

Original article

RE-DESIGNING SIGN SYSTEM IN KIARACONDONG RAILWAY STATION BANDUNG

Ruth Dina Mentari HUTASOIT¹; I Dewa Alit Dwija PUTRA²

Universitas Telkom

¹*mentari.hutasoit@gmail.com*

²*dwijaputra772@gmail.com*

ABSTRACT

Sign system is a media information that help people to find their way or destination in an environment. Good sign system can be understood by viewer through the information and visualization indeed. Some of public location that craves sign system is a railway station. However as a high accessibility place, actually railway station has many activities in there, like to buy tickets, waiting for the train, obtaining information operational and others. All of that are needed sign system. Kiaracandong Railway Station as one of well known stations in West Java that had plenty visitors. But, the media information like sign system in there is not yet enough to fulfill the visitors requirement, such as some of them are broken, unsupported materials, the visibility and letter size are not standard measure, and minimum quantity sign system.

For more clearly this case, it will be required to aggregation and review the data. Actually, the methods that to be used such as directly observation to station area, collecting theoretical data, share some questionnaire to visitors, make an interview to officers, comparing with several similar projects, and matrix analysis.

So based on the situation and data management, we need to redesign the sign system with good integration in Kiaracandong Railway Station for help visitors in railway station to acquire their needs like informations and navigations. In other goal, the redesign sign system can be increase the image of PT KAI in business transportation.

Keywords: kiaracandong railway station, sign system, information display

1. PENDAHULUAN

Sign system atau sistem penanda adalah suatu sistem yang terdiri dari kumpulan penanda yang digunakan untuk memandu manusia dalam mengakses suatu lingkungan tertentu [1]. Dalam peranannya sebagai sistem penanda, *sign system* sudah pasti berfungsi untuk memandu pengamatnya dalam mengakses suatu area dalam lingkungannya.

Salah satu lokasi publik yang sangat membutuhkan *sign system* adalah Stasiun Kereta. Banyak sekali aktivitas yang dapat kita jumpai pada area stasiun, namun masih ada sebagian stasiun yang belum memaksimalkan fungsi dari *sign system*, salah satunya yaitu Stasiun Kiaracandong. Terdapat beberapa *sign system* yang belum memenuhi standarisasi internasional, seperti dalam penggunaan material, jarak keterbacaan, jumlah *sign system*, dan lain – lain. Hal ini memberikan dampak buruk sendiri pada pengelola stasiun seperti terlihat pada lokasi pelayanan informasi yang setiap harinya harus melayani lebih dari 400 jumlah pengunjung yang menanyakan tentang masalah operasional dan lokasi stasiun.

Melihat kondisi yang ada dan membandingkannya dengan teori desain, maka diperlukan perancangan kembali *sign system* di Stasiun Kiaracandong guna membantu para pengunjung yang berada di lingkungan stasiun dalam memperoleh kebutuhan akan informasi

maupun petunjuk arah suatu tempat. Selain itu perancangan ini juga berfungsi untuk meningkatkan citra PT Kereta Api Indonesia dalam bisnis jasa transportasi. Adapun rumusan masalah pada perancangan ini adalah: “Bagaimana merancang *sign system* yang efektif dan informatif bagi para pengunjung Stasiun Kiaracandong?”

2. KAJIAN TEORI

Dalam perancangan ulang *sign system* ini diperlukan beberapa teori sebagai acuan dalam pengerjaannya. Adapun teori yang digunakan seperti teori *sign system* transportasi, menjelaskan bagaimana bentuk *sign system* pada area transportasi; teori komunikasi, sebagai acuan penggunaan kata – kata yang tepat pada *signsystem*; warna, sebagai acuan pemilihan warna yang sesuai dengan standar internasional *sign system*; tipografi, sebagai dasar pemilihan jenis tipografi yang sesuai dengan tingkat kejelasan pembacanya; simbol dan panah, digunakan untuk pemilihan jenis simbol (piktogram) yang dipakai pada *sign system*; *layout*, sebagai pedoman penempatan posisi elemen visual; *hardware*, sebagai perbandingan pemilihan jenis *sign board*; *Art Deco*, sehubungan dengan konsep perancangan akan menggunakan gaya *Art Deco* maka dalam pengerjaan *sign system* ini akan dipakai teori *Art Deco*. Konsep ini dipilih untuk memberikan *experience* baru kepada para pengunjung

yang akan dijelaskan pada bagian konsep pesan.

Masing–masing teori yang telah disebutkan diatas menjelaskan bagaimana peran *sign system* yang terintegrasi dengan baik.

Sign system sendiri dalam kegunaannya dibagi menjadi tiga bagian, yaitu sebagai berikut :

a. *Sign* sebagai pemberi informasi

Adapun *sign* yang termasuk kedalam kategori ini biasanya digunakan untuk memberikan pengarah – pengarah dan informasi yang terkait dengan suatu lingkungan.

b. *Sign* sebagai pengontrol

Sign yang termasuk kedalam kelompok ini lebih digunakan untuk mengarah pada perilaku manusia daripada tujuan yang hendak dicapai.

c. *Sign* sebagai dekoratif

Sign sebagai dekoratif ini biasanya digunakan untuk menghias, seperti *banner* dan *flags* [2].

Untuk jenis–jenis *signage* pada umumnya dibagi menjadi tujuh jenis, yaitu sebagai berikut :

a. Tanda Identifikasi

Tanda ini biasanya ditempatkan pada lokasi yang berfungsi untuk mengidentifikasi suatu area dalam sebuah lingkungan. Tanda ini menunjukkan bahwa seseorang berada pada suatu lokasi yang telah ditujunya.

b. Tanda Petunjuk Arah

Tanda ini ditempatkan pada suatu lokasi untuk memandu seseorang ketempat

yang ingin ditujunya dalam lingkungan tersebut. *Directional Signs* juga sering dikenal sebagai *Wayfinding Signs*.

c. Tanda Peringatan

Tanda ini bertujuan untuk mengingatkan seseorang untuk memperhatikan hal yang dapat membahayakan hidupnya atau juga untuk berhati – hati.

d. Tanda Larangan

merupakan tanda yang mengatur kebiasaan seseorang atau melarang aktivitas tertentu dalam suatu lingkungan.

e. Tanda Operasional

Tanda ini digunakan untuk menginformasikan seseorang tentang suatu lingkungan dan sistem operasional yang ada didalamnya.

f. Tanda Penghargaan

adalah sebuah tanda yang dibuat untuk menghormati orang – orang yang terkait dalam pembangunan maupun keberlangsungan dari suatu lingkungan.

g. Tanda Interpretasi

Tanda ini berguna untuk membantu seseorang untuk memahami suatu lingkungannya dengan menyediakan sejumlah informasi terkait sejarah, geografi, artefak, dan lain–lain [3].

3. CARA PENGUMPULAN DATA

Data dikumpulkan melalui beberapa cara, yaitu sebagai berikut :

a. Observasi

Observasi adalah metode yang digunakan untuk mengamati sesuatu, seseorang, suatu lingkungan, atau situasi

secara tajam terinci, dan mencatatnya secara akurat dalam beberapa cara [4]. Observasi yang dilakukan penulis dalam penelitian ini berupa tinjauan langsung ke Stasiun Kereta Api Kiaracandong dan objek – objek sejenis diantaranya Stasiun Kereta Api Bandara Kualanamu dan Stasiun St Pancras International. Pengamatan ini dilakukan untuk melihat aktivitas dan perilaku para pengunjung stasiun.

b. Studi Pustaka

Studi Pustaka merupakan metode pengumpulan data dengan menggunakan sumber informasi yang terdapat dipergustakaan dan sumber – sumber lain [5].

Studi Pustaka yang dilakukan penulis yaitu dengan mengumpulkan data – data teoritis yang digunakan sebagai dasar pemikiran dalam merumuskan karya dan sumber yang dapat dipertanggungjawabkan dalam pembuatan laporan tugas akhir. Studi pustaka ini dilakukan dengan mempelajari berbagai buku, skripsi, dan *website*.

c. Kuesioner

Metode pengumpulan data secara kuesioner merupakan penelitian yang dilakukan untuk memperoleh data yang relevan dengan tujuan penelitian dengan cara memberikan sejumlah pertanyaan kepada responden terkait [5].

Kuesioner dibagikan kepada 100 responden pengunjung Stasiun Kiaracandong, dengan hasil bahwa

sejumlah pengunjung sering yang mengaku pernah kebingungan dalam beraktivitas di stasiun akan bertanya kepada para petugas, tidak melihat *sign system* karena *sign system* pada stasiun kurang dapat memenuhi kebutuhan informasi mereka.

d. Wawancara

Wawancara adalah suatu teknik yang digunakan untuk memperoleh informasi tentang kejadian yang oleh peneliti tidak dapat diamati sendiri secara langsung, baik karena tindakan atau peristiwa yang terjadi dimasa lampau ataupun karena peneliti tidak diperbolehkan hadir ditempat kejadian itu [4].

Hasil wawancara dengan Bapak Dadang Suryana selaku Kasubur Pelayanan, diketahui bahwa Sistem informasi yang kurang baik diakui cukup menjadi masalah bagi para petugas layanan informasi yang jumlahnya juga masih terbatas. Maka dari itu, sangat diharapkan adanya perancangan ulang *sign system* di stasiun agar para pengunjung dapat beraktivitas dengan nyaman dan percaya diri, serta para petugas juga tidak kewalahan dengan banyaknya pengunjung setiap hari pada lokasi layanan informasi.

4. DATA DAN ANALISIS

4.1 Data PT Kereta Api Indonesia



Gambar 1. Logo PT Kereta Api Indonesia
(Sumber : www.kereta-api.co.id)[6]

Stasiun Kiaracondong (KAC) merupakan stasiun terbesar kedua di Kota Bandung yang didirikan pada tanggal 21 Maret 2000 dengan ciri khas bentuk gedung yang bergaya Art Deco, yaitu terlihat dari sisi depan bangunan yang berbentuk geometri. Stasiun ini berada pada ketinggian +681 terletak di batas antara Kelurahan Babakansari dan Kelurahan Kebunjayanti. Demi alasan operasional, sejak tahun 2008 stasiun ini hanya melayani keberangkatan kelas Ekonomi saja, tidak seperti dulu melayani kelas Eksekutif, Bisnis, dan Ekonomi.

Adapun visi dan misi PT KAI adalah sebagai berikut :

Visi : “Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.”

Misi : Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk

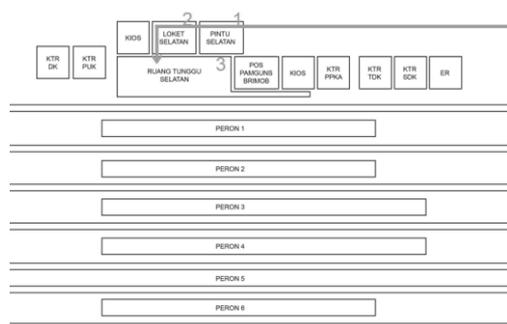
memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

Flow Pengunjung

Berdasarkan hasil pengamatan dan disertai dengan penjelasan pihak stasiun, ada perbedaan alur yang dilalui pengunjung dalam keberangkatan jarak dekat dan jarak jauh, yaitu sebagai berikut :

a. Keberangkatan jarak dekat

Untuk pengunjung dengan keberangkatan antar kota masuk dari pintu selatan, lalu menuju loket untuk membeli tiket dan masuk ke ruang tunggu. Di ruang tunggu penumpang menunggu kereta tujuannya dan dapat memasuki kereta setelah instruksi dari petugas stasiun.

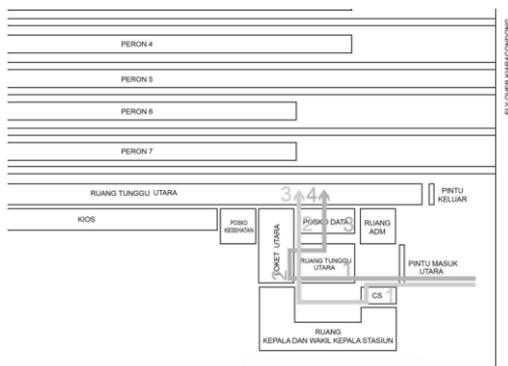


Gambar 2. *Flow* pengunjung jarak dekat
(Sumber : Stasiun Kiaracondong)

b. Keberangkatan jarak jauh

Untuk pengunjung keberangkatan jarak jauh dibagi menjadi dua yaitu pengunjung yang berangkat tapi belum

memiliki tiket sehingga harus membeli tiket dulu yaitu pada gambar dengan panah hijau, pengunjung terlebih dahulu mengambil nomor antrian pada ruang tunggu, lalu menunggu giliran antriannya untuk membeli tiket pada loket, setelah itu menuju posko data untuk pengecekan dan dapat memasuki ruang tunggu untuk menunggu kereta yang akan dinaikinya. Apabila pengunjung dengan keberangkatan yang sudah memiliki tiket *booking* yaitu pada panah kuning, maka terlebih dahulu menukarkan tiket tersebut pada bagian *customer service*, lalu masuk ke bagian posko data untuk pengecekan dan akhirnya ke ruang tunggu untuk menunggu kereta yang akan dinaikinya. Kedua alur tersebut dapat dilihat lebih jelas pada gambar berikut ini :



Gambar 3. *Flow* pengunjung jarak jauh
(Sumber : Stasiun Kiararacondong)

4.2 Data Khalayak Sasaran

a. Demografis

Target Khayalak Sosial : Remaja dan Dewasa; Usia : 20 – 40 tahun; Jenis Kelamin : Laki – laki dan perempuan; Status Sosial : Menengah kebawah

b. Geografis

Target pengunjung Stasiun Kiararacondong adalah warga Jawa Barat dan sekitarnya.

c. Psikografis

Masyarakat dengan gaya hidup yang memiliki mobilitas tinggi dan peduli terhadap fasilitas layanan informasi seperti sign system

d. Behaviour (Perilaku)

Tidak menggunakan sign system sebagai media komunikasi informasi dan petunjuk arah

4.3 Data Hasil Kuesioner

Dari hasil kuesioner disimpulkan bahwa sejumlah pengunjung jarang beraktivitas di stasiun sehingga mereka sering kebingungan ketika beraktivitas di stasiun. Adapun tindakan yang dilakukan mereka ketika mencari informasi yaitu dengan bertanya meskipun ada fasilitas *sign system* pada stasiun tersebut. Mereka mengaku bahwa *sign system* itu penting tetapi pada Stasiun Kiararacondong kurang dapat dimanfaatkan secara maksimal, selain itu kuantitas dan kualitas *sign system* di stasiun juga masih kurang, maka dari itu diperlukan pembaharuan akan *sign system* demi memenuhi kebutuhan informasi pengunjung.

4.4 Data Hasil Wawancara

Narasumber : Bapak Dadang Suryana, selaku KASUBUR di Stasiun Kiaracondong, menjelaskan bahwa Stasiun Kiaracondong ini merupakan suatu stasiun yang dapat digolongkan pada stasiun besar . Dulunya stasiun ini melayani seluruh keberangkatan untuk semua kelas. Namun karena tingkat kepadatan stasiun utama yaitu Stasiun Bandung sudah semakin meningkat maka bagian operasional pusat menetapkan bahwa Stasiun Kiaracondong khusus melayani untuk keberangkatan kelas ekonomi saja.

Kendati sebagai stasiun yang areanya masih tergolong kecil dengan kepadatan pengunjung yang cukup tinggi, Stasiun Kiaracondong harus memiliki fasilitas layanan informasi yang baik agar aktivitas yang ada pada stasiun dapat berjalan dengan baik. Akan tetapi pada kenyataannya sistem informasi yang ada pada Stasiun Kiaracondong kurang berfungsi dengan maksimal, masih banyak pengunjung yang tidak memperhatikannya, selain karena budaya masyarakat yang kurang berminat membaca, juga karena *sign system* itu sendiri tidak dapat mempengaruhi para pengamatnya. Penempatan dan visualisasi *sign system* banyak yang belum terintegrasi dengan baik sehingga *sign system* tidak mendapat perhatian oleh pengunjungnya. Ia mengatakan, pihak stasiun pun bingung untuk penempatan

informasi tersebut karena tata bangunan stasiun sendiri yang tidak sesuai standar. Sebagian besar *sign system* hanya dapat dilihat dari satu atau dua sudut pandang saja. Hal ini berakibat buruk kepada bagian pos *customer service* yang setiap hari dipadati oleh para pengunjung yang ingin memperoleh informasi sesuai kebutuhan mereka. Dengan dua petugas layanan informasi untuk menangani ratusan pengunjung yang datang dengan berbagai kepentingan dan bertanya diakui terkadang sangat tidak efisien. Maka dari itu, ia mengatakan bahwa sistem informasi tetap harus diperhatikan dan ditata sedemikian rupa sehingga seluruh kegiatan yang ada pada stasiun dapat berjalan dengan baik. Bapak Dadang juga menambahkan bahwa program perencanaan stasiun selanjutnya akan memperbaharui bagian layanan informasi dan lingkungan stasiun. Ia mengatakan apabila dana sudah mencukupi dan disetujui oleh pusat, maka inovasi dari tata bangunan dan *sign system* akan segera dilaksanakan demi menunjang kenyamanan pengunjung dalam beraktivitas.

4.5 Analisis

a. Analisis Proyek Sejenis

Analisis proyek sejenis dibuat dengan melakukan perbandingan dari keadaan Stasiun Kiaracondong, Stasiun Bandara Kualanamu Medan, dan Stasiun Pancras International, Prancis. Dari hasil

perbandingan diperoleh beberapa perbedaan yang mencolok pada *sign system* ketiga stasiun tersebut. Stasiun Bandara Kualanamu Medan memiliki konsep yang sama dengan Stasiun Pancras International, yaitu bertaraf internasional.

b. Analisis Data dan Teori

Analisis data dan teori ini menggunakan analisis matriks dengan membandingkan data – data proyek yang telah diobservasi dengan teori desain. Teori desain yang dipakai seperti teori komunikasi, tipografi, simbol dan panah, *layout*, warna, dan *hardware*. Adapun hasil kesimpulan dari analisis ini adalah ketiga stasiun ini telah memiliki pesan yang sama dalam *directional sign*-nya, yaitu menyajikan pesan yang bertujuan untuk navigasi kepada pengamatnya. Tetapi apabila ditinjau dari segi visualisasi, ketiga stasiun ini memiliki penampilan yang berbeda. Berdasarkan teori yang ada, *sign system* pada Stasiun St Pancras International lebih unggul dibandingkan dengan kedua stasiun lainnya. Penggunaan elemen grafis pada stasiun ini dibuat berdasarkan standarisasi internasional yang telah ada, yaitu menggunakan AIGA/DOT. Selain itu *sign hardware* yang digunakan juga tergolong kelas atas dan mahal. Pada Stasiun Bandara Kualanamu juga tidak jauh beda dengan Stasiun St Pancras International, *sign system* pada stasiun ini juga memiliki penampilan dan standarisasi yang sesuai internasional,

hanya saja penggunaan *color-coding* belum sempurna. Sedangkan pada Stasiun Kiaracandong masih tergolong jauh dari standarisasi internasional yang telah ada. Maka dari itu diperlukan pembenahan lagi terhadap *sign system* pada stasiun ini, seperti pada aspek material, tipografi, *layout*, dan simbol.

5. KESIMPULAN

Perancangan *sign system* ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan PT KAI dengan menyajikan informasi dalam bentuk *sign board* yang terintegrasi dengan baik sehingga pengunjung stasiun dapat beraktifitas dengan percaya diri di lingkungan stasiun. Selain itu sehubungan dengan penggantian logo (*re-branding*) yang telah dilakukan PT KAI, maka untuk lebih menguatkan citra perusahaan dalam pikiran masyarakat terutama pengunjung, penggunaan warna *sign system* akan disesuaikan dengan warna dari logo PT KAI, yaitu Biru dan Orange. Untuk bentuk *sign board* sendiri digunakan penggayaan Art Deco yang merupakan penggayaan bangunan yang banyak digunakan di Kota Bandung.

6. KONSEP

6.1 Konsep Pesan

a. Menyampaikan informasi dalam bentuk visual melalui *sign system* kepada pengunjung mengenai lokasi yang ada pada area stasiun, yaitu berupa informasi arahan/ navigasi,

larangan dan peringatan, serta operasional yang berlaku pada Stasiun Kiaracandong.

- b. Memperkuat citra PT KAI dengan mengadaptasi identitas dari PT KAI pada *sign system*, seperti bentuk papan sign dan warna.
- c. Memberikan *experience* baru kepada pengunjung Stasiun Kiaracandong dengan menambahkan identitas Stasiun Kiaracandong, yaitu kolaborasi logo PT KAI dan bentuk bangunan Stasiun Kiaracandong yang memiliki gaya *Art Deco*.

6.2 Konsep Kreatif

Adapun konsep kreatif yang digunakan oleh penulis adalah *perancangan sign system* yang beridentitas. Identitas yang dipakai merupakan identitas PT KAI dan Stasiun Kiaracandong sendiri agar para pengunjung merasa *familiar* terhadap *sign system* tersebut.

Sign system akan dirancang dengan mengkolaborasikan elemen desain yang ada pada identitas PT KAI dan Stasiun Kiaracandong. Elemen desain tersebut antara lain warna logo PT KAI dan gaya *Art Deco* yang merupakan bentuk arsitektur bangunan dari Stasiun Kiaracandong. *Sign system* yang dirancang akan dibuat menggunakan warna biru dan orange sedangkan *sign board*-nya akan disesuaikan dengan gaya *Art Deco*, yaitu bentuk geometrikal yang merupakan banyak dipakai pada gedung di Kota Bandung. Selain itu, bentuk dari

gedung Stasiun Kiaracandong juga memiliki pengayaan bentuk geometrikal.

6.3 Konsep Visual

a. Simbol

Simbol yang digunakan diadaptasikan melalui simbol universal karya AIGA/ DOT yang sudah sesuai standar internasional. Adapun contohnya dapat dilihat sebagai berikut :

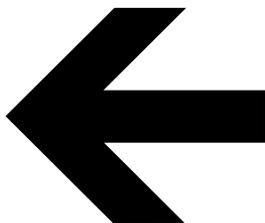


Gambar 4. Modul desain simbol
(Sumber: Chris Calori) [3]

b. Panah

Tanda panah yang dipakai dalam *sign system* ini juga menggunakan panah dari pengayaan AIGA/ DOT yang berasal dari keluarga Helvetica dengan jenis Helvetica Parallel. Tanda panah Helvetica Parallel merupakan tanda panah yang sudah umum juga digunakan dan memiliki tingkat kejelasan yang baik sehingga tingkat keterbacaannya dari jarak jauh

dan dekat dapat dilihat dengan jelas oleh pengamat.



Gambar 5. Panah Helvetica Parallel
(Sumber: Chris Calori) [3]

c. Tipografi

Jenis huruf yang digunakan dalam *sign system* ini adalah *typeface sans – serif* dengan *upper – case* pada huruf pertama dilanjutkan dengan *lower – case* pada huruf berikutnya. Adapun efek yang digunakan pada huruf adalah normal dan *bold* (tebal) karena mempermudah keterbacaan. Jenis *font* yang digunakan adalah *Fitzgerald Black*. Pemilihan jenis font ini berdasarkan tema perancangan yang *Art Deco*.

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

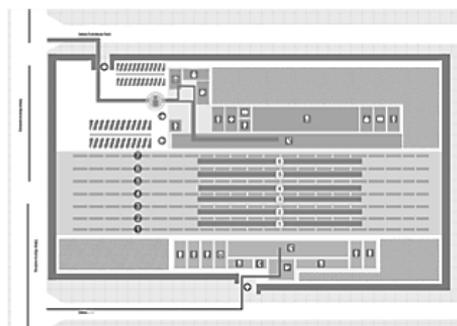
Gambar 6. Font Fitzgerald Black

Contoh penerapan *font* tersebut dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



d. Diagram

Diagram yang digunakan pada *sign system* ini adalah berupa denah yang menggambarkan lokasi stasiun secara keseluruhan, yaitu meliputi gedung utara dan selatan. Diagram ini menjelaskan beberapa lokasi dan arahan untuk rute keberangkatan luar kota dan provinsi. Adapun contoh diagram adalah sebagai berikut :



Gambar 7. Diagram lokasi Stasiun
Kiaracandong
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

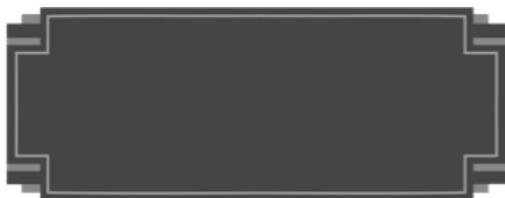
e. Warna

Warna – warna yang dipakai dalam perancangan ulang *sign system* ini adalah warna yang ada pada logo PT KAI sebagai

warna utama, yaitu kuning, biru, dan putih. Untuk informasi larangan/ darurat menggunakan kombinasi warna dengan warna merah, sedangkan untuk informasi peringatan menggunakan kolaborasi dengan warna kuning. Untuk selebihnya tetap menggunakan warna biru, kuning, dan putih.

f. Bentuk *Sign system*

Dalam perancangan *sign system* ini akan diberikan elemen *Art Deco* pada bentuk *sign board*. Adapun bentuk yang diambil adalah bentuk geometrikal sebagai ciri khas dari *Art Deco*. Berikut ini adalah bentuk elemen *Art Deco* dalam *sign board* yang telah dirancang :



(tampak depan)



(tampak samping)



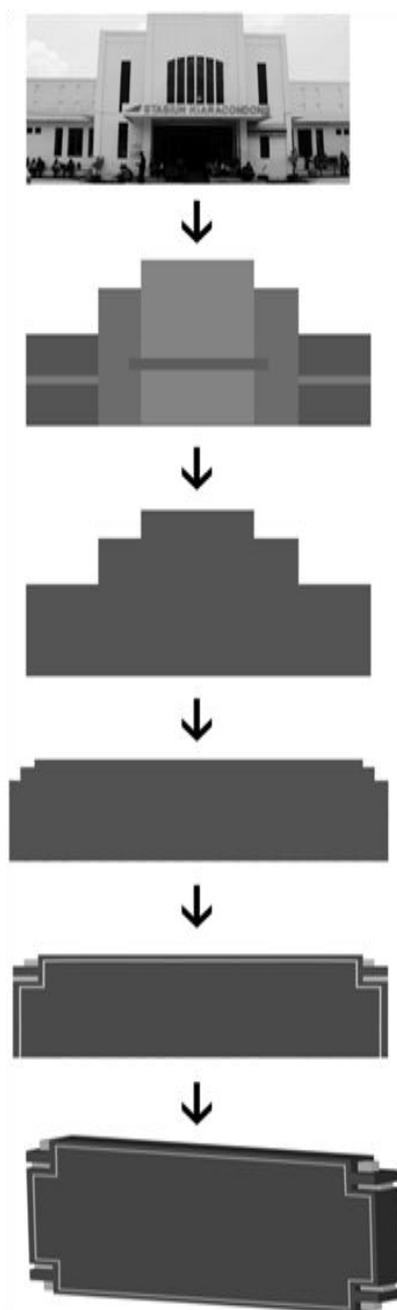
Gambar 8. Bentuk sign board Stasiun Kiaracandong

(Sumber : Dokumentasi pribadi)

Konsep perancangan :

Warna : Perwarnaan *sign board* ini tidak dibuat dengan menggunakan warna *Art Deco* yang bernuansa *vintage* tetapi menggunakan warna logo PT KAI yaitu biru dan orange. Hal ini bertujuan untuk menguatkan identitas PT KAI terutama karena PT KAI baru saja merancang ulang logo perusahaan mereka.

Bentuk : Bentuk *sign board* ini dirancang dengan bentuk geometrikal yang sangat banyak digunakan pada bangunan tua di Kota Bandung. Selain itu, bentuk *sign board* ini juga memiliki kesamaan dengan bentuk bangunan depan Stasiun Kiaracandong. Untuk lebih jelasnya akan disampaikan pada gambar berikut ini :



Gambar 9. Transformasi sign board Stasiun Kiaracandong
(Sumber : Dokumentasi pribadi)

6.4 Konsep Media

a. Media Cetak

Wayfinding maps (peta) yang dirancang akan ditampilkan pada media cetak berupa brosur yang ada pada stasiun.

b. Sign system

Media kedua yang digunakan yaitu *sign system* yang dibagi menjadi beberapa bagian yaitu *Identificational Signs*, *Directional Signs*, *Warning Signs*, *Regulatory and Prohibition Signs*, *Operational Signs*, *Interpretative Signs*.

7. HASIL PERANCANGAN

Berdasarkan rumusan masalah, data yang diperoleh dengan landasan teori dianalisis menjadi konsep perancangan, yaitu konsep pesan, konsep kreatif, konsep visual, dan konsep media, maka hasil perancangan adalah sebagai berikut.

a. Identificational Signs



Gambar 10. *Identificational Sign*
(Sumber : Dokumentasi pribadi)

b. *Directional Signs*



(Ceiling Hung)



(Free Standing)

Gambar 11. *Directional Sign*
(Sumber : Dokumentasi pribadi)

c. *Warning Signs*



Gambar 12. *Warning Sign*
(Sumber : Dokumentasi pribadi)

d. *Regulatory and Prohibition Signs*



Gambar 13. *Regulatory and Prohibition Sign*

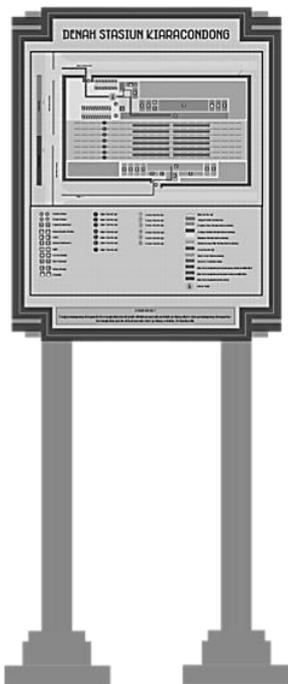
(Sumber : Dokumentasi pribadi)

e. *Operational Signs*



Gambar 14. *Operational Sign*
(Sumber : Dokumentasi pribadi)

f. Interpretative Signs



Gambar 15. Interpretative Sign
(Sumber : Dokumentasi pribadi)

Untuk lebih memperjelas lagi bentuk penerapan *sign system* ini pada lingkungannya dapat dilihat pada gambar berikut ini :

a. Indoor Sign System



Gambar 16. Pos Kesehatan
(Sumber : Dokumentasi pribadi)



Gambar 17. Pusat Informasi
(Sumber :Dokumentasi pribadi)



Gambar 18. Informasi Operasional
(Sumber : Dokumentasi pribadi)

b. Outdoor Sign System



Gambar 18. Arah Jalur
(Sumber : Dokumentasi pribadi)



Gambar 19. Arah Parkir
(Sumber : Dokumentasi pribadi)



Gambar 20. Diagram
(Sumber : Dokumentasi pribadi)

8. REFERENSI

- [1] Foliis, John dan Dave Hammer. *Architectural Signing and Graphic*, Watson and Guptil Publication. New York, 1979
- [2] Baines, Phill dan Catherine Dixon. *Signs : Lettering in The Environment*, Laurence King. London, 2003
- [3] Calori, Chris. *Signage and Wayfinding Design*, John Wiley & Sons Inc. Hoboken New Jersey, 2007

[4] Rohidi, Tjeptjep Rohendi. *Metodologi Penelitian Seni*, Citra Prima Nusantara. Semarang, 2011

[5] Tukiran, Effendi Sofyan. *Metode Penelitian Survei*, Pustaka LP3ES. Jakarta, 2012

[6] <http://www.kereta-api.co.id>, (cited 15-03-2014; 10:21)

