

BAB II SISTEM TANDA DI STASIUN TANAH ABANG

II.1 Topik Perancangan

Pada perancangan kali ini, perancang akan memulai topik utama tentang *sign system*, dan Stasiun Tanah Abang dimana itu merupakan bagian penting dalam perancangan, terutama perancangan *sign system* di Stasiun Tanah Abang. Berikut ini merupakan bagian dari bab II mengenai sistem tanda, Stasiun Tanah Abang dan KAI Commuter sebagai pemilik sah Stasiun Tanah Abang.

II.1.1 Sign System

Dalam kehidupan sehari-hari, pasti sudah mengenal tanda. Tanda sendiri merupakan bentuk informasi yang singkat, padat, dan jelas. Kejelasan tanda ini, jika diintegrasikan dengan sebuah sistem, maka akan menghasilkan sistem informasi berupa tanda. Informasi berupa tanda dapat dipahami, dan dipatuhi oleh sebagian masyarakat. Dengan membaca tanda, maka masyarakat akan mengikuti apa yang telah diberitahukan oleh tanda, seperti perintah, larangan, arah, dan fasilitas.

Dikutip oleh Tinarbuko, menjelaskan bahwa “Sebuah tanda bukanlah ilmu pasti, namun merupakan suatu hal yang dilandaskan oleh pengetahuan yang terbuka.” (Tinarbuko, 2009) Sehingga tanda merupakan cabang ilmu komunikasi yang berlandaskan pengetahuan terbuka mengenai arah, perintah, larangan, dan fasilitas. Tinarbuko juga menjelaskan dalam karyanya “Keberadaan sistem informasi berupa tanda tidak bisa dipisahkan, karena itu dibutuhkan di ruang publik.” Ruang publik ini meliputi: tempat wisata, tempat perbelanjaan, tempat transit angkutan umum, dan sebagainya. *Sign system* ini merupakan bahasa asing, *sign* adalah tanda, *system* yang berasal dari bahasa Latin dan Yunani, merupakan satu kesatuan yang terdiri dari beberapa komponen atau elemen yang dihubungkan bersama demi memudahkan arus informasi, materi, maupun energi untuk mencapai sebuah tujuan. Sehingga *sign system* merupakan sebuah sistem informasi berupa tanda yang di letakan pada titik-titik yang spesifik untuk memberikan informasi berupa perintah, larangan, fasilitas, dan arah tujuan dalam bentuk bahasa rupa. *Sign* adalah tanda, sedangkan *system* adalah sebuah alur untuk menyampaikan informasi. Mengutip dalam buku karya Tinarbuko (2012, hal.12) menjelaskan “*Sign system* ini tidak bisa dilepaskan dan dibutuhkan oleh masyarakat, karena hanya *sign system*-lah yang menjadi sebuah informasi singkat, padat, dan jelas yang dibutuhkan di dalam ruang publik.”

Saussure juga berpendapat bahwa sistem tanda itu memiliki dua bidang yang tidak dapat untuk dipisahkan, yakni tanda (kata ataupun gambar) dan sistem yang mengintegrasikan keduanya.

Saussure dalam kutipan Tinarbuko menyebutkan bahwa tanda adalah satu-kesatuan dari dua bidang yang tidak dapat untuk dipisahkan, yaitu tanda dan *system*, yang dimana sebuah tanda (berwujud kata ataupun gambar) memiliki dua makna yang akan ditangkap oleh penginderaan (Tinarbuko, 2009: hal 91).

Kurniawan (2009) menjelaskan “desain memberikan makna dan solusi, namun tidak selalu menjadi solusi akhir”. Bahkan dikatakan bahwa desain tidak jarang juga menimbulkan masalah baru. *Sign system* yang ada bukanlah solusi akhir bahkan bisa menjadi masalah yang baru jika masalah utama belum diselesaikan. Masalah seperti penempatan, ilustrasi, dan lain-lain jika tidak dibenahi hanya akan seperti gali lubang tutup lubang.

Kurniawan (2009) menjelaskan “Kelebihan dari desain dalam memberikan nilai pada objek bisa menjadi masalah tersendiri”. *Sign system* yang lebih mementingkan desain yang bagus daripada fungsionalitas akan menjadi masalah yang baru. Dan disinggung dalam jurnalnya, Kurniawan menyinggung bahwa desain bukan lagi sebagai solusi substansial sebuah permasalahan yang dihadapi manusia, melainkan telah berevolusi menjadi posisi sosial. *Sign system* terutama *wayfinding* telah merubah status sosial di masyarakat, seperti PPKA yang memiliki jabatan medium karena bertugas untuk mengarahkan lalu-lintas kereta api, lalu kepala stasiun yang bertugas untuk mengawasi apa saja yang ada di stasiun seperti masalah administrasi, dan sebagainya.

II.1.2 Stasiun Tanah Abang

Stasiun Tanah Abang dengan kode stasiun THB adalah stasiun besar tipe B yang ada di wilayah Jakarta Pusat, tepatnya di Kampung Bali, Tanah Abang, Jakarta Pusat. Berlokasi di Jalan Jati Baru Raya, Cideng Timur, Kecamatan Tanah Abang, stasiun ini merupakan stasiun sentral, di mana stasiun ini merupakan pertemuan jalur kereta rel listrik (KRL) tujuan Rangkasbitung/Maja/Parung Panjang/Serpong – Tanahabang (PP (Pergi - Pulang)) dengan Bogor/Depok – Jatinegara/Angke (PP). Stasiun ini memiliki enam jalur dengan jalur dua, tiga, lima dan enam merupakan jalur lurus. Jalur dua digunakan untuk kedatangan dan keberangkatan KRL (Kereta Rel Listrik) dari arah Bogor atau Depok, menuju Angke atau

Jatinegara, jalur tiga digunakan untuk kedatangan dan keberangkatan KRL dari Jatinegara atau Angke menuju Depok atau Bogor, jalur lima digunakan untuk kedatangan dan keberangkatan KRL dari arah Rangkasbitung, Maja, Parung Panjang, atau Serpong menuju tujuan akhir Tanahabang, dan jalur enam digunakan untuk kedatangan dan keberangkatan KRL dari arah Tanahabang menuju Rangkasbitung, Maja, Parung Panjang, atau Serpong. Stasiun ini berada di Wilayah Daerah Operasi 1 Jakarta (DAOP1JAK), letak stasiun ini berada di dekat Kanal Banjir Barat, sehingga stasiun ini menjadi langganan banjir jika musim hujan tiba.

Sebagaimana yang dikutip dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 33 Tahun 2011 tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api, bahwa Stasiun Tanahabang merupakan stasiun Tipe B, yang berarti ini merupakan stasiun “Kelas Sedang”, (PM. 33 TAHUN 2011, hal.14). Stasiun ini merupakan stasiun besar kelas sedang, dikarenakan stasiun ini hanya melayani penumpang kereta KRL dengan tujuan Rangkasbitung, Bogor, Depok, Duri, Angke, hingga Jatinegara.

Stasiun Tanah Abang memiliki sejarah yang panjang, hingga menjadi stasiun besar tipe B. Sebagaimana yang dilansir dari rri.co.id, stasiun ini mulai beroperasi pada tahun 1899, tepatnya pada 1 Oktober oleh perusahaan kereta api asal Hindia Belanda bernama Staatsspoorwegen, pembukaan ini dilaksanakan bersamaan dengan peresmian jalur KA tujuan Angke – Rangkasbitung. Stasiun ini mulai dielektrifikasi pada tahun antara 1996-1997, pada waktu itu, elektrifikasi hanya sampai Serpong, yang berada di wilayah Tangerang Selatan. Seiring dengan berjalan waktu, stasiun ini terus-menerus mengalami perkembangan yang cukup pesat, mulai dari adanya Depo Lokomotif yang berada di sebelah utara stasiun itu sendiri, adanya pertokoan, serta baru-baru ini, stasiun ini memiliki jembatan penyeberangan orang (*Skybridge*) yang menghubungkan langsung dengan Pasar Tanah Abang. Bangunan awal stasiun ini bukanlah bangunan yang sekarang, bangunan yang sekarang adalah bangunan dari tahun 1997 yang diresmikan oleh Menteri Perhubungan kala itu, Haryanto Dhanutirto. Bangunan awal milik perusahaan Staasspoorwegen telah dirobohkan dan diganti dengan bangunan berlantai dua, untuk mengakomodasi penumpang yang kian hari kian banyak.

II.1.3 KAI Commuter

Sebagaimana yang dilansir dari laman resmi KAI Commuter Indonesia (KCI), PT KCI merupakan salah satu anak perusahaan yang berada di lingkungan perusahaan BUMN bernama

PT. KAI (Kereta Api Indonesia). Perusahaan ini dibentuk dengan Inpres No. 5 tahun 2008 dan Surat Menteri Negara BUMN No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008, perubahan nama menjadi KCI terjadi pada 19 September 2017 dan telah mendapatkan persetujuan dari Menkumham dalam rapat RUPS (Rapat Umum Pemegang Saham). Awal terbentuknya perusahaan ini dimulai dari adanya keinginan *stakeholder* untuk lebih memfokuskan diri kepada pelayanan angkutan di wilayah Jabodetabek, dan memberikan solusi dari masalah transportasi perkotaan yang semakin kompleks. Perseroan ini kemudian menjadi bagian dari PT KAI Indonesia sejak 15 September 2008, kehadirannya bukanlah sesuatu yang tiba-tiba ada, melainkan hasil dari proses pemikiran dan persiapan yang panjang. Awal berdirinya dari Divisi Angkutan Perkotaan Jabodetabek ini bermaksud untuk memisahkan angkutan jarak jauh yang beroperasi oleh pihak Daop I Jakarta (DAOP I JAK) dengan angkutan perkotaan yang dinaungi oleh Divisi Angkutan Perkotaan Jabodetabek. Akhirnya PT. KAI Divisi Angkutan Jabodetabek resmi berubah nama menjadi PT. KCJ (KAI Commuter Jabodetabek), sebuah unit usaha perseroan yang ditugaskan untuk angkutan Jabodetabek ini sudah memiliki izin operasi penyelenggara sarana perkeretaapian No. KP 53 Tahun 2009 dan memiliki izin sebagai perseroan dengan nomor izin No. KP 51 Tahun 2009, semua izin tersebut langsung dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Tugas utama perusahaan ini adalah menyelenggarakan jasa angkutan kereta *Commuter* dengan sarana listrik aliran atas (LAA) untuk wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) dan sekitarnya serta pengusahaan di bidang nir-angkutan penumpang.

KCI sendiri memulai memodernisasikan angkutan KRL pada 2011, dimulai dari penyederhanaan rute yang ada menjadi lima rute utama, penghapusan KRL *express*, penerapan kereta yang diprioritaskan bagi wanita, dan merubah KRL ekonomi-AC menjadi *Commuter Line*. Proyek memodernisasikan ini tidak berhenti sampai disitu, proyek ini dilanjutkan dengan merenovasi, menata ulang, dan sterilisasi sarana dan prasarana termasuk jalur kereta dan stasiun yang dilakukan bersama PT. KAI sebagai induk perusahaan dan pemerintah, lebih spesifik pemerintah daerah yang wilayahnya di-*cover* oleh jalur dan stasiun KRL.

1 Juli 2013, KCI memulai modernisasikan penggunaan tiket, menggunakan kartu sebagai pengganti tiket yang dinamakan tiket elektronik (*E-Ticketing*) dan penerapan tarif progresif. Penerapan dua kebijakan sekaligus ini, menjadi tahapan selanjutnya dalam memodernisasikan KRL Jabodetabek.

Sepanjang 2020, KCI telah menorehkan prestasi jumlah angkutan penumpang sebanyak 154 juta pengguna. Angka tersebut bukanlah akhir dari segala-galanya, hal ini harus mejadi bahan evaluasi agar PT KCI bisa memperbaharui lagi sarana dan prasarana. Hingga Maret 2021, KCI sudah punya unit sebanyak 1.196 unit KRL yang semuanya beroperasi melayani 80 stasiun di wilayah Jabodetabek dan sekitarnya dengan jangkauan rute sepanjang 418 km.

II.2 Kondisi Sistem Tanda Di Stasiun Tanah Abang

Masalah yang diangkat dalam perancangan kali ini adalah bentuk dan kepatuhan masyarakat terhadap *sign system* di Stasiun Tanah Abang, masalah tersebut terkait bentuk dari *sign system* itu sendiri, tata letak, dan pengaruhnya dengan kepatuhan masyarakat terkait *sign system* di Stasiun Tanah Abang. Stasiun Tanah Abang sendiri merupakan stasiun besar kelas B, dimana stasiun ini merupakan kelas sedang dan lalu-lalang masyarakat pengguna KRL banyak yang mengakhiri ataupun hanya sekadar transit ke kereta yang lain. Sehingga keberadaan *sign system* menjadi wajib hukumnya untuk mempermudah masyarakat dalam mengakses informasi yang singkat, padat, dan jelas.

II.3 Bentuk Visual Dan Penempatan

Sign system yang ada saat ini setelah diobservasi, ternyata belum mengikuti tema dari *branding*. PT KAI beserta anak perusahaannya, melakukan *rebranding* terhadap perusahaannya, *rebranding* ini berdampak pada *sign system* yang ada, namun *sign system* yang ada di Stasiun Tanahabang belum mengikuti *branding*. Terlihat pada gambar 3.1, *sign system* yang menunjukkan jalur kereta, ruang menyusui, toilet, dan sebagainya masih menggunakan yang lama, dengan warna latar belakang cenderung gelap, sehingga akan sulit apabila dilihat dari arah pintu masuk. Tetapi untuk penggunaan *font*, sudah bisa mengikuti tema, *font* yang dipakai pada *sign system*, menggunakan tipe *sans-serif*. Dimana tipe ini memiliki kesan tanpa basa-basi, sederhana, dan cenderung rapih, sehingga *sign system* di Stasiun Tanahabang lebih mengutamakan aspek manfaat daripada estetika.

II.4 Hasil Analisis

Dari keterbacaan *sign system* yang ada, keterbacaan ikon-ikon memang mudah untuk dilihat dan dibaca, namun latar belakang dari *sign system* itu, kembali dari gambar 2.3, cukup risih untuk memfokuskan pandangan ke ikon, karena latar belakang yang paling mendominasi daripada ikon itu sendiri. Keterbacaan ikon akan kurang, apabila ada pemadaman listrik, yang

berdampak pada lampu yang menyoroti tanda tersebut, sehingga ikon tertutupi oleh latar belakang yang cenderung gelap.



Gambar II.1. Penempatan tanda arah jalur.

Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Peletakan dan desain *sign system* yang ada di Stasiun Tanah Abang, merupakan peletakan dan desain yang aman bagi masyarakat pengguna KRL, dikarenakan peletakan dan bagian-bagian yang membahayakan itu telah dipikirkan sebelumnya oleh pihak perancang *sign system*. Bagian yang membahayakan itu adalah sisi tajam sebagai penunjuk arah, diganti dengan ikon tanda panah, peletakan *sign system* tersebut diletakan di titik-titik yang spesifik, seperti pintu masuk, tangga dan *escalator*, *lift*, dan *skybridge*. Titik-titik yang spesifik ini, merupakan arus masuk dan keluar penumpang KRL, penempatan dilakukan di tembok stasiun dengan menempelkan langsung, plafon stasiun, dan kanopi stasiun dengan cara menggunakan batang yang dilas atau dibaut ke atas plafon dan kanopi, sehingga seperti menggantung di atas.



Gambar II.2. Tanda keluar stasiun.

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Material yang digunakan dalam pembuatan *sign system* di Stasiun Tanah Abang terbilang aman, minimal dari bahaya bagian yang tajam, maksimal dari bahaya sengatan listrik. Bahan yang dipakai menggunakan bahan akrilik yang tahan terhadap segala bentuk perubahan cuaca, tahan banting, ringan, dan murah. Bahan ini bukanlah barang yang langka, bahan akrilik memiliki keunggulan layaknya kaca bening, namun tidak pecah apabila jatuh, bahan ini juga memiliki sifat layaknya plastik, mudah dilelehkan. Estetika dari *sign system* di Stasiun Tanahabang memiliki kekurangan, terutama penggunaan latar belakang yang cenderung gelap. Latar belakang yang gelap ini akan dirasakan apabila Stasiun Tanah Abang mengalami pemadaman listrik, yang berdampak pada pemadaman lampu yang menyoroti *sign system* tersebut. Sehingga akan kesulitan dalam mencari minimal jalur kereta yang akan dituju.

II.5 Resume

Hasil dari observasi kali ini menunjukan bahwa, estetika dan keterbacaan *sign system* yang ada masih kurang, dikarenakan peletakan dan keterbacaannya yang tidak memikirkan bagaimanakah jikalau terjadi pemadaman listrik, maka *sign system* ini tidak akan berfungsi dengan baik. Namun kelebihan daripada kekurangannya adalah, peletakan dan materialnya yang cukup aman bagi pengguna KRL, selain itu masyarakat sudah bisa mematuhi *sign system* di Stasiun Tanah Abang, sehingga tidak perlu lagi melakukan pengarahan yang biasanya dilakukan oleh pihak PKD stasiun.

II.6 Usulan Desain

Usulan desain dalam perancangan kali ini melihat dari masalah yang diangkat, solusi usulan desain ini menggunakan media cetak, dikarenakan *audience* rata-rata adalah para pekerja dengan laju mobilisasi tinggi. Kaum milenialis ini rata rata bekerja di wilayah aglomerasi Jabodetabek, sehingga Stasiun Tanah Abang ini merupakan salah satu stasiun transit terpadat di Jabodetabek.