

**PENERAPAN RELASI MUTUAL DAN FAKTOR  
MANUSIA DALAM PERANCANGAN INTERIOR  
STASIUN CIREBON PRUJAKAN**



**PERANCANGAN**

**Muhammad Hadi**

**NIM 1411943023**

Tugas Akhir ini diajukan kepada Fakultas Seni Rupa  
Institut Seni Indonesia Yogyakarta sebagai  
salah satu syarat untuk memperoleh  
gelar sarjana S-1 dalam bidang  
Desain Interior  
2018

# **PENERAPAN RELASI MUTUAL DAN FAKTOR MANUSIA DALAM PERANCANGAN INTERIOR STASIUN CIREBON PRUJAKAN**

Muhammad Hadi

## **ABSTRAK**

Stasiun Cirebon Prujakan salah satu stasiun besar di Kota Cirebon yang melayani pemberangkatan kereta api kelas ekonomi, menjadikannya titik awal sampai dan berangkat pengguna kereta api. Stasiun Cirebon Prujakan harus bisa memenuhi kebutuhan pengguna stasiun dengan standar pelayanan yang maksimal, dan mampu memfasilitasi kegiatan yang berlangsung di stasiun agar tercipta hubungan yang baik antara penyedia jasa dan pengguna stasiun.

Sebuah Stasiun idealnya harus memenuhi standar yang diterbitkan oleh PT. KAI guna memberikan kenyamanan untuk calon penumpang kereta api. Stasiun Cirebon Prujakan saat ini belum cukup memenuhi standar jika dibandingkan dengan stasiun yang sekelas dengan Cirebon Prujakan. Pemberian fasilitas di Stasiun Cirebon Prujakan harus bisa mewadahi semua kebutuhan pengguna. Oleh karena itu, faktor kemudahan aksesibilitas dan penyediaan fasilitas perlu diperhatikan. Perancangan kali ini menitikberatkan kepada faktor pelayanan dalam segi fasilitas untuk bisa memenuhi dan mewadahi semua kebutuhan fasilitas calon penumpang kereta api. Kemudahan akses juga perlu diperhatikan agar membantu pengguna dengan kebutuhan khusus untuk bisa mengakses stasiun dengan mudah.

Penerapan dari konsep *Universal Design* digunakan dalam perancangan Stasiun Cirebon Prujakan. *Universal Design* dapat diartikan desain yang kegunaannya diperuntukan bagi semua orang, dalam cakupan yang seluas mungkin, tanpa memerlukan adaptasi berlebih dan desain khusus. Perancangan ini mengusung tema mutual artinya tentang hubungan timbal balik antara penyedia jasa dan pengguna stasiun. Dengan pengusungan konsep dan tema ini diharapkan mampu mewadahi semua kebutuhan dan aksesibilitas pengguna Stasiun Cirebon Prujakan.

Kata kunci : Stasiun Cirebon Prujakan, mutual, *Universal Design*.

---

Korespondensi penulis di alamatkan ke  
Program Studi Desain Interior, Fakultas Seni Rupa, Institut Seni Indonesia Yogyakarta  
Telp : +6289660140461  
Email : [muhammadhadi48@gmail.com](mailto:muhammadhadi48@gmail.com)

# **PENERAPAN RELASI MUTUAL DAN FAKTOR MANUSIA DALAM PERANCANGAN INTERIOR STASIUN CIREBON PRUJAKAN**

Muhammad Hadi

## ***ABSTRACT***

*Cirebon Prujakan Station is a main station in Cirebon which serves the departure of economy class train, and also the starting point for arrival and departure of train users. Cirebon Prujakan Station should be able to fulfill its users' needs with the maximum service standard and facilitate any activities in the station to build a good relationship between the service providers and station users.*

*Ideally, a station must meet the standards set by PT. KAI in order to give comfort for the train passengers. Cirebon Prujakan Station does not yet meet the standards compared to other stations equal to Cirebon Prujakan Station. Facilities provided by Cirebon Prujakan Station should be able to grant its users' needs. Therefore, the ease of accessibility factor and the provision of facilities should be considered. This design focuses on the service factor in terms of facilities that is able to provide any facility requirements for the train passengers. The ease of access should also be paid attention to in order to help its special needs users to be able to access the station without difficulty.*

*The application of Universal Design concept is used to design Cirebon Prujakan Station. Universal Design could be interpreted as a design that is useful for many people, in a wide range possible, without excessive adaptation needed and special design. This design applies mutual theme which illustrates the reciprocal relationship between service providers and station users. By using these concept and theme, it is expected to be able to provide any need and accessibility for the users of Cirebon Prujakan Station.*

*Key word : Cirebon Prujakan Station, Mutualism, Universal Design.*

---

Korespondensi penulis di alamatkan ke  
Program Studi Desain Interior, Fakultas Seni Rupa, Institut Seni Indonesia Yogyakarta  
Telp : +6289660140461  
Email : [muhammadhadi48@gmail.com](mailto:muhammadhadi48@gmail.com)

Tugas Akhir Penciptaan/Perancangan berjudul :

***UNIVERSAL DESIGN DALAM PERANCANGAN INTERIOR STASIUN  
CIREBON PRUJAKAN*** diajukan oleh Muhammad Hadi, NIM 1411943023,  
Program Studi S-1 Desain Interior, Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa Institut Seni  
Indonesia Yogyakarta, telah dipertanggung jawabkan di depan Tim Penguji Tugas  
Akhir pada tanggal.....dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk  
diterima.



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT atas semua petunjuk, rahmat dan karunia-Nya sehingga Tugas Akhir Karya Desain ini dapat terselesaikan dengan baik. Karya ini selesai tentu tak pernah lepas dari dorongan, bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Dengan rasa hormat, penulis menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT yang maha Rahman da Rahiim serta berbagai kemudahan yang diberikan oleh-Nya
2. Ibu, Bapak, Kakak dan Adik tersayang yang selalu memberikan semangat, dukungan dan do'anya selama ini
3. Yth. Bapak Drs. A. Hendro Purwoko. M.Sn selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberi dorongan semangat nasehat, kritik dan saran bagi penyusunan Tugas Akhir Karya Desain ini
4. Yth. Bapak Bambang Pramono, S.Sn., M.A selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberi semangat nasehat, kritik, saran dan membantu menyelesaikan Tugas Akhir Karya Desain ini.
5. Yth. Bapak Setya Budi Astanto, S.Sn., M.Sn. selaku *cognate* yang telah membantu memberikan masukan dan nasehat dalam menyelesaikan Tugas Akhir Karya Desain ini.
6. Yth. Ibu Yulita Kodrat P. S.T., MT. selaku Ketua Program Studi S-1 Desain Interior, Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta
7. Yth. Bapak Martino Dwi Nugroho, S. Sn., M.A. selaku Ketua Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta
8. Seluruh dosen Program Studi Desain Interior, yang telah memberikan bimbingan selama ini dan dorongan semangat dalam proses penyusunan Tugas Akhir Karya Desain ini
9. Seluruh Staff Stasiun Cirebon Prujakan yang sudah membantu, membimbing untuk melakukan penelitian dan survey lokasi
10. Teman-teman yang sudah mendukung banyak sekali untuk menyelesaikan Tugas Akhir ini
11. Teman-teman seperjuangan tugas akhir

12. Teman-teman KONCO KANDUNK ( Desain interior 2014 )

13. Serta semuanya yang turut membantu dan memberi dukungan saat proses penyusunan Tugas Akhir Karya Desain ini yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan Tugas Akhir Karya Desain ini. Oleh karena itu, kritik dan saran sangat diharapkan dan semoga Tugas Akhir Karya Desain ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Yogyakarta, Juli 2018  
Penulis

Muhammad Hadi



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
ABSTRAK.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Metode Desain.....	2
1. Proses Desain/Diagram Pola Pikir Desain.....	2
2. Metode Desain.....	4
a. Metode Pengumpulan Data dan Penelusuran Masalah.....	4
b. Metode Pencarian Ide dan Pengembangan Desain.....	5
c. Metode Evaluasi Pemilihan Desain.....	6
<b>BAB II PRA DESAIN.....</b>	<b>7</b>
A. Tinjauan Pustaka.....	7
1. Tinjauan Pustaka tentang Objek yang akan didesain.....	7
2. Tinjauan Pustaka tentang Teori Khusus.....	12
B. Program Desain ( <i>Programming</i> ).....	23
1. Tujuan Desain.....	23
2. Fokus/Sasaran Desain.....	23
3. Data.....	23
a. Deskripsi Umum Proyek.....	23
b. Data Non Fisik.....	25
c. Data Fisik.....	28
d. Data Literatur.....	41
4. Daftar Kebutuhan dan Kriteria.....	52
<b>BAB III PERMASALAHAN &amp; IDE SOLUSI DESAIN.....</b>	<b>56</b>

A. Pernyataan Masalah.....	56
B. Ide Solusi Desain.....	56
<b>BAB IV PENGEMBANGAN DESAIN.....</b>	<b>60</b>
A. Alternatif Desain ( <i>schematic design</i> ).....	60
1. Alternatif Estetika Ruang.....	60
2. Alternatif Penataan Ruang.....	63
3. Alternatif Elemen Pembentuk Ruang.....	66
4. Alternatif Pengisi Ruang.....	67
5. Alternatif Tata Kondisi Ruang.....	68
B. Evaluasi Pemilihan Desain.....	72
C. Hasil Desain.....	81
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>95</b>
A. Kesimpulan.....	95
B. Saran.....	96
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>xiii</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>xv</b>
A. Hasil Survey	
1. Surat Ijin Survey	
2. Foto-foto Survey	
3. Gambar Kerja Survey	
B. Proses Pengembangan Desain	
1. Sketsa-sketsa Alternatif Desain	
2. Foto-foto Proses Desain	
C. Presentasi Desain/Publikasi/Pameran	
1. Rendering Perspektif 3D	
2. Rendering Bird Eye View	
3. Foto-foto maket ruang terpilih/desain unggulan	
4. Animasi/Aplikasi 360/ <i>Walkthrough</i> dalam bentuk alamat <i>online</i> /CD	
5. Skema Bahan dan Warna	
6. Poster Presentasi & <i>Leaflet</i> Presentasi	
D. Detail Satuan Pekerjaan/ <i>Bill of Quantity</i> /BQ	
E. Gambar Kerja	



## DAFTAR GAMBAR

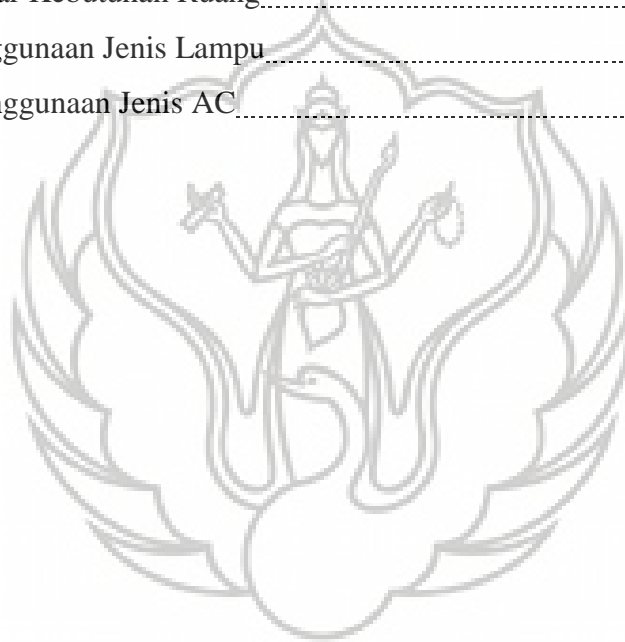
<b>Gb.1.</b> Data Volume Penumpang.....	1
<b>Gb.2.</b> Proses Desain Rosemary Kilmer.....	3
<b>Gb.3.</b> Logo Perusahaan.....	10
<b>Gb.4.</b> Budaya Perusahaan.....	11
<b>Gb.5.</b> Piramid Universal Design.....	15
<b>Gb.6.</b> Peta Lokasi Stasiun.....	24
<b>Gb.7.</b> Lantai Pada Area Stasiun 60 x 60 cm.....	29
<b>Gb.8.</b> Lantai Pada Ruang Locket 30 x 30 cm.....	29
<b>Gb.9.</b> Lantai Pada Area Tunggu 60 x 60 cm.....	30
<b>Gb.10.</b> Dinding Stasiun.....	30
<b>Gb.11.</b> Plafon Luar.....	31
<b>Gb.12.</b> Plafon Dalam.....	31
<b>Gb.13.</b> Pencahayaan Alami pada Stasiun.....	33
<b>Gb.14.</b> Penghawaan Alami pada Stasiun.....	34
<b>Gb.15.</b> Penghawaan Buatan Pada Stasiun.....	34
<b>Gb.16.</b> Layar Display Informasi Tempat Duduk Kereta.....	35
<b>Gb.17.</b> Alat Penilai Toilet.....	36
<b>Gb.18.</b> Pengeras Suara pada Stasiun.....	36
<b>Gb.19.</b> Lampu <i>troffer berlensa</i> .....	37
<b>Gb.20.</b> Lampu <i>luminair flourscent</i> .....	37
<b>Gb.21.</b> Fasilitas <i>Free Charging</i> .....	38
<b>Gb.22</b> Elemen Dekoratif Stasiun Kuda-Kuda Luar.....	39
<b>Gb.23.</b> Elemen Dekoratif Kolom Luar.....	39
<b>Gb.24.</b> Kebutuhan ruang individu.....	45
<b>Gb.25.</b> Perawakan pria berbadan sehat.....	45
<b>Gb.26.</b> Jarak jangkau pria berumur 18 – 60.....	46
<b>Gb.27.</b> Jarak jangkau wanita berumur 18 – 60.....	46
<b>Gb.28.</b> Standar panel, pintu.....	46
<b>Gb.29.</b> Jarak jangkau pengguna kursi roda.....	47

<b>Gb.30.</b> Standar ketinggian meja untuk pengguna kursi roda.....	47
<b>Gb.31.</b> Standar jarak pengambilan untuk pengguna kursi roda.....	47
<b>Gb.32.</b> Batas tubuh bagian atas pengguna kursi roda laki-laki.....	48
<b>Gb.33.</b> Batas tubuh bagian atas pengguna kursi roda perempuan.....	49
<b>Gb.34.</b> Jarak pandang untuk loket pengguna kursi roda.....	50
<b>Gb.35.</b> Wanita usia 18 – 60 tahun.....	50
<b>Gb.36.</b> Anak Laki-laki usia 10 th.....	50
<b>Gb.37.</b> Anak Perempuan usia 10 th.....	51
<b>Gb.38.</b> Luas sirkulasi untuk troli dan kursi roda.....	51
<b>Gb.39.</b> <i>Moodboard</i> .....	60
<b>Gb.40.</b> Skema Warna.....	61
<b>Gb.41.</b> Transformasi Bentuk.....	61
<b>Gb.42.</b> Skema Material.....	62
<b>Gb.43.</b> Diagram Matrik dan Kedekatan.....	63
<b>Gb.44.</b> Bubble Diagram.....	63
<b>Gb.45.</b> Bubble Plan.....	64
<b>Gb.46.</b> Blok Plan.....	64
<b>Gb.47.</b> Layout.....	65
<b>Gb.48.</b> Rencana Lantai.....	66
<b>Gb.49.</b> Rencana Dinding.....	66
<b>Gb.50.</b> Rencana Plafon.....	67
<b>Gb.51.</b> Rencana Furnitur.....	67
<b>Gb.52.</b> Bubble Diagram Alternatif 1.....	72
<b>Gb.53.</b> Bubble Diagram Alternatif 2.....	72
<b>Gb.54.</b> Bubble Plan Alternatif 1.....	73
<b>Gb.55.</b> Bubble Plan Alternatif 2.....	73
<b>Gb.56.</b> Blok Plan Alternatif 1.....	74
<b>Gb.57.</b> Blok Plan Alternatif 2.....	74
<b>Gb.58.</b> Layout Alternatif 1.....	75
<b>Gb.59.</b> Layout Alternatif 2.....	75
<b>Gb.60.</b> Meja Cetak Tiket Alternatif 1.....	76
<b>Gb.61.</b> Meja Cetak Tiket Alternatif 2.....	76

<b>Gb.62.</b> Meja <i>Customer Service</i> Alternatif 1 .....	77
<b>Gb.63.</b> Meja <i>Customer Service</i> Alternatif 2 .....	77
<b>Gb.64.</b> Bench Alternatif 1 .....	78
<b>Gb.65.</b> Bench Alternatif 2 .....	78
<b>Gb.66.</b> Kursi Tunggu Prioritas Alternatif 1 .....	79
<b>Gb.67.</b> Kursi Tunggu Prioritas Alternatif 2 .....	79
<b>Gb.68.</b> Meja Kepala Stasiun Alternatif 1 .....	80
<b>Gb.69.</b> Meja Kepala Stasiun Alternatif 2 .....	80
<b>Gb.70.</b> <i>Rendering</i> Hall Stasiun .....	81
<b>Gb.71.</b> <i>Rendering</i> Hall Stasiun .....	81
<b>Gb.72.</b> <i>Rendering</i> Ruang Tunggu Prioritas .....	82
<b>Gb.73.</b> <i>Rendering</i> Loker Tiket .....	82
<b>Gb.74.</b> <i>Rendering</i> Loker Tiket .....	82
<b>Gb.75.</b> <i>Rendering</i> Pemeriksaan Tiket .....	83
<b>Gb.76.</b> <i>Rendering</i> Pemeriksaan Tiket .....	84
<b>Gb.77.</b> <i>Rendering</i> Ruang Tunggu .....	84
<b>Gb.78.</b> <i>Rendering</i> Ruang Tunggu .....	85
<b>Gb.79.</b> <i>Rendering</i> Ruang Tunggu Dalam .....	85
<b>Gb.80.</b> <i>Rendering</i> Ruang Tunggu Dalam .....	86
<b>Gb.81.</b> <i>Rendering</i> Ruang Tunggu Dalam .....	86
<b>Gb.82.</b> <i>Rendering Customer Service</i> .....	87
<b>Gb.83.</b> <i>Rendering</i> Peron .....	87
<b>Gb.84.</b> <i>Rendering</i> Ruang Tamu Kantor Stasiun .....	88
<b>Gb.85.</b> <i>Rendering</i> Pintu Keluar .....	88
<b>Gb.86.</b> Layout Terpilih .....	89
<b>Gb.87.</b> Meja Cek Tiket .....	90
<b>Gb.88.</b> Meja <i>Customer Service</i> .....	91
<b>Gb.89.</b> Bench Ruang Tunggu .....	92
<b>Gb.90.</b> Kursi Tunggu Prioritas .....	93
<b>Gb.91.</b> Meja Kerja Kepala Stasiun .....	94

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 1</b> Indikator Penilaian Sirkulasi .....	20
<b>Tabel 2</b> Indikator Penilaian Ramp .....	21
<b>Tabel 3</b> Indikator Penilaian Tangga .....	22
<b>Tabel 4</b> Struktur Organisasi Stasiun Cirebon Prujakan .....	27
<b>Tabel 5</b> Fasilitas Stasiun .....	32
<b>Tabel 6</b> Fungsi dan Pengguna Ruang .....	40
<b>Tabel 7</b> Level Iluminasi Lampu .....	43
<b>Tabel 8</b> Daftar Kebutuhan Ruang.....	52
<b>Tabel 9</b> Penggunaan Jenis Lampu .....	68
<b>Tabel 10</b> Penggunaan Jenis AC.....	69



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Goldsmith, Selwyn. (2001). *Universal design: a manual of practical guidance for architects*. London: British Library Cataloguing in Publication Data
- Kilmer, Rosemary. (1992). *Desaigining Interior*. California: Wadsworth Publishing Company.
- Kumar, Vijay. (2016) 101 metode Desain. Diterjemahkan oleh Irene Christin. Jakarta: Gramedia.
- Ostroff, E. (2011). *Universal Design : An Evolving Paradigm*. New York: McGraw Hill.

### Ebook:

- Berdasarkan peraturan menteri perhubungan nomor : pm. 33 tahun 2011 tentang jenis, kelas dan kegiatan di stasiun kereta api. ([jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2011/pm\\_no\\_33\\_tahun\\_2011.pdf](http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2011/pm_no_33_tahun_2011.pdf)), diakses tanggal 12 Maret 2018 pada pukul 11.05 WIB)
- Berdasarkan Pedoman Standarisasi Kereta Api Indonesia (2012). Tersedia : scribd. (<https://www.scribd.com/doc/257085095/Buku-Standardisasi-Stasiun-2012>), diakses tanggal 11 Maret 2018 pada pukul 16.17 WIB)
- Berdasarkan Standar pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api (2014) (<http://www.dephub.go.id/berita/baca/pengoperasian-kereta-api-harus-penuhi-standar-pelayanan-minimum/>), diakses tanggal 11 Maret 2018 pada pukul 11.30 WIB)
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/ PRT/ 2006 Bab II Persyaratan Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas. (<http://jdih.pu.go.id/peraturan-download.html?id=1544>), diakses tanggal 11 Maret 2018 pada pukul 11.35 WIB)
- Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 Tentang Penyandang Cacat. ([www.bpkp.go.id/uu/filedownload/2/46/442.bpkp](http://www.bpkp.go.id/uu/filedownload/2/46/442.bpkp)), diakses tanggal 11 Maret pada pukul 12.00 WIB)
-

Jurnal :

- Apriyani, Novita, 2012. Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Pengguna Alat Bantu Gerak Pada Bangunan Institusi Pendidikan Studi Kasus Universitas Indonesia. Skripsi. Teknik Arsitektur Universitas Indonesia
- Universal Design: Process, Principles, and Applications by Sheryl Burgstahler, Ph.D

Website:

- <https://kai.id> (diakses tanggal 4 Juli 2018 pada pukul 17.35 WIB)
- [https://www.kompasiana.com/christiesuharto/konsep-universal-design-secara-internasional-bagi-disabilitas\\_593e2f6c5197737b29c41f17](https://www.kompasiana.com/christiesuharto/konsep-universal-design-secara-internasional-bagi-disabilitas_593e2f6c5197737b29c41f17) (diakses pada 8 Maret 2018 Pukul 11.05.00 WIB)



**LAMPIRAN**



Tugas Akhir Penciptaan/Perancangan berjudul :

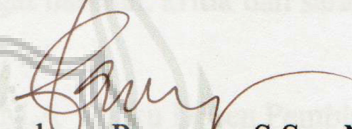
**UNIVERSAL DESIGN DALAM PERANCANGAN INTERIOR STASIUN CIREBON PRUJAKAN** diajukan oleh Muhammad Hadi, NIM 1411943023, Program Studi S-1 Desain Interior, Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta, telah dipertanggung jawabkan di depan Tim Penguji Tugas Akhir pada tanggal 12 Juli 2018 dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima.

**Pembimbing I**

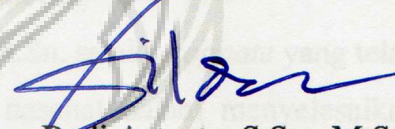


Drs. A. Hendro Purwoko, M.Sn  
NIP. 19540922 198303 1 092

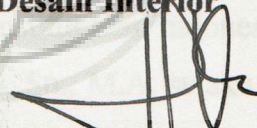
**Pembimbing II**



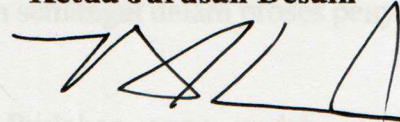
Bambang Pramono, S.Sn., M.A.  
NIP. 19730830 200501 1 001  
Cognate/Anggota



Setya Budi Astanto, S.Sn., M.Sn.  
NIP. 19730129 200501 1 001  
**Ketua Program Studi S-1  
Desain Interior**



Yulyta Kodrat P.S.T., M.T.  
NIP. 19700727 200003 2 001  
**Ketua Jurusan Desain**



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



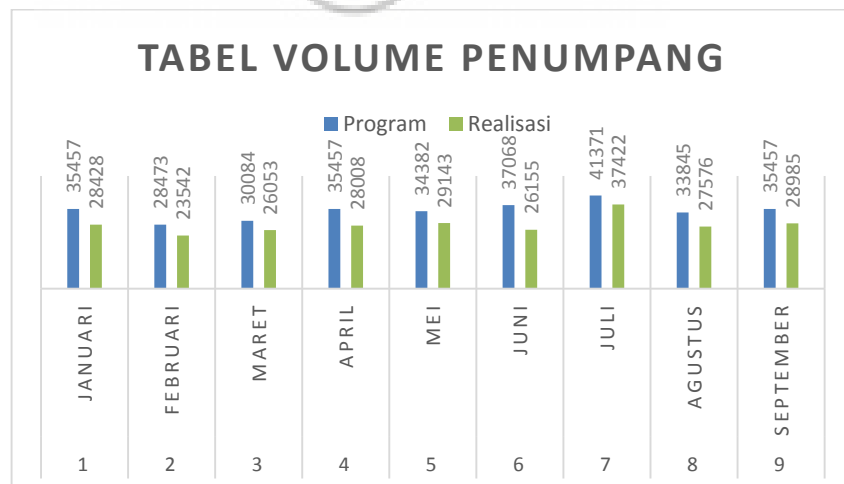
# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kota Cirebon saat ini sedang mengalami perkembangan dan pembangunan yang pesat menyusul kota-kota besar lainnya di Indonesia. Perkembangan yang sedang di alami oleh Kota Cirebon, menyebabkan meningkatnya jumlah pendatang dari luar Kota Cirebon. Tujuan utama pendatang adalah untuk bekerja atau sekedar berwisata menikmati kawasan Cirebon. Sebagian besar pendatang menggunakan sarana transportasi kereta api untuk bisa sampai ke Kota Cirebon. Hal ini dipilih karena akses kereta api sangat mudah di Kota Cirebon serta aman, nyaman, murah dan terhindar dari kemacetan.

Stasiun merupakan terminal akhir atau tempat henti sementara kereta api sebelum melanjutkan perjalanan. Keberadaanya sangat penting di sebuah kota, karena stasiun merupakan salah satu gerbang utama untuk memasuki kota. Terhitung Kota Cirebon mempunyai dua stasiun besar, yaitu: stasiun Cirebon dan stasiun Cirebon Prujakan. Untuk pembagiannya sendiri, yaitu: Stasiun Cirebon melayani pemberangkatan kereta api kelas bisnis dan Eksekutif sedangkan Stasiun Cirebon Prujakan melayani pemberangkatan kereta api kelas ekonomi.



**Gb.1. Data Volume Penumpang**  
(Sumber: Dokumen Stasiun, 2017)

Berdasarkan tabel data jumlah penumpang di Stasiun Cirebon Prujakan di atas, grafik bulan Juli mengalami kenaikan yang fantastis meskipun belum melampaui target yang diinginkan. Hal ini terjadi karena bulan Juli bertepatan dengan libur lebaran. Dan dari tabel di atas bisa disimpulkan kalau penggunaan transportasi kereta api masih menjadi favorit.

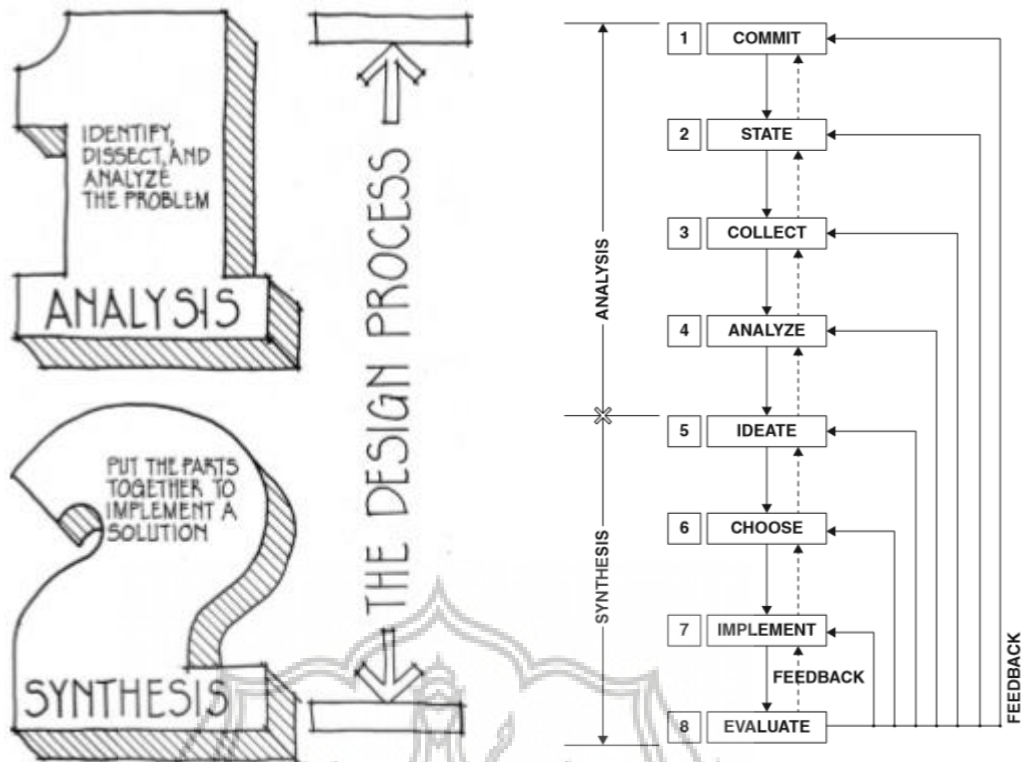
Stasiun Cirebon Prujakan berada dalam pengolahan Daerah Operasi (DAOP) III Cirebon. Stasiun Cirebon Prujakan yang menjadi titik awal sampai, harus bisa memenuhi kebutuhan pengguna stasiun dengan standar pelayanan yang maksimal agar tidak mengganggu kegiatan imigrasi. Perannya sebagai stasiun besar dalam pengolahan Daerah Operasi III Cirebon mendukung adanya perubahan wajah baru pada desain interior stasiun Cirebon Prujakan. Untuk mewujudkan ide tersebut, maka perlu dilakukannya *redesign* pada stasiun. Selain itu, *redesign* bertujuan untuk meningkatkan kenyamanan, keamanan, kapasitas, kesesuaian terhadap standar pelayanan dan bangunan perkereta apian agar kegiatan imigrasi tidak terhambat di stasiun.

Ide *redesign* ini juga dilakukan agar bisa mengikuti perkembangan yang sedang dialami oleh Kota Cirebon, dan sebagai gerbang yang mengenalkan Kota Cirebon. Dengan bantuan potensi yang dimiliki oleh Kota Cirebon, maka bisa tercipta ide baru untuk bisa menjadikan Stasiun Cirebon Prujakan sebagai stasiun yang memenuhi standar – standar yang ada serta mendapatkan citra baru bagi stasiun di mata pengguna.

## **B. Metode Desain**

### **1. Proses Desain/Diagram Pola Pikir Desain**

Proses desain dapat dibagi menjadi dua tahap, tahap pertama yaitu analisis. Pada awalnya masalah diidentifikasi, diteliti, dibedah, dan di analisis. Dari tahap ini desainer datang dengan proposal ide tentang langkah dalam memecahkan masalah. Tahap kedua yaitu sintesis. Pada tahap ini bagian-bagian masalah ditarik bersama-sama untuk membentuk solusi yang kemudian diterapkan (Kilmer, 1992). Adapun skema pola pikir desain Rosemary Kilmer digambarkan sebagai berikut:



Gb.2. Proses Desain Rosemary Kilmer  
(Sumber: Kilmer 1992)

Proses desain interior menurut Kilmer (1992) adalah sekumpulan urutan tahapan yang memiliki hubungan timbal balik pada tiap tahap penyusunnya. Proses desain terbagi pada dua tahap utama yaitu analisis dan sintesis, dimana dua tahap ini kemudian dibagi kepada beberapa tahap yang lebih spesifik. Tahap *analysis* terdiri dari tahap *commit*, *state*, *collect*, *analyze*. Tahap *synthesis* terdiri dari tahap *ideate*, *choose*, *implement*, *evaluate*.

- a. *Commit* adalah mengidentifikasi permasalahan. Tahap ini dapat dilakukan dengan mengenali prioritas permasalahan yang harus dihadapi bagi desainer pada sebuah proyek interior.
- b. *State* adalah menetapkan masalah, dengan cara membuat *checklist* permasalahan apa saja yang harus diselesaikan pada sebuah proyek interior, kemudian membuat *perception list*, berupa pihak mana saja yang perlu diambil pendapatnya terhadap proyek yang sedang dilaksanakan. Selanjutnya membuat diagram visual, merangkum tujuan/goal yang ingin dicapai dari daftar (*list*) permasalahan,

objektifitas yang harus tercapai, dan pernyataan permasalahan yang akan diolah pada tahap selanjutnya dalam bentuk diagram matrik.

- c. *Collect* adalah mengumpulkan fakta dan informasi terkait proyek interior yang akan dilaksanakan. Pengumpulan fakta dapat dilakukan dengan cara survey, *interview*, atau metode penelitian lainnya.
- d. *Analyze* adalah menganalisa masalah dan data yang telah dikumpulkan. Membuat diagram hubungan antar ruang dengan diagram matrik dan *bubble diagram*. Pada diagram-diagram ini dimasukan aspek-aspek penting seperti kategorisasi zona, hubungan ruang, sirkulasi, *view*, dan sebagainya.
- e. *Ideate* adalah mengeluarkan ide dalam bentuk skematik dan konsep. Pada skematik dan konsep sudah ditentukan pembagian ruang dan sirkulasi secara lebih jelas dan spesifik dibanding sketsa *bubble diagram* pada tahap sebelumnya.
- f. *Choose* adalah memilih alternatif yang paling sesuai dan optimal dari ide-ide yang ada.
- g. *Implement* adalah melaksanakan penggambaran dalam bentuk pencitraan 2D dan 3D serta presentasi yang mendukung.
- h. *Evaluate* adalah meninjau desain yang dihasilkan, apakah telah mampu menjawab *brief* serta memecahkan masalah.

## 2. Metode Desain

### a. Metode Pengumpulan Data dan Penelusuran Masalah

Proses yang dilakukan dalam tahap ini adalah dengan mengumpulkan semua data yang dibutuhkan dalam proses perancangan yaitu dari sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber data primer berupa data fisik, data non fisik, daftar kebutuhan, keinginan klien, dan deskripsi proyek. Data tersebut didapatkan dari hasil *survey* langsung ke lokasi di Stasiun Cirebon Prujakan dan mewawancarai beberapa narasumber. Sedangkan sumber data sekunder berupa data literatur dan referensi desain yang didapatkan melalui buku, website, majalah dan jurnal.

Setelah semua data terkumpul tahap selanjutnya adalah penelusuran masalah dengan cara menganalisis persoalan yang terlihat dari data-data telah terkumpul. sehingga dapat menyimpulkan sebuah pernyataan masalah/*problem statement*.

b. Metode Pencarian Ide dan Pengembangan desain

Metode pencarian ide dan pengembangan desain termasuk dalam tahap sintesis, bagian *ideate* adalah mengeluarkan ide dalam bentuk skematik dan konsep. Untuk mencari ide dan mengembangkan desain digunakan metode matrik pembentukan konsep.

Metode matrik pembentukan konsep adalah metode yang mengambil dua rangkaian faktor-faktor penting dari analisis dan membuat matrik 2 dimensi untuk membantu mengeksplorasi konsep-konsep di persimpangan-persimpangan mereka. Kunci untuk metode ini adalah menentukan rangkaian faktor untuk digunakan. Masing-masing rangkaian harus komprehensif dan melengkapi agar persimpangannya koheren (padu) dengan tujuan proyek-proyek tersebut (Kumar, 2013). Adapun cara kerja metode ini adalah sebagai berikut:

- 1) Pilih dua rangkaian faktor untuk menyusun matrik. Dua rangkaian faktor yang dimaksud adalah gagasan dan rangka kerja. Gagasan dan rangkaian kerja didiskusikan dengan tim yang selanjutnya dihasilkan konsep-konsep yang bermanfaat.
- 2) Penuhi sel-sel matrik dengan konsep-konsep. Konsep yang dimaksud dalam hal ini adalah brainstorming atau curah pendapat atau keluhan dari pengelola dan pengunjung. Hasil keluhan pendapat dikumpulkan dan divisualisasikan untuk mendukung dan memudahkan komunikasi antar pengguna ruang.
- 3) Gunakan metode ini untuk mengeksplorasi lebih lanjut. Setelah diantara kedua sel tadi terdapat sebuah celah. Matrik ini digunakan untuk sebuah tinjauan untuk mengisi celah.

c. Metode Evaluasi Pemilihan Desain

Alternatif desain yang sudah dihasilkan pada tahap sebelumnya, kemudian dipilih satu sebagai desain terpilih. Proses pemilihan desain terpilih dilakukan dengan membagikan kuesioner ke beberapa pengguna stasiun, pengguna stasiun bisa disebut sebagai responden. Kuesioner dipilih karena Stasiun merupakan bangunan Publik Komersial sehingga pengguna Stasiun tidak hanya satu orang, pemilihan ini juga dimaksudkan untuk mencapai goal yang diinginkan oleh pengguna stasiun. Pemilihan Responden didasari oleh :

- 1) Seberapa sering mengunjungi Stasiun
- 2) Pemahaman terhadap apa yang dibutuhkan dalam stasiun
- 3) Jenis kelamin
- 4) Jenis Pekerjaan
- 5) Berkebutuhan khusus
- 6) Usia

Responden akan diberikan kuesioner tentang alternatif *Layout* sehingga ia berhak untuk memilih alternatif yang diberikan sesuai dengan kebutuhan responden. Dari semua Responden yang telah membantu mengisi kuesioner yang dibuat, alternatif desain dengan pemilih terbanyak menjadi desain terpilih. Sistem ini dipilih untuk menjaga objektivitas penilaian.