

LAPORAN PENELITIAN

STUDI KELAYAKAN DESAIN KURSI KERETA API PENUMPANG MUTIARA SELATAN



OLEH :
TATA TJANDRASAT A

DIBIYAI DENGAN DANA SPP-DPP TAHUN ANGGARAN 1989-1990
DAN DIP SUPPLEMENT TAHUN ANGGARAN 1989-1990
POS PENELITIAN NO. KONTRAK : 71/PT.44.04/M.06.04.01/90
Tanggal : 10 JANUARI 1990

BALAI PENELITIAN
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA
TAHUN 1990

LAPORAN PENELITIAN

STUDI KELAYAKAN DESAIN KURSI KERETA API PENUMPANG MUTIARA SELATAN

UPT PERPUSTAKAAN ISI YOGYAKARTA	
INV.	448 / D1 / KK / 09
KLAS	
TEKNIK	14 / 7 / 09



OLEH:
TATA TJANDRASAT A

DIBIYAI DENGAN DANA SPP-DPP TAHUN ANGGARAN 1989-1990 &
DIP-SUPPLEMENT TAHUN ANGGARAN 1989-1990 POS PENELITIAN
NO. KONTRAK: 71/PT.44.04/M.06.04.01/90 TANGGAL: 10 JANUARI 1990

BALAI PENELITIAN
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA
1990

LAPORAN PENELITIAN
STUDI KELAYAKAN
DESAIN KURSI KERETA API PENUMPANG
MUTIARA SELATAN



OLEH:
TATA TJANDRASAT A



DIBIYAYAI DENGAN DANA SPP-DPP TAHUN ANGGARAN 1989-1990 &
DIP'SUPPLEMENT TAHUN ANGGARAN 1989-1990 POS PENELITIAN
NO.KONTRAK:71/PT.44.04/M.06.04.01/90 TANGGAL:10 JANUARI 1990

BALAI PENELITIAN
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA

1990

KATA PENGANTAR

Naskah laporan akhir ini menyajikan hasil Penelitian tentang Kursi Penumpang Kereta Api Mutiara Selatan yang diselenggarakan dalam rangka kegiatan Latihan Penelitian atas bantuan dana SPP-DPP Tahun Anggaran 1989-1990 dan DIP'Supplement Tahun Anggaran 1989-1990 yang dikelola oleh Balai Penelitian Institut Seni Indonesia Yogyakarta.

Studi ini merupakan langkah awal didalam mewujudkan makna dan arti dari *Budaya-Meneliti* dalam lingkungan Perguruan Tinggi yang tentunya akan berguna bagi perkembangan Ilmu Pengetahuan dan kemampuan peneliti dalam usahanya untuk selalu mengikuti perkembangan pengetahuan di Masyarakat sehingga hal ini akan bermanfaat bagi kelangsungan kegiatan *belajar dan mengajar*.

Dengan selesainya studi ini perlu kiranya kami sampaikan terima kasih kepada:

01. Pembimbing Penelitian, yang telah membantu kami selama proses penelitian ini berlangsung.
02. Kepala Balai Penelitian Institut Seni Indonesia beserta seluruh staff yang telah memberikan peluang dan dorongan selama kegiatan ini berlangsung.
03. Kadaop Perumka di Daerah Operasi Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur beserta staff.
04. Pihak-pihak yang terkait yang tidak mungkin kami sebutkan

satu persatu yang telah memberikan masukan bagi kami.
Akhirnya kami berharap, apa yang kami wujudkan ini dapat ber-
mafaat bagi masyarakat didalam dan diluar lingkungan lembaga
ga ini.

Yogyakarta Desember 1990.

Tata Ijandrasat A
nip. 131567128.



L A P O R A N P E N E L I T I A N
STUDI KELAYAKAN
DESAIN KURSI KERETA API PENUMPANG
MUTIARA SELATAN



DIBIYAI DENGAN DANA SPP-DPP TAHUN ANGGARAN 1989-1990 &
DIP'SUPPLEMENT TAHUN ANGGARAN 1989-1990 POS PENELITIAN
NO.KONTRAK:71/PT.44.04/M.06.04.01/90 TANGGAL:10 JANUARI 1990

BALAI PENELITIAN
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA
1 9 9 0

KATA PENGANTAR	x.
DAFTAR ISI	xxx.
BAB I PENDAHULUAN	
A. UMUM	1.
B. LATAR BELAKANG PER-KERETA API-AN DI INDONESIA	2.
C. PERMASALAHAN	4.
D. TUJUAN PENELITIAN	5.
E. METODA PENELITIAN	5.
BAB II DASAR DASAR TEORI DESAIN KURSI PENUMPANG	
A. FUNGSI DAN PENGGUNAAN KURSI PENUMPANG	8.
B. FUNGSI DAN ERGONOMI KURSI PENUMPANG	10.
B.01. ALAS DUDUK	11.
B.02. TINGGI ALAS DUDUK	13.
B.03. SANDARAN PUNGGUNG	14.
B.04. SANDARAN TANGAN	15.
B.05. SANDARAN KEPALA	15.
C. MATERIAL PENUNJANG	16.
D. BANTALAN PELUNAK KURSI PENUMPANG	16.
E. PELAPIS LUAR PEMBUNGKUS KURSI PENUMPANG	17.
F. BEBERAPA ASPEK TEHNIS YANG MENDUKUNG KEBERADAAN KURSI PENUMPANG	17.
G. P E R A W A T A N	18.
BAB III LAPORAN PENELITIAN	
A. MATERI PENELITIAN	21.

B. ALAT YANG DIPERGUNAKAN	21.
C. JALANNYA PENELITIAN	22.
D. HAMBATAN	22.
E. HASIL PENELITIAN	23.
E.01. KURSI PENUMPANG KERETA API KELAS EKSEKUTIF	24.
E.02. KURSI PENUMPANG KERETA API KELAS BISNIS	25.
E.03. KURSI PENUMPANG KERETA API KELAS EKONOMI	26.
BAB IV ANALISA GAMBAR KERJA	30.
BAB V KESIMPULAN	44
P E N U T U P	48
DAFTAR PUSTAKA	51
LAMPIRAN	53

BAB I PENDAHULUAN.

A. U M U M

Dalam kehidupan suatu bangsa, *transportasi* memegang peranan penting yang sangat besar. Berbagai segi kehidupan banyak dipengaruhi oleh transportasi, baik berupa pendukung suatu kegiatan ataupun sebagai pendorong timbulnya kegiatan itu sendiri.

Adapun *sarana transportasi* yang besar saat ini di Indonesia adalah transportasi darat, entah itu yang melalui jalan raya atau jalan khusus seperti Kereta Api.

Suatu sarana yang diinginkan oleh Pemerintah dalam mencapai sasaran penanggulangan masalah perhubungan khususnya didarat adalah terciptanya sistem angkutan penumpang dan barang yang lancar.

Pada umumnya angkutan darat terbagi kedalam tiga kategorisasi yaitu yang pertama adalah angkutan perseorangan yang terdiri dari kendaraan pribadi ; yang kedua, adalah angkutan barang angkutan barang yang berbentuk Kereta Api atau kendaraan darat jalan raya lainnya ; sedangkan yang ketiga adalah angkutan penumpang umum. Angkutan penumpang umum yang disebutkan terakhir masih terbagi menjadi dalam beberapa kategori, antara lain angkutan umum jenis penumpang untuk perseorangan seperti misalnya becak, microlet dan taxi.

Sedangkan angkutan umum jenis massal dapat disebutkan antara lain angkutan kota, bis kota, bis antar kota dan provinsi ter-

masuk didalamnya juga Kereta Api.

B. Latar Belakang Per-Kereta Api-an di Indonesia.

Perjalanan sejarah yang cukup panjang telah dilewati, dimulai semenjak para pejuang Republik merebut Perusahaan Kereta Api dari kekuasaan Militer Jepang.

Dalam keterbatasan pengetahuan, para "Republiken" telah amat berusaha untuk pengoperasian DKA [Djawatan Kereta Api] dengan segala cara yang mereka miliki. Beberapa orang diantara mereka adalah para mantan SS [Star Poor] atau NIS [Nederland Indische Spoor] yang kemudian direkruit oleh Militer Jepang untuk menjalankan Kereta Api pada masa pendudukan Jepang.

Setelah Kemerdekaan, Kereta Api sepenuhnya ditangani sendiri oleh Putera-Puteri Bangsa Indonesia dengan disiplin yang tinggi. Pada tahun 1950 Djawatan Kereta Api mulai mengadakan pengkaderan (peremajaan tenaga) untuk aplikasi tugas yaitu dengan dibukanya Sekolah Teknik Kereta Api yang disingkat dengan SATKA dan juga Akademi Dinas Kereta Api yang disingkat dengan ADKA. Para lulusan inilah yang kemudian hari menjadi calon bakal pengelola per-Kereta Api-an di Indonesia.

Sejalan dengan perkembangan Epiloksosbud, Djawatan Kereta Api berubah statusnya menjadi Perusahaan Negara Kereta Api pada tahun 1950 yang kita kenal dengan sebutan PNKA. Sertelah masa Orde Baru, Perusahaan Negara Kereta Api, diubah statusnya menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api [PJKA] sampai saat ini,

walaupun menurut beberapa sumber yang layak dipercaya bahwa Perusahaan Jawatan Kereta Api nantinya akan berubah menjadi suatu *Perusahaan Umum Kereta Api [PERUMKA]* diawal tahun 1991. Dalam dunia per-Kereta Api-an dewasa ini, yang menjadi cita-cita para pengembangnya (yang kita sebut saja para perancang dan penyelenggara manajemennya) terwujudnya kemungkinan mengadakan Kereta Api yang semakin nyaman dan cepat dimasa mendatang. Kenyamanan dan kecepatan merupakan suatu kecenderungan teknologi Kereta Api Modern dewasa ini dan sudah bukan sesuatu yang baru bagi negara negara lain seperti Jepang dan negara negara di Eropa, tetapi di Indonesia baru akan dan sedang menuju kearah itu.

Bekas Menteri Pekerjaan Umum, Ir. H. Sutami (almarhum) pada deka de 70-an, pernah meramalkan bahwa Pulau Jawa akan berkembang menjadi suatu "kota pulau". Hal ini disadari mengingat tingkat kepadatan penduduk yang sedemikian tinggi yang mengakibatkan kota kota di Pulau Jawa menjadi tidak lagi bertepi dan berbatas wilayah. Semua lahan sudah habis untuk Perumahan, Bangunan Gedung, Fasilitas Umum, Jaringan Jalan dan lain sebagainya. Kejutan masa datang kecil ini ditunjang dengan hasil statistik demografi berupa angka penduduk pada tahun 1980 yang sudah mencapai 91,2 juta jiwa sedangkan kondisi penduduk pada tahun 1956 baru sejumlah 50 juta jiwa. Dalam kurun waktu kurang dari 25 tahun Pulau Jawa akan dipenuhi penduduk sekitar 150 juta jiwa. Atas pemikiran diatas Mente

ri Pekerjaan Umum meramalkan bahwa nantinya antara kota yang satu dengankota yang lainnya sudah tidak ada lagi yang disebut batas kota mengingat semuanya sudah menjadi satu Wilayah Admi- nitrasi.

Pada saat yang demikian tentunya penggunaan jasa Kereta Api men jadi penting dan mempunyai peranan utama mengingat bahwa sebagaimana yang telah kita ketahu bersama keberadaan Stasiun Kereta Api selalu terdapat ditengah-pusat kota dan selalu pa- da tempat yang strategis disuatu kota dibandingkan misalnya dengan keberadaan Terminal Bis atau Terminal Udara.

Dalam sisi yang lain juga, sampai saat ini, terutama di Pu - lau Jawa dan Pulau Sumatera, kebutuhan akan angkutan umum yang murah , nyaman serta cepat selain berdaya tampung besar sangat dibutuhkan. Dan itu hanya dapat diatasi oleh adanya keberadaan Kereta Api.

C. PERMASALAHAN.

Pada suatu Lokakarya Perusahaan Jawatan Kereta Api di Bandung, Wildan Yatim, seorang konsumen jasa angkutan umum Kereta Api yang kebetulan juga seorng Dosen di Universitas Pajajaran Ban- dung, mengatakan bahwa :*"Kemajuan suatu Negara tercermin pada kemajuan Kereta Api-nya. Karena pada Perusahaan Kereta Api i- tu tersimpul segala bentuk Budaya suatu Masyarakat, baik da- lam hal organisasi, tingkat ekonomi rakyat dan Negara, disi- plin kerja, tabiat hidup bermasyarakat dan budi bahasa"*.

Lebih lanjut dikatakan pula bahwa Kereta Api akan dapat menjadi idaman semua orang apabila Kereta Api itu terkesan memiliki kebersihan dan kerapian. Kebersihan dan kerapian dilihat dari sudut pandang seorang Interior Desainer merupakan tujuan dari suatu proses rancangan keruangan yang tentunya juga melibatkan disiplin keilmuan yang lain.

Salah satu diantara komponen interior keruangan yang dapat dijadikan awal persoalan dalam penelitian kali ini adalah *keberadaan Kursi Penumpang-nya*.

Sebagai Perusahaan Jasa yang melayani konsumen dalam bidang angkutan penumpang, keberadaan kursi menjadi sangat penting. Persoalan desain kursi penumpang, khususnya mengenai *tampilan sajian* yang berwujud dimensional sangat berperanan. Dimensi kursi penumpang mempunyai peringkat kedinamisan yang tinggi karena selain sebagai tempat duduk yang harus nyaman, tempat duduk penumpang harus comfortable agar kenyamanan selama perjalanan dapat tercapai.

Dalam kaitannya dengan kebersihan dan kerapian seperti yang diungkapkan oleh Wilman Yatim, boleh jadi masih sangat jauh atau malahan sebetulnya justru persoalan ini yang harus dilihat dan diamati serta dipelajari dalam kaitannya dengan adanya kemungkinan-kemungkinan yang dapat menimbulkan ketidaknyamanan penumpang serta akibat yang ditimbulkannya terhadap suatu lingkungan yang mengungkung seseorang selama perjalanan sampai ditempat tujuan.

Atas dasar pemikiran tersebut diatas, penulis dalam penelitian kali ini mencoba membahas kembali hal hal yang berkaitan dengan desain kursi penumpang Kereta Api yang meliputi antara lain : *Penggunaan serta Kenyamanan duduk Penumpang dalam kaitannya dengan Ukuran Tubuh Orang Indonesia.*

D. TUJUAN PENELITIAN.

Penelitian ini bertujuan untuk melihat kembali sejauh mana konsepsi desain kursi telah diterapkan pada proses perencanaan kursi penumpang Kereta Api yang terdapat di Indonesia pada umumnya ,khususnya pada Kereta Api Mutiara Selatan.

Desain kursi yang baik berarti sudah memenuhi persyaratan desain didalam prosesnya dan hal ini memungkinkan saling melengkapi antara kondisi lapangan dengan persyaratannya. Selain itu peneliti ini tentunya diharapkan dapat memberikan masukan tambahan bagi Program Studi Desain Interior, Fakultas Seni Rupa dan Desain di Institut Seni Indonesia Yogyakarta.

E. METODE PENELITIAN.

Dalam pembahasan nanti penulis mempergunakan metode penelitian evaluasi formatif. Evaluasi formatif menghasilkan umpan-balik pada saat kegiatan tertentu dalam suatu proses yang sedang berlangsung dan evaluasi ini dirancang untuk meningkatkan hasil kerja atau menyempurnakan-nya. Untuk itu diperlukan pendekatan pendekatan teoritis selain juga pendekatan praktis.

Pendekatan teoritis dipergunakan untuk menilai dan mengevaluasi desain kursi penumpang Kereta Api, sedangkan pendekatan praktis dipergunakan untuk mendapatkan data yang akurat sehingga kebiasaan data dapat diperkecil.

Tahap selanjutnya adalah bentuk analisa yang akan dipergunakan berwujud analisa gambar kerja yang disertai dengan beberapa keterangan penjelasan.

