



LAPORAN TUGAS AKHIR - DI 184836

RE-DESAIN INTERIOR STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP *FUTURE STATION* DAN PENERAPAN *BRAND* KOTA MADIUN

VRISKHA BRAHMANISLOKA
Nrp. 0841154000013

Dosen Pembimbing:
Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T.
NIP. 19650624 199002 2 001

DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2019



LAPORAN TUGAS AKHIR - DI 184836

RE-DESAIN INTERIOR STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP *FUTURE STATION* DAN PENERAPAN *BRAND KOTA MADIUN*

VRISKHA BRAHMANISLOKA
0841154000013

Dosen Pembimbing
Dr. Ir. Susy Budi Astuti, MT
NIP. 19650624 199002 2 001

Departemen Desain Interior
Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya, 2019

LEMBAR PERSETUJUAN
RE-DESAIN INTERIOR STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP *FUTURE*
***STATION* DAN PENERAPAN *BRAND* KOTA MADIUN**

TUGAS AKHIR

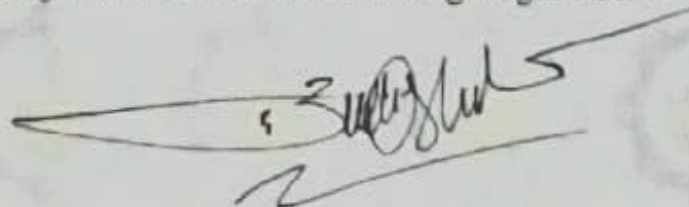
Disusun Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Desain
Pada

Departemen Desain Interior
Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

VRISKHA BRAHMANISLOKA
NRP. 0841154000013

Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir



DR. IR. SUSY BUDI ASTUTI, M.T.
NIP 19650621199002 2 001



SURABAYA
JULI 2019

KATA PENGANTAR

Puji syukur alhamdulillah kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan nikmat, taufik serta hidayah-Nya yang sangat besar sehingga saya pada akhirnya bisa menyelesaikan laporan kerja profesi tepat pada waktunya.

Laporan Tugas Akhir yang berjudul **“Re-Desain Interior Stasiun Madiun dengan Konsep *Future Station* dan Penerapan *Brand Kota Madiun*”** disusun sebagai salah satu syarat kelulusan di Departemen Desain Interior Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Selama penyusunan laporan ini, penulis mendapatkan banyak sekali bantuan, bimbingan serta dukungan dari berbagai pihak, sehingga dalam kesempatan ini penulis juga bermaksud menyampaikan rasa terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua penulis yang selalu memberikan do'a, motivasi, dan dukungan, baik dukungan mental dan materi kepada penulis selama ini.
2. Ibu Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T selaku dosen pembimbing tugas akhir yang telah meluangkan waktu dan memberikan arahan, bimbingan, saran, dan motivasi selama penyusunan tugas akhir.
3. Bapak Ir. Prasetyo Wahyudie, M.T dan Bapak Caesario Ari, S.T, M.T selaku dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran demi kesempurnaan tugas akhir ini.
4. Ibu Anggra Ayu Rucitra, S.T., M.MT dan Bapak Caesario Ari, S.T, M.T selaku koodinator tugas akhir yang telah memberikan arahan selama tugas akhir.
5. Bapak Dr. Mahendra Wardhana, S.T., M.T selaku Ketua Departemen Desain Interior yang telah memberikan fasilitas sarana dan pra sarana dalam proses belajar di Departemen Desain Interior ITS.
6. Seluruh dosen dan karyawan Departemen Desain Interior ITS yang telah memberikan ilmu dan pengalaman selama perkuliahan.
7. Teman-teman seperjuangan tugas akhir: Jamilah Hamidah, Karina Mayuko, M. Rizal Avib, dan Dimas Arya, mahasiswa bimbingan Bu Susy selama tugas akhir.

8. Para sahabat khususnya Fachra Pravita, Rhavida, Jamilah Hamidah, Evy Endarwati, dan Meilani Eka yang selama ini telah membantu dan saling mendukung selama perkuliahan berlangsung.
9. Teman-teman DI 05 serta pihak-pihak lain yang turut membantu dalam pelaksanaan tugas akhir yang tidak mungkin penulis sebutkan satu-persatu.

Semoga Allah SWT memberi balasan yang setimpal kepada semuanya.

Penulis berharap laporan tugas akhir yang telah disusun ini bisa memberikan sumbangsih untuk menambah pengetahuan para pembaca. Dalam rangka perbaikan selanjutnya, penulis akan terbuka terhadap saran dan masukan dari semua pihak karena penulis menyadari laporan yang telah disusun ini memiliki banyak sekali kekurangan.

Surabaya, Juli 2019

Penulis

“RE-DESAIN INTERIOR STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP FUTURE STATION DAN PENERAPAN BRAND KOTA MADIUN”

Nama : Vriskha Brahmanisloka
NRP : 08411540000013
Departemen : Desain Interior
Dosen Pembimbing : Dr. Ir. Susy Budi Astuti, M.T

ABSTRAK

Saat ini, pemerintah Indonesia sedang gencar melakukan pembangunan infrastruktur transportasi umum untuk mendorong peningkatan dan pemerataan ekonomi nasional di setiap daerah. Dan selama beberapa tahun terakhir, pengguna transportasi umum setiap tahunnya dinilai mengalami peningkatan, salah satunya pada transportasi kereta api. Oleh karena itu, pemerintah melakukan strategi pembangunan nasional untuk meningkatkan fasilitas sarana dan pra sarana transportasi umum. Pada bidang perkeretaapian pemerintah melakukan 23 proyek pembangunan, salah satunya pengadaan jalur ganda di lintas selatan Jawa dengan trayek Jakarta – Surabaya Gubeng.

Stasiun Madiun merupakan salah satu bagian dari perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di Kota Madiun. Stasiun Madiun sebagai satu-satunya stasiun kelas besar di DAOP VII yang melayani keberangkatan dan kedatangan kereta api dari jalur utara, selatan, dan timur di Jawa. Terjadinya pembangunan jalur ganda mengakibatkan bertambahnya jumlah kereta api yang akan melintasi Stasiun Madiun sehingga akan mempengaruhi jumlah penumpang dan pegawai di Stasiun Madiun. Oleh karena itu, dibutuhkannya pengembangan desain Stasiun Madiun guna memenuhi kebutuhan pengguna mendatang yang selaras dengan aspek lingkungan dan budaya setempat.

Tujuan dari tugas akhir “Re-Desain Interior Stasiun Madiun dengan Konsep Future Station dan Penerapan Brand Kota Madiun” merupakan sebuah solusi dari permasalahan Stasiun Madiun saat ini. Dengan konsep future station dapat meningkatkan aksesibilitas, mobilitas, dan sustainabilitas dengan user oriented dalam Stasiun Madiun. Desain akhir menerapkan branding Kota Madiun dalam stasiun dengan dikombinasikan dengan branding perusahaan KAI sehingga dapat membantu meningkatkan daya tarik masyarakat dalam memakai kereta api dan memberikan identitas stasiun sesuai lokalitas setempat.

Kata kunci: *Stasiun Madiun, Branding, Kota Madiun, Future Station*

“RE-DESIGN INTERIOR MADIUN STATION BY FUTURE STATION CONCEPT AND IMPLEMENTING MADIUN BRAND CITY”

Name : Vriskha Brahmanisloka
NRP : 08411540000013
Departement : Interior Design
Supervisor : Dr. Ir. Susy Budi Astuti, MT

ABSTRACT

Nowadays, Indonesian government is under working to develop the infrastructures of public transportation to encourage the improvement and equitable of national economy in each region. During the last time, users of public transportation having increased in every year, one is train. Therefore, the government is conducting national development strategy to enhance the facilities of public transportation. In railways, government have 23 development projects, one of them is a double-track project across the South of Java with Jakarta-Surabaya Gubeng route.

Madiun Station is one part of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in Madiun. Madiun Station as the one great class of DAOP VII that serving the arrival and departure of trains from north, south, and east track in Java. The development of double-track effects the number of passengers and staffs in Madiun Station. Therefore, Madiun Stasion need to develop its design to fulfil user needs according to the environment and local culture.

The purpose of final project “Re-Design Interior Madiun Station Interior by Future Station Concept and implementing Madiun Brand City” is a solution of the problems in Madiun Station. With future station concept can help to improve accessibility, mobility, and sustainability by user oriented of Madiun Station. On the final design, the implementation of Madiun’s branding will combine with KAI company’s branding to improve the appeal of society for using train and as station identity according to local locatity.

Keywords: *Madiun Station, Branding, Madiun City, Future Station*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan	3
1.4 Luaran yang Diharapkan.....	3
1.5 Manfaat	4
BAB II STUDI PUSTAKA	5
2.1 Kota Madiun	5
2.1.1 Sejarah	5
2.1.2 Visi Misi	6
2.1.3 Kota Karismatik.....	7
2.1.4 Batik Pecel Madiun	8
2.2 Perkeretaapian Indonesia	9
2.2.1 Sejarah	9
2.2.2 Profil Perusahaan.....	15
2.2.3 Wilayah Operasional	17
2.2.4 Sarana dan Prasarana Kereta Api	19
2.3 Stasiun Kereta Api	20
2.3.1 Pengertian	20
2.3.2 Klasifikasi Stasiun Kereta Api	21
2.3.3 Fasilitas Stasiun Kereta Api	23
2.3.4 Standarisasi Stasiun Kereta Api	24

2.4	User-Oriented.....	53
2.5	Mobilitas	57
2.6	Desain Berkelanjutan (<i>Sustainability design</i>).....	58
2.7	Transformasi	61
2.7.1	Pengertian Transformasi.....	61
2.7.2	Transformasi dalam Desain	61
2.8	Data Eksisting	64
2.8.1	Struktur Organisasi Stasiun Madiun	64
2.8.2	Denah Eksisting.....	67
2.8.3	Analisa Eksisting	69
2.9	Studi Perbandingan	75
2.9.1	Stasiun Gambir, Jakarta	75
2.9.2	Stasiun Kyoto, Jepang	78
BAB III METODE DESAIN		81
3.1	Tahapan Desain.....	81
3.2	Metode Pengumpulan Data.....	82
3.2.1	Data Primer.....	82
3.2.2	Data Sekunder	83
3.2.3	Populasi dan Sampel.....	84
BAB IV KONSEP DESAIN		85
4.1	Analisa Studi Eksiting.....	85
4.2	Analisa Hasil Kuisisioner dan Wawancara.....	87
4.2.1	Kuisisioner	87
4.2.2	Wawancara	94
4.2.3	Sintesa Hasil Penelitian	95
4.2.4	Kesimpulan Kuisisioner dan Wawancara	96
4.3	Studi Pengguna	97
4.4	Studi Aktivitas.....	97
4.4.1	Area Publik	97
4.4.2	Area Kantor	99
4.5	Studi Ruang.....	100
4.5.1	Area Publik.....	100

4.5.2 Area Kantor	104
4.6 Hubungan dan Sirkulasi Ruang.....	105
4.6.1 Bubble Diagram.....	105
4.6.2 Matriks Hubungan	106
4.7 Konsep Desain	106
4.7.1 Mind Map Desain	106
4.7.2 Tema Desain	111
4.8 Penerapan Konsep Desain.....	114
4.8.1 Ruang Terpilih 1 (Area Tunggu Zona 3).....	114
4.8.2 Ruang Terpilih 2 (Area Tunggu Zona 2).....	123
4.8.3 Ruang Terpilih 3 (Area Tunggu Zona 1).....	129
BAB V HASIL DESAIN	135
5.1 Alternatif <i>Layout</i>	135
5.1.1 Alternatif <i>Layout</i> 1	135
5.1.2 Alternatif <i>Layout</i> 2	136
5.1.3 Alternatif <i>Layout</i> 3	137
5.1.4 Pemilihan Alternatif <i>Layout</i>	137
5.2 Pengembangan <i>Layout</i> Terpilih	139
5.3 Pengembangan Desain Ruang Terpilih 1	140
5.3.1 <i>Layout</i> Furnitur	140
5.3.2 Gambar 3D Area Terpilih 1	142
5.3.3 Detail Furnitur dan Elemen Estetis.....	145
5.4 Pengembangan Desain Ruang Terpilih 2.....	148
5.4.1 <i>Layout</i> Furnitur	148
5.4.2 3D Ruang Terpilih 2	150
5.4.3 Detail Furnitur dan Elemen Estetis	153
5.5 Pengembangan Desain Ruang Terpilih 3.....	155
5.5.1 <i>Layout</i> Furnitur	155
5.5.2 3D Ruang Terpilih 3	156
5.5.3 Detail Furnitur dan Elemen Estetis	158
BAB VI PENUTUP.....	161
6.1 Kesimpulan	161

6.2 Saran.....	161
DAFTAR PUSTAKA	163
BIODATA PENULIS	167
LAMPIRAN	169
LAMPIRAN 01: Surat Pernyataan Bebas Plagiat	
LAMPIRAN 02: Analisa Satuan Pekerjaan	
LAMPIRAN 03: Rancangan Anggaran Biaya	
LAMPIRAN 04: Gambar Kerja Eksisting	
LAMPIRAN 05: Gambar Kerja Ruang Terpilih Keseluruhan	
LAMPIRAN 06: Gambar Kerja Ruang Terpilih 2	
LAMPIRAN 07: 3D Perspektif	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1	Logo Pemerintahan Kota Madiun	6
Gambar 2. 2	Simbol Kota Karismatik Madiun	7
Gambar 2. 3	Suasana kesibukan pembangunan jalur kereta api Semarang-Tanggung....	9
Gambar 2. 4	Jalur kereta api pertama Surabaya-Pasuruan milik perusahaan Negara Staatssporwegen (SS).....	10
Gambar 2. 5	Staatssporwegen meresmikan jalur trem pertama Pasarbutung-Takalar di Sulawesi	11
Gambar 2. 6	Logo Perusahaan KAI dari masa ke masa	12
Gambar 2. 7	Jejak Langkah Perkeretaapian di Indonesia (1)	14
Gambar 2. 8	Jejak Langkah Perkeretaapian di Indonesia (2)	15
Gambar 2. 9	Logo Perusahaan Kereta Api Indonesia.....	16
Gambar 2. 10	Wilayah Operasional Pulau Sumatra	18
Gambar 2. 11	Wilayah Operasional Pulau Jawa.....	18
Gambar 2. 12	Stasiun Kereta Api Haeurgeulis	20
Gambar 2. 13	Alur Sirkulasi dan Pembagian Zona Stasiun1.....	36
Gambar 2. 14	Alur Sirkulasi dan Pembagian Zona Stasiun Bandung	36
Gambar 2. 15	Tipikal Tanda Gambar pada Media Informasi	40
Gambar 2. 16	Neon Box Nama Stasiun	41
Gambar 2. 17	Papan Stasiun	41
Gambar 2. 18	Tipikal Neon Pembagian Zona.....	42
Gambar 2. 19	Tipikal Neon Box RUang Operasional Petugas.....	42
Gambar 2. 20	Tipikal Neon Box Ruang Pelayanan Publik	43
Gambar 2. 21	Tipikal Neon Box untuk Kegiatan Penunjang dan Pelayanan Khusus ..	43
Gambar 2. 22	Tipikal Neon Box Arah Pintu Masuk dan Keluar.....	44
Gambar 2. 23	Tipikal Neon Box Arah ke Tempat Pelayanan Umum	44
Gambar 2. 24	Tipikal Neon Box Arah Jalur Pemberangkatan Kereta Api.....	44
Gambar 2. 25	Tipikal Neon Box Assembly Point	45
Gambar 2. 26	Tipikal Neon Box Nama dan Nomor Kereta Api.....	46
Gambar 2. 27	Ukuran Orang Dewasa	49
Gambar 2. 28	Ruang Gerak Bagi Tuna Netra.....	50

Gambar 2. 29 Ukuran Kursi Roda	50
Gambar 2. 30 Ukuran Putar Kursi Roda.....	50
Gambar 2. 31 Belokan dan Papasan Kursi Roda	51
Gambar 2.32 Ruang Bebas pada Jalan Rel Lurus untuk Elektrifikasi dan Non Elektrifikasi.....	51
Gambar 2. 33 Ruang Bebas Jalan Rel Lurus untuk Jalur Ganda.....	52
Gambar 2. 34 Struktur Organisasi Stasiun Madiun	64
Gambar 2. 35 Denah Eksisting (Bagian Depan).....	69
Gambar 2. 36 Area Depan Stasiun Madiun	69
Gambar 2. 37 Denah Eksisting (Area Loket).....	70
Gambar 2. 38 <i>Layout</i> Area Loket	70
Gambar 2. 39 Area Loket Stasiun Madiun	71
Gambar 2. 40 Denah Eksisting (Area Tunggu Zona 3)	72
Gambar 2. 41 <i>Layout</i> Area Tunggu Zona 3	72
Gambar 2. 42 Area Tunggu Zona 3	72
Gambar 2. 43 Denah Eksisting (Area Tunggu Zona 2)	73
Gambar 2. 44 <i>Layout</i> Area Tunggu Zona 2	73
Gambar 2. 45 Area Tunggu Zona 2	74
Gambar 2. 46 Denah Eksisting (Area Tunggu Zona 1)	74
Gambar 2. 47 <i>Layout</i> Area Tunggu Zona 1	75
Gambar 2. 48 Area Tunggu Zona 1	75
Gambar 2. 49 Stasiun Gambir Tampak Depan	75
Gambar 2. 50 Bagian Dalam Stasiun Gambir, Jakarta	76
Gambar 2. 51 Hotel Transit pada Stasiun Gambir	77
Gambar 2. 52 Stasiun Kyoto, Jepang.....	78
Gambar 2. 53 Bukaan Kaca pada Stasiun Kyoto	79
Gambar 2. 54 Rooftop Garden di Stasiun Kyoto.....	79
Gambar 2. 55 Lampu LED Display di Stasiun Kyoto	80
Gambar 3. 1 Tahap Proses Desain	81
Gambar 4. 1 Denah Eksisting Stasiun Madiun	85
Gambar 4. 2 Hasil Kuisisioner 1	88
Gambar 4. 3 Hasil Kuisisioner 2	88

Gambar 4. 4 Hasil Kuisisioner 3	89
Gambar 4. 5 Hasil Kuisisioner 4	89
Gambar 4. 6 Hasil Kuisisioner 5	89
Gambar 4. 7 Hasil Kuisisioner 6	90
Gambar 4. 8 Hasil Kuisisioner 7	90
Gambar 4. 9 Hasil Kuisisioner 8	91
Gambar 4. 10 Hasil Kuisisioner 9.....	91
Gambar 4. 11 Hasil Kuisisioner 10	91
Gambar 4. 12 Hasil Kuisisioner 11	92
Gambar 4. 13 Hasil Kuisisioner 12	92
Gambar 4. 14 Hasil Kuisisioner 13	93
Gambar 4. 15 Hasil Kuisisioner 14	94
Gambar 4. 16 Matriks Hubungan.....	106
Gambar 4. 17 Mind Map Desain Branding.....	106
Gambar 4. 18 Mind Map Desain Future Station.....	108
Gambar 4. 19 Tema Desain.....	111
Gambar 4. 20 Konsep Dinding Ruang Terpilih 1	114
Gambar 4. 21 Konsep Plafon Ruang Terpilih 1	115
Gambar 4. 22 Konsep Lantai Ruang Terpilih 1	115
Gambar 4. 23 Ukuran Ramp	117
Gambar 4. 24 Konsep Furnitur Ruang Terpilih 1	117
Gambar 4. 25 Konsep Elemen Estetis Ruang Terpilih 1	118
Gambar 4. 26 Transformasi Bentuk Slogan Kota Karismatik	119
Gambar 4. 27 Konsep Pencahayaan Ruang Terpilih 1	119
Gambar 4. 28 Konsep Penunjuk Arah Ruang Terpilih 1	120
Gambar 4. 29 Konsep Commercial Space Ruang Terpilih 1	121
Gambar 4. 30 Konsep Warna Ruang Terpilih 1.....	122
Gambar 4. 31 Konsep Warna Kota Karismatik	122
Gambar 4. 32 Konsep Dinding Ruang Terpilih 2	123
Gambar 4. 33 Konsep Plafon Ruang Terpilih 2.....	123
Gambar 4. 34 Konsep Lantai Ruang Terpilih 2.....	124
Gambar 4. 35 Konsep Furnitur Ruang Terpilih 2	125

Gambar 4. 36 Konsep Elemen Estetis Ruang Terpilih 2	126
Gambar 4. 37 Konsep Pencahayaan Ruang Terpilih 2	127
Gambar 4. 38 Konsep Penunjuk Arah Ruang Terpilih 2	127
Gambar 4. 39 Konsep Warna Ruang Terpilih 1	128
Gambar 4. 40 Konsep Warna Kota Karismatik	128
Gambar 4. 41 Konsep Dinding Ruang Terpilih 3	129
Gambar 4. 42 Konsep Plafon Ruang Terpilih 3	129
Gambar 4. 43 Konsep Lantai Ruang Terpilih 1	130
Gambar 4. 44 Konsep Furnitur Ruang Terpilih 3	130
Gambar 4. 45 Konsep Elemen Estetis Ruang Terpilih 3	131
Gambar 4. 46 Konsep Pencahayaan Ruang Terpilih 3	131
Gambar 4. 47 Konsep Penunjuk Arah Ruang Terpilih 3	132
Gambar 4. 48 Konsep Warna Ruang Terpilih 1	133
Gambar 4. 49 Konsep Warna Kota Karismatik	133
Gambar 5. 1 Alternatif Layout 1	135
Gambar 5. 2 Alternatif Layout 2	136
Gambar 5. 3 Alternatif Layout 3	137
Gambar 5. 4 Weighted Method	138
Gambar 5. 5 Layout Terpilih	139
Gambar 5. 6 Layout Furnitur Ruang Terpilih 1	140
Gambar 5. 7 3D Perspektif 1 Ruang Terpilih 1	142
Gambar 5. 8 3D Perspektif 2 Ruang Terpilih 1	143
Gambar 5. 9 3D Perspektif 3 Ruang Terpilih 1	144
Gambar 5. 10 Detail Furnitur 1 Ruang Terpilih 1	145
Gambar 5. 11 Detail Furnitur 2 Ruang Terpilih 1	146
Gambar 5. 12 Detail Elemen Estetis Ruang Terpilih 1	147
Gambar 5. 13 Layout Furnitur Ruang Terpilih 2	148
Gambar 5. 14 3D Perspektif 1 Ruang Terpilih 2	150
Gambar 5. 15 3D Perspektif 2 Ruang Terpilih 2	151
Gambar 5. 16 3D Perspektif 3 Ruang Terpilih 2	152
Gambar 5. 17 Detail Furnitur 1 Ruang Terpilih 2	153
Gambar 5. 18 Detail Furnitur 2 Ruang Terpilih 2	153

Gambar 5. 19 Detail Elemen Estetis Ruang Terpilih 2.....	154
Gambar 5. 20 Layout Furnitur Ruang Terpilih 3	155
Gambar 5. 21 3D Perspektif 1 Ruang Terpilih 3	156
Gambar 5. 22 3D Perspektif 2 Ruang Terpilih 3	157
Gambar 5. 23 3D Perspektif 3 Ruang Terpilih 3	158
Gambar 5. 24 Detail Furnitur 1 Ruang Terpilih 3.....	158
Gambar 5. 25 Detail Furnitur 2 Ruang Terpilih 3.....	159

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Ringkasan Sejarah Perusahaan Perkeretaapian Indonesia	13
Tabel 2. 2 Penerapan Jenis Media Informasi Pada kelas Stasiun	25
Tabel 2. 3 Pelayanan Ticketing.....	28
Tabel 2. 4 Keamanan Stasiun	29
Tabel 2. 5 Jumlah Toilet dan Petugas Kebersihan.....	30
Tabel 2. 6 Fasilitas Ruang Tunggu	32
Tabel 2. 7 Kapasitas Minimum untuk Parkir Kendaraan.....	32
Tabel 2. 8 Kombinasi Warna pada Media Informasi.....	39
Tabel 2. 9 Spesifikasi Warna pada Media Informasi.....	39
Tabel 2. 10 Level Iluminasi	47
Tabel 2. 11 Nilai Loss Light Factor	47
Tabel 2. 12 Standar Warna Dinding Eksterior Stasiun	52
Tabel 2. 13 Pegawai Stasiun Madiun.....	66
Tabel 4. 1 Profil Responden	87
Tabel 4. 2 Studi Aktivitas pada Area Publik	97
Tabel 4. 3 Studi Aktivitas pada Area Kantor.....	99
Tabel 4. 4 Studi Ruang Area Publik	100
Tabel 4. 5 Studi Ruang Area Kantor.....	104
Tabel 4. 6 Bubble Diagram.....	105
Tabel 4. 7 Mind Map Desain Branding	107
Tabel 4. 8 Mind Map Desain Future Station	110



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Saat ini, pemerintah Indonesia gencar melakukan pengembangan infrastruktur transportasi umum. Menurut Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi, pembangunan ini dilakukan untuk mewujudkan pemerataan dan mengurangi ketimpangan serta mendorong ekonomi nasional. Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai penghubung distribusi ekonomi, politik, dan sosial budaya. Pembangunan transportasi umum dilakukan dengan meningkatkan ketersediaan fasilitas untuk memenuhi kebutuhan pengguna. Selain itu, peningkatan fasilitas ini dilakukan guna menarik masyarakat untuk lebih menggunakan transportasi umum yang dinilai dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan kemacetan kota.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) sektor transportasi dan pergudangan pada kuartal I-2018 mengalami pertumbuhan sebesar 8,59% dibandingkan dengan periode yang sama tahun lalu. Penggunaan salah satu moda transportasi umum, kereta api, mengalami kenaikan 61,77% dari total penumpang tahun lalu. Pemerintah terus melakukan pengembangan infrastruktur di Indonesia untuk mendukung peningkatan moda transportasi, salah satunya di bidang perkeretaapian. Terdapat 23 proyek di bidang ini yang masuk ke dalam Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 tentang Proyek Strategis Nasional (PSN). Pada tahun 2019, 3 proyek yang akan beroperasi salah satu diantaranya adalah pengadaan jalur ganda (*doubletrack*) lintas selatan Jawa, yaitu Jakarta – Surabaya (Gubeng). Salah satu lintas selatan Jawa adalah lintasan Madiun. Oleh karena itu, proyek jalur ganda ini akan mempengaruhi volume penumpang dan jumlah kereta yang beroperasi di Stasiun Madiun. Guna mengatasi permasalahan tersebut, maka dibutuhkannya re-desain Stasiun Madiun guna memenuhi kebutuhan pengguna dengan tepat.

Stasiun Madiun merupakan satu-satunya stasiun kelas besar yang berada di DAOP VII. Keberadaan Stasiun Madiun juga mempunyai nilai sejarah yang patut



untuk diketahui oleh masyarakat. Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Madiun Nomor 7 Tahun 2015 tentang bangunan gedung pasal 38 menjelaskan bahwa persyaratan arsitektur bangunan gedung harus mencerminkan fungsi sebagai bangunan negara; seimbang, serasi dan selaras dalam lingkungannya; serta mempertimbangkan adanya keseimbangan antara nilai-nilai sosial budaya setempat terhadap penerapan berbagai perkembangan arsitektur dan rekayasa. Stasiun Madiun merupakan bangunan negara kategori khusus sehingga bangunan Stasiun Madiun harus mempertimbangkan aspek sosial budaya dan lingkungan sekitarnya. Penerapan aspek sosial dan budaya sangat diperlukan dalam re-desain Stasiun Madiun dikarenakan pada tahun 2018, Kota Madiun melakukan peresmian “Kota Karismatik” sebagai *branding city*. *Branding* “Kota Karismatik” ini dapat mewakili Kota Madiun sebagai Kota Pecel, Kota Pendekar, dan Kota Gadis (Perdagangan dan Industri) karena menurut Wali Kota Madiun, H. Sugeng Rismiyanto (2018), kata karismatik dinilai sudah mewakili segala unsur masyarakat, mulai dari kuliner, seni, budaya, wisata, dan pelayanan publik Kota Madiun.

Seiring dengan adanya perkembangan industri perkeretaapian, maka timbul masalah yang berkaitan dengan perkembangan stasiun. Perancangan ini menghasilkan konsep desain yang tepat untuk mendesain Stasiun Madiun yang dapat mengikuti perkembangan perkeretaapian sesuai aspek lingkungan dan budaya setempat dengan konsep *Future Station* guna menjawab permasalahan yang ada akibat pembangunan *double track* yang memengaruhi volume penumpang, pegawai, dan jumlah kereta api yang beroperasi di Stasiun Madiun. Konsep *Future Station* ini mengedepankan kenyamanan terhadap pengguna dengan meningkatkan aksesibilitas, mobilitas, dan sustainabilitas dalam Stasiun Madiun. Keberadaan Stasiun Madiun sebagai stasiun kelas besar di DAOP VII Madiun menjadi peluang bagi Stasiun Madiun untuk memiliki sebuah identitas yang menjadi ciri khas dan daya tarik bagi masyarakat sehingga diperlukannya penerapan aspek-aspek Kota Madiun didesain Stasiun Madiun yang diwujudkan dalam bentuk elemen-elemen interior. Ruang lingkup penelitian dibuat secara spesifik dengan ditujukan hanya pada pengguna Stasiun Madiun, yaitu pegawai stasiun dan pengunjung atau penumpang yang pernah singgah ke Stasiun Madiun. Hal ini dilakukan karena



pembahasan perancangan juga dapat dipengaruhi oleh desain interior suatu stasiun sehingga perancangan dapat dilihat dari sudut pandang yang lebih luas.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana menciptakan suasana stasiun yang nyaman sesuai dengan kebutuhan pengguna dan fungsi Stasiun Madiun saat ini?
2. Bagaimana cara mendesain interior Stasiun Madiun yang dapat mengikuti perkembangan perkeretaapian di Indonesia ke depan?
3. Bagaimana menerapkan kebudayaan Kota Madiun dan *branding* Kota Karismatik pada Stasiun Madiun sebagai daya tarik dan identitas stasiun melalui elemen interior pada stasiun ?

1.3 Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan fasilitas sarana dan prasarana, sirkulasi, dan teknologi sesuai fungsi guna menciptakan suasana nyaman terhadap pengguna Stasiun Madiun.
2. Mendesain interior Stasiun Madiun yang dapat mengikuti perkembangan perkeretaapian dari tahun ke tahun yang selaras dengan aspek lingkungan, sosial, dan budaya setempat.
3. Mendesain interior Stasiun Madiun yang menerapkan kebudayaan Kota Madiun dan *branding* Kota Karismatik sebagai daya tarik dan identitas Stasiun Madiun dalam perwujudan elemen-elemen interior.

1.4 Luaran yang Diharapkan

Luaran yang diharapkan dari penelitian ini adalah dapat dipergunakan oleh desainer sebagai suatu standar untuk meningkatkan kenyamanan pengguna stasiun berdasarkan alur dan sirkulasi sehingga dapat memberikan pengalaman kepada pengguna stasiun.



1.5 Manfaat

Manfaat yang ingin dicapai dalam pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menjadi pertimbangan yang cukup signifikan dalam proses mendesain suatu stasiun.
2. Sebagai bahan pedoman atau sumber yang lebih terhadap pengaruh *branding* stasiun melalui ikon kota terhadap perkembangan stasiun kedepannya.



BAB II

STUDI PUSTAKA

2.1 Kota Madiun

2.1.1 Sejarah

Berdirinya Pemerintah Kota Madiun dapat dipelajari dari sisa peninggalan sejarah, baik berupa barang, adat istiadat maupun lembaga-lembaga. Di wilayah Kota Madiun terdapat 2 (dua) kelurahan yang dahulu kala pada masa Pemerintahan Kesultanan Mataram kedua kelurahan tersebut berstatus tanah pardikan yang bebas mengurus rumah tangganya sendiri, yaitu tanah pardikan Taman dan Kuncen.

Jauh sebelumnya, pada masa akhir pemerintah Majapahit di wilayah Madiun selatan terdapat kerajaan atau Gagelang yang didirikan oleh Adipati Gugur Putra Brawijaya terakhir. Selanjutnya dengan pertimbangan geografis, dan ekonomis pusat pemerintahan bergeser ke utara di pinggir bengawan Madiun, yang dinamakan Kutho Miring di wilayah kelurahan Demangan sekarang dan kemudian pindah lagi ke kompleks Rumah Dinas Bupati Madiun sekarang ini.

Pada masa pemerintahan Kutho Miring tersebut, di wilayah kabupaten Sawo Ponorogo terdapat pemberontakan kepada kerajaan Mataram. Akhirnya Bupati Madiun yang merupakan Bupati Mancanegara timur yang wilayah kerjanya juga meliputi daerah Sawo Ponorogo, diberi tugas untuk memadamkan pemberontakan tersebut. Pada masa kepemimpinan Ronggo ke II yang bergelar Ronggo Prawirodirdjo inilah, lahir pahlawan Nasional Putra Madiun yang bertugas sebagai Senopati Perang, Pangeran Diponegoro yang bernama Ali Basah Sentot Prawirodirdjo.

Sebelum meletus perang Diponegoro, Madiun belum pernah dijamah oleh orang-orang Belanda atau Eropa lainnya. Dengan berakhirnya perang Diponegoro, Belanda menjadi tahu potensi daerah Madiun dan terhitung



mulai tanggal 1 Januari 1832 Madiun secara resmi dikuasai oleh Pemerintahan Hindia Belanda dan dibentuklah suatu tatanan Pemerintahan yang berstatus Karesidenan dengan ibukota di Desa Kartoharjo (tempat istana Patih Kartoharjo) yang berdekatan dengan istana Kabupaten Madiun di Desa Pangongangan.

Sejak saat itu mulailah berdatangan bangsa Belanda dan Eropa lain yang berprofesi dalam bidang perkebunan dan perindustrian yang akhirnya muncul berbagai perkebunan teh di Jamus dan Dungus, kopi di Kandangan dan tembakau di Pilangkenceng dan lain-lain dan mereka bermukim di dalam kota disekitar Istana Residen Madiun.

Semua warga Belanda dan Eropa yang bermukim di kota Madiun, karena statusnya yang merasa superior berusaha untuk melaksanakan segregasi (pemisahan) sosial, berdasarkan perundang-undangan *Inland-sche Gementee Ordonantie*, oleh departemen *Binnen-landsch*, dibentuk *Staads Gementee* Madiun atau Kota Praja Madiun berdasarkan peraturan Pemerintahan Hindia Belanda pada tanggal 20 Juni 1918 dengan berdasarkan *Staatsblaad* tahun 1918 nomor 326.

2.1.2 Visi Misi



Gambar 2. 1 Logo Pemerintahan Kota Madiun
Sumber: www.madiunkota.go.id (2019)

Visi :

“Terwujudnya Kota Madiun yang Lebih Maju dan Sejahtera”



Makna Visi :

- Kemajuan adalah suatu kondisi yang berproses untuk terus menerus berkarya yang dilandasi falsafah bahwa hari esok harus lebih baik dari hari ini
- Sejahtera adalah suatu kondisi tercukupinya kebutuhan lahir dan batin

Misi :

- Mewujudkan pembangunan berbasis pada partisipasi masyarakat (Partisipatoris).
- Mewujudkan *Good Governance* melalui penegakan Pakta Integritas sebagai upaya pemberantasan Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme.
- Mewujudkan pemerintahan yang transparan, bersih, dan berwibawa.
- Meningkatkan pelayanan publik & mewujudkan inovasi pelayanan publik.
- Melanjutkan keberhasilan yang dicapai pemerintahan periode 2009-2014
- Meningkatkan dan pemeratakan tingkat kesejahteraan masyarakat Kota Madiun
- Baris JILID II akan lebih bekerja keras demi terwujudnya Kota Madiun yang lebih maju dan sejahtera.

2.1.3 Kota Karismatik



Gambar 2. 2 Simbol Kota Karismatik Madiun
Sumber: www.madiunkota.go.id (2019)



Akhir tahun 2018, Madiun melakukan peresmian tentang “Kota Karismatik” *brand city* Kota Madiun. Kota Karismatik merupakan slogan baru yang diusung pemerintah Kota Madiun untuk menunjukkan *branding* yang mudah diingat oleh masyarakat baik masyarakat Madiun maupun luar. Slogan ini sudah mewakili aspek-aspek Kota Madiun, seperti aspek kuliner, kesenian, budaya, perindustrian, dan pelayanan publik.

Simbol Kota Karismatik menggambarkan kultur masyarakat yang lembut namun berarti, kuat tapi tegas. Simbol Kota Karismatik tampil dengan ikonik, sederhana, namun sarat akan makna. Berangkat dari unsur hewan, kilatan api, gerakan efek pencak silat, senjata kerambik khas pencak silat, sampai alam Kota Madiun. Hewan harimau sebagai representasi masyarakat Madiun yang tenang, berani dan percaya diri. Sementara sesosok banteng sebagai representasi masyarakat Madiun yang damai, namun juga defensif pada ancaman dan problematika yang datang.

Sementara unsur – unsur ikonik lainnya, seperti kilatan api, gerakan efek pencak silat, alam madiun dan kerambit. Hal itu menggambarkan semangat masyarakat Madiun yang berani – api, siap menyelesaikan tantangan yang ada di masa depan dan menampakkan citra yang khas sesuai dengan representasi masyarakat Kota Madiun.

Sementara corak warna yang dipilih, yaitu hitam, oranye, kuning, hijau dan hijau muda merupakan paduan warna-warna yang mewakili semangat baru masyarakat Kota Madiun. Warna kuning mewakili sifat lembut namun berani. Sedangkan warna hijau mewakili sifat religius masyarakat yang kental

2.1.4 Batik Pecel Madiun

Batik merupakan budaya Indonesia yang menjadi identitas bangsa. Di setiap kota terdapat batik khas yang mempresentasikan kebudayaan masing-masing tempat dengan motif khas baik yang sudah ada sejak jaman kolonial maupun motif baru. Pecel yang menjadi makanan khas kota Madiun dijadikan batik pecel oleh seorang penggiat batik, Sri Murniarti. Batik ini



menjadi salah satu batik khas yang dijadikan sebagai motif pakaian untuk masyarakat Madiun, seperti seragam sekolah maupun pekerja.

Motif Pecelan terdiri dari motif daun pepaya, daun ketela (singkong), cabai, kembang turi, butiran nasi, dan lainnya yang merupakan paduan bahan dari makanan nasi pecel. Selain motif pecelan, hasil bumi dan kejayaan yang pernah ada di Kota Madiun juga menjadi inspirasi untuk membuat motif lain. Untuk membuat satu lembar batik tulis, dibutuhkan waktu hingga empat hari. Adapun, proses pembuatannya harus telaten, mulai dari tahap perebusan kain calon batik dengan tawas, tahap desain, pewarnaan, hingga penjemuran.

2.2 Perkeretaapian Indonesia

2.2.1 Sejarah

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm.



Gambar 2. 3 Suasana kesibukan pembangunan jalur kereta api Semarang-Tanggung
Sumber: kai.id

Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui *Staatssporwegen* (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute



pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (Ps.SM), *Kediri Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (Pb.SM), *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), *Malang Stoomtram Maatschappij* (MS), *Madoera Stoomtram Maatschappij* (Mad.SM), *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM).



Gambar 2. 4 Jalur kereta api pertama Surabaya-Pasuruan milik perusahaan Negara Staatssporwegen (SS)
Sumber: kai.id

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan. Sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km.



Gambar 2. 5 Staatssporwegen meresmikan jalur trem pertama Pasarbutung-Takalar di Sulawesi

Sumber: kai.id

Tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih Jepang dan berubah nama menjadi *Rikuyu Sokyuku* (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama *Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf* (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).



Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan juga lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT. Kereta Api (Persero) tahun 1998. Pada tahun 2011 nama perusahaan PT. Kereta Api (Persero) berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan meluncurkan logo baru.



Gambar 2. 6 Logo Perusahaan KAI dari masa ke masa
Sumber: kai.id



Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan yakni PT Reska Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta Api Indonesia Commuter Jabodetabek (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

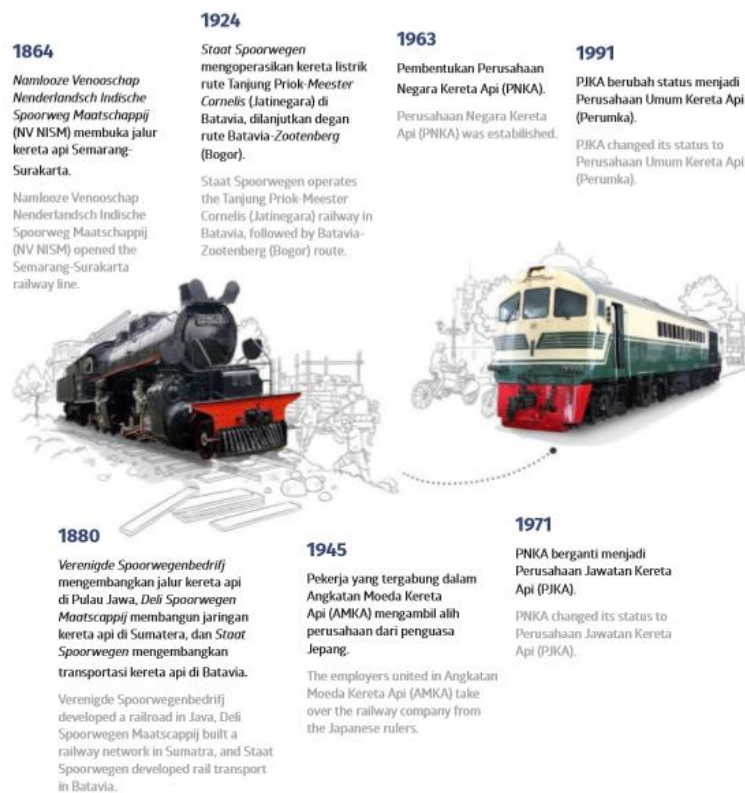
Tabel 2. 1 Ringkasan Sejarah Perusahaan Perkeretaapian Indonesia

Periode	Perusahaan	Dasar Hukum
1864 - 1864	<i>Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)</i>	-
1864 - 1864	<i>Staatssporwegen (SS)</i>	-
1864 - 1864	<i>Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS)</i>	-
1864 - 1864	<i>Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)</i>	-
1864 - 1864	<i>Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM)</i>	-
1864 - 1864	<i>Malang Stoomtram Maatschappij (MS)</i>	-
1864 - 1864	<i>Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM)</i>	-
1864 - 1864	<i>Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM)</i>	-
1864 - 1864	<i>Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM)</i>	-
1864 - 1864	<i>Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM)</i>	-
1864 - 1864	<i>Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS)</i>	-
1864 - 1864	<i>Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS)</i>	-
1864 - 1942	<i>Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)</i>	-
1942 - 1945	<i>Rikuyu Sokyoku (Dinas Kereta Api)</i>	-
1945 - 1950	Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	Maklumat Kementerian Perhubungan No. 1/KA Tahun 1946



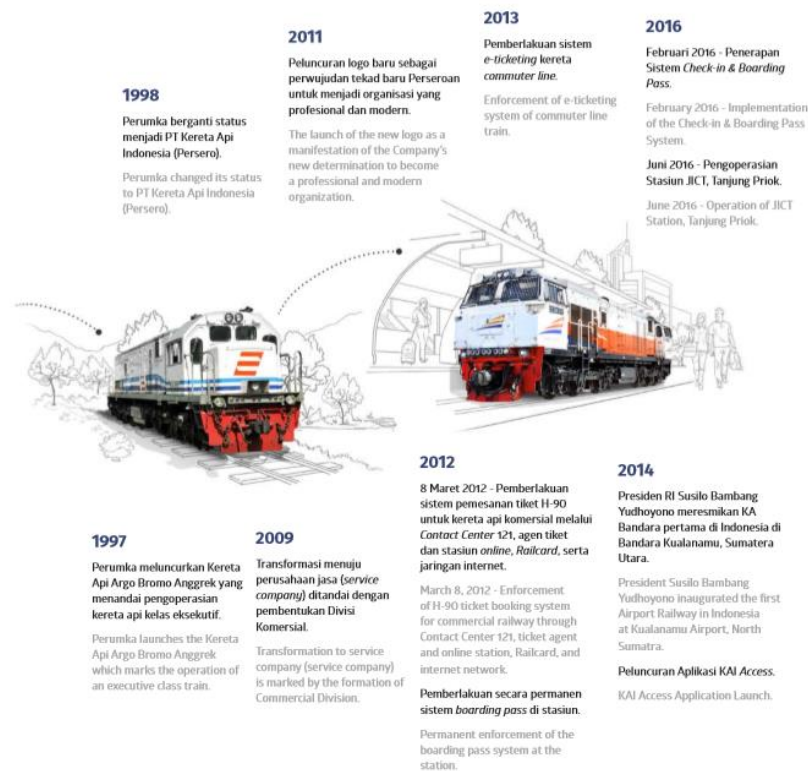
1950 - 1963	Djawatan Kereta Api (DKA)	Keputusan Menteri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum RI No. 2 Tahun 1950
1963 - 1971	Perusahaan Nasional Kereta Api (PNKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 22 Tahun 1963
1971 - 1991	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 61 Tahun 1971
1991 - 1998	Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 57 Tahun 1990
1998 - sekarang	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1998

Sumber: kai.id



Gambar 2. 7 Jejak Langkah Perkeretaapian di Indonesia (1)

Sumber: kai.id



Gambar 2. 8 Jejak Langkah Perkeretaapian di Indonesia (2)

Sumber: kai.id

2.2.2 Profil Perusahaan

a. Deskripsi

PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang selanjutnya disingkat sebagai KAI atau “Perseroan” adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia.

b. Visi dan Misi

Visi:

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders.

Misi:

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya melalui praktik bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian



lingkungan berdasarkan empat pilar utama: Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan, dan Kenyamanan.

c. Logo Perusahaan



Gambar 2. 9 Logo Perusahaan Kereta Api Indonesia
Sumber: kai.id

Keterangan:

- **Garis melengkung** melambangkan gerakan yang dinamis PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mencapai visi dan misinya.
- **Anak panah** melambangkan nilai integritas, yang harus dimiliki insan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mewujudkan pelayanan prima
- **Warna biru** melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke *stakeholders*. Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal terkecil sehingga dapat melesat
- **Warna jingga** melambangkan proses pelayanan prima (kepuasan pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.

d. Budaya Perusahaan

- **Integritas:** Bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.



- **Profesional:** Memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, dan membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.
- **Keselamatan:** Memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi risiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.
- **Inovasi:** Selalu menumbuhkembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan, dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi pemangku kepentingan.
- **Pelayanan Prima:** Memberikan pelayanan terbaik sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 unsur pokok: *Ability* (Kemampuan), *Attitude* (Sikap), *Appearance* (Penampilan), *Attention* (Perhatian), *Action* (Tindakan), dan *Accountability* (Tanggung jawab).

2.2.3 Wilayah Operasional

Wilayah operasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) mencakup Pulau Sumatera dan Jawa. Wilayah kerja di Pulau Jawa dibagi berdasarkan Daerah Operasi (Daop), sedangkan wilayah kerja di Sumatera dibagi berdasarkan Divisi Regional (Divre).



Gambar 2. 10 Wilayah Operasional Pulau Sumatra
Sumber: kai.id

Wilayah Operasional Kereta Api di Pulau Sumatra terdapat 4 Divisi Regional, yaitu:

- a. Divisi Regional 1 Sumatra Utara
 - Sub Divisi Regional 1.1 Banda Aceh
- b. Divisi Regional 2 Sumatra Barat
- c. Divisi Regional 3 Sumatra Selatan
- d. Divisi Regional 4 Tanjungkrang



Gambar 2. 11 Wilayah Operasional Pulau Jawa
Sumber: kai.id

Wilayah operasilan kereta api di Pulau Jawa terdapat 9 Daerah Operasional, yaitu:



- a. Daerah Operasional 1 Jakarta
- b. Daerah Operasional 2 Bandung
- c. Daerah Operasional 3 Cirebon
- d. Daerah Operasional 4 Semarang
- e. Daerah Operasional 5 Purwokerto
- f. Daerah Operasional 6 Yogyakarta
- g. Daerah Operasional 7 Madiun
- h. Daerah Operasional 8 Surabaya
- i. Daerah Operasional 9 Jember

2.2.4 Sarana dan Prasarana Kereta Api

Dalam Peraturan Pemerintah No.56 Tahun 2009 pada pasal 2 menjelaskan bahwa Perkeretaapian diselenggarakan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara masal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, teratur, dan efisien (ayat 1). Serta penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditujukan untuk menunjang pemerataan pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional. Di dalam Bab IV UU No.23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian pasal 35 ayat 1 berbunyi bahwa prasarana perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus meliputi:

- a. Jalur kereta api
- b. Stasiun kereta api
- c. Fasilitas operasi kereta api

Menurut data KAI tahun 2016, terdapat beberapa sarana dan prasarana kereta api untuk menunjang pembangunan nasional, diantaranya sebagai berikut:

- a. Lokomotif berjumlah 460 buah
- b. KRL (Komuterline) berjumlah 760 buah
- c. KRDE/I (Kereta Rel Diesel Elektrik) berjumlah 95 buah
- d. Kereta berjumlah 17745 buah
- e. Gerbong berjumlah 6997 buah

Hingga saat ini, jumlah stasiun yang beroperasi adalah 539 stasiun dan 21 stasiun yang sudah tidak beroperasi.



2.3 Stasiun Kereta Api

2.3.1 Pengertian



Gambar 2. 12 Stasiun Kereta Api Haeurgeois
Sumber: www.google.com

Definisi stasiun kereta api menurut para ahli:

- Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No.9 Tahun 2011 pasal 1, stasiun kereta api adalah tempat keberangkatan dan pemberhentian kereta api. Stasiun kereta api menjadi bagian dari perkeretaapian yang merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
- Menurut Warpani dalam Rizki (2015) stasiun adalah tempat berkumpulnya penumpang dan barang yang menggunakan moda angkutan kereta api. Selain itu, stasiun juga berfungsi sebagai tempat pengendali dan pengatur lalu lintas kereta api, serta sebagai depo kereta api. Stasiun yang besar juga sering menjadi tempat perawatan kereta api dan lokomotif. Stasiun adalah terminal akhir dan awal perjalanan kereta api namun bukan merupakan tujuan atau awal perjalanan sebenarnya.

Berdasarkan definisi menurut para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa stasiun kereta api adalah tempat dimana segala bentuk aktivitas yang berkaitan dengan perkeretaapian terjadi. Contohnya, stasiun menjadi tempat keberangkatan dan pemberhentian kereta api sehingga menjadi tempat turun dan naik penumpang. Selain itu, pada stasiun kelas besar, stasiun menjadi



tempat pengendali dan pengatur lalu lintas kereta api, depo kereta api, dan menjadi tempat perawatan kereta api dan lokomotif.

2.3.2 Klasifikasi Stasiun Kereta Api

Untuk mempermudah dalam pemenuhan kebutuhan, maka stasiun dibedakan menjadi beberapa jenis.

a. Stasiun dibedakan berdasarkan kedudukannya terhadap perjalanan rangkaian kereta api (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2003 Rizki, 2015):

- Stasiun awal perjalanan kereta api, stasiun asal perjalanan kereta api dan juga sebagai tempat untuk menyiapkan rangkaian kereta api dan memberangkatkan kereta api.
- Stasiun antara perjalanan kereta api, stasiun tujuan terdekat dalam setiap perjalanan kereta api yang berfungsi juga untuk menerima kedatangan dan memberangkatkan kembali kereta api atau dilewati oleh kereta api yang berjalan langsung.
- Stasiun akhir perjalanan kereta api, stasiun tujuan akhir perjalanan kereta api yang menerima kedatangan kereta api.
- Stasiun pemeriksaan perjalanan kereta api, stasiun awal perjalanan kereta api dan stasiun antara tertentu yang ditetapkan sebagai stasiun pemeriksa dalam grafik perjalanan kereta api (gapeka). Di stasiun pemeriksa wajib dilakukan kegiatan pencatatan mengenai persilangan luar biasa dengan kereta api fakultatif atau kereta api luar biasa.
- Stasiun batas, stasiun sebagai pembatas perjalanan kereta api dikarenakan adanya stasiun yang ditutup.

b. Stasiun menurut bentuknya (Imam Subarkah, 1981 dalam Rizki, 2015):

- Stasiun siku-siku, letak gedung stasiun adalah siku-siku dengan letak sepursepur yang berakhir di stasiun tersebut. Maksud pembuatan stasiun siku-siku supaya jalan rel dapat mencapai suatu daerah sampai sedalam-dalamnya, misalnya daerah industri, perdagangan, dan pelabuhan.



- Stasiun paralel, gedungnya sejajar dengan sepur-sepur dan merupakan stasiun pertemuan. Pada stasiun pertemuan atau junction, dapat pula gedung stasiunnya dibuat sebagai suatu kombinasi dari stasiun paralel dan stasiun siku-siku.
 - Stasiun pulau, posisi stasiun sejajar dengan sepur-sepur tetapi letaknya di tengah-tengah antara sepur.
 - Stasiun semenanjung, letak gedung stasiun pada sudut dua sepur yang bergandengan.
- c. Stasiun menurut jangkauan pelayanan:
- Stasiun jarak dekat (*Commuter Station*).
 - Stasiun jarak sedang (*Medium Distance Station*).
 - Stasiun jarak jauh (*Long Distance Station*).
- d. Stasiun menurut letak:
- Stasiun akhiran, stasiun tempat kereta api mengakhiri perjalanan.
 - Stasiun antara, stasiun yang terletak pada jalan terusan.
 - Stasiun pertemuan, stasiun yang menghubungkan tiga jurusan.
 - Stasiun silang, stasiun terdapat pada dua jalur terusan.
- e. Stasiun menurut posisi:
- *Ground level station*, bangunan stasiun yang letaknya sejajar dengan *platform* / peron diatas tanah.
 - *Over track station*, letak bangunan stasiunnya diatas *platform* / peron.
 - *Under track station*, letak bangunan stasiunnya di bawah peron.
- f. Stasiun Menurut Ukuran:
- Stasiun kecil, disini biasanya kereta api ekspres tidak berhenti, hanya ada dua atau tiga rel kereta api.
 - Stasiun sedang, disinggahi kereta api ekspres, terdapat gudang barang dan melayani penumpang jarak jauh.



- Stasiun besar, melayani pemberangkatan dan pemberhentian kereta yang banyak dari berbagai jenis perjalanan, fasilitasnya lengkap dengan sistem pengaturan yang sangat kompleks. (Rizki, 2015)

Pengelompokan kelas stasiun dilakukan berdasarkan kriteria (PM 33 Tahun 2011):

- a. Fasilitas operasi
- b. Jumlah jalur
- c. Fasilitas penunjang
- d. Frekuensi lalu lintas
- e. Jumlah penumpang
- f. Jumlah barang

2.3.3 Fasilitas Stasiun Kereta Api

Dalam sebuah stasiun harus meliputi (PM No.33 Tahun 2011):

- a. Emplasemen stasiun, yang terdiri atas:
 - o jalan rel
 - o fasilitas pengoperasian kereta api
 - o drainase.
- b. Bangunan stasiun, yang terdiri atas:
 - o gedung
 - o instalasi pendukung
 - o peron.

Sebagai sebuah ruang publik, stasiun kereta api diwajibkan memenuhi sarana dan prasarana dalam pemenuhan kebutuhan pengguna. Dalam ayat 3 UU No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian berbunyi, bahwa stasiun kereta api berfungsi sebagai tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani:

- a. Naik turun penumpang
- b. Bongkar muat barang; dan/atau
- c. Keperluan operasi kereta api

Dalam UU No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Bagian Ketiga mengenai Stasiun Kereta Api pasal 54 berbunyi bahwa:



- a. Stasiun kereta api untuk keperluan naik turun penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf a paling rendah dilengkapi dengan fasilitas:
 1. keselamatan;
 2. keamanan;
 3. kenyamanan;
 4. naik turun penumpang;
 5. penyandang cacat;
 6. kesehatan
 7. fasilitas umum.
- b. Stasiun kereta api untuk keperluan bongkar muat barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf b dilengkapi dengan fasilitas:
 1. keselamatan;
 2. keamanan;
 3. bongkar muat barang; dan
 4. fasilitas umum
- c. Untuk kepentingan bongkar muat barang di luar stasiun dapat dibangun jalan rel yang menghubungkan antara stasiun dan tempat bongkar muat barang.

Stasiun kereta api untuk keperluan pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf c harus dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan kepentingan pengoperasian kereta api.

2.3.4 Standarisasi Stasiun Kereta Api

2.3.4.1 Pelayanan Stasiun

A. Pelayanan Informasi

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

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

**a. Visual**

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

- Display
- Monitor
- Papan informasi neon box
- Papan informasi biasa
- Running Text

b. Audio

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

c. Audio Visual

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

- Monitor LCD + Speaker
- LCD TV

Tabel 2. 2 Penerapan Jenis Media Informasi Pada kelas Stasiun

No.	Jenis Media	Kelas Stasiun		
		Besar	Sedang	Kecil
1.	Visual			
	• Led Display	Ada	##	##
	• Monitor	Ada	Ada	##
	• Neon Box	Ada	Ada	Ada
	• Papan Informasi/Board	Ada	Ada	Ada
2.	Audio	Ada	Ada	Ada
3.	Audio Visual			
	• Monitor LCD + Speaker	Ada	Ada	##
	• LCD TV	Ada	Ada	##

Keterangan : ## ; disesuaikan dengan kebutuhan

(Dimensi dan ukuran diseragamkan yang diatur dalam Bab III. Perangkat Stasiun)

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 5 (2012)



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

a. Media Pelayanan Informasi Penunjuk Lokasi

Media pelayanan yang berisi informasi mengenai tempat, ruangan dan fasilitas yang ada didalamnya. Penunjuk lokasi ini meliputi nama ruangan yang ada di stasiun yang digunakan untuk kegiatan pokok operasional, kegiatan penunjang dan jasa pelayanan khusus, termasuk denah bangunan stasiun.

b. Media Pelayanan Informasi Penunjuk Arah

Media pelayanan informasi yang berisi informasi arah menuju ruang atau fasilitas yang ada di stasiun yang didesain sedemikian rupa sehingga penumpang dengan mudah mengetahui arah menuju fasilitas atau ruang atau rangkaian KA yang diinginkan.

c. Media Pelayanan Informasi Penunjuk Waktu

Media pelayanan yang dimaksud adalah informasi mengenai waktu atau jam yang ada pada saat penumpang di stasiun, sehingga berguna bagi penumpang untuk bisa merencanakan perjalanannya ke tempat tujuan sesuai waktu yang diinginkan. Penunjuk waktu tersebut merupakan waktu yang dipakai untuk jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api yang telah sesuai dengan waktu setempat.

d. Media Pelayanan Informasi Pelayanan Kereta Api

Media pelayanan yang ada di stasiun berfungsi untuk memudahkan penumpang mendapatkan pelayanan yang diinginkan sesuai dengan kebutuhan dan kemampuannya, yang meliputi :

- Jadwal keberangkatan kereta api dan kedatangan kereta api
- Informasi nama dan nomor kereta api
- Informasi tarif kereta api
- Informasi stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun pemberhentian dan stasiun tujuan
- Informasi letak/lokasi rangkaian kereta api



- Kelas pelayanan
- Peta jaringan jalur kereta api
- Informasi gangguan perjalanan kereta api

e. Informasi Peringatan dan Larangan

Media pelayanan informasi dan larangan merupakan informasi yang ada di stasiun yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan, kenyamanan dan kebersihan di stasiun. Informasi peringatan dan larangan yang ada di stasiun meliputi :

- Peringatan hati-hati saat melintasi jalur kereta api
- Peringatan hati-hati saat naik kereta api (tunggu sampai kereta benar-benar berhenti)
- Peringatan untuk mendahulukan penumpang yang turun terlebih dahulu.
- Peringatan untuk membuang sampah pada tempatnya.
- Larangan merokok
- Larangan masuk ke ruangan khusus petugas
- Larangan membawa senjata tajam, senjata api dan bahan peledak.

Untuk Stasiun besar, sedang dan stasiun komuter harus menyediakan tempat atau ruangan khusus pelayanan informasi (*Information Centre*) yang dapat dimanfaatkan oleh penumpang, yang terdiri dari minimal 2 petugas informasi yang beroperasi tiap hari yang sesuai dengan jadwal operasional kereta api di stasiun, dengan kelengkapan meliputi minimal 1 set komputer dan brosur jadwal operasional kereta api.

B. Pelayanan *Ticketing*

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

- Penjualan tiket
- Pemesanan tiket



- Pembatalan dan penukaran tiket
- Informasi harga tiket
- Informasi ketersediaan tempat duduk
- Layanan elektronik payment

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

Pelayanan *ticketing* di stasiun disesuaikan dengan jenis perjalanan kereta api yang terdiri dari ruang *ticketing* untuk perjalanan kereta api antar kota kelas eksekutif-bisnis, kelas ekonomi dan dalam kota/komuter, seperti dalam tabel pelayanan *ticketing* dibawah ini.

Tabel 2. 3 Pelayanan *Ticketing*

No.	Jenis Loker (Ruang Ticketing)	Kelas Stasiun		
		Besar	Sedang	Kecil
1	Ka eksekutif-bisnis (antar kota)	Min 3 org	Min 1 org	-
2	Ka ekonomi (antar kota)	Min 2 org	Min 2 org	Min 1 org
3	Ka dalam kota (komuter)	Min 3 org	Min 3 org	Min 3 org

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 8 (2012)

C. Pelayanan Keselamatan

Pelayanan Keselamatan adalah pelayanan wajib yang ada distasiun yang berupa peringatan yang disampaikan kepada penumpang agar keselamatan terjamin, berupa peringatan melalui audio yang dilakukan petugas saat adanya sarana gerak atau kereta api yang melintas di stasiun dan berupa garis batas aman peron.

Pelayanan gambar atau media visual jalur evakuasi saat terjadi bencana/kebakaran wajib ada di semua stasiun yang penempatannya di tempat yang mudah dibaca oleh penumpang yang disesuaikan



dengan penempatan informasi penunjuk lokasi dan penunjuk arah di stasiun dengan jumlah untuk stasiun besar minimal 2 buah, untuk stasiun sedang dan kecil minimal 1 buah.

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

- Jauh dari bangunan.
- Jalur menuju lokasi dari dalam stasiun mudah dengan dilengkapi informasi penunjuk arah.
- Dari *assembly point* harus ditempatkan papan informasi penunjuk arah untuk keluar wilayah stasiun/tempat aman.
- Bisa ditempatkan di tanah lapang atau lapangan parkir stasiun menyesuaikan kondisi stasiun.

D. Pelayanan Keamanan

Pelayanan keamanan adalah pelayanan keamanan dari petugas keamanan yang ada di stasiun disamping kamera CCTV yang beroperasi selama 24 jam, sehingga mencegah adanya tindak kriminal di stasiun. Jumlah personel keamanan dan kamera CCTV di stasiun berdasarkan kepada kelas stasiun.

Tabel 2. 4 Keamanan Stasiun

No.	Kebutuhan untuk Pelayanan Keamanan (per-shift)		Kelas Stasiun		
			Besar	Sedang	Kecil
1	Petugas keamanan	Komuter	Min 13 org	Min 10 org	Min 3 org
		Non Komuter	Min 10 org	Min 8 org	Min 2 org
2	Kamera CCTV	Komuter	Min 4 buah	Min 3 buah	Min 2 buah
		Non Komuter	Min 3 buah	Min 2 buah	Min 1 buah

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Madiun hal 9 (2012)

Bertujuan untuk sterilisasi dari kemungkinan bahaya ancaman senjata tajam, senjata api dan bahan peledak, maka untuk stasiun



kelas besar haru dilengkapi *metal detector*, *walkthrough detector* dan *inspection mirror*.

E. Pelayanan Kesehatan

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

F. Pelayanan Umum

a. Layanan Toilet dan Musholla

Pelayanan toilet merupakan pelayanan umum yang harus ada di stasiun tanpa dipungut biaya/jasa atas penggunaan pelayanan tersebut yang dapat dipakai untuk buang air kecil dan air besar dimana terpisah antara toilet pria dan wanita. Minimal jumlah ketersediaan jumlah toilet berdasarkan kelas stasiun.

Tabel 2. 5 Jumlah Toilet dan Petugas Kebersihan

No	Keterangan	Kelas Stasiun		
		Besar	Sedang	Kecil
1	Minimal Jumlah Toilet Normal	Pria 6 kamar Wanita 6 kamar	Pria 5 kamar Wanita 5 kamar	Pria 2 kamar Wanita 2 kamar
2	Minimal Jumlah Toilet untuk penyandang cacat	Pria 2 kamar Wanita 2 kamar	Pria 1 kamar Wanita 1 kamar	Pria 1 kamar Wanita 1 kamar
3	Minimal Jumlah wastafel	4 buah	2 buah	2 buah
4	Minimal Jumlah urinoar	6 buah	4 buah	2 buah
5	Minimal Petugas Kebersihan	3 org	2 org	1 org

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 10 (2012)



Pelayanan mushola yaitu pelayanan tempat untuk beribadah bagi yang beragama islam dengan ketentuan minimal harus tersedia tempat wudlu untuk pria dan wanita. Mushola minimal harus dilengkapi pengeras suara, kipas angin/pendingin udara dan perangkat alat sholat. Mushola harus dapat digunakan oleh minimal 4 orang pria dan 4 orang wanita untuk stasiun besar, 4 orang pria/wanita untuk stasiun sedang dan kecil.

b. Pelayanan Ruang Tunggu

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

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

Pelayanan ruang tunggu VIP, eksekutif dan umum hanya tersedia di stasiun besar, sedangkan untuk stasiun kelas sedang dilengkapi pelayanan ruang tunggu eksekutif dan umum serta stasiun kelas kecil hanya mempunyai pelayanan ruang tunggu umum dengan fasilitas didalamnya.



Tabel 2. 6 Fasilitas Ruang Tunggu

No	Keterangan	Ruang Tunggu VIP	Ruang Tunggu Eksekutif	Ruang Tunggu Umum
1	Kamar Mandi	Ada	-	-
2	Toilet, wastafel	Ada	Ada	Ada
3	Televisi	Ada	Ada	Ada
4	Tempat duduk	Sofa	Sofa	Kursi biasa
5	Meja	Ada	Ada	-
6	Pendingin udara	Ada	Ada	-
7	Kipas Angin	-	-	##

Keterangan : ## ; disesuaikan dengan kebutuhan

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 11 (2012)

c. Pelayanan Parir Kendaraan

Pelayanan parkir merupakan pelayanan ketersediaan tempat parkir kendaraan yang dapat dimanfaatkan oleh penumpang untuk memarkirkan kendaraanya baik mobil, motor maupun sepeda roda dua yang ada di area stasiun. Area parkir mempunyai ketersediaan lahan untuk bisa menampung kendaraan umum seperti taxi dan bis dengan kapasitas pada tabel berikut.

Tabel 2. 7 Kapasitas Minimum untuk Parkir Kendaraan

No.	Jenis Kendaraan	Kelas Stasiun		
		Besar	Sedang	Kecil
1.	Mobil pribadi	200	100	20
2.	Taksi	20	10	5
3.	Motor	300	150	100

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 12 (2012)

d. Pelayanan Restoran, Pertokoan, ATM, Money Changer, TITAM, Counter Hotel dan Travel.

Pelayanan Restoran, Pertokoan, ATM, Money Changer, TITAM, Counter Hotel dan Travel merupakan pelayan yang ada di stasiun untuk melayani kebutuhan penumpang yang



disesuaikan kebutuhannya pada masing-masing stasiun. Jam operasional pelayanan disesuaikan dengan jam operasional stasiun.

e. Pelayanan Penitipan dan Pengantar Barang

Pelayanan penitipan barang merupakan pelayanan tambahan yang harus ada di stasiun sedang dan stasiun besar, dimana fungsinya adalah untuk tempat penitipan barang sementara yang dapat dimanfaatkan oleh penumpang kereta api, dengan membayar tarif sesuai dengan ketentuan yang berlaku di stasiun.

Pengantar barang merupakan jasa angkut barang dari luar kereta ke dalam kereta atau sebaliknya dengan tarif sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pengantar barang di stasiun wajib diatur dan dikoordinasikan oleh petugas stasiun agar keberadaannya dapat membantu penumpang dan memperlancar arus penumpang dari luar ke dalam stasiun atau sebaliknya.

G. Pelayanan Khusus

a. Pelayanan untuk Penyandang Cacat dan Lansia

Pelayanan untuk penyandang cacat dan lansia yaitu pelayanan yang dapat dimanfaatkan bagi penyandang cacat dan orang usia lanjut untuk kemudahan atau aksesibilitasnya didalam stasiun yang tentunya sampai orang penyandang cacat dan lansia tersebut mendapatkan pelayanan yang diperlukan di dalam stasiun atau sampai masuk ke dalam kereta.

Pelayanan ini dapat berupa kursi roda, dan prioritas untuk menggunakan *lift* pada stasiun. *Ramp* harus tersedia di semua kelas stasiun yang didesain sesuai dengan kebutuhan untuk membantu memudahkan penyandang cacat dan lansia naik peron sehingga bisa dengan mudah masuk ke dalam kereta.



b. Pelayanan untuk Ibu Menyusui

Pelayanan yang disediakan di stasiun untuk ibu menyusui adalah ruangan khusus yang bisa disatukan dengan ruangan eksekutif dengan ukuran minimal untuk 5 orang dengan dinding pembatas sehingga ibu yang menyusui merasa nyaman.

c. Pelayanan *Smoking Area*

Pelayanan *smoking area* adalah pelayanan tempat atau ruangan khusus di stasiun yang disediakan bagi penumpang yang merokok, sehingga tidak mengganggu penumpang yang lain yang tidak merokok.

H. Pengaturan Zona Pelayanan dan Sirkulasi Penumpang di Stasiun

a. Pengaturan Zona Pelayanan Stasiun

Pembagian zona pelayanan stasiun ini dimaksudkan agar pengaturan orang di stasiun lebih mudah dan lebih teratur karena akan berdampak langsung terhadap kenyamanan penumpang.

Zona pelayanan stasiun dibagi menjadi 3 yaitu :

- Zona Penumpang Bertiket atau Zona I

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

- Zona Calon Penumpang Bertiket atau Zona II

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

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



- Zona Umum atau Zona III

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

- *Hall*
- Tempat parkir
- Halaman stasiun; dan semua ruang yang dibatasi oleh tempat pemeriksaan tiket/portir.

b. Pengaturan Sirkulasi Penumpang di Stasiun

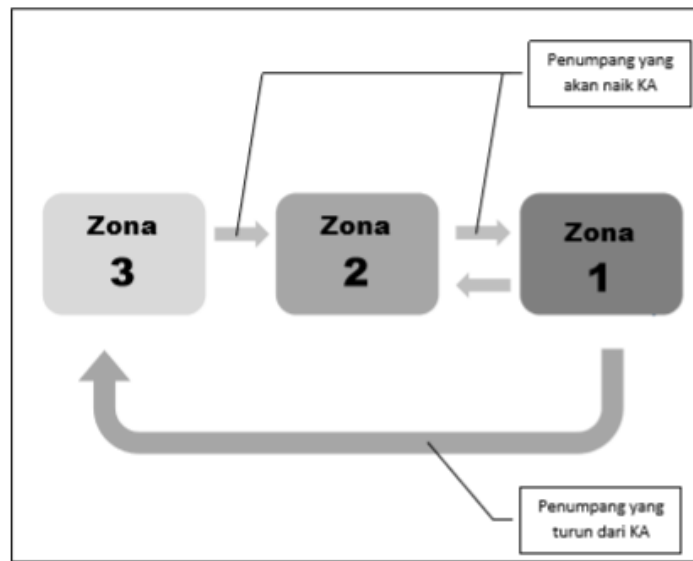
- Pengaturan Arah Sirkulasi Penumpang

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

- Tidak Terjadi Perpotongan Antara Akses masuk dan keluar penumpang baik yang akan naik KA maupun Turun dari KA.
- Pintu masuk dipisahkan dengan pintu keluar stasiun
- Kapasitas/Ukuran pintu masuk dan keluar Penumpang sesuai dengan Volume penumpang yang ada.

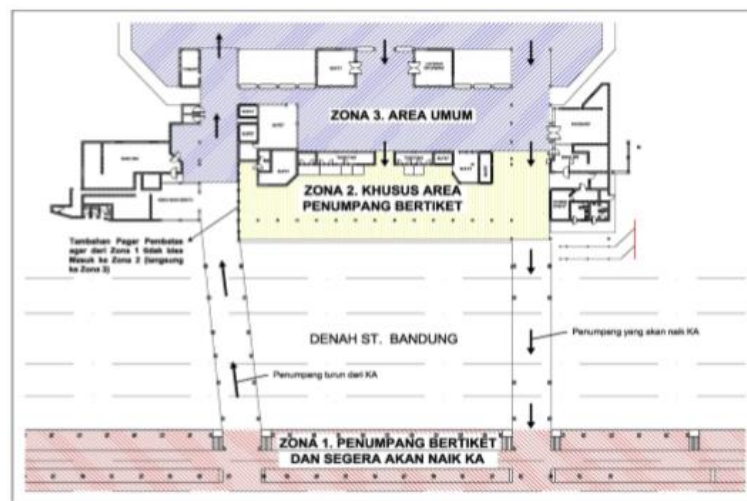


Berikut gambar alur sirkulasi dan pembagian zona di stasiun :



Gambar 2. 13 Alur Sirkulasi dan Pembagian Zona Stasiun1

Sumber: *Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 16 (2012)*



Gambar 2. 14 Alur Sirkulasi dan Pembagian Zona Stasiun Bandung

Sumber: *Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 17 (2012)*

- Pengaturan Arah Sirkulasi Kendaraan maupun Pejalan Kaki di Area Parkir atau Depan Stasiun

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



- Tidak terjadi perpotongan antara akses masuk dan keluar kendaraan di area parkir.
- Tidak terjadi perpotongan antara akses pejalan kaki dengan akses kendaraan.
- Ditempatkan *dropping zone* untuk kendaraan.
- Pengaturan sirkulasi kendaraan di depan stasiun untuk mendukung intermoda.

2.3.4.2 Perangkat Stasiun

Perangkat dan instalasi pendukung bangunan stasiun merupakan alat dan juga instalasi yang tersedia di stasiun sebagai sarana pendukung bangunan stasiun agar pelayanan kepada pengguna bisa optimal sesuai dengan fungsinya. Perangkat dan instalasi pendukung yang dimaksud meliputi :

- Perangkat Media Informasi
- Media Informasi Berdasarkan Tujuan Pelayanan
- Instalasi Mekanikal
- Instalasi Elektrikal
- Instalasi Air
- Furnitur
- Instalasi dan Perangkat Pemadam Kebakaran
- Perangkat Keamanan

A. Perangkat Media Informasi

Perangkat media informasi di stasiun merupakan perangkat yang mendukung baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap kegiatan pelayanan informasi jasa angkutan kereta api di stasiun. Perangkat media informasi didesain sedemikian rupa sehingga mempermudah pengguna jasa angkutan kereta api di stasiun dalam mengakses informasi yang dibutuhkan.



Beberapa hal yang harus diperhatikan dalam mendesain perangkat media informasi adalah sebagai berikut:

- Tulisan dibuat dengan singkat, jelas, mudah terbaca dan mudah dimengerti.
- Tanda gambar harus jelas, seragam, dan sesuai dengan maksud dan tujuan informasi.
- Penempatan perangkat media informasi tidak mengganggu operasional kereta api di stasiun dan mempertimbangkan kenyamanan bagi pengguna jasa angkutan kereta api di stasiun.
- Ukuran perangkat media informasi harus proporsional dan mempertimbangkan aspek estetika bangunan.
- Pemanfaatan perangkat media informasi elektronik harus mempertimbangkan efisiensi pemakaian energi listrik.

Media informasi berdasarkan bentuknya dibagi menjadi 3 bentuk yaitu :

- Media Informasi visual
- Media Informasi Audio
- Media Informasi Audio Visual

a. Media Visual

o Spesifikasi dan Kombinasi Warna

Spesifikasi media informasi meliputi :

- Ukuran sesuai gambar diatas/menyesuaikan banyaknya huruf.
- Bahan akrilik susu 3 mm
- Stiker *oracal translucent gentian blue 051*
- Warna tulisan/symbol putih, huruf *Arial font* untuk Indonesia, *Italic* untuk kata asing
- Khusus *neon box* dan papan nama stasiun huruf *Calibri font Bold*
- *Casing box stainless 0,8mm*
- Rangka pipa hollow 2,5x2,5cm



- Neon TL Phillips 40 watt/setara
- Neon box bisa 1, 2 dan 4 muka menyesuaikan kebutuhan stasiun.

Warna yang digunakan untuk tulisan, tanda gambar, garis pembatas dan latar belakang pada media informasi dibedakan berdasarkan sifat informasi yang disampaikan seperti yang dijelaskan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 2. 8 Kombinasi Warna pada Media Informasi

No.	Media Informasi	Kombinasi Warna	
		Latar Belakang	Tulisan, Tanda Gambar, Garis Pembatas
1.	Informasi Yang Bersifat Umum (<i>General</i>), seperti nama gedung, nama ruang, penunjuk arah	Biru	Putih
		Putih	Biru/Hitam
		Hijau	Putih
2.	Informasi Yang Bersifat Peringatan (<i>Warning</i>), seperti peringatan hati-hati saat melintas jalu KA	Kuning	Hitam
3.	Informasi yang Bersifat Larangan (<i>Prohibition</i>), seperti larangan merokok, larangan memasuki area tertentu	Merah	Hitam
		Putih	Merah/Hitam
4.	Informasi yang Bersifat Khusus, seperti tabel informasi layanan KA, informasi komersial, sambutan, ucapan selamat hari raya.	Disesuaikan dengan kebutuhan dengan kombinasi warna yang berbeda dengan informasi umum, peringatan dan larangan	

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesi hal 22 (2012)

Tabel 2. 9 Spesifikasi Warna pada Media Informasi

No.	Nama Warna	Spesifikasi Warna dalam Format RGB
1.	Biru	(0, 101, 170)
2.	Merah	(218, 37, 29)
3.	Kuning	(255, 192, 0)
4.	Hijau	(0, 150, 70)
5.	Putih	(255, 255, 255)
6.	Hitam	(0, 0, 0)

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 22 (2012)



o Tanda Gambar

Standar tanda gambar yang digunakan pada perangkat media informasi di stasiun dapat terlihat pada gambar berikut.



Gambar 2. 15 Tipikal Tanda Gambar pada Media Informasi
Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 23 (2012)

Tanda gambar diatas merupakan tipikal yang akan dipakai sebagai media informasi yang ada di stasiun yang digunakan menurut kebutuhan stasiun.

b. Media Audio

Dalam fungsinya sebagai media audio/pengeras suara di stasiun harus memenuhi beberapa hal berikut :

- Bisa menjangkau wilayah stasiun/emplasemen.
- Mudah dioperasikan oleh petugas stasiun.
- Suara yang dihasilkan jelas dan tidak mengganggu kenyamanan penumpang.
- Tidak mengurangi nilai estetika dalam pemasangannya/tidak terlalu besar disesuaikan kebutuhan stasiun.



c. Media Audio Visual

Media audio visual yang digunakan di stasiun harus disesuaikan dengan kebutuhannya, agar lebih efisien dalam penggunaannya disarankan menggunakan media visual dan audionya dalam 1 perangkat sehingga tidak memerlukan ruangan khusus untuk penempatan audio/*speaker*.

B. Media Informasi Berdasarkan Tujuan Pelayanan

Berdasarkan tujuan pelayanannya, media informasi di stasiun secara umum terbagi menjadi beberapa jenis sebagai berikut :

o Petunjuk Lokasi

Media pelayanan informasi petunjuk lokasi meliputi :

- Informasi Nama Stasiun.



Gambar 2. 16 Neon Box Nama Stasiun

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia hal 26 (2012)



Gambar 2. 17 Papan Stasiun

Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 26, 2011

Papan depan dan samping stasiun memakai jenis neon box, sedang untuk diperon cukup papan nama stasiun. Tebal neon box depan stasiun 30 cm sedang samping stasiun 25 cm. Nilai “x” ditentukan untuk mencari panjang dan tinggi sehingga besar tulisan dan



logo tetap proporsional. Panjang dan tinggi menyesuaikan kondisi dan besarnya bangunan stasiun. Misal $x=5$, maka tinggi = $3*5+6*5+4*5+3*5=80\text{cm}$.

- Informasi nama pembagian area di stasiun
 1. Zona Khusus Penumpang Bertiket atau Zona I
 2. Zona Khusus Calon Penumpang atau Zona II
 3. Zona Area Umum atau Zona III



Gambar 2. 18 Tipikal Neon Pembagian Zona
 Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 27 (2012)

- Ruang Operasional Petugas Stasiun



Gambar 2. 19 Tipikal Neon Box RUang Operasional Petugas
 Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 28 (2012)



- Ruang Pelayanan Publik



Gambar 2. 20 Tipikal Neon Box Ruang Pelayanan Publik
Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 29 (2012)

- Informasi nama ruangan untuk kegiatan penunjang dan pelayanan khusus



Gambar 2. 21 Tipikal Neon Box untuk Kegiatan Penunjang dan Pelayanan Khusus

Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 30 (2012)



o Penunjuk Arah

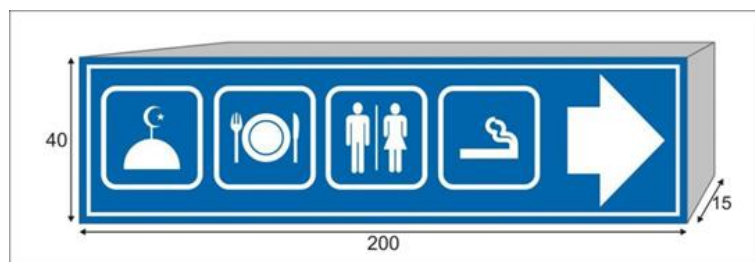
Media pelayan informasi penunjuk arah meliputi:

- Arah Pintu Masuk dan Keluar



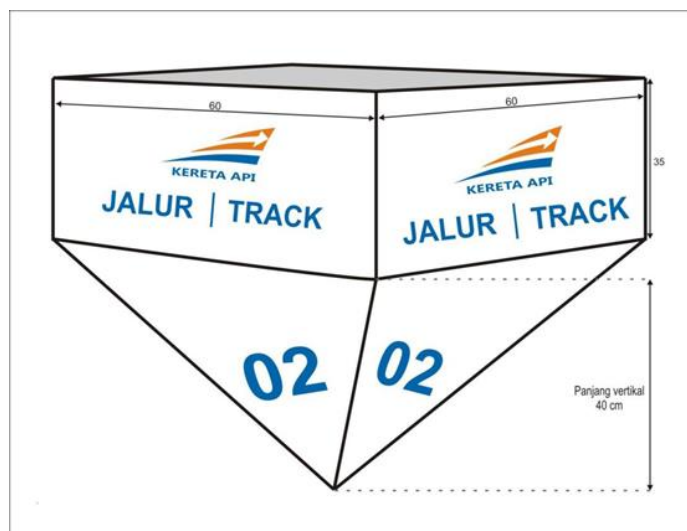
Gambar 2. 22 Tipikal Neon Box Arah Pintu Masuk dan Keluar
Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 30 (2012)

- Arah menuju Tempat Ibadah dan Pelayanan Umum



Gambar 2. 23 Tipikal Neon Box Arah ke Tempat Pelayanan Umum
Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 31 (2012)

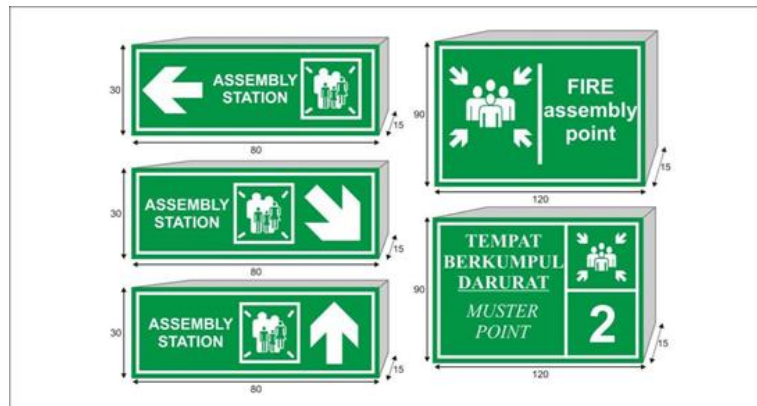
- Arah menuju Jalur Pemberangkatan Kereta Api



Gambar 2. 24 Tipikal Neon Box Arah Jalur Pemberangkatan Kereta Api
Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 31 (2012)



- Arah menuju Tempat Evakuasi/Assembly Point



Gambar 2. 25 Tipikal Neon Box Assembly Point

Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 32 (2012)

- Penunjuk Waktu

Media pelayanan informasi penunjuk waktu meliputi:

- Jam yang dipasang di tiap ruangan.
- Informasi melalui pengeras suara dar petugas stasiun.
- Informasi dari perangkat visual (LCD TV) dan *running text*.

- Informasi Layanan Kereta Api

Media pelayanan informasi kereta api meliputi:

- Tempat pemesanan/*booking*, pengembalian/*return* tiket KA, tukar tiket (dari struk kode *booking*) dan layanan *elektronic payment*.
- Informasi gangguan perjalanan kereta api.
- Informasi stasiun pemberangkatan, stasiun pemberhentian dan stasiun tujuan.
- Informasi tarif dan kelas pelayanan kereta api.
- Peta jaringan jalur kereta api.
- Informasi nama dan nomor kereta api.



JALUR 1 & 2 PERON TUNGGU PENUMPANG KERETA API		
No.KA	NAMA KERETA API	TUJUAN
KA 2	• ARGO ANGGREK 1	• SURABAYA - PS. TURI
KA 4	• ARGO ANGGREK 2	• SURABAYA - PS. TURI
KA 34	• BIMA	• SURABAYA GUBENG
KA 32	• GAJAYANA	• MALANG
KA 8	• ARGO LAWU	• SOLO BALAPAN
	• KRL AC JABOTABEK	• JAKARTA KOTA

Gambar 2. 26 Tipikal Neon Box Nama dan Nomor Kereta Api
Sumber: *Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 33 (2012)*

○ Peringatan dan Larangan

Media pelayanan informasi layanan kereta api meliputi:

- Peringatan hati-hati saat naik kereta api (tunggu sampai kereta benar-benar berhenti).
- Peringatan untuk mendahulukan penumpang yang turun terlebih dahulu.
- Peringatan hati-hati saat melintasi jalur kereta api.
- Peringatan untuk membuang sampah pada tempatnya
- Larangan merokok di sembarang tempat.
- Larangan masuk ke ruangan khusus petugas.
- Larangan membawa senjata tajam.

○ Informasi Umum

Media informasi yang berisi tentang himbauan atau informasi umum kepada pembaca untuk agar maksud dan tujuannya tercapai. Misalnya ucapan selamat tahun baru, dll.

Ukuran dan penempatan media informasi umum tidak boleh mengganggu operasional kereta api dan kenyamanan penumpang serta disesuaikan dengan kondisi stasiun.

○ Informasi Komersial

Media informasi yang berisi tentang iklan yang berupa media visual yang isinya mempengaruhi orang untuk menuruti maksud



dari iklan tersebut. Informasi komersial PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu mengenai *Call center* 121 dan *website* kereta - api.co.id.

2.3.4.3 Instalasi Elektrikal

A. Lampu Penerangan

Kebutuhan lampu penerangan stasiun dihitung berdasarkan luas area stasiun dan kekuatan lampu yang distandarkan.

Tabel 2. 10 Level Iluminasi
Level Iluminasi

No	Jenis Ruang	Level Iluminasi (Lux)
1	Ruang Operasional	200
2	Ruang Publik	200
3	Hall dan Ruang Tunggu Umum	250
4	Emplasemen dan Tempat Parkir	200

Sumber: *Pedoman Standarisasi Stasiun, hal 43 (2012)*

Tabel 2. 11 Nilai *Loss Light Factor*
Nilai LLF

No	Jenis Ruang	Nilai LLF
1	Kantor ber AC	0,8
2	Industri Bersih	0,7
3	Industri Kotor	0,6

Sumber: *Pedoman Standarisasi Stasiun, hal 44 (2012)*

B. Pendingin Ruangan

Pendingin ruangan adalah sebuah metode yang mengalirkan udara bersih pada sebuah area(ruangan) dengan temperatur dan kelembaban yang tepat. Pada stasiun kelas besar dan sedang pendingin udara wajib ada untuk ruangan-ruangan :

- Ruang KS
- Ruang tunggu VIP dan eksekutif



- Ruang loket dan operator
- Ruang *customer service*
- Dan ruangan dimana peralatan-peralatan listrik tertentu yang membutuhkan pendingin udara, misal ruang peralatan sinyal dan telekomunikasi.

2.3.4.4 Bangunan Stasiun

A. Asas Aksesibilitas pada Bangunan Umum

Bangunan stasiun merupakan tempat bagi penyelenggaraan angkutan publik dengan moda transportasi kereta api. Angkutan publik ini diperuntukan bagi masyarakat secara umum sehingga bangunan stasiun merupakan bangunan umum yang didesain, dibangun dan dimanfaatkan dengan memperhatikan aksesibilitas pada bangunan umum.

Aksesibilitas pada bangunan umum adalah kemudahan yang disediakan bagi semua orang termasuk penyandang cacat untuk mengakses fasilitas pada bangunan umum. Terdapat 4 asas aksesibilitas pada bangunan umum, yaitu:

- Kemudahan, yaitu setiap orang dengan mudah dapat mencapai semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- Kegunaan, yaitu setiap orang harus dapat mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan.
- Keselamatan, yaitu setiap bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan terbangun harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang.
- Kemandirian, yaitu setiap orang harus bisa mencapai, masuk dan mempergunakan semua tempat atau bangunan yang bersifat umum dalam suatu lingkungan dengan tanpa membutuhkan bantuan orang lain.

B. Ukuran Dasar Ruang

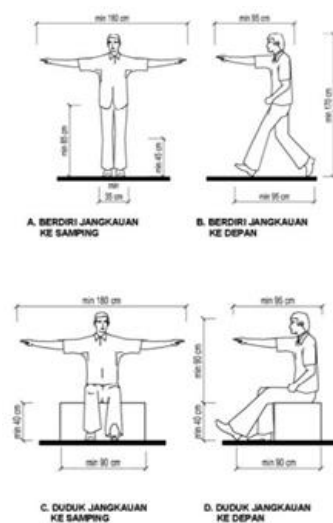
Ukuran dasar ruang di stasiun mengacu kepada dua ukuran dasar sebagai berikut:

- **Ukuran Dasar Umum**, yang meliputi ukuran tubuh manusia dewasa, peralatan yang digunakan, ruang yang dibutuhkan untuk mewadahi pergerakannya.
- **Ukuran Dasar Khusus**, yang disesuaikan dengan ukuran sarana dan prasarana perkeretaapian, peralatan, perlengkapan dan ruang yang dibutuhkan untuk mewadahi pergerakan sarana sehubungan dengan kegiatan operasional kereta api di stasiun.

- **Ukuran Dasar Umum**

Ukuran dasar umum diterapkan dengan mempertimbangkan fungsi ruang dan pengguna ruang. Ruang pelayanan dan publik harus menerapkan ukuran dasar bagi semua orang termasuk penyandang cacat. Sedangkan ruang-ruang seperti ruangan kantor, gudang peralatan dan ruangan petugas, dapat disesuaikan tanpa menerapkan ukuran dasar bagi penyandang cacat.

Detail ukuran dasar umum dijelaskan pada gambar-gambar sebagai berikut.

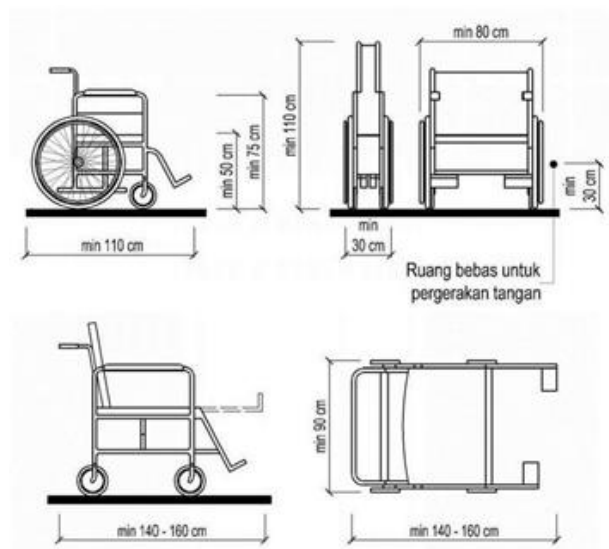


Gambar 2. 27 Ukuran Orang Dewasa

Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 58 (2012)



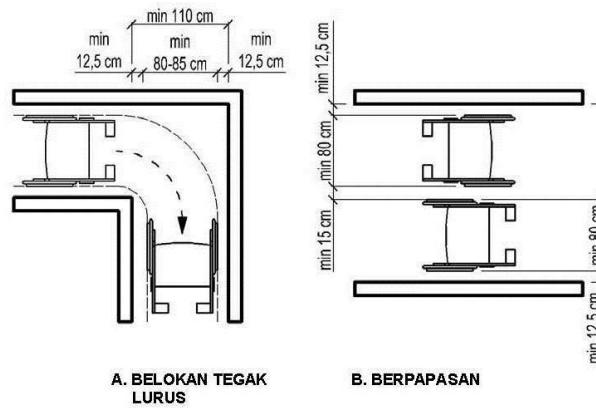
Gambar 2. 28 Ruang Gerak Bagi Tuna Netra
 Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 58 (2012)



Gambar 2. 29 Ukuran Kursi Roda
 Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 59 (2012)



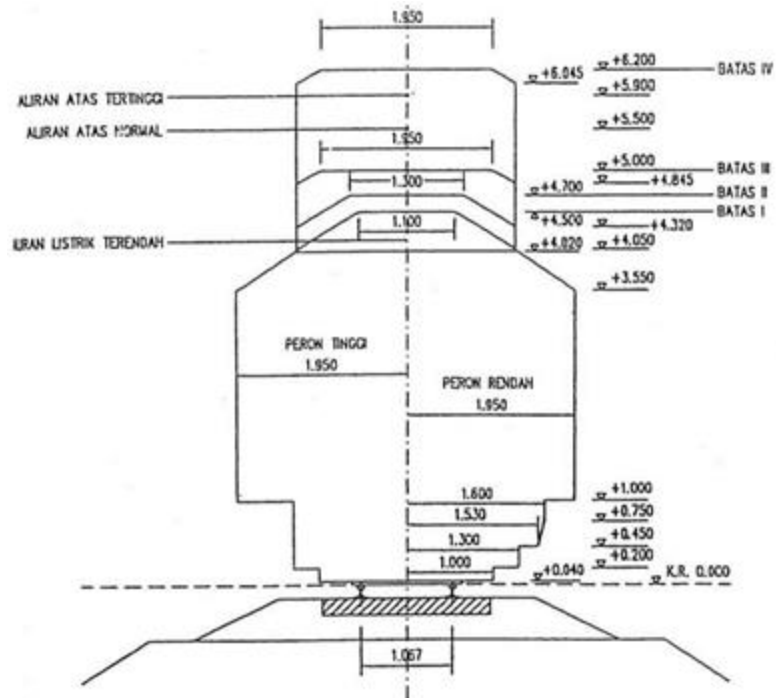
Gambar 2. 30 Ukuran Putar Kursi Roda
 Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 59 (2012)



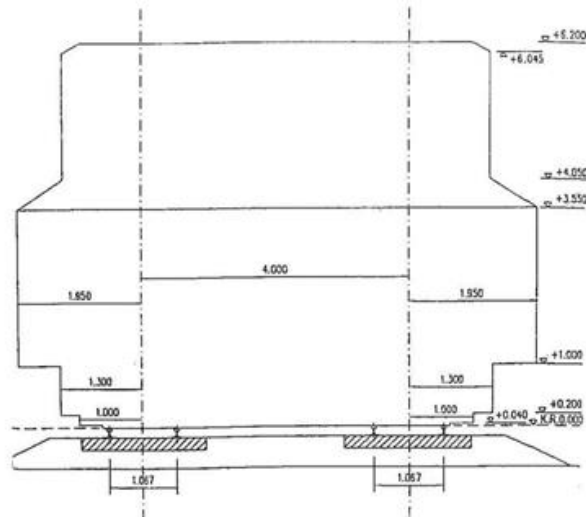
Gambar 2. 31 Belokan dan Papasan Kursi Roda
Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 60 (2012)

- **Ukuran Dasar Khusus**

Detail ukuran dasar khusus menyangkut ruang bebas bagi pergerakan kereta api dijelaskan pada gambar-gambar sebagai berikut.



Gambar 2. 32 Ruang Bebas pada Jalan Rel Lurus untuk Elektrifikasi dan Non Elektrifikasi
Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 60 (2012)



Gambar 2. 33 Ruang Bebas Jalan Rel Lurus untuk Jalur Ganda
 Sumber: Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia hal 61 (2012)

C. Warna Bangunan

Secara umum, warna bangunan ditentukan oleh warna dasar dinding bangunan. Warna elemen bangunan lainnya seperti kusen, pintu, lisplang disesuaikan sebagai kombinasi warna.

- **Warna Eksterior Bangunan**

Standar warna dinding eksterior bangunan stasiun dibedakan antara standar warna untuk bangunan stasiun *heritage* dan *non-heritage*.

Tabel 2. 12 Standar Warna Dinding Eksterior Stasiun

Jenis Warna	Bangunan Non Heritage	Bangunan Heritage
Warna Dasar	Putih (kode 2290M Brilliant White merk Dulux / setara); Krem (kode 44518 Ruby Sand merk Dulux / setara)	Putih (kode 2290M Brilliant White merk Dulux / setara)
Kombinasi Warna	Gradasi Warna Abu Tua	Gradasi Warna Abu Tua
Aksen Warna (bila diperlukan)	Oranye (kode 43044 Teracotta merk Dulux / setara); Abu Tua (kode 30GG 52/011 Frost Grey merk Dulux / setara)	Oranye (kode 43044 Teracotta merk Dulux / setara)

Sumber: Pedoman Standarisasi Stasiun, hal 78 (2012)



Khusus stasiun komuter yang bukan merupakan bangunan *heritage*, warna dinding bangunan disesuaikan dengan tema tertentu yang mengindikasikan identitas stasiun.

Pengecatan dinding eksterior bangunan menggunakan cat yang diperuntukan secara khusus sebagai cat dinding eksterior, dengan spesifikasi umum sebagai berikut:

- cat *weathershield*;
- daya sebar teoritis 12-13 m²/liter/lapis;
- masa pengeringan 2-3 jam sebelum lapisan berikutnya;
- pengenceran 10% untuk permukaan acian.

- **Warna Interior Bangunan**

Warna dasar yang digunakan untuk dinding interior bangunan adalah warna terang dengan spesifikasi yang disesuaikan dengan kebutuhan desain. Kombinasi warna untuk dinding dan elemen interior lainnya juga disesuaikan dengan kebutuhan desain.

Pengecatan dinding interior bangunan menggunakan cat dengan spesifikasi umum sebagai berikut:

- daya sebar teoritis 12-14 m²/liter/lapis;
- masa pengeringan 1-2 jam sebelum lapisan berikutnya;
- pengenceran 20% untuk permukaan acian;

- **Warna Bangunan Overkaping**

Bentuk bangunan overkaping disesuaikan dengan keperluan desain arsitekturnya. Atap overkaping menggunakan material dengan warna abu-abu. Tiang dan rangka overkaping menggunakan cat dengan kombinasi warna abu-abu tua.

2.4 User-Oriented

Menurut Roger Scurton, 1984 dalam Hantono (2018) ruang publik dimaknai sebagai tempat yang didesain secara sederhana dimana setiap orang memiliki akses yang besar terhadap lingkungan sekitar, tempat pertemuan antara pengguna secara tidak sengaja, dan perilaku pengguna ruang publik satu sama lain



mengikuti norma-norma yang berlaku setempat. Rustam Hakim, 1987 dalam Fahlewi (2017) mengatakan bahwa, ruang umum pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dari masyarakatnya, baik secara individu maupun secara kelompok, dimana bentuk ruang publik ini sangat tergantung pada pola dan susunan massa bangunan.

Menurut sifatnya, ruang publik terbagi menjadi 2 jenis (Elbert, 2014), yaitu :

1. Ruang publik tertutup : adalah ruang publik yang terdapat di dalam suatu bangunan.
2. Ruang publik terbuka : yaitu ruang publik yang berada di luar bangunan yang sering juga disebut ruang terbuka (*open space*).

Berdasarkan pelingkupannya (Carmona, et al , 2013 dalam Siregar, 2012), ruang publik dapat dibagi menjadi beberapa tipologi antara lain :

- *External public space*. Ruang publik jenis ini biasanya berbentuk ruang luar yang dapat diakses oleh semua orang (publik) seperti taman kota, alun-alun, jalur pejalan kaki, dan lain sebagainya.
- *Internal public space*. Ruang publik jenis ini berupa fasilitas umum yang dikelola pemerintah dan dapat diakses oleh warga secara bebas tanpa ada batasan tertentu, seperti kantor pos, kantor polisi, rumah sakit dan pusat pelayanan warga lainnya.
- *External and internal “quasi” public space*. Ruang publik jenis ini berupa fasilitas umum yang biasanya dikelola oleh sektor privat dan ada batasan atau aturan yang harus dipatuhi warga, seperti mall, diskotik, restoran dan lain sebagainya.

Penataan ruang merupakan salah satu faktor penting yang dapat mempengaruhi kinerja pengguna yang berada didalamnya. Tata ruang yang baik dan sesuai dengan kebutuhan pengguna, akan bermanfaat dan memperlancar tata usaha sebuah bangunan (Kristianto, 2016).

Berdasarkan kajian terhadap beberapa teori ada beberapa unsur pembentuk ruang terbuka publik yang berpengaruh terhadap pemanfaatannya, diantaranya seperti diungkapkan dalam Sugiarto (2018):



1. Setiawan (1995) menyatakan unsur-unsur ruang yang berpengaruh terhadap pemakainya, yaitu mencakup ukuran, bentuk, perabot, penataannya, suara, temperatur dan pencahayaan.
2. Giles-Corti dkk (2005) dinyatakan bahwa peningkatan pemanfaatan ruang terbuka publik dapat dilakukan melalui penambahan luas ruang dan pemberian fasilitas yang lebih menarik.
3. Hwang dkk (2009) dan Torridge (2005) mengungkapkan bahwa pemanfaatan ruang tidak dipengaruhi oleh area maupun luas ruang namun oleh integrasi ruang, akses, dan sikap pengguna.
4. Menurut Hakim bahwa pembatas ruang berpengaruh antara ruang terbuka publik dan privat berpengaruh terhadap kesan dan perasaan pengamat.

Menurut Carr (2003) dalam Sugiarto (2018) ruang terbuka dalam suatu permukiman akan berperan efektif dan bermanfaat jika mengandung unsur antara lain:

- a. *Comfort*, perasaan nyaman secara fisik social dan psikologis
- b. *Relaxation*, suasana rileks/tenang dengan kondisi tubuh dan pikiran dalam keadaan baik
- c. *Passive and Active engagement*, suasana ruang yang dapat memwadahi kegiatan aktif dan pasif pengunjung
- d. *Discovery*, penemuan berupa cara pandang baru maupun pengalaman baru yang menyenangkan.

Menurut Gehl (2007) menyatakan bahwa rancangan sebuah ruang dapat mempengaruhi perilaku pengguna. Sebaliknya, Carmona (2003) menyatakan bahwa perilaku pengguna dapat merubah kondisi ruang, keduanya mengungkapkan hubungan timbal balik antara ruang dan perilaku pengguna. Madanipour (2003) menyatakan bahwa ruang dapat menciptakan hubungan sosial dan selanjutnya hubungan sosial dapat mempengaruhi pemanfaatan ruang. Selanjutnya menurut Abu Ghazze (1996) menyatakan akses dan desain ruang terbuka publik yang terbuka akan meningkatkan kegiatan manusia dan hubungan sosial di dalamnya (Sugiarto, 2018).



Sauter dan Huettenmoser (2008) dalam Siregar (2012) mempergunakan tiga dimensi untuk mengukur integrasi sosial dalam kajian ruang publik, antara lain :

- Dimensi struktural, yang berkaitan dengan aksesibilitas dan penggunaan ruang.
- Dimensi interaktif, yang terkait dengan hubungan sosial, jenis aktivitas pada ruang publik serta adanya kemungkinan partisipasi pada aktivitas dan pengambilan keputusan di tingkat lokal.
- Dimensi subjektif, yang terkait dengan kepuasan personal terhadap pengelolaan lingkungan serta persepsi mengenai keterlibatan warga secara sosial.

Dalam kaitannya dengan pelaksanaan aktivitas sosial pada ruang publik, Mehta (2007) dalam Siregar (2012) mempergunakan beberapa variabel yang dipergunakan untuk mengukur dan menyusun “*Good Public Space Index*”, antara lain :

- Intensitas penggunaan, yang diukur dari jumlah orang yang terlibat dalam aktivitas statis dan dinamis pada ruang luar.
- Intensitas aktivitas sosial, yang diukur berdasarkan jumlah orang dalam setiap kelompok yang terlibat dalam aktivitas statis dan dinamis pada ruang luar.
- Durasi aktivitas, yang diukur berdasarkan berapa lama waktu yang dipergunakan orang untuk beraktivitas pada ruang luar.
- Variasi penggunaan, yang diukur berdasarkan keberagaman atau jumlah tipologi aktivitas yang dilaksanakan pada ruang luar.
- Keberagaman penggunaan, yang diukur berdasarkan variasi pengguna berdasarkan usia, jenis kelamin dan lain sebagainya.

Menurut Richard Muther (1955) dalam Kristianto (2016), terdapat 6 asas tata ruang kantor yang baik. Meskipun diperuntukan untuk kantor, asas ini dapat dijadikan asas untuk tata ruangan, sebagai berikut:

1. Asas mengenai jarak terpendek: Suatu ruangan yang baik ialah yang memungkinkan proses penyelesaian suatu pekerjaan menempuh jarak yang sependek-pendeknya.



2. Asas mengenai rangkaian kerja: Suatu tata ruang yang baik ialah menempatkan pegawai dan alat-alat kantor menurut rangkaian yang sejalan dengan urutan penyelesaian pekerjaan yang bersangkutan. Asas ini merupakan kelengkapan dari asas mengenai jarak terpendek.
3. Asas mengenai penggunaan segenap ruang: Suatu tata ruang yang baik ialah yang mempergunakan semua ruang yang ada.
4. Asas mengenai perubahan susunan tempat kerja: Suatu tata ruang yang baik ialah yang dapat diubah atau disusun kembali dengan tingkat kesukaran dan pengeluaran biaya yang seminim mungkin.
5. Asas integrasi kegiatan: Tata ruang dan fasilitas harus disesuaikan dengan fungsi ruang yang digunakan.
6. Asas keamanan dan kepuasan pegawai (pengguna): faktor keamanan, kenyamanan, dan kepuasan pegawai harus diperhatikan.

2.5 Mobilitas

Mobilitas berasal dari kata *mobilis* (Latin) yang berarti mudah dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Mobilitas menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) berarti kesiapsiagaan untuk bergerak, gerak perubahan yang terjadi di antara warga masyarakat baik secara fisik maupun sosial.

Terdapat banyak jenis mobilitas, seperti mobilitas sosial, mobilitas penduduk, dan lain-lain. Salah satu mobilitas yang sering terjadi adalah mobilitas sosial. Menurut Robert M.Z Lawang, mobilitas sosial adalah perpindahan posisi dari lapisan yang satu ke lapisan yang lain atau dari satu dimensi ke dimensi yang lainnya. Sedangkan menurut Horton dan Hunt (1987), mobilitas sosial adalah suatu gerak perpindahan dari suatu kelas sosial ke kelas sosial lainnya. (Sudarsono, 2016)

Dari beberapa pengertian di atas, maka kata mobilitas dapat diartikan sebagai perubahan dinamika seseorang/individu/kelompok yang terjadi akibat suatu gerakan dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari satu status ke status lainnya. Oleh karena itu, antara aksesibilitas dan mobilitas terdapat hubungan searah, yaitu semakin tinggi akses, akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang, kendaraan ataupun barang yang bergerak dari suatu lokasi ke lokasi lain.



2.6 Desain Berkelanjutan (*Sustainability design*)

Desain berkelanjutan berusaha untuk mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan, kesehatan dan kenyamanan para penghuni, sehingga meningkatkan kinerja bangunan gedung. Tujuan dasar dari keberlanjutan adalah untuk mengurangi konsumsi sumber daya terbarukan, meminimalkan limbah, dan menciptakan lingkungan yang sehat, produktif.

Prinsip-prinsip desain berkelanjutan mencakup kemampuan untuk:

- mengoptimalkan *site* potensial;
- meminimalkan pemakaian energi terbarukan;
- menggunakan produk-produk ramah lingkungan;
- melindungi dan melestarikan air;
- meningkatkan kualitas lingkungan kolam; dan
- mengoptimalkan operasional dan praktik-praktik pemeliharaan

Pemanfaatan filosofi desain berkelanjutan dapat mendorong keputusan pada setiap proses desain yang akan mengurangi dampak negatif dari lingkungan dan kesehatan pengguna, tanpa mengurangi hal penting dalam objek desain (Horn, 2018).

Pada dasarnya pelaksanaan desain berkelanjutan (*sustainable design*) ini dapat diaplikasikan bentuk :

- **Mikrokosmos**, yang diwujudkan dalam bentuk benda untuk penggunaan sehari-hari.
- **Makrokosmos**, yang diwujudkan dalam bentuk bangunan, kota dan fisik permukaan bumi. Bentuk inilah yang dapat diterapkan dibidang arsitektur, arsitektur lansekap, desain urban, perencanaan kota, teknik, desain grafis, desain industri, desain interior dan *fashion design*.

Prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan (Priyoga, 2013):

1. Keberlanjutan Ekonomi

Keberlanjutan ekonomi dari perspektif pembangunan memiliki dua hal utama, keduanya mempunyai keterkaitan yang erat dengan tujuan aspek keberlanjutan lainnya. Keberlanjutan ekonomi makro menjamin kemajuan



ekonomi secara berkelanjutan dan mendorong efisiensi ekonomi melalui reformasi struktural dan nasional. Tiga elemen utama untuk keberlanjutan ekonomi makro yaitu efisiensi ekonomi, kesejahteraan ekonomi yang berkesinambungan, dan meningkatkan pemerataan dan distribusi kemakmuran. Hal tersebut diatas dapat dicapai melalui kebijaksanaan makro ekonomi mencakup reformasi fiskal, meningkatkan efisiensi sektor publik, mobilisasi tabungan domestik, pengelolaan nilai tukar, reformasi kelembagaan, kekuatan pasar yang tepat guna, ukuran sosial untuk pengembangan sumberdaya manusia dan peningkatan distribusi pendapatan dan aset.

2. Keberlanjutan Sosial

Secara menyeluruh keberlanjutan sosial dinyatakan dalam keadilan sosial, harga diri manusia dan peningkatan kualitas hidup seluruh manusia. Keberlanjutan sosial mempunyai sasaran antara lain :

- a. Negara sebagai badan sosial konstitusional seharusnya menetapkan dan menjunjung tinggi derajat manusia dan perkembangan karakter manusia secara bebas untuk sekarang dan masa depan, untuk menjaga kedamaian sosial.
- b. Setiap anggota masyarakat mendapat manfaat dari masyarakat sesuai dengan kontribusinya untuk sistem jaminan sosial dan juga jika kurang mampu.
- c. Sistem jaminan sosial (*social security system*) hanya bisa tumbuh bergantung pada standar ekonomi.
- d. Potensi produktivitas seluruh masyarakat dan cabangnya seharusnya tetap dilangsungkan juga untuk generasi masa depan.

3. Keberlanjutan Ekologi

Keberlanjutan ekologis adalah prasyarat untuk pembangunan dan keberlanjutan kehidupan. Keberlanjutan ekologis akan menjamin keberlanjutan ekosistem bumi. Untuk menjamin keberlanjutan ekologis harus diupayakan hal-hal sebagai berikut :



- a. Pemakaian sumber daya yang dapat diperbaharui seharusnya tidak melebihi kemampuan regenerasi sumber daya tersebut. Ini berhubungan dengan kebutuhan performa ekologi yang berkelanjutan, contohnya keberlanjutan kapital ekologis yang ditentukan oleh fungsinya.
- b. Emisi untuk lingkungan seharusnya tidak melebihi kapasitas ekosistem-ekosistem individu.
- c. Kurun waktu dampak antropogenik untuk lingkungan harus seimbang dengan kurun waktu kemampuan proses alami dalam lingkungan yang berkaitan untuk bereaksi.
- d. Risiko dan bahaya untuk kesehatan manusia yang disebabkan oleh aktivitas antropogenik harus di minimalisasi. (Priyoga, 2013)

Penggunaan material menjadi salah satu aspek penting dalam desain berkelanjutan. Meskipun terdapat beragam standar dan pemahaman, beberapa prinsip dasar *sustainable design* yang umum diterima adalah meliputi aspek-aspek:

- **Low-impact material:** memanfaatkan bahan non-toxic dan diproduksi secara ramah lingkungan (misal: pembuatannya hanya membutuhkan sedikit energi).
- **Efisiensi energi:** menggunakan atau membuat produk yang hanya membutuhkan sedikit energi.
- **Kualitas dan daya tahan:** produk yang berfungsi baik (memiliki umur pakai) secara lama berarti mengurangi perawatan atau penggantian.
- **Reuse and recycle:** rancangan produk harus mempertimbangkan pemanfaatan secara berkelanjutan hingga setelah masa pakai berakhir (afterlife).
- **Renewability:** bahan berasal dari wilayah terdekat, diproduksi dari sumberdaya terbarukan, serta (bila memungkinkan) bisa diolah menjadi kompos.
- **Sehat:** produk tidak berbahaya bagi pengguna/penghuni dan lingkungan sekitarnya, bahkan bisa menunjang aspek kesehatan secara luas.



2.7 Transformasi

2.7.1 Pengertian Transformasi

Transformasi secara umum menurut kamus (The New Grolier Webster Internasional dictionary of English Language), Menjadi bentuk yang berbeda namun mempunyai nilai-nilai yang sama, perubahan dari satu bentuk atau ungkapan menjadi suatu bentuk yang mempunyai arti atau ungkapan yang sama mulai dari struktur permukaan dan fungsi. (Najoan, 2011)

Transformasi menurut Webster Dictionary, 1970. Transformasi berarti perubahan menjadi sesuatu, transformasi dapat dianggap sebagai sebuah proses pemalihan total dari suatu bentuk menjadi sebuah sosok baru yang dapat diartikan sebagai tahap akhir dari sebuah proses perubahan, sebagai sebuah proses yang dijalani secara bertahap baik faktor ruang dan waktu yang menjadi hal yang sangat mempengaruhi dalam perubahan tersebut. (Najoan, 2011)

2.7.2 Transformasi dalam Desain

Menurut Pawitro, dalam kegiatan perancangan diperlukan metode pendekatan yang dikutip dari buku "*The Design in Architecture*" karya Geoffrey Broadbent (1973) yang menjelaskan terdapat 4 pendekatan dalam transformasi desain:

- **Desain Pragmatis.** Penciptaan bentuk tiga dimensional atau proses desain secara pragmatis, mengacu pada proses coba-coba dengan memanfaatkan berbagai sumber daya (material) yang ada sedemikian rupa memenuhi maksud yang ingin dicapai. Menurut Broadbent, proses desain secara pragmatistis ini dipandang sebagai cara pertama yang dilakukan manusia dalam menciptakan suatu karya arsitektural. Metode pragmatis ini masih dipergunakan hingga sekarang, khususnya dalam kaitan upaya pemanfaatan material-material baru. Teknologi konstruksi yang baru juga sering didasari pada proses pragmatistis ini.



- **Desain Ikonik.** Setelah suatu bentuk tiga dimensi dikembangkan secara pragmatis dan memenuhi kebutuhan, bentuk ini biasanya akan hadir secara terus-menerus dalam rentang waktu yang sangat lama, dan tidak jarang hadir pula diberbagai daerah dan bahkan berjauhan. Istilah arsitektur tradisional dan vernacular sebenarnya menunjuk pada pemahaman ini.
- **Desain Analogi.** Penciptaan bentuk arsitektural dengan pendekatan analogi pada dasarnya dapat dijelaskan sebagai upaya desain yang berangkat dari suatu penggambaran. Dalam hal ini, objek diibaratkan sebagai suatu hal yang spesifik. Untuk itu perlu dibedakan antara yang dianalogikan dengan analognya. Yang dianalogikan menunjukan pada objek yang akan didesain, sementara analognya adalah objek yang menjadi sumber penggambaran.
- **Desain Kanonis.** Pendekatan perancangan yang didasarkan pada berbagai aspek tertentu seperti aspek geometrika objek, sistem proposi, modul, tatanan massa yang semuanya mengara pada keteraturan sebagai dasar perancangan. Pendekatan ini lebih bernuansa intelektual.

Pada perancangan objek Stasiun Madiun menggunakan metode desain analogi dengan sumber analogi *branding* stasiun dan kota Madiun. Kedua sumber analog ini akan ditransformasikan dalam bentuk, warna, maupun elemen estetis interior. Menurut Broadbent dalam Rasmi (2015), pendekatan analogi bukan hanya sekedar menjiplak bentuk objek alam yang dianalogikan, tapi diperlukan proses-proses analisis dan merangkainya sehingga menghasilkan bentuk baru yang masih memiliki kemiripan visual dengan objek yang dianalogikan.

Pendekatan analogi dibagi menjadi tiga macam, yaitu:

- **Analogi Personal (*Personal Analogy*).** Analogi secara personal berarti sang arsitek membayangkan dirinya sendiri sebagai bagian dari permasalahan dalam desain arsitektur. Contohnya apabila ia (arsitek) membayangkan dirinya sebagai bangunan yang menghadap ke suatu



arah tertentu, bagaimana cahaya matahari yang diterimanya. Apabila ia merupakan sebuah balok, berapa banyak beban atau tekanan yang akan diterima. Apabila ia berada di tanah miring dan membaringkan diri, bagaimana cahaya matahari yang diterimanya dan bagaimana aliran angin yang melewatinya. Analogi personal nampak pada Eiffel Towe, Paris dan Ronchamp Chapel – Le Corbusier.

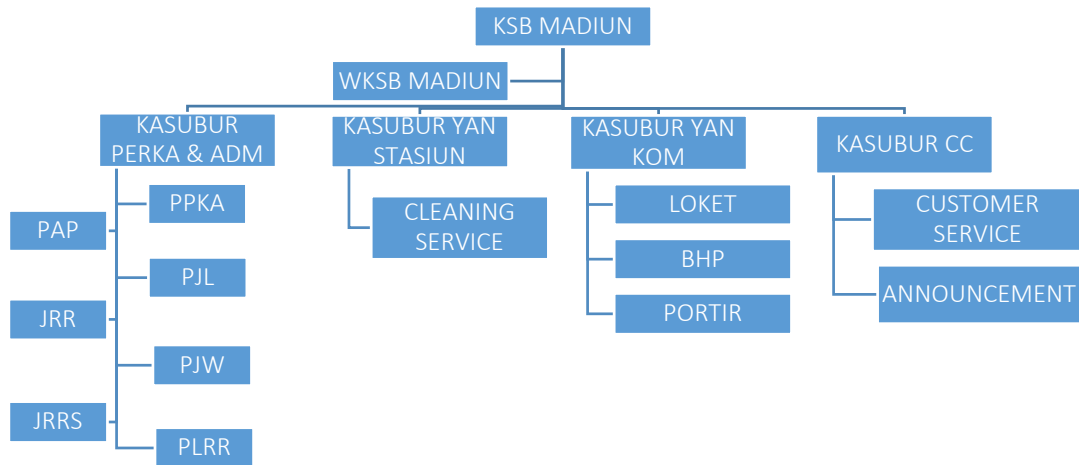
- **Analogi Langsung (*Direct Analogy*).** Analogi langsung merupakan analogi yang paling mudah dipahami oleh orang lain. Dalam analogi ini, arsitek menyelesaikan permasalahan dalam desain dengan fakta-fakta dari berbagai cabang ilmu lain yang sudah diketahui umum, misalnya seperti pengaturan cahaya pada bangunan yang menggunakan prinsip kerja diafragma pada mata. Beberapa contoh karya arsitektur yang menggunakan pendekatan analogi adalah John Wax Building – Frank Lloyd Wright dan Form Building, Barcelona – Herzog and De Meuron.
- **Analogi Simbolik (*Symbolic Analogy*).** Pada analogi simbolik, arsitek menyelesaikan permasalahan dalam desain dengan memasukkan makna tertentu secara tersirat. Analogi ini merupakan bentuk analogi secara tidak langsung. Unsur-unsur yang dimasukkan dapat berupa perlambangan terhadap sesuatu, mitologi lokal, atau simbol lainnya. Berikut merupakan contoh bangunan yang menerapkan pendekatan analogi simbolik.

Berdasarkan penjelasan di atas, analogi yang diterapkan pada Stasiun Madiun adalah analogi langsung dengan menggunakan analogi stasiun dan kota Madiun.



2.8 Data Eksisting

2.8.1 Struktur Organisasi Stasiun Madiun



Gambar 2. 34 Struktur Organisasi Stasiun Madiun
Sumber: Dokumen Stasiun Madiun (2018)

Stasiun Madiun dikepalai oleh Kepala Stasiun Madiun dan dibantu dengan Wakil Kepala Stasiun Madiun. Divisi pada Stasiun Madiun dibagi menjadi 4 divisi yang dikepalai masing-masing kepala sub urusan, yaitu perka dan administrasi, pelayanan stasiun, pelayanan komersial stasiun, dan customer care. Tugas pokok dan fungsi pada masing-masing bagian adalah sebagai berikut:

- **Kepala UPT Stasiun,** Melaksanakan kegiatan operasi angkutan kereta api; Menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam kegiatan operasi angkutan kereta api; Menjamin ketertiban dan kelancaran persediaan, penjualan karcis, dan administrasinya; Menjamin keamanan dan kebersihan stasiun; Menjamin kemudahan, kenyamanan, kebersihan, keindahan, dan kejelasan informasi kepada pengguna jasa angkutan kereta api; Menjamin kebersihan stasiun dan rangkaian KA yang berangkat dari stasiunnya; Mengkoordinasikan seluruh kegiatan unit pelaksana teknis di lingkungan stasiun.
- **Wakil Kepala Stasiun Besar (WKSMB),** Mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab yang ditetapkan atas kesepakatan bersama antara KSB



dan WKSB setempat serta diketahui dan mendapat persetujuan dari Manager Operasi.

- **Kepala Sub Urusan PERKA dan Administrasi**, yang bertanggung jawab melaksanakan kegiatan administrasi Perka, administrasi stasiun, memantau dan mengevaluasi pelaksanaan SOP di stasiun serta pembinaan personil perka antara lain Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA), Pengawas Peron (PAP) ,Perlintasan Jalan (PJJ), Juru Langsir, Juru Rem, Juru Rangkai (JRR), PJW, Jurus Rumah Sinyal (JRRS), dan PLRR.
- **Kepala Sub Urusan Pelayanan Stasiun**, yang bertanggung jawab melaksanakan kegiatan dan pengendalian terhadap kebersihan stasiun dan kebersihan rangkaian KA di stasiun.
- **Kepala Sub Urusan Pelayanan Komersial Stasiun**, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan kegiatan pelayanan terhadap announcement, portir, pergudangan, angkutan hantaran, customer care dan loket.
- **Kepala Sub Urusan Customer Care**, yang bertanggung jawab mengkoordinasikan pelayanan informasi di stasiun (*customer service center* dan *customer service mobile*), mengelola kotak saran dan keluhan pelanggan di stasiun, mengelola database pelanggan di stasiun, membantu melaksanakan service recovery serta penanganan insiden yang menimpa 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, memberi pengarahan kepada CSOS, memantau dan melakukan penilaian kinerja CSOS.



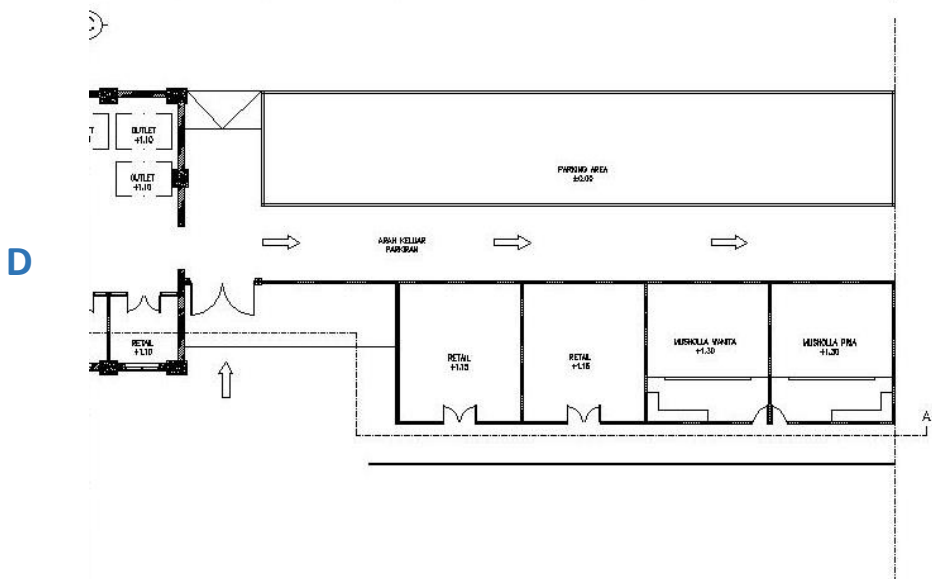
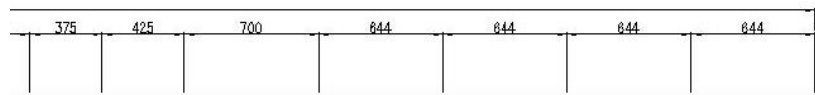
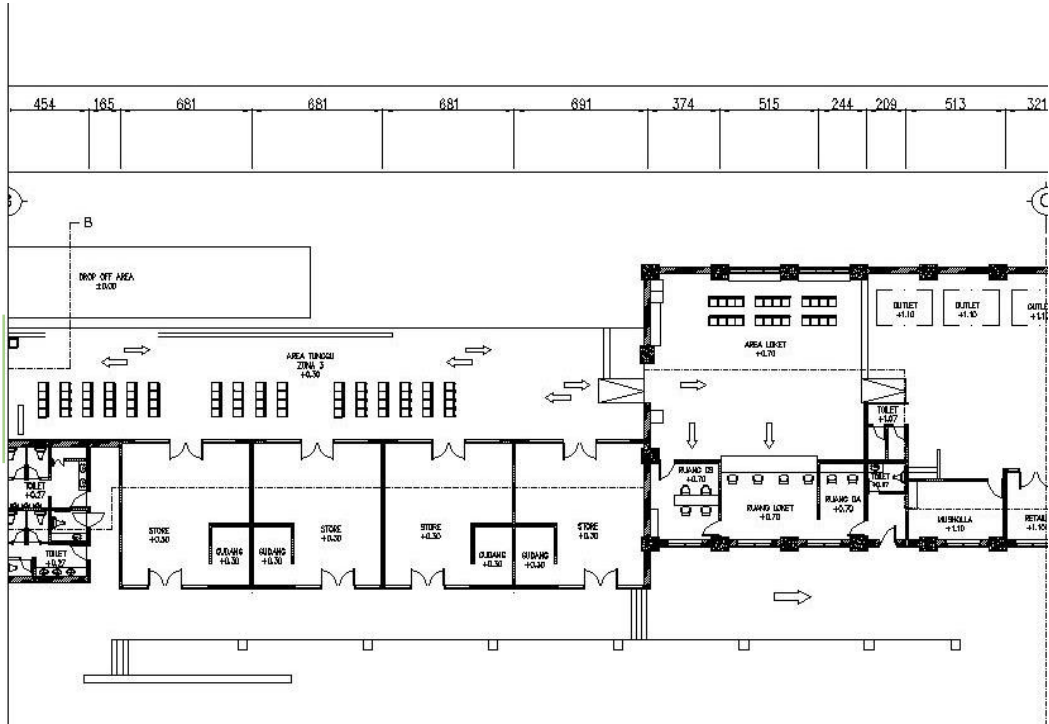
Tabel 2. 13 Pegawai Stasiun Madiun

NO	JABATAN	JUMLAH	
		ORGANIK	NON ORGANIK
1	KEPALA STASIUN	1	
2	WAKIL KEPALA STASIUN	1	
3	KASUBUR PERKA	1	
4	KASUBUR PELAYANAN	1	
5	KASUBUR KOMERSIAL	1	
6	KASUBUR CC	1	
7	PPKA	4	
8	PAP	4	
9	PJL	4	
10	PRL	11	
11	PELAKSANA	3	
12	OA		3
13	PETUGAS LOKET		11
14	ANNOUNCER		3
15	BHP		3
16	TL		4
17	OPERATIVE		16
18	CUSTOMER SERVICE		7
19	SECURITY		15
20	PORTER		15
	TOTAL		109

Sumber: Dokumen Stasiun Madiun (2018)

Dari Tabel 2.13, dapat diketahui bahwa jumlah pegawai Stasiun Madiun adalah 109 orang dengan dibagi menjadi dua bagian yaitu organik (32 orang) dan non organik (77 orang). Pegawai Stasiun Madiun bekerja selama 24 jam dengan pembagian 3 *shift* kerja per hari.

RE-DESAIN INTERIOR STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP
 FUTURE STATION DAN PENERAPAN BRAND KOTA MADIUN



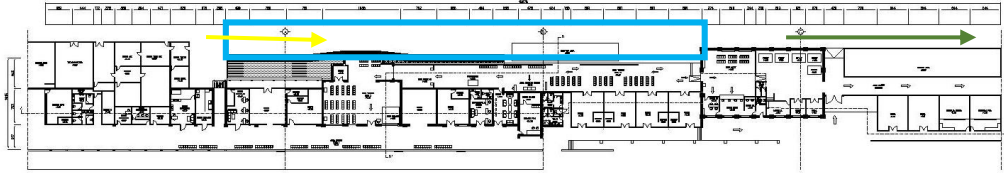
-  Area Tunggu Zona 3
-  Area Tiket

-  Area Tunggu Zona 2
-  Area Tunggu Zona 1



2.8.3 Analisa Eksisting

A. Bagian Depan



Gambar 2. 35 Denah Eksisting (Bagian Depan)



a. Fasad Stasiun Madiun



b. Area Drop Off



c. Tampak Luar Area Boarding



d. Area Masuk Kendaraan

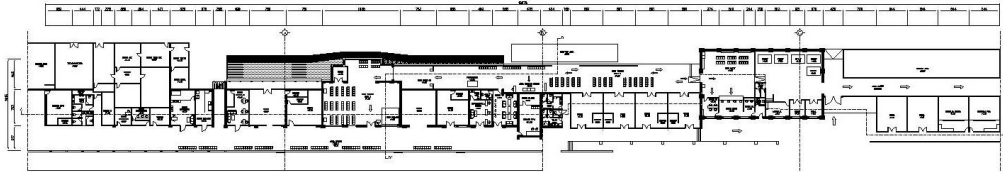
Gambar 2. 36 Area Depan Stasiun Madiun

Analisa eksisting:

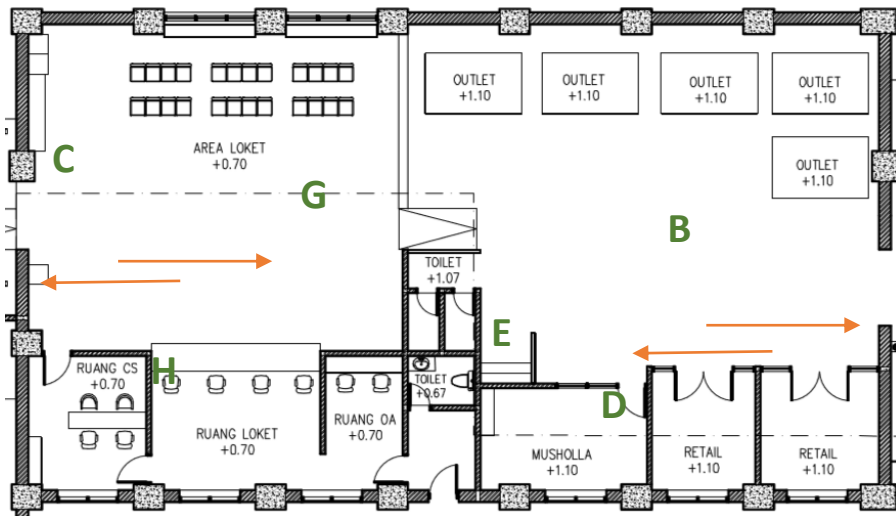
- Bangunan Stasiun Madiun merupakan bangunan lama dan sebagian merupakan bangunan baru sehingga kurang adanya perencanaan yang tepat pada bangunan.
- Terlihat dari gambar (b) dan (c), pada area depan menerapkan prinsip open plan sehingga lebih menghemat energi pada siang hari.
- Pada gambar 2.35 terlihat bahwa jalur masuk dan keluar kendaraan dibedakan sehingga alur kendaraan lebih teratur.



B. Area Loket



Gambar 2. 37 Denah Eksisting (Area Loket)



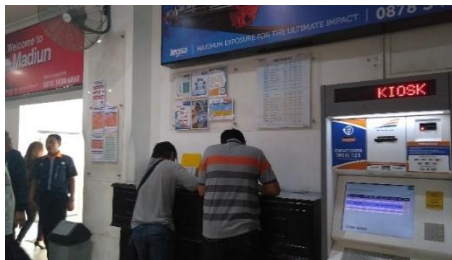
Gambar 2. 38 Layout Area Loket



a. Sirkulasi Area Loket



b. Area Komersil dalam Area Loket



c. Area Pendaftaran



d. Area Musholla



e. Toilet



f. Jalur Masuk Area Loket



g. Ruang Tunggu Area Loket



h. Area Loket

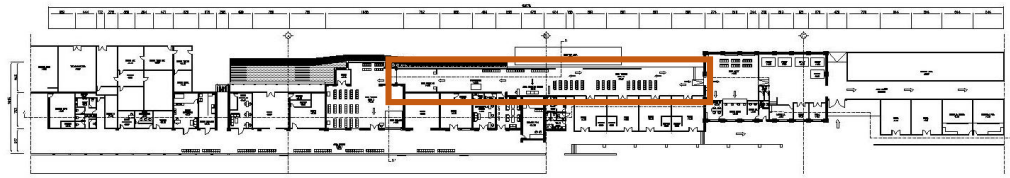
Gambar 2. 39 Area Loket Stasiun Madiun

Analisa eksisting:

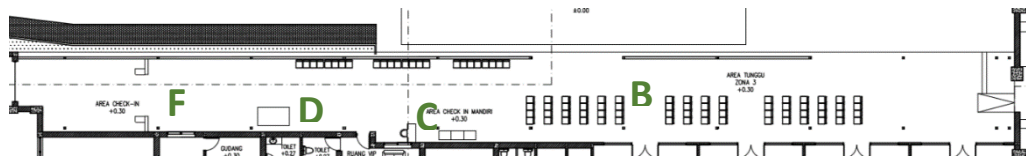
- Pada area loket terdapat ruang loket, ruang *customer service*, area tunggu, area komersial, toilet, dan musholla.
- Pada gambar h terdapat mesin nomor antrian untuk loket reservasi dan *customer service*. Selain itu, terlihat bahwa terdapat antrian pada loket *go-show*.
- Pada gambar c, terdapat area pendaftaran menggunakan meja pendaftaran. Pengisian *form* pembelian tiket dilakukan secara manual. Selain itu, pada area ini juga terdapat mesin pembelian tiket secara mandiri, hal ini dirasa kurang efektif karena mesin ini dapat diletakkan di area *check-in* sehingga penumpang dapat melakukan *print* tiket secara langsung.
- Pada gambar 2.37 terlihat bahwa letak area loket cukup jauh dengan area *check-in* dan pintu masuk. Selain itu, alur sirkulasi antara area loket dengan pintu masuk dan area *check-in* tidak searah sehingga kurang efisien.
- Area toilet dan musholla cukup kecil.



2. Area Tunggu Zona 3



Gambar 2. 40 Denah Eksisting (Area Tunggu Zona 3)



Gambar 2. 41 Layout Area Tunggu Zona 3



a. Wayfinding Stasiun Madiun



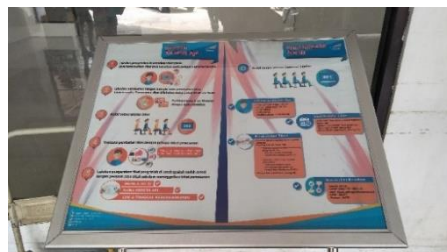
b. Area Tunggu Zona 3



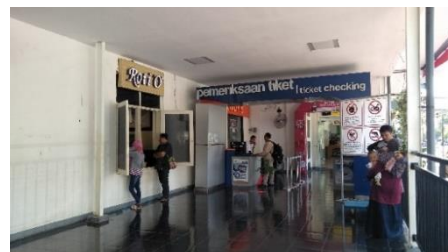
c. Area Check-in Tiket Mandiri



d. Area Photobooth



e. Informasi pada Stasiun Madiun



f. Area Check-in Boarding

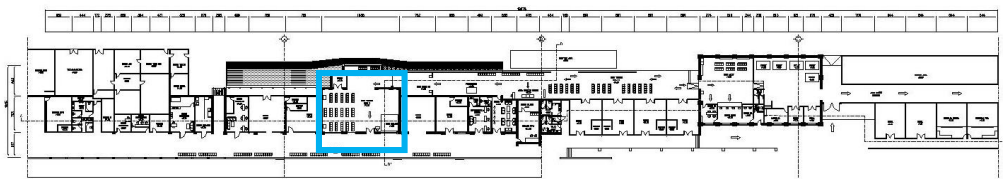
Gambar 2. 42 Area Tunggu Zona 3



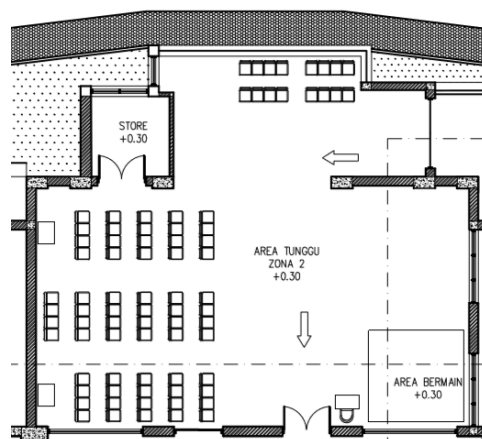
Analisa eksisting:

- Pada gambar a, area tunggu sudah dilengkapi dengan penunjuk informasi yang mudah untuk di baca.
- Pada gambar b terlihat bahwa area tunggu berada di *semi outdoor* ruangan sehingga menghemat energi pada siang hari.
- Pada gambar d, terdapat spot photobooth yang menggunakan budaya Reog Ponorogo (bukan kebudayaan Madiun) sehingga diperlukan desain ulang untuk menampilkan budaya Madiun.
- Ruang VIP juga berfungsi sebagai ruang meeting sehingga perlu dibedakan ruang agar fungsi lebih maksimal
- Pada area tunggu sering terjadi penumpukan penumpang ketika stasiun ramai dari penumpang drop off.

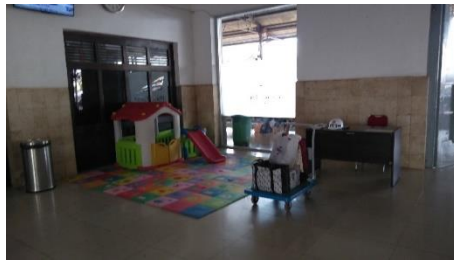
3. Area Tunggu Zona 2



Gambar 2. 43 Denah Eksisting (Area Tunggu Zona 2)



Gambar 2. 44 Layout Area Tunggu Zona 2



a. Area Bermain



b. Area Tunggu Zona 2 (1)



c. Area Tunggu (dekat komersial)



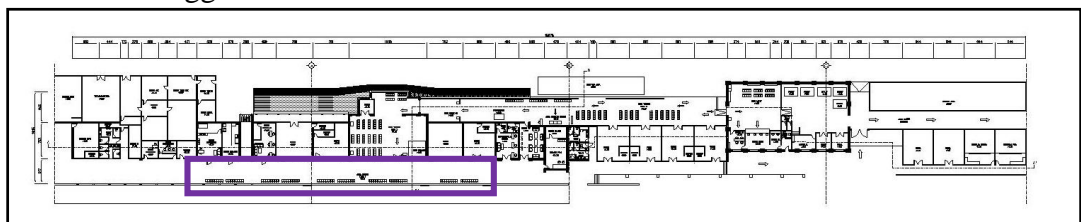
d. Area Tunggu Zona 2 (2)

Gambar 2. 45 Area Tunggu Zona 2

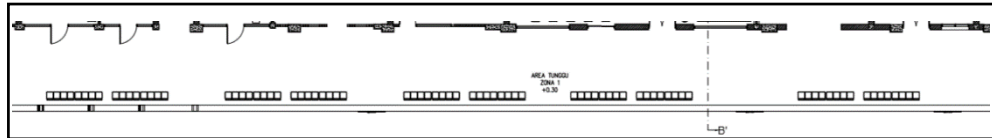
Analisa eksisting:

- Gambar a memperlihatkan bahwa terdapat area bermain anak pada area tunggu zona 2 sehingga penumpang anak-anak dapat bermain di area tunggu.
- Ruang tunggu zona 2 diperuntukkan seluruh penumpang kereta dan tidak terdapat ruang tunggu eksekutif karena fasilitas ruang tunggu zona 2 sudah disesuaikan dengan standar fasilitas ruang tunggu eksekutif.
- Pada gambar 2.44 terlihat bahwa kelengkapan fasilitas untuk area penumpang berada di area luar sehingga penumpang bolak balik.

4. Area Tunggu Zona 1



Gambar 2. 46 Denah Eksisting (Area Tunggu Zona 1)



Gambar 2. 47 Layout Area Tunggu Zona 1



a. Area Tunggu Zona 1



b. Ruang Staff pada Area Tunggu

Gambar 2. 48 Area Tunggu Zona 1

Analisa eksisting:

- Pada gambar a, terdapat area toko pada zona 1 sehingga penumpang pada area ini dapat membeli makanan/minuman yang tersedia
- Pada area ini juga terdapat ruangan staff kereta api, seperti ruang kepala stasiun, ruang PPA, ruang kebersihan, ruang keamanan, dan lain-lain seperti yang tertera pada gambar 2.46.

2.9 Studi Pemodelan

2.9.1 Stasiun Gambir, Jakarta



Gambar 2. 49 Stasiun Gambir Tampak Depan

Sumber: *bing.com* (2019)



Pada tahun 1871, Stasiun Gambir ini berupa Halte Koningsplein (Halte Lapangan raja) yang terletak disebelah Gereja Willem di Koningsplein Oost. Halte kereta api ini terdapat beberapa ratus meter di selatan dari tempat Stasiun Gambir kini berada. Haltenya dikelola sampai tahun 1884 oleh *Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij*. Halte itu kemudian digantikan oleh Stasiun *Weltevreden*, yang dibuka pada tanggal 4 Oktober 1884 di tempat Stasiun Gambir kini berada. Sampai tahun 1906, merupakan stasiun pemberangkatan untuk tujuan Bandung dan Surabaya. Gedungnya mempunyai atap yang bertumpu pada bantalan besi cor menurut rancangan SS (*Staatsspoorwegen*), demikian keterangan pada tahun 1881. NIS hingga saat itu tidak menempatkan atap-atap jenis tersebut, sementara SS telah menempatkannya di beberapa tempat.

Pada tahun 1928, setelah pengambilalihan SS pada tahun 1913, stasiun itu diperbesar dan satu tahun kemudian mengalami perubahan besar-besaran di mana tampak luar bangunan dengan gaya *art deco*. Atap penutup diperpanjang pada tahun 1928 hingga ke sisi utara sepanjang 55 meter. Kemudian, pada tahun 1937 stasiun itu diresmikan sebagai Stasiun *Batavia Weltevreden SS* dan kemudian nama stasiun ini diganti menjadi Gambir. Pada tahun 1992 stasiun ini selesai direnovasi, beserta stasiun lainnya di ruas Manggarai-Jakarta Kota, menjadi jalur layang.



Gambar 2. 50 Bagian Dalam Stasiun Gambir, Jakarta
Sumber: bing.com (2019)

Stasiun Gambir (GMR) adalah stasiun kereta api kelas besar tipe A yang terletak di Gambir, Gambir, Jakarta Pusat, tepatnya di sebelah timur



Monumen Nasional (Monas) serta terhubung akses jalan menuju Monas. Stasiun ini melayani transportasi kereta api kelas eksekutif dan campuran dari dan menuju kota-kota penting dan utama di Pulau Jawa, mulai dari kereta eksekutif, bisnis, dan tersedia bus DAMRI menuju Bandara Soekarno Hatta.

Stasiun ini terdiri dari tiga tingkat. Aula utama, loket, beberapa restoran dan toko, serta mesin ATM terdapat pada tingkat pertama. Tingkat kedua adalah ruang tunggu dengan beberapa restoran cepat saji dan kafetaria, sedangkan peron berada pada tingkat ketiga. Karena stasiun ini termasuk stasiun besar, pengumuman memakai dwibahasa: Indonesia dan Inggris.

Stasiun ini mempunyai fasilitas lengkap yang dapat dinikmati pengguna stasiun. Stasiun ini telah dilengkapi papan penunjuk arah untuk menuju ruang/nomor jalur/fasilitas tertentu, penunjuk arah jalur disertai jarak tempuhnya, dan layar monitor informasi keberangkatan maupun kedatangan kereta api secara realtime yang wujudnya terlihat seperti di bandara. Stasiun ini juga dilengkapi area makanan, toilet, ruang menyusui, kesehatan, dan 1 masjid, serta 3 buah musholla. Selain itu, terdapat fasilitas *shower room*, *locker room*, dan hotel transit atau pod hotel. Fasilitas ini disesuaikan dengan kebutuhan pengguna stasiun gembira yang mempunyai mobilitas tinggi. Stasiun ini memiliki ciri khas berupa bel bersuara lagu instrumental Kicir-Kicir yang sering diputarkan setiap kali ada kedatangan KA penumpang.



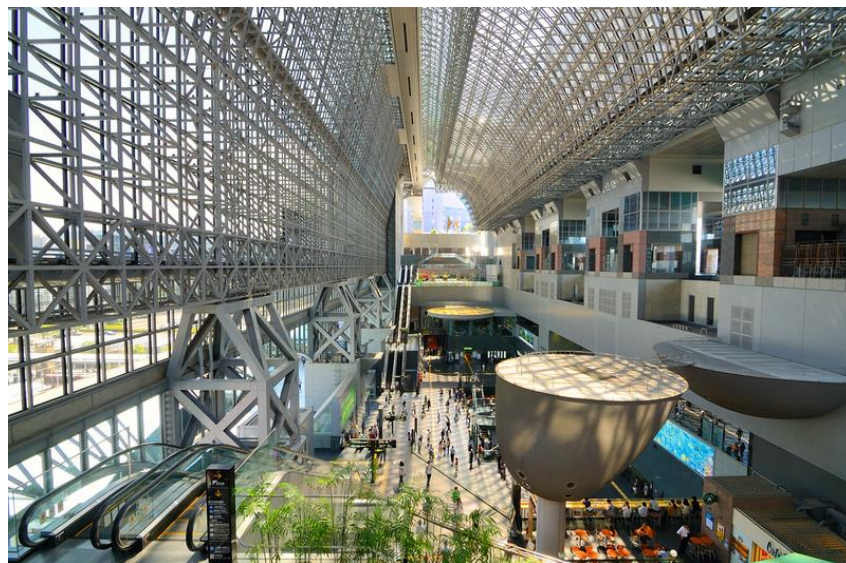
Gambar 2. 51 Hotel Transit pada Stasiun Gambir
Sumber: google.com (2019)



Berdasarkan uraian di atas, maka desain Stasiun Gambir yang dapat diterapkan pada desain Stasiun Madiun adalah:

- Penggunaan *Aluminium Composite Panel* (ACP) sebagai dinding pada stasiun.
- Pengaturan sirkulasi stasiun yang mengelompokkan area stasiun berdasarkan kebutuhannya, tingkat pertama terdapat loket, tingkat kedua terdapat area komersial, dan tingkat ketiga terdapat peron.

2.9.2 Stasiun Kyoto, Jepang



Gambar 2. 52 Stasiun Kyoto, Jepang

Sumber: www.insidekyoto.com/kyoto-station-building (2019)

Stasiun Kyoto adalah stasiun kereta api utama dan pusat transportasi di Kyoto, Jepang. Merupakan bangunan Stasiun terbesar kedua di Jepang (setelah Stasiun Nagoya) dan merupakan salah satu bangunan terbesar di negara Jepang dengan menggabungkan pusat perbelanjaan, hotel, bioskop, toko serba ada, dan beberapa fasilitas pemerintah lokal di bawah satu atap dengan 15 lantai. Tempat ini juga memiliki terminal udara kota Kyoto hingga 31 Agustus 2002. Stasiun Kyoto melayani berbagai perjalanan kereta api antar provinsi dan kota di Jepang. Pada Stasiun Kyoto terdapat *shinkansen*, *JP trains*, *airport train*, *busway*, dan kereta lokal.



Pada tahun 1990-an, untuk merayakan ulang tahun ke 1200, diadakan sebuah Kompetisi untuk memutuskan desain stasiun baru pada tahun 1994. Kompetisi ini dimenangkan oleh seorang arsitek Jepang, Hara Hiroshi yang menggabungkan desain futuristik, modern, fiksi ilmiah yang terbalik dengan warisan tradisi kota Kyoto. Rupanya Hiroshi memang memberikan penghormatan kepada beberapa aspek masa lalu Kyoto. Misalnya, Ruang utama besar yang terang dan lapang (disebut Matrix) dengan atap balok baja yang terbuka ini dimaksudkan untuk mencerminkan grid seperti tata letak jaringan jalan Kyoto.



Gambar 2. 53 Bukaan Kaca pada Stasiun Kyoto
Sumber: www.feetonforeignlands.com (2018)

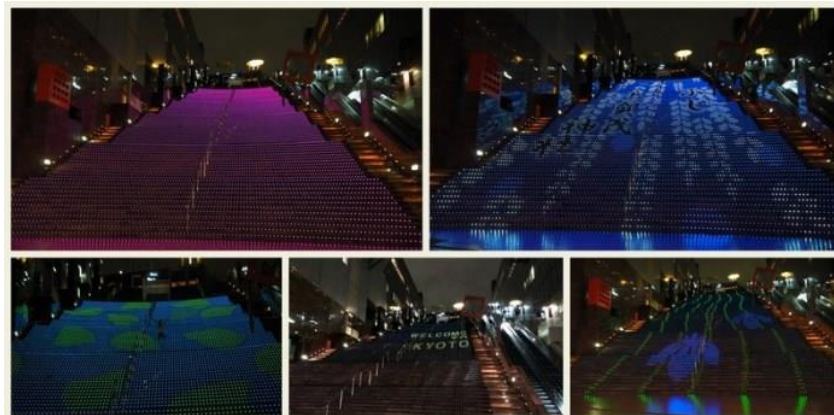
Pada area masuk The Matriks, terdapat berbagai hotel, shopping malls, dan restoran. Kemudian terdapat pusat informasi dan pusat informasi turis pada lantai 2. Pada bagian teratas The Matriks terdapat berbagai restaurant dan terdapat jalan dari lantai 11 yang merupakan Skyway tunnel, merupakan skyway untuk melihat kota Kyoto sekitar stasiun. Pada Stasiun Kyoto terdapat open-air rooftop garden, eskalator, dan museum.



Gambar 2. 54 Rooftop Garden di Stasiun Kyoto
Sumber: www.feetonforeignlands.com (2018)



Pada malam hari terdapat lampu LED display pada 171 anak tangga yang akan menyala. Selain itu, terdapat museum batu yang terdiri dari 288 jenis batu marmer dan granit dari 35 negara. Dari jenis batu tersebut, terdapat 73 batu yang dibuat untuk membangun Stasiun Kyoto.



Gambar 2. 55 Lampu LED Display di Stasiun Kyoto
Sumber: www.feetonforeignlands.com (2018)

Selain itu, fasilitas yang ditawarkan di Stasiun Kyoto adalah terdapat 535 kamar hotel yang terletak di lantai 7-15. Tak perlu dikhawatikan dengan suara kereta api karena hotel ini terletak pada bagian utara. Pada hotel ini terdapat berbagai artwork dari seniman ternama di Jepang.

Berdasarkan uraian di atas, maka desain Stasiun Kyoto yang dapat diterapkan dalam desain Stasiun Madiun:

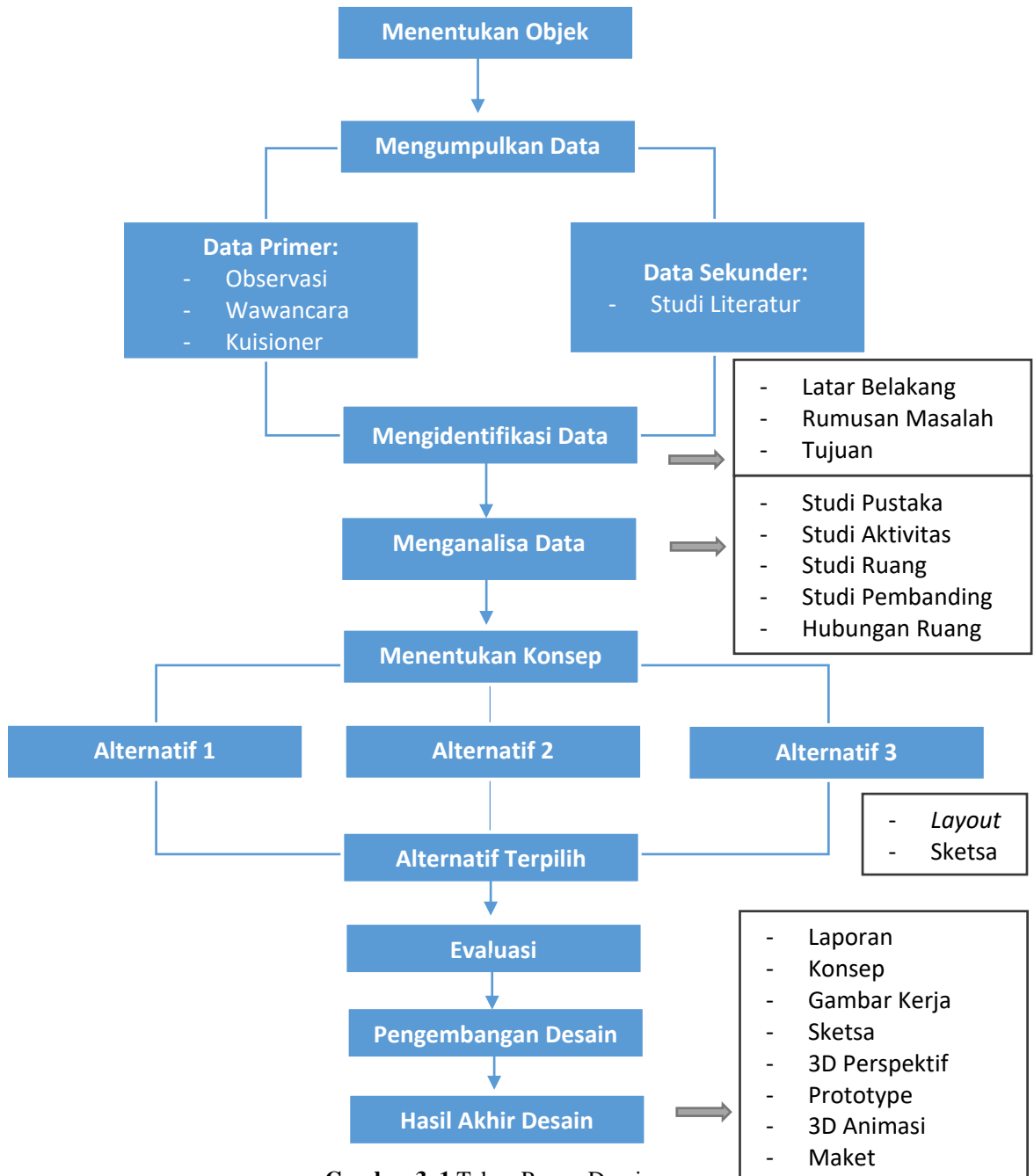
- Stasiun Kyoto merupakan stasiun dengan desain yang menggabungkan gaya futuristik, modern, dan fiksi ilmiah.
- Terdapat penggunaan *tactile* untuk membantu pengguna tunanetra dalam stasiun.
- Terdapat penggunaan LED sebagai fasilitas hiburan dan elemen dalam stasiun.
- Penggunaan *wayfinding* yang menyatu dengan desain stasiun.



BAB III METODE DESAIN

3.1 Tahapan Desain

Untuk menghasilkan desain akhir pada Stasiun Madiun, maka tahapan-tahapan yang perlu dilakukan adalah sebagai berikut:



Gambar 3. 1 Tahap Proses Desain



Tahapan yang dilakukan dalam mendesain diawali dengan menentukan objek desain, yaitu Stasiun Madiun. Kemudian melakukan pengumpulan data primer dan data sekunder. Data primer berupa observasi, wawancara, dan kuisioner kepada pengguna Stasiun Madiun, baik pengunjung maupun pengelola. Sedangkan data sekunder merupakan studi literatur berupa dokumen resmi Stasiun Madiun, jurnal, laporan, maupun dokumen dari luar yang terkait. Setelah didapatkan data, maka dilakukan identifikasi masalah pada objek desain berupa latar belakang mendesain objek tersebut, masalah yang akan diangkat, dan tujuan dari desain. Dari identifikasi permasalahan, maka akan dilakukan analisa data yang menghasilkan studi pustaka, studi perbandingan, studi ruang, studi aktivitas, dan hubungan ruang. Hasil dari identifikasi data dan analisa data kemudian diolah untuk menentukan konsep desain.

Pada tahap penentuan konsep desain, penulis memberikan beberapa alternatif *layout* dan desain yang kemudian akan dipilih satu alternatif *layout* dan desain yang kemudian akan direvisi dan dikembangkan sehingga menghasilkan hasil akhir desain yang tepat. Konsep desain yang sudah ditentukan akan diaplikasikan pada objek yang menghasilkan desain akhir berupa laporan, konsep, gambar teknik, sketsa, 3D perspektif, 3D animasi, dan maket.

3.2 Metode Pengumpulan Data

Perancangan re-desain Stasiun Madiun menggunakan metode deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Metode kualitatif didapatkan dengan cara melakukan observasi, wawancara, dan studi literatur. Wawancara dilakukan dengan pengelola Stasiun Madiun. Sedangkan metode kuantitatif didapat dengan cara menyebarkan kuisioner kepada masyarakat sebagai sample. Dari kuisioner ini akan dikelompokkan menjadi beberapa kelompok, sampel dari masyarakat yang pernah menaiki transportasi kereta api dan masyarakat yang pernah mengunjungi Stasiun Madiun.

3.2.1 Data Primer

Data primer adalah data yang mengacu pada informasi yang diperoleh dari tangan pertama oleh peneliti yang berkaitan dengan variabel minat untuk tujuan spesifik studi. Sumber data primer adalah responden



individu, kelompok fokus, internet juga dapat menjadi sumber data primer jika koesoner disebarkan melalui internet. Dalam setiap kegiatan penelitian selalu ada kegiatan pengumpulan data. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi:

1. Observasi nonpartisipan (Pengamatan tidak terkendali)

Pada metode ini peneliti hanya mengamati, mencatat apa yang terjadi. Metode ini banyak digunakan untuk mengkaji pola perilaku pengguna di stasiun.

2. Kuesioner

Kuesioner adalah pertanyaan terstruktur yang diisi sendiri oleh responden atau diisi oleh pewawancara yang membacakan pertanyaan dan kemudian mencatat jawaban yang diberikan.

Pertanyaan yang akan diberikan pada kuesioner ini adalah pertanyaan menyangkut fakta dan pendapat responden, sedangkan kuesioner yang digunakan pada penelitian ini adalah kuesioner tertutup, dimana responden diminta menjawab pertanyaan dan menjawab dengan memilih dari sejumlah alternatif. Keuntungan bentuk tertutup ialah mudah diselesaikan, mudah dianalisis, dan mampu memberikan jangkauan jawaban.

3. Wawancara terstruktur

Wawancara terstruktur adalah wawancara dengan menggunakan daftar pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya. Pertanyaan yang sama diajukan kepada semua responden, dalam kalimat dan urutan yang seragam (Sulistyo-Basuki, 2006).

Wawancara yang dilakukan meliputi identifikasi faktor-faktor kebutuhan penumpang dan staff Stasiun Madiun sebagai bagian dari pengguna stasiun. Keuntungan metode ini adalah mampu memperoleh jawaban yang berkualitas.

3.2.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang mengacu pada informasi yang dikumpulkan dari sumber yang telah ada. Sumber data sekunder adalah catatan atau dokumentasi perusahaan, publikasi pemerintah, analisis



industri oleh media, situs web, internet dan seterusnya.

Data sekunder diperlukan untuk membantu penulis dalam melengkapi data dan menjadi alternatif untuk mendukung dalam penyelesaian masalah yang akan diteliti. Sehingga, semakin banyak data sekunder yang didapatkan, diharapkan dapat menyelesaikan masalah dengan lebih mudah. Dalam penelitian ini, data sekunder diperoleh dengan cara:

1. Literatur, mencari data tentang desain yang dapat digunakan sebagai kajian-kajian dalam proses desain stasiun.
2. Website, mencari data tentang konsep yang diinginkan secara online.
3. Standar pengumpulan data dengan menstudi literatur untuk mengetahui standarisasi sebuah stasiun dari fasilitas hingga desain demi kenyamanan pengguna. (Sulistyo-Basuki, 2006).

Data di atas dijadikan acuan dalam mendesain Stasin Kereta Api Madiun sehingga dapat mengikuti perkembangan stasiun nasional dan internasional.

3.2.3 Populasi dan Sampel

1. Populasi

Sulistyo-Basuki (2006) mengemukakan populasi adalah keseluruhan objek yang akan diteliti. Populasi dalam perancangan ini adalah data masyarakat yang pernah atau sering beraktivitas dan menggunakan fasilitas yang tersedia di Stasiun Madiun.

2. Sampel

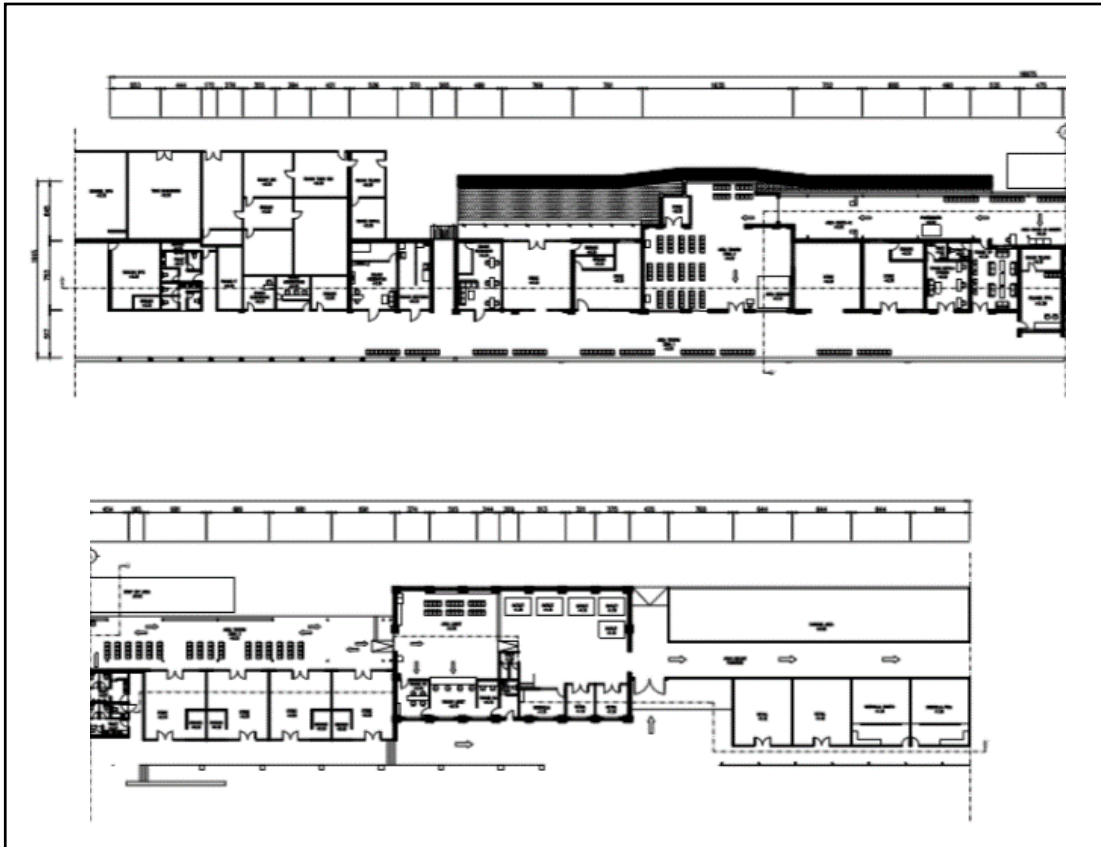
Sampel adalah bagian dari sebuah populasi yang dianggap dapat mewakili dari populasi tersebut. Untuk menentukan besarnya sampel menurut Arikunto (2002) apabila subjek kurang dari 100, lebih baik diambil semua. Sedangkan apabila subjek lebih besar dapat diambil antara 10-15% atau 20-25%. Pada perancangan ini, sampel yang diambil adalah 80 orang sebagai pengunjung Stasiun Madiun dan Kepala Stasiun Madiun.



BAB IV

KONSEP DESAIN

4.1 Analisa Studi Eksisting



Gambar 4. 1 Denah Eksisting Stasiun Madiun

Pada area Stasiun Madiun dengan luas 4.000 m² meliputi area kantor dan publik. Area publik digunakan oleh penumpang kereta api, meliputi area loket, area tunggu, area komersil, dll. Sedangkan area knator meliputi ruang Kepala Stasiun, ruang PPA, ruang administrasi, dll. Selain itu, area stasiun juga memiliki area parkir penumpang untuk pengguna mobil dan motor dengan dua pintu masuk dan keluar yang berbeda.

Analisa studi eksisting ini dilakukan agar dapat menjadi bahan mendesain Stasiun Madiun menjadi lebih efisien dan sesuai kebutuhan.



Kelebihan:

1. Pada area tunggu zona 3 menggunakan *open plan* sehingga dapat menghemat energi.
2. Area komersil berada di area tunggu zona 3 dan zona 2 sehingga penumpang pada kedua area ini dapat mengakses area komersil dengan mudah.
3. Pintu masuk dan pintu keluar penumpang kereta api pada bangunan stasiun dibedakan sehingga tidak terjadi tumpang tindih penumpang.
4. Terdapat dua area *drop off* sehingga lebih memudahkan penumpang untuk mengakses area loket maupun area *check-in*.
5. Penggunaan bukaan kaca pada area tunggu zona 2 sehingga cahaya matahari yang masuk dapat maksimal.
6. Terdapat toilet diberbagai zona baik pada zona masuk, zona tunggu, dan zona keluar sehingga kebutuhan toilet untuk penumpang dapat terpenuhi.

Kekurangan:

1. Sirkulasi pada stasiun kurang nyaman khususnya pada area loket dengan area tiket mandiri membuat alur penumpang sedikit terganggu.
2. Desain stasiun kurang ramah terhadap penyandang disabilitas seperti kemiringan *ramp* yang kurang sesuai, fasilitas toilet dan musholla belum memenuhi standar untuk penyandang difabel.
3. Area *drop off* yang berda di tengah-tengah area tunggu zona 3 membuat seringnya terjadi penumpukan pengunjung.
4. Penghawaan pada area tunggu zona 3 kurang memadai dikarenakan tidak adanya pendingin ruangan.
5. Penerapan budaya pada stasiun kurang mempresentasikan Kota Madiun dikarenakan penggunaan *photobooth* Reog yang notabene budaya Ponorogo.
6. Kurang adanya pemanfaatan ruang secara efektif karena ada beberapa ruang tidak terpakai yang seharusnya dapat dialihfungsikan menjadi ruang lain.
7. Ruang *meeting* dan ruang VIP dijadikan satu fungsi.
8. Musholla difungsikan untuk staff dan pengunjung.



4.2 Analisa Hasil Kuisisioner dan Wawancara

Sebelum menentukan konsep yang diterapkan pada objek desain, penulis melakukan penelitian terkait pandangan pengguna Stasiun Madiun mengenai kondisi saat ini dan harapan desain. Metode yang dilakukan adalah observasi objek secara langsung, membagikan kuisisioner kepada pengunjung stasiun, dan wawancara dengan pengelola stasiun.

4.2.1 Kuisisioner

4.2.1.1 Profil Responden

Dalam penelitian ini, penulis mengambil sample pengunjung Stasiun Madiun sebanyak 80 orang dengan profil responden sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Profil Responden

KRITERIA	SUB KRITERIA	JUMLAH
Jenis Kelamin	Laki-laki	19
	Perempuan	61
Usia	15-20 tahun	12
	21-30 tahun	48
	31-40 tahun	4
	> 40 tahun	16

4.2.1.2 Analisa Hasil Penelitian

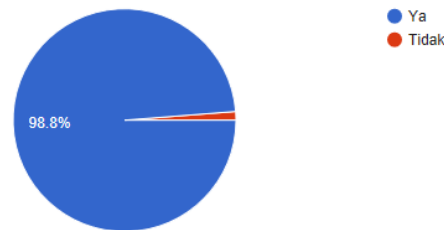
Untuk mengetahui gambaran pendapat pengunjung Stasiun Madiun, digunakan analisis deskriptif berdasarkan tanggapan atas pertanyaan-pertanyaan dalam kuisisioner.



A. Tanggapan Responden terhadap Desain Interior Stasiun Madiun

Pernahkah Anda memakai alat transportasi kereta api?

80 responses

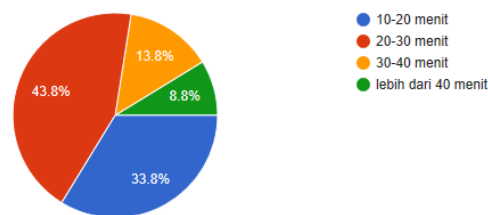


Gambar 4. 2 Hasil Kuisisioner 1

Berdasarkan hasil survey, 98,8% orang pernah menaiki alat transportasi dan sisanya tidak. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna stasiun tidak hanya penumpang kereta api.

Seberapa lamakah biasanya Anda menunggu kedatangan kereta api?

80 responses



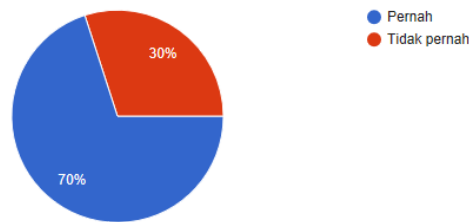
Gambar 4. 3 Hasil Kuisisioner 2

Sebagian besar pengunjung stasiun menunggu kedatangan kereta api dengan waktu 20-30 menit sebesar 43,8%. Prosentase kedua 33,8% dengan waktu 10-20 menit, prosentase ketiga 13,8% dengan waktu 30-40 menit, dan 8,8% menunggu kedatangan kereta api dengan waktu lebih dari 40 menit.



Pernahkah kedatangan kereta api Anda terlambat?

80 responses

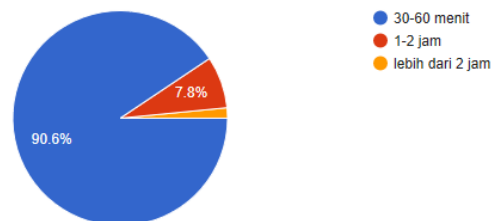


Gambar 4. 4 Hasil Kuisisioner 3

Berdasarkan hasil survey, 70% penumpang kereta api pernah mengalami keterlambatan kereta api dan 30% lainnya tidak pernah.

Seberapa lamakah kereta api Anda terlambat?

64 responses

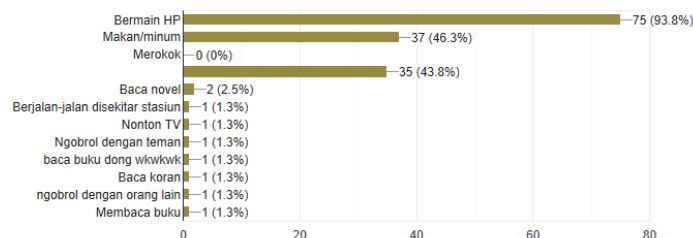


Gambar 4. 5 Hasil Kuisisioner 4

Penumpang kereta api yang pernah mengalami keterlambatan kedatangan kereta api, yaitu sebesar 70%, rata-rata menunggu kereta api sekitar 30-60% sebesar 90,6%. 7,8% menunggu kereta api 1-2 jam dan sisanya menunggu lebih dari 2 jam.

Apakah yang Anda lakukan ketika menunggu kereta api? (dapat memilih lebih dari 1)

80 responses



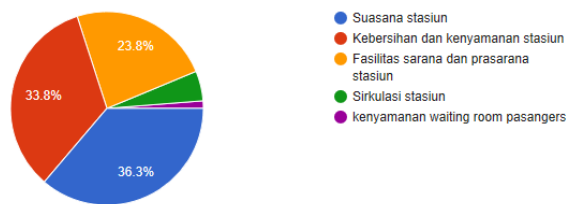
Gambar 4. 6 Hasil Kuisisioner 5



Kebiasaan yang dilakukan pengunjung kereta api saat menunggu kedatangan kereta api adalah bermain *handphone* dengan prosentase 93,8%, makan dan minum dengan prosentase 46,3%, membeli makan dan minum 43,8%, dan sisanya melakukan aktivitas seperti membaca novel atau buku atau koran, menonton, dan mengobrol dengan teman.

Apa yang Anda perhatikan pertama kali saat tiba di stasiun?

80 responses

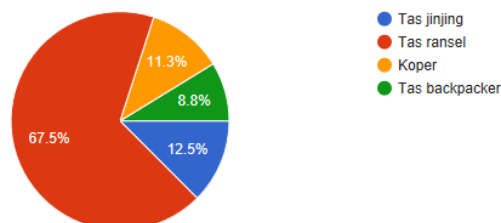


Gambar 4. 7 Hasil Kuisisioner 6

Berdasarkan hasil survey, saat pertama kali mengunjungi stasiun, hal yang paling diperhatikan oleh pengunjung stasiun adalah suasana stasiun dengan prosentase 36,3%, kemudian kebersihan dan kenyamanan stasiun dengan prosentase 25%, fasilitas sarana dan prasarana stasiun dengan prosentase 23,8%, dan sisanya adalah sirkulasi stasiun dengan prosentase 5%.

Apa yang Anda bawa ketika berpergian dengan kereta api?

80 responses



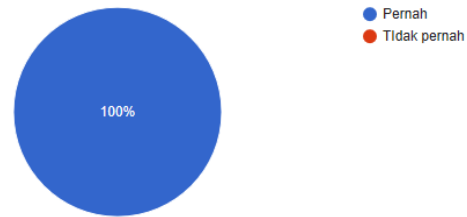
Gambar 4. 8 Hasil Kuisisioner 7

Para penumpang kereta api, ketika berpergian sekitar 67,5% memilih membawa tas ransel, 12,5% membawa tas jinjing, 11,3% membawa koper dan 8,8% membawa tas *backpacker*.



Pernahkan Anda mengunjungi Stasiun Madiun?

80 responses

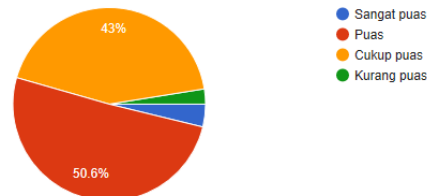


Gambar 4. 9 Hasil Kuisisioner 8

Responden kuisisioner adalah orang yang pernah mengunjungi Stasiun Madiun.

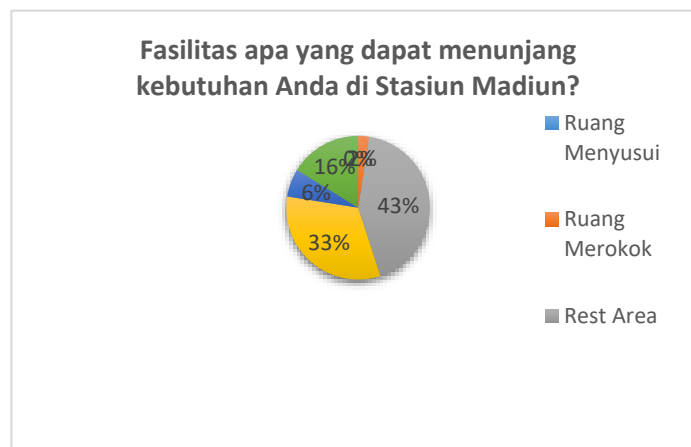
Apakah Anda puas dengan keadaan, suasana, dan fasilitas Stasiun Madiun?

79 responses



Gambar 4. 10 Hasil Kuisisioner 9

Berdasarkan hasil survey, sekitar 50,6% responden merasa puas dengan keadaan, suasana, dan fasilitas Stasiun Madiun. Kemudian 43% responden merasa cukup puas, sekitar 3,8% responden merasa sangat puas, dan 2,5% responden merasa kurang puas dengan keadaan, suasana, dan fasilitas Stasiun Madiun.



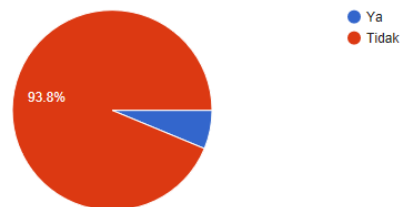
Gambar 4. 11 Hasil Kuisisioner 10



Menurut responden, fasilitas yang dapat menunjang kebutuhan mereka di Stasiun Madiun adalah *Rest Area* dengan prosentase 43%, selanjutnya adalah cafe/restoran dengan prosentase 33%. Sekitar 6% responden membutuhkan area bermain anak dan tidak ada responden yang membutuhkan ruang menyusui. Dan 16% responden lebih memilih pilihan lainnya seperti musholla, taman hijau, dan ATM Center.

Apakah Anda merasa kesulitan dalam mencari informasi saat berada di Stasiun Madiun?

80 responses

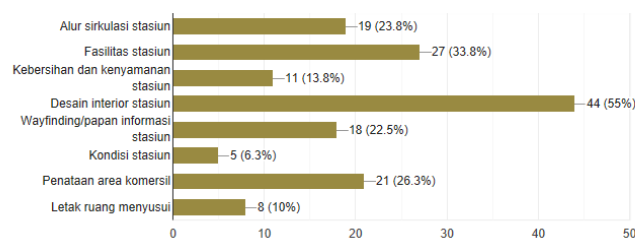


Gambar 4. 12 Hasil Kuisisioner 11

Dalam mencari informai di Stasiun Madiun, 93,8% responden tidak merasa kesulitan dan 6,2% merasakan kesulitan. Hal ini berarti media informasi di Stasiun Madiun saat ini sudah cukup baik dan perlu ditingkatkan.

Menurut Anda, apakah kekurangan pada Stasiun Madiun? (dapat memilih lebih dari 1)

80 responses

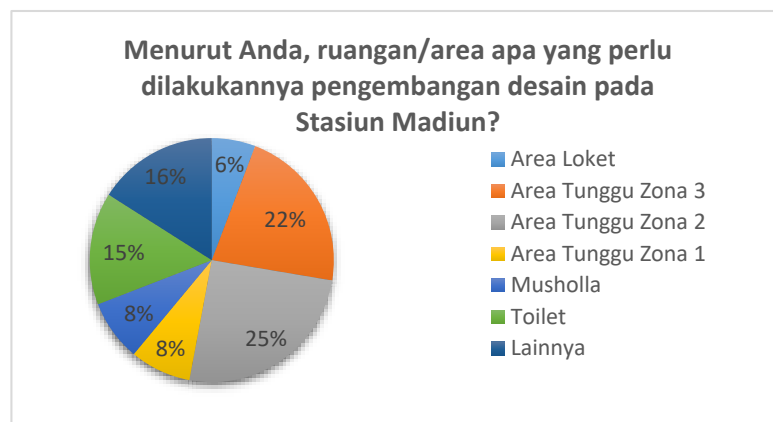


Gambar 4. 13 Hasil Kuisisioner 12

Berdasarkan hasil survey, kekurangan pada stasiun Madiun adalah kurangnya desain interior stasiun yaitu sekitar 55% responden, dilanjutkan dengan fasilitas stasiun dengan responden 33,8%, dan



penataan area komersil dengan responden 26,3%. Selain itu, kekurangan pada Stasiun Madiun adalah alur sirkulasi stasiun dengan responden 23,8%, *wayfinding* stasiun dengan responden 22,5%, Kebersihan dan kenyamanan stasiun dengan responden 13,8%, letak ruang menyusui dengan responden 10%, dan kondisi stasiun dengan responden 6,3%. Sehingga tiga hal yang perlu diperbaiki dari Stasiun Madiun adalah desain interior stasiun, fasilitas stasiun, dan penataan area komersil pada stasiun Madiun.



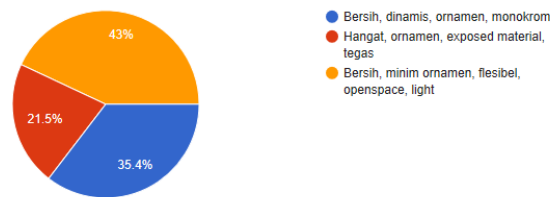
Gambar 4. 14 Hasil Kuisisioner 13

Karena terdapatnya desain yang kurang pada Stasiun Madiun, maka diperlukan pengembangan desain untuk stasiun. Menurut responden, ruangan/area yang sangat diperlukan pengembangan desain adalah area tunggu zona 2 (area tunggu setelah *check-in*) dengan prosentase 25%. Kemudian area tunggu zona 3 (area tunggu pengantar dan penjemput penumpang) dengan prosentase 22%. Sekitar 15% responden memilih untuk melakukan pengembangan desain pada toilet, sekitar 8% responden memilih area tunggu zona 1 (area tunggu peron) dan musholla untuk masing-masing kategori. Sekitar 6% memilih area loket dan 16% responden memilih ruangan lainnya, seperti ruang *customer service*.



Suasana seperti apakah yang menurut Anda cocok dengan Stasiun Madiun?

79 responses



Gambar 4. 15 Hasil Kuisisioner 14

Berdasarkan responden, 43% memilih suasana yang bersih, minim ornamen, fleksibel, open space, dan light untuk diterapkan pada stasiun. 35,4% responden memilih suasana yang bersih, dinamis, ornamen, dan warna monokrom. Seangkan 21,5% memilih suasana hangat, minim ornamen, exposed material, dan tegas.

4.2.2 Wawancara

Wawancara dengan Kepala Stasiun Madiun dilakukan pada hari Rabu, 29 Oktober 2018. Wawancara ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui mengenai kondisi Stasiun Madiun saat ini dan pengembangan Stasiun Madiun yang akan dilakukan dalam beberapa tahun ke depan sehingga penulis dapat mendesain Stasiun Madiun dengan tepat sesuai dengan kebutuhan saat ini dan beberapa tahun ke depan.

Dari wawancara yang dilakukan menghasilkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Stasiun Madiun ini mulai beroperasi pada tahun 1945 dengan renovasi yang masih dilakukan setiap tahunnya hingga saat ini.
2. Pada Stasiun Madiun hanya melayani alur penumpang saja, yaitu penumpang berangkat dan turun. Untuk alur masuk barang seperti barang kiriman melalui unit ekspedisi.
3. Kerusakan yang sering terjadi pada Stasiun Madiun adalah kerusakan fasilitas khususnya penggunaan toilet dan wastafel. Selain itu, pada saat hujan sering terjadinya kebocoran atap dikarenakan pembangunan yang bertahap.



4. Untuk pemanfaatan lahan Stasiun Madiun saat ini dirasa sudah sangat optimal sesuai dengan jumlah penumpang kereta dan kendaraan.
5. Stasiun Madiun memerlukan sebuah identitas atau khas dari budaya Madiun untuk ditonjolkan.
6. Dalam 1 – 2 tahun ke depan, jalur ganda pada stasiun ditargetkan sudah jadi, sehingga hal ini akan sangat mempengaruhi jumlah penumpang karena jumlah kereta yang melewati Stasiun Madiun akan semakin bertambah. Dengan adanya hal tersebut, maka perlu ditingkatkan fasilitas untuk penumpang dan pegawai.
7. Harapan ke depannya dengan adanya re-desain Stasiun Madiun adalah untuk meningkatkan kebersihan, fasilitas stasiun khususnya untuk difabel, dan dilakukannya perataan peron dengan tinggi kereta api.
8. Untuk desain ke depannya, harapannya bangunan Stasiun menjadi lebih modern.

4.2.3 Sintesa Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil kuisioner dan wawancara di atas, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Hampir seluruh orang pernah menaiki alat transportasi kereta api yaitu sebesar 98,8%.
2. Biasanya para pengunjung menunggu kedatangan kereta api baik sebagai penumpang maupun penjemput adalah sekitar 20-30 menit.
3. Sekitar 70%, penumpang kereta api pernah mengalami keterlambatan kedatangan kereta api dengan keterlambatan sekitar 30-60 menit.
4. Saat menunggu kedatangan kereta api, sebagian besar penumpang hanya bermain HP.
5. Dalam berpergian menggunakan kereta api, sebagian besar penumpang membawa tas ransel.
6. Hal terpenting yang harus diperhatikan mendesain stasiun adalah suasana stasiun.



7. Dengan jumlah 50,6 % penumpang kereta api puas dengan keadaan, suasana, dan fasilitas Stasiun Madiun. Namun, perlu dilakukannya desain interior stasiun dan peningkatan fasilitas stasiun agar stasiun Madiun menjadi lebih baik.
8. Area tunggu zona 2 menjadi area yang harus dilakukan pengembangan desain pada stasiun Madiun.
9. Sekitar 95% penumpang stasiun Madiun berpendapat bahwa Stasiun Madiun perlu menampilkan *brand* Kota Madiun sebagai identitas dengan cara menyediakan area sejarah/edukasi.
10. Perlunya peningkatan kebersihan dan fasilitas khususnya untuk difabel pada Stasiun Madiun.
11. Bangunan Stasiun Madiun merupakan bangunan stasiun kategori modern sehingga desain yang diharapkan menggunakan langgam modern.

4.2.4 Kesimpulan Kuisisioner dan Wawancara

Berdasarkan hasil penelitian di atas, pengguna Stasiun Madiun menginginkan keadaan, suasana, dan fasilitas stasiun Madiun lebih ditingkatkan. Sebagai stasiun kelas besar di Kota Madiun, maka diperlukannya *branding* stasiun Madiun agar dapat menjadi identitas dengan ditambahkannya fasilitas yang menampilkan kebudayaan yaitu berupa *photobooth* dengan *digital screen*.. Selain itu, dengan adanya pembangunan jalur ganda, maka 1-2 tahun ke depan aktivitas Stasiun Madiun akan semakin meningkat. Oleh karena itu, perlu dilakukan pengembangan desain pada stasiun, khususnya pada area tunggu zona 2. Selain itu, perlu ditingkatkan fasilitas stasiun, seperti penambahan *Rest Area*, dan penataan pada area komersil agar dapat menunjang kebutuhan pengguna stasiun sehingga dapat menciptakan suasana stasiun yang diharapkan pengguna. Konsep desain yang digunakan adalah *modern* dengan dikombinasikan teknologi.



4.3 Studi Pengguna

Setiap harinya, stasiun kereta api dikunjungi oleh berbagai kalangan. Pengunjung kereta api dibedakan menjadi dua, yaitu:

- A. Pengunjung Normal
 - Pria segala usia
 - Wanita segala usia
- B. Pengunjung Difabel
 - Pria segala usia
 - Wanita segala usia
- C. Pegawai Stasiun
 - Pria usia 18 – 35 tahun
 - Wanita usia 18 – 35 tahun
 - Petugas stasiun meliputi petugas loket, petugas *customer service*, petugas kebersihan, petugas keamanan, kru perjalanan kereta api, dll.

4.4 Studi Aktivitas

4.4.1 Area Publik

Tabel 4. 2 Studi Aktivitas pada Area Publik

No.	Ruang/Area	Aktivitas	Kebutuhan Furnitur
1	Area Loket	- Melayani jual beli tiket - Memberikan informasi tiket - Mencetak tiket - Memberikan tiket	- Meja/kursi kerja staff - Komputer - Lemari arsip dan tiket - Print tiket
2	Ruang Customer Service	- Melayani complain tiket - Membatalkan/mengganti tiket - Menyimpan data arsip - Printing dokumen	- Meja/kursi staff - Meja/kursi pengunjung - Print - Lemari arsip
3	Area Tunggu Loket	- Membeli tiket - Menunggu antrian - Mencetak nomor antrian - Membeli tiket secara mandiri - Mengisi data untuk membeli tiket	- Kursi tunggu - Mesin cetak nomor antrian - Mesin pembelian tiket mandiri - Meja isi biodata tiket
4	Area Tunggu	- Menunggu jam check-in kereta - Menunggu kereta datang (penjemput)	- Kursi tunggu - Papan informasi - Stop Kontak - Mesin cetak tiket



		<ul style="list-style-type: none"> - Mengantarkan penumpang - Drop off penumpang - Mencetak tiket mandiri - Mencharge hp - Membeli makanan/minuman - Melihat informasi keberangkatan kereta 	<ul style="list-style-type: none"> - mandiri - Stop kontak
5	Area Tunggu Boarding	<ul style="list-style-type: none"> - Menunggu kereta datang setelah check in - Membeli makanan/minuman di dalam area boarding - Bermain anak-anak 	<ul style="list-style-type: none"> - Kursi tunggu - Mainan anak-anak
6	Area Tunggu Peron	<ul style="list-style-type: none"> - Menunggu kereta datang setelah check in - Membeli makanan/minuman di dalam area boarding 	<ul style="list-style-type: none"> - Kursi tunggu
7	Toilet Umum	<ul style="list-style-type: none"> - Mencuci tangan - Buang air kecil/besar - Bercermin - Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> - Wastafel - Toilet - Cermin
8	Ruang Pelayanan Kesehatan	<ul style="list-style-type: none"> - Mengobati pasien - Memberikan resep - Berkonsultasi - Mencuci tangan 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja/Kursi staff - Meja/kursi pasien - Wastafel - Lemari obat - Tempat tidur periksa
9	Ruang Menyusui	<ul style="list-style-type: none"> - Menyusui - Mengganti popok - Menyeduh susu 	<ul style="list-style-type: none"> - Wastafel - Tempat tidur bayi - Toilet
10	Area Merokok	<ul style="list-style-type: none"> - Merokok 	<ul style="list-style-type: none"> - Kursi - Tempat sampah
11	Musholla	<ul style="list-style-type: none"> - Berwudhu - Beribadah 	<ul style="list-style-type: none"> - Tempat wudhu - Alat sholat
12	Ruang VIP	<ul style="list-style-type: none"> - Menunggu kereta datang - Makan/minum - Mengobrol 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja kursi - TV



13	Toilet VIP	<ul style="list-style-type: none"> - Mencuci tangan - Buang air kecil/besar - Bercermin - Membuang sampah 	<ul style="list-style-type: none"> - Wastafel - Toilet - Cermin
14	Area Check-in	<ul style="list-style-type: none"> - Mengecek tiket 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja - Kursi staff - Mesin Check-in - Komputer
15	Rest Area	<ul style="list-style-type: none"> - Istirahat penumpang transit - Menonton TV - Bermain HP - Makan/minum 	<ul style="list-style-type: none"> - Kursi - Meja - TV

4.4.2 Area Kantor

Tabel 4. 3 Studi Aktivitas pada Area Kantor

No.	Ruang/Area	Aktivitas	Kebutuhan Furnitur
1.	Ruang Kepala Stasiun	<ul style="list-style-type: none"> - Rapat - Makan/minum - Bekerja - Menerima Tamu 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja - Kursi - Sofa - Lemari
2.	Ruang PPA	<ul style="list-style-type: none"> - Makan/minum - Bekerja - Menerima Tamu - Memberikan pengumuman 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja - Kursi - Sofa - Lemari - Alat pengumuman
3.	Ruang Administrasi	<ul style="list-style-type: none"> - Makan/minum - Bekerja - Menerima Tamu 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja - Kursi - Lemari
4.	Ruang Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> - Makan/minum - Bekerja - Menerima Tamu/Pengunjung - Membawa tahanan - Melaporkan tahanan 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja - Kursi - Sofa - Lemari
5.	Ruang PPKA	<ul style="list-style-type: none"> - Rapat - Makan/minum - Bekerja - Mengamati kereta api 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja - Kursi - Lemari - Alat pengontrol perjalanan kereta api
6.	Ruang Kebersihan	<ul style="list-style-type: none"> - Menyimpan peralatan kebersihan - Makan/minum - Bekerja - Beristirahat 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja - Kursi - Lemari
7.	Gudang	<ul style="list-style-type: none"> - Menyimpan barang 	<ul style="list-style-type: none"> - Meja - Kursi



			- Lemari
8.	Musholla Staff	- Beribadah - Menyimpan mukena - Berwudhu	- Storage mukena - Tempat wudhu

4.5 Studi Ruang

4.5.1 Area Publik

Tabel 4. 4 Studi Ruang Area Publik

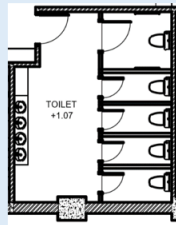

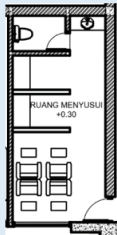
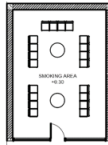

No.	Ruang dan Aktivitas	Kebutuhan Furnitur dan Fasilitas (pxlxt) m	Rasio	Sirkulasi Kebutuhan Ruang (pxlxrasio) m ²	Layout dan Dimensi
1	Area Loket	- 1 Meja (7,5x0,5x0,75)	1:3	11,25	<p>Luas yang dibutuhkan: 17,55 m²</p>
	- Melayani jual beli tiket	- 6 kursi kerja staff (0,45x0,45x0,45)		3,6	
	- Memberikan informasi tiket	- 5 Lemari arsip dan tiket (0,3x0,6x0,75)		2,7	
	- Mencetak tiket				
	- Memberikan tiket				
					Luas tersedia: 2,1 m ²
2	Ruang Customer Service	- 1 Meja staff (2,1x0,5x0,75)	1:3	3,15	<p>Luas yang dibutuhkan: 8,11 m²</p>
	- Melayani complain tiket	- 2 kursi staff (0,45x0,45x0,45)		1,22	
	- Membatalkan/mengganti tiket	- 2 Meja/kursi pengunjung (0,45x0,45x0,45)		1,22	
	- Menyimpan data arsip	- Lemari arsip (2,1x0,4x1,8)		2,52	
	- Printing dokumen				
					Luas tersedia: 11,1 m ²
3	Area Tunggu Loket	- 18 Kursi tunggu (1,8x0,45x0,45)	1:3	43,74	<p>Luas yang dibutuhkan: 54,3 m²</p>
	- Membeli tiket	- 1 Mesin cetak nomor antrian		1,08	
	- Menunggu antrian	- 2 Mesin pembelian tiket mandiri (0,6x0,6x1,0)		2,16	
	- Mencetak nomor antrian	- 3 Mesin pembelian tiket mandiri (0,8x0,6x1,8)		4,32	
	- Membeli tiket secara mandiri	- 1 Meja isi biodata tiket (2,5x0,4x0,9)		3,0	
	- Mengisi data untuk membeli tiket				
					Luas tersedia: 165,8 m ²



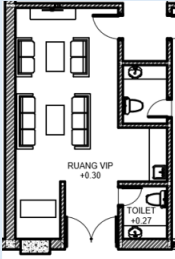


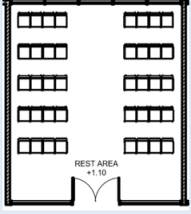
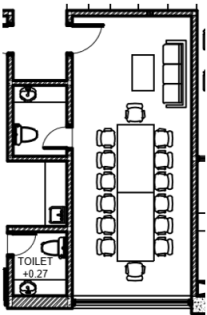
No.	Ruang dan Aktivitas	Kebutuhan Furnitur dan Fasilitas (pxlxt) m	Rasio	Sirkulasi Kebutuhan Ruang (pxlxrasio) m ²	Layout dan Dimensi
4	Area Tunggu Zona 3	- 12 Kursi tunggu	1:3	29,16	<p>Luas yang dibutuhkan: 60,72 m²</p>
	- Menunggu jam check-in kereta	(1,8x0,45x0,45)		2,4	
	- Menunggu kereta datang (penjemput)	- Stop Kontak			
	- Mengantarkan penumpang	- 1 Photobooth VR			
	- Drop off penumpang	(8,0x0,1x2,0)			
	- Mencetak tiket mandiri				
	- Mencharge hp				
	- Membeli makanan/minuman				
	- Melihat informasi keberangkatan kereta				
5	Area Tunggu Zona 2	- 42 Kursi tunggu	1:3	102,06	<p>Luas yang dibutuhkan: 158,01 m²</p>
	- Menunggu kereta datang setelah check in	(1,8x0,45x0,45)		54	
	- Membeli makanan/minuman di dalam area boarding	- 1 Mainan anak-anak (4,5x4,0x2,0)		0,6	
	- Bermain anak-anak	- 1 Kursi staff (0,45x0,45x0,45)		1,35	
		- Meja staff (0,9x0,5x0,75)			
				Luas tersedia: 217,6 m ²	
6	Area Tunggu Zona 1	- 16 Kursi tunggu	1:3	38,88	<p>Luas yang dibutuhkan: 38,88 m²</p>
	- Menunggu kereta datang setelah check in	(1,8x0,45x0,45)			
	- Membeli makanan/minuman di dalam area boarding	- Stop Kontak			Luas tersedia: 67,5 m ²

RE-DESAIN INTEROR STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP FUTURE STATION DAN PENERAPAN BRAND KOTA MADIUN



No.	Ruang dan Aktivitas	Kebutuhan Furnitur dan Fasilitas (pxlxt) m	Rasio	Sirkulasi Kebutuhan Ruang (pxlxrasio) m ²	Layout dan Dimensi
7	Toilet Umum	- 1 Meja Wastafel (2,2x0,45,0,9)	1:4	3,96	Luas yang dibutuhkan: 14,83 m ²  Toilet +1.07 Luas tersedia: 30,01 m ²
	- Mencuci tangan			10,5	
	- Buang air kecil/besar	- 5 Toilet (0,75x0,7x0,4)		0,37	
	- Bercermin	- 1 Cermin (3,1x0,03x0,8)			
	- Membuang sampah				
8	Ruang Pelayanan Kesehatan	- 1 Meja staff (1,2x0,5x0,75)	1:3	1,8	Luas yang dibutuhkan: 24,6 m ²  RUANG KESEHATAN +0.30 Luas tersedia: 28,028 m ²
	- Mengobati pasien			0,6	
	- Memberikan resep	- 1 Kursi staff (0,45x0,45x0,45)		0,6	
	- Berkonsultasi				
	- Mencuci tangan	- 1 Kursi pasien (0,45x0,45x0,45)		2,16	
		- 1 Lemari obat (1,8x0,4x2,1)		16,2	
		- 1 set Sofa (2,0x2,7x0,4)		3,24	
	- 2 Tempat tidur periksa (1,8x0,6x0,7)				
9	Ruang Menyusui	- 1 Wastafel (1,25x0,5x0,9)	1:3	1,875	Luas yang dibutuhkan: 19,65 m ²  RUANG MENYUSUI +0.30 Luas tersedia: 26,0 m ²
	- Menyusui			4,32	
	- Mengganti popok	- 2 Tempat ganti popok bayi (0,6x1,2x0,9)		1,575	
	- Menyeduh susu	- 1 Toilet (0,7x0,75x0,4)		11,88	
		- 4 Lazyboy (1,1x0,9x0,5)			
10	Area Merokok	- 5 Kursi (1,8x0,45x0,45)	1:3	12,15	Luas yang dibutuhkan: 12,90 m ²  MEROKOK AREA +0.30 Luas tersedia: 38,36 m ²
	- Merokok	- 2 Tempat sampah (d:0,4, t:0,75)		0,75	
11	Musholla	- 1 Tempat wudhu (0,6x4,5x1,0)	1:3	8,1	Luas yang dibutuhkan: 11,34 m ²  MUSHOLLA +0.30 Luas tersedia: 63 m ²
	- Berwudhu			3,24	
	- Beribadah	- 1 Lemari Alat sholat (2,7x0,4x1,8)			


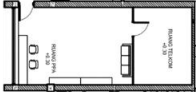

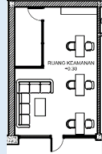





No.	Ruang dan Aktivitas	Kebutuhan Furnitur dan Fasilitas (pxlxt) m	Rasio	Sirkulasi Kebutuhan Ruang (pxlxrasio) m ²	Layout dan Dimensi
12	Ruang VIP	- 2 Meja	1:3	3,6	Luas yang dibutuhkan: 20,16 m ²  Luas tersedia: 39 m ²
	- Menunggu kereta datang	(0,6x1,0x0,4)		9,36	
	- Makan/minum	- 4 Sofa		1,8	
	- Mengobrol	(1,3x0,6x0,4)		2,16	
	- Kabinet TV	(1,5x0,4x0,75)		3,24	
	- Tempat sholat	(1,2x0,6)			
	- Pantry	(1,8x0,6x0,9)			
13	Toilet VIP	- Wastafel	1:2	1,35	Luas yang dibutuhkan: 2,4 m ²  Luas tersedia: 2,7 m ²
	- Mencuci tangan	(1,5x0,45x0,9)		1,05	
	- Buang air kecil/besar	- Toilet			
	- Bercermin	(0,7x0,75x0,4)			
- Membuang sampah					
14	Area Check-in	- 3 Mesin Check-in	1:3	2,88	Luas yang dibutuhkan: 2,88 m ²  Luas tersedia: 15,66 m ²
	- Mengecek tiket	(0,4x0,8x0,9)			
15	Rest Area	- 10 Kursi	1:3	24,3	Luas yang dibutuhkan: 24,3 m ²  Luas tersedia: 45,6 m ²
	- Istirahat Penumpang Transit	(1,8x0,45x0,45)			
	- Menonton TV	- TV			
	- Makan/Minum				
	- Bermain HP				
16	Ruang Rapat	- Meja rapat	1:3	11,4	Luas yang dibutuhkan: 27,91 m ²  Luas tersedia: 38,61 m ²
	- Melakukan rapat	(1,0x3,8x0,75)		8,5	
	- Makan/minum	- 14 Kursi rapat		0,27	
	- Mencuci tangan	(0,45x0,45x0,45)		2,025	
	- Buang air	- Papan LCD		1,575	
		(1,8x0,05x1,8)		1,8	
		- Wastafel		2,34	
		(1,5x0,45x0,9)			
	- Toilet				
	(0,7x0,75x0,4)				
	- Meja (0,6x1,0x0,4)				
	- Sofa (1,3x0,6x0,4)				



4.5.2 Area Kantor

Tabel 4.5 Studi Ruang Area Kantor

No.	Ruang dan Aktivitas	Kebutuhan Furnitur dan Fasilitas (pxlxt) m	Rasio	Sirkulasi Kebutuhan Ruang (pxlkrasio) m ²	Layout dan Dimensi
1	Ruang Kepala Stasiun	- 3 Meja (1,2x0,5x0,75)	1:3	5,4	Luas yang dibutuhkan: 31,545 m ²  Luas tersedia: 55,328 m ²
	- Rapat	- 3 Kursi staff		1,8	
	- Makan/minum	(0,45x0,45x0,45)		1,8	
	- Bekerja	- 3 Kursi tamu		16,2	
	- Menerima Tamu	(0,45x0,45x0,45)		2,52	
		- Sofa (2,0x2,7x0,4)		1,575	
		- Lemari (2,1x0,4x2,1)		2,25	
		- Toilet (0,75x0,7x0,4)		(1,5x0,5x0,9)	
2	Ruang PPA	- Meja (2,8x0,5x0,75)	1:3	4,2	Luas yang dibutuhkan: 12,06 m ²  Luas tersedia: 44 m ²
	- akan/minum	- 2 Kursi staff		1,2	
	- Bekerja	(0,45x0,45x0,45)		2,34	
	- Menerima Tamu	- Sofa (1,3x0,6x0,4)		4,32	
	- Memberikan pengumuman	- 2 Lemari (1,8x0,4x2,1)			
	- Alat pengumuman				
3	Ruang Administrasi	- 2 Meja (1,2x0,5x0,75)	1:3	3,6	Luas yang dibutuhkan: 7,32 m ²  Luas tersedia: 12,14 m ²
	- Makan/minum	- 2 Kursi		1,2	
	- Bekerja	(0,45x0,45x0,45)		2,52	
	- Menerima Tamu/Pengunjung	- Lemari (2,1x0,4x2,1)			
	- Membawa tahanan				
	- Melaporkan tahanan				
4	Ruang Keamanan	- 3 Meja	1:3	5,4	Luas yang dibutuhkan: 27,72 m ²  Luas tersedia: 33,96 m ²
	- Makan/minum	(1,2x0,5x0,75)		1,8	
	- Bekerja	- 3 Kursi staff		1,8	
	- Menerima Tamu/Pengunjung	(0,45x0,45x0,45)		16,2	
	- Membawa tahanan	(0,45x0,45x0,45)		2,52	
	- Melaporkan tahanan	- Sofa (2,0x2,7x0,4)			
		- Lemari (2,1x0,4x2,1)			
5	Ruang Kebersihan	- Meja		1,8	Luas yang dibutuhkan: 4,93 m ²  Luas tersedia: 13,32 m ²
	- Menyimpan peralatan kebersihan	- Kursi		1,6	
	- Makan/minum	(0,45x0,45x0,45)		2,52	
	- Bekerja	- Lemari (2,1x0,4x2,1)			
	- Beristirahat				
6	Gudang				Luas tersedia: 14,4 m ² 
7	Musholla Staff	- Storage mukena	1:3	2,52	Luas yang dibutuhkan: 10,08 m ²  Luas tersedia: 62,83 m ²
	- ribadah	(2,1x0,4x1,8)		7,56	
	- Menyimpan mukena	- 2 Tempat wudhu			
	- Berwudhu	(2,1x0,6x1,0)			



4.6 Hubungan dan Sirkulasi Ruang

4.6.1 Bubble Diagram

Pada perancangan ini, bubble diagram berfungsi untuk mengetahui sirkulasi alur pengguna dalam stasiun. Kategori ruang pada stasiun di bedakan menjadi tiga, yaitu *public*, *semi public*, dan *private*.



Tabel 4. 6 Bubble Diagram



4.6.2 Matriks Hubungan

Matriks hubungan ruang berfungsi untuk mengetahui dan menentukan ruang yang saling berhubungan dan tidak berhubungan sehingga dapat membantu *layouting* pada desain.



Gambar 4. 16 Matriks Hubungan

4.7 Konsep Desain

4.7.1 Mind Map Desain



Gambar 4. 17 Mind Map Desain Branding



Guna meningkatkan daya tarik masyarakat, diperlukan sebuah *branding* dalam stasiun untuk menjadi identitas stasiun. Stasiun Madiun yang memiliki sisi sejarah dan keberadaannya di Kota Madiun, menjadikan stasiun ini perlu sebuah *branding* sebagai identitas. Oleh karena itu, *branding* menjadi salah satu aspek utama dalam desain perancangan interior Stasiun Madiun.

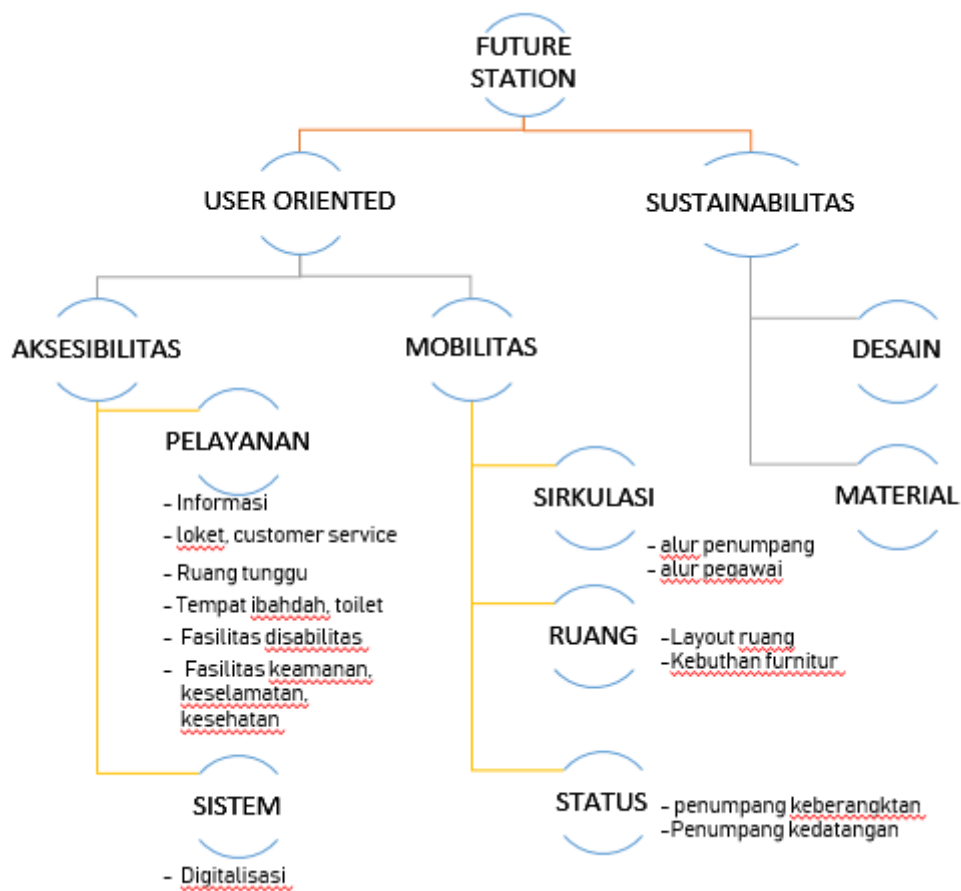
Brading Stasiun Madiun diambil dari *branding* Kota Madiun dan Perkeretaapian Indonesia. Dengan keberadaan stasiun di Kota Madiun, maka diperlukannya *branding* Kota Madiun sebagai identitas stasiun. *Branding* Kota Madiun ini didapatkan dari visi misi Kota madiun dan *branding city* Kota Karismatik. Kedua hal ini diterapkan dalam Stasiun Madiun karena dapat merepresentasikan Kota Madiun secara menyeluruh. Sedangkan *branding* perkeretaapian diperlukan sebagai identitas stasiun yang menjadi bagian dari perkeretaapian Indonesia. *Branding* perkeretaapian diambil dari profil perusahaan yang mencakup visi misi, logo dan budaya perusahaan yang menjadi identitas kuat dalam perkeretaapian. Selain itu, *branding* perkeretaapian juga diwujudkan melalui penerapan SOP stasiun yaitu pedoman rancangan bangunan stasiun seluruh Indonesia pada bangunan Stasiun Madiun. Stasiun Madiun yang mempunyai peran sejarah dalam perkeretaapian Indonesia juga dapat menjadi identitas yang memberdakan Stasiun Madiun dengan stasiun lainnya. Penerapan *brand* pada stasiun guna menciptakan pengalaman bagi para pengguna.

Tabel 4. 7 Mind Map Desain *Branding*

Tujuan	Kata Kunci	Deskripsi	Penerapan dalam Desain
Kota Madiun	Visi Misi	Menjadikan Kota Madiun lebih maju dan sejahtera	Memberikan desain yang modern dan penggunaan teknologi
	Kota Karismatik	Slogan Kota Madiun yang mencakup aspek kuliner, budaya, kesenian, dan pelayanan publik Kota Madiun	Transformasi bentuk logo dan filosofi warna dalam stasiun sebagai motif dan bentuk dasar.



Perkeretaapian	Profil Perusahaan	Mencakup visi misi, logo, dan budaya perusahaan KAI.	Mentransformasikan bentuk logo kereta api dan filosofi dari visi misi serta budaya perusahaan.
	SOP Stasiun	Standarisasi Perkeretaapian	Desain sesuai dengan SOP Stasiun
	Sejarah Stasiun Madiun	Stasiun Madiun mempunyai peran andil dalam perkembangan perkeretaapian di Indonesia	Terdapat area sejarah yang dapat berupa video mapping maupun mini galeri.



Gambar 4. 18 Mind Map Desain Future Station

Penggunaan konsep *Future Station* menjadi solusi dari permasalahan akibat pembangunan *double track* yang akan berakibat adanya peningkatan jumlah kereta api yang akan beroperasi di Stasiun Madiun sehingga mengakibatkan terjadinya peningkatan jumlah penumpang dan pegawai stasiun.



Berdasarkan permasalahan tersebut, maka diperlukan peningkatan aksesibilitas, mobilitas, dan sustainabilitas dalam Stasiun Madiun sehingga dapat memberikan kenyamanan kepada pengguna.

Konsep *future station* ini dibagi menjadi dua hal utama yaitu, *user oriented* dan sustainabilitas. *User oriented* menjadi salah satu hal penting dalam stasiun yang merupakan sebuah *public space* sebagai penyedia layanan jasa sehingga diperlukannya kenyamanan pengguna, baik pengunjung maupun pegawai, agar dapat memberikan pelayanan prima. *User oriented* ini diterapkan dalam segala aspek di Stasiun Madiun, baik dari fasilitas, pelayanan, pengaturan *layout* ruang, alur sirkulasi, hingga sistem yang dipakai untuk pengguna agar memudahkan setiap aktivitas pengguna. Konsep *user-oriented* pada Stasiun Madiun difokuskan dalam hal aksesibilitas dan mobilitas. Aksesibilitas ini diperlukan karena menjadi asas bangunan dalam stasiun. Pengguna stasiun yang beragam menyebabkan aksesibilitas ini menjadi hal penting yang harus diperhatikan. Bagaimana kemudahan untuk mencapai berbagai fasilitas sarana dan pra sarana bagi pengguna dari semua kalangan, baik anak-anak, remaja, orang tua, dan disabilitas. Melalui pembangunan *double track* yang akan berdampak pada jumlah pengguna, maka diperlukannya peningkatan fasilitas dan pelayanan yang dapat diakses oleh semua kalangan dengan mudah. Guna mendukung hal tersebut, maka diperlukannya sistem digitalisasi yang diterapkan pada teknologi di Stasiun Madiun.

Aksesibilitas berhubungan dengan mobilitas, sehingga peningkatan aksesibilitas perlu diikuti dengan peningkatan mobilitas pengguna agar terciptanya desain yang tepat. Pergerakan pengguna pada stasiun dari satu area ke area lain akan dipengaruhi oleh aksesibilitas yang mudah dalam stasiun. Mobilitas ini mencakup alur sirkulasi, penataan ruang, dan pemanfaatan status yang tepat di stasiun. Kebutuhan alur sirkulasi ini muncul karena bangunan stasiun saat ini kurang memiliki alur sirkulasi yang efisien sehingga menyebabkan terganggunya mobilitas pengguna. Sedangkan pergerakan pengguna dalam satu ruangan akan dipengaruhi oleh penempatan *layout* ruang yang tepat. Selain itu, hal yang mempengaruhi mobilitas adalah status



penumpang. Penumpang stasiun dikategorikan menjadi penumpang keberangkatan dan kedatangan. Berdasarkan hal ini, maka desain yang dihadirkan dalam stasiun akan berbeda disesuaikan dengan fungsinya.

Aspek sustainabilitas dalam stasiun diambil karena saat ini diperlukan bangunan berkelanjutan. Hal ini juga sesuai dengan peraturan daerah Kota Madiun tentang bangunan gedung yang menjelaskan bahwa bangunan harus selaras dengan aspek lingkungan dan budaya setempat. Selain itu, desain sustainabilitas diperlukan dalam stasiun karena untuk membantu mengurangi polusi yang dihasilkan oleh kereta api. Desain sustainabilitas ini diterapkan pada stasiun dalam bentuk desain yang ramah lingkungan seperti pemanfaatan sumber daya alam dalam stasiun. Material ramah lingkungan digunakan untuk mendukung desain sustainabilitas. Material ramah lingkungan dapat berupa material yang tidak merusak alam, material lokal, dan material bersertifikat.

Penerapan konsep desain ini pada stasiun bertujuan untuk menciptakan desain yang bermanfaat bagi pengguna maupun masyarakat serta lingkungan setempat tanpa mengesampingkan kepentingan bangunan itu sendiri.

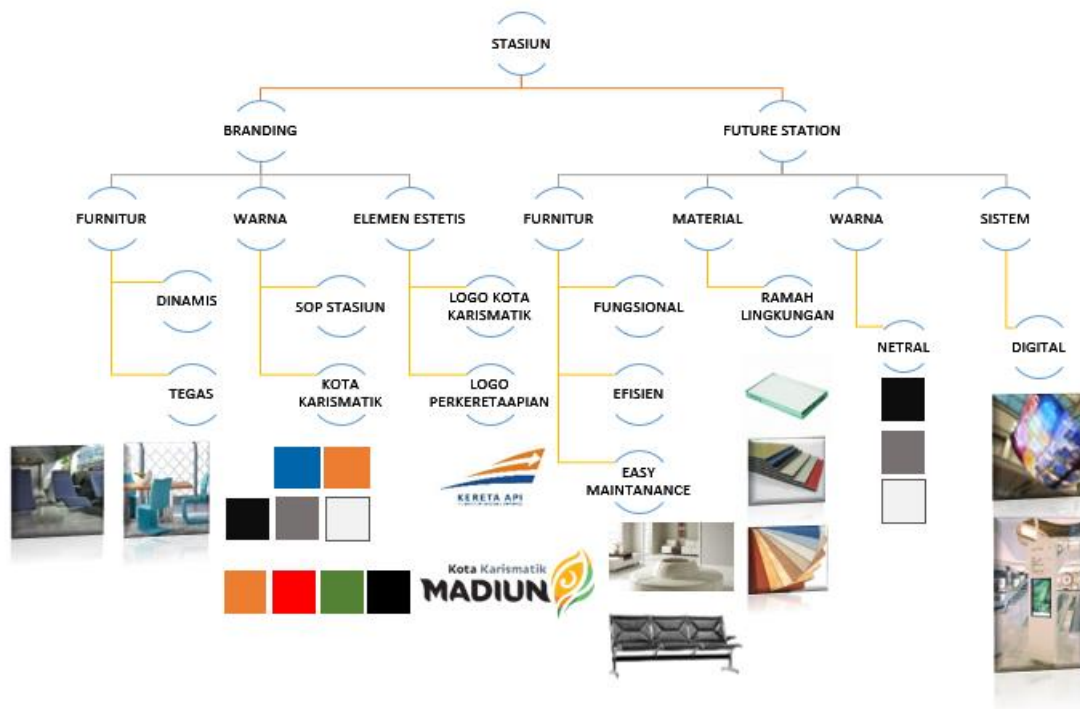
Tabel 4. 8 Mind Map Desain *Future Station*

Parameter	Sub-Parameter	Kata Kunci	Deskripsi	Penerapan dalam Desain
User Oriented	Aksesibilitas	Pelayanan	Pelayanan yang berhubungan dengan pengunjung sebagai sarana untuk memudahkan pengguna (loket, customer service, check-in, dll)	Meningkatkan jumlah layanan dan ketersediaan fasilitas dalam Stasiun Madiun untuk mempermudah pengguna serta dapat dijangkau oleh seluruh kalangan.
		Sistem	Sebagai pendukung untuk mewujudkan fasilitas dan pelayanan yang baik	Menggunakan system digitalisasi dengan penerapan teknologi pada Stasiun Madiun.
	Mobilitas	Alur Sirkulasi	Alur penumpang dari masuk stasiun sampai keluar stasiun. Alur	Membuat alur sirkulasi sesuai dengan alur penumpang dan



			pegawai dalam stasiun.	pegawai.
		Ruang	Penggunaan ruang yang sesuai dengan fungsi dan jumlah pengguna	Memberikan <i>layouting</i> yang sesuai dengan jumlah pengguna dalam ruangan
		Status	Dalam stasiun terdapat penumpang keberangkatan dan kedatangan	Menghadirkan desain yang berbeda untuk penumpang keberangkatan dan kedatangan.
Sustainability	-	Desain	Desain yang ramah lingkungan	Penerapan aspek-aspek untuk mewujudkan bangunan ramah lingkungan
		Material	Material ramah lingkungan	Menggunakan material bersertifikat dan material lokal

4.7.2 Tema Desain



Gambar 4. 19 Tema Desain

Berdasarkan latar belakang dan masalah, konsep yang diambil pada perancangan stasiun adalah *Future Station*. *Future Station* ini bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan penggunaan melalui mobilitas, aksesibilitas, dan



sustainability dalam stasiun guna memudahkan segala aktivitas baik penumpang maupun pegawai. Penggunaan teknologi pada stasiun mendukung desain yang nyaman sesuai kebutuhan pengguna.

Konsep desain pada Stasiun Madiun dibagi menjadi dua aspek, yaitu *branding* dan *Future Station*. *Branding* pada stasiun menjawab tentang kebutuhan Stasiun Madiun yang memerlukan identitas untuk menjadi daya tarik Stasiun Madiun dengan menggunakan pendekatan analogi. *Branding* stasiun diterapkan pada bentuk furnitur, warna, dan elemen estetis pada Stasiun Madiun.

Furnitur yang digunakan pada stasiun adalah furnitur yang memiliki bentuk dinamis dan tegas. Bentuk dinamis merupakan representasi dari logo perkeretaapian berbentuk garis melengkung yang melambangkan gerakan yang dinamis. Sedangkan bentuk tegas merepresentasikan simbol Kota Karismatik yang mempunyai makna tentang kultur masyarakat Madiun yang tegas.

Aspek *branding* pada stasiun juga diterapkan melalui penggunaan warna pada Stasiun Madiun yang diambil dari SOP Stasiun dan logo Kota Karismatik. Warna SOP stasiun terdiri dari warna biru, merah, kuning, hijau, dan skema warna monokrom. Penggunaan warna SOP stasiun ini diterapkan pada warna *wayfinding* yang menjadi fokus utama pada stasiun. Sedangkan warna Kota Karismatik ini ditransformasikan menjadi filosofi bentuk furnitur dan penggunaan material dalam desain.

Elemen estetis pada Stasiun Madiun merupakan transformasi bentuk dari logo Kota Karismatik dan logo perkeretaapian. Logo Kota Karismatik yang berbentuk mata harimau akan ditransformasikan ke dalam bentuk modern yang mempunyai bentuk yang lebih sederhana sehingga sesuai dengan konsep desain stasiun. Sedangkan bentuk logo perkeretaapian yang identik dengan panah dan garis ditransformasikan ke dalam bentuk yang lebih sederhana.

Aspek *Future Station* pada desain stasiun menjawab permasalahan tentang kebutuhan *user oriented* dan sustainability dalam Stasiun Madiun. Dalam aspek *user oriented* dibagi menjadi dua hal utama yaitu aksesibilitas dan mobilitas. Aspek *Future Station* dibagi menjadi empat, yaitu furnitur, material, warna, dan sistem. Furnitur yang digunakan pada stasiun adalah furniture yang



fungsional dan memiliki bentuk sederhana sesuai dengan kebutuhan masyarakat saat ini. Selain itu, untuk mendukung kemudahan dalam stasiun, maka dibutuhkan furnitur yang efisien dan mudah dalam perawatan (*easy maintenance*).

Penggunaan material dalam stasiun adalah salah satu hal penting untuk mewujudkan desain stasiun yang sustainable. Material yang sustainable adalah material yang ramah lingkungan, yang mudah didapatkan di daerah setempat dan bersertifikat. Material utama yang digunakan dalam stasiun seperti kaca insulasi (*triple glass*), *aluminium composite panel* (ACP), lantai vynil go green, dll yang merupakan bahan ramah lingkungan dan memiliki *eco green label*.

Untuk merepresentasikan *future station*, maka warna yang digunakan adalah warna monokrom dengan penggunaan akses warna utama yang diperoleh dari logo stasiun kereta api. Selain itu, penggunaan warna monokrom ini menjadi warna utama pada bangunan stasiun dan sesuai dengan SOP stasiun.

Guna mendukung konsep *future station*, maka dibutuhkan sistem digitalisasi yang diterapkan pada segala aspek di stasiun, baik dari fasilitas hingga pelayanan. Penerapan sistem digitalisasi ini akan memudahkan pengguna dalam menggunakan fasilitas sarana dan pra sarana di Stasiun Madiun.

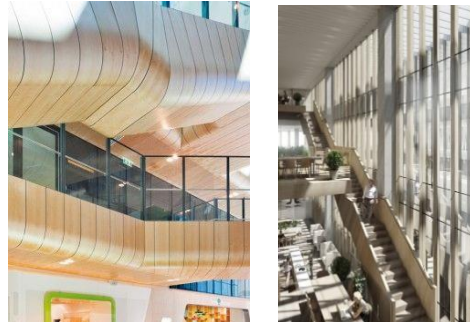
Aspek *branding* dan *Future Station* ini diterapkan dalam Stasiun Madiun bertujuan untuk memberikan pengalaman baru bagi pengguna stasiun, baik penumpang maupun pegawai tanpa mengesampingkan keutamaan fungsi dari stasiun.



4.8 Penerapan Konsep Desain

4.8.1 Ruang Terpilih 1 (Area Tunggu Zona 3)

a. Dinding



Gambar 4. 20 Konsep Dinding Ruang Terpilih 1
Sumber: google.com (2018)

Pada area luar, dinding menggunakan kaca triple glass yang digunakan sebagai batas area *indoor* dan *outdoor*. Material kaca *triple glass* merupakan kaca yang dapat menyerap panas dan mengurangi silau matahari. Kaca ini merupakan salah satu material sustainable.

Pada area *indoor* menggunakan cat dinding warna putih (*Dulux Pentalite Brilliant White*) sebagai warna utama. Penggunaan warna cat dinding putih merupakan SOP dari stasiun. Selain itu, warna putih dijadikan warna utama karena pada dinding stasiun terdapat berbagai papan informasi dan penunjuk arah sehingga tidak mengganggu hal tersebut. Untuk penerapan budaya, dinding dilengkapi dengan *digital screen* sebagai elemen estetis yang menampilkan budaya Madiun.

Material yang digunakan sebagian besar bermotif kayu untuk menghadirkan suasana hangat pada area tunggu zona 3.

Pada area loket, dinding menggunakan *Aluminium Composite Panel* (ACP) sebagai pengganti cat. Selain itu, penggunaan ACP dapat memberikan kesan tidak monoton pada dinding. Perawatan ACP juga mudah dan dapat menghemat cat sekitar 50%.



b. Plafon

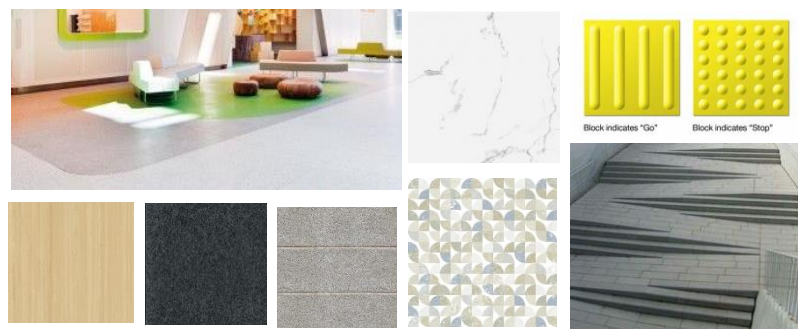


Gambar 4. 21 Konsep Plafon Ruang Terpilih 1
Sumber: google.com (2018)

Pada ruang terpilih 1, plafon menggunakan atap bukaan kaca pada sebagian pada plafon dengan bentuk dinamis tegas sesuai konsep desain Stasiun Madiun. Penggunaan bukaan kaca dapat membantu cahaya matahari masuk secara alami pada area tunggu zona 3. Material kaca yang digunakan adalah *triple glass*.

Plafon menggunakan material corak kayu dari gypsum yang di finishing HPL motif kayu untuk menyesuaikan dengan dinding. Penggunaan corak kayu memberikan pengalaman kepada pengunjung seperti kembali ke alam. Untuk menyeimbangkan penggunaan kayu, maka plafon pada area loket menggunakan gypsum putih dengan ornamen garis dan lampu *fluorescent*.

c. Lantai



Gambar 4. 22 Konsep Lantai Ruang Terpilih 1
Sumber: google.com (2018)



Lantai pada Stasiun Madiun menggunakan material *homogeneous tile* sebagai material utama. *Homogeneous tile* adalah salah satu bentuk dari keramik. Baik *homogeneous tile* dan keramik terbuat dari tanah liat dan pasir kuarsa sebagai material utamanya. Perbedaannya terletak pada proses pembuatannya. *Homogeneous tile* dibakar dengan suhu 1230 derajat Celcius, yang lebih tinggi dibandingkan dengan keramik tile.

Proses ini membuat *homogeneous tile* lebih padat, keras, dan sedikit pori-pori sehingga lebih tahan lembab dan anti-noda. Karakteristik ini merata pada seluruh bagian permukaannya. Oleh karena itu finishing lantai ini disebut dengan *homogeneous tile* karena sifat dan tampilannya yang homogen.

Penggunaan *homogeneous tile* mempunyai kelebihan yaitu:

- + Mempunyai lapisan yang sama dari atas hingga bawah sehingga lebih kuat dibandingkan keramik. HT memiliki kekuatan tekan 450kg/cm² sedangkan keramik hanya 300kg/cm².
- + Daya serap air HT memiliki daya serap dibawah 0,5% sedangkan keramik mencapai 10%. Hal ini membuat HT lebih mudah dibersihkan dan anti noda.
- + Tersedia ukuran hingga 120x120 cm.
- + Memiliki nat kecil sehingga dapat memberikan kesan bersih.
- + Tidak mudah tergores (menggunakan *Nano Technology*)
- + Motif dan warna lebih alami dari keramik.

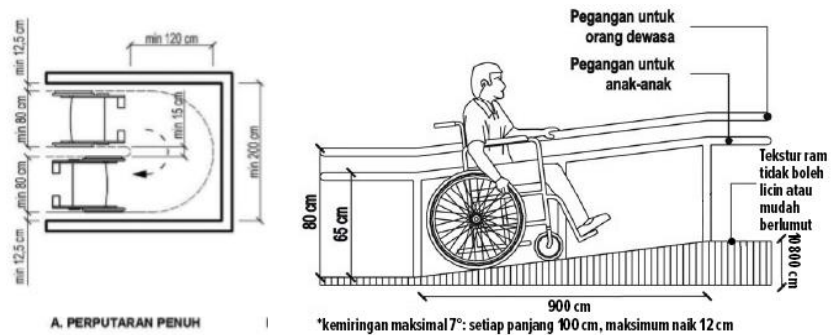
Kekurangan:

- Harga lebih mahal dari keramik.
- Terdapat kemungkinan warna dalam satu tipe tidak sama 100%.

Penggunaan *homogeneous tile* dengan corak batu alam, yaitu granit maupun marmer dapat memberikan kesan natural pada stasiun. Selain itu, harga yang didapatkan juga lebih murah daripada menggunakan batu alam asli. Pada lantai ruang terpilih 1, menggunakan HT (*homogeneous tile*) dengan corak batu marmer sebagai material utama dengan dipadukan corak



granit hitam untuk area *zoning*. Selain itu, digunakan HT dengan motif custom untuk memberikan kesan budaya pada Stasiun Madiun.



Gambar 4. 23 Ukuran Ramp
Sumber: google.com (2018)

Untuk memudahkan disabilitas dan pengguna kursi roda, maka alur area tunggu zona 3 hingga zona 1 didesain tanpa adanya kenaikan level. Selain itu, diberikan *guiding block* dan *warning block* untuk pengguna tuna netra sehingga dapat membuat akses yang mudah bagi mereka.

Pada area tunggu zona 3 ke area komersil dan area musholla, terdapat kenaikan level lantai. Untuk menjangkau area komersil dan musholla terdapat kenaikan level, oleh karena itu disediakan ramp untuk mempermudah akses bagi pengguna kursi roda.

Material ramp yang digunakan adalah material yang bertekstur dan tidak licin. Untuk ruangan ini menggunakan material semen karena material ini termasuk material lokal sehingga mudah didapatkan.

d. Furnitur



Gambar 4. 24 Konsep Furnitur Ruang Terpilih 1
Sumber: pinterest.com (2018)



Furnitur yang digunakan tidak memiliki ujung yang tajam sehingga aman untuk segala kalangan pengguna, baik anak-anak, manusia dewasa, dan difabel. Furnitur mempunyai desain yang modern dengan bentuk dinamis dan tegas sesuai dengan konsep *branding*. Selain itu, furnitur dipadukan dengan teknologi untuk mempermudah pengguna.

Furnitur mesin tiket dan registrasi yang digunakan berbentuk sama. Mesin ini memiliki dua fungsi yang berbeda. Mesin ini menggunakan warna monokrom sesuai dengan warna-warna modern.

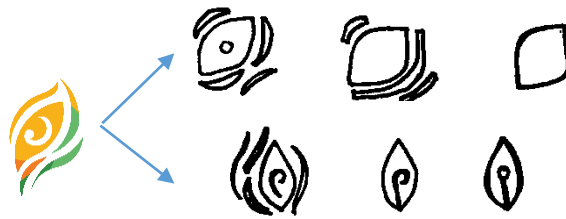
Kursi yang digunakan cenderung lebih tidak ditonjolkan karena menyesuaikan desain plafon dan dinding dengan material kayu. Kursi tunggu yang digunakan bermaterial alumunium dengan bantalan berwarna biru seperti warna khas KAI dan dilengkapi dengan 3 buah stop kontak pada masing-masing deret.

e. Elemen Estetis



Gambar 4. 25 Konsep Elemen Estetis Ruang Terpilih 1
Sumber: pinterest.com (2018)

Elemen estetis digunakan guna mendukung *branding* pada stasiun Madiun. Elemen estetis diwujudkan dalam bentuk elemen dekoratif pada dinding, plafon, maupun lantai.

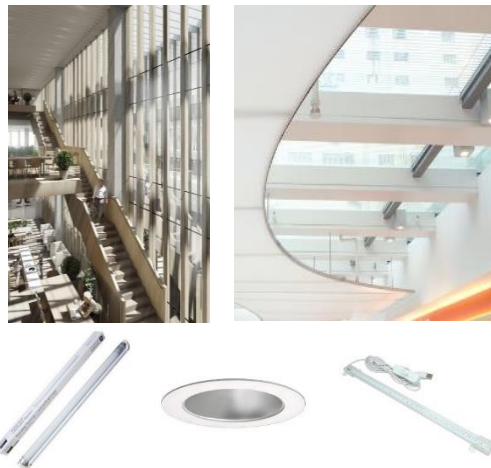


Gambar 4. 26 Transformasi Bentuk Slogan Kota Karismatik

Transformasi bentuk dari logo Kota Karismatik yang disesuaikan dengan bentuk dinamis, tegas, dan modern. Bentukan dibuat lebih sederhana untuk menciptakan desain yang ringan pada stasiun.

Pada area tunggu zona 3, dilengkapi dengan *digital screen* yang digunakan sebagai *photobooth* yang menampilkan budaya-budaya madiun secara digital. Penggunaan *photobooth* ini merupakan sebuah inovasi pada stasiun untuk menghadirkan sebuah teknologi. Selain itu, penerapan budaya dipakai pada tiang di area loket. Melalui penggunaan material metal sebagai pembentuk tiang, dan dilapisi dengan cat dan kombinasi akrilik serta stiker berbentuk motif budaya.

f. Pencahayaan



Gambar 4. 27 Konsep Pencahayaan Ruang Terpilih 1
Sumber: google.com (2018)

Pencahayaan yang digunakan adalah pencahayaan alami dan buatan. Dengan memaksimalkan penggunaan pencahayaan alami pada siang hari. Pencayaan alami didapatkan dari penggunaan dinding kaca dan

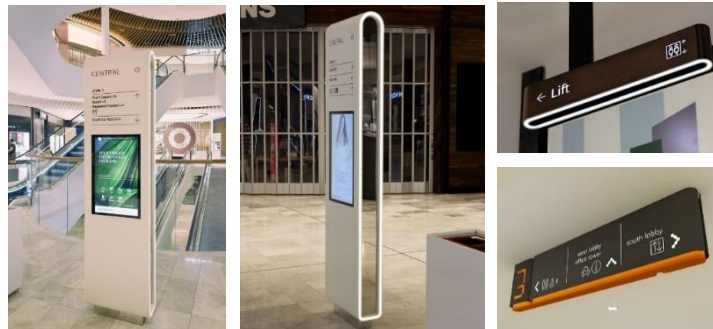


plafon kaca. Guna meminimalisir panas matahari, maka digunakan material *triple glass* yang dapat memiliki aliran udara di dalamnya sehingga dapat mendinginkan ruangan. Sedangkan pencaayaan buatan didapatkan dari penggunaan lampu TL, *downlight*, dan led.

Pencaayaan buatan utama adalah penggunaan lampu TL dan lampu *downlight*. Lampu TL diterapkan pada area loket dengan garis-garis menggunakan lampu led yang sesuai dengan desain dinding.

Penggunaan lampu *downlight* digunakan pada zona 3 sebagai pencaayaan buatan utama dengan aksen lampu led.

g. Penunjuk Arah



Gambar 4. 28 Konsep Penunjuk Arah Ruang Terpilih 1
Sumber: pinterest.com (2018)

Penunjuk arah pada stasiun dibagi menjadi beberapa diantaranya, penunjuk informasi, penunjuk arah, dan nama ruang. Penunjuk arah didesain dengan bentuk sederhana agar mudah dibaca dan dipahami sesuai fungsi dengan dilengkapi dengan lampu agar terlihat pada saat malam hari.

Warna yang digunakan adalah warna biru KAI sebagai identitas KAI dan dikombinasikan dengan warna yang sesuai dengan SOP Stasiun. Penunjuk arah diterapkan pada dinding maupun plafon yang dapat dilihat dari segala arah agar pengguna dapat mencapai akses dengan mudah.



h. Commercial Space



Gambar 4. 29 Konsep Commercial Space Ruang Terpilih 1
Sumber: pinterest.com (2018)

Advertising merupakan salah satu dana pemasukan bagi stasiun yang dapat membantu dalam peningkatan fasilitas dan layanan dalam stasiun. Desain *commercial space* perlu dibuat menarik agar pengunjung tertarik untuk melihat.


Pada ruang terpilih 1, *commercial space* yang digunakan terdapat pada dinding. *Advertising display* pada dinding diletakkan pada area komersil sehingga tidak mengganggu peletakan informasi pada stasiun. *Advertisising display* pada area ini didesain dengan mengkombinasikan logo Kota Karismatik yang ditrasnformasikan menjadi pola agar lebih mudah diingat.

Pada area tunggu zona 3, terdapat retail yang menjual makanan baik *fast food* maupun makanan tradisional. Pada area komersial yang menjual makanan *fast food* seperti KFC, Roti O, atau sejenisnya, tidak menggunakan pembatas kaca agar dapat menarik pengunjung dengan bau makanan. Selain itu, terdapat *display* makanan pada area depan toko sehingga dapat menarik pengunjung untuk membeli makanan.



i. Warna

No.	Nama Warna	Spesifikasi Warna dalam Format RGB
1.	Biru	(0, 101, 170)
2.	Merah	(218, 37, 29)
3.	Kuning	(255, 192, 0)
4.	Hijau	(0, 150, 70)
5.	Putih	(255, 255, 255)
6.	Hitam	(0, 0, 0)



Gambar 4. 30 Konsep Warna Ruang Terpilih 1
Sumber: kai.id (2018)



Gambar 4. 31 Konsep Warna Kota Karismatik

Warna yang digunakan pada ruang terpilih 1, menggunakan warna dasar putih sesuai dengan SOP Stasiun dan dikombinasikan dengan warna monokrom, yaitu hitam dan abu-abu. Penggunaan warna monokrom sesuai dengan konsep desain yaitu modern.

Warna biru dan kuning digunakan pada fasilitas penunjuk arah agar dapat dilihat karena warna yang menjadi aksen. Selain itu, sebagai identitas stasiun.

Konsep warna lainnya diterapkan sebagai filosofi desain, yaitu:

- Warna hijau yang diartikan sebagai warna yang tenang - warna yang bersih dan material alami.
- Warna merah yang diartikan tegas dan berani – bentuk desain yang tegas (lebih dominan garis).
- Warna orange yang diartikan hangat dan bersemangat – menggunakan material kayu.
- Warna hitam yang diartikan kuat – menggunakan material aluminium.



4.8.2 Ruang Terpilih 2 (Area Tunggu Zona 2)

a. Dinding



Gambar 4. 32 Konsep Dinding Ruang Terpilih 2
Sumber: pinterest.com (2018)

Ruang terpilih 2 menggunakan warna dinding putih yang merupakan SOP dari stasiun. Selain itu, warna putih dijadikan warna utama karena pada dinding stasiun terdapat berbagai papan informasi dan penunjuk arah sehingga tidak mengganggu hal tersebut. Dinding putih didapatkan dari penggunaan cat dan hpl finishing cat duco pada sisi kiri dan kanan.

Pada ruang terpilih 2, dinding tersambung dengan plafon yaitu menggunakan material HPL motif kayu dengan garis dan lengkung. Pada dinding sisi kiri dan kanan dibentuk miring agar lebih estetik. Pada dinding sisi kiri dan kanan terdapat bentuk daun yang merupakan representasi dari batik pecel yang mempunyai bentuk daun ketela. Bentuk daun ini diterapkan menggunakan stiker warna abu-abu muda dan tua dengan bentuk acak.

b. Plafon



Gambar 4. 33 Konsep Plafon Ruang Terpilih 2
Sumber: pinterest.com (2018)



Plafon menggunakan motif kayu yang menyambung dengan dinding seperti ruang terpilih 1. Penggunaan kayu pada ruangan ini memberikan kesan hangat pada ruangan. Bentuk yang melengkung memberikan volume yang berbeda.

Plafon merupakan transformasi bentuk dari mata harimau. Plafon menerapkan *down ceiling* dan terdapat *digital screen display* pada area tengah sehingga pengunjung lebih tertarik.

c. Lantai



Gambar 4. 34 Konsep Lantai Ruang Terpilih 2
Sumber: pinterest.com (2018)

Pada ruang terpilih 2, menggunakan material *homogeneous tile* sebagai material utama dan pada area bermain menggunakan karpet agar anak-anak lebih nyaman dan tidak berbahaya dalam bermain.

Penggunaan *homogeneous tile* ini mempunyai kelebihan yaitu:

- + Mempunyai lapisan yang sama dari atas hingga bawah sehingga lebih kuat dibandingkan keramik. HT memiliki kekuatan tekan 450kg/cm² sedangkan keramik hanya 300kg/cm².
- + Daya serap air HT memiliki daya serap dibawah 0,5% sedangkan keramik mencapai 10%. Hal ini membuat HT lebih mudah dibersihkan dan anti noda.
- + Tersedia ukuran hingga 120x120 cm.
- + Memiliki nat kecil sehingga dapat memberikan kesan bersih.



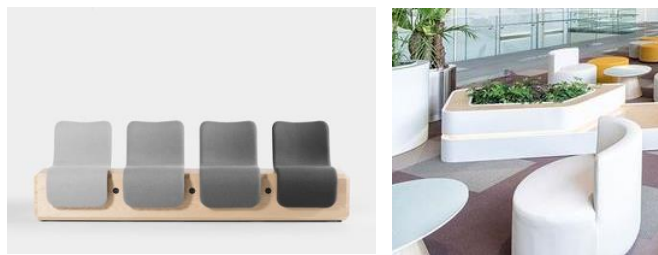
- + Tidak mudah tergores (menggunakan *Nano Technology*)
- + Motif dan warna lebih alami dari keramik.

Kekurangan:

- Harga lebih mahal dari keramik.
- Terdapat kemungkinan warna dalam satu tipe tidak sama 100%.

Penggunaan *homogeneous tile* merupakan perwujudan dari aspek sustainabilitas karena merupakan material ramah lingkungan. Pola lantai yang digunakan adalah setengah lingkaran dengan perpaduan tiga motif HT. Penggunaan motif ini sebagai *zoning area* pada area terpilih 2.

d. Furnitur



Gambar 4. 35 Konsep Furnitur Ruang Terpilih 2
Sumber: pinterest.com (2018)

Bentukan kursi yang digunakan merupakan bentuk dinamis dan tegas dan tidak mempunyai sisi yang tajam sehingga aman untuk semua kalangan. Kursi tunggu pada area ini menggunakan kursi dengan material multiplek, hpl, dan fiber. Setiap kursi dilengkapi 4 stop kontak agar pengguna dapat melakukan *charging* tanpa berpindah tempat. Pada sisi dinding kanan dan dinding kiri, terdapat kursi tunggu yang dilengkapi dengan busa sehingga membuat pengguna lebih nyaman.

Selain itu, terdapat sofa dengan bentuk bundar dan terdapat tanaman pada bagian tengah. Tanaman yang digunakan adalah *red dracaena* atau *bamboo palm* yang dapat menyerap karbon dioksida dalam ruangan. Tanaman ini juga dapat bertahan dalam ruangan ber-AC dengan perawatan yang mudah.



e. Elemen Estetis



Gambar 4. 36 Konsep Elemen Estetis Ruang Terpilih 2
Sumber: pinterest.com (2018)

Elemen estetis yang digunakan pada area tunggu zona 2 merupakan transformasi dari bentuk logo perkeretaapian. Pada logo perkeretaapian terdapat panah yang mempunyai arti integritas. Penerapan elemen estetis ini diletakkan pada area belakang sehingga tidak bertabrakan dengan plafon pada ruang terpilih 2. Elemen estetis ini menggunakan partisi dengan material hpl sebagai finishing dan dilengkapi dengan lampu led sebagai penegas bentuk.

Pada plafon area terpilih 2 terdapat *digital screen* sebagai display yang menampilkan berbagai video dan *advertising* dalam stasiun. Bentuk dari *display* ini merupakan transformasi bentuk dari mata harimau yang merupakan kebudayaan Madiun.

Pada area depan, terdapat backdrop TV yang mengkombinasikan bentuk transformasi logo Kota Karismatik. Material yang digunakan adalah multiplek yang difinishing dengan kayu hpl, akrilik, dan rumput sintetis. Penerapan bentuk logo digunakan sebagai motif yang diterapkan sebagai stiker agar lebih mudah dan murah dalam pemasangan.

f. Pencahayaan



Gambar 4. 37 Konsep Pencahayaan Ruang Terpilih 2
Sumber: google.com (2018)

Pencahayaan yang digunakan adalah pencahayaan alami dan buatan. Dengan memaksimalkan penggunaan pencahayaan alami pada siang hari. Pencahayaan alami didapatkan dari penggunaan dinding kaca. Guna meminimalisir panas matahari, maka digunakan material *turple glass* yang dapat memiliki aliran udara di dalamnya sehingga dapat mendinginkan ruangan. Sedangkan pencahayaan buatan didapatkan dari penggunaan lampu *downlight*, dan *led*.

Penggunaan lampu *downlight* digunakan pada zona 3 sebagai pencahayaan buatan utama dengan aksen lampu *led*.

g. Penunjuk Arah



Gambar 4. 38 Konsep Penunjuk Arah Ruang Terpilih 2
Sumber: pinterest.com (2018)

Pada ruang tunggu zona 2, penunjuk arah yang dibutuhkan tidak banyak seperti ruang tunggu zona 3. Penunjuk arah yang digunakan adalah penunjuk dan nama ruang. Penunjuk arah didesain dengan bentuk sederhana agar mudah dibaca dan dipahami sesuai fungsi dengan dilengkapi dengan lampu agar terlihat pada saat malam hari. Warna yang digunakan adalah warna biru KAI sebagai identitas KAI dan dikombinasikan dengan warna yang sesuai dengan SOP Stasiun.



h. Warna

No.	Nama Warna	Spesifikasi Warna dalam Format RGB
1.	Biru	(0, 101, 170)
2.	Merah	(218, 37, 29)
3.	Kuning	(255, 192, 0)
4.	Hijau	(0, 150, 70)
5.	Putih	(255, 255, 255)
6.	Hitam	(0, 0, 0)

Gambar 4. 39 Konsep Warna Ruang Terpilih 1
 Sumber: kai.id (2018)



Gambar 4. 40 Konsep Warna Kota Karismatik

Warna yang digunakan pada ruang terpilih 2, menggunakan warna dasar putih sesuai dengan SOP Stasiun dan dikombinasikan dengan warna monokrom, yaitu hitam dan abu-abu. Penggunaan warna monokrom sesuai dengan konsep desain yaitu modern.

Warna biru dan kuning digunakan pada fasilitas penunjuk arah agar dapat dilihat karena warna yang menjadi aksen. Selain itu, sebagai identitas stasiun.

Konsep warna lainnya diterapkan sebagai filosofi desain, yaitu:

- Wana hijau yang diartikan sebagai warna yang tenang - warna yang bersih dan material alami.
- Warna merah yang diartikan tegas dan berani – bentukan desain yang tegas.
- Warna orange yang diartikan hangat dan bersemangat – menggunakan material kayu.
- Warna hitam yang diartikan kuat – menggunakan material besi dan alumunium.



4.8.3 Ruang Terpilih 3 (Area Tunggu Zona 1)

a. Dinding



Gambar 4. 41 Konsep Dinding Ruang Terpilih 3
Sumber: pinterest.com (2018)

Dinding menggunakan motif kayu yang menyambung dengan plafon seperti ruang terpilih 1 dan 2. Penggunaan motif kayu ini dapat menghadirkan suasana yang hangat pada area tunggu zona 1. Pada dinding ruangan ini, menggunakan cat dinding warna putih seperti SOP dan dikombinasikan *homogeneous tile* bermotif marmer dengan warna putih dan abu-abu agar dinding tidak mudah kotor. *Homogeneous tile* ini dipasang dengan ketinggian 140 cm.

b. Plafon



Gambar 4. 42 Konsep Plafon Ruang Terpilih 3
Sumber: pinterest.com (2018)

Pada ruang terpilih 3, plafon menyambung dengan dinding dengan material motif kayu. Penggunaan plafon pada area ini berfungsi agar jarak lantai dengan atap stasiun tidak terlalu jauh karena area ini merupakan area *outdoor*. Pada plafon terdapat monitor yang mengarah pada penumpang kedatangan dengan menampilkan penunjuk arah agar penumpang dapat segera menuju arah keluar stasiun. Bentuk plafon yang berbeda-beda memberikan desain yang tidak monoton.



c. Lantai



Gambar 4. 43 Konsep Lantai Ruang Terpilih 1
Sumber: google.com (2018)

Pada area terpilih 3 menggunakan material homogeneous tile sebagai material utama. Penggunaan granit ini mempunyai kelebihan yaitu:

- + Mempunyai lapisan yang sama dari atas hingga bawah sehingga lebih kuat dibandingkan keramik. HT memiliki kekuatan tekan 450kg/cm^2 sedangkan keramik hanya 300kg/cm^2 .
- + Daya serap air HT memiliki daya serap dibawah 0,5% sedangkan keramik mencapai 10%. Hal ini membuat HT lebih mudah dibersihkan dan anti noda.
- + Tersedia ukuran hingga 120×120 cm.
- + Memiliki nat kecil sehingga dapat memberikan kesan bersih.
- + Tidak mudah tergores (menggunakan *Nano Technology*)
- + Motif dan warna lebih alami dari keramik.

Kekurangan:

- Harga lebih mahal dari keramik.
- Terdapat kemungkinan warna dalam satu tipe tidak sama 100%.

d. Furniture



Gambar 4. 44 Konsep Furniture Ruang Terpilih 3
Sumber: pinterest.com (2018)



Pada ruang terpilih 3, area tunggu zona 1, furnitur yang tersedia adalah kursi tunggu. Kursi tunggu didesain dengan memadukan material fiber dan hpl motif kayu. Terdapat pot dengan tanaman lidah mertua pada kursi tunggu agar suasana menjadi lebih natural. Pada kursi tunggu dengan empat *seats* ini disediakan *charging* pada setiap seatnya yang didesain secara tersembunyi agar lebih nyaman untuk anak-anak dan lebih rapi.

e. Elemen Estetis



Gambar 4. 45 Konsep Elemen Estetis Ruang Terpilih 3
Sumber: pinterest.com (2018)

Elemen estetis yang digunakan pada area tunggu zona 1 merupakan transformasi dari bentuk logo Kota Karismatik. Penerapan motif ini digunakan pada *advertising display* di setiap kolom area tunggu zona 1. Penerapannya sama dengan area tunggu zona 1 yang dikombinasikan dengan monitor.

f. Pencahayaan



Gambar 4. 46 Konsep Pencahayaan Ruang Terpilih 3
Sumber: pinterest.com (2018)



Pencahayaan yang digunakan adalah pencahayaan alami dan buatan. Keberadaa area tunggu zona 1 berada di *outdoor* sehingga cahaya matahari dapat masuk pada siang hari. Sedangkan pencayaan buatan didapatkan dari penggunaan lampu downlight.

Pencahayaan buatan utama adalah penggunaan lampu downlight. Penggunaan lampu downlight digunakan pada zona 3 sebagai pencahayaan buatan utama.

g. Penunjuk Arah









Gambar 4. 47 Konsep Penunjuk Arah Ruang Terpilih 3
Sumber: [pinterest.com](https://www.pinterest.com) (2018)

Pada area tunggu zona 1, penunjuk arah menggunakan *standing wayfinfing* dan *hanging wayfdinfing* yang didesain dengan bentuk sederhana agar mudah dibaca dan dipahami sesuai fungsi dengan dilengkapi dengan lampu agar terlihat pada saat malam hari.

Warna yang digunakan adalah warna biru KAI sebagai indentitas KAI dan dikombinasikan dengan warna yang sesuai dengan SOP Stasiun. Penunjuk arah diterapkan pada dinding maupun plafon yang dapat dilihat dari segala arah agar pengguna dapat mencapai akses dengan mudah.

h. Warna

No.	Nama Warna	Spesifikasi Warna dalam Format RGB	
1.	Biru	(0, 101, 170)	
2.	Merah	(218, 37, 29)	
3.	Kuning	(255, 192, 0)	
4.	Hijau	(0, 150, 70)	
5.	Putih	(255, 255, 255)	
6.	Hitam	(0, 0, 0)	

Gambar 4. 48 Konsep Warna Ruang Terpilih 1
Sumber: kai.id (2018)



Gambar 4. 49 Konsep Warna Kota Karismatik

Warna yang digunakan pada ruang terpilih 2, menggunakan warna dasar putih sesuai dengan SOP Stasiun dan dikombinasikan dengan warna monokrom, yaitu hitam dan abu-abu. Penggunaan warna monokrom sesuai dengan konsep desain yaitu modern.

Warna biru dan kuning digunakan pada fasilitas penunjuk arah agar dapat dilihat karena warna yang menjadi aksen. Selain itu, sebagai identitas stasiun.

Konsep warna lainnya diterapkan sebagai filosofi desain, yaitu:

- Warna hijau yang diartikan sebagai warna yang tenang - warna yang bersih dan material alami.
- Warna merah yang diartikan tegas dan berani – bentukan desain yang tegas.
- Warna orange yang diartikan hangat dan bersemangat – menggunakan material kayu.
- Warna hitam yang diartikan kuat – menggunakan material besi dan aluminium.



Halaman ini sengaja dikosongkan



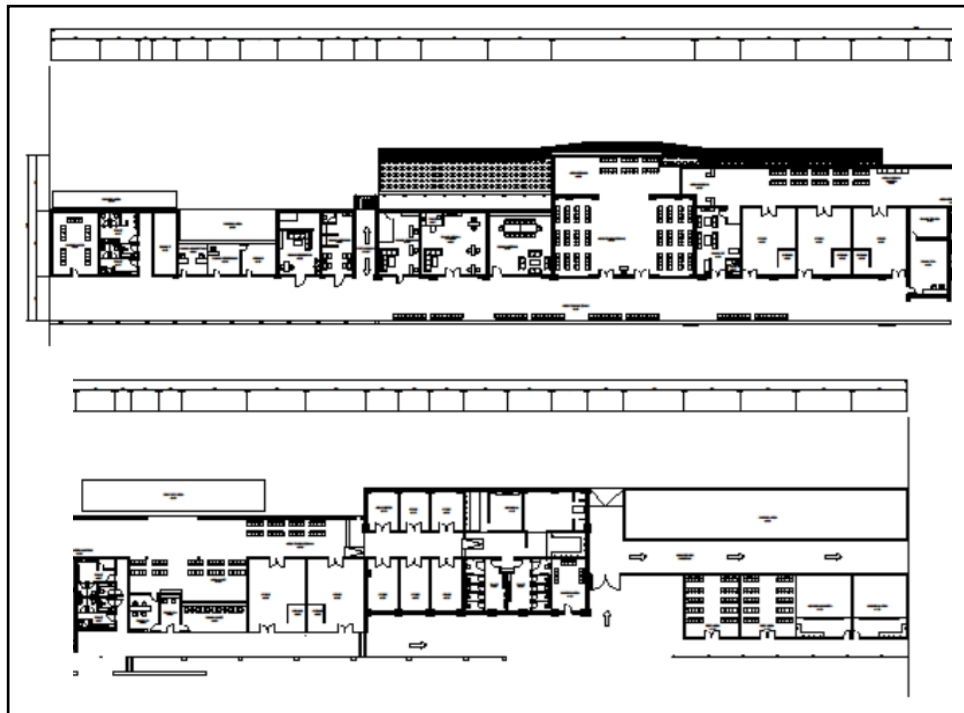
BAB V

HASIL DESAIN

5.1 Alternatif *Layout*

Alternatif *layout* dibuat untuk menentukan *layout* terpilih yang paling sesuai dengan kebutuhan pengguna. Terdapat 3 alternatif *layout* yang bertujuan untuk menentukan alur sirkulasi pada stasiun Madiun yang sesuai dengan alur penumpang dan pegawai.

5.1.1 Alternatif *Layout* 1



Gambar 5. 1 Alternatif *Layout* 1

Pada alternatif *layout* 1 memiliki alur sirkulasi penumpang dengan peletakan area tiket pada bagian depan pintu masuk, kemudian area tunggu terletak pada sisi kiri dan kanan area tiket. Pada area tiket juga dilengkapi dengan ruang tunggu khusus pembeli tiket dan *customer service*. Setelah melakukan pembelian tiket maupun cetak tiket, maka penumpang akan diarahkan ke kiri untuk menuju area check-in dan ruang tunggu zona 2 dan



zona 1. Alternatif 1 menawarkan area komersial yang berada di sisi kiri dan kanan area tiket agar mudah dicapai oleh setiap penumpang. Area kantor stasiun diletakkan pada satu area sehingga lebih mudah berkoordinasi. Terdapat penambahan fasilitas yaitu terdapat ruang rapat dan rest area.

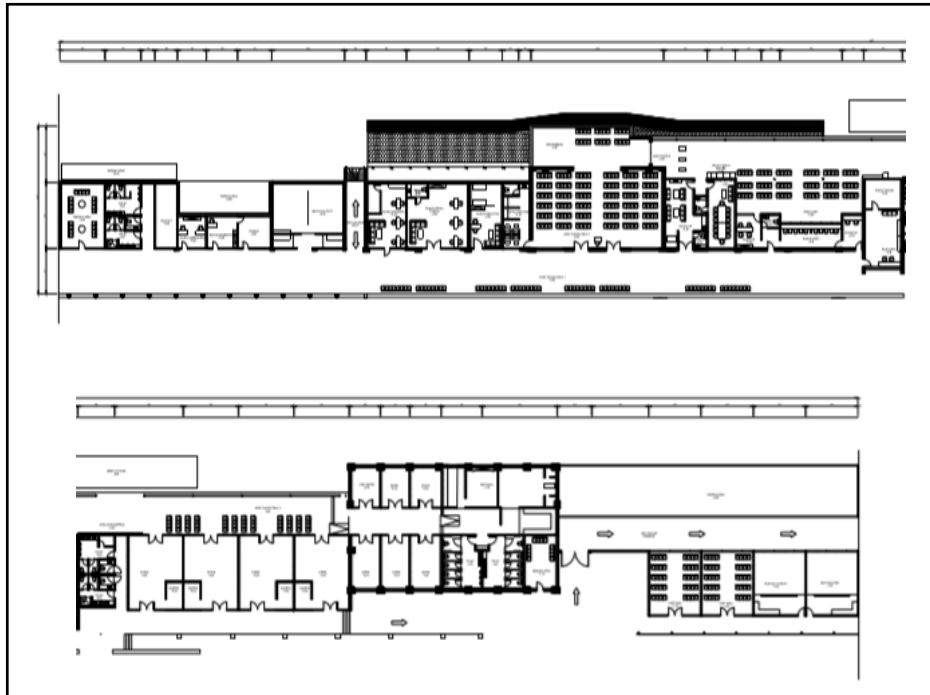
5.1.2 Alternatif *Layout 2*



Gambar 5. 2 Alternatif *Layout 2*

Pada alternatif 2, alur sirkulasi yang ditawarkan adalah area masuk yang berada di tengah zona area tunggu 3. Area tiket berada di sebelah kiri area masuk dan area tunggu zona 3. Kemudian area check-in berada di sebelah kiri area tiket dan menuju zona 2 dan zona 1. Area kantor diletakkan di area depan agar lebih privat. Selain itu, terdapat tambahan fasilitas yaitu rest area yang pada dekat musholla keluar dan ruang rapat.

5.1.3 Alternatif *Layout* 3



Gambar 5.3 Alternatif *Layout* 3

Pada alternatif 3, terdapat area masuk kemudian area tiket berada disebelah kiri area masuk. Area tunggu zona 3 berada di sisi kanan area tiket. Setelah area tiket terdapat area check-in dan boarding. Dilanjutkan menuju area tunggu zona 2 dan zona 1. Area komersial di letakkan pada sisi kanan area tunggu zona 3 agar tidak mengganggu jalur penumpang yang akan menuju area check-in. Area kantor diletakkan di area tunggu zona 1 agar pegawai dapat berkoordinasi dengan baik dan lebih privat. Terdapat penambahan fasilitas yaitu musholla untuk staff, ruang rapat, dan *rest area* untuk memenuhi kebutuhan pengguna baik pegawai maupun penumpang.

5.1.4 Pemilihan Alternatif *Layout*

Dari ketiga alternatif *layout* di atas, akan dipilih satu alternatif *layout* yang kemudian akan dikembangkan. Pemilihan *layout* dipilih berdasarkan terpenuhinya parameter yang telah ditentukan agar *layout* terpilih sesuai dengan konsep desain. Pemilihan alternatif *layout* menggunakan *weighted method* dengan beberapa parameter.

RE-DESAIN INTEROR STASIUN MADIUN DENGAN KONSEP
FUTURE STATION DAN PENERAPAN BRAND KOTA MADIUN



Parameter yang digunakan adalah bagaimana efektif alur sirkulasi dari tiga alternatif *layout*, kesesuaian ruang terhadap aktivitas, kesesuaian fasilitas terhadap kebutuhan pengguna, dan kesesuaian alternatif *layout* dengan konsep desain. Berdasarkan parameter tersebut, maka akan diperoleh satu alternatif terpilih dengan nilai tertinggi.

Keterangan:

0: tidak lebih penting

1: lebih penting

-: tidak dapat dibandingkan

Skala mark: 10 - 100

Skala score: 1 - 10

10 - 9: Very Good

8 - 6: Good

5 - 0: Poor

	A	B	C	D	Total	Ranking	Mark	Bobot Relatif
Alur Sirkulasi (A)	-	1	1	1	3	I	100	0.32
Kesesuaian ruang terhadap aktivitas (B)	0	-	0	1	1	III	70	0.23
Kesesuaian fasilitas terhadap kebutuhan pengguna (C)	0	1	-	1	2	II	80	0.26
Kesesuaian alternative layout dengan konsep desain (D)	0	0	0	-	0	IV	60	0.19
Overall Value							310	1

Tujuan	Weight	Parameter	Sub Parameter	Alternatif 1			Alternatif 2			Alternatif 3		
				Magnitude	Score	Value	Magnitude	Score	Value	Magnitude	Score	Value
Alur Sirkulasi	0.32	Sirkulasi alur masuk	Penumpang	Good	7	2.24	Very Good	9	2.88	Very Good	9	2.88
			Pegawai	Very Good	9	2.88	Good	8	2.56	Very Good	9	2.88
		Sirkulasi alur keluar	Penumpang	Good	8	2.56	Good	8	2.56	Good	8	2.56
			Pegawai	Very Good	9	2.88	Good	8	2.56	Very Good	9	2.88
		Peletakan zona drop off	-	Good	8	2.56	Very Good	9	2.88	Very Good	9	2.88
Kesesuaian ruang terhadap aktivitas	0.23	Penempatan zona/area pada stasiun	Zona Publik	Good	7	1.61	Good	8	1.84	Very Good	9	2.07
			Zona Privat (Kantor)	Good	8	1.84	Good	6	1.38	Good	8	1.84
			Zona Komersil	Good	8	1.84	Good	8	1.84	Very Good	9	2.07
		Kesesuaian luas ruangan terhadap jumlah pengguna	Zona Publik	Very Good	9	2.07	Very Good	9	2.07	Very Good	9	2.07
			Zona Privat (Kantor)	Very Good	9	2.07	Good	8	1.84	Good	8	2.07
			Zona Komersil	Very Good	9	2.07	Very Good	9	2.07	Very Good	9	2.07
		Aksesibilitas antar ruang	Penumpang	Good	8	1.84	Good	8	1.84	Very Good	9	2.07
Pegawai	Good		8	1.84	Good	7	1.61	Good	8	1.84		
Kesesuaian fasilitas terhadap kebutuhan pengguna	0.26	Kesesuaian jumlah furniture terhadap jumlah pengguna	Zona Publik	Good	8	2.08	Very Good	9	2.34	Very Good	9	2.34
			Zona Privat (Kantor)	Very Good	9	2.34	Good	8	2.08	Very Good	9	2.34
		Layouting furniture	Zona Publik	Good	8	2.08	Very Good	9	2.34	Very Good	9	2.34
			Zona Privat (Kantor)	Very Good	9	2.34	Good	8	2.08	Very Good	9	2.34
Kesesuaian alternatif layout dengan konsep desain	0.19	Ketersediaan kebudayaan Madiun sebagai penunjang branding	-	Very Good	9	1.71	Very Good	9	1.71	Very Good	9	1.71
Overall Value Utility				38.85			38.48			41.25		

Gambar 5. 4 Weighted Method

Berdasarkan weighted method di atas, maka alternatif *layout* terpilih adalah alternatif *layout* 3 dengan nilai 41,25.



5.2 Pengembangan *Layout* Terpilih

Setelah alternatif *layout* terpilih, maka dilakukan pengembangan *layout* untuk mendapatkan *layout* yang maksimal sesuai dengan kebutuhan pengguna. Pengembangan *layout* dilakukan dengan menambahkan beberapa fasilitas dan furniture dalam ruangan.



Gambar 5.5 *Layout* Terpilih

Dari alternatif *layout* 3, pengembangan dilakukan pada beberapa bagian, yaitu:

- *Layouting* area tunggu zona 3 yaitu pada kursi tunggu menjadi dekat dengan kaca agar sirkulasi penumpang lebih maksimal dan pengguna dapat mengakses area komersial dengan mudah.
- Area komersial awalnya tertutup dengan kaca, pada pengembangan *layout* dilakukan perubahan pada area komersial yang menjual makanan *fast food* dengan tidak menggunakan pembatas kaca dan terdapat peletakan display di area depan agar lebih menarik penumpang untuk membeli barang yang dijual.
- Pada area tunggu tiket, *layout* kursi tunggu dirubah agar penumpang yang akan membeli tiket *go-show* dapat mengantri dengan mudah dan tidak mengganggu sirkulasi penumpang lainnya.

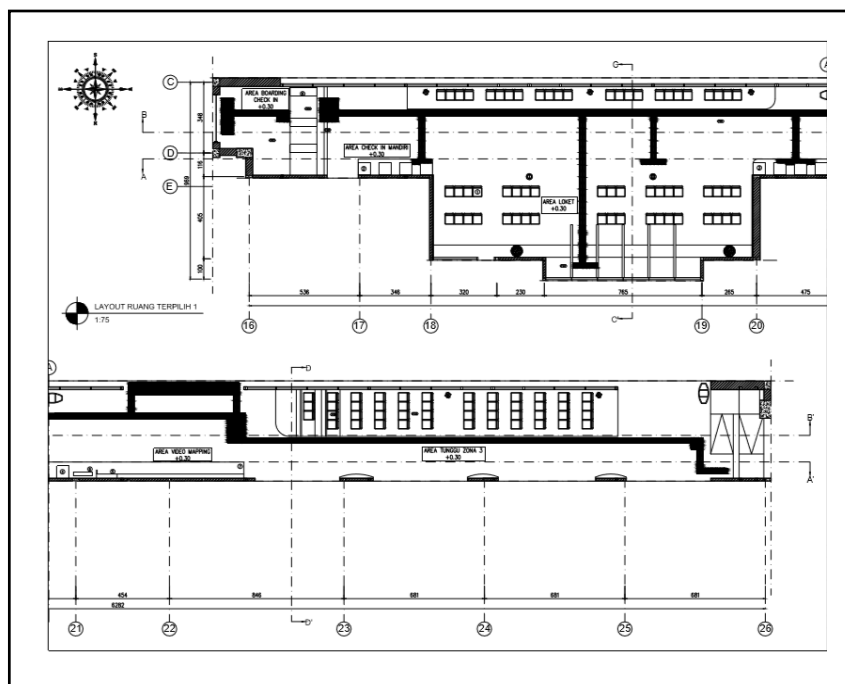


- *Layouting* dan furnitur pada area tunggu zona 2 dirubah dengan memadu padankan beberapa kursi tunggu agar lebih bervariasi dan memberikan kenyamanan pada pengguna.
- Pada arah keluar, dibuat arah keluar satu jalur sehingga penumpang keluar tidak mengganggu arah penumpang masuk dan langsung di arahkan ke pintu keluar stasiun.

Untuk memudahkan aksesibilitas dan mobilitas stasiun, maka terdapat pembaharuan fasilitas dengan menggunakan system digitalisas, mulai dari mesin cetak tiket, mesin pembelian tiket, mesin pendaftaran tiket offline, hingga *self check-in*. *Self check-in* menggunakan sistem seperti pada *airport* sehingga penumpang dapat *boarding chek-in* lebih cepat.

5.3 Pengembangan Desain Ruang Terpilih 1

5.3.1 Layout Furnitur



Gambar 5. 6 Layout Furnitur Ruang Terpilih 1

Ruang terpilih 1 pada Stasiun Madiun adalah area tunggu zona 3 yang terdiri dari area tunggu, area loket, dan area komersil. Area tunggu zona 3 merupakan area tunggu yang dapat diakses oleh semua pengguna stasiun, baik



penumpang yang akan berangkat maupun pengantar. Area ini merupakan area semi outdoor.

Area ini dapat menampung **159 orang** dengan 38 orang pada area loket dan 121 pada area tunggu. Pada area ini terdapat 4 mesin cetak tiket mandiri, 3 mesin pendaftaran pembelian tiket offline, 2 mesin pembelian tiket mandiri, dan 1 *information desk* yang dilengkapi dengan sistem digitalisasi. Pada area masuk terdapat standing *wayfinding* yang dapat dilihat langsung oleh pengguna saat masuk. Selain itu, terdapat *digital screen photobooth* yang menampilkan kebudayaan Madiun. *Photobooth* ini diletakkan pada area depan sebagai aksen dari ruangan. *Boarding check-in* menggunakan sistem *self check-in* agar aksesibilitas dan mobilitas penumpang lebih cepat dan mudah. Pada *boarding check-in* dilengkapi dengan *metal detector*.

Lantai yang digunakan adalah *homogeneous tile* dan lantai vinyl yang merupakan material ramah lingkungan dengan perawatan yang mudah. *Homogeneous tile* dipilih karena mempunyai corak batu alam, yaitu granit dan marmer, dan dapat dipadukan dengan lantai vinyl dengan corak kayu. Dengan perpaduan keduanya akan memberikan suasana natural pada stasiun.



5.3.2 Gambar 3D Area Terpilih 1



Gambar 5. 7 3D Perspektif 1 Ruang Terpilih 1

Perspektif 1 menunjukkan area loket pada area tunggu zona 3. Pada area ini menggunakan warna dominan yaitu monokrom agar tidak mengganggu fungsi dari area loket. Tiang pada area ini dijadikan sebagai elemen estetis pada area loket dan dapat difungsikan sebagai pengambilan nomor antrian ke *customer service* dan area loket. Tiang menggunakan material dasar baja yang dilapisi metal guna membentuk lingkaran dengan diameter 40 cm dengan finishing cat putih. Material ini dikombinasikan dengan kaca akrilik dan rumput sintesis pada area motif. Motif menggunakan material stiker kayu agar memudahkan pemasangan dan perawatan. Pada area ini dilengkapi dengan kursi bermaterial besi dengan busa yang dilapisi kulit sintetis warna biru sebagai dudukannya. Pada area loket terdapat 6 buah loket tiket dengan 2 loket pembatalan, 2 loket reservasi, dan 2 loket *go show*. Area ini dilengkapi dengan 2 buah monitor yang menunjukkan jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api dan 4 buah *screen* untuk menunjukkan nomor antrian dan televisi sebagai hiburan.

Material lantai yang digunakan adalah *homogeneous tile* dengan motif marmer sebagai material utama. Pada gambar 5.7 juga terlihat pada bagian



loket menggunakan material hpl motif kayu sebagai meja loket dan tersambung dengan lantainya. Plafon pada area ini menggunakan material gypsum pada area loket dan gypsum yang dilapisi hpl motif kayu pada area ruang tunggu zona 3 lainnya. Corak alam yang digunakan pada area ini memberikan suasana hangat dan natural pada stasiun. Selain itu, terdapat tanaman *bamboo palm* dan *sechafflea* untuk memberikan kesan natural lainnya. Untuk memberikan kemudahan kepada tuna netra, maka stasiun juga dilengkapi dengan *guiding block* dan *warning block*.



Gambar 5. 8 3D Perspektif 2 Ruang Terpilih 1

Gambar 5.8 menunjukkan area tunggu zona 3 pada area masuk. Pada area masuk area ini, pengunjung akan dihadirkan dengan *digital screen photobooth* sebagai ikon dari Stasiun Madiun. Selain itu, terdapat *standing wayfinding* sebagai penunjuk arah. *Wayfinding* ini diletakkan pada area masuk agar pengunjung dapat langsung melihat informasi yang dibutuhkan. Selain itu, terdapat *information screen* agar membantu pengunjung. Pada area masuk terdapat 2 mesin pembelian tiket mandiri dan 3 mesin pendaftaran untuk pembelian tiket secara offline. Sedangkan untuk 4 mesin cetak tiket mandiri terdapat pada sebelah kanan area loket agar sirkulasi penumpang lebih mudah.



Pada area ini terlihat penggunaan kaca pada fasad dan plafon bangunan. Penggunaan kaca *triple glassed* ini berguna sebagai pencahayaan alami saat siang hari pada area ini. Material *triple glassed* ini dapat menahan panas dan menahan silau matahari namun cahaya dapat masuk secara maksimal. Selain itu, terdapat penggunaan homogeneous tile motif granit hitam sebagai zoning pada area ini.



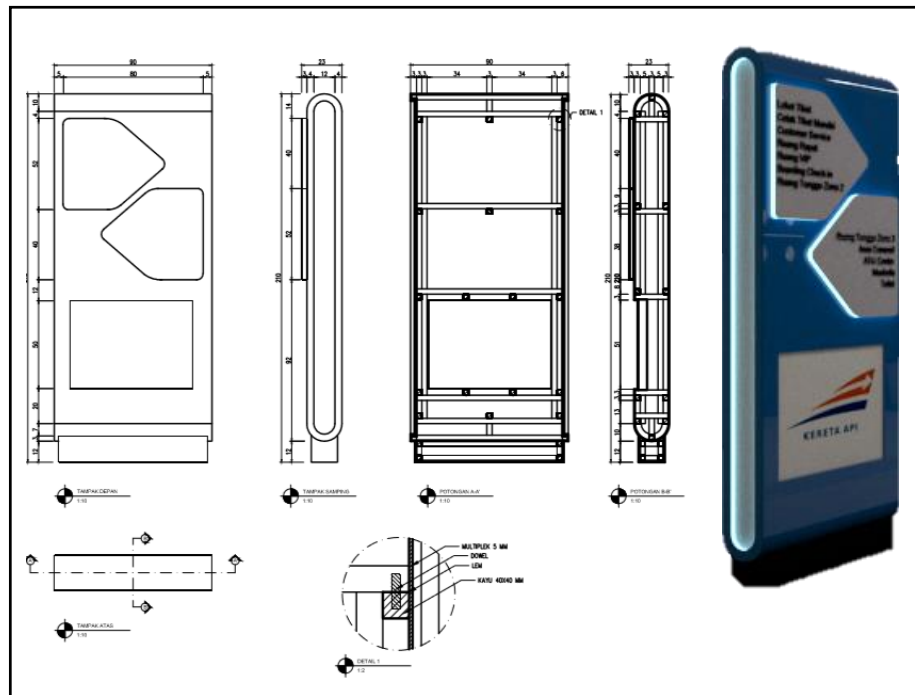
Gambar 5. 9 3D Perspektif 3 Ruang Terpilih 1

Gambar 5.9 menunjukkan kursi tunggu pada area tunggu zona 3. Kursi yang digunakan bermaterial besi dengan busa sebagai dudukannya. Penggunaan kulit sintetis warna biru pada kursi agar pengguna lebih nyaman dan warna biru merupakan warna yang mempresentasikan KAI. Pada area ini terdapat area komersial yang terdapat pada sisi kiri area tunggu. Area komersial sebagai salah satu dana pemasukan untuk stasiun maka, area komersial di desain dengan terbuka agar lebih dapat menarik pengguna untuk membeli pada area komersial. Penempatan display pada area depan dapat menarik minat pengguna untuk mampir ke dalam toko. Pada dinding gambar 5.9 terdapat penggunaan digital screen untuk *advertising* yang dipadupadankan dengan bentuk transformasi logo kota Karismatik Madiun. Elemen



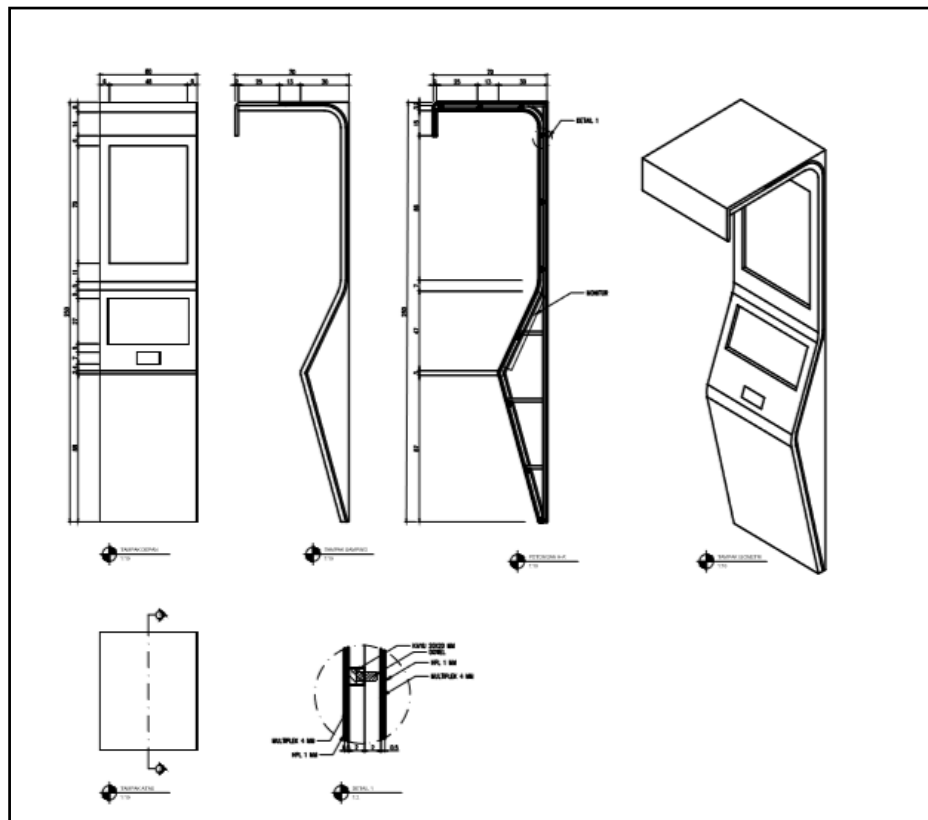
ini menggunakan material kaca akrilik yang dilengkungkan sesuai bentuk yang dikombinasikan dengan stiker yang membentuk motif. Pada sisi dalam elemen terdapat penggunaan rumput sintetis untuk menunjukkan kesan natula dalam ruangan.

5.3.3 Detail Furnitur dan Elemen Estetis



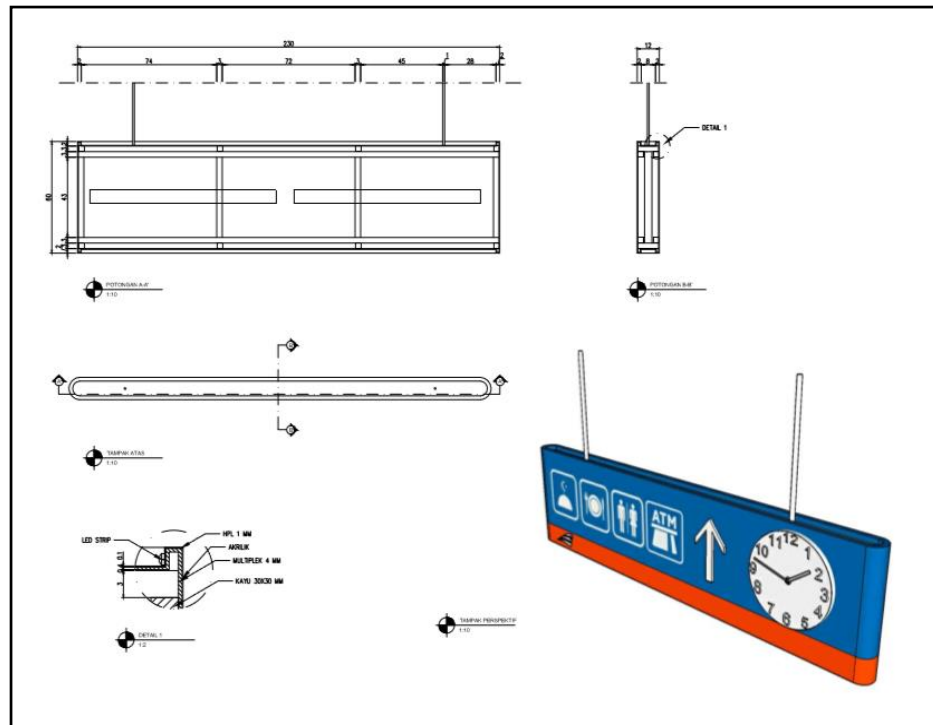
Gambar 5. 10 Detail Furnitur 1 Ruang Terpilih 1

Furnitur 1 pada area tunggu zona 3 adalah *standing wayfinding*. *Wayfinding* ini segai penunjuk arah pada stasiun Madiun. Furnitur ini berukuran (210x23x90) cm dengan material kayu 4x4 sebagai rangka dan dilapisi multipleks 5 mm. Furnitur ini di finishing menggunakan cat duco dengan warna biru, putih, dan hitam. Furnitur ini dilengkapi dengan monitor pada bagian bawah yang berguna sebagai display yang menampilkan iklan pada stasiun. Untuk memberikan kesan futuristik, maka terdapat penggunaan LED strip berwarna biru pada sisi furniture ini.



Gambar 5. 11 Detail Furnitur 2 Ruang Terpilih 1

Furnitur 2 pada area tunggu zona 3 adalah mesin cetak tiket mandiri. Furnitur ini berukuran (250x70x60) cm dengan material kayu sebagai rangka dan multipleks 4 mm. Pemilihan multipleks 4 mm agar dapat dibentuk menyesuaikan rangka, kemudian di finishing dengan cat duco. Terdapat lampu led pada bagian atas furniture guna menerangi pengguna saat menggunakan. Furnitur ini dilengkapi dengan 2 monitor. Monitor pada bagian depan berfungsi sebagai display yang dapat digunakan untuk pemandu dalam pencetakan tiket, pembelian tiket, dan iklan kereta api. Monitor bawah merupakan *touchscreen* yang digunakan untuk menuliskan kode tiket. Kemudian tiket akan keluar melalui mesin di bawah monitor tersebut.



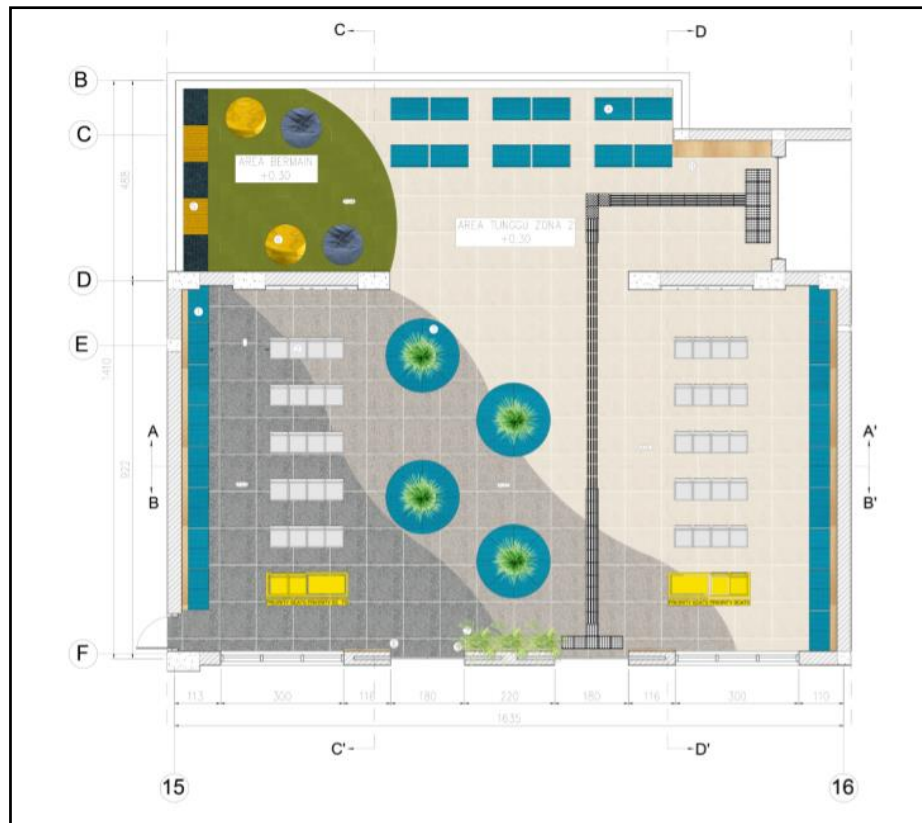
Gambar 5. 12 Detail Elemen Estetis Ruang Terpilih 1

Gambar 5.12 menunjukkan detail elemen estetis pada area tunggu zona 3, yaitu hanging wayfinding. *Wayfinding* ini berguna untuk memberikan petunjuk arah bagi pengguna stasiun dengan lebih mudah dan dapat terlihat langsung karena berada di plafon. *Wayfinding* ini berukuran (230x60x12) cm dengan menggunakan material akrilik dan multipleks. *Wayfinding* ini menggunakan lampu agar dapat terlihat pada malam hari. *Wayfinding* juga dilengkapi dengan jam agar pengumpang dapat melihat dari berbagai arah.



5.4 Pengembangan Desain Ruang Terpilih 2

5.4.1 Layout Furnitur



Gambar 5.13 Layout Furnitur Ruang Terpilih 2

Ruang Terpilih 2 pada Stasiun Madiun adalah area tunggu zona 2. Area tunggu zona 2 merupakan area tunggu khusus untuk penumpang kereta api yang sudah melalui *check-in* tiket. Penumpang kereta api diperbolehkan masuk ke area tunggu zona 2 yaitu 30 menit sebelum kereta datang.

Oleh karena itu, area tunggu zona 2 terdapat area bermain sehingga penumpang anak-anak dapat bermain ketika menunggu kedatangan kereta. Pada area bermain dilengkapi dengan mainan sederhana dan bean bag untuk bersantai. Lantai yang digunakan pada area bermain adalah karpet dengan motif rumput. Penggunaan karpet berfungsi agar lebih aman terhadap anak-anak karena sifatnya yang tidak keras. Pada sebelah area bermain terdapat *sofa bench* untuk menunggu yang dikhususkan untuk orang tua yang sedang mengawasi anak-anak mereka yang sedang bermain. Penggunaan *sofa bench* dipilih untuk memberikan kenyamanan kepada penumpang. Pada area



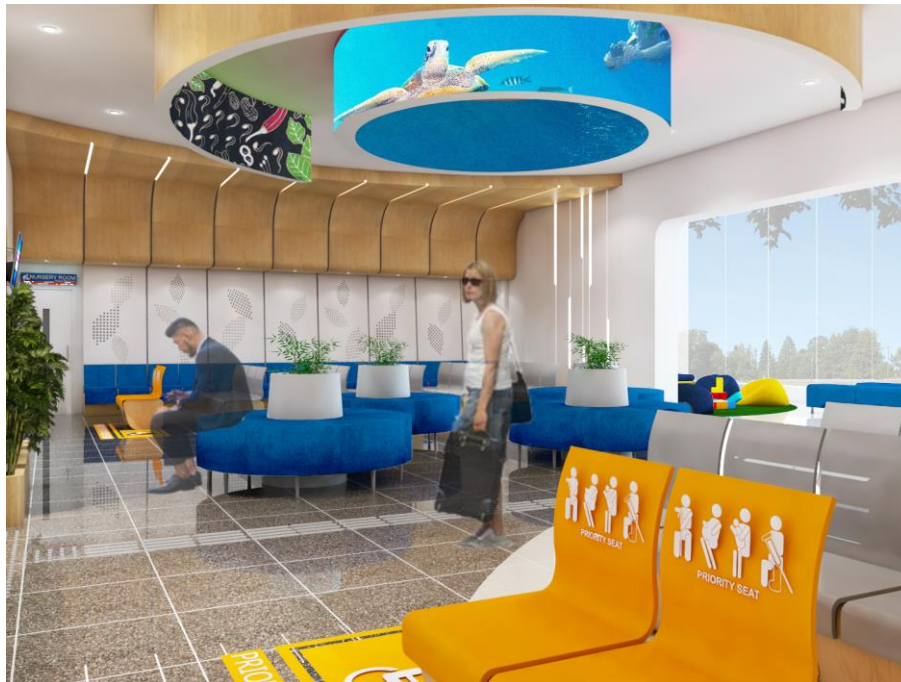
masuk ruang tunggu terdapat area service yang memuat denah stasiun, hydrant, dan tiga jenis tempat sampah, yaitu sampah organik, anorganik, dan plastic.

Pada area tunggu, tersedia kursi tunggu dan sofa tunggu. Penggunaan furniture kursi tunggu yang berbeda memberikan kesan bervariasi pada ruangan agar tidak monoton. Pada sisi dinding terdapat kursi tunggu yang dilengkapi dengan *cushion*. Penggunaan *cushion* dipilih untuk memberikan kenyamanan kepada penumpang. Selain itu, di setiap dua kursi dilengkapi dengan stop kontak. Pada kursi tunggu lainnya, menggunakan bahan *fiber* pada dudukannya. Penggunaan *fiber* ini juga dapat memberikan kenyamanan kepada penumpang karena bentuk kursi yang dinamis sesuai bentuk punggung manusia. Pada bagian tengah ruangan terdapat sofa tunggu berbentuk bulat yang dilengkapi dengan tanaman *dracaena*.

Material lantai yang digunakan adalah lantai *homogeneous tile* secara keseluruhan dengan 3 warna yang berbeda. Penggunaan warna yang berbeda digunakan sebagai zoning area pada area tunggu zona 2. Selain itu, untuk penggunaan warna lainnya terdapat pada penggunaan *cushion* berwarna biru yang mengidentitaskan stasiun. Area tunggu zona 2 dapat menampung **132 penumpang** sekaligus.



5.4.2 3D Ruang Terpilih 2



Gambar 5. 14 3D Perspektif 1 Ruang Terpilih 2

Gambar 5.14 menunjukkan area tunggu zona 2. Furnitur pada area ini didominasi dengan sofam dan kursi tunggu. Kursi tunggu pada sisi dinding merupakan kursi tunggu yang dilengkapi *cushion* biru pada dudukannya. Sedangkan kursi tunggu lainnya, berbahan fiber untuk dudukannya dan kayu yang dilapisi hpl untuk penyangganya. Perpaduan material fiber dengan kayu memberikan kesan natural dan tidak berlebihan pada ruangan. Kursi ini juga dilengkapi dengan stop kontak pada setiap kursinya. Pada area tengah terdapat sofa tunggu berbentuk bulat dengan *cushion* biru dan dilengkapi tanaman pada bagian tengahnya. Penggunaan tanaman dapat memberikan kesan segar pada ruangan. Tanaman yang dipilih adalah *red dracaena*, tanaman indoor yang dapat berdaun merah. Selain itu, tanaman *bamboo palm* juga digunakan pada ruangan.

Plafon pada area ini memiliki bentuk yang sama dengan area tunggu zona 3 dengan menggunakan material gypsum yang dilapisi hpl. Perbedaanya, pada area ini di setiap jarak terdapat led strip. Selain itu, area tunggu zona 2 berada di dalam ruangan sehingga perawatannya lebih mudah. Pada bagian belakang terdapat elemen estetis yang merupakan



transformasi bentuk dari logo PT. KAI yang dilengkapi dengan led strip warna putih. Pada bagian plafon terdapat elemen estetis yaitu *OLED display screen* yang dapat berfungsi sebagai media budaya Madiun dan *advertising* sekaligus.



Gambar 5. 15 3D Perspektif 2 Ruang Terpilih 2

Pada gambar 5.15 ditunjukkan bahwa pada saat penumpang masuk pada area tunggu zona 2, akan terlihat langsung *OLED display screen*. Elemen ini menjadi elemen utama dalam area tunggu ini. Selain itu, pada area ini terdapat jadwal kedatangan kereta api dan jam dinding. Kursi tunggu menghadap ke arah datangnya kereta api agar penumpang dapat melihat kereta api yang datang dari dalam ruangan. Area tunggu zona 2 ini dapat langsung mengakses ruang menyusui sehingga ibu dan anak yang membutuhkan dapat langsung ke ruang menyusui. Pada area ini juga menggunakan *guiding block* untuk memudahkan penumpang tuna netra.

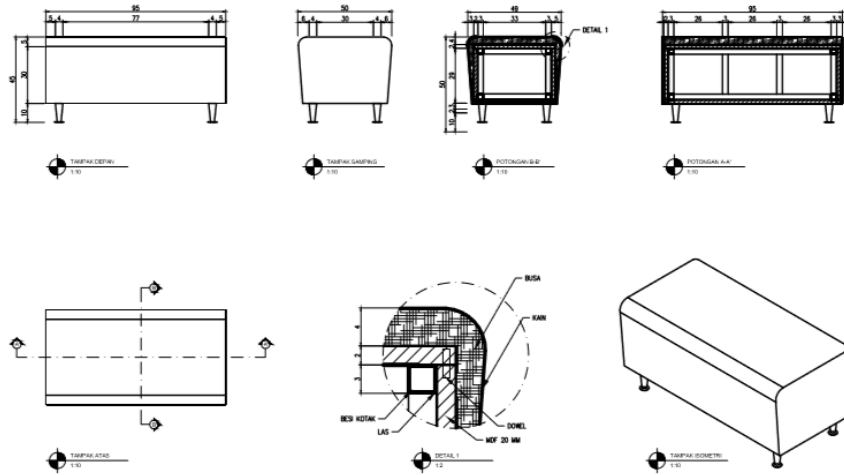


Gambar 5. 16 3D Perspektif 3 Ruang Terpilih 2

Area tunggu zona 2 dilengkapi dengan area bermain. Disediakkannya area bermain ini bertujuan untuk memfasilitasi penumpang yang membawa anak-anak. Area bermain didesain dengan dudukan santai ber-*storage* dan terdapat *bean bag*. Material lantai yang digunakan adalah karpet rumput yang mempunyai tekstur lembut dan aman bagi anak-anak. Pada area anak ini juga terdapat kursi tunggu agar orang tua/kerabat dapat menjaga dan memperhatikan anak-anak ketika bermain. Pada gambar 5.16 terlihat penggunaan jendela kaca yang berfungsi sebagai pencahayaan utama pada siang hari.

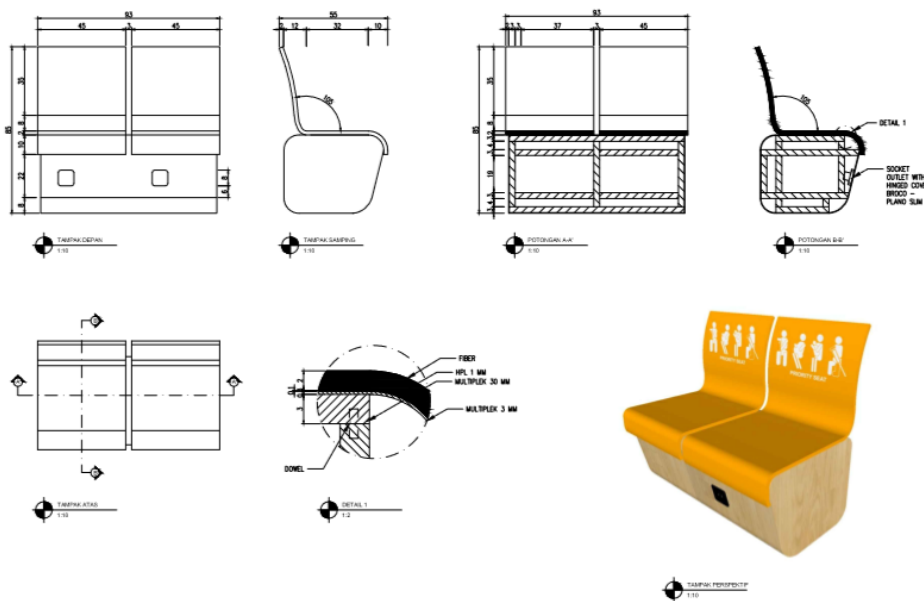


5.4.3 Detail Furnitur dan Elemen Estetis



Gambar 5. 17 Detail Furnitur 1 Ruang Terpilih 2

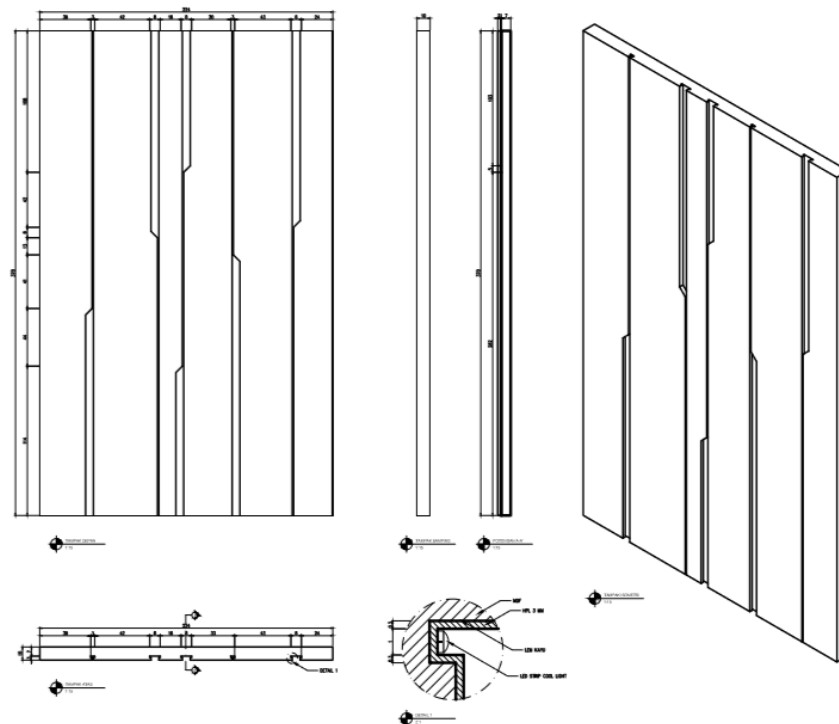
Furnitur 1 pada area tunggu zona 2 adalah *sofa bench* dengan ukuran (90x50x45) cm dengan material rangka besi yang dilapisi cushion warna biru. Sofa bench ini dapat memuat 2 orang. Penggunaan *cushion* dipilih unyuk memberikan kenyamanan pada pengguna. Selain itu, sofa ini terletak didekat jendela dengan kaca yang besar sehingga dapat mengurangi panas dari cahaya matahari.



Gambar 5. 18 Detail Furnitur 2 Ruang Terpilih 2



Furnitur 2 pada area tunggu zona 2 adalah kursi tunggu yang berukuran (93x45x90) cm dengan material fiber warna kuning sebagai dudukannya dan rangka kayu yang difinishing dengan hpl glossy corak kayu. Terdapat 2 tipe dari kursi ini dengan panjang 180 cm dan 93 cm. Kursi dengan ukuran 180 cm diperuntukan untuk pengguna non-disabilitas sedangkan ukuran 93 cm diperuntukan untuk pengguna disabilitas. Furnitur ini dikhususkan untuk disabilitas dengan ukuran yang lebih kecil agar lebih nyaman. Perbedaan kursi disabilitas dan non-disabilitas adalah penggunaan warna kursi, fiber warna kuning untuk disabilitas sedangkan fiber warna abu-abu muda untuk non-disabilitas. Selain itu, terdapat sign untuk pengguna kursi disabilitas, yaitu untuk orang tua, ibu hamil, ibu menggendong anak, dan orang berkebutuhan khusus. Kursi ini dilengkapi dengan stop kontak di setiap kursinya. Kursi ini di desain mengikuti bentuk punggung manusia sehingga dapat memberikan kenyamanan kepada pengguna.



Gambar 5. 19 Detail Elemen Estetis Ruang Terpilih 2

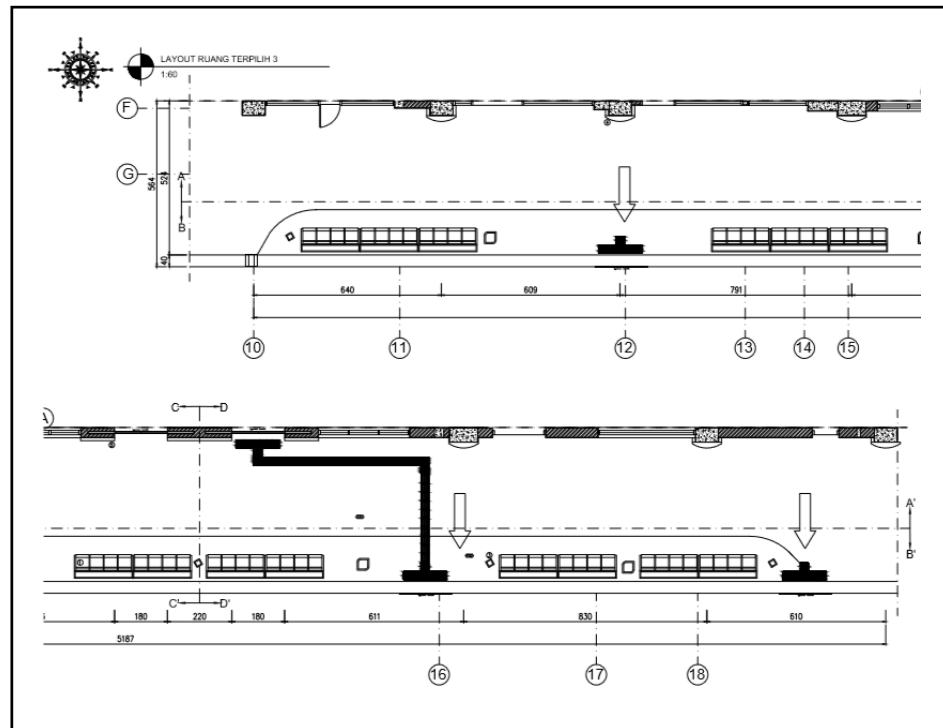
Elemen estetis pada area tunggu zona adalah backdrop dengan motif transformasi bentuk logo PT. KAI. Elemen ini berukuran (370x224x10) cm



yang disesuaikan dengan ruang diantara kolom. *Backdrop* ini menggunakan HPL warna putih dan dilengkapi dengan led strip di setiap sela motif. Penggunaan led strip ini untuk menonjolkan motif tersebut.

5.5 Pengembangan Desain Ruang Terpilih 3

5.5.1 *Layout* Furnitur



Gambar 5. 20 *Layout* Furnitur Ruang Terpilih 3

Ruang terpilih 3 merupakan area tunggu peron yang ditujukan untuk penumpang yang akan berangkat dari kereta. Pada area ini merupakan area semi *outdoor* yang berhadapan langsung dengan peron sehingga penumpang yang turun dari kereta api juga melewati area ini. Pada area zona 1 merupakan jalur masuk untuk area kantor dan pelayanan penumpang. Area kantor pada area ini adalah ruang kepala stasiun, ruang ppka, ruang administrasi, ruang IT, ruang kebersihan, dan musholla staff. Sedangkan untuk pelayanan penumpang berupa ruang kesehatan, ruang keamanan, toilet, ruang merokok, area tunggu, dan area komersial.

Pada area tunggu zona 1 terdapat 56 kursi untuk penumpang yang sedang menunggu kereta. Area ini diutamakan penggunaan *sign age* yang dapat



dilihat dari berbagai arah oleh penumpang datang maupun berangkat. Terdapat standing *sign age* yang dapat dilihat oleh penumpang keberangkatan dan *digital sign age* yang terdapat pada plafon yang dapat dilihat oleh penumpang kedatangan.

Untuk area komersial, pada area ini menggunakan *digital screen advertising* dan *vending machine*. *Digital screen* didesain dengan mengkombinasikan motif Kota Karismatik seperti ruang terpilih 1. Keberadaan *vending machine* pada area ini bertujuan untuk memberikan kemudahan kepada penumpang saat ingin membeli minuman tanpa harus pergi ke area komersial tanpa takut tertinggal kereta.

5.5.2 3D Ruang Terpilih 3



Gambar 5. 21 3D Perspektif 1 Ruang Terpilih 3

Pada Gambar 5.21 merupakan area tunggu zona 1 untuk penumpang kedatangan dan keberangkatan. Area ini merupakan area semi outdoor yang berdekatan dengan area peron. Pada pintu masuk area tunggu zona 1 terdapat *sign age* stasiun madiun dengan warna khas kereta api. Pada *sign age* tersebut dilengkapi *schedule* untuk kereta api yang dapat dilihat oleh penumpang. Selain itu, pada setiap tiang dilapisi dengan elemen estetis berupa *digital*



advertising screen yang dikombinasikan dengan motif Kota Karismatik. Area ini lebih menekankan fungsi penggunaan *sign age*, sehingga terdapat standing *sign age* dan *digital sign age* pada plafon. Penggunaan *sign age* pada plafon bertujuan untuk memudahkan penumpang kedatangan untuk menuju area keluar.



Gambar 5. 22 3D Perspektif 2 Ruang Terpilih 3

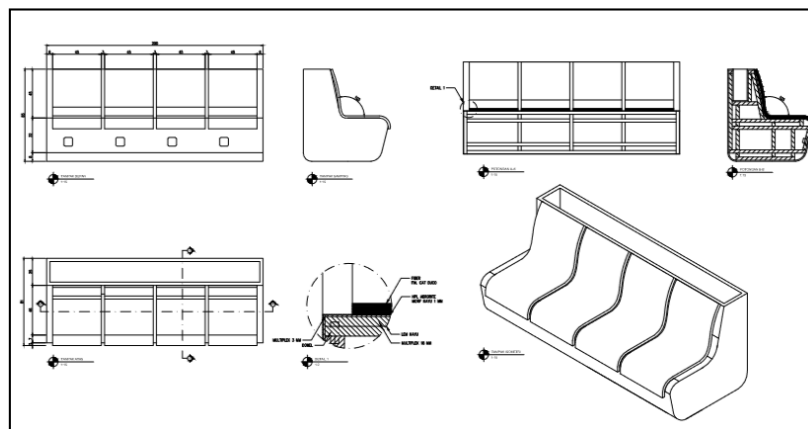
Pada gambar 5.22 terlihat area tunggu zona 1 memiliki *vending machine* agar penumpang pada area ini tidak perlu untuk ke area komersial yang cukup jauh. Vending machine menggunakan ukuran standart *vending machine* merk Coca Cola dengan ukuran (47x33x72) inci. Pada area atas vending machine dilengkapi dengan *screen* yang menampilkan *brand* minuman yang dijual.



Gambar 5. 23 3D Perspektif 3 Ruang Terpilih 3

Pada gambar 5.23 terlihat tempat duduk pada area tunggu zona 1 dengan bentuk yang hampir sama dengan area tunggu zona 2. Namun, pada bagian belakang kursi dilengkapi pot dengan tanaman lidah mertua agar area terasa lebih segar. *Standing sign age* didesain dapat dilihat dari 4 arah agar penumpang bisa melihat dari mana saja.

5.5.3 Detail Furnitur dan Elemen Estetis

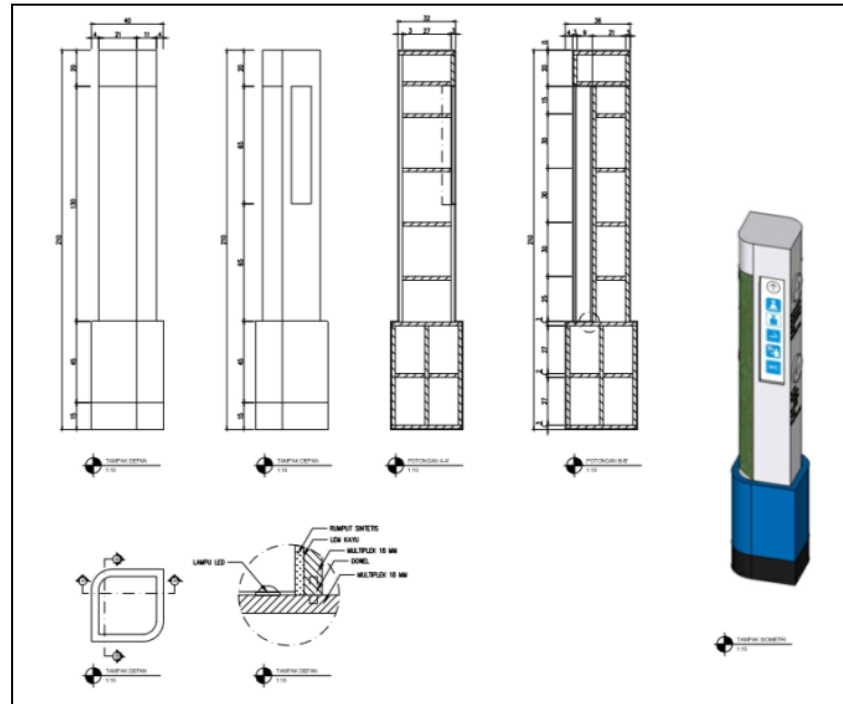


Gambar 5. 24 Detail Furnitur 1 Ruang Terpilih 3

Gambar 5.24 merupakan furnitur pada area zona 1 berupa kursi tunggu dengan 4 seat. Material kursi dari fiber yang difinishing cat abu-abu



muda dan dikombinasikan dengan dudukan dari multiplek dengan finishing hpl motif kayu. Pada bagian belakang kursi terdapat wadah pot untuk tanaman agar suasana ruangan lebih segar dan natural.



Gambar 5.25 Detail Furnitur 2 Ruang Terpilih 3

Gambar 5.25 merupakan furnitur pada area tunggu zona 1 berupa *standing sign age* dengan ukuran (40x40x210) cm. Material yang digunakan adalah multiplek 18 mm difinishing dengan cat duco sebagai keseluruhan, biru dan hitam sebagai aksen. Pada furnitur ini terdapat neon box untuk arah informasi dan tulisan 3d pada sisi lainnya. Untuk elemen estetis pada furni ini terdapat penggunaan rumput sintetik yang ditempel pada sisi furniture dan dicover dengan kaca akrilik.



Halaman ini sengaja dikosongkan



BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Dari hasil pembahasan tentang Re-desain Interior Stasiun Madiun dengan Konsep *Future Station* dan Penerapan *Brand* Kota Madiun, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Konsep *Future Station* dapat meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas yang berdasar pada *user-oriented* sehingga dapat memberikan solusi atas pengadaan *double track* yang sedang terjadi. Selain itu, konsep *future station* juga dapat memberikan desain yang sustainabilitas berdasarkan material dan desain yang diterapkan pada Stasiun Madiun.
2. Aspek aksesibilitas diwujudkan dalam bentuk penggunaan sistem digitalisasi, penerapan *wayfinding* yang informatif, dan penerapan desain ramah disabilitas.
3. Aspek mobilitas diwujudkan melalui penataan ruang guna memberikan sirkulasi ruang yang baik sehingga pengguna merasa nyaman.
4. Konsep *brand* dapat meningkatkan daya tarik stasiun madiun melalui penerapan *brand* Kota Madiun, yaitu Kota Karismatik, dan *brand* Kereta Api Indonesia yang diwujudkan melalui bentuk, warna, dan filosofi desain dalam stasiun Madiun.
5. Penerapan teknologi dalam stasiun akan memudahkan pengguna stasiun, baik penumpang maupun pegawai dalam mengakses fasilitas di stasiun madiun. Dalam hal ini, teknologi diterapkan dalam penggunaan mesin otomatis, pintu otomatis, dan *digital advertising display*.
6. Sistem *wayfinding* dan *signage* yang tepat dan informative dapat memudahkan penumpang untuk mengakses ruangan tertentu.

6.2 Saran

Untuk pengembangan lebih lanjut, maka perlu diperhatikan:

1. Dalam mendesain stasiun diperlukan observasi terhadap pengguna lebih dalam.



2. Dalam mendesain stasiun perlu diperhatikan pedoman standarisasi nasional sebagai acuan desain.
3. Pengelolaan dan perawatan fasilitas perlu diperhatikan agar dapat memberikan kenyamanan terhadap pengguna.
4. Untuk mendukung konsep desain, pelayanan oleh stasiun juga merupakan hal penting.



DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2002). *Metodologi Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Budaya, B. B. (2018). *Arti Kata "mobilitas"*. Retrieved from Kamus Besar Bahasa Indonesia: <https://kbbi.co.id/arti-kata/mobilitas>
- Elbert. (2014). Studi Kenyamanan Pengguna terhadap Ruang Terbuka Hijau Publik pada Rumah Susun Sukaramai Medan. *Skripsi Departemen Arsitektur Universitas Sumatera Utara*.
- Fahlewi, R. (2017). Pemanfaatan Ruang Kolong Jembatan Layang Arjosari dan Kota Lama sebagai Ruang Publik Kota Malang. *Institut Teknologi Nasional Malang*.
- Fairlie. (2015, 11 18). *Exploring Kyoto's Train Station*. Retrieved from Feet on Foreign Lands: <https://www.feetonforeignlands.com/2015/11/18/exploring-kyotos-train-station/>
- Guide, J. (2019, Februari). *Kyoto Station*. Retrieved from <https://www.japan-guide.com/e/e3922.html>
- Hantono, D., & Ariantantrie, N. (2018). Kajian Ruang Publik dan Isu yang Berkembang di Dalamnya. *Jurnal Arsitektur, Bangunan, dan Lingkungan*, 44.
- Horn, D., & Davis, L. (2018, 09 21). *Sustainable Design*. Retrieved from General Services Administration: <https://www.gsa.gov/real-estate/design-construction/design-excellence/sustainability/sustainable-design>
- Humas. (2016, November 9). *Membangun Perkeretaapian Menjadi Transportasi Unggulan*. Retrieved from Sekretariat Kabinet Republik Indonesia: <http://setkab.go.id/membangun-perkeretaapian-menjadi-transportasi-unggulan/>
- Indonesia, R. (2011). *Republik Indonesia Patent No. 29*.
- KAI, P. (2012). *Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia*. Bandung, Indonesia: PT Kereta Api Indonesia (Persero).



- KAI, P. (2018, September). *Tentang Kami*. Retrieved from <https://kai.id/corporate/page/11>
- Kominfo, P. P. (2017, 12 23). *Kota Madiun Karismatik Bakal Brand Baru Kota Pecel*. Retrieved from Kota Karismatik Madiun: <https://madiunkota.go.id/2017/12/23/kota-madiun-karismatik-bakal-brand-baru-kota-pecel/>
- Madiun, D. K. (2019). *Sejarah Kota Madiun*. Retrieved from Kota Karismatik Madiun: <https://madiunkota.go.id/sejarah-kota-madiun/>
- Madiun, D. K. (2019). *Visi Misi Kota Madiun*. Retrieved from Kota Karismatik Madiun: <https://madiunkota.go.id/visi-misi/>
- Madiun, P. D. (2015). *Walikota Madiun Provinsi Jawa Timur Patent No. Nomor 7*.
- Menteri, P. (2011). *Republik Indonesia Patent No. 33*.
- Najoan, S. J., & Mandey, J. (2011). Transformasi sebagai Strategi Desain. *Media Matrasain*.
- Pawitro, U. (2019). Pendekatan-pendekatan dalam Desain Arsitektur dan Strategi Mendapatkan Pengalaman Ber-Arsitektur. *Institut Teknologi Nasional Bandung*.
- Perhubungan, P. M. (2011). *Republik Indonesia Patent No. 29*.
- Perhubungan, P. M. (2011). *Republik Indonesia Patent No. 9*.
- Perhubungan, P. M. (2011). *Republik Indonesia Patent No. Pasal 1*.
- Perkeretaapian, D. J. (2014). *Buku Informasi Perkeretaapian*. Jakarta, Indonesia: Kementrian Perhubungan Republik Indonesia.
- Presiden, P. (2017). *Republik Indonesia Patent No. Nomor 58*.
- Priyoga, I. (2013). Desain Berkelanjutan (Sustainable Design). *e-jurnal*, 2-4.
- Railpass, J. (2019, Februari). *Kyoto Station: Getting around, transfers and train lines*. Retrieved from Japan Railpass Official Vendor: <https://www.jrailpass.com/blog/kyoto-train-station>



- Rasmi, R., & dkk. (2015). Pendekatan Analogi pada Desain Arsitektur. *Institut Teknologi Bandung*.
- Rizki, T., Sasmito, A., & Maria, M. (2015). Perancangan Stasiun Kereta Api Terpadu dengan Terminal Bus di Semarang. *Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Pandanaran Semarang*, 3.
- Rohmah, L. L. (2016). Perancangan Interior Stasiun Kereta Api Madiun. *Skripsi Institut Seni Indonesia Yogyakarta*, 3.
- Rosinta, F. (2014). *Undang-Undang Transportasi II (Kereta Api) Stasiun Kereta Api*. Bekasi, Indonesia: Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- Rowthorn, C. (2019). *Kyoto Station Building*. Retrieved from Inside Kyoto: <https://www.insidekyoto.com/kyoto-station-building>
- Siregar, J. P. (2012). Ringkasan Teori Ruang Publik. *Universitas Brawijaya*, 1-3. Retrieved from Gapura Hijau.
- Sudarsono, A., & Wijayanti, A. T. (2016). Pengantar Sosiologi. *Universitas Negeri Yogyakarta*, 32.
- Sugiarto, D., & Ady R Thahir. (2018). Hubungan Tata Letak Ruang Terbuka Publik terhadap Efektifitas Pemanfaatannya. *Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Trisakti*, 2.
- Sulistyo, B. (2006). *Metode Penelitian*. Jakarta: Wedatama Widya Sastra dan Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.
- Suradipa, D. T. (2015, Maret 16). *Konsep Eksplorasi Design Interior, Industrial Concept*. Retrieved from Demawadeteguhsuradipa: <https://1219251044dewamadeteguhsuradipa.wordpress.com/2015/03/16/konsep-eksplorasi-design-interior/>
- Thomas Ari Kristianto, C. A. (2016). Perancangan Interior Kantor Pusat PT Pelindo 3 (Persero) dengan Penerapan Konsep Seni Nusantara untuk Peningkatan Efisiensi dan Produktifitas Kerja. *Interior Design ITS*, 63-64.



Today, P. M. (2018, April 5). *Stasiun Madiun, Pelengkap Moda Transportasi Kereta Api Sejak 1897*. Retrieved from Madiun Today: <http://madiuntoday.id/2018/04/05/stasiun-madiun-pelengkap-moda-transportasi-kereta-api-sejak-1897/>

Tribun Jatim. (2018). *Kemenhub Kerjakan Double Track Kereta Api dari Jakarta Tembus Surabaya*. Surabaya: Tribunjatim.com.

Tribun News. (2017). *Pembangunan Infrastruktur Transportasi Tunjang Pemerataan Kesejahteraan dan Ekonomi yang Berkeadilan*. Jakarta: Tribunnews.com.

Wikipedia. (2018, Oktober 24). *Sejarah Perkeretaapian di Indonesia*. Retrieved from Wikipedia Indonesia: https://id.wikipedia.org/wiki/Sejarah_perkeretaapian_di_Indonesia

Wikipedia. (2018, November 25). *Stasiun Madiun*. Retrieved from Wikipedia Indonesia: https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Madiun

www.bing.com

www.google.com

www.pinterest.com

BIODATA PENULIS



Vriskha Brahmanisloka merupakan anak tunggal dari pasangan Bapak Agus Tri Ubaya Sakti dan Ibu Supriyatmi yang lahir di Ponorogo, 1 Oktober 1996. Sebelum melanjutkan studi di Departemen Desain Interior Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, penulis telah menamatkan pendidikan formal di SD Muhammadiyah 1 Ponorogo, SMP Negeri 2 Ponorogo, dan SMA Negeri 1 Ponorogo. Pada saat kuliah, penulis aktif mengikuti kegiatan di dalam dan di luar kampus. Pada tahun kedua dan ketiga, penulis aktif menjadi staff Departemen Dalam Negeri Himpunan Mahasiswa Desain Interior periode 2016/2017 dan Ketua Departemen Dalam Negeri Himpunan Mahasiswa Desain Interior periode 2017/2018. Selain itu, penulis juga aktif mengikuti kegiatan diluar kampus seperti menjadi volunteer event Suroboyo Creative Week 2017 dan IDEAxFest 2018. Pada saat waktu luang, penulis lebih mengisi dengan kegiatan membaca buku, menggambar, dan mempelajari hal-hal baru seperti belajar fotografi maupun videografi dan bahasa. Sebagai mahasiswi Desain Interior, penulis tertarik dengan *sustainable design* yang saat ini menjadi hal penting dalam pembangunan. Selain itu, penulis juga tertarik untuk mempelajari lebih dalam tentang penerapan budaya dalam desain serta psikologi desain. Menurut penulis, penerapan budaya dalam desain dapat menjadi sebuah identitas desain dari objek tertentu, sedangkan psikologi desain dapat menghasilkan desain yang sesuai dengan karakter pengguna dan lingkungan dari objek sehingga dapat memaksimalkan hasil desain. Apabila pembaca ingin melakukan diskusi mengenai tugas akhir ini atau memberikan segala kritik dan saran untuk menulis, dapat disampaikan melalui email vriskhabrahmanisloka@yahoo.co.id.

Halaman ini sengaja dikosongkan

LAMPIRAN

LAMPIRAN 01: SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

LAMPIRAN 02: ANALISA SATUAN PEKERJAAN

LAMPIRAN 03: RANCANGAN ANGGARAN BIAYA

LAMPIRAN 04: GAMBAR KERJA EKSISTING

- SITEPLAN
- DENAH LAYOUT DAN FURNITUR EKSISTING
- POTONGAN A-A'
- POTONGAN B-B'

LAMPIRAN 05: GAMBAR KERJA RUANG TERPILIH KESELURUHAN

- DENAH LAYOUT DAN FURNITUR KESELURUHAN
- RENCANA LANTAI
- RENCANA PLAFON
- POTONGAN A-A'
- POTONGAN B-B'

LAMPIRAN 06: GAMBAR KERJA RUANG TERPILIH 2

- DENAH LAYOUT
- POTONGAN A-A'
- POTONGAN B-B'
- POTONGAN C-C'
- POTONGAN D-D'
- RENCANA LANTAI
- RENCANA PLAFON
- RENCANA ME
- DETAIL FURNITUR 1
- DETAIL FURNITUR 2
- DETAIL ELEMEN ESTETIS
- DETAIL LIGHTING
- DETAIL ARSITEKTUR

LAMPIRAN 07: 3D PERSPEKTIF

LAMPIRAN 01

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa laporan Tugas Akhir dengan judul **“Re-desain Interior Stasiun Madiun dengan Konsep *Future Station* dan Penerapan *Brand Kota Madiun*”** adalah hasil karya saya pribadi tanpa tindakan *plagiarisme* sesuai dengan peraturan yang berlaku di Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Jika dikemudian hari ternyata terbukti saya melakukan tindakan *plagiarisme*, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Surabaya, Juli 2019



Vriskha Brahmanisloka
NRP. 08411540000013

LAMPIRAN 02

ANALISA SATUAN PEKERJAAN

PEKERJAAN: STASIUN MADIUN

LOKASI: KOTA MADIUN

Tanggal: 26 JUNI 2019

NO.	URAIAN KEGIATAN	KOEF.	SATUAN	HARGA SATUAN	HARGA
A PEKERJAAN LANTAI					
1	Pemasangan Lantai Keramik Granit (Homogenous Tile)		M ²		
	Upah:				
	Kepala Tukang / Mandor	0,035	O.H	180.000	6.300
	Kepala Tukang / Mandor	0,035	O.H	180.000	6.300
	Tukang	0,35	O.H	165.000	57.750
	Pembantu Tukang	0,7	O.H	155.000	108.500
				Jumlah:	178.850
	Bahan:				
	Semen PC	0,1638	Zak	73.000	11.957
	Semen Berwarna	0,65	Kg	16.000	10.400
	Pasir Pasang	0,045	M ³	273.000	12.285
	Homogenous Tile Uk. 60x60 Motif Roman Portico Warna Bone, Grey, dan Mocha Setara Merk Indah Keramik	1,08	M ²	231.000	249.480
				Jumlah:	284.122
				Nilai HSPK :	462.972,4
2	Pemasangan Lantai Karpet		M ²		
	Upah:				
	Kepala Tukang / Mandor	0,009	O.H	180.000	1.620
	Kepala Tukang / Mandor	0,017	O.H	180.000	3.060
	Tukang	0,17	O.H	165.000	28.050
	Pembantu Tukang	0,17	O.H	155.000	26.350
				Jumlah:	59.080
	Bahan:				
	Karpet Wold Cels	1,05	M ²	790.400	829.920
	Lem Kayu	0,35	Kg	13.000	4.550
				Jumlah:	834.470
				Nilai HSPK :	893.550,0
3	Pemasangan tactile		buah		
	Upah:				
	Kepala Tukang / Mandor	0,05	Orang Hari	180.000	9.000
	Tukang	0,5	Orang Hari	165.000	82.500

	Pembantu Tukang	0,25	Orang Hari	155.000	38.750
				Jumlah:	130.250
	Bahan:				
	Tactile Paving 30x30x1.5 cm	1	buah	16.000	16.000
				Jumlah:	16.000
				Nilai HSPK :	146.250
B PEKERJAN DINDING					
1	Pengecatan Dinding Dalam Baru		M ²		
	Upah:				
	Kepala Tukang / Mandor	0,00630	O.H	180.000	1.134
	Tukang	0,06300	O.H	165.000	10.395
	Pembantu Tukang	0,02000	O.H	155.000	3.100
				Jumlah:	14.629
	Bahan:				
	Cat Tembok Dalam 2.5 Kg	0,10400	Kaleng	121.000	12.584
	Dempul Tembok	0,10000	Kg	36.500	3.650
	Kertas Gosok Halus	0,10000	Lembar	20.400	2.040
				Jumlah:	18.274
				Nilai HSPK :	32.903,0
C PEKERJAAN ATAP					
1	Pemasangan Plafon Gypsum 9 mm		M ²		
	Upah:				
	Kepala Tukang / Mandor	0,005	O.H	180.000	900
	Kepala Tukang / Mandor	0,005	O.H	180.000	900
	Tukang	0,05	O.H	165.000	8.250
	Pembantu Tukang	0,1	O.H	155.000	15.500
				Jumlah:	25.550
	Bahan:				
	Paku Triplek/Eternit	0,11	Kg	20.800	2.288
	Gypsum Board tebal 4 mm	0,364	Lembar	70.500	25.662
				Jumlah:	27.950
				Nilai HSPK :	53.500,0
2	Pengecatan plafon		M ²		
	Upah:				
	Mandor/Kepala mandor	0,00423	O.H	180.000	761
	Tukang Cat	0,04238	O.H	165.000	6.993
	Pembantu Tukang	0,02827	O.H	155.000	4.382
				Jumlah	12.136
	Bahan:				
	Cat Tembok Putih 2,5 Kg	0,18	Kaleng	158.000	28.440
	Dempul Plafon	0,12	Kg	37.000	4.440

	Kertas Gosok Halus	0,1	Lembar	20.000	2.000
				Jumlah	34.880
				Nilai HSPK :	47.016,0
D	PEKERJAAN PINTU, JENDELA, KUSEN				
1	Pemasangan Kaca Mati Tebal 5 mm		M ²		
	Upah:				
	Kepala Tukang / Mandor	0,008	O.H	180.000	1.440
	Kepala Tukang / Mandor	0,015	O.H	180.000	2.700
	Tukang	0,15	O.H	165.000	24.750
	Pembantu Tukang	0,015	O.H	155.000	2.325
				Jumlah:	31.215
	Bahan:				
	Kaca Polos	1,1	M ²	87.000	95.700
				Jumlah:	95.700
				Nilai HSPK :	126.915,0
2	Pemasangan Jendela PVC		M ¹		
	Upah:				
	Kepala Tukang / Mandor	0,0302	O.H	180.000	5.436
	Kepala Tukang / Mandor	0,0302	O.H	180.000	5.436
	Tukang	0,6053	O.H	165.000	99.875
	Pembantu Tukang	0,6057	O.H	155.000	93.884
				Jumlah:	204.630
	Bahan:				
	Daun Pintu PVC	1	Buah	331.000	331.000
				Jumlah:	331.000
				Nilai HSPK :	535.630,0
3	Pemasangan Pintu Swing Ganda		M ²		
	Upah:				
	Tukang	1,05	O.H	165.000	173.250
	Pembantu Tukang	1,05	O.H	155.000	162.750
				Jumlah:	336.000
	Bahan:				
	Pintu Swing Ganda BRC/PMG Uk. 1.2x3.00 m ²	0,2777778	Unit	520.000	144.444
				Jumlah:	144.444
				Nilai HSPK :	480.444
4	Pemasangan Slimar Alumunium		M ¹		
	Upah:				
	Kepala Tukang / Mandor	0,0043	O.H	180.000	774
	Kepala Tukang / Mandor	0,00221	O.H	180.000	398
	Tukang	0,043	O.H	165.000	7.095
	Pembantu Tukang	0,043	O.H	155.000	6.665

			Jumlah:	14.932
Bahan:				
Paku Asbes Sekrup	0,06	Buah	8.100	486
Sealent	2	Tube	60.300	120.600
Slimar Aluminium 3/8	1,1	M	98.800	108.680
			Jumlah:	229.766
			Nilai HSPK :	244.697,8
5	Pemasangan Engsel Kuningan Untuk Pintu	Stel		
Upah:				
Kepala Tukang / Mandor	0,0008	O.H	180.000	144
Kepala Tukang / Mandor	0,015	O.H	180.000	2.700
Tukang	0,15	O.H	165.000	24.750
Pembantu Tukang	0,015	O.H	155.000	2.325
			Jumlah:	29.919
Bahan:				
Engsel Pintu	1	Pasang	66.000	66.000
			Jumlah:	66.000
			Nilai HSPK :	95.919,0
E PEKERJAAN KELISTRIKAN				
1	Pemasangan Titik Stop Kontak Gedung	Titik		
Upah:				
Kepala Tukang / Mandor	0,05	O.H	180.000	9.000
Tukang	0,2	O.H	165.000	33.000
Pembantu Tukang	0,01	O.H	155.000	1.550
			Jumlah:	43.550
Bahan				
Kabel NYM	10	Meter	12.300	123.000
Stop Kontak	1	Unit	27.300	27.300
Pipa Pralon 5/8	2,5	Batang	7.400	18.500
T Doos Pvc	1	Buah	3.900	3.900
			Jumlah:	172.700
			Nilai HSPK :	216.250,0
2	Pemasangan Titik Lampu Gedung	Titik		
Upah:				
Kepala Tukang / Mandor	0,05	O.H	180.000	9.000
Tukang	0,5	O.H	165.000	82.500
Pembantu Tukang	0,3	O.H	155.000	46.500
			Jumlah:	138.000
Bahan				
Kabel NYM	24	Meter	12.300	295.200

Isolator	4	Unit	7.800	31.200
Fiting Plafon	1	Buah	15.500	15.500
Pipa Pralon 5/8	3	Batang	7.400	22.200
T Doos Pvc	3	Buah	3.900	11.700
Jumlah:			375.800	
			Nilai HSPK :	513.800,0
3	Pemasangan Saklar Ganda		Titik	
Upah:				
Kepala Tukang / Mandor	0,05	O.H	180.000	9.000
Tukang	0,2	O.H	165.000	33.000
Pembantu Tukang	0,01	O.H	155.000	1.550
Jumlah:			43.550	
Bahan				
Saklar Ganda Simply Switch	1	Unit	49.400	49.400
Jumlah:			49.400	
			Nilai HSPK :	92.950,0
4	Pemasangan Lampu Downlight		Unit	
Upah:				
Tukang	0,5	O.H	165.000	82.500
Pembantu Tukang	0,2	O.H	155.000	31.000
Jumlah			113.500	
Bahan:				
Philips Mini Downlight 13 watt	1	Buah	140.000	140.000
Jumlah			140.000	
			Nilai HSPK	253.500,0
5	Pemasangan LED Strip		M¹	
Upah:				
Tukang	0,5	O.H	165.000	82.500
Pembantu Tukang	0,2	O.H	155.000	31.000
Jumlah			113.500	
Bahan:				
LED Strip Warm White 4 watt	1	Meter	156.000	156.000
Jumlah			156.000	
			Nilai HSPK	269.500,0
F PEKERJAAN MEUBELAIR				
1	Pembuatan Kursi Tunggu 2-seat Uk. (45x45x90)cm		Buah	
Upah				
Tukang Meubel	1,0000	O.H	300.000	300.000
Pembantu Tukang	0,7500	O.H	300.000	225.000
Jumlah			525.000	

Bahan				
Multipleks 3 mm Uk. (244x122)cm	1	Lembar	52.850	52.850
Multipleks 30 mm Uk. (244x122)cm	1	Lembar	215.000	215.000
HPL Motif Kayu Setara Merk Taco 7mm Uk. (244x122)cm	1,5	Lembar	155.000	232.500
Busa Kuning Density 16 Tebal Uk. (200x140x2)cm	0,2	Lembar	62.000	12.400
Fabric	3	Lembar	50.000	150.000
Stop Kontak	2	Buah	40.000	80.000
Kabel Nym	5	Meter	12.300	61.500
Dowel Kayu	35	Buah	1.200	42.000
Lem Kayu	0,4	Kg	13.000	5.200
			Jumlah	851.450
			Nilai HSPK	1.376.450,0
2	Pembuatan Kursi Tunggu 4-seat Uk. (190x45x90)	Buah		
	Upah			
Tukang Meubel	1,0000	O.H	300.000	300.000
Pembantu Tukang	0,7500	O.H	300.000	225.000
			Jumlah	525.000
	Bahan			
Multipleks 3 mm	2	Lembar	52.850	105.700
Multipleks 30 mm	2	Lembar	215.000	430.000
HPL Motif Kayu	3	Lembar	155.000	465.000
Busa Kuning Density 16 Tebal 2 cm	0,4	Lembar	62.000	24.800
Fabric	6	Meter	50.000	300.000
Stop Kontak	4	Buah	40.000	160.000
Kabel Nym	10	Meter	12.300	123.000
Dowel Kayu	70	Buah	1.200	84.000
Lem Kayu	0,8	Kg	13.000	10.400
			Jumlah	1.702.900
			Nilai HSPK	2.227.900,0
3	Pembuatan Rounded Sofa Tunggu Uk. (180x180x90)cm	Buah		
	Upah			
Tukang Meubel	1,0000	O.H	300.000	300.000
Pembantu Tukang	0,7500	O.H	300.000	225.000
			Jumlah	525.000
	Bahan			
Multipleks 3 mm	3	Lembar	52.850	158.550
Multipleks 30 mm	3	Lembar	215.000	645.000
HPL	3	Lembar	155.000	465.000
Busa	2	Lembar	62.000	124.000
Fabric	10	Meter	50.000	500.000
Dowel Kayu	100	Buah	1.200	120.000

	Lem Kayu	5	Kg	13.000	65.000	
				Jumlah	2.077.550	
						Nilai HSPK 2.602.550,0
4	Pembuatan Sofa Bench Uk. (90x45x45)cm		Buah			
	Upah					
	Tukang Meubel	1,0000	O.H	300.000	300.000	
	Pembantu Tukang	0,7500	O.H	300.000	225.000	
				Jumlah	525.000	
	Bahan					
	MDF 20 mm	1	Lembar	180.000	180.000	
	Busa	1	Lembar	62.000	62.000	
	Fabric	3	Meter	65.000	195.000	
	Dowel Kayu	12	Buah	1.200	14.400	
	Besi Hollow	2,7	Meter	36.000	97.200	
	Kaki Kursi	4	Buah	20.000	80.000	
				Jumlah	628.600	
						Nilai HSPK 1.153.600,0
5	Pembuatan Playground		Set			
	Upah					
	Tukang Meubel	1,0000	O.H	300.000	300.000	
	Pembantu Tukang	0,7500	O.H	300.000	225.000	
				Jumlah	525.000	
	Bahan					
	Multipleks 3 mm	5	Lembar	52.850	264.250	
	Multipleks 18 mm	5	Lembar	160.000	800.000	
	Kayu	10	Meter	93.750	937.500	
	HPL	5	Lembar	155.000	775.000	
	Dowel Kayu	200	Buah	1.200	240.000	
	Lem Kayu	5	Kg	13.000	65.000	
				Jumlah	3.081.750	
						Nilai HSPK 3.606.750,0
6	Pengadaan Bean Bag		Buah			
	Upah					
	Jasa Pengiriman	1,0000	O.H	50.000	50.000	
				Jumlah	50.000	
	Produk					
	Bean Bag	1	Buah	990.000	990.000	
				Jumlah	990.000	
						Nilai HSPK 1.040.000,0
7	Pembuatan Pot Tanaman Uk. (220x35x45)cm		Unit			
	Upah					

	Tukang Meubel	1,0000	O.H	300.000	300.000
	Pembantu Tukang	0,7500	O.H	300.000	225.000
				Jumlah	525.000
	Bahan				
	Multipleks 18 mm	1	Lembar	205.000	205.000
	HPL	2	Lembar	155.000	310.000
	Dowel Kayu	100	Buah	1.200	120.000
				Jumlah	515.000
				Nilai HSPK	1.040.000,0
8	Pembuatan Backdrop Uk. (220x90x10)cm Upah		Unit		
	Tukang Meubel	1,0000	O.H	300.000	300.000
	Pembantu Tukang	0,7500	O.H	300.000	225.000
				Jumlah	525.000
	Bahan				
	Multipleks 3 mm	2	Lembar	52.850	105.700
	Multipleks 18 mm	2	Lembar	160.000	320.000
	HPL Motif Kayu	2	Lembar	155.000	310.000
	Lem Kayu	2	Kg	13.000	26.000
	Dowel	75	Buah	1.200	90.000
	Rumput Sintetis	1,5	Meter	130.000	195.000
	Stiker Akrilik	1,5	Meter	75.000	112.500
	Akrilik 20 mm	0,75	Lembar	2.340.800	1.755.600
	LED Strip	0,2	Meter	297.279	59.456
				Jumlah	2.974.256
				Nilai HSPK	3.499.255,8
9	Pembuatan Backdrop TV Uk.(116x250x10) cm Upah		Unit		
	Tukang Meubel	1,0000	O.H	300.000	300.000
	Pembantu Tukang	0,7500	O.H	300.000	225.000
				Jumlah	525.000
	Bahan				
	Multipleks 3 mm	2	Lembar	52.850	105.700
	Multipleks 18 mm	2	Lembar	160.000	320.000
	HPL	2	Lembar	155.000	310.000
	Lem Kayu	2	Kg	13.000	26.000
	Dowel	75	Buah	1.200	90.000
				Jumlah	851.700
				Nilai HSPK	1.376.700,0
10	Pembuatan Service Element Uk. (240x40x250) cm Upah		Unit		

Tukang Meubel	1,0000	O.H	300.000	300.000
Pembantu Tukang	0,7500	O.H	300.000	225.000
			Jumlah	525.000
Bahan				
Multipleks 3 mm	1	Lembar	52.850	52.850
Multipleks 18 mm	1	Lembar	160.000	160.000
HPL	1	Lembar	155.000	155.000
Lem Kayu	1	Kg	13.000	13.000
Dowel	40	Buah	1.200	48.000
			Jumlah	428.850
			Nilai HSPK	953.850,0
G PEKERJAAN LAIN-LAIN				
1	Pengadaan <i>Smoke Detector</i>	Unit		
	<i>Smoke detector 2 Wire</i> (harga termasuk biaya pemasangan)	1	Unit	164.000 164.000
			Jumlah	164.000
			Nilai HSPK	164.000,0
2	Pengadaan <i>Sprinkler</i>	Unit		
	<i>Fire Sprinkler</i> (harga termasuk biaya pemasangan)	1	Unit	130.000 130.000
			Jumlah	130.000
			Nilai HSPK	130.000,0
3	Pengadaan <i>Ceiling Speaker</i>	Unit		
	<i>Speaker Bosch LC2-PC30G6-4</i> (harga termasuk biaya pemasangan)	1	Unit	5.472.000 5.472.000
			Jumlah	5.472.000
			Nilai HSPK	5.472.000,0
4	Pengadaan AC	Unit		
	<i>AC Split Duct Connection Daikin 2 PK</i> (harga termasuk biaya pemasangan)	1	Unit	19.400.000 19.400.000
			Jumlah	19.400.000
			Nilai HSPK	19.400.000,0
5	Pengadaan CCTV	Unit		
	CCTV Dome (harga termasuk biaya pemasangan)	1	Unit	526.000 526.000
			Jumlah	526.000
			Nilai HSPK	526.000,0

LAMPIRAN 03**RANCANGAN ANGGARAN BIAYA**

PEKERJAAN: STASIUN MADIUN

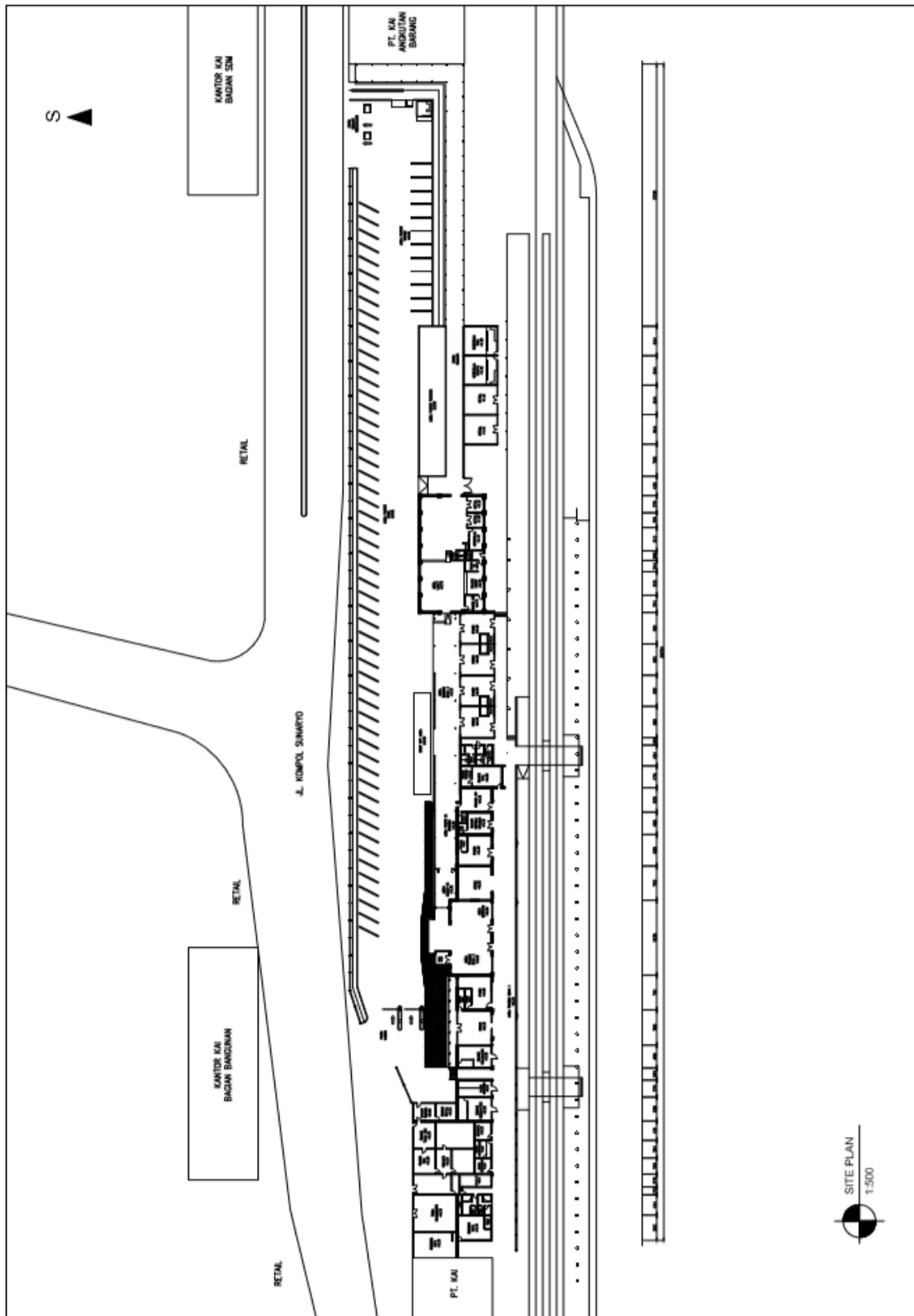
LOKASI: KOTA MADIUN

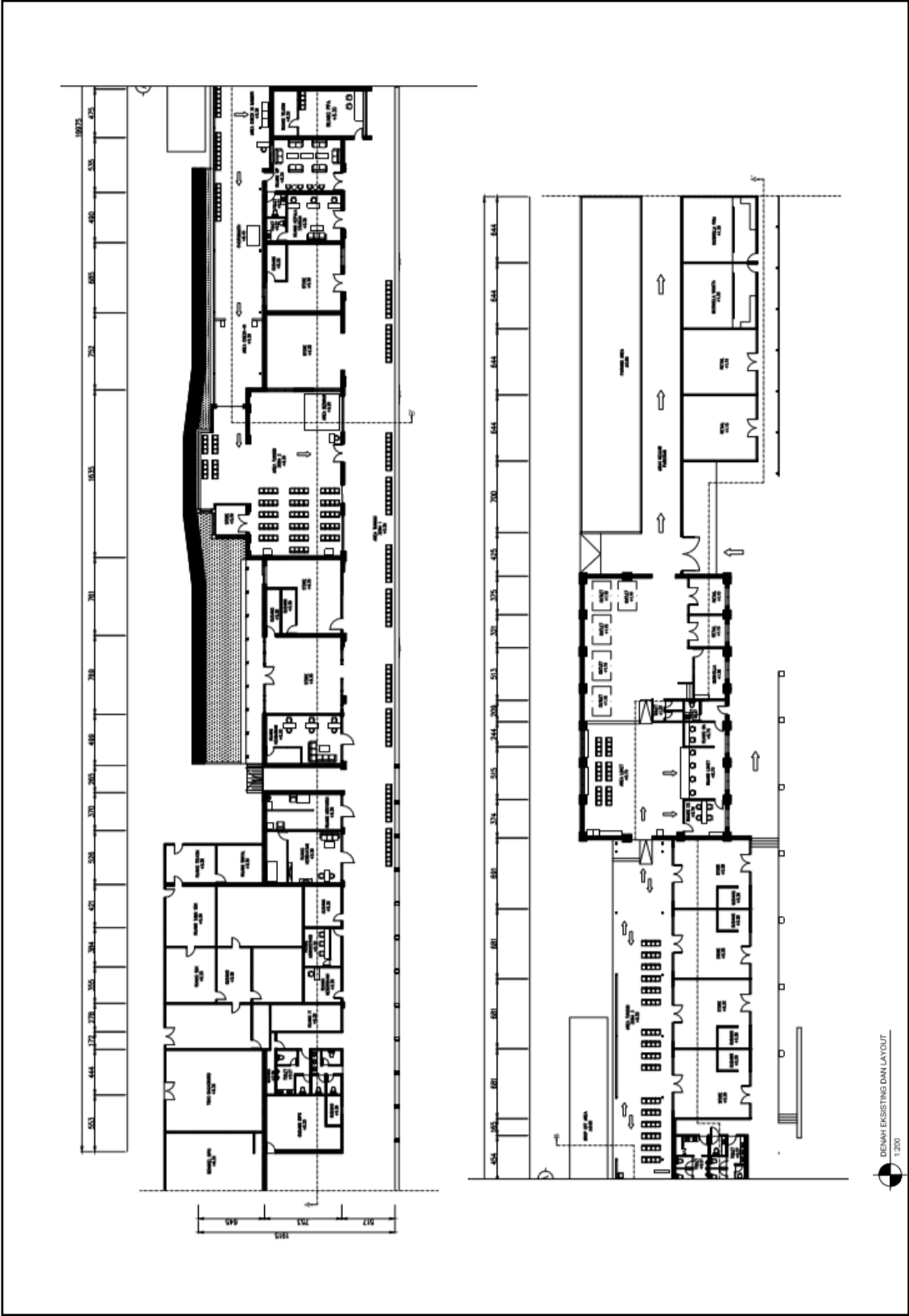
Tanggal: 26 JUNI 2019

A PEKERJAAN LANTAI						
1	Pemasangan lantai keramik granit	230,54	M ²	Rp	462.972	Rp 106.731.342
2	Pemasangan lantai karpet	25,815	M ²	Rp	893.550	Rp 23.066.993
3	Pemasangan tactile	65	buah	Rp	16.000	Rp 1.040.000
Jumlah:						Rp 130.838.335
B PEKERJAAN DINDING						
1	Pengecatan dinding dalam baru	1152,7	M ²	Rp	32.903	Rp 37.926.466
Jumlah:						Rp 37.926.466
C PEKERJAAN ATAP						
1	Pemasangan plafon gypsum 9 mm	230,54	M ²	Rp	53.500	Rp 12.333.623
2	Pengecatan plafon	230,54	M ²	Rp	47.016	Rp 10.838.822
Jumlah:						Rp 23.172.445
D PEKERJAAN PINTU, JENDELA, KUSEN						
1	Pemasangan kaca mati tebal 5 mm	72,44	M ²	Rp	126.915	Rp 9.193.723
2	Pemasangan daun pintu PVC	6	Unit	Rp	535.630	Rp 3.213.780
3	Pemasangan pintu swing ganda	13,78	M ²	Rp	480.444	Rp 6.620.525
4	Pemasangan slimar aluminium profil	1,8	M ¹	Rp	244.698	Rp 440.456
5	Pemasangan engsel kuning an pintu	4	Stel	Rp	95.919	Rp 383.676
Jumlah:						Rp 19.852.159
E PEKERJAAN KELISTRIKAN						
1	Pemasangan titik stop kontak gedung	4	Titik	Rp	216.250	Rp 865.000
2	Pemasangan titik lampu gedung	26	Titik	Rp	513.800	Rp 13.358.800
3	Pemasangan saklar ganda	4	Titik	Rp	92.950	Rp 371.800
4	Pemasangan lampu downlight	26	Unit	Rp	253.500	Rp 6.591.000
5	Pemasangan LED strip	18	M1	Rp	269.500	Rp 4.851.000
Jumlah:						Rp 26.037.600

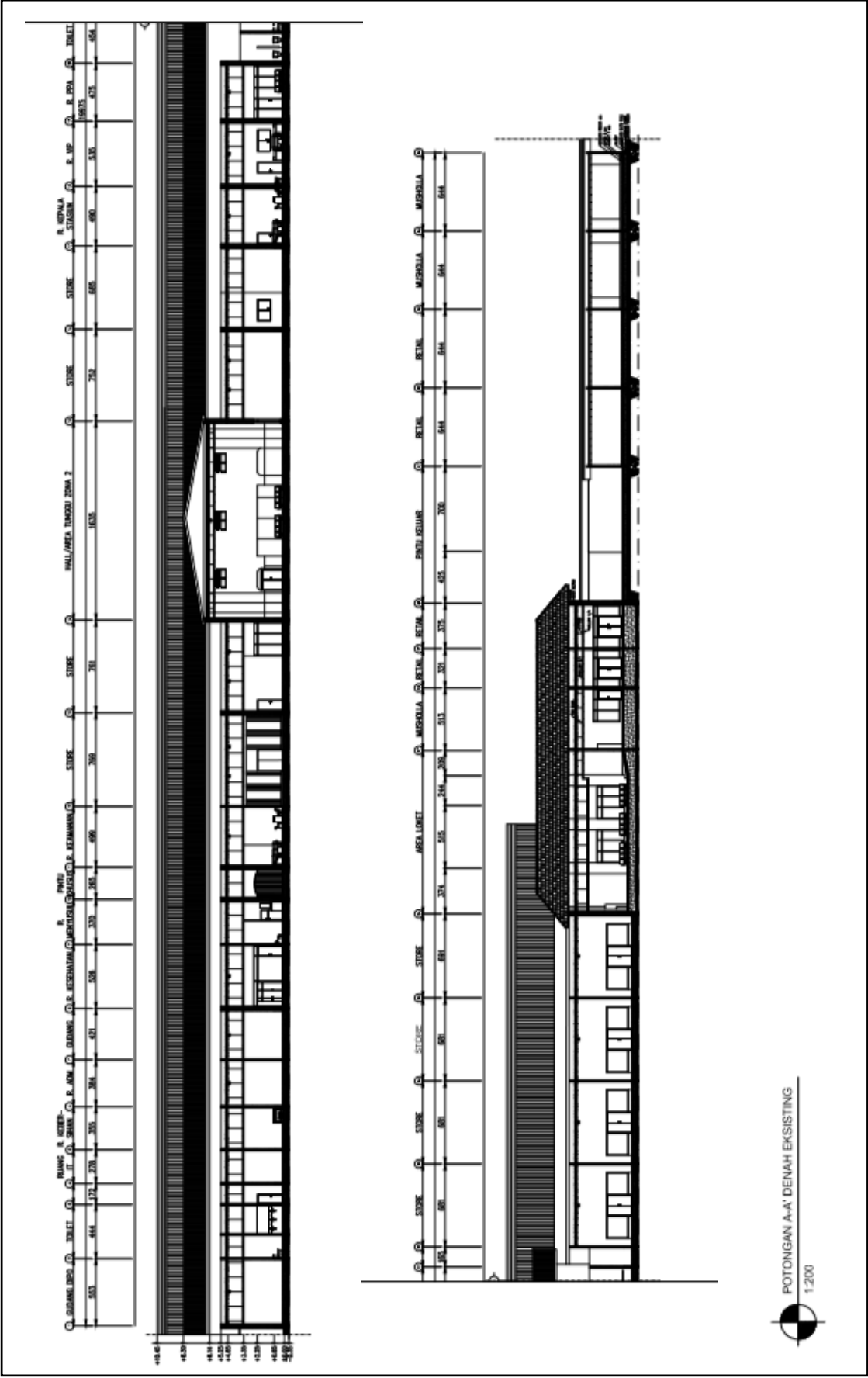
F	PEKERJAAN MEUBELAIR					
1	Pembuatan Kursi Tunggu 2-seat Uk. (45x45x90)cm	2	Buah	Rp 1.376.450	Rp 2.752.900	
2	Pembuatan Kursi Tunggu 4-seat Uk. (190x45x90)	10	Buah	Rp 2.227.900	Rp 22.279.000	
3	Pembuatan Rounded Sofa Tunggu Uk. (180x180x90)cm	4	Buah	Rp 2.602.550	Rp 10.410.200	
4	Pembuatan Sofa Bench Uk. (90x45x45)cm	12	Buah	Rp 1.153.600	Rp 13.843.200	
5	Pembuatan Playground	1	Set	Rp 3.606.750	Rp 3.606.750	
6	Pengadaan Bean Bag	2	Buah	Rp 1.040.000	Rp 2.080.000	
7	Pembuatan Pot Tanaman Uk. (220x35x45)cm	1	Unit	Rp 1.040.000	Rp 1.040.000	
8	Pembuatan Backdrop Uk. (220x90x10)cm	1	Unit	Rp 3.499.256	Rp 3.499.256	
9	Pembuatan Backdrop TV Uk. (116x250x10) cm	2	Unit	Rp 1.376.700	Rp 2.753.400	
10	Pembuatan Service Element Uk. (240x40x250) cm	1	Unit	Rp 953.850	Rp 953.850	
				Jumlah:	Rp 63.218.556	
G	PEKERJAAN LAIN-LAIN					
1	Pengadaan smoke detector	3	Unit	Rp 164.200	Rp 492.600	
2	Pengadaan <i>Sprinkler</i>	6	Unit	Rp 130.000	Rp 780.000	
3	Pengadaan <i>Ceiling Speaker</i>	3	Unit	Rp 5.472.350	Rp 16.417.050	
4	Pengadaan AC	3	Unit	Rp 19.400.000	Rp 58.200.000	
5	Pengadaan CCTV	3	Unit	Rp 526.000	Rp 1.578.000	
				Jumlah:	Rp 77.467.650	
				TOTAL	Rp 378.513.211	
				PPN 10%	Rp 37.851.321	
				JUMLAH	Rp 416.364.532	

LAMPIRAN 04 GAMBAR KERJA EKSISTING





DENAH EKSTISTING DAN LAYOUT
1:200



503	444	172	278	300	384	451	508	333	361	690	300	781	1633	690	680	533	16935	675	654
SIKANG DEPT.	TOILET	RUANG & KOTEP.	STOK	STOK	RUANG	RUANG	RUANG	RUANG	RUANG	RUANG	RUANG	RUANG	HALL/AREA TUNGGU ZONA 2	STOK	STOK	STOK	R. STAGIN	R. STAGIN	TOILET

393	691	691	691	691	374	515	515	244	308	513	301	301	625	300	644	644	644	644	644
STOK	STOK	STOK	STOK	STOK	AREL LOKET	MISKOLLA	REJANG	REJANG	REJANG	REJANG	REJANG	PENIL KEJUR	REJANG	REJANG	REJANG	REJANG	REJANG	MISKOLLA	MISKOLLA

10.6
 4.30
 4.31
 4.25
 4.40
 13.30
 13.25
 14.00
 14.05



PT. JICA ARSITEK
 JALAN JEMURAN BUNDA
 SURABAYA

PROJEK
 TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR

DESAIN PERANCANGAN
 RUMAH SUSTAINABLE, BLT

KELOMPOK
 10

ANGGOTA KELOMPOK
 10

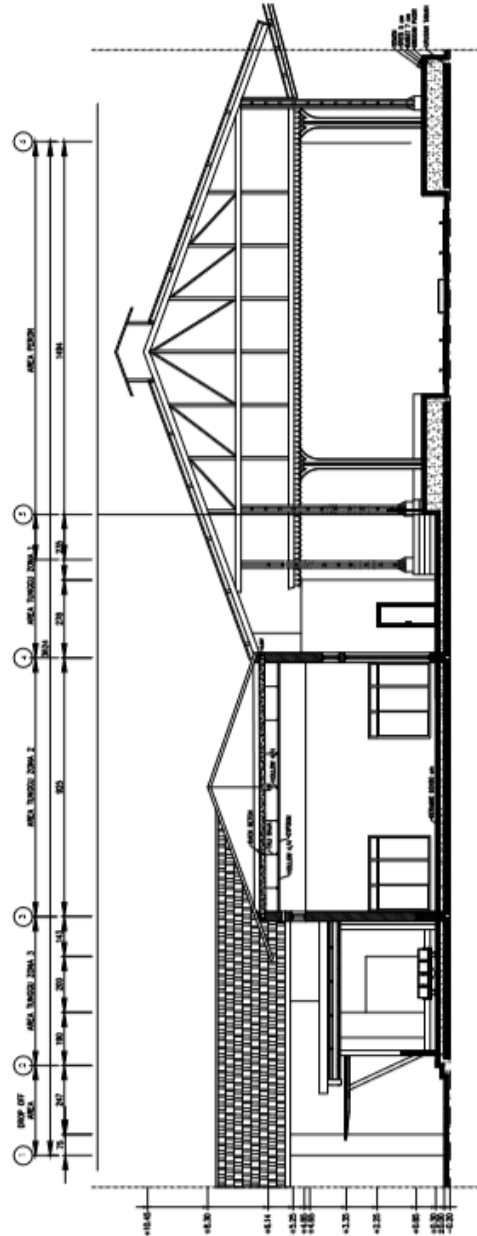
KELOMPOK

KELOMPOK

KELOMPOK

KELOMPOK

KELOMPOK

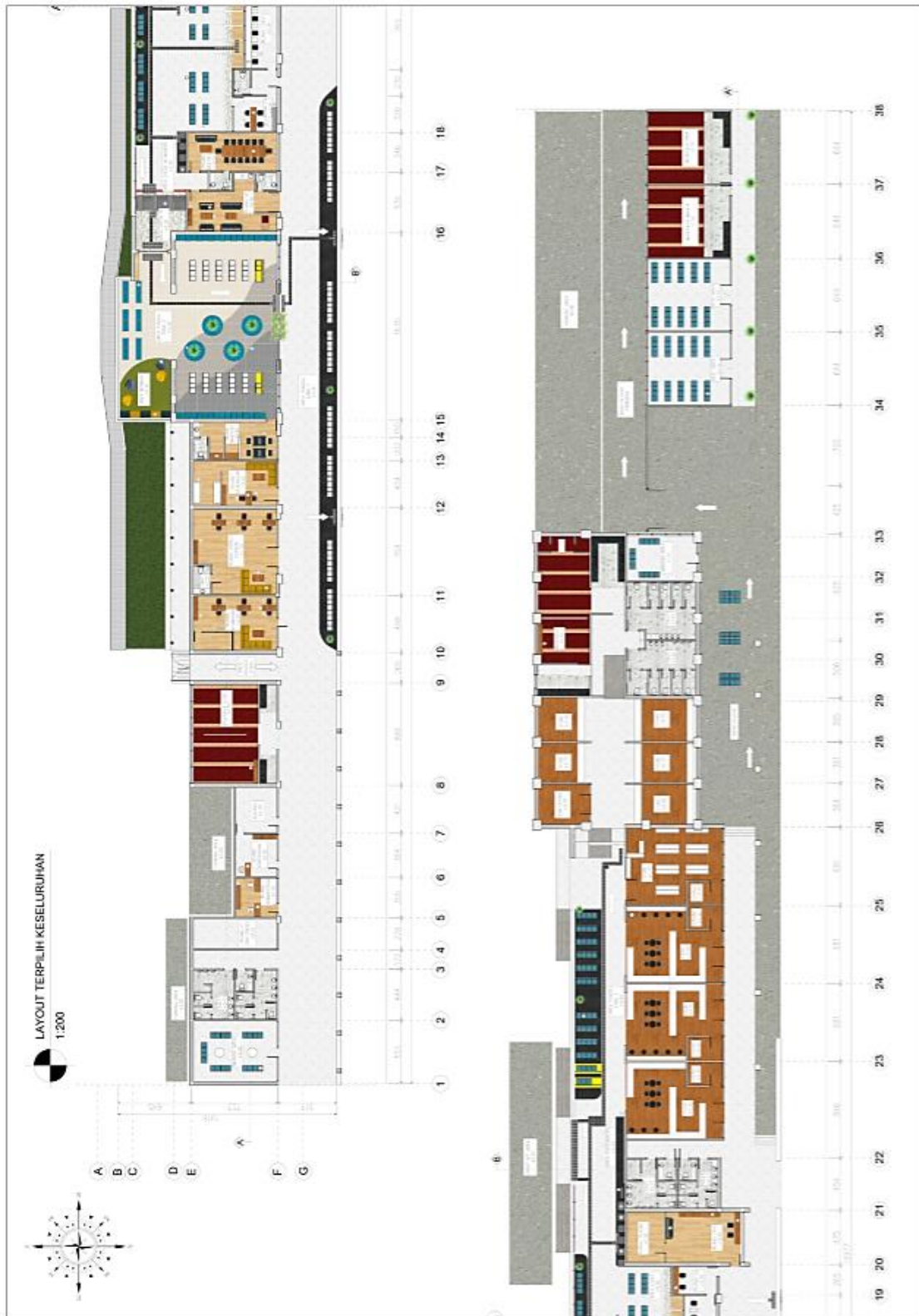


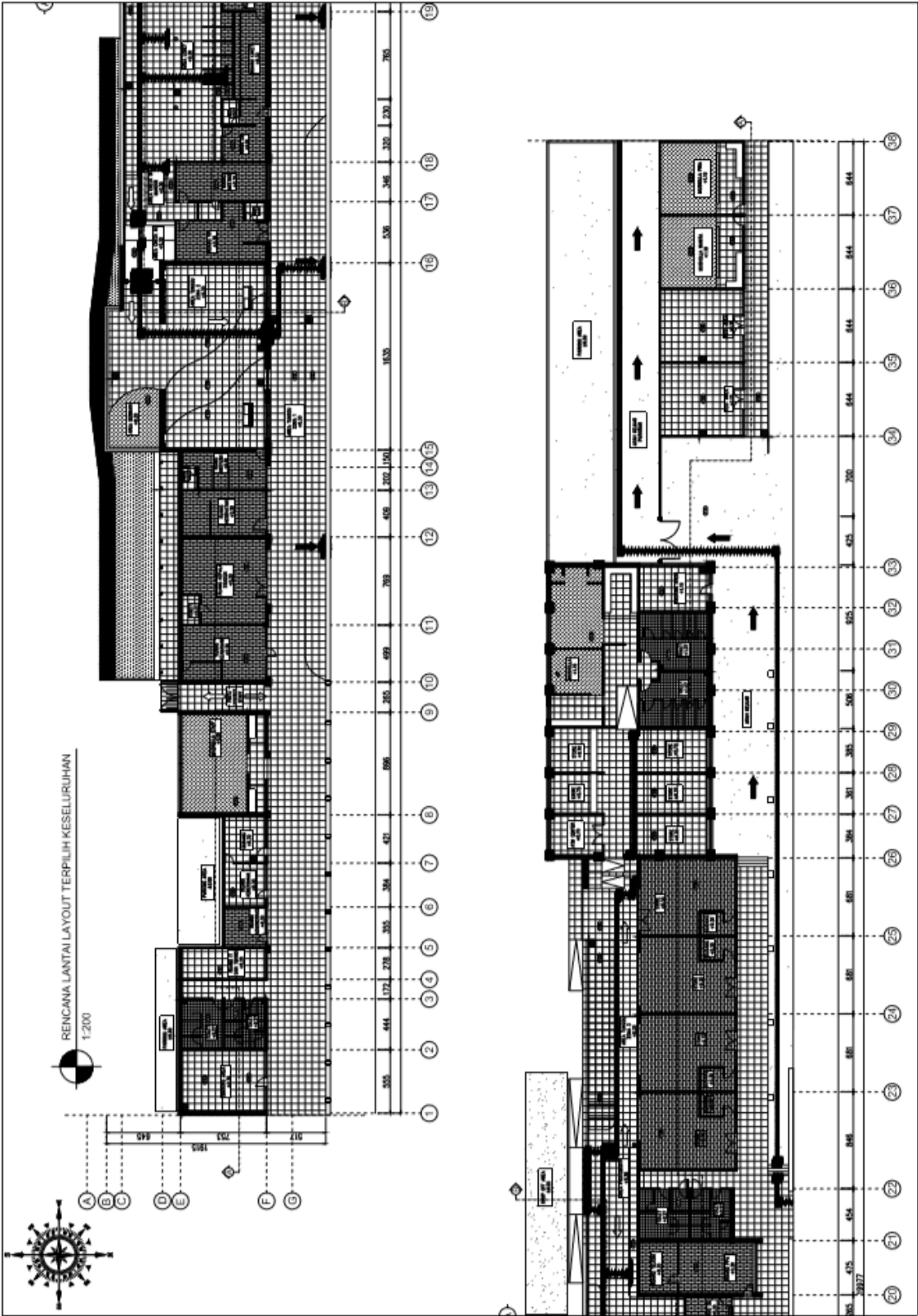
POTONGAN B-B' DENAH EKSTING
 1:100

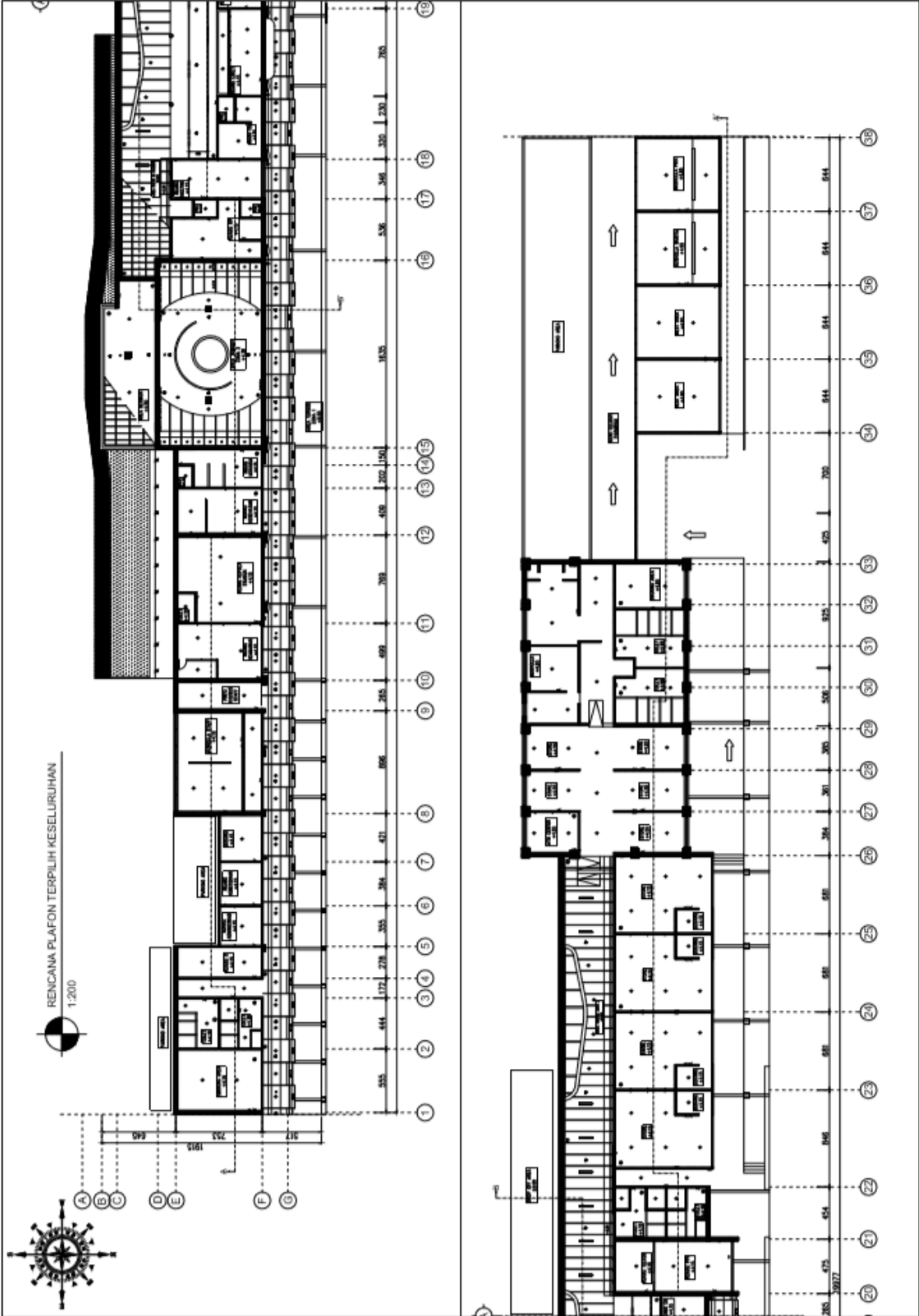


JUDUL GAMBAR	POTONGAN B-B' DENAH EKSTING
SKALA	1:100
NO. GAMBAR	11-05-2019
JAMAH LEMBAR	JAMAH LEMBAR

LAMPIRAN 05
GAMBAR KERJA RUANG TERPILIH KESELURUHAN









UNIVERSITAS TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FACULTY OF ARCHITECTURE AND PLANNING

DEPARTMENT OF ARCHITECTURE

DESIGN STUDIO
A. 2021 ARCH 01

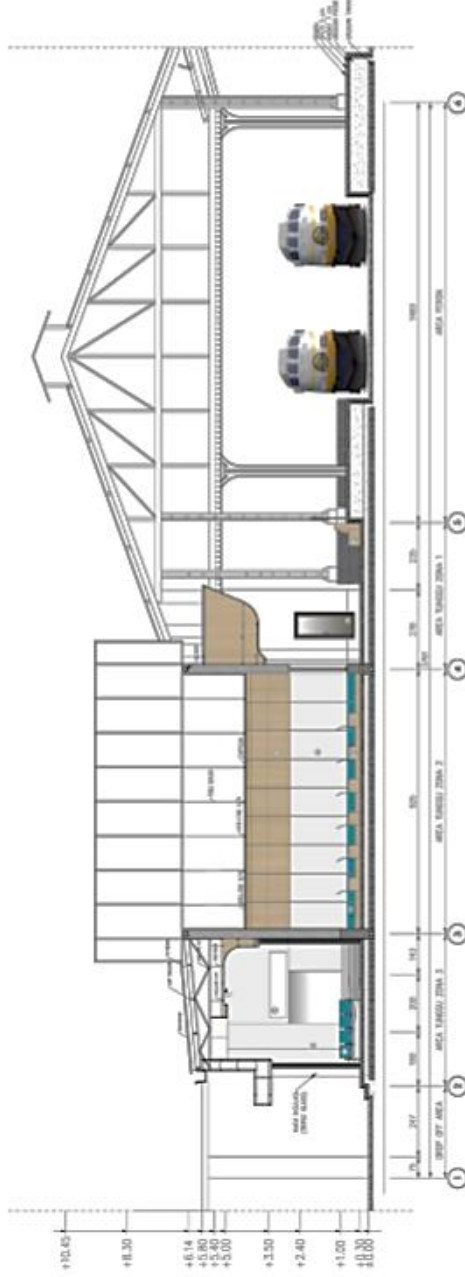
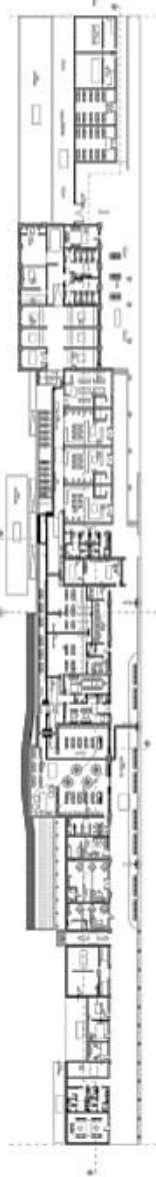
RESEARCH AND DESIGN OF A MULTI-LEVEL CAR WASH STATION

NAME: M. ALYAN
NPM: 5011020001

LECTURER

1. M. ALYAN
2. M. ALYAN
3. M. ALYAN
4. M. ALYAN
5. M. ALYAN
6. M. ALYAN
7. M. ALYAN
8. M. ALYAN
9. M. ALYAN
10. M. ALYAN

KEYPLAN



POTONGAN B-B' DENAH TERPILIH

1:100

DATE: 2021

REVISION: 01

NO. 100

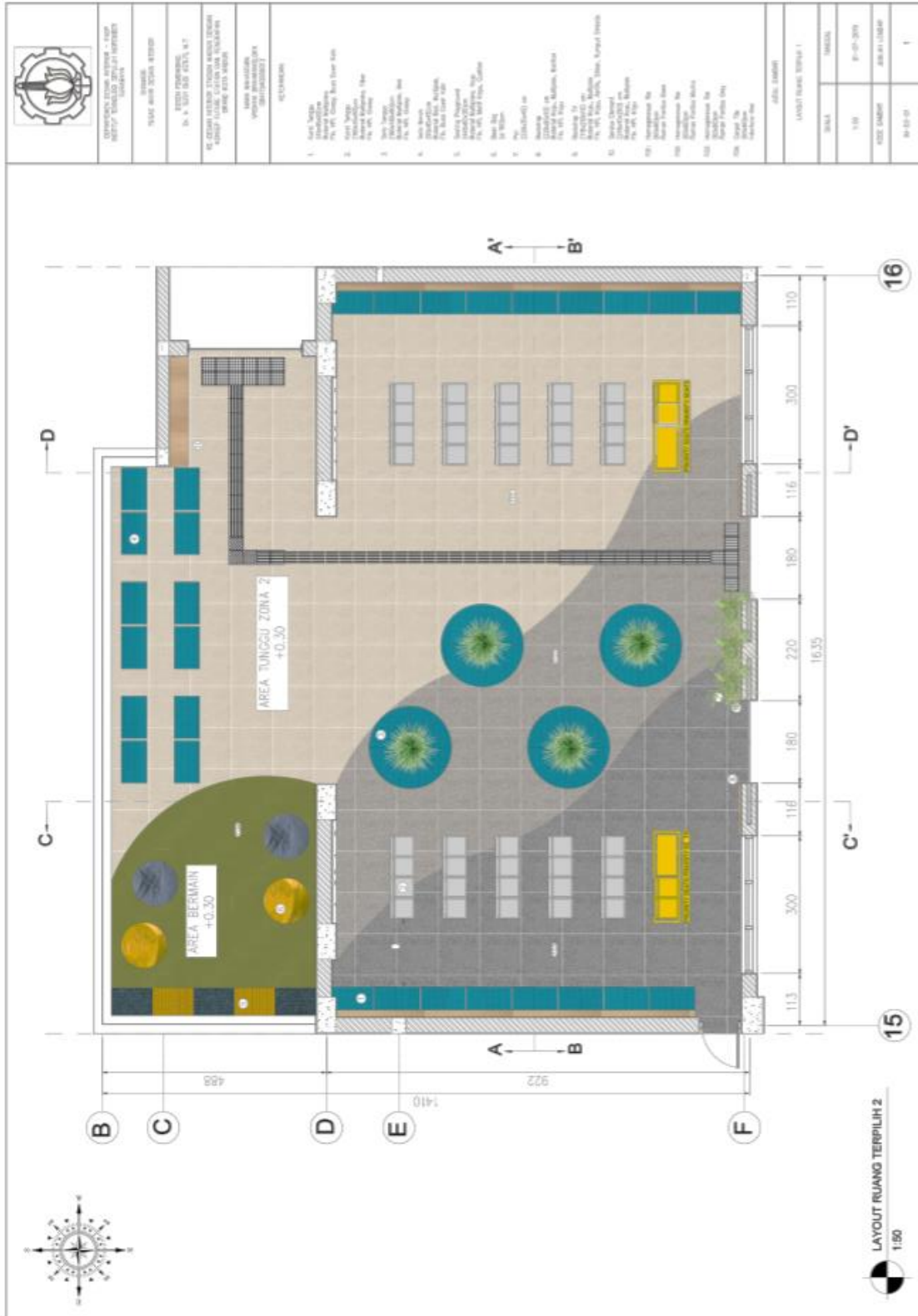
DATE: 2021

BY: M. ALYAN

1

LAMPIRAN 06

GAMBAR KERJA RUANG TERPILIH 2 – AREA TUNGGU ZONA 2

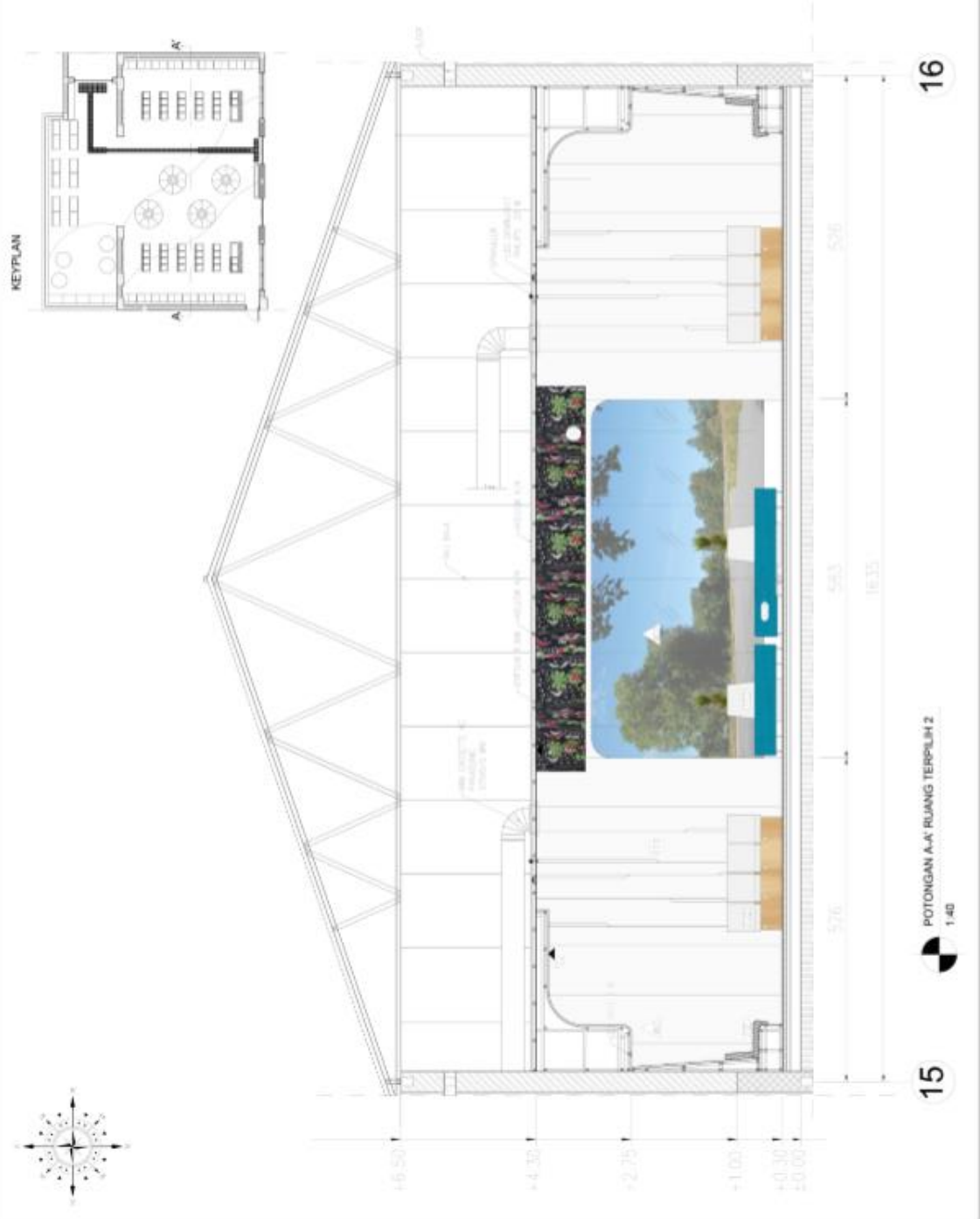




JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
POLITEKNIK TEKNIK ARSITEKTUR
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
JALAN POLOKOWO, SURABAYA

- PROJEKSI
KONSTRUKSI
- 1. Nama Tim: [Blank]
 - 2. Nama Dosen: [Blank]
 - 3. Nama Anggota: [Blank]
 - 4. No. Urut: [Blank]
 - 5. No. Absen: [Blank]
 - 6. No. Absen: [Blank]
 - 7. No. Absen: [Blank]
 - 8. No. Absen: [Blank]
 - 9. No. Absen: [Blank]
 - 10. No. Absen: [Blank]
 - 11. No. Absen: [Blank]
 - 12. No. Absen: [Blank]
 - 13. No. Absen: [Blank]
 - 14. No. Absen: [Blank]
 - 15. No. Absen: [Blank]
 - 16. No. Absen: [Blank]
 - 17. No. Absen: [Blank]
 - 18. No. Absen: [Blank]

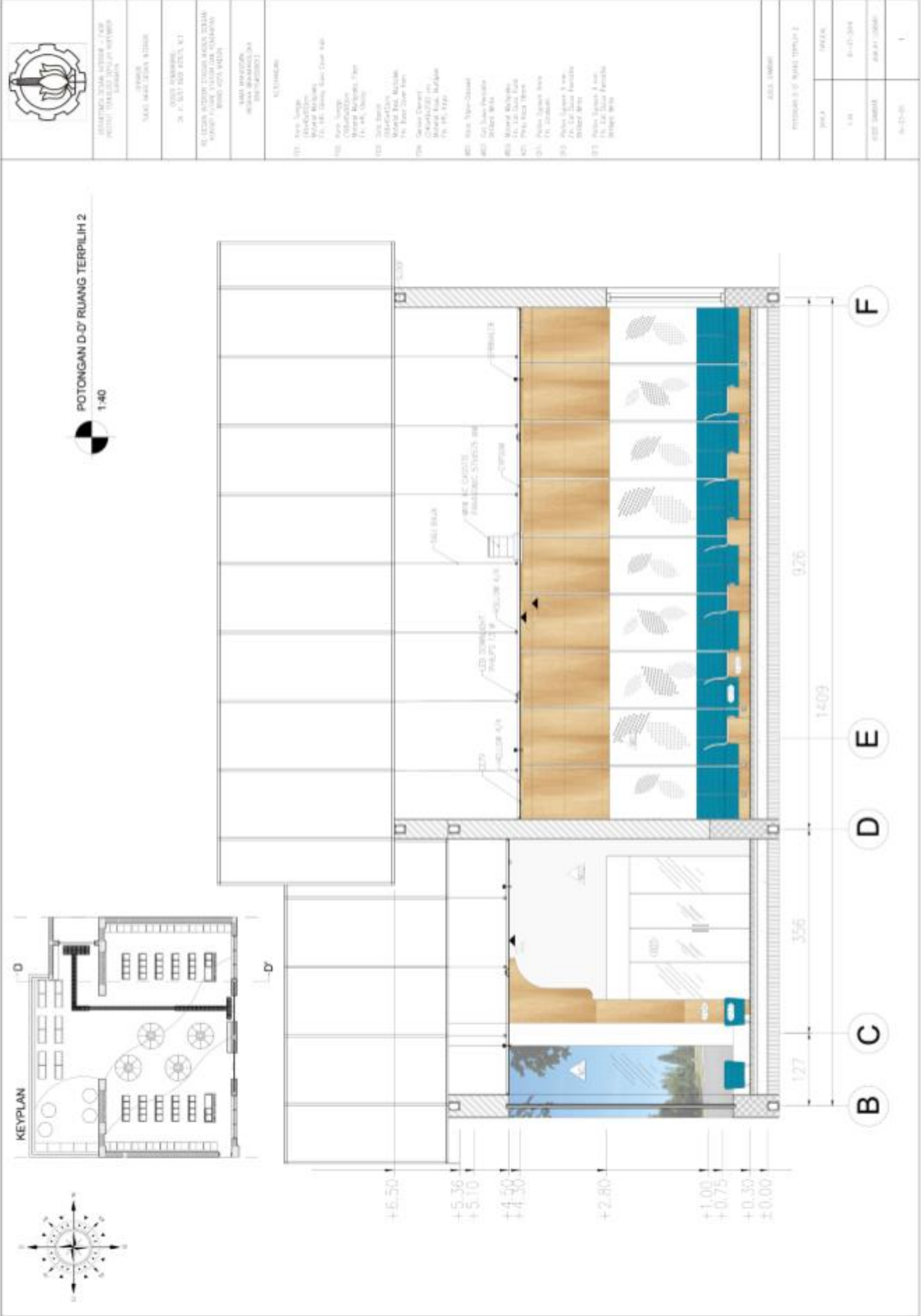
REVISI	
NO.	ALASAN
1	[Blank]
2	[Blank]

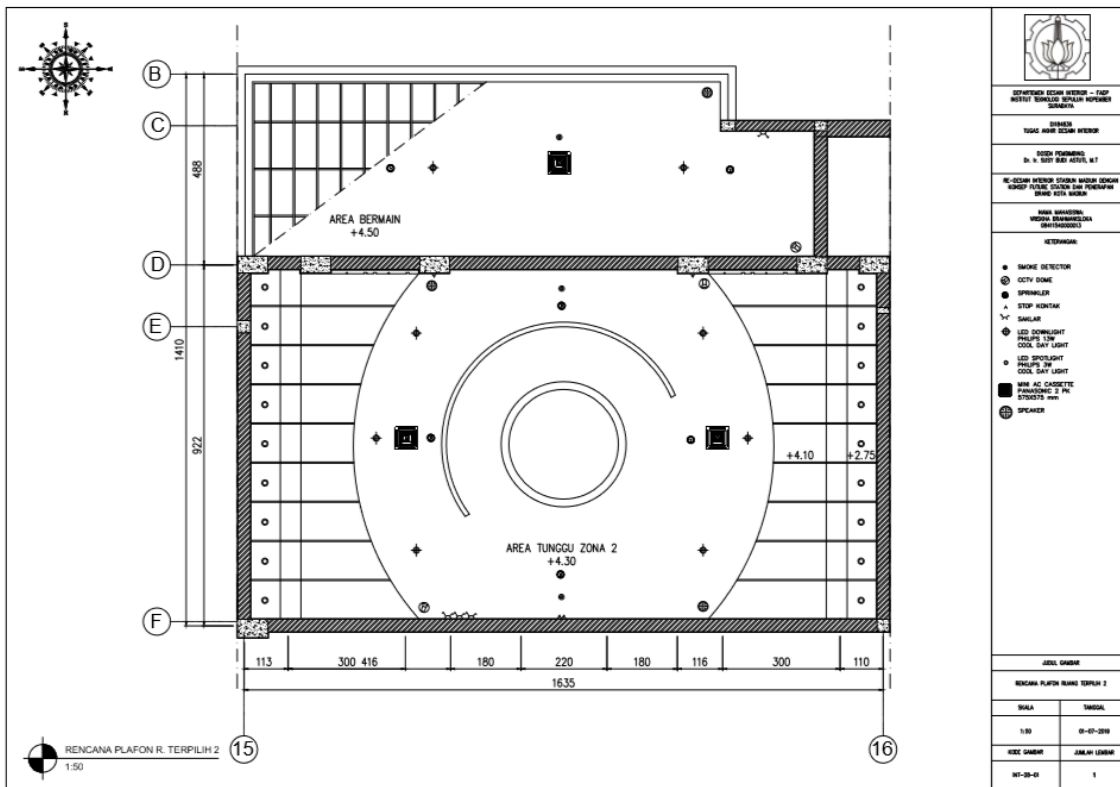
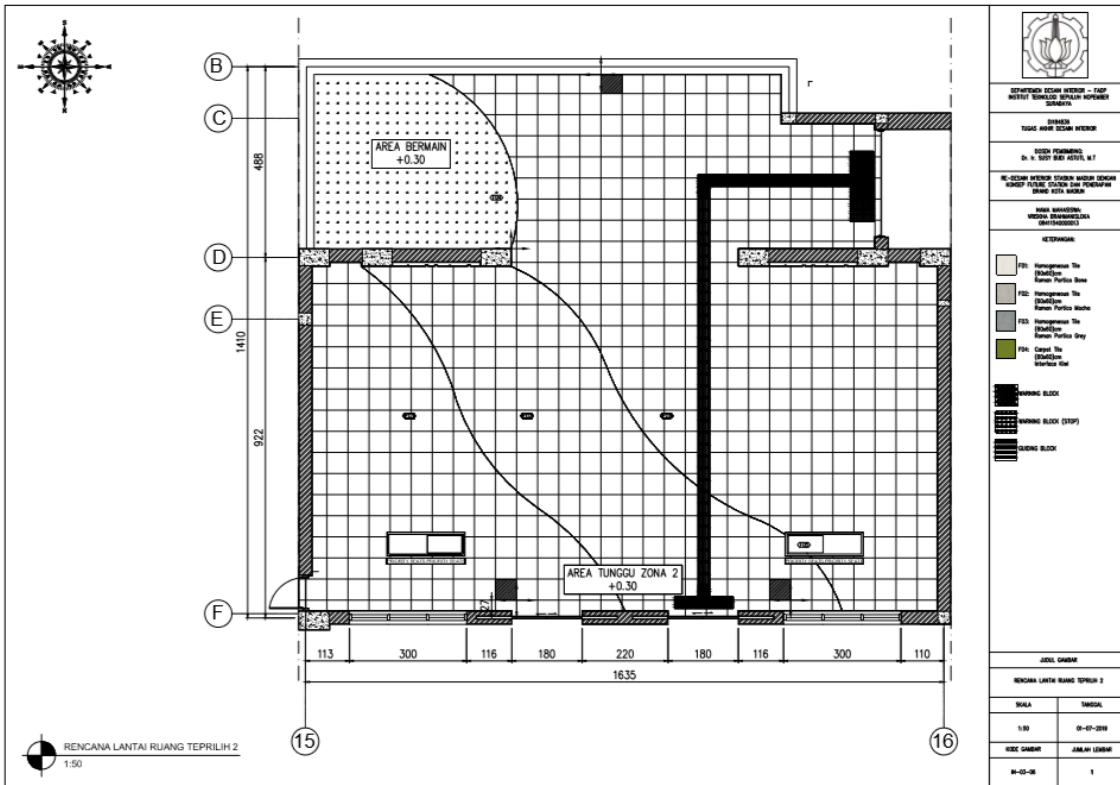


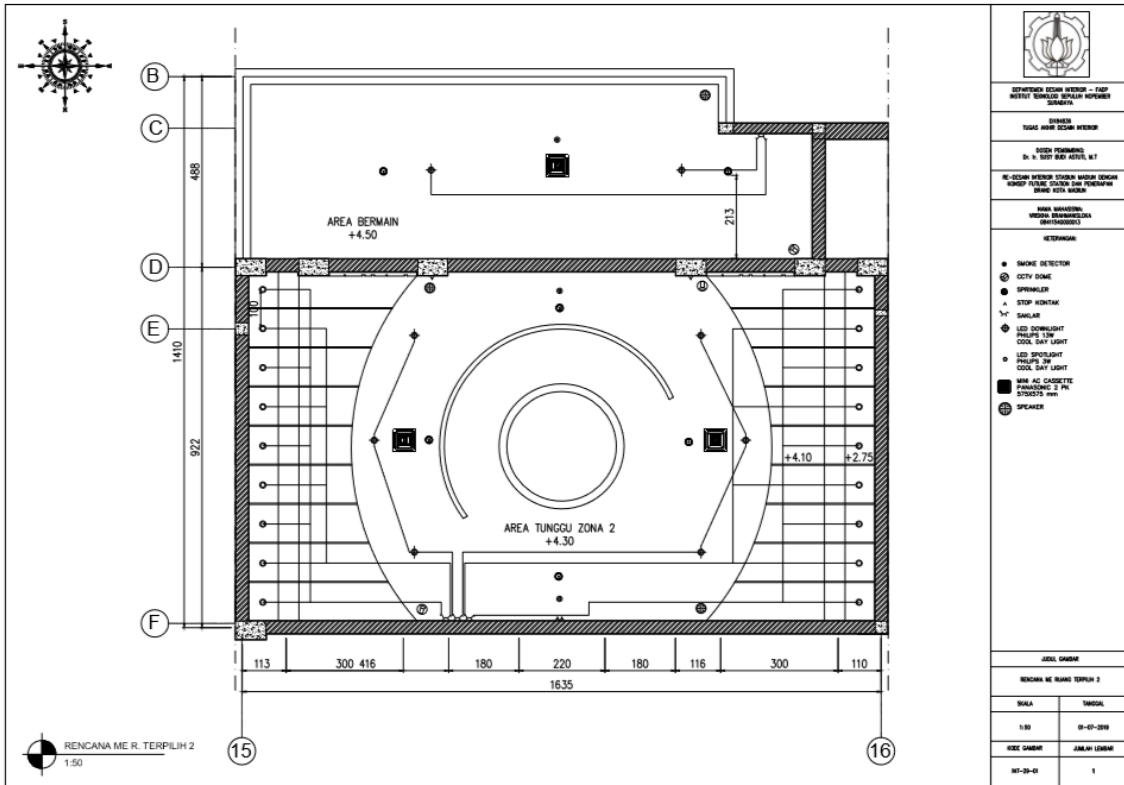
16


POTONGAN A-A RUJANG TERBUKA 2
1:40

15









PT. SANGIAT HARAPAN – FAKTA
KONSTRUKSI TERPADU BERKUALITAS
BERKEMAJUAN

DIKREKONSTRUKSI
TUGAS ANGGARAN INTERIOR

KELOMPOK PERENCANAAN
D. & S. SITI ARIESTI, S.T.

RE-DESIGN INTERIOR TUGAS MATA KULIAH KELOMPOK KONSEP FURNITUR, SISTEM DAN PENCAHAYAIAN BERKUALITAS BERKEMAJUAN

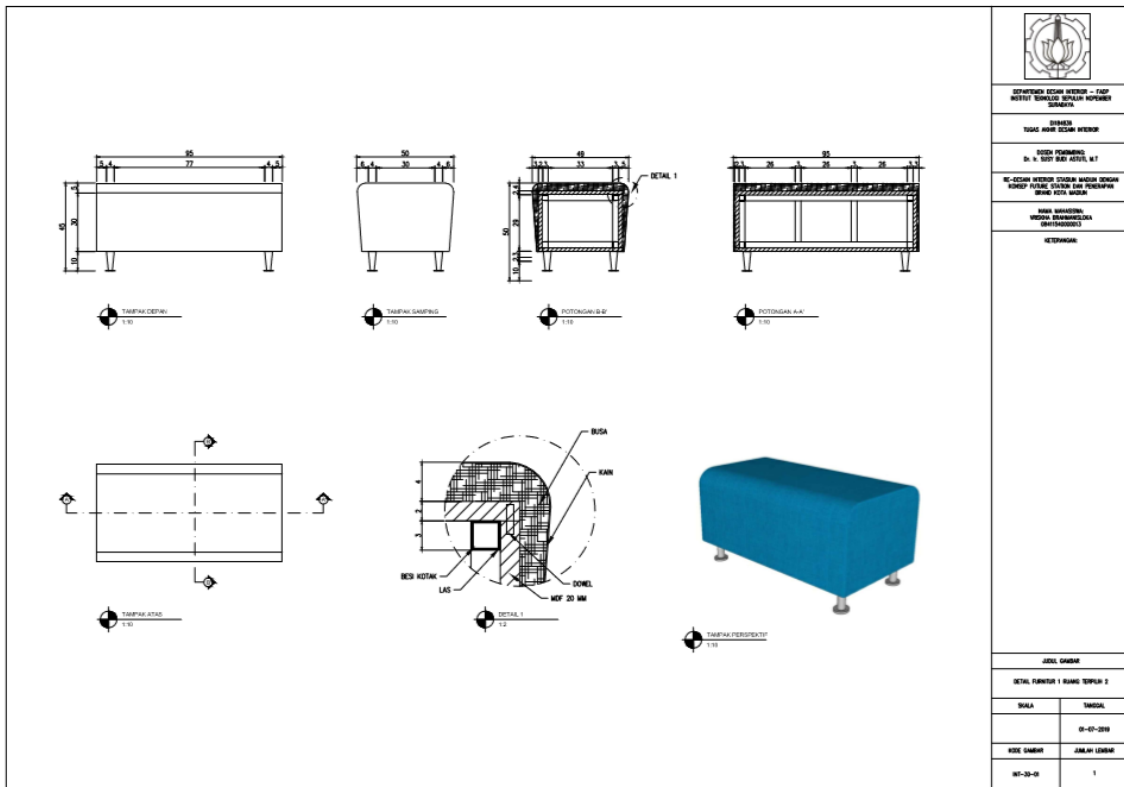
MATA KULIAH
MODUL PERANCANGAN KELOMPOK
KETERAMPILAN

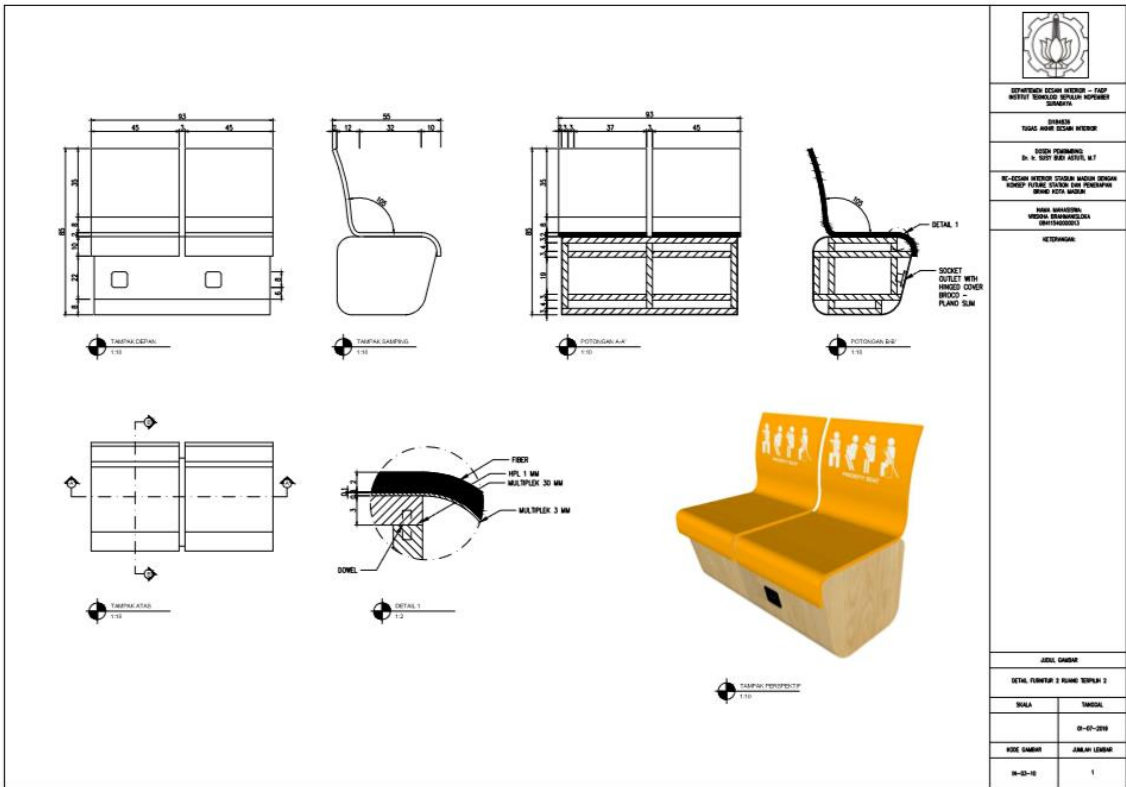
- SMOKE DETECTOR
- LIGHT SWAGE
- SPREMLER
- ▲ STOP KONTAK
- ∩ SAKLAR
- LED DOWNLIGHT
- PROJEKTOR
- COOL DAY LIGHT
- LED DOWNLIGHT
- PROJEKTOR
- COOL DAY LIGHT
- MINI AC CASSETTE
- PANGKAS 2 PK
- ST502375 mm
- SPEAKER

JENIS GAMBAR

RENCANA ME RUMAH TERPILIH 2

NO	TAMBAH
1/30	01-01-2019
KODE GAMBAR	JAMAH LEMBAR
MT-20-01	1





INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA
 FAKULTAS ARSITEKTUR
 DAN PERENCANAAN
 DAN PERENCANAAN

NAMA MAHASISWA
 NAMA DOSEN
 NAMA MATA KULIAH

NO. URUT

TANGGAL

JURUSAN

PRODI

SKALA

NO. GAMBAR

JUMLAH GAMBAR

NO. SKALA

TANGGAL

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

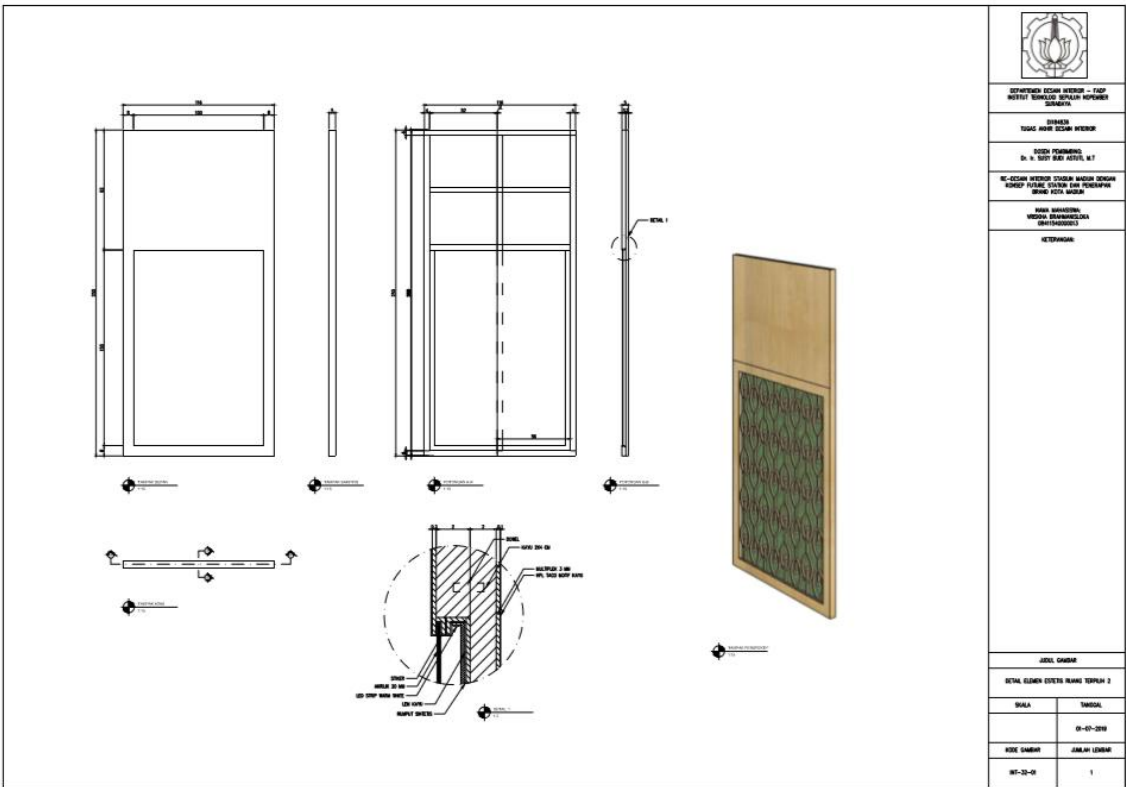
01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019



INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA
 FAKULTAS ARSITEKTUR
 DAN PERENCANAAN

NAMA MAHASISWA
 NAMA DOSEN
 NAMA MATA KULIAH

NO. URUT

TANGGAL

JURUSAN

PRODI

NO. URUT

TANGGAL

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

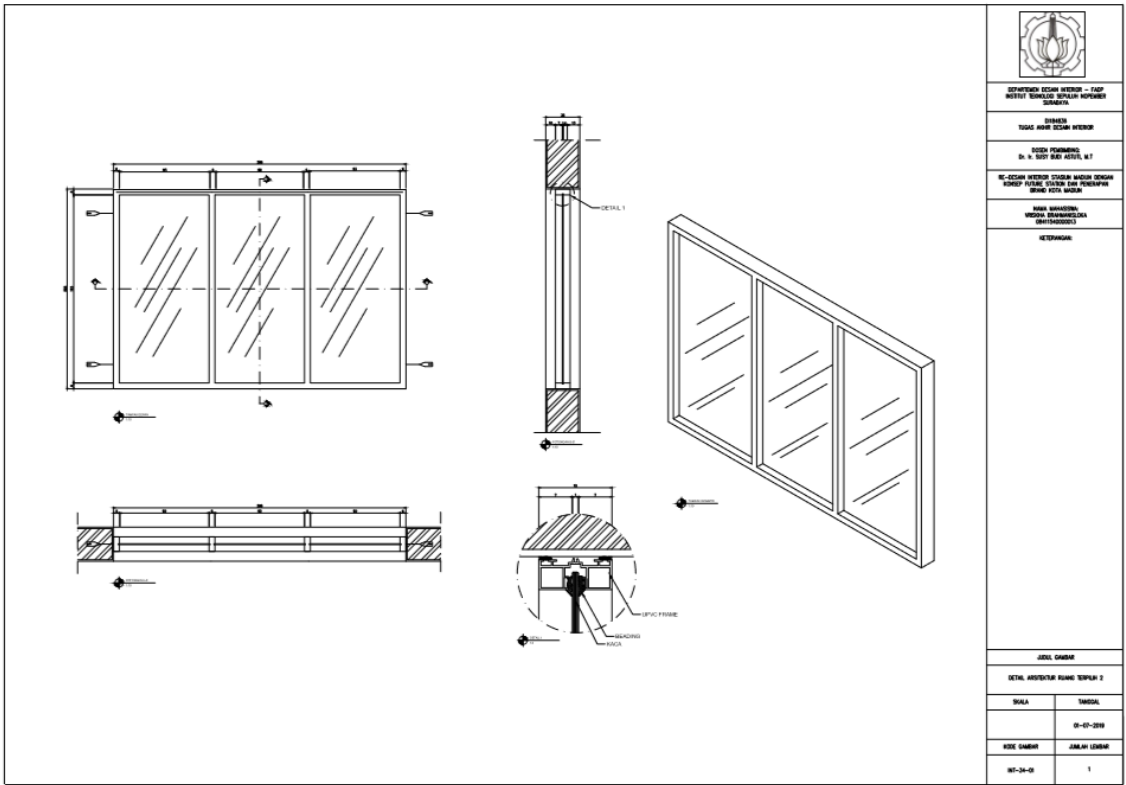
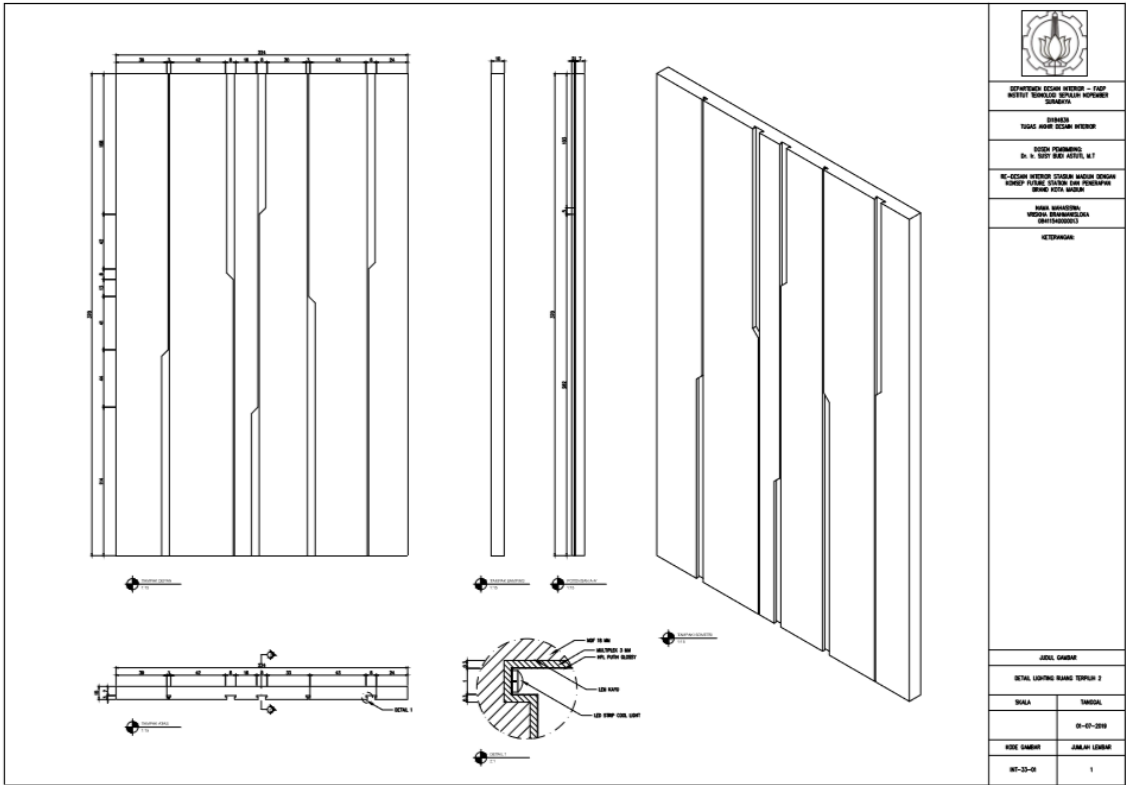
01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

01-01-2019

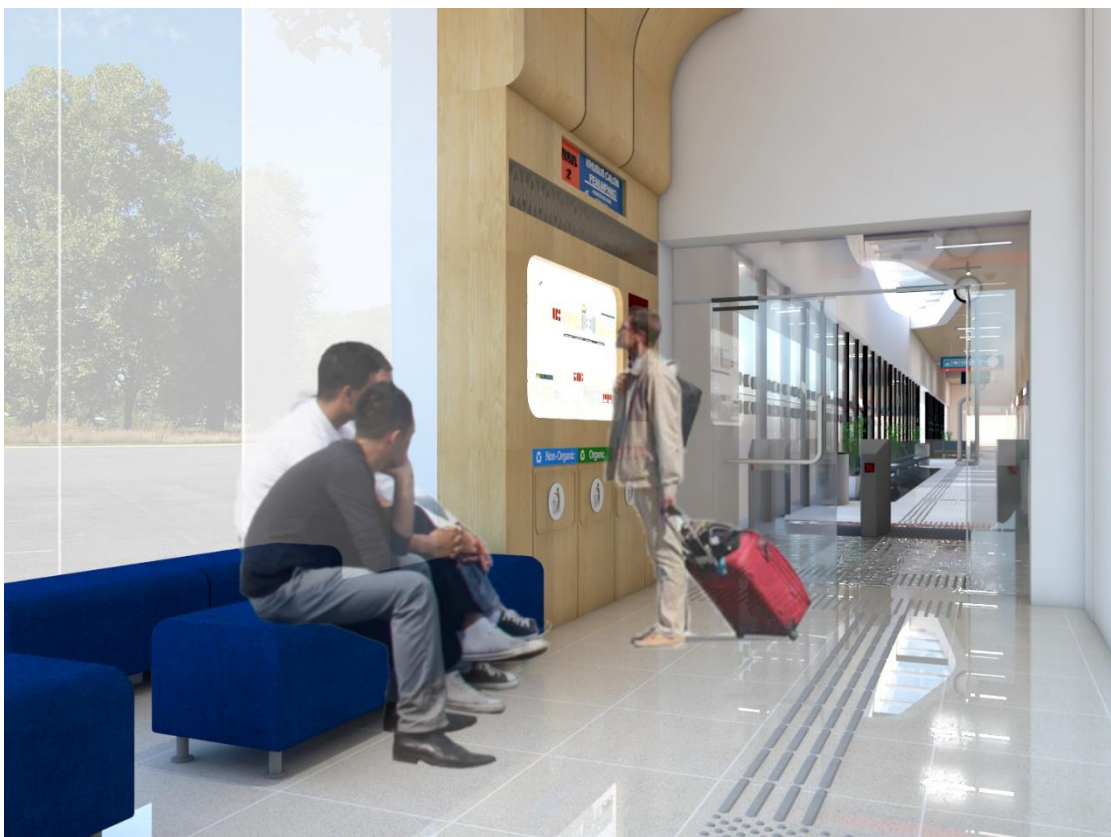


LAMPIRAN 07
3D PERSPEKTIF RUANG TERPILIH 1 – AREA TUNGGU ZONA 3





3D PERSPEKTIF RUANG TERPILIH 2 – AREA TUNGGU ZONA 2





3D PERSPEKTIF RUANG TERPILIH 3 – AREA TUNGGU ZONA 1





INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
Kampus ITS Sukolilo, Surabaya 60111
Telp: 031-5925223 ext 1438 Fax: 031-5925223
<http://www.interior.its.ac.id>
