

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

DAOP I adalah Daerah Operasional Kereta Api yang melintasi stasiun-stasiun di wilayah DKI Jakarta, Banten, Bogor, Depok, Sukabumi, dan Karawang dengan klasifikasi setiap stasiunnya yang berbeda-beda. Dalam klasifikasi stasiun berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan NO: PM. 33 Tahun 2011 dalam BAB IV pasal 14 dijelaskan bahwa tata cara penetapan klasifikasi stasiun kereta api adalah berdasarkan stasiun penumpang kelas besar, kelas sedang, dan kelas kecil. Salah satu stasiun kelas besar tipe A dalam rute DAOP I adalah stasiun Bogor. Stasiun kereta api Bogor merupakan stasiun yang berada di ketinggian +246 mdpl dan melayani 98% perjalanan Kereta Rel Listrik (KRL) atau *Commuter Line* untuk Kawasan Jabodetabek dengan tujuan keberangkatan menuju Stasiun Jakarta Kota dan Stasiun Jatinegara, serta melayani kereta api lokal Pangrango dengan tujuan akhir menuju Sukabumi dan merupakan stasiun dengan jumlah penumpang operasi cukup besar dan terpadat tiap tahunnya jika dibandingkan dengan stasiun di wilayah daerah operasi (DAOP) I lainnya (Riyanto & Riyanto, 2016).

Stasiun Bogor merupakan stasiun kelas besar tipe A sebagai stasiun dengan keberangkatan awal dan pemberhentian akhir yang menunjukkan bahwa pentingnya fasilitas dalam stasiun Bogor untuk menunjang kebutuhan serta kenyamanan pengunjung. Stasiun Bogor juga merupakan salah satu stasiun dengan volume pengunjung terbanyak baik saat masa sebelum pandemi maupun saat pandemi. Berdasarkan data dari PT.KAI volume penumpang di stasiun Bogor pada saat sebelum pandemi yaitu pada tahun 2019 volume penumpang stasiun Bogor adalah 17.301.248 penumpang. Kemudian, pada masa pandemi stasiun Bogor memiliki jumlah volume pengunjung 7.616.233 penumpang pada tahun 2020 dan pada tahun 2021 berjumlah 6.210.198 penumpang. Selain itu, berdasarkan hasil wawancara dengan Ibu Mei selaku staff PT.KCI di stasiun Bogor pada tanggal 23 Oktober 2022, Ibu Mei menyebutkan bahwa penumpang terbanyak pada tahun 2022 di stasiun Bogor merupakan pada bulan Mei dengan volume penumpang sebanyak ± 80.000 pengunjung, hal ini dikarenakan adanya libur lebaran. Jumlah kepadatan volume pengunjung stasiun Bogor membuktikan bahwa perlu adanya kebutuhan ruang yang baik dan efisien sehingga

sirkulasi pergerakan terutama saat *rush hour* di stasiun Bogor nyaman bagi pengunjung. (Kandee, 2004) juga menyebutkan bahwa meningkatnya jumlah penumpang di stasiun mengakibatkan kebutuhan akan desain stasiun yang modern dengan bantuan teknologi.

PT.KAI merencanakan inovasi dengan transformasi digital sebagai semangat untuk menghadapi era yang semakin canggih dan menuntut digitalisasi di segala aspek sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan kenyamanan penumpang. Hal ini juga sesuai dengan misi PT.KAI yaitu menyediakan fasilitas publik berbasis digital, berkembang pesat memenuhi kebutuhan pengguna, serta terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi (KAI, 2022). PT.KAI menyatakan mendukung pengintegrasian teknologi pada fasilitas penunjang seperti *wayfinding system* yang dapat memberi kemudahan dan kenyamanan bagi pengguna stasiun (KAI, 2021). Menurut (Kandee, 2004) desain ruangan pada stasiun harus menyertakan fungsi tambahan seperti integrasi cahaya, akses pada disabilitas serta pengembangan komersial, hal ini dapat diterapkan dengan menggunakan teknologi yang modern yang dapat dicerminkan secara visual oleh struktur bangunan atau penggunaan *smart material*.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan NO: PM. 33 Tahun 2011 fasilitas stasiun paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan, kenyamanan naik turun penumpang, penyandang cacat, Kesehatan, fasilitas umum, fasilitas pembuangan sampah dan fasilitas informasi. Namun (Fathahilah, 2017) menyebutkan bahwa saat ini, tidak adanya fasilitas ruang laktasi dan tempat ibadah yang memadai di Stasiun Kereta Api Indonesia menyulitkan pengunjung. (Safira & Natanael, 2016) juga menyatakan bahwa stasiun belum menyediakan ruang ramah anak yang termasuk dalam standar minimum pelayanan bagi konsumen. Selain itu, menurut (Aditama, 2015) fasilitas tempat duduk di stasiun Bogor hanya tersedia di peron jalur dua dan tiga serta di peron jalur enam dan tujuh sehingga, banyaknya penumpang yang duduk di lantai. Berdasarkan hasil observasi yaitu pada tanggal 1 Oktober 2022 dan wawancara pengunjung sebanyak enam orang serta hasil kuesioner pada bulan Oktober 2022 dengan jumlah responden 62 orang menunjukkan 64,5% fasilitas tempat duduk sangat dibutuhkan terutama karena bangunan bersifat semi *outdoor* dan kondisi iklim kota Bogor yang cenderung lembab dan memiliki curah hujan yang tinggi sehingga tingkat kebutuhan fasilitas menunggu meningkat agar tidak menghambat sirkulasi pergerakan pengunjung.

Berdasarkan hasil observasi, stasiun Bogor memiliki sirkulasi yang masih belum baik. Sirkulasi terbatas dan bertabrakan terutama pada bangunan Timur, belum tertatanya area *ATM Center* dengan baik di bangunan Timur sehingga belum memudahkan sirkulasi pengunjung. Selain itu, kurang efektifnya ruangan hall pada bangunan Barat karena tidak digunakan dengan baik, dan kurangnya loket untuk KA komuter dan KA lokal yang menyebabkan penumpukan sirkulasi pergerakan penumpang. Selain itu penempatan *wayfinding system* yang belum efisien menunjukkan kurang maksimalnya alur sirkulasi di stasiun Bogor sehingga belum memberikan aksesibilitas yang mandiri, memudahkan serta aman bagi pengunjung dan petugas stasiun Bogor.

Beberapa fasilitas aksesibilitas dan sirkulasi untuk penyandang disabilitas di stasiun Bogor juga masih kurang memenuhi yaitu *guiding block* yang terputus serta ramp dari kereta menuju peron (Oktavianty & Setiawan, 2020). Hal ini membuat sirkulasi di stasiun Bogor kurang baik yang belum memberi kemudahan dalam akses semaksimal mungkin untuk semua pengunjung dengan tidak mengenal usia, kemampuan, serta kecacatan pengunjung.

Stasiun Bogor pada bangunan Timur merupakan bangunan cagar budaya yang ditetapkan berdasarkan SR Menbudpar No: PM. 26/PW.007/MKP/2007 dan diklasifikasi sebagai bangunan cagar budaya golongan A yang harus dipertahankan keasliannya. Bangunan dan lingkungan binaan berfungsi sebagai representasi nyata bagaimana aktivitas pengguna berubah di tengah perubahan non fisik dalam gaya hidup dan nilai sosial masyarakat (Haristianti et al., 2022). Proses transformasi ini salah satunya ada pada bangunan stasiun kereta api kota Bogor yang merupakan artefak sekaligus memiliki fungsi komersial saat ini. Bangunan Timur ini setelah bertahun-tahun tidak berfungsi, mulai tanggal 17 Desember 2021 mulai beroperasi sebagai stasiun Bogor pintu Timur. Maka hal ini menunjukkan perlu adanya desain ruangan yang dapat mengharmoniskan antara bangunan cagar budaya dan bangunan baru yang modern mengingat bangunan cagar budaya ini selain menjadi artefak memiliki fungsi bangunan yang bersifat komersial sebagai bangunan umum.

Oleh karena itu, perlu dilakukan perancangan ulang terhadap interior stasiun Bogor dengan pendekatan teknologi yang bertujuan memaksimalkan penggunaan teknologi pada fasilitas-fasilitas dalam stasiun Bogor untuk menunjang aktivitas pengguna yang terus meningkat dan memberikan kemudahan integrasi aksesibilitas pada seluruh

pengguna stasiun Bogor, serta perlu dilakukannya upaya pelestarian dengan mengharmoniskan bangunan cagar budaya di stasiun Bogor. Perancangan ini juga diharapkan dapat mendukung inovasi PT.KAI dalam menerapkan teknologi pada stasiun sebagai solusi pada perancangan ini yang dapat memfasilitasi penumpang dengan mempercepat proses perjalanan kereta api yang efisien, dan tidak hanya mempertahankan trend yang positif, namun juga meningkatkan daya tarik masyarakat sehingga meningkatkan jumlah penggunaan transportasi umum.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dipaparkan, terdapat identifikasi masalah pada interior stasiun Bogor yaitu:

a. Fasilitas yang belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan NO: PM. 33 Tahun 2011 dan Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia yaitu:

- Belum adanya fasilitas penyandang disabilitas dan ruang laktasi yang masih belum memadai, dan belum adanya ruang ramah anak pada stasiun Bogor yang mempengaruhi tingkat kenyamanan pengunjung sebagai pengguna bangunan publik.
- Belum adanya fasilitas yang memadai berupa tempat duduk terutama di ruang tunggu bangunan Barat terutama ketika cuaca ekstrem membuat pengunjung duduk lesehan di lantai yang mengganggu sirkulasi dalam bangunan. Serta fasilitas pendukung lainnya dengan menggunakan teknologi pada interior yang mendukung inovasi PT.KAI.
- Perlu adanya pengkondisian ruang yang sesuai dengan Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia dan sebagai syarat umum ruangan, seperti Pencahayaan pada ruang publik sebanyak 200 Lux dan ruang hall serta ruang tunggu sebanyak 250 Lux, Penghawaan pada ruangan yang membutuhkan pendingin udara, *wayfinding system* terkait peletakan sign board yang baik dengan ketinggian 10^0 dari sudut pandang pengguna dan peletakan sign board yang sesuai dengan arah informasi yang dituju, Keselamatan yaitu setiap 100m^2 diletakan tabung pemadam kebakaran dan pengaplikasian fire alarm setiap luas 46 m^2 ; smoke detector dengan setiap luas 92 m^2 dan sprinkler yang merata pada luas bangunan, Keamanan dengan mengaplikasikan CCTV minimal 4 buah pada stasiun besar dengan peletakan yang merata, dan sirkulasi agar ruangan dapat menunjang aktivitas pengunjung dan petugas stasiun Bogor dengan nyaman.

- Sirkulasi yang terbatas dan bertabrakan terutama di jam-jam *rush hour* pada Hall bangunan Timur stasiun Bogor sehingga mengganggu flow penumpang dan petugas stasiun Bogor.
- Kurang efektifnya sirkulasi di ruangan hall pada bangunan Barat stasiun Bogor dari arah keberangkatan karena tidak ada pembatas ruangan yang memberi arah area loket dan area keberangkatan sehingga ruangan terkesan lapang dan membuat sirkulasi pengunjung tidak efisien.
- Area *ATM Center* belum tertata dengan baik di bangunan Timur sehingga sirkulasi tidak terarah pada satu area dan membuat sirkulasi terasa sempit.
- Kurangnya loket untuk KA komuter dan KA lokal yang menyebabkan penumpukan sirkulasi pergerakan penumpang.
- Belum efektifnya papan penanda arah pada bangunan Barat dan bangunan Timur stasiun Bogor yang membuat pergerakan pengunjung tidak efisien dilakukan secara mandiri.

b. Konservasi bangunan Stasiun Kereta Api Kota Bogor yaitu:

- Perlu adanya pelestarian dan menjaga keaslian bangunan stasiun Bogor sebagai bangunan Cagar Budaya sesuai dengan Peraturan Menteri Kebudayaan dan Pariwisata Nomor PM.26/PW.007/MKP/2007.
- Belum harmonisnya suasana desain interior stasiun Bogor pada bangunan baru yang belum sesuai dengan tema yang mengindikasikan identitas stasiun dengan bangunan cagar budaya yang perlu dijaga keasliannya agar sesuai dengan Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia dan peraturan daerah Kota Bandung No. 19 Tahun 2009 Pasal 22 mengenai *treatment* bangunan cagar budaya golongan A.

c. Aksesibilitas Desain Universal yaitu:

Belum terpenuhinya beberapa fasilitas aksesibilitas dan sirkulasi untuk penyandang disabilitas di stasiun Bogor sesuai dengan Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia. Yaitu kurang memenuhinya persebaran *guiding block* yang banyak terputus dan tipe yang tidak sesuai dengan fungsinya serta belum adanya ramp dari akses jalan Mayor Oking dan ramp dari kereta menuju peron.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dijabarkan, maka rumusan masalah dari perancangan interior stasiun Bogor adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana mewujudkan fasilitas dan pengkondisian ruang yang mencakup sirkulasi, aksesibilitas desain universal, pencahayaan, penghawaan, keamanan, keselamatan dan *wayfinding system* sehingga sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan dan Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia dalam desain interior stasiun Bogor yang menunjang kebutuhan aktivitas pengguna?
- b. Bagaimana melakukan perancangan ulang stasiun Bogor yang mengimplementasikan inovasi dengan transformasi digital sebagai semangat untuk menghadapi era yang semakin canggih sesuai dengan misi PT.KAI?
- c. Bagaimana mengimplementasikan perancangan ulang dengan kebutuhan merevitalisasi bangunan cagar budaya yang sesuai dengan aktivitas saat ini serta mengikuti perkembangan jaman yang semakin modern?

1.4 Tujuan dan Sasaran Perancangan

1.4.1 Tujuan

Merancang ulang interior stasiun Bogor dengan mengedepankan penerapan fasilitas, desain universal, dan mengoptimalkan ruang dengan penerapan teknologi yang adaptif sesuai misi PT.KAI dengan Batasan bangunan cagar budaya pada stasiun Bogor sebagai upaya melestarikan bangunan cagar budaya, sehingga dapat menciptakan suasana yang harmonis dan memenuhi kebutuhan aktivitas pengguna stasiun Bogor.

1.4.2 Sasaran

Sasaran dari perancangan ulang stasiun Bogor adalah:

- a. Mengakomodasi fasilitas termasuk pengkondisian ruang di stasiun Bogor yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan dan Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia sehingga dapat menunjang segala aktivitas.
- b. Memberikan pemeliharaan terhadap bangunan cagar budaya di bangunan Timur stasiun Bogor.
- c. Memberikan kemudahan dalam aksesibilitas pada semua pengunjung dan petugas stasiun Bogor.

1.5 Batasan Perancangan

Batasan perancangan pada stasiun Bogor ini meliputi:

- a. Objek desain merupakan Stasiun Kereta Api di kota Bogor yang dinaungi oleh PT. KAI. Perancangan yang di analisis mencakup keseluruhan interior pada stasiun Bogor yang termasuk pada kelas stasiun Besar tipe A.
- b. Luas area lahan stasiun kereta api kota Bogor adalah $\pm 18.100\text{m}^2$

- c. batasan wilayah lokasi stasiun Bogor diantaranya yaitu:
- Utara : Rel Kereta, dan perdagangan
 - Barat : Jl. Mayor Oking, Elarte Café Bogor, dan ruko-ruko
 - Selatan: Jl. Kapten Muslihat, Kantor PLN, Taman Topi Squer, Lembaga Perasyarakatan Klas II A Bogor, dan perdagangan
 - Timur : Jl. Nyi Raja Permas, Alun-alun Kota Bogor
- d. Luasan arsitektur bangunan seluas $\pm 4.303 \text{ m}^2$ dengan luas perancangan interior adalah $\pm 1.059,74 \text{ m}^2$ dengan objek interior yang di rancang ulang adalah pada bangunan Timur dan Barat di stasiun Bogor yang mencakupi ruang hall bangunan Barat, ruang loket, *E-ticket area*, ruang informasi, ruang tunggu VIP, ruang tunggu umum, *area boarding*, *area co-working*, *café* (ruang komersial).
- e. Obyek interior yang dirancang ulang pada bangunan Timur adalah bangunan cagar budaya golongan A. Berdasarkan peraturan daerah Kota Bandung No. 19 Tahun 2009 Pasal 22 *treatment* yang dapat dilakukan pada bangunan cagar budaya Golongan A dapat dilaksanakan dengan ketentuan seperti berikut:
- Bangunan dilarang dibongkar dan/atau dirubah.
 - Apabila kondisi fisik bangunan buruk, roboh, terbakar atau tidak layak tegak harus dibangun Kembali sama seperti semula sesuai dengan aslinya.
 - Pemeliharaan dan perawatan bangunan harus menggunakan bahan yang sama/sejenis atau memiliki karakter yang sama, dengan mempertahankan detail ornament bangunan yang telah ada.
 - Dalam upaya revitalisasi dimungkinkan adanya penyesuaian/perubahan fungsi sesuai rencana kota yang berlaku tanpa mengubah bentuk bangunan aslinya.
 - Lahan bangunan cagar budaya dimungkinkan adanya bangunan tambahan yang menjadi suatu kesatuan yang utuh dengan bangunan utama, dengan ketentuan penambahan bangunan hanya dapat dilakukan di belakang dan/atau di samping bangunan cagar budaya dan harus sesuai dengan arsitektur bangunan cagar budaya dalam keserasian lingkungan.
- f. Perancangan menggunakan pendekatan Teknologi.

1.6 Manfaat Perancangan

a. Manfaat bagi Masyarakat / Komunitas

- Memberi fasilitas yang nyaman dan aman bagi pengunjung Stasiun Kereta Api.
- Memudahkan sirkulasi keberangkatan dan pemberhentian masyarakat di Stasiun Kereta Api.
- Meningkatkan daya Tarik minat masyarakat terhadap penggunaan Stasiun Kereta Api.
- Mengoptimalkan fungsi utama Stasiun Kereta Api sebagai bangunan publik yang merupakan tempat pemberhentian transportasi umum berupa Kereta Api.

b. Manfaat Bagi Institusi Stasiun Kereta Api Kota Bogor:

- Meningkatkan fasilitas stasiun Bogor sehingga lebih efisien dan nyaman.
- Memberikan konsep visual yang harmonis antara bangunan baru dan bangunan cagar budaya.
- Meningkatkan kenyamanan penumpang dan staff stasiun Bogor dengan konsep dan fasilitas yang menunjang aktivitas pengguna stasiun Bogor.

c. Manfaat Bagi Institusi Penyelenggara Pendidikan

- Membangun hubungan baik antara Universitas dengan pihak PT.KAI.
- Meningkatkan eksistensi Universitas di masyarakat.
- Menghasilkan lulusan dengan kemampuan yang murni.

d. Manfaat Bagi Keilmuan Interior

- Menciptakan inovasi baru dalam perancangan Stasiun Kereta Api.
- Sebagai bahan referensi dalam pengerjaan desain interior Stasiun Kereta Api selanjutnya.
- Sebagai bahan pengetahuan dan ilmu tambahan terhadap perancangan Stasiun Kereta Api

1.7 Metode Perancangan

Tahapan metode perancangan yang digunakan untuk perancangan stasiun Bogor adalah sebagai berikut:

1.7.1 Tahap Pengumpulan Data

Pada perancangan ini, tahap pengumpulan data dilakukan dengan pencarian data objek perancangan melalui studi lapangan berupa wawancara, dan observasi, kemudian data-

data pendukung melalui studi literatur, dan data-data terkait perancangan Stasiun Kereta Api lainnya sebagai perbandingan melalui studi preseden.

1. Studi lapangan

Studi lapangan dilakukan untuk mendapatkan data-data primer yang dilakukan di lokasi perancangan secara langsung. Dalam pengumpulan data terkait objek perancangan melalui studi lapangan, terdapat beberapa tahapan yang digunakan yaitu:

A. Observasi

Observasi merupakan metode pengumpulan data dengan mengamati, melihat, meninjau terhadap objek perancangan yaitu Stasiun Kereta Api dan lingkungan sekitarnya. Hal-hal yang diobservasi dari Stasiun Kereta Api mencakup elemen-elemen interior, suasana interior, pencahayaan, penghawaan, keamanan, akses, universal desain, dan visualisasi ruangan.

B. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk menggali informasi dengan cara berinteraksi dan memberikan beberapa pertanyaan-pertanyaan dengan narasumber. Pada perancangan ini wawancara dilakukan langsung di Stasiun Kereta Api bersama petugas PT.KAI serta pengunjung dan melalui daring pada pengunjung yang sering menggunakan Stasiun Bogor. Hasil wawancara direkam lalu dituliskan kembali dalam bentuk catatan sebagai data primer dari perancangan.

C. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan untuk melengkapi data-data yang didapatkan dari observasi dan wawancara. Dokumentasi yang dilakukan mencakupi pengambilan gambar foto kondisi eksisting Stasiun Kereta Api, serta informasi-informasi lain dari dokumen resmi Stasiun Kereta Api Indonesia. Hasil dari dokumentasi diharapkan dapat memperkuat validasi dari data-data yang telah diperoleh dari perancangan ini.

2. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan untuk mencari informasi-informasi penunjang terkait perancangan Stasiun Kereta Api sebagai sumber data sekunder. Data-data yang dikumpulkan adalah berupa informasi terkait Stasiun Kota Bogor secara umum, standar-standar perancangan Stasiun Kereta Api, Peraturan Pemerintah, serta literatur terkait permasalahan yang ada di stasiun Bogor.

3. Studi preseden

Studi preseden dilakukan dengan pengamatan terhadap Stasiun Kereta Api lain yang sudah ada untuk mendapatkan data perbandingan terkait elemen-elemen interior,

sirkulasi, organisasi ruang, dan elemen lainnya yang berkaitan dengan pemecahan masalah. Data dari hasil studi preseden dapat ditinjau kelebihan dan kekurangannya serta dapat dijadikan bahan referensi dalam perancangan.

1.7.2. Tahap analisis data

Setelah data-data terkumpul, data-data tersebut kemudian dianalisis untuk menemukan permasalahan pada Stasiun Kereta Api beserta solusinya. Dari data primer dapat diidentifikasi permasalahan yang ada pada interior Stasiun Kereta Api. Selain itu, data perbandingan Stasiun Kereta Api lainnya dan peraturan pemerintah serta pedoman standar perancangan Stasiun Kereta Api juga dapat dijadikan acuan dalam menemukan kekurangan-kekurangan pada objek perancangan. Keempat data tersebut dapat dianalisis dan digunakan untuk memecahkan masalah pada tahap perancangan konsep dan desain.

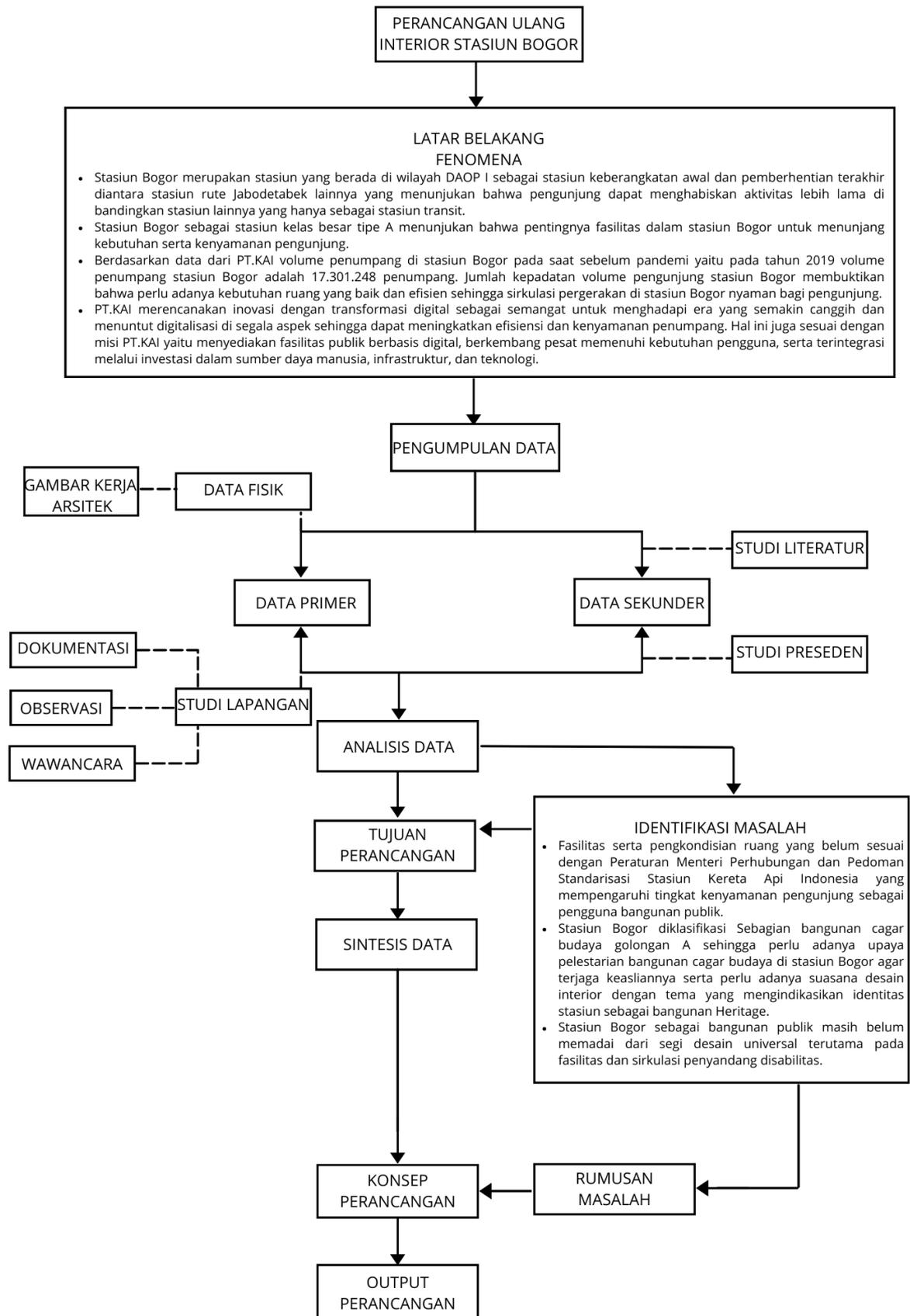
1. Perancangan desain

Perancangan desain dilakukan setelah mengetahui permasalahan dan solusi dari objek perancangan dengan mengembangkan solusi lebih lanjut pada tahap perancangan desain. Pada tahap ini didapatkan solusi berupa tema dan konsep, programming ruang, tabel kebutuhan ruang, serta rencana implementasi inovasi pada Stasiun Kereta Api.

2. Output desain

Dalam bidang interior, hasil perancangan dari Stasiun Kereta Api ini berupa ruang Stasiun Kereta Api yang dapat memfasilitasi masyarakat sebagai bangunan publik yaitu tempat pemberhentian transportasi Kereta Api dengan memprioritaskan kenyamanan dan keamanan pengguna. Rencana desain digambarkan melalui gambar-gambar kerja, gambar perspektif ruangan, serta animasi.

1.8 Kerangka berpikir



1.9 Sistematika Pembahasan

Sistematika penulisan pada proposal ini antara lain sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bagian ini, Berisi uraian-uraian latar belakang pengangkatan perancangan interior Stasiun Kereta Api di Bogor, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup dan batasan masalah, manfaat perancangan, metode perancangan, kerangka berfikir, dan sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN LITERATUR DAN DATA PERANCANGAN

Pada bagian kedua, Berisi uraian-uraian mengenai kajian literatur mulai dari sejarah Stasiun Bogor, klasifikasi, standar-standar, peraturan pemerintah, serta kajian literatur mengenai pendekatan, analisis studi kasus bangunan sejenis, dan analisis data proyek.

BAB III : KONSEP PERANCANGAN DESAIN INTERIOR

Pada bagian ketiga, Berisi uraian-uraian tema perancangan, konsep perancangan, organisasi ruang, layout, bentuk, material, warna, pencahayaan dan penghawaan, keamanan dan akustik serta implementasi interior pada Stasiun Bogor.

BAB IV : KONSEP PERANCANGAN VISUAL DENAH KHUSUS

Dalam bagian ini, Berisi uraian-uraian mengenai pemilihan denah khusus, konsep tata ruang, persyaratan teknis ruang dan elemen interior.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bagian ini, Merupakan bagian akhir dari penulisan laporan yang berisi tentang kesimpulan dan saran.

DAFTAR PUSTAKA

Berisikan daftar literatur yang telah di kumpulkan yang digunakan pada perancangan ini, baik dari standarisasi, peraturan pemerintah, jurnal ilmiah, artikel, dan literatur lainnya yang berkaitan dengan perancangan Stasiun Kereta Api Bogor.

LAMPIRAN-LAMPIRAN

Dalam bagian ini berisi lampiran lampiran dari perancangan Stasiun Kereta Api Bogor yaitu gambar-gambar kerja, gambar perspektif ruangan.