

**PENERAPAN KONSEP *LIMINALITY*
PADA PERANCANGAN INTERIOR
STASIUN JAKARTA KOTA**



PERANCANGAN

oleh :

Rayhan Hilmi Hazim W

NIM 181 2143 023

**PROGRAM STUDI S-1 DESAIN INTERIOR
JURUSAN DESAIN FAKULTAS SENI RUPA
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA**

2022

Abstrak

Stasiun Jakarta Kota merupakan salah satu stasiun besar tipe terminus yang melayani perjalanan kereta rel listrik (*Commuter Line*). Stasiun ini merupakan bangunan cagar budaya yang sekaligus gerbang menuju kawasan wisata Kota Tua Jakarta. Meningkatnya jumlah pengguna stasiun dari tahun ke tahun menuntut bangunan ini tampil representatif dan memenuhi kebutuhan penggunanya. Area tambahan dibutuhkan untuk mengakomodir aktivitas dan sirkulasi. Metode desain menggunakan Proses Desain Inovasi oleh Vijay Kumar. Konsep *Liminality* atau ambang diterapkan dengan membagi dua area lantai 2 stasiun yaitu bagian utara (area kolaborasi dan pujasera) difokuskan untuk pekerja sedangkan selatan (area ekshibisi dan sovenir) untuk wisatawan. Pemilihan warna didominasi dengan warna biru dan jingga terinspirasi dari warna matahari terbenam, material pembentuk ruang yang dipilih dengan motif kayu yang mudah dibersihkan dan tahan lama, dan konstruksi yang digunakan tidak melekat secara langsung pada bangunan agar mendukung konsep desain. Terdapat penambahan *lighting* agar mendukung suasana dan mengekspos keindahan bangunan ini. Hal ini bertujuan untuk memaksimalkan potensi yang dimiliki oleh bangunan untuk memenuhi kebutuhan pengguna dan masyarakat sekitar tanpa menghilangkan unsur bangunan konservasi.

Kata kunci: Stasiun, Liminal, Konservasi, Cagar Budaya, Kota Tua

Abstract

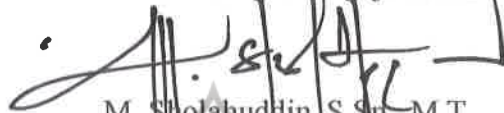
Jakarta Kota Station is one of the major terminus type stations that serves commuter line trains. This station is a cultural heritage building which is also a gateway to the tourist area of Kota Tua Jakarta. The increasing number of station users from year to year requires this building to appear representative and meet the needs of its users. Additional area is needed to accommodate activity and circulation. The design method uses the Innovation Design Process by Vijay Kumar. The concept of Liminality or threshold is applied by dividing the two areas of the 2nd floor of the station, namely the northern part (collaboration area and food court) focused on workers while the southern part (exhibition area and souvenirs) for tourists. The choice of colors is dominated by blue and orange inspired by the color of the sunset, the space-forming materials chosen are wood motifs that are easy to clean and durable, and the construction used is not attached directly to the building to support the design concept. There is additional lighting to support the atmosphere and expose the beauty of this building. This aims to maximize the potential of the building to meet the needs of users and the surrounding community without losing the elements of conservation buildings.

Keywords: Station, Liminality, Conservation, Heritage, Kota Tua

Tugas Akhir Penciptaan/Perancangan berjudul:

PENERAPAN KONSEP LIMINALITY PADA PERANCANGAN INTERIOR STASIUN JAKARTA KOTA diajukan oleh Rayhan Hilmi Hazim, NIM 1812143023, Program Studi S-1 Desain Interior, Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta (Kode Prodi: 90221), telah dipertanggungjawabkan di depan Tim Penguji Tugas Akhir pada tanggal 20 Juni 2022 dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima.

Pembimbing I/Penguji/Ketua Sidang



M. Sholahuddin, S.Sn., M.T.

NIP 19701019 199903 1 001 / NIDN 0019107005

Pembimbing II/Penguji



Hangga Hardhika, S.Sn., M.Ds.

NIP 19791129 200604 1 003 / NIDN 0029117906


Cognate/Penguji Ahli



Dr. Suastiwi, M.Des.

NIP 19590802 198803 2 002 / NIDN 0002085909

Ketua Program Studi/Ketua/Anggota



Bambang Pramono, M.A.

NIP 19730830 200501 1 001 / NIDN 0030087304

Ketua Jurusan/Ketua



Martino Dwi Nugroho, MA.

NIP 19770315 200212 1 005 / NIDN 0015037702

Mengetahui,
Dekan Fakultas Seni Rupa
Institut Seni Indonesia Yogyakarta



Dr. Timbul Raharjo, M.Hum.

NIP 19691108 199303 1 001 / NIDN 0008116906

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rayhan Hilmi Hazim W
NIM : 1812143023
Tahun lulus : 2022
Program studi : Desain Interior
Fakultas : Seni Rupa

Menyatakan bahwa dalam laporan pertanggungjawaban ilmiah ini yang diajukan untuk memperoleh gelar akademik dari ISI Yogyakarta, tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang/ lembaga lain, kecuali yang secara tertulis disitasi dalam dokumen ini. Sehingga laporan pertanggungjawaban ilmiah adalah benar karya saya sendiri. Jika di kemudian hari terbukti merupakan plagiasi dari hasil karya penulis lain dan/atau dengan sengaja mengajukan karya atau pendapat yang merupakan hasil karya penulis lain, maka penulis bersedia menerima sanksi akademik dan/atau sanksi hukum yang berlaku.

Yogyakarta, 27 Juni 2022

Rayhan Hilmi Hazim W
NIM 1812143023

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim, segala puji syukur yang tidak terhingga penulis panjatkan Kehadirat Allah Subhanahu Wa Taala, bahwa dengan rahmat dan karunia-Nya kepada penulis selama pengerjaan tugas akhir karya desain yang berjudul “Penerapan Konsep *Liminality* Pada Perancangan Interior Stasiun Jakarta Kota” sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik, guna memenuhi persyaratan untuk menyelesaikan jenjang S1.

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian dan penyusunan tugas akhir ini tidak terlepas dari dorongan, bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak, sehingga pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih sebesar besarnya kepada:

1. Bunda dan Bapak, yang selalu memberikan semangat, dukungan mental & material, dan doa kepada penulis.
2. M. Sholahuddin, S.Sn., MT., dan Mas Hangga Hardhika, S.Sn., M.Ds., selaku Dosen Pembimbing I dan II yang telah memberikan dorongan, semangat, nasehat maupun kritik serta saran yang membangun bagi keberlangsungan penyusunan Tugas Akhir Karya Desain ini.
3. Ibu Ivada selaku Dosen Wali atas segala masukan.
4. Bambang Pramono, S.Sn., M.A. selaku Ketua Program Studi S-1 Desain Interior, Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta.
5. Bapak Martino Dwi Nugroho, S.Sn., MA., selaku Ketua Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta.
6. Bapak Dani selaku Manajer SDM Pusat DAOP I PT. KAI yang mengarahkan proses perizinan objek Tugas Akhir penulis.
7. Bapak Arkansyah selaku Kepala UPT Stasiun Besar A Jakarta Kota yang telah memberikan izin untuk melakukan survey lapangan, serta membantu penulis dalam melengkapi data-data yang ada di lapangan.
8. Bapak Singgih selaku JM Perawatan Bangunan Dinas Stasiun Jakarta Kota yang membantu penulis dalam melengkapi data fisik.
9. Ka Lini, Ka Mecca, Mba Hana, Mba Deandra dan Mba Rosyita yang mendukung dan bersedia meluangkan waktu nya dalam pengerjaan Tugas Akhir penulis.

10. Teman-teman seperjuangan POROS 2018.
11. WKNDY.
12. Serta semua pihak yang turut membantu dan memberi dukungan saat proses penyusunan Tugas Akhir Karya Desain ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Yogyakarta, 27 Juni 2022

Penulis,



Rayhan Hilmi Hazim W

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Metode Desain	2
1. Proses Desain	2
2. Penjelasan Metode Desain	3
BAB II PRA DESAIN	
A. Tinjauan Pustaka	5
1. Tinjauan Pustaka Stasiun	5
2. Tinjauan Pustaka Teori Konservasi (<i>Heritage</i>)	10
3. Tinjauan Pustaka Teori Liminal (<i>Liminality</i>).....	12
B. Program Desain (<i>Programming</i>)	14
1. Tujuan Desain	14
2. Sasaran Desain	14
3. Data Stasiun	15
4. Daftar Kebutuhan	40
5. Kriteria Stasiun	41
BAB III PERMASALAHAN DESAIN	
A. Pernyataan Masalah (<i>Problem Statement</i>)	42
B. Ide dan Solusi Desain (<i>Ideation</i>)	43
BAB IV PENGEMBANGAN DESAIN	
A. Alternatif Desain (<i>Schematic Design</i>)	47
B. Hasil Desain	68

BAB V KESIMPULAN

A. Kesimpulan	73
B. Saran	74

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

A. Hasil Survey

1. Surat Izin
2. Foto Hasil Survei

B. Proses Pengembangan Desain (*Schematic Design*)

1. Sketsa Ideasi
2. Sketsa Perspektif Manual

C. Detail Satuan Pekerjaan (*Bill of Quantity*)

D. Presentasi Desain

1. Aksonometri
2. Skema Bahan dan Warna
3. Poster Presentasi
4. Booklet

E. Gambar Kerja

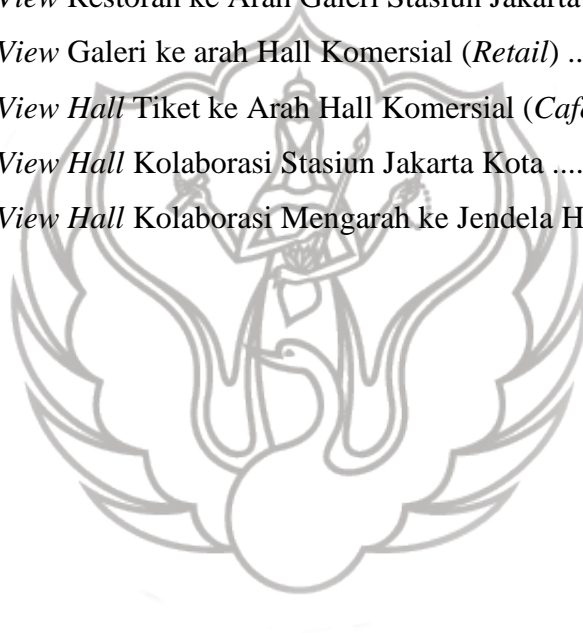


DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Bagan Pola Pikir Perancangan	2
Gambar 2.1 Peta Rute KAI Commuter Jabodetabek	9
Gambar 2.2 Peta Wisata di Sekitar Stasiun Jakarta Kota	9
Gambar 2.3 Contoh Bangunan Art Deco	12
Gambar 2.4 Proses Perpindahan <i>Liminality</i> Penduduk	12
Gambar 2.5 Ruang Liminal Bandara	13
Gambar 2.3 Logo PT. KAI (PERSERO)	14
Gambar 2.4 Keterangan Zonasi Ruang Lantai 1	16
Gambar 2.5 Keterangan Rencana Zonasi Ruang Lantai 2	18
Gambar 2.6 Fasad Bangunan Stasiun Jakarta Kota	19
Gambar 2.7 <i>Hall</i> Utama Stasiun	20
Gambar 2.8 Musola Lantai 1 Stasiun	20
Gambar 2.9 Toilet dan Tempat Wudhu Stasiun	21
Gambar 2.10 Ruang Tunggu Tambahan Kereta Jarak Jauh	21
Gambar 2.11 Material Lantai I Stasiun	21
Gambar 2.12 Protokol Kesehatan Stasiun	22
Gambar 2.13 <i>Hall</i> Utama Stasiun pada Malam Hari	22
Gambar 2.14 <i>Hall</i> Tiket Stasiun dan Pintu Utama	23
Gambar 2.15 Locket Tiket dan Kantor Staf Stasiun	23
Gambar 2.16 Tangga Stasiun	24
Gambar 2.17 Material Lantai 2 Stasiun	24
Gambar 2.18 Tata kondisional Lantai 2	25
Gambar 2.19 Suasana dari Lantai 2 Stasiun	25
Gambar 2.20 Skesta Sirkulasi Lantai 1 Stasiun	26
Gambar 2.21 Skesta Potongan Stasiun	27
Gambar 2.22 Skesta Isometri Stasiun	27
Gambar 2.23 Struktur Organisasi Stasiun Jakarta Kota	28
Gambar 2.24 Rencana Revitalisasi Kawasan Kota Tua	29
Gambar 2.25 Visualisasi Hasil Revitalisasi Kawasan Kota Tua	30
Gambar 2.26 Hasil Kuesioner Demografi Pengguna	31
Gambar 2.27 Hasil Kuesioner Keperluan Pengguna	31

Gambar 2.28 Hasil Kuesioner Penambahan Fungsi	32
Gambar 2.29 Hasil Kuesioner Penerapan Gaya	32
Gambar 2.30 Hasil Kuesioner Penerapan Pencahayaan	32
Gambar 2.31 Skema Aktivitas Pengguna Stasiun Jakarta Kota	33
Gambar 2.32 Alur Sirkulasi dan Pembagian Zona Stasiun	34
Gambar 2.33 Ukuran Umum Orang Dewasa	38
Gambar 2.34 Ruang Gerak Bagi Tuna Netra	39
Gambar 2.35 Ukuran Putaran Kursi Roda	39
Gambar 3.1 <i>Brainstorming</i> Identifikasi Masalah	42
Gambar 3.2 <i>Mind Map</i> dan Diagram Konsep <i>Liminality</i>	43
Gambar 3.3 Sketsa Ide Solusi Penempatan Area Lantai 2	44
Gambar 3.4 Sketsa Ide Solusi Perubahan Zoning Lantai 1	44
Gambar 3.5 Contoh Konstruksi Interior	45
Gambar 3.6 Contoh Penerapan Pencahayaan	45
Gambar 3.7 Rencana Elemen Dekoratif	46
Gambar 3.8 Contoh Penerapan Warna dan Material	46
Gambar 4.1 Diagram Matrix Lantai 2 Stasiun Jakarta Kota	47
Gambar 4.2 Diagram Bubble Lantai 2 Stasiun Jakarta Kota	48
Gambar 4.3 <i>Bubble Plan</i> Lantai 2 Stasiun Jakarta Kota	49
Gambar 4.4 <i>Block Plan</i> Lantai 2 Stasiun Jakarta Kota	50
Gambar 4.5 <i>Stacking Plan</i> Lantai 2 Stasiun Jakarta Kota	51
Gambar 4.6 Alternatif <i>Layout</i> Lantai 2 Stasiun Jakarta Kota	52
Gambar 4.7 Alternatif Gaya dan Bentuk Stasiun Jakarta Kota	54
Gambar 4.8 Alternatif Komposisi Warna Stasiun Jakarta Kota	55
Gambar 4.9 Alternatif Komposisi Material Stasiun Jakarta Kota	56
Gambar 4.10 Alternatif Elemen Dekoratif Stasiun Jakarta Kota	57
Gambar 4.11 Alternatif Rencana Lantai 2 Stasiun Jakarta Kota	58
Gambar 4.12 Alternatif Rencana Dinding Lantai 2 Stasiun Jakarta Kota	59
Gambar 4.13 Alternatif Rencana Plafon Lantai 2 Stasiun Jakarta Kota	60
Gambar 4.14 Alternatif Furnitur Pabrikasi 2 Stasiun Jakarta Kota	61
Gambar 4.15 Kursi Tunggu <i>Costum Hall</i> Tiket	62
Gambar 4.16 Meja Bar <i>Costum Hall</i> Komersial	62

Gambar 4.17 Kursi Berundak <i>Costume Hall</i> Kolaborasi	63
Gambar 4.18 Meja Bar <i>Costume Hall</i> Exhibisi	63
Gambar 4.19 Alternatif pencahayaan	63
Gambar 4.20 Alternatif penghawaan	65
Gambar 4.21 <i>View Hall</i> Utama Stasiun Jakarta Kota	65
Gambar 4.22 <i>View</i> Eskalator Hall Tiket Menuju ke Lantai 2	67
Gambar 4.23 <i>View</i> Area Duduk Hall Tiket Lantai 2.....	68
Gambar 4.24 <i>View</i> Balkon Menuju ke Hall Exhibisi	68
Gambar 4.25 <i>View Hall</i> Ekshibisi Stasiun Jakarta Kota	69
Gambar 4.26 <i>View</i> Restoran ke Arah Galeri Stasiun Jakarta Kota	69
Gambar 4.27 <i>View</i> Galeri ke arah Hall Komersial (<i>Retail</i>)	70
Gambar 4.28 <i>View Hall</i> Tiket ke Arah Hall Komersial (<i>Cafe</i>)	70
Gambar 4.29 <i>View Hall</i> Kolaborasi Stasiun Jakarta Kota	71
Gambar 4.30 <i>View Hall</i> Kolaborasi Mengarah ke Jendela Hall Utama	71



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Keterangan Luasan Ruang Lantai 1	17
Tabel 2.2 Keterangan Rencana Luasan Ruang Lantai 2	18
Tabel 2.3 Kombinasi Warna pada Media Informasi	36
Tabel 2.4 Spesifikasi Warna pada Media Informasi	36
Tabel 2.5 Standar Lux Ruangan Stasiun	37
Tabel 2.6 Daftar Kebutuhan Ruang Stasiun Jakarta Kota	40



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kereta Api adalah salah satu transportasi darat yang pada awalnya digunakan sebagai keperluan militer pemerintah belanda. Seiring perkembangan zaman, penggunaan kereta api beralih menjadi sarana transportasi penumpang di dalam dan luar kota. Saat ini, semakin banyak masyarakat memilih bepergian menggunakan kendaraan umum seperti kereta api dibandingkan kendaraan pribadi. Selain karena murah dan cepat, kereta api juga mampu mengangkut penumpang dalam jumlah banyak tiap perjalanannya. Dengan meningkatnya penggunaan kereta api maka dibutuhkan peningkatan sarana dan prasarana di demi menunjang keamanan, kenyamanan, dan kelancaran operasional terutama pasca pandemi.

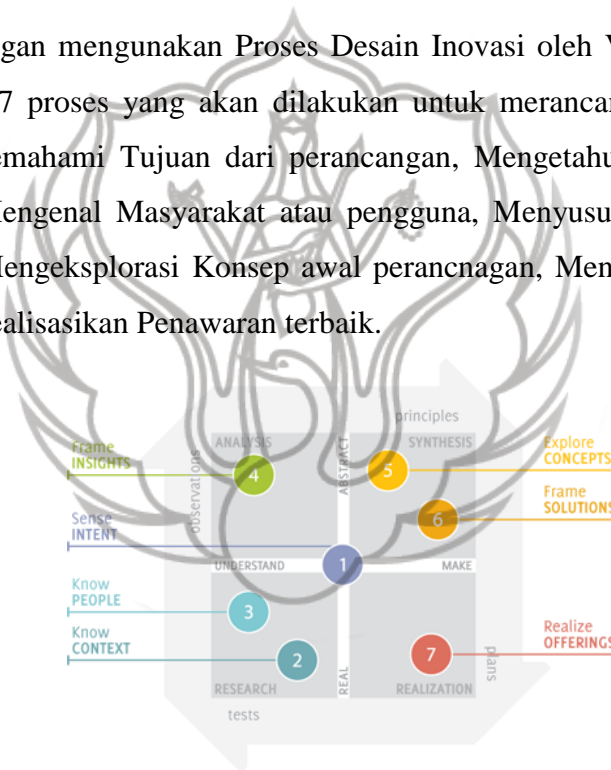
Stasiun Jakarta Kota merupakan salah satu stasiun kereta api besar peninggalan Pemerintah Belanda yang terletak di Kawasan Wisata Kota Tua, Jakarta Barat. Diresmikan pada tanggal 8 Oktober 1929, gaya Art-Deco yang kental dapat terlihat jelas dari bentuk atap *barrel-vault*. Ditetapkan melalui surat keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 475 tahun 1993 resmi menjadi cagar budaya, Stasiun Jakarta Kota adalah stasiun jenis terminus (akhir) yang hingga saat ini masih aktif digunakan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai stasiun komuter dan kereta jarak jauh. Pada bulan Juni 2014, kantor DAOP I dipindahkan dari Stasiun Jakarta Kota ke Stasiun Cikini. Setelah perpindahan tersebut area lantai 2 di bangunan Stasiun Jakarta Kota menjadi kosong dan tidak berpenghuni. Kondisinya saat ini sangat tidak terawat dan terdapat beberapa elemen bangunan yang rusak akibat cuaca. Menurut Junior Manajer Perawatan Bangunan Dinas Stasiun PT. Kereta Api Indonesia, area tersebut sudah disewakan kepada pihak swasta sebagai area komersial namun tertunda karena pandemi. Stasiun ini terakhir direnovasi pada tahun 2019, salah satunya berupa penambahan ruang tunggu baru pada bagian utara stasiun untuk keperluan kereta api jarak jauh. Tercatat sebelum pandemi pengguna Stasiun Jakarta kota dapat mencapai 100.000 orang per hari dan hal tersebut memerlukan zonasi dan sirkulasi yang optimal.

Pengembangan pariwisata yang semakin meningkat di Kawasan Wisata Kota Tua, diharapkan dapat menambahkan fungsi-fungsi baru yang selaras dan representatif dengan perkembangan budaya dan teknologi saat ini karena Stasiun Jakarta Kota merupakan *landmark* dan gerbang utama bagi Kawasan Wisata Kota Tua. Berdasarkan uraian diatas, tindakan Perancangan Interior Stasiun Jakarta Kota adalah solusi yang sangat tepat untuk memberikan semangat baru terhadap kawasan ini dan masyarakat sekitar Stasiun Jakarta Kota.

B. Metode Desain

1. Proses Desain

Dengan menggunakan Proses Desain Inovasi oleh Vijay Kumar (2016) terdapat 7 proses yang akan dilakukan untuk merancang desain inovasi yaitu Memahami Tujuan dari perancangan, Mengetahui Konteks disekitar objek, Mengenal Masyarakat atau pengguna, Menyusun Gagasan atau ide solusi, Mengeksplorasi Konsep awal perancangan, Menyusun ulang Solusi, dan Merealisasikan Penawaran terbaik.



Gambar 1.1 Bagan Pola Pikir Perancangan

(Sumber: Kumar, V., 2016)

- a. *Sense Intent* (Memahami Tujuan) Pada awal proses ini titik pusat yang merupakan proses awal sekaligus inti yaitu: Mengumpulkan data terbaru, Memilih tinjauan, Memetakan tren, Menggali ulang masalah, dan Merumuskan tujuan awal.
- b. *Know Context* (Memahami Konteks) Dalam tahap ini kita mempelajari kejadian di sekitar yang memengaruhi area inovasi kita. Disini kita memperhatikan lingkungan, masyarakat, teknologi.

- c. *Know People* (Mengetahui Masyarakat) Pada tahap ketiga ini kita berusaha untuk memahami penggunaan dan interaksinya dengan segala hal dalam kehidupan mereka sehari-hari. Tujuan utamanya adalah menarik gagasan-gagasan.
- d. *Frame Insights* (Menyusun Gagasan) Tahap selanjutnya ini, kita menyusun ulang semua yang telah dilakukan dari tahapan sebelumnya. Kita menggunakan campuran berbagai jenis hasil untuk memperoleh berbagai perspektif dari konteks demi pemahaman yang lebih lengkap dan akurat.
- e. *Explore Concepts* (Menjelajahi Konsep) Pada tahap kelima, kita melakukan proses mengidentifikasi peluang dan menjelajahi konsep-konsep baru. Dimulai dengan membentuk *prototype* kasar untuk mendapatkan masukan awal dari pengguna atau klien.
- f. *Frame Solutions* (Menyusun Solusi) Proses ini, deskripsi hasil penjelajahi konsep diubah menjadi bentuk gambar untuk memberikan semua pihak pemahaman mendalam dari “apa yang memungkinkan”.
- g. *Realize Offerings* (Merealisasikan Penawaran) Dalam tahap terakhir kita memastikan bahwa solusi-solusi yang efektif dan efisien tersusun dan hasil *prototype* yang teruji bisa dibangun.

2. Penjelasan Metode Desain

a. Metode Pengumpulan Data dan Penelusuran Masalah

1) Fakta-Fakta Kunci

Adalah informasi singkat dari pengguna yang bisa memperlihatkan kondisi awal. Fakta-fakta kunci ini bisa bersifat statistik, atau jurnal, dan peraturan yang berlaku bersama untuk didiskusikan.

2) Wawancara Pakar Subjek

Adalah metode untuk memahami dengan cepat bidang peminatan yang dipilih. Wawancara ini berfungsi sebagai percakapan yang terarah yang selama berlangsungnya wawancara ini kombinasi informasi yang menarik bisa dikumpulkan dan dibagikan.

Metode penelusuran masalah juga dibagi ke dalam 5 cara, yaitu:

- 1) Lima Faktor Manusia
- 2) Kunjungan Lapangan
- 3) Simulasi Pengalaman
- 4) Metode Pencarian Data dalam Database
- 5) Metode Jaringan Aktivitas

Memungkinkan penulis membuat daftar aktivitas yang dikumpulkan selama penelitian dan melihat bagaimana aktivitas tersebut dikelompokkan berdasarkan hubungan-hubungan mereka. Metode ini terutama efektif untuk menyusun gambaran besar dari aktivitas manusia dan kebutuhan mereka yang, kemudian, bisa membantu mengungkapkan peluang-peluang inovasi yang dapat terjadi. Metode Pencarian Ide dan Pengembangan Desain

Dengan menggunakan ‘Metode *Brainstorming*’, yaitu menuliskan ide-ide tanpa dibatasi kemungkinan dalam waktu tertentu. Kemudian ide tersebut dipilih yang memiliki potensi dan peluang paling besar untuk dikembangkan menjadi solusi permasalahan desain. Selanjutnya Ide desain terpilih dibuat menjadi model atau maket kasar yang akan dicoba dan diuji selanjutnya diperbaiki berulang-ulang dalam waktu tertentu. Metode pengembangan desain ini bernama ‘Metode *Concept Prototype*’.

c. Metode Evaluasi Desain

‘Metode Evaluasi Solusi’ dipilih sebagai cara untuk mengevaluasi hasil desain nantinya yaitu dengan membagikan kuisioner kepada klien dan pengguna ruang untuk melihat respon sehingga dapat terlihat alternatif desain terbaik yang sesuai dengan keinginan dan kebutuhannya. Terakhir dibuat 3 kriteria desain untuk memudahkan pemilihan alternatif desain dari hasil kuesioner.