

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 5.1 Latar Belakang

Stasiun Bogor di bangun sejak awal tahun 1870-an oleh pemerintah Hindia Belanda. Stasiun ini dahulu bernama stasiun *Buitenzorg*. *Buitenzorg* sendiri merupakan nama lain dari kota Bogor. Pembangunan stasiun Bogor dilatar belakangi oleh kebutuhan terminal pemberhentian terakhir untuk jalur kereta api Batavia-*Buitenzorg*. Seiring dengan perkembangan zaman dan tingginya kebutuhan penumpang akan transportasi khususnya kereta api, maka ditahun 2009 kementerian perhubungan melakukan renovasi dan penambahan gedung baru pada stasiun Bogor. Tujuannya untuk memberikan pelayanan yang lebih baik dan dapat menampung banyaknya pengunjung. Fungsi komersil seperti pintu masuk dan keluar stasiun yang sebelumnya berada di gedung lama dipindahkan ke bangunan baru. Maka dari itu gedung lama hanya difungsikan sebagai kantor saja. Selain itu, tujuan dipindahkan kegiatan komersil untuk mempertahankan dan melestarikan bangunan *heritage* Stasiun Bogor agar tetap terawat dengan baik.

Gedung baru Stasiun Bogor berada di bagian barat dari bangunan lama dan berhadapan langsung dengan di Jalan Mayor Oking, Bogor Tengah, Kota Bogor. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) sebanyak 8,7 juta orang atau setara dengan 90,87% dari total penumpang kereta api. Mengingat stasiun bogor masuk dalam kawasan yang stategis dan berdekatan dengan objek wisata salah satunya Alun-Alun Bogor dan Kebun Raya Bogor. Sehingga pada hari besar dan hari libur banyak pengunjung yang datang dari luar kota.

Sebaliknya pada hari kerja banyak warga Bogor yang menggunakan KRL untuk pergi bekerja. Oleh karena itu sering terjadi lonjakan penumpang khususnya pada area loket dan pintu masuk peron.

Dari hasil observasi yang telah dilakukan, kurangnya organisasi ruang yang baik pada stasiun, contohnya pada area loket dan pintu masuk peron yang sering terjadi sirkulasi bersilang sehingga menyebabkan terganggunya mobilitas antar pengunjung yang hendak membeli tiket dan pengunjung yang mengantri masuk ke dalam peron. Tidak tersedianya area tunggu pada stasiun, sehingga tak jarang banyak penumpang yang duduk atau berdiri tidak sesuai tempatnya dan membuat kondisi stasiun menjadi tidak kondusif. Selain itu sering terjadinya disorientasi bagi pengguna stasiun karena minimnya petunjuk arah dan informasi pada stasiun. Fasilitas khusus bagi difabel juga belum memenuhi standar salah satunya, tidak tersedianya toilet khusus difabel.

Peningkatan pengunjung harus diimbangi juga dengan organisasi ruang dan tata letak layout furniture yang baik sesuai dengan fungsinya. Berdasarkan fenomena kekurangan pada Stasiun Bogor maka diperlukan untuk perancangan ulang. Dengan menggunakan konsep pendekatan aktivitas pengunjung stasiun diharapkan dapat menjadi solusi terhadap permasalahan yang ada. Sehingga aktivitas pengguna dapat berjalan dengan tertib dan efisien.

## **5.2 Identifikasi Masalah**

### **a. Permasalahan utama**

- **Organisasi Ruang**

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang telah dilakukan, kurangnya perancangan layout serta organisasi area khususnya pada area loket, hall dan pintu masuk peron sehingga perlu adanya penyesuaian terhadap hubungan antar ruang dengan fungsi ruang.

- *Wayfinding*

Kurangnya penerapan *wayfinding* sistem dan media informasi pada stasiun sehingga menyebabkan disorientasi arah dan tempat terhadap pengguna stasiun.

b. Prasarana dan Fasilitas

- Kurang tersedianya fasilitas duduk pada area stasiun, sehingga sering terjadinya penumpukan di area tertentu.
- Fasilitas difabel belum diterapkan sesuai dengan standar pedoman KAI, salah satunya tidak tersedianya toilet khusus difabel.

c. Konsep Visual

- Konsep visual pada area stasiun kurang ditekankan, hal tersebut dapat dialami pada pemilihan desain ruang, furnitur, material serta warna.

### **5.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan hasil analisa dari identifikasi masalah, dapat di rumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana merancang organisasi ruang dan layout agar tidak terjadinya sirkulasi bersilang sehingga dapat memudahkan aktivitas pengguna maupun karyawan stasiun?
2. Bagaimana merancang *wayfinding* sistem yang interaktif dan dapat memanfaatkan elemen interior sebagai pengaplikasiannya?
3. Bagaimana mendesain konsep visual stasiun dengan memperhatikan aktivitas serta kebutuhan penggunanya?

### **5.4 Tujuan dan Sasaran Perancangan**

#### **1.4.1 Tujuan Perancangan**

Tujuan dari perancangan ulang interior Stasiun Kereta Api Kota Bogor yaitu untuk memperbaiki organisasi ruang beserta fasilitas area stasiun dengan tetap memperhatikan fungsi ruang dan aktivitas

pengguna. Memanfaatkan elemen interior sebagai penerapan wayfinding sistem agar tidak terganggunya sirkulasi gerak pengguna. Dengan tujuan untuk memberikan kenyamanan, kemudahan serta terciptanya lingkungan stasiun yang terorganisasi dengan baik serta informatif.

#### **1.4.2 Sasaran Perancangan**

Sasaran dari perancangan interior Stasiun Kereta Api Kota Bogor adalah:

1. Merancang stasiun dengan memperhatikan Fasilitas Stasiun agar pengunjung dan karyawan nyaman dan aman sesuai dengan Pedoman standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia Tahun 2012.
2. Membuat tatanan organisasi area yang lebih baik agar sesuai dengan fungsi area awalnya.

### **5.5 Batasan Proyek**

Dalam pengerjaan perancangan ulang Stasiun Kereta Api Kota Bogor, yang meliputi batas perancangan sebagai berikut :

#### **1.5.1 Batasan Klarifikasi Stasiun Kereta Api**

Batasan klasifikasi stasiun yang akan dirancang adalah stasiun commuter line kelas A.

#### **1.5.2 Batasan Area Perancangan**

Batasan area yang akan dirancang adalah bangunan utama atau pintu stasiun bagian timur. Bangunan ini memiliki luasan  $\pm 3.300 \text{ m}^2$ . Perancangan ini akan difokuskan pada ruang-ruang tertentu seperti, lobby atau hall, ruang pelayanan tiket, ruang pelayanan umum, ruang tunggu dan area retail.

1. Nama Proyek: Stasiun Kreta Api Bogor
2. Lokasi Proyek: Pintu Masuk Barat, Jalan Mayor Oking, Bogor Tengah, Jawa Barat, Kota Bogor kode pos 16122, Indonesia
3. Luasan Proyek:  $\pm 3.300 \text{ m}^2$
4. Status Proyek: Redesain (Perancangan Ulang)

## **5.6 Manfaat Perancangan**

### **1.6.1 Manfaat Bagi Masyarakat atau pengguna**

1. Dapat membuat pengguna stasiun merasa nyaman dengan adanya desain serta fasilitas yang telah dirancang dengan baik

### **1.6.2 Manfaat Bagi Institusi Stasiun Kereta Api Bogor**

1. Dapat memberikan konsep visualisasi yang lebih baik.
2. Memberikan kenyamanan pada pengguna dan karyawan stasiun bogor yang dilihat dari konsep desain maupun fasilitasnya.

### **1.6.3 Manfaat Bagi Penulis**

1. Memberi wawasan dalam mendesain sebuah ruang publik khususnya stasiun kereta api.
2. Dapat mengetahui hal-hal yang perlu diperbaiki maupun ditambahkan yang diperoleh dari masalah yang ada pada stasiun.

## **5.7 Metode Perancangan**

Metode perancangan digunakan untuk menjawab fenomena yang terjadi. Pada perancangan ini diperlukannya data dan informasi yang lengkap dan relevan. Berikut adalah metode-metode yang di gunakan pada perancangan ini:

### **1.7.1 Data Primer**

#### **a. Pegumpulan Data**

Pada metode ini untuk mendapatkan data-datanya dengan melakukan survei baik secara langsung maupun secara daring. Survei secara langsung dilakukan dengan langsung mendatangi stasiun bogor. Survei lansung bertujuan untuk mengetahui lokasi, permasalahan, keadaan site, dan lainnya. survei daring digunakan untuk mencari informasi dari literatur, buku yang tidak ada pada survei langsung.

#### **b. Wawancara**

wawancara dilakukan dengan menanyakan beberapa pertanyaan secara langsung kepada pihak stasiun terkait. Pertanyaan tersebut meliputi hal-hal dan data yang diperlukan pada perancangan ini.

#### **c. Dokumentasi**

Dokumentasi dilakukan untuk mengumpulkan foto atau gambar yang selaras dengan objek perancangan. Dokumentasi bertujuan untuk memperkuat bukti-bukti dilapangan. Yang selanjutnya akan dilampirkan pada laporan perancangan.

### **1.7.2 Data Sekunder**

#### **a. Studi Lapangan**

Melakukan studi secara langsung untuk mengetahui lokasi, keadaan site, aktivitas serta permasalahan yang ada pada stasiun untuk selanjutnya dianalisa agar dapat kesimpulan hal apa saja yang harus diperbaiki.

#### **b. Studi Banding**

Studi banding dilakukan secara langsung dengan mendatangi dua stasiun. Stasiun Gambir dan stasiun tanah abang. Kedua stasiun ini

akan digunakan sebagai objek pembandingan yang dilihat dari beberapa aspek yang berhubungan dengan perancangan ini.

c. Analisa Data

Pada metode ini data didapatkan dari hasil analisa studi lapangan, studi banding serta wawancara. Selanjutnya akan di dapatkan keterkaitan tiap tahapan – tahapannya.

d. Programing

Programing digunakan untuk menentukan kebutuhan ruang dan fasilitas penunjang yang didapatkan dengan menganalisa aktivitas penumpang dan karyawan pada stasiun Bogor.

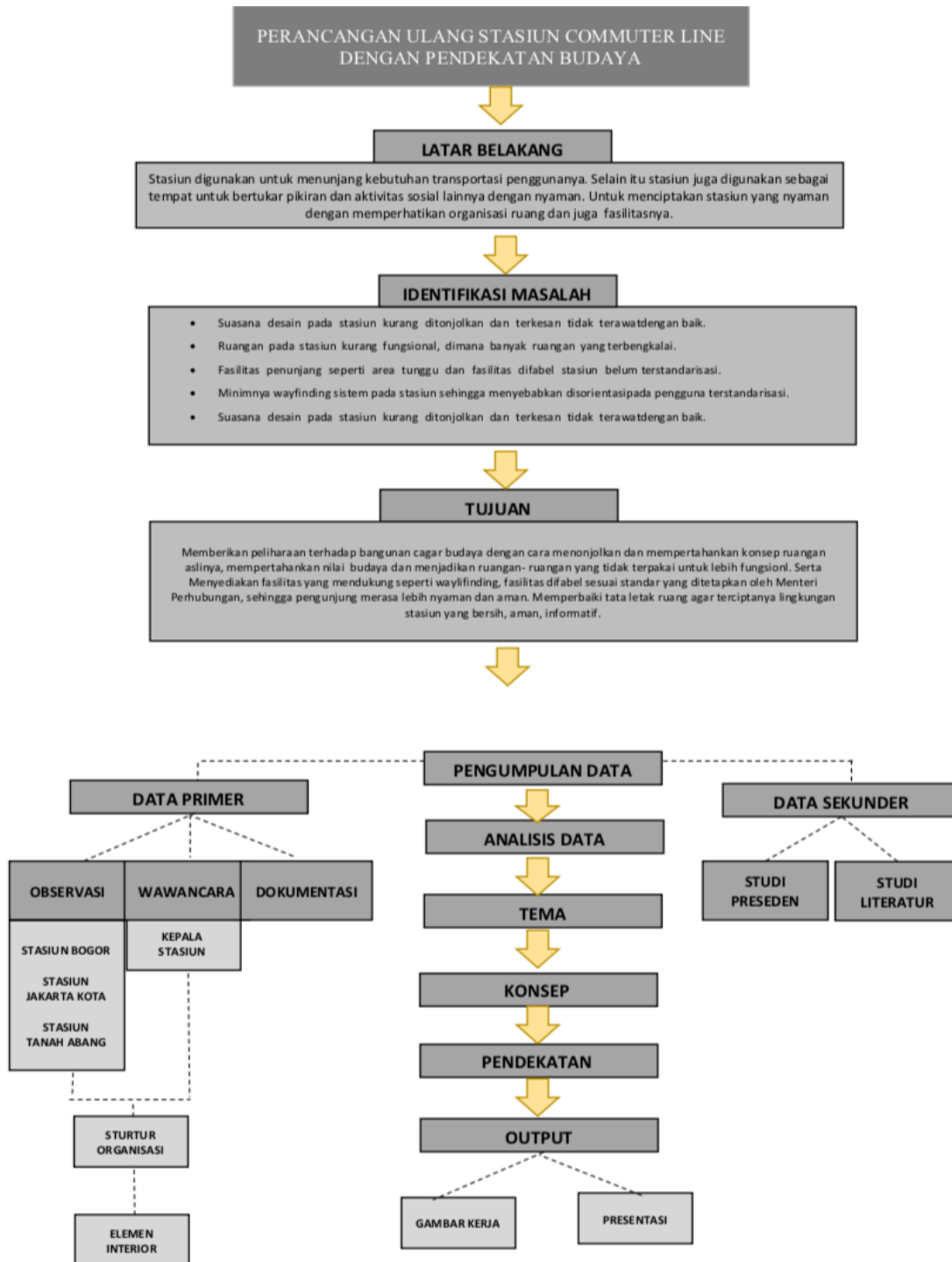
e. Tema Konsep

Tema konsep digunakan untuk menjawab permasalahan yang telah dianalisa sebelumnya.

f. Output atau Hasil akhir

Hasil akhir pada perancangan ini berupa karya tulis yang berupa laporan perancangan dan karya desain yang berupa gambar kerja, animasi 3Dimensi, serta portofolio.

## 5.8 Kerangka Berpikir





## **5.9 Pembaban**

### **a. BAB. I PENDAHULUAN**

Membahas tentang uraian-uraian latar belakang mengenai perancangan interior stasiun kereta api, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan, sasaran, manfaat perancangan, ruang lingkup dan batasan..masalah, metode perancangan,kerangka berfikir, dan sistematika penulisan.

### **b. BAB II KAJIAN LITERATUR DAN STANDARISASI**

Berisi uraian-uraian mengenai kajian literatur mulai dari deskripsi proyek, lokasi, aktivitas dan kebutuhan ruang serta standarisasi yang relevan dengan stasiun kereta api.

### **c. BAB III STUDI BANDING DAN ANALISA**

Pada bab. ini berisikan penjelasan studi banding yang telah dilakukan baik secara langsung maupun daring. Studi banding dilakukan dengan membandingkan objek yang berkaitan dengan perancangan ini.

### **d. BAB IV KONSEP PERANCANGAN INTERIOR**

Berisi uraian-uraian tema perancangan, konsep perancangan, organisasi ruang,kebutuhan ruang, konsep visual (konsep material,warna,bentuk) serta analisa studi banding.

### **e. BAB V KESIMPULAN**

Pada bab ini merupakan akhir dari penulisan laporan yang berisikan simpulan dari hasil perancangan.