

## PERANCANGAN ULANG INTERIOR STASIUN KERETA API PEKALONGAN DENGAN PENDEKTAN BEHAVIOR

### REDESIGN OF PEKALONGAN RAILWAY STATION INTERIOR WITH BEHAVIOR APPROACH

Marina Agustriani<sup>1</sup>, Widyanesti Liritantri<sup>2</sup>, Ganesha Puspa Nabila<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> *Desain Interior, Fakultas Industri Kreatif, Universitas Telkom, Jl. Telekomunikasi No 1, Terusan Buah Batu – Bojongsoang, Sukapura, Kec. Dayeuhkolot, Kabupaten Bandung, Jawa Barat, 40257*  
marinaagt@student.telkomuniversity.ac.id, widyanesti@telkomuniversity.ac.id,  
ganeshabella@telkomuniversity.ac.id

**Abstrak** : Perancangan ini bertujuan untuk menghasilkan perubahan signifikan pada Stasiun Kereta Api Pekalongan dengan fokus pada tema "*Multi-Functional Space of Heritage*". Stasiun ini dianggap sebagai elemen integral dari sejarah jalur kereta api di Indonesia dan memiliki potensi strategis sebagai pusat transit regional yang penting. Metodologi perancangan yang diterapkan melibatkan analisis mendalam terhadap data historis penggunaan stasiun, kebutuhan pengguna, dan tren perjalanan kereta api. Tema "*Multi-Functional Space of Heritage*" diimplementasikan secara menyeluruh dalam perancangan interior dan eksterior stasiun dengan menciptakan harmoni antara desain kontemporer yang mempertahankan keaslian elemen-elemen eksisting bangunan. Pendekatan perancangan yang digunakan fokus pada optimalisasi tata ruang dalam Perilaku pengguna ruang, sirkulasi yang efisien, dan pemanfaatan fungsi ruang yang maksimal. Hasil perancangan menunjukkan bahwa perubahan desain ini tidak hanya meningkatkan aspek estetika stasiun, tetapi juga memberikan dampak positif terhadap pengalaman pengguna, efisiensi ruang, dan menjaga keaslian bangunan. Perancangan ini meningkatkan fungsionalitas stasiun sebagai pusat transportasi, memenuhi kebutuhan pengguna dengan tetap mempertahankan nilai-nilai lokal. Temuan perancangan ini diharapkan dapat memberikan panduan yang berharga bagi pengembang dan perancang dalam pengembangan stasiun kereta api di berbagai wilayah, dengan memperhatikan dan menggabungkan nilai-nilai heritage serta kebutuhan perilaku pengguna. Sebagai hasilnya, proyek ini diharapkan dapat menjadi model inspiratif untuk pengembangan stasiun kereta api di masa depan, yang memadukan sejarah dan fungsionalitas dengan harmonis.

**Kata Kunci** : stasiun, heritage, perilaku

**Abstract** : This design aims to bring about significant changes to Pekalongan Railway Station, focusing on the theme "*Multi-Functional Space of Heritage*" Recognized as an

integral element in the history of Indonesia's railway network, the station holds strategic potential as a crucial regional transit hub. The applied design methodology involves in-depth analysis of historical station usage, user needs, and train travel trends. The theme "Multi-Functional Space of Heritage" is thoroughly implemented in the interior and exterior design of the station by creating harmony between contemporary design that maintains the authenticity of the existing elements of the building. The design approach used focuses on optimizing spatial planning in the behavior of space users, efficient circulation, and maximum utilization of space functions. The design results show that these design changes not only improve the aesthetic aspects of the station, but also have a positive impact on the user experience, space efficiency, and maintaining the authenticity of the building. This design improves the functionality of the station as a transportation hub, meeting the needs of users while maintaining local values. This design finding is expected to provide valuable guidance for developers and designers in the development of railway stations in various regions, by paying attention to and combining heritage values and user behavior needs. As a result, the project is expected to be an inspirational model for the future development of the railway station, which harmoniously blends history and functionality.

**Keywords:** station, heritage, behavior

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Stasiun Kereta Api Pekalongan, dibangun pada tahun 1919 oleh perusahaan trem Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS), telah menjadi bagian integral dari sejarah jalur kereta api di Indonesia. Awalnya sederhana, stasiun ini mengalami perkembangan dengan diambil alih oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), menjadi stasiun kelas besar tipe C.

Dalam beberapa tahun terakhir, Stasiun KAI Pekalongan mengalami fluktuasi penumpang, mencapai puncaknya pada tahun 2019 dengan 791.858 penumpang. Namun, dampak pandemi Covid-19 pada tahun 2020 menyebabkan penurunan drastis, dengan pemulihan signifikan pada tahun 2022 (323,3% kenaikan). Pada tahun 2023, penurunan 20,6% tercatat dari Januari hingga Oktober.

Fasilitas ruang tunggu, sebagai elemen penting, memainkan peran dalam keberlangsungan pengunjung dan penumpang. Namun, luas ruang tunggu umum

stasiun ini, sekitar 337,4 m<sup>2</sup>, masih di bawah standar 600 m<sup>2</sup> menurut Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Tahun 2012. Rata-rata calon penumpang per-jam pada tahun 2023 mencapai 53,835 orang dan penumpang turun sebanyak 53,035 orang, sementara kapasitas tempat duduk ruang tunggu umum luar hanya 88 *seat*.

Ketersediaan ruang tunggu dalam yang dapat lebih menarik perhatian calon penumpang dan ruang tunggu luar di keberangkatan dan kedatangan dapat diperluas kembali. Penataan ruang ruang tersebut juga harus dapat dengan mudah dijangkau oleh pengguna stasiun dengan memberikan fasilitas tersebut pada masing-masing zona ruang tunggu umum serta area keberangkatan dan area kedatangan. Tata letak dan pemanfaatan ruang-ruang yang menjadi fasilitas pengguna stasiun juga perlu dioptimalkan kembali. Dengan demikian, masalah yang terjadi di stasiun kereta api Pekalongan perlu dibenahi dengan tepat agar dapat menghasilkan perancangan stasiun yang sesuai dengan kebutuhan penggunanya.

### **Rumusan Masalah**

1. Bagaimana cara memaksimalkan fasilitas yang dapat menarik calon penumpang untuk menunggu kedatangan kereta di ruang tunggu zona II (area calon penumpang bertiket) tanpa harus mengubah kecenderungan perilakunya?
2. Bagaimana upaya pengoptimalan pemetaan ruang-ruang yang dapat memenuhi luasan kebutuhan kapasitas ruang tunggu umum pada masing-masing zona?
3. Bagaimana perancangan desain layout pemanfaatan bangunan baru yang sesuai dengan kebutuhan pengguna?

### **Tujuan Penelitian**

Stasiun KAI Pekalongan dirancang dengan tujuan untuk memaksimalkan pemanfaatan ruang, pemaksimalan kapasitas sesuai yang dibutuhkan pengguna, dan penyesuaian tata letak ruang dengan kebutuhan perilaku pengguna, agar

dapat mengefisiensikan mobilisasi pengguna dalam mengakses ruang-ruang fasilitas di stasiun.

### **Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian ini melibatkan kontribusi konseptual dalam memahami penerapan pendekatan behavior dalam konteks fasilitas transportasi publik. Secara praktis, hasil penelitian diharapkan dapat memberikan panduan bagi pihak terkait dalam mengambil keputusan terkait perubahan dan peningkatan fasilitas di Stasiun KAI Pekalongan untuk mencapai keseimbangan yang optimal antara fungsionalitas dan pelestarian nilai budaya.

### **KASUS STUDI DAN METODE PENELITIAN**

Perancangan ulang Stasiun KAI Pekalongan menjadi suatu kebutuhan mendesak yang didasari oleh beberapa alasan yang melibatkan aspek fungsional, estetika, dan keberlanjutan. Pertama, dari segi fungsional, transformasi ini diperlukan untuk meningkatkan efisiensi dan kenyamanan pengguna stasiun. Pengalaman pengguna yang optimal dapat meningkatkan kepuasan pelanggan dan mempercepat layanan perkeretaapian. Kedua, dari segi estetika, perancangan ulang bertujuan untuk mempertahankan nilai budaya heritage dan fungsionalitasnya bagi kebutuhan pengguna dengan memberikan sentuhan kontemporer yang lebih menyatu dengan arsitektur eksisting bangunan.

Menurut beberapa ahli, stasiun dapat diartikan sebagai simpul transportasi yang menghubungkan berbagai moda transportasi, memberikan pelayanan kepada penumpang, dan menjadi titik sentral dalam mobilitas kota. Menurut Francis Violich, seorang arsitek dan peneliti bidang transportasi, stasiun adalah wajah kota, mencerminkan karakter dan identitasnya. Sementara itu, menurut Kevin Lynch, seorang ahli perencanaan, stasiun ideal adalah tempat yang

dapat dengan jelas diidentifikasi dan dipahami oleh pengguna, memudahkan mereka dalam navigasi.

Metode penelitian yang akan diterapkan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Pendekatan ini dipilih karena dapat memberikan pemahaman yang mendalam tentang perilaku pengguna, preferensi, dan nilai budaya yang terkandung dalam stasiun. Metode ini melibatkan observasi, wawancara mendalam, dan analisis dokumen terkait. Observasi akan dilakukan untuk mengamati pola pergerakan pengguna dan interaksi dengan fasilitas stasiun. Wawancara mendalam akan dilakukan dengan pengguna stasiun, manajemen stasiun, dan pihak terkait untuk mendapatkan pandangan dan persepsi yang lebih detail. Analisis dokumen terkait mencakup studi literatur, dokumen perencanaan, dan dokumentasi sejarah stasiun.

Metode kualitatif ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang komprehensif dan kontekstual tentang kebutuhan dan harapan pengguna stasiun, serta nilai-nilai budaya yang perlu dipertahankan dalam perancangan ulang stasiun. Pendekatan Behavior menjadi landasan utama dalam perancangan ulang Stasiun KAI Pekalongan. Adapun beberapa alasan mendasar di balik pilihan ini adalah memahami dan merespons secara langsung terhadap perilaku pengguna stasiun dalam konteks pergerakan dan interaksi mereka dengan lingkungan stasiun.

Pertama, pendekatan ini memungkinkan penelitian mendalam terhadap pola perilaku pengguna, baik dalam navigasi maupun interaksi dengan fasilitas stasiun. Melalui observasi dan wawancara, dapat diidentifikasi kebutuhan nyata, preferensi, dan tantangan yang dihadapi pengguna stasiun. Informasi ini menjadi dasar utama dalam mengembangkan desain yang memperhitungkan dengan baik segala aspek yang memengaruhi perilaku pengguna.

Kedua, dengan memahami perilaku pengguna, perancangan ulang dapat lebih spesifik dan terarah. Pendekatan Behavior membantu mengidentifikasi titik-

titik kritis, seperti area-area kemacetan atau titik kebingungan, yang perlu diperbaiki atau ditingkatkan. Hal ini memastikan bahwa transformasi stasiun tidak hanya sekadar estetis, tetapi juga memberikan solusi konkret terhadap masalah-masalah yang dihadapi pengguna.

Ketiga, pendekatan ini memungkinkan integrasi teknologi informasi untuk meningkatkan efisiensi pelayanan. Dengan memahami bagaimana pengguna berinteraksi dengan layanan perkeretaapian, dapat dikembangkan solusi teknologi yang sesuai untuk mempercepat transaksi, menyediakan informasi yang lebih baik

## **HASIL DAN TEMUAN**

Penelitian ini menghasilkan temuan yang signifikan terkait desain interior Stasiun KAI Pekalongan dengan fokus pada pendekatan behavior. Pemetaan ruang layanan menjadi salah satu aspek kunci yang perlu dioptimalkan untuk mengefektifkan mobilisasi pengguna. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, ditemukan bahwa keluasan kapasitas tempat duduk pada ruang tunggu umum zona III (area umum) dapat mengurangi penumpukan pengguna pada area hall, sehingga tidak menghambat mobilisasi pengguna lainnya. Desain interior didasarkan pada pemahaman mendalam terhadap alur pergerakan pengguna, memastikan setiap area layanan mudah diakses, dan integrasi mesin cetak mandiri untuk memberikan kemudahan akses.

Upaya pemanfaatan ruang-ruang yang ada untuk meningkatkan fasilitas ruang tunggu umum, khususnya zona III (area umum) yang menjadi perhatian utama. Berdasarkan penelitian, ditemukan bahwa penataan ruang dan mebel yang memperhatikan keterkaitan fasilitas dan kepraktisan menjadi kunci untuk menciptakan zona tunggu yang ramah pengguna. Adopsi furnitur modular memberikan fleksibilitas dalam penataan sesuai dengan berbagai aktivitas

pengguna, sementara integrasi teknologi informasi meningkatkan kualitas pengalaman pengguna.

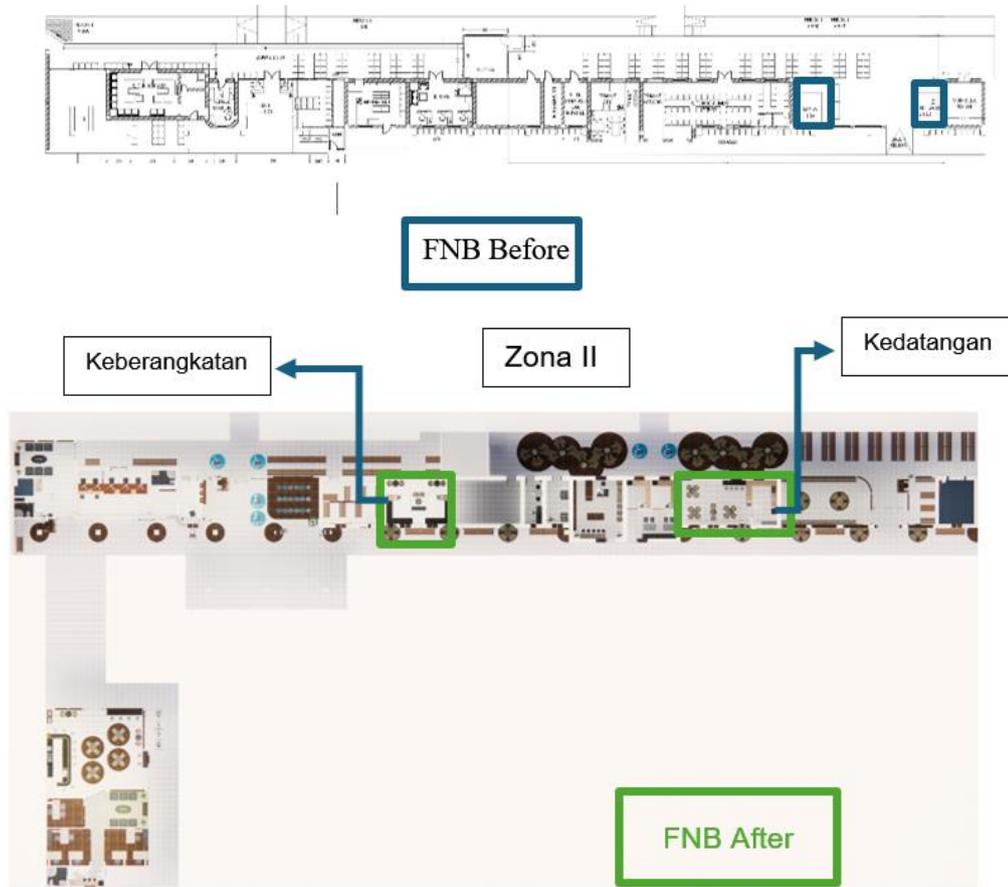
Perancangan desain layout pemanfaatan ruang tunggu umum yang mempertimbangkan kebutuhan pengguna sebagai prioritas utama. Temuan menunjukkan bahwa penataan mebel yang bijaksana dan konsep sirkulasi yang luasa memberikan dampak positif terhadap efisiensi pergerakan pengguna. Fleksibilitas ruang, baik untuk keperluan individu maupun kelompok, menjadi fokus dalam menciptakan lingkungan yang mendukung berbagai aktivitas.

Dalam keseluruhan perancangan, pendekatan behavior menjadi panduan utama untuk merespons kebutuhan dan perilaku pengguna. Temuan ini memberikan landasan kuat untuk menciptakan desain interior yang tidak hanya estetis, tetapi juga memperhitungkan secara cermat kebutuhan pengguna, sehingga Stasiun KAI Pekalongan dapat menjadi lingkungan yang memfasilitasi mobilitas dengan efisien dan menyenangkan.

## **DISKUSI / PEMBAHASAN**

### **Pemaksimalan Ruang Tunggu Umum Zona II (area calon penumpang bertiket)**

Perancangan interior KAI Pekalongan akan dimulai dari pemaksimalan fasilitas ruang tunggu umum zona II (area calon penumpang bertiket). Berdasarkan eksisting, pada ruang tunggu umum zona II terdapat dua tenant food and beverage (FNB), dimana kedua tenant tersebut berposisi pada area ruang tunggu umum zona II bersampingan dengan pintu keluar/ pintu kedatangan. Sedangkan pada ruang tunggu zona II area pintu keberangkatan tidak memiliki tenant dengan pintu masuk dari ruang tunggu zona II, melainkan dari area selasar zona III (area umum). Pada perancangan ini fasilitas food and beverage (FNB) terdapat dua tenant dengan pintu masuk dari ruang tunggu umum zona II dekat pintu masuk/pintu keberangkatan dan dekat pintu keluar/pintu kedatangan.

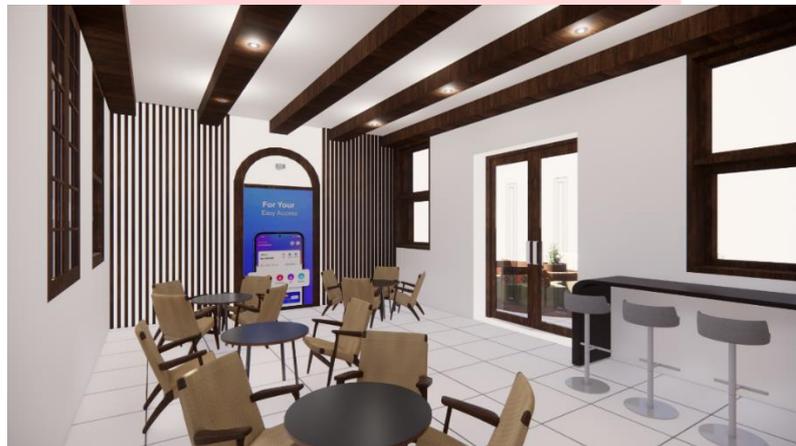


Gambar 4. 1 Before dan After Letak FNB  
Sumber: (Dokumen Pribadi, 2024)

Berdasarkan permasalahan pada kebiasaan perilaku calon penumpang yang menunggu kedatangan kereta full di ruang tunggu zona III (area umum) bersama dengan pengantarnya. Maka dari itu, fasilitas tenant tersebut bertujuan agar calon penumpang tertarik untuk menunggu satu jam sebelum kedatangan kereta di ruang tunggu zona II (area calon penumpang bertiket). Selain itu juga bertujuan agar fasilitas merata di setiap zona dan area.



Gambar 4. 2 Tenant food and beverage pada ruang tunggu zona II area keberangkatan  
Sumber: (Dokumen pribadi, 2024)



Gambar 4. 1 Tenant food and beverage pada ruang tunggu zona II area keberangkatan  
Sumber: (Dokumen pribadi, 2024)

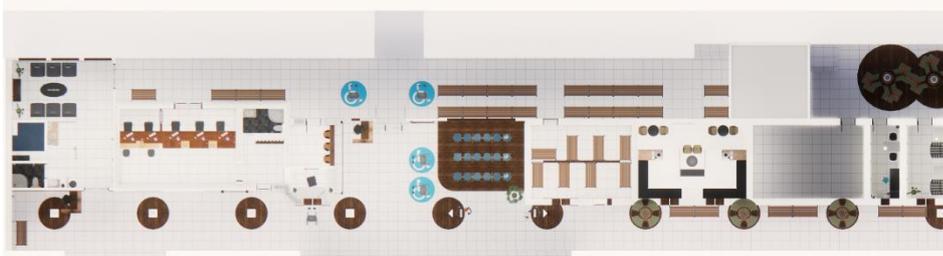
Perancangan tenant food and beverage diatas menyediakan sistem dine-in atau dinikmati ditempat, sehingga tenant tersebut juga dapat digunakan sebagai tempat menunggu kedatangan kereta api. Sesuai dengan konsep perancangan ruang yang fungsional.

### **Optimalisasi Ruang Tunggu Umum**

Pengoptimalan tersebut berhubungan dengan pemaksimalan fasilitas pada ruang tunggu zona II (area calon penumpang bertiket) disamping pemaksimalan fasilitas untuk menarik calon penumpang bertiket, terdapat tujuan lain yaitu, pemetaan ruang tunggu umum yang lebih optimal dengan

menyesuaikan kebutuhan penggunanya. Kapasitas ruang tunggu zona II (calon penumpang bertiket) untuk area keberangkatan terdiri dari 68 *seat* kursi, sedangkan untuk area kedatangan terdiri dari 100 *seat* kursi. Kapasitas tempat duduk ruang tunggu umum zona III (area umum) untuk area keberangkatan sebanyak 16 *seat* kursi pada area hall, 8 *seat* kursi pada area merokok, 40 *seat* kursi pada area selasar untuk area keberangkatan. Rata-rata tiap jam pengguna stasiun di ruang tunggu luar keberangkatan 53,835 orang calon penumpang serta ditambah dengan pengantar yang dirata-ratakan berjumlah sama dengan jumlah calon penumpang atau lebih.

Kapasitas ruang tunggu umum zona III (area umum) keberangkatan sebanyak Pengoptimalan ruang tunggu umum berdasarkan permasalahan kapasitas ruang tunggu umum dan kebutuhan perilaku calon penumpang dan pengantar, yaitu pada sebuah ruang yang memiliki kemungkinan akses eksisting dua zona digunakan sebagai ruang tunggu umum dua zona. Dengan artian satu ruang dapat digunakan untuk ruang tunggu umum zona II (area calon penumpang bertiket) dan zona III (area umum). Ketersediaan tempat duduk pada ruang tunggu umum zona II (area calon penumpang bertiket) berjumlah 66 *seat* pada ruang tunggu umum zona II, 12 *seat* pada ruang tunggu dua zona, 8 *seat* pada tenant FNB, dengan total 86 *seat*. Sedangkan ruang tunggu umum zona III (area umum) keberangkatan berjumlah 18 *seat* pada hall, 12 *seat* pada ruang tunggu dua zona, 23 *seat* pada selasar, dengan total keseluruhan 58 *seat*. Berdasarkan jumlah tempat duduk pada ruang tunggu umum zona II dan III keberangkatan dalam waktu satu jam sebelum kedatangan kereta api sudah memenuhi kebutuhan kapasitas penggunanya, dengan catatan calon penumpang harus memasuki ruang tunggu zona II setelah dihimbau oleh petugas dalam satu jam sebelum kedatangan kereta api. Sehingga tidak melebihi kapasitas yang tersedia.



Gambar 4. 4 Ruang tunggu umum zona III keberangkatan  
Sumber: (Dokumen Pribadi, 2024)

Pengoptimalan ruang tunggu umum juga terdapat pada area ruang tunggu umum zona II (area calon penumpang bertiket) dekat pintu keluar/pintu kedatangan dialih fungsikan sebagian untuk digunakan sebagai ruang tunggu umum zona III (area umum) kedatangan. Ruang tersebut ditujukan untuk penjemput penumpang yang turun dari kereta api. Penambahan ruang tunggu tersebut dikarenakan keterbatasan tempat duduk untuk penjemput penumpang turun kereta api. Rata-rata tiap jam di ruang tunggu penumpang turun sebanyak 53,035 sama dengan 53,035 penjemput. Pada eksisting tempat duduk untuk penjemput hanya terdapat pada selasar area pintu kedatangan dengan jumlah 24 *seat* tertutup dinding eksisting. Sedangkan pada perancangan untuk ruang tunggu zona III kedatangan terdapat dua sisi. Sisi kiri dengan konsep penunggu yang berdiri menghadap dinding partisi kaca yang membatasi zona III dan zona II, dua bench custom dengan masing-masing 4 seater dengan meja dan stopkontak, bench yang ditujukan untuk pengguna prioritas, dengan fasilitas lainnya meja bar untuk tumpuan atau untuk meletakkan bawaan penjemput. Sedangkan sisi kanan terdapat meja bar untuk tumpuan penjemput berdiri melihat ke zona II, 3 buah kursi tunggu dengan jumlah 9 tempat duduk. Pada tenant minimarket 5 seat. Tenant food and beverage zona III terdapat 8 seat.



Gambar 4. 5 Ruang tunggu umum zona III (area umum) kedatangan kiri  
Sumber: (Dokumen pribadi, 2024)



Gambar 4. 6 Ruang tunggu umum zona III (area umum) kedatangan kanan  
Sumber: (Dokumen pribadi, 2024)



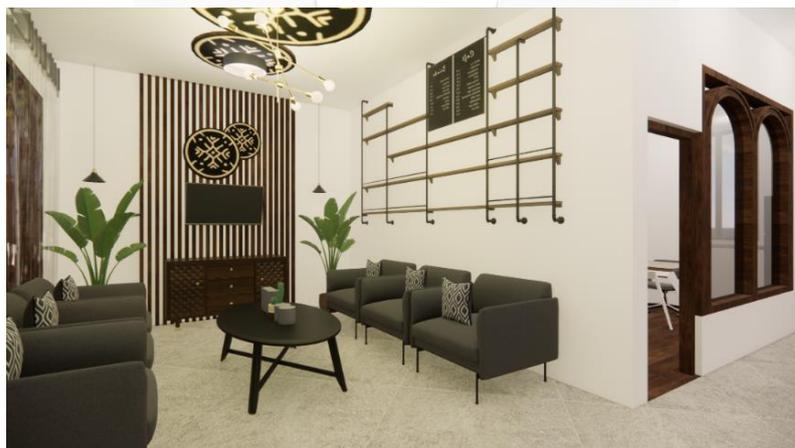
Gambar 4. 7 Ruang tunggu umum zona III (area umum) kedatangan  
Sumber: (Dokumen pribadi, 2024)

Konsep dari ruang tunggu zona III (area umum) kedatangan menggunakan dinding partisi kombinasi kayu dan kaca yang memisahkan zona III (area umum)

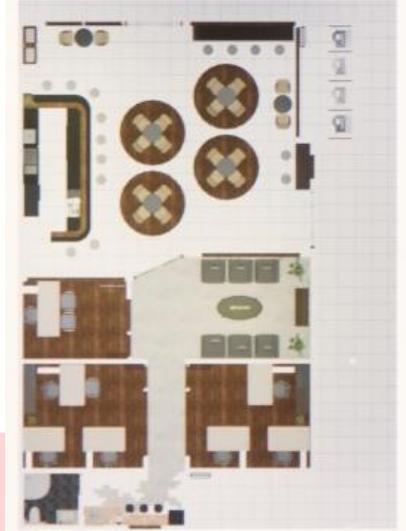
dan zona II (area calon pengguna bertiket). Konsep ruang tersebut juga menerapkan konsep ruang yang fungsional, yang secara tidak langsung menghubungkan dua zona. Seperti halnya penjemput menunggu kedatangan penumpang yang turun dari kereta api dengan melihat dari dinding partisi kaca. Perancangan ini menjadi solusi dari dua permasalahan pada ruang tunggu umum dan kebiasaan perilaku calon penumpang dengan pengantar maupun penjemput.

### **Pemanfaatan Ruang Pada Bangunan Baru**

Permasalahan kurang terfungsikannya bangunan baru dapat disolusikan dengan dialihfungsikannya bangunan baru dengan ruang-ruang yang tidak diprioritaskan untuk calon penumpang. Bangunan baru tersebut digunakan untuk area kantor pegawai dan area food and beverage. Area kantor diletakkan pada bangunan baru paling jauh dengan bangunan utama dikarenakan area kerja pegawai memerlukan ruang yang lebih tenang dibandingkan dengan letak sebelumnya yang dekat dengan peron, sehingga suara dari kereta api dapat mengganggu kerja pegawai terutama bagian administrasi. Area kantor pegawai disandingkan dengan area food and beverage agar suasana kantor terasa tenang, sehingga pegawai lebih fokus dan kreatif dalam mengerjakan pekerjaannya



Gambar 4. 8 Tenant food and beverage pada ruang tunggu zona II area keberangkatan  
Sumber: (Dokumen pribadi, 2024)



Gambar 4. 9 Denah Berwarna Bangunan Baru  
Sumber: (Dokumen pribadi, 2024)

Selain area kantor pegawai, terdapat food and beverage yang terletak pada bangunan baru yang lebih dekat dengan bangunan utama, hal tersebut juga bertujuan agar calon penumpang, pengantar, penjemput, maupun penumpang yang turun dapat menggunakan area tersebut ketika harus menunggu dalam waktu yang lama ataupun jika ingin bersantai.



Gambar 4. 10 Tenant food and beverage pada ruang tunggu zona II area keberangkatan  
Sumber: (Dokumen pribadi, 2024)

Pada bangunan baru juga digunakan untuk ATM center yang terletak pada sudut kanan dekat dengan bangunan utama. Hal tersebut bertujuan agar akses dekat dengan area publik dari bangunan utama dan food and beverage.



Gambar 4. 11 Tenant food and beverage pada ruang tunggu zona II area keberangkatan  
Sumber: (Dokumen pribadi, 2024)

## KESIMPULAN

Stasiun KAI Pekalongan menerapkan Pendekatan Behavior sebagai landasan utama dalam perancangan interior dan penataan ruang. Pendekatan ini memberikan fokus pada analisis perilaku manusia sebagai acuan untuk menghadapi tantangan dalam mempertahankan status bangunan sebagai cagar budaya, sambil memenuhi kebutuhan pengguna dalam berpergian. Konsep perancangannya sangat berorientasi pada pemahaman mendalam terhadap perilaku manusia dan kebutuhan mereka.

Dengan memahami perilaku pengguna, terutama dalam konteks keberlanjutan dan pelestarian bangunan bersejarah, Stasiun KAI Pekalongan mampu menciptakan desain interior yang tidak hanya efisien tetapi juga mempertahankan karakter eksisting bangunan cagar budaya. Pemanfaatan ruang tunggu zona II (area calon penumpang bertiket), pengoptimalan pemetaan ruang

tunggu umum, dan perancangan interior yang mempertimbangkan kebutuhan serta kemudahan aksesibilitas merupakan cerminan dari keberhasilan penerapan Pendekatan Behavior ini.

Penataan ruang yang memperhatikan sirkulasi dengan seksama menciptakan aliran yang leluasa, mengurangi potensi kemacetan, dan memberikan pengalaman nyaman bagi pengunjung. Fleksibilitas dalam penataan mebel dan konsep multifungsi ruang menunjukkan kesesuaian dengan kebutuhan pengguna yang beragam. Penggunaan teknologi informasi dalam pemetaan ruang layanan juga menandai upaya menuju pengalaman pengguna yang lebih modern dan efisien.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Aska. (2023, Maret 1). Jenis Organisasi Ruang dalam Perancangan Arsitektur. <https://www.arsitur.com/>, pp. <https://www.arsitur.com/2017/11/pengertian-dan-organisasi-ruang-dalam.html#:~:text=2.%20Organisasi%20Axial&text=Axial%20berasal%20dari%20Ogaris%20axis,biasanya%20merupakan%20sawah%20atau%20tegalan>.
- Banten, Y. R.-B. (2019, 3 4). Pengertian Cagar Budaya berdasarkan Undang-Undang Cagar Budaya. 2019, pp. <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcbbanten/pengertian-cagar-budaya-berdasarkan-undang-undang-cagar-budaya/>.
- bitbucket, D. (2022). daylight-box. pp. <https://drajmarsh.bitbucket.io/daylight-box.html>.
- BP2KP. (2016). Stasiun Kereta Api. <https://tourism.pekalongankota.go.id/akomodasi/10-Stasiun%20Kereta%20Api>.
- BPS, B. P. (2023). Banyaknya Penumpang Kereta Api Melalui Stasiun KA Kota Pekalongan 2019-2021. Data Sensus, pp.

<https://pekalongankota.bps.go.id/indicator/17/247/1/banyaknya-penumpang-kereta-api-melalui-stasiun-ka-kota-pekalongan.html>.

