

# BAB I

## PENDAHULUAN

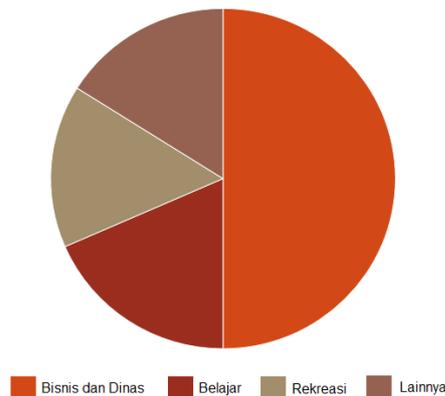
### 1.1. Latar Belakang Masalah

Meningkatnya minat masyarakat kota Surabaya untuk menggunakan transportasi umum kereta semakin bertambah, hal ini dapat dilihat dari terus bertumbuhnya angka jumlah penumpang setiap tahunnya khususnya di Stasiun Gubeng Surabaya. Menurut data PT. KAI DAOP VIII Surabaya, pada tahun 2010 jumlah penumpang kereta api Stasiun Gubeng berjumlah 970 ribu jiwa, tahun 2011 yang berjumlah 1045 ribu, pada tahun 2012 yang berjumlah 1525 ribu, dan diperkirakan pada tahun 2022 terjadi peningkatan jumlah penumpang hingga 2693 ribu jiwa. Dari data tersebut dapat dilihat bahwa stasiun kereta akan menjadi salah satu area publik terpadat di kota Surabaya.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Pengembangan (RTWP) Jawa Timur, pemerintah kota Surabaya tengah merencanakan pengembangan angkutan massal kota berbasis rel, alternatifnya ialah jenis kereta cepat yakni *Mass Rapid Transit* (MRT). MRT merupakan system transportasi yang memiliki 3 kriteria utama, yaitu *mass* (daya angkut besar), *rapid* (waktu tempuh cepat dan frekuensi tinggi), dan *transit* (berhenti di banyak stasiun di titik utama perkotaan). Berdasarkan sistem transportasi MRT yang sudah diterapkan di negara lain, penumpang hanya membutuhkan waktu menunggu kereta datang yakni 10-12 menit, sehingga aktivitas pengguna cenderung cepat dibanding jenis kereta biasanya.

Dengan dipengaruhi latar belakang yang semakin maju, masyarakat akan lebih menuntut pelayanan yang lebih baik sehingga pertumbuhan pengguna kian meningkat. Sehingga pihak organisasi sektor publik harus secara terus-menerus meningkatkan kualitas pelayanan (Snipes, et al., 1996). Hal ini dapat dilihat dari hasil survey tujuan perjalanan pengguna kereta api sektor DAOP VII Surabaya dimana dominan pengguna yang menggunakan jasa kereta api ialah untuk bisnis dan dinas, belajar, serta rekreasi (Wiwik Andayani, 2010).

Tujuan Perjalanan Pengguna Kereta Api Sektor DAOP VIII Surabaya



**Diagram 1.1.** Tujuan Perjalanan Pengguna  
(Sumber: Wiwik Andayani, 2010)

Pemenuhan kebutuhan pengguna di stasiun MRT bawah tanah yang notabene adalah pengguna commuter/ jarak dekat dan jarak jauh, perlu dimaksimalkan penerapannya. Disamping memenuhi kebutuhan aktivitas dan fasilitas, perlu juga dipenuhi aspek lainnya ketika kebutuhan pengguna sudah terpenuhi. Seperti yang dikatakan Eduardo Gutierrez, pada saat ini stasiun tidak hanya memenuhi kebutuhan yang pengunjung butuhkan, juga dapat mendukung aspek pendukung lain yakni menarik (*delightful*), membangkitkan semangat (*inspiring*), serta menciptakan suatu kesan dan pemikiran (*thought-provoking journey*) baik dalam perjalanan maupun ketika pengunjung berada di stasiun MRT bawah tanah. Hal ini dapat dilihat dari contoh interior stasiun MRT di beberapa negara yang pada penerapannya menggunakan tematik yang dapat dijadikan suatu kebanggaan di daerah/ kota dimana stasiun tersebut berada.

Berdasarkan pembahasan diatas, perlu adanya perancangan interior stasiun MRT bawah tanah di Surabaya yang dapat memenuhi fasilitas dan ruang bagi pengguna *commuter* dan jarak jauh, terlebih dengan lokasi perancangan yang terletak di pusat perkotaan, maka perlu adanya sebuah desain interior MRT yang dapat menjadi sebuah ‘perwakilan’ dari sebuah citra masyarakat kota Surabaya yang terus berkembang.

## 1.2. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah secara umum yang terdapat pada perancangan stasiun MRT bawah tanah di Surabaya, diantaranya:

- a. Belum maksimalnya perancangan interior stasiun MRT bawah tanah di Surabaya terkait fasilitas dan ruang dengan latar belakang pengguna yang cenderung masyarakat urban *commuter* dan jarak jauh.
- b. Belum maksimalnya tematik ruang interior dalam mewadahi berbagai latar belakang pengguna pada stasiun MRT bawah tanah di Surabaya yang belum mewakili citra sebuah kota besar yang terus berkembang.

Berikut merupakan permasalahan secara merinci yang didapat dari analisa *layout* perancangan awal dari stasiun MRT bawah tanah di Surabaya, yaitu:

- a. Tema interior yang pada dasarnya mengikuti tema arsitektur bangunan, belum sepenuhnya terwujud pada hasil perancangan awal secara rinci.
- b. Kapasitas estimasi penumpang tidak sebanding dengan banyaknya akses fasilitas pintu keluar yang disediakan.
- c. Terjadinya sirkulasi pengguna yang saling berbenturan, yakni antara penumpang yang akan keluar dan masuk stasiun *subway*.
- d. Organisasi ruang yang belum baik sehingga terdapat ruang kosong yang tidak memiliki fungsi ruang, baik dari fungsi sirkulasi maupun aktivitas pengguna di dalamnya.
- e. Kurang maksimalnya penerapan fasilitas komersial, fasilitas kesehatan, dan fasilitas sosial dari segi peletakan ruang.

## 1.3. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang ada, yaitu:

1. Bagaimana perancangan interior stasiun *Mass Rapid Transit* (MRT) bawah tanah di Surabaya yang memenuhi fasilitas dan ruang dengan latar belakang pengguna yang cenderung masyarakat urban *commuter* dan jarak jauh?
2. Bagaimana perancangan interior stasiun *Mass Rapid Transit* (MRT) bawah tanah di Surabaya yang memiliki tematik ruang interior dalam

mewadahi berbagai latar belakang pengguna pada stasiun MRT bawah tanah di Surabaya yang belum mewakili citra sebuah kota besar yang terus berkembang?

#### **1.4. Tujuan Perancangan**

Adapun tujuan dari perancangan ini adalah menghasilkan desain interior stasiun *Mass Rapid Transit* (MRT) bawah tanah di Surabaya dengan memenuhi standar kebutuhan fasilitas dan ruang berdasarkan standar stasiun MRT yang sudah beroperasi di mancanegara dengan menerapkan konsep tematik yang sesuai dengan latar belakang pengguna yang terus berkembang, yakni *urban living* dan *high tech*.

#### **1.5. Manfaat Perancangan**

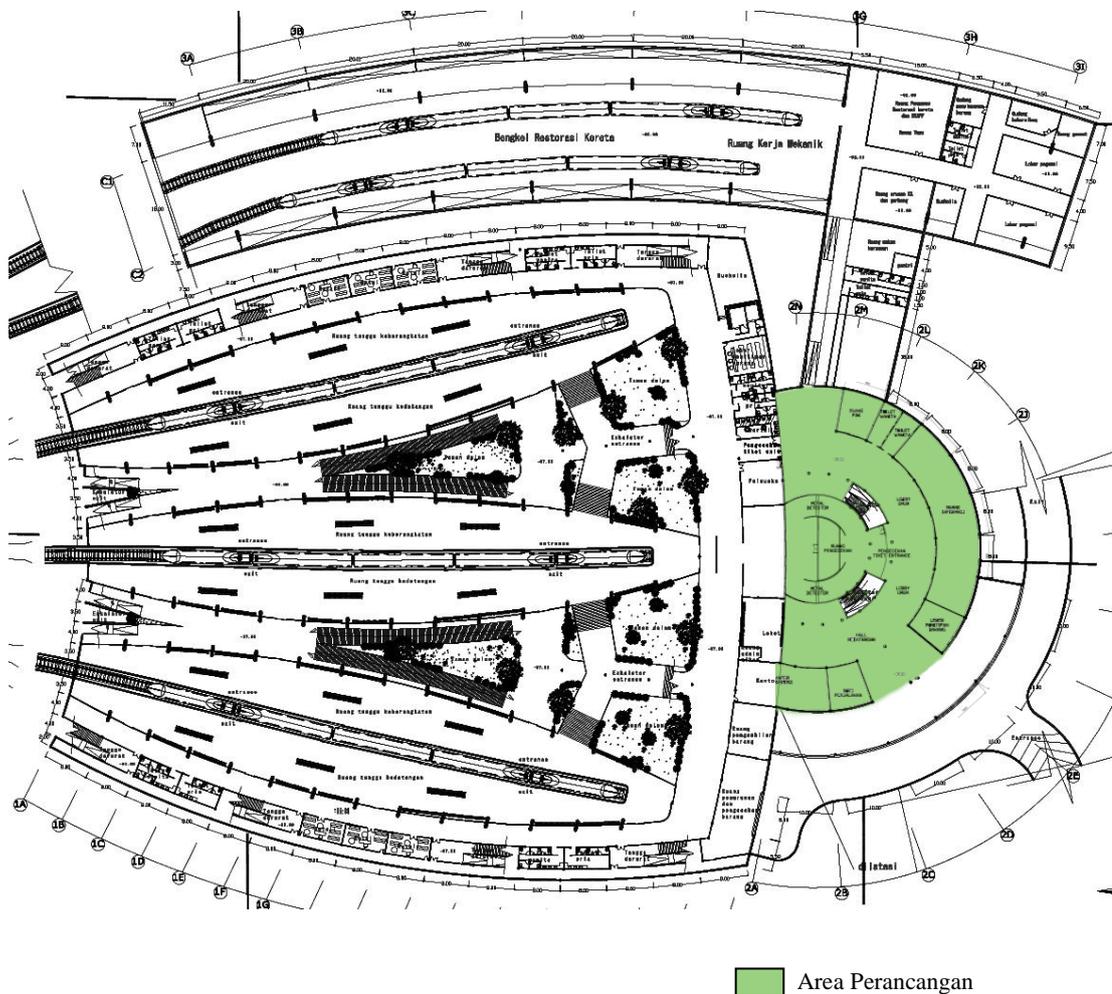
Sedangkan manfaat yang dapat diambil dari perancangan interior ini diantaranya:

1. Bagi Perancang
  - Memperoleh pengetahuan terkait perancangan interior stasiun *subway*
  - Dapat menjadi referensi akademisi lain dalam bidang perancangan interior *subway*.
2. Bagi Institusi
  - Dapat dijadikan sebagai koleksi karya perancangan interior *Mass Rapid Transit* (MRT) salah satu akademisinya.
3. Bagi Pemerintah
  - Dapat menjadi referensi dalam meningkatkan kualitas pembangunan sarana transportasi *Mass Rapid Transit* (MRT) dalam bidang desain interior yang sejatinya adalah agar bias merespon pengalaman keruangan bagi pengguna.

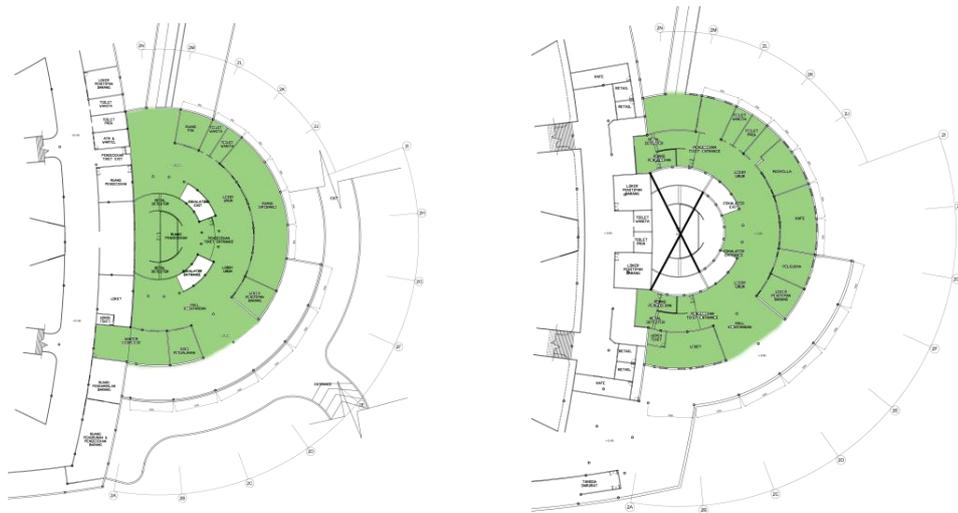
## 1.6. Batasan Perancangan

Bangunan dari Stasiun MRT Bawah Tanah Surabaya ini pada realisasinya belum dibangun, dimana status proyek sudah memiliki hasil perancangan bangunan serta interiornya yang berasal dari proyek tugas akhir mahasiswa arsitektur UIN Malang.

Perancangan interior stasiun bawah tanah/*subway* ini tidak mengubah bentuk arsitektur serta proyek perancangan interior ini tidak dilakukan terhadap seluruh bangunannya, objek desain hanya mencakup bagian ruang publik dari interior, yaitu pada area akses keluar-masuk pengunjung serta area tunggu untuk umum.



**Gambar 1.2.**Area Perancangan Interior pada Stasiun MRT Bawah Tanah di Surabaya  
(Sumber: Ayu Ike Novianti, 2013)



**Gambar 1.3.** Area Perancangan Lantai *Basement* & Lantai Satu  
(Sumber: Ayu Ike Novianti, 2013)

Berikut adalah uraian fasilitas ruang pada eksisting di area perancangan:

<b>Fasilitas Ruang Lantai <i>Basement</i></b>	<b>Fasilitas Ruang Lantai Satu</b>
Hall Kedatangan Lobby Umum Loket Admin Tiket Ruang Informasi Ruang Pengecekan Loker Penitipan Ruang P3K Kantor Ekspedisi Biro Perjalanan Toilet	Hall Kedatangan Lobby Umum Loket Admin Tiket Ruang Pengecekan Loker Penitipan Kafe Ruang Keamanan Mushola Toilet
<b>Luas: 1832 m<sup>2</sup></b>	<b>Luas: 1253 m<sup>2</sup></b>
<b>Luas Total: 3085 m<sup>2</sup></b>	

**Tabel 1.1.** Kondisi Eksisting Area Perancangan  
(Sumber: Analisa Penulis)

### 1.7. Metode Perancangan

Metode perancangan yang digunakan yakni meliputi tahapan analisis dan sintesis sehingga pada akhirnya menghasilkan sebuah hasil akhir desain. Pada tahapan analisis, data-data yang terkumpul dianalisis sehingga dapat menghasilkan *programming*/ perencanaan berdasarkan masalah-masalah yang

ada. Selanjutnya, pada tahapan sintetis, ide dasar yang dihasilkan akan diperdalam kembali dari segala elemen interior (*schematic design*).

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam perancangan interior ruang publik pada stasiun MRT bawah tanah di Surabaya ini adalah:

1. Studi Literatur

Berupa kumpulan data yang berasal dari majalah, jurnal, buku, dan internet yang berhubungan dengan judul perancangan. Studi literatur ini juga digunakan dalam menemukan standar operasional stasiun kereta dan stasiun *subway* dalam skala nasional maupun internasional. Berikut adalah sumber literatur yang digunakan:

- Peraturan pemerintah RI terkait standar stasiun dan perkereta apian di Indonesia
- Standar stasiun bawah tanah internasional
- Standar fasilitas umum internasional

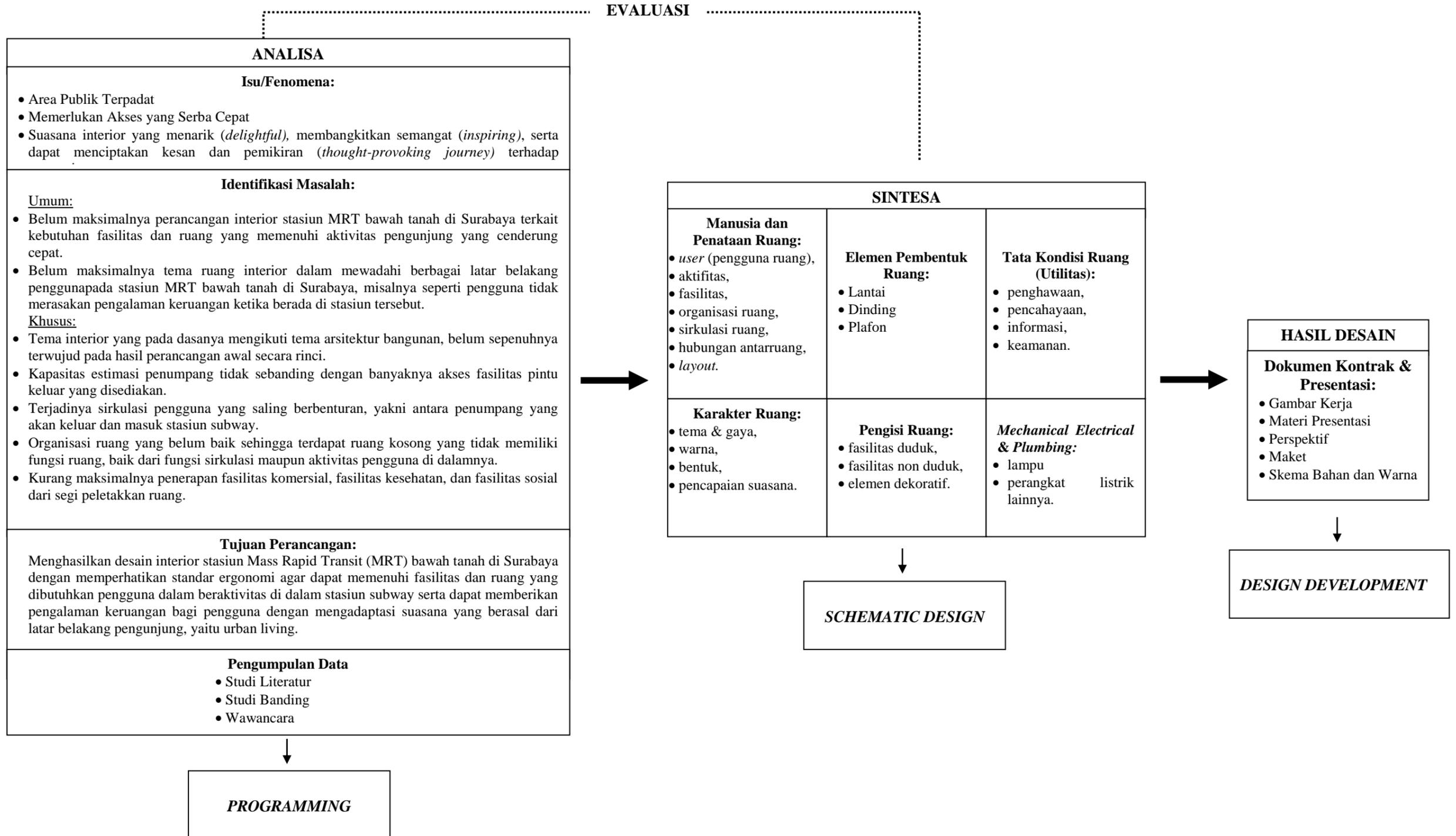
2. Studi Banding

Selain melakukan pengamatan langsung pada stasiun kereta yang sudah ada di Ibukota sebagai tolak ukur standar stasiun PT. Kereta Api Indonesia, yakni Stasiun Kota dan Stasiun Gambir, studi banding juga dilakukan terhadap stasiun kereta bawah tanah yang sudah beroperasi di negara lain, yakni Stasiun MRT Stadium (Singapura) dan Stasiun *Subway* Universitas Naples (Italia) yang didapat dari berbagai sumber (internet, berita, jurnal, dll).

3. Wawancara

Mewawancarai perancang arsitektur dari bangunan eksisting stasiun kereta api bawah tanah di Surabaya, terkait desain yang digunakan dalam perancangan bangunan tersebut.

### 1.8. Kerangka Berpikir



Gambar 1.4. Pola Pikir Perancangan  
(Sumber: Dokumen Pribadi)

## **1.9. Sistematika Penulisan**

**BAB I: PENDAHULUAN**

Menguraikan mengenai latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, ruang lingkup & batasan masalah, tujuan & manfaat, metode pengumpulan data, kerangka berpikir, dan susunan penulisan.

**BAB II: KAJIAN LITERATUR DAN DATA PERANCANGAN**

Menjelaskan dasar pemikiran dari teori-teori atau literatur yang relevan untuk digunakan sebagai pijakan dalam merancang dan menguraikan data & analisa proyek hingga analisa konsep perancangan interior.

**BAB III: KONSEP PERANCANGAN DESAIN INTERIOR**

Menguraikan konsep perancangan, organisasi ruang dan layout furniture, konsep visual, serta persyaratan umum ruang.

**BAB IV: KONSEP PERANCANGAN VISUAL DENAH KHUSUS**

Menguraikan pemilihan denah khusus, konsep tata ruang, persyaratan teknis ruang, dan penyelesaian elemen interior

**BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN**

Merupakan bab terakhir dari laporan, dimana menghasilkan kesimpulan akhir dari penelitian, serta saran pada waktu sidang.

**LAMPIRAN**

**DAFTAR PUSTAKA**