadi

J. Lantai

Pemberian zoning pada area lantai menggunakan perbedaan motif dan warna lantai tiap zona nya. Lantai tagel warna biru ditata sesuai lebar tempat duduk kemudian tagel dengan motif bunga diletakkan mengelilingi tagel biru membatasi area biru agar tidak bertemu dengan lantai terrazzo putih yang merupakan keseluruhan lantai.

Penambahan tactile tile, dan material bertekstur pada turunan untuk menghadirkan konsep universal design



Gambar 4.39 Desain Lantai
Sumber: Dokumentasi Pribadi



4.5.7 Validasi Desain

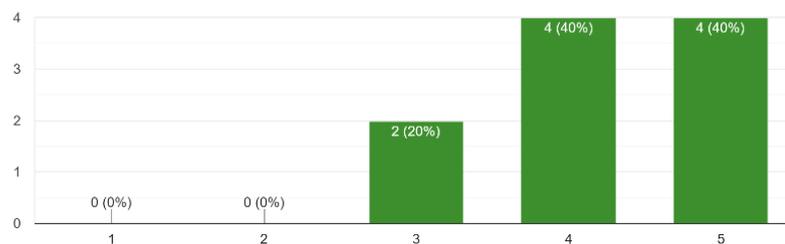
Desain akhir akan menjelaskan pengembangan serta pendetailan dari alternatif terpilih yang telah ditentukan sebelumnya, baik itu alternatif layout maupun alternative desain. Berikut adalah penjabaran desain akhir.

Data yang diperoleh berupa tingkat kepuasan customer terhadap desain yang telah dirancang, data tersebut kemudian diolah menggunakan teknik validasi desain Customer Satisfaction Index. Validasi ini dilakukan melalui pengisian kuesioner terhadap pengunjung sebanyak 10 orang pengguna stasiun madiun. Validasi desain dilakukan menggunakan skala likert dengan skala 1 sampai 5 (1= Sangat tidak setuju, 2= Tidak setuju, 3= Netral, 4= Setuju dan 5= Sangat setuju). Terdapat beberapa aspek yang digunakan untuk mengukur kepuasan customer, berikut adalah aspek – aspek itu:

Dari 10 responden , sebanyak 4 responden menjawab sangat setuju bahwa desain yang telah dibuat mengakomodasi semua pengguna baik pengguna umum ataupun disabilitas. Kemudian 4 responden lainnya menjawab setuju dan 2 responden terakhir menjawab netral. sehingga diperoleh skor gradiasi sebagai berikut :

$$(4 \times 5) + (4 \times 4) + (2 \times 3) = 20 + 16 + 6 = 42$$

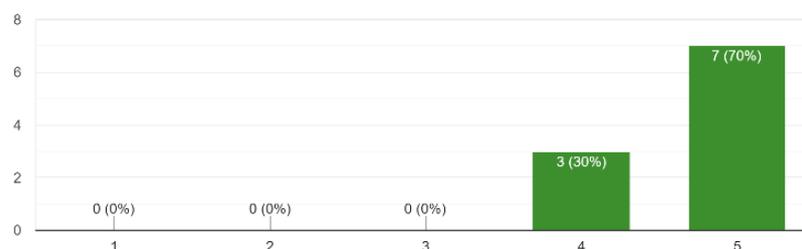
apakah desain dapat digunakan secara universal, tak terkecuali orang dengan disabilitas ?
10 jawaban



Dengan pemberian elemen elemen yang telah disebutkan sebanyak 7 responden menjawab sangat setuju bila desain dianggap menghadirkan suasana yang menyenangkan. sehingga diperoleh skor gradiasi sebagai berikut :

$$(7 \times 5) + (3 \times 3) = 35 + 9 = 44$$

Apakah desain diatas menghadirkan suasana yang menyenangkan dengan adanya display foto madiun tempo dulu, rak buku, Vending mechine, da...n berfoto sekaligus menambah culture knowlage ?
10 jawaban



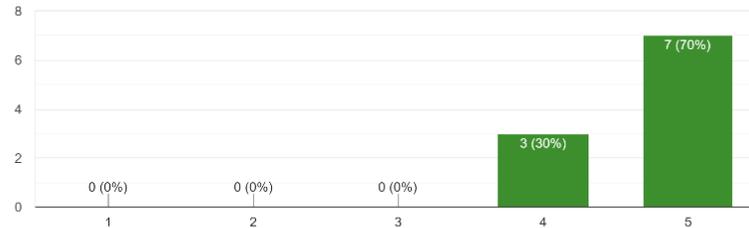
Fasilitas merupakan hal yang sangat penting dalam interior. Maka dari itu desain divalidasi apakah semua fasilitas dapat memenuhi aktivitas pengguna ? dan jawabanya



sebanyak 7 responden mengatakan sangat setuju dan 3 responden mengatakan setuju. sehingga diperoleh skor gradiasi sebagai berikut :

$$(7 \times 5) + (3 \times 3) = 35 + 9 = 44$$

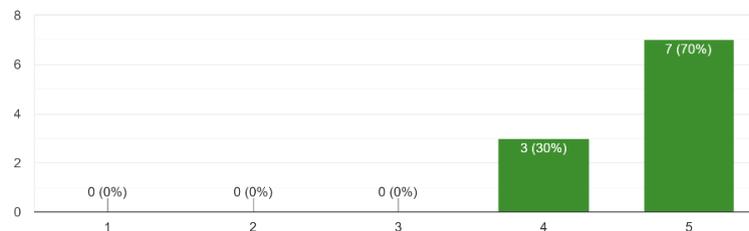
apakah kelengkapan fasilitas sudah mencukupi kebutuhan para pengguna ?
10 jawaban



konsep smart sudah tergambar sehingga 4 responden mengatakan bahwa sangat setuju, dan 3 sisanya menjawab setuju. sehingga diperoleh skor gradiasi sebagai berikut:

$$(7 \times 5) + (3 \times 3) = 35 + 9 = 44$$

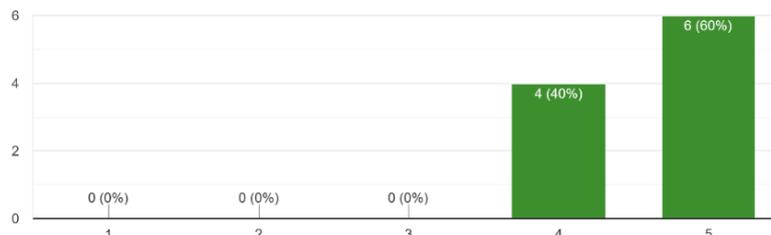
apakah desain diatas memberikan kesan smart karena menggunakan teknologi otomatisasi dan digitalisasi seperti ctm, QR untuk mengakses infor...dan lampu proyektor yang menjadi elemen estetis ?
10 jawaban



6 responden sangat setuju dengan statment tersebut dan 3 sisanya juga mengatakan setuju. sehingga diperoleh skor gradiasi sebagai berikut :

$$(6 \times 5) + (3 \times 4) = 30 + 12 = 42$$

apakah menghadirkan konsep "smart heritage" yaitu menghadirkan kembali cirikhas asli dari bangunan stasiun kereta yang kemudian di kolabor...riance / pengalaman yang baik oleh pengguna ?
10 jawaban



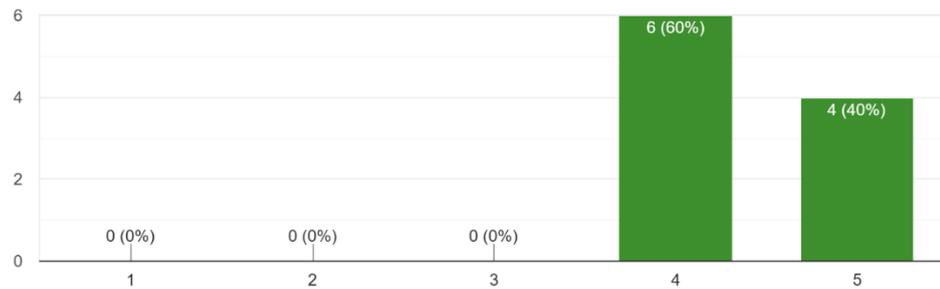
Terakhir perlu divalidasi apakah bentuk melengkung juga dapat memberikan efek atau kesan yang menyenangkan. Terbukti dari diagram 4 responden menjawab sangat



setuju sedangkan 6 lainnya hanya mengatakan setuju. sehingga diperoleh skor gradiasi sebagai berikut :

$$(4 \times 5) + (6 \times 4) = 20 + 24 = 44$$

apakah bentuk melengkung pada wall panel memberikan kesan yang fleksibel dan menyenangkan ?
10 jawaban



Hasil Customer Satisfaction Indes (CSI) diperoleh rata – rata skor gradiasi sebagai berikut: $(42+47+47+47+36+44)/6 = 263/6 = 43.8$



(halaman ini sengaja dikosongkan)



BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi memicu globalisasi dengan dampak positif dan negatif. Globalisasi meningkatkan komunikasi dan transportasi, namun dapat mengikis budaya lokal. Indonesia, yang kaya akan warisan budaya, harus melestarikan Cagar Budaya untuk mempertahankan identitas dan nilai sejarah. Stasiun Madiun, sebagai bangunan cagar budaya dan tempat mobilisasi, cocok untuk pelestarian budaya. Redesain stasiun Madiun tidak hanya mempermudah pengguna, tetapi juga memberikan pengetahuan budaya, sehingga meningkatkan pengalaman pengguna.

1. Konsep smart heritage menggabungkan Smart konsep yang menggunakan Teknologi yang pintar, dan desain yang universal, dipadukan bangunan yang heritage membangkitkan gaya desain idische empire.
2. Pengaplikasian universal design adalah keharusan untuk menghadirkan layanan yang inklusif dan ramah bagi semua pengguna. Dengan mengadopsi prinsip-prinsip desain universal, stasiun dengan menyediakan aksesibilitas yang lebih baik yaitu sirkulasi yang luas, furniture ramah disable, space khusus Kursi roda, ramp, tactile ties, minim leveling lantai dan lain sebagainya.
3. Dengan mengusung konsep smart heritage yang unik penerapan universal design, Stasiun Madiun menawarkan Experience pengguna yang inovatif. Ini memberikan nilai tambah yang signifikan dalam memperkuat citra stasiun. Maka penggunaan logo dan warna korporat PT KAI secara konsisten akan memperjelas branding secara visual, menciptakan identitas yang kuat dan mudah dikenali oleh pengguna.

5.2 Saran

Adapun Saran Yang dapat diberikan untuk penelitian selanjutnya adalah :

1. Redesain Stasiun Madiun ini hanya berfokus pada area tunggu zona 3 saja, redesain pada area lain juga memiliki potensi yang baik untuk dikembangkan. Terutama bagian peron yang memerlukan treatment khusus.
2. Universal desain pada perancangan ini lebih berfokus pada tuna daksa maka peneliti selanjutnya dapat mengkaji lebih dalam universal design untuk penyandang keterbatasan lainnya. Sebagai contoh, peneliti dapat menambahkan desain yang lebih inklusif untuk tuna netra dengan memperhatikan aspek-aspek seperti jalur pemandu berbasis tactile paving yang jelas dan teratur, penempatan petunjuk braille di berbagai fasilitas, serta sistem suara yang memberikan informasi penting mengenai lokasi dan arah. Selain itu, penelitian lebih lanjut dapat mempertimbangkan kebutuhan penyandang keterbatasan pendengaran dengan memasang sistem informasi visual yang jelas dan mudah diakses, serta fasilitas yang mendukung komunikasi melalui bahasa isyarat. Dengan demikian, universal design dapat terus berkembang untuk memenuhi kebutuhan berbagai kelompok penyandang disabilitas, menciptakan ruang publik yang benar-benar inklusif dan ramah bagi semua pengguna.



(halaman ini sengaja dikosongkan)



DAFTAR PUSTAKA

- Ashour, A. F. (2023). Smart Technologies in Interior Design. *The International Journal of Design Objects*.
- Brakus, J. J. (2009). Brand Experience: What Is It? How Is It Measured? Does It Affect Loyalty? . *Journal of Marketing*, 73, 52-68.
- Candradewi, S. B. (2021). STUDI PENERAPAN DESAIN UNIVERSAL TERHADAP AKSESIBILITAS . *ARCADE Jurnal Arsitektur*, 5(1).
- David Batchelor, M. A. (den 21 juni 2021). Smart Heritage: Defining the Discourse.
- David Batchelor, M. A. (juni 21). Smart Heritage: Defining the Discourse. 2021.
- Derome, J. (2015). What is user experience? UserTesting. <https://www.usertesting.com/blog/what-is-user-experience>.
- Dhany Aprilha, E. S. (2020). PENGARUH BRAND IMAGE DAN BRAND EXPERIENCE, TERHADAP BRAND LOYALTY DIMEDIASI OLEH. 3.
- Dinas Komunikasi dan Informatika Kota Madiun. (2024). *madiunkota.go.id*. Hämtat från <https://madiunkota.go.id/> 2024
- EFENDI, Z. (2021). EKSISTENSI SENI BUDAYA LOKAL RELIGI ERA MODERN (STUDI KELOMPOK SENI SARAFAL ANAM ADAT BULANG BENGKULU).
- Eka Emilia, N. (2023). Pentingnya Pelestarian Warisan Budaya Dalam Pariwisata. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*.
- Garrett, J. J. (2011). The Elements of User Experience: User-Centered Design for the Web and Beyond, Second Edition. New Riders. Berkeley. .
- Guo, F. (2012). More than Usability: The Four Elements of User Experience, Part I. UX Matters. <https://www.uxmatters.com/mt/archives/2012/04/more-than-usability-the-four-elements-of-user-experience-part-i.php>.
- Hill., U. D. (2014). Universal Design : An Evolving Paradigm. New York: McGraw Hill.
- indonesia, p. (u.d.). WISATA SEJARAH (HERITAGE).
- Iput Setiawan, A. D. (2021). STUDY ON HERITAGE BUILDING UTILIZATION IN INDONESIAN REGION STUDI PEMANFAATAN BANGUNAN HERITAGE DI WILAYAH INDONESIA. *Jurnal Arsitektur Vol. 1 No. 2* .
- ISO/FDIS 9241-210, D. E. (2016). Ergonomics of human system interaction–Part 210 Human-centred design process for interactive systems (formerly known as 13407). *International Organization for Standardization (ISO)*.
- Jane Earl, M. W. (den 10 juni 2019). “Universal Design” is Smart Design. *FSHD Society*.
- Julius Panero, M. Z. (1979). *Human Dimension & Interior Space*. New York: Whitney Library of Design.



-
- kompasiana.com. (den 14 junni 2022). Culture Experience dalam Pelestarian Budaya dan Nilai-nilai Kearifan Lokalnya.
- Larry Tyrone Tarore, S. d. (2024). KARAKTERISTIK TIPOLOGI ARSITEKTUR KOLONIAL BELANDA.
- M. Magaun, & L. (2014). Get Started in UX - The Complete Guide to Launching a Career in User Experience design.
- Maria Bergita A. Hurek, I. P. (2015). INVENTARISASI DAN PENILAIAN BANGUNAN CAGAR BUDAYA PADA KAMPUNG BANDAR DAN KOTA LAMA KUPANG DENGAN HISTORICAL SITE INVENTORY METHOD. *JURNAL KAJIAN TEKNOLOGI VOL. 11 NO. 1*.
- Muhammad Subali, M. A. (2021). RANCANG BANGUN PORTAL WEB E-HERITAGE SEBAGAI PLATFORM SISTEM INFORMASI WARISAN BUDAYA. *Jurnal Ilmiah Teknologi dan Rekayasa Volume 26 No. 3*.
- Nurlaili Susilawati, F. U. (2024). PENGEMASAN WARISAN BUDAYA TRADISIONAL SEBAGAI DAYA TARIK WISATA BUDAYA DI DESA BAYAN. *Journal Of Responsible Tourism*.
- Ostroff, E. (2011). *Universal Design : An Evolving Paradigm*. New York: McGraw Hill.
- Preiser, W. F. (2020). *Universal Design Handbook 2nd Edition*.
- Priyoga, I. (2010). DESAIN BERKELANJUTAN (SUSTAINABLE DESIGN). *Majalah Ilmiah Universitas Pandanaran*, 8(16).
- PT KERETA API INDONESIA. (2024). www.kai.id. Hämtat från https://www.kai.id/corporate/about_kai/2024
- Pujiyanti, I. (September 2018). implementasi Universal Design Pada Fasilitas Pendidikan Tinggi. *Jurnal Arsitektur dan Perencanaan*.
- Schmitt, B. (1999). *Experiential Marketing. Journal of Marketing Management*.
- Tanjung, M. (2019). Analisa Eksistensi Pengembangan Pendidikan dan Pelatihan Pegawai terhadap Produktivitas Kerja pada Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Tapanuli Tengah . *Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah Vol 2 No 1*, 211.
- Wibawa, I. W. (2015). Pengembangan Sistem Informasi Warisan Budaya Indonesia berdasarkan Metadata Standar International Committee For Documentation (CIDOC) Berbasis User Generated Content (UGC). *KARMAPATI (Kumpulan Artikel Mahasiswa Pendidikan Teknik Informatika)*, 4(5).
- Wiwesa, N. R. (2021). USER IN USER INTERFACE DAN USER EXPERIENCE UN AN USER EXPERIENCE UNTUK MENGEL TUK MENGELOLA. *Jurnal Sosial Humaniora Terapan*, 19.
- Wolfgang Preiser, K. H. (2010). *Universal Design Handbook (2nd uppl.)*. United States: The McGraw-Hill Companies.



LAMPIRAN

LAMPIRAN 01 : DOKUMEN ADMINISTRATIF TUGAS AKHIR

- A. LEMBAR ASISTENSI KESELURUHAN**
- B. LEMBAR PERBAIKAN KOLOKIUUM 1**
- C. LEMBAR PERBAIKAN KOLOKIUUM 2**
- D. BERITA ACARA SIDANG AKHIR**
- E. LEMBAR PERBAIKAN SIDANG AKHIR**

LAMPIRAN 01 : DOKUMEN ADMINISTRATIF TUGAS AKHIR

A. LEMBAR ASISTENSI KESELURUHAN



LEMBAR KENDALI ASISTENSI TUGAS AKHIR
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR F-DKBD ITS
SEMESTER 8 TAHUN 2023/2024

PERHATIAN, Syarat mengikuti KOLOKSIUM 1 dan 3 adalah telah melakukan minimal 3x (tiga kali) asistensi dan/ atau dinyatakan layak oleh pembimbing. Khusus untuk syarat mengikuti KOLOKSIUM 2 minimal 5x (lima kali) asistensi.

Nama Mahasiswa/i	Karisma Cantika Dewi
NRP	5029201076
Judul Tugas Akhir	Re-Design Lobby Stasiun Madiun Dengan Konsep Smart Heritage Station Guna Meningkatkan Experience Pengunjung
Dosen Pembimbing	Ir. Nanik Rachmaniyah, MT
Sesi	Kolokium 1/ Kolokium 2/ Kolokium 3

Tanggal	Catatan Asistensi
[4/03/2024]	<p>Bimbingan 1 <small>Sudah dikonfirmasi</small> Tanggal bimbingan: 4 Maret 2024 09:00 Dosen pembimbing: Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.</p> <p>Catatan bimbingan catatan 1. Identifikasi masalah yang ada disana, kelompok kelompokan dan cari solusinya. cth : meningkatkan branding baru untuk meningkatkan minat masyarakat untuk berkunjung 2. Membuat journey map yang jelas 3. daftar pustaka daftar pustaka jangan copy paste, standart standart masukkan ke lampiran saja. cth : standart bangunan yang harus ada di stasiun madiun dll. kajian pustaka semua jangan dimasukkan, cth : pencahayaan, ruang pameran (penekanan di pencahayaan) cari lux nya dll. jgn semua mau dimasukkan. (ambil yg muncul di desainmu) 4. penomoran diperhatikan lagi 5. semua tabel pakai font kecil lebih kecil 1cm dan font lain 6. buat kesimpulan dan kajian ruangnya - buat bahasa yang positif cth : jangan ditula terlalu gelap-> pencahayaan perlu di optimalkan 7. Studi perbandingan buat min 4-6 ushakan cari yang paling sesuai dgn permasalahan dan objekmu ya, jgn asal comot. setelah dijabarkan tiap ruang jangan lupa disimpulkan dan diberi alasan kenapa ini menarik, dan alasan kenapa dibuat menjadi perbandingan. 8. tinjauan pustaka masukan kesimpulannya saja. cth : stasiun madiun masuk bangunan cagar budaya tipe a maka nanti seperti peraturan pemerintahnya itu isi di lampiran 9. studi kebutuhan ruang lobby : luasan yg ada berapa trus fasilitasnya itu masukkan luasannya (yg ada luasannya meja dll) signage, laptop dll itu tidak usah diben ukuran karena di lantai. 10. hubungan dan sirkulasi ruang matriks hub ruang (buat warna yg sesuai: hitam- abu- putih yg paling pekat yang 'berhubungan' 11. bubble diagram sesuaikan denah</p> <p>Dicatat pada 4 Maret 2024 - 09:00</p> <p>Berkas bimbingan Belum ada berkas unggahan bimbingan</p> <p>Komentar dosen pembimbing</p>
[12/03/2024]	<p>Bimbingan 2 <small>Sudah dikonfirmasi</small> Tanggal bimbingan: 5 Maret 2024 09:00 Dosen pembimbing: Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.</p> <p>Catatan bimbingan asistensi ini dilakukan via zoom dengan revisi seperti ini "konsep kurang sesuai dan lebih tonjolkan ke branding "</p> <p>Dicatat pada 5 Maret 2024 - 09:00</p> <p>Berkas bimbingan Belum ada berkas unggahan bimbingan</p> <p>Komentar dosen pembimbing -</p> <p>Tanggal konfirmasi: 20 Mar 2024</p>

<p>[16/03 / 2024]</p>	<p>Bimbingan 3 Sudah dikonfirmasi Tanggal bimbingan: 16 Maret 2024 09:30</p> <p>Dosen pembimbing: Ir. Nanik Rachmawati, M.T</p> <p>Dasar bimbingan: dilakukan secara daring via zoom, dengan asistensi sebagai berikut: 1. rumusan masalah kurang benar sehingga diberikan revisi oleh Ibu Nanik dan penambahan 2 rumusan masalah lagi yaitu tentang branding dan universal design. 2. free metode sudah sesuai dan baik hanya perlu perbaikan tulisannya</p> <p>Dicatat pada 16 Maret 2024 - 09:00</p> <p>Sirkas bimbingan: Belum ada berkas unggahan bimbingan.</p>
<p>[19/03 / 2024]</p>	<p>Bimbingan 4 Sudah dikonfirmasi Tanggal bimbingan: 19 Maret 2024 09:00</p> <p>Dosen pembimbing: Ir. Nanik Rachmawati, M.T</p> <p>Dasar bimbingan: dilakukan bimbingan secara daring via zoom meeting dan didapatkan revisi konsep pada Value Proposition, layout stasiun, dan pematangan konsep</p> <p>Dicatat pada 19 Maret 2024 - 09:00</p> <p>Sirkas bimbingan: Belum ada berkas unggahan bimbingan</p> <p>Komentar dosen pembimbing: -</p> <p>Tanggal konfirmasi: 20 Mei 2024</p>



LEMBAR KENDALI ASISTENSI TUGAS AKHIR
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR F-DKBD ITS
SEMESTER 8 TAHUN 2023/2024

PERHATIAN, Syarat mengikuti KOLOKSIUM 1 dan 3 adalah telah melakukan minimal 3x (tiga kali) asistensi dan/ atau dinyatakan layak oleh pembimbing. Khusus untuk syarat mengikuti KOLOKSIUM 2 minimal 5x (lima kali) asistensi.

Nama Mahasiswa/i	Karisma Cantika Dewi
NRP	5029201076
Judul Tugas Akhir	Re-Design Lobby Stasiun Madiun Dengan Konsep Smart Heritage Station Guna Meningkatkan Experience Pengunjung
Dosen Pembimbing	Ir. Nanik Rachmaniyah, MT
Sesi	Kolokium 1/ Kolokium 2/ Kolokium 3

Tanggal	Catatan Asistensi
[6/05/2024]	<p>Bimbingan 5 Sudah dikonfirmasi Tanggal bimbingan: 6 Mei 2024 09:30</p> <p>Dosen pembimbing: Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.</p> <p>Catatan bimbingan: 1. ruang terpilih diganti menjadi zona 3 sedangkan zona terdesan ada zona 1,2,3 dan luxury room 2. smart : tunjukkan suasana nyaman, enak dan memberi kemudahan 3. pelajari perbedaan luxury dan vip room 4. tanyakan ttg luxury room stasiun madiun dan bandingkan dengan stasiun gambir, pasar turi serta stasiun tuju Dicatat pada 6 Mei 2024 - 09:30</p> <p>Berkas bimbingan: Belum ada berkas unggahan bimbingan.</p>
[14/05/2024]	<p>Bimbingan 6 Sudah dikonfirmasi Tanggal bimbingan: 14 Mei 2024 09:00</p> <p>Dosen pembimbing: Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.</p> <p>Catatan bimbingan: 1. buat bagian luxury lebih terlihat dan diterima 2. tambah cek tiket di dalam luxury room 3. perhatikan keselamatan terutama pada anak-anak dalam membuat pagar 4. frame jangan terlalu menonjol 5. perhatikan lokalitasnya madiun 6. counter pecel 7. masukkan budaya madiun, pecel, jangan secara menyeluruh, hanya poin saja (jangan dominan) misal warna, bentuk yang sudah disederhanakan di Dicatat pada 14 Mei 2024 - 09:00</p>

Tanggal	Catatan Asistensi	Paraf Pembimbing
[22/05/2024]	<p>Asistensi Latar Belakang Laporan dan Gambar Kerja</p> <ul style="list-style-type: none">- yang paling masuk dari factor itu semua aspek fisik, kemudian yang dirasakan itu lebih ke adanya smart dari teknologi ga harus bentuk desain tapi lebih ke proses mereka beraktifitas dipermudah.- untuk feel itu lebih ke bagaimana pengunjung jadi ingat apa yang berkesan dan berbeda saat masuk ke area stasiun entah dari desain pecel, warna hijau. dibuat titik titik area tertentu diganti warna hijau biar ada pembeda antara kai madiun sama yang lain jadi orang ingat dan merasa.	

	<ul style="list-style-type: none"> - experience keknya lebih dicondongkan ke experience berbeda akan budaya madiun atau ciri khas madiun, untuk bentuk fun itu lebih ga harus dipaksakan, dihilangkan tidak apa. desainnya juga tetep tatap seperti itu sudah bagus. - coba cari kata kata yang bagus untuk menggabungkan konsep smart dan tradisional menjadi satu kata baru, - untuk desain tempelan tempelan estetis tradisional kurang terlihat coba dikasih tambahan desain sentuhan sentuhan yang tidak dominan, contoh seperti motif batik yang agar menjadi pemanis. motif apa bole diaplikasiin tapi di transformasi bentuk lagi di area area tertentu tinggal tambah lagi. 	
[24/07/2024]	<p>Asistensi Laporan</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pada bagian kesimpulan laporan diisi berupa hasil solusi dari rumusan masalah dan tujuan dari laporan - Untuk bagian hasil desain dijelaskan apa saja aplikasi desain yang diberikan dan juga suasana apa yang dibentuk pada hasil desain. - Untuk gambar teknik yang diberikan pada lampiran tidak usah semuanya namun hanya perwakilan dan gambar yang penting petning saja. - Untuk bagian metode penelitian dibuat penjelasan yang lebih terperinci untuk setiap bagian proses design thinking, mengikuti laporan anak bimbingan pak budi. 	



LEMBAR KENDALI ASISTENSI TUGAS AKHIR
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR F-DKBD ITS
SEMESTER 8 TAHUN 2023/2024

PERHATIAN, Syarat mengikuti **KOLOKSIUM 1 dan 3** adalah telah melakukan minimal **3x (tiga kali)** asistensi dan/atau dinyatakan layak oleh pembimbing. Khusus untuk syarat mengikuti **KOLOKSIUM 2 minimal 5x (lima kali)** asistensi.

Nama Mahasiswa/i	Karisma Cantika Dewi
NRP	5029201076
Judul Tugas Akhir	Re-Design Lobby Stasiun Madiun Dengan Konsep Smart Heritage Station Guna Meningkatkan Experience Pengunjung
Dosen Pembimbing	Ir. Nanik Rachmaniyah, MT
Sesi	Kolokium-1/ Kolokium-2/ Kolokium 3

Tanggal	Catatan Asistensi	Paraf Pembimbing
[13/06/2024]	Asistensi Desain 3D <ul style="list-style-type: none">- Pagar harus sesuai regulasi cek lagi. Pastoikan aman untuk semua kalangan Di soroti : anak anak yg suka bermain dan berukuran badan lebih kecil dari lainnya.- Desain luxury room nya lagi- Kursi untuk pengguna kursi roda prioritas- Buat nuansa kereta kereta- Buat miniature kereta.	
[21/06/2024]	Asistensi Desain 3D <ul style="list-style-type: none">- Desain pada gate area miniature harus dipastikan aman, desain harus bias digunakan oleh semua orang. Perhatikan anak anak- Luxury room tidak usah jadi digunakan. Gunakan 3d nya. Zona 3 saja.	
[11/07/2024]	Asistensi Gambar Teknik <ul style="list-style-type: none">- Mengoreksi Gambar Teknik dari sidang akhir tanggal 8 Juli 2024 dengan terperinci mulai dari gambar keseluruhan hingga gambar detail secara luring. Asistensi Laporan <ul style="list-style-type: none">- Pada bagian kesimpulan laporan diisi berupa hasil solusi dari rumusan masalah dan tujuan dari laporan- Untuk bagian hasil desain dijelaskan apa saja aplikasi desain yang diberikan dan juga suasana apa yang dibentuk pada hasil desain.- Metodologi sudah benar.- Dilakukan koreksi secara menyeluruh pada draft laporan fisik.	

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
PROGRAM STUDI S1 DESAIN INTERIOR

	<ul style="list-style-type: none">• Experience pengunjung : layanan desain... pengunjung tidak boleh berlama2 di ruang tunggu dalam? Experince apa yang bisa ditawarkan dalam waktu terbatas?• Universal desain : cek regulasi Dari KAI• Pemahaman awal tentang PT KAI, standarisasi dll nya.• Branding KAI sesuai regulasi.• Branding madiun : hadir sebagai nuansa, jangan mengalahkan branding KAI.• Model2 kursi boleh bebas? Jika tdk ada regulasi, lakukan studi banding pada beberapa stasiun. <p>PAK RIO</p> <ul style="list-style-type: none">• DESain guide line PT KAI, sebagai batasan desainer.• Kazrakteristik aktifitas pengunjungnya... sudah seperti kota2 besar/ metropolitan... perlu dipertimbangkan adanya fasilitas seperti : hotel capsul, coworking space, shower... perlu dipikirkan fasilitas rest area yang lebih memadai... untuk menunggu lebih dari 2 jam dst... disesuaikan dengan aktifitas dan kebutuhan penggunaanya.• Regulasi bangunan konservasinya? Bangunan konservasi, klas nya bisa diasumsikan.• Identitas Madiun: yg spt apa? pertimbangan? Implementasi... sebagai pattern, benang merah.• Ditambahkan Objek pembanding yang memiliki karakteristik sama., yang cagar budaya (treatment, inovasi dll).• Perlu dipertimbangkan treatment ruang terhadap kondidi lingkungannya : saat kereta lewat? Getaran, suara bising, debu dll	
--	--	--

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
PROGRAM STUDI S1 DESAIN INTERIOR

LEMBAR PERBAIKAN
Kolokium 2

Nama : Karisma Cantika Dewi
NRP : 5029201076
Judul : REDESAIN LOBI STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP “*SMART HERITAGE STATION*” GUNA MENINGKATKAN *EXPERIENCE* PENGUNJUNG.
Dosen Pembimbing : Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.
Co - Pembimbing 1 : Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.
Penguji 1 : Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T.
Penguji 2 : Caesario Ari Budiando, S.T., M.T.
Tanggal : Senin, 28 Mei 2024 (09.00 – 10.00 WIB)

No.	Deskripsi Perbaikan/Penyempurnaan	Nama Pembimbing/Penguji Korespondensi
1.	<ul style="list-style-type: none">Gambar kerja: notasi garis titik untuk segmen denah dan potongan, format layout detail (khususnya furnitur dan elemen estetik) ikuti standar (ANSI/ ISO/ SNI?), kerapihan dan prioritas penulisan notasi keterangan pada gambar kerja (terutama pada potongan), kerapihan notasi dimensi, dan atribut lainnya.Aksen fun, lebih tematik yang dapat memberikan kenangan untuk para pengunjung.	Caesario Ari Budiando, S.T., M.T.
2.	<ul style="list-style-type: none">Pagar Harus sesuai regulasi (dicek dahulu)Perhatikan universal design opada toiletBuat ramp pegangan di kanan kiri harus ada.Space untuk pengguna kursi rodaGrafis ornamentasi yang menyenangkan dan tersemat pada pengguna	Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T

B. LEMBAR PERBAIKAN KOLOKIUUM 1

**INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
PROGRAM STUDI SI DESAIN INTERIOR**

**LEMBAR PERBAIKAN
Kolokium 1**

Nama : Karisma Cantika Dewi
 NRP : 5029201076
 Judul : REDESAIN LOBI STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP “*SMART HERITAGE STATION*” GUNA MENINGKATKAN *EXPERIENCE* PENGUNJUNG.
 Dosen Pembimbing : Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.
 Co - Pembimbing 1 : Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.
 Penguji 1 : Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T.
 Penguji 2 : Caesario Ari Budianto, S.T., M.T.
 Tanggal : Senin, 22 Maret 2024 (14.00 – 15.00 WIB)

No.	Deskripsi Perbaikan/Penyempurnaan	Nama Pembimbing/Penguji Korrespondensi
1.	<ul style="list-style-type: none"> Perlu dipertimbangkan upaya treatment ruang terhadap kondisi lingkungannya. Baiknya mengambil pembanding yang memiliki karakteristik objek yang serupa dengan yang didesain. Tambahkan pustaka mengenai regulasi bangunan cagar budaya yang sesuai dengan objek desain. 	Caesario Ari Budianto, S.T., M.T.
2.	<ul style="list-style-type: none"> Pelajari Regulasi / guideline/ standarisasi PT KAI Smart and fun, hrs sesuai regulasi (digitalisasi, otoatisasi, wayfinding dll) Branding kota madiun perlu dikaji , karena PT KAI cukup dominan imagenya costumer experience pengguna 	Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T
3.	<p>SIDANG KOLOKIUUM 1 : KARISMA</p> <p>RANGKUMAN :</p> <ul style="list-style-type: none"> Pelajari Desain Guide Line PT KAI, menjadi tolok ukur dan batasan desainer. Regulasi bangunan konservasi. Karakteristik Penumpang Stasiun Madiun sudah menuju kota ‘metropolitan’ pertimbangan fasilitas rest area yang lebih memadai. Branding PT KAI (utama) sesuai guide line Identitas Madiun (minor) : yang mana? Pertimbangan/ implementasi. Treatment ruang terhadap kondisi lingkungan : getaran kereta ? plafon Kaca? <p>BU SUSY</p> <ul style="list-style-type: none"> Regulasi2 PT KAI yang membatasi desain? Layanan2 standart dari PT KAI. Seberapa desainer bisa bergcrak? 	Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
PROGRAM STUDI S1 DESAIN INTERIOR

	<ul style="list-style-type: none">• Experience pengunjung : layanan desain... pengunjung tidak boleh berlama2 di ruang tunggu dalam? Experince apa yang bisa ditawarkan dalam waktu terbatas?• Universal desain : cek regulasi Dari KAI• Pemahaman awal tentang PT KAI, standarisasi dll nya.• Branding KAI sesuai regulasi.• Branding madiun : hadir sebagai nuansa, jangan mengalahkan branding KAI.• Model2 kursi boleh bebas? Jika tdk ada regulasi, lakukan studi banding pada beberapa stasiun. <p>PAK RIO</p> <ul style="list-style-type: none">• DESain guide line PT KAI, sebagai batasan desainer.• Kazrakteristik aktifitas pengunjungnya... sudah seperti kota2 besar/ metropolitan... perlu dipertimbangkan adanya fasilitas seperti : hotel capsul, coworking space, shower... perlu dipikirkan fasilitas rest area yang lebih memadai... untuk menunggu lebih dari 2 jam dst... disesuaikan dengan aktifitas dan kebutuhan penggunanya.• Regulasi bangunan konservasinya? Bangunan konservasi, klas nya bisa diasumsikan.• Identitas Madiun: yg spt apa? pertimbangan? Implementasi... sebagai pattern, benang merah.• Ditambahkan Objek pembanding yang memiliki karakteristik sama., yang cagar budaya (treatment, inovasi dll).• Perlu dipertimbangkan treatment ruang terhadap kondidi lingkungannya : saat kereta lewat? Getaran, suara bising, debu dll	
--	--	--

C. LEMBAR PERBAIKAN KOLOKIUUM 2

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
PROGRAM STUDI S1 DESAIN INTERIOR

LEMBAR PERBAIKAN
Kolokium 2

Nama : Karisma Cantika Dewi
NRP : 5029201076
Judul : REDESAIN LOBI STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP “*SMART HERITAGE STATION*” GUNA MENINGKATKAN *EXPERIENCE* PENGUNJUNG.
Dosen Pembimbing : Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.
Co - Pembimbing 1 : Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.
Penguji 1 : Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T.
Penguji 2 : Caesario Ari Budianto, S.T., M.T.
Tanggal : Senin, 28 Mei 2024 (09.00 – 10.00 WIB)

No.	Deskripsi Perbaikan/Penyempurnaan	Nama Pembimbing/Penguji Korespondensi
1.	<ul style="list-style-type: none">Gambar kerja: notasi garis titik untuk segmen denah dan potongan, format layout detail (khususnya furnitur dan elemen estetik) ikuti standar (ANSI/ ISO/ SNI?), kerapihan dan prioritas penulisan notasi keterangan pada gambar kerja (terutama pada potongan), kerapihan notasi dimensi, dan atribut lainnya.Aksen fun, lebih tematik yang dapat memberikan kenangan untuk para pengunjung.	Caesario Ari Budianto, S.T., M.T.
2.	<ul style="list-style-type: none">Pagar Harus sesuai regulasi (dicek dahulu)Perhatikan universal design opada toiletBuat ramp pegangan di kanan kiri harus ada.Space untuk pengguna kursi rodaGrafis ornamentasi yang menyenangkan dan tersemat pada pengguna	Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T

D. BERITA ACARA SIDANG AKHIR

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
PROGRAM STUDI S1 DESAIN INTERIOR

BERITA ACARA
SIDANG AKHIR

Pada

Hari, Tanggal : Senin, 8 Juli 2024
Jam : 10.30 - 11.30 WIB
Pelaksanaan Sidang : Offline - Ruang kelas Studio (DI 101)

Telah dilaksanakan Sidang Akhir dengan

Judul : REDESAIN LOBI STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP "SMART HERITAGE
STATION" GUNA MENINGKATKAN EXPERIENCE PENGUNJUNG.Oleh :
Karisma Cantika Dewi
NRP : 5029201076
Program Studi : S1 Desain Interior

Tanda Tangan,

Karisma Cantika Dewi

Perbaikan dan penyempurnaan yang harus dilakukan tercantum dalam lembar perbaikan.

Penguji Sidang :

1. Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T.
2. Caesario Ari Budianto, S.T., M.T.

Tanda Tangan :



Pembimbing Sidang :

1. Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.
2. Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.

Tanda Tangan :



Pimpinan Sidang,



Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T.

NIP : 196506241990022001

E. LEMBAR PERBAIKAN SIDANG AKHIR

**INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
PROGRAM STUDI S1 DESAIN INTERIOR**

**LEMBAR PERBAIKAN
SIDANG AKHIR**

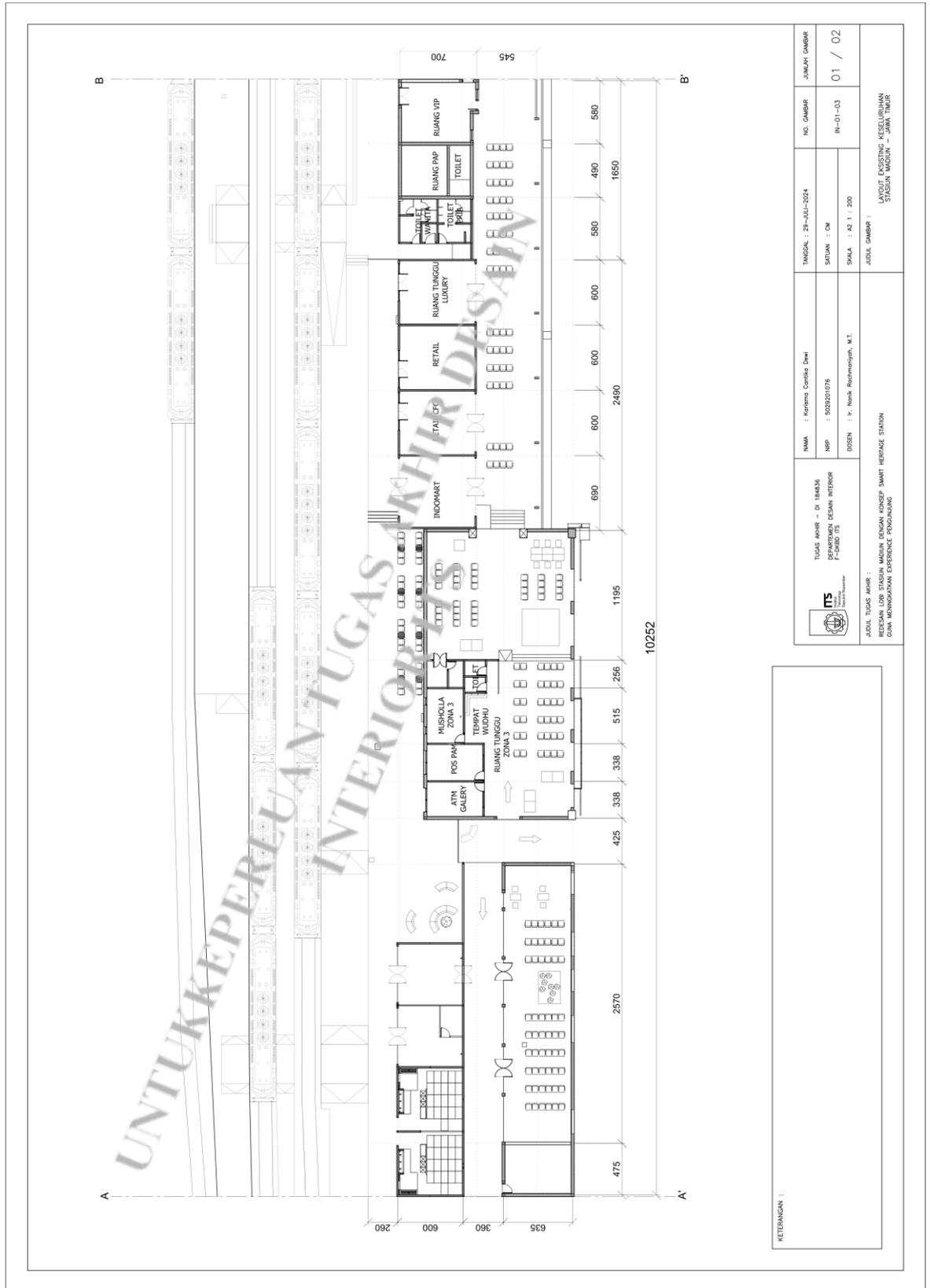
Nama : Karisma Cantika Dewi
 NRP : 5029201076
 Judul : REDESAIN LOBI STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP “*SMART HERITAGE STATION*” GUNA MENINGKATKAN *EXPERIENCE* PENGUNJUNG.
 Dosen Pembimbing : Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.
 Co - Pembimbing 1 : Anggri Indraprasti, S.Sn., M.Ds.
 Penguji 1 : Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T.
 Penguji 2 : Caesario Ari Budianto, S.T., M.T.
 Tanggal : Senin, 8 Juli 2024 (10:30 - 11:30 WIB)

No.	Deskripsi Perbaikan/Penyempurnaan	Nama Pembimbing/Penguji Korespondensi
1.	<p>Karisma cantika..</p> <p>Dr. Ir. SUSY BUDI ASTUTI, M.T.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cek lagi...DT tdk mengenal alternatif..bab 3Kereta mainan? • Pecel Madiun.. • Ruang tunggu...kursi roda.. • Bangunan konservasi tipe C...serasi dg bangunan lama...buat studinyabentuk2 bangunan lama. • Penulisan diperbaki <p>CAESARIO ARI BUDIANTO, S.T., M.T.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smart heritage.. kajian disesuaikan dg konsep dan aplikasi desainnya. • 2 gambar kerja dirapikan lagi : notasi2 grs dirapikan 	<p>Ir. Nanik Rachmaniyah, M.T.</p>

LAMPIRAN 02 : GAMBAR KERJA

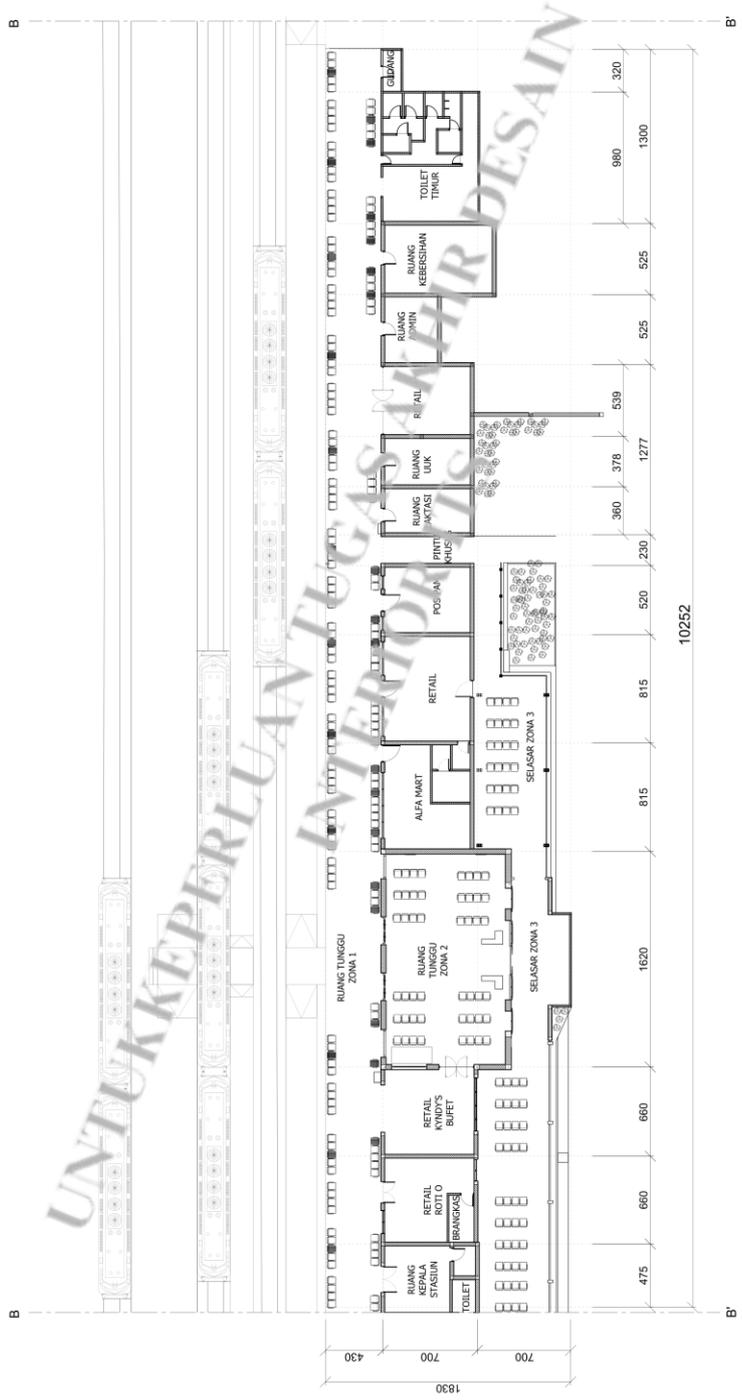
- A. LAYOUT EKSISTING STASIUN MADIUN
- B. LAYOUT KESELURUHAN TERDESAIN
- C. LAYOUT AREA TERPILIH
- D. LAYOUT AREA TERPILIH BERWARNA
- E. RENCANA PLAFON AREA TERPILIH
- F. RENCANA LANTAI AREA TERPILIH
- G. POTONGAN A-A'
- H. POTONGAN B-B'
- I. POTONGAN C-C'
- J. DETAIL ELEMEN ESTETIS
- K. DETAIL FURNITURE
- L. DETAIL ARSITEKTUR

LAMPIRAN 01 : DOKUMEN ADMINISTRATIF TUGAS AKHIR
 A. LAYOUT EKSTING STASIUN MADIUN



 TUGAS AKHIR - DI 184836 DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR F-080 ITS	NAMA : Kristina Coralis Deaf NRP : 502201076 DOSEN : Ir. Nenek Rasmayanti, M.T.	TANGGAL : 29-JULI-2024 SATUAN : CM SKALA : A2 1 : 200	NO. GAMBAR : IN-01-03	JUMLAH GAMBAR : 01 / 02
	JUDUL GAMBAR : REDESAIN LORIS STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP SMART HERITAGE STATION CINA MENYOROTKAN EXPERIENCE PENUNJANG			

KETERANGAN :

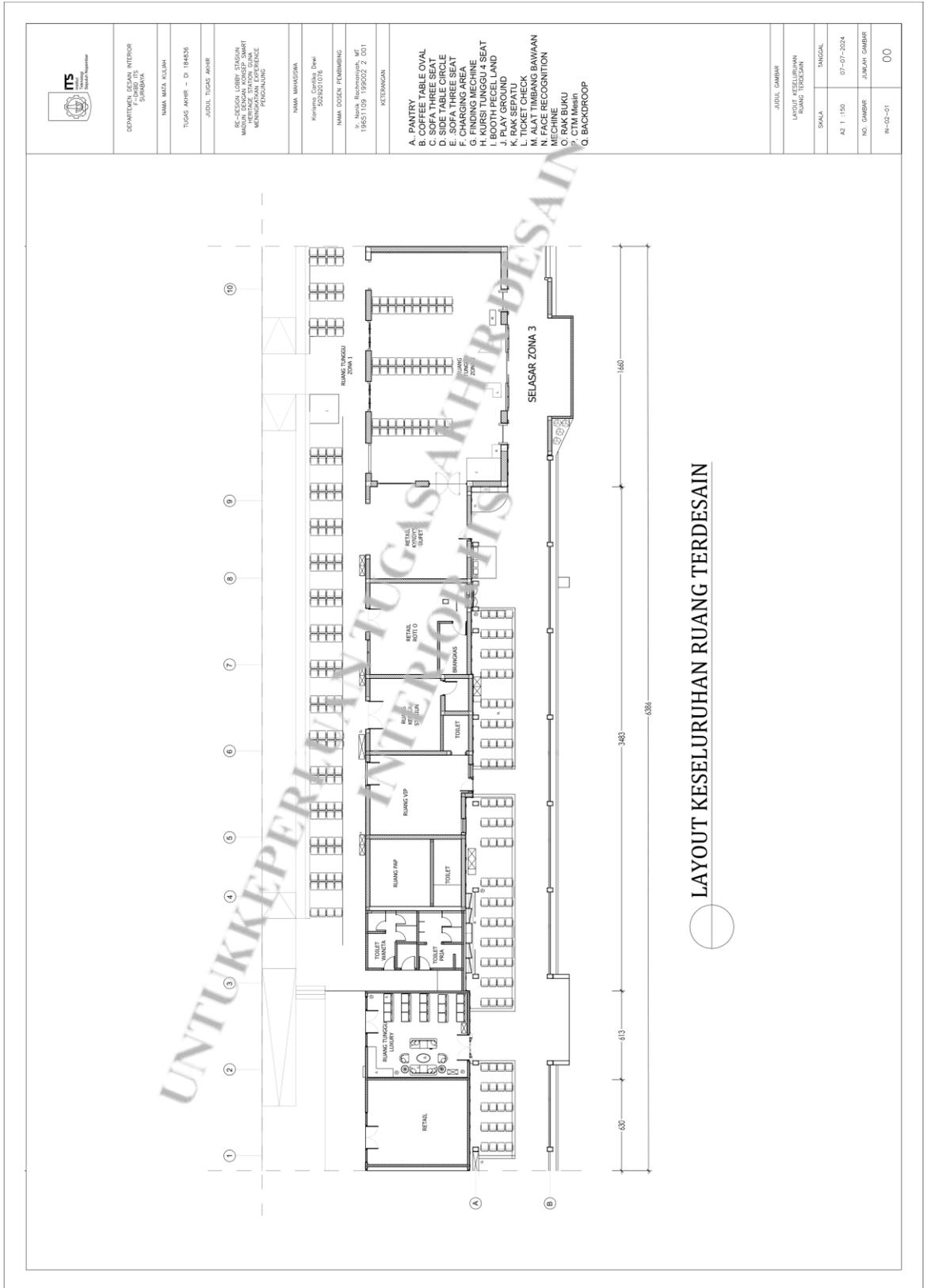


KETERANGAN :

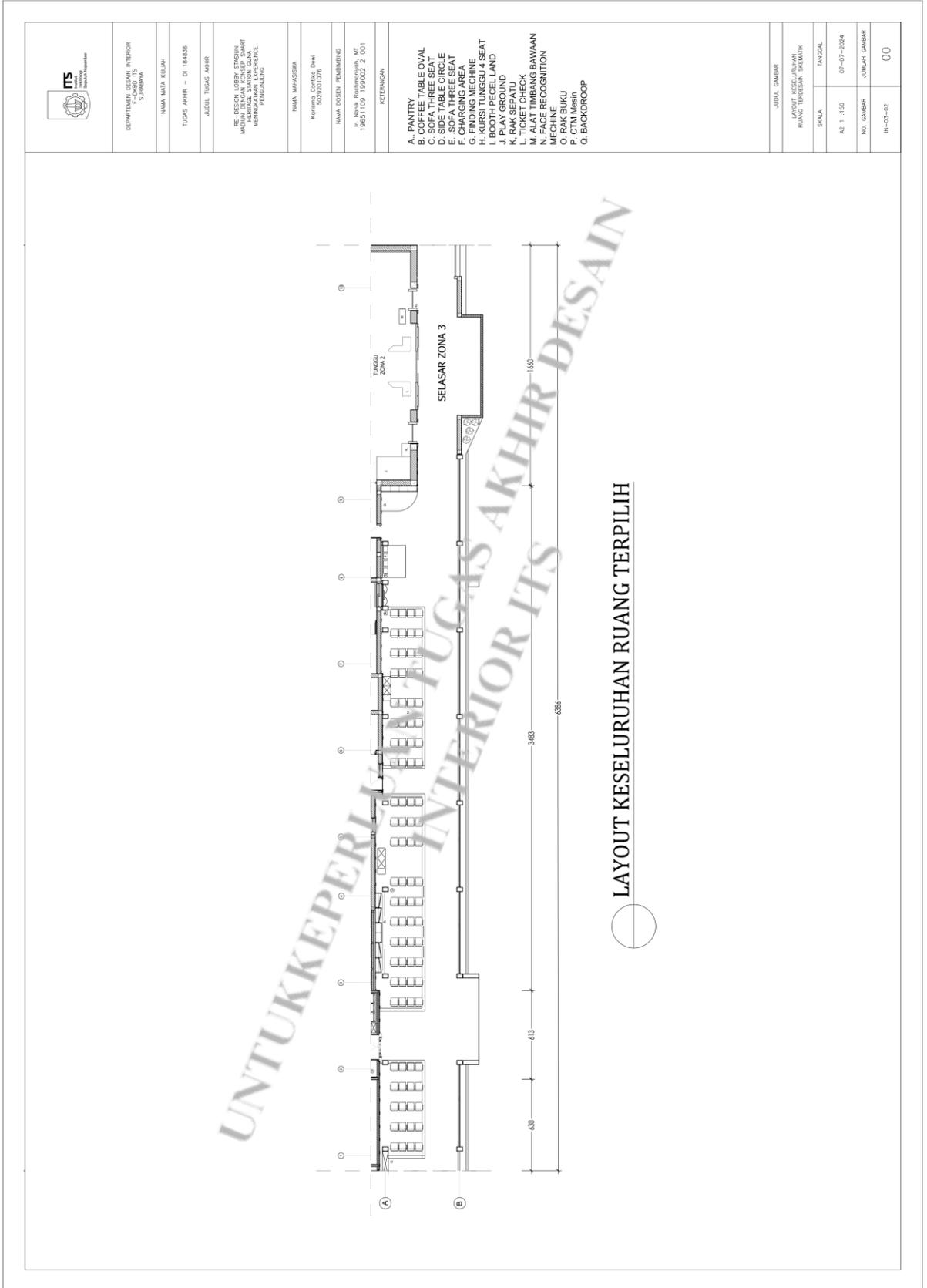
 ITS Institut Teknologi Sepuluh Nopember Gedung Teknik Arsitektur	TUGAS AKHIR - DI TAMBAH PERENCANAAN RUANG INTERIOR FASE II	NAMA : Hafidza Carolina Dewi NPM : 5029201076 DOSEN : Ir. Nohik Ibrahimyapah, M.T.	TANGGAL : 27-Juli-2024 BAHAN : CM SKALA : A2 : 1 : 200	NO. GAMBAR : IN-01-04	JUMLAH GAMBAR : 02 / 02
	JEREB GAMBAR : LAYOUT EKISTING KESELURUHAN STASIUN MAJULU - JAWA TIMUR				

JEREB TUGAS AKHIR :
 RESEARCH LOBBY STATION MAJULU DENGAN KONSEP SMART HERITAGE STATION
 DIMANA MENDAYAKAN EXPERIENCE PENUNJANG

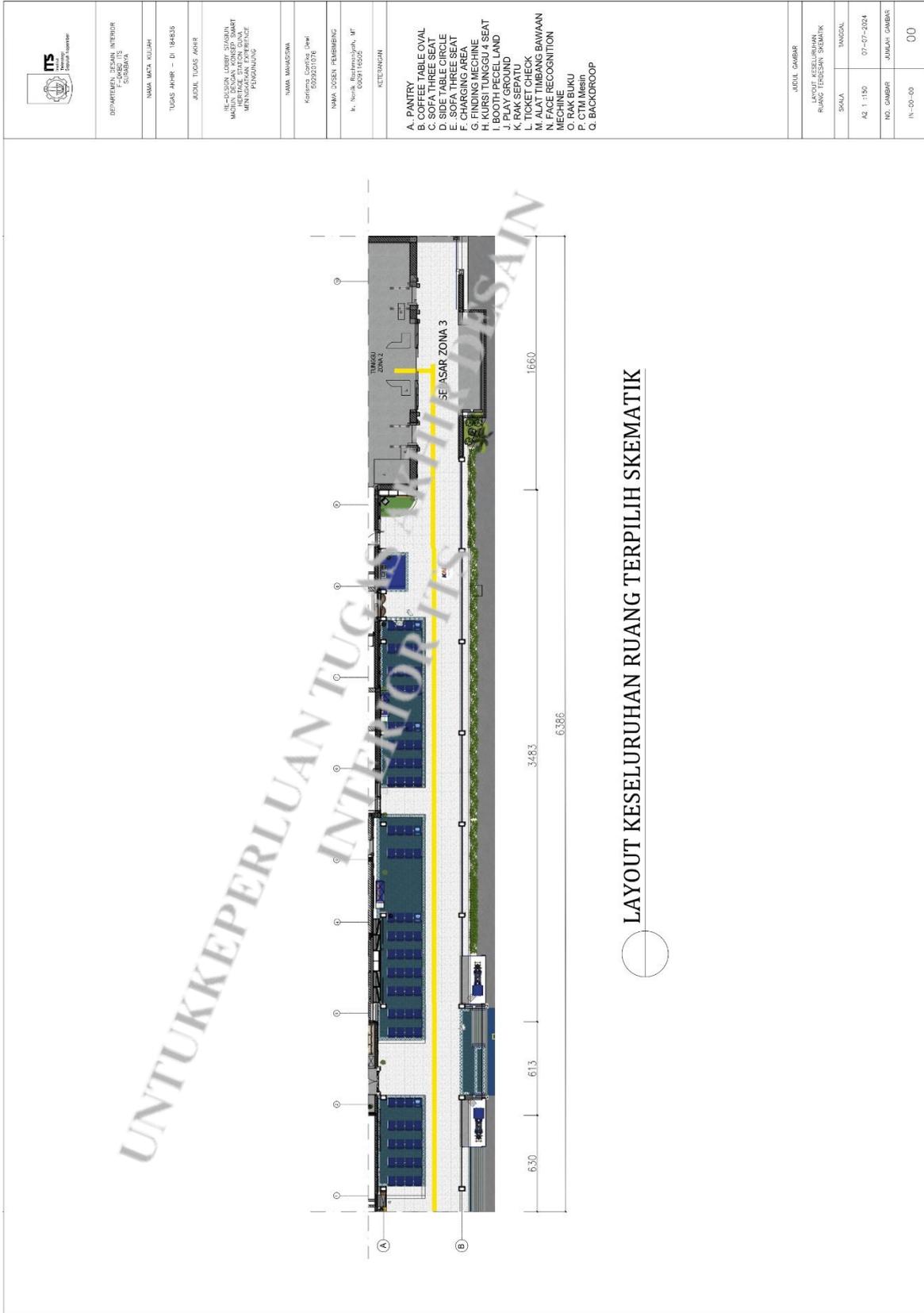
B. LAYOUT KESELURUHAN TERDESAIN



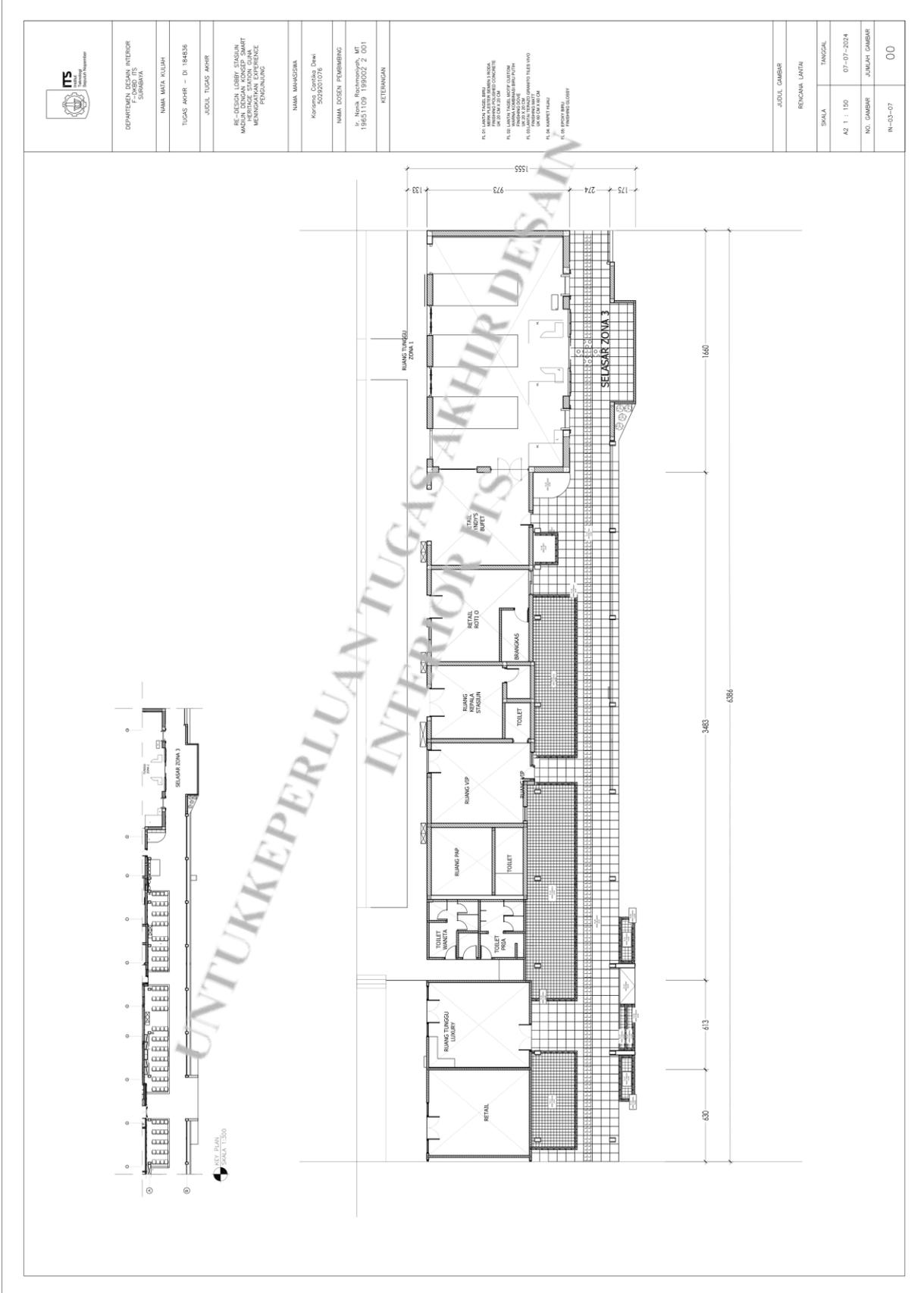
C. LAYOUT AREA TERPILIH



D. LAYOUT AREA TERPILIH BERWARNA



F. RENCANA LANTAI AREA TERPILIH



DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
SURABAYA

NAMA MAHA KULIAH
TUGAS AKHIR - D 164536

JUDUL TUGAS AKHIR

RE-DESIGN LANTAI GEDUNG
MUSIK DAN KEMAH STRAINA
HERITAGE SPATON SUKSES
MENYALAKAN KEMAH
MENYALAKAN KEMAH
PENJAJANG

NAMA MAHASISWA
Koriana, Corinla Dewi
5029201076

NAMA DOSEN PEMBIMBING

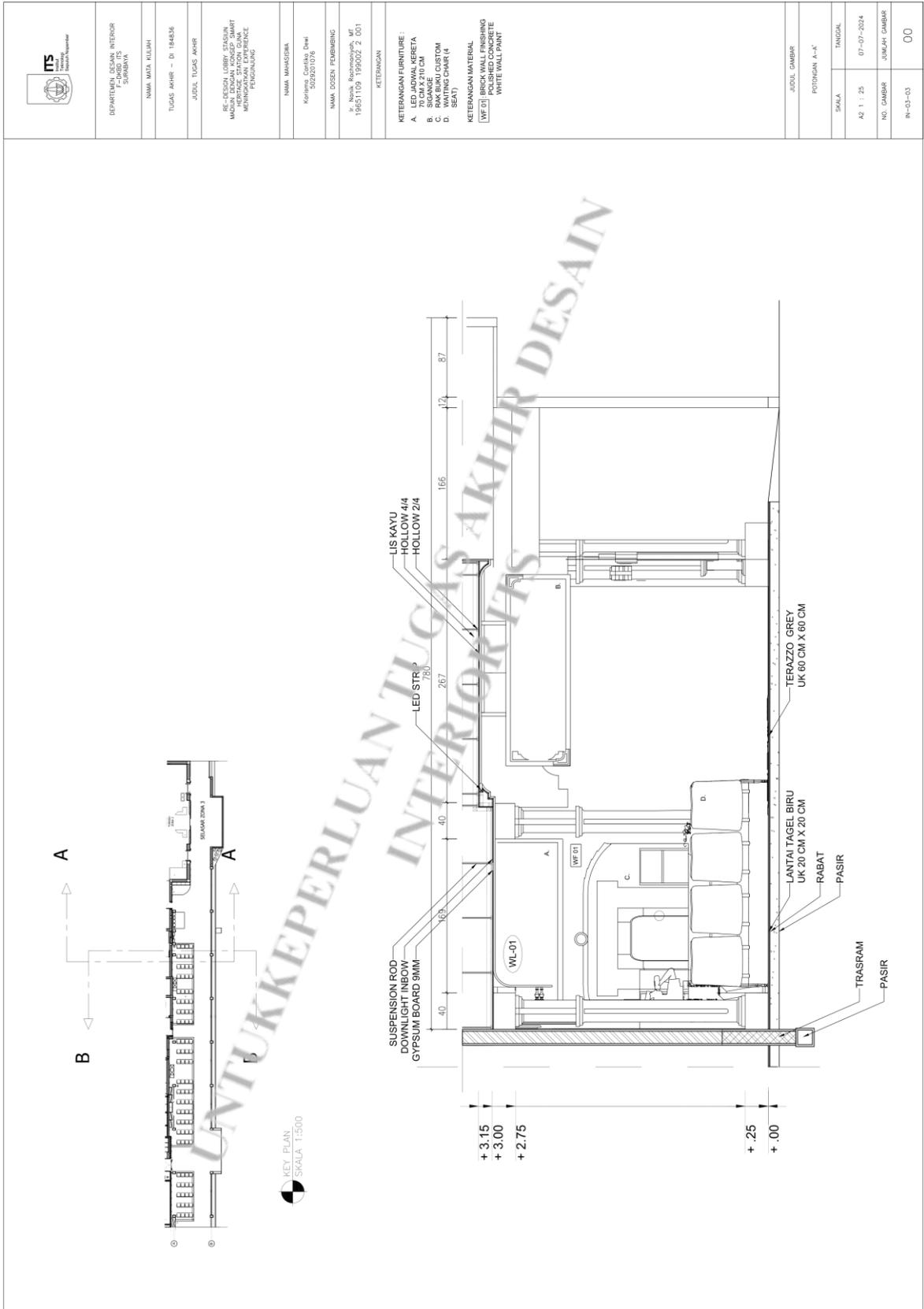
No. Nama RENCANA LANTAI
16451109 164502 2 001

KETERANGAN

- PL 01 LANTAI KEMAH ZONE 1
- PL 02 LANTAI KEMAH ZONE 2
- PL 03 LANTAI KEMAH ZONE 3
- PL 04 LANTAI KEMAH ZONE 4
- PL 05 LANTAI KEMAH ZONE 5
- PL 06 LANTAI KEMAH ZONE 6
- PL 07 LANTAI KEMAH ZONE 7
- PL 08 LANTAI KEMAH ZONE 8
- PL 09 LANTAI KEMAH ZONE 9
- PL 10 LANTAI KEMAH ZONE 10
- PL 11 LANTAI KEMAH ZONE 11
- PL 12 LANTAI KEMAH ZONE 12
- PL 13 LANTAI KEMAH ZONE 13
- PL 14 LANTAI KEMAH ZONE 14
- PL 15 LANTAI KEMAH ZONE 15
- PL 16 LANTAI KEMAH ZONE 16
- PL 17 LANTAI KEMAH ZONE 17
- PL 18 LANTAI KEMAH ZONE 18
- PL 19 LANTAI KEMAH ZONE 19
- PL 20 LANTAI KEMAH ZONE 20
- PL 21 LANTAI KEMAH ZONE 21
- PL 22 LANTAI KEMAH ZONE 22
- PL 23 LANTAI KEMAH ZONE 23
- PL 24 LANTAI KEMAH ZONE 24
- PL 25 LANTAI KEMAH ZONE 25
- PL 26 LANTAI KEMAH ZONE 26
- PL 27 LANTAI KEMAH ZONE 27
- PL 28 LANTAI KEMAH ZONE 28
- PL 29 LANTAI KEMAH ZONE 29
- PL 30 LANTAI KEMAH ZONE 30
- PL 31 LANTAI KEMAH ZONE 31
- PL 32 LANTAI KEMAH ZONE 32
- PL 33 LANTAI KEMAH ZONE 33
- PL 34 LANTAI KEMAH ZONE 34
- PL 35 LANTAI KEMAH ZONE 35
- PL 36 LANTAI KEMAH ZONE 36
- PL 37 LANTAI KEMAH ZONE 37
- PL 38 LANTAI KEMAH ZONE 38
- PL 39 LANTAI KEMAH ZONE 39
- PL 40 LANTAI KEMAH ZONE 40
- PL 41 LANTAI KEMAH ZONE 41
- PL 42 LANTAI KEMAH ZONE 42
- PL 43 LANTAI KEMAH ZONE 43
- PL 44 LANTAI KEMAH ZONE 44
- PL 45 LANTAI KEMAH ZONE 45
- PL 46 LANTAI KEMAH ZONE 46
- PL 47 LANTAI KEMAH ZONE 47
- PL 48 LANTAI KEMAH ZONE 48
- PL 49 LANTAI KEMAH ZONE 49
- PL 50 LANTAI KEMAH ZONE 50
- PL 51 LANTAI KEMAH ZONE 51
- PL 52 LANTAI KEMAH ZONE 52
- PL 53 LANTAI KEMAH ZONE 53
- PL 54 LANTAI KEMAH ZONE 54
- PL 55 LANTAI KEMAH ZONE 55
- PL 56 LANTAI KEMAH ZONE 56
- PL 57 LANTAI KEMAH ZONE 57
- PL 58 LANTAI KEMAH ZONE 58
- PL 59 LANTAI KEMAH ZONE 59
- PL 60 LANTAI KEMAH ZONE 60
- PL 61 LANTAI KEMAH ZONE 61
- PL 62 LANTAI KEMAH ZONE 62
- PL 63 LANTAI KEMAH ZONE 63
- PL 64 LANTAI KEMAH ZONE 64
- PL 65 LANTAI KEMAH ZONE 65
- PL 66 LANTAI KEMAH ZONE 66
- PL 67 LANTAI KEMAH ZONE 67
- PL 68 LANTAI KEMAH ZONE 68
- PL 69 LANTAI KEMAH ZONE 69
- PL 70 LANTAI KEMAH ZONE 70
- PL 71 LANTAI KEMAH ZONE 71
- PL 72 LANTAI KEMAH ZONE 72
- PL 73 LANTAI KEMAH ZONE 73
- PL 74 LANTAI KEMAH ZONE 74
- PL 75 LANTAI KEMAH ZONE 75
- PL 76 LANTAI KEMAH ZONE 76
- PL 77 LANTAI KEMAH ZONE 77
- PL 78 LANTAI KEMAH ZONE 78
- PL 79 LANTAI KEMAH ZONE 79
- PL 80 LANTAI KEMAH ZONE 80
- PL 81 LANTAI KEMAH ZONE 81
- PL 82 LANTAI KEMAH ZONE 82
- PL 83 LANTAI KEMAH ZONE 83
- PL 84 LANTAI KEMAH ZONE 84
- PL 85 LANTAI KEMAH ZONE 85
- PL 86 LANTAI KEMAH ZONE 86
- PL 87 LANTAI KEMAH ZONE 87
- PL 88 LANTAI KEMAH ZONE 88
- PL 89 LANTAI KEMAH ZONE 89
- PL 90 LANTAI KEMAH ZONE 90
- PL 91 LANTAI KEMAH ZONE 91
- PL 92 LANTAI KEMAH ZONE 92
- PL 93 LANTAI KEMAH ZONE 93
- PL 94 LANTAI KEMAH ZONE 94
- PL 95 LANTAI KEMAH ZONE 95
- PL 96 LANTAI KEMAH ZONE 96
- PL 97 LANTAI KEMAH ZONE 97
- PL 98 LANTAI KEMAH ZONE 98
- PL 99 LANTAI KEMAH ZONE 99
- PL 100 LANTAI KEMAH ZONE 100

JUDUL GAMBAR	
RENCANA LANTAI	
SKALA	TANGGAL
A2 1 : 150	07-07-2024
NO. GAMBAR	JUMLAH GAMBAR
IN-03-07	00

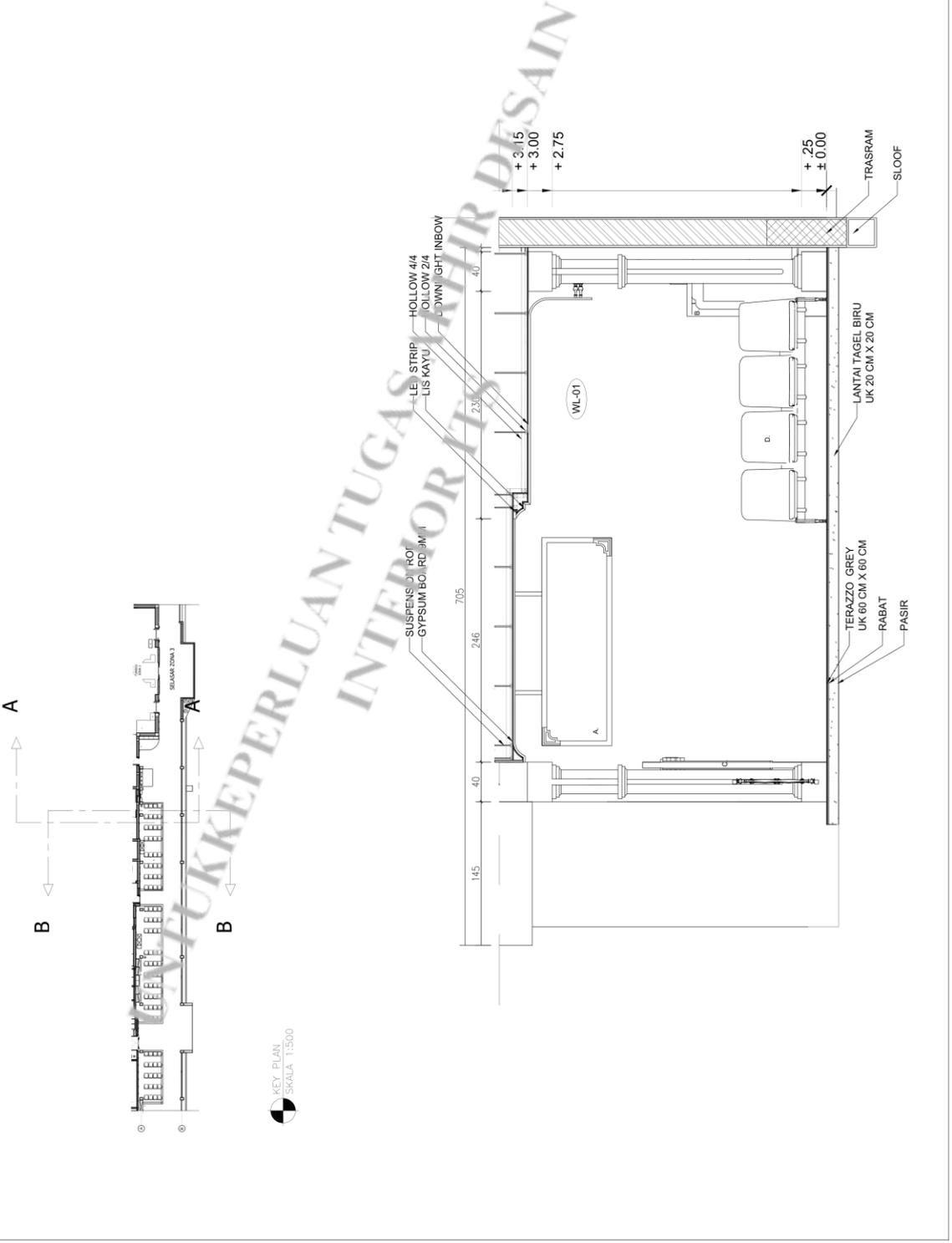
G. POTONGAN A-A'



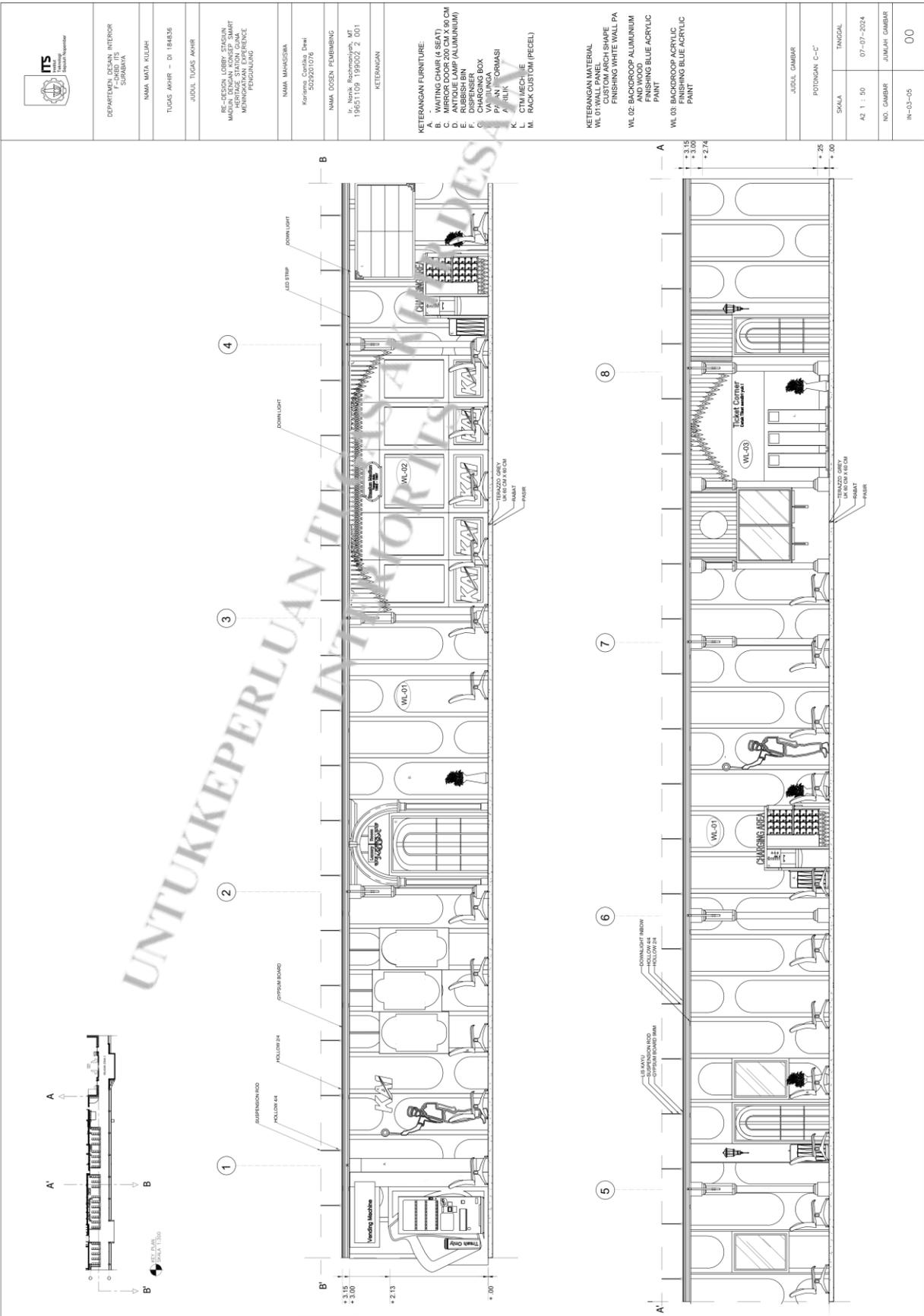
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR SURABAYA	
NAMA MAHA SIKLUS	
TUGAS AKHIR - Di 184836	
JUDUL TUGAS AKHIR	
NAMA DOSEN PEMBIMBING Ir. Nani Rosmaningsih, MT 19851108 19902 2 001	
KETERANGAN	
KETERANGAN FURNITURE : A. LED JADWAL KERETA B. SIGANJE C. RAK BUKU CUSTOM D. SEAT	
KETERANGAN MATERIAL [WF 01] BRICK WALL FINISHING POLISHED CONCRETE WHITE WALL PAINT	
JUDUL GAMBAR POTONGAN A-A'	
SKALA	TINGGAL
A2 1 : 25	07-07-2024
NO. GAMBAR	JUMLAH GAMBAR
IN-03-03	00

H. POTONGAN B-B'

	
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR JURUSAN ARSITEKTUR SURABAYA	
NAMA MATA KULIAH	
TUGAS AKHIR – DI 184836	
JUDUL TUGAS AKHIR	
RE-DESIGN LOBBY STAGIUN MADUREH DESIGN KONSEP SMART MENINGKATKAN EXPERIENCE PENUNJANG	
NAMA MAHASISWA	
Kristiana Corbiba Dewi 520220101	
NAMA DOSEN PEMBIMBING	
Ir. Neda Nurhikmah, MT 19531109 199002 2 001	
KETERANGAN	
KETERANGAN FURNITURE: A. LED JAWAL KERETA 70 CM B. CHARGING PHONE & SEATING AREA INFORMASIONAL C. WAITING CHAIR (4 SHEAT) KETERANGAN MATERIAL: WL 01 BIRU WALL CONCRETE WHITE WALL PAINT	
JUDUL GAMBAR POTONGAN B-B'	
SKALA	TANGGAL
A2 1 : 25	07-07-2024
NO. GAMBAR	JUMLAH GAMBAR
IN-03-14	00



I. POTONGAN C-C'



J. DETAIL ELEMEN ESTETIS



DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
F. JARIS ITS
SURABAYA

NAMA MATA KULIAH
TUGAS AKHIR – DI TERBUKA

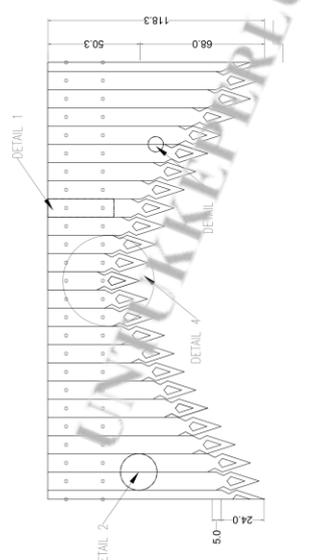
JUDUL TUGAS AKHIR
RE-DESIGN LOBBY STASIUN
KEMERLUAN TUGAS AKHIR
INTERIOR STATION CLARK
KEMERLUAN TUGAS AKHIR
PENUNJANG

NAMA MANAJERIA
Korinda Corbisa Dewi
202420191

NAMA DOSEN PEMIMPIN
Ir. Nock Rhenandah, MT
196451109 199002 2 001

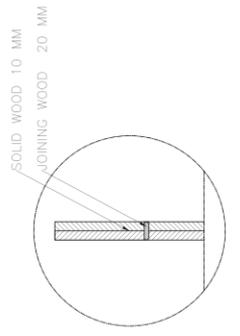
KETERANGAN

JUDUL GAMBAR	
DETAIL TURNBUKE RMK CHARGER	
SKALA	TINDAKAL
A2 1: 15	07-07-2024
NO. GAMBAR	JUMLAH GAMBAR
IN-00-00	00



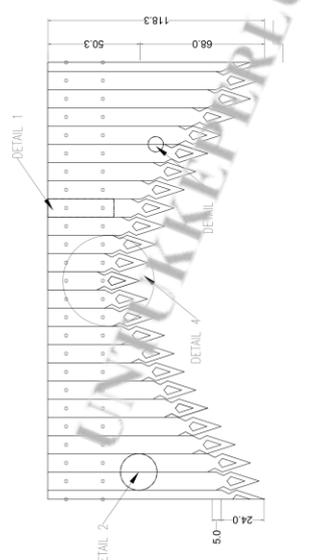
DETAIL 1
DETAIL 2
DETAIL 4

SCREW 10 MM



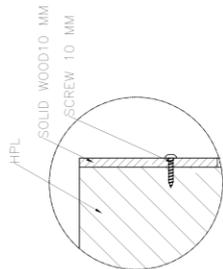
DETAIL 2
SKALA 1: 3

SOLID WOOD 10 MM
JOINING WOOD 20 MM



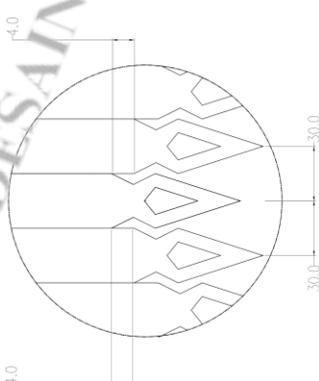
TAMPAK SAMPIING

DETAIL 1
DETAIL 2
DETAIL 4

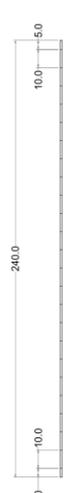


DETAIL 3
SKALA 1: 3

HPL
SOLID WOOD 10 MM
SCREW 10 MM



DETAIL 4
SKALA 1: 5

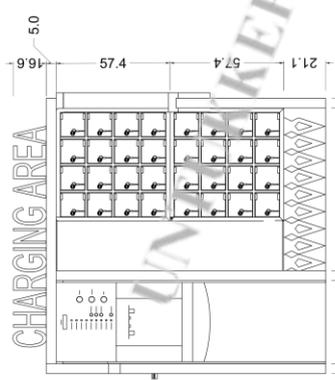


TAMPAK ATAS

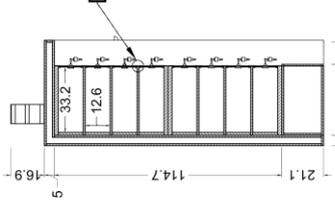
K. DETAIL FURNITURE

 <small>ITS</small> <small>Institute for Technology and Society</small> <small>ITS</small> <small>Institute for Technology and Society</small>	DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR FAKULTAS ARSITEKTUR SURABAYA	NAMA MAHA KULIAH TUGAS AKHIR - DI 184836	JUDUL TUGAS AKHIR RE-DESIGN LOBBY STAGSUN MADRID DENGAN KONSEP SMART MENINGKATKAN EXPERIENCE PENUNJANG
NAMA MAHASISWA KIRANA CAHYA DEWI 5020201010		NAMA DOSEN PEMBIMBING Ir. Nuzuli Rachmadhita, MT 196811091990022001	
KETERANGAN			

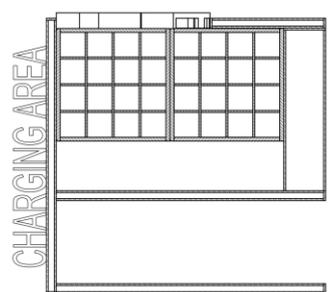
DETAIL FURNITURE RAK CHARGER	
SKALA A2 1 : 15	TANGGAL 07-07-2024
NO. GAMBAR R-01-00	JUMLAH GAMBAR 00



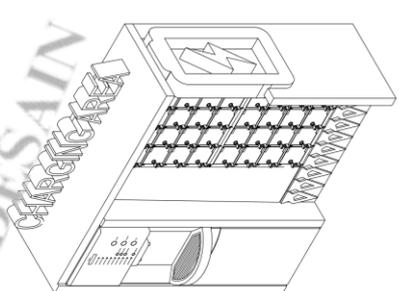
TAMPAK DEPAN



TAMPAK SAMPAING



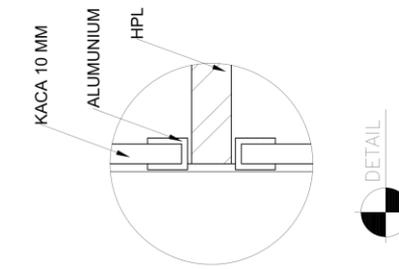
POTONGAN A-A'



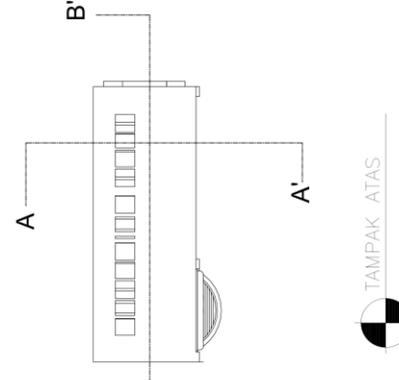
POTONGAN B-B'



DETAIL 1



DETAIL



TAMPAK ATAS

LAMPIRAN 03 : GAMBAR PERSPEKTIF

- A. AREA ENTERANCE & DROP
- B. AREA TUNGGU
- C. AREA DISPLAY MADIUN TEMPO DOLOE
- D. AREA PAMER
- E. AREA ENTRANCE LUXURY ROOM
- F. AREA RETAIL, TIKET DAN POJOK BACA
- G. CHECKK IN
- H. AREA INFORMASI
- I. AREA REKLAME

LAMPIRAN 03 : GAMBAR PERSPEKTIF

A. AREA ENTERANCE & DROP



B. AREA TUNGGU





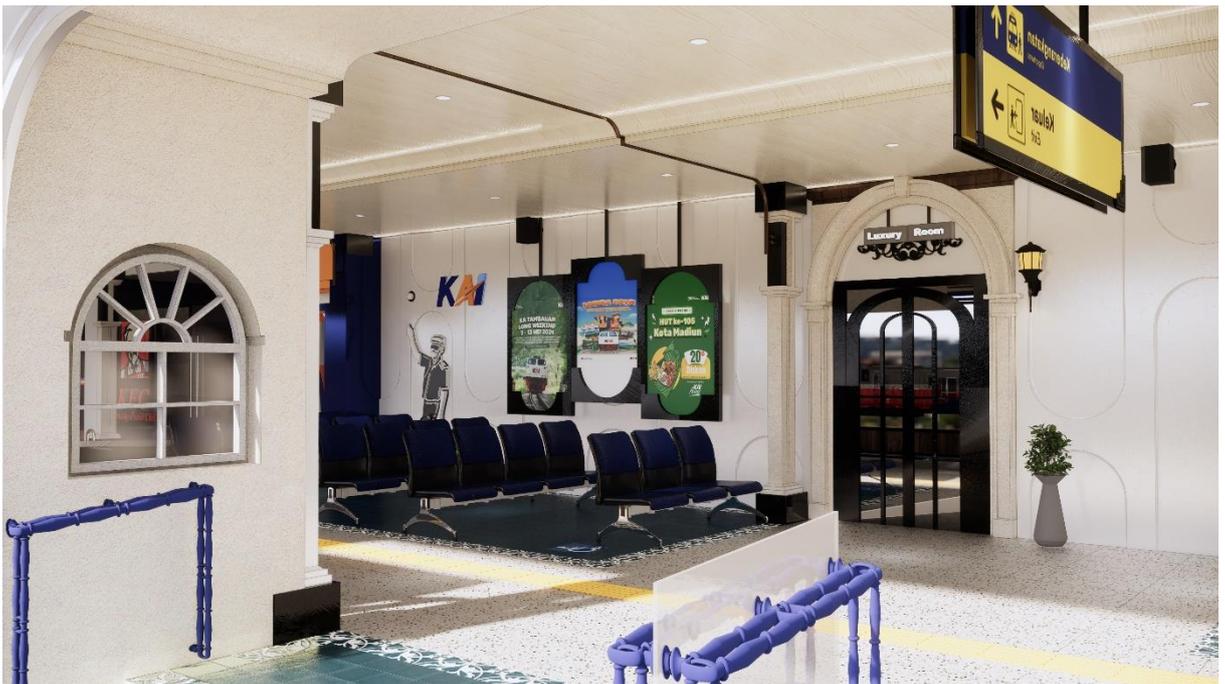
C. AREA DISPLAY MADIUN TEMPO DOLOE



D. AREA PAMER



E. AREA ENTRANCE LUXURY ROOM



F. AREA RETAIL, TIKET DAN POJOK BACA



G. CHECKK IN



H. AREA INFORMASI



I. AREA REKLAME



LAMPIRAN 04 : RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)

RENCANA ANGGARAN BIAYA

Pekerjaan : RE-DESIGN LOBBY STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP SMART HERITAGE STATION GUNA MENINGKATKAN EXPERIENCE PENGUNJUNG
 Lokasi : Stasiun Madiun, Madiun

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan	Jumlah Harga
A Pekerjaan Dinding					
1	Pengecatan dinding dalam	100.000	M2	Rp 43,300.00	Rp 4,330,000.00
2	Pengerjaan cover kolom	33.060	M2	Rp 305,170.00	Rp 10,088,920.20
3				Jumlah	Rp 14,418,920.20
B Pekerjaan Lantai					
1	Pekerjaan Lantai Tegel polos	84.090	M2	Rp 363,763.50	Rp 30,588,872.72
2	Pekerjaan Lantai Karpas	3.520	M2	Rp 227,495.00	Rp 800,782.40
3	Pekerjaan Lantai Tegel Motif	17.260	M2	Rp 521,263.50	Rp 8,997,008.01
4	Pekerjaan Lantai Granit	302.650	M2	Rp 277,861.04	Rp 84,094,643.76
5	Pekerjaan Lantai Tactile Yellowline	20.870	M2	Rp 244,026.90	Rp 5,092,841.40
6	Pekerjaan Lantai Tactile Yellowdot	0.450	M2	Rp 244,026.90	Rp 109,812.11
				Jumlah	Rp 129,683,960.39
C Pekerjaan Plafon					
1	Pekerjaan Plafon PVC	332.440	M2	Rp 204,653.00	Rp 68,034,843.32
2	Pekerjaan List Plafon PVC	152.500	M	Rp 41,683.00	Rp 6,356,657.50
				Jumlah	Rp 74,391,500.82
D Pekerjaan Meubelair					
1	Kursi Tunggu Indachi type Veria 4 WA	22.000	Buah	Rp 4,355,000.00	Rp 95,810,000.00
2	Custom tempat sampah finishing wood+steel	3.000	Buah	Rp 2,046,000.00	Rp 6,138,000.00
				Jumlah	Rp 101,948,000.00
				Total	320,442,381.41
				PPN 11%	Rp 35,248,661.95
				Jumlah	Rp 355,691,043.36

LAMPIRAN 05 : ANALISIS HARGA SATUAN POKOK (HSPK)

HARGA SATUAN POKOK KEGIATAN

Pekerjaan : RE-DESIGN LOBBY STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP SMART HERITAGE STATION GUNA MENINGKATKAN EXPERIENCE PENGUNJUNG
Lokasi : Stasiun Madiun, Madiun

	Uraian Pekerjaan	Koefisien	Satuan	Harga Satuan	Jumlah Harga
Pekerjaan Dinding					
Pengecatan dinding dalam					
Upah:					
	Mandor	0.003	OH	Rp 140,000.00	Rp 420.00
	Kepala Tukang	0.042	OH	Rp 130,000.00	Rp 5,460.00
	Tukang Batu	0.004	OH	Rp 125,000.00	Rp 500.00
	Pekerja	0.028	OH	Rp 115,000.00	Rp 3,220.00
				Jumlah	Rp 9,600.00
Bahan:					
	Cat Dinding Interior - 2.5 L (Premium)	0.180	Kaleng	Rp 167,000.00	Rp 30,060.00
	Plamir Dinding	0.120	Kg	Rp 22,500.00	Rp 2,700.00
	Amplas Halus	0.100	Lembar	Rp 9,400.00	Rp 940.00
				Jumlah	Rp 33,700.00
				Nilai HSPK	Rp 43,300.00
Pengerjaan cover kolom					
Upah:					
	Kepala Tukang	0.020	OH	Rp 180,000.00	Rp 3,600.00
	Tukang	0.200	OH	Rp 165,000.00	Rp 33,000.00
	Pekerja	0.020	OH	Rp 155,000.00	Rp 3,100.00
				Jumlah	Rp 39,700.00
Bahan:					
	Lem	0.350	Kg	Rp 124,200.00	Rp 43,470.00
	Aluminium Composite Panel (Seven) White 244 X 122 Cm	0.370	Lembar	Rp 600,000.00	Rp 222,000.00
				Jumlah	Rp 265,470.00
				Nilai HSPK	Rp 305,170.00
Pekerjaan Lantai					
Pekerjaan Lantai Tegel 20x 20 polos					
Upah:					
	Mandor	0.003	OH	Rp 140,000.00	Rp 420.00
	Kepala Tukang	0.042	OH	Rp 130,000.00	Rp 5,460.00
	Tukang	0.004	OH	Rp 125,000.00	Rp 500.00
	Pekerja	0.028	OH	Rp 115,000.00	Rp 3,220.00
				Jumlah	Rp 9,600.00
Bahan:					
	Semen PC 50 Kg	0.180	Kaleng	Rp 167,000.00	Rp 30,060.00
	Semen Berwarna Yiyitan	0.120	Kg	Rp 22,500.00	Rp 2,700.00
	Pasir Pasang	0.045	M3	Rp 142,300.00	Rp 6,403.50
	Kramik Lantai (Biru Polos)	1.050	M2	Rp 300,000.00	Rp 315,000.00
				Jumlah	Rp 354,163.50
				Nilai HSPK	Rp 363,763.50
Pekerjaan Lantai Tegel 20 x 20 motif					
Upah:					
	Mandor	0.003	OH	Rp 140,000.00	Rp 420.00
	Kepala Tukang	0.042	OH	Rp 130,000.00	Rp 5,460.00
	Tukang	0.004	OH	Rp 125,000.00	Rp 500.00
	Pekerja	0.028	OH	Rp 115,000.00	Rp 3,220.00
				Jumlah	Rp 9,600.00
Bahan:					
	Semen PC 50 Kg	0.180	Kaleng	Rp 167,000.00	Rp 30,060.00
	Semen Berwarna Yiyitan	0.120	Kg	Rp 22,500.00	Rp 2,700.00
	Pasir Pasang	0.045	M3	Rp 142,300.00	Rp 6,403.50
	Kramik Lantai (Motif)	1.050	M2	Rp 450,000.00	Rp 472,500.00
				Jumlah	Rp 511,663.50
				Nilai HSPK	Rp 521,263.50
Pekerjaan Lantai Karpas					
Upah:					
	Mandor	0.009	OH	Rp 140,000.00	Rp 1,260.00
	Kepala Tukang	0.017	OH	Rp 130,000.00	Rp 2,210.00
	Tukang	0.170	OH	Rp 125,000.00	Rp 21,250.00
	Pekerja	0.170	OH	Rp 115,000.00	Rp 19,550.00
				Jumlah	Rp 44,270.00
Bahan:					
	Karpas Loop Wall to Wall	1.050	M2	Rp 167,000.00	Rp 175,350.00
	Lem Kayu	0.350	Kg	Rp 22,500.00	Rp 7,875.00
				Jumlah	Rp 183,225.00
				Nilai HSPK	Rp 227,495.00
Pekerjaan Lantai Granit					
Upah:					
	Mandor	0.035	OH	Rp 180,000.00	Rp 6,300.00
	Kepala Tukang	0.035	OH	Rp 180,000.00	Rp 6,300.00
	Tukang Batu	0.350	OH	Rp 165,000.00	Rp 57,750.00
	Pekerja	0.700	OH	Rp 155,000.00	Rp 108,500.00
				Jumlah	Rp 178,850.00
Bahan:					

Semen PC 50 Kg	0.164	Zak	Rp	68,300.00	Rp	11,187.54
Semen Berwarna Yiyitan	0.650	Kg	Rp	16,000.00	Rp	10,400.00
Pasir Pasang	0.045	M3	Rp	142,300.00	Rp	6,403.50
Keramik Lantai Terazzo Granito Tiles Vivo 60 X 60	1.060	M2	Rp	67,000.00	Rp	71,020.00
				Jumlah	Rp	99,011.04
				Nilai HSPK	Rp	277,861.04
Pekerjaan Lantai Tactile Yellowline						
Upah:						
Mandor	0.035	OH	Rp	180,000.00	Rp	6,300.00
Kepala Tukang	0.035	OH	Rp	180,000.00	Rp	6,300.00
Tukang Batu	0.350	OH	Rp	165,000.00	Rp	57,750.00
Pekerja	0.700	OH	Rp	155,000.00	Rp	108,500.00
				Jumlah	Rp	178,850.00
Bahan:						
Semen PC 50 Kg	0.164	Zak	Rp	68,300.00	Rp	11,187.54
Semen Berwarna Yiyitan	0.650	Kg	Rp	16,000.00	Rp	10,400.00
Pasir Pasang	0.045	M3	Rp	142,300.00	Rp	6,403.50
Tactile Yellowline 30x30 TCT337051CR	1.060	M2	Rp	35,081.00	Rp	37,185.86
				Jumlah	Rp	65,176.90
				Nilai HSPK	Rp	244,026.90
Pekerjaan Lantai Tactile Yellowdot						
Upah:						
Mandor	0.035	OH	Rp	180,000.00	Rp	6,300.00
Kepala Tukang	0.035	OH	Rp	180,000.00	Rp	6,300.00
Tukang Batu	0.350	OH	Rp	165,000.00	Rp	57,750.00
Pekerja	0.700	OH	Rp	155,000.00	Rp	108,500.00
				Jumlah	Rp	178,850.00
Bahan:						
Semen PC 50 Kg	0.164	Zak	Rp	68,300.00	Rp	11,187.54
Semen Berwarna Yiyitan	0.650	Kg	Rp	16,000.00	Rp	10,400.00
Pasir Pasang	0.045	M3	Rp	142,300.00	Rp	6,403.50
Tactile Yellowdot 30x30 TCT337052CR	1.060	M2	Rp	35,081.00	Rp	37,185.86
				Jumlah	Rp	65,176.90
				Nilai HSPK	Rp	244,026.90
Pekerjaan Plafon						
Pekerjaan Plafon PVC						
Upah:						
Mandor	0.025	OH	Rp	180,000.00	Rp	4,500.00
Kepala Tukang	0.075	OH	Rp	180,000.00	Rp	13,500.00
Tukang	0.250	OH	Rp	165,000.00	Rp	41,250.00
Pekerja	0.150	OH	Rp	155,000.00	Rp	23,250.00
				Jumlah	Rp	82,500.00
Bahan:						
Paku triplek/eternit	0.110	Kg	Rp	20,800.00	Rp	2,288.00
Shunda Plafon Motif Kayu PVC PL 08016 Modern White Woods 200 X 3000 X 8 MM	1.830	Lembar	Rp	65,500.00	Rp	119,865.00
				Jumlah	Rp	122,153.00
				Nilai HSPK	Rp	204,653.00
Pekerjaan List Plafon PVC						
Upah:						
Mandor	0.003	OH	Rp	180,000.00	Rp	540.00
Kepala Tukang	0.005	OH	Rp	180,000.00	Rp	900.00
Tukang	0.050	OH	Rp	165,000.00	Rp	8,250.00
Pekerja	0.050	OH	Rp	155,000.00	Rp	7,750.00
				Jumlah	Rp	17,440.00
Bahan:						
Paku triplek/eternit	0.010	Kg	Rp	20,800.00	Rp	208.00
Shunda Plafon Accessories LS 309	1.100	M	Rp	21,850.00	Rp	24,035.00
				Jumlah	Rp	24,243.00
				Nilai HSPK	Rp	41,683.00

LAMPIRAN 06 : RENCANA KERJA DAN SYARAT (RKS)

**RENCANA KERJA DAN SYARAT
(RKS)**

**PEKERJAAN:
RENOVASI INTERIOR LOBBY**

**LOKASI:
GEDUNG STASIUN MADIUN
KAMPUS ITS SUKOLILO
SURABAYA**

**DISUSUN OLEH:
KARISMA CANTIKA DEWI
5029201056**

**SUMBER DANA:
NON PNPB TAHUN 2024**

BAB I PERSYARATAN TEKNIS UMUM

I.1 URAIAN UMUM PEKERJAAN

- a. Satuan Kerja : Institut Teknologi Sepuluh Nopember
- b. Nama Pekerjaan : Pekerjaan Renovasi Interior Lobby
- c. Lokasi Pekerjaan : Gedung Stasiun Madiun, Kampus ITS Sukolilo, Surabaya
- d. Pelaksanaan pekerjaan harus mengacu pada:
 1. Rencana kerja dan syarat-syarat.
 2. Bestek, detail dan gambar kerja.
- e. Apabila terjadi perbedaan teknis/ persepsi tentang pelaksanaan maka diharuskan berkonsultasi dan persetujuan pihak Direksi.
- f. Pemborong diharuskan menyerahkan contoh material/ bahan/ barang sebelum digunakan/ dipasang di lapangan.

I.2 LINGKUP PEKERJAAN

Pekerjaan yang harus dilaksanakan adalah sesuai dengan yang dinyatakan dalam gambar Rencana, Uraian Rencana Kerja dan Syarat-syarat Teknis, Daftar Kuantitas dan penjelasan penjelasan tambahan lainnya yang diberikan. Lingkup pekerjaan ini terdiri dari :

- a. Pekerjaan Dinding
- b. Pekerjaan Lantai
- c. Pekerjaan Plafon
- d. Pekerjaan Meubelair

I.3 SITUASI

- a. Lokasi pengadaan pekerjaan: Gedung Stasiun Madiun
- b. Pada saat *Aanwizjing* lapangan lokasi akan ditunjukkan pekerjaan yang akan dilaksanakan, Kontraktor wajib meneliti situasi tapak, terutama keadaan lokasi pekerjaan, sifat dan luasnya pekerjaan, dan hal-hal lain yang dapat mempengaruhi harga penawaran. Untuk itu setiap rekanan diharuskan meneliti dengan seksama setiap detail bangunan rencana.
- c. Ukuran luas tersebut dimaksudkan sebagai garis besar/ prinsip/ patokan pelaksanaan dan pegangan Kontraktor.
- d. Kontraktor harus sudah memperhitungkan segala kondisi yang ada (existing) di lokasi pekerjaan yang meliputi antara lain, pipa, kabel di dalam gedung dan lain sebagainya yang dapat mengganggu kelancaran pelaksanaan pekerjaan.
- e. Apabila dalam pelaksanaan pekerjaan harus dilakukan pembongkaran ataupun pemindahan hal-hal tersebut diatas, maka Kontraktor diwajibkan memperbaiki kembali, atau menyelesaikan pekerjaan tersebut sebaik mungkin tanpa mengganggu system yang ada.
- f. Didalam kasus ini Kontraktor tidak dapat mengajukan klaim biaya pekerjaan tambah. Sebelum melakukan pemindahan/ pembongkaran segala sesuatu yang ada di lapangan, kontraktor diwajibkan melaporkan dahulu ke Konsultan Pengawas/Direksi.

- g. Kelalaian atau kekurang telitian Kontraktor dalam hal ini tidak dapat dijadikan alasan untuk mengajukan klaim baik dari segi waktu maupun biaya.
- h. Lahan akan diserahkan kepada Kontraktor dengan kondisi seperti pada saat *Aanwizjing* lapangan, seluruh biaya yang dikeluarkan untuk meneliti dan meninjau lapangan adalah menjadi tanggung jawab sepenuhnya pihak Kontraktor.

I.4 GAMBAR-GAMBAR DOKUMEN

Rencana Kerja dan syarat-syarat (RKS) ini dilampiri:

- a. Gambar Rencana Interior.

I.5 PENJELASAN RKS DAN GAMBAR-GAMBAR

- a. Kontraktor wajib meneliti semua gambar kerja, Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS); termasuk tambahan dan perubahannya dalam Berita Acara Penjelasan Pekerjaan yang dibantu Konsultan Pengawas/Direksi.
- b. Ukuran Pada dasarnya semua ukuran utama yang tertera dalam Gambar Kerja meliputi: luar – luar, dalam – dalam, luar – dalam.
- c. Pembedahan Gambar:
 - 1. Bila Gambar Kerja tidak sesuai dengan Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS), maka yang mengikat/berlaku adalah Gambar.
 - 2. Bila suatu Gambar tidak cocok dengan Gambar yang lain dalam satu disiplin kerja, maka gambar yang mempunyai skala yang lebih besar yang berlaku/mengikat.
 - 3. Bila ada perbedaan antara Gambar Kerja Arsitektur dengan Struktur, maka yang berlaku/ mengikat adalah Gambar Kerja Arsitektur sepanjang tidak mengurangi segi Konstruksi
- d. Gambar Detail Pelaksanaan (*Shop Drawing*):
 - 1. Gambar Detail Pelaksanaan atau *Shop Drawing* adalah Gambar Kerja yang wajib dibuat Kontraktor berdasarkan Gambar Kerja Dokumen yang telah disesuaikan dengan keadaan lapangan.
 - 2. Kontraktor wajib membuat *Shop Drawing* untuk Detail -detail khusus yang belum tercakup lengkap dalam Gambar Kerja Dokumen, maupun yang diminta oleh Konsultan Pengawas/Direksi dan atau Konsultan Perencana.
 - 3. Dalam *Shop Drawing* ini harus dicantumkan Konsultan Pengawas/Direksi dan digambarkan semua data yang diperlukan termasuk pengajuan contoh jadi dari semua bahan, keterangan produk, cara pemasangan dan atau spesifikasi/ persyaratan khusus sesuai dengan spesifikasi pabrik yang belum tercakup secara lengkap didalam Gambar Kerja Dokumen maupun Rencana Kerja dan Syarat-syarat (RKS).
 - 4. Kontraktor wajib mengajukan *Shop Drawing* kepada Konsultan Pengawas/Direksi dan Konsultan Perencana untuk mendapatkan persetujuan tertulis bagi pelaksanaan.
 - 5. Kontraktor tidak dibenarkan mengubah atau mengganti ukuran -ukuran yang tercantum didalam gambar Kerja Dokumen tanpa sepengetahuan Konsultan Pengawas/Direksi.

6. Segala akibat yang terjadi adalah tanggung jawab Kontraktor, baik dari segi biaya maupun waktu pelaksanaan.

I.6 JADWAL PELAKSANAAN

- a. Sebelum mulai pelaksanaan pekerjaan di lapangan, Kontraktor wajib membuat rencana kerja pelaksanaan dan bagian-bagian pekerjaan berupa Bar Chart & S-Curve Bahan dan Tenaga dan mengkoordinasikan hasilnya kepada Konsultan Pengawas/Direksi, sehingga pelaksanaan pekerjaan terkendali dan tidak mengganggu kelancaran proyek secara keseluruhan dan kelancaran kegiatan di sekitar lokasi pekerjaan.
- b. Rencana Kerja tersebut harus mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dari Konsultan Pengawas/Direksi, paling lambat dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender setelah surat keputusan penunjukan (SKP) diterima oleh Kontraktor.
- c. Rencana Kerja yang disetujui oleh Konsultan Pengawas/Direksi, akan disahkan oleh Pemberi Tugas.
- d. Kontraktor wajib memberikan salinan Rencana Kerja rangkap 4 (empat) kepada Konsultan Pengawas/Direksi, 1 (satu) salinan Rencana Kerja harus ditempel pada bangsal Kontraktor di lapangan yang selalu diikuti dengan grafik kemajuan pekerjaan/prestasi kerja.
- e. Konsultan Pengawas/Direksi akan menilai prestasi pekerjaan Kontraktor berdasarkan Rencana Kerja tersebut.

I.7 KUASA KONTRAKTOR DI LAPANGAN

- a. Di lapangan pekerjaan, Kontraktor wajib menunjuk seorang Kuasa Kontraktor atau biasa disebut “Pelaksana” yang cakap dan ahli untuk memimpin pelaksanaan pekerjaan di lapangan dan mendapat kuasa penuh dari Kontraktor/ Pemborong, berpendidikan minimal sarjana teknik sipil atau sederajat dengan pengalaman minimum 3 (tiga) tahun, atau STK jurusan Bangunan dengan pengalaman minimum 5 (lima) tahun.
- b. Dengan adanya “Pelaksana” tidak berarti bahwa Kontraktor lepas tanggung jawab sebagian maupun keseluruhan terhadap kewajibannya.
- c. Kontraktor wajib memberi tahu secara tertulis kepada Tim Pengelola Teknis Wilayah dan Konsultan Pengawas/Direksi, nama dan jabatan “Pelaksana” untuk mendapat persetujuan.
- d. Bila dikemudian hari menurut Tim Pengelola Teknis Wilayah dan Konsultan Pengawas/Direksi bahwa “Pelaksana” dianggap kurang mampu atau tidak cukup cakap memimpin pekerjaan, maka akan diberitahukan kepada Kontraktor/Pemborong secara tertulis untuk mengganti “Pelaksana”.
- e. Dalam waktu 7 (tujuh) hari setelah dikeluarkan surat pemberitahuan, Kontraktor harus sudah menunjuk “Pelaksana” yang baru atau Kontraktor sendiri (penanggung jawab/Direktur Perusahaan) yang akan memimpin pelaksanaan pekerjaan.

I.8 JAMINAN DAN KESELAMATAN KERJA

- a. Kontraktor diwajibkan menyediakan obat-obatan menurut syarat-syarat Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) yang selalu dalam keadaan siap digunakan di lapangan,

untuk mengatasi segala kemungkinan musibah bagi semua petugas dan pekerja dilapangan.

- b. Kontraktor wajib menyediakan air minum yang cukup bersih dan memenuhi syarat-syarat kesehatan bagi semua petugas yang ada dibawah kekuasaan Kontraktor.
- c. Kontraktor wajib menyediakan air bersih, Kamar Mandi dan WC yang layak dan bersih bagi semua petugas dan pekerja.
- d. Tidak diperkenankan, membuat penginapan didalam lapangan pekerjaan untuk Pekerja, kecuali untuk penjaga keamanan.
- e. Kontraktor Pelaksana Wajib Menjaga Keselamatan seluruh personil yang terlibat di Dalamnya.
- f. Segala hal yang menyangkut jaminan social dan keselamatan para pekerja wajib diberikan oleh Kontraktor sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

I.9 PEMERIKSAAN BAHAN DAN KOMPONEN JADI

- a. Semua bahan dan material dan komponen jadi yang didatangkan harus memenuhi syarat-syarat yang ditentukan dalam buku RKS ini.
- b. Konsultan Pengawas/Direksi berwenang menanyakan asal bahan/material dan komponen jadi, dan Kontraktor wajib memberi tahu.
- c. Contoh bahan/material dan komponen jadi yang akan digunakan harus diserahkan kepada Konsultan Pengawas/Direksi dan Konsultan Perencana untuk mendapatkan "*standard of appearance*". Paling lambat waktu penyerahan contoh bahan adalah 2 (dua) minggu sebelum jadwal pelaksanaan. Keputusan bahan, jenis, warna, tekstur, dan produk yang dipilih; akan diinformasikan oleh Konsultan Pengawas/Direksi kepada Kontraktor selama tidak lebih dari 7 (tujuh) hari dari kalender setelah penyerahan contoh bahan tersebut.
- d. Semua bahan/material dan komponen jadi harus disetujui secara tertulis oleh Konsultan Perencana/Konsultan Pengawas/Direksi sebelum dipasang.
- e. Bahan/material dan komponen jadi yang telah didatangkan oleh Kontraktor dilapangan pekerjaan tetapi ditolak pemakaiannya oleh Konsultan Pengawas/Direksi harus segera dikeluarkan dari lapangan pekerjaan selambat- lambatnnya dalam waktu 2x24 jam terhitung dari jam penolakan.
- f. Penyimpanan dan pemeliharaan bahan/material dan komponen jadi harus sesuai dengan persyaratan dari pabrik pembuat, dan atau sesuai dengan spesifikasi bahan tersebut.

I.10 PEMERIKSAAN HASIL PEKERJAAN

- a. Pekerjaan atau bagian pekerjaan yang telah dilakukan Kontraktor tetapi karena bahan/material ataupun komponen jadi, maupun mutu pekerjaannya sendiri ditolak oleh Konsultan Pengawas/Direksi harus segera dihentikan dan selanjutnya dibongkar atas biaya Kontraktor.
- b. Sebelum memulai pekerjaan lanjutan yang apabila bagian pekerjaan ini telah selesai, akan tetapi belum diperiksa oleh Konsultan Pengawas/Direksi, Kontraktor diwajibkan meminta persetujuan dari Konsultan Pengawas/Direksi. Baru apabila Konsultan Pengawas/Direksi telah menyetujui bagian pekerjaan tersebut, Kontraktor dapat meneruskan pekerjaannya.

- c. Bila permohonan pemeriksaan itu dalam waktu 2 x 24 jam dihitung dari jam diterimanya Surat Permohonan Pemeriksaan, maka Kontraktor dapat meneruskan pekerjaannya dan bagian yang seharusnya diperiksa dianggap telah disetujui Konsultan Pengawas/Direksi. Hal ini dikecualikan bila Konsultan Pengawas/Direksi minta perpanjangan waktu.

I.11 PEKERJAAN TAMBAH KURANG DAN PEKERJAAN PERSIAPAN

- a. Pekerjaan Tambah Kurang:
 1. Tugas mengerjakan pekerjaan tambah kurang diberitahukan dengan tertulis atau ditulis dalam buku harian oleh Konsultan Pengawas/Direksi serta disetujui oleh Pemberi Tugas.
 2. Pekerjaan tambah kurang hanya berlaku bila memang nyata-nyata ada perintah tertulis dari Konsultan Pengawas/Direksi atas persetujuan Pemberi Tugas.
 3. Biaya pekerjaan Tambah Kurang akan diperhitungkan menurut daftar harga satuan pekerjaan, yang dimasukkan oleh Kontraktor.
 4. Untuk pekerjaan tambah yang harga satuannya tidak tercantum dalam harga satuan yang dimasukkan dalam penawaran, maka harga satuannya akan ditentukan lebih lanjut oleh Konsultan Pengawas/Direksi bersama-sama Kontraktor dengan persetujuan Pemberi Tugas.
 5. Adanya pekerjaan tambah tidak dapat dijadikan alasan sebagai penyebab keterlambatan penyerahan pekerjaan, tetapi Konsultan Pengawas/Direksi/Tim Pengelola Teknis dapat mempertimbangkan perpanjangan waktu karena adanya pekerjaan tambah tersebut.

BAB II PEKERJAAN DINDING

II.1 LINGKUP PEKERJAAN

Pekerjaan ini dilakukan meliputi pengecatan dinding dalam, pengerjaan cover kolom sesuai yang disebutkan/ ditunjukkan dalam gambar dan sesuai petunjuk Konsultan Pengawas/MK.

II.2 PERSYARATAN BAHAN

- a. Jenis-jenis bahan/ material yang digunakan adalah sebagai berikut:
 1. Bahan utama 1: Cat dinding interior – 2.5 L (Premium).
 2. Bahan utama 2: Alumunium Composite Panel (Seve) White 244 x 122 cm.
 3. Bahan pengikat dan perekat: plamir dinding dan lem.
- b. Persyaratan:
Pemilihan jenis bahan/ material dan sumbernya harus sesuai dengan spesifikasi.
- c. Pengajuan Alternatif:
Apabila karena suatu hal, Pelaksana akan mengganti jenis bahan/ material atau sumber yang telah dispesifikasikan, pengajuan alternatif tersebut harus memenuhi persyaratan yang ada dan mendapat persetujuan Konsultan Pengawas/MK dan Perencana.

II.3 SYARAT-SYARAT PELAKSANAAN

- a. Cat:
 1. Persyaratan: Jenis cat yang dipakai adalah cat khusus interior atau sesuai yang tercantum dalam gambar desain.
 2. Kualitas / Mutu Cat: cat harus dalam bungkus dan kemasan aslinya dimana tercantum merk dagang, spesifikasi, dan aturan pakai..
 3. Cat yang dipakai adalah dari setara Merk White Propan Polyfloor PFT-213/253 WB.
 4. Kontraktor Pelaksana harus memperlihatkan contoh material cat untuk disetujui oleh PPK
- b. Alumunium Composite Panel
 1. Persyaratan: Jenis alumunium composite panel sesuai yang tercantum dalam gambar desain.
 2. Ukuran-ukuran yang tertera pada gambar desain adalah ukuran jadi.
 3. Metode: Semua pekerjaan Alumunium Composite di tempat pengerjaan harus sebaik mungkin, dan dijaga agar tidak terkena cuaca. Pencegahan kerusakan oleh benturan amat mutlak, baik sebelum maupun sesudah terpasang.
- c. Alat Pengikat
 1. Alat Pengikat: Sediakan alat-alat pengikat plamir dinding yang diperlukan seperti cave dan jenis lain yang disetujui. Penggunaan pengikat ini harus tampak rapi, tidak menimbulkan keretakan dan harus menunjang konstruksi dinding agar kuat dan kokoh.
 2. Bahan perekat: Perekat yang digunakan harus disetujui dan tidak berpengaruh bagi kesehatan. Penggunaan perekat ini harus menunjang konstruksi dinding agar kuat dan kokoh, permukaan dinding harus tampak rapi dan tidak meninggalkan noda

BAB III PEKERJAAN LANTAI

III.1 LINGKUP PEKERJAAN

Pekerjaan ini meliputi pengadaan bahan-bahan, peralatan dan semua pekerja yang berhubungan dengan pekerjaan penyelesaian lantai sesuai dengan gambar kerja dan petunjuk Konsultan Pengawas/MK.

III.2 PERSYARATAN BAHAN

- a. Jenis-jenis bahan/ material yang digunakan adalah sebagai berikut:
 1. Bahan utama 1: Keramik Lantai Terazzo Granito Tiles Vivo 60 x60.
 2. Bahan utama 2: Tactile Yellowline 30x30 TCT337051CR.
 3. Bahan utama 3: Tactile Yellowdot 30x30 TCT337052CR.
 4. Bahan pengikat dan perekat: semen PC dan semen berwarna Yiyitan
- b. Persyaratan:

Pemilihan jenis bahan/ material dan sumbernya harus sesuai dengan spesifikasi.
- c. Pengajuan Alternatif:

Apabila karena suatu hal, Pelaksana akan mengganti jenis bahan/ material atau sumber yang telah dispesifikasikan, pengajuan alternatif tersebut harus memenuhi persyaratan yang ada dan mendapat persetujuan Konsultan Pengawas/MK dan Perencana.

III.3 SYARAT-SYARAT PELAKSANAAN

- a. Granit dan Lantai Tactile:
 1. Pemasangan lantai sebaiknya dilakukan pada tahap akhir, untk menghindari kerusakan akibat pekerjaan yang belum selesai.
 2. Permukaan lantai yang akan dipasang keramik harus bersih, cukup kering dan rata air
 3. Terlebih dahulu dipasang menggunakan [pasir urug minimal setebal 10 cm, selanjutnya dibuat lantai kerja minimal setebal 7 cm dengan campuran 1 Pc : 3 Psr : 5 Krl.
 4. Sebelum dipasang keramik terlebih dahulu direndam air.
 5. Pemasangan lantai dilakukan sesuai pola yang ditentukan dalam gambar.
 6. Garis-garis pada pemasangan lantai harus berkesinambungan satu dengan lainnya, kecuali pada pertemuan khusus.
 7. Pekerjaan lantai yang tidak lurus/ waterpass, siarnya tidak lurus, berombak, turun naik dan retak harus dibongkar.
 8. Keramik lantai yang sudah terpasang harus dibersihkan dari segala macam noda pada permukaan keramik hingga betul-betul bersih.
 9. Keramik Lantai yang sudah terpasang harus dihindarkan dari sentuhan/ beban Selma 3 x 24 jam dan dilindungi dari kemungkinan cacat akibat pekerjaan lain.
- b. Alat perekat:
 1. Adukan semen untuk pemasangan lantai harus penuh, baik di permukaan dasar maupun di badan belakang keramik yang terpasang. Perbandingan adukan dan ketebalan rata-rata yang dianjurkan adlah 2 untuk lantai 1 Pc : 6 Psr dengan ketabalan rata-rata : 1,5 – 4 cm.

2. Lebar nat yang dianjurkan untuk lantai = 4-5 mm dengan campuran pengisi nat (Grout) semen atau bahan khusus yang ada di pasaran.

BAB IV PEKERJAAN LANTAI

IV.1 LINGKUP PEKERJAAN

Pekerjaan ini meliputi pengadaan bahan-bahan, peralatan dan semua pekerja yang berhubungan dengan pekerjaan penyelesaian plafon sesuai dengan gambar kerja dan petunjuk Konsultan Pengawas/MK.

IV.2 PERSYARATAN BAHAN

- a. Jenis-jenis bahan/ material yang digunakan adalah sebagai berikut:
 1. Bahan utama 1: Shunda Plafon Motif Kayu PVC PL 08016 Modern White Woods 200 X 3000 X 8 MM.
 2. Bahan utama 2: Shunda Plafon Accessories LS 309
- b. Persyaratan:

Pemilihan jenis bahan/ material dan sumbernya harus sesuai dengan spesifikasi.
- c. Pengajuan Alternatif:

Apabila karena suatu hal, Pelaksana akan mengganti jenis bahan/ material atau sumber yang telah dispesifikasikan, pengajuan alternatif tersebut harus memenuhi persyaratan yang ada dan mendapat persetujuan Konsultan Pengawas/MK dan Perencana.

IV.3 SYARAT-SYARAT PELAKSANAAN

- a. Plafon PVC:
 1. Periksa area yang dijadwalkan akan dipasang unit ceiling penggantung ini untuk mengetahui ketidakrataan, ketidaksamaan dan lembab yang mungkin mempengaruhi kualitas dan pelaksanaan pekerjaan.
 2. Jangan memasang ceiling mendahului pekerjaan-pekerjaan mekanikal dan elektrik dan untuk itu diperlukan pemeriksaan sampai kesiapan menyeluruh telah dilakukan dan pekerjaan-pekerjaan lain tersebut telah selesai seluruhnya.
 3. Rangka plafond disesuaikan dengan rencana ketinggian plafond dan rencana detail pertemuan.
 4. Lembar PVC dikaitkan/ dihubungkan pada rangka dengan system fitser, yang sebelumnya pada letak fitser PVC dibuat pahatan/ lybang sedalam 5 mm dnegan diameter luas 25 mm, dan setelah pemasangan fitser ditutup Kembali dengan kompon dan paper tipe/ plester khusus.
 5. Pertemuan antara setiap sisi lembar PVC dibuat pahatan sepanjang sisi pertemuan selebar 25 mm kemudian ditutup Kembali dnegan kompon dan paper tipe/ plester khusus.
 6. Setelah semua bidang terpasang dan diperiksa kerataan permukaan dimana tidak diperkenankan adanya tonjolan, legokan ataupun kemiringan. Dengan usaha mertakan permukaan PVC dengan kompon dan diampelas sampai kerataan permukaan diterima oleh Konsultan Pengawas/MK dan Perencana.

BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Madiun, 07 Agustus 2024, merupakan anak kedua dari 3 bersaudara. Penulis telah menempuh pendidikan formal yaitu di TK Islam Al-Husna Madiun, MI Islamiyah Madiun, SMP N 5 Madiun dan SMAN 5 Madiun. Setelah lulus dari SMAN tahun 2020, Penulis mengikuti Tes Mandiri yang diadakan oleh ITS dan diterima di Departemen Desain Interior FDKBD - ITS pada tahun 2020 dan terdaftar dengan NRP 5029201076.

Selama berkuliah di Departemen Desain Interior ITS Penulis aktif di beberapa kegiatan Seminar yang diselenggarakan oleh Departemen Himpunan Mahasiswa Desain Interior (HMDI). Penulis juga merupakan anggota aktif Himpunan Mahasiswa Desain Interior (HMDI) Sebagai sekretaris menteri Bisnis kreatif pada semester 3 hingga semester 4 atau satu periode kepemimpinan. dan Sedang aktif menempuh studi S2 jalur Fast Track. Penulis juga aktif mengikuti PKM setiap tahun nya, dan mendapatkan pendanaan di tahun ketiga perkuliahan.