

Tugas Akhir Penciptaan/Perancangan berjudul :

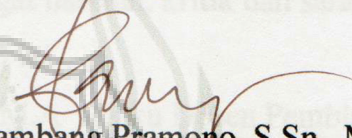
UNIVERSAL DESIGN DALAM PERANCANGAN INTERIOR STASIUN CIREBON PRUJAKAN diajukan oleh Muhammad Hadi, NIM 1411943023, Program Studi S-1 Desain Interior, Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta, telah dipertanggung jawabkan di depan Tim Penguji Tugas Akhir pada tanggal 12 Juli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

Pembimbing I

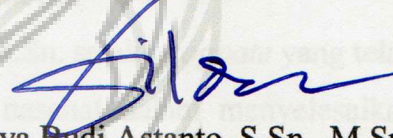


Drs. A. Hendro Purwoko, M.Sn
NIP. 19540922 198303 1 092

Pembimbing II



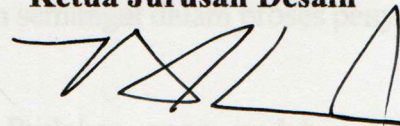
Bambang Pramono, S.Sn., M.A.
NIP. 19730830 200501 1 001
Cognate/Anggota



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

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



PERANCANGAN

Oleh:

Muhammad Hadi

NIM 1411943023

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

2018

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

Muhammad Hadi

muhammadhadi48@gmail.com

Program Studi Desain Interior, Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa, ISI Yogyakarta
Jl. Parangtritis Km 6,5 Sewon Bantul

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*.

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

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.

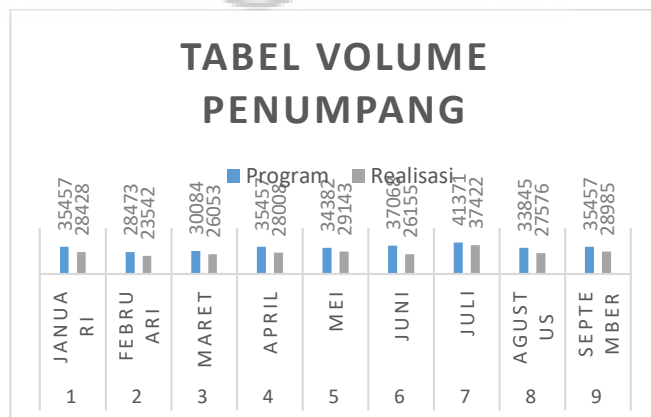
Key word : Cirebon Prujakan Station, Mutualism, Universal Design.

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

I. PENDAHULUAN

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. Pembagian jenis Stasiun disebabkan oleh jumlah kereta yang banyak melintas karena Kota Cirebon merupakan titik bertemunya kereta jalur utara dan selatan. Untuk pembagiannya sendiri, yaitu: Stasiun Cirebon melayani pemberangkatan kereta api kelas bisnis dan Eksekutif sedangkan Stasiun Cirebon Prujakan melayani pemberangkatan kereta api kelas ekonomi. Karena minat dan jumlah penumpang lebih banyak pada kereta api kelas ekonomi maka stasiun Cirebon Prujakan menjadi stasiun terpadat di Kota Cirebon.



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.

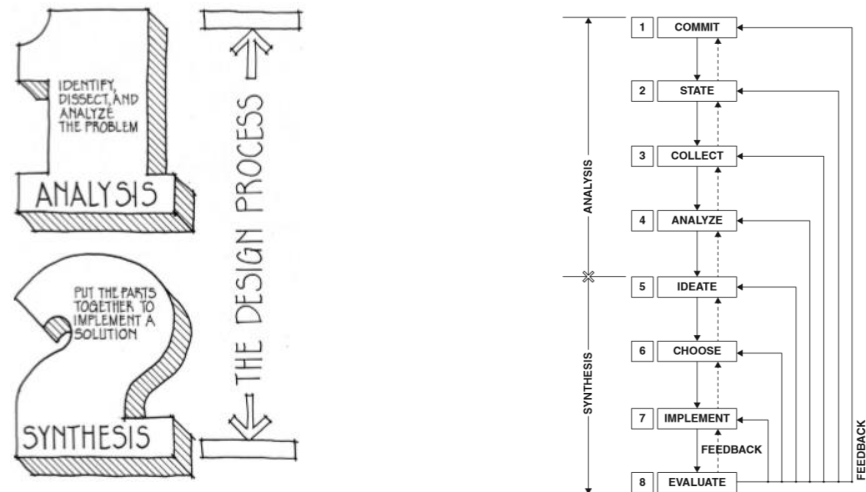
Stasiun Cirebon Prujakan berada dalam pengolahan Daerah Operasi (DAOP) III Cirebon. Stasiun Cirebon Prujakan yang menjadi titik awal sampai, harus bisa memenuhi kebutuhan pengguna stasiun dengan standar pelayanan yang maksimal agar tidak mengganggu kegiatan imigrasi. Perannya sebagai stasiun besar dalam 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

II. METODE PERANCANGAN

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.
- b. *State* adalah menetapkan masalah, dengan cara membuat *checklist* permasalahan apa saja yang harus diselesaikan pada sebuah proyek
- c. *Collect* adalah mengumpulkan fakta dan informasi terkait proyek interior yang akan dilaksanakan.
- d. *Analyze* adalah menganalisa masalah dan data yang telah dikumpulkan.
- e. *Ideate* adalah mengeluarkan ide dalam bentuk skematik dan konsep.
- 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 rangkain 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 dimasukkan 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.

III. Hasil

1. Data Lapangan



Gb.3. Fasad Stasiun Cirebon Prujakan
(dokumen : perancang, 2017)



Gb.4. Ruang Tunggu VIP
(dokumen : perancang, 2017)



Gb.5. Loker Tiket
(dokumen : perancang, 2017)



Gb.6. Cek Tiket
(dokumen : perancang, 2017)



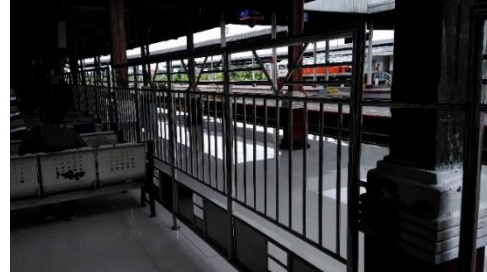
Gb.7. Hall Stasiun Cirebon Prujakan
(dokumen : perancang, 2017)



Gb.8. Ruang Tunggu
(dokumen : perancang, 2017)



Gb.9. Plafon Stasiun Cirebon Prujakan
(dokumen : perancang, 2017)



Gb.10. Pembatas
(dokumen : perancang, 2017)

Ruang Lingkup Perancangan

Hall Stasiun	139,16 m ²
Area Cetak dan Cek Tiket	40 m ²
Ruang Tunggu	195,5 m ²
Loket Tiket	13,5 m ²
<i>Customer Service</i>	10 m ²
Ruang Tunggu Dalam	105 m ²
Ruang Tunggu VIP	36 m ²
Ruang Kepala Stasiun	16 m ²
Ruang Wakil Kepala	14,5 m ²
Ruang Bendahara	14,5 m ²
Ruang Tamu Kantor Pengurus	18 m ²
TOTAL	602 m ²

2. Pernyataan Masalah

- a. Bagaimana merancang interior Stasiun Cirebonprujakan menjadi sebuah stasiun yang ramah bagi pengguna, baik itu pengguna berusia lanjut, ibu-ibu hamil, ibu menyusui dan atau kaum difabel yang memerlukan kebutuhan khusus?
- b. Bagaimana merancang interior Stasiun Cirebonprujakan agar pelayanan yang maksimal dapat dijalankan dengan maksimal juga?
- c. Bagaimana merancang interior Stasiun Cirebonprujakan dengan menghadirkan wajah baru sebagai stasiun kereta api yang memiliki desain sesuai dengan standarisasi stasiun Indonesia

IV. PEMBAHASAN

1. Tema dan Gaya

a. Tema

Tema yang akan diusung untuk perancangan Stasiun Cirebon Prujakan yaitu “hubungan timbal balik”. Pengambilan tema ini dipilih berdasarkan visi dan misi Stasiun Cirebon Prujakan, yaitu memfasilitasi *customer* yang ingin menaiki kereta. Stasiun melengkapi semua kebutuhan dari *customer* sehingga stasiun bisa mendapatkan respon yang baik dari *customer* serta mendapatkan kepuasan dari *customer*. Sebaliknya *customer* merasa terfasilitasi kebutuhannya maka bisa mendapatkan hubungan yang baik diantara kedua belah pihak.

b. Gaya

Eklektik dipilih sebagai gaya desain untuk perancangan Stasiun Cirebon Prujakan. Pemilihan gaya ini mempertimbangkan standarisasi bangunan stasiun di Indonesia. Gaya Eklektik sendiri yaitu sebuah gaya percampuran dari beberapa gaya desain dari beberapa periode waktu dan tempat yang berbeda tapi dikombinasikan menjadi satu. Dengan pemilihan gaya tersebut mampu mengatasi sebuah solusi agar mendapatkan citra baru dari Stasiun Cirebon Prujakan.

2. Konsep

Secara garis besar pemilihan konsep untuk perancangan Stasiun Cirebon Prujakan adalah “*Mutualism*”, esensi yang ingin didapat yaitu menghadirkan hubungan timbal balik antara pengguna dan penyedia sehingga kegiatan imigrasi berjalan dengan baik tanpa hambatan sedikitpun di stasiun. Konsep tersebut diperkuat dengan diterapkannya konsep dari *Universal Design* yang secara garis besar berarti desain yang kegunaannya diperuntukkan bagi semua orang, dalam cakupan yang seluas mungkin, tanpa memerlukan adaptasi berlebih dan desain khusus.

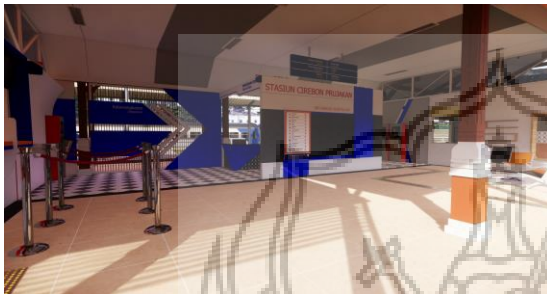


Gb.11. Skema Warna
(sumber: Dokumen Pribadi, 2018)



Gb.12. Moodboard
(sumber: pinterest.com)

3. Hasil Desain



Gb.13. Hall Stasiun

Hall stasiun merupakan area dengan aktivitas yang tinggi diantara ruang lain, di area ini pnerapan desain fokus kepada suasana kondusif dengan menerapkan sedikit aksen warna biru pada papan informasi, serta disediakan area khusus untuk yang berkebutuhan khusus.



Gb.14. Loket Tiket

Loket tiket, merupakan area yang sering terjadi antrian, di area ini penerapan desain mengambil sedikit warna oranye sebagai aksen warna, serta penambahan tiang antri portabel agar bisa dipindah dengan mudah. Tersedia antrian khusus untuk yang berkebutuhan khusu dengan ketinggian sesuai standar di buku *Universal Design a manual of practical guidance for architects*, yaitu 800 cm.



Gb.15. Pemeriksaan Tiket

Pada area cek tiket, penambahan alur sirkulasi diterapkan disini, ini dimaksudkan untuk menghindari terjadinya penumpukan antrian, tersedia jalur khusus tuna netra atau *guiding*

block. Area ini sengaja dibuat sebagai area aman untuk semua orang.



Gb.16. Ruang Tunggu

Penggunaan furnitur yang nyaman dipilih untuk area tunggu di Stasiun, ini dimaksudkan untuk mengurangi keluhan dari pengguna stasiun.



Gb.17. Ruang Tunggu Prioritas

Ruang tunggu prioritas, area ini menggunakan furnitur yang bisa menyesuaikan tinggi badan seseorang dan kursi yang nyaman, karena pengguna untuk area ini merupakan orang yang berkebutuhan khusus agar mudah mengakses pembelian tiket dan penukaran tiket di stasiun.



Gb.18. Ruang Tunggu Dalam

Ruang tunggu dalam, ruang ini digunakan untuk penumpang bertiket yang sedang menunggu keretanya datang, desain di ruang ini di fokuskan pada pemberian fasilitas yang nyaman sebelum penumpang berangkat dengan keretanya.



Gb.19. Arah Pintu Keluar



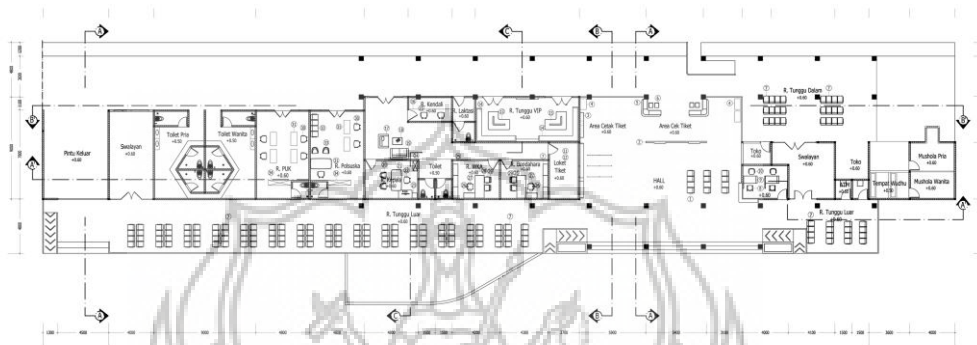
Gb.20. Peron



Gb.21. Ruang Tamu Kantor Pengurus



Gb.22. Pintu Keluar



Gb.23. Layout Terpilih

V. KESIMPULAN

Stasiun Cirebon Pujakan yang menjadi titik awal sampai, harus bisa memenuhi kebutuhan pengguna stasiun dengan standar pelayanan yang maksimal agar tidak mengganggu kegiatan imigrasi. Stasiun Cirebon Pujakan merupakan stasiun untuk pemberangkatan kereta api kelas ekonomi, sehingga pengguna stasiun pun banyak. Stasiun Cirebon Pujakan harus bisa memfasilitasi kegiatan yang berlangsung di stasiun agar tercipta hubungan timbal balik antara penyedia jasa dan pengguna jasa. Pemberian fasilitas di Stasiun Cirebon Pujakan harus bisa mewadahi semua kebutuhan pengguna.

Konsep yang diterapkan dalam desain interior Stasiun Cirebon Pujakan yakni “*Mutualism*”. Diperkuat dengan diterapkannya *universal design* yang secara garis besar berarti desain yang kegunaannya diperuntukkan bagi semua orang, dalam cakupan yang seluas mungkin, tanpa memerlukan adaptasi berlebih dan desain khusus. Dengan demikian

kebutuhan fasilitas pada pengguna Stasiun Cirebon Prujakan bisa terpenuhi serta tidak memandang ras apapun untuk menikmati fasilitas tersebut.

Gaya Eklektik diterapkan pada Interior Stasiun Cirebon Prujakan, ini dimaksudkan untuk mendapatkan citra baru pada Stasiun Cirebon Prujakan. Pemilihan gaya ini mempertimbangkan peraturan standarisasi bangunan stasiun di seluruh Indonesia. Gaya Eklektik sendiri yaitu sebuah gaya percampuran dari beberapa gaya desain dari beberapa periode waktu dan tempat yang berbeda tapi dikombinasikan menjadi satu.

Goals dari perancangan ini yaitu terciptanya hubungan saling menguntungkan antara pihak penyedia jasa dan pengguna jasa, sehingga kegiatan imigrasi yang terjadi di Stasiun bisa berjalan dengan lancar tanpa ada hambatan apapun.

VI. DAFTAR PUSTAKA

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