

Pemkab Ponorogo Sepaham dengan PT KAI, Rapikan Aset dan Bangunan Stasiun Reaktivasi Jalur Kereta Api



ARSITEKTUR
UINMALANG

Kominfo 5 August 2025 20:53 WIB 15



Laporan Perancangan Tugas Akhir

Perancangan Stasiun Ponorogo
Integrasi Antarmoda Dengan
Pendekatan Critical Regionalism

Program Studi Teknik Arsitektur

Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
2026

Achmad Hafidz Fatkhur Ridho

220606110094

Angga Perdana, M.Ars.
Dr. Suci Senjana, M.A.

This page intentionally left blank

.....

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan Tugas Akhir ini telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur (S.Ars.) di UIN Maulana Malik Ibrahim Malang.

Oleh:
Achmad Hafidz Fatkhur Ridho
220606110094

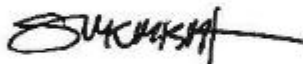
Judul Tugas Akhir : Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda Dengan Pendekatan Critical Regionalism

Tanggal ujian : 26 Mei 2026

Disetujui oleh :

Ketua penguji

Anggota penguji 1



Sukmayati Rahmah, M.T.
NIP. 19780128 200912 2 002



Dr. A. Farid Nazaruddin, M.T.
NIP. 19820111 202321 1 012

Anggota penguji 2

Anggota penguji 3



Angga Perdana, M.Ars.
NIP. 19940711 202203 1 003



Dr. Suci Senjana, M.A.
NIP. 19900407 201903 2 012

Mengetahui,
Ketua Program Studi Teknik Arsitektur



Dr. Agus Subaqin, M.T
NIP. 19740825 200901 1 006

This page intentionally left blank

.....

LEMBAR KELAYAKAN CETAK

Laporan karya Tugas Akhir yang disusun oleh:

Nama Mahasiswa : Achmad Hafidz Fatkhur Ridho

NIM Mahasiswa : 220606110094

Judul Tugas Akhir : Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda Dengan Pendekatan Critical Regionalism

Telah direvisi sesuai dengan catatan revisi sidang akhir dari dewan penguji dan dinyatakan **LAYAK CETAK**. Demikian pernyataan layak cetak ini disusun untuk digunakan sebagaimana mestinya.

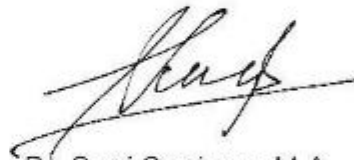
Disetujui oleh :

Dosen Pembimbing 1



Angga Perdana, M.Ars.
NIP. 19940711 202203 1 003

Dosen Pembimbing 2



Dr. Suci Senjana, M.A.
NIP. 19900407 201903 2 012

This page intentionally left blank

.....

PERNYATAAN ORISINALITAS KARYA

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Mahasiswa : Achmad Hafidz Fatkhur Ridho
NIM Mahasiswa : 220606110094
Program Studi : Teknik Arsitektur
Fakultas : Sains Dan Teknologi

Dengan ini saya menyatakan, bahwa isi sebagian maupun keseluruhan laporan tugas akhir saya dengan judul:

Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda Dengan Pendekatan Critical Regionalism

Adalah benar-benar hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan - bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain yang saya akui sebagai karya sendiri. Semua referensi yang dikutip maupun dirujuk telah ditulis secara lengkap pada daftar pustaka. Apabila ternyata pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Malang, 20 Juni 2026
Yang membuat pernyataan



Achmad Hafidz Fatkhur Ridho
220606110094

This page intentionally left blank

.....

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmat, hidayah, dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir yang berjudul "**Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda Dengan Pendekatan Critical Regionalism**" dengan baik. Laporan tugas akhir ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Perancangan ini dilatarbelakangi oleh meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi dengan dibarengi oleh peningkatan jumlah wisatawan pada daerah Ponorogo. Oleh karena itu, dibutuhkan fasilitas Stasiun kereta api yang dianggap sebagai salah satu kendaraan yang ramah akan lingkungan. Melalui pendekatan Critical Regionalism, perancangan ini menghadirkan kekayaan budaya dan yang mendukung proses penyembuhan melalui keterhubungan dengan alam.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang telah memberikan bantuan, dukungan, doa, serta motivasi selama proses penyusunan tugas akhir ini, khususnya kepada:

1. Bapak **Angga Perdana, M.Ars** dan Ibu **Dr. Suci Senjana, M.A**, selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya untuk membimbing penulis. Terima kasih atas setiap arahan, kritik, saran, kesabaran, serta ilmu yang diberikan selama proses penyusunan Tugas Akhir ini hingga dapat terselesaikan dengan baik.

2. Keluarga tercinta, yaitu **Bapak Supriyanto, Almarhum Ibu Nurul, kakak saya Zhulfa Romzatul Fauziah beserta suaminya**, dan semua anggota keluarga besar **Almarhum mbah Mukri**. Terima kasih atas doa yang tidak pernah putus, dukungan moral maupun material, serta kepercayaan yang selalu diberikan kepada penulis untuk terus melangkah dan menyelesaikan pendidikan ini.

3. Terima kasih kepada seluruh **tenaga pendidik Program Studi Teknik Arsitektur UIN Maulana Malik Ibrahim Malang**, yang telah memberikan ilmu, pengalaman, dan inspirasi selama masa perkuliahan.

4. Teman seperjuangan, khususnya **Almarhum Alif** yang selalu hadir memberikan dukungan, semangat, dan menemani berbagai proses yang dilalui selama masa perkuliahan. Terima kasih juga kepada teman **sekontrakan lelete** yang selalu menjadi tempat berbagi cerita, keluh kesah, tawa, serta memberikan bantuan dan motivasi selama pengerjaan Tugas Akhir. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada teman-teman seperbimbingan, yaitu **Ulin, Almarhum Alif, Nabil, Akbar, Gavra dan Mazid**, yang telah berjuang bersama, saling bertukar pikiran dan saling membantu, dari awal proses bimbingan hingga akhir. Tidak lupa kepada seluruh teman teman **RADEN PATAH 22** terima kasih atas kebersamaan, pengalaman, pembelajaran, serta kenangan yang telah mewarnai perjalanan perkuliahan ini.

5. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu dan mendukung penyelesaian tugas akhir ini.

6. Diri saya sendiri, **Achmad Hafidz Fatkhur ridho**, terima kasih karena telah berjuang, bertahan, dan tidak menyerah hingga akhirnya mampu menyelesaikan perjalanan ini. Semoga segala usaha dan proses yang telah dilalui selama 4 tahun ini dapat menjadi bekal untuk langkah yang lebih baik ke depannya.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan. Semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi pengembangan fasilitas Transportasi Umum di masa mendatang.

Malang, Juni 2026
Achmad Hafidz Fatkhur Ridho

.....

This page intentionally left blank

Daftar Isi

BAB 1 Pendahuluan

1.1 Latar Belakang	2
1.2 Ruang Lingkup	6
1.3 Kajian Standar Peraturan	8
1.4 Maksud dan tujuan	8
1.5 Literatur Preseden.....	9
1.5 Literatur Pendekatan.....	13
1.6 Strategi Desain.....	17

BAB 2 Penelusuran Konsep Perancangan

2.1 Overview	20
2.2 Analisis Fungsi	21
2.3 Analisis tapak dan konteks	27
2.4 Analisis bentuk	34
2.5 Analisis struktur	35
2.6 Analisis utilitas	36
2.7 Analisis sistem kereta api	37
2.8 Konsep Dasar	45

BAB 3 Hasil perancangan

3.1 Hasil Perancangan Tapak	52
3.2 Hasil Perancangan Bentuk dan selubung bangunan	54
3.3 Hasil Perancangan Ruang	55
3.4 Hasil Rancangan Interior Bangunan	58
3.4 Hasil Rancangan Utilitas	59
3.5 Hasil Rancangan Struktur	61

BAB 4 Evaluasi Hasil Perancangan

4.1 Evaluasi Preview	64
4.2 Evaluasi Sidang Akhir	67

BAB 5 Penutup

5.1 Kesimpulan dan Saran	72
--------------------------------	----

Daftar pustaka	73
-----------------------------	----

This page intentionally left blank

.....

Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda Dengan Pendekatan Critical Regionalism

Kabupaten Ponorogo memiliki potensi budaya, ekonomi, dan pariwisata yang terus berkembang, namun belum didukung oleh infrastruktur transportasi berbasis rel yang memadai sehingga mobilitas masyarakat masih didominasi oleh transportasi jalan raya. Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda dirancang sebagai simpul transportasi terpadu yang mampu meningkatkan konektivitas wilayah melalui integrasi berbagai moda transportasi sekaligus menjadi ruang publik yang representatif. Perancangan ini menggunakan pendekatan Critical Regionalism dengan konsep Noto Budoyo, yang menempatkan budaya sebagai dasar pembentukan ruang, bentuk, dan struktur bangunan melalui reinterpretasi nilai arsitektur Jawa dan kesenian Reog Ponorogo ke dalam arsitektur kontemporer yang responsif terhadap kebutuhan masa kini. Lokasi perancangan berada di Kecamatan Babadan, Kabupaten Ponorogo, dengan fasilitas berupa stasiun kereta api, area komersial, hotel transit, ruang publik, serta depo kereta api yang terintegrasi dengan jaringan transportasi regional. Hasil perancangan diharapkan mampu menghadirkan stasiun yang tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai representasi identitas budaya lokal yang mendukung perkembangan kawasan secara berkelanjutan.

Kata Kunci: Stasiun Ponorogo, Integrasi Antarmoda, Critical Regionalism, Noto Budoyo, Budaya Ponorogo.

.....

This page intentionally left blank

.....

Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda Dengan Pendekatan Critical Regionalism

Ponorogo Regency possesses significant cultural, economic, and tourism potential; however, the lack of adequate railway infrastructure has resulted in transportation systems that remain highly dependent on road networks. The design of the Ponorogo Intermodal Station is proposed as an integrated transportation hub aimed at improving regional connectivity through the integration of multiple transportation modes while simultaneously serving as a representative public space. The project adopts a Critical Regionalism approach through the Noto Budoyo concept, which places culture as the foundation for shaping space, form, and structure by reinterpreting the values of Javanese architecture and the spirit of Reog Ponorogo into a contemporary architectural expression that responds to present-day needs. Located in Babadan District, Ponorogo Regency, the project includes a railway station, commercial areas, a transit hotel, public spaces, and a railway depot integrated with the regional transportation network. The design is expected to create a station that functions not only as a transportation facility but also as a representation of local cultural identity that supports sustainable regional development.

Keywords: Ponorogo Station, Intermodal Integration, Critical Regionalism, Noto Budoyo, Ponorogo Culture.

.....

This page intentionally left blank

.....

Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda Dengan Pendekatan Critical Regionalism

في إنشاء محطة لا تقتصر وظيفتها على خدمة النقل فحسب، بل تمثل أيضًا الهوية الثقافية المحلية وتدعم التنمية المستدامة للمنطقة. ومناطق تجارية وفندق عبور ومساحات عامة ومستودعًا للقطارات متصلاً بشبكة النقل الإقليمية. ومن المتوقع أن يسهم هذا التصميم معماري معاصر يستجيب لمتطلبات العصر. يقع المشروع في منطقة بابادان بمحافظة بونوروغو، ويضم محطة للسكك الحديدية أساسًا لتشكيل الفراغ والشكل والبنية المعمارية، وذلك عبر إعادة تفسير قيم العمارة الجاوية وفنون الريوغ في بونوروغو ضمن إطار على منهج الإقليمية النقدية (Critical Regionalism) من خلال مفهوم نوتو بودويو (Noto Budoyo) الذي يجعل الثقافة الإقليمية من خلال دمج وسائل النقل المختلفة، وفي الوقت نفسه توفير فضاء عام يعبر عن هوية المجتمع المحلي. يعتمد المشروع رئيسي على الطرق البرية. لذلك تم تصميم محطة بونوروغو المتكاملة متعددة الوسائط بوصفها مركزًا للنقل يهدف إلى تعزيز الترابط كبيرة في المجالات الثقافية والاقتصادية والسياحية، إلا أن محدودية البنية التحتية للسكك الحديدية جعلت حركة النقل تعتمد بشكل تتمتع محافظة بونوروغو بإمكانات

الكلمات المفتاحية: محطة بونوروغو، تكامل وسائل النقل، الإقليمية النقدية، نوتو بودويو، ثقافة بونوروغو

This page intentionally left blank



BAB 1

Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Pemerintah Kabupaten Ponorogo memiliki optimisme dan komitmen tinggi untuk menjadikan tahun 2025 sebagai tahun kebangkitan pariwisata. Target besar yang dijabarkan adalah mencapai 4 juta wisatawan dengan menyelenggarakan puluhan event budaya dan religi sepanjang tahun[1]. Bupati Ponorogo, Sugiri Sancoko, menyatakan:

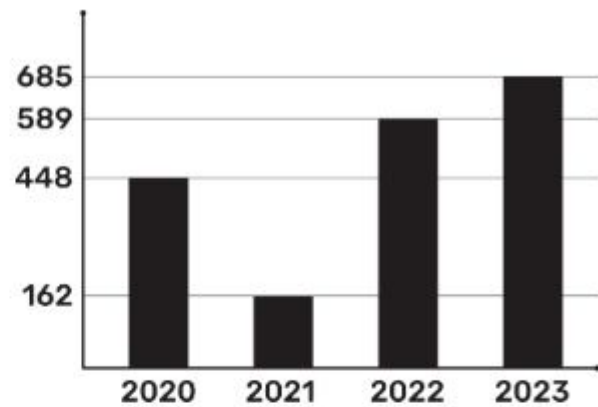
“Tahun lalu wisatawan yang datang mencapai ratusan ribu. Tahun ini kami menargetkan peningkatan hingga 6–7 kali lipat.”

Namun, target ambisius tersebut tentu harus diimbangi dengan kesiapan infrastruktur, terutama pada sektor transportasi dan akomodasi. Berdasarkan data Dinas Pariwisata tahun 2024, jumlah wisatawan yang berkunjung ke Ponorogo tercatat 684.853 orang, meningkat dari tahun sebelumnya[2].

Peningkatan ini didorong oleh potensi wisata budaya seperti Festival Reog yang diagendakan setiap tahun, wisata alam seperti Telaga Ngebel, serta pembangunan Monumen Reog terbesar di Indonesia.

Di sisi akomodasi, pada tahun 2023 tercatat terdapat 48 hotel dan penginapan dengan total 836 kamar. hal tersebut mengalami penurunan jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya[2]. Data ini menunjukkan bahwa kapasitas akomodasi justru berkurang, sehingga perlu upaya ekstra untuk menampung target 4 juta wisatawan pada 2025. Kondisi ini memperkuat kesenjangan antara target wisatawan dan kesiapan infrastruktur pariwisata Ponorogo. Selain itu, meningkatnya jumlah wisatawan dan aktivitas ekonomi juga berbanding lurus dengan bertambahnya mobilitas masyarakat.

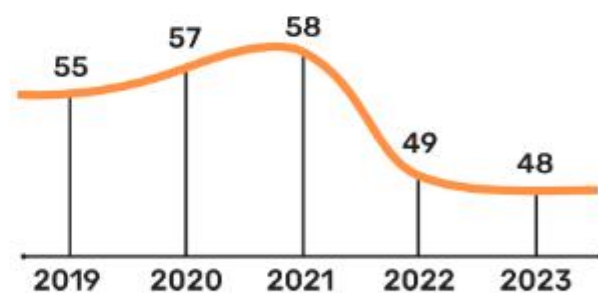
Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Ponorogo mencatat bahwa jumlah kendaraan bermotor tumbuh rata-rata 4,96 persen pada tahun 2021. Sementara itu, konsumsi energi di Jawa Timur juga mengalami lonjakan. Kementerian ESDM mencatat konsumsi gasoline (Pertalite, Pertamax, Pertamax Turbo) meningkat 9,5%, Pertamina Dex naik 6%, sedangkan solar/biosolar bahkan melonjak hingga 131,7%[3]. Angka ini menggambarkan ketergantungan yang tinggi terhadap kendaraan pribadi berbahan bakar minyak.



Gambar 1.1 : Jumlah Pariwisata Ponorogo [2]



Gambar 1.2 : Tanggal event budaya top



Gambar 1.3 : Grafik jumlah hotel di ponorogo [2]

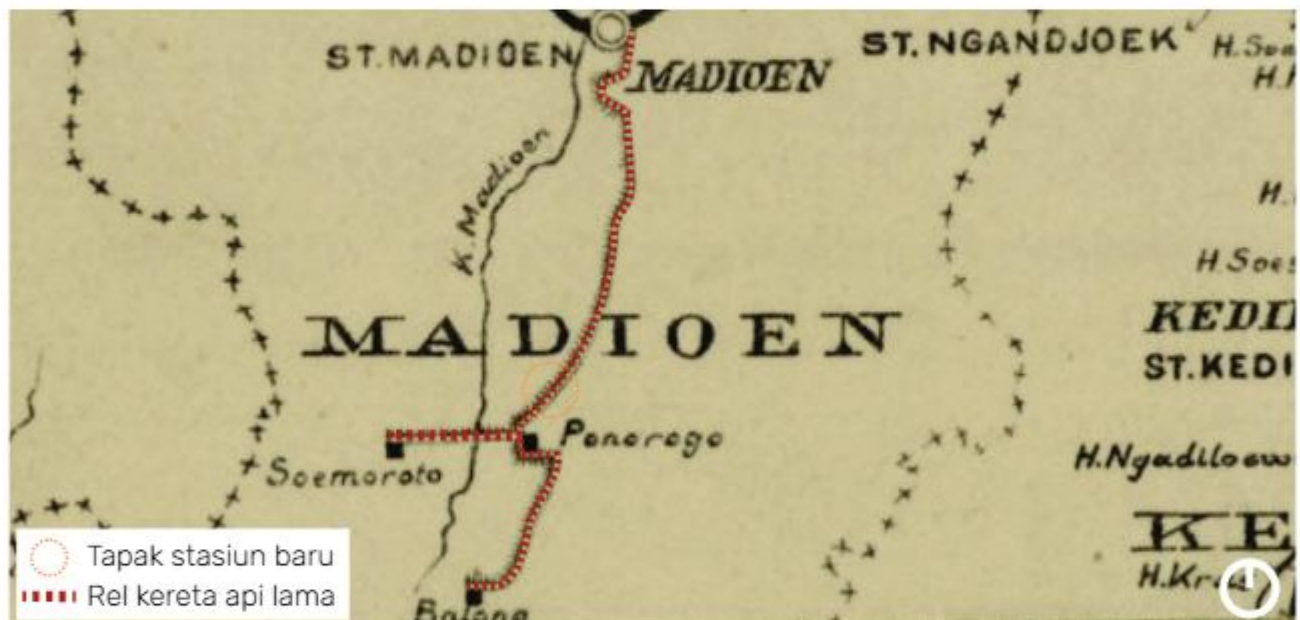
Untuk mengatasi persoalan tersebut, Pemerintah Kabupaten Ponorogo telah memasukkan rencana pembangunan jalur kereta api ke dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) 2024–2044 Pasal 52 ayat 3, yang meliputi:

- a) Pengembangan jalur kereta api antarkota Madiun–Ponorogo–Slahung;
- b) Pengembangan, pembangunan, peningkatan, penataan, pemeliharaan, pengawasan, dan pengendalian stasiun penumpang.[4]

Pembangunan stasiun baru di Ponorogo dinilai sebagai solusi strategis untuk mendukung pencapaian target wisatawan, karena kereta api merupakan moda transportasi massal yang ramah lingkungan, hemat energi, dan efisien.

Sejak masa Hindia Belanda pada tahun 1876, kereta api telah menjadi infrastruktur mobilitas barang dan manusia dari Madiun hingga Balong yang melewati Ponorogo (Gambar 1.4). Hingga tahun 2021, panjang jalur kereta api di Indonesia tercatat mencapai 6.320 km, dengan jalur aktif sepanjang 5.855 km. Pada tahun 2020, pemerintah bahkan melakukan rehabilitasi jalur sepanjang 1.354,97 km, salah satunya termasuk jalur kereta api Madiun–Slahung (Ponorogo) [5].

1.1.1 Sejarah Kereta Api di ponorogo



Gambar 1.4 : Peta jalur kereta api Ponorogo–Madiun [12]



Gambar 1.5 : Bekas rel kereta Ngasinan [12]

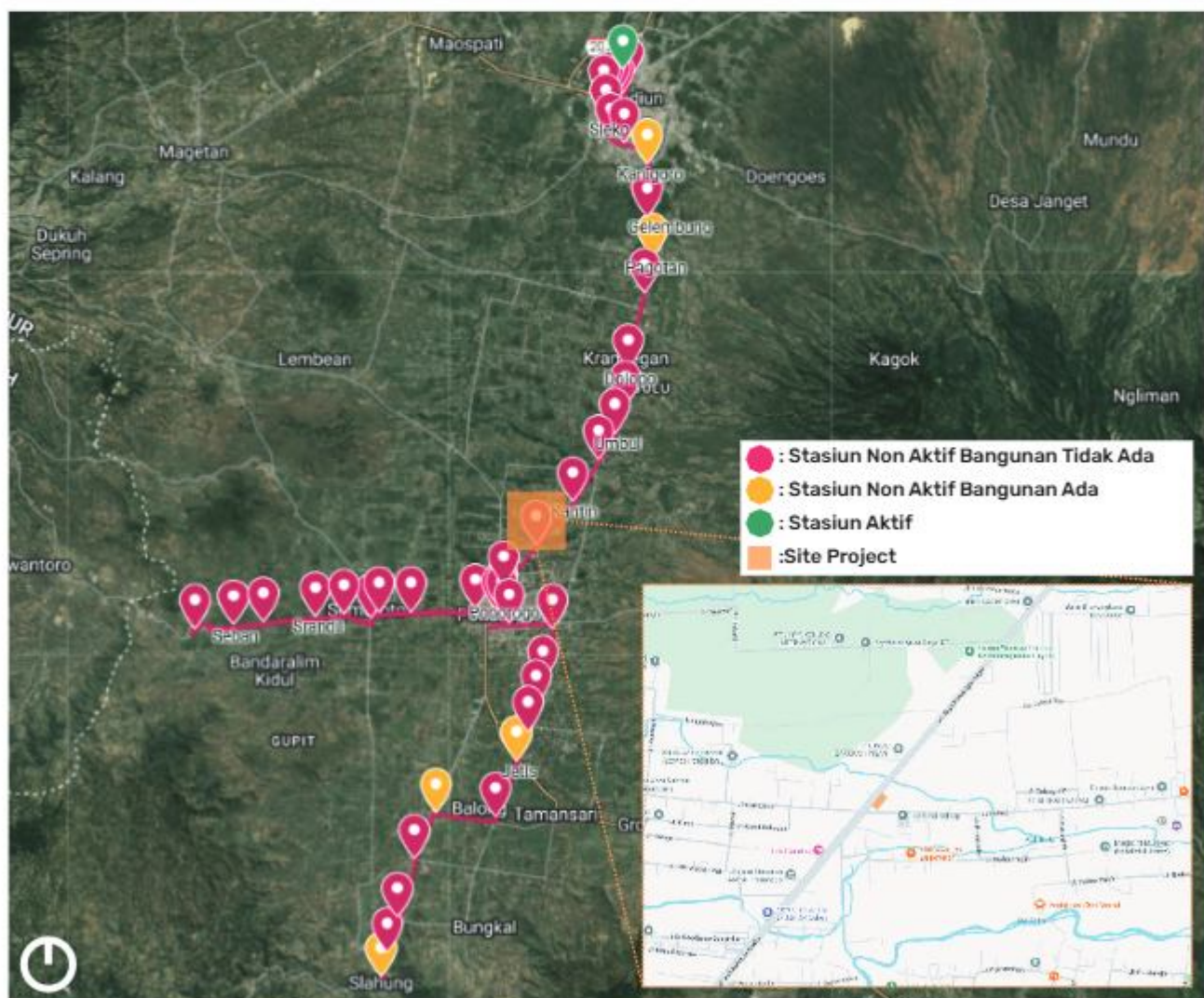


Gambar 1.6 : Perpotongan rel kereta dengan jalan raya Slahung [12]

Jalur kereta api ini dibangun pada tanggal 19 April 1907 oleh perusahaan kereta api pemerintah Hindia Belanda, yaitu Staats Spoorwegen (SS), dari Stasiun Madiun hingga Stasiun Slahung di Ponorogo. Panjang total jalur tersebut sekitar 58 kilometer [1].

Sejak awal pengoperasiannya, jalur kereta api Madiun–Ponorogo menjadi pilihan utama masyarakat, terutama bagi para pedagang yang memanfaatkannya untuk mengangkut hasil bumi menuju pasar. Hingga tahun 1970-an, jalur ini masih diminati karena biaya perjalanannya relatif murah. Namun, dengan semakin berkembangnya sarana transportasi darat berbasis jalan raya, seperti bus dan angkutan umum, minat masyarakat terhadap kereta api mulai menurun. Moda transportasi tersebut dianggap lebih cepat dan fleksibel dalam menunjang mobilitas harian. Kondisi ini menyebabkan jumlah pengguna kereta api terus berkurang hingga akhirnya pada tahun 1984 jalur Madiun–Ponorogo resmi ditutup karena tidak mampu bersaing dengan moda transportasi lainnya. Meskipun demikian, sisa-sisa infrastruktur jalur kereta tersebut masih dapat ditemui hingga sekarang, seperti rel besi yang masih berdiri kokoh di beberapa titik. [12]

Pemerintah Kabupaten Ponorogo bersama PT KAI sepakat merapikan aset jalur kereta api yang sudah nonaktif sekaligus membuka wacana reaktivasi jalur lama. Kesepakatan ini dituangkan dalam nota kesepahaman yang nantinya ditindaklanjuti dengan perjanjian kerja sama, sehingga aset eks jalur dapat dimanfaatkan secara legal dan tertata. PT KAI menegaskan reaktivasi menjadi kewenangan pemerintah, sementara KAI siap berperan sebagai operator jika jalur dihidupkan kembali. Bupati Ponorogo menilai langkah ini penting bukan hanya untuk mengenang masa lalu, tetapi juga sebagai kebutuhan masa depan daerah, terutama dalam mendukung pariwisata, pertumbuhan ekonomi, dan penataan ruang kota yang lebih rapi. [13]



Gambar 1.7 : Titik stasiun jalur kereta api Ponorogo–Madiun [13]

هُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ ذُلُولًا فَامْشُوا فِي مَنَاكِبِهَا وَكُلُوا مِن رِّزْقِهِ وَإِلَيْهِ
النُّشُورُ

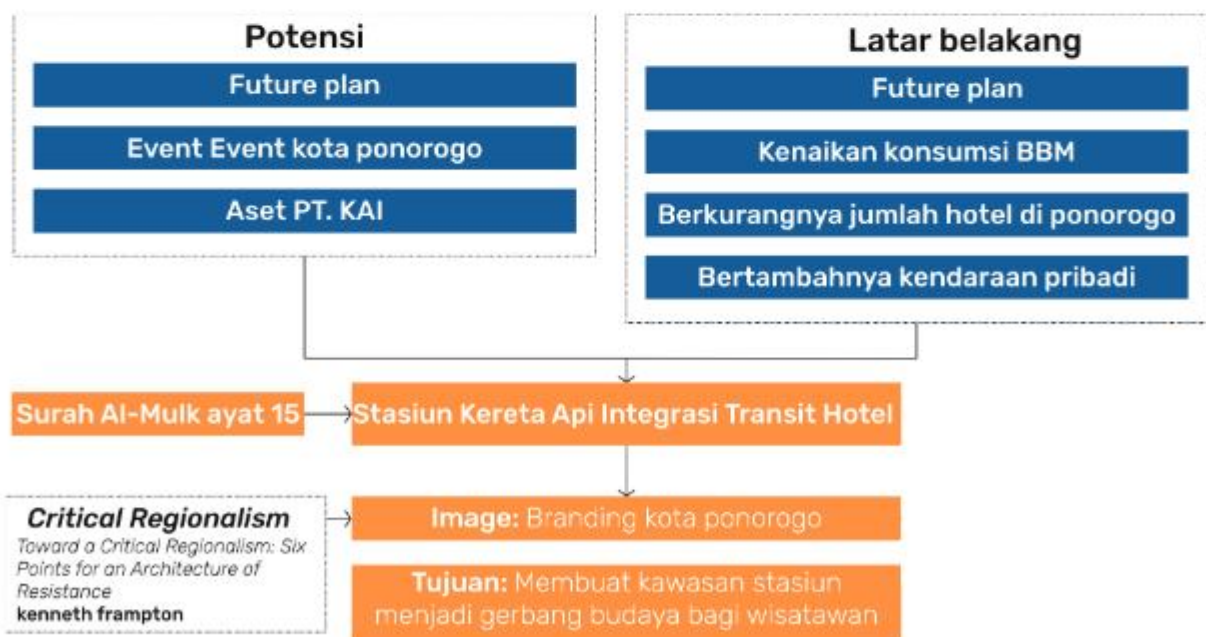
Surah al-Mulk ayat 15 mengajarkan bahwa kita harus memanfaatkan sumber daya bumi dengan prinsip keberlanjutan dan tanggung jawab. Ini kemudian memunculkan prinsip pemanfaatan sumber daya alam dalam Islam, yaitu penggunaannya harus memperhatikan dampaknya terhadap lingkungan dan kesejahteraan manusia.[7]

Ayat ini menegaskan bahwa Allah menjadikan bumi luas dan mudah dijelajahi agar manusia dapat mencari rezeki serta memanfaatkan sumber daya dengan bijak. Tafsir Al-Jalalayn menambahkan bahwa bumi diciptakan dengan kemudahan akses agar manusia mampu bergerak ke seluruh penjuru. Dalam konteks modern, kereta api menjadi salah satu bentuk implementasi perintah Allah karena memudahkan perjalanan, memperluas interaksi sosial, dan memungkinkan pemanfaatan rezeki di berbagai wilayah secara efisien, aman, serta ramah lingkungan.

وَمِنْ آيَاتِهِ خَلَقَ السَّمُوتَ وَالْأَرْضَ وَاخْتِلَافَ الْأَلْسِنَتِكُمْ وَالْوَلَوَاتِكُمْ إِن فِي
ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّلْعَالَمِينَ

Surah Ar-Rum ayat 22 menegaskan bahwa Allah menciptakan beragam ras dan bahasa sebagai tanda kebesaran-Nya, sehingga manusia dapat saling mengenal dan menghargai perbedaan. Dari pesan ini, kita diajak untuk menjaga serta mengenalkan budaya sendiri sebagai bentuk syukur atas identitas yang Allah anugerahkan, sekaligus memperlihatkan keindahan keberagaman yang menjadi rahmat bagi seluruh umat manusia.

Oleh karena itu, pembangunan Stasiun Ponorogo menjadi kebutuhan mendesak, bukan hanya sebagai alternatif transportasi yang lebih efisien, tetapi juga sebagai moda perjalanan ramah lingkungan yang mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi serta mendorong pola mobilitas berkelanjutan. Dengan demikian, stasiun ini berperan sebagai katalis perubahan menuju sistem transportasi yang tertib, terintegrasi, sekaligus selaras dengan nilai-nilai Islam tentang keberlanjutan dan penghargaan terhadap keberagaman budaya.



Gambar 1.8 : Skema Perancangan

1.2 Ruang Lingkup

1.2.1 Tipe Objek

Stasiun kereta api antarmoda dengan penginapan transit adalah simpul transportasi terpadu yang **menghubungkan kereta, bus, taksi, dan angkutan kota dalam satu kawasan.** Fasilitas **penginapan jangka pendek** disediakan untuk penumpang yang melakukan perjalanan jauh, sehingga stasiun tidak hanya menjadi tempat naik turun penumpang, tetapi juga ruang singgah dan peristirahatan.



Gambar 1.9 : Ukuran Tapak

1.2.2 Skala Objek

Stasiun dengan luas sekitar $\pm 34000 \text{ m}^2$ dibagi ke dalam tiga zona utama. Zona publik meliputi lobi, hall, dan area komersial. Zona semi publik mencakup ruang tunggu penumpang. Zona privat digunakan untuk operasional, ruang petugas, peron, jalur rel, turntable dan dipo. Stasiun Terminus Ponorogo Madiun dirancang hanya untuk melayani kereta lokal dan antar kota di Jawa Timur.

1.2.3 Lokasi tapak

Rancangan stasiun ini berada di jalan raya Ponorogo-geger wilayah kelurahan Kadipaten, Kec. Babadan, Kab. Ponorogo berluas lahan sebesar 3.4 ha, yang bersinggungan langsung dengan terminal bus. Kedekatan dengan pusat transportasi publik lain serta adanya jalur rel lama dan terdapat asset kai lama yang berada di kawasan tersebut, menjadi alasan utama dalam memilih lahan.



Gambar 1.10 : Fungsi kawasan

1.2.4 Fokus Desain

Perancangan Stasiun Ponorogo diarahkan sebagai sebuah simpul transportasi antarmoda yang menghubungkan berbagai jenis perjalanan. Desain yang memadukan sentuhan modern dengan unsur budaya lokal, sehingga tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas transportasi, tetapi juga sebagai representasi identitas daerah. Untuk mendukung kebutuhan pengguna, kawasan stasiun ini dilengkapi dengan hotel transit sebagai fasilitas penunjang. Stasiun dikategorikan sebagai stasiun tipe B berdasarkan Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api tahun 2012, yang mampu melayani pergerakan penumpang dalam skala regional dengan fasilitas yang lengkap.

1.2.5 Batasan Pengguna

Pengguna stasiun ponorogo terbagi menjadi dua kelompok utama. kelompok pertama ialah kelompok pengguna internal dan kelompok kedua merupakan kelompok eksternal (Gambar 1.11).



Gambar 1.11: Pengguna

1.3 Kajian Standar Peraturan

Berdasarkan Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api (2012), tipe atau kelas stasiun meliputi: [11]



Gambar 1.12 : Standarisasi kelas stasiun

1.3 Kajian Standar Peraturan

Kelompok Stasiun



Minimal toilet 6 kamar laki-laki
6 kamar perempuan



Information center minimal 2 orang



Information center minimal 2 orang



Petugas keamanan min 10
CCTV minimal 3



Loket tiket
KA Eksekutif, Bisnis 3 orang
KA Ekonomi 2 orang



Min 1 ATM center (3 Merchant bank)



Min musholla ada tempat wudlu 4 orang laki-laki dan 4 orang perempuan



Parkir
Mobil 200 buah
Motor 300 buah



Ruang tunggu VIP, eksekutif dan umum

Gambar 1.13 : Fasilitas stasiun besar

Rangkuman standar fasilitas yang harus tersedia dalam sebuah Stasiun Besar untuk mendukung kenyamanan, keselamatan, serta kelancaran aktivitas penumpang. Setiap elemen berfungsi memastikan pelayanan transportasi kereta api berjalan optimal.

1.4 Maksud dan tujuan

Perancangan stasiun ponorogo dimaksudkan sebagai kawasan yang mengintegrasikan antar moda transportasi. Serta menjadi gerbang bagi wisatawan untuk mengenal budaya Kabupaten Ponorogo.

Tujuan

- Ponorogo dirancang sebagai gerbang budaya yang memperkenalkan kekayaan seni, budaya, tradisi dan alam ponorogo kepada setiap pengunjung.
- Mewujudkan stasiun kereta api yang berintegrasi antarmoda, sehingga tercipta konektivitas transportasi yang efisien dan perpindahan penumpang antar moda menjadi lebih mudah.
- Mendesain bangunan stasiun dengan memperhatikan standar, kenyamanan, dan kebutuhan pengguna.



Gambar 1.14 : Potensi ponorogo

STASIUN SEMUT KOTA SURABAYA

Tipologi : Stasiun Tipe B

Lokasi : Kec. Pabean Cantikan, Surabaya, Jawa Timur.

Luas bangunan : 6000 m²



Gambar 1.15 : Foto Tampak Depan

Stasiun Semut Surabaya, yang diklasifikasikan sebagai stasiun tipe B, menjalankan peran ganda sebagai stasiun terminus dan simpul penghubung antarmoda dalam jaringan transportasi Surabaya. Skala bangunannya yang tidak sebesar stasiun utama justru memungkinkan pengoperasian yang lebih efisien untuk layanan kereta komuter dan lokal, dengan fasilitas dasar seperti ruang tunggu, loket, peron, dan kantor operasional untuk memenuhi kebutuhan pengguna.



Gambar 1.16 : Stasiun Semut

Penempatan fasilitas dasar di stasiun belum diatur sesuai kebutuhan alur pengguna. Sebagai contoh, loket tiket ditempatkan berdekatan dengan jalur keluar, sehingga menimbulkan penumpukan dan berpotensi kemacetan di area tersebut.



Gambar 1.17 : Badug stasiun semut

Stasiun Semut merupakan stasiun terminus dengan rel buntu yang memiliki denah linier sederhana. Pola ini membuat alur pergerakan penumpang lebih terfokus pada kegiatan naik dan turun kereta.



Gambar 1.18 : Stasiun Semut



Gambar 1.19 : Stasiun Semut

Pada Stasiun Semut, lokomotif tidak langsung terhubung kembali dengan rangkaian gerbong setelah tiba. Sebelum proses langsir, lokomotif terlebih dahulu melakukan perputaran dengan memanfaatkan jalur berbentuk U-loop di Sidotopo serta segitiga pembalik. Metode ini memungkinkan lokomotif kembali pada posisi semula untuk kemudian digabungkan lagi dengan rangkaian kereta yang akan diberangkatkan.



Gambar 1.20 : Stasiun Semut

Stasiun Semut memiliki fasilitas yang cukup lengkap, seperti area parkir, ruang tunggu, loket tiket, pusat informasi, musholla, toilet, dan area drop off-pick up. Selain itu, tersedia juga pos kesehatan, area komersial, ruang menyusui, tempat pengisian daya, area merokok, serta fasilitas untuk pengambilan barang, sehingga kebutuhan penumpang dapat terpenuhi dengan baik.

Susunan ruang di Stasiun Semut menggunakan pola linier yang sederhana dan mudah dipahami. Alur pergerakan dimulai dari hall masuk sebagai pintu utama, kemudian mengarah ke ruang tunggu yang berfungsi menampung penumpang sebelum keberangkatan. Dari ruang tunggu, pengguna diarahkan langsung menuju peron tempat naik dan turun kereta, hingga akhirnya terhubung ke jalur rel. Penataan ini membuat sirkulasi penumpang lebih teratur dan efisien. Sementara itu, ruang servis dan kantor pengelola ditempatkan di sisi bangunan agar tidak mengganggu alur utama penumpang, sekaligus tetap mudah diakses untuk kebutuhan



Gambar 1.21 : Stasiun Semut

STASIUN MALANG KOTA BARU

Arsitek : Dezan Studio Architect

Luas Bangunan : 10.000 m²

Tahun : 2019

Lokasi : Kota Malang, Jawa Timur

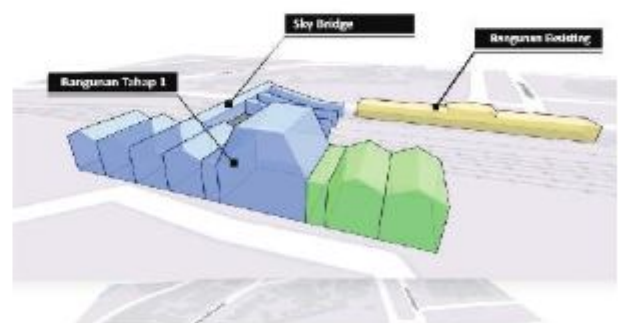


Gambar 1.22 : Foto Stasiun Malang [15]

Stasiun Malang Kota Baru merupakan stasiun sentral di Kota Malang yang dibangun pada tahun 1941 dengan gaya arsitektur Indische modern. Sebagai gerbang utama kedatangan dan keberangkatan kereta antarkota, stasiun ini berperan penting dalam mobilitas masyarakat serta arus wisatawan. Tata massa bangunan yang simetris, koridor sirkulasi yang jelas, serta zona pelayanan yang tertata menjadikannya contoh efektif integrasi fungsi transportasi dan estetika arsitektur kolonial modern. Selain itu, lokasinya di pusat kota dan kedekatannya dengan kawasan komersial memperkuat posisinya sebagai simpul aktivitas kota.

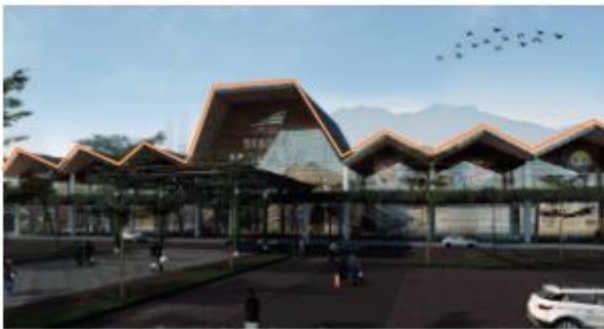


Gambar 1.23 : Jalur Turntable kereta api



Gambar 1.24 : Foto Stasiun Malang [15]

Stasiun Malang Kota Baru berperan sebagai stasiun terminus, sehingga kereta jarak jauh dari Surabaya maupun Jakarta yang tiba di stasiun ini harus melakukan pembalikan arah untuk kembali menuju jalur utara. Proses pembalikan tersebut dilakukan melalui langsiran, yakni memindahkan rangkaian ke jalur simpan 6–9 menuju turntable didekat area stasiun sebelum diarahkan kembali ke jalur utama. Adapun kereta yang melanjutkan perjalanan menuju Blitar atau Kediri akan melalui percabangan jalur selatan yang mengarah ke Kapanjen.



Gambar 1.25: Foto facade stasiun[26]



Gambar 1.25: Foto gunung Putri tidur[27]

Stasiun Malang Kota Baru menerapkan bentuk atap yang terinspirasi dari siluet Gunung Putri Tidur, serta berperan sebagai stasiun besar antar-kota yang sekaligus menjadi salah satu ikon utama Kota Malang. [16]

Bangunan stasiun ini dirancang dengan konsep ramah lingkungan melalui pemanfaatan sirkulasi udara alami dan penerapan prinsip go green. Suasana di dalam ruang terasa sejuk karena desainnya mengutamakan pencahayaan alami serta aliran udara yang optimal. Hal ini diwujudkan melalui banyaknya bukaan untuk ventilasi, penggunaan ceiling fan, serta pemasangan Secondary skin berbahan kayu komposit yang berfungsi mengurangi paparan cahaya matahari langsung sekaligus menjaga kenyamanan di dalam bangunan.



Gambar 1.26: Travelator stasiun malang



Gambar 1.27: Roster pada stasiun malang

Dinding roster diterapkan untuk memastikan aliran udara antara ruang luar dan dalam tetap berjalan optimal. Keunggulan Stasiun Malang Kota Baru sisi timur juga terlihat dari fasilitas yang disediakan, seperti travelator yang memudahkan pergerakan penumpang, ruang tunggu yang dilengkapi area bermain anak, serta ruang VIP khusus bagi pengguna layanan kereta kelas luxury.



Gambar 1.28: Fasilitas stasiun kota baru

1.5 Literatur Pendekatan

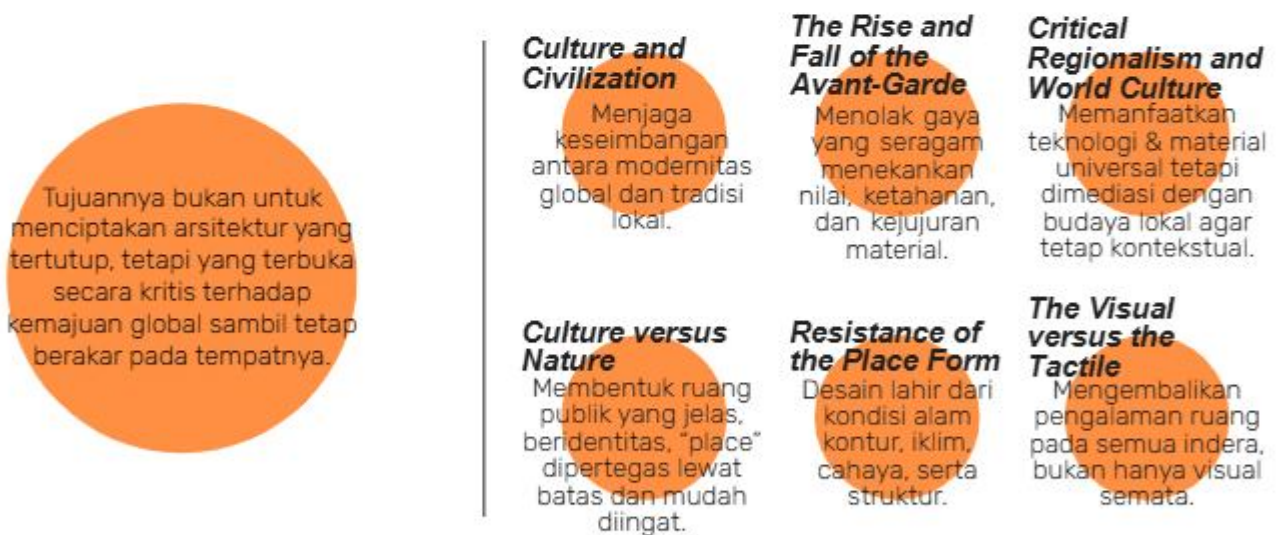
1.5.1 Landasan Teori

Pendekatan Regionalism dipilih untuk merespons potensi wisata budaya dan rumah disekitar Ponorogo, yang tercermin dalam event seperti Festival Reog Nasional dan Grebeg Suro. Stasiun dirancang sebagai gerbang budaya yang memadukan modernitas dan kearifan lokal, sehingga wisatawan dapat mengalami identitas Ponorogo sejak kedatangan. Melalui interpretasi elemen budaya Reog, stasiun ini tidak hanya menjadi simpul transportasi, tetapi juga representasi fisik dari warisan budaya Reog Ponorogo. Integrasi antara fungsi transportasi dan ekspresi budaya diharapkan dapat memperkuat citra kota.

Pendekatan arsitektur yang menggabungkan unsur-unsur budaya dan lokalitas ke dalam rancangan, namun tetap selaras dengan perkembangan teknologi serta kebutuhan zaman. Menurut Kenneth Frampton, arsitektur seharusnya memperkuat identitas lokal dengan menekankan potensi serta detail lingkungan sekitarnya. Pendekatan ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap pentingnya nilai lokal sekaligus mendorong pelestarian dan promosi warisan budaya.[9] Kenneth Frampton dalam esainya "Toward a Critical Regionalism: Six Points for an Architecture of Resistance" dalam buku Postmodern Culture menjabarkan enam prinsip untuk menciptakan arsitektur yang resisten terhadap homogenisasi global:[10]

Toward a Critical Regionalism: Six Points for an Architecture of Resistance

kenneth frampton



Gambar 1.29: Prinsip theory Frampton

critical regionalism pada masa sekarang sebenarnya masih dapat relevan namun ada beberapa penyesuaian menurut Ziqi Zheng dkk. dimana Ziqi Zheng dkk merumuskan new lens yang memiliki 3 strategi desain baru yang dapat lebih relevan di zaman sekarang diantaranya defamiliarization, sense of place, tectonics.

Defamiliarization

Mengambil elemen lokal yang sudah dikenal (bentuk, tipologi, material) lalu mengolahnya menjadi sesuatu yang baru dan mengejutkan.

Sense of Place

Menghadirkan pengalaman ruang yang kuat secara inderawi; cahaya, bayangan, suhu, aroma, tekstur, dan suara.

Tectonics

Mengekspresikan cara bangunan dibuat melalui kejujuran struktur, detail,

Gambar 1.30: Strategi New Lens Zhiqi Zheng dkk

1.5.2 Rumah Joglo Dan Limasan



Gambar 1.31: Persebaran Kerajaan Mataram [17]

Wilayah Mataraman merupakan kawasan budaya di Jawa Timur bagian barat dan selatan yang secara historis berada di bawah pengaruh Kerajaan Mataram Islam pada abad ke-16 hingga ke-17. Ponorogo menjadi salah satu wilayah penting dalam kawasan Mataraman tersebut, baik secara politis maupun kultural. Pengaruh Mataram tampak kuat dalam pola tata ruang, arsitektur tradisional, dan sistem sosial masyarakat Ponorogo. Ciri-ciri budaya dan arsitektur Ponorogo terlihat melalui keberadaan rumah tradisional joglo dan rumah tajug. [18]



Gambar 1.32: Rumah Joglo [18]



Gambar 1.33: Rumah Limasan [19]

Asal dari lingkungan bangsawan Jawa (keraton Surakarta–Yogyakarta) melambangkan status sosial tinggi dan kehormatan. Atap bertingkat menjulang dengan empat tiang utama (saka guru); struktur kompleks. Melambangkan kemuliaan, kebijaksanaan, dan hubungan vertikal manusia dengan Tuhan (manunggaling kawula Gusti). Menggunakan kayu jati berkualitas tinggi, detail ukiran halus, dan struktur beratap tinggi. [20]

Ditemukan luas di wilayah Mataraman (termasuk Ponorogo, Madiun, Magetan, Kediri). Umumnya dimiliki masyarakat kelas menengah seperti petani dan santri. Atap berbentuk empat bidang trapesium dan dua segitiga (atap perisai) dengan kemiringan sedang. Melambangkan kesederhanaan, keseimbangan, dan ketenangan hidup (andhap asor, nrimo). Menggunakan kayu jati, bambu, atau bata, konstruksi sederhana.

1.5.3 Kesenian Reog



Gambar 1.34: Penampilan Reog

Reog Ponorogo adalah kesenian tradisional khas Kabupaten Ponorogo, Jawa Timur, yang dikenal karena pertunjukannya yang megah, ekspresif, dan penuh makna simbolis. Kesenian ini memadukan unsur tari, musik, kostum besar, serta kekuatan fisik dan spiritual para penarinya. Elemen paling ikonik dari Reog adalah Singa Barong, topeng raksasa dengan kepala macan dan hiasan bulu merak yang beratnya dapat mencapai 40–50 kilogram.

Kesenian Reog Ponorogo memiliki tiga versi asal usul:[21]

Ki Ageng Kutu, yang menjadikannya sebagai sindiran politik terhadap kekuasaan Majapahit.

Batoro Katong, yang menyempurnakan Reog menjadi seni budaya sekaligus sarana dakwah Islam dengan simbol merak dan tasbih.

Bantarangin, yang menceritakan kisah cinta Prabu Kelana Sewandana dengan Dewi Songgolangit dan kemenangan atas Singo Barong.

Gambar 1.35: Asal Muasal Reog Ponorogo

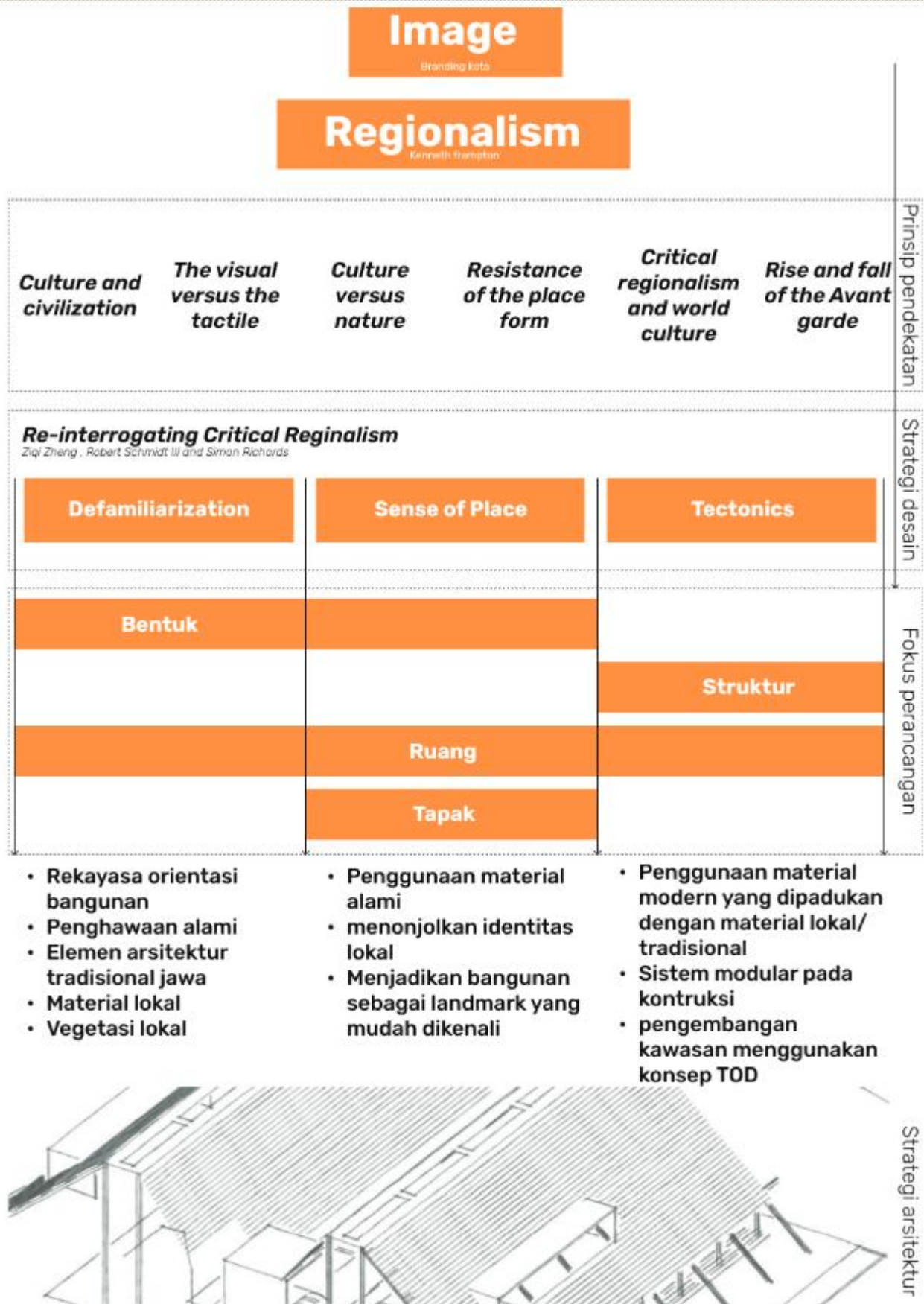


Gambar 1.36: Penari Reog

Karakteristik penari reog:[22]

- Jathil adalah prajurit berkuda yang diperankan oleh penari laki-laki dengan wajah yang didandani halus seperti wanita (sekarang sering diperankan oleh penari wanita). Mereka menari dengan gerakan yang lincah, anggun, dan penuh senyum di atas kuda tiruan (anyaman bambu).[]
- Bujang Ganong adalah patih dari Kerajaan Lodaya yang berwajah merah, berhidung panjang, dan bertaring. Karakternya lucu, lincah, atraktif, dan jenaka, namun juga sakti. Ia sering melakukan atraksi akrobatik dan interaksi spontan dengan penonton, membuat suasana menjadi hidup.
- Warok adalah figur sentral yang paling dihormati. Mereka adalah laki-laki dengan ilmu spiritual (kekuatan batin) yang sangat tinggi. Ciri khasnya adalah pakaian serba hitam, menunjukkan wibawa dan kesederhanaan. Seorang Warok sejati bukan hanya kuat secara fisik dan spiritual, tetapi juga harus menjadi panutan moral bagi masyarakat.
- Raja dari Kerajaan Lodaya ini digambarkan sebagai raja yang sakti, gagah, tetapi juga temperamental dan penuh nafsu. Taringnya menggambarkan watak yang keras, ambisius. Ia jatuh cinta pada Dewi Songgolangit dan ingin meminangnya dengan
- Singa Barong (lambang kekuasaan duniawi/Batoro Katong) yang dipadukan dengan merak (lambang kecantikan/ Dewi Songgolangit) melambangkan keselarasan antara kekuatan, kekuasaan, dan keindahan. Kekuatan yang dijalankan dengan bijaksana akan menciptakan keindahan dan ketenteraman.

1.6 Strategi Desain



Gambar 1.37: Strategi Desain

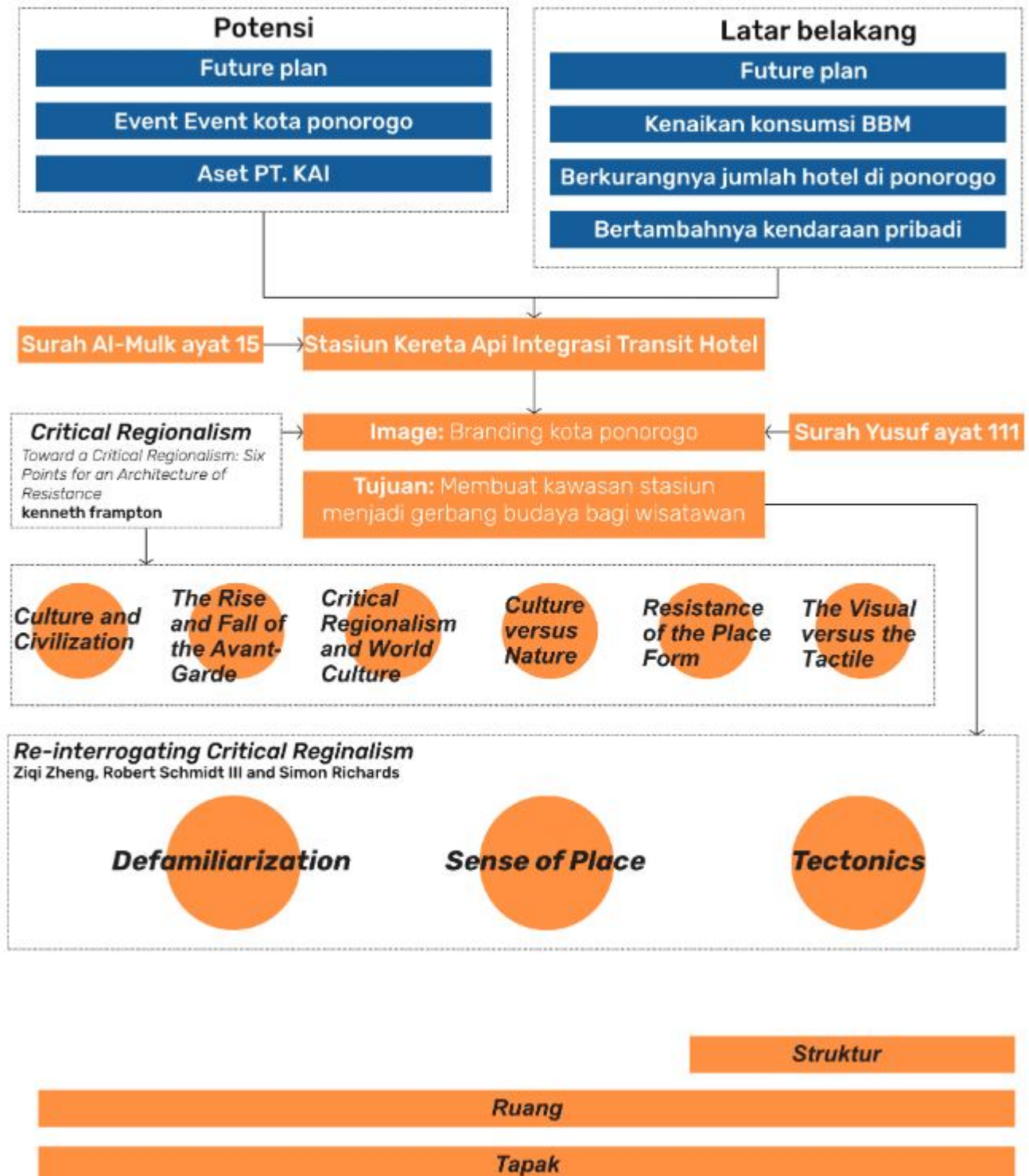
This page intentionally left blank



2

BAB 2 Penelusuran Konsep Perancangan

2.1 Overview



Gambar 2.1: Overview

2.2 Analisis Fungsi

2.1.1 Analisis Aktivitas

• Pengunjung penumpang kereta api

Aktivitas pengunjung bertiket di stasiun dimulai dari kedatangan mereka di area stasiun, kemudian menuju pintu masuk untuk melewati pemeriksaan keamanan. Setelah itu, pengguna membeli tiket di loket atau melakukan cek in tiket yang sudah dibelinya sebelum masuk ke area berbayar. Mereka kemudian menuju ruang tunggu hingga waktu keberangkatan, lalu bergerak ke peron saat kereta tiba. Sementara itu, alur kedatangan penumpang yang turun dari kereta dimulai ketika mereka melangkah keluar dari gerbong menuju peron dan mengikuti jalur sirkulasi menuju pintu keluar. Di exit gate, kemudian menuju ke ruang tunggu diluar, dan informasi perjalanan. Setelah itu, penumpang bergerak ke area publik seperti plaza kedatangan, pick-up zone, atau parkir untuk dijemput keluarga, transportasi daring, atau melanjutkan perjalanan dengan moda lain yang tersedia.

• Pengantar pengunjung

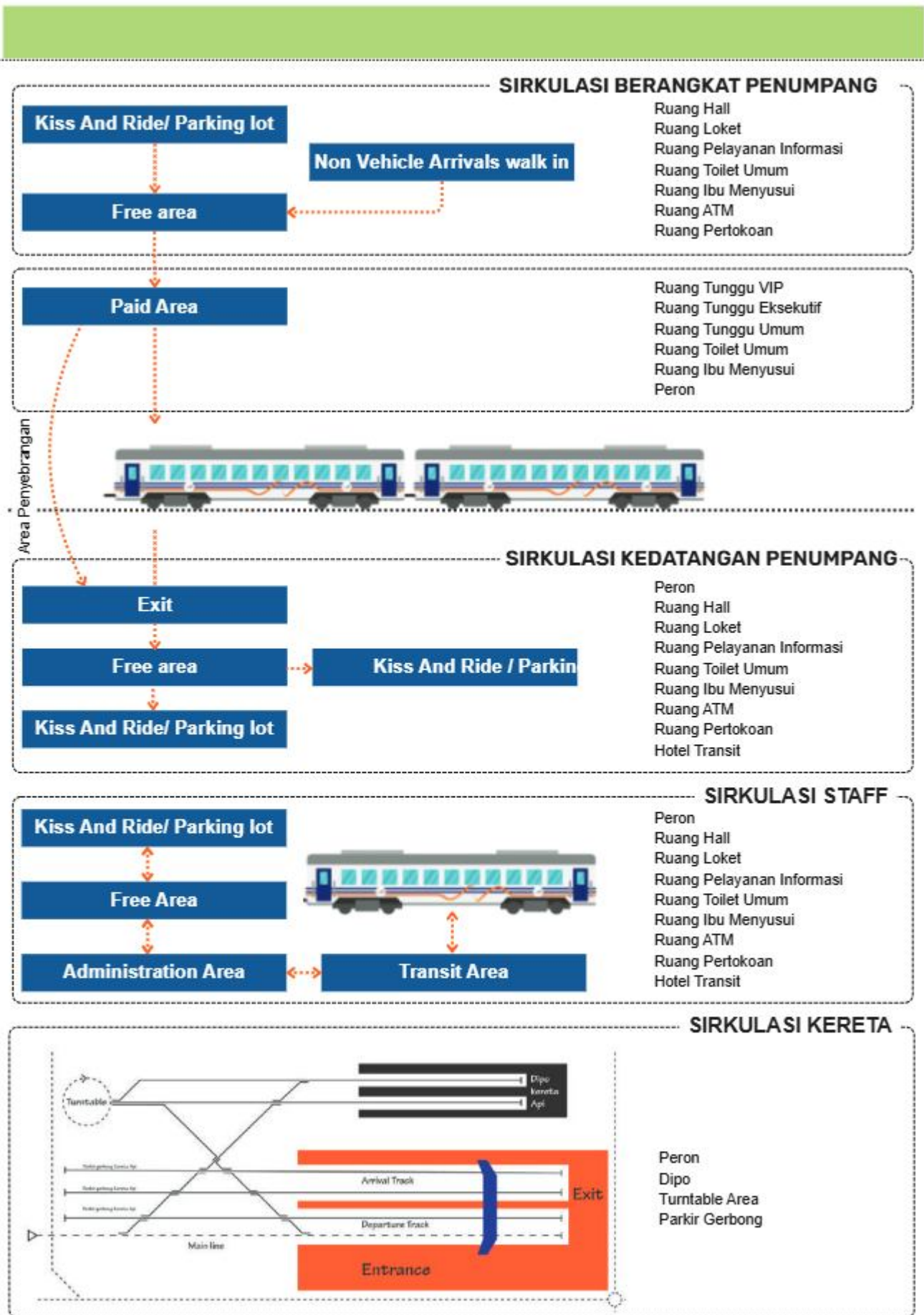
Pengantar biasanya datang bersama penumpang ke area drop-off atau parkir, membantu menurunkan barang, mendampingi hingga area yang diizinkan seperti lobby atau hall masuk, serta membantu pembelian tiket dan pengecekan jadwal sebelum akhirnya menunggu di area publik atau meninggalkan stasiun. Di sisi lain, penjemput umumnya datang lebih awal dan menunggu di area plaza kedatangan, lobi, atau pick-up zone sambil memantau jadwal kereta. Setelah kereta tiba dan penumpang keluar dari gate, penjemput membantu membawa barang dan mengarahkan menuju kendaraan di area pick-up atau parkir sebelum bersama-sama meninggalkan kawasan stasiun.

• Pengelola stasiun

Sirkulasi pengelola stasiun biasanya terpisah dari alur penumpang agar aktivitas operasional berjalan lancar tanpa mengganggu pengguna. Alur ini dimulai dari akses khusus karyawan menuju area administrasi atau kantor operasional. Dari kantor, pengelola dapat bergerak ke ruang-ruang teknis seperti ruang kontrol (signaling & monitoring), ruang keamanan (CCTV & security office), ruang ticketing/back office, hingga ruang staf untuk kebutuhan internal. Pengelola juga memiliki jalur menuju area peron dan fasilitas teknis melalui koridor servis, digunakan saat melakukan pengecekan fasilitas, pengawasan operasional, atau penanganan keadaan darurat. Untuk stasiun yang memiliki dipo, sirkulasi pengelola mencakup akses langsung menuju area perawatan gerbong, workshop, dan jalur inspeksi.

• Pengelola tenant dan Kapsul hotel

Sirkulasi pengelola tenant dan kapsul hotel umumnya memiliki jalur tersendiri yang tidak bercampur dengan arus penumpang agar operasional berjalan lebih efisien. Pengelola tenant biasanya mengakses area komersial melalui koridor servis untuk keperluan distribusi barang, pengisian stok, dan pemeliharaan fasilitas tanpa mengganggu aktivitas publik. Sementara itu, pengelola kapsul hotel memiliki akses langsung menuju area resepsionis, ruang housekeeping, serta koridor kamar melalui jalur servis internal untuk melakukan pembersihan, penggantian linen, dan pengecekan fasilitas. Kedua jenis pengelola ini menggunakan pintu servis khusus, ruang penyimpanan.



Gambar 2.2: Sirkulasi Stasiun

2.1.2 Analisis Kebutuhan Ruang

Ruang pada stasiun kereta api besar [11]:

Tabel 2.1 : Standar Minimum Ruang

Ruang petugas operasional	m ²	Ruang pelayanan publik	m ²	Ruang penunjang	m ²
Ruang KS	30	Ruang hall	250	Pertokoan tenant	-
Ruang WKS	15	Ruang loket	25	Restoran	-
Ruang PPKA	25	Ruang pelayanan informasi	15	Parkir kendaraan	3980
Ruang PAP	4	Ruang tunggu VIP	90	Gudang	-
Ruang keuangan	20	Ruang tunggu eksekutif	75	penitipan barang	-
Ruang serbaguna	100	Ruang tunggu umum	600	ATM	10
Ruang peralatan	16	Toilet umum	25	Ruang reservasi pod hotel	-
Ruang UPT kru KA	24	Musholla	54	Pod hotel	-
Ruang istirahat kru KA	30	Ruang ibu menyusui	49	Dipo kereta api	-
Ruang petugas keamanan	15	Peron	-	Turntable	314
Ruang petugas kebersihan	9				
	288		1183		

Perkiraan kebutuhan luas minimum untuk ruang-ruang yang telah direncanakan adalah sekitar 6.225 m². Perhitungan ini didasarkan ada acuan buku Pedoman Standarisasi Stasiun kereta Api Indonesia perancangan stasiun serta standar kebutuhan ruang lainnya apabila tidak tercantum secara spesifik dalam pedoman stasiun.

Luasan yang terhitung sebesar 6.225 m², tersebut merupakan ukuran standar ruang yang diberikan buku pedoman Pedoman yang berlaku. oleh karena itu luas ruang dalam perancangan kali ini tidak boleh kurang dari ukuran tersebut dan harus tetap mempertimbangkan sirkulasi dalam stasiun dan perilaku manusia maupun kereta api pada stasiun terminus yang berkemungkinan lebih besar daripada perhitungan awal ini.

2.1.3 Analisis Besaran Ruang

KA ekonomi 8 gerbong dengan rata rata penumpang 1 gerbong 106 orang.

Menggunakan skenario contoh (angka asumsi)

Penumpang puncak (peak hour) = 1.000 orang.

Penumpang harian = 6× peak hour (asumsi distribusi) = 6.000 orang/hari.

(Stasiun malang puncak mencapai 6.447 penumpang/hari)[23]

Ukuran toilet umum standar 1.1.5 normal 2,3,1,5 disabilitas.

Ruang pelayanan publik:

Tabel 2.2 : Perhitungan Ukuran Ruang Publik

Ruang	Kapasitas	Mesin/furniture/fasilitas	Sirkulasi	Perhitungan	Luas m ²
Ruang hall	300	• Bench tunggu • Water station • Charging station • Vending machine	20%	$((0,8.300)+10(2,1.0,8)+10(1,0,8))+20\%$	318
Ruang loket	8	• Meja • Lemari • Kursi • Loker	30%	$((0,8.8)+8(0,5.0,8)+2(2,0,8)+8(0,7.0,7)+2(2,0,8))+30\%$	26
Ruang pelayanan informasi	5	• Meja • Lemari • Loker	20%	$((0,8.5)+5(0,5.0,8)+1(2,0,8)+2(2,0,8))+20\%$	15
Ruang tunggu VIP	50	• Sofa • Meja • Meja mini bar • Toilet (5%)	40%	$((0,8.50)+50(0,9.0,9)+10(1,1)+3(1,5.2))+15+40\%$	162

Ruang tunggu eksekutif	100	• Kursi • Meja • Meja mini bar • Toilet (10%)	30%	$[(0,8.100)+100(0,6.0,6)+20(0,6.0,6)+3(1,5.2)+15+30\%]$	192
Ruang tunggu umum	500	• Bench tunggu • Water station • Charging station • Vending machine	30%	$[(0,8.500)+100(2,6.0,7)+10(1,0,8)]+30\%$	770
Toilet umum	30	• Wastafel • Urinoir • Toilet	20%	$[(0,8.25)+(1,2.5)+30(0,5.0,9)+20(0,5.0,6)]+20\%$	56
Musholla	10%	• Tempat wudlu • Tempat sholat • Lemari	20%	$[50(1,2.0,6)+10(0,9.0,8)+10(1,0,8)+2(2,0,8)]+20\%$	70
Ruang ibu menyusui	10	• Kasur • Sofa • Meja • toilet • Lemari	20%	$[(0,8.10)+3(2,1)+8(0,9.0,9)+8+2(2,1.0,8)+2(2,1.0,8)]+20\%$	49
Lebar peron	1.000	• Kursi	-	$\frac{0,64.1000.80}{200}$	2,6
Locker and shower	30	• Kamar mandi • Locker • Wastafel	30%	$[(0,8.15)+15(0,3.0,5)+3+15(0,9.0,9)+5(0,5.0,6)]+30\%$	35

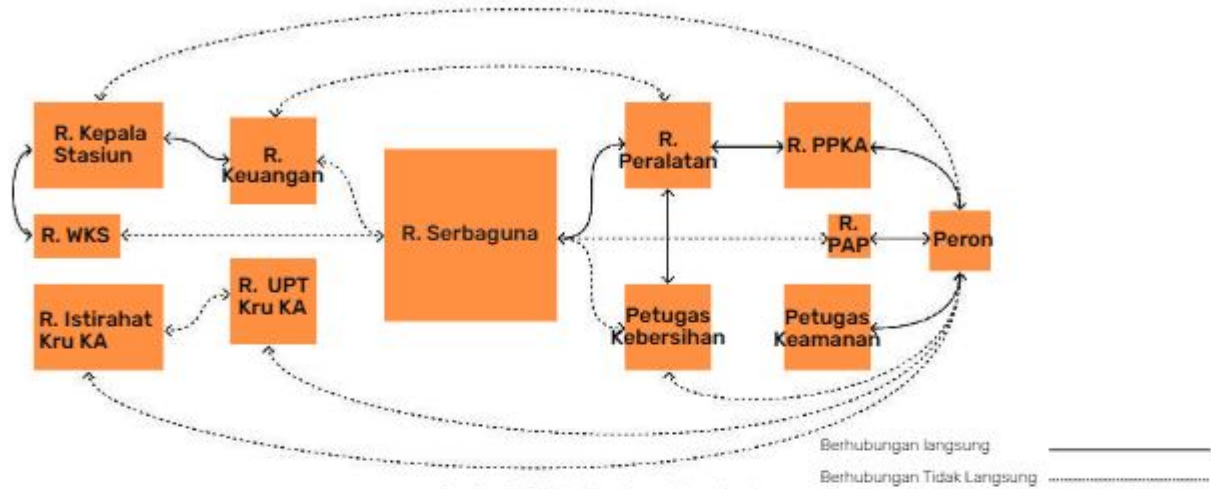
Ruang Penunjang:

Tabel 2.3 : Perhitungan Ukuran Ruang Penunjang

Ruang	Kapasitas	Mesin/furniture/	Sirkulasi	Perhitungan	Luas m²
Pertokoan tenant	4	• Meja • Lemari	50%	$[(1,2.4)+2(2,0,8)+2(1,0,8)]+50\%$	14,3
Restoran	100	• Dapur 20% • Toilet 5% • Meja 75%	50%	$[(0,8.100)+75(0,6.0,8)+9)+20\%]+40\%$	240
Parkir kendaraan	200 Mobil 20 Taksi 300 Motor	• Pos penjaga	50%	$[200(2,5.4)+20(2,5.4)+300(1,2)+2(2,3)]+50\%$	4,218
Gudang	-	-	-	-	-
penitipan barang	4	• Loker • meja	50%	$[(0,8.4)+3(0,6.0,8)+2(2,0,8)]+20\%$	12
ATM	6	• Mesin ATM	20%	$[(0,8.6)+6(0,6.1,5)]+20\%$	13
Ruang reservasi pod hotel	20	• Sofa • Meja • Lemari	20%	$[(0,8.20)+15(0,9.0,9)+5(2,0,8)+3(0,6.0,9)]+20\%$	46
Pod hotel	220	• Kasur • Kabinet	10%	$[(0,8.220)+220(2,1.75)+220(0,5.1,75)]+10\%$	1253
Shower	30	• Kamar mandi • Wastafel	20%	$[(0,8.30)+30(0,9.0,9)+16(1,0,8)]+20\%$	73
Dipo kereta api	2 Rel Kereta	• G. suku cadang • R. peralatan • Toilet • R. administrasi	-	-	-
Turntable	1 gerbong	• Turntable	-	Rata-rata ukuran Turntable 20M (Panjang lokomotif 15M)	304

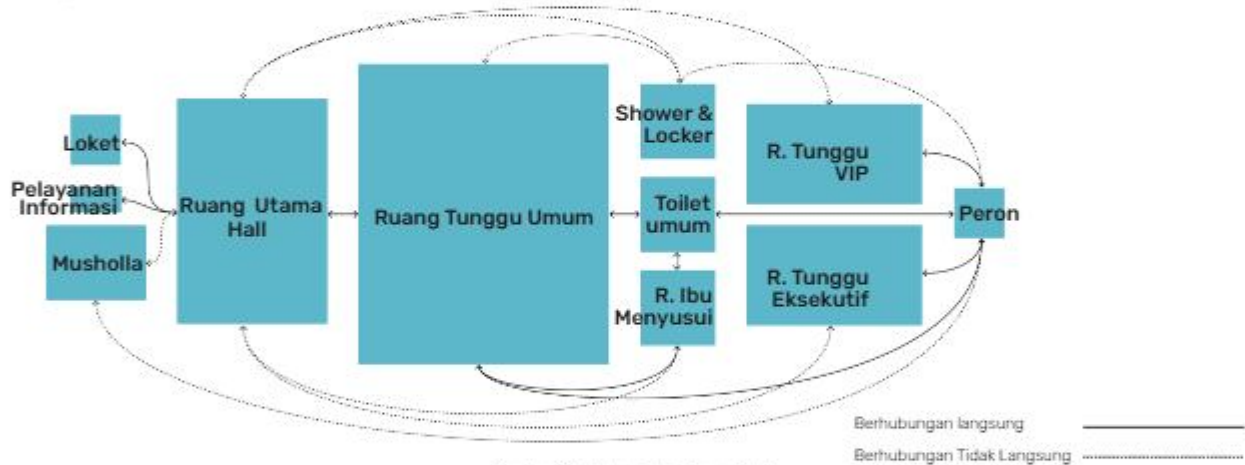
2.1.4 Analisis Keterkaitan Ruang

Ruang petugas operasional:



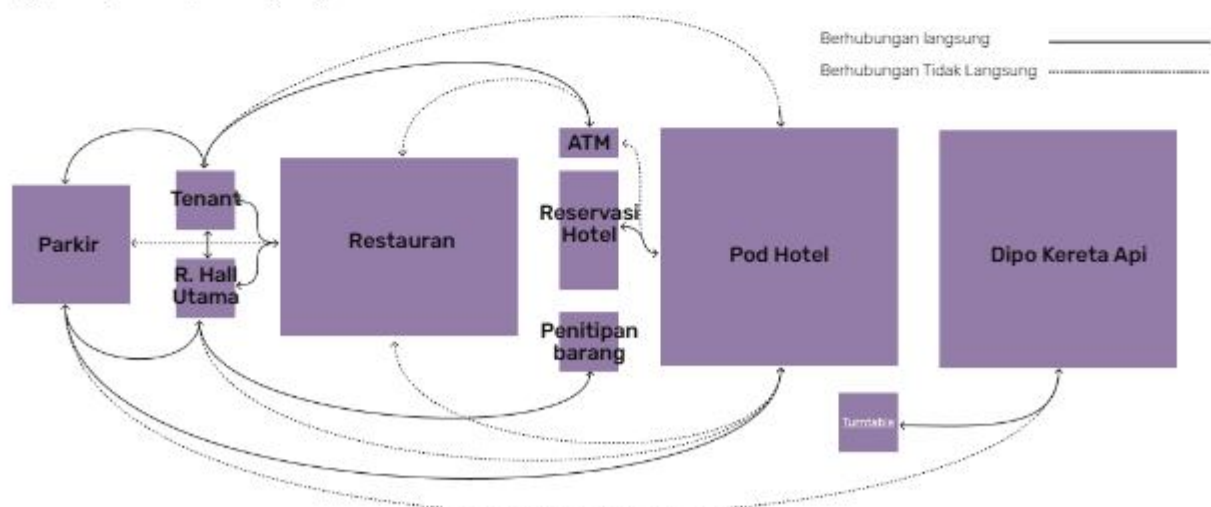
Gambar 2.3: Keterkaitan Ruang Operasional

Ruang pelayanan publik:



Gambar 2.4 : Keterkaitan Ruang Publik

Ruang pelayanan penunjang:



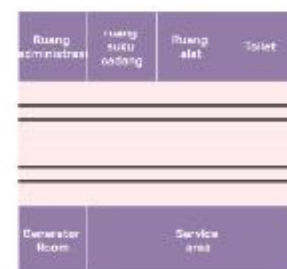
Gambar 2.5 : Keterkaitan Ruang Pelayanan penunjang

2.1.4 Block Plan



Gambar 2.6: Block Plan Stasiun dan Pod Hotel

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. R. KS | 16. R. Tunggu Eksekutif |
| 2. R. WKS | 17. R. Tunggu Umum |
| 3. R. PPKA | 18. Toilet Umum |
| 4. R. PAP | 19. Musholla |
| 5. R. Keuangan | 20. R. Ibu Menyusui |
| 6. R. Serbaguna | 21. Peron |
| 7. R. Peralatan | 22. Pertokoan Tenant |
| 8. R. UPT Kru KA | 23. Restaurant |
| 9. R. Istirahat Kru KA | 24. Parkir Kendaraan |
| 10. R. Petugas Keamanan | 25. Gudang |
| 11. R. Petugas Kebersihan | 26. Penitipan Barang |
| 12. R. Hall | 27. ATM |
| 13. R. Loket | 28. R. reservasi Pod Hotel |
| 14. R. Pelayanan Informasi | 29. Pod Hotel |
| 15. R. Tunggu VIP | 30. Shower & Locker |



Luas bangunan total 5,300 m²

bangunan akan dibagi menjadi 3 lantai, dimana lantai 2 digunakan sebagai transisi sesuai dengan standart buku pedoman.

2.3 Analisis tapak dan konteks

2.2.1 Analisis tapak makro

• Lokasi tapak

tapak berada di jalan ponorogo - Madiun, cekok, kecamatan babadan, kabupaten ponorogo berjarak 26 km dengan stasiun madiun. 500m dari terminal seloaji. tapak memiliki luas sebesar 34.200m² dengan keliling 896 m. pada tapak tersebut sekarang digunakan sebagai sawah dan terdapat beberapa bangunan komersial.



Gambar 2.7: Letak Kabupaten Ponorogo

• Lokasi tapak

Tapak perancangan berbatasan dengan permukiman warga di sisi utara, Jalan Ponorogo-Madiun di sisi barat, serta Jalan Seloaji di sisi selatan. Sementara itu, pada sisi timur tapak berbatasan langsung dengan area persawahan.



Gambar 2.8: Batas tapak barat



Gambar 2.9: Batas tapak utara



Gambar 2.10: Batas tapak timur



Gambar 2.11: Batas tapak selatan

• Arah transportasi

Analisis transportasi di sekitar tapak diperlukan untuk memahami pola pergerakan pengguna serta potensi integrasi antar moda transportasi yang ada. Kajian ini mencakup kondisi jaringan jalan, aksesibilitas kendaraan pribadi dan umum, serta hubungan tapak dengan moda transportasi lain di sekitarnya. Melalui analisis tersebut, perancangan diharapkan mampu mendukung konektivitas antar moda secara efektif, meminimalkan konflik sirkulasi, serta meningkatkan kenyamanan dan efisiensi mobilitas pengguna di dalam dan sekitar kawasan.



Gambar 2.12: Transportasi pengguna menuju tapak

• Konteks sosio-kultural

Ponorogo dikenal sebagai daerah dengan identitas budaya yang kuat melalui kesenian Reog yang berkembang sebagai bagian dari kehidupan sosial masyarakat [29]. Reog tidak hanya berfungsi sebagai pertunjukan seni, tetapi juga menjadi media kolektivitas, interaksi sosial, serta simbol identitas daerah yang masih dipertahankan hingga saat ini [30].

Budaya masyarakat Ponorogo memiliki karakter komunal dan erat dengan aktivitas ruang publik seperti festival, pertunjukan rakyat, dan kegiatan budaya tahunan seperti Grebeg Suro [29]. Karakter tersebut membentuk pola interaksi sosial yang terbuka, kolektif, dan dinamis sehingga mempengaruhi pendekatan desain stasiun sebagai ruang transit sekaligus ruang temu masyarakat.



Gambar 2.13: Rangkaian Kegiatan Grebeg Suro

• Konteks sosio-ekonomi

Ponorogo berkembang melalui sektor agraris, perdagangan, dan ekonomi kreatif berbasis budaya [29]. Kesenian Reog menjadi salah satu penggerak ekonomi daerah melalui aktivitas pertunjukan, pariwisata, kerajinan, hingga UMKM budaya yang melibatkan masyarakat lokal [31].

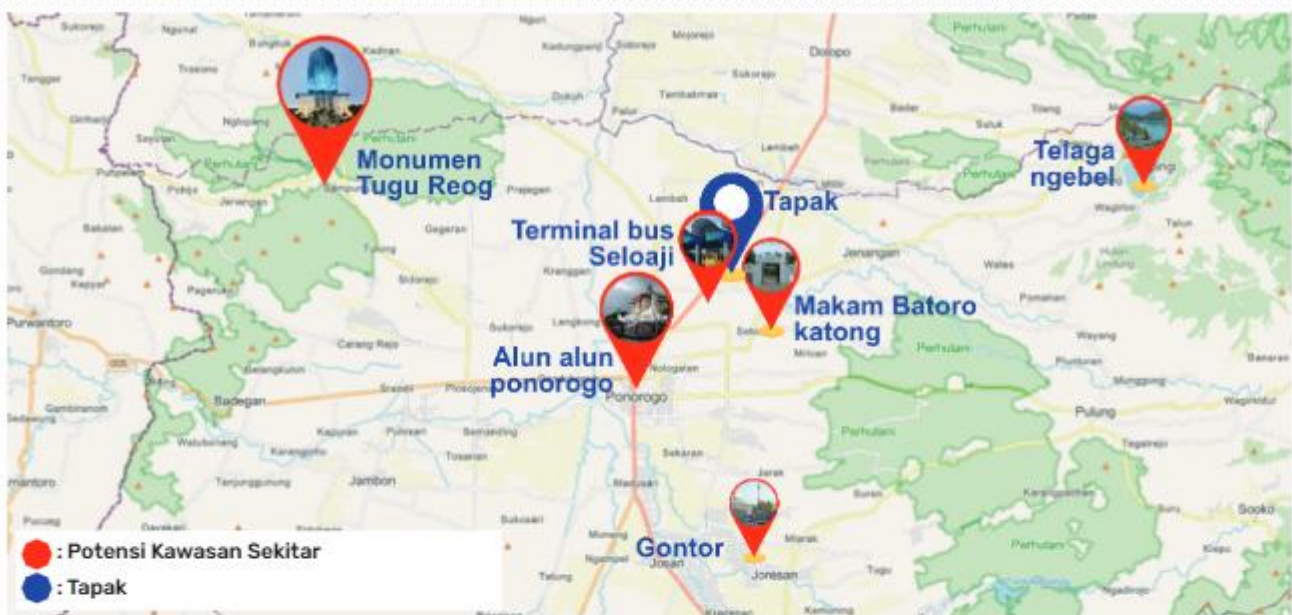
Tingginya aktivitas sosial dan ekonomi mendorong kebutuhan konektivitas transportasi yang lebih baik antar kawasan. Infrastruktur stasiun tidak hanya berfungsi sebagai titik perpindahan moda transportasi, tetapi juga sebagai simpul aktivitas publik dan ekonomi kawasan.



Gambar 2.14: Penampilan Reog Ponorogo



Gambar 2.15: Aktivitas Terminal Selajit



Gambar 2.16: Potensi wisata dikota ponorogo

2.2.2 Analisis tapak mikro



Gambar 2.17: Arah mata angin



Gambar 2.18: Respon angin



Gambar 2.19: Sunpath tapak



Gambar 2.20: Respon sinar matahari

Arah angin dominan berasal dari sisi selatan tapak. Dalam merespons kondisi tersebut, massa bangunan dirancang berbentuk huruf L guna menangkap potensi aliran angin secara optimal, namun tetap dilengkapi dengan penanaman pohon sebagai elemen pemecah angin untuk mereduksi hembusan yang terlalu kuat. Sementara itu, bangunan utama dirancang memanjang guna mengoptimalkan penerimaan cahaya matahari, sehingga meminimalkan area ruang yang tidak mendapatkan pencahayaan alami secara langsung. Penggunaan secondary skin diterapkan sebagai upaya mengurangi intensitas radiasi matahari berlebih sekaligus merespons orientasi rel kereta api eksisting.

Tabel 2.4: Perhitungan Peraturan Kota

KLB	GSB	KDH	KDB
GSB = 50% . Lebar Jalan Utama	KDH = 40% . Luas Tapak	KDB = 60% . Luas tapak	KLB = (2.luas tapak)/KDH
GSB = 50% . 10M	KDH = 40% . 37,000	KDB = 60% . 37,000	KLB = (2.3,7000)/14,800
GSB = 5 M	KDH = 14.800 M2	KDB = 22.000	m²
GSB = 50% . Lebar Jalan Selatan			KLB = 30600/9180 m2
GSB = 50% . 10M			KLB = 3.3
GSB = 5M			lantai Total lantai yang diperbolehkan adalah 3 lantai

Pembagian tersebut telah sesuai dengan peraturan pemerintah yang disebutkan dalam Rencana **Tata Ruang Tata Wilayah (RTRW) Kabupaten Ponorogo Tahun 2024-2044**



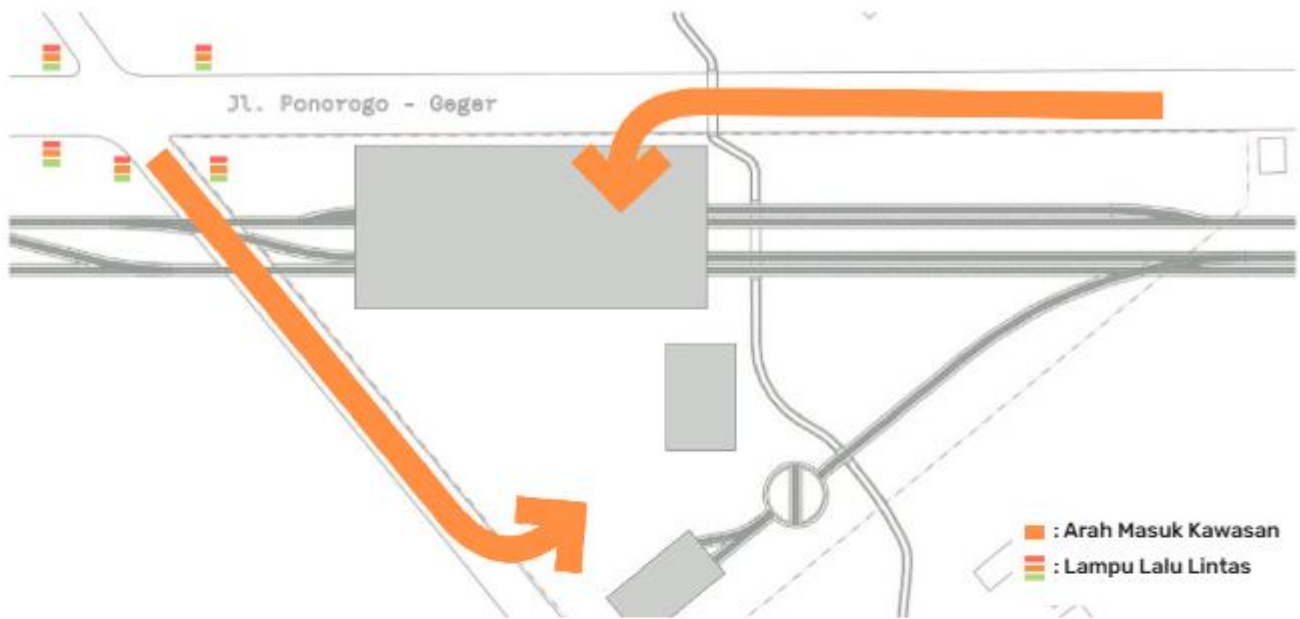
Gambar 2.21: Zoning tapak

penambahan dan penyesuaian rel eksisting yang awalnya hanya satu menjadi 5 jalur (4 jalur operasional dan 1 jalur untuk perawatan). Menghitung kdb dari luas lahan yaitu sebesar 20.400 m². Zona pada tapak dibagi menjadi 3 yaitu zona. Zona utama yang digunakan sebagai fungsi utama naik dan turun penumpang kereta, zona 2 yaitu penunjang sebagai pod hotel dan zona service sebagai perawatan kereta.



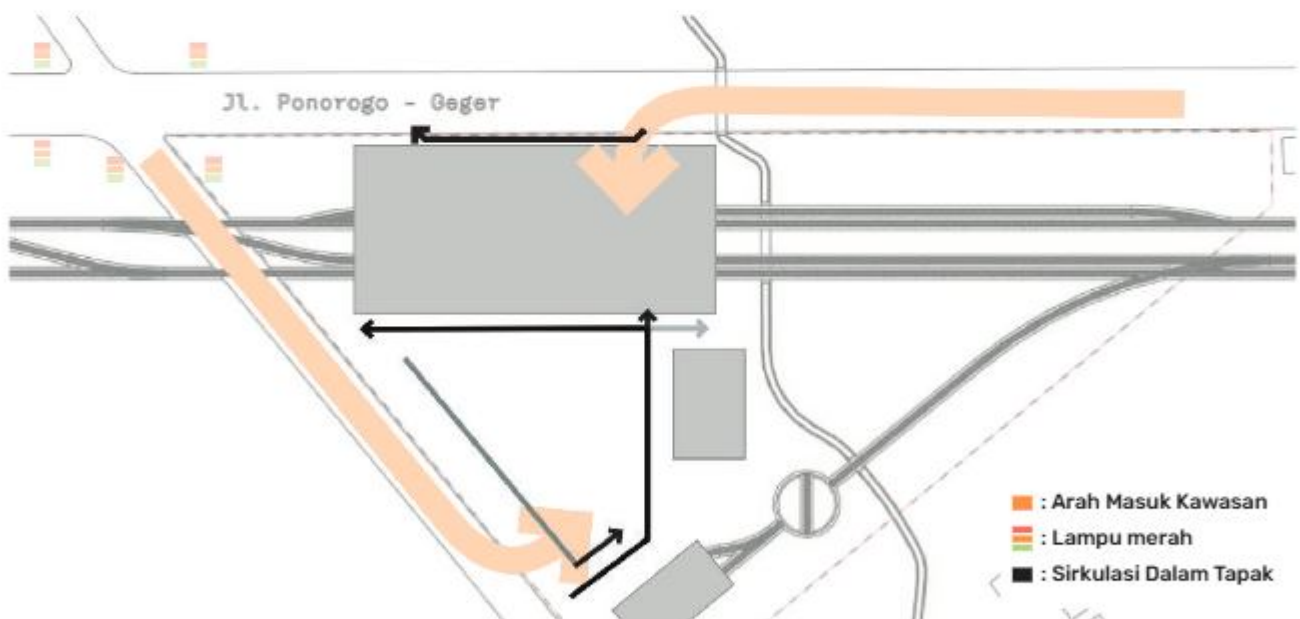
Gambar 2.22: Masa bangunan

2.2.1 Analisis sirkulasi



Gambar 2.23: Respon Sirkulasi Masuk Tapak

Entrance tapak ditempatkan menjauh dari perempatan untuk mengurangi potensi kemacetan dan konflik arus kendaraan, sekaligus menjaga kelancaran serta keamanan sirkulasi di sekitar kawasan. Dengan demikian, akses menuju area direncanakan lebih efisien, terkontrol, dan adaptif terhadap perkembangan lalu lintas di masa mendatang.

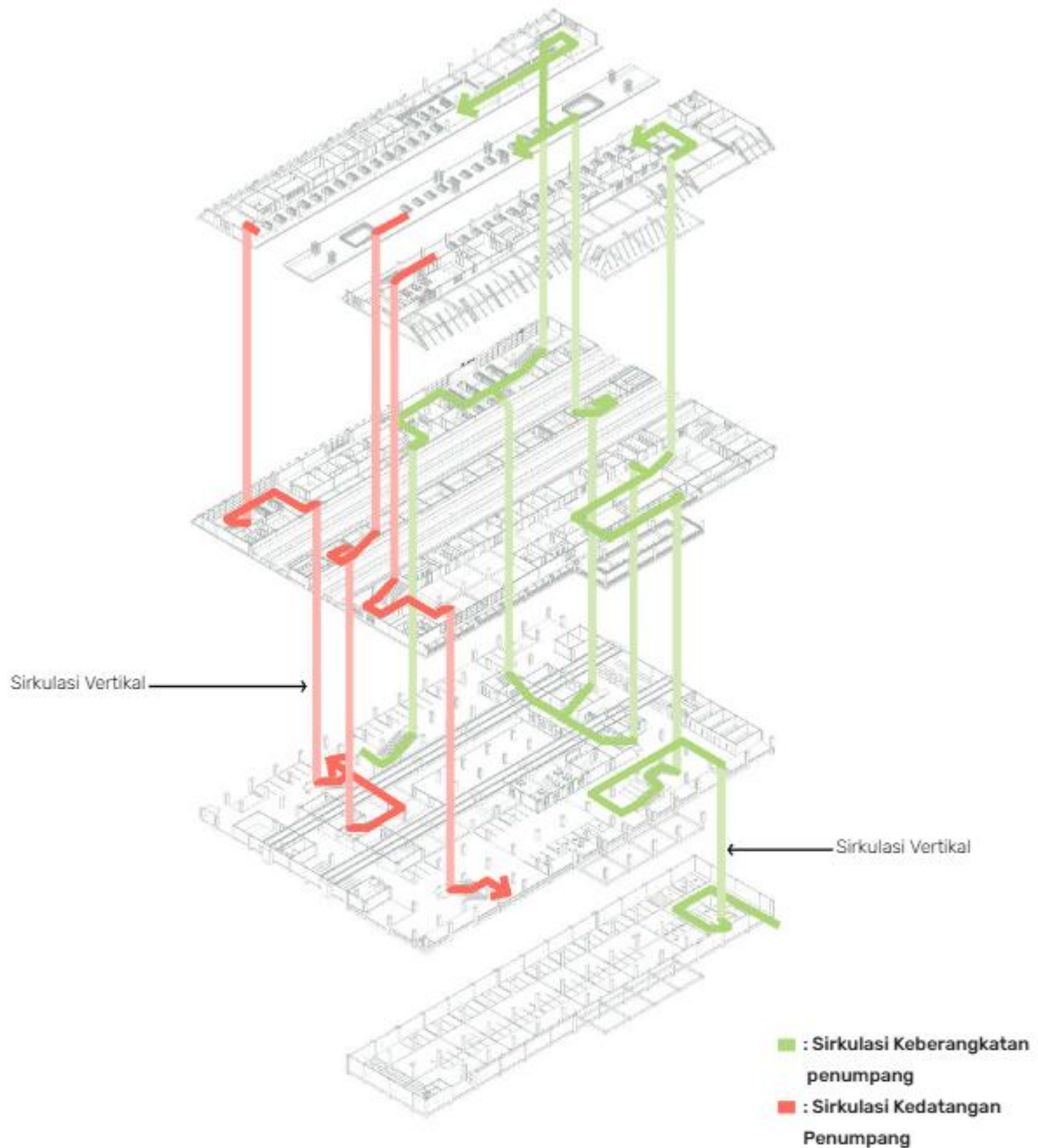


Gambar 2.24: Sistem sirkulasi tapak

Sirkulasi kendaraan pada tapak dirancang menggunakan sistem satu jalur untuk menciptakan alur pergerakan yang lebih teratur dan efisien. Penerapan satu arah ini bertujuan untuk mengurangi potensi kemacetan di dalam kawasan, sekaligus meminimalkan terjadinya perpotongan arus kendaraan yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas. Selain itu, sistem ini juga membantu memperjelas orientasi dan arah pergerakan bagi pengguna, sehingga sirkulasi di dalam tapak menjadi lebih mudah dipahami, aman, dan tertata.

2.2.1 Analisis sirkulasi

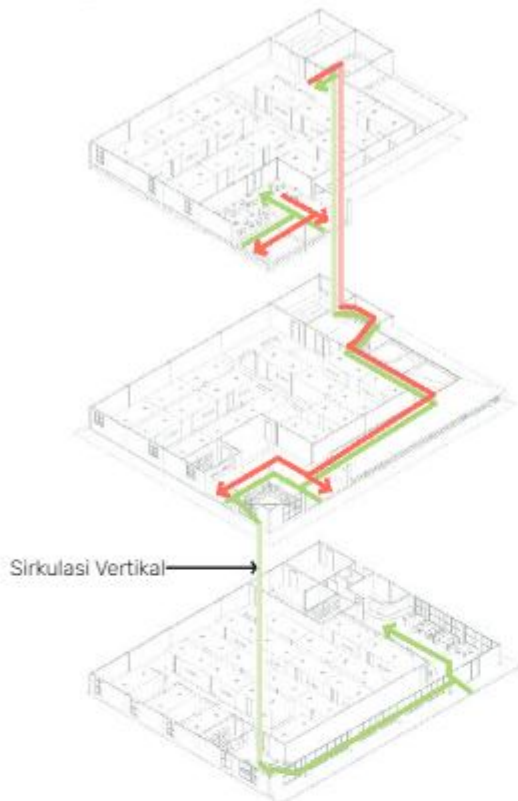
- Bangunan utama :



Gambar 2.25: Sirkulasi bangunan utama

Sistem sirkulasi kendaraan dirancang satu arah sebagai upaya untuk mengurangi potensi kemacetan, khususnya pada jam-jam puncak aktivitas. Pergerakan vertikal pengguna difasilitasi melalui tangga dan travelator untuk memastikan perpindahan antar lantai berlangsung efisien, nyaman, dan mudah diakses. Akses langsung bagi pengguna setelah perjalanan diarahkan menuju area hotel transit melalui skybridge, yang terintegrasi dengan sistem sirkulasi vertikal bangunan. Sistem sirkulasi ini dirancang untuk memisahkan alur pengguna transit dengan aktivitas lain di dalam bangunan, sehingga menciptakan pergerakan yang jelas, aman, dan terorganisir.

- Bangunan pod hotel:



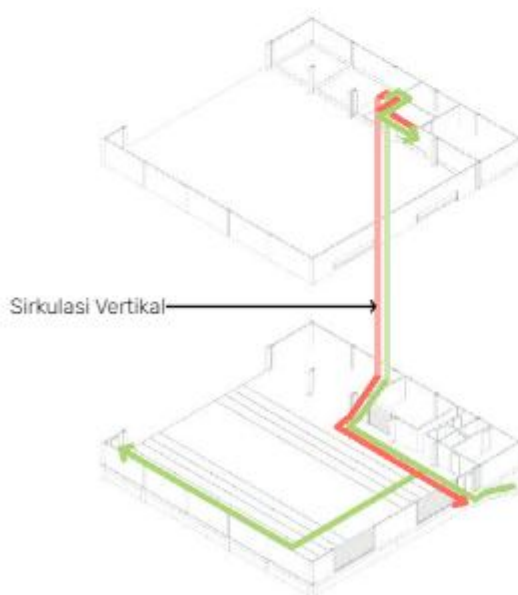
Gambar 2.26: Sirkulasi pod hotel

Bangunan pod hotel dihubungkan secara langsung dengan bangunan utama stasiun melalui skybridge sebagai jalur akses utama pengguna. Posisi bangunan pod hotel ditempatkan pada urutan kedua dari gerbang masuk kawasan agar mudah dijangkau oleh pengguna, khususnya penumpang transit. Area resepsionis untuk pengunjung yang melakukan pemesanan kamar ditempatkan pada lantai satu dan lantai dua guna memudahkan distribusi sirkulasi.

■ : Sirkulasi Kedatangan Pengguna

■ : Sirkulasi Kepulangan Pengguna

- Bangunan depo kereta :



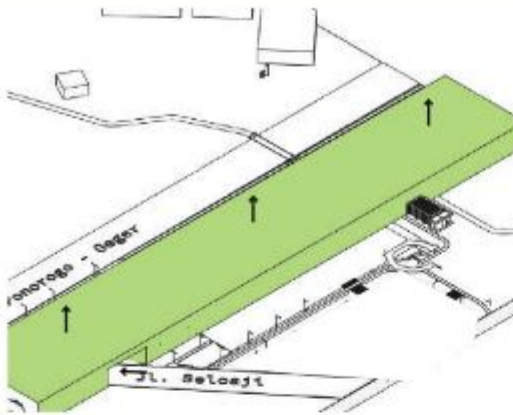
Gambar 2.27: Sirkulasi depo kereta api

Lantai satu depo stasiun difungsikan khusus untuk kegiatan perbaikan dan perawatan, yang dilengkapi dengan ruang perkakas, toilet, serta ruang penyimpanan suku cadang. Sementara itu, lantai dua digunakan sebagai area administrasi dan ruang karyawan.

■ : Sirkulasi Kedatangan Pengguna

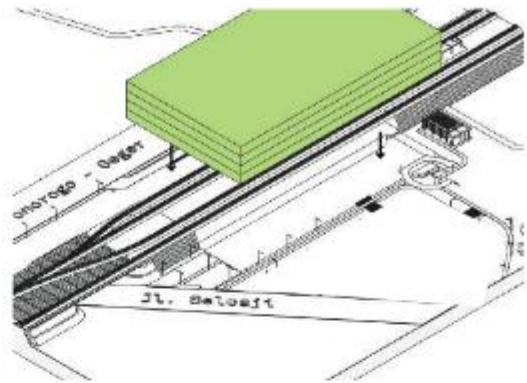
■ : Sirkulasi Kepulangan Pengguna

2.4 Analisis bentuk



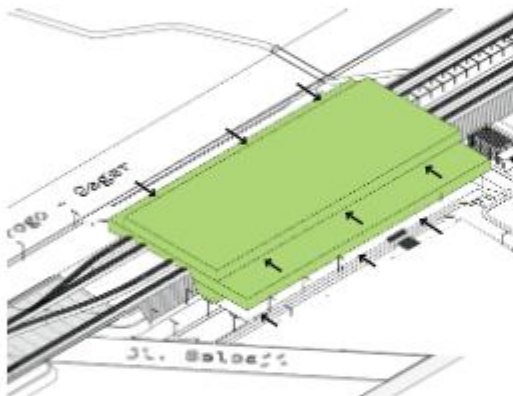
Gambar 2.29: Peninggian jalur kereta

Penambahan jalur kereta api serta menaikkan jalur kereta api lama bertujuan untuk mengurangi penumpukan arus lalu lintas pada perempatan tersebut.



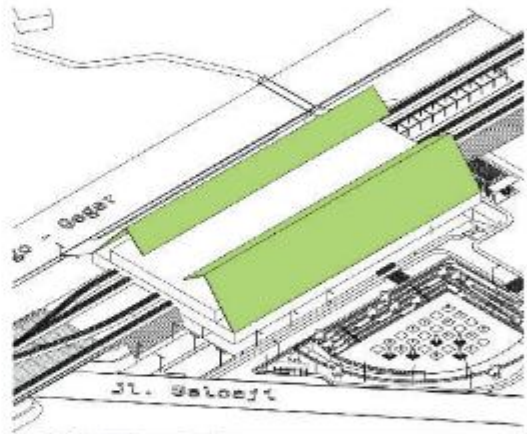
Gambar 2.30: Penambahan Massa Bangunan

Bangunan baru diintegrasikan dengan rel existing untuk mengurangi perubahan rel kereta sebelumnya yang telah dinaikkan dan untuk mempertahankan esensi bangunan sebelumnya.



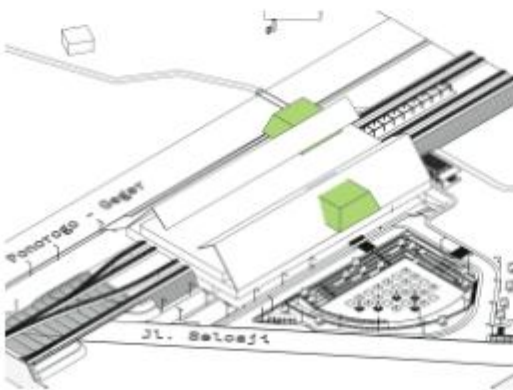
Gambar 2.31: Pengurangan Massa Bangunan

Subtraksi dilantai pada ditujukan untuk mendukung sirkulasi pejalan kaki pemenuhan jumlah minimal parkir mobil serta sebagai drop off pengguna.



Gambar 2.32: Penambahan Facade

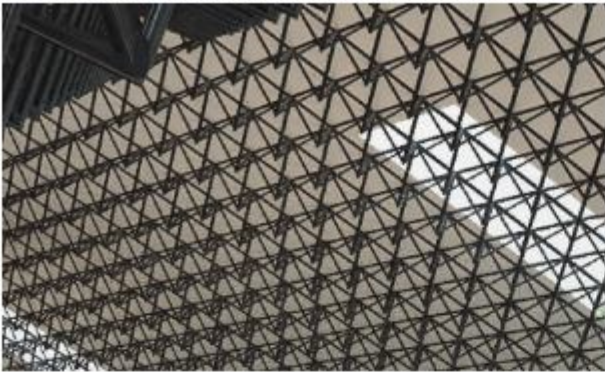
Penggunaan atap sekaligus menjadi facade pada bangunan untuk mengurangi intensitas cahaya yang masuk serta menjadi representasi reog tersebut dimana genteng digambarkan sebagai bulu merak.



Gambar 2.33: Penambahan Drop Off

Penambahan tonjolan atap digunakan sebagai welcoming space serta bagian drop off.

2.5 Analisis struktur



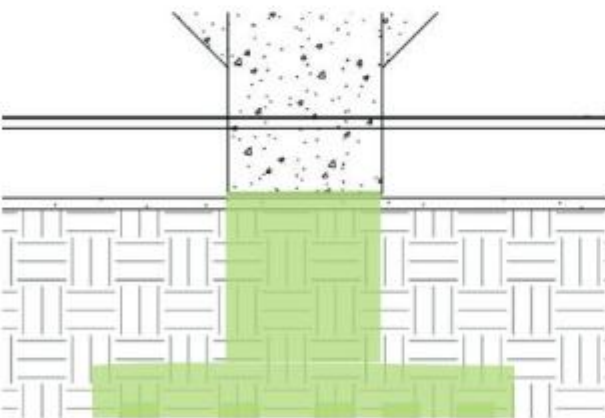
Gambar 2.33: Struktur Atap

Ruang publik dengan bentangan lebar menghasilkan area yang mudah diakses, memiliki orientasi yang jelas, dan mendukung pergerakan penumpang secara lancar.



Gambar 2.33: Sambungan Struktur kayu

Sistem struktur mengadopsi konstruksi modern, dengan menggabungkan material dan konstruksi lokal untuk memperkuat identitas bangunan.



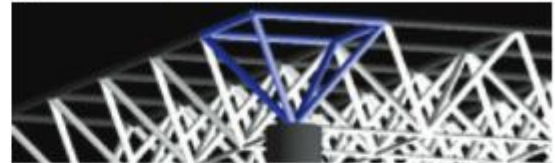
Gambar 2.33: Pondasi Bangunan

Pondasi stasiun dipilih berdasarkan keadaan tapak yang berdekatan dengan area sungai, serta getaran yang ditimbulkan oleh kereta saat beroperasi.



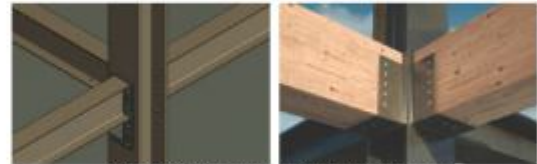
Gambar 2.33: Struktur Atap Kayu Glulam

Glulam menghadirkan estetika kayu yang kuat, struktur yang jelas dan bentang yang luas tanpa banyak kolom.



Gambar 2.33: Struktur Atap Kayu Space Frame

Space frame menghadirkan kesan ringan terbuka dan modern.



Gambar 2.33: Penggabungan Material Struktur

Memadukan kekuatan baja ataupun beton untuk bentang menengah dengan ekpresi kayu sebagai material yang membawa nilai lokal.



Gambar 2.33: Penggabungan Material Struktur

penggunaan kolom baja truss untuk menopang atap dengan bentangan yang luas



Gambar 2.33: Pondasi Pile Cap

penggunaan Pondasi pile cap untuk menahan getaran dari kereta api.



Gambar 2.33: Pondasi Bore Pile

Keberadaan lahan dekat dengan sungai sehingga terdapat kemungkinan tanah mengandung kair yang cukup banyak.

2.6 Analisis utilitas



Gambar 2.33: Peletakan titik titik kawasan

- TPS
- GWT
- Hydrant
- Parkir air

- GWT Air hujan
- Ipal
- Power house
- Septictank

Sistem operasi perkeretapian

- Spoor Badug
- Wessel
- Sinyal

Penempatan hydrant air direncanakan berada pada area luar bangunan agar mudah diakses saat kondisi darurat. Setiap titik hydrant ditempatkan dengan jarak antarhydrant sekitar 30 meter, sehingga jangkauan distribusi air dapat mencakup seluruh kawasan secara optimal dan mendukung proses penanggulangan kebakaran dengan lebih efektif.

Sistem utilitas direncanakan dengan penempatan pada jarak sekitar 4 meter di setiap bangunan, sehingga memudahkan proses distribusi, pemeliharaan, serta akses terhadap jaringan utilitas. Penataan ini juga bertujuan untuk menjaga keteraturan instalasi dan mendukung keamanan bangunan.

Penerapan sistem IPAL pada kawasan bertujuan untuk mengolah air limbah sebelum dibuang ke lingkungan, sehingga kualitas alam tetap terjaga dan sesuai dengan nilai Islam yang mengajarkan untuk memelihara serta tidak merusak bumi (QS. Al-A'raf: 56).

2.7 Analisis sistem kereta api

2.3.1 Sistem rel

Jika dilihat berdasarkan lebar relnya, sistem perkeretaapian di Indonesia didominasi oleh penggunaan lebar sepur 1.067 mm pada jaringan kereta api konvensional, sementara lebar sepur 1.435 mm digunakan pada sistem perkeretaapian modern seperti MRT, LRT, dan kereta cepat.

• Ukuran jalan rel kereta [25]:

Tabel 2.5 : Ukuran Rel kereta api

Lebar jalan rel	Kelas jalan	Maks (KM/jam)	Maks Gandar (ton)	Tipe rel	Jenis bantalan
					Jarak antar sumbu bantalan (cm)
Lebar jalan rel 1067 mm	I	120	18	R.60/R.54	Beton 60
	II	110	18	R.54/R.50	Beton/kayu 60
	III	100	18	R.54/R.50/R.42	Beton/kayu/baja 60
	IV	90	18	R.54/R.50/R.42	Beton/kayu/baja 60
	V	80	18	R.42	Beton/kayu/baja 60
Lebar jalan rel 1067 mm	I	160	22,5	R.60	Beton 60
	II	140	22,5	R.60	Beton 60
	III	120	22,5	R.60/R.54	Beton 60
	IV	100	22,5	R.60/R.54	Beton 60

• Balas dan sub balas [25]:

Lapisan balas dan sub-balas adalah lapisan di bawah rel yang berfungsi meneruskan beban dari kereta ke tanah. Lapisan ini membantu menjaga bantalan tetap stabil serta menyebarkan beban agar tidak terpusat pada satu titik. Selain itu, balas dan sub-balas juga berfungsi sebagai saluran air agar tidak terjadi genangan di sekitar rel.

Tabel 2.6 : Persyaratan Balas dan Sub balas

	Fungsi	Persyaratan
Sub balas	Lapisan sub-balas berfungsi sebagai lapisan penyaring (filtet) antara tanah dasar dan lapisan balas dan harus dapat mengalirkan air dengan baik. Tebal minimum lapisan balas bawah adalah 15cm.	• Material sub-balas dapat berupa campuran kerikil (gravel) atau kumpulan agregat pecah dan pasir; • Material sub-balas tidak boleh memiliki kandungan material organik lebih dari 5%; • Untuk material sub-balas yang merupakan kumpulan agregat pecah dan pasir, maka harus mengandung sekurang kurangnya 30% agregat pecah; • Lapisan sub-balas harus dipadatkan sampai mencapai 100%
Balas	Fungsi utama balas adalah untuk meneruskan dan menyebarkan beban bantalan ke tanah dasar, mengokohkan kedudukan bantalan dan meluluskan air sehingga tidak terjadi penggenangan.	• Balas harus terdiri dari batu pecah (25- 60) mm dan memiliki kapasitas ketahanan yang baik, ketahanan gesek yang tinggi dan mudah dipadatkan. • Material balas harus bersudut banyak dan tajam • Porositas maksimum 3% • Kuat tekan rata-rata maksimum 1000 kg/cm² • Specific gravity minimum 2,6 • Kandungan tanah, lumpur dan organik maksimum 0,5% • Kandungan minyak maksimum 0,2% • Keausan balas sesuai dengan test Los Angeles tidak boleh • lebih dari 25%

• Bantalan [25]:

Bantalan berfungsi untuk meneruskan beban kereta api dan berat konstruksi jalan rel ke balas, mempertahankan lebar jalan rel dan stabilitas ke arah luar jalan rel. Bantalan dapat terbuat dari kayu, baja/besi, ataupun beton. Pemilihan jenis bantalan didasarkan pada kelas dan kondisi lapangan serta ketersediaan. Spesifikasi masing-masing tipe bantalan harus mengacu kepada persyaratan teknis yang berlaku. Bantalan terdiri dari bantalan beton, bantalan kayu, dan bantalan besi. Bantalan harus memenuhi persyaratan berikut:

• Bantalan beton struktur prategang:

Untuk lebar **jalan rel 1067 mm** dengan kuat tekan karakteristik beton tidak kurang dari 500 kg/cm², dan mutu baja prategang dengan tegangan putus (tensile strength) minimum sebesar 16.876 kg/cm² (1.655 MPa). Bantalan beton harus mampu memikul momen minimum sebesar +1500 kg m pada bagian dudukan rel dan 930 kg m pada bagian tengah bantalan. Seperti gambar.

Untuk lebar **jalan rel 1435 mm** dengan kuat tekan karakteristik beton tidak kurang dari 600 kg/cm², dan mutu baja prategang dengan tegangan putus (tensile strength) minimum sebesar 16.876 kg/cm² (1.655 MPa). Bantalan beton harus mampu memikul momen minimum sesuai dengan desain beban gandar dan kecepatan.

Tabel 2.7 : Ukuran Bantalan Rel

	Panjang	Lebar maksimum	Tinggi maksimum
Lebar jalan rel 1067mm	2000 mm	260 mm	220 mm
Lebar jalan rel 1435mm	• 2440 mm untuk beban gandar sampai dengan 22,5 ton • 2740 mm untuk beban gandar diatas 22,5 ton	330 mm	220 mm

• Bantalan kayu

Harus memenuhi persyaratan kayu mutu A kelas 1 dengan modulus elastisitas minimum 125.000 kg/cm². Harus mampu menahan momen maksimum sebesar 800 kg-m, lentur absolute tidak boleh kurang dari 46 kg/cm². Berat jenis kayu minimum = 0.9, kadar air maksimum 15%, tanpa mata kayu, retak tidak boleh sepanjang 230 mm dari ujung kayu.

• Bantalan besi

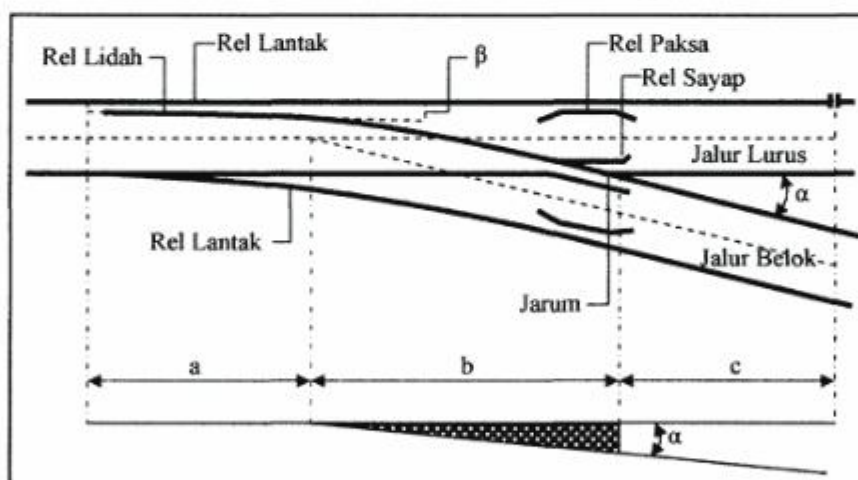
Harus memiliki kandungan Carbon Manganese Steel Grade 900 A, pada bagian tengah bantalan maupun pada bagian bawah rel, mampu menahan momen maksimum sebesar 650 kg m, tegangan tarik 88-103 kg m. Elongation A1 > 10%.

• Wesel [25]:

Wesel merupakan konstruksi jalan rel yang paling rumit dengan beberapa persyaratan dan ketentuan pokok yang harus dipatuhi. Untuk pembuatan komponen-komponen wesel yang penting khususnya mengenai komposisi kimia dari bahannya. Wesel berfungsi untuk mengalihkan arah perjalanan kereta dari satu jalur ke jalur lainnya, baik untuk keperluan persilangan, percabangan, maupun pengaturan masuk dan keluar rangkaian kereta di stasiun, depo, atau jalur simpan.

Tabel 2.8 : Komponen Wesel Rel

Komponen wesel kereta api	Persyaratan
Lidah	• Kandungan mangan (Mn) pada jarum mono blok harus berada dalam rentang (11-14) %.
Jarum beserta sayap-sayapnya	• Kekerasan pada lidah dan bagian lainnya sekurang-kurangnya sama dengan kekerasan rel.
Rel lantak	• Celah antara lidah dan rel lantak tidak boleh lebih dari 3 mm.
Rel paksa	• Celah antara lidah wesel dan rel lantak pada posisi terbuka tidak boleh kurang dari 125 mm.
Sistem penggerak	• Celah (gap) antara rel lantak dan rel paksa pada ujung jarum 34mm.
	• Jarak antara jarum dan rei paksa (check rail) untuk lebar jalan rel 1067 mm.
	A. Untuk Wesel rel R 54 paling kecil 1031 mm dan paling besar 1043 mm.
	B. Untuk Wesel jenis rei yang lain, disesuaikan dengan kondisi wesel.
	• Pelebaran jalan rel di bagian lengkung dalam wesel harus memenuhi peraturan radius lengkung.
	• Desain wesel harus disesuaikan dengan sistem penguncian wesel.



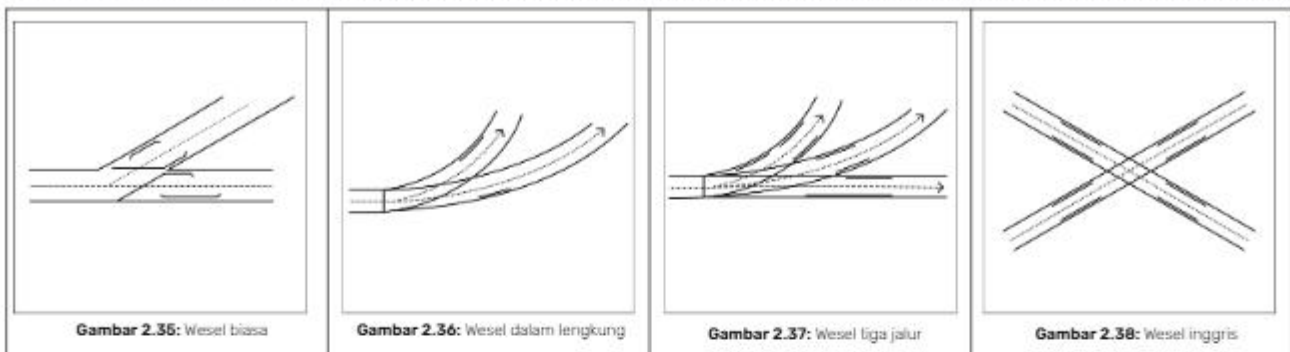
Gambar 2.34: Komponen wesel rel [25]

• Jenis jenis wesel [26]:

terdapat 4 jenis wesel

Tabel 2.9 : Jenis Wesel

Wesel biasa	Wesel dalam lengkung	Wesel tiga jalan	Wesel Inggris
Wesel yang terdiri dari satu jalur lurus dan satu jalur belok.	Wesel yang berada pada lintasan menikung ada 3 tipe wesel lintasan menikung, wesel searah, wesel lengkung dan wesel berlawanan.	Wesel yang memiliki 3 cabang. Wesel ini ada yang berlawanan arah dan adapula yang searah.	Wesel yang paling rumit, dimana wesel ini menghubungkan empat arah lintas kereta

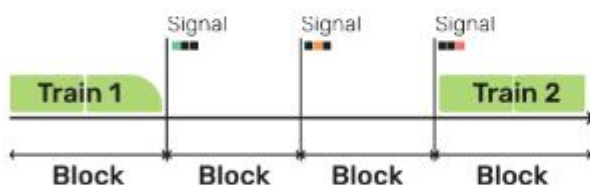


2.3.3 Sistem persinyalan

Persinyalan dalam kereta api adalah sistem pengaturan dan pengamanan perjalanan kereta yang berfungsi untuk mengatur pergerakan kereta agar berjalan aman, tertib, dan efisien di sepanjang jalur rel. Secara sederhana, persinyalan memberi informasi dan perintah kepada masinis mengenai kondisi jalur di depan, seperti boleh berjalan, harus mengurangi kecepatan, atau berhenti. Sistem ini juga mengatur perpindahan jalur melalui weasel serta menjaga jarak aman antar kereta untuk mencegah tabrakan.[26]

• Block signaling [26]:

Block signaling adalah persinyalan yang membagi lintas menjadi beberapa bagian beberapa blok. Setiap blok hanya dapat diisi satu kereta dalam satu waktu. Tanda sinyal blok ditaruh pada bagian awal blok lintas sehingga kereta dapat mengetahui blok tersebut dapat diisi atau ada kereta. Pembagian block secara umum dibagi menjadi dua yaitu fix block (blok tetap) dan moving block (blok berubah).



Gambar 2.39: Blok Tetap

• Fix Block [26]:

Fix block yakni panjang setiap block tetap. Dulu sistem blok ini dilakukan per stasiun, jadi awal blok ada di stasiun A dan akhir blok ada di stasiun selanjutnya. sedangkan sekarang panjang sistem blok adalah setiap bertemu dengan sinyal selanjutnya. panjang blok sendiri dihitung dengan frekuensi kereta pada jalur.

Kekurangan pada sistem fix block adalah jumlah frekuensi kereta pada jalur terbatas dikarenakan harus menyediakan open block dan juga buffer zone, selain itu maintenance peralatannya mahal.

CBTC Moving block signaling



Gambar 2.40: Blok Berubah

• Moving Block [26]:

Pada sistem moving blok panjang blok sendiri tidak pasti, bahkan bloknya sendiri berjalan. konsep pada sistem ini adalah memberikan jarak aman (buffer zone) di depan dan belakang kereta. buffer depan untuk mengatur jarak aman pengereman sedangkan buffer pada belakang kereta digunakan untuk kereta di belakangnya. keberadaan dan kecepatan kereta dikirim dari sensor menuju server, dari server lah yang mengatur jarak buffer blok berdasarkan kecepatan kereta dan jumlah kereta pada lintasan. CTBC adalah salah satu teknologi yang sering digunakan oleh metro yang memiliki frekuensi kereta yang tinggi

• Interlocking [26]:

Interlocking adalah pengaturan sinyal sedemikian rupa sehingga dapat mencegah terjadinya tabrakan antar kereta dengan cara mengatur percabangan rel (wessel). Hal ini dilakukan agar dalam satu jalur tidak terdapat 2 kereta sehingga dapat menyebabkan tabrakan.[26]

Prinsip kerja Interlocking adalah mencegah 2 kereta pada satu jalur diwaktu yang sama. Kereta yang berdatangan dari berbagai arah, Kemudian kereta akan berhenti pada satu peron pemberhentian. peran interlocking adalah jika peron 1 telah diisi oleh kereta A, maka kereta B dilarang ke peron 1 diwaktu yang sama, kereta B dapat diarahkan ke peron yang lain, jika kereta A telah telah bergerak meninggalkan peron 1, maka kereta C dapat menempati peron 1 dan seterusnya.

Interlocking sendiri memiliki beberapa jenis yaitu mekanik, elektro-mekanik, dan elektronik:[26]

• Mekanik Interlocking [26]:

Mekanik Interlocking mempunyai sistem kerja yaitu Ketika Switch 1 untuk wessel diarahkan ke jalur satu, otomatis switch 2 otomatis terkunci. atau slot 1 (pada interlock) sudah terisi switch 1, maka switch 2 sudah tidak bisa diarahkan ke slot 1 tersebut. Mekanik interlock pertama kali digunakan di inggris pada tahun 1843.



Gambar 2.41: Locking bed [26]



Gambar 2.42: Meja pengendali sinyal mekanik [26]

• Elektro - Mekanik Interlocking [26]:

Elektro mekanik merupakan perpaduan antara interlockmekanik dengan sistem elektrik, dimana switch memiliki interlock mekanik. action dari switch tersebut menuju aktuator pemindah wessel disalurkan melalui kabel.



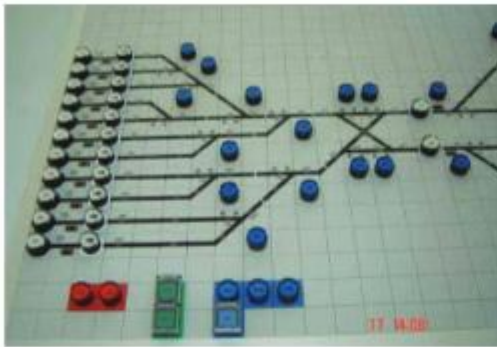
Gambar 2.43: Motor penggerak wessel [26]

• Relay Interlocking [26]:

Relay interlock sepenuhnya memanfaatkan sistem elektronik yaitu mengatur logic sinyal elektronik. misalnya, ketika switch 1 mengarah ke jalur 1, maka aliran daya ke swicth 2 maka relay ke 2 akan terputus, sehingga walaupun switch 2 dipindahkan ke jalur 1 tapi tidak akan memeberi efek ke akuator pemindah wessel karena kontak relay 2 terbuka (sinyal listrik tidak bisa mengalir).

• Elektronik Interlocking [26]:

Pada prinsipnya sama seperti dengan relay interlocking, hanya saja pada interlocking ini logic pengolah sinyal listrik berupa software bukan relay asli, seperti contoh penggunaan PLC. Elektronik interlocking sangat praktis, selain bentuknya yang simpel, juga mudah dilakukan perubahan daripada jenis interlock yang lainnya yang masih menggunakan hard device (locking bed ataupun relay). Pada perkembangan selanjutnya disebut sebagai Computer Base Interlocking.



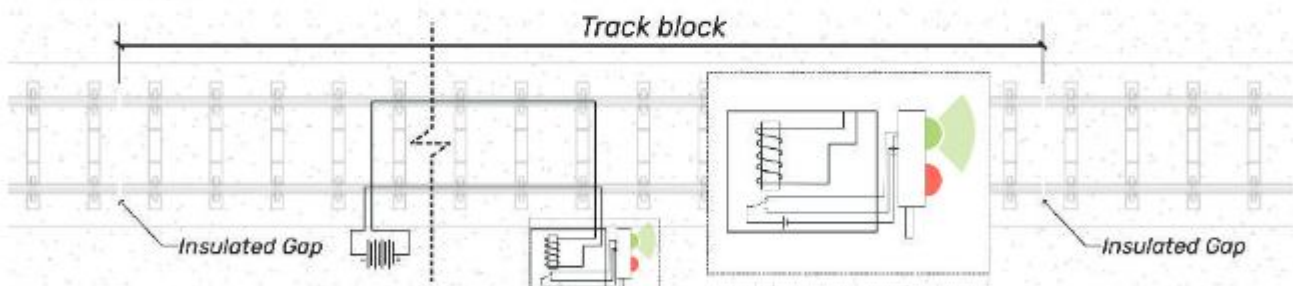
Gambar 2.44: Meja pelayanan untuk sinyal listrik [26]



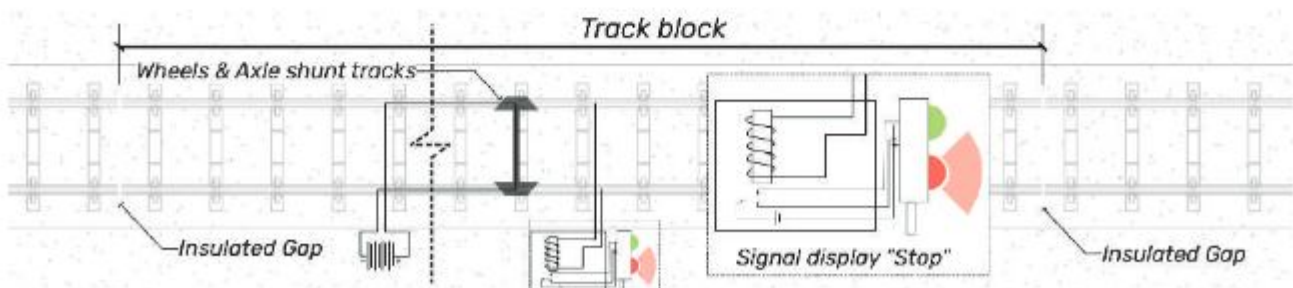
Gambar 2.45: Computer base interlocking [26]

• Track circuit [26]:

Metode yang dipakai dalam mendeteksi kereta pada jalur. Metode ini menggunakan listrik circuit sederhana yang disalurkan ke jalur. Pada gambar 2.27 menunjukkan bahwa track lintasan kosong dari sebelah kiri terdapat insulated gap antar satu block dengan block yang lain. Dalam satu lintasan block terdapat 1 sistem track circuit, aliran listrik dibaterai mengalir melalui rel dimana satu positif satu negatif akhirnya sampai di sinyal relay dan mengaktifkan relay. Ketika relay aktif maka lampu hijau akan menyala, yang berarti track kosong. dan pada sebaliknya ketika kereta melewati track, aliran positif dan aliran negatif mengalir melewati axle sebelum sampai ke sinyal relay sehingga relay tidak aktif. Ketika relay tidak aktif maka switch lampu sinyal berpindah ke lampu merah, yang menandakan bahwasanya di track terdapat kereta api.



Gambar 2.46: Kondisi block lintasan kosong



Gambar 2.47: Kondisi block terisi



Peta Jaringan Kereta Api Jawa dan Madura

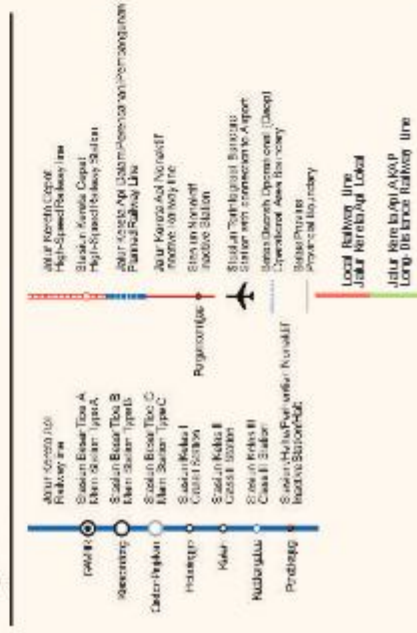


Lamington

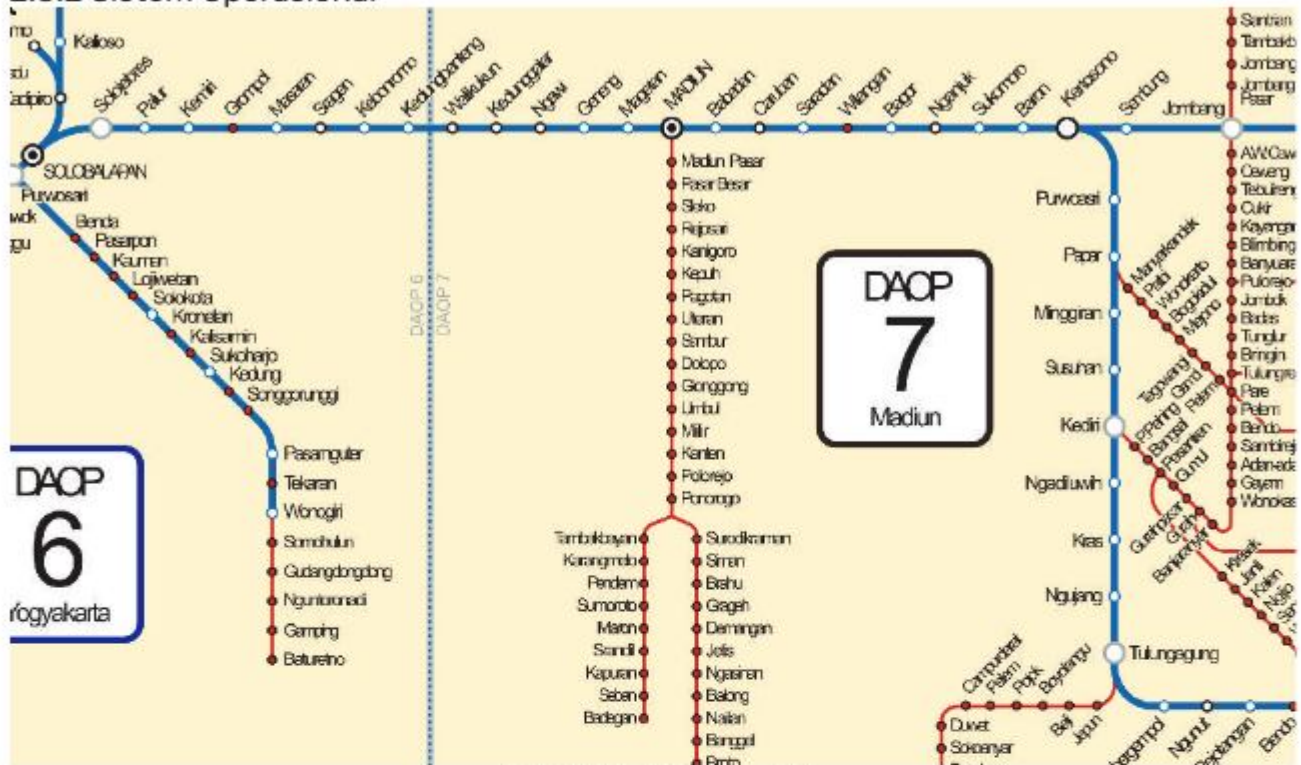


Gambar 2.48: Jalur Kereta Api Pulau Jawa

Legenda
Legends

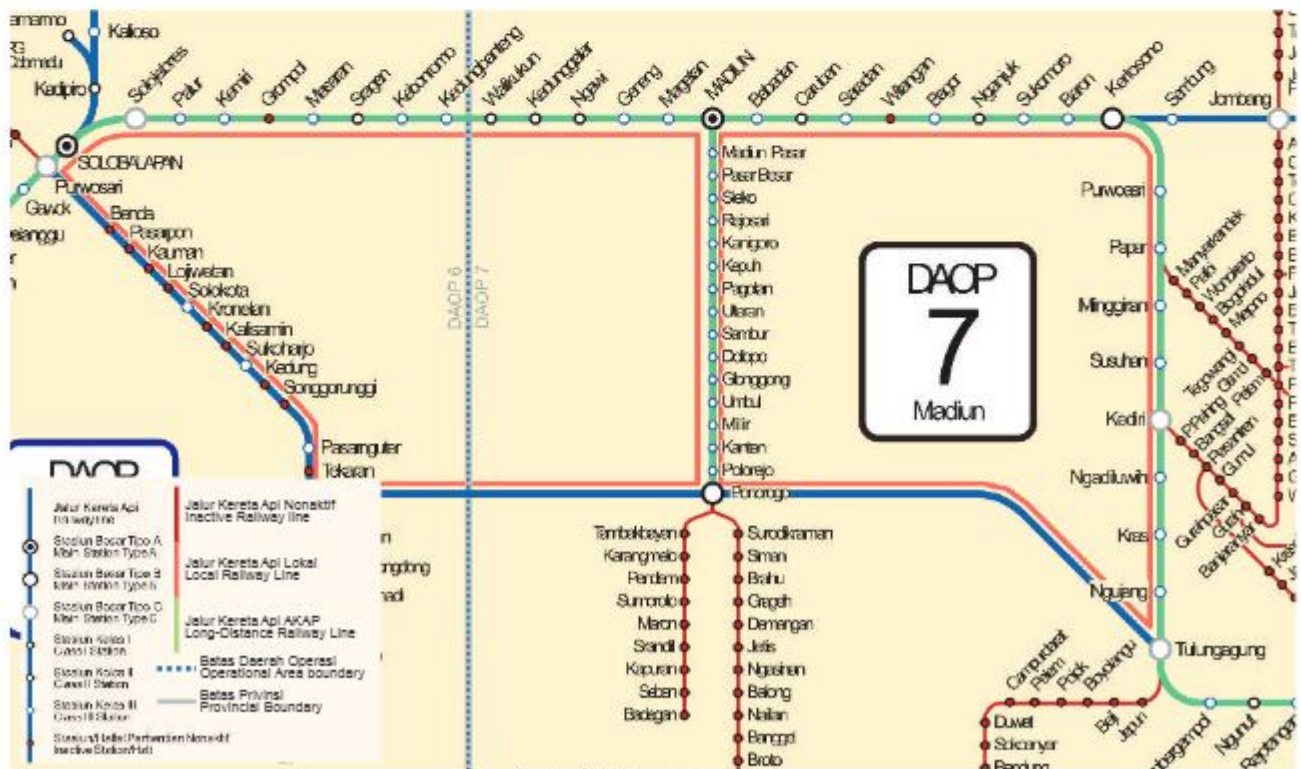


2.3.2 Sistem Operasional



Gambar 2.49: Kondisi Jalur Sekarang [33]

Penambahan jalur kereta api lokal yang menghubungkan Stasiun Ponorogo dengan Stasiun Wonogiri bertujuan membentuk jaringan kereta api **lingkar Lawu**, sedangkan koneksi dengan Stasiun Tulungagung direncanakan untuk memperkuat integrasi transportasi regional dengan **potensi wisata daerah** tersebut.



Gambar 2.50: Perencanaan Jalur Baru

• Sintesis

Tabel 2.10 : Sintesis

Analisis	Sintesis	Keyword
Analisis Fungsi	Objek rancangan yang berfokus pada transit dengan fungsi lain yaitu sebagai gerbang pengenalan budaya kepada wisatawan, modul yang lebar menjadikan ruang yang fleksibel, kejelasan alur perjalanan.	Fleksibel, Keterhubungan, Adaptif, Transit, Lokalitas.
Analisis Tapak	sirkulasi satu arah untuk kejelasan serta keamanan pengunjung.	Adaptif, Keterhubungan.
Analisis Bentuk	bentuk yang mengadaptasi dari bentuk lokal.	Adaptif, Lokalitas.
Analisis Struktur	Struktur bangun dan sistem struktur diekspos, menjadikan ruang ekspresif dengan sistem konstruksi lokal.	Keterhubungan, Lokalitas.
Analisis Utilitas	Penggunaan ipal sebagai bentuk tanggung jawab terhadap alam. parkir air sebagai representasi wisata telaga ngebel.	Keterhubungan, Lokalitas, Adaptif.

2.6 Konsep Dasar

NOTO BUDYO

Noto Budoyo berangkat dari gagasan bahwa **budaya merupakan dasar** dalam pembentukan ruang, bentuk, dan struktur bangunan. Konsep ini **menempatkan nilai, pola hidup, dan karakter budaya lokal sebagai landasan perancangan**, kemudian mengolahnya kembali agar selaras dengan kebutuhan ruang dan mobilitas masa kini. **Budaya tidak diterapkan sebagai ornamen** visual semata, **melainkan sebagai cara berpikir** dalam menentukan bagaimana ruang disusun, bagaimana sirkulasi terbentuk, serta bagaimana bangunan merespon pengguna dan konteks lingkungan sekitarnya [32].

Ritme

Kolektivitas

Identitas

Ruang disusun melalui ritme dan hirarki yang terinspirasi dari pola ruang arsitektur Jawa serta dinamika pergerakan pada kesenian Reog. Ritme tersebut **diterjemahkan melalui pengulangan struktur, transisi ruang, dan alur sirkulasi** sehingga tercipta pengalaman transit yang terarah, terbaca, dan nyaman.

Bangunan dirancang sebagai ruang temu yang mampu menampung interaksi sosial dan aktivitas kolektif masyarakat. Konsep ini **diterapkan melalui ruang terbuka, visual yang saling terhubung, dan area komunal** yang menjadikan stasiun tidak hanya sebagai tempat transit, tetapi juga sebagai simpul aktivitas publik.

Identitas lokal diterjemahkan melalui pengolahan material, struktur, dan respon iklim tanpa meniru bentuk tradisional secara langsung. Pendekatan ini **menghasilkan arsitektur kontemporer** yang tetap memiliki keterikatan dengan **karakter budaya dan lingkungan Ponorogo**.



Gambar 2.50: Penari Reog

Integrasi Surah Ar-Rum ayat 22 pada Perancangan Stasiun Ponorogo dengan pendekatan Regionalisme diwujudkan melalui **pengangkatan identitas budaya dan karakter lingkungan lokal** ke dalam arsitektur kontemporer, sebagai bentuk penghargaan terhadap keberagaman yang merupakan tanda kebesaran Allah SWT.

Atap yang tersusun dari genteng yang dijadikan sekaligus menjadi facade merepresentasikan Dadak merak dalam tarian reog ponorogo, **genteng sebagai bulu meraknya**.

Focal point dalam kawasan, kepemimpinan Klono Sewandono tercermin pada jembatan penyeberangan **melalui material alami yang kontekstual dan detail arsitektur tegas yang menegaskan wibawa serta keagungan**, tetap harmonis dengan lingkungan sekitar.

Struktur yang tegas, kolom kuat, serta **material yang memberi kesan berat dan berwibawa, dapat merepresentasikan karakteristik Warok pada bangunan**

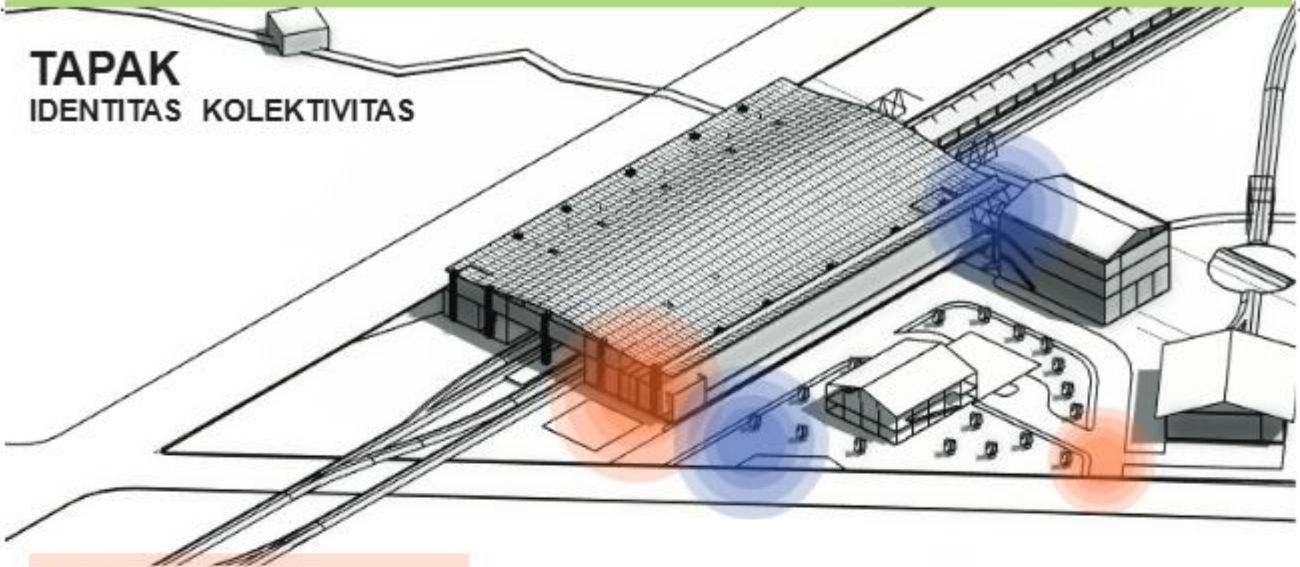
Bujang ganong diterjemahkan melalui bentuk yang lebih atraktif dapat memperkuat kesan **aktif dan energik, disesuaikan dengan fungsi ruang sirkulasi yang cepat**.

Jathil sendiri di wujudkan melalui elemen elemen ringan dan harmonis, **penggunaan pencahayaan lembut, material dengan tekstur hangat dan komposisi ruang yang terbuka**.

Konsep ini menolak pendekatan yang sekadar meniru bentuk tradisional secara literal. Sebaliknya, **Noto Budoyo menerjemahkan esensi budaya lokal, seperti ritme ruang dan struktur pada arsitektur Jawa serta nilai kolektivitas dan dinamika dari kesenian Reog**, ke dalam bahasa arsitektur kontemporer yang lebih adaptif, jelas, dan relevan terhadap kebutuhan masa kini. Melalui pendekatan tersebut, bangunan tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas transit, tetapi juga menjadi simpul budaya di tengah mobilitas, menghadirkan pengalaman ruang yang mudah dibaca, terhubung, dan tetap memiliki identitas lokal yang



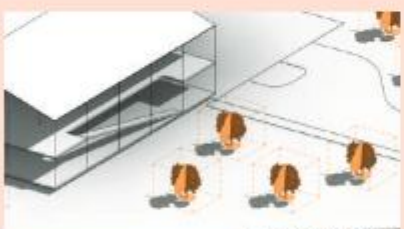
TAPAK IDENTITAS KOLEKTIVITAS



Orientasi bangunan mengikuti arah rel eksisting untuk **memperkuat keterhubungan sirkulasi dan keterbacaan kawasan**. Penggunaan **secondary skin** diterapkan sebagai **respon terhadap iklim tropis** guna mengurangi intensitas panas dan cahaya matahari langsung.



Entrance ditempatkan pada titik dengan aksesibilitas tertinggi guna mendukung kelancaran pergerakan, keamanan pengguna, serta integrasi sirkulasi antar moda transportasi.



IDENTITAS

Vegetasi lokal digunakan sebagai elemen peneduh dan pengarah angin alami untuk membantu mereduksi kecepatan angin, meningkatkan kenyamanan termal, serta memperkuat karakter lanskap kawasan.

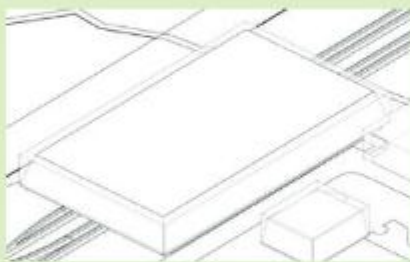
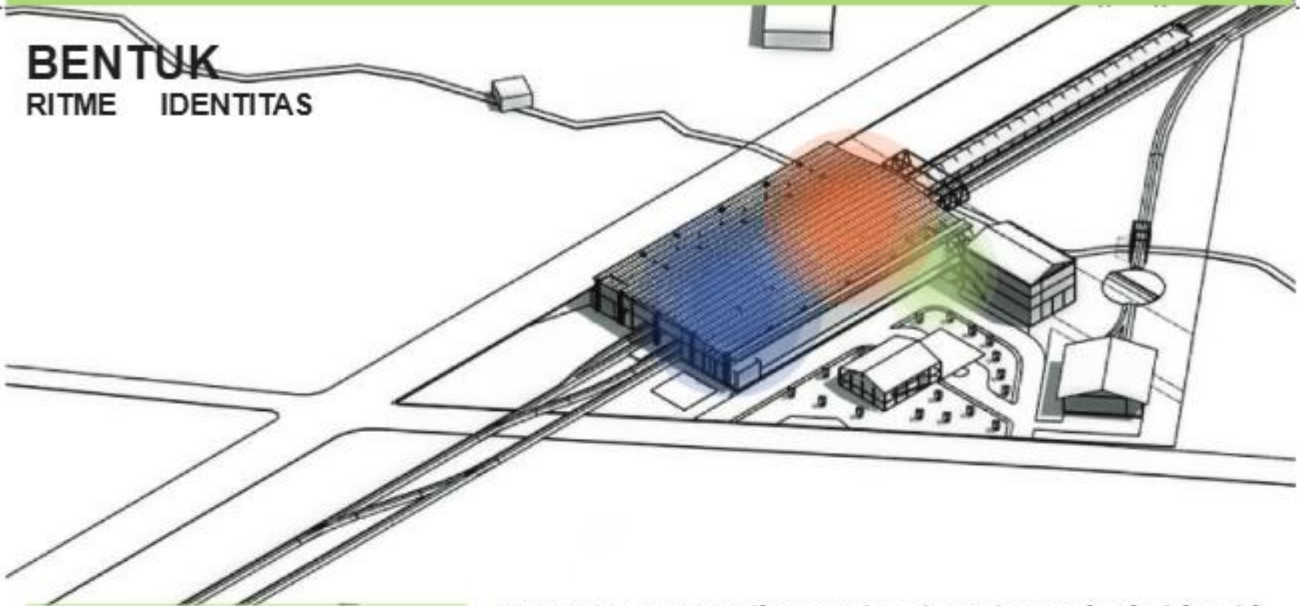


KONEKTIVITAS

Skybridge dirancang sebagai penghubung utama antar massa dan moda transportasi guna menciptakan perpindahan pejalan kaki yang aman, nyaman, dan terintegrasi dalam sistem transit kawasan.

BENTUK

RITME IDENTITAS



IDENTITAS

Massa bangunan **disusun berdasarkan prinsip hirarki ruang pada arsitektur Jawa**, dimana **area publik dan privat dibedakan secara bertahap**. Ruang utama ditempatkan pada massa dengan intensitas aktivitas tertinggi, sementara fungsi transit pendukung diposisikan terpisah namun tetap terhubung melalui sirkulasi yang jelas.

Bentuk bangunan **mengadaptasi prinsip dasar atap limasan** melalui kemiringan dan proporsi yang **responsif terhadap iklim tropis**. Pendekatan tersebut **diterjemahkan ke dalam bentuk kontemporer untuk menciptakan bangunan yang familiar** terhadap konteks lokal tanpa meniru bentuk tradisional secara langsung.

Material kayu digunakan pada area drop off untuk **menghadirkan suasana yang lebih hangat dan humanis** sekaligus memperkuat keterikatan bangunan terhadap **material lokal yang umum ditemukan di Ponorogo**.

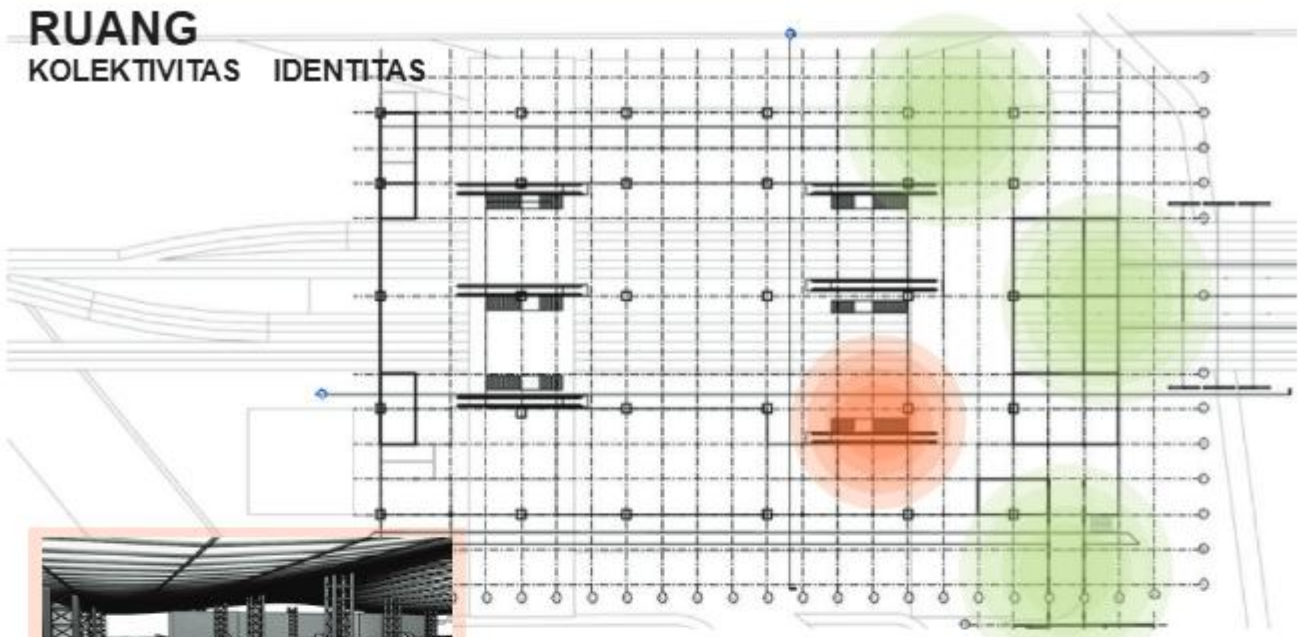


RITME

Bentuk massa dirancang memanjang mengikuti pola **pergerakan kereta** dan kebutuhan operasional stasiun sehingga **alur sirkulasi pengguna maupun kendaraan dapat berlangsung lebih efisien dan terarah**.

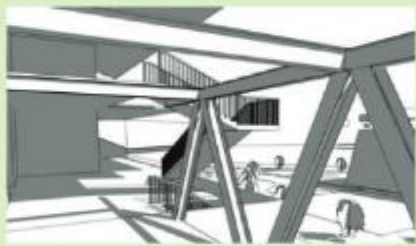
RUANG

KOLEKTIVITAS IDENTITAS



KOLEKTIVITAS

Grid struktur dirancang lebih lebar untuk **menciptakan ruang yang fleksibel, terbuka, dan mudah beradaptasi** terhadap kebutuhan aktivitas pengguna.



IDENTITAS

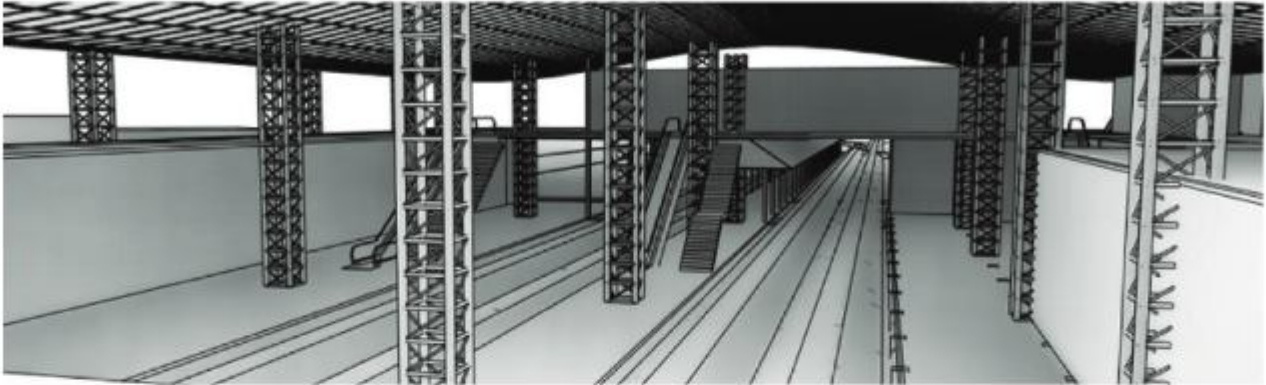
Hirarki ruang pada arsitektur Jawa diterapkan melalui **pembagian zona publik, semi publik, dan privat** yang tersusun secara bertahap sehingga tercipta alur ruang yang mudah dipahami oleh pengguna.

Bukaan lebar diterapkan untuk **memperkuat hubungan visual antara ruang dalam dan lingkungan sekitar** sehingga pengguna tetap dapat merasakan kondisi dan suasana kawasan Ponorogo.

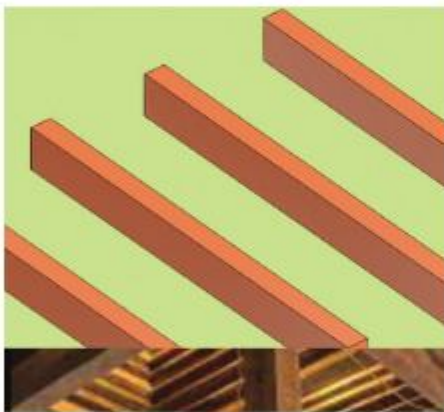
Integrasi bangunan lama dipertahankan sebagai bagian dari memori kawasan sehingga pengalaman ruang tidak hanya menghadirkan fungsi transit, tetapi juga keterikatan terhadap sejarah dan identitas tempat.

STRUKTUR

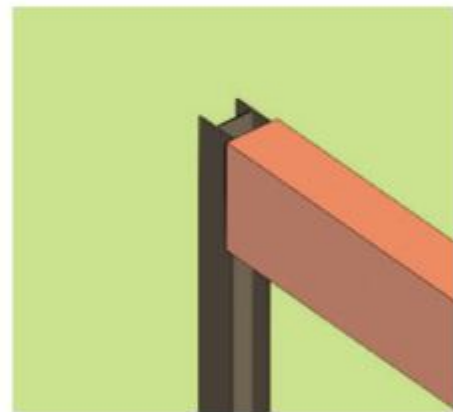
RITME IDENTITAS



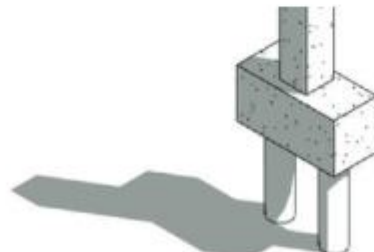
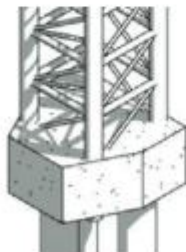
Struktur bangunan dirancang dengan bentang yang lebih lebar sebagai interpretasi ruang terbuka pada arsitektur Jawa, sehingga tercipta ruang transit yang lapang, fleksibel, dan mudah dibaca oleh pengguna.



Kolom dan balok disusun secara repetitif untuk membentuk ritme struktur yang terinspirasi dari pola modular pada arsitektur tradisional Jawa sekaligus memperkuat keterbacaan ruang.



Material lokal dipadukan dengan sistem konstruksi modern guna menghadirkan struktur yang kontekstual, efisien, dan tetap relevan terhadap kebutuhan bangunan masa kini.



Sistem pondasi menggunakan tiang pancang dengan pile cap beton bertulang yang menerus ke kolom baja untuk menyesuaikan kebutuhan bentang dan kondisi tanah kawasan guna mendukung stabilitas struktur bangunan stasiun.



3

BAB 3 Hasil perancangan

3.1 Hasil Perancangan Tapak



Gambar 3.1: Siteplan

Penataan massa bangunan mengacu pada **layout rumah jawa yang membedakan ruang inti dan ruang pendukung**. Fungsi utama ditempatkan pada massa bangunan pusat. Fasilitas penunjang seperti dipo, turntable, dan hotel transit berada pada massa terpisah.



Gambar 3.2: Taman Pengunjung Non Tiket



Gambar 3.3: Sirkulasi Kawasan

Taman di depan stasiun ini dibentuk setelah dilakukan pengerukan lahan untuk **pembangunan viaduct**, berfungsi sebagai ruang hijau yang menyambut wisatawan sejak pertama tiba. Desainnya menghadirkan **nuansa Telaga Ngebel** melalui elemen air dan jalur pejalan kaki disekitarnya. Di area taman ditanam berbagai pohon lokal seperti **bambu dan sawo kecil**, yang dapat memperkuat identitas daerah.

Sirkulasi **di tapak menggunakan satu arah** digunakan untuk mengurangi kemacetan yang mungkin terjadi di pada jam ramai.

Sirkulasi pengelola dibedakan dimana **pengelola diutamakan untuk parkir di basement** untuk mengurangi bentrok aktivitas dengan pengunjung.

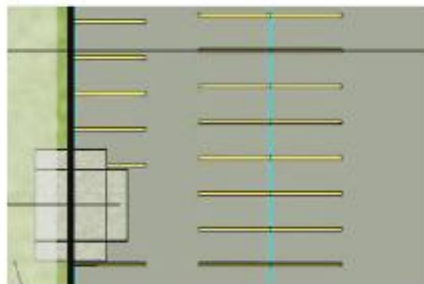
Sebagian area taman **hanya ditanami semak-semak** agar bisa dibersihkan saat pertunjukan Reog, sehingga tersedia ruang tanpa perlu menebang pohon besar.



Gambar 3.4: Denah lantai 1

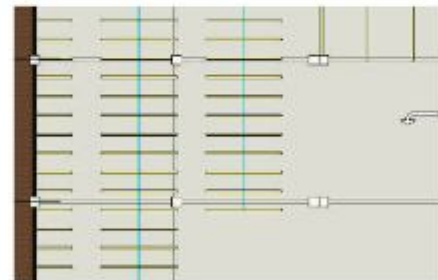
Jumlah Parkir mobil pengguna berjumlah 102

Parkir mobil pengelola berjumlah 15



Gambar 3.5: Parkir Motor

Parkir motor pengguna berjumlah 145



Gambar 3.6: Parkir Motor

Parkir motor pengelola berjumlah 30



Gambar 3.7: Parkir Disabilitas

Parkir mobil disabilitas berjumlah 8



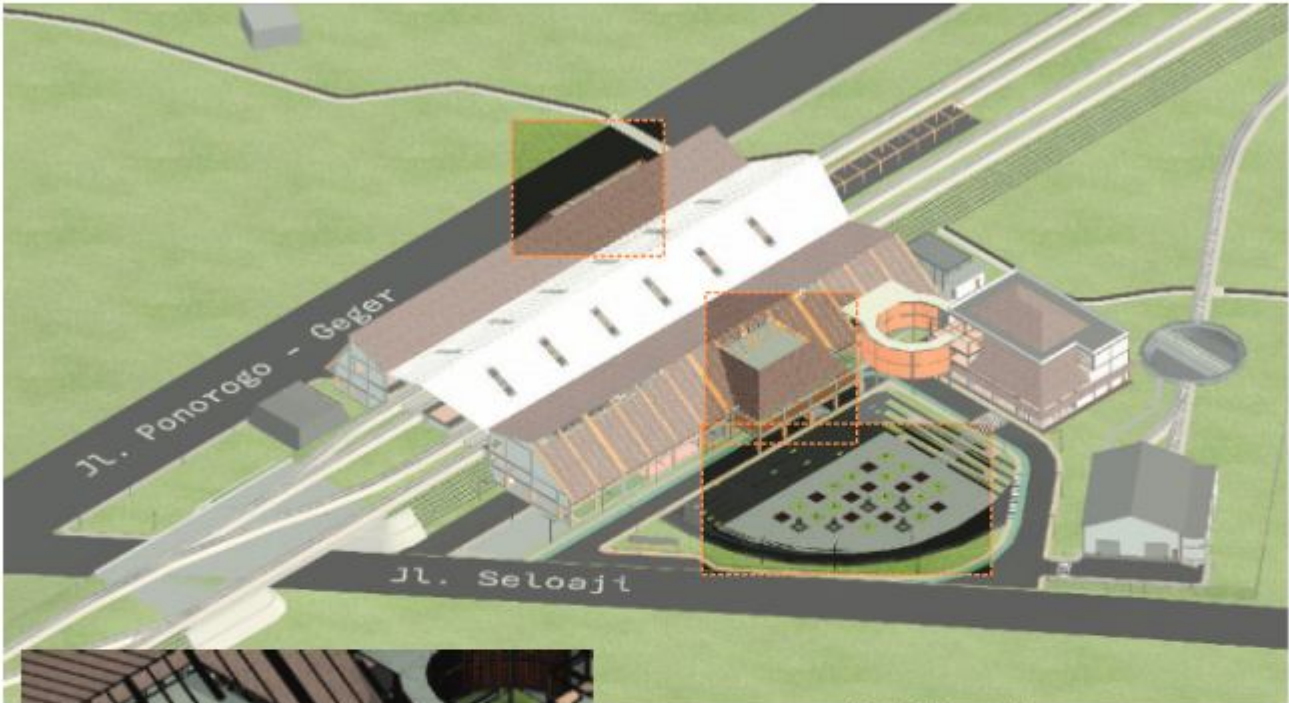
Gambar 3.8: Charging station

charging station berjumlah 6

3.2 Hasil Perancangan Bentuk dan selubung bangunan

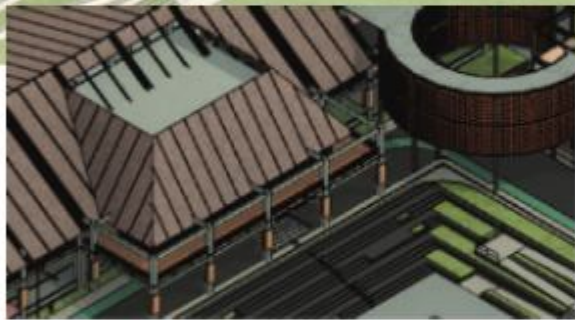
Rancangan Bentuk dan Selubung Bangunan

Bentuk bangunan ini terinspirasi dari **rumah limasan** tradisional yang banyak dijumpai di sekitar melalui proses defamiliarization, untuk memperkuat keterhubungan dengan konteks lokal.



Gambar 3.9: Isometri Kawasan

Pemberian tonjolan pada beberapa titik bangunan berfungsi untuk menandai posisi **drop-off pengunjung**. Area drop-off tersebut dirancang **menyerupai bentuk joglo**, yang dapat memperkuat identitas arsitektur lokal.



Gambar 3.10: Isometri Area Drop Off

Atap sekaligus difungsikan sebagai **façade yang menyerupai Dadak Merak** dalam tarian Reog Ponorogo, dengan bentuk masif serta susunan genteng yang merepresentasikan bulu meraknya.



Gambar 3.11: Isometri Facade



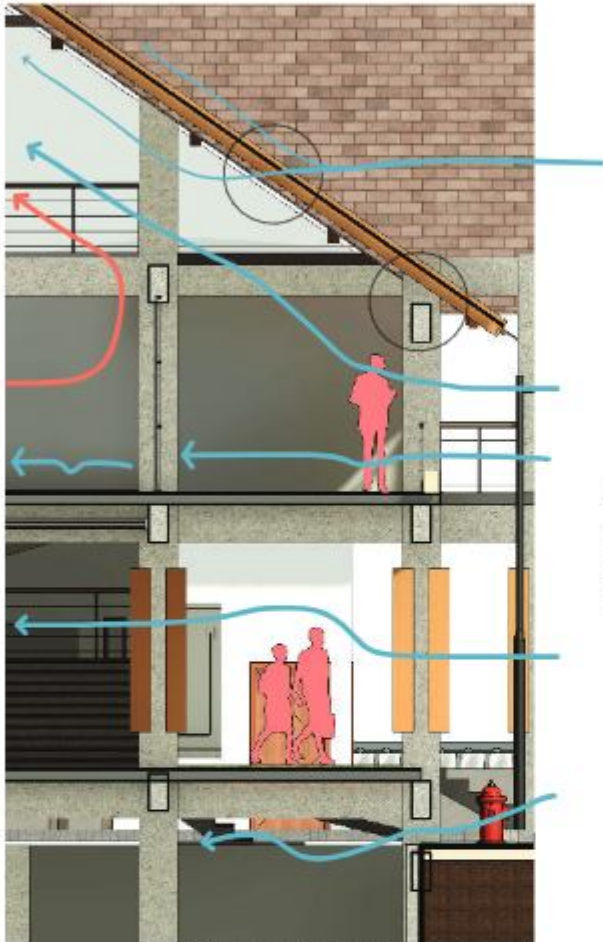
Gambar 3.12: Tampak Atas Area Taman

Tata letak taman depan stasiun dirancang menyerupai **siluet Reog**, sehingga menghadirkan identitas budaya lokal sekaligus memberikan karakter visual yang kuat pada kawasan.

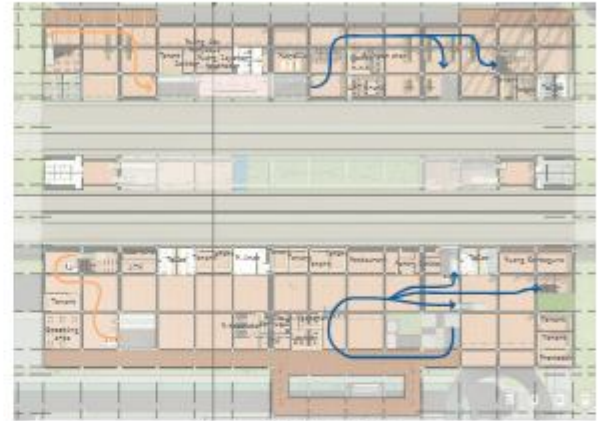
3.3 Hasil Perancangan Ruang

Rancangan Ruang

Dari bentuk yang dihasilkan, muncul berbagai pola ruang yang membantu menentukan letak fungsi. Dengan mempertimbangkan kembali **hubungan antar ruang** agar tercipta alur yang jelas dan mempermudah pengguna dalam beraktivitas.



Gambar 3.13: Sirkulasi Angin



Gambar 3.14: Sirkulasi Stasiun

Sirkulasi satu arah diterapkan untuk menciptakan alur pergerakan yang jelas, **memudahkan navigasi pengguna**, dan mengurangi penumpukan pada area tertentu.



Gambar 3.15: Kisi - Kisi Atap

Bangunan ini dilengkapi dengan beberapa ventilasi. Dengan penekanan pada **bukaan lebar**, penggunaan **kisi-kisi** serta **meninggikan atap bangunan**, sehingga mampu menghadirkan sirkulasi udara yang baik sekaligus memaksimalkan pencahayaan alami.



Gambar 3.16: Zonasi per lantai bangunan Stasiun

Level ketinggian tiap lantai **ditentukan berdasarkan elevasi viaduct**, yang kemudian dibagi menjadi tiga zona: **area umum**, **area penumpang bertiket**, dan **area penumpang yang segera naik**, agar mempermudah menentukan sirkulasi penggunaan.

Rancangan Ruang



Gambar 3.17: Interior Ruang Tunggu

Pemberian bukaan lebar pada area tunggu bertujuan **memaksimalkan pencahayaan alami** serta memberikan **pandangan langsung ke area sekitar** bagi pengunjung.

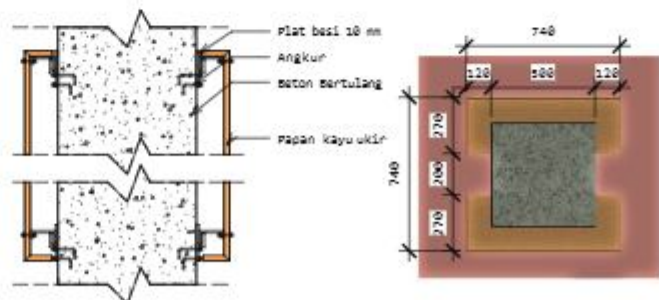
Penggunaan material alam sekitar diterapkan untuk memperkuat **identitas lokal** sekaligus menciptakan kesan ruang yang lebih harmonis dengan lingkungan.

Penggunaan tegel sebagai media ekspresi arsitektur. Tegel dapat menghadirkan pola geometris maupun **motif tradisional** yang memperkuat **identitas lokal**, sekaligus memberikan tekstur visual yang memperkaya suasana ruang.



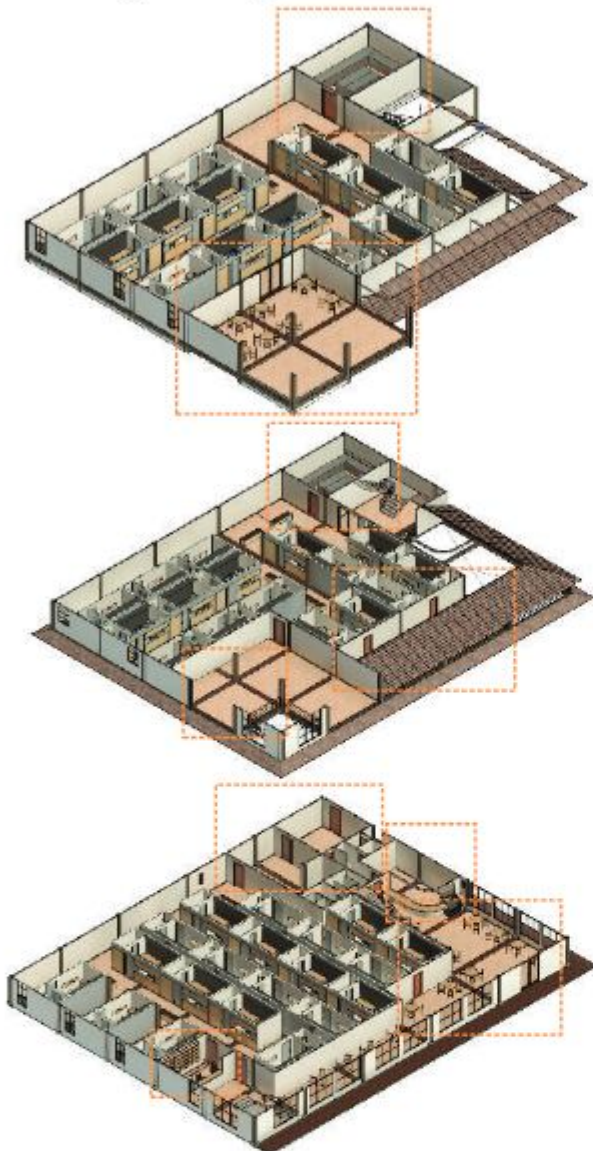
Gambar 3.18: Isometri Cover Kolom

struktur kolom dilapisi dengan ornamen kayu ukir yang mengekspresikan **karakter arsitektur lokal**.



Gambar 3.19: Detail Cover Kolom

Rancangan ruang



Gambar 3.20: Isometri Hotel Capsul

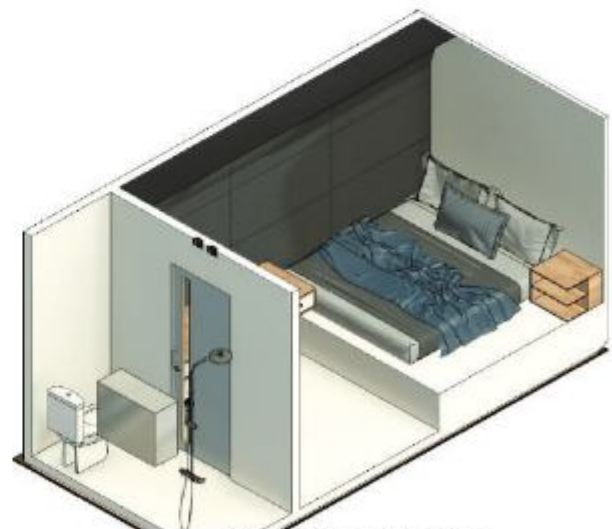
Ruang pantry pada lantai atas dirancang terhubung langsung dengan pantry di lantai bawah melalui fasilitas dumbwaiter, sehingga mempermudah **sirkulasi pengelola** dalam menyiapkan dan mendistribusikan makanan. Integrasi ini mendukung efisiensi kerja sekaligus menjaga alur pelayanan tetap lancar. Sementara itu, pada lantai tiga terdapat hotel kapsul dengan **jumlah 16 ruang**.

Pada lantai dua terdapat ruang pantry sebagai area persiapan makanan, dilengkapi dengan smoking area yang memiliki ventilasi terbuka untuk menjaga kenyamanan pengguna. Dari lantai ini tersedia akses langsung menuju stasiun, memudahkan **mobilitas tamu dan pengelola**. Selain itu, lantai dua menampung **16 unit hotel**.

Pada lantai dasar terdapat pantry utama yang terhubung dengan **mini bar serta restaurant terbuka** yang langsung berorientasi taman luar, sehingga menciptakan suasana interaktif dan mudah diakses. Di sisi lain, ditempatkan front desk hotel sebagai pusat pelayanan tamu. Selain itu, lantai dasar juga menampung **20 unit hotel**.



Gambar 3.21: Lorong Hotel Kapsul



Gambar 3.22: Isometri Hotel kapsul

Jumlah unit hotel kapsul 52 unit. Setiap unit hotel kapsul dirancang compact namun lengkap, berisi satu kasur berukuran king size, dilengkapi dengan satu nakas, satu meja kerja beserta set kursi untuk kebutuhan aktivitas tamu. Selain itu, tiap kapsul memiliki toilet pribadi dengan fasilitas lengkap berupa shower, laci penyimpanan, dan kloset.

3.4 Hasil Rancangan Interior Bangunan

Rancangan Interior bangunan

Interior bangunan yang terinspirasi dari kebudayaan Reog Ponorogo dapat digambarkan sebagai ruang yang sarat simbol dan atmosfer budaya.



Gambar 3.23: Penari Reog



Gambar 3.24: Interior Lobby

Jathil sendiri di wujudkan melalui elemen elemen ringan dan harmonis. **penggunaan pencahayaan lembut. material dengan tekstur hangat dan komposisi ruang yang terbuka.**



Gambar 3.25: Interior Taman Interior

Struktur yang tegas, kolom kuat, serta material yang memberi kesan berat dan berwibawa, dapat merepresentasikan karakteristik Warok pada bangunan



Gambar 3.26: Jembatan Penyebrangan

Focal point dalam kawasan, kepemimpinan Klonowandono tercermin pada jembatan penyebrangan **melalui material alami yang kontekstual dan detail arsitektur tegas yang menegaskan wibawa serta keagungan, tetap harmonis dengan**

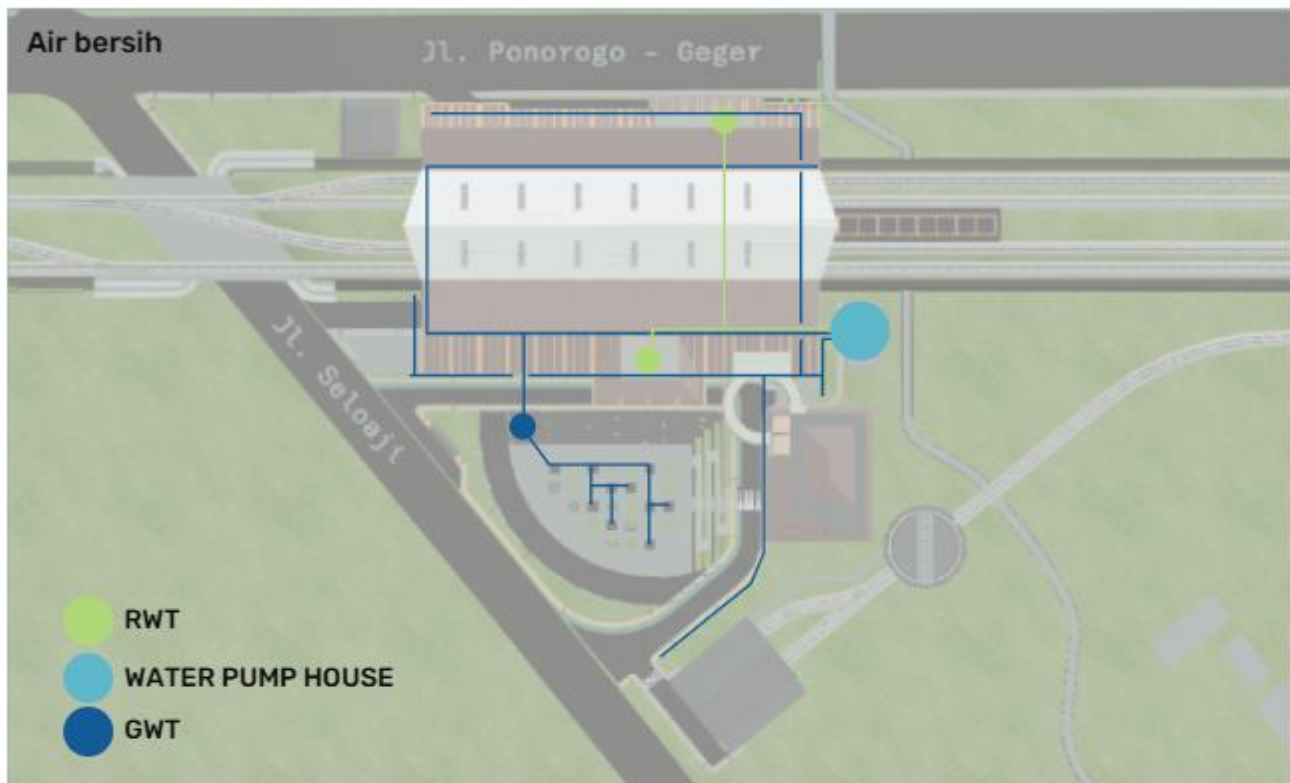


Gambar 3.27: Lorong Lantai 2 Stasiun

Bujang ganong diterjemahkan melalui bentuk yang lebih atraktif dapat memperkuat kesan aktif dan energik, disesuaikan dengan fungsi ruang sirkulasi yang cepat.

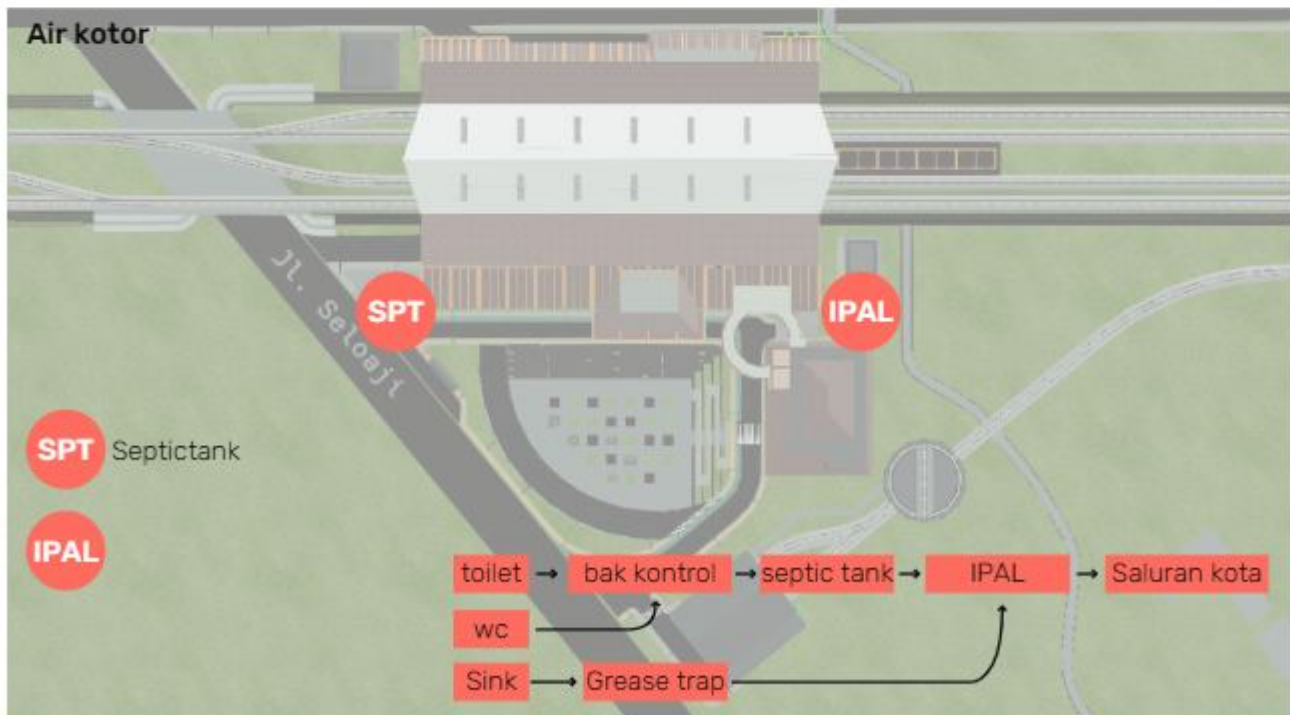
3.4 Hasil Rancangan Utilitas

rancangan utilitas

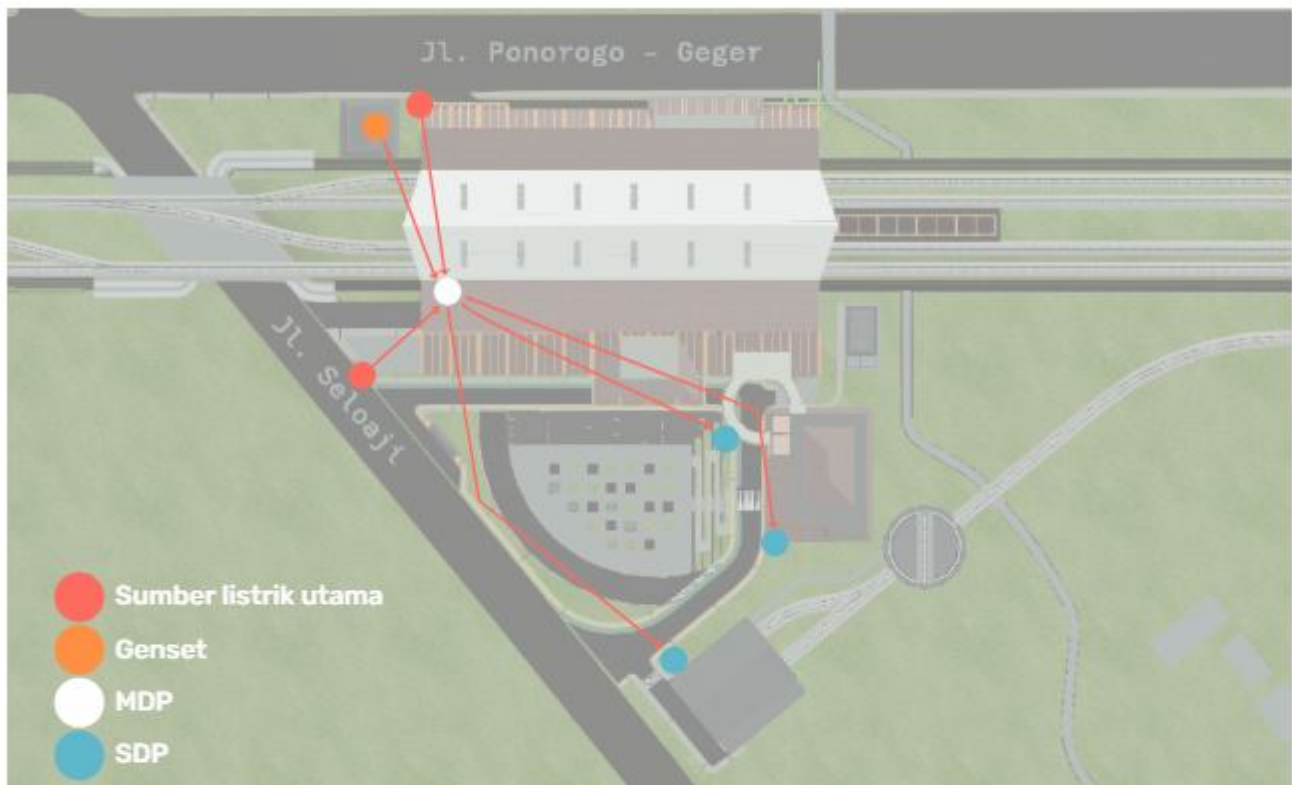


Gambar 3.28: Skema Air Bersih Kawasan

Distribusi air kawasan ini bersumber dari PDAM, di mana aliran air dikumpulkan terlebih dahulu pada water pump house sebagai **pusat penampungan dan pengendali tekanan**. Dari titik tersebut, air kemudian disalurkan ke seluruh bangunan melalui jaringan pipa utama menuju hydrant dan bangunan. Hydrant dipastikan ditempatkan dengan jarak maksimal 30 meter titik

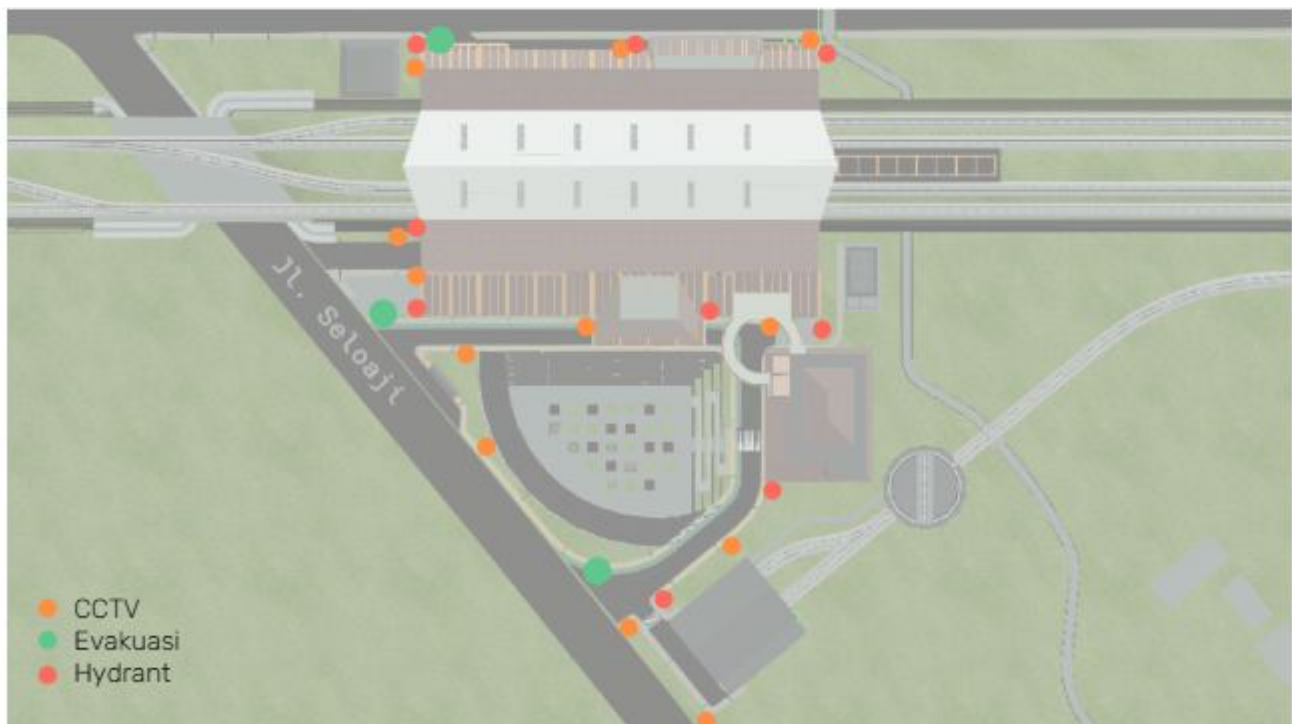


Gambar 3.29: Skema Air Kotor Kawasan



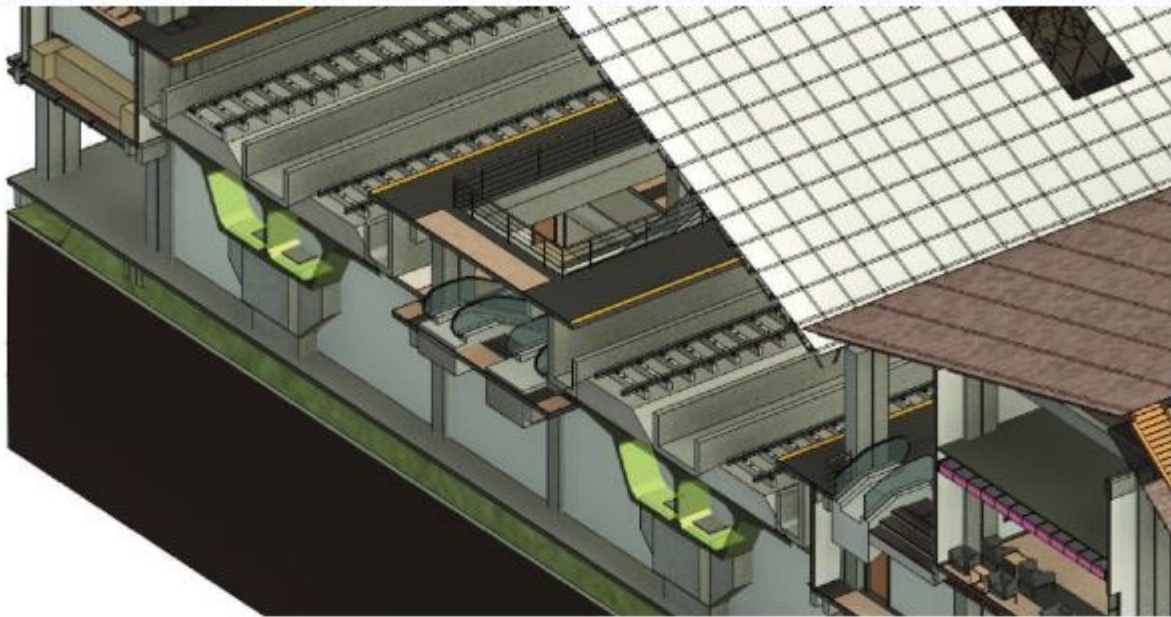
Gambar 3.30: Skema Listrik Kawasan

Sistem kelistrikan ini bersumber dari jaringan PLN yang terpusat pada panel utama yang berada di ruang MEP sebagai pusat distribusi daya. Dari panel utama, aliran listrik disalurkan secara terpisah menuju setiap bangunan. Jalur genset langsung dihubungkan langsung ke ruang MEP.



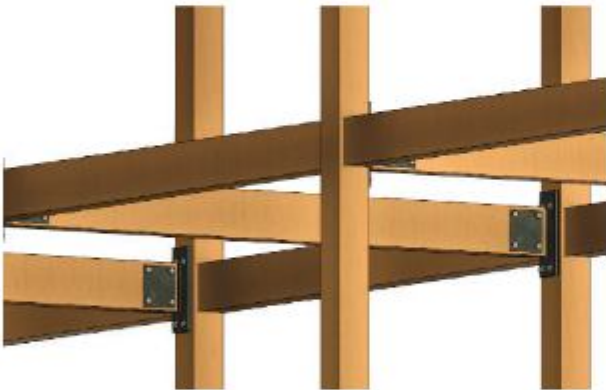
Gambar 3.31: Skema Keamanan Kawasan

3.5 Hasil Rancangan Struktur



Gambar 3.32: Balok Girder

Struktur girder blok pada rel kereta api berfungsi sebagai balok utama penopang lintasan, dirancang untuk mengejar **bentang lebar** sekaligus menahan **beban bergerak** dari kereta yang bergerak sebelum disalurkan ke kolom di bawahnya. Secara teknis, girder blok memastikan distribusi beban merata dan stabilitas jalur tetap terjaga. Namun, dalam konteks interior atau simbolik, bentuk masif dan kokoh dari girder ini dapat dimaknai sebagai representasi kegagahan seorang warok.



Gambar 3.34: Sambungan Struktur



Gambar 3.35: Struktur Atap

Penggunaan struktur lokal yang dikombinasikan dengan struktur modern menghadirkan arsitektur yang tidak hanya kokoh secara teknis, tetapi juga kaya makna budaya.



Gambar 3.36: Sambungan Struktur Baja



Gambar 3.37: Sambungan struktur Baja

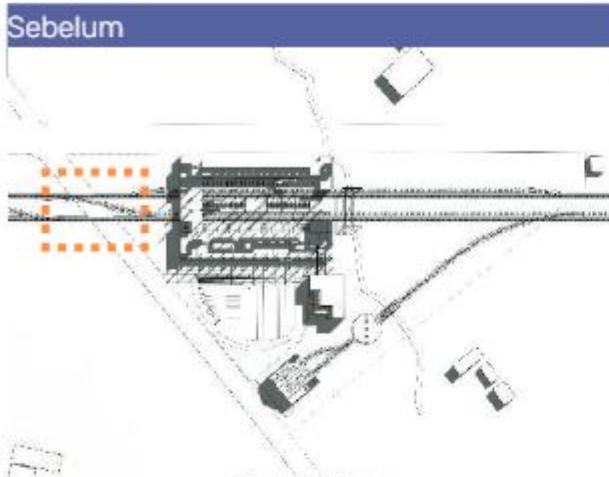
This page intentionally left blank



4

BAB 4 Evaluasi Hasil Perancangan

4.1 Evaluasi Preview

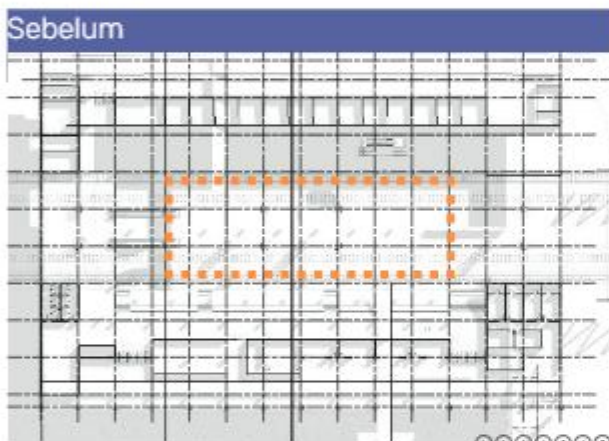


Gambar 4.1: Siteplan



Gambar 4.2: Siteplan

Penambahan **viaduct** pada jalur rel kereta api. Untuk mengurangi kemungkinan kemacetan pada titik titik rawan. Viaduct memiliki ketinggian 4.2m. Dengan adanya viaduct maka merubah denah stasiun. dan ketinggian peron.

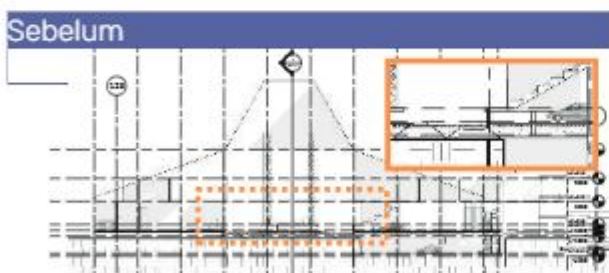


Gambar 4.3: Denah lantai 1

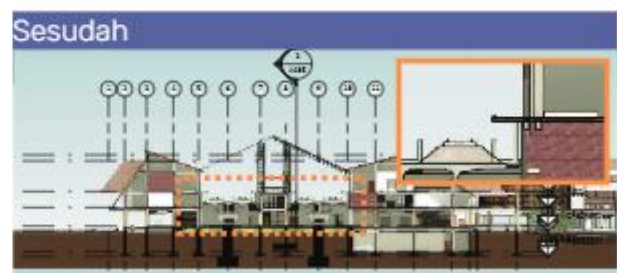


Gambar 4.4: Denah Lantai 1

Perubahan denah lantai satu agar dapat menyesuaikan dengan ketinggian viaduct, serta untuk mempermudah pembagian fungsi ruang ruang. Dimana lantai satu untuk umum, lantai dua untuk penumpang dan pengantar, dan untuk lantai 3 digunakan khusus penumpang.

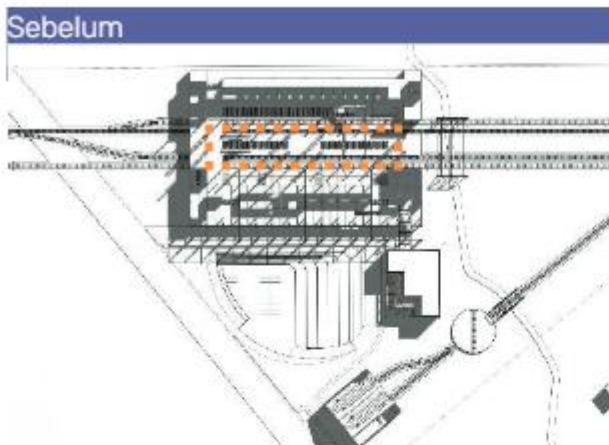


Gambar 4.5: Daerah Peron



Gambar 4.6: Daerah Peron

penyesuaian area peron yang dimana sebelumnya menggunakan tangga geser sekarang diganti menjadi **peron tinggi untuk menambahkan kenyamanan pengguna serta keamanan pengguna.** penambahan man hole sebagai akses teknisi melakukan perbaikan ringan.

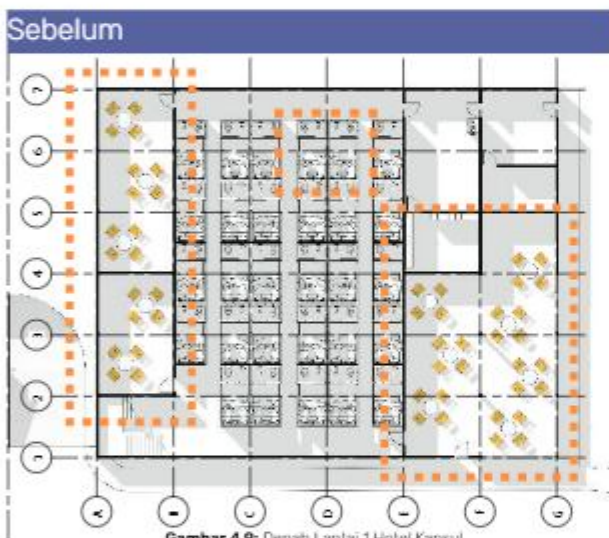


Gambar 4.7: Siteplan



Gambar 4.8: Daerah Peron

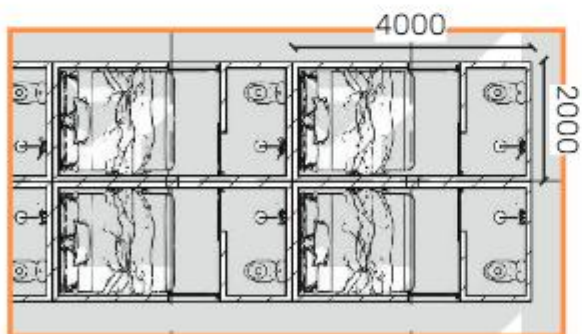
Pembenahan gambar arsitektur pemberian warna ukuran, nama ruang dan pengurangan intensitas bayangan guna lebih mudah dalam membaca ruang per ruang.



Gambar 4.9: Denah Lantai 1 Hotel Kapsul



Gambar 4.10: Denah Lantai 1 Hotel Kapsul

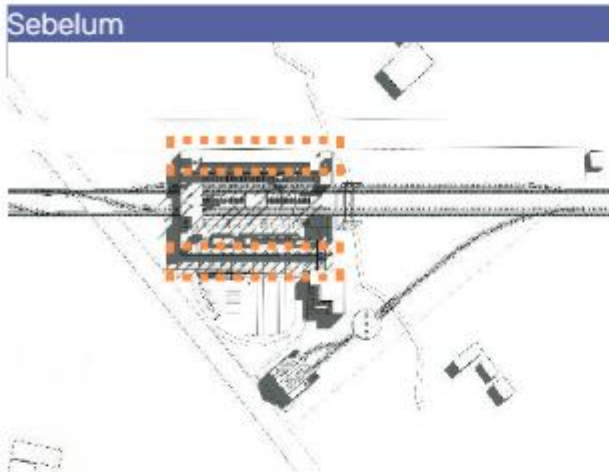


Gambar 4.11: Hotel Kapsul



Gambar 4.12: Hotel Kapsul

perubahan denah pada hotel kapsul dan restaurant seperti pengurangan area restaurant, penambahan smoking room dan pelebaran area dalam hotel, guna untuk meningkatkan kenyamanan pengguna hotel kapsul.



Gambar 4.13: Siteplan

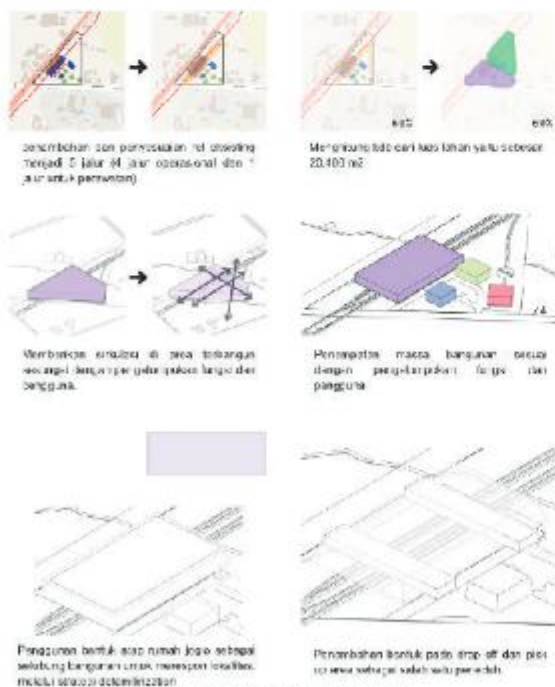


Gambar 4.14: Siteplan

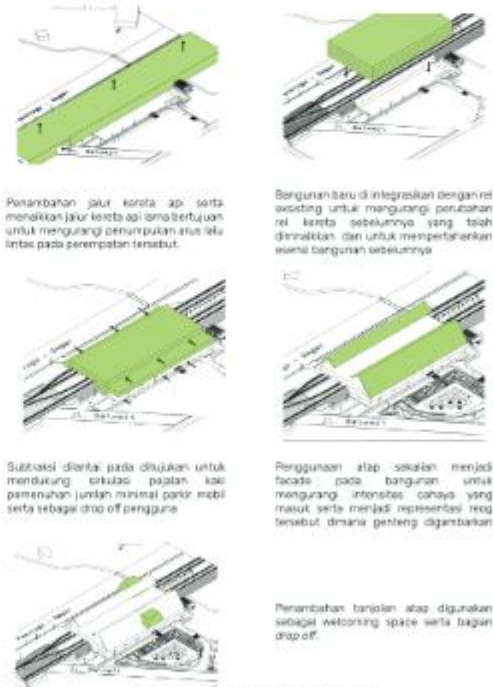
Penambahan area drop off pada area stasiun agar para pengguna lebih mudah untuk menemukan jalur untuk masuk stasiun.



Gambar 4.15: Siteplan



Gambar 4.16: Transformasi Bentuk



Gambar 4.17: Transformasi Bentuk

Perubahan pada bentuk bangunan untuk mempermudah dalam penataan ruang ruang di stasiun.

4.2 Evaluasi Sidang Tugas Akhir



Gambar 4.13: Siteplan

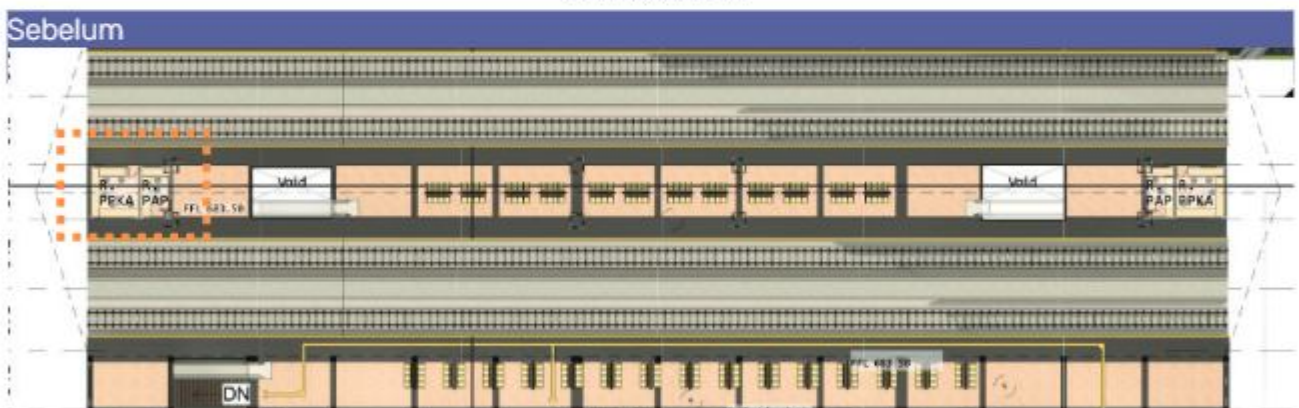


Gambar 4.14: Siteplan

Penambahan **keterangan masuk basement, notasi ramp**

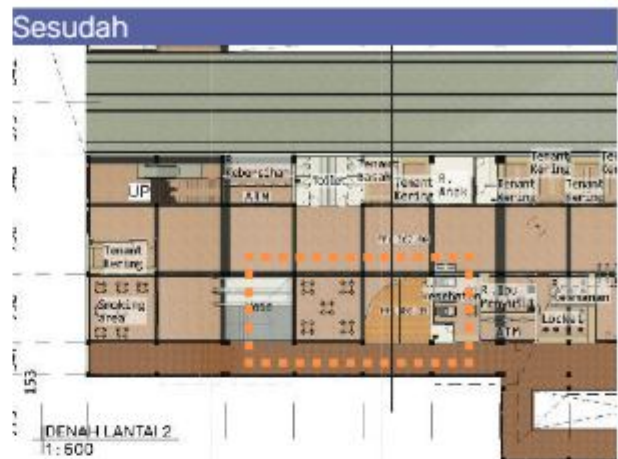


Gambar 4.15: Denah IL.3



Gambar 4.16: Denah IL.3

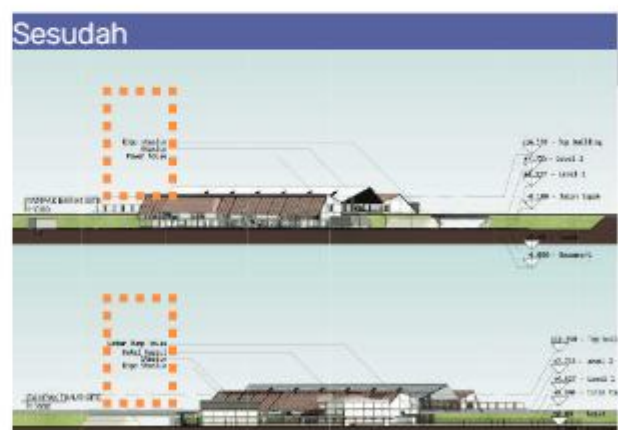
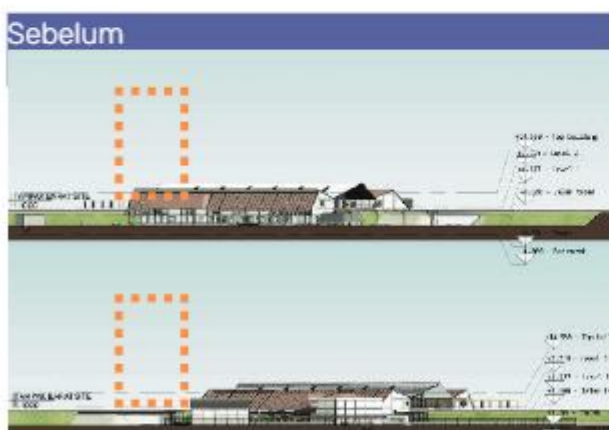
Perubahan denah pada lantai 3 dimana ruang **PPKA** dipindah pada peron pulau agar memudahkan petugas dalam berpindah rel kereta



Penambahan **ruang tunggu dan tempat live musik** untuk penumpang yang memiliki ticket dan untuk menunggu yang mempunyai meja serta colokan listrik



Penambahan jalur pejalan kaki dan tempat untuk menunggu pengantar pada lantai 1



Penambahan keterangan bangunan pada tampak site



Gambar 4.23: Denah lantai 3 hotel kapsul

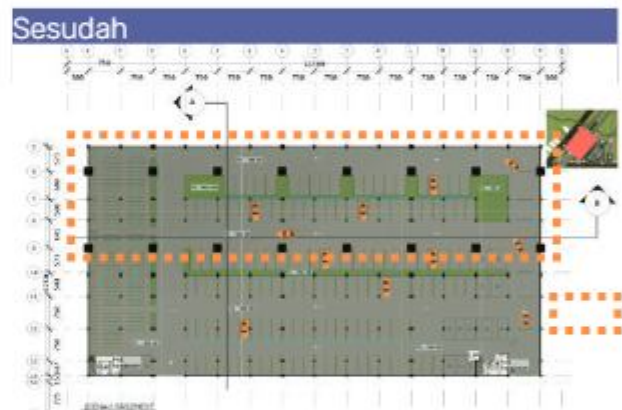


Gambar 4.24: Denah lantai 3 hotel kapsul

Penggantian **notasi tembok** pada bangunan stasiun dan hotel kapsul untuk memperjelas notasi tembok, agar memudahkan pembaca membedakan pola lantai dan tembok.



Gambar 4.25: Denah basement



Gambar 4.26: Denah basement

Penambahan jumlah **tempat parkir** agar memenuhi standar stasiun type B

This page intentionally left blank



5

BAB 5 Penutup

5.1 Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

Perancangan Stasiun Ponorogo bertujuan menciptakan kawasan transportasi yang tidak hanya berfungsi sebagai tempat transit, tetapi juga sebagai gerbang budaya dan wisata daerah. Melalui pendekatan Critical Regionalism Kenneth Frampton dengan strategi defamiliarization, sense of place, dan tectonics, desain stasiun mengadaptasi nilai arsitektur lokal seperti rumah Joglo, Limasan, serta budaya Reog ke dalam bentuk ruang, sirkulasi, dan struktur yang lebih modern dan kontekstual. Perancangan tetap memperhatikan standar ruang stasiun kereta api, sekaligus menghadirkan fasilitas penunjang seperti pod hotel dan dipo kereta api. Dengan demikian, stasiun ini diharapkan mampu menjadi simpul mobilitas sekaligus media pengenalan identitas budaya, alam, dan potensi wisata Ponorogo kepada masyarakat maupun wisatawan.

Saran

Berdasarkan hasil perancangan Stasiun Ponorogo, masih terdapat beberapa aspek yang dapat dikembangkan lebih lanjut pada penelitian maupun proses perancangan berikutnya. Pengembangan pada area interior diperlukan agar pengguna dapat lebih merasakan suasana dan identitas budaya lokal Ponorogo secara lebih mendalam, tidak hanya melalui bentuk bangunan tetapi juga melalui elemen ruang, material, pencahayaan, ornamen, hingga pengalaman ruang yang tercipta. Pendekatan budaya yang diterapkan pada interior diharapkan mampu memperkuat karakter kawasan stasiun sebagai gerbang budaya daerah.

Selain itu, diperlukan kajian teknis yang lebih mendalam terkait sistem struktur bangunan untuk memastikan keamanan, efisiensi, serta kesesuaian bentuk arsitektur dengan kebutuhan konstruksi modern. Kajian lanjutan mengenai utilitas bangunan seperti sistem listrik, air bersih, air kotor, ventilasi, dan proteksi kebakaran juga perlu diperhitungkan secara lebih detail agar sistem bangunan dapat berfungsi secara optimal. Analisis terkait estimasi biaya pembangunan dan pemeliharaan juga diperlukan guna mengetahui tingkat kelayakan proyek sehingga perancangan dapat direalisasikan dengan lebih baik, efektif, dan sesuai dengan kondisi pembangunan di lapangan.

Pada penelitian maupun perancangan selanjutnya, diharapkan fokus perancangan dapat diperdalam pada bagian tertentu sehingga pembahasan dan hasil desain menjadi lebih spesifik, terarah, dan optimal. Dengan adanya pengembangan yang lebih detail pada aspek tertentu, perancangan diharapkan mampu menghasilkan solusi arsitektur yang lebih matang baik secara konseptual, teknis, maupun fungsional.



Gambar 5.1: Stasiun ponorogo

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Antara News Jawa Timur, "Ponorogo luncurkan kalender wisata 2025 targetkan 4 juta wisatawan," Antara Jatim, Apr. 30, 2025. [Online]. Available: <https://jatim.antaranews.com/berita/8668/ponorogo-luncurkan-kalender-wisata-2025-targetkan-4-juta-wisatawan>
- [2] Badan Pusat Statistik Kabupaten Ponorogo, Statistik Daerah Kabupaten Ponorogo 2024. Ponorogo: BPS, 2024. [Online]. Available: <https://ponorogokab.bps.go.id/id>
- [3] Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, "Pantau lonjakan konsumsi BBM dan LPG di Jawa Timur, Menteri ESDM: Distribusi dan kuantitas terkendali," Siaran Pers, No. 026.Pers/04/SJI/2025, Mar. 25, 2025. [Online]. Available: <https://esdm.go.id/id/media-center/arsip-berita/pantau-lonjakan-konsumsi-bbm-dan-lpg-di-jawa-timur-menteri-esdm-distribusi-dan-kuantitas-terkendali>
- [4] Pemerintah Kabupaten Ponorogo, Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Ponorogo Tahun 2024–2044, Apr. 2024, p. 52. [Online]. Available: <https://id.scribd.com/document/805022841>
- [5] N.A. Wibowo and D. Supriyatho, "Analisis Kelayakan Reaktivasi Jalur Kereta Api Madiun–Slahung (Ponorogo) dengan Pendekatan SOAR (Strengths, Opportunities, Aspiration, Result)," Jurnal Mitra Teknik Sipil, vol. 14, 2024. [Online]. Available: <https://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/view/30810/11046>
- [6] Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api. Jakarta: Kemenhub, 2011.
- [7] Tafsir AlQuran.id, "Tanggung Jawab Manusia atas Lingkungan dalam Surah al-Mulk Ayat 15," 29 Agustus 2024. [Online]. Tersedia: <https://tafsiralquran.id/tanggung-jawab-manusia-atas-lingkungan-dalam-surah-al-mulk-ayat-15/>
- [8] "Peta Jalur Kereta Api Jawa," ArcGIS Online, 2021. [Gambar]. Tersedia: <https://www.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=27b7119dc6754d3e9e584a4fa71e5744>. [Diakses: 5 Sept. 2025].
- [9] Ziqi Zheng, Robert Schmidt III & Simon Richards (2023) Re Interrogating critical Regionalism, Architecture and Culture, 11:3–4, 327–352, DOI:10.1080/20507828.2024.2431454
- [10] K. Frampton, "Towards a Critical Regionalism: Six Points for an Architecture of Resistance," in The Anti-Aesthetic: Essays on Postmodern Culture, H. Foster, Ed. Port Townsend, WA: Bay Press, 1983, pp. 16–30.
- [11] PT Kereta Api Indonesia (Persero), Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api, Lampiran Surat Keputusan Direksi PT KAI No. KEP.U/LL.104/I/1/KA-2012, Bandung, Indonesia: PT Kereta Api Indonesia (Persero), 2012.
- [12] Prima, "JALUR KERETA MADIUN – PONOROGO." <https://blusukanjalurmati.blogspot.com/2015/02/kota-reyog-pernah-punya-kereta-jalur.html>
- [13] B. Marjuki, "Jalur Kereta Api SS/PJKA Madiun – Slahung dan Ponorogo – Badegan (1907–1984)," indonesiarailwaymap, Jun. 12, 2022. <https://www.indonesiarailwaymap.com/2015/03/jalur-kereta-api-ss-madiun-slahung.html>
- [14] Kominfo, "Pemkab Ponorogo Sepaham dengan PT KAI, Rapikan Aset dan Bangun Wacana Reaktivasi Jalur Kereta Api – Pemerintah Kabupaten Ponorogo," Pemerintah Kabupaten Ponorogo, Aug. 05, 2025. <https://ponorogo.go.id/2025/08/05/pemkab-ponorogo-sepaham-dengan-pt-kai-rapikan-aset-dan-bangun-wacana-reaktivasi-jalur-kereta-api/>
- [15] Arsitag, "Stasiun Malang," Arsitag. Accessed: Nov. 30, 2025. [Online]. Available: <https://www.arsitag.com/project/stasiun-malang>
- [16] NgopiBareng, "Stasiun Malang Kota Baru akan dipercantik bak Gunung Putri Tidur," NgopiBareng. Accessed: Nov. 30, 2025. [Online]. Available: <https://www.ngopibareng.id/read/stasiun-malang-kota-baru-akan-dipercantik-bak-gunung-putri-tidur-4517478>
- [17] <https://idsejarah.net/2017/01/sejarah-kerajaan-mataram-islam-1577-1681.html>
- [18] <https://budaya.jogjaprov.go.id/berita/detail/1065-rumah-adat-joglo>
- [19] <https://budaya.jogjaprov.go.id/artikel/detail/>

Mengenal-Bangunan-Berarsitektur-
Tradisional-Jawa-Bangunan-Limasan

- [20] <https://budaya.jogjapro.go.id/artikel/detail/Mengenal-Bangunan-Berarsitektur-Tradisional-Jawa-Bangunan-Joglo>
- [21] Pemerintah Kabupaten Ponorogo, "Asal Muasal Kesenian Reog," Ponorogo.go.id. [Online]. Available: <https://ponorogo.go.id/asal-muasal-kesenian-reog/>
- [22] <https://disbudparpora.ponorogo.go.id/karakter-penari-reog-ponorogo/>
- [23] <https://ngawi.jatimtimes.com/baca/338284/20250529/120100/hari-ini-6-447-penumpang-padati-stasiun-malang-jadi-puncak-kepadatan-libur-panjang?>
- [24] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2012 tentang Persyaratan Teknis Jalan Rel Kereta Api. [Online]. Available: https://peraturan.bpk.go.id/Download/138947/pm_no._60_tahun_2012.pdf
- [25] S. H. T. Utomo, "Jalan Rel", Yogyakarta, Indonesia: Beta Offset, 2004, ISBN 978-979-8541-31-6.
- [26] [1] H. Maghfiroh, "Teknologi Kereta Api: Sistem dan Rolling Stock", Yogyakarta, Indonesia: Graha Ilmu, 2019. eISBN 978-623-228-084-7
- [27] <https://muhdhito.me/2021/01/22/gunung-putri-tidur/>
- [28] <https://beritajatim.com/ini-penampakan-bentuk-stasiun-malang-yang-baru>
- [29] Pemerintah Kabupaten Ponorogo, "REOG," 2025.
- [30] UNESCO Creative Cities Network, "Ponorogo Creative City," 2025.
- [31] D. Y. Yurisma, A. EBW, dan A. Sachari, "Kesenian Tradisi Reog sebagai Pembentuk Citra Ponorogo," Visualita Jurnal Online Desain Komunikasi Visual, vol. 7, no. 1, 2015.
- [32] S. Koirala, "Cultural Context in Architecture," Design Theory-I, Bachelor's Degree in Architecture, IOE Thapathali Campus, Tribhuvan University, Kathmandu, Nepal, Mar. 2016.
- [33] M. Smith, "Rail Map of Java", Seat61, May 2022. [Online]. Available: [\[https://www.seat61.com/reference/rail-map-of-java.pdf\]](https://www.seat61.com/reference/rail-map-of-java.pdf)(<https://www.seat61.com/reference/rail-map-of-java.pdf>).

LAMPIRAN

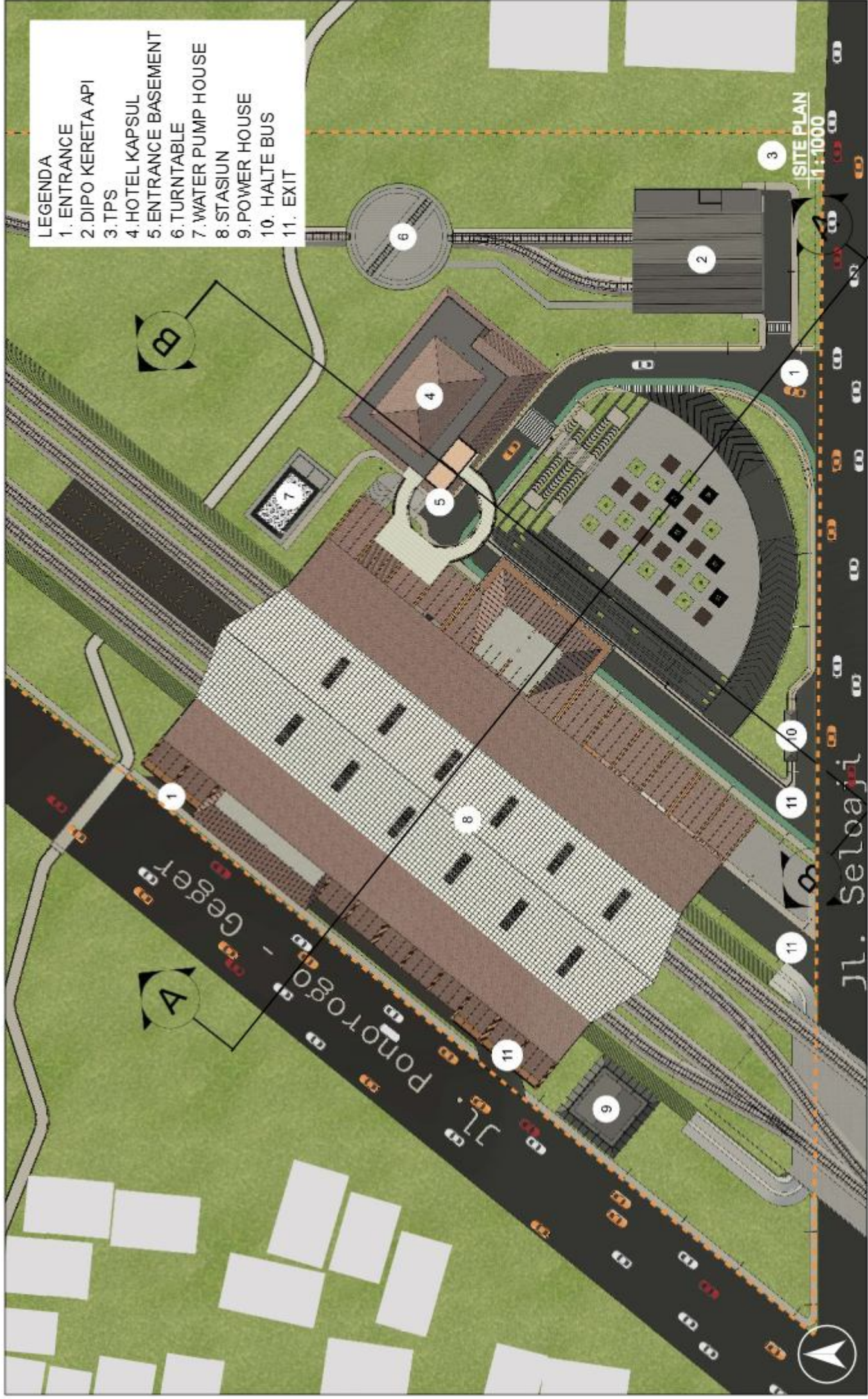


Gambar Arsitektur

**Perancangan Stasiun Ponorogo
Integrasi Antarmoda Dengan
Pendekatan Critical Regionalism
Achmad Hafidz Fatkhur Ridho
220606110094**

Angga Perdana, M.Ars.
Dr. Suci Senjana, M.A.

Program Studi Teknik Arsitektur
Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
2025



LEGENDA

- 1. ENTRANCE
- 2. DIPO KERETA API
- 3. TPS
- 4. HOTEL KAPSUL
- 5. ENTRANCE BASEMENT
- 6. TURNABLE
- 7. WATER PUMP HOUSE
- 8. STASIUN
- 9. POWER HOUSE
- 10. HALTE BUS
- 11. EXIT



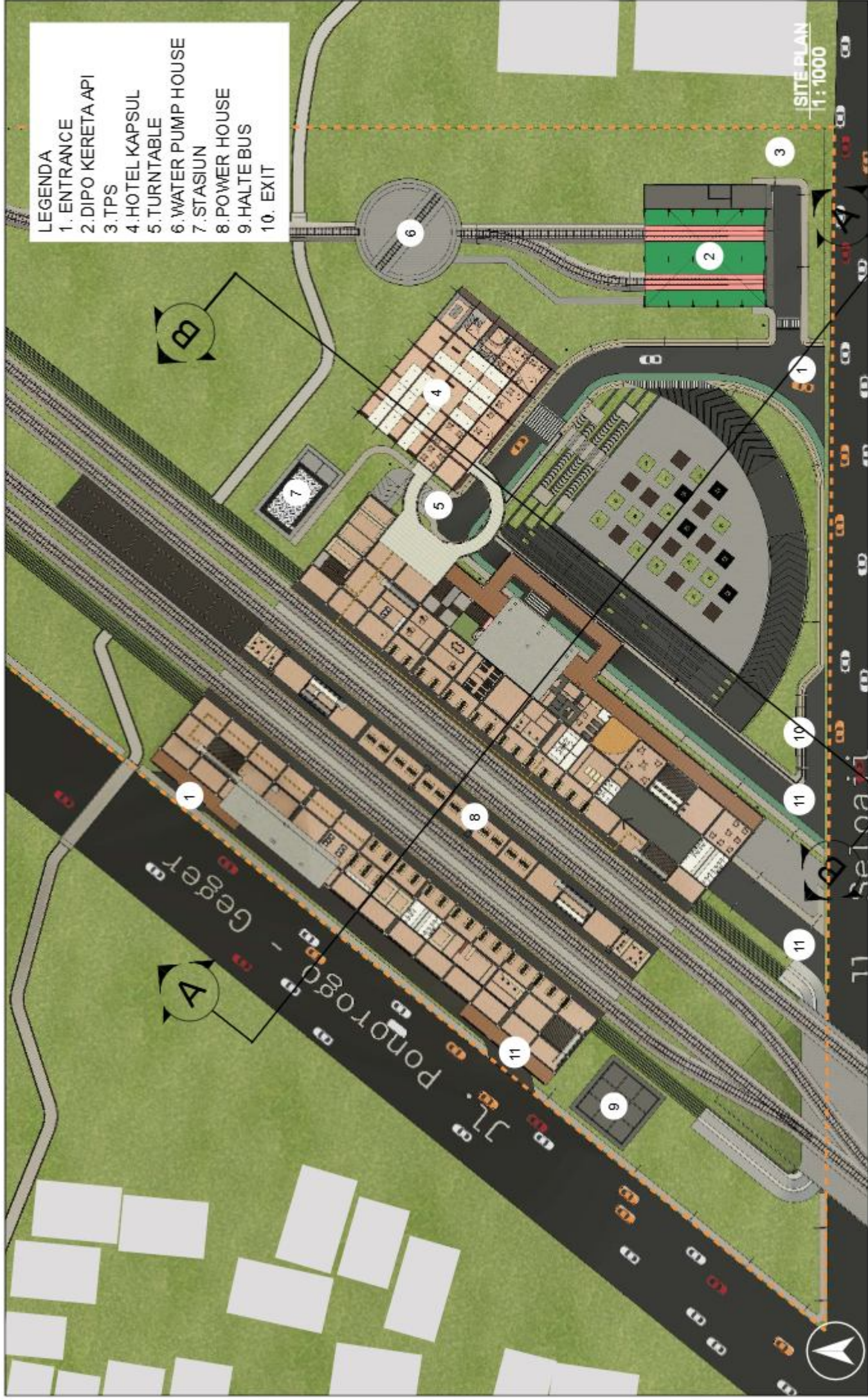
PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
SITE PLAN
SKALA :
1 : 1000

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A



LEGENDA

1. ENTRANCE
2. DIPO KERETA API
3. TPS
4. HOTEL KAPSUL
5. TURN TABLE
6. WATER PUMP HOUSE
7. STASIUN
8. POWER HOUSE
9. HALTE BUS
10. EXIT



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
LAYOUT PLAN

SKALA :
1 : 1000

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO

NIM :
22060110094

PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

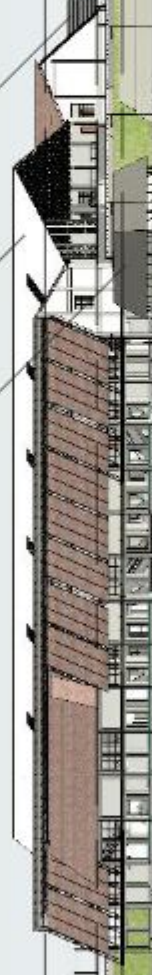
02

51

Dipo stasiun
Stasiun
Power house

+14.550 - Top building
+7.715 - Level 2
+4.327 - Level 1
+0.100 - Jalan tapak

TAMPAK BARAT SITE
1:1000



+0.00 - Tapak

-4.000 - Basement

Water Pump House
Hotel Kapşul
Stasiun
Dipo Stasiun

+14.550 - Top building
+7.715 - Level 2
+4.327 - Level 1
+0.100 - Jalan tapak

TAMPAK TIMUR SITE
1:1000



+0.00 - Tapak

-4.000 - Basement



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :

SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO

NIM :

22060110094

PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

03

51

Dipo stasiun
Hotel Kapsul
Stasiun

POTONGAN A-A1
1 : 1750

+14550 - Top building
+7715 - Level 2
+4327 - Level 1
+100 - Jalan tapak
0 - Tapak
-4000 - Basement

Water Pump House
Hotel Kapsul
Stasiun

POTONGAN B-B1
1 : 1750

14550 - Top building
7715 - Level 2
4327 - Level 1
100 - Jalan tapak
0 - Tapak
-4000 - Basement



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



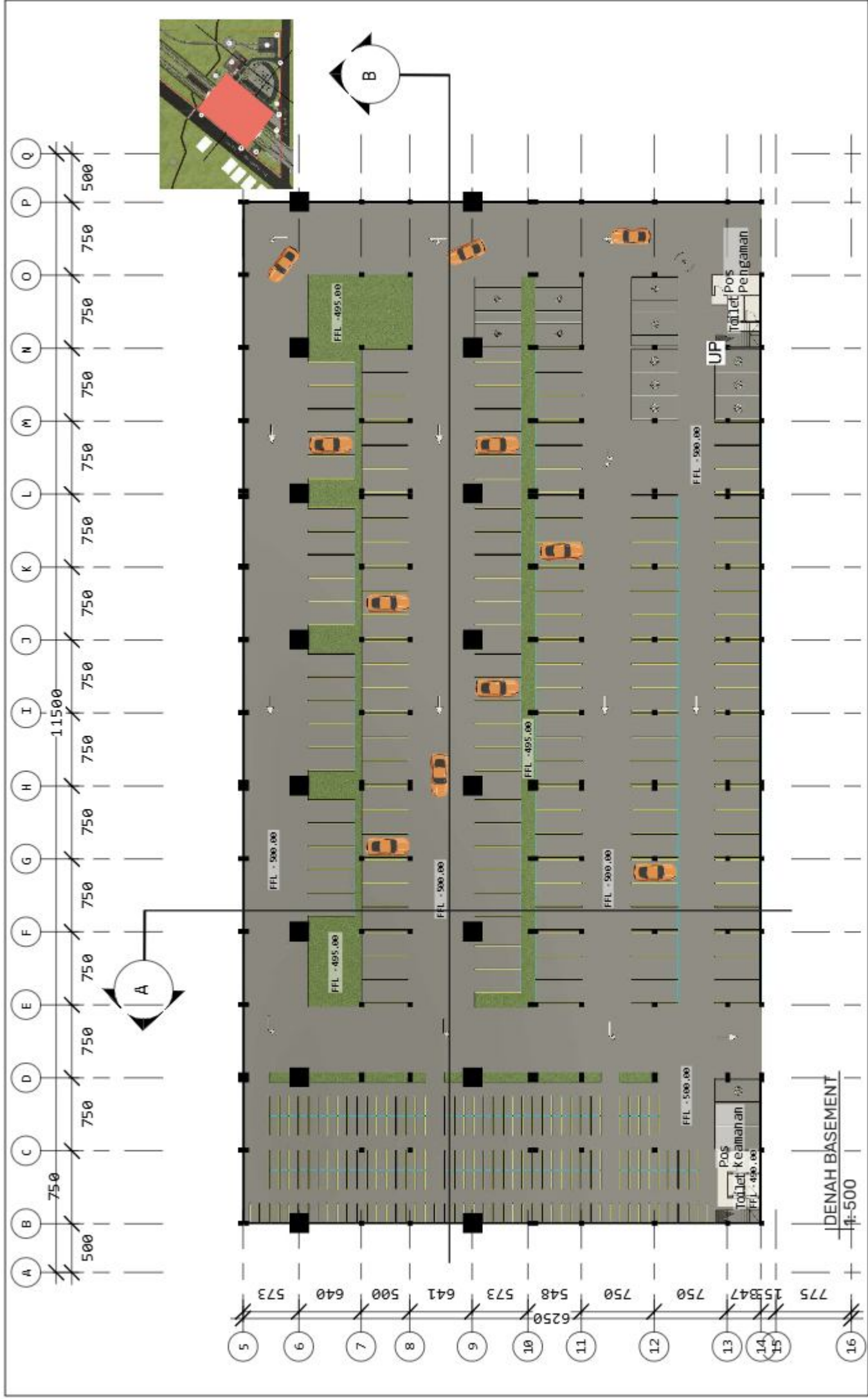
JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
POTONGAN A-A1 |
B-B1 TAPAK
SKALA :
1 : 1000

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO
NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

04

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



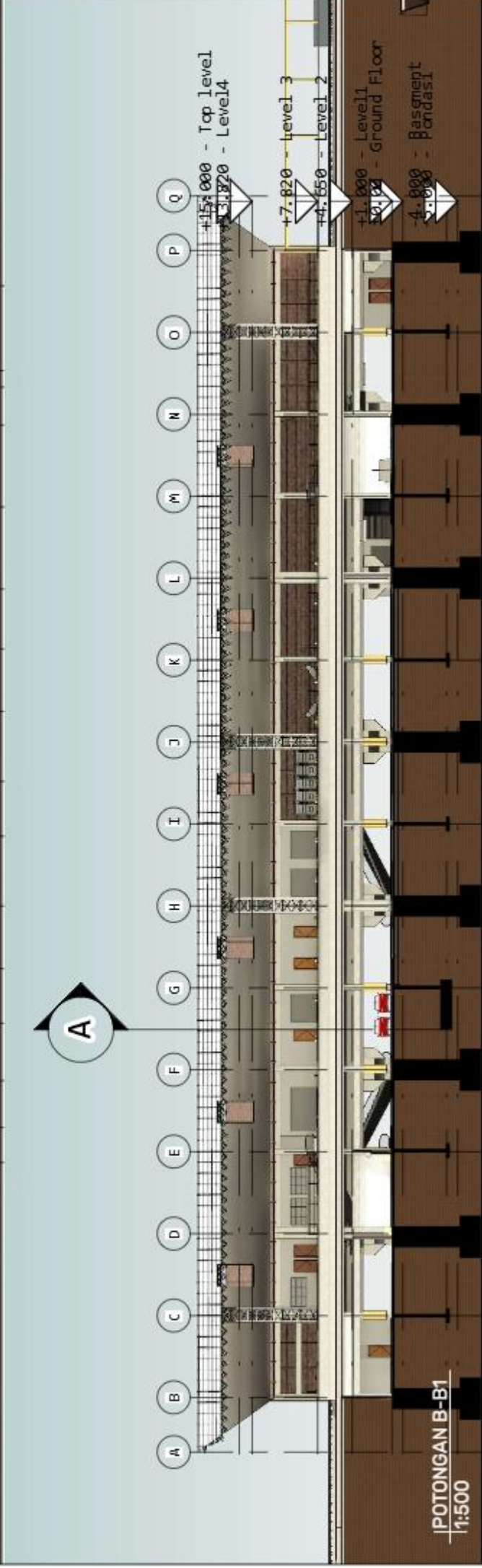
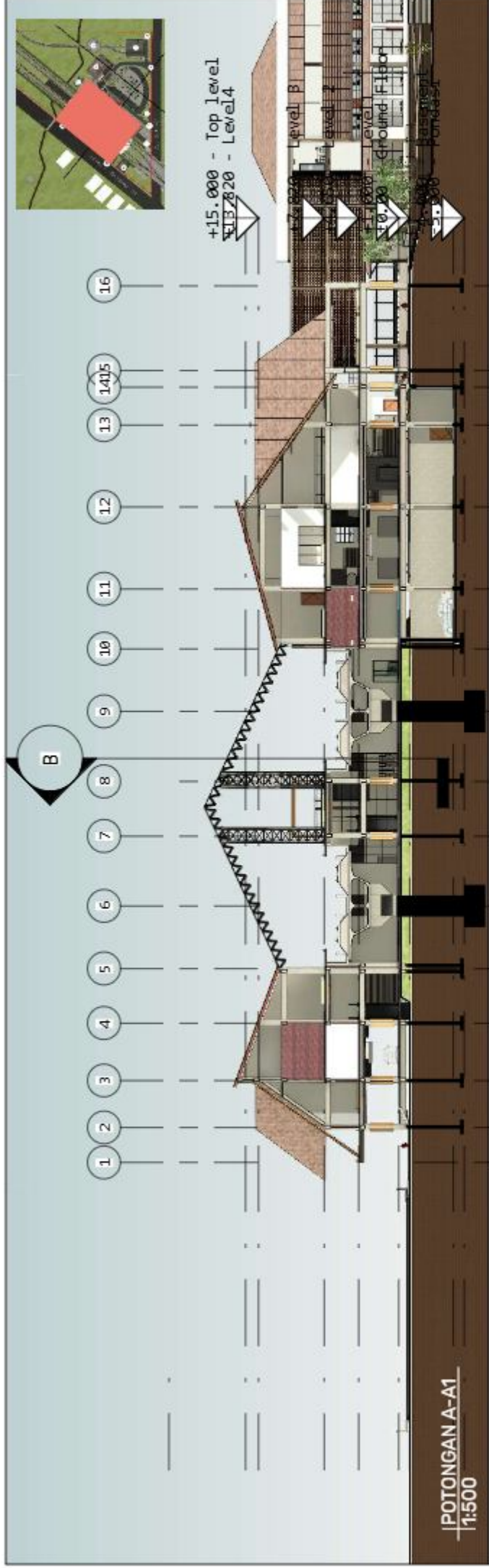
JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
DENAH
BASEMENT
STASIUN
SKALA :
1 : 500

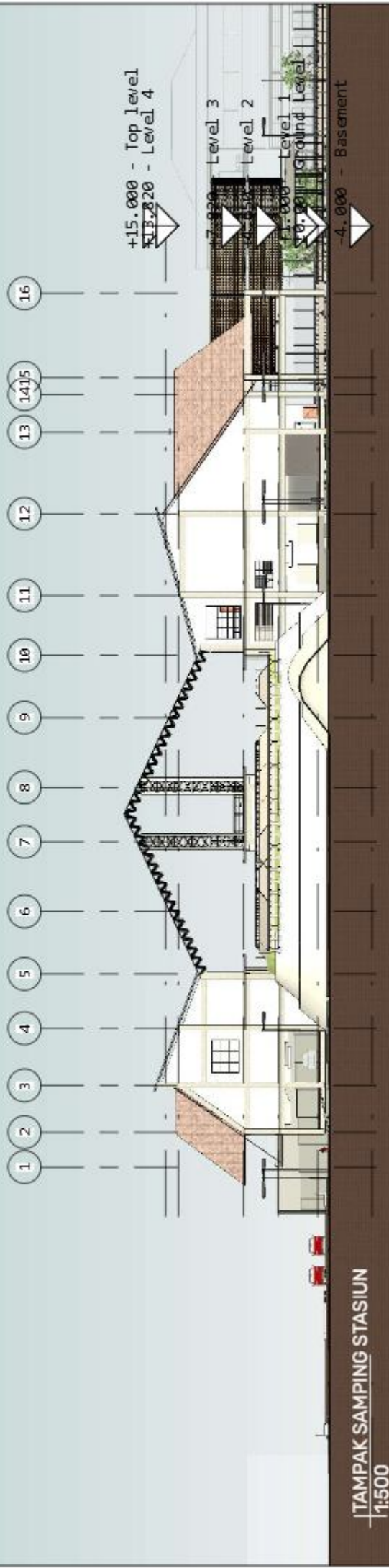
NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM : 22060110094
PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

05
51





	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN PONOROGO INTEGRASI ANTARMODA DENGAN PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026	JUDUL GAMBAR : POTONGAN STASIUN A-A1 B-B1 SKALA : 1 : 500	NAMA MAHASISWA : ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM : 22060110094 PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A	09 51
---	---	---	--	---	---	---------------------



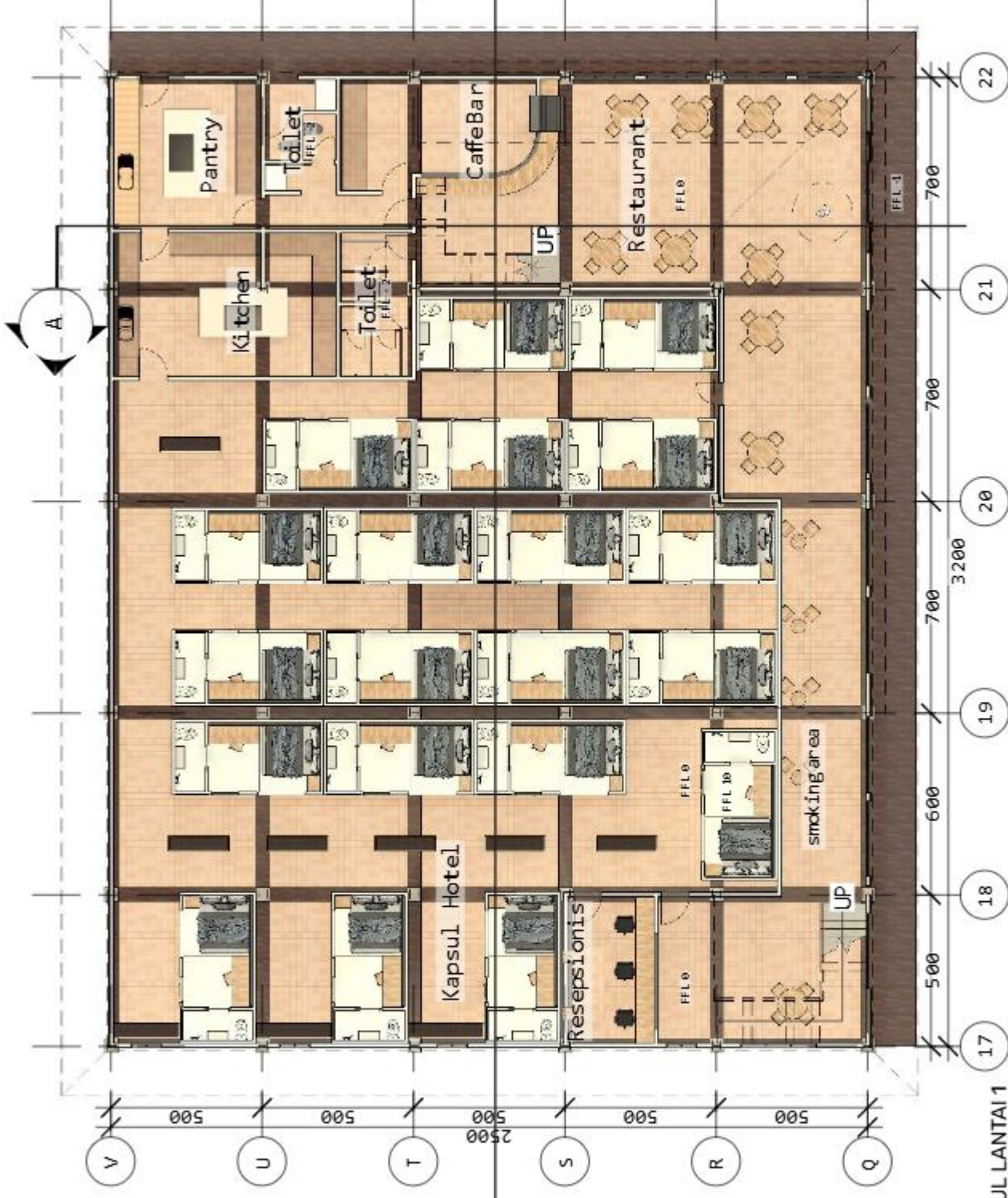
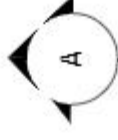
PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
TAMPAK DEPAN |
SAMPING
STASIUN
SKALA :
1 : 500

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO
NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A



DENAH HOTEL KAPSUL LANTAI 1
1:200



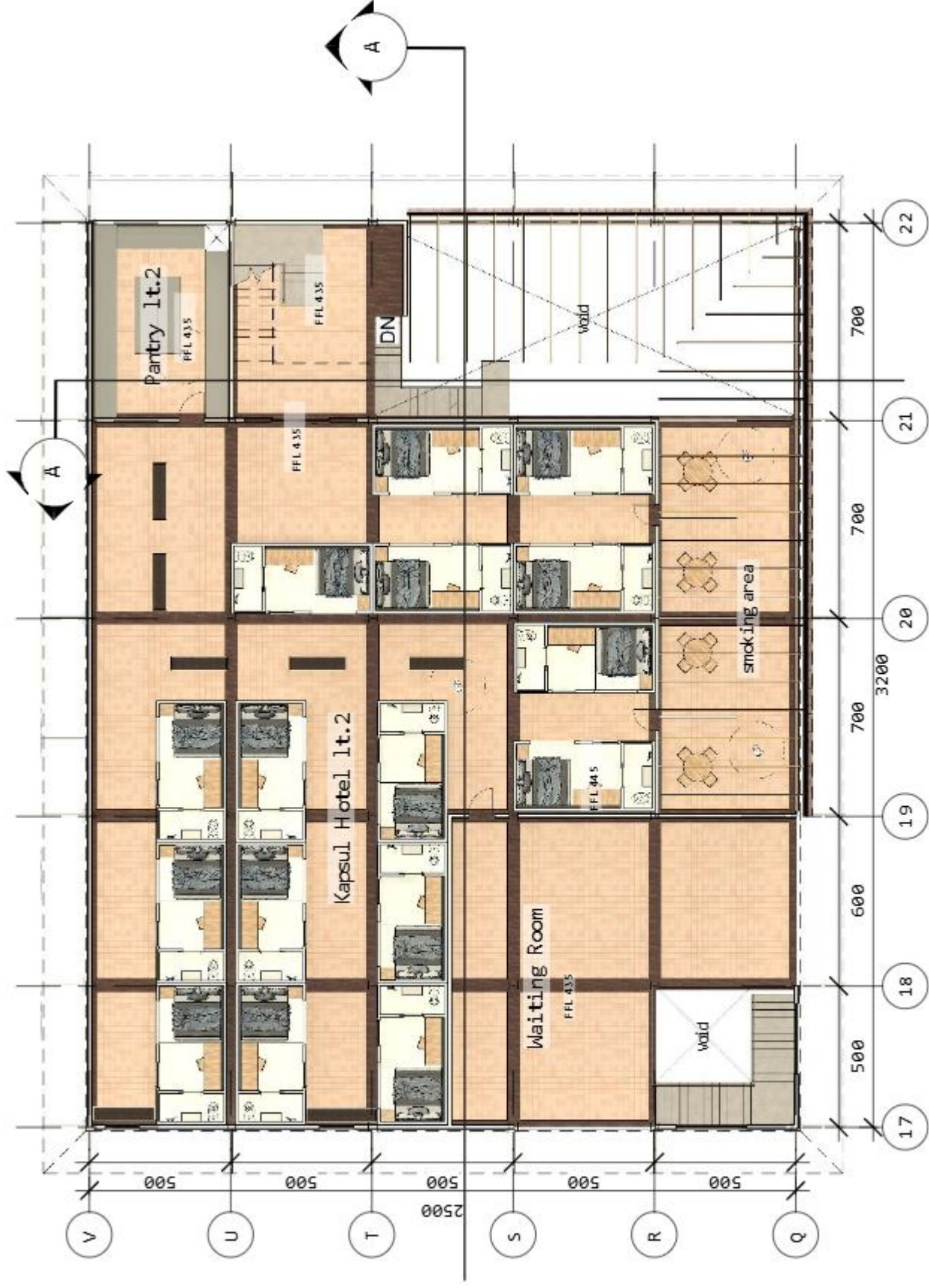
PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
DENAH HOTEL
KAPSUL LANTAI 1
SKALA :
1 : 200

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO 22060110094
PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A



DENAH LANTAI 2
1:200



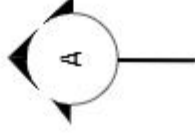
PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
**DENAH HOTEL
KAPSUL LANTAI 2**
SKALA :
1 : 200

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM : 22060110094
PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A



IDENAH HOTEL KAPSUL LANTAI 3
1:200



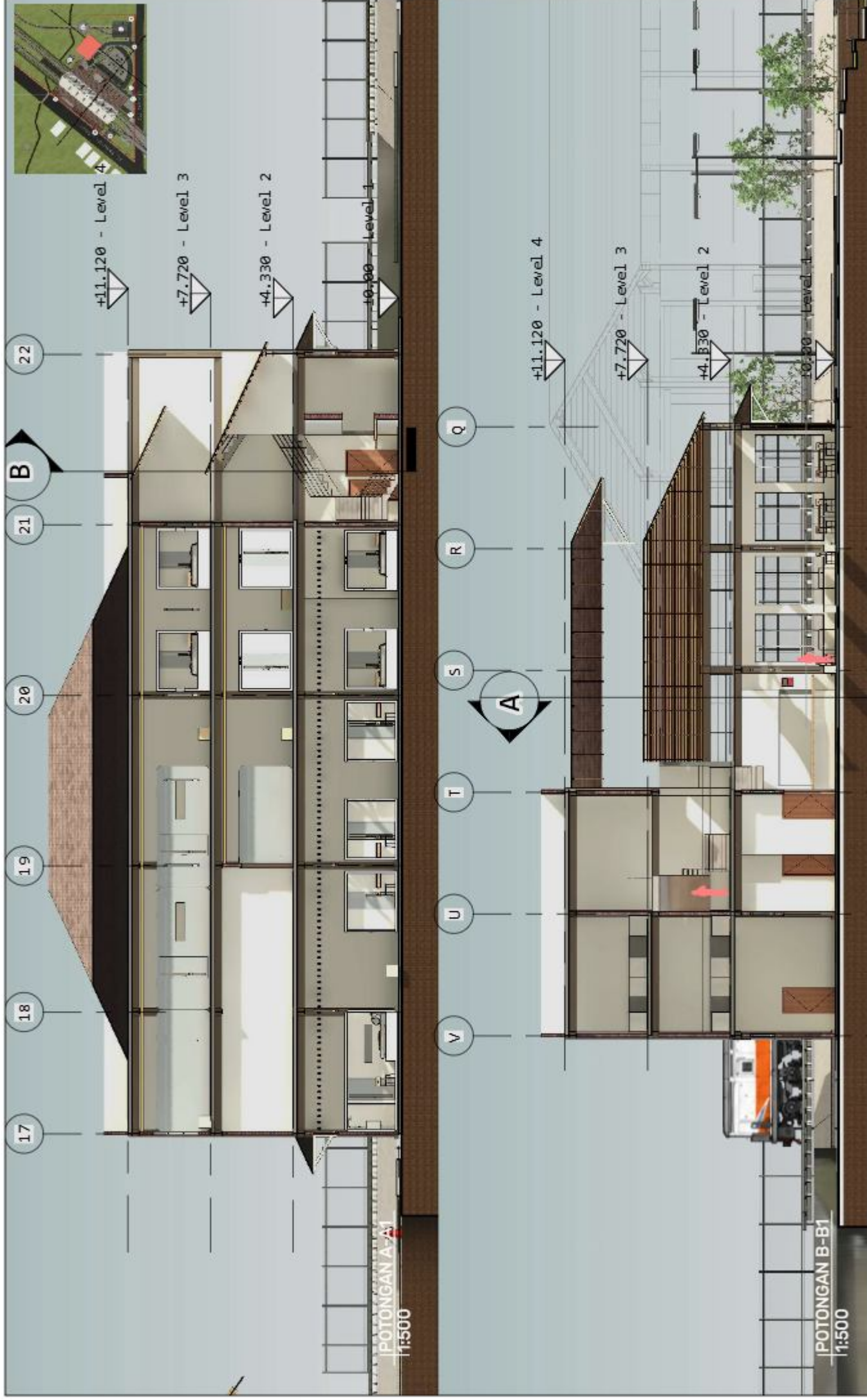
PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
DENAH HOTEL
KAPSUL LANTAI 3
SKALA :
1 : 200

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO
NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



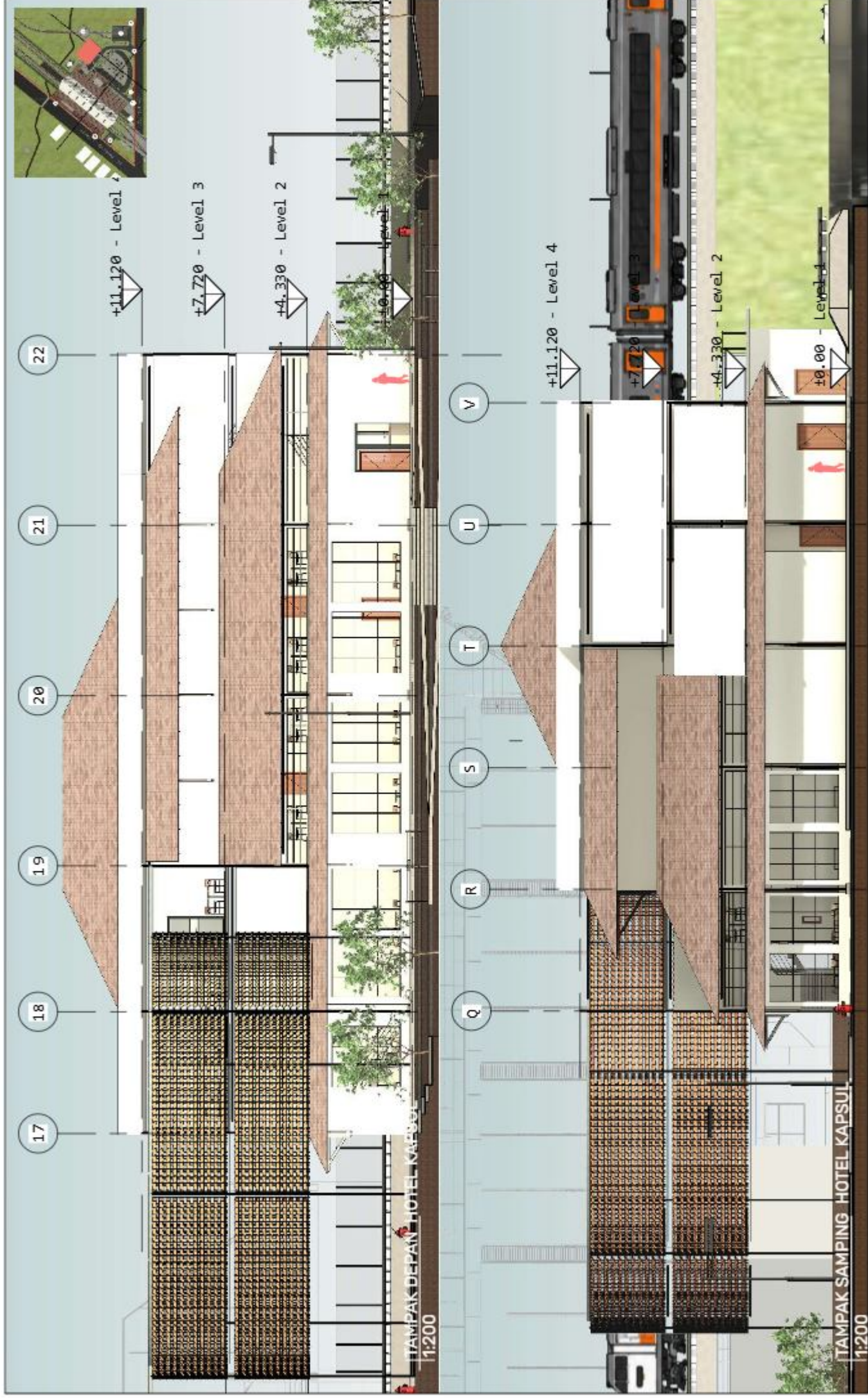
JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
POTONGAN HOTEL
KAPSUL A-A1
B-B1
SKALA :
1 : 200

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

14

51



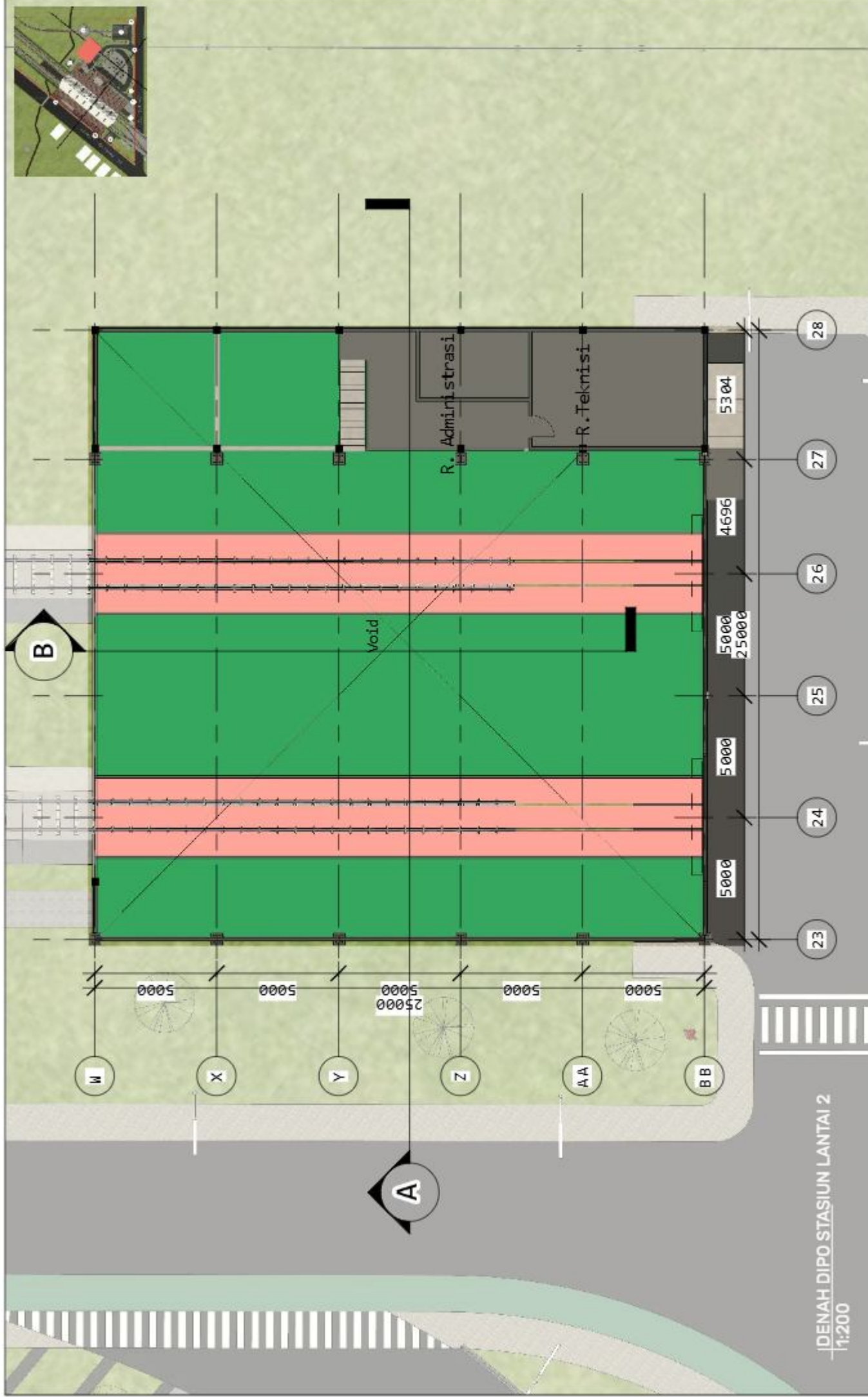
PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
**TAMPAK DEPAN
TAMPAK SAMPIING**
SKALA :
1 : 200

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A



DENAH DIPO STASIUN LANTAI 2
1:200



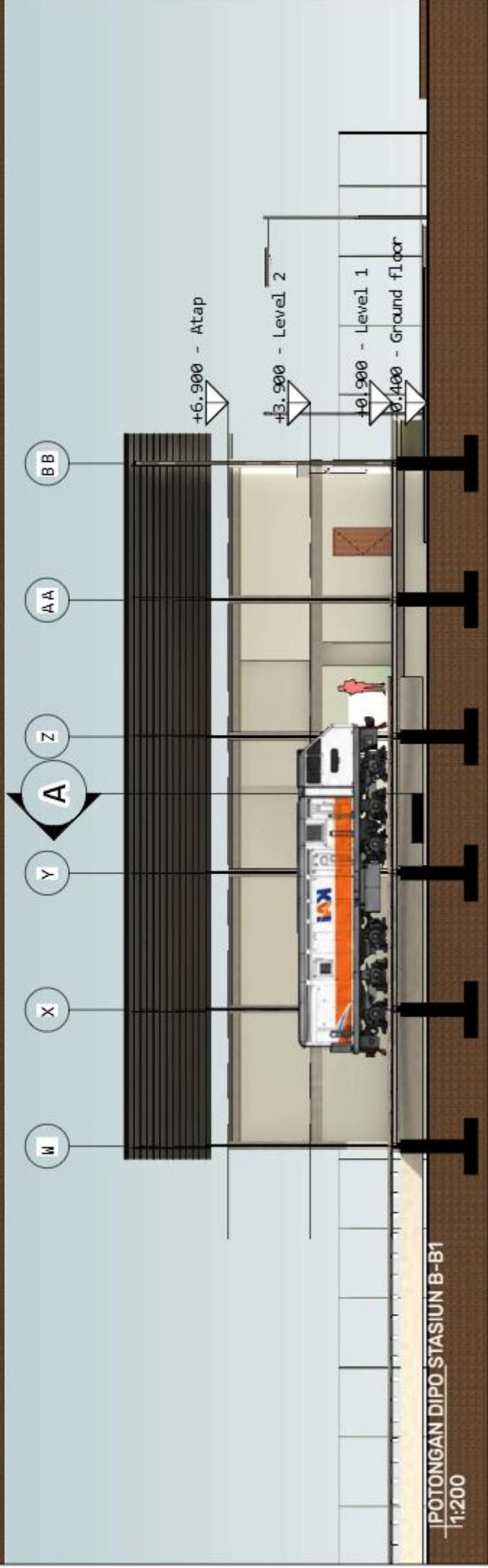
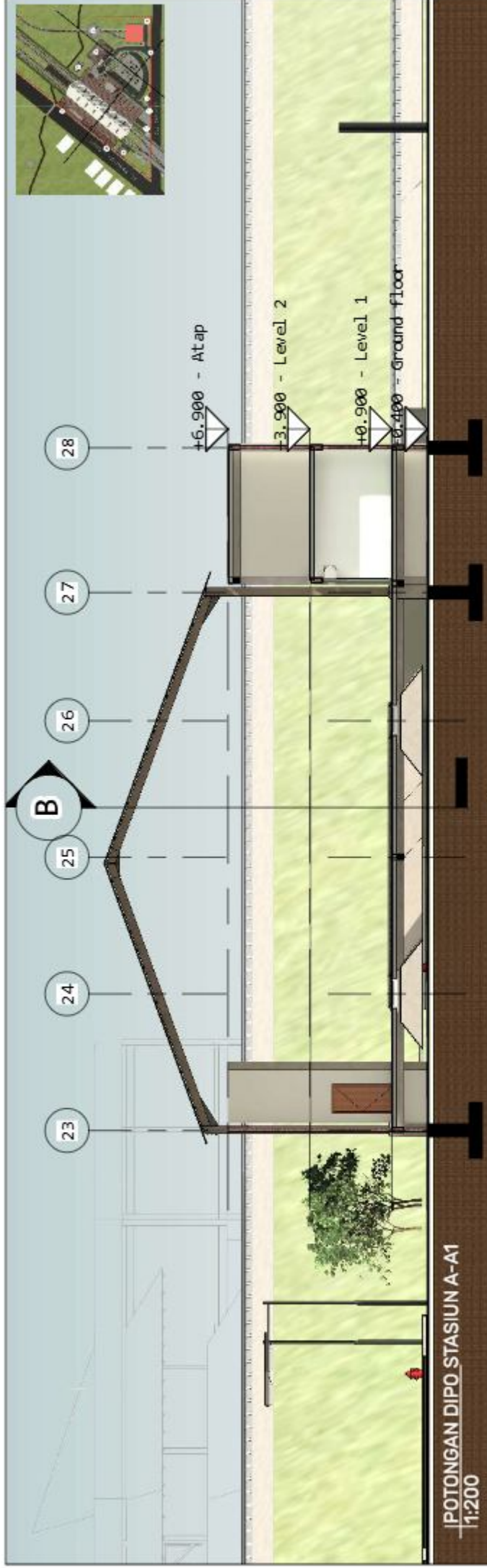
PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
DENAH DIPO
KERETA API LT.1
SKALA :
1 : 200

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO
NIM : 22060110094
PENGIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENGIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :

SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO

NIM :

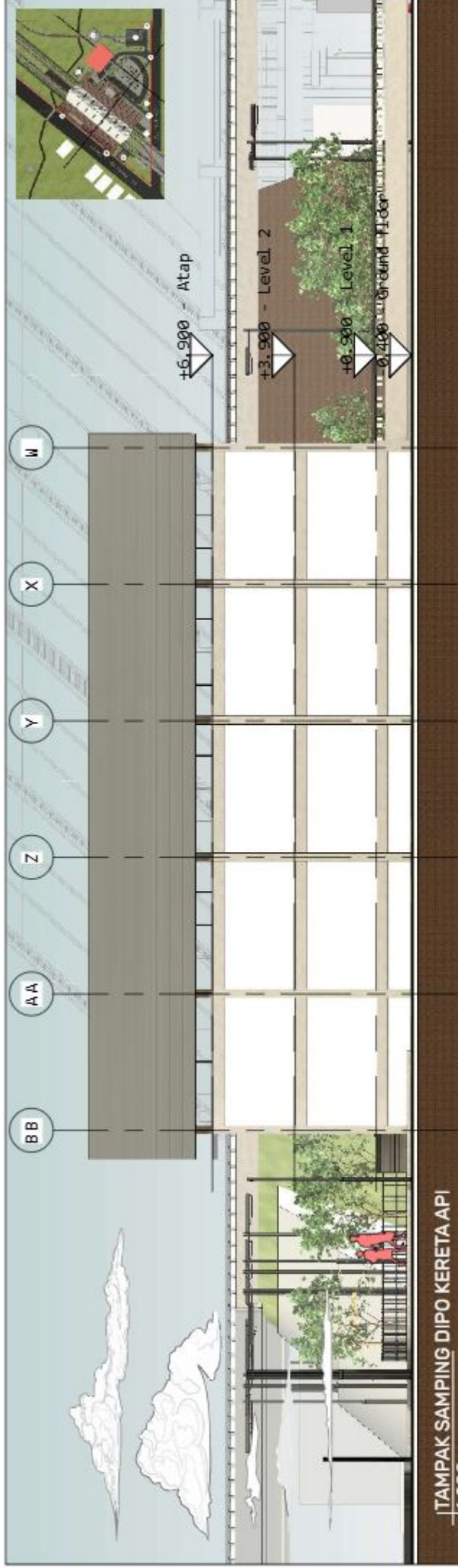
22060110094

PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars

PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

18

51



TAMPAK SAMPIING DIPO KERETA API

1:200



TAMPAK SAMPIING DIPO KERETA API

1:200



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :

SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO

NIM :

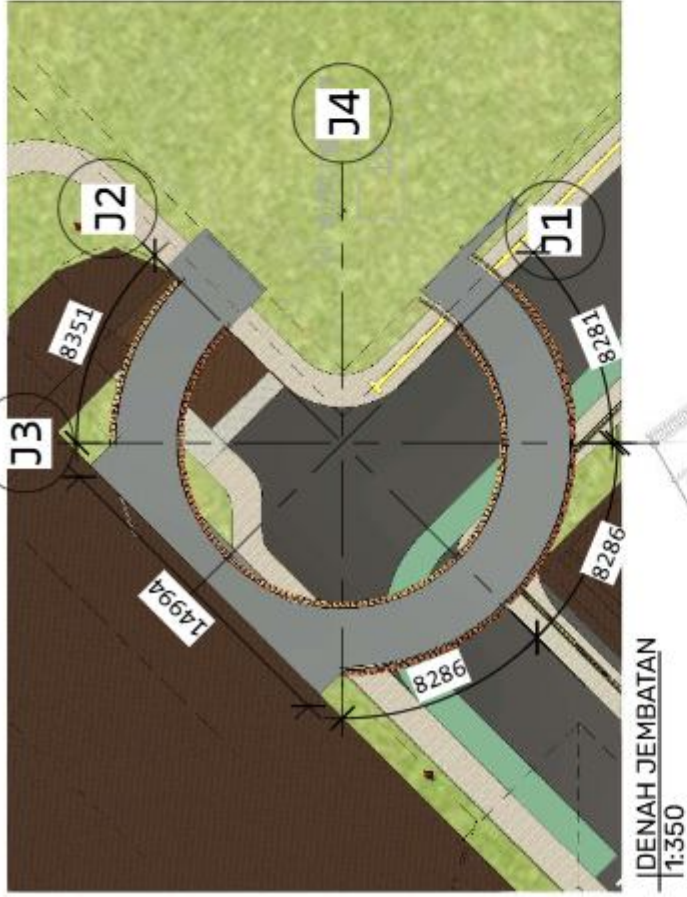
22060110094

PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars

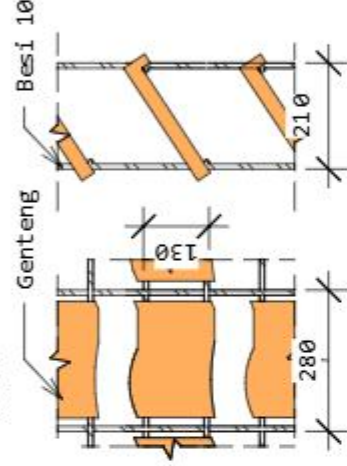
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

19

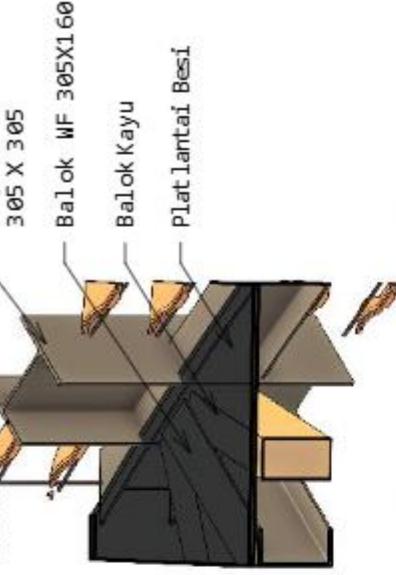
51



DETAIL FASAD GENTENG
1:200



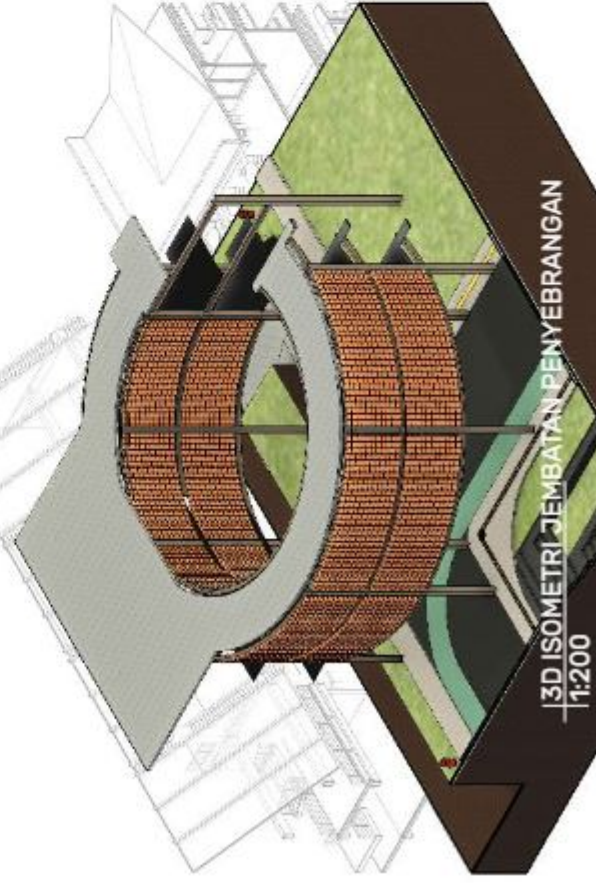
DETAIL STRUKTUR JEMBATAN
1:200



POTONGAN JEMBATAN PENYEBRANGAN
1:350



TAMPAK DEPAN JEMBATAN PENYEBRANGAN
1:350



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



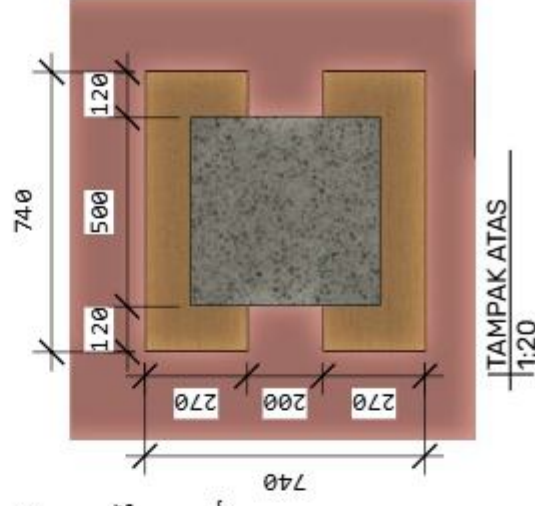
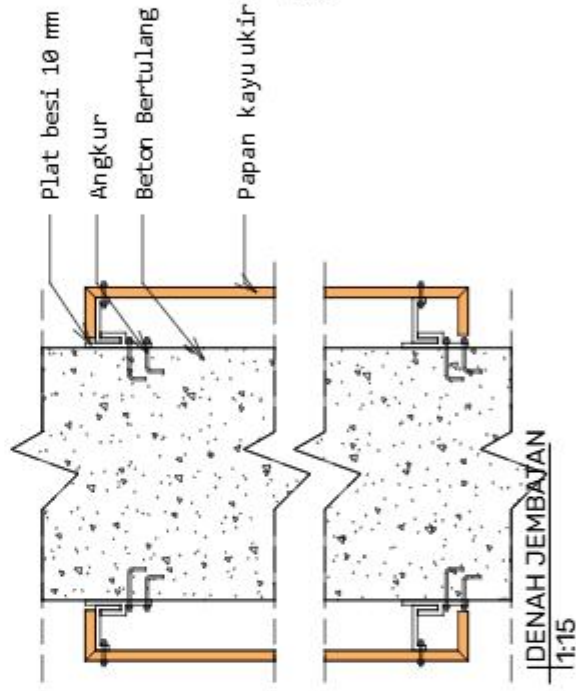
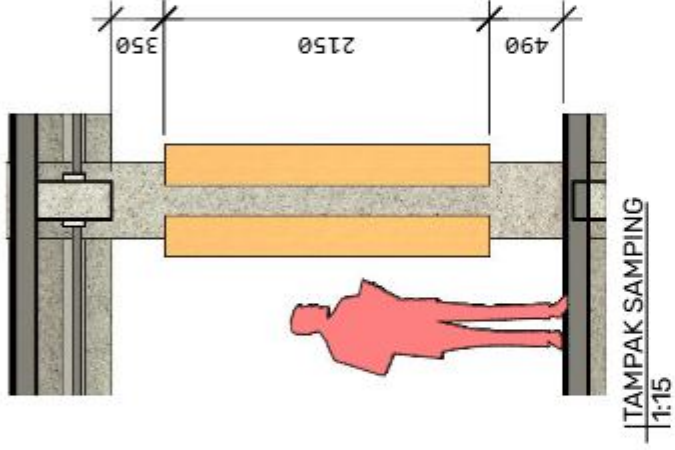
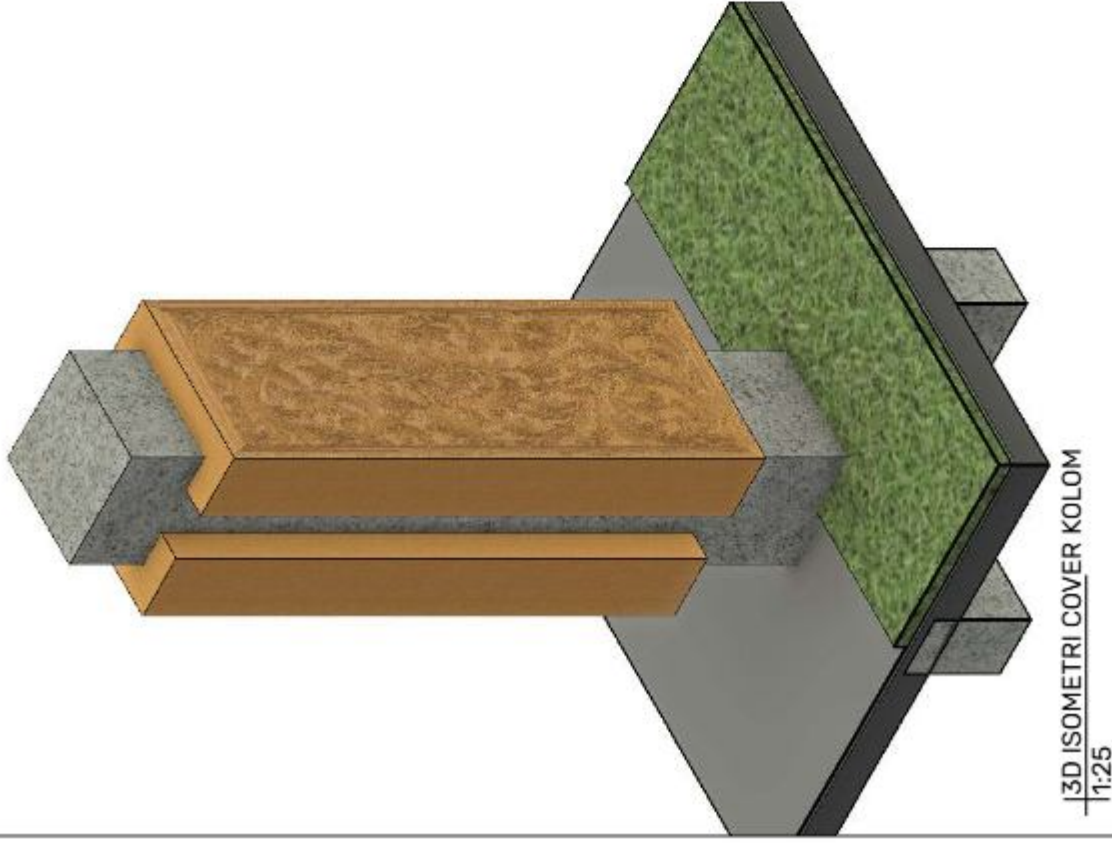
JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR:
DETAIL
ARSITEKTUR
JEMBATAN
SKALA: -

NAMA MAHASISWA:
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO 22060110094
NIM:
PENGIMBING 1: ANGGA PERDANA, M.Ars
PENGIMBING 2: Dr. SUCI SENJANA, M.A

20

51



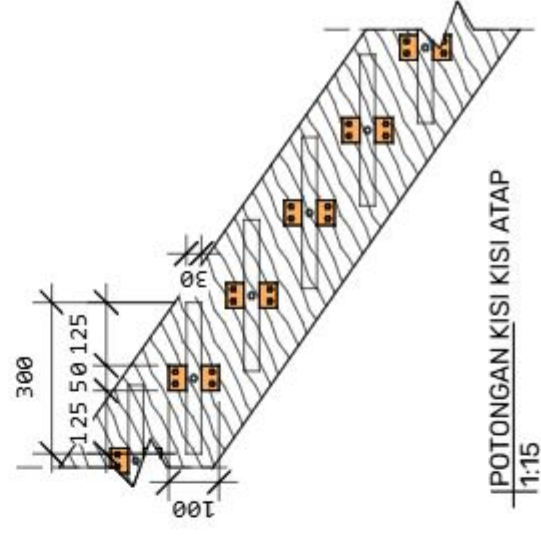
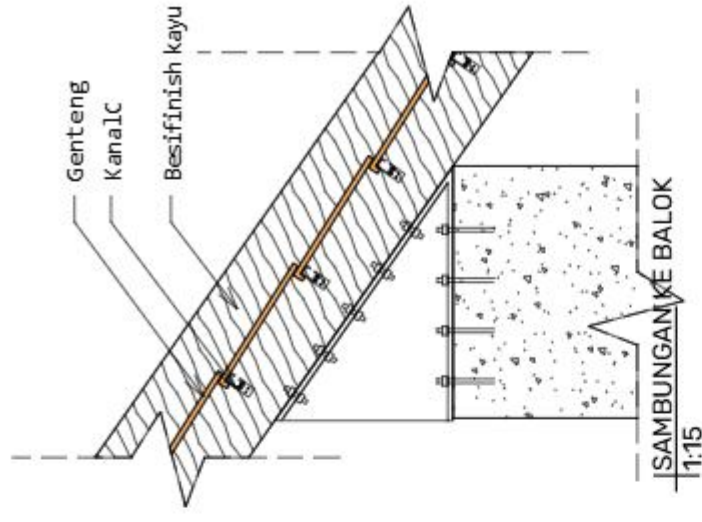
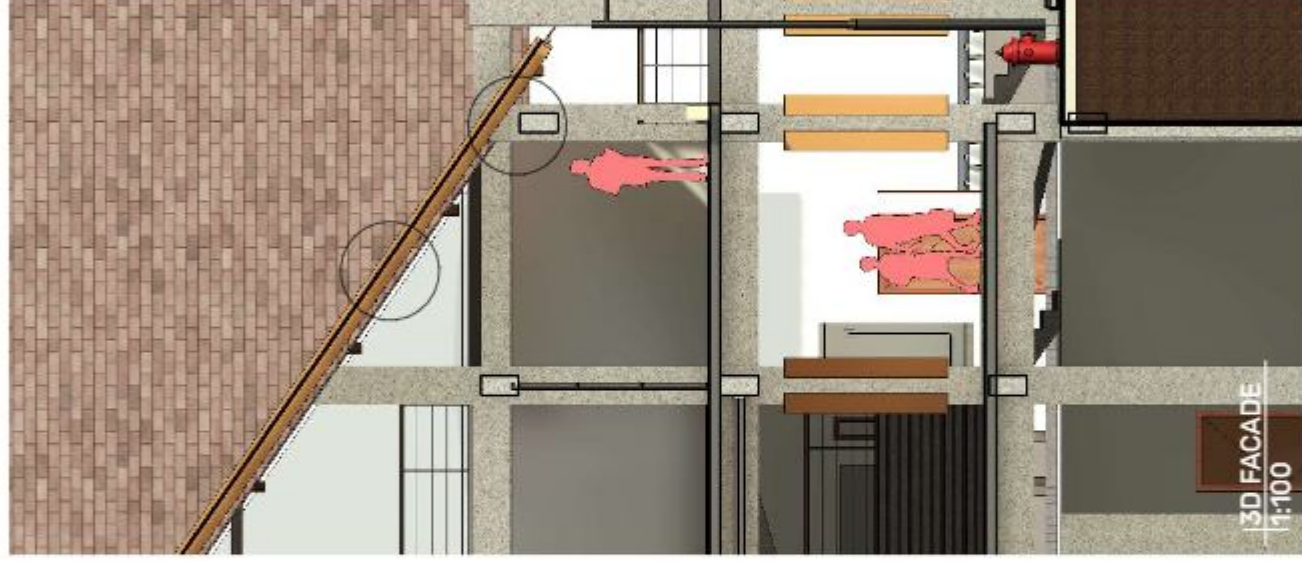
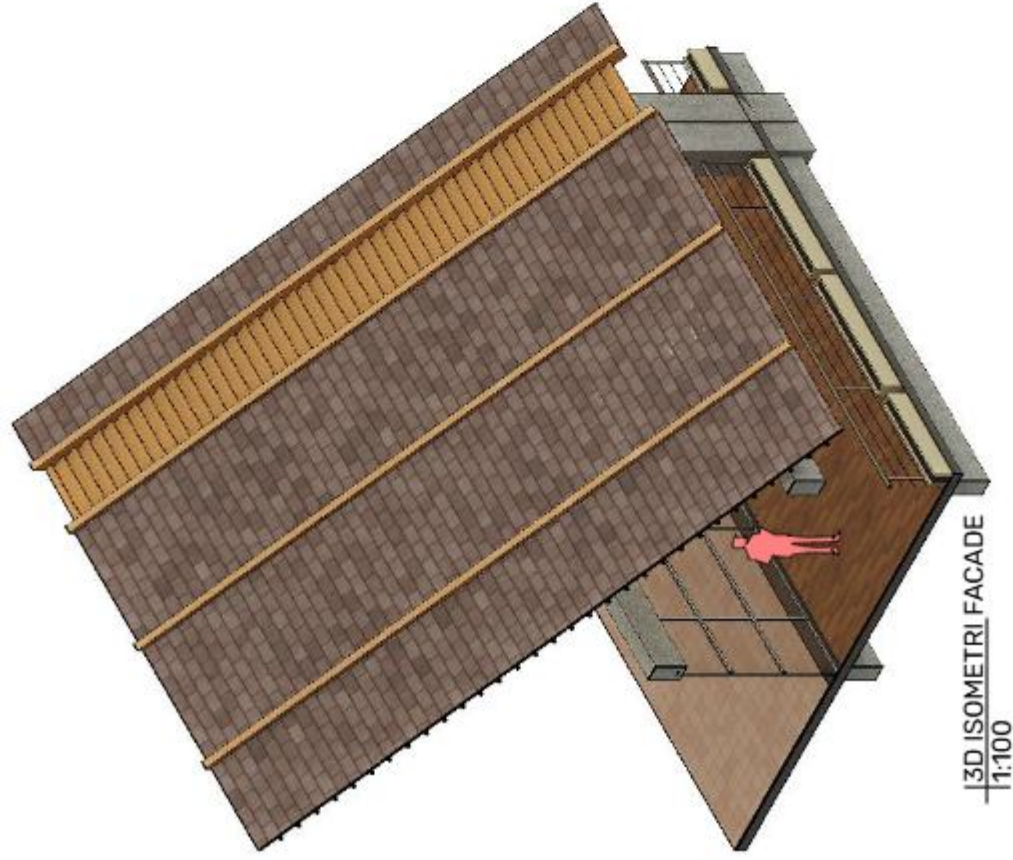
PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
DETAIL
ARSITEKTUR
COVER KOLOM
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO 22060110094
NIM :
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



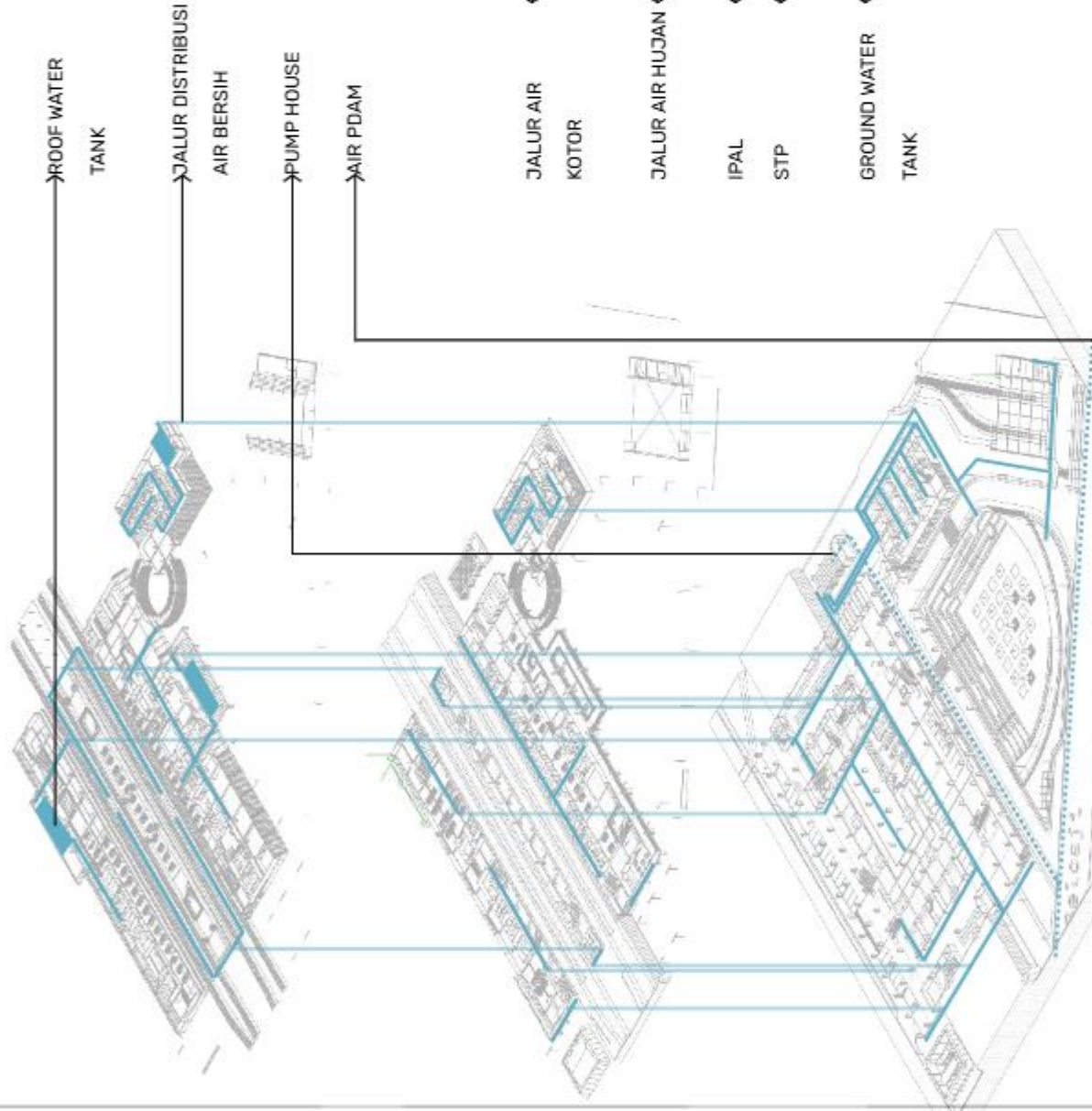
JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
RENDER
EXTERIOR
SKALA :
1 : 200

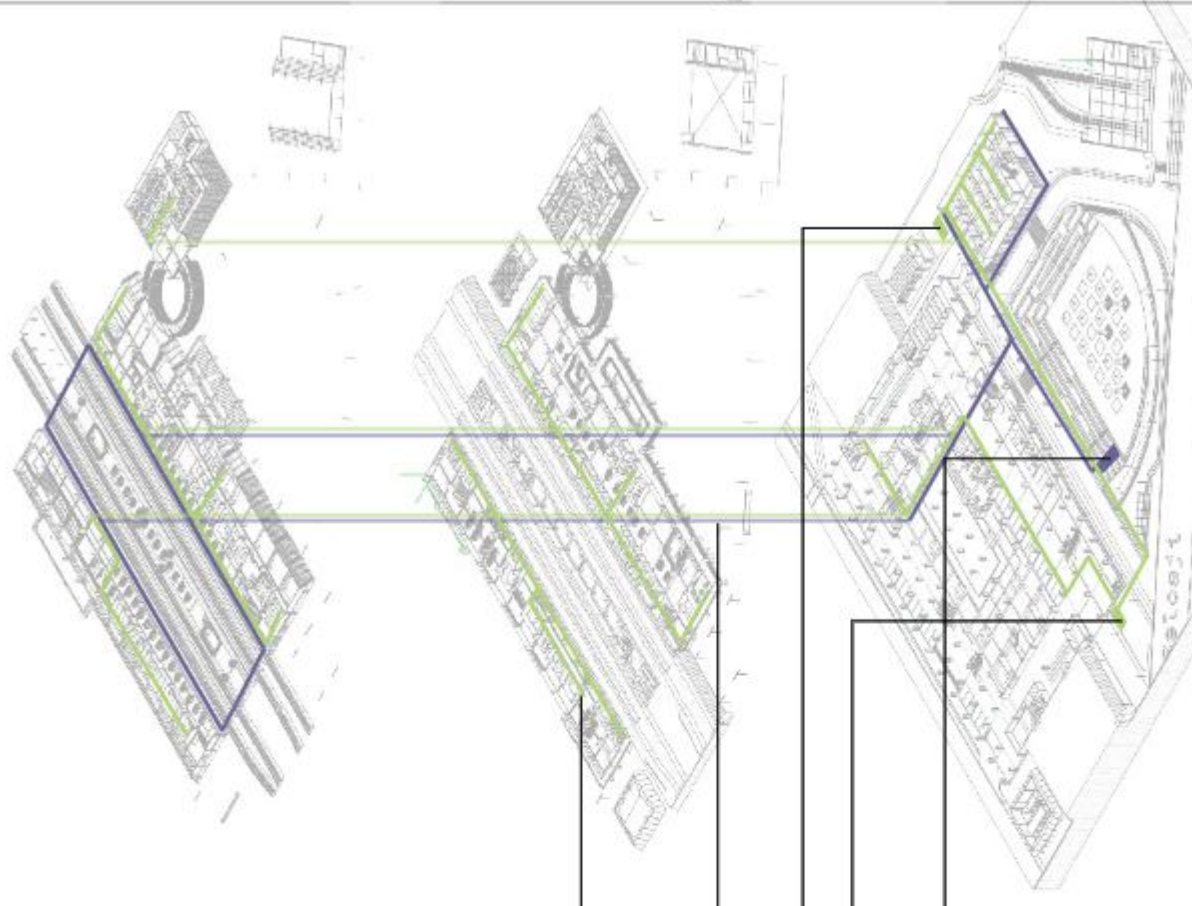
NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO
NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

22

51



SKEMA SALURAN AIR BERSIH KAWASAN
NTS



SKEMA JALUR AIR KOTOR KAWASAN
NTS



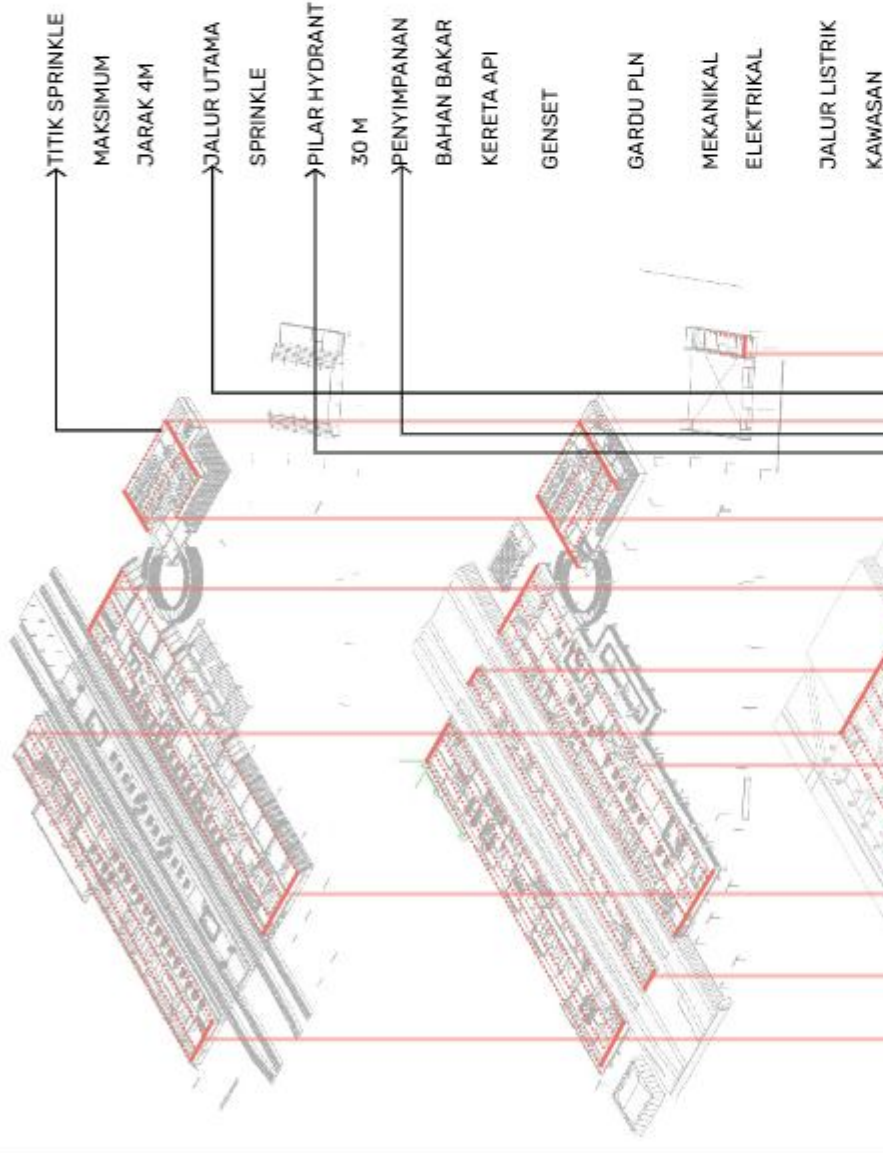
PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



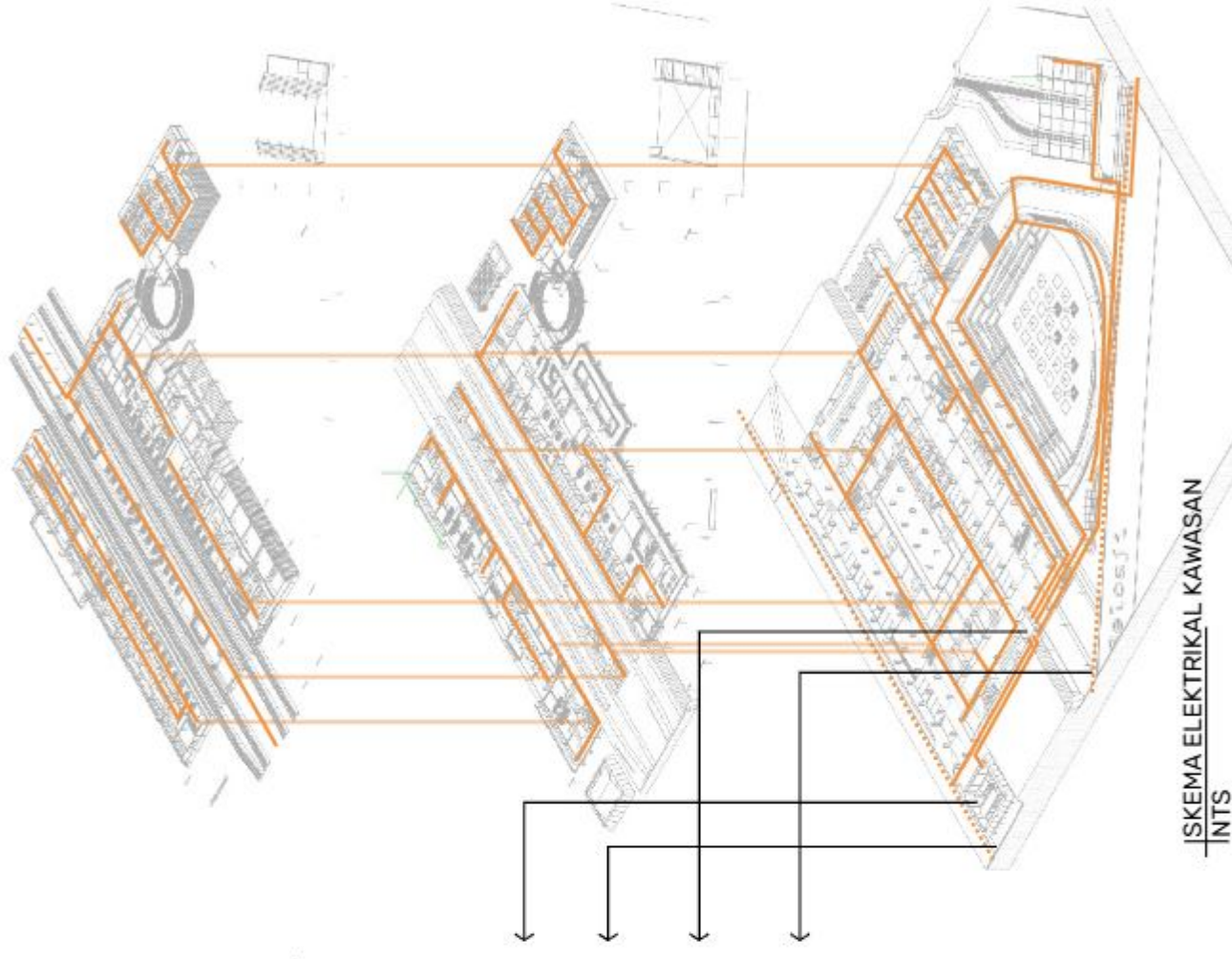
JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR:
SALURAN AIR
BERSIH DAN AIR
KOTOR KAWASAN
SKALA:

NAMA MAHASISWA:
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO
NIM: 22060110094
PEMBIMBING 1: ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2: Dr. SUCI SENJANA, M.A



ISKEMA MITIGASI KEBAKARAN
INTS



ISKEMA ELEKTRIKAL KAWASAN
INTS



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
**JALUR ELEKTRIKAL
JALUR MITIGASI**
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PENGIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENGIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

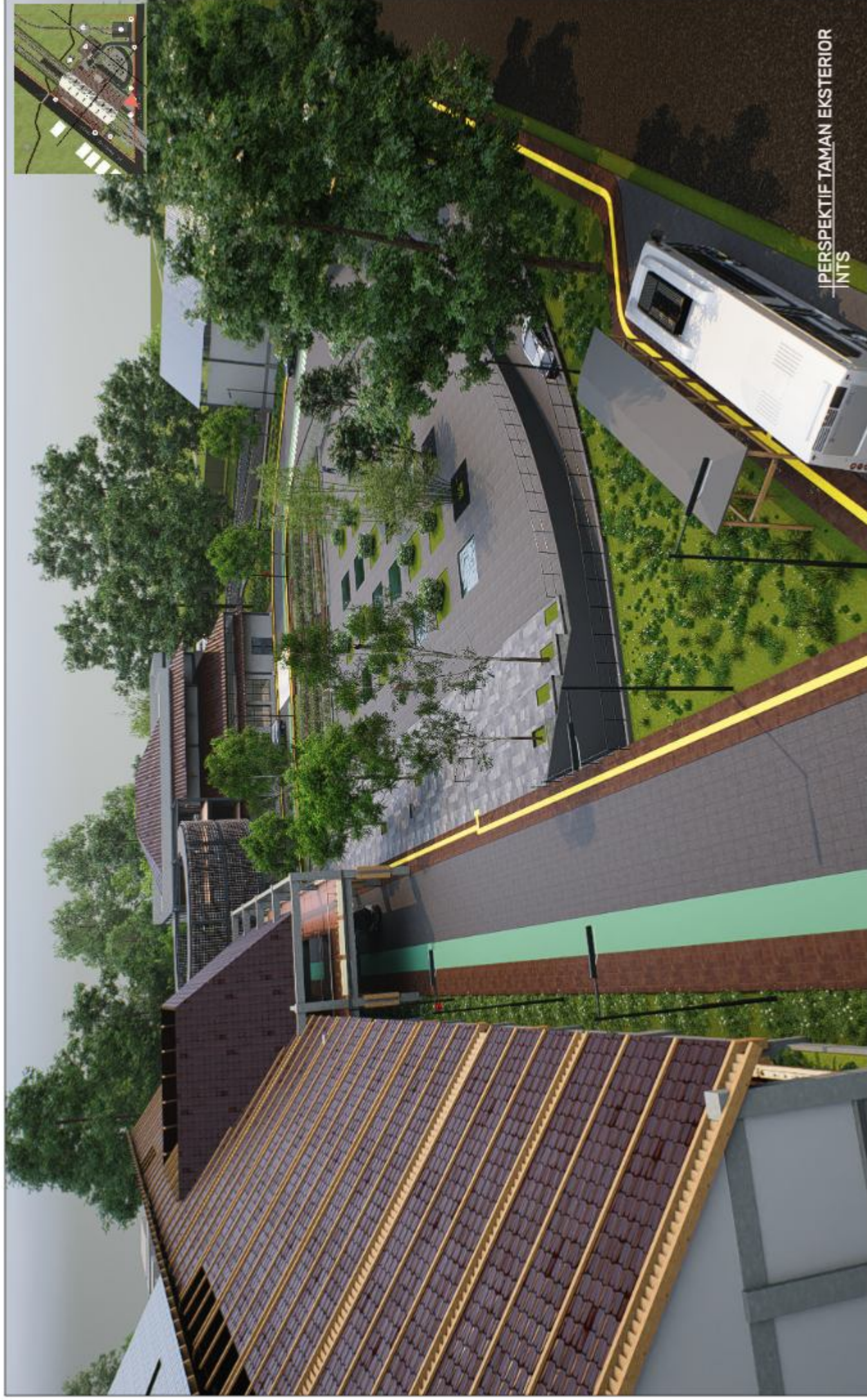
JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM : 22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

25

51

PERSPEKTIF KAWASAN
INTS



PERSPEKTIF TAMAN EKSTERIOR
NTS



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PENBIMBING 1 : **ANGGA PERDANA, M.Ars**
PENBIMBING 2 : **Dr. SUCI SENJANA, M.A**

26

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO
NIM : 22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

27

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

28

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM : 22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

29

51



PERSPEKTIF TAMAN EKSTERIOR
NTS



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

30

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

31

51



PERSPEKTIF EXTERIOR
NTS



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO
NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

32

51



PERSPEKTIF EXTERIOR



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



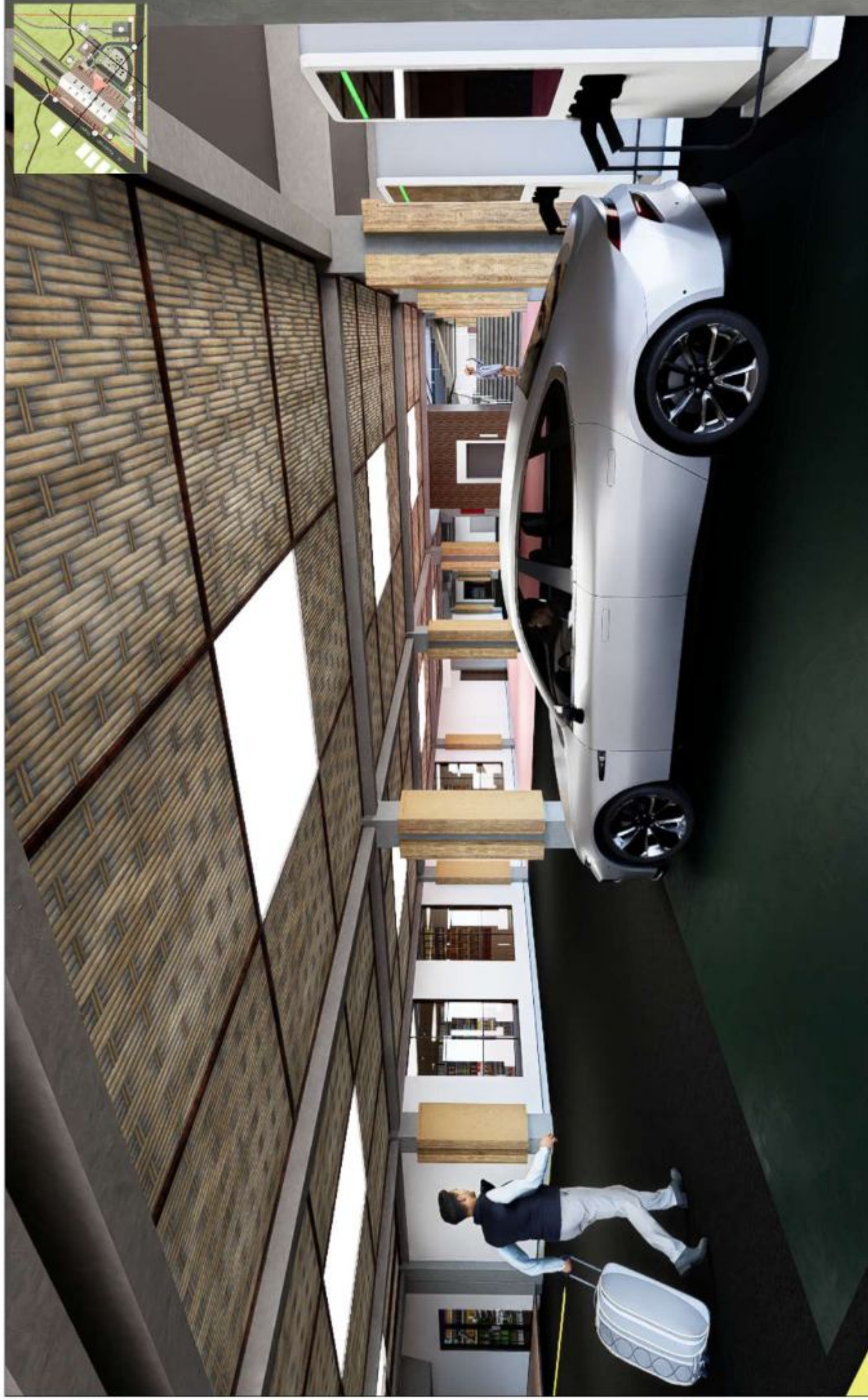
JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

33

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

34

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :

INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PENBIMBING 1 : **ANGGA PERDANA, M.Ars**
PENBIMBING 2 : **Dr. SUCI SENJANA, M.A**

35

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : **ANGGA PERDANA, M.Ars**
PEMBIMBING 2 : **Dr. SUCI SENJANA, M.A**

36

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : **ANGGA PERDANA, M.Ars**
PEMBIMBING 2 : **Dr. SUCI SENJANA, M.A**

37

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : **ANGGA PERDANA, M.Ars**
PEMBIMBING 2 : **Dr. SUCI SENJANA, M.A**

38

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

39

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM**
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR:
**INTERIOR
SKALA :**

NAMA MAHASISWA:
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : **ANGGA PERDANA, M.Ars**
PEMBIMBING 2 : **Dr. SUCI SENJANA, M.A**

40

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR:
INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : **ANGGA PERDANA, M.Ars**
PEMBIMBING 2 : **Dr. SUCI SENJANA, M.A**

41

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

42

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

43

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



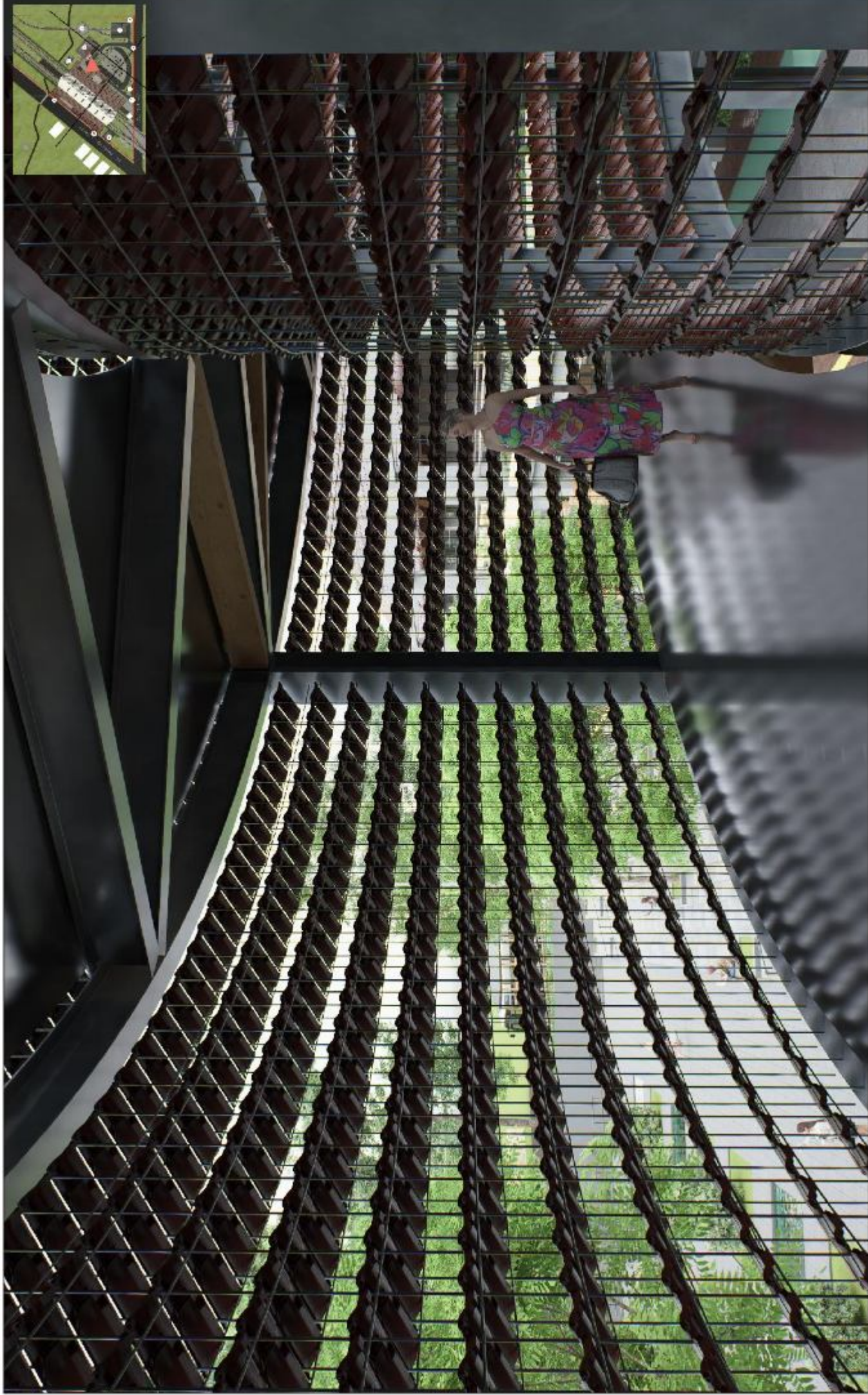
JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
EXTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

44

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
**INTERIOR
SKALA :**

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

45

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
**INTERIOR
SKALA :**

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM :
22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

46

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :

INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO

NIM :

22060110094

PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

47

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :

INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO

NIM :

22060110094

PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

48

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :

INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :

ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO

NIM :

22060110094

PENBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars

PENBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

49

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :
INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM : **22060110094**
PEMBIMBING 1 : **ANGGA PERDANA, M.Ars**
PEMBIMBING 2 : **Dr. SUCI SENJANA, M.A**

50

51



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM



JUDUL RANCANGAN
PERANCANGAN STASIUN PONOROGO
INTEGRASI ANTARMODA DENGAN
PENDEKATAN CRITICAL REGIONALISM
STUDIO TUGAS AKHIR SEMESTER GENAP 2025/2026

JUDUL GAMBAR :

INTERIOR
SKALA :

NAMA MAHASISWA :
ACHMAD HAFIDZ FATKHUR RIDHO NIM : 22060110094
PEMBIMBING 1 : ANGGA PERDANA, M.Ars
PEMBIMBING 2 : Dr. SUCI SENJANA, M.A

51

51

**ARCHITECTURE
PRESENTATION BOARD**

* Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda Dengan Pendekatan Critical Regionalism



Pemerintah Kabupaten Ponorogo memiliki optimisme dan komitmen tinggi menjadikan tahun 2025 sebagai tahun kebangkitan pariwisata dengan target mencapai 4 juta wisatawan melalui puluhan agenda budaya dan religi sepanjang tahun. Bupati Sugiri Sancaka menyatakan bahwa jumlah wisatawan yang sebelumnya mencapai ratusan ribu ditargetkan meningkat hingga enam sampai tujuh kali lipat. Target tersebut didukung oleh potensi wisata budaya seperti Festival Reog, wisata alam Telaga Ngabei, serta pembangunan monumen Reog terbesar di Indonesia. Berdasarkan data Dinas Pariwisata tahun 2024, jumlah wisatawan yang berkunjung ke Ponorogo mencapai 684.853 orang dan mengalami peningkatan dibanding tahun sebelumnya. Namun, peningkatan tersebut belum diimbangi dengan infrastruktur, khususnya sektor transportasi dan akomodasi. Pada tahun 2023 tercatat hanya terdapat 48 hotel dan pengapian dengan total 856 kamar, bahkan mengalami penurunan dibanding tahun sebelumnya. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara target peningkatan wisatawan dan kapasitas infrastruktur pariwisata yang tersedia, sementara meningkatnya aktivitas wisata dan ekonomi juga berdampak pada bertambahnya mobilitas masyarakat di Ponorogo.

Surah Al-Mulk ayat 15 menegaskan bahwa Allah menjadikan bumi mudah dijelajahi agar manusia dapat mencari rezeki dan memanfaatkan sumber daya dengan penuh tanggung jawab. Dalam konteks transportasi, kereta api menjadi salah satu bentuk implementasi ayat tersebut karena mampu memudahkan mobilitas manusia secara efisien, aman, dan lebih ramah lingkungan. Oleh karena itu, pembangunan Stasiun Ponorogo diperlukan sebagai upaya menghadirkan sistem transportasi yang lebih terintegrasi, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, serta mendukung mobilitas masyarakat yang lebih berkelanjutan.

Toward a Critical Regionalism: Six Points for an Architecture of Resistance

Kenneth Frampton



Salah satu elemen pokok dalam membangun identitas suatu lokasi adalah nama atau budaya di kawasan tersebut. Oleh karena itu, dalam proses desain, diperlukan nama yang memiliki strategi desain baru yang dapat lebih relevan di zaman sekarang dengan pendekatan kritis regionalisme.



Pembangunan stasiun ponorogo direvisi sebagai kawasan yang mengintegrasikan antar moda transportasi. Serta menjadi gerbang bagi wisatawan untuk mengenal budaya Kabupaten Ponorogo.

Pendekatan Regionalism dipilih untuk merespon potensi wisata dan budaya disekitar Ponorogo, yang tercermin dalam event seperti Festival Reog Nasional dan Grebeg Sure. stasiun dirancang sebagai gerbang budaya yang memadukan modernitas dan kearifan lokal, sehingga wisatawan dapat mengalami identitas Ponorogo sejak kedatangan. Melalui interpretasi elemen budaya Reog, stasiun ini tidak hanya menjadi simpul transportasi, tetapi juga representasi fisik dari warisan budaya. Reog Ponorogo, integrasi antara fungsi transportasi dan ekspresi budaya diharapkan dapat memperluas citra kota.



Rancangan stasiun ini berada di jalan raya Ponorogo-geger wilayah kelurahan Kadipaten, Kec. Babadan, Kab. Ponorogo berjarak kurang lebih sebesar 3,4 km yang berbatasan langsung dengan terminal bus. Kedekatan dengan pusat transportasi publik lain serta adanya jalur rel lama dan terdapat aset kal lama yang berada di kawasan tersebut menjadi alasan utama dalam memilih lokasi.

Re-interrogating Critical Regionalism

Yao Jiang, Robert Schmitt & Zhi-Guang Huo

Defamiliarization	Sense of Place	Tectonics
Bentuk		
		Struktur
	Ruang	
	Tapak	

- Rekayasa orientasi bangunan
- Penghawaan alami
- Elemen arsitektur tradisional Jawa
- Material lokal
- Vegetasi lokal
- Penggunaan material alami
- menonjolkan identitas lokal
- Menjadikan bangunan sebagai landmark yang mudah dikenali
- Penggunaan material modern yang dipadukan dengan material lokal/ tradisional
- Sistem modular pada konstruksi



DL, Raya Ponorogo - Geger, Grek, Rsi, Babadan, Kabupaten Ponorogo, Jawa Timur

ALUR PERANCANGAN



Wilayah Mataram merupakan kawasan budaya di Jawa Timur bagian barat dan selatan yang mendapat pengaruh kuat dari Kerajaan Mataram Islam pada abad ke-10 hingga ke-17, termasuk Ponorogo sebagai salah satu wilayah pentingnya. Persepsi tersebut terlihat pada pola tata ruang, kehidupan sosial, dan arsitektur tradisional masyarakat. Arsitektur khas yang banyak ditemukan yaitu rumah joglo dan rumah tajug. Rumah joglo berasal dari lingkungan bangsawan Jawa dan melambangkan kehormatan serta kemuliaan melalui bentuk atap tinggi dengan empat saka guru sebagai simbol hubungan manusia dengan Tuhan. Sementara itu, rumah tajug atau limas lebih banyak digunakan masyarakat umum di kawasan Mataram, termasuk Ponorogo, dengan bentuk atap sederhana yang melambangkan keseimbangan, ketenangan, dan kesederhanaan hidup. Penggunaan material lokal seperti kayu jati, bambu, dan bata juga menunjukkan kedekatan masyarakat dengan lingkungan dan budaya setempat.



Balini adalah prajurit berbadan yang diperankan oleh penari laki-laki dengan wajah yang didandani halus seperti wanita (bekasak sering diperankan oleh penari wanita). Mereka menari dengan gerakan yang lincah, anggun, dan penuh senyum di atas kuda tiruan (anyaman bambu).

Buang Barong adalah patih dari Kerajaan Lombok yang berwujud merak, berhidung panjang, dan berleher. Karakternya lucu, lincah, atraktif, dan jenaka, namun juga sakral. Ia sering melakukan atraksi akrobatik dan interaksi spontan dengan penonton, membuat suasana menjadi hidup.

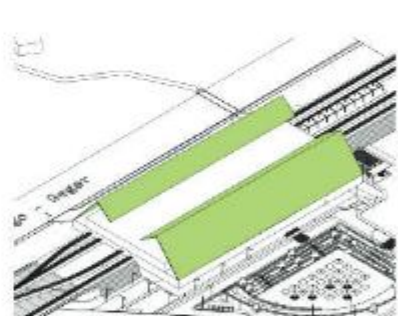
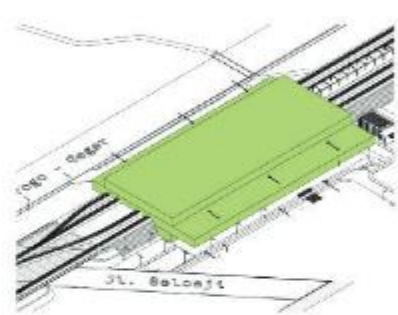
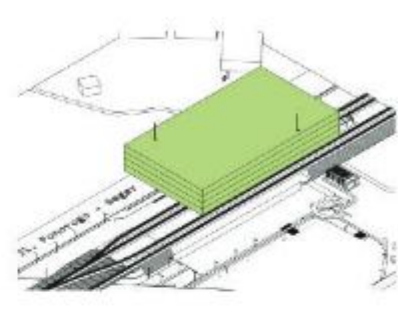
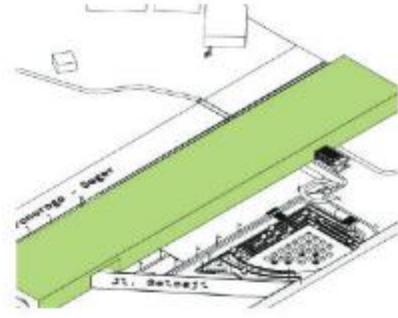
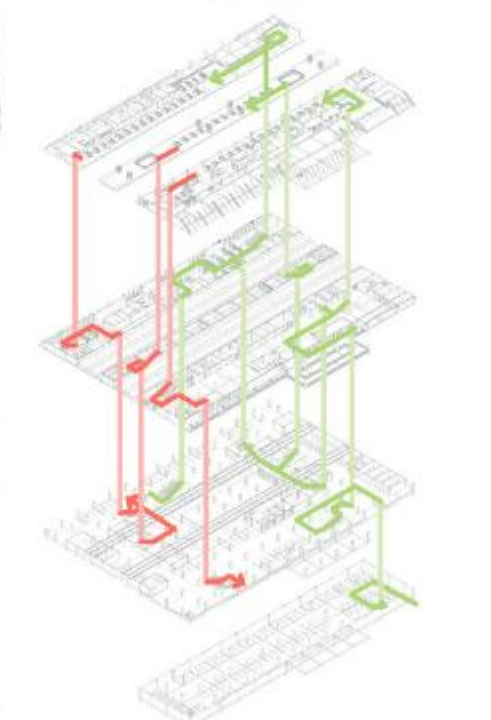
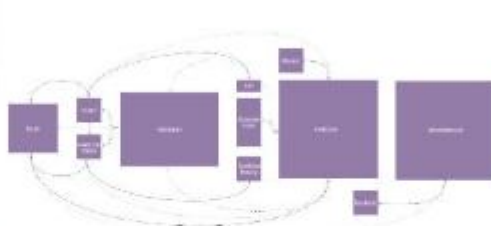
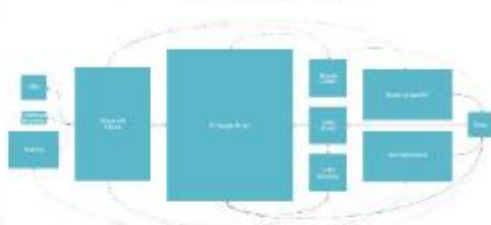
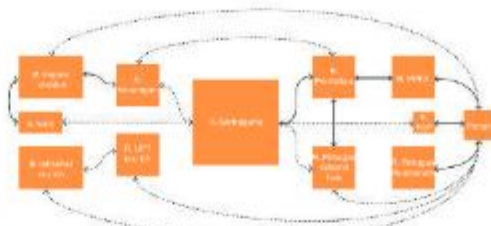
Warok adalah figur senbel yang paling dihormati. Mereka adalah laki-laki dengan ilmu spiritual (kekuatan batin) yang sangat tinggi. Ciri khasnya adalah pakaian serba hitam, menunjukkan Wibawa dan kesederhanaan. Seorang Warok sejati bukan hanya kuat secara fisik dan spiritual, tetapi juga harus menjadi panutan moral bagi masyarakat.

Raja dari Kerajaan Lombok ini digambarkan sebagai raja yang sakti, gagah, berakal juga tempera wara dan penuh nafsu. Tariannya menggambarkan watak yang keras, ambisius. Ia jatuh cinta pada Dewi Senggolangkrit dan ingin meminangnya dengan paksa.

Singa Barong (lambang kekuasaan dan kekuatan) yang dipodukan dengan merak (sambang saka/kirah/ Dewi Beryugbung) melambangkan keselarasan antara kekuatan, kekuasaan, dan keindahan. Keadaan yang dijabarkan dengan bilasari sari merupakan keindahan dan ketenteraman.

SIRKULASI BANGUNAN

Sistem sirkulasi berdasarkan diarahkan sistem satu arah sebagai upaya untuk mengurangi potensi kemacetan, khususnya pada jam-jam puncak aktivitas. Pengorganisasian sirkulasi difasilitasi melalui tangga, travelator dan lift untuk memastikan perpindahan antar lantai berlangsung efisien, nyaman, dan mudah diakses. Akses langsung bagi pengguna sebagai perjalanan diarahkan menuju area hotel transit melalui skybridge yang terintegrasi dengan sistem sirkulasi vertikal bangunan. Sistem sirkulasi ini dirancang untuk meminimalkan alur pengguna transit dengan aktivitas lain di dalam bangunan, sehingga menciptakan pergerakan yang jelas, aman, dan terorganisir.

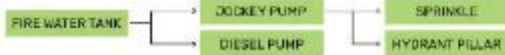


Perencanaan bentuk bangunan diarahkan dengan mengintegrasikan jalur kereta baru dan rel eksisting untuk mengurangi kepadatan lalu lintas kota yang memperlambat proses kawasan kota lama. Bentuk dan tata ruang dirancang mendukung kelancaran sirkulasi pengguna melalui area pejalan kaki, drop off, dan pemenuhan kebutuhan parkir. Penggunaan atap yang menyatu dengan fasad berfungsi mengurangi intensitas cahaya matahari serta merepresentasikan kesatuan Roog melalui penggunaan patung sebagai simbol bala mekar, sementara tanjan atap dimanfaatkan sebagai ruang penyambutan dan area transit bagi pengguna.

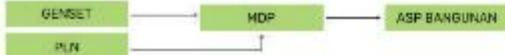
SKEMA UTILITAS KAWASAN



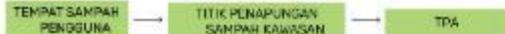
PEMADAM KEBAKARAN



LISTRIK



SAMPAH



Nota Budoyo berangkat dari gagasan bahwa budaya merupakan dasar dalam pembentukan ruang, bentuk, dan struktur bangunan. Konsep ini menempatkan nilai, pola hidup, dan karakter budaya lokal sebagai landasan perancangan, kemudian mengelaborasi kembali agar sesuai dengan kebutuhan ruang dan mobilitas masa kini. Budaya tidak diperlakukan sebagai ornamen visual semata, melainkan sebagai cara berpikir dalam memahami bagaimana ruang disusun, bagaimana situasi terbentuk, serta bagaimana bangunan merespon pengguna dan konteks lingkungannya.

Konsep ini menolak pendekatan yang sekadar meniru bentuk tradisional secara literal. Sebaliknya, Nota Budoyo mengeksplorasi esensi budaya lokal, seperti ritme ruang dan struktur pola interaksi sosial, serta nilai kreativitas dan dinamika dari kesatuan Roog, ke dalam bahasa arsitektur kontemporer yang lebih adaptif, jelas, dan relevan terhadap kebutuhan masa kini. Melalui pendekatan tersebut, bangunan tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas transit, tetapi juga menjadi simbol budaya dengan mobilitas, menghadirkan pengalaman ruang yang mudah diakses, terhubung, dan tetap memiliki identitas lokal yang kuat.

Ritmo	Kolektivitas	Identitas
Ruang disusun melalui ritme dan hirarki yang berorientasi dari pola ruang arsitektur yang serasi, dinamis, poligenik pada kesatuan roog. Ritme tersebut diterjemahkan melalui pengulangan struktur, transisi ruang dan alur sirkulasi sehingga tercipta pengalaman transit yang berkesan, berbeda dan nyaman.	Bangunan dirancang sebagai ruang temu yang mampu menampung interaksi sosial dan aktivitas komunal yang menjadikan stasiun tidak hanya sebagai tempat transit, tetapi juga sebagai simbol aktivitas publik.	Identitas lokal diterjemahkan melalui pengolahan material, struktur dan respon ritmika tanpa meniru bentuk tradisional secara angung. Pendekatan ini menghasilkan arsitektur kontemporer yang tetap memiliki keterkaitan dengan karakter budaya dan lingkungan ponorogo.



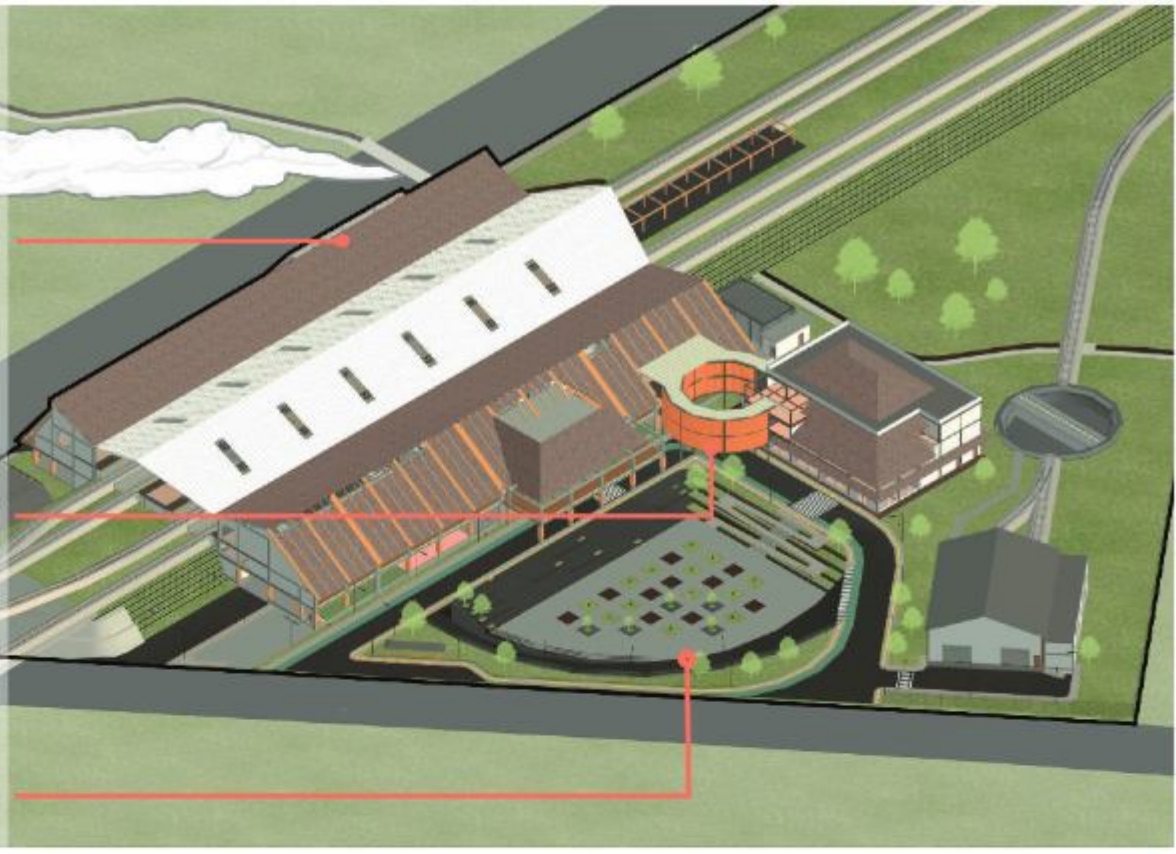
Atap yang terinspirasi dari bentuk yang dipakai sebagai motif pada fasade mempresentasikan Dadak merak di atas tatanan reng dengan genteng sebagai batu menaknya.



Focal point dalam kawasan, kepemimpinan Rono Sewandono berwujud pada sentuhan pencahayaan melalui material alami yang kontekstual dan detail arsitektur tegas yang mengesankan wibawa serta keagungan, serta harmonis dengan lingkungan sekitar.



Dengan elevasi pada bagian taman, diwujudkan sebagai pengenalan karakter diarah pada kota ponorogo sendiri, seperti belah ketupat dan beberapa tumbuhan yang sering ditemui.



Struktur yang tegas, kokoh kuat serta material yang memberikan kesan berat dan berwibawa, dapat mempresentasikan karakteristik Marak pada bangunan.

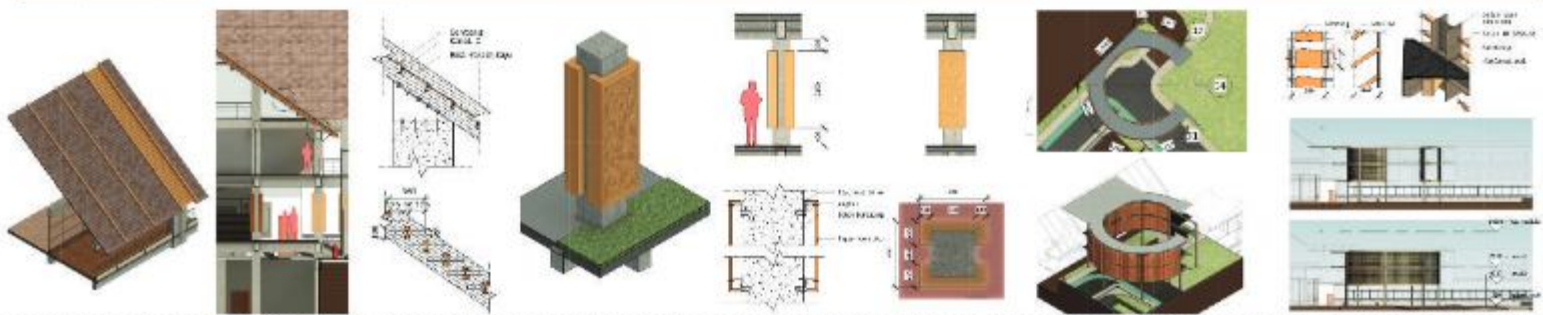
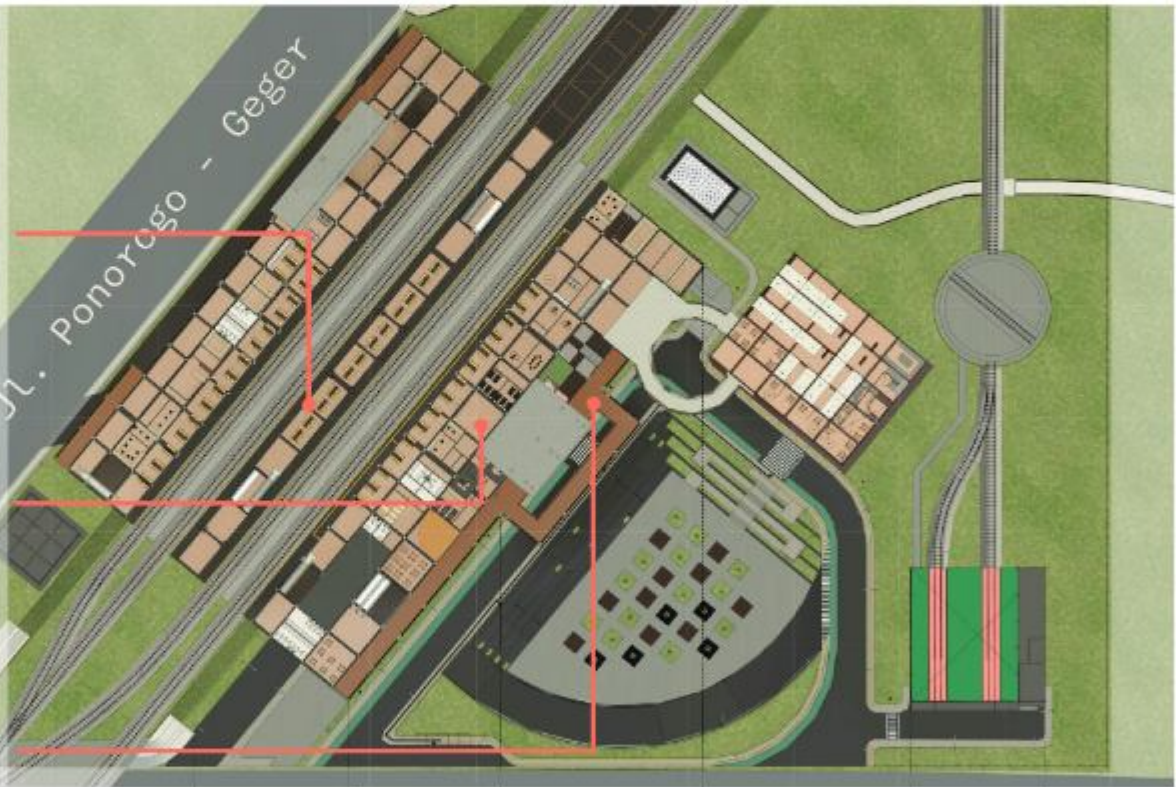


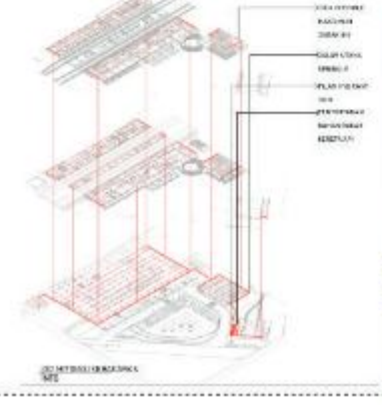
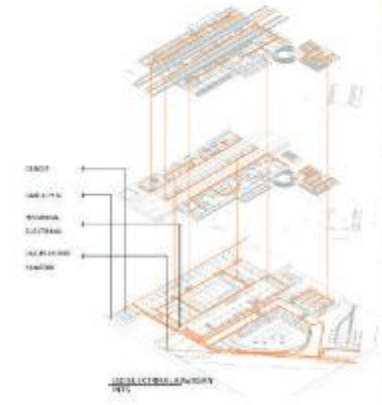
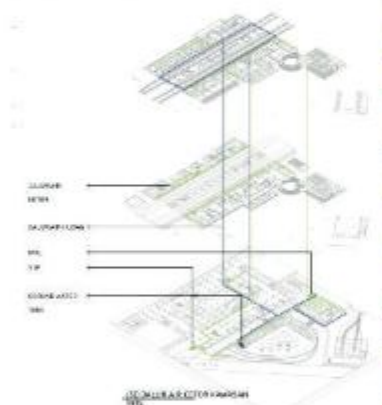
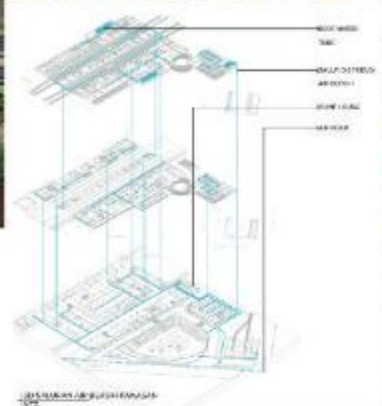
Ruang dengan perencanaan mekuk, bentuk yang edgy model dapat memperoleh besar aktif dan energi disesuaikan dengan fungsi ruang sirkulasi yang cepat.



Detail sendiri diwujudkan melalui elemen elemen ringan dan harmonis, penggunaan pencahayaan lembut, material dengan tekstur halus dan komposisi ruang yang terbuka.

menjelaskan kembali nilai-nilai arsitektur lokal ke dalam bentuk yang lebih kontemporer tanpa kehilangan identitas daerah. Hal ini terlihat melalui penggunaan bentuk atap yang terinspirasi dari arsitektur tradisional Jawa, pemanfaatan material lokal seperti kayu, genteng esapa, serta penempatan bukaan dan selasar sebagai respon terhadap iklim tropis. Bangunan tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas transportasi tetapi juga menjadi representasi karakter Ponorogo yang kontekstual dan humanis melalui perpaduan antara tradisi, modern, kenyamanan ruang dan keindahan alam.





DENAH STASIUN LT.1



DENAH STASIUN LT.2



DENAH STASIUN LT.3



DENAH HOTEL KAPSUL LT.1



DENAH STASIUN LT.2



DENAH STASIUN LT.3



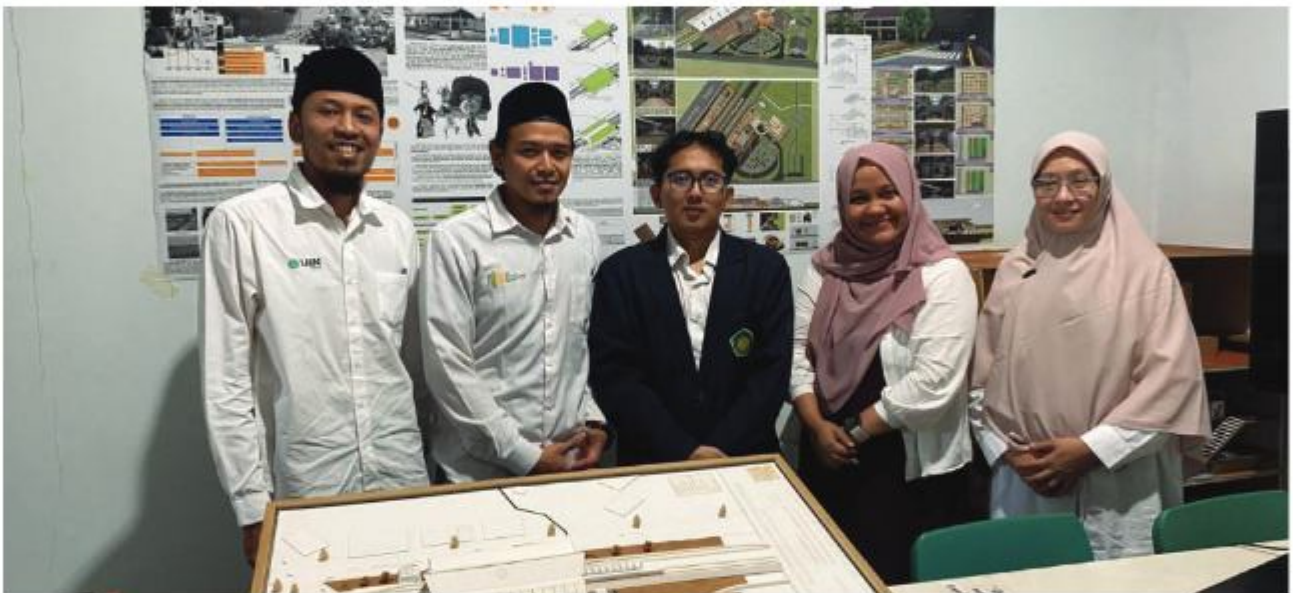
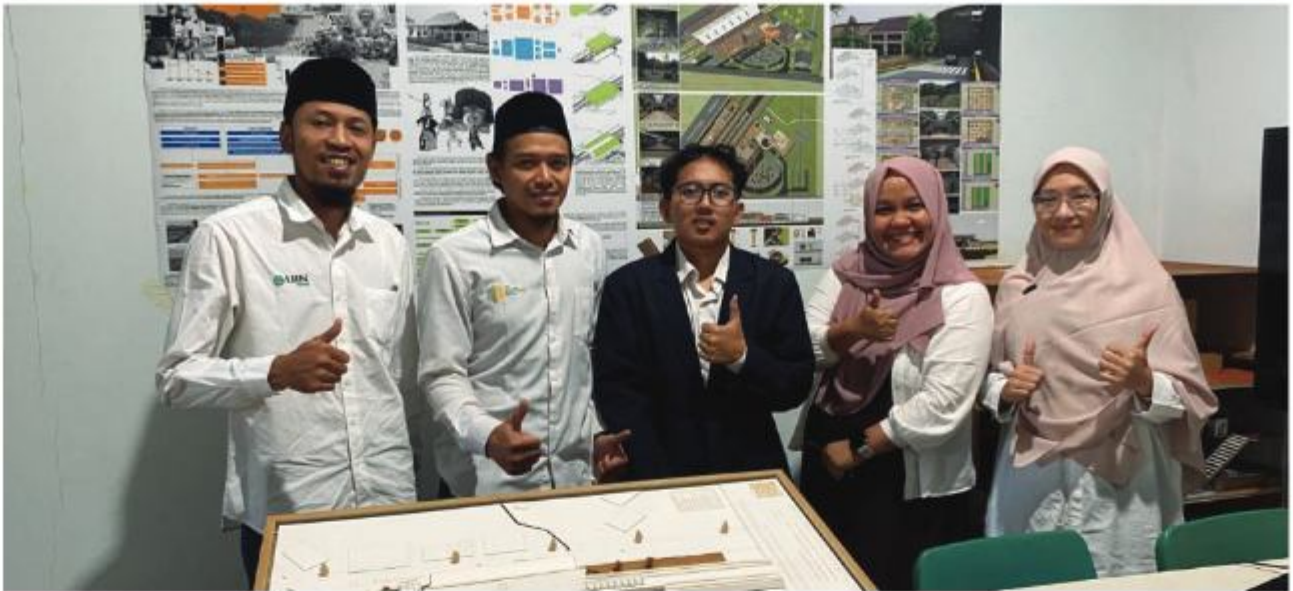
DENAH DIPO KERETA API LT.1



DENAH DIPO KERETA API LT.2



DOKUMENTASI SIDANG TUGAS AKHIR



26 Mei 2026



DOKUMENTASI MAKET



26 Mei 2026



MAJALAH TUGAS AKHIR

Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda Dengan Pendekatan Critical Regionalism

Nama : Achmad Hafidz Fatkhur Ridho
Pembimbing 1 : Angga Perdana, M.Ars.
Pembimbing 2 : Dr. Suci Senjana, M.A.
Tipologi Bangunan : Prasarana Publik
Lokasi : Jl. Raya Ponorogo-Geger , Cekok, Kec. Babadan, Kabupaten Ponorogo,
Jawa Timur 63491
Luas : 34.200m²

Kabupaten Ponorogo merupakan salah satu daerah di Jawa Timur yang memiliki potensi budaya, ekonomi, dan pariwisata yang terus berkembang. Namun, hingga saat ini mobilitas masyarakat masih didominasi oleh transportasi jalan raya karena belum tersedianya layanan kereta api yang memadai. Kondisi tersebut mendorong perlunya sebuah simpul transportasi yang mampu menghubungkan berbagai moda perjalanan secara efektif dan efisien. Perancangan Stasiun Ponorogo Integrasi Antarmoda hadir sebagai upaya meningkatkan konektivitas wilayah sekaligus mendukung pertumbuhan kawasan di masa depan.

Lebih dari sekadar fasilitas transportasi, stasiun dirancang sebagai gerbang baru Kabupaten Ponorogo yang mampu memberikan pengalaman ruang yang nyaman, mudah dipahami, dan mencerminkan karakter daerah. Kehadirannya diharapkan dapat memperkuat hubungan antarwilayah, meningkatkan aksesibilitas masyarakat, serta menjadi katalis perkembangan ekonomi dan pariwisata lokal.



Perancangan Stasiun Ponorogo menggunakan pendekatan Critical Regionalism, yaitu pendekatan yang berupaya menjembatani kebutuhan arsitektur modern dengan nilai budaya dan karakter lingkungan setempat. Pendekatan ini tidak meniru bentuk tradisional secara langsung, melainkan menerjemahkan esensi budaya lokal ke dalam bahasa arsitektur yang lebih kontekstual dan relevan terhadap kebutuhan masa kini.

critical regionalism pada masa sekarang sebenarnya masih dapat relevan namun ada beberapa penyesuaian menurut Ziqi Zheng dkk. dimana Ziqi Zheng dkk merumuskan **new lens yang memiliki 3 strategi desain baru yang dapat lebih relevan di zaman sekarang** diantaranya defamiliarization, sense of place, tectonics.

Sense of Place

Menghadirkan pengalaman ruang yang kuat secara inderawi, cahaya, bayangan, suhu, aroma, tekstur, dan suara.

Defamiliarization

Mengambil elemen lokal yang sudah dikenal (bentuk, tipologi, material) lalu mengolahnya menjadi sesuatu yang baru dan mengejutkan.

Tectonics

Mengekspresikan cara bangunan dibuat melalui kejujuran struktur, detail.

Melalui konsep Noto Budoyo, budaya ditempatkan sebagai dasar pembentukan ruang, bentuk, dan struktur bangunan. Nilai-nilai yang terkandung dalam arsitektur Jawa dan kesenian Reog Ponorogo diterjemahkan menjadi prinsip desain yang membentuk pengalaman ruang. Ritme diwujudkan melalui hirarki dan pengulangan struktur, kolektivitas diwujudkan melalui ruang komunal yang mendorong interaksi sosial, sedangkan identitas diwujudkan melalui pengolahan material, struktur, dan respon iklim yang mencerminkan karakter Ponorogo. Dengan pendekatan tersebut, bangunan tidak hanya menjadi tempat transit, tetapi juga menjadi media yang memperkenalkan budaya lokal kepada masyarakat luas.

Jathil adalah prajurit berkuda yang diperankan oleh penari laki-laki dengan wajah yang didandani halus seperti wanita (sekarang sering diperankan oleh penari wanita). **Mereka menari dengan gerakan yang lincah, anggun, dan penuh senyum di atas kuda tiruan (anyaman bambu).**[]

Raja dari Kerajaan Lodaya ini digambarkan sebagai raja yang sakti, gagah, tetapi juga temperamental dan penuh nafsu. **Tariannya menggambarkan watak yang keras, ambisius. Ia jatuh cinta pada Dewi Songgolangit dan ingin meminangnya dengan paksa.**

Bujang Ganong adalah patih dari Kerajaan Lodaya yang berwajah merah, berhidung panjang, dan bertaring. **Karakternya lucu, lincah, atraktif, dan jenaka, namun juga sakti. Ia sering melakukan atraksi akrobatik dan interaksi spontan dengan penonton, membuat suasana menjadi hidup.**

Warok adalah figur sentral yang paling dihormati. Mereka adalah laki-laki dengan ilmu spiritual (kekuatan batin) yang sangat tinggi. Ciri khasnya adalah pakaian serba hitam, menunjukkan **wibawa dan kesederhanaan. Seorang Warok sejati bukan hanya kuat secara fisik dan spiritual, tetapi juga harus menjadi panutan moral bagi masyarakat.**

Singa Barong (lambang kekuasaan duniawi/Batoro Katong) yang dipadukan dengan merak (lambang kecantikan/ Dewi Songgolangit) melambangkan **keselarasan antara kekuatan, kekuasaan, dan keindahan.** Kekuatan yang dijalankan dengan bijaksana akan menciptakan keindahan dan ketenteraman.

Lokasi perancangan berada di Kecamatan Babadan, Kabupaten Ponorogo, pada lahan seluas sekitar 34.200 m² yang memiliki kedekatan dengan Terminal Seloaji dan jalur rel eksisting. Posisi ini menjadikan kawasan sangat potensial untuk dikembangkan sebagai simpul integrasi antarmoda. Melalui analisis tapak, dirancang sistem sirkulasi yang jelas, aman, dan teratur, baik untuk kendaraan maupun pejalan kaki, agar pergerakan pengguna menjadi lebih mudah dipahami dan tidak menimbulkan konflik arus.

Fasilitas yang direncanakan meliputi bangunan stasiun, area komersial, hotel transit, ruang publik, depo kereta api, serta area parkir dan integrasi moda lain seperti bus dan angkutan umum. Kehadiran hotel transit memberikan nilai tambah bagi pengguna yang melakukan perjalanan jauh, sedangkan area komersial dan ruang publik mendukung aktivitas kawasan agar lebih hidup. Dengan demikian, stasiun ini tidak hanya berperan sebagai tempat transit, tetapi juga sebagai pusat aktivitas yang mendukung mobilitas, ekonomi, dan interaksi sosial masyarakat Ponorogo.



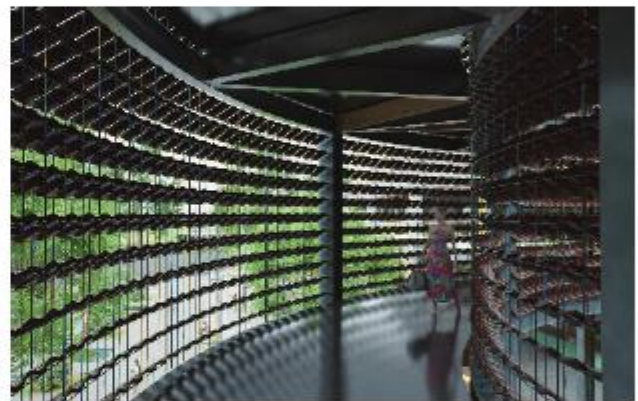
Konsep Noto Budoyo diterjemahkan ke dalam tiga gagasan utama, yaitu ritme, kolektivitas, dan identitas. Ritme ruang diwujudkan melalui pengulangan struktur, hirarki ruang, dan alur sirkulasi yang terinspirasi dari pola ruang arsitektur Jawa serta dinamika gerak kesenian Reog Ponorogo. Hal ini menciptakan pengalaman ruang yang terarah, mudah dipahami, dan nyaman bagi pengguna. Sementara itu, unsur kolektivitas diterapkan melalui penyediaan ruang terbuka dan area komunal yang mendorong interaksi sosial, sehingga stasiun berfungsi sebagai ruang temu masyarakat, bukan semata-mata tempat naik turun penumpang.

Identitas lokal diwujudkan melalui pengolahan material, struktur, bentuk, dan respon iklim tanpa meniru arsitektur tradisional secara langsung. Elemen-elemen budaya Ponorogo, khususnya karakter Reog dan arsitektur Jawa, diolah kembali menjadi bahasa desain yang lebih sederhana namun tetap kuat secara makna. Dengan cara ini, bangunan stasiun diharapkan mampu mencerminkan karakter Ponorogo sebagai daerah yang memiliki akar budaya kuat sekaligus siap menghadapi perkembangan modernitas.





Atap yang tersusun dari genteng yang dijadikan sekaligus menjadi facade merepresentasikan Dadak merak dalam tarian reog ponorogo, **genteng sebagai bulu meraknya.**



Focal point dalam kawasan, kepemimpinan Klonowandono tercermin pada jembatan penyeberangan **melalui material alami yang kontekstual dan detail arsitektur tegas yang menegaskan wibawa serta keagungan,** tetap harmonis dengan lingkungan sekitar.



Pengurangan elevasi pada bagian taman ditujukan sebagai pengenalan kekayaan daerah pada kota ponorogo sendiri. seperti telaga ngebel dan beberapa tumbuhan yang sering di temui.

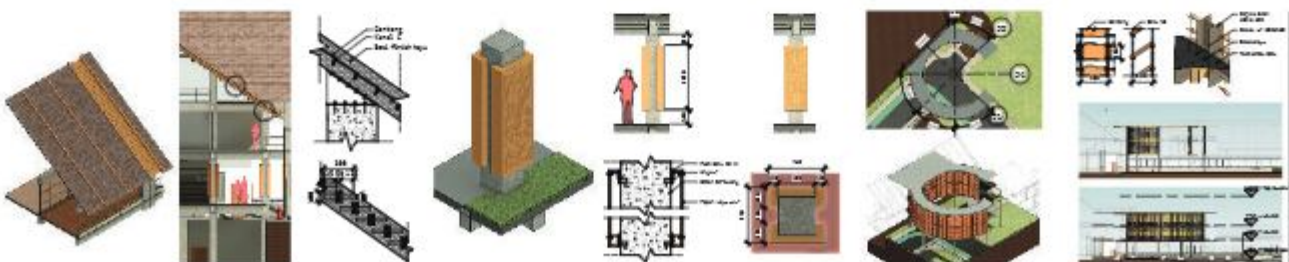


Struktur yang tegas, kolom kuat. serta **material yang memberi kesan berat dan berwibawa, dapat merepresentasikan karakteristik**



Buang ganong diterjemahkan melalui bentuk yang lebih atraktif dapat memperkuat kesan **aktif dan energik, disesuaikan dengan fungsi ruang sirkulasi yang cepat.**

Jathil sendiri di wujudkan melalui elemen elemen ringan dan harmonis. **penggunaan pencahayaan lembut. material dengan tekstur hangat dan komposisi ruang yang terbuka.**





Melalui penerapan Critical Regionalism dan konsep Noto Budoyo, Stasiun Ponorogo diharapkan tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi terpadu, tetapi juga sebagai landmark baru yang merepresentasikan budaya daerah. Bangunan ini menjadi ruang yang menghubungkan perjalanan, aktivitas sosial, dan identitas lokal dalam satu kesatuan arsitektur. Dengan demikian, Stasiun Ponorogo hadir sebagai simbol kemajuan daerah yang tetap berakar pada nilai-nilai budaya yang dimilikinya.