

**PERANCANGAN STASIUN BESAR KERETA API
PASAR SENEN, JAKARTA PUSAT**



PENCIPTAAN/PERANCANGAN

oleh:

Lini Katahati

NIM 1310064123

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

2017

Abstract

The utilization of railway transportation is starting to be in high demand by society. With the increase of railway users, therefore the improvement of facilities and infrastructure in railway station is required in order to supporting the convenience and continuity of transportation in big cities. Pasar Senen Station is one of the biggest stations which serving a business class and economy class passenger, along with Commuter Line road trip. The high number of passengers from three classes made the circulation and activities that happened in Pasar Senen Station became dense. In accordance with that, the designing process of Pasar Senen railway station would organize the circulation area by separate both areas, which are commercial area and service area in separated section. It is intended to make efficient the use of spaces and area without removing the building conservation element that existed in Pasar Senen Station.

Keywords: Railway Station, Circulation, Conservation Building

Abstrak

Penggunaan transportasi darat kereta api mulai banyak diminati oleh masyarakat. Dengan meningkatnya pengguna kereta api maka peningkatan sarana dan prasarana di stasiun sangat diperlukan demi menunjang kenyamanan dan kelancaran transportasi di kota-kota besar. Stasiun Pasar Senen merupakan salah satu stasiun besar yang melayani kereta api penumpang kelas bisnis dan ekonomi *ac* serta sebagian perjalanan kereta rel listrik (*Commuter Line*). Banyaknya jumlah penumpang dari ketiga kelas tersebut membuat padat sirkulasi dan aktivitas yang terjadi di Stasiun Pasar Senen. Oleh karena itu perancangan Stasiun Kereta Api Pasar Senen memperbaharui *zoning* dan *layout* sirkulasi area dengan memisahkan kedua area, yaitu area komersial dan area pelayanan menjadi bagian tersendiri. Hal ini bertujuan untuk mengefisienkan penggunaan ruang-ruang dan area tanpa menghilangkan unsur bangunan konservasi yang ada pada Stasiun Pasar Senen.

Kata kunci: Stasiun Kereta Api, Sirkulasi, Bangunan Konservasi

Tugas Akhir Penciptaan/Perancangan berjudul:

PERANCANGAN STASIUN BESAR KERETA API PASAR SENEN, JAKARTA PUSAT diajukan oleh Lini Katahati, NIM 1310064123, Program Studi S-1 Desain Interior, Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta, telah dipertanggungjawabkan di depan Tim Penguji Tugas Akhir pada tanggal 23 November 2017 dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima.

Pembimbing I/Anggota

Dr. Suastiwi, M.Des
NIP. 19590802 198803 2 002

Pembimbing II/Anggota

Hangga Hardhika, S.Sn., M.Ds
NIP. 19791129 200604 1 003

Cognate

Hartoto Indra, S., M. Sn
NIP. 19590306 199003 1 001

Ketua Program Studi/Ketua/Anggota

Yulyta Kodrat Prasetyaningsih, ST., MT
NIP. 19700727 200003 2 001

Ketua Jurusan/Ketua

Martino Dwi Nugroho, S.Sn., MA.
NIP. 19770315 200212 1 005

Mengetahui,
Dekan Fakultas Seni Rupa
Institut Seni Indonesia Yogyakarta

Dr. Suastiwi, M.Des
NIP. 19590802 198803 2 002

KATA PENGANTAR

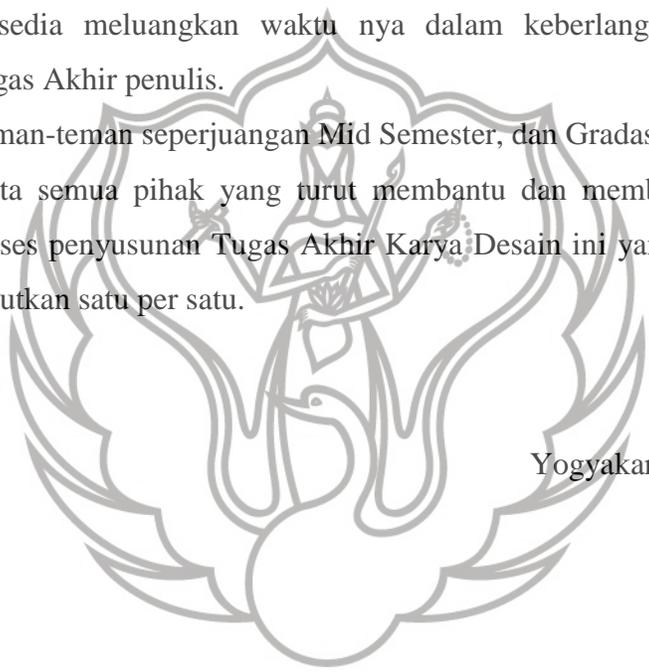
Bismillahirrahmanirrahim, segala puji syukur yang tidak terhingga penulis panjatkan Kehadirat Allah Subhanahu Wa Ta'ala, bahwa dengan rahmat dan karunia-Nya kepada penulis selama pengerjaan tugas akhir karya desain yang berjudul “Perancangan Stasiun Besar Kereta Api Pasar Senen, Jakarta Pusat” sehingga 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. Keluarga Setiadi, yang selalu memberikan semangat, dukungan, dan doa kepada penulis.
2. Ibu Drs. Suastiwi, M.Des., 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. Bapak Drs. Hartoto Indra S. M.Sn., selaku Dosen Wali atas segala masukan, motivasi dan doa-nya.
4. Ibu Yulyta Kodrat Prasetyaningsih, ST. MT., 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. Mbak Astrid Anindita selaku Manajer Kesehatan Pusat PT. KAI dan saudara dari penulis yang mengarahkan proses perizinan stasiun kereta api sebagai objek Tugas Akhir penulis.
7. Bapak Yusuf Ismail selaku Wakil Kepala UPT. Stasiun Besar A Pasar Senen yang telah memberikan izin Stasiun Pasar Senen untuk dijadikan

sebagai objek Tugas Akhir, melakukan survey lapangan, serta membantu penulis dalam melengkapi data-data yang ada di lapangan.

8. Bapak Dwi Mulato selaku JM Perawatan Bangunan Dinas Stasiun DAOP I Jakarta yang telah membantu penulis dalam melengkapi seluruh data non-fisik Stasiun Pasar Senen.
9. Alifah Shofarisa Yufar selaku rekan yang selalu sedia dan sangat sabar dalam mendengarkan keluh kesah selama pengerjaan Tugas Akhir penulis.
10. Raden Efrem Hadyan Adhiwijna Gandhi yang selalu mendukung dan bersedia meluangkan waktunya dalam keberlangsungan pengerjaan Tugas Akhir penulis.
11. Teman-teman seperjuangan Mid Semester, dan Gradasi 2013.
12. Serta semua pihak yang turut membantu dan memberi dukungan saat proses penyusunan Tugas Akhir Karya Desain ini yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu.



Yogyakarta, November 2017

Penulis,

Lini Katahati

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
ABSTRAK	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Metode Desain	2
1. Proses Desain	2
2. Metode Desain.....	5
BAB II PRA DESAIN	8
A. Tinjauan Pustaka	8
1. Tinjauan Pustaka Stasiun.....	8
2. Tinjauan Pustaka Teori Konservasi (<i>Heritage</i>).....	20
B. Program Desain (<i>Programming</i>).....	22
1. Tujuan Desain.....	22
2. Sasaran Desain	22
3. Data Stasiun.....	22
4. Daftar Kebutuhan Stasiun	38
BAB III PERMASALAHAN DESAIN	40
A. Pernyataan Masalah (<i>Problem Statement</i>)	40
B. Ide Solusi (<i>Ideation</i>).....	41
BAB IV PENGEMBANGAN DESAIN	45
A. Alternatif Desain (<i>Schematic Design</i>).....	45

B. Hasil Desain	76
BAB V KESIMPULAN	80
A. KESIMPULAN	80
B. SARAN	81
DAFTAR PUSTAKA	82
LAMPIRAN	83



DAFTAR GAMBAR

Gb.1. Bagan Pola Pikir Perancangan	3
Gb.2. Logo PT. KAI (PERSERO)	23
Gb.3. Layout Stasiun Besar Pasar Senen	26
Gb.4. Fasad Bangunan Stasiun Pasar Senen diambil dari Pintu Masuk Mobil.....	27
Gb.5. Hall Stasiun Pasar Senen (<i>Boarding Gate</i>)	27
Gb.6. Suasana Koridor (kiri), Jalur Pedestrian (kanan)	28
Gb.7. Pintu Kedatangan Kereta Jarak Jauh, dan Pintu Masuk-Keluar <i>Commuter Line</i>	28
Gb.8. Suasana di Dalam Area Kedatangan	29
Gb.9. Loket KRL di Dalam Area Kedatangan	29
Gb.10. Ruang Tunggu Selatan Zona III	30
Gb.11. Cetak Tiket Mandiri	30
Gb.12. Ruang Tunggu Utara Zona III	31
Gb.13. Loket Reservasi Tiket.....	31
Gb.14. Alur Sirkulasi dan Pembagian Zona Stasiun.....	32
Gb.15. Prinsip Desain Jalur Pedestrian	35
Gb.16. Sketsa Permasalahan Stasiun Pasar Senen.....	40
Gb.17. Sketsa Ide Solusi Perubahan Zoning	42
Gb.18. Sketsa Ide Solusi untuk Jalur Pedestrian.....	42
Gb.19. Contoh Penerapan Warna PT. KAI pada Interior <i>Heritage</i>	43
Gb.20. Sketsa Penerapan Elemen Dekoratif	44
Gb.21. Sketsa Pembagian Tiga Area Inti Stasiun Pasar Senen.....	45
Gb.22. Diagram Matriks	46
Gb.23. Zoning dan Sirkulasi Stasiun Pasar Senen Sebelum Diperbaharui	48
Gb.24. Zoning dan Sirkulasi Stasiun Pasar Senen Setelah Diperbaharui	49
Gb.25. Alternatif Zoning dan Sirkulasi Area Utara (Komersial).....	50
Gb.26. Alternatif Zoning dan Sirkulasi Area Selatan (Pelayanan)	51

Gb.27. Alternatif Layout Area Utara (Komersial)	52
Gb.28. Alternatif Layout Area Selatan (Pelayanan)	53
Gb.29. Referensi Suasana Ruang	54
Gb.30. Referensi Elemen Dekoratif yang Akan Digunakan	55
Gb.31. Komposisi Warna.....	56
Gb.32. Komposisi Material	57
Gb.33. Referensi Penerapan Ornamen	58
Gb.34. Sketsa Penerapan Ornamen	59
Gb.35. Alternatif Rencana Lantai Area Utara Stasiun Pasar Senen	60
Gb.36. Alternatif Rencana Lantai Area Selatan Stasiun Pasar Senen.....	60
Gb.37. Alternatif Rencana Plafond pada Ruang Reservasi Tiket & <i>Customer Service</i>	61
Gb.38. Referensi Desain Rencana Dinding	62
Gb.39. Backdrop Area Reservasi Tiket.....	62
Gb.40. Backdrop Area <i>Customer Service</i>	63
Gb.41. Elemen Estetis di Ruang Tunggu Zona III.....	63
Gb.42. Sketsa Alternatif Desain Meja Reservasi Tiket.....	64
Gb.43. Alternatif Terpilih Desain Meja Reservasi Tiket	65
Gb.44. Sketsa Alternatif Desain Meja Informasi	65
Gb.45. Sketsa Alternatif Desain Box Brosur	66
Gb.46. Sketsa Alternatif Desain Meja Loker	67
Gb.47. Alternatif Kursi Tunggu	68
Gb.48. Penghawaan Buatan untuk Indoor.....	74
Gb.49. Penghawaan Buatan untuk Semi Indoor	75
Gb.50. Area Cetak Tiket Mandiri	76
Gb.51. Koridor Jalur KRL - <i>Exit</i>	76
Gb.52. Reservasi Tiket.....	77
Gb.53. Layanan Pelanggan	77
Gb.54. <i>Foodcourt</i>	78
Gb.55. Jalur Pedestrian Area Komersial	78

Gb.56. Perspektif Cetak Tiket Mandiri..... 79
Gb.57. Area Makan, *Foodcourt* 79



DAFTAR TABEL

Tabel.1. Penerapan Jenis Media Pelayanan Informasi Pada Kelas Stasiun	12
Tabel.2. Pelayanan <i>Ticketing</i>	14
Tabel.3. Kombinasi Warna pada Media Informasi	37
Tabel.4. Spesifikasi Warna pada Media Informasi	38
Tabel.5. Daftar Kebutuhan Ruang Stasiun Pasar Senen	38
Tabel.6. Jenis Lampu	69
Tabel.7. Level Illuminasi	69
Tabel.8. Nilai LLF.....	70
Tabel.9. Perhitungan Titik Lampu	70
Tabel.10. Perhitungan Kebutuhan Pendingin Udara.....	73



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kereta Api merupakan transportasi darat yang pada awal kemunculannya digunakan sebagai keperluan militer di Semarang. Seiring perkembangan zaman, penggunaan kereta api beralih menjadi transportasi darat yang mengangkut penumpang dalam kota, maupun antar kota. Transportasi kereta api ini mulai banyak diminati oleh masyarakat. Selain karena cepat, juga mampu mengangkut penumpang dalam jumlah banyak. Dengan meningkatnya penggunaan kereta api maka peningkatan sarana dan prasarana di stasiun sangat diperlukan demi menunjang kenyamanan dan kelancaran transportasi di kota-kota besar.

Stasiun Kereta Api Pasar Senen merupakan salah satu stasiun kereta api terbesar di Jakarta. Terletak di Senen Jakarta Pusat, berdekatan dengan Gelanggang Remaja Planet Senen dan pusat perbelanjaan Pasar Senen. Stasiun ini melayani kereta api penumpang kelas bisnis dan ekonomi *ac* dari dan tujuan kota-kota penting dan utama di Pulau Jawa. Tak hanya itu, Stasiun Pasar Senen juga melayani sebagian perjalanan kereta rel listrik atau *commuter line*. Padatnya aktivitas pada stasiun ini memerlukan pengembangan atau pembaharuan fisik bangunan dan fasilitas yang ada.

Fasad bangunan Stasiun Besar Kereta Api Pasar Senen merupakan bangunan karya arsitek J. Van Gendt berbentuk memanjang simetris dengan variasi dan penekanan dimensi bangunan yang lebih tinggi pada *Hall* seperti bangunan bergaya *Neo-Indische* pada umumnya. Gaya ini merupakan peralihan ke gaya *modern*, yang dapat dilihat dari deretan *lunette* berbentuk persegi dan teratur seirama dengan pintu-pintu lengkung dibawahnya. Seiring pesatnya perkembangan gaya arsitektur tak dapat dipungkiri bahwa tiap-tiap gaya memiliki ke-khas-annya masing-masing.

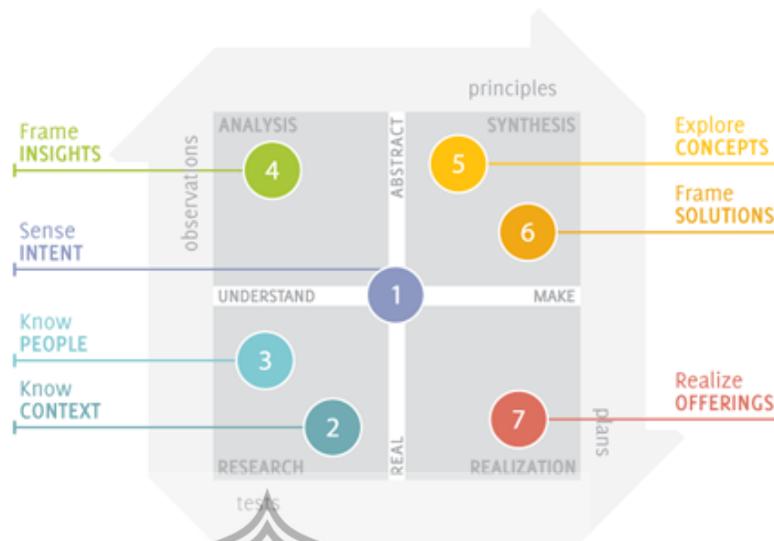
Berdasarkan hal-hal di atas, penulis tertarik untuk membuat perancangan dan perencanaan Stasiun Kereta Api Pasar Senen sebagai tugas akhir. Dengan adanya perancangan dan perencanaan stasiun kereta api pasar senen ini diharapkan dapat memberikan kenyamanan lebih untuk para penumpang maupun pengantar dalam melakukan aktivitas di dalam stasiun.

B. Metode Desain

1. Proses Desain

Dalam perancangan Stasiun Kereta Api Pasar Senen ini penulis menerapkan pola pikir Proses Desain Inovasi yang dikembangkan oleh Vijay Kumar. Tahap pertama dimulai dengan mengamati dan belajar dari faktor-faktor nyata dari situasi di dunia nyata. Kemudian, membuat model konseptual untuk menyusun ulang masalah dalam cara-cara baru. Setelah itu mengeksplorasi konsep-konsep baru dalam istilah-istilah abstrak sebelum mengevaluasi dan mengimplementasikan untuk melihat penerimaan hasilnya di dalam dunia nyata.

Di dalam rangka kerja Pola Pikir Perancangan Proses Desain Inovasi menurut Vijay Kumar terdapat tujuh mode aktivitas yang berbeda untuk desain inovasi: Memahami Tujuan, Mengetahui Konteks, Mengenal Masyarakat, Menyusun Gagasan, Mengeksplorasi Konsep, Menyusun Solusi, dan Merealisasikan Penawaran.



Gb.1. Bagan Pola Pikir Perancangan

(Sumber: *101 Design Methods: A Structure Approach For Driving Innovation In Your Organization*, Vijay Kumar, 2012)

1. *Sense Intent* (Memahami Tujuan)

Di awal proses ini kita berada dalam lima tahap menentukan dari mana kita harus memulai: Mengumpulkan yang terbaru, Memetakan tinjauan, Memetakan tren, Menyusun ulang masalah, dan Merumuskan tujuan awal.

2. *Know Context* (Memahami Konteks)

Dalam mode ini, kita mempelajari konteks, yaitu kondisi atau kejadian yang memengaruhi lingkungan di mana penawaran inovasi kita tercipta atau bisa tercipta. Disini kita memperhatikan apa yang mengubah konteks inovasi kita termasuk masyarakat, lingkungan, industri, teknologi, bisnis, budaya, politik dan ekonomi.

3. *Know People* (Mengetahui Masyarakat)

Tujuan kita di mode ini ialah memahami orang (pengguna akhir dan pemegang kepentingan lainnya) dan interaksi mereka

dengan segala hal dalam kehidupan mereka sehari-hari. Tujuan utamanya adalah menarik gagasan-gagasan terpenting dari pengamatan-pengamatan kita.

4. *Frame Insights* (Menyusun Gagasan)

Di mode ini, kita menstrukturkan apa yang telah dipelajari dari mode sebelumnya. Kita menggunakan campuran berbagai jenis metode untuk memperoleh berbagai pespektif dari konteks demi pemahaman yang lebih lengkap.

5. *Explore Concepts* (Mengeksplorasi Konsep)

Dalam mode ini, kita melakukan proses brainstorming terstruktur untuk mengidentifikasi peluang dan mengeksplorasi konsep-konsep baru. Di tahap awal eksplorasi ini, kita membangun *prototype* kasar untuk memfokuskan diskusi tim atau untuk mendapatkan masukan awal dari pengguna atau klien.

6. *Frame Solutions* (Menyusun Solusi)

Dalam mode ini, deskripsi solusi dibalikkan menjadi gambaran untuk memberikan tim, pengguna, dan klien pemahaman mendalam dari “apa yang mungkin”. Tahapannya adalah: Menghasilkan pilihan-pilihan, Menyistemkan konsep, Mengevaluasi konsep, Mengomunikasikan solusi, dan Mengorganisir solusi.

7. *Realize Offerings* (Merealisasikan Penawaran)

Dalam mode ini, kita memastikan bahwa solusi-solusi yang potensial tersusun dan *prototype* yang teruji dibangun berdasarkan pengalaman-pengalaman orang lain dan bisa memberikan nilai yang sesungguhnya.

2. Metode Desain

a. Metode Pengumpulan Data dan Penelusuran Masalah

Metode pengumpulan data yang akan digunakan dibagi dalam beberapa cara dari Vijay Kumar, yaitu **(1) Fakta-Fakta Kunci**, adalah potongan informasi singkat dari sumber-sumber terpercaya yang menunjukkan kondisi dari topik yang ditentukan. Fakta-fakta kunci bisa bersifat statistik, atau berupa pendapat para ahli yang disimpulkan dalam pernyataan singkat, yang disusun dalam dokumen 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 penting, fakta, pendapat ahli, dan gagasan-gagasan menarik bisa dikumpulkan dan dibagikan.

Metode penelusuran masalah juga dibagi ke dalam beberapa cara yang masih menggunakan metode Vijay Kumar, yaitu **(1) Lima Faktor Manusia**, adalah metode untuk mendukung observasi di lapangan, mendorong peneliti untuk mencari elemen-elemen fisik, kognitif, sosial, budaya, dan emosional yang ada di situasi mana pun untuk memahami bagaimana mereka memengaruhi pengalaman seseorang secara keseluruhan. Dengan ini, metode penelitian memerinci pengalaman seseorang dalam bagian-bagian pokoknya untuk dipahami secara mendetail, dan kemudian menyusun ulang hasil penelitian kita guna memahami bagaimana mereka membentuk pengalaman keseluruhan. **(2) Kunjungan Lapangan**, adalah cara paling langsung untuk membangun empati dengan orang lain. Metode ini adalah cara untuk mengenal pengguna dengan cara yang tidak memihak dan sering kali memberikan gambaran tentang perilaku yang tidak jelas terlihat dan gagasan tentang kebutuhan yang tidak terpenuhi. **(3) Simulasi Pengalaman**, adalah metode penelitian yang

digunakan untuk membantu peneliti memahami bagaimana orang-orang berperilaku atau berinteraksi dalam suatu situasi. Metode ini memungkinkan penulis untuk mengeksplorasi apa yang penting bagi sebagian besar pengguna dalam suatu pengalaman. **(4) Metode Pencarian Data dalam Database Observasi Pengguna** ini menggunakan database seperti Database Observasi Pengguna, kumpulan observasi pengguna yang terus diperbarui dan gagasan-gagasan dari proyek penelitian di seluruh dunia yang bisa dicari dengan kata kunci. Kita bisa melihat observasi yang ditemukan secara mendetail, mencari pola-pola di seluruh observasi ini, menguji validitas dugaan kita, dan mendapat gagasan yang bernilai. **(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.

b. Metode Pencarian Ide dan Pengembangan Desain

Metode pencarian ide yang digunakan adalah dengan **Metode Hipotesis Nilai**, menetapkan dengan jelas nilai apa yang akan diciptakan oleh solusi yang ditujukan bagi pengguna dan penyedia. Hipotesis Nilai adalah definisi dari nilai yang dituju untuk sebuah penawaran baru yang memungkinkan dan digunakan pada awal pengembangan untuk menyusun area eksplorasi.

Metode pengembangan desain yang akan digunakan adalah **Metode Skenario Konsep**, mengilustrasikan konsep sebagai kisah nyata yang menampilkan pengguna dan konteks. Skenario konsep membuat serangkaian sketsa, ilustrasi, atau kolase foto untuk

mengekspresikan bagaimana konsep itu akan dipakai oleh calon pengguna dalam situasi yang diusulkan.

c. Metode Evaluasi Desain

Metode evaluasi desain menggunakan **Metode Evaluasi Solusi**. Metode ini membantu mengevaluasi solusi-solusi dengan menggunakan nilai pengguna dan nilai penyedia. Metode ini memberikan perbandingan yang bisa membantu dalam memutuskan prototipe mana yang harus digunakan dan mana yang harus dimodifikasi.

