

NASKAH PUBLIKASI

KARYA DESAIN

**PERANCANGAN INTERIOR HALL
STASIUN BESAR TRANSIT TANAH ABANG
JAKARTA PUSAT**



HANA PUJI HASTUTI

NIM 1612044023

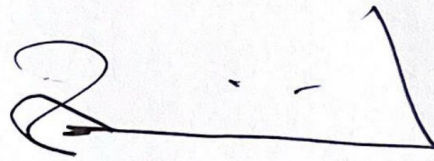
**PROGRAM STUDI S-1 DESAIN INTERIOR
JURUSAN DESAIN FAKULTAS SENI RUPA
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA**

2020

Jurnal Tugas Akhir Penciptaan/Perancangan berjudul:

PERANCANGAN INTERIOR HALL STASIUN BESAR TRANSIT TANAH ABANG. JAKARTA PUSAT diajukan oleh Hana Puji Hastuti, NIM 1612044023, Program Studi Desain Interior, Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa, Institut Seni Indonesia Yogyakarta, telah disetujui Tim Penguji Tugas Akhir pada tanggal 2020.

Pembimbing I

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a horizontal line and a vertical line on the right side.

Dr. Suastiwi, M.Des.

NIP. 19590802 198803 2 002 / NIDN. 0002085909

**PERANCANGAN INTERIOR HALL
STASIUN BESAR TRANSIT TANAH ABANG,
JAKARTA PUSAT**

Hana Puji Hastuti
hanapujihastuti@gmail.com

Dr. Suastiwi Triadmojo, M.Des
Stw_triat@yahoo.com

Abstrack

Tanah Abang is one of the largest train station in Jabodetabek route. The design users aims to facilitate desire Tanah Abang station in main hall station. The transite oriented developmental chosen to tanah abang station. TOD system to renew zoning and layout to make from departure to the user, and separates area commercial and private providers. Aims to efficient the use of space and time the commuterline users. In addition Tanah Abang as a center of the textile in South Asia. Tanah Abang known as from of textile as an idea and mixed with contemporary in station.

Keywords: Commuterline Station, Transit Oriented Development, Tekstil.

Abstrak

Stasiun Tanah Abang merupakan salah satu stasiun transit terbesar pada KRL rute Jabodetabek. Perancangan ini bertujuan untuk memfasilitasi keinginan pengguna Stasiun Tanah Abang pada *hall* utama stasiun. Konsep *Transit Oriented Development* dipilih untuk Stasiun Tanah Abang. Sistem TOD ini memperbaharui *zoning* dan *layout* untuk mempermudah pengguna mulai dari keberangkatan hingga kedatangan, dan memisahkan area komersial dan privat penyedia. Bertujuan untuk mengefisienkan penggunaan ruang serta waktu para pengguna *commuterline*. Selain itu Tanah Abang sebagai pusat tekstil terbesar di Asia Tenggara. Tanah Abang yang dikenal dengan tekstilnya, bentuk dari tekstil sebagai ide utama dan digabungkan dengan gaya kontemporer pada stasiun.

Kata Kunci: Stasiun KRL, Transit Oriented Development, Tekstil.

PENDAHULUAN

DKI Jakarta, di samping merupakan wilayah pusat bagi kegiatan pemerintahan Indonesia, juga merupakan salah satu wilayah berpenduduk padat yang memiliki tingkat pergerakan kehidupan yang tinggi, mulai dari aspek sosial, budaya hingga ekonomi. Tanah Abang merupakan suatu kawasan di Jakarta yang terkenal sebagai pusat perdagangan berbagai macam produk yang dijual secara grosir mau pun eceran.

Kawasan perdagangan yang besar ini menjadi pertimbangan dari aspek transportasi agar bisa menuju ke kawasan ini. Maka dari itu, sangat dibutuhkan integral dalam kelancaran aktivitas di kawasan ini. Salah satu moda transportasi yang paling diminati untuk mencapai kawasan ini adalah KRL (Kereta Rel Listrik) atau yang disebut *Commuter Line* Jabodetabek arena paling nyaman, efisien, terhindar dari kemacetan serta harganya yang masih terjangkau.

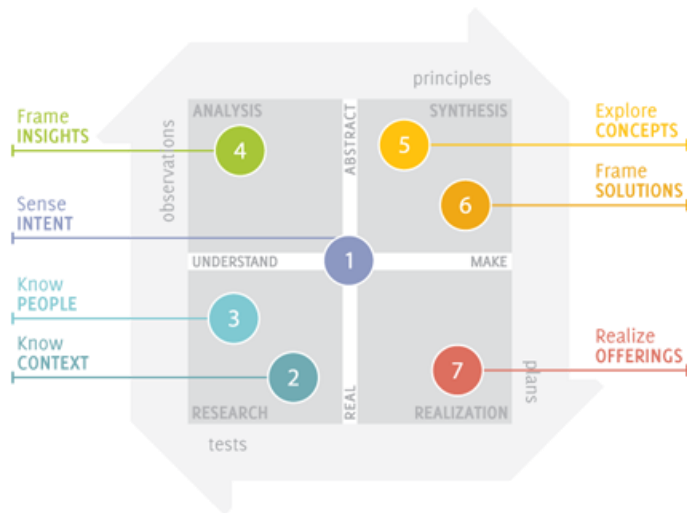
Kereta Api merupakan sarana transportasi darat yang sekarang mendapatkan banyak perhatian dari masyarakat. Kereta api merupakan sarana yang dapat mengangkut banyak penumpang dalam sekali perjalanan. Sarana transportasi ini dirasa lebih cepat sampai tujuan dan juga terbebas dari kemacetan. Hal ini merupakan kelebihan kereta api daripada transportasi darat lainnya. Selain sebagai pusat perdagangan, Stasiun Tanah Abang sebagai Stasiun transit untuk perpindahan tujuan dan mempunyai tujuan kota yang berbeda-beda. Aktifitas di stasiun ini tidak hanya perdagangan namun dekatnya Tanah Abang dengan pusat kota, banyak pekerja yang menggunakan moda transportasi ini untuk mencapai tujuan tempat kerja ataupun pulang ke rumah.

Tidak hanya aktifitas stasiun yang semakin beragam, area pelayanan dari Stasiun Tanah Abang pun mengalami perkembangan. Hal yang kemudian menjadi target perancangan bagi bangunan baru Stasiun Tanah Abang adalah pengaturan Zonasi Ruang dan sirkulasi pengguna berdasarkan aktifitas stasiun, serta kemampuan Stasiun dalam memenuhi tuntutan pengguna dengan variasi latar belakang keadaan, kebutuhan dan rentang usia. Semakin diandalkannya KRL oleh masyarakat membuat kawasan terdekat stasiun berkembang pesat menjadi 'perluasan' pasar yang menjadikan kawasan ini sangat padat dan blok-blok yang lebih jauh menjadi lebih sepi. Tidak hanya itu, banyak pedagang yang memanfaatkan trotoar bahkan jalan kendaraan untuk berjualan, meski pun jalan sudah cukup sempit dan padat oleh angkutan perkotaan, bajaj, ojek yang mangkal di pinggir stasiun.

METODE PERANCANGAN

Proses perancangan yang digunakan ialah 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 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 berada untuk desain inovasi: Memahami Tujuan, Mengetahui Konteks, Mengenal Masyarakat, Menyusun Gagasan, Mengeksplorasi Konsep, Menyusun Solusi, dan Merealisasikan Penawaran.



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

Metode di atas dirangkum dalam tiga metode desain yang akan dijabarkan seperti berikut.

a. Metode Pengumpulan Data dan Penelurusan 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 bias bersifat statistic, 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 bias 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, social, 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 unntuk mengeksplorasi apa yang penting bagi sebagian besar pengguna dalam suatu pengalaman. **(4) 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 ditunjukkan 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.

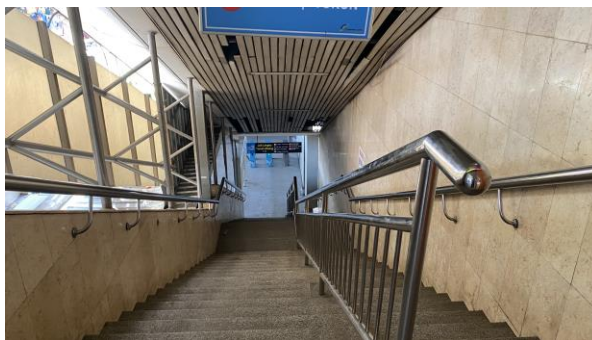
Metode pengembangan desain yang akan digunakan adalah **Metode Skenario Konsep**, mengilustrasikan konsep sebagai kisah nyata yang menampilkan pengguna dan konteks. Skenario konsep membuat serangkaian sketsa, ilustrasi, atau kolase foto untuk mengekspresikan bagaimana konsep itu akan dipakai oleh calon pengguna dalam situasi yang diusulkan.

c. Metode Evaluasi Desain

Metode evaluasi desain menggunakan **Metode Evaluasi**. Pada tahap ini merupakan tahap penalaran terhadap kelebihan dan kekurangan suatu alternative desain yang sudah dibuat pada pengembangan desain. Mulai dari evaluasi alternative dan elemen interior muncul dari ide dan konsep pada tahap pencarian ide. Penilaian ini menyangkut beberapa hal, yang nantinya menghasilkan satu alternatif terpilih yang akan dilanjutkan untuk diproses ke gambar kerja. Selanjutnya bisa *direview* untuk menilai kelebihan dan kekurangan suatu alternatif desain maupun menentukan kriteria tertentu dalam suatu desain.

HASIL

1. Data Lapangan



Gambar 1. Drop Zone
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 2. Entrance
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 3. Hall
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 4. Area Tiket
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 5. Menuju Peron
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 6. Menuju Peron
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 7. Menuju Peron
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 8. Menuju Peron
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)

Lokasi Proyek

Lokasi : Jalan Jatibaru Raya, Kampung Bali, Kecamatan Tanah Abang, Jakarta Pusat

Luas Lahan : ±37.000 m²

Luas Bangunan : ±25.180 m²

Luas Proyek : ±1.200 m²

2. Permasalahan Desain

Permasalahan desain yang dapat disimpulkan setelah meninjau objek secara langsung dan dari data analisis data lapangan serta data literatur adalah:

- a. Bagaimana mengolah pola sirkulasi, penambahan jalur dan penambahan fasilitas publik pada *Hall Utama (Hall Selatan)* untuk menciptakan ruang yang dinamis, dan tertata serta ramah terhadap golongan pengguna (pekerja, konsumen pasar tanah abang, pengguna baru, pengguna KRL setiap hari) Stasiun Tanah Abang.
- b. Bagaimana merancang interior desain Stasiun Tanah Abang yang mengaplikasikan tekstil dengan sifatnya yang luwes.

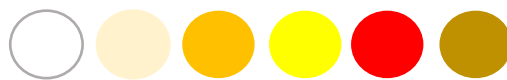
PEMBAHASAN

A. Konsep Desain

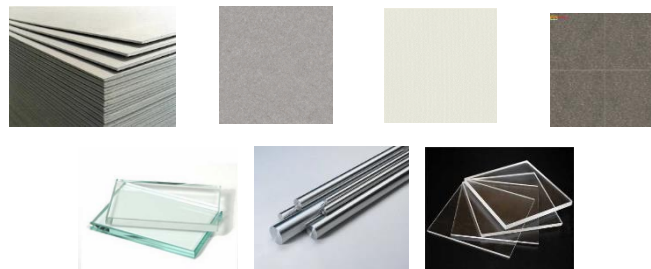
Pada perancangan Stasiun Besar Transit Tanah Abang, penulis memberi ide dan solusi desain dalam perancangan Stasiun Tanah Abang akan menerapkan konsep ‘*Transit Oriented Development*’. Konsep ini berarti Stasiun Tanah Abang adalah stasiun yang difungsikan sebagai penghubung antara kereta satu dengan kereta yang lainnya serta menjadi tempat pemberhentian berikutnya untuk berangkat ataupun berpindah ke tujuan lain.

Gaya yang digunakan pada perancangan dan redesain Stasiun Tanah Abang ialah kontemporer. Gaya perancangan ini digunakan agar dapat selaras dengan fungsi bangunan sebagai tempat berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain dengan sifat penggunaannya *universal*. “*Kontemporer*” sendiri mempunyai arti kekinian, modern atau lebih tepatnya adalah sesuatu yang sama dengan kondisi waktu saat ini yang ingin memperbaharui citra stasiun. *Simple* dengan tetap berpegang faktor keamanan dan *friendly* merupakan kunci dari desain ini.

Gaya yang didukung dengan ciri khas Tanah Abang yaitu tekstil, mendukung identitas stasiun. Bentuk-bentuk tekstil yang mudah dibentuk meliuk dan disederhanakan diaplikasikan pada stasiun. Repetisi bentuk yang diambil pada bentuk meliuk tekstil diletakan pada sign system dan elemen dekoratif.



Gambar 9. Skema Warna
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



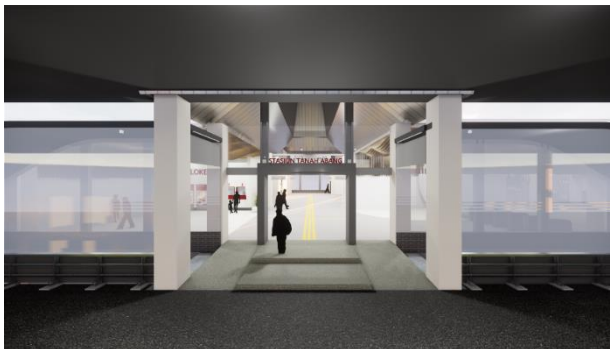
Gambar 10. Skema Material
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)

B. Desain Akhir

Perancangan di Stasiun Besar Transit Tanah Abang mencakup Loket KRL, Ruang Staf, Ruang VIP, Ruang Kepala Stasiun, Area Food & Beverages, Area Gate in & Gate Out, Toilet, Area Menunggu, Hall Tengah, semua diatur zonasinya agar pengguna mengerti sirkulasinya.

Permasalahan yang terdapat pada Stasiun Tanah Abang adalah alur yang tidak jelas dan tidak adanya ruang untuk pengguna untuk berhenti sejenak sehingga meningkatnya penumpang KRL yang mengakibatkan penumpukan penumpang pada area stasiun terutama pada hall di bagian dalam gate in. Oleh karena itu solusi dalam kasus Stasiun Tanah Abang yang merupakan stasiun KRL terbesar, pengguna harus dengan cepat memahami apa yang dituju karena jenis penumpang yang beragam sekali di Stasiun Tanah Abang. Dalam pengembangannya desain sebuah stasiun sesuai TOD akan dibuat sebagai berikut:

1. *Core Area*: merupakan area utama penumpang untuk memproses perjalanan, dengan fungsi system tiket, pusat informasi, dan fasilitas lainnya dalam gedung untuk kegiatan pokok di stasiun.
2. *Transit*, adalah area penghubung antara *core area* dengan moda transportasi. Pada area ini ditempatkan berbagai fasilitas termasuk area bisnis dan komersil dan kegiatan penunjang lainnya. Pada area ini dibuat lebih bersahabat un
3. *Administrative area*, merupakan area untuk operasional stasiun.
4. *Peripheral area*, berupa sirkulasi di luar gedung stasiun, bias berupa jalur rel dan emplasemen.



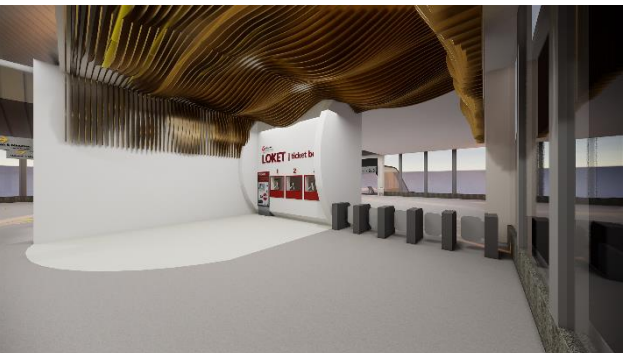
Gambar 11. Entrance dari Pasar
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 12. Loket Pembelian Tiket
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 13. Ruang Staf
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 12. Loket Pengembalian Jaminan
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 13. Area Food & Beverages
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 14. Area Gate in
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 15. Toilet
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 16. Toilet
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 17. Area Menunggu
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 18. Ruang Kepala Stasiun
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 19. Hall Utama
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)



Gambar 20. Gate Out
(Sumber: Hana Puji Hastuti, 2020)

KESIMPULAN

Perancangan Interior Hall Stasiun Tanah Abang ini merupakan stasiun yang berbeda dari stasiun lainnya, dimana lokasi stasiun yang strategis dan penumpangnya memiliki aktivitas yang lebih kompleks. Stasiun sebagai prasarana harus memiliki desain yang memperhatikan kecepatan dan ketepatan. Dalam perancangan ini juga desainer harus mengerti dan paham akan kebutuhan dan aktivitas pengguna, hal ini guna mengoptimalkan fungsi dari stasiun tersebut.

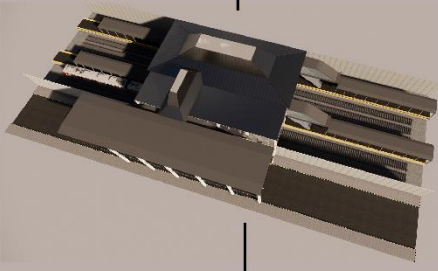
Perancangan stasiun memiliki gaya kontemporer dengan memasukan teori *Transit Oriented Development* serta elemen tekstil yang sangat melekat dengan *image* Tanah Abang. Konsep teori *Transit Oriented Development* untuk memecahkan permasalahan utama stasiun. Prinsip *Urban Design* pada TOD stasiun ini salah satunya adalah *connect*, *transit*, dan *compact*. Ketiga prinsip tersebut berhubungan dengan zonasi dan sirkulasi untuk pengguna yang sebagian besar berhubungan dengan waktu. *Connect* (menghubungkan) adalah stasiun dapat menghubungkan antara stasiun, pasar, perkantoran, dan lain-lainnya secara singkat, *Transit* memiliki arti stasiun sebagai tempat berpindah dari satu tempat ke tempat lain walaupun itu jauh, dan *compact* (memadatkan) dalam perancangan tata ruang yang diatur agar sesuai fungsinya dan penggunaannya, karena area privat dan umum dibedakan. Pengguna dengan mudah dalam memanfaatkan fasilitas di stasiun. Bagian *Hall* mengedepankan fungsi ruang dan sirkulasi dalam melakukan aktivitasnya.

Tanah Abang dengan *image*-nya yaitu tekstil juga menjadi ide utama dalam elemen estetika pada Stasiun Tanah Abang. Bentuk meliuk, luwes dan bergelombang adalah bentuk dasar yang akan digunakan. Penggunaan material yang juga dipertimbangkan untuk jangka panjang agar mudah dalam perawatannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Grudnitski, J. B. (1986). *Information Systems Theory and Practice*. New York: John Wiley and Sons.
- Ikaputra, Y. S. (September 2015). Pengembangan Bangunan Stasiun untuk Meningkatkan Pendapatan Non-operasi PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO). *Penelitian Transportasi Darat, Vol.17, No. 2*, 119-136.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia*. (1996). Balai Pustaka.
- Kumar, V. (2012). *Design Methods: A Structure Approach for Driving Innovation in Your Organization*.
- Ladjamudin, A.-B. b. (2008). *Analisis dan Desain Sistem Informasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun kereta Api. (n.d.).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2011 Tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan Stasiun Kereta Api. (n.d.).
- PT. Kereta Api Indonesia. (2012). Pedoman Standarisaasi Stasiun Kereta Api. Bandung: PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- Undang-Undang (UU) No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian. (n.d.).
- Undang-Undang (UU) No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapiaan. (n.d.).

tanah abang
station



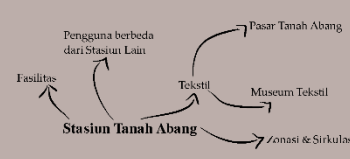
Stasiun Tanah Abang Beras - Stasiun Tanah Abang Jakarta Pusat
by HANA

20
/
20

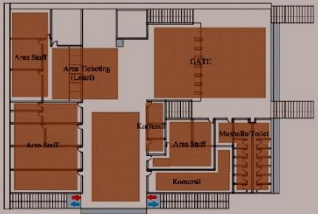

about

Stasiun Tanah Abang adalah Stasiun Transit terbesar di Jabodetabek untuk *commuter line*. Stasiun ini menjadi penghubung ekonomi, karena banyak penggunanya yang memiliki tujuan ke pasar tanah abang yang merupakan pusat tekstil terbesar di Asia Tenggara. Tanah Abang juga memiliki destinasi wisata dan perkantoran. Maka dari itu aktivitas di stasiun sangat tidak terbatas, terutama pada jam berangkat dan pulang kerja.

Mind Map




EKSISTING

PROBLEM

Menegulasi pola sirkulasi dan zonasi pada Hall Utama untuk menciptakan ruang yang dinamis dan tertata serta ramah untuk setiap golongan pengguna *Commuter Line*? dan bagaimana merancang interior Hall menggambarkan identitas Stasiun Tanah Abang dengan mengaplikasikan bentuk tekstil yang memiliki sifat luwes?



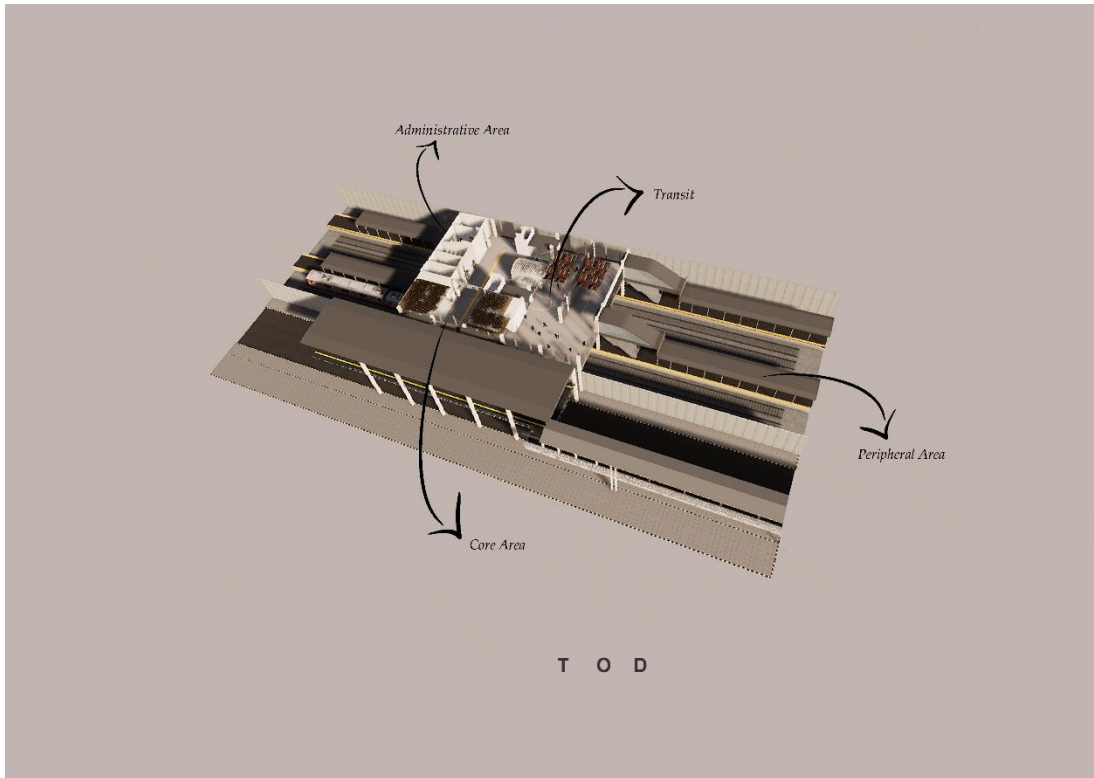
KONSEP



Teori Transit Oriented Development

1. **Core Area**: area utama penumpang untuk melakukan perjalanan, dengan fungsi sistem tiket, area tunggu, dan fasilitas lainnya dalam gedung untuk kegiatan pokok stasiun
2. **Transit**: area penghubung antara core area dengan moda transportasi.
3. **Administrative Area**: area untuk operasional stasiun, atau bisa kepada penyedia layanan.
4. **Peripheral Area**: sirkulasi di luar gedung stasiun, berupa jalur rel dan emplasemen.

Selain itu, tekstil menjadi identitas stasiun, sehingga bentuk tekstil diaplikasikan pada stasiun.



KONTEMPORER

Berasal dari bentuk, tekstur yang luas.

WARNA

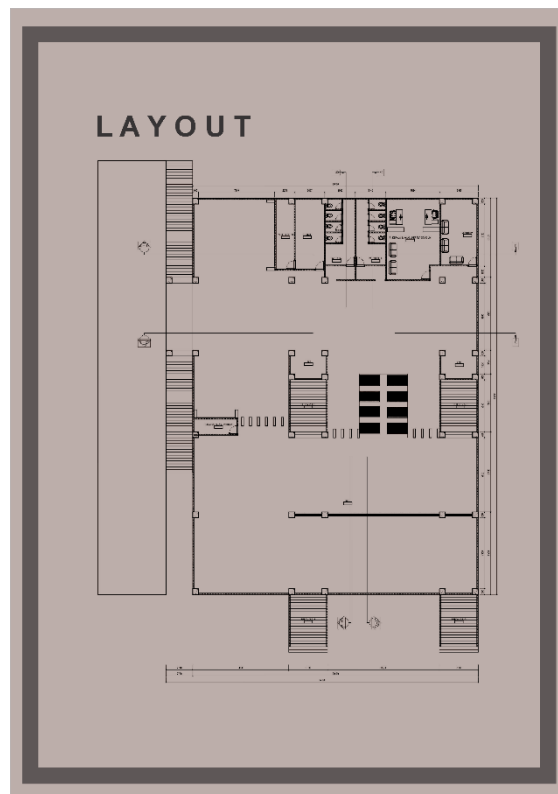
MATERIAL

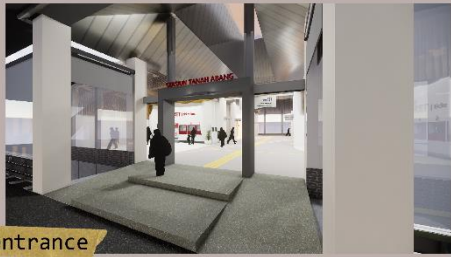
GRC Board

Kaca

Stainless Steel

milan CERAMIC TILE





Hi

Iana Puji Ilishiti
161204023
S-1 Desain Interior
Institut Seni Indonesia Yogyakarta

*Perancangan Interior Hall Stasiun Tanah Abang,
Jakarta Pusat*

Pembimbing I

Dr. Suastiwi, M.Des.
NIP. 19590802 198903 2 002

Pembimbing II

Hangga Hardhika, S.Sn., M. Des.
NIP. 19791129 200604 1 002

Axonometri

