



ARCHITECTURE
UIN MALANG - INDONESIA



Laporan Perancangan Tugas Akhir

Perancangan Stasiun Terminus di Kabupaten Ponorogo dengan Pendekatan Arsitektur Experiential

PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
2026

FIRYAL RAHADATUL 'AISY - 220606110113
AISYAH NUR HANDRYANT, ST., M.Sc.
Dr. A. FARID NAZARUDDIN, M.T.

LEMBAR PENGESAHAN

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

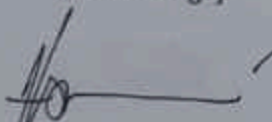
Oleh:
FIRYAL RAHADATUL AISY
220606110113

Judul Tugas Akhir : Perancangan Stasiun Terminus di Kabupaten Ponorogo dengan Pendekatan Arsitektur Experiental

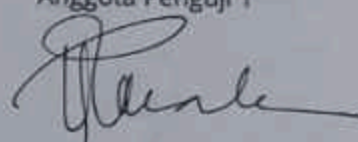
Tanggal Ujian : 18 Mei 2026

Disetujui Oleh :

TTD
Ketua Penguji


ANDI BASO MAPPATURI, M.T
NIP. 1978 0630 200604 0 001

TTD
Anggota Penguji 1


PRIMA KURNIAWATY, M.Si
NIP. 19830528 202321 2 022

TTD
Anggota Penguji 2


AISYAH NUR HANDRYANT, S.T, M.Sc
NIP. 1987 1124 201903 2 016

TTD
Anggota Penguji 3


Dr. A.FARID NAZARUDDIN, M.T
NIP. 1982 0111 202321 1 012

Mengetahui,
Pembimbing Studi Teknik Arsitektur




AGUS SUBAQIN, M.T
NIP. 19740825 200901 1006

LEMBAR KELAYAKAN CETAK

Laporan Tugas Akhir yang Disusun Oleh :

Nama Mahasiswa : Firyal Rahadatul 'Aisy

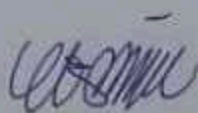
NIM : 220606110113

Judul Tugas Akhir : Perancangan Stasiun Terminus di Kabupaten Ponorogo dengan Pendekatan Arsitektur Experiental

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

Disetujui Oleh :

Dosen Pembimbing 1



Aisyah Nur Handryant, S.T. M.Sc.
NIP. 19871124 201903 2 016

Dosen Pembimbing 2



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

PERNYATAAN ORISINALITAS KARYA

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama Mahasiswa : Firyal Rahadatul 'Aisy
NIM Mahasiswa : 220606110113
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 TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL

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, 18 Mei 2026
yang membuat pernyataan;



Firyal Rahadatul 'Aisy
220606110113

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan taufik, hidayah, dan rahman rahim-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul "Perancangan Stasiun Terminus di Kabupaten Ponorogo dengan Pendekatan Arsitektur Experiential" dengan baik. Sholawat dan salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah menjadi suri tauladan hingga akhir zaman.

Penulis menyadari bahwa penyusunan tugas akhir ini tidak terlepas dari dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak. Maka dari itu, penulis menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Superhero dan panutan, Ayahanda tercinta Ribu Bambang Prayogo, terimakasih selalu berjuang untuk kehidupan penulis, beliau memang tidak sempat merasakan pendidikan sampai bangku perkuliahan, namun beliau mampu mendidik penulis, memotivasi, memberikan dukungan dan semangat serta selalu mengajarkan kebaikan dalam hidup penulis sehingga penulis mampu menyelesaikan studinya sampai sarjana. Sehat selalu dan Panjang umur karena ayah harus selalu ada disetiap perjuangan dan pencapaian hidup penulis.
2. Pintu surgaku, Ibunda tercinta Siti Nurhayati yang selalu menjadi penyemangat penulis dan menjadi sandaran terkuat dari kerasnya dunia. Yang tidak henti-hentinya memberikan kasih sayang dengan penuh cinta dan selalu memberikan motivasi yang luar biasa. Terimakasih untuk doa-doa yang selalu diberikan untuk penulis, terimakasih selalu berjuang untuk penulis, berkat doa serta dukungannya sehingga penulis bisa berada dititik ini. Sehat selalu dan Panjang umur karena ibu harus selalu ada disetiap perjuangan dan pencapaian hidup penulis.
3. Kakak penulis, Akhdan Sadida beserta adik penulis Hanung Lathif Priambodo yang selalu memberikan dukungan, bantuan, dan semangat selama proses penyusunan skripsi ini. Terima kasih atas semangat dan kebersamaan yang selalu menguatkan. Dukungan kalian menjadi bagian penting dari terselesainya studi ini.
4. Ibu Aisyah Nur Handryant, S.T., M.Sc selaku dosen pembimbing yang telah memberikan banyak dukungan, saran dan masukan kepada penulis sehingga dapat mengerjakan tugas akhir dengan baik.
5. Seluruh dosen Teknik Arsitektur, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan banyak ilmu selama perkuliahan.
6. Sajjida, Dena, Caca, Najwa, Shinta, Riya, Karell, Umar, Zufar yang menjadi sahabat penulis sejak awal masa perkuliahan. Segala canda, tawa, suka, sedih, dan diskusi larut malam menjadi bagian dari perjuangan yang tidak terasa sendiri. Bersama kalian, hari-hari di kampus berubah menjadi cerita yang layak dikenang. Penulis merasa sangat bersyukur dipertemukan oleh orang yang tulus, setia, dan ceria seperti kalian. Terima kasih telah bertahan di sisi penulis di kala banyak masalah yang dihadapi bersama. Kalian bukan sekedar teman, tapi bagian dari perjalanan yang akan selalu hidup dalam ingatan penulis.
7. Penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah menerima dan memberikan kesempatan kepada penulis untuk menempuh pendidikan tinggi. Di tengah berbagai keterbatasan, almamater ini membuka kesempatan yang tidak penulis temukan di tempat lain. Atas kepercayaan tersebut, penulis menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang mendalam.
8. Kepada Kota Malang dan seluruh kisah yang hidup di dalamnya, tempat penulis menempuh perkuliahan di tanah perantauan. Kota yang bukan sekedar menjadi ruang singgah, melainkan rumah aman dan nyaman untuk penulis.
9. Kepada seseorang yang tak kalah penting kehadirannya. Penulis mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya untuk setiap dukungan, waktu, tenaga, serta sudah setia menemani dan membersamai penulis selama proses penyusunan tugas akhir ini. Terima kasih sudah menjadi pendengar, pemberi masukan, serta oartner yang sangat baik, semoga kita berdua dapat meraih kesuksesan di kemudian hari dan selalu membersamai di setiap keadaan.

10. Last but not least, Firyal Rahadatul 'Aisy. Terima kasih sudah mau menepikan ego dan memilih untuk kembali bangkit dan menyelesaikan semua ini. Terima kasih banyak sudah bertahan, penulis berjanji bahwa kamu akan baik-baik saja setelah ini. Kamu keren dan hebat, Firyal.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada semua pihak yang telah membantu, dan semoga Allah SWT melimpahkan karunianya dalam setiap amal kebaikan kita dan diberikan balasan. Aamiin.

Malang, 18 Mei 2026
Penulis

Firyal Rahadatul 'Aisy

ABSTRAK

Perkeretaapian merupakan moda transportasi penting dalam sistem jaringan nasional yang berfungsi sebagai penghubung antarwilayah sekaligus penggerak pembangunan. Rencana pengembangan jalur kereta api di Pulau Jawa, termasuk Kabupaten Ponorogo, menghadirkan peluang untuk memperkuat aksesibilitas, meningkatkan mobilitas masyarakat, serta mendorong pertumbuhan ekonomi dan citra kota. Keberadaan stasiun di Ponorogo tidak hanya dipandang sebagai simpul transportasi, tetapi juga sebagai elemen pembentuk identitas kota yang mampu menciptakan ruang publik representatif bagi masyarakat.

Proposal ini mengusulkan Perancangan Stasiun Terminus di Kabupaten Ponorogo dengan pendekatan *Arsitektur Experiential*, yakni pendekatan yang menekankan pada pengalaman multisensori, kontekstual, imersif, serta penciptaan atmosfer dan emosi tertentu bagi pengguna. Dengan pendekatan ini, stasiun tidak hanya berfungsi sebagai infrastruktur transportasi, tetapi juga sebagai ruang hidup kota yang menghadirkan interaksi, identitas kultural, dan pengalaman arsitektural bermakna. Aspek tapak, bentuk, dan ruang dirancang secara berkesinambungan untuk mewujudkan stasiun yang nyaman, efisien, dan memiliki daya tarik bagi masyarakat Ponorogo maupun pengunjung.

Keyword: Infrastruktur Transportasi, Perancangan Stasiun, *Arsitektur Experiential*

ABSTRACT

Railways are an essential mode of transportation within the national transportation network, serving as a connector between regions and a catalyst for regional development. The planned expansion of railway infrastructure on Java Island, including in Ponorogo Regency, presents significant opportunities to improve accessibility, enhance community mobility, stimulate economic growth, and strengthen the city's image. In this context, the presence of a railway station in Ponorogo is not merely viewed as a transportation hub, but also as an urban landmark capable of creating a representative public space for both residents and visitors.

This proposal presents the design of a Terminus Railway Station in Ponorogo Regency through an Experiential Architecture approach, which emphasizes multisensory, contextual, and immersive spatial experiences while fostering specific atmospheres and emotional connections for users. Beyond its primary function as a transportation facility, the station is envisioned as an active urban space that accommodates social interaction, cultural expression, and meaningful architectural experiences. The design integrates site planning, spatial organization, circulation systems, environmental responsiveness, and local cultural values to create a station that is comfortable, efficient, sustainable, and reflective of Ponorogo's identity as the City of Reog. Through this approach, the station is expected to become not only a gateway to the region but also a memorable destination that enriches the travel experience and contributes to the city's development.

Keywords: Transportation Infrastructure, Railway Station Design, Experiential Architecture, Urban Identity, Cultural Integration.

الملخص

تُعَدُّ السكك الحديدية وسيلة نقل أساسية ضمن شبكة النقل الوطنية، حيث تؤدي دورًا مهمًا في ربط المناطق المختلفة وتعزيز التنمية الإقليمية. ويُوفّر مشروع تطوير البنية التحتية للسكك الحديدية في جزيرة جاوة، بما في ذلك محافظة بونوروغو، فرصًا كبيرة لتحسين سهولة الوصول، وزيادة حركة تنقل المجتمع، وتحفيز النمو الاقتصادي، وتعزيز الصورة الحضرية للمدينة. وفي هذا السياق، لا يُنظر إلى محطة القطار في بونوروغو بوصفها عقدة للنقل فحسب، بل أيضًا كمعلم حضري قادر على توفير قضاء عام يمثل المجتمع المحلي ويخدم السكان والزوار على حد سواء.

في محافظة بونوروغو من (Terminus Railway Station) يقدم هذا المقترح تصميم محطة قطار نهائية الذي يركز على خلق تجارب مكانية، (Experiential Architecture) خلال توظيف منهج العمارة التجريبية متعددة الحواس، وسياقية، وغامرة، مع تعزيز الأجواء والانطباعات العاطفية لدى المستخدمين. وإلى جانب وظيفتها الأساسية كمرفق للنقل، تُصوّر المحطة كفضاء حضري نشط يحتضن التفاعل الاجتماعي، والتعبير الثقافي، والتجارب المعمارية الهادفة. ويجمع التصميم بين تخطيط الموقع، والتنظيم الفراغي، وأنظمة الحركة، والاستجابة البيئية، والقيم الثقافية المحلية، بهدف إنشاء محطة مريحة، وفعالة، ومستدامة، تعكس هوية بونوروغو بوصفها «مدينة الريوغ». ومن خلال هذا النهج، يُتوقع أن تصبح المحطة ليس فقط بوابة للمنطقة، بل أيضًا وجهة مميزة تثرى تجربة السفر وتسهم في التنمية الحضرية للمدينة.

الكلمات المفتاحية: البنية التحتية للنقل، تصميم محطات السكك الحديدية، العمارة التجريبية، الهوية الحضرية، التكامل الثقافي.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

LEMBAR PENGESAHAN

LEMBAR KELAYAKAN CETAK

PERNYATAAN ORISINALITAS KARYA

KATA PENGANTAR

ABSTRAK

DAFTAR ISI

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR TABEL

BAB 1 PENDAHULUAN

LATAR BELAKANG.....	01
RUANG LINGKUP.....	05
MAKSUD TUJUAN PERANCANGAN.....	08
TINJAUAN PRESEDEN.....	09
KAJIAN PENDEKATAN.....	17
STRATEGI PERANCANGAN.....	19

BAB 2 PENELUSURAN KONSEP PERANCANGAN

PROFIL PERANCANGAN.....	23
STRATEGI DESAIN.....	24
ANALISIS FUNGSI.....	25
ANALISIS EXPERIENTIAL.....	26
ANALISIS PENGGUNA.....	31
ANALISIS AKTIVITAS.....	32
ANALISIS RUANG MAKRO.....	36
DIAGRAM KETERKAITAN.....	43
BLOCK PLAN.....	44
ANALISIS BENTUK DASAR.....	44
ANALISIS TAPAK MAKRO.....	45
TATA GUNA LAHAN.....	46
ANALISIS TAPAK MIKRO.....	47
ANALISIS STRUKTUR.....	51
ANALISIS UTILITAS.....	51

KONSEP DASAR.....	52
KONSEP TAPAK.....	53
KONSEP BENTUK.....	57
KONSEP RUANG.....	58
KONSEP STRUKTUR & UTILITAS.....	60

BAB 3 PENGEMBANG KONSEP DAN HASIL RANCANGAN

PENGEMBANGAN KONSEP TAPAK DAN KAWASAN.....	61
PENGEMBANGAN KONSEP RUANG DAN INTERIOR.....	63
PENGEMBANGAN KONSEP BENTUK DAN TAMPILAN.....	64
PENGEMBANGAN PRINSIP MULTISENSORI.....	65
PENGEMBANGAN PRINSIP KONTEKSTUAL.....	66
PENGEMBANGAN PRINSIP IMERSIF.....	67

BAB 4 EVALUASI HASIL PERANCANGAN

HASIL RANCANGAN SIRKULASI DAN AKSESIBILITAS.....	69
HASIL RANCANGAN TAPAK.....	70
HASIL RANCANGAN RUANG.....	71
HASIL RANCANGAN BENTUK.....	72
HASIL RANCANGAN STRUKTUR.....	74
HASIL RANCANGAN UTILITAS.....	75

BAB 5 PENUTUP

KESIMPULAN.....	78
SARAN.....	78

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA.....	79
---------------------	----

LAMPIRAN

APREB.....	83
VIDIO ANIMASI.....	84
FOTO MAKET.....	85
GAMBAR ARSITEKTURAL.....	86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Stasiun Ponorogo Tempo Dulu.....	1
Gambar 1.2 Kereta Melintas di Madiun.....	1
Gambar 1.3 Bekas Emplasemen Stasiun Ponorogo.....	2
Gambar 1.4 Bekas Emplasemen Stasiun Jetis.....	2
Gambar 1.5 Bekas Emplasemen Stasiun Balong.....	2
Gambar 1.6 Peta Jalur Kereta Api Madiun – Ponorogo.....	3
Gambar 1.7 Jalur Kereta Api Madiun-Ponorogo.....	3
Gambar 1.8 Jalur Kereta Api Madiun-Ponorogo.....	3
Gambar 1.9 Lokasi Tapak pada <i>Google Earth</i>	5
Gambar 1.10 Perspektif Stasiun Kota Malang.....	9
Gambar 1.11 Pembagian Tata Bangunan Stasiun Kota Malang.....	9
Gambar 1.12 Area Parkir Stasiun Kota Malang.....	9
Gambar 1.13 Penerapan Desain Pada Bangunan.....	10
Gambar 1.14 Interior Stasiun Kota Malang.....	10
Gambar 1.15 Fasilitas Stasiun Kota Malang.....	10
Gambar 1.16 Perspektif Stasiun Jakarta Kota.....	11
Gambar 1.17 Layout Stasiun Jakarta Kota.....	11
Gambar 1.18 Lintasan Stasiun.....	11
Gambar 1.19 Fasilitas Stasiun.....	12
Gambar 1.20 Fasilitas Stasiun.....	12
Gambar 1.21 Skema Tatanan Stasiun Terminus.....	12
Gambar 1.22 Eksterior Victoria Terminus Terminus.....	14
Gambar 1.23 Interior Victoria Terminus.....	14
Gambar 1.24 Interior Victoria Terminus.....	14
Gambar 1.25 Area Peron.....	14
Gambar 1.26 Stasiun Tugu Yogyakarta.....	15
Gambar 1.27 Interior Stasiun Tugu.....	15
Gambar 1.28 Layout Stasiun Tugu.....	15
Gambar 1.29 Interior Stasiun Tugu.....	15

DAFTAR TABEL

Bagan 1.1 Fungsi Perancangan.....	6
Bagan 1.2 Pengguna Stasiun.....	7
Tabel 1.1 Perbandingan Objek Preseden.....	13
Tabel 1.2 Perbandingan Pendekatan Preseden.....	16
Diagram 1.1 Prinsip Arsitektur Experiential.....	17
Diagram 1.2 Strategi Perancangan.....	19

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

1.2 RUANG LINGKUP

1.3 MAKSUD TUJUAN PERANCANGAN

1.4 TINJAUAN PRESEDEN

1.5 KAJIAN PENDEKATAN

1.6 STRATEGI PERANCANGAN



1.1

LATAR BELAKANG

Transportasi memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat di bidang ekonomi, sosial, dan budaya. Kereta api menjadi salah satu moda transportasi unggulan karena efisiensi energi, kapasitas besar, dan ketepatan waktu. Seiring meningkatnya kebutuhan akan transportasi publik yang aman dan nyaman, stasiun memegang peran vital sebagai simpul jaringan transportasi. Lebih dari sekadar tempat transit, stasiun juga berfungsi sebagai ruang publik dengan nilai arsitektural, sosial, dan historis yang penting bagi lingkungan sekitarnya.



Gambar 1.1 Stasiun Ponorogo Tempo Dulu [1]



Gambar 1.2 Kereta Melintas di Madiun [1]

Stasiun kereta api memiliki peran strategis dalam mendukung sistem transportasi massal yang efisien, ramah lingkungan, dan berkelanjutan. Keberadaan stasiun tidak hanya sebagai titik henti perjalanan, tetapi juga sebagai elemen penting dalam struktur kota yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, menciptakan ruang publik, dan memperkuat identitas kawasan. Dalam konteks kota-kota kecil dan menengah seperti Ponorogo, kehadiran stasiun kereta api sangat potensial untuk menghidupkan kembali konektivitas antarwilayah sekaligus meningkatkan kualitas tata ruang kota.

Namun, dari segi konektivitas dan transportasi, Ponorogo masih menghadapi tantangan. Salah satunya adalah tidak berfungsinya kembali jalur kereta api yang dahulu pernah menghubungkan Ponorogo dengan daerah lain melalui Stasiun Ponorogo yang kini sudah tidak aktif. Sehingga perlu dirancang Stasiun Kereta Api Terminus di Ponorogo.

Selain itu, Kabupaten Ponorogo di Jawa Timur memiliki potensi budaya dan ekonomi yang khas, dikenal sebagai kota kelahiran seni Reog, serta didukung sektor agraris dan UMKM yang aktif. Tradisi seperti Grebeg Suro dan keberadaan banyak pondok pesantren turut membentuk dinamika sosial yang unik, menjadikan Ponorogo memiliki karakter lokal yang kuat. Oleh karena itu, kehadiran stasiun tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi, tetapi juga berperan penting sebagai citra kota sekaligus gerbang mobilitas bagi masyarakat maupun pengunjung.

Disisi lain, terdapat ayat dalam Al-Quran yang menunjukkan signifikansi stasiun dalam kehidupan manusia. Seperti disebutkan dalam QS. Al-Mulk (67:15) sebagai berikut:

"Dialah yang menjadikan bumi itu mudah bagi kamu, maka berjalanlah di segala penjurunya dan makanlah sebagian dari rezeki-Nya. Dan hanya kepada-Nyalah kamu (kembali setelah) dibangkitkan." [2]

Menurut Tafsir Ibnu Katsir, Allah memudahkan bumi agar manusia dapat menjelajahnya, melakukan perjalanan, beraktivitas, dan mengambil manfaat dari rezeki yang tersedia.[3]

Ayat ini menegaskan bahwa mobilitas dan perjalanan merupakan bagian penting dari kehidupan manusia. Sehingga, stasiun sebagai simpul transportasi menjadi wujud nyata dari "kemudahan bumi" yang diberikan Allah, yakni menyediakan sarana untuk berpindah, berinteraksi, dan mengambil manfaat dari berbagai potensi.

1.1.1. SEJARAH REL KERETA API DI PONOROGO

Jalur kereta api di Ponorogo dibangun oleh Staatsspoorwegen (SS) pada masa kolonial Belanda dan mulai beroperasi sejak tahun 1907. Jalur ini menghubungkan Madiun-Ponorogo hingga Slahung, dan berperan penting dalam distribusi hasil pertanian serta batu gamping. Stasiun Ponorogo menjadi pusat aktivitas, didukung oleh stasiun lain seperti Jetis, Balong, dan Slahung. Namun, seiring berkembangnya transportasi darat, penggunaan kereta api menurun drastis. [4]

Akhirnya, seluruh jalur ditutup secara bertahap, dengan Stasiun Ponorogo berhenti beroperasi pada tahun 1984. Hingga kini, bangunan stasiun masih berdiri meski telah beralih fungsi.



Gambar 1.3 Bekas Emplasemen Stasiun Ponorogo [1]



Gambar 1.4 Bekas Emplasemen Stasiun Jetis [1]



Gambar 1.5 Bekas Emplasemen Stasiun Balong [1]

Wacana reaktivasi jalur kereta api Ponorogo-Madiun kembali mencuat dalam beberapa tahun terakhir sebagai bagian dari strategi pembangunan transportasi daerah. Rencana ini telah dimasukkan dalam RTRW Ponorogo 2023-2043, dengan skenario reaktivasi melalui jalur lama atau pembangunan jalur baru. Hal ini menunjukkan bahwa kereta api masih dipandang strategis untuk mendukung ekonomi lokal dan integrasi wilayah. [5]



Gambar 1.6 Peta Jalur Kereta Api Madiun – Ponorogo [1]

Peta jalur kereta api Madiun-Ponorogo menunjukkan bahwa jika jalur ini diaktifkan kembali, maka wilayah-wilayah di Ponorogo yang sebelumnya relatif terisolasi dapat terhubung dengan lebih baik. Keterhubungan ini tidak hanya mempermudah mobilitas masyarakat, tetapi juga membuka akses menuju pusat-pusat aktivitas ekonomi, pendidikan, dan budaya, sehingga menjadikan jaringan transportasi kereta api sebagai sarana integrasi wilayah yang strategis.

1.1.2. PERENCANAAN LOKASI STASIUN di KABUPATEN PONOROGO

Dalam RTRW Ponorogo, pemerintah telah menetapkan beberapa alternatif lokasi stasiun yang dipertimbangkan untuk dikembangkan :

A. Stasiun Ponorogo (Eksisting)

Sebagai pusat transportasi kota, dekat terminal dan pusat ekonomi, mendukung aktivitas harian dan wisata budaya.

B. Stasiun Terminal Seloaji / Jalan Raya Madiun-Ponorogo.

Titik integrasi bus-kereta dan melayani akses utama ke kota dari pinggiran.

C. Stasiun Kawasan Pendidikan

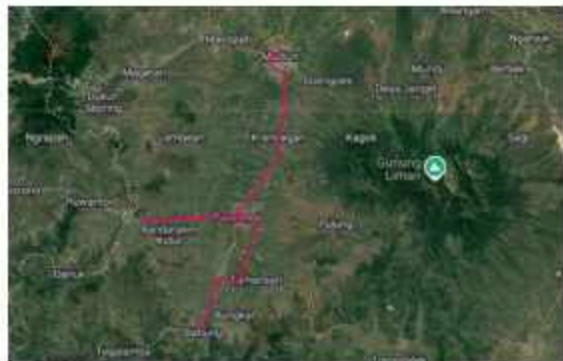
Dekat kampus dan pesantren, mempermudah mobilitas mahasiswa/santri dan mengurangi kendaraan pribadi.

D. Stasiun Slahung (Ujung Koridor)

Sebagai terminal akhir, memperluas konektivitas dan mendukung pengembangan wilayah selatan Ponorogo.[6]

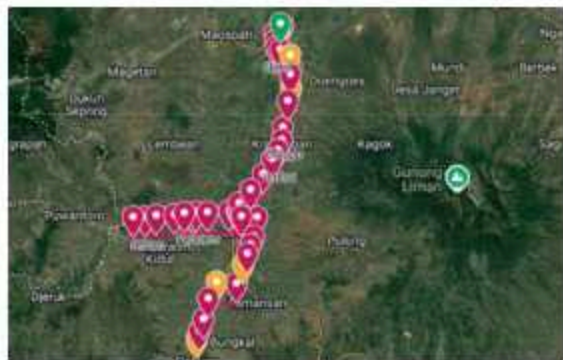
Dalam rencana reaktivasi jalur kereta api Madiun-Ponorogo-Slahung, direncanakan stasiun utama di Ponorogo, yakni di Stasiun Ponorogo (eksisting). Rencana reaktivasi jalur ini menempatkan Stasiun Ponorogo kembali sebagai stasiun terminus, yang secara strategis berperan sebagai pusat kedatangan dan keberangkatan penumpang dari dan menuju kawasan eks-Karesidenan Madiun bagian selatan. [7]

Stasiun ditempatkan di dalam kota karena lokasinya strategis, dekat dengan pusat aktivitas masyarakat dan fasilitas pendukung seperti terminal, pasar, dan kawasan perdagangan, sehingga memudahkan akses berbagai kalangan serta mendukung integrasi antar moda transportasi.



Keterangan : — Bekas Jalur KA Non Aktif

Gambar 1.7 Jalur Kereta Api Madiun-Ponorogo [8]



Keterangan :

● : Stasiun Non Aktif Bangunan Tidak Ada

● : Stasiun Non Aktif Bangunan Ada

● : Stasiun Aktif

Gambar 1.8 Jalur Kereta Api Madiun-Ponorogo [8]

1.1.3. ISU OBJEK

Berdasarkan dari uraian di latar belakang yang sudah disampaikan di bagian sebelumnya, terdapat beberapa isu utama yang menjadi isu objek yang menjadi pertimbangan dalam perancangan diantaranya:

- **Kesan dan Pengalaman Ruang**

Isu ini menitikberatkan pada kualitas pengalaman inderawi (visual, auditori, sentuhan, hingga suasana) yang mampu menciptakan kenyamanan, keterlibatan emosional, serta kesan mendalam bagi pengguna.

- **Signifikansi Objek: Citra Kota**

Isu ini menitikberatkan pada pentingnya stasiun sebagai elemen pembentuk citra kota, yang berperan menghadirkan wajah kota yang representatif sekaligus menjadi simpul transportasi penghubung masyarakat dengan wilayah lain.

- **Orientasi Visual**

Isu ini menitikberatkan pada orientasi dan keterbacaan ruang (*wayfinding*), sehingga pengguna mudah mengenali, memahami, dan menavigasi keterjangkauan stasiun tanpa kebingungan.



Melihat isu dan potensi tersebut, pendekatan **arsitektur experiential** dipandang tepat untuk perancangan Stasiun Terminus Ponorogo. Pendekatan ini menekankan bagaimana pengguna merasakan, mengalami, dan mengingat ruang melalui keterlibatan pancaindra dan emosi, sehingga tercipta pengalaman ruang yang mendalam dan bermakna. Dalam hubungannya dengan citra kota, meski sebagian besar dilakukan dengan pendekatan ikonik (Jencks, 2005) namun dapat juga dicapai dengan pendekatan experiential (palasma, 2005)

1.2

RUANG LINGKUP

1.2.1 TIPE PROYEK

Proyek ini merupakan reaktivasi Stasiun Terminus Kelas III nonaktif menjadi Stasiun Terminus Kelas II yang aktif dengan pendekatan arsitektur experiential.

Tipe revitalisasi yang digunakan pada perancangan ini adalah **redevelopment**. **Redevelopment** adalah upaya membangun kembali sebagian atau seluruh bagian bangunan atau kawasan kota dengan membongkar sebagian atau seluruhnya sarana dan prasarana yang dipertimbangkan seperti tidak berfungsi dengan baik. [9]

Penataan kembali (redevelopment) adalah pembangunan ulang suatu kawasan untuk meningkatkan nilai dan vitalitasnya, tidak hanya dari segi fisik, tetapi juga melalui peningkatan ekonomi masyarakat dan pelestarian budaya.

Bentuk pendekatan tersebut berupa:

- Penataan kembali pemanfaatan lahan
- Renovasi kawasan maupun bangunan-bangunan yang ada, sehingga dapat ditingkatkan dan dikembangkan nilai ekonomis dan sosialnya
- Rehabilitasi kualitas lingkungan hidup
- Peningkatan intensitas pemanfaatan lahan bangunan.
- Rel tidak akan dipindah, hanya memperbaiki bangunan sekitarnya dengan cara menganggap bangunan tidak ada.

Stasiun yang dirancang merupakan Stasiun Kelas II yang difungsikan sebagai stasiun terminus kereta api lokal penumpang. Perancangan difokuskan pada pelayanan mobilitas manusia, dengan fasilitas yang mendukung kebutuhan penumpang, operasional, dan pengelolaan stasiun.

LOKASI TAPAK



Gambar 1.9 Lokasi Tapak pada Google Earth

Tapak berlokasi di Jl. Raya Ponorogo–Madiun, Banyudono, Kec. Ponorogo, Kabupaten Ponorogo, Jawa Timur 63411, pada area stasiun lama yang sudah tidak berfungsi. Lokasi ini dipilih karena memiliki nilai historis, berada di titik strategis, serta menyimpan potensi besar untuk menghidupkan kembali fungsi dan identitas ruang publik di Kota Ponorogo.

1.2.2 SKALA PROYEK

Stasiun Terminus ini berfokus pada perancangan bangunan stasiun yang mencakup gedung, instalasi pendukung, dan peron. Luas lahan 20.000 meter persegi akan dibagi menjadi lima zona: publik (lobby, tiket, peron), pendukung (toilet, musholla, komersial), pengelola (staf & keamanan), teknis (parkir & utilitas), serta budaya-experiential yang menonjolkan identitas lokal.

Perancangan Stasiun Terminus Ponorogo-Madiun hanya melayani perjalanan kereta api lokal-regional dalam Provinsi Jawa Timur. Stasiun tidak difungsikan untuk perjalanan antarprovinsi atau jarak jauh, sehingga desain difokuskan pada mobilitas harian masyarakat dan fasilitas skala lokal, bukan stasiun besar berskala nasional.

1.2.3. FUNGSI PERANCANGAN

Perancangan Stasiun Terminus Ponorogo berfungsi **sebagai tempat naik turunnya penumpang dengan berfokus pada beberapa isu, yaitu :**

1. **Kemudahan Akses** – Memastikan stasiun mudah dijangkau oleh pengguna dari berbagai moda transportasi, sehingga dapat berperan sebagai simpul kegiatan kota.
2. **Kemudahan Visual** – Menghadirkan tata ruang dan orientasi visual yang jelas agar pengguna mudah memahami alur pergerakan di dalam kawasan.
3. **Optimalisasi Fungsi Transportasi** – Menjamin kelancaran aktivitas operasional dan pelayanan transportasi penumpang secara efisien.
4. **Pengalaman Ruang** – Menghadirkan suasana ruang yang menyentuh kenyamanan indrawi, sehingga perjalanan tidak hanya menjadi aktivitas fisik tetapi juga pengalaman emosional dan kultural yang bermakna.



Bagan 1.1 Fungsi Perancangan

1.2.4. BATASAN DESAIN

Perancangan ini berfokus pada redevelopment stasiun yang sudah ada, dengan penekanan pada pengembangan bangunan stasiun yang berfungsi sebagai tempat pelayanan keberangkatan dan kedatangan penumpang, serta dilengkapi ruang penunjang yang mendukung operasional stasiun.

Pendekatan experiential pada perancangan stasiun ini dititik beratkan pada penerapan prinsip atmosfer dan pengalaman ruang menurut Peter Zumthor. Desain berfokus pada penciptaan suasana yang mampu membangkitkan perasaan akrab, nyaman, dan membekas bagi pengguna, bukan sekedar menghadirkan fungsi transportasi.

1.2.5 PENGGUNA



Bagan 1.2 Pengguna Stasiun

Pengguna stasiun mencakup berbagai kalangan yang dirancang merasakan kenyamanan & atmosfer khas Ponorogo, menjadikannya bukan sekadar titik transit, tetapi ruang pengalaman budaya.

1.2.6 PENDEKATAN PERANCANGAN

Pendekatan yang digunakan dalam perancangan ini adalah **Experiential Design**. Pendekatan ini diharapkan dapat menghadirkan stasiun yang tidak hanya beroperasi sesuai standar namun memberi nilai tambah dengan menghadirkan pengalaman ruang yang berkesan. Pendekatan ini juga diharapkan dapat mewujudkan stasiun sebagai ruang publik kota yang berfungsi sebagai simpul transportasi sekaligus menghadirkan pengalaman emosional dan kultural yang merefleksikan citra Ponorogo.

Al-Qur'an mengajarkan bahwa pemahaman sejati lahir dari pengalaman nyata, sebagaimana dijelaskan dalam firman Allah berikut:

"Maka apakah mereka tidak berjalan di muka bumi, lalu mereka mempunyai hati yang dengan itu mereka dapat memahami, atau telinga yang dengan itu mereka dapat mendengar? Karena sesungguhnya bukanlah mata itu yang buta, tetapi yang buta ialah hati yang di dalam dada." (QS. Al-Hajj: 46 [11])

Menurut Ibn Katsir, ayat ini memerintahkan manusia untuk mengambil pelajaran dari jejak umat terdahulu, karena kebutaan sejati bukan pada mata, melainkan pada hati yang menolak kebenaran. [11]

Ayat ini menegaskan bahwa pemahaman sejati lahir dari pengalaman langsung, bukan hanya apa yang terlihat, melainkan juga apa yang dirasakan dan didengar. Konsep ini selaras dengan pendekatan experiential design dalam arsitektur, yang berfokus pada keterlibatan seluruh indra dan emosi untuk menciptakan ruang yang bermakna.

1.3

MAKSUD DAN TUJUAN PERANCANGAN

1.3.1 MAKSUD PERANCANGAN

Perancangan Stasiun Kereta Api Terminus Ponorogo ini dimaksudkan untuk menghasilkan ruang stasiun yang memenuhi standar pelayanan transportasi sesuai ketentuan **UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan PM Perhubungan No. 63 Tahun 2019** tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api. Hal ini mencakup aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, keterjangkauan, dan kesetaraan, yang diterapkan melalui jalur evakuasi yang jelas, fasilitas ramah difabel, zonasi ruang publik-operasional yang teratur, serta sirkulasi penumpang yang lancar.[12]

Melalui pendekatan **Arsitektur Experiential**, desain diarahkan tidak hanya pada aspek fungsional seperti aksesibilitas, kenyamanan, dan efisiensi, tetapi juga pada penciptaan suasana ruang yang mampu membangkitkan keterlibatan indera, emosi, dan memori. Dengan demikian, stasiun berfungsi optimal sebagai simpul transportasi, sekaligus menghadirkan nilai tambah berupa pengalaman ruang yang merepresentasikan identitas budaya lokal Ponorogo.

1.3.2 TUJUAN PERANCANGAN

Tujuan dalam Perancangan Stasiun Terminus di Kabupaten Ponorogo ini adalah :

Mewujudkan stasiun sesuai standar kelas II dengan tata ruang jelas, fasilitas lengkap, serta pembagian ruang terbuka, semi-terbuka, dan tertutup yang fungsional.

Meningkatkan pengalaman ruang pengguna dengan pendekatan Arsitektur Experiential melalui pengaturan pencahayaan, material, sirkulasi, dan suasana yang mendukung kenyamanan inderawi dan meninggalkan kesan mendalam.

Mengintegrasikan nilai keislaman dalam perancangan Stasiun Terminus di Kabupaten Ponorogo dengan pendekatan Arsitektur Experiential

1.3.3 SASARAN PERANCANGAN

Sasaran dalam Perancangan Stasiun Terminus di Kabupaten Ponorogo ini adalah :

SASARAN

Merancang stasiun yang efektif sesuai standar

- Target: tata massa, sirkulasi, dan fasilitas utama (lobby, ruang tunggu, tiket, musholla, area komersial) tersusun jelas sehingga mempermudah akses dan operasional.

Menciptakan pengalaman ruang yang bermakna

- Target: menghadirkan kualitas ruang dengan pencahayaan alami $\geq 70\%$ area publik, jalur sirkulasi mudah dipahami (wayfinding jelas), serta suasana ruang yang memberi kesan nyaman dan berkarater.

Mengintegrasikan identitas budaya dan nilai keislaman

- Target: penerapan ornamen, bentuk fasad, dan elemen interior yang mengambil inspirasi dari Reog Ponorogo serta simbol keislaman, minimal pada fasad utama, ruang publik, dan lanskap.

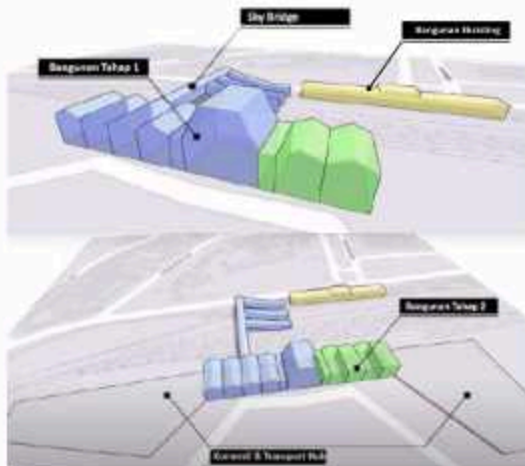
1.4 TINJAUAN PRESEDEN OBJEK

Stasiun Malang Kota Baru

PROFIL STASIUN

- Arsitek : Dezan Studio Architect
- Luas Lahan : 10.000 m²
- Tahun : 2019
- Lokasi : Kota Malang, Jawa Timur

Stasiun Malang Kota Baru dibangun pada tahun 1941 sebagai pengganti Stasiun Malang Lama dan berlokasi di Jalan Trunojoyo, pusat Kota Malang. Stasiun ini bergaya arsitektur Indische modern dan menjadi simpul transportasi utama yang menghubungkan Malang dengan berbagai kota besar di Jawa. Selain berfungsi sebagai sarana transit, stasiun ini juga menjadi gerbang masuk wisatawan dan ikon perkembangan kota Malang.



Gambar 1.11 Pembagian Tata Bangunan Stasiun Kota Malang [15]

Tahap dua mengembangkan lahan menjadi area komersial, perkantoran, dan integrasi transportasi, dengan parkir di sisi timur.



Gambar 1.10 Perspektif Stasiun Kota Malang [13]

SISTEM OPERASI JALUR

Stasiun Malang Kota Baru berfungsi sebagai stasiun terminus. Kereta jarak jauh dari Surabaya atau Jakarta yang tiba di sini harus berbalik arah untuk kembali ke jalur utara. Proses ini dilakukan dengan langsiran, yaitu memindahkan rangkaian ke jalur simpan 6-9 sebelum diarahkan lagi ke jalur utama. Sementara itu, kereta yang melanjutkan perjalanan ke Blitar atau Kediri bergerak melalui percabangan jalur selatan via Kepanjen. [14]



Gambar 1.12 Area Parkir Stasiun Kota Malang [16]



Gambar 1.13 Penerapan Desain Pada Bangunan

Stasiun Malang Kota Baru mengadaptasi siluet Gunung Putri Tidur pada atapnya dan berfungsi sebagai stasiun besar antar-kota sekaligus ikon kuliner lokal. [17]

ORIENTASI & TATA LETAK

- Semua jalur tersusun paralel arah utara-selatan.
- Bangunan stasiun berada di sisi barat rel, dengan akses langsung ke peron jalur 1-5.
- Jalur 6-9 berada di sisi timur, lebih dekat dengan akses ke dipo lokomotif dan kereta Malang.

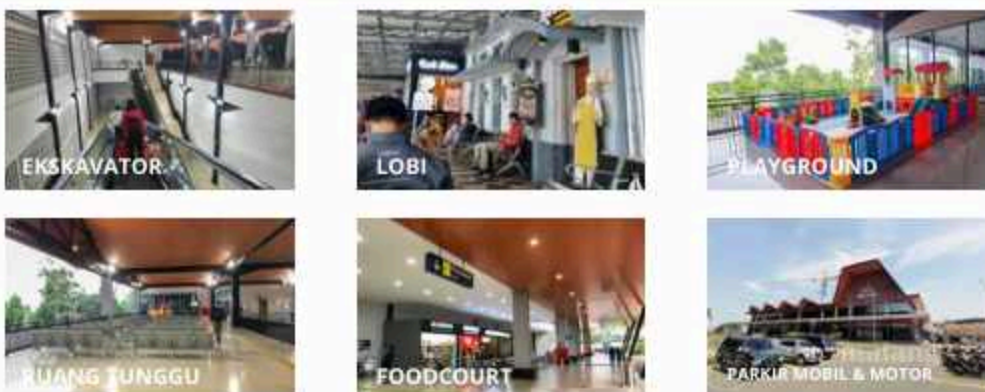
Bangunan stasiun ini juga ramah lingkungan karena menggunakan sirkulasi udara dan konsep go green. Jika berada di sana, penumpang akan merasa sejuk. Bangunan ini dirancang dengan mengoptimalkan pencahayaan dan pengudaraan alami dibuat dengan banyak bukaan sirkulasi udara dibantu dengan *ceiling fan* dan *sunscreen* dari kayu komposit untuk mengurangi cahaya langsung, namun tetap nyaman di dalamnya.



Gambar 1.14 Interior Stasiun Kota Malang [18]

Dinding roster digunakan supaya tetap ada aliran udara dari luar dan dalam. Keunggulan Stasiun Malang Kota Baru Sisi Timur juga terlihat dari fasilitasnya. Penumpang dapat melakukan mobilitas menggunakan eskalator. Lalu terdapat ruang tunggu yang dilengkapi tempat bermain anak serta ruang VIP untuk penumpang kereta luxury.

FASILITAS



Gambar 1.15 Fasilitas Stasiun Kota Malang [19]

Stasiun Jakarta Kota

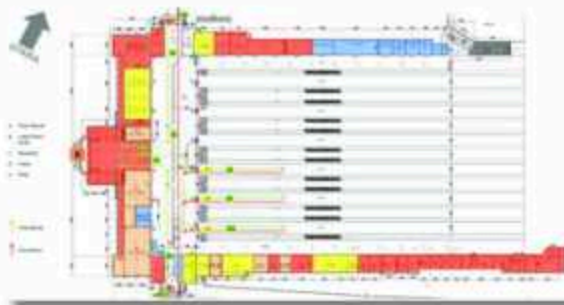
PROFIL STASIUN

- Arsitek : Frans Johan Louwrens
- Luas Lahan : $\pm 12.100 \text{ m}^2$
- Luas Bangunan : $\pm 3.048 \text{ m}^2$
- Tahun : 1929
- Kelas : Kelas I
- Lokasi : Jalan Lada No.1, Kelurahan Pinangsia, Kecamatan Taman Sari, Kota Jakarta Barat, DKI Jakarta

Stasiun Jakarta Kota adalah stasiun terminus bersejarah di kawasan Kota Tua yang dibangun pada 1926–1929 dengan gaya arsitektur Art Deco karya F.J.L. Ghijsels.

Gambar 1.16 Perspektif Stasiun Jakarta Kota [20]

Sebagai simpul utama KRL Commuter Line, stasiun ini memiliki hall megah, enam peron bay dengan sebelas jalur, serta akses yang terintegrasi dengan TransJakarta dan moda lain. Selain menjadi pusat mobilitas harian, Stasiun Jakarta Kota juga berperan sebagai ikon budaya yang menghubungkan warisan kolonial dengan dinamika modern Jakarta. [21]



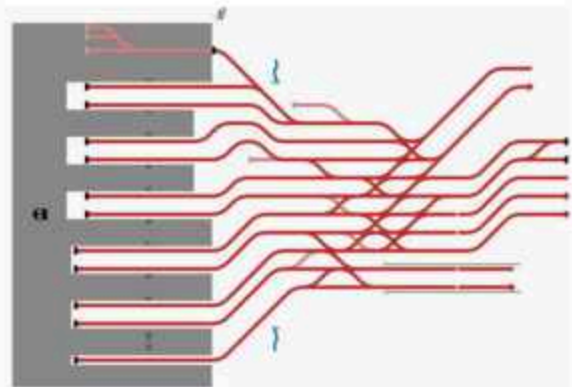
Gambar 1.17 Layout Stasiun Jakarta Kota [22]

KONFIGURASI JALUR

- Stasiun Jakarta Kota adalah stasiun terminus dengan 6 peron tipe bay dan 12 jalur rel (saat ini efektif 11 jalur aktif, karena jalur 1 dialihfungsikan menjadi ruang tunggu KA jarak jauh).
- Semua jalur berakhir di stasiun ini (tidak tembus), sehingga kereta yang masuk harus berpindah arah atau disiapkan rangkaian baru untuk keberangkatan.

Denah stasiun berbentuk huruf T, terdiri dari:

- Bagian depan (front): mencakup gerbang masuk utama dan sayap kiri-kanan (pintu utara dan selatan).
- Bagian tengah (middle): berupa hall utama dua lantai yang menjadi pusat aktivitas.
- Bagian belakang: area peron dan jalur rel kereta.



Gambar 1.18 Lintasan Stasiun [23]

PENGUNAAN JALUR

- Jalur 3–4 dan 10–11 → melayani KRL Commuter Line Bogor (relasi Bogor/Depok – Jakarta Kota).
- Jalur 7–8 → melayani KRL Commuter Line Tanjung Priok.
- Jalur 5–6 dan 9 → difungsikan sebagai jalur parkir / cadangan, serta terkoneksi ke depo kereta.
- Jalur 1–2 → sebelumnya untuk parkir kereta, kini jalur 1 dialihfungsikan sebagai ruang tunggu KA jarak jauh.

FASILITAS



Gambar 1.19 Fasilitas Stasiun [24]

Signage digital besar dan area luas di dalam stasiun tempat penumpang menunggu dan membaca informasi keberangkatan. Layar informasi ini sangat penting untuk orientasi dan kenyamanan pengguna



Gambar 1.20 Fasilitas Stasiun [24]

Hall bergaya barrel vault dan tampak sebagian area peron—memberi gambaran ruang tunggu dan arsitektur atap tinggi yang lapang.

TATANAN MASSA



Gambar 1.21 Skema Tataan Stasiun

■ : Publik ■ : Semi Publik ■ : Operasional

Tatanan massa Stasiun Jakarta Kota tersusun simetris dengan hall utama sebagai pusat orientasi, sayap utara-selatan sebagai penunjang, dan peron linear sebagai inti fungsi. Sirkulasi penumpang bergerak linear dari hall menuju peron, membentuk hierarki ruang publik-semi publik-operasional. Pola ini menjadikan stasiun fungsional sekaligus menegaskan identitas arsitektur bersejarah di kawasan Kota Tua Jakarta.

KESIMPULAN PADA OBJEK PRESEDEN

Aspek	Stasiun Malang Kota Baru	Stasiun Jakarta Kota (JAKK)
Tata Massa	Komposisi simetris sederhana , bangunan utama memanjang horizontal dengan fasad bergaya Art Deco tropis; lebih modern dan ringkas	Tata massa simetris monumental , hall utama menonjol dengan barrel vault, sayap utara-selatan, serta peron linear terminus.
Zonasi	Zonasi jelas antara publik (hall, tiket), semi publik (lobby, ruang tunggu), operasional (peron, depo).	Zonasi hierarkis: publik (hall utama), semi publik (sayap/retail), operasional (peron & jalur rel), plus ruang komersial dan museum di lantai atas.
Sirkulasi	Pola sirkulasi linear-terarah dengan pemisahan jalur masuk dan keluar, mendukung arus penumpang lebih efisien.	Sirkulasi linear-simetris : penumpang masuk melalui hall utama lalu menyebar ke peron kiri-kanan; ciri khas stasiun terminus.
Fasilitas	Fasilitas dasar: ruang tunggu, loket tiket, mushola, toilet, area parkir; beberapa retail kecil tersedia.	Fasilitas lebih lengkap: ruang tunggu besar, loket manual & otomatis, CSOS, retail & café, ATM, mushola, toilet, akses difabel, museum, integrasi dengan Transjakarta
Aksesibilitas	- Akses utama melalui Jl. Trunojoyo di pusat kota Malang. - Drop-off & parkir kendaraan tersedia luas di depan stasiun. - Terhubung dengan angkot (mikrolet) dan transportasi lokal, namun belum sepenuhnya ramah pejalan kaki.	- Akses utama dari Jl. Stasiun Kota menghadap Taman Fatahillah di kawasan Kota Tua. - Terintegrasi dengan halte Transjakarta, angkot, ojek, dan jalur pejalan kaki. - Akses difabel & fasilitas crossing pejalan kaki tersedia, mendukung konektivitas multimoda.

Tabel 1.1 Perbandingan Objek Preseden

- Stasiun Malang Kota Baru memiliki tata massa sederhana dan zonasi fungsional dengan penekanan pada akses kendaraan pribadi dan area parkir. Sirkulasi penumpang bersifat linear dengan pemisahan masuk-keluar yang jelas, didukung fasilitas dasar yang cukup.
- Sementara itu, Stasiun Jakarta Kota menampilkan tata massa simetris-monumental dengan zonasi berlapis dari publik hingga operasional. Aksesibilitasnya menonjol karena terintegrasi dengan transportasi publik (Transjakarta, angkot, pejalan kaki, difabel), mencerminkan peran stasiun sebagai simpul multimoda sekaligus ikon kawasan Kota Tua.

Secara keseluruhan, Malang Kota Baru menekankan efisiensi dan kenyamanan lokal, sedangkan Jakarta Kota menonjolkan identitas historis dan integrasi urban.

1.4

TINJAUAN PRESEDEN PENDEKATAN

Victoria Terminus (VT) [10]

PROFIL STASIUN

- Arsitek : Frederick William Stevens
- Luas Lahan : 28.500 m²
- Tahun : 1878-1887
- Kelas : Kelas II
- Lokasi : Mumbai, Maharashtra, India

Stasiun kereta api ini dibangun untuk menggantikan stasiun kereta api Bori Bunder , di daerah Bori Bunder , Bombay, sebuah pelabuhan dan gudang terkemuka yang terkenal dengan impor dan ekspornya. [25]

Stasiun ini merupakan ikon bergaya Victorian Gothic Revival yang dipadukan dengan elemen lokal Indo-Saracenic. Menjadi Situs Warisan Dunia UNESCO, CSMT tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi dengan 18 peron, tetapi juga landmark kota yang menghadirkan pengalaman ruang monumental melalui lobby utama (Star Chamber), kubah pusat, ornamen flora-fauna, kaca patri, serta material marmer dan batu lokal. Preseden ini menunjukkan bagaimana stasiun dapat berperan ganda: fungsional dan simbolik.



Gambar 1.24 Interior Victoria Terminus [27]

Ruang interior dirancang sebagai rangkaian ruang besar dengan plafon tinggi, menekankan kesan dramatis dan monumental



Gambar 1.22 Eksterior Victoria Terminus [26]



Gambar 1.23 Perspektif Interior Victoria Terminus [27]

Perspektif ruang berornamen, dengan kolom dekoratif dan plafon langit-langit tinggi yang menekankan nuansa monumental.



Gambar 1.25 Area Peron [27]

Area peron atau hall penumpang dengan struktur atap kaca/metalik, menampilkan kombinasi struktur modern dan atmosfer heritage.

Stasiun Tugu Yogyakarta

PROFIL STASIUN

- Arsitek : -
- Luas Lahan : ± 6,5 hektar
- Tahun : 1887
- Lokasi : Jl. Margo Utomo, Sosromenduran, Gedongtengen, Kota Yogyakarta, DIY.

Gambar 1.26 Stasiun Tugu Yogyakarta [28]

Secara arsitektural, Stasiun Tugu memadukan gaya Indische Empire dengan sentuhan Art Deco hasil renovasi tahun 1927, sehingga menghadirkan identitas unik antara kolonial klasik dan modern awal. [29]

Stasiun Tugu berdiri di lahan ±6,5 hektar dengan 7 jalur peron aktif serta fasilitas utama seperti hall keberangkatan, ruang tunggu, loket tiket, musholla, toilet, area komersial, dan lounge eksekutif. Berada di pusat kota dekat Malioboro dan Keraton, stasiun ini berfungsi sebagai simpul transportasi utama sekaligus pintu gerbang kota dan landmark budaya Yogyakarta. [30]



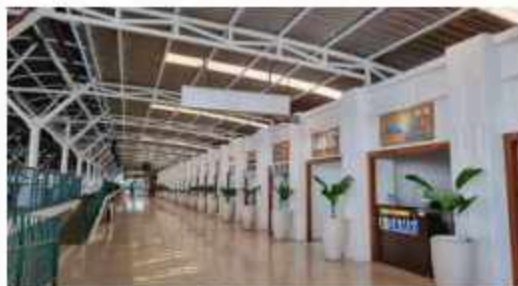
Gambar 1.28 Layout Stasiun Tugu [32]

Denah layout menunjukkan bahwa stasiun ini memiliki zonasi yang terstruktur, dengan area publik seperti lobby, loket tiket, musala, area parkir, serta jalur akses masuk dan keluar yang terbagi.



Gambar 1.27 Interior Stasiun Tugu [31]

Ruang tunggu eksekutif menyajikan suasana premium dengan desain interior bernuansa Jawa-Jogja, yang fungsional, dan cerminan fasilitas ekspresional eksklusif dalam stasiun



Gambar 1.29 Interior Stasiun Tugu [31]

Langit-langit tinggi, ventilasi alami (rostering), dan pencahayaan baik memberi atmosfer heritage sekaligus modern. Kombinasi modernisasi dengan karakter kolonial terasa pada ruang-ruang seperti hall dan lounge.

KESIMPULAN PADA OBJEK PRESEDEN

Aspek Experiential	CSMT Mumbai (India)	Stasiun Tugu Yogyakarta (Indonesia)	Kesimpulan Komparatif
Konteks Lokasi	Terletak di pusat bisnis kolonial, dikelilingi pelabuhan dan distrik perdagangan	Berada di jantung kota Yogyakarta, dekat Malioboro dan Keraton	Keduanya berfungsi sebagai pintu gerbang kota, menghubungkan transportasi dengan identitas urban.
Identitas Arsitektur	Fasad monumental Gothic Revival + Indo-Saracenic, menghadirkan rasa kagum dan megah	Perpaduan Indische Empire dan Art Deco, menghadirkan kesan heritage dan tropis	CSMT menekankan monumentalitas, Tugu lebih ke kesederhanaan kontekstual
Pengalaman Transisi Ruang	Dari plaza luar → hall besar kubah tinggi → peron luas; pengalaman monumental dan hierarkis	Dari Malioboro → plaza stasiun → lobby heritage → peron modern; pengalaman historis dan emosional	Sama-sama menghadirkan alur naratif, namun CSMT grand & monumental, Tugu lebih intim & emosional.
Ruang Publik	Hall luas berfungsi sebagai ruang sosial, kantor, dan simbol kekuasaan kolonial	Hall & ruang tunggu berfungsi sebagai ruang sosial, dilengkapi komersial dan lounge	Sama-sama memberi ruang interaksi, namun Tugu lebih modern dan ramah publik sehari-hari.
Pengalaman Multisensorik	Interior dengan langit-langit tinggi, cahaya alami melalui jendela kaca patri, ornamen detail	Hall dengan ventilasi tinggi, fasad heritage, pencahayaan alami, atmosfer historis	CSMT → pengalaman megah & artistik; Tugu → pengalaman hangat & historis.
Integrasi Budaya/Spiritual	Ornamen menggabungkan elemen Eropa dan India (simbol identitas kolonial & lokal)	Kehadiran musholla, serta konteks budaya Jawa di sekitar stasiun	CSMT menonjolkan simbol budaya visual, Tugu menghadirkan fungsi spiritual langsung
Kesan Experiential	Rasa monumental, kagum, dan identitas kota global (UNESCO)	Rasa historis, emosional, dan identitas kota lokal (ikon Malioboro)	Perbedaan utama: CSMT = monumental & ikonik global, Tugu = heritage & dekat dengan masyarakat.

Tabel 1.2 Perbandingan Pendekatan Preseden

Dalam konteks *Experiential Design*, Stasiun CSMT Mumbai dan Stasiun Tugu Yogyakarta memperlihatkan dua pendekatan yang berbeda. CSMT menghadirkan kesan monumental dan megah dengan skala ruang yang besar dan detail arsitektur simbolik, sementara Stasiun Tugu lebih menekankan pengalaman emosional yang dekat dengan konteks budaya dan kehidupan masyarakat lokal. Perbandingan ini, dapat disimpulkan bahwa perancangan stasiun tidak hanya soal fungsi transportasi, tetapi juga bagaimana ruangnya memberi pengalaman bermakna bagi pengguna.

1.5

KAJIAN PENDEKATAN

1.5.1 PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL

EXPERIENTIAL DESIGN

Arsitektur Experiential adalah pendekatan yang menekankan pada penciptaan pengalaman ruang yang dapat dirasakan melalui indra, emosi, dan persepsi pengguna, sehingga arsitektur tidak hanya berfungsi secara teknis, tetapi juga membentuk kesan dan memori. Fokus Peter Zumthor sangat relevan karena ia menekankan pada atmosfer. Strategi ini tepat untuk perancangan stasiun, sebab mampu mengubah fungsi yang hanya sebagai transit menjadi ruang publik yang nyaman, berkarakter, sekaligus meninggalkan pengalaman emosional mendalam bagi penggunanya.

Menurut pemikiran *Peter Zumthor* dalam *Thinking Architecture*, arsitektur dipahami sebagai pengalaman yang melibatkan seluruh indra manusia, di mana atmosfer, material, dan memori berperan penting dalam membentuk kesan ruang. Dengan demikian, arsitektur tidak hanya dilihat secara visual, tetapi juga dirasakan secara emosional dan imersif oleh penggunanya [33]

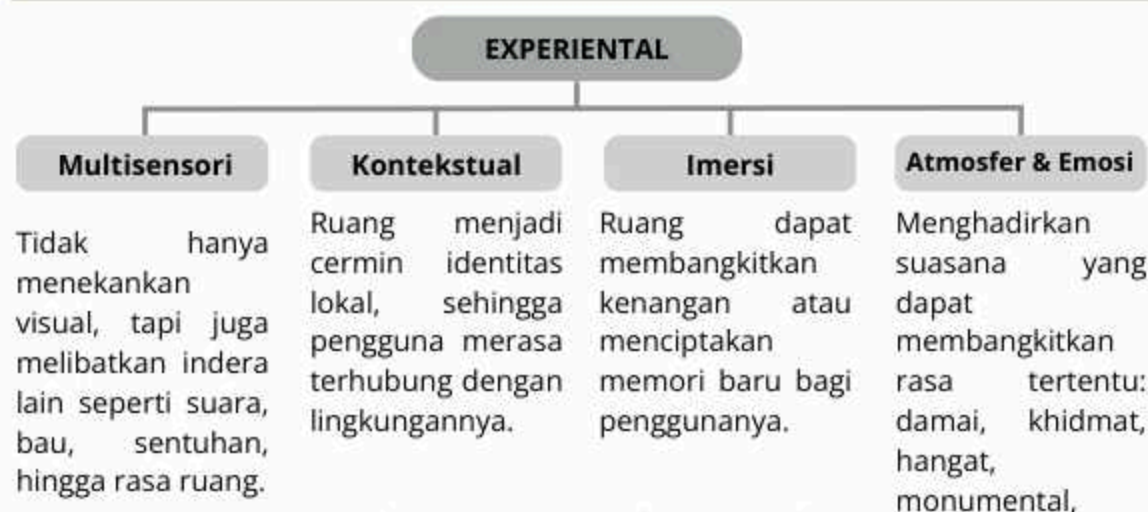


Diagram 1.1 Prinsip Arsitektur Experiential

Para arsitek dan perencana telah membuktikan bahwa pendekatan experiential dapat diterapkan pada stasiun bersejarah, seperti Stasiun Tugu yang menonjolkan nilai budaya dan Stasiun Victoria yang memodernisasi ruang untuk efisiensi, menunjukkan bahwa pengalaman unik dapat lahir dari penguatan identitas maupun peningkatan fungsi.

Dalam perancangan stasiun terminus di Ponorogo, pendekatan ini diarahkan untuk membentuk rancangan yang merefleksikan identitas lokal sekaligus mendukung kinerja stasiun secara optimal, dengan penerapan sebagai berikut :

OBJEK STASIUN TERMINUS

- Kemudahan Akses
- Orientasi Visual

BUDAYA LOKAL

- Citra Lokal
- Citra dan Identitas

Tapak

Tata massa stasiun menciptakan pengalaman transisi multisensori yang lancar. Zonasi dan alur yang jelas tidak hanya menjamin aksesibilitas, tetapi juga membangun atmosfer yang nyaman melalui perubahan sensor di setiap tahapan.

Ruang

Ruang dalam membentuk narasi perjalanan yang bertahap, didukung pengalaman multisensori serta fasilitas yang nyaman dan inklusif bagi semua pengguna.

Bentuk

Bentuk bangunan diolah merespons nilai budaya setempat, sekaligus menegaskan identitas kota melalui citra yang kuat, sehingga meninggalkan kesan visual yang membekas bagi setiap pengamatnya.

MULTISENSORI



QS. Al-Isra' (17): Ayat 36

Ayat ini melarang kita mengikud sesuatu tanpa ilmu. Ia menegaskan bahwa pendengaran, penglihatan, dan hati adalah alat-alat pemahaman yang akan diminta pertanggungjawaban di kemudian hari.

- Nilai Keterpaduan
- Nilai Tanggung Jawab (Responsibilitas)

Mengatur komposisi bangunan, desainnya memandu pengalaman penglihatan, pendengaran, dan emosi pengguna secara terpadu, memastikan kenyamanan, keamanan, dan orientasi yang jelas.

Ruang stasiun dirancang secara multisensori, memanfaatkan pencahayaan, tekstur, dan material untuk menciptakan pengalaman berkesan. Ini mengubah ruang fungsional menjadi sebuah perjalanan yang bermakna.

TATA MASA

RUANG

BENTUK

KONTEKSTUAL



QS. Ar-Rum (30): Ayat 22

Ayat ini menegaskan bahwa perbedaan konteks, seperti bahasa dan lingkungan, adalah tanda kebesaran Allah. Oleh karena itu, arsitektur yang kontekstual merupakan upaya untuk memahami dan mengintegrasikan "tanda-tanda" ini ke dalam sebuah karya.

- Nilai Keselarasan
- Nilai Adaptasi
- Nilai Penghargaan terhadap Keberagaman

Massa bangunan utama dirancang tinggi dan megah untuk memberi kesan agung, sementara bagian dasarnya lebih solid dan terbuka, menggunakan material lokal untuk menyatu dengan tapak.

Bentuk stasiun ini dirancang dengan mengadaptasi siluet ikonik topeng Singa Barong dari kesenian Reog Ponorogo. Atapnya dibuat lebar dan bertingkat, melengkung seperti rambut Reog yang melindunginya dari panas matahari dan hujan.

IMERSI



QS. Az-Zumar (39): Ayat 23

Ayat ini menunjukkan bagaimana Al-Qur'an menciptakan pengalaman imersif yang memicu respons fisik dan spiritual, dirasakan secara holistik oleh seluruh tubuh dan jiwa.

- Nilai Progresif
- Nilai Transformasi
- Nilai Pengalaman Holistik

Tata massa stasiun ini dirancang sebagai sebuah narasi spasial, bukan satu blok padat

Desain interiornya menciptakan pengalaman imersi dengan menyusun area-area yang berbeda karakter. Mulai dari lobi yang lapang dan modern, berlanjut ke area fungsional yang efisien, hingga puncak ketenangan di ruang tunggu.

ATMOSFER & EMOSI



QS. Al-Fajr (89): Ayat 27-30

Ayat-ayat ini mengajarkan bahwa ketenangan hati dan jiwa dapat dicapai dengan mengingat Allah, yang dapat diwujudkan dalam desain ruang yang aman dan harmonis.

- Nilai Ketenangan
- Nilai Kenyamanan & Kedamaian

Massa bangunan utama dirancang sebagai perisai suara dari rel, sementara volumenya disusun untuk menciptakan ruang dalam yang tenang dan terlindungi.

Melalui pengaturan pencahayaan yang lembut, material yang menenangkan, dan alur sirkulasi yang intuitif, desain interiornya secara sengaja mengubah pengalaman transit menjadi momen yang damai dan bebas dari ketegangan bagi pengguna.

Bentuk stasiun ini dirancang dengan geometri yang tegas dan garis-garis lurus yang menciptakan kesan kokoh dan teratur. Proporsinya yang selimbang dan atapnya yang lebar berfungsi sebagai pelindung, memberikan rasa aman dan ketenangan yang selaras dengan lingkungan sekitarnya.

2

PENELUSURAN KONSEP PERANCANGAN



Profil Rancangan

LOKASI TAPAK

LOKASI TAPAK

Jl. Raya Ponorogo - Madiun,
Banyudono, Kec. Ponorogo,
Kabupaten Ponorogo, Jawa
Timur 63411

BATAS TAPAK

Sebelah Utara : Jl. Sumatera dan rumah warga
Sebelah Timur : Jl. Soekarno-Hatta dan pertokoan
Sebelah Selatan : Jl. Sulawesi dan pertokoan
Sebelah Barat : Jl. Pulau Seribu dan rumah warga

DIMENSI TAPAK

Luas : 1,6 ha
Keliling : 641 m

GSB : 13 Meter

GSB sebesar 13m ditetapkan
Perda RTRW Kabupaten
Ponorogo Tahun 2024-2044

RTH : 40%

Luas Tapak : 1,6 Ha
RTH = 0,64 Ha

KDB : 60%

Luas Tapak : 1,6 Ha
KDB : 0,96 Ha

ISU PERANCANGAN

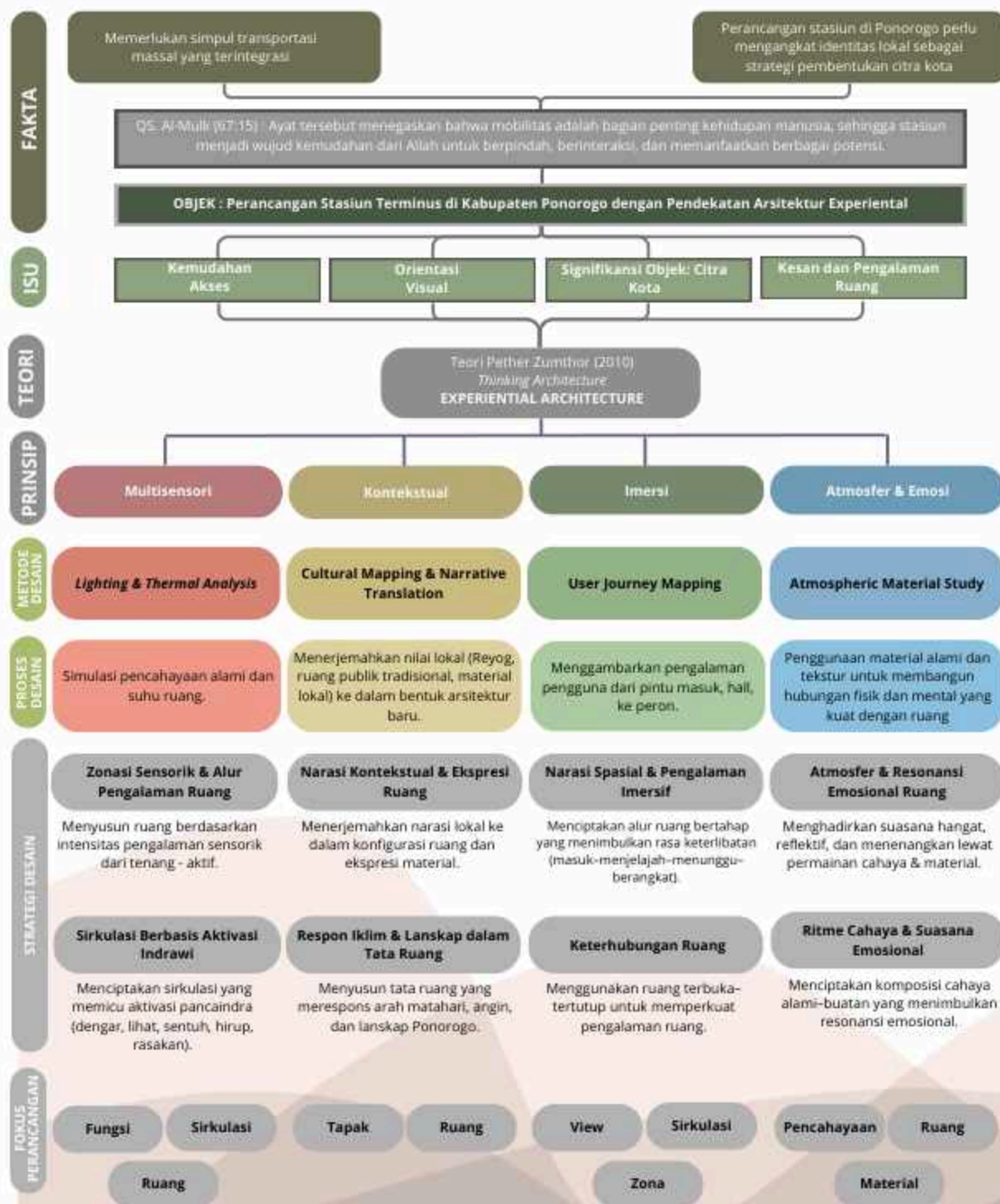
Keterbatasan konektivitas
transportasi

Peran Ganda Stasiun sebagai
Simpul Transportasi dan Citra
Kota

Dukungan reaktivasi jalur dari
pemerintah



Strategi Desain



Analisis Fungsi

FUNGSI PRIMER



Transportasi



Informasi



Pelayanan Penumpang

Fungsi primer pada Stasiun adalah datang dan perginya kereta-sewa naik dan turunnya penumpang. Terdapat beberapa zona yaitu:

- **Zona Kedatangan dan Keberangkatan**
- **Zona Informasi dan Zona Pelayanan**

Pada fungsi primer stasiun terminus ini ditambahkan hall pada zona kedatangan dan keberangkatan yang berfungsi untuk menguatkan penerapan pendekatan experiential

Zona Kedatangan & Keberangkatan



Area pembelian tiket & check-in



Peron (platform)



Hall



Ruang tunggu



Lobby

Zona Informasi dan Zona Pelayanan

Fungsi kedua merupakan fasilitas yang mendukung fungsi utama dengan memperluas jenis layanan yang terdiri dari :

- **Zona Operasional dan pengelola**
- **Zona Komersil**



Operasional



Komersil

FUNGSI SEKUNDER

Pada fungsi sekunder, ditambahkan beberapa elemen pendukung seperti galeri mini untuk memperkuat pengalaman experiential pengguna.

Zona Operasional dan Pengelola



Pengelola



Keamanan



Utilitas



Galeri Mini

Zona Komersial



Minimarket/ Kios



Food Court



Cafe

FUNGSI PENUNJANG



Publik Space



Service

Fungsi yang ketiga adalah fungsi penunjang yaitu fungsi pendukung dari fungsi lainnya yaitu fasilitas tambahan untuk para penumpang seperti tempat ibadah, pelayanan kesehatan, BAK dan BAB, parkir, istirahat, bersosialisasi. Fungsi Penunjang ini di bagi menjadi dua zona yaitu :

- **Zona Service**
- **Zona Public Space**

Fungsi penunjang berupa open space dirancang tidak hanya sebagai area terbuka, tetapi sebagai ruang jeda yang memperkaya pengalaman experiential pengguna.

Zona Service



Musholla



Area Parkir



Toilet



ATM



R. Kesehatan



R. Laktasi



Playground

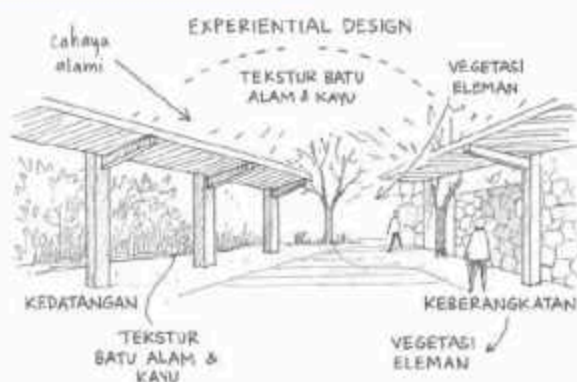


Open Space

Zona Public Space

Analisis Experiential

ASPEK MULTISENSORI

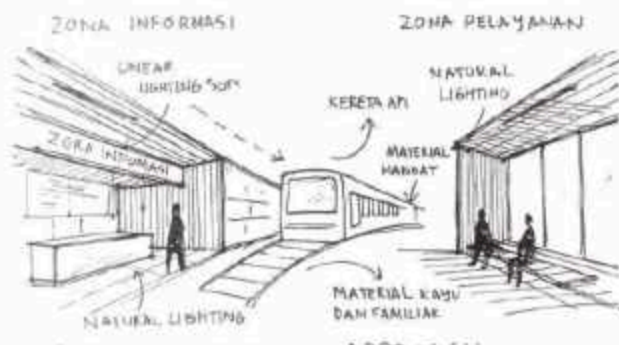


Zona Keberangkatan dan Kedatangan

- Pencahayaan alami, tekstur material seperti batu alam dan kayu, serta elemen vegetasi menciptakan kesan hangat dan alami yang dapat dirasakan oleh indera penglihatan dan peraba.

Zona Informasi dan Zona Pelayanan

- Pencahayaan difokuskan pada kenyamanan visual dengan warna lembut dan material yang memberikan kesan hangat serta mudah dikenali.



ASPEK KONTEKSTUAL



Zona Keberangkatan dan Kedatangan

- Penerapan elemen vernakular seperti pola lantai, struktur atap, dan material lokal memperkuat identitas daerah serta menghadirkan rasa keterikatan dengan lingkungan sekitar.

Zona Informasi dan Zona Pelayanan

- Elemen grafis, signage, dan detail interior memuat karakter visual lokal untuk memperkuat citra tempat dan memberikan kesan ramah terhadap pengunjung.



Analisis Experiential

ASPEK IMERSI



Zona Keberangkatan dan Kedatangan

- Dibentuk dengan karakter terbuka dan orientasi pandang yang terarah menuju rel serta lanskap, menciptakan hubungan visual dan emosional antara ruang dalam dengan arah perjalanan.

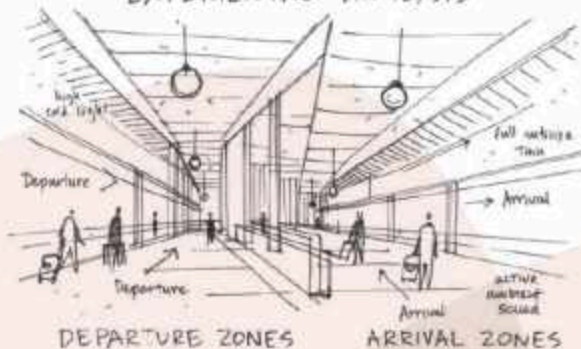
Zona Informasi dan Zona Pelayanan

- Tata ruang informasi dan pelayanan dirancang dengan sirkulasi yang jelas dan terbuka sehingga pengguna dapat berinteraksi langsung dengan petugas maupun elemen digital secara intuitif.



ASPEK ARMOSFER & EMOSI

EXPERIENTIAL ANALYSIS

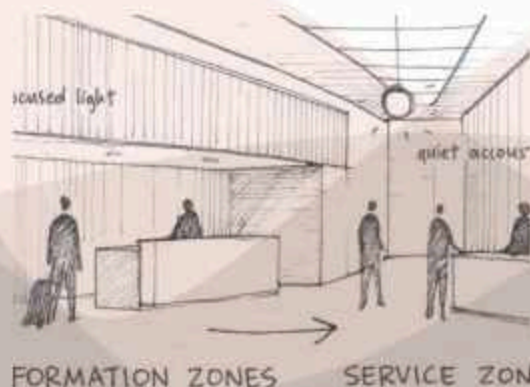


Zona Keberangkatan dan Kedatangan

- Menghadirkan suasana dinamis dan penuh antipaksi melalui pencahayaan terang dan suara ambient yang aktif

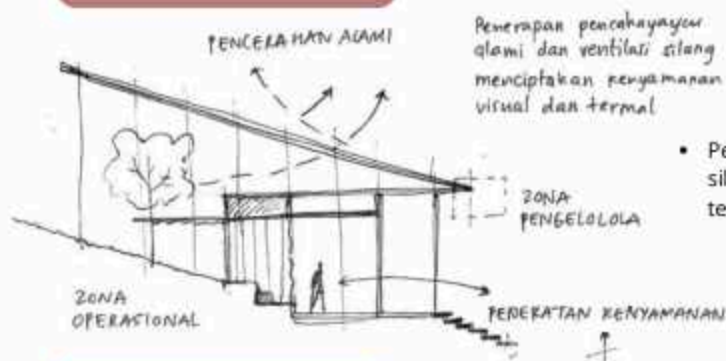
Zona Informasi dan Zona Pelayanan

- Kombinasi pencahayaan terarah, warna netral, dan akustik yang tenang menciptakan suasana profesional namun tetap humanis



Analisis Experiental

ASPEK MULTISENSORI



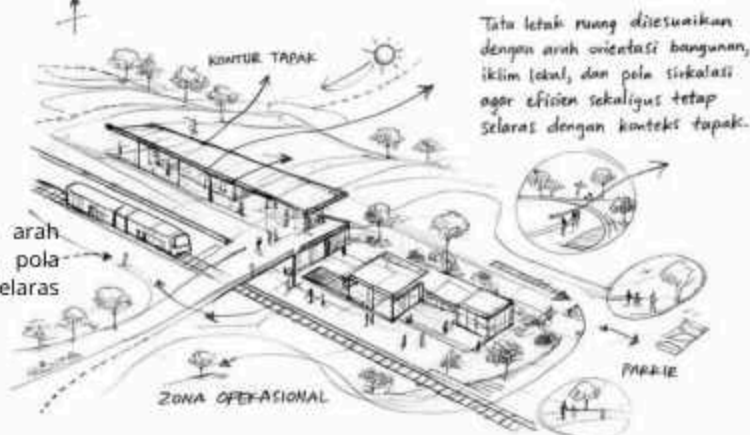
Zona Operasional dan Pengelola

- Penerapan pencahayaan alami dan ventilasi silang menciptakan kenyamanan visual dan termal.

ASPEK KONTEKSTUAL

Zona Operasional dan Pengelola

- Tata letak ruang disesuaikan dengan arah orientasi bangunan, iklim lokal, dan pola sirkulasi agar efisien sekaligus tetap selaras dengan konteks tapak.



ASPEK IMERSI



Zona Operasional dan Pengelola

- Visual terbuka ke arah area publik atau lanskap luar menciptakan rasa keterlibatan dan kontrol terhadap aktivitas yang dikelola

ASPEK ATMOSFER

Zona Operasional dan Pengelola

- Kombinasi warna lembut, pencahayaan hangat, serta elemen vegetasi interior membangun atmosfer kerja yang seimbang antara fokus dan relaksasi.



Analisis Experiential

ASPEK MULTISENSORI



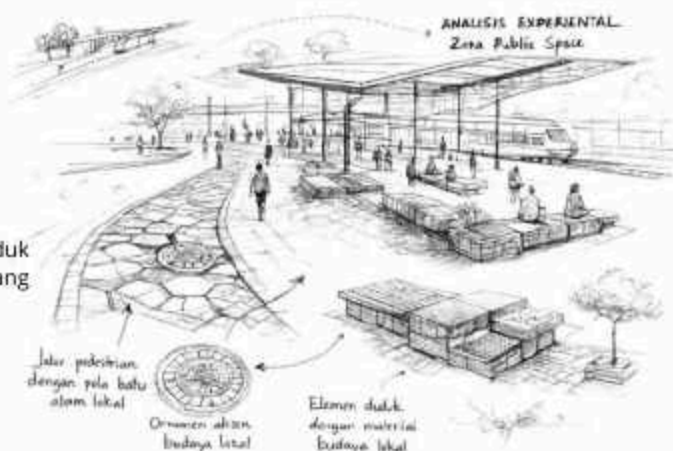
Zona Public Space

- Vegetasi beragam dengan aroma alami, tekstur daun, serta suara gemerisik angin dan air menghadirkan stimulasi inderawi yang menenangkan

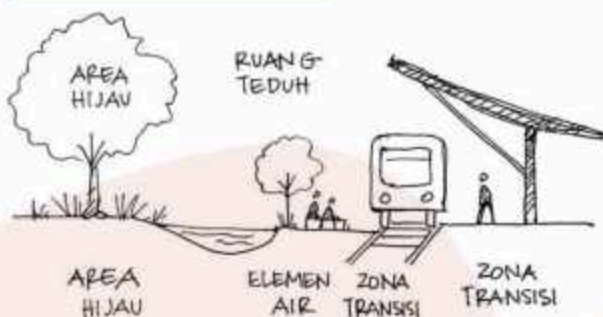
ASPEK KONTEKSTUAL

Zona Public Space

- Jalur pedestrian dan elemen duduk menampilkan pola atau material yang merepresentasikan nilai lokalitas.



ASPEK IMERSI



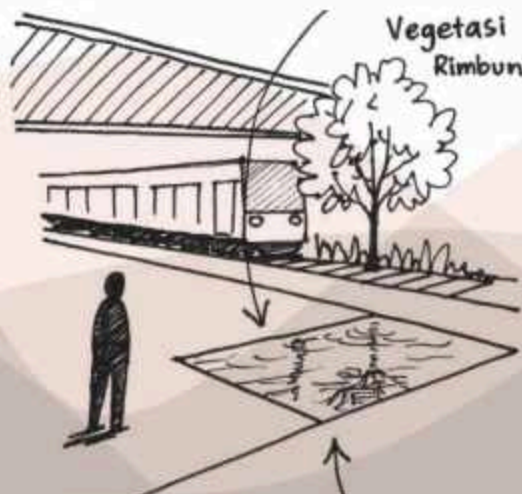
Zona Public Space

- Transisi antara area hijau, elemen air, dan ruang teduh menciptakan pengalaman ruang yang mengalir dan menyatu dengan alam sekitar.

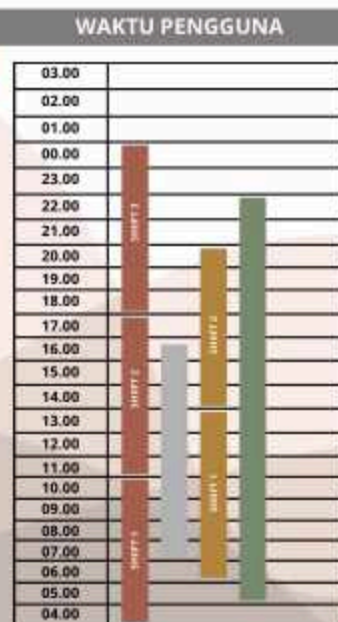
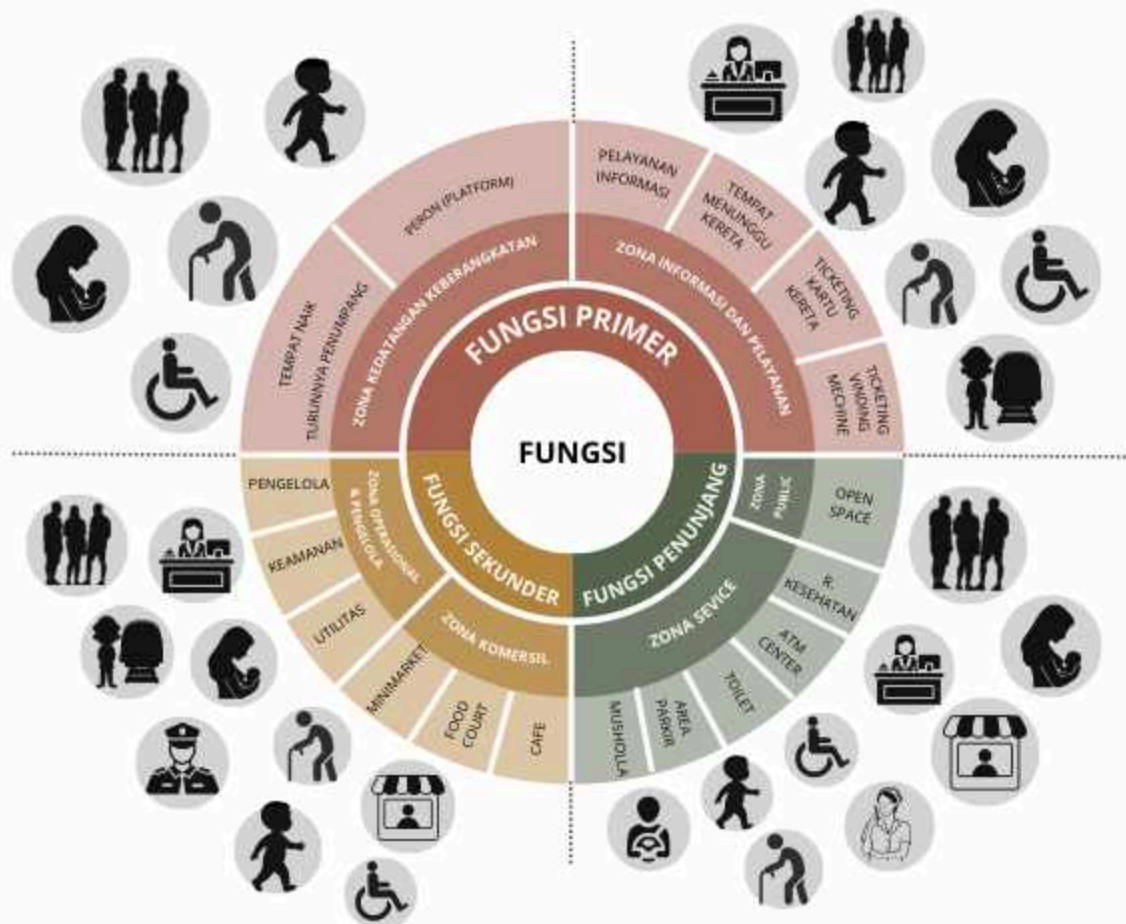
ASPEK ATMOSFER

Zona Public Space

- Keseimbangan antara pencahayaan alami, vegetasi rimbun, dan elemen air menciptakan atmosfer sejuk dan reflektif



Analisis Pengguna



PENGELOLA

Pengelola Stasiun Bagian Lapangan

Dibagi menjadi 3 Shift yang masing-masing mempunyai jam kerja ± 7 jam per shift

Pengelola Stasiun Bagian Pusat Kantor

Pengelola stasiun bagian pusat kantor hanya bekerja ± 8 jam per hari

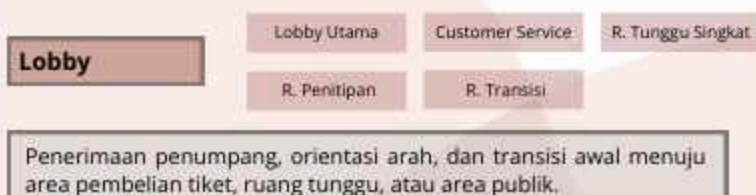
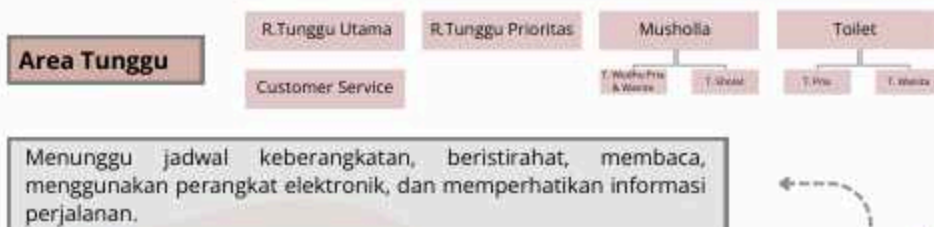
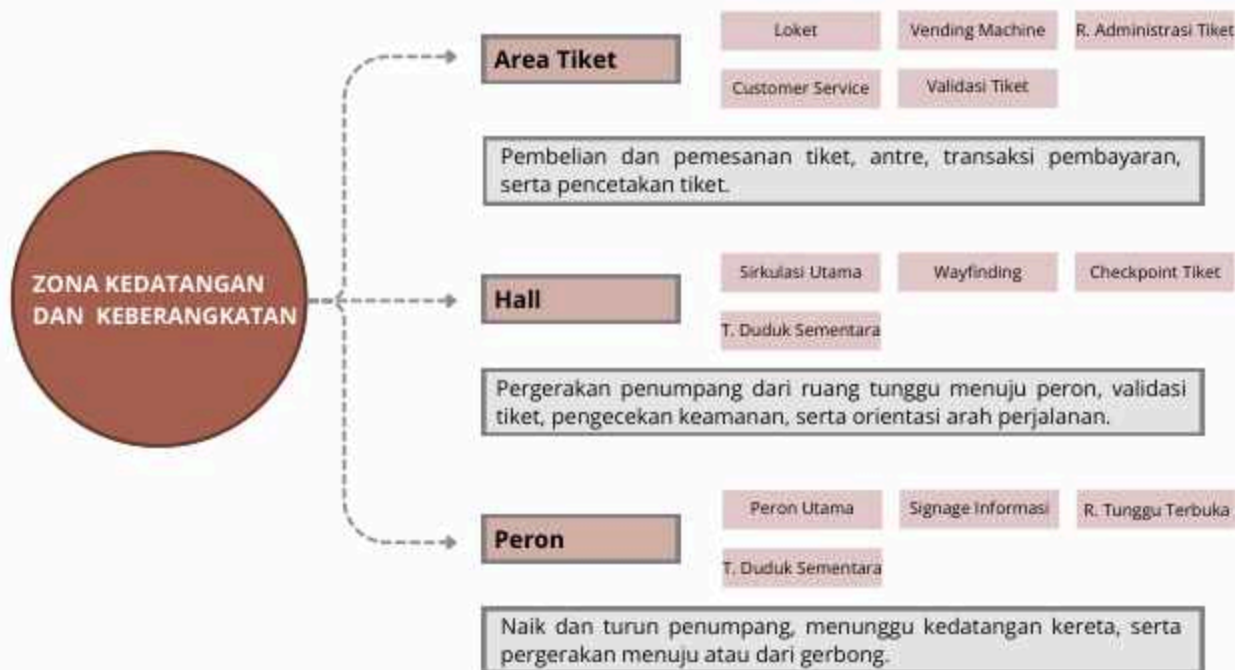
Pengelola non stasiun

Pengelola non stasiun bekerja mulai jam 8.00 pagi hingga 21.00. Dimana setiap bagian mempunyai shiftnya masing-masing

Penumpang

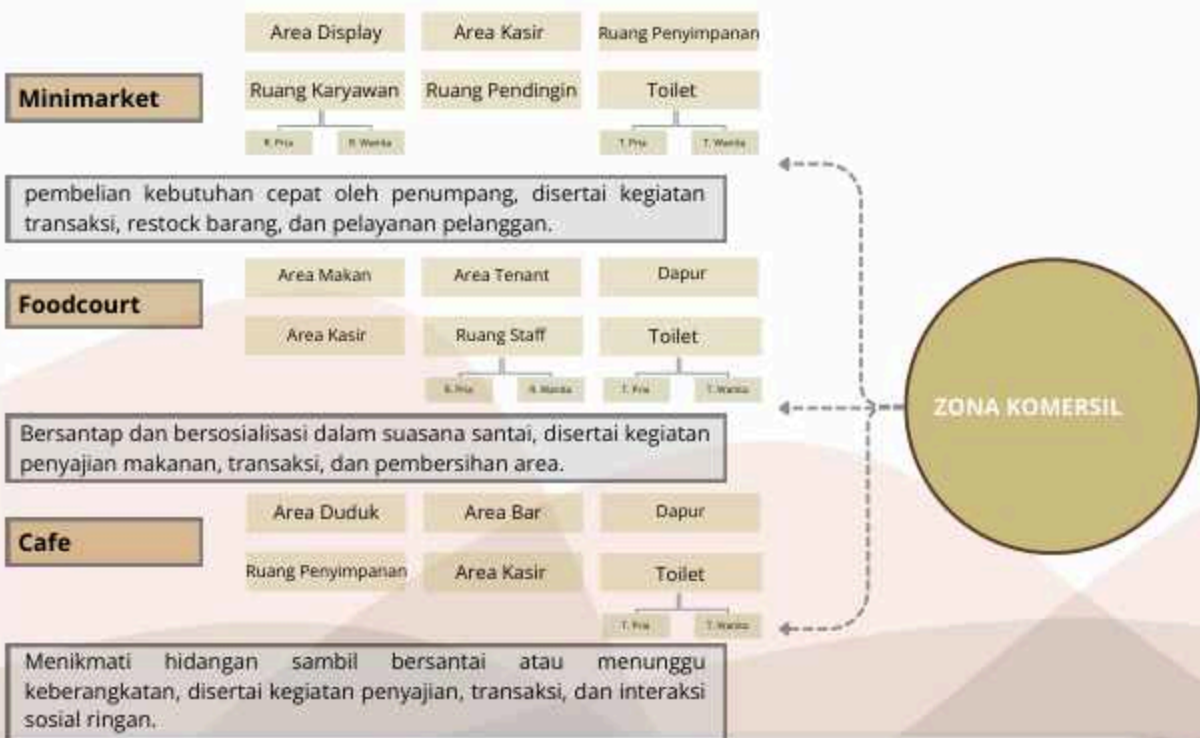
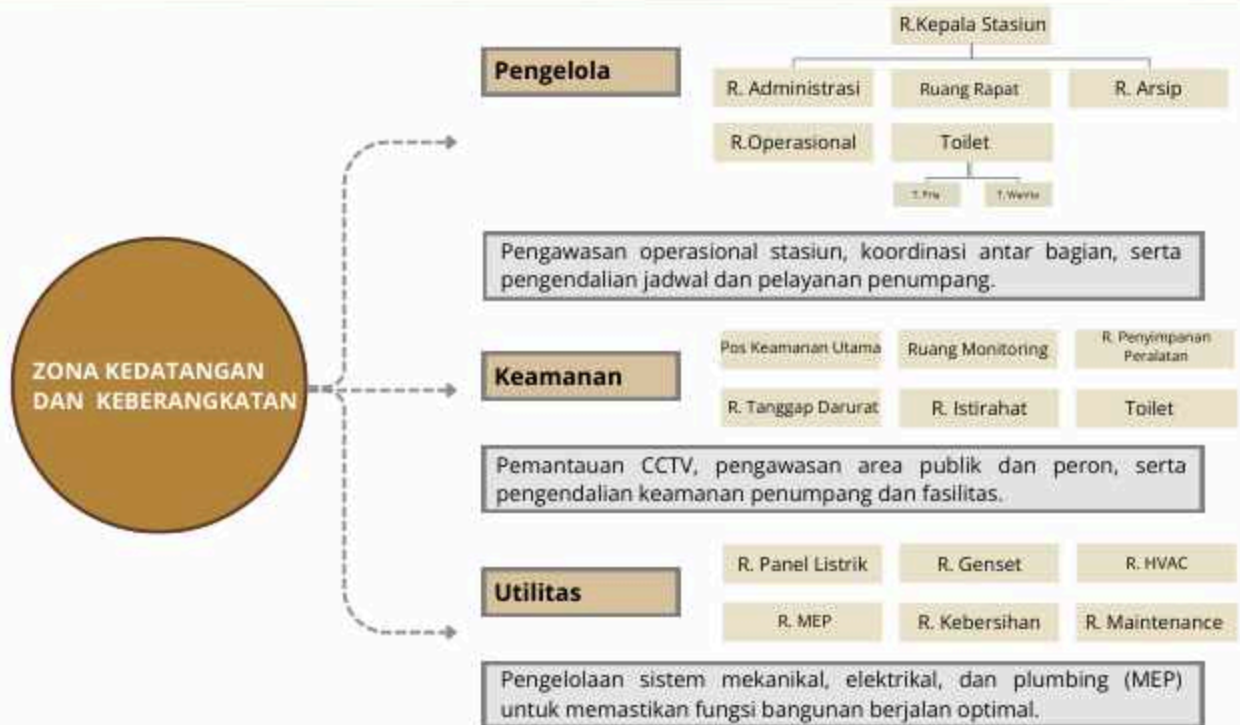
Penumpang bisa menikmati fasilitas atau menaiki Kereta Api mulai 05.20 - 02.00

Analisis Aktivitas



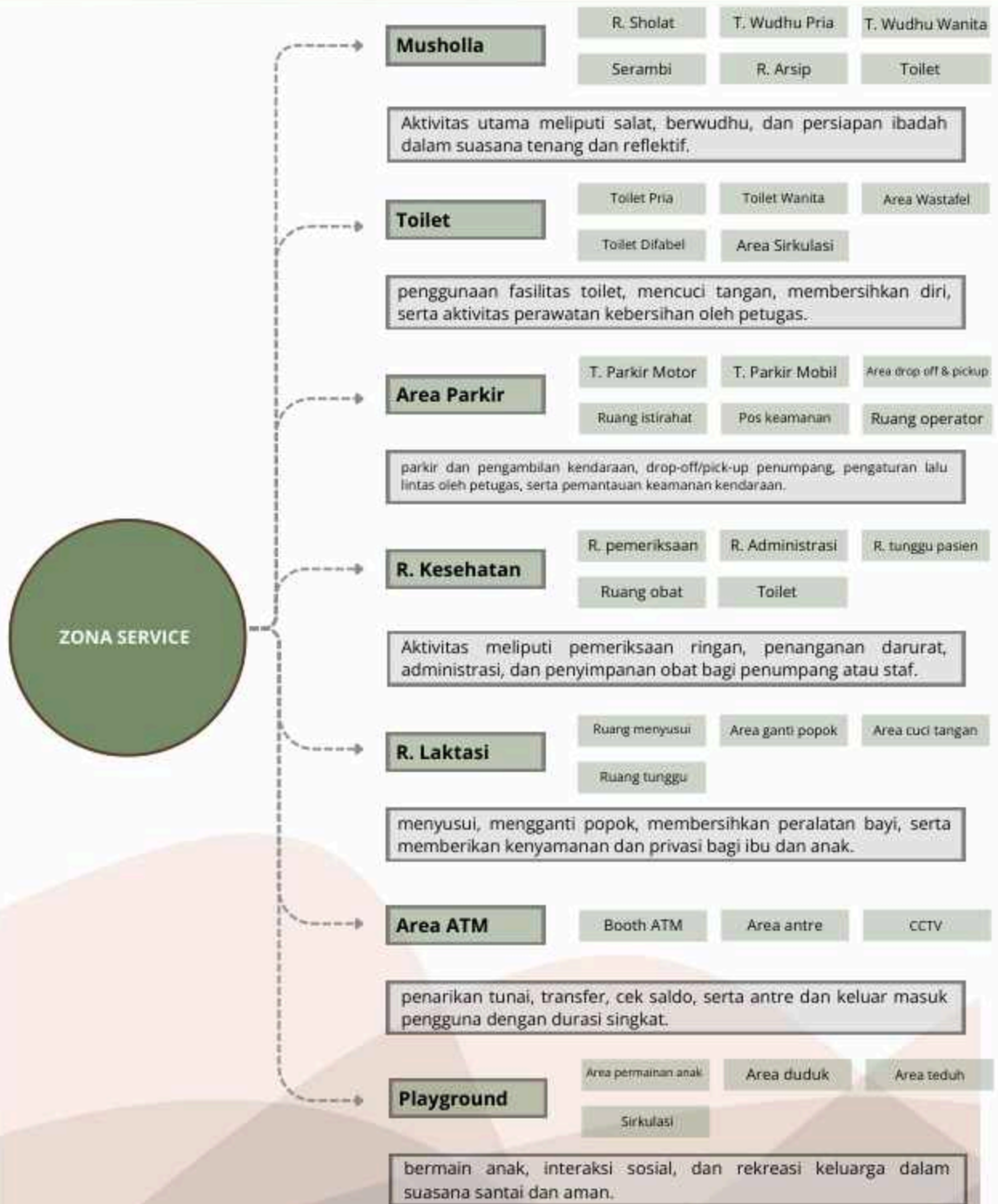
- Fungsi Primer Zona Informasi & Pelayanan
- Fungsi Primer Zona Keberangkatan & Kedatangan
- Fungsi Primer Zona Informasi & Pelayanan
- Fungsi Sekunder Zona Operasional & Pengelola
- Fungsi Sekunder Zona Komersil
- Fungsi Penunjang Zona Service

Analisis Aktivitas



- Fungsi Primer Zona Informasi & Pelayanan
- Fungsi Primer Zona Keberangkatan & Kedatangan
- Fungsi Primer Zona Informasi & Pelayanan
- Fungsi Sekunder Zona Operasional & Pengelola
- Fungsi Sekunder Zona Komersil
- Fungsi Penunjang Zona Service
- Fungsi Penunjang Zona Open Space

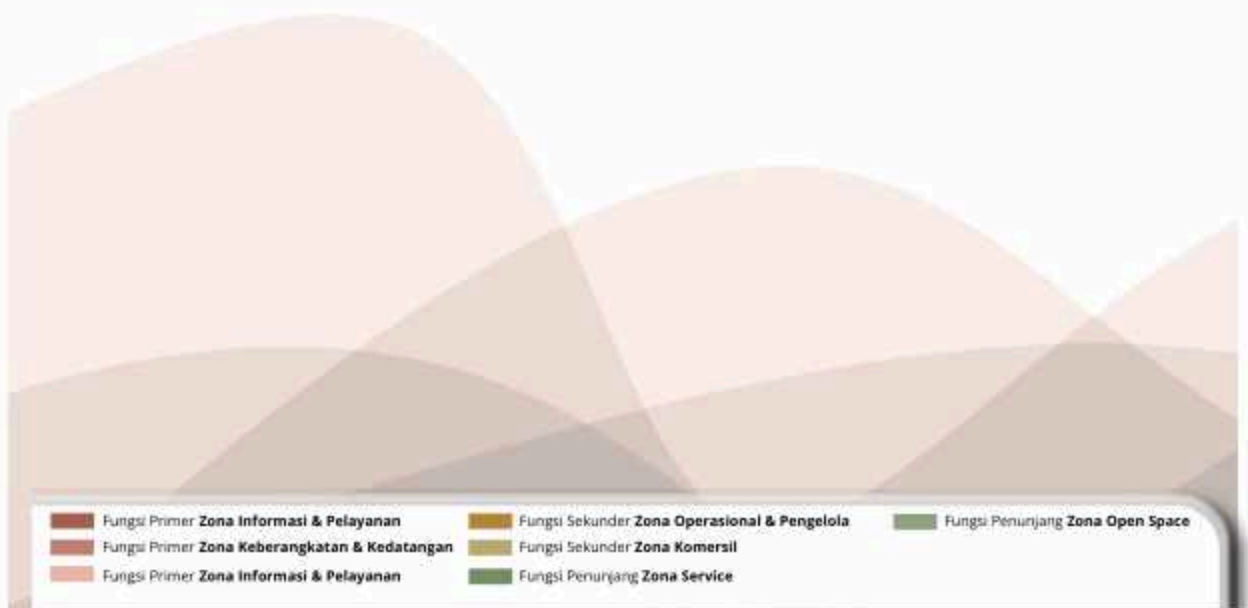
Analisis Aktivitas



Fungsi Primer Zona Informasi & Pelayanan
 Fungsi Primer Zona Keberangkatan & Kedatangan
 Fungsi Primer Zona Informasi & Pelayanan

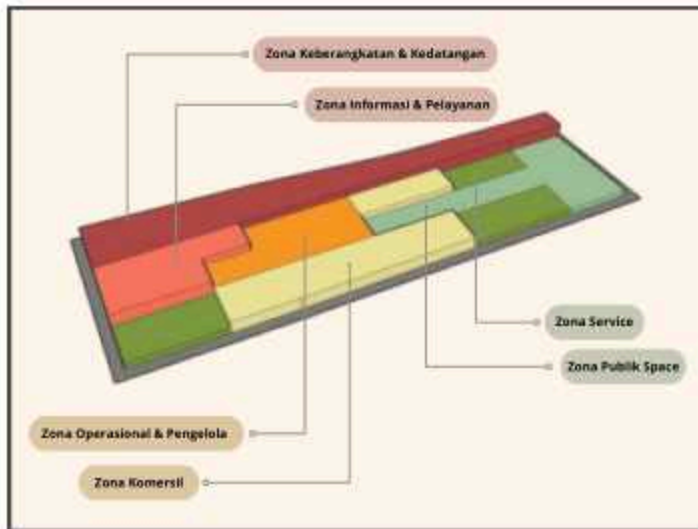
Fungsi Sekunder Zona Operasional & Pengelola
 Fungsi Sekunder Zona Komersil
 Fungsi Penunjang Zona Service

Fungsi Penunjang Zona Open Space



Analisis Ruang Makro

KUANTITAS RUANG



Total luas ruang berdasarkan kategori fungsi sebelum penambahan jalur sirkulasi pengguna dan area hijau, memiliki luas sebesar 3.500 M²

Organisasi ruang makro dalam tapak mengalami modifikasi bentuk sesuai dengan besaran ruang yang mengikuti bentuk tapak, sehingga menghasilkan zonasi sebagai berikut :

ZONA KEBERANGKATAN DAN KEDATANGAN

Zona ini di letakan berdekatan antara area jalur kereta api yang sudah tersedia.

ZONA KEBERANGKATAN DAN KEDATANGAN

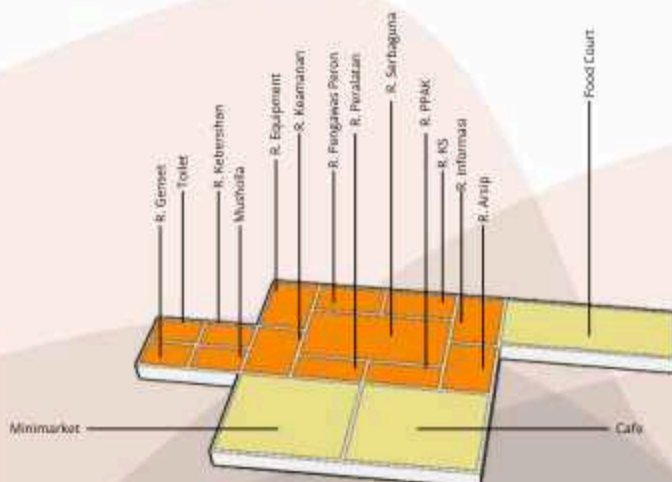
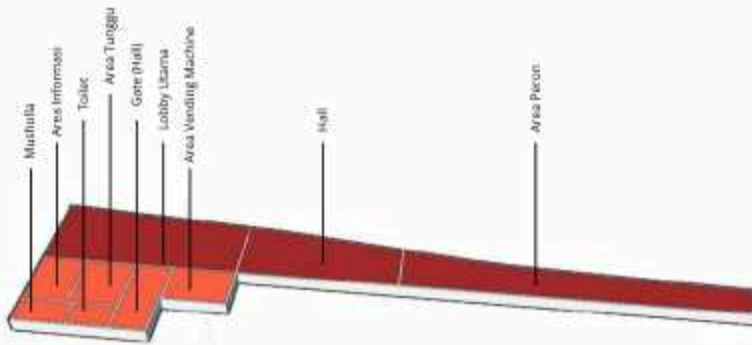
Zona pelayanan dan informasi terletak di depan bangunan dan terhubung langsung dengan zona keberangkatan untuk mempercepat akses pengguna menuju peron atau kereta

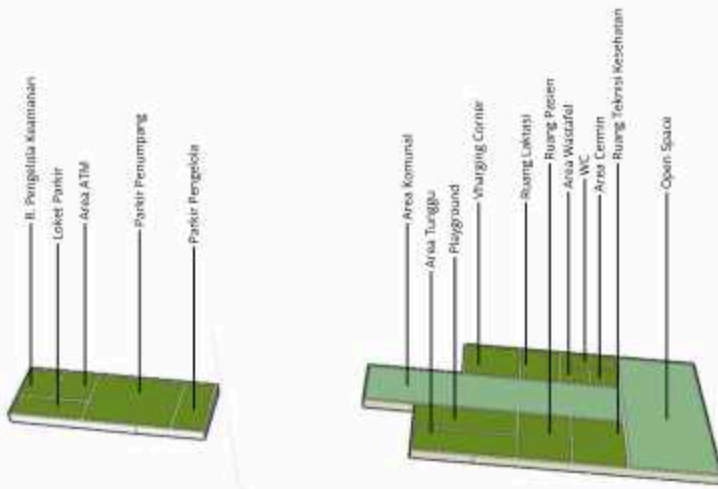
ZONA OPERASIONAL & PENGELOLA

Zona pengelola ini di letakan di tengah bagian tapak atau bangunan guna untuk memudahkan para pengelola untuk mengkordinir stasiun.

ZONA KOMERSIL

Pembagian dua zona komersial bertujuan meningkatkan daya tarik dan menyesuaikan dengan kebutuhan pengguna; area dekat ruang publik menarik pengunjung luar, sedangkan area dekat pelayanan memfasilitasi penumpang yang baru tiba.





ZONA PUBLIK SPACE

Zona pengelola ini di letakan di tengah bagian tapak atau bangunan guna untuk memudahkan para pengelola untuk mengkoordinir stasiun.

ZONA SERVICE

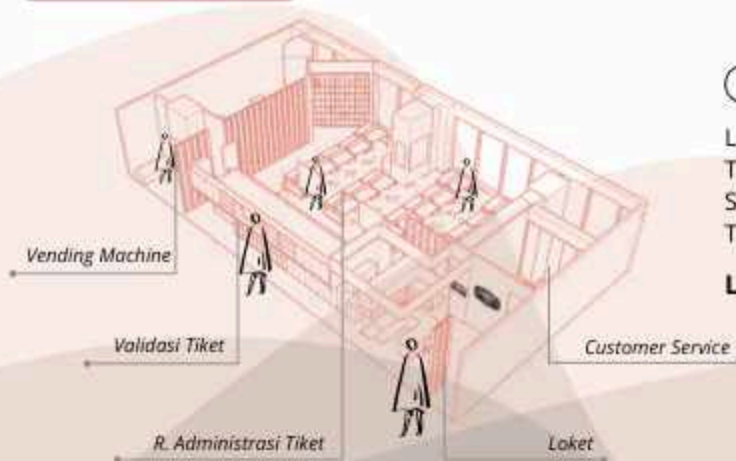
Peletakan zona service ini cukup strategis karena berada di sekitar zona lainnya. Zona pelayanan, zona komersil, dan zona keberangkatan. hal tsb berguna untuk memudahkan pengguna mengakses zona tersebut yang cukup sering di pakai.

ZONA SERVICE

Zona service juga ada yang khusus parkir dimana peletakan parkir yang jauh dari gate guna untuk meminimalisir penumpukan pengguna di area dekat dengan bangunan stasiun.

FUNGSI PRIMER

KAPASITAS : 20 ORANG



1 Area Tiket

Luas per orang	: 2 m ²
Total luas	: 20 x 2 m ² = 40 m ²
Sirkulasi 20%	: 40 m ² + (20% x 40 m ²)
Total luas	: 48 m ²

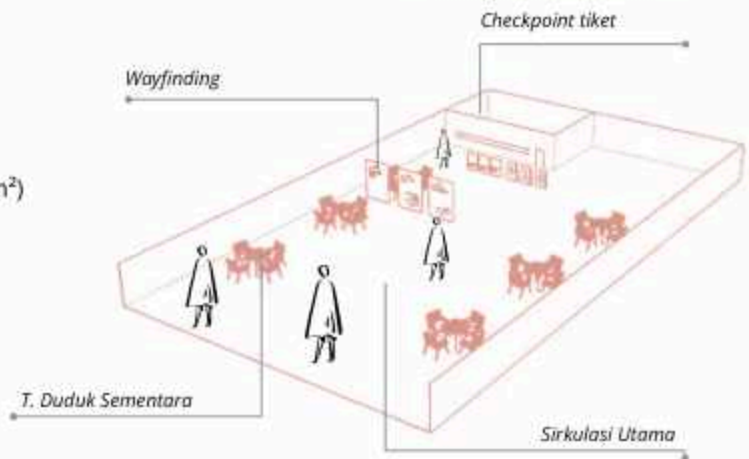
Luas minimum area tiket = 48 m²

KAPASITAS : 100 ORANG

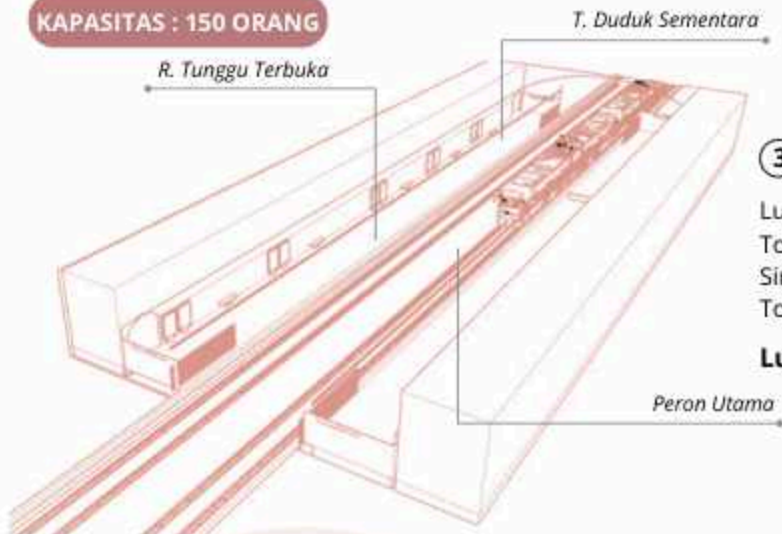
② Hall

Luas per orang : 2 m^2
 Total luas : $100 \times 2 \text{ m}^2 = 200 \text{ m}^2$
 Sirkulasi 25% : $200 \text{ m}^2 + (25\% \times 200 \text{ m}^2)$
 Total luas : 250 m^2

Luas minimum Hall= 250 m^2



KAPASITAS : 150 ORANG



③ Area Peron

Luas per orang : 2 m^2
 Total luas : $150 \times 2 \text{ m}^2 = 300 \text{ m}^2$
 Sirkulasi 25% : $300 \text{ m}^2 + (25\% \times 300 \text{ m}^2)$
 Total luas : 375 m^2

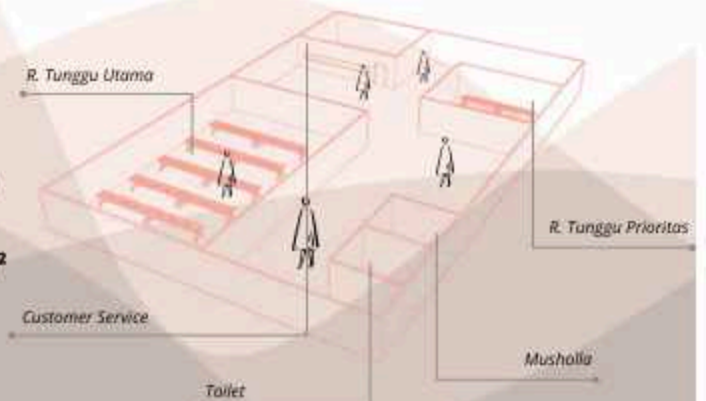
Luas minimum Area Peron = 375 m^2

④ Area Tunggu

Luas per orang : 2 m^2
 Total luas : $100 \times 2 \text{ m}^2 = 200 \text{ m}^2$
 Sirkulasi 20% : $200 \text{ m}^2 + (20\% \times 200 \text{ m}^2)$
 Total luas : 240 m^2

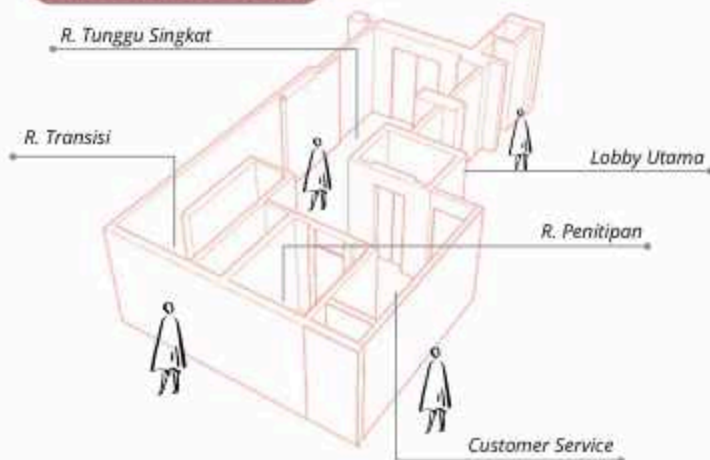
Luas minimum Area Tunggu = 240 m^2

KAPASITAS : 100 ORANG



FUNGSI PRIMER

KAPASITAS : 100 ORANG



⑤ Lobby

Luas per orang	: 2 m ²
Total luas	: 100 x 2 m ² = 200 m ²
Sirkulasi 25%	: 200 m ² + (25% x 200 m ²)
Total luas	: 250 m ²

Luas minimum Lobby = 250 m²

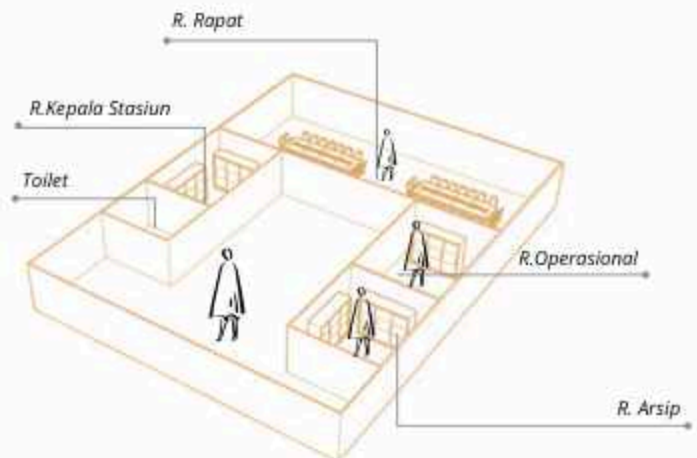
FUNGSI SEKUNDER

KAPASITAS : 10 ORANG

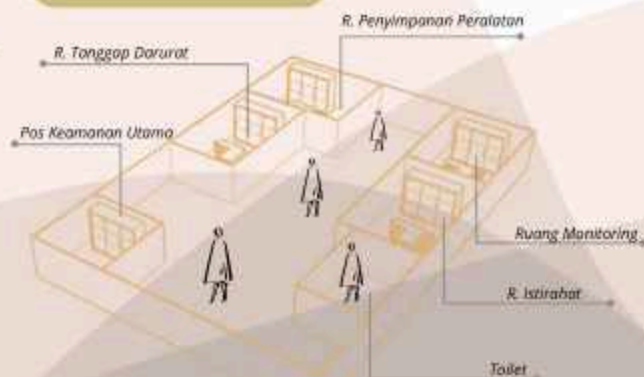
⑥ Area Pengelola

Luas per orang	: 2 m ²
Total luas	: 10 x 2 m ² = 20 m ²
Sirkulasi 20%	: 20 m ² + (20% x 20 m ²)
Total luas	: 24 m ²

Luas minimum Area Pengelola = 24 m²



KAPASITAS : 10 ORANG



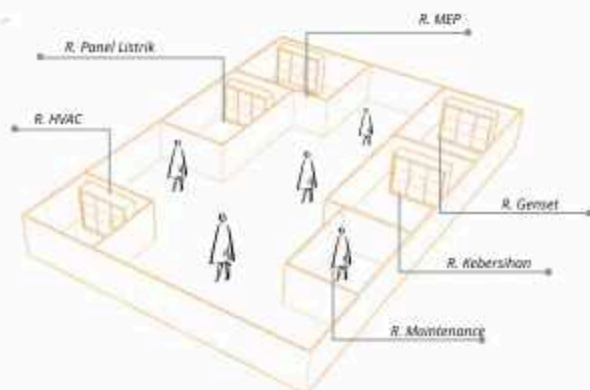
⑦ Keamanan

Luas per orang	: 2 m ²
Total luas	: 10 x 2 m ² = 20 m ²
Sirkulasi 20%	: 20 m ² + (20% x 20 m ²)
Total luas	: 24 m ²

Luas minimum Keamanan = 24 m²

FUNGSI SEKUNDER

KAPASITAS : 10 ORANG



8 Utilitas

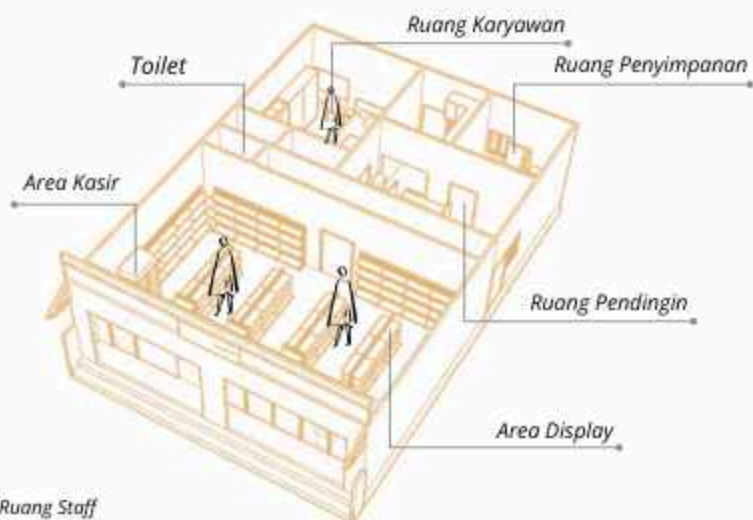
Luas per orang : 2 m^2
 Total luas : $10 \times 2 \text{ m}^2 = 20 \text{ m}^2$
 Sirkulasi 25% : $20 \text{ m}^2 + (20\% \times 20 \text{ m}^2)$
 Total luas : 24 m^2

Luas minimum Utilitas = 24 m^2

9 Minimarket

Luas per orang : 2 m^2
 Total luas : $25 \times 2 \text{ m}^2 = 50 \text{ m}^2$
 Sirkulasi 20% : $50 \text{ m}^2 + (20\% \times 50 \text{ m}^2)$
 Total luas : 60 m^2

Luas minimum Minimarket = 60 m^2



KAPASITAS : 25 ORANG

KAPASITAS : 50 ORANG



10 Foodcourt

Luas per orang : 2 m^2
 Total luas : $50 \times 2 \text{ m}^2 = 100 \text{ m}^2$
 Sirkulasi 20% : $100 \text{ m}^2 + (20\% \times 100 \text{ m}^2)$
 Total luas : 120 m^2

Luas minimum Foodcourt = 120 m^2

FUNGSI SEKUNDER

11 Cafe

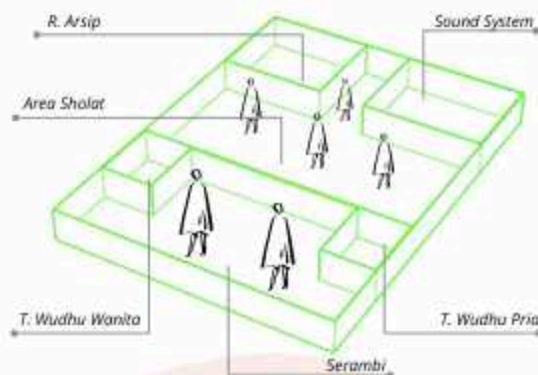
Luas per orang : 2 m^2
 Total luas : $50 \times 2 \text{ m}^2 = 100 \text{ m}^2$
 Sirkulasi 25% : $100 \text{ m}^2 + (20\% \times 100 \text{ m}^2)$
 Total luas : 120 m^2

Luas minimum Cafe = 120 m^2



FUNGSI PENUNJANG

KAPASITAS : 30 ORANG



12 Musholla

Luas per orang : 2 m^2
 Total luas : $30 \times 2 \text{ m}^2 = 60 \text{ m}^2$
 Sirkulasi 20% : $60 \text{ m}^2 + (20\% \times 60 \text{ m}^2)$
 Total luas : 72 m^2

Luas minimum Minimarket = 72 m^2

13 Klinik Kesehatan

Luas per orang : 2 m^2
 Total luas : $10 \times 2 \text{ m}^2 = 20 \text{ m}^2$
 Sirkulasi 20% : $20 \text{ m}^2 + (20\% \times 20 \text{ m}^2)$
 Total luas : 24 m^2

Luas minimum Keamanan = 24 m^2



KAPASITAS : 10 ORANG

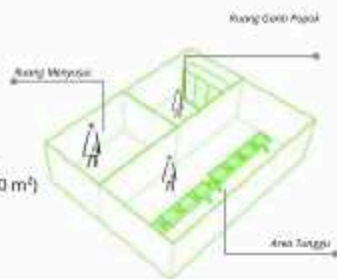
FUNGSI PENUNJANG

KAPASITAS : 5 ORANG

14 R. Laktasi

Luas per orang	: 2 m ²
Total luas	: 5 x 2 m ² = 10 m ²
Sirkulasi 25%	: 10 m ² + (20% x 10 m ²)
Total luas	: 12 m ²

Luas minimum Utilitas = 12 m²



KAPASITAS : 3 ORANG

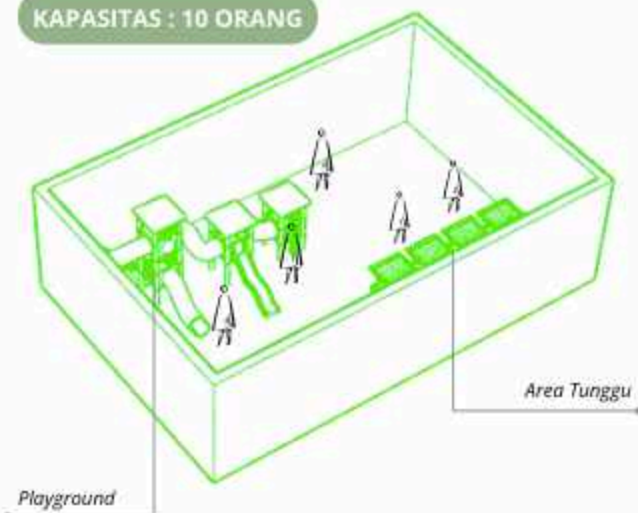
15 ATM Center

Luas per orang	: 2 m ²
Total luas	: 3 x 2 m ² = 6 m ²
Sirkulasi 20%	: 6 m ² + (20% x 6 m ²)
Total luas	: 7,2 m ²

Luas minimum Minimarket = 7,2 m²



KAPASITAS : 10 ORANG



16 Playground

Luas per orang	: 2 m ²
Total luas	: 10 x 2 m ² = 20 m ²
Sirkulasi 20%	: 20 m ² + (20% x 20 m ²)
Total luas	: 24 m ²

Luas minimum Playground = 24 m²

PARKIR MOTOR

Kapasitas 100 Motor

Luas per posisi	: 2,5 m ²
Total luas tanpa sirkulasi	: 100 x 2,5 m ² = 250 m ²
Sirkulasi 30%	: 250 m ² + (30% x 250 m ²)
Total luas	: 325 m ²

TOILET

5 Unit Toilet

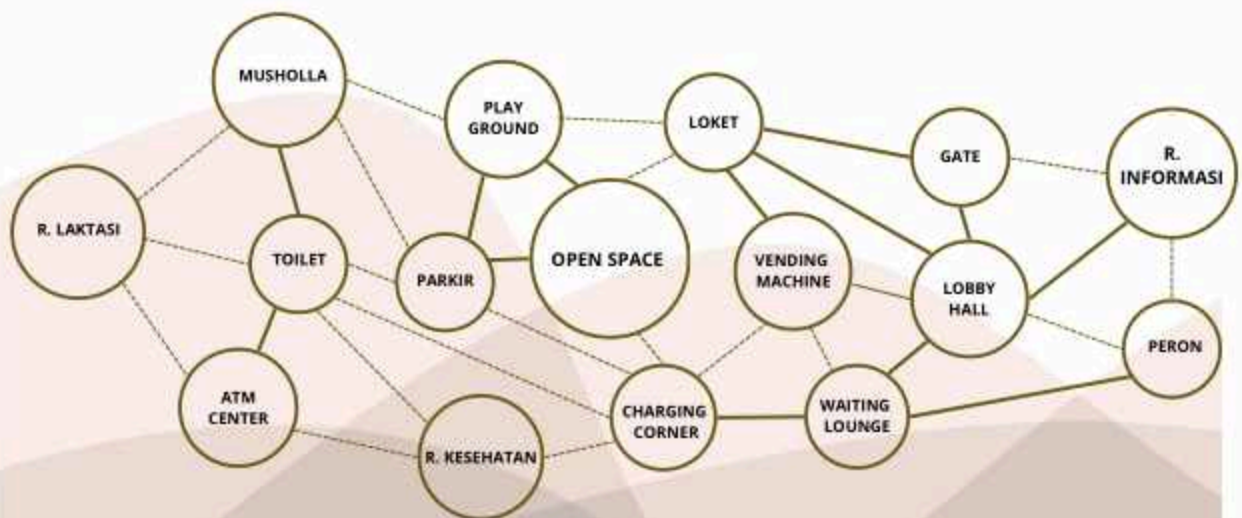
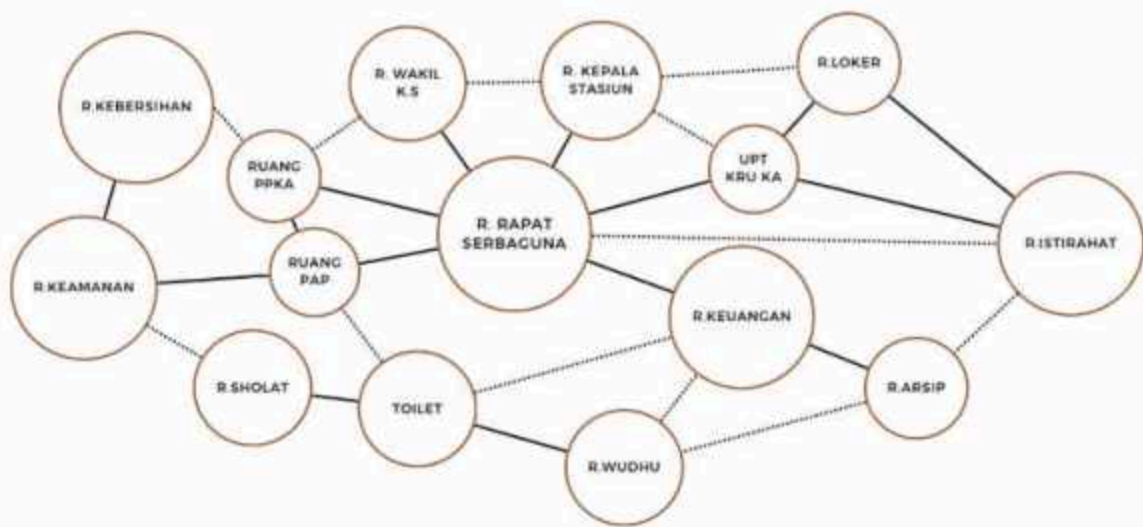
Luas per cubicle	: 2,5 m ²
Total luas	: 1 Unit x 2,5 m ² = 2,5 m ²
Sirkulasi 25%	: 2,5 m ² + (25% x 2,5 m ²) = 3,1
Total luas	: 3 x 5 = 15 m ²

PARKIR MOBIL

Kapasitas 30 Mobil

Luas per posisi	: 25 m ²
Total luas tanpa sirkulasi	: 30 x 25 m ² = 750 m ²
Sirkulasi 30%	: 750 m ² + (30% x 750 m ²)
Total luas	: 975 m ²

Diagram Keterkaitan

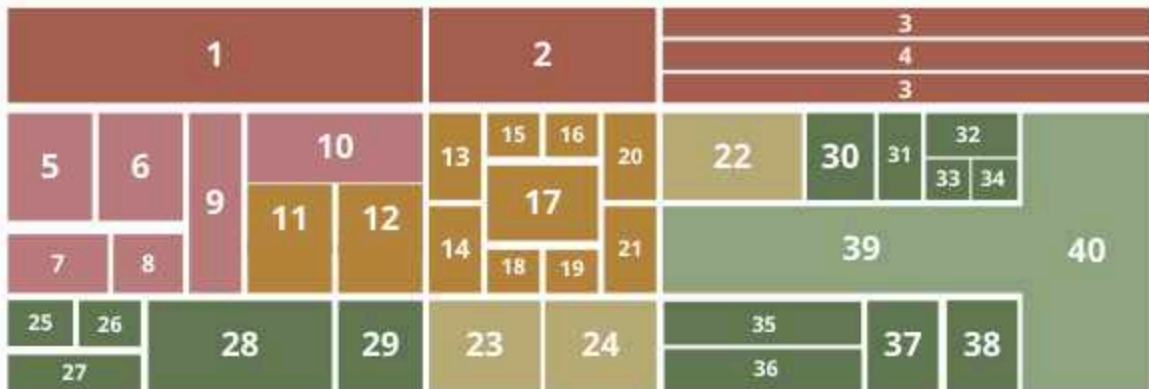


Keterangan :

----- : Tidak Berhubungan Langsung

———— : Berhubungan Langsung

Block Plan

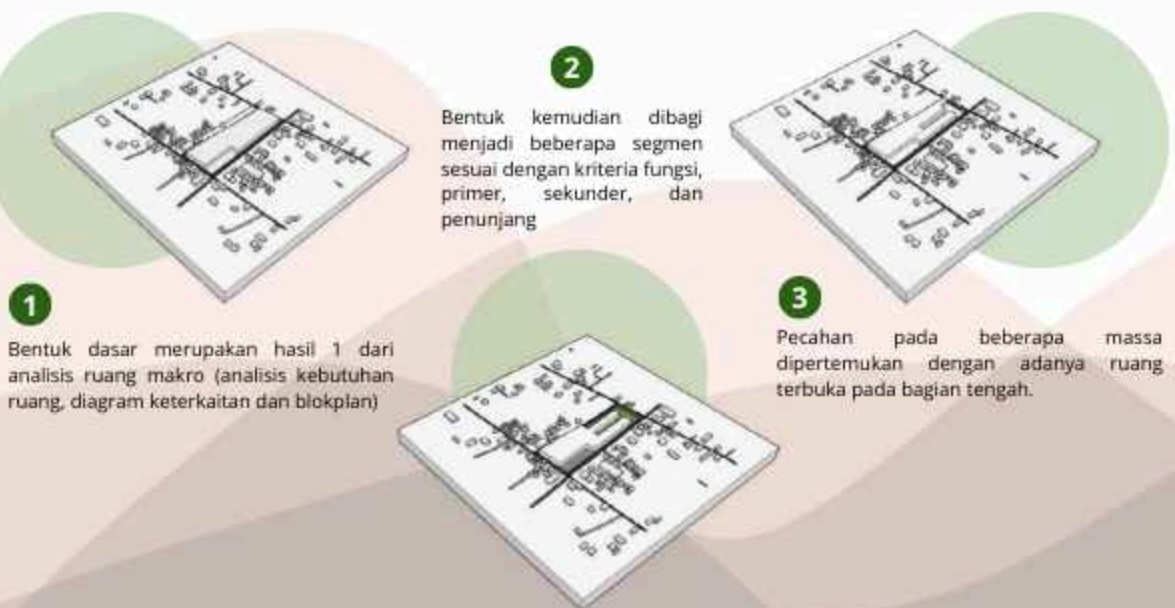


- | | | | |
|---------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1. Ruang Tunggu | 11. Ruang Genset | 21. R. Informasi | 31. Ruang Laktasi |
| 2. Hall | 12. Ruang MEP | 22. Food Court | 32. Toilet |
| 3. Peron | 13. Ruang Kebersihan | 23. Minimarket | 33. Area Wastafel |
| 4. Rel Kereta | 14. Ruang Maintenance | 24. Cafe | 34. Area Cermin |
| 5. Ruang Informasi | 15. Ruang Equipment | 25. R. Pengelola Keamanan | 35. Playground |
| 6. Lobby | 16. R. Keamanan | 26. Area ATM | 36. Area Tunggu |
| 7. Musholla | 17. R. Pengawas Peron | 27. Loket Parkir | 37. Ruang Pasien |
| 8. Toilet | 18. R. Peralatan | 28. Parkir Penumpang | 38. Ruang Teknisi Kesehatan |
| 9. Gate | 19. R. PPAK | 29. Parkir Pengelola | 39. Area Komunal |
| 10. Vending Machine | 20. R. KS | 30. Charging Corner | 40. Open Space |

KATEGORI FUNGSI RUANG

- | | | |
|---|---|--|
| Fungsi Primer | Fungsi Sekunder | Fungsi Penunjang |
|---|---|--|

Analisis Bentuk Dasar



Analisis Tapak Makro



PETA KAWASAN

- Lokasi Tapak
- Jl. Soekarno-Hatta
- Jl. Sulawesi- Jl. Willis
- Jl. Soekarno-Hatta Gg. V
- Jl. Pulau Seribu
- Jl. Sumatra- Jl. Merbabu
- A. Gedung Bhakti
- B. Hotel Indonesia
- C. Bank Syariah Indonesia (BSI)
- D. Masjid
- E. PPTQ Al-Ba'um

PETA KABUPATEN PONOROGO



Perbatasan Wilayah

Sebelah Utara: Kab. Madiun, Kab. Magetan, dan Kab. Nganjuk
Sebelah Timur: Kab. Tulungagung dan Kab. Trenggalek
Sebelah Selatan: Kab. Pacitan
Sebelah Barat: Kab. Pacitan dan Kab. Wonogiri (Provinsi Jawa Tengah)

Topografi

Topografi Kabupaten Ponorogo didominasi dataran rendah dengan kontur relatif landai, berada pada ketinggian rata-rata sekitar 92–500 mdpl, meski di bagian timur, selatan, dan barat terdapat perbukitan hingga lebih dari 2.000 mdpl.

Geologi

Jenis tanah pada kawasan perancangan berupa tanah aluvial dan latosol, yang relatif subur

Hidrologi

Sumber air berasal dari air PDAM dan sumur.

Klimatologi

Curah hujan rata-rata 2.000–2.500 mm/ tahun
Suhu min-max 22°C–31°C
Kelembapan 65–95%

GSB (Garis Sempadan Bangunan)

Lebar GSB ditetapkan sebesar 15 meter dari pertengahan jalur lalu lintas

KDB (Koefisien Dasar Bangunan)

Koefisien dasar bangunan maksimum 60%.

Luas Wilayah Ponorogo

1.371,78 km² (137.178 hektar)

KLB (Koefisien Lantai Bangunan)

Ketinggian bangunan maksimum 52m.

Fungsi Kawasan

1. Kawasan perancangan merupakan area CBD (Central Business District), yang memiliki fungsi pusat kegiatan ekonomi, bisnis, komersial dan jasa.

RESPON :

Memberikan fasilitas komersial untuk menunjang kebutuhan pangan pengguna buruh. Dimana komersial tsb bisa di gunakan tempat istirahat dan lain sebagainya.

2. Tapak perancangan juga dekat dengan permukiman penduduk setempat.

RESPON :

Menyediakan batas aman antara stasiun dan kawasan sekitar untuk meminimalisir kecelakaan, sekaligus menghadirkan taman kecil/ruang terbuka hijau yang dapat diakses masyarakat.

Transportasi

Akses transportasi ke stasiun tersedia bus di Jl. Soekarno-Hatta, namun tidak berhenti di depan tapak sehingga mayoritas pengguna Kereta mengandalkan ojek online.

RESPON :

Membuat Area khusus untuk penunggu atau drop off ojol

TATA GUNA LAHAN

LOKASI TAPAK

Jl. Raya Ponorogo - Madiun, Banyudono,
Kec. Ponorogo, Kabupaten Ponorogo, Jawa
Timur 63411

AREA PEMBATAS

Area pembatas sekitar tapak ini di fungsikan sebagai pembatas antara bangunan dan juga kawasan sekitar, yang bisa meredam kebisingan dan juga di batasi dengan pepohonan serta vertikal garden

BATAS TAPAK

Sebelah Utara	: Jl. Sumatera dan rumah warga
Sebelah Timur	: Jl. Soekarno-Hatta dan pertokoan
Sebelah Selatan	: Jl. Sulawesi dan pertokoan
Sebelah Barat	: Jl. Pulau Seribu dan rumah warga

DIMENSI TAPAK

Luas : 1,6 ha
Keliling : 641 m



GSB : 13 Meter

GSB sebesar 3m ditetapkan
Perda Perda No. 3 Tahun 2009

RTH : 40%

Luas Tapak : 1,6 Ha
RTH = 0,64 Ha

KDB : 60%

Luas Tapak : 1,6 Ha
KDB : 0,96 Ha

KDB : 60%

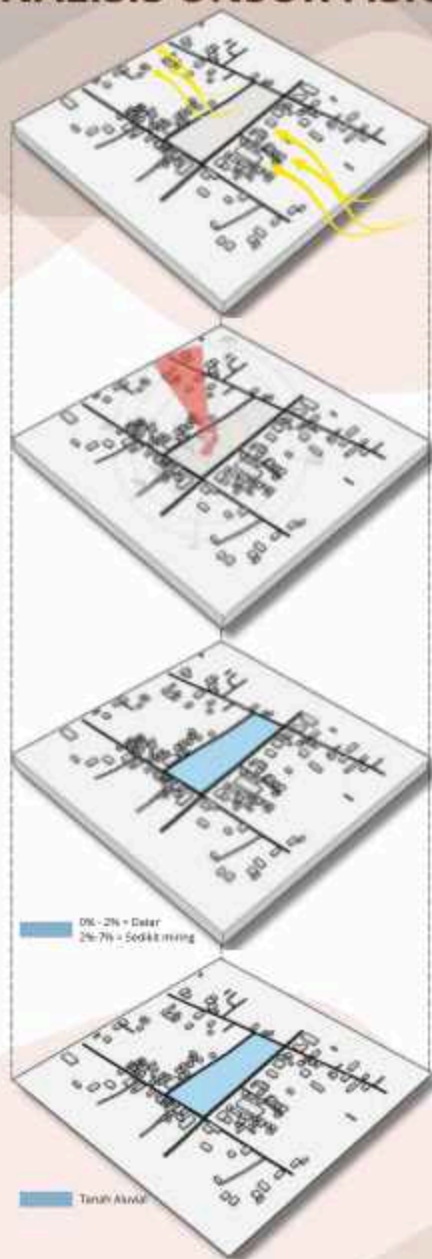
Bangunan ini menggunakan 2 lantai

SUMBER PERATURAN :

Rencana Tata Ruang Tata Wilayah (RTRW)
Kabupaten Ponorogo Tahun 2024-2044

Analisis Tapak Mikro

ANALISIS UNSUR FISIOGRAFIS



MICROCLIMATE

Arah cahaya matahari datang dari arah timur-barat.

Tapak berada pada iklim tropis yang memiliki dua musim, sehingga perlu untuk memperhatikan model atap bangunan yang sesuai

WIND

Arah angin dominan datang dari arah barat dan timur dengan kecepatan rata-rata 2,25 m/s.

Hal ini memungkinkan bangunan memiliki bukaan besar di utara, dengan tambahan vegetasi sebagai pemecah angin, yang dapat membantu mengalirkan udara ke bagian lain dan juga membantu menyaring polusi.

TOPOGRAPHY

Kondisi topografi pada wilayah perancangan tergolong relatif datar, dengan ketinggian berkisar antara ± 100 –200 meter di atas permukaan laut.

Permukaan lahan memiliki kontur yang landai dan stabil, sehingga mendukung kemudahan dalam pengolahan tapak dan perancangan bangunan.

SOIL

Terdapat 1 jenis tanah pada tapak yaitu tanah alluvial kelabu coklat (peka erosi). Tanah alluvial ini sangat subur, sehingga mendukung pertumbuhan berbagai jenis tanaman.

CONCLUSION



MULTISENSORI

Perbedaan ketinggian massa bangunan dimanfaatkan untuk mengoptimalkan pencahayaan alami dan menghasilkan permainan cahaya-bayangan yang memperkuat pengalaman multisensori di stasiun.



IMERSI

Menciptakan Ruang Transisi yang Terbuka terhadap Angin dengan menghadirkan area semi-outdoor sehingga pengguna merasakan hembusan udara secara langsung saat berpindah ruang.

Analisis Tapak Mikro

CONCLUSION

KONTEKSTUAL

Menerapkan bentuk atap bertingkat dengan celah ventilasi di antaranya memungkinkan udara panas naik dan keluar secara alami, mendukung penghawaan pasif (stack effect).

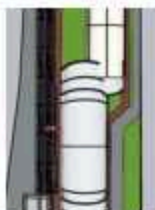


MULTISENSORI

Penempatan bukaan, kisi-kisi, dan wind corridors untuk menangkap angin alami sehingga ruang terasa hidup — hembusan angin, gerak daun, dan bunyi alami menjadi bagian dari pengalaman ruang.

KONTEKSTUAL

Massa memanjang sejajar arah angin dan rel, serta membuka sisi yang menerima angin sejuk untuk ventilasi alami.



ATMOSFER

Ruang Transisi Masuk dengan Cahaya Lembut serta Skala ruang pada area tunggu lebih rendah untuk Menciptakan "Sense of Arrival" dan "Sense of Waiting"



IMERSI

Inner garden atau pocket garden di titik-titik sirkulasi untuk membawa aroma, kelembapan, dan visual alami ke dalam pengalaman bergerak di stasiun.



ATMOSFER

Entrance dibuat dengan perbedaan cahaya & ketinggian: area masuk sedikit meredup lalu terbuka terang ke lobby → memberi rasa transisi dan penyambutan



ANALISIS UNSUR BIOLOGIS

VEGETATION

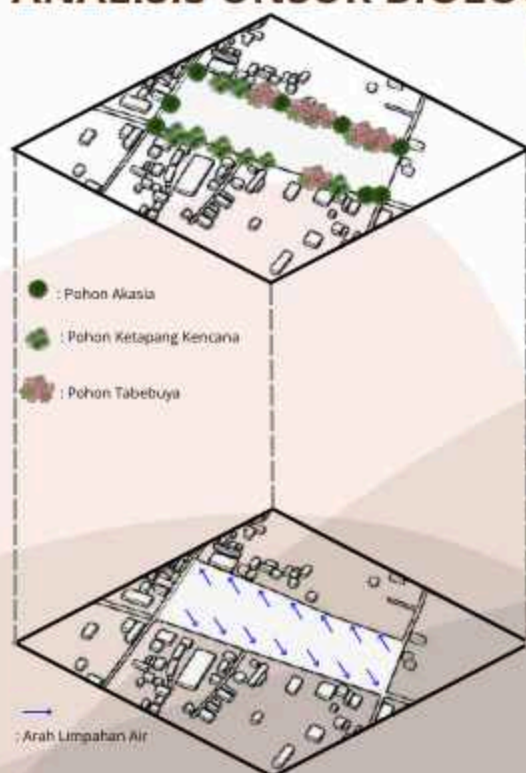
Vegetasi pada tapak masih sangat terjaga karena area sekitar berbatasan dengan persawahan dan permukiman penduduk. Vegetasi yang ditanam di sekeliling tapak mayoritas merupakan tanaman **pohon akasia, ketapang kencana dan tabebuaya**.

Tanaman ini dipilih karena dapat memberikan keseimbangan antara fungsi ekologis (peneduh, penyerap polusi, pengatur iklim mikro) dan fungsi estetis (membentuk suasana, serta memperkuat kesan experiential

RAINWATER FLOW

Sebagian besar air hujan yang mengalir kedalam site diusahakan dapat ditampung dalam sumur resapan, agar bisa dibagi pembuangnya.

Di trotoar sekeliling tapak sudah tersedia saluran drainase. Hal tersebut memudahkan pengaturan arah saluran drainase dan pembuangan air hujan, sehingga mencegah genangan air dan mengurangi risiko erosi tanah.



Analisis Tapak Mikro

CONCLUSION



MULTISENSORI

Penggunaan kanopi/atap yang memungkinkan pengguna merasakan hujan tanpa terkena langsung, dengan penerapan ruang semi-terbuka



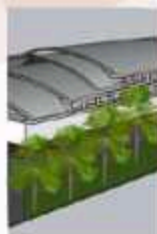
IMERSI

Area menunggu semi-outdoor dengan vegetasi rindang dan atap transparan sebagian sehingga pengguna dapat menyaksikan hujan turun dengan aman → immersive weather experience.



KONTEKSTUAL

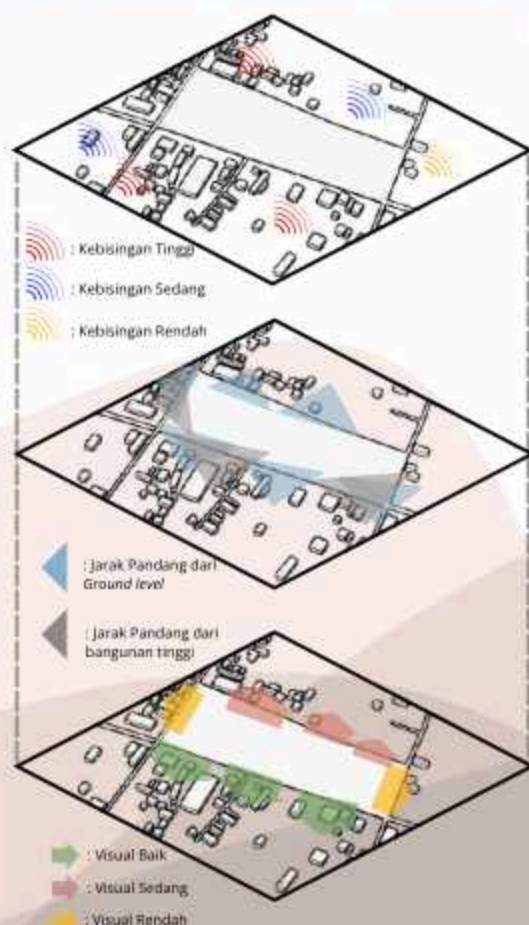
Orientasi vegetasi untuk peneduhan mengikuti lintasan matahari (timur-barat) → menurunkan panas sore dan meningkatkan kenyamanan termal.



ATMOSFER

Vegetasi ditata untuk mengontrol atmosfer:
Pepohonan tinggi untuk teduh & ketenangan

ANALISIS UNSUR KULTURAL



NOISE

Sumber bunyi paling dominan berasal dari arah jalan raya (timur) dan jalan raya serta pertokoan (selatan). Area tersebut dapat digunakan sebagai zona publik seperti area parkir kendaraan dan area taman.

Area kebisingan sedang memfasilitasi zona kedatangan, sedangkan area kebisingan rendah digunakan untuk fasilitas pada zona pelayanan.

VISIBILITY

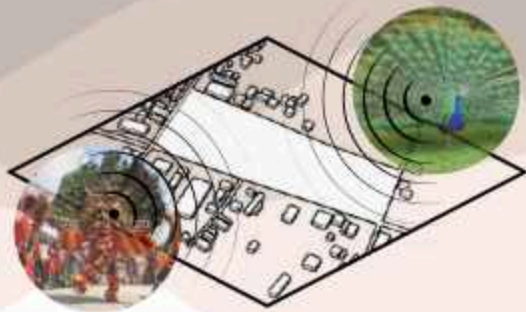
Tapak yang memanjang dan terbuka direspons dengan layering vegetasi untuk menegaskan hierarki fungsi.

Area primer dibuat terbuka dengan vegetasi rendah-sedang, area sekunder diberi vegetasi penyangkutan untuk kenyamanan, sedangkan fungsi penunjang menggunakan green buffer lebih rapat untuk mereduksi eksposur aktivitasnya.

VISUAL QUALITY

Sisi barat dan utara memiliki kualitas visual terarah pada ruang terbuka hijau.

Analisis Tapak Mikro



LANDMARK

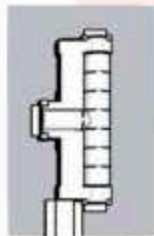
Objek memiliki integrasi dengan lingkungan sekitar. Maka perlu untuk menyesuaikannya dengan landmark sekitar misalnya dengan representasi bentuk reog ataupun motif merak

CONCLUSION



MULTISENSORI

Fasad menggunakan kombinasi kisi kayu + vegetasi rambat untuk filter cahaya, suara, dan aroma alami



IMERSI

Massa dibentuk berlapis dari luar ke dalam: plaza terbuka → ruang semi-outdoor → hall transisi → ruang utama.



KONTEKSTUAL

Atap melengkung bertingkat mengadaptasi ritme lengkung Dadak Merak Reog Ponorogo, diterjemahkan secara modern sebagai kanopi yang dinamis dan ekspresif."



ATMOSFER

Warna soft + earth tone + material natural (kayu, batu hangat, tanah) menciptakan ketenangan emosional.



MULTISENSORI

Elemen air & vegetasi aromatik ditempatkan di sumbu masuk untuk mengubah noise jadi pengalaman akustik menenangkan.



IMERSI

Pocket garden ditempatkan di jeda sirkulasi agar pengguna berhenti, merasakan, bukan hanya lewat.



KONTEKSTUAL

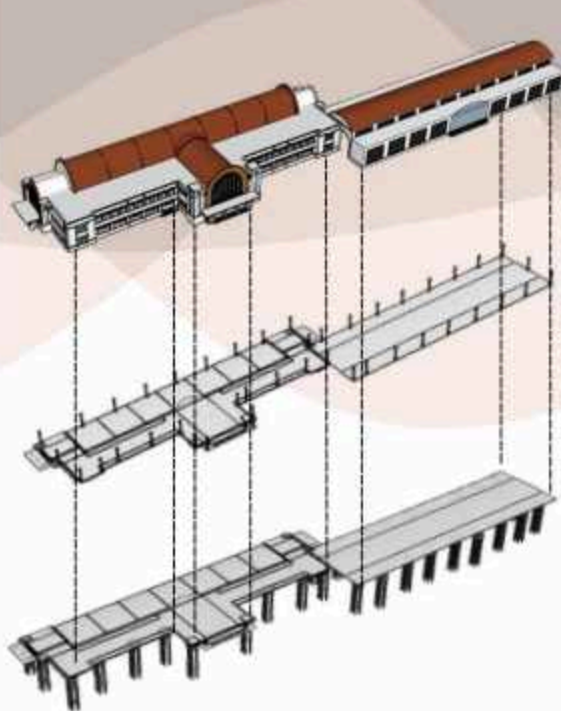
Material lokal diekspose di fasad (kayu, batu lokal, bata)



ATMOSFER

Pencahayaan alami difilter oleh kisi dan vegetasi untuk menciptakan bayangan dinamis sepanjang hari.

Analisis Struktur



UP STRUCTURE



Atap Lengkung

ATAP

Ruang bentang lebar membutuhkan material ringan dan fleksibel, yang dapat dicapai melalui penggunaan atap space frame sebagai struktur bentang besar yang efisien.

MIDDLE STRUCTURE



Bata Ringan

DINDING BATA RINGAN

Bata ringan dipilih karena bobotnya yang ringan, pemasangannya cepat, dan memiliki isolasi panas-suara yang baik sehingga ideal untuk bangunan stasiun.

SUB STRUCTURE



Beton Bertulang

BETON BERTULANG

Beton bertulang dipilih karena kuat, tahan lama, dan mampu menahan beban besar sehingga ideal untuk struktur utama bangunan stasiun.

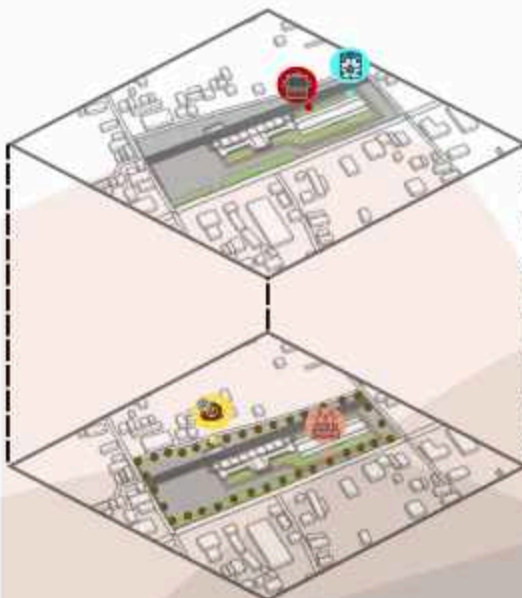


Pondasi Bore Pile

PONDASI BORE PILE

Pondasi bored pile dipilih karena minim getaran, mampu mencapai tanah keras di kedalaman, dan stabil untuk menahan beban besar bangunan stasiun.

Analisis Utilitas



Peletakan sumber air bersih berupa tandon air berada di sebelah utara tapak. Hal ini untuk memudahkan perawatan, karena fungsi utilitas dalam bangunan berpusat di sebelah utara.

Pada area perkerasan seperti aspal dan paving block, dibuatkan lubang biopori. biopori dapat membantu penyerapan air hujan lebih cepat dan menjaga ketersediaan air tanah.

Lubang drainase diletakkan sepanjang muka bangunan, guna menghindari adanya genangan air dan rembesan ke dalam bangunan. Nantinya langsung dialirkan ke sungai.

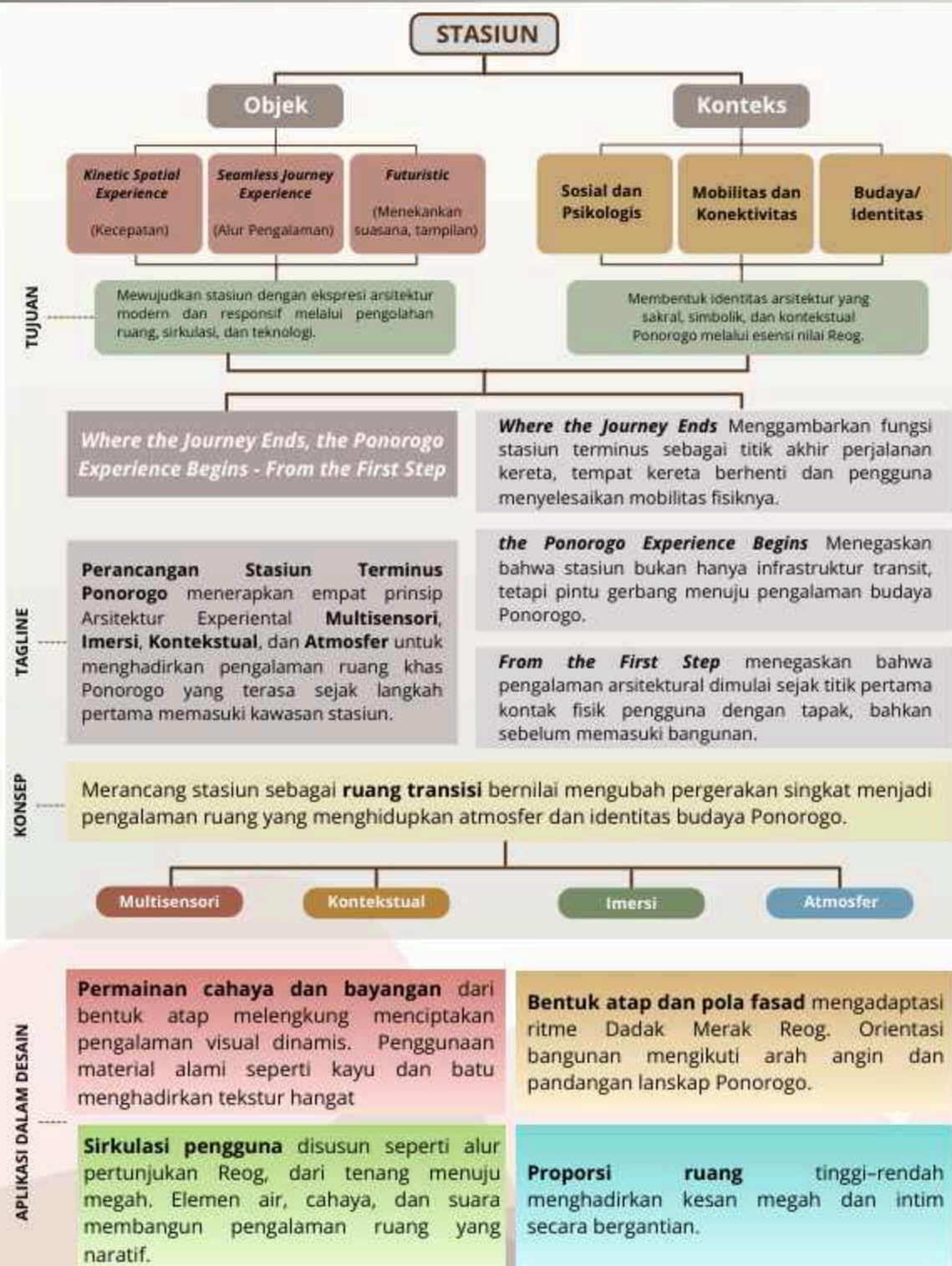
 : Tandon Air

 : Drainase

 : Sptic Tank

 : Lubang Biopori

Konsep Dasar



Konsep Tapak

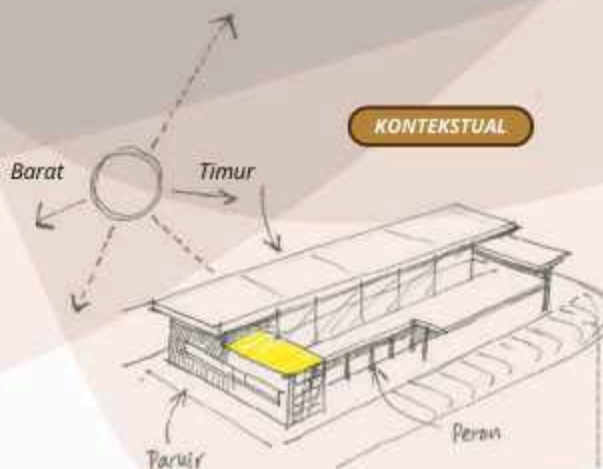
TATANAN MASA

MULTISENSORI

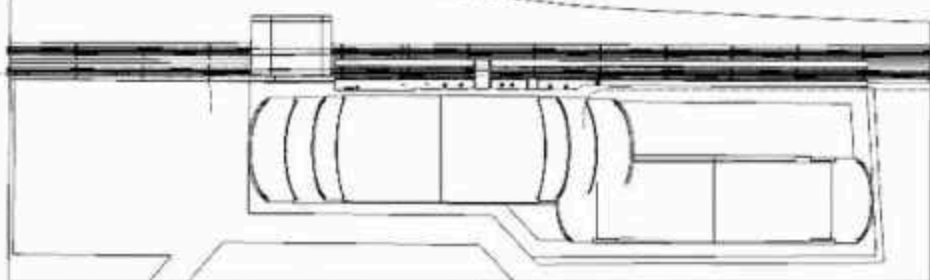


- Area Peron dibuat semi-terbuka agar angin, suara kereta, dan cahaya alami terasa nyata (bukan ruang tertutup).

KONTEKSTUAL



- Pada area tunggu orientasi massa dibuat memanjang timur-barat untuk meminimalkan panas matahari sore hari



MULTISENSORI

KONTEKSTUAL

area tunggu memanjang

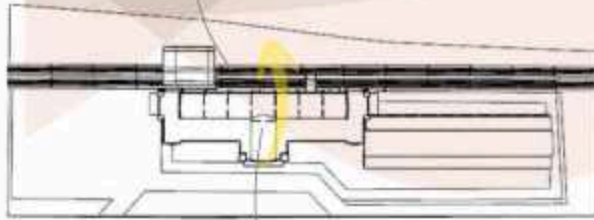


Konsep Tapak

TATANAN MASA

IMERSI

peron dan area tunggu



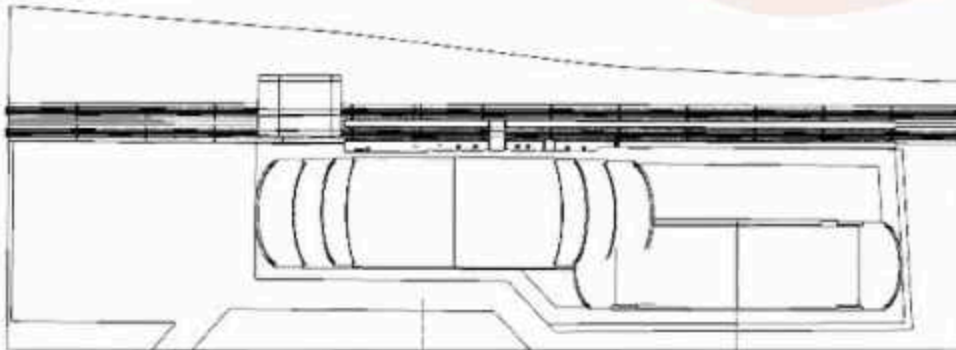
pintu masuk utama

ATMOSFER

massa 2

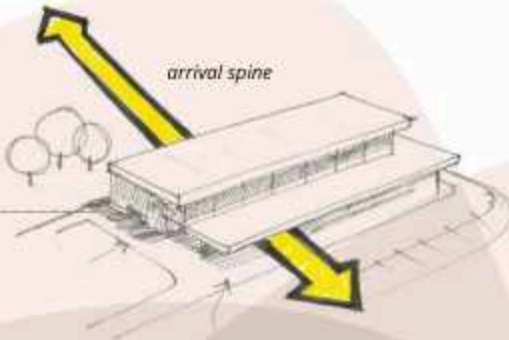
dipisah oleh ruang-ruang terbuka

massa 1



IMERSI

arrival spine



ATMOSFER

Shaded
Open Space

Area Tunggu

landscape

Hall



- Sirkulasi dirancang berlapis Arrival spine (jalur masuk utama) yang berfungsi agar jalur yang langsung terbaca serta arah yang tegas, tidak membingungkan

- Massa dipisah oleh ruang-ruang terbuka yang teduh, menciptakan atmosfer hangat dan manusiawi.

Konsep Tapak

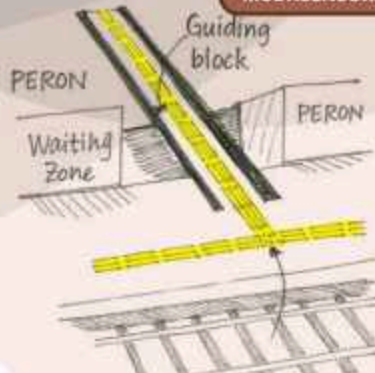
SIRKULASI

ATMOSFER

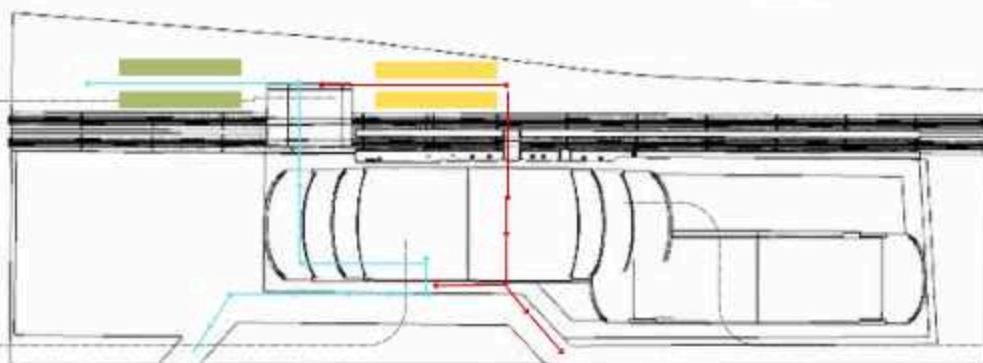


- Penyebrangan satu arah bagi pengguna prioritas untuk menciptakan suasana pergerakan yang aman dan tertib.

MULTISENSORI

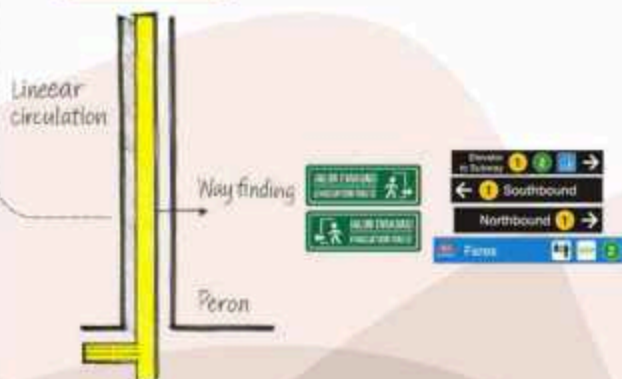


- Area peron di yang bersebrangan serta penggunaan Guiding Block untuk penyandang disabilitas tuna netra



IMERSI

MULTISENSORI



- Pola sirkulasi linear dengan wayfinding di titik strategis menciptakan pengalaman perjalanan yang jelas dan bertahap bagi pengguna.



- Area peron di yang bersebrangan serta penggunaan Guiding Block untuk penyandang disabilitas tuna netra

: TRAVELATOR
 : LIFT DISABILITAS & TANGGA MANUAL

: SIRKULASI MASUK
 : SIRKULASI KELUAR

Konsep Tapak

VEGETASI



Palm Raja

Palm Raja dapat ditempatkan dekat rel karena aman secara visibilitas, akar, dan kontrol ruang



Fountain Grass

Fountain grass memberi kesan lanskap dinamis dan hidup melalui gerak lembutnya saat tertiup angin.



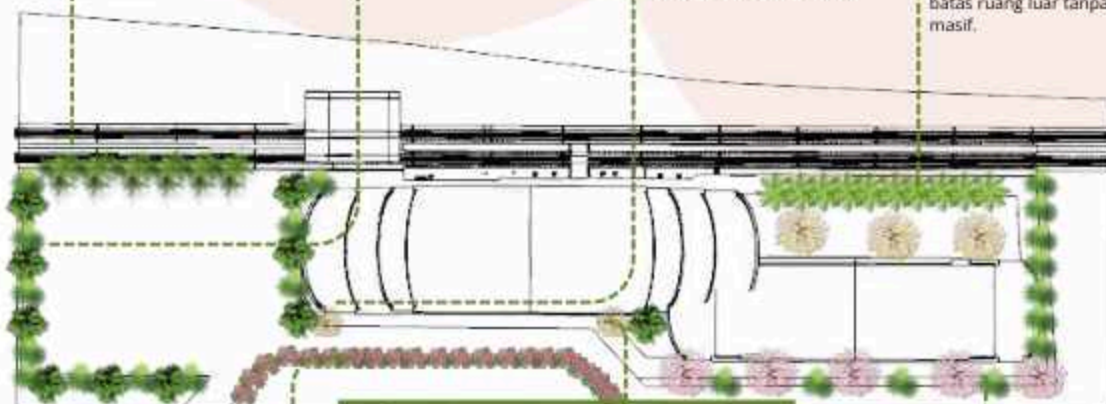
Ketapang Kencana

Dipilih karena kanopi lebarnya memberi teduh nyaman, membentuk ruang outdoor, dan sesuai dengan estetika stasiun modern.



Bambu Hias

Bambu hias dipilih karena mampu menjadi penyangkang visual dan angin yang alami, memberi kesan tropis-modern, serta membentuk batas ruang luar tanpa terasa masif.



Pucuk Merah dipilih karena warnanya yang kontras memperkuat identitas visual dan wayfinding, mudah dibentuk sebagai batas ruang, serta memberi kesan lanskap rapi dan modern.



Pucuk Merah

Tabebuia dipilih karena kanopi rindangnya memberi teduh nyaman dan bunga musiman menciptakan karakter visual kuat yang mempercantik area stasiun tanpa perawatan tinggi.



Tabebuia

Bugenvil dipilih karena warna bunganya yang mencolok dapat menjadi aksentuasi visual kuat, memperindah area sirkulasi luar, dan cocok untuk mempertegas jalur atau fasad dengan perawatan rendah.



Bugenvil

PERKERASAN



Paving Block

Mendukung resapan air & mencegah genangan di area drop-off/pedestrian.
Area : pedestrian, plaza, drop-off.



Grass Block

Permeabel dan ramah lingkungan untuk ruang hijau fungsional.
Area : parkir terbuka



Asphalt

Nyaman dan halus untuk kendaraan, menurunkan kebisingan ban.
Area : jalan internal, jalur sirkulasi utama kendaraan.



Tactile Paving

Mengarahkan jalur gerak dan memberi peringatan area bahaya/perubahan level.
Area : sepanjang jalur pedestrian hingga peron.

Konsep Bentuk

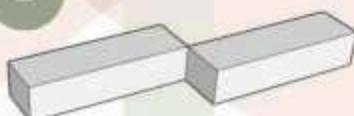
1



Massa memanjang berbentuk persegi panjang utuh.

Makna Experiential: Menegaskan alur linear pergerakan utama menciptakan pengalaman ruang yang terarah dan sederhana.

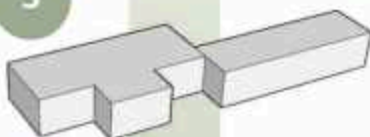
2



Massa dipecah menjadi dua bagian, dengan jarak dan pergeseran.

Makna Experiential: Memunculkan ritme dalam perjalanan ruang, tidak lagi monoton.

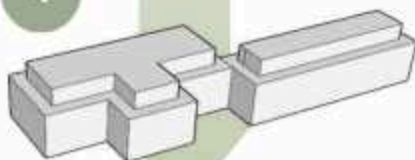
3



Penambahan "tonjolan" dan saling mengunci antar-massa.

Makna Experiential: Pengguna mulai mengalami perbedaan karakter ruang: masuk → melebar → menyempit → terbuka lagi.

4



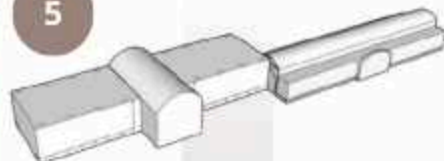
Penambahan elevasi dan volume pada bagian atap tertentu.

Makna Experiential: Menciptakan hierarki ruang secara vertikal pengguna dapat merasakan ruang yang lebih megah, terbuka, dan signifikan pada area tertentu

Atap diberi lengkung dan entrance diberi bentuk melengkung yang terinspirasi dari bentuk Reog.

Makna Experiential: Bentuk lengkung menghadirkan pengalaman dramatis, ekspresif, dan ikonik saat memasuki bangunan mengadaptasi bentuk Reog

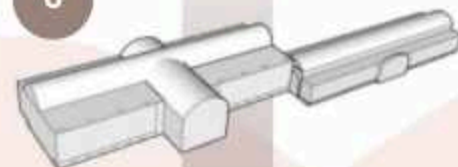
5



Seluruh atap dibentuk dengan ritme lengkung berkesinambungan.

Makna Experiential: Menciptakan pengalaman ruang bersambung & harmonis dari awal hingga akhir.

6



Penambahan elemen fasad, ritme kolom, shading, bukaan, ornamen reinterpretasi budaya.

Makna Experiential: Memicu pengalaman multisensori melalui permainan cahaya, bayangan, tekstur, dan material.

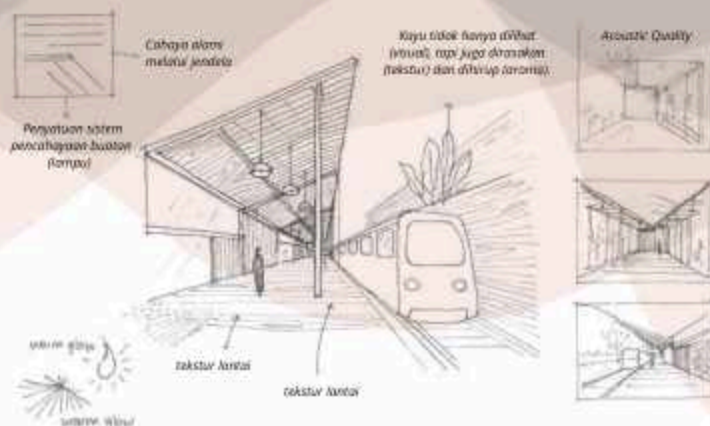
7



Konsep Ruang

Multisensori

Natural + Artificial Light Integration



Kombinasi cahaya alami & buatan, tekstur lantai, aroma alami dari material kayu, serta kualitas akustik ruang yang menenangkan.



Cahaya alami melalui jendela



Tekstur Lantai



Material Kayu

Kontekstual

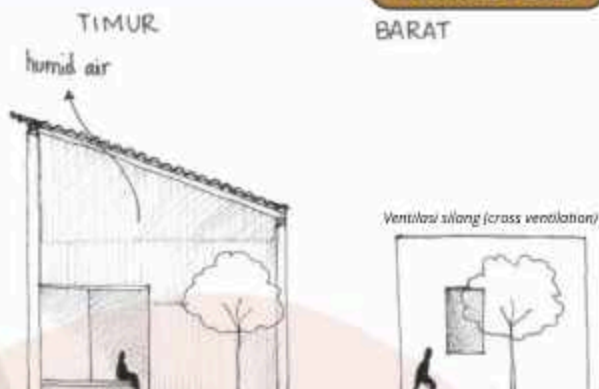
Desain atap miring ke arah timur membantu:

- Mengalirkan udara lembap agar tidak terjebak di ruang dalam.

Sisi barat lebih tertutup untuk:

- Mengurangi panas sore hari

Orientasi bangunan dan pemilihan material disusun untuk merespons iklim tropis-lembap Ponorogo dengan bukaan ke arah timur untuk menangkap cahaya pagi, serta sisi barat yang lebih tertutup untuk mengurangi panas sore hari.



Sisi barat lebih tertutup



Ventilasi Silang

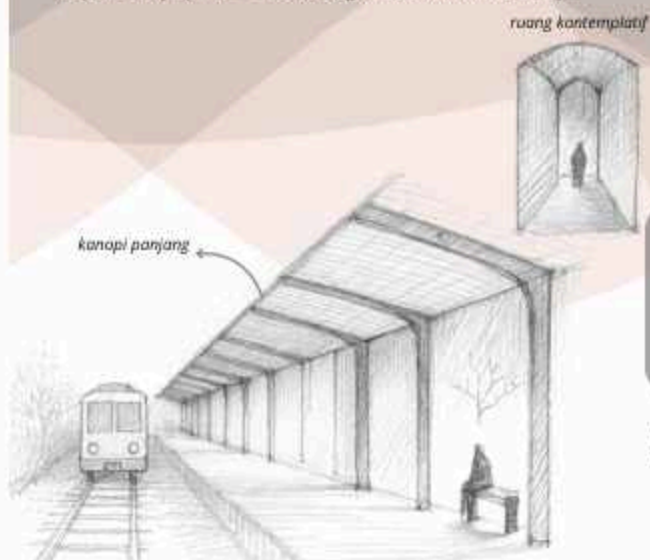


Atap Melengkung Bertingkat

Konsep Ruang

Imersi

Sequence of Space — From Bright to Dim, Hard to Soft



bright → dim

Rangkaian ruang dirancang melalui transisi bertahap antara intensitas cahaya dan karakter material dari area yang terang menuju redup, dari permukaan keras menuju lembut mewujudkan pengalaman spasial yang imersif dan responsif terhadap persepsi pengguna.

Mewujudkan pengalaman spasial yang imersif dan responsif terhadap persepsi pengguna.



Ruang terang ke gelap



Hardscape to Softscape

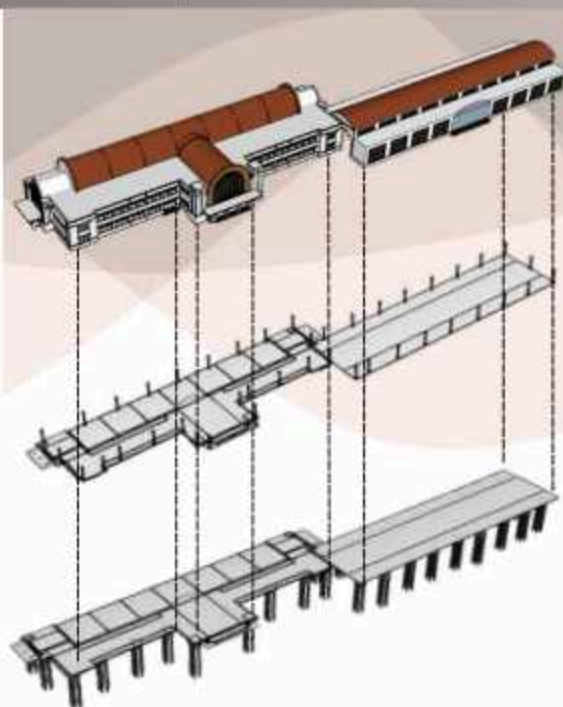
Cahaya, difusi, pantulan warna material, dan sirkulasi udara alami diolah untuk menciptakan atmosfer ruang yang dinamis dan kontekstual pada setiap segmen stasiun.

Atmosfer

Pengolahan elemen-elemen ini memastikan setiap area memiliki karakter yang responsif terhadap fungsi ruang dan pengalaman pengguna



Konsep Struktur & Utilitas



UP STRUCTURE

MIDDLE STRUCTURE

SUB STRUCTURE



Atap Lengkung



Bata Ringan



Beton Bertulang



Pondasi Bore Pile

ATAP

Ruang bentang lebar membutuhkan material ringan dan fleksibel, yang dapat dicapai melalui penggunaan atap space frame sebagai struktur bentang besar yang efisien.

DINDING BATA RINGAN

Bata ringan dipilih karena bobotnya yang ringan, pemasangannya cepat, dan memiliki isolasi panas-suara yang baik sehingga ideal untuk bangunan stasiun.

BETON BERTULANG

Beton bertulang dipilih karena kuat, tahan lama, dan mampu menahan beban besar sehingga ideal untuk struktur utama bangunan stasiun.

PONDASI BORE PILE

Pondasi bored pile dipilih karena minim getaran, mampu mencapai tanah keras di kedalaman, dan stabil untuk menahan beban besar bangunan stasiun.

INSTALASI AIR KOTOR

KETERANGAN:

- WC
- Sumur Resapan
- Septic Tank

INSTALASI AIR KOTOR



INSTALASI AIR BERSIH

KETERANGAN:

- PDAM
- Water Tank
- Sumur
- Saluran Air
- Pompa Air

INSTALASI AIR BERSIH



INSTALASI SAMPAH

KETERANGAN:

- Akses Truk Sampah
- Akses Pengguna
- Tempat Sampah

INSTALASI SAMPAH



Penempatan titik tempat sampah dilakukan di setiap sudut bangunan, untuk mengoptimalkan dan menghemat area menjadi kotor, dan akses sampah bisa mempermudah bagi pengguna.

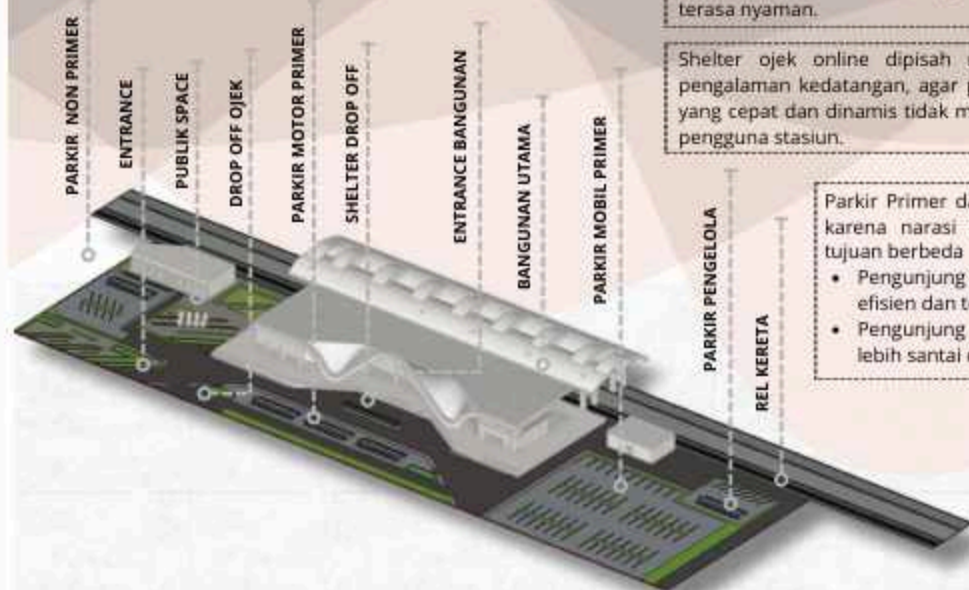
3

PENGEMBANGAN KONSEP DAN HASIL RANCANGAN



Pengembangan Konsep Perancangan

KONSEP TAPAK ATAU KAWASAN



Open space membentuk transisi bertahap dan menjadi jeda sebelum masuk ke ruang utama agar pengalaman terasa nyaman.

Shelter ojek online dipisah untuk menjaga ritme pengalaman kedatangan, agar pergerakan ojek online yang cepat dan dinamis tidak mengganggu alur utama pengguna stasiun.

Parkir Primer dan Non-Primer Dipisah karena narasi ruang berbeda untuk tujuan berbeda

- Pengunjung stasiun → pengalaman efisien dan terarah.
- Pengunjung galeri → pengalaman lebih santai dan eksploratif.

SIRKULASI OJEK ONLINE



SIRKULASI PENGUNJUNG NON PRIMER



SIRKULASI PENGUNJUNG PRIMER



SIRKULASI PENGELOLA



PARKIR



ENTRANCE



OPEN SPACE



PEDESTRIAN



BANGUNAN STASIUN



OPEN SPACE

Multisensori

Terdapat open space agar terasa panas, angin, cahaya alami, dan ruang terbuka sebelum masuk bangunan.

Kontekstual

Entrance diletakkan sesuai alur sirkulasi utama tapak agar mudah dikenali.

Imersi

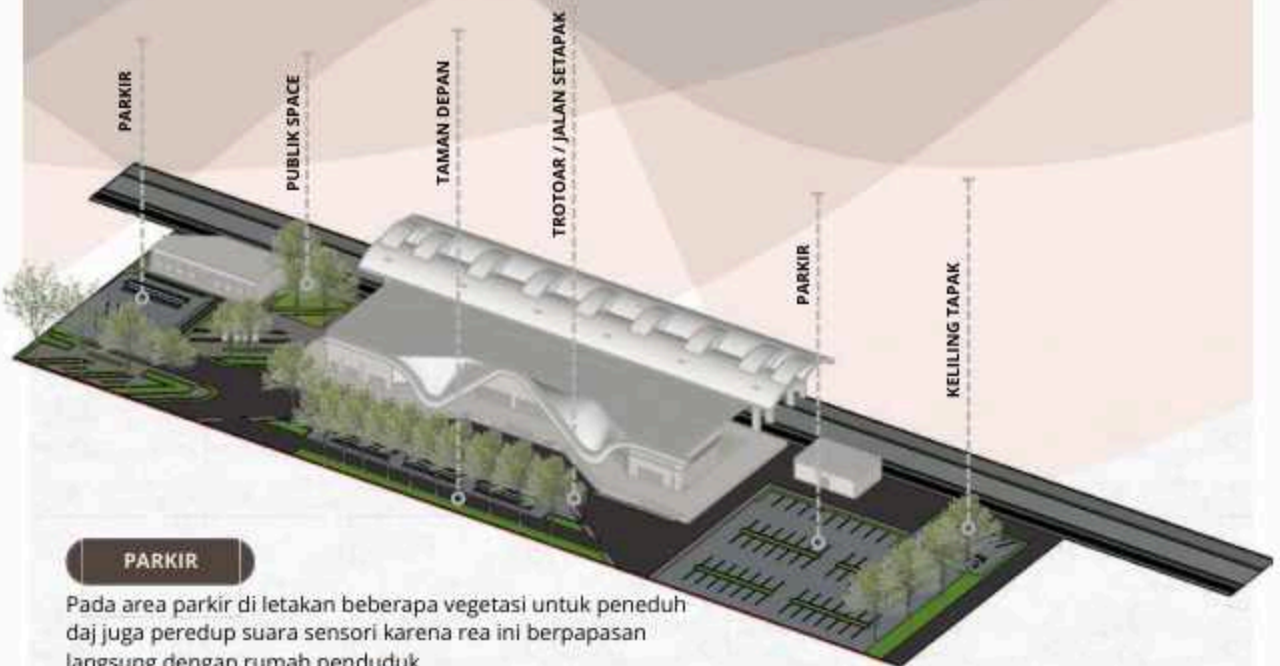
Perjalanan dari parkir ke bangunan menjadi bagian dari sekuens pengalaman.

Atmosfer

Zona parkir dibuat jelas agar tidak menimbulkan kekacauan visual.

Pengembangan Konsep Perancangan

KONSEP TAPAK ATAU KAWASAN



PARKIR

Pada area parkir di letakan beberapa vegetasi untuk peneduh dan juga peredup suara sensori karena area ini berpapasan langsung dengan rumah penduduk



POHON KENARI



CEMARA NORFOLK

PUBLIC SPACE

Area public space di buat seperti taman yang dapat mengurangi suara bising dari luar dan juga panas dari luar bangunan



PUCUK MERAH



PALEM KUNING



BROMELIA

TROTOAR / JALAN SETAPAK

Area jalan setapak menuju bangunan utama di buat untuk memberikan penunjuk arah



POHON KENARI



CEMARA NORFOLK

TAMAN DEPAN

Area taman depan di buat seperti taman yang dapat mengurangi suara bising dari luar dan juga panas dari luar bangunan



POHON KENARI

BANGUNAN UTAMA

Pada area sekeliling bangunan diletakan beberapa vegetasi untuk peneduh dan juga peredam suara



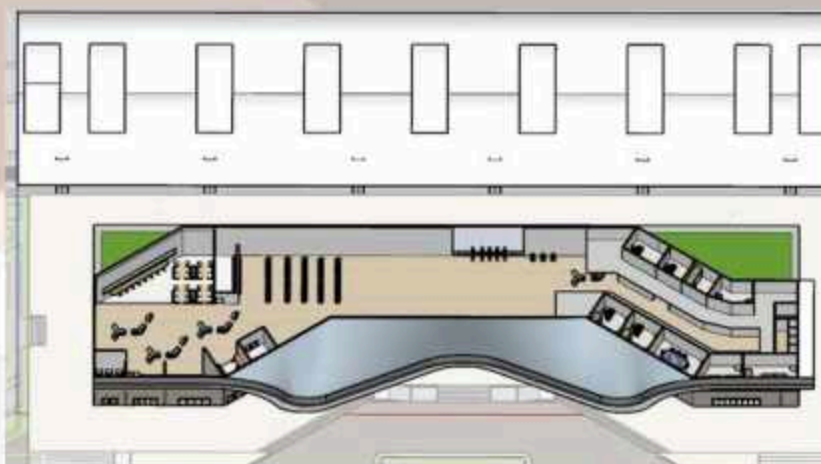
POHON KENARI



CEMARA NORFOLK

Pengembangan Konsep Perancangan

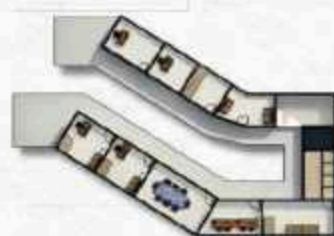
KONSEP RUANG DAN INTERIOR



LANTAI 1



LANTAI 2



Multisensori

Denah menunjukkan ruang tunggu utama yang luas di tengah dengan bukaan ke arah luar, memungkinkan masuknya cahaya alami dan visual ke lanskap.

Kontekstual

Zona publik ditempatkan di tengah sebagai inti aktivitas, sementara ruang pendukung berada di sisi-sisi sebagai penunjang fungsi utama stasiun.

Imersi

Sirkulasi bergerak secara linear mengikuti bentuk bangunan yang memanjang dan sedikit berlekuk, sehingga pengguna mengalami ruang secara bertahap.

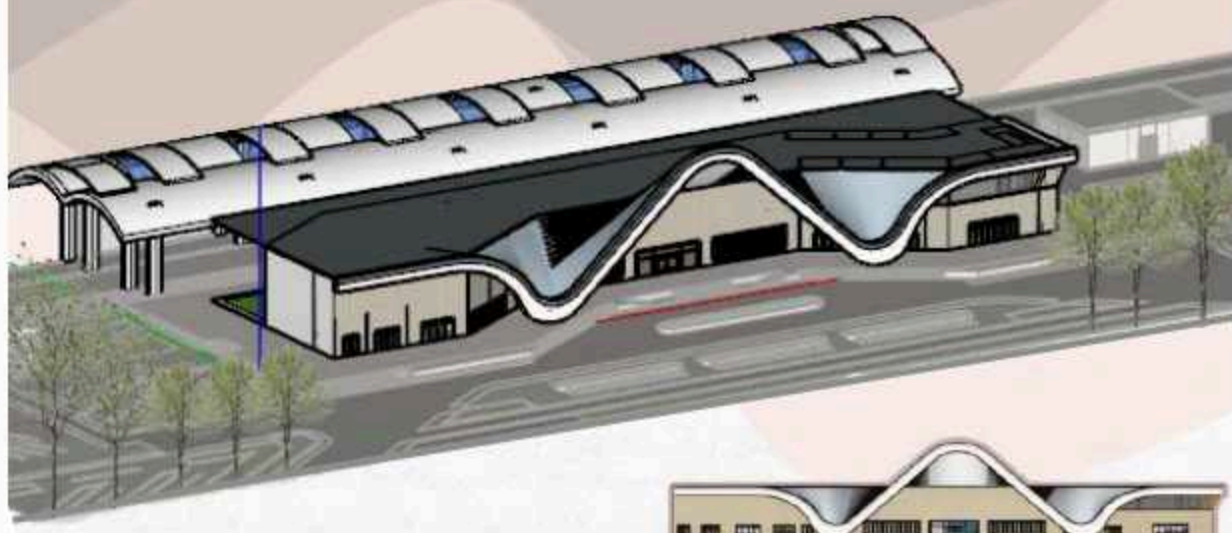
Atmosfer

Ruang tunggu yang luas di tengah menciptakan kesan lega dan terbuka. Area duduk yang tersebar memberi suasana tidak terlalu formal dan lebih humanis.



Pengembangan Konsep Perancangan

KONSEP BENTUK DAN TAMPILAN



Overhang lebar memberi perubahan rasa suhu (teduh-terbuka) saat pengguna bergerak dari luar ke dalam.



Lengkungan atap menghasilkan gradasi bayangan yang berubah sepanjang hari.



Massa bangunan yang memanjang mengikuti karakter stasiun dan arah rel.



Entrance ditekankan di tengah sebagai orientasi utama, memperjelas hierarki fungsi.



Perjalanan dari parkir → open space → entrance → ruang dalam membentuk urutan pengalaman.



Perjalanan dari parkir menuju entrance melewati ruang hijau dan jalur pedestrian yang terarah



Ruang teduh di bawah overhang membangun suasana nyaman sebelum memasuki hall.



Keberadaan open space dan vegetasi menciptakan suasana teduh dan lebih tenang di tengah aktivitas transportasi yang dinamis.

Pengembangan Konsep Perancangan

Multisensori



PEDESTRIAN

Jalur pedestrian yang berbeda material dari kendaraan memungkinkan pengalaman berjalan yang berbeda secara fisik



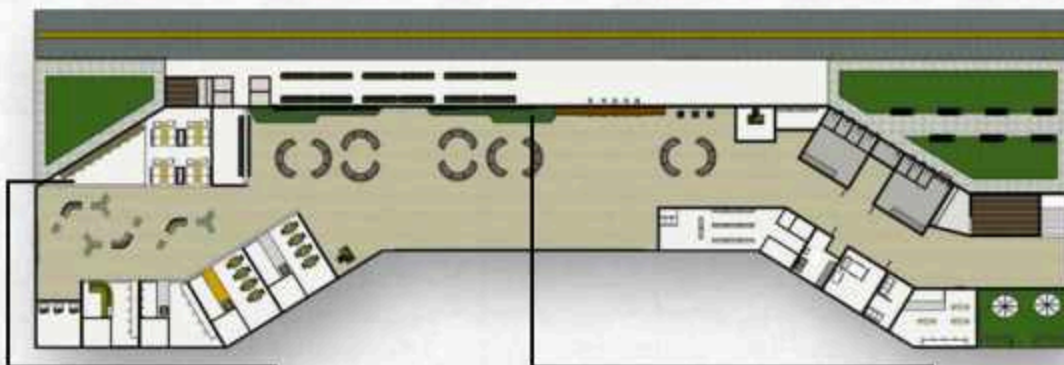
SOFTSCAPE

Serai Wangi - Indera penciuman (aroma).



SOFTSCAPE

Ketapang Kencana, Pohon Kencana - visual (warna dan bentuk vegetasi) serta auditori (suara daun tertup angin).



Perbedaan tekstur material lantai

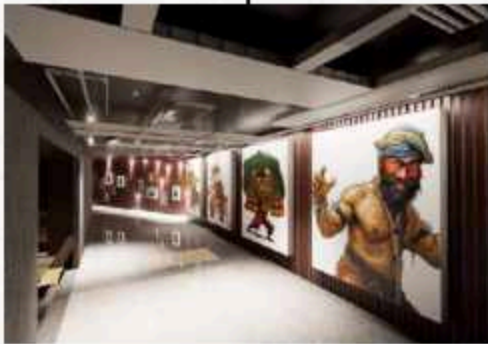
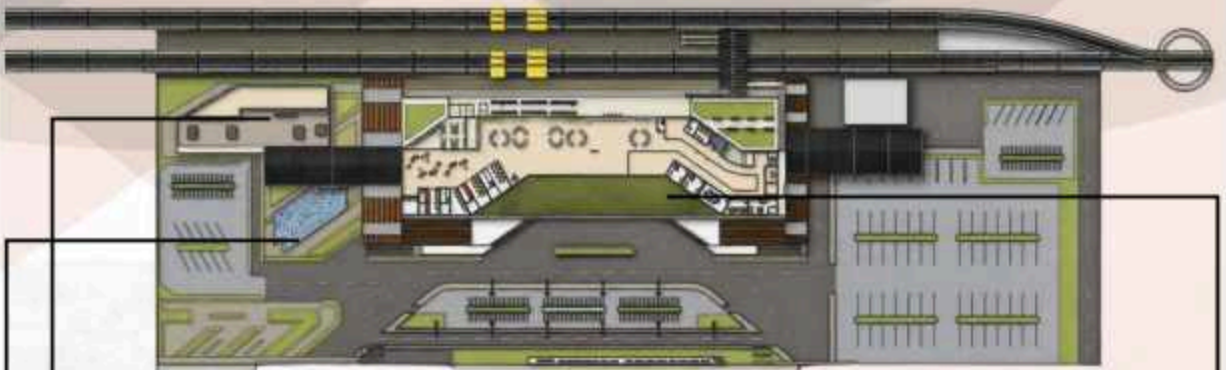
- Outdoor menggunakan material bertekstur kasar dan natural untuk memberi kesan terbuka.
- Indoor menggunakan material lebih halus untuk meningkatkan kenyamanan transisi ruang.

Pengalaman taktil hadir melalui keberagaman

- Material seperti kayu, vegetasi, pelapis furnitur, dan lantai yang menghasilkan variasi tekstur saat berinteraksi dengan ruang.

Pengembangan Konsep Perancangan

Kontekstual



Kayu



WPC

Material bernuansa lokal

- Penggunaan material alami dan warna bumi untuk membangun keterikatan dengan konteks daerah.



Galeri sejarah Stasiun Ponorogo & Galeri Reog

- Menjadi ruang narasi perjalanan sejarah dan identitas lokal.

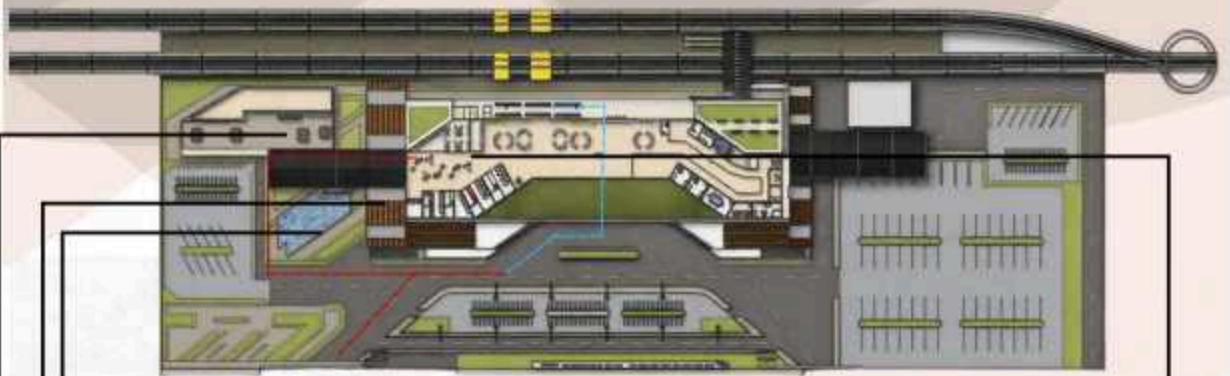
Elemen budaya lokal

- Pengolahan bentuk, pola, atau atmosfer yang terinspirasi dari karakter Ponorogo/Reog tanpa harus literal
- Elemen budaya lokal diwujudkan melalui bentuk dan karakter visual yang mencerminkan identitas Ponorogo.



Pengembangan Konsep Perancangan

Imersif



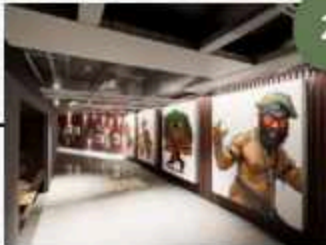
1

Sequence perjalanan ruang

- Dari area terbuka - semi tertutup - ruang utama - peron, sehingga perjalanan terasa seperti narasi.

Galeri sebagai bagian perjalanan

- Pengguna tidak hanya berjalan menuju kereta, tetapi mengalami perjalanan ruang yang edukatif dan emosional.



2

Alur ruang bertahap

- Pengguna mengalami perubahan suasana secara perlahan melalui transisi ruang, pencahayaan, dan ketinggian plafon.



3

Elemen budaya lokal

- Pengolahan bentuk, pola, atau atmosfer yang terinspirasi dari karakter Ponorogo/Reog



4



4

EVALUASI HASIL PERANCANGAN



Hasil Rancangan Tapak

SIRKULASI DAN AKSESIBILITAS



1 SIRKULASI KENDARAAN

- Akses kendaraan pengunjung primer dan non primer dipisah
- Akses parkir motor dan mobil dipisah untuk meningkatkan kenyamanan
- Sirkulasi parkir mobil menggunakan sistem satu arah (one way).
- Parkir pengguna dan pengelola dipisah.

2 SIRKULASI PEJALAN KAKI

- Akses pejalan kaki dipisah dari akses kendaraan.
- Jalur pejalan kaki dibedakan secara material dan elevasi untuk keamanan.



Parkir Mobil Pengunjung Primer
60 Mobil



Parkir Motor Pengunjung Primer
105 Motor



Parkir Pengelola
15 Mobil & 35 Motor



Parkir Mobil Pengunjung Non Primer
15 Mobil



Parkir Motor Pengunjung Non Primer
50 Motor



Pedestrian Pathway



Walk Way



Entrance

Hasil Rancangan Tapak

SOFTSCAPE

JENIS SEMAK



Ixora



Serai Wangi



Cemara
Norfolk



Ketapang
Kencana



Palem
Kuning



Trembesi



Pohon
Kenari

HARDSCAPE



Paving



Aspal



Limestone
Paving

SOFTSCAPE

7 jenis softscape yang digunakan pada area tapak, sesuai fungsi masing-masing, yaitu sebagai, peneduh, penghias, pemecah angin, pembatas, aromatik



SEATING AREA



GALERI OUTDOOR



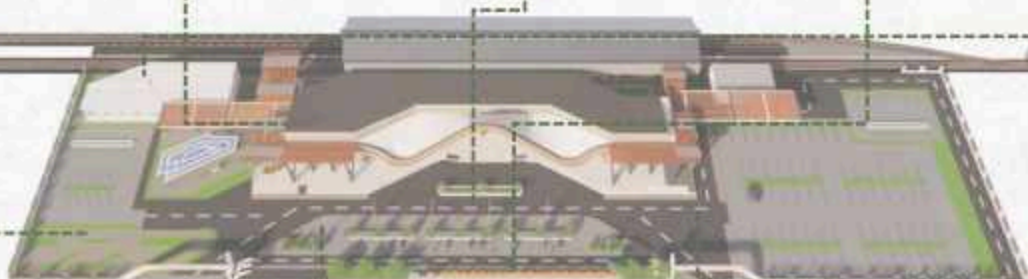
TAMAN DEPAN



DROP OFF AREA



SCULPTURE



HARDSCAPE

Penggunaan limestone paving, pada area sirkulasi utama pengguna, dan perkerasan aspal bitumen pada area sirkulasi parkir.



Paving



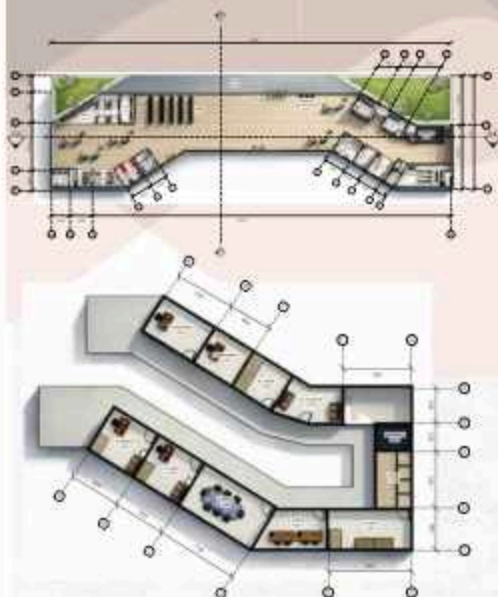
Aspal



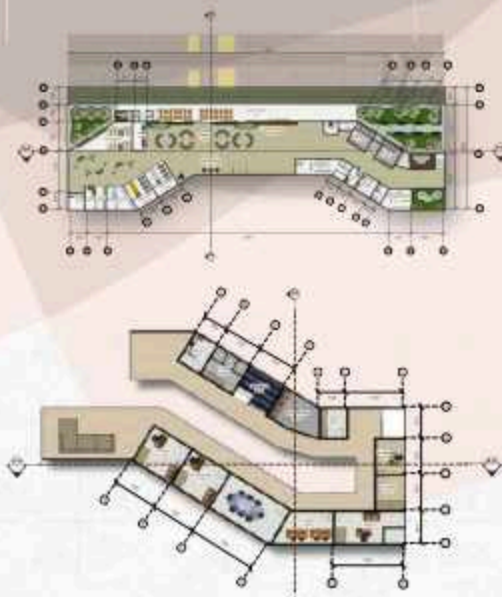
Limestone
Paving

Hasil Rancangan Ruang

DENAH SEBELUM



DENAH SETELAH REVISI



A Penguatan Sirkulasi
Revisi denah memperjelas alur perjalanan pengguna agar lebih terarah dan imersif.

B Penambahan Ruang Jeda
Area duduk dan vegetasi ditambahkan untuk menciptakan suasana menunggu yang nyaman.

C Penguatan Multisensori
Material, tekstur, dan pencahayaan dikembangkan untuk menghadirkan pengalaman ruang yang lebih hidup.

D Pengembangan Atmosfer
Plafon dan lighting dikembangkan untuk membentuk suasana ruang yang hangat dan monumental.

E Penguatan Visual
Bukaan ruang diperbesar untuk menciptakan koneksi visual yang lebih terbuka ke area rel.

F Penguatan Kontekstual
Interior dikembangkan secara abstrak dari karakter Rega Panorago untuk menghadirkan identitas lokal.



Lobby dan Ruang Tunggu
Material hangat dan ruang terbuka menciptakan suasana nyaman dan tenang.



Elemen Organik
Bentuk alami memperkuat identitas lokal dan kesan humanis.



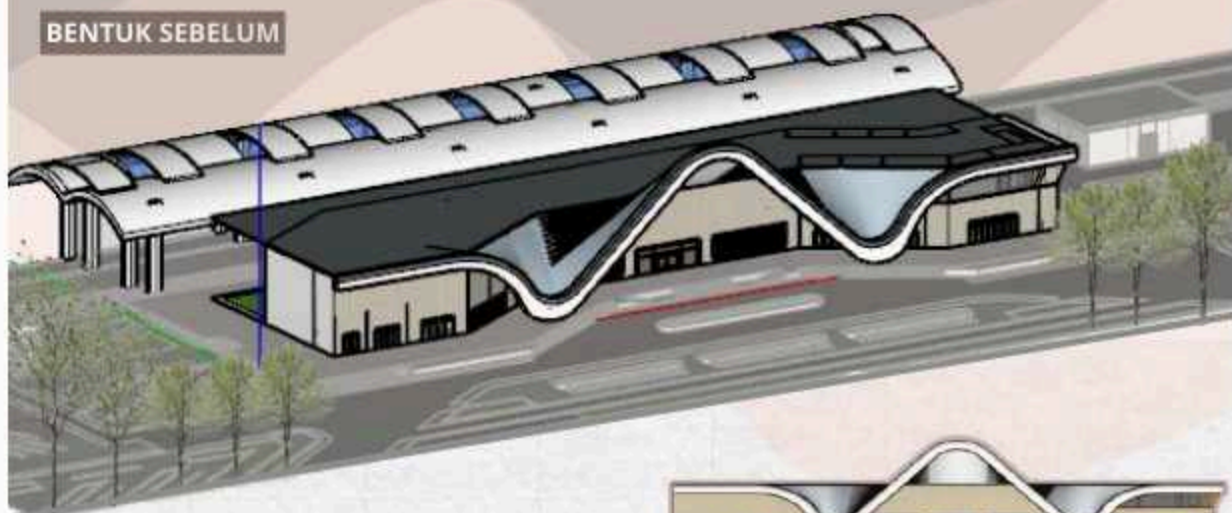
Kenyamanan Pengguna
Sirkulasi luas dan furnitur fleksibel mendukung kenyamanan pengguna.



Arsitektur Experiential
Cahaya, tekstur, dan vegetasi membangun pengalaman ruang yang berkesan.

Hasil Rancangan Bentuk

BENTUK SEBELUM



MULTISENSORI

Overhang lebar memberi perubahan rasa suhu (teduh-terbuka) saat pengguna bergerak dari luar ke dalam.



MULTISENSORI

Lengkungan atap menghasilkan gradasi bayangan yang berubah sepanjang hari.



KONTEKSTUAL

Massa bangunan yang memanjang mengikuti karakter stasiun dan arah rel.



KONTEKSTUAL

Entrance ditekankan di tengah sebagai orientasi utama, memperjelas hierarki fungsi.



IMERSI

Perjalanan dari parkir → open space → entrance → ruang dalam membentuk urutan pengalaman.



IMERSI

Perjalanan dari parkir menuju entrance melewati ruang hijau dan jalur pedestrian yang terarah



ATMOSFER

Ruang teduh di bawah overhang membangun suasana nyaman sebelum memasuki hall.



ATMOSFER

Keberadaan open space dan vegetasi menciptakan suasana teduh dan lebih tenang di tengah aktivitas transportasi yang dinamis.

Hasil Rancangan Bentuk

Multisensori

Fokus: Pengalaman indera pengguna selama perjalanan ruang



Perbedaan tekstur material lantai

- Outdoor menggunakan material bertekstur kasar dan natural untuk memberi kesan terbuka.
- Indoor menggunakan material lebih halus untuk meningkatkan kenyamanan transisi ruang.



Permainan pencahayaan chandelier

- Chandelier pada ruang utama menjadi focal sensory element yang menciptakan pengalaman visual dramatis.



Perbedaan tinggi plafon

- Plafon rendah membentuk suasana ruang yang lebih dekat dan transisional.
- Plafon tinggi menghadirkan kesan ruang yang luas, lega, dan monumental.

Sound experience

- Penggunaan ambience suara kereta, suara langkah, atau audio naratif sejarah untuk memperkuat pengalaman perjalanan.

Kontekstual

Fokus: Hubungan desain dengan identitas dan sejarah Ponorogo.



Galeri sejarah Stasiun Ponorogo & Galeri Reog

- Menjadi ruang narasi perjalanan sejarah dan identitas lokal.



Elemen budaya lokal

- Pengolahan bentuk, pola, atau atmosfer yang terinspirasi dari karakter Ponorogo/Reog tanpa harus literal



Material bernuansa lokal

- Penggunaan material alami dan warna bumi untuk membangun keterikatan dengan konteks daerah.

Imersi

Fokus: pengguna merasa “masuk” ke dalam pengalaman perjalanan ruang.



Galeri sebagai bagian perjalanan

- Pengguna tidak hanya berjalan menuju kereta, tetapi mengalami perjalanan ruang yang edukatif dan emosional.

Alur ruang bertahap

- Pengguna mengalami perubahan suasana secara perlahan melalui transisi ruang, pencahayaan, dan ketinggian plafon.

Sequence perjalanan ruang

- Dari area terbuka → semi tertutup → ruang utama → peron, sehingga perjalanan terasa seperti narasi.

Hasil Rancangan Bentuk

Atmosfer

Fokus: pengguna merasa “masuk” ke dalam pengalaman perjalanan ruang.



Kolom dengan ukuran besar

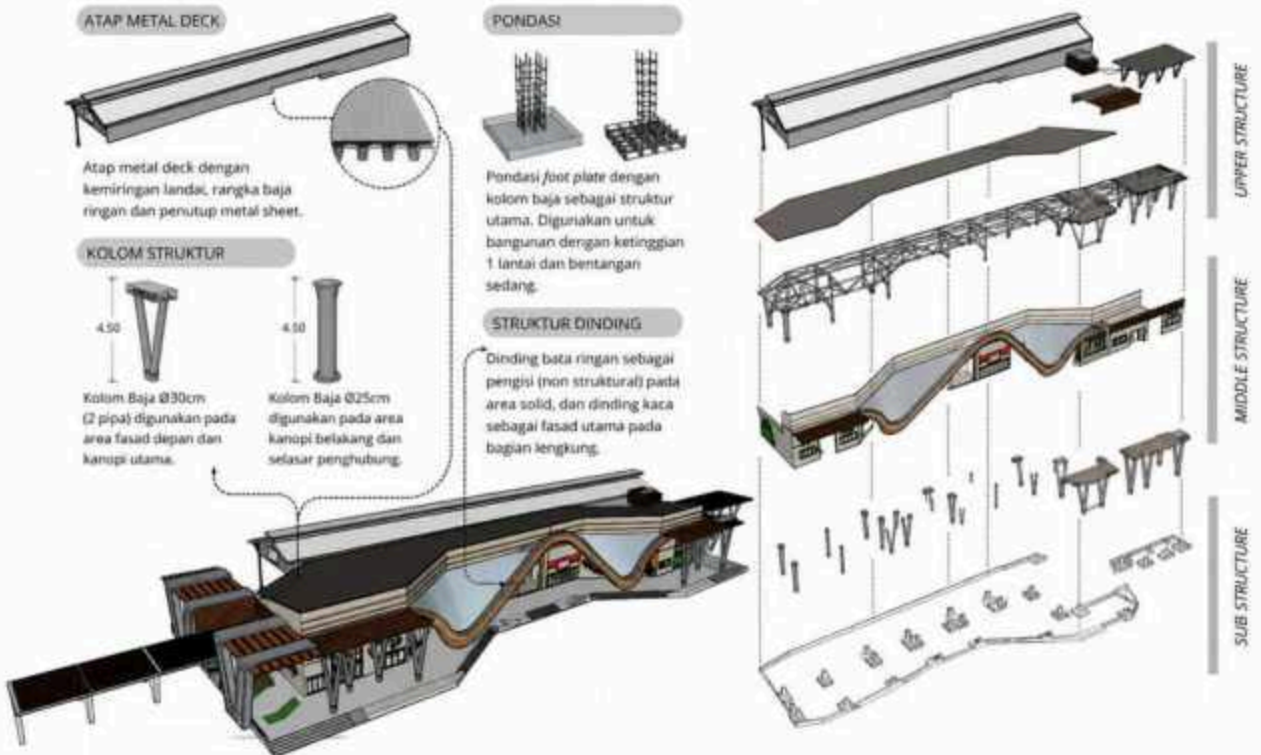
- Membentuk atmosfer monumental dan memperkuat karakter ruang transisi.



Vegetasi vertikal pada Transition Hall

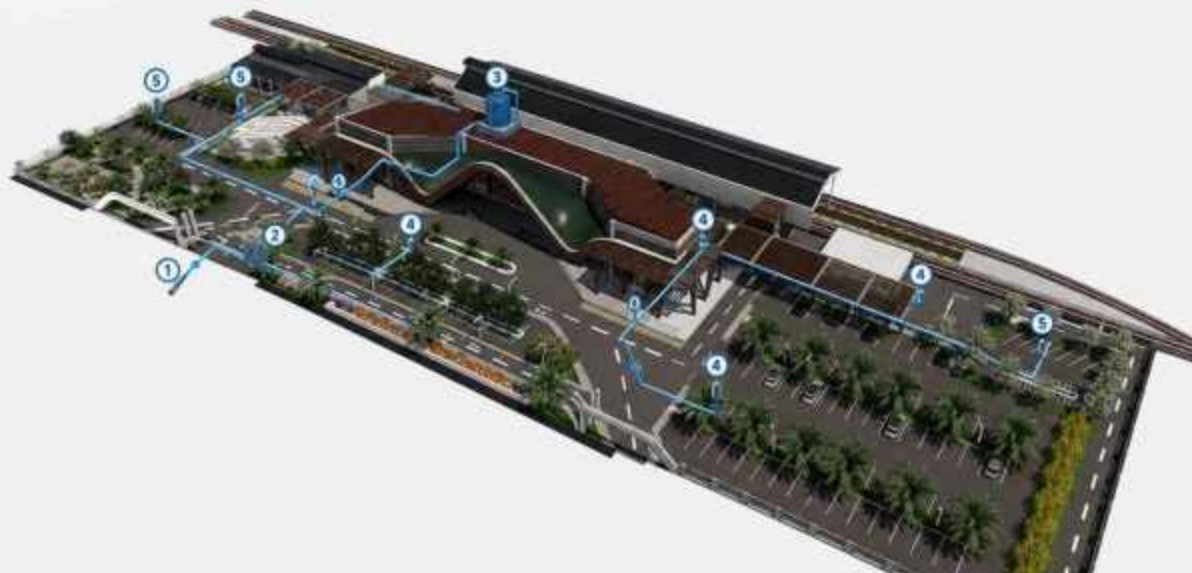
- Membentuk atmosfer ruang yang lebih sejuk dan menenangkan sebagai jeda transisi perjalanan pengguna.

Hasil Rancangan Struktur



Hasil Rancangan Utilitas

Utilitas Air Bersih

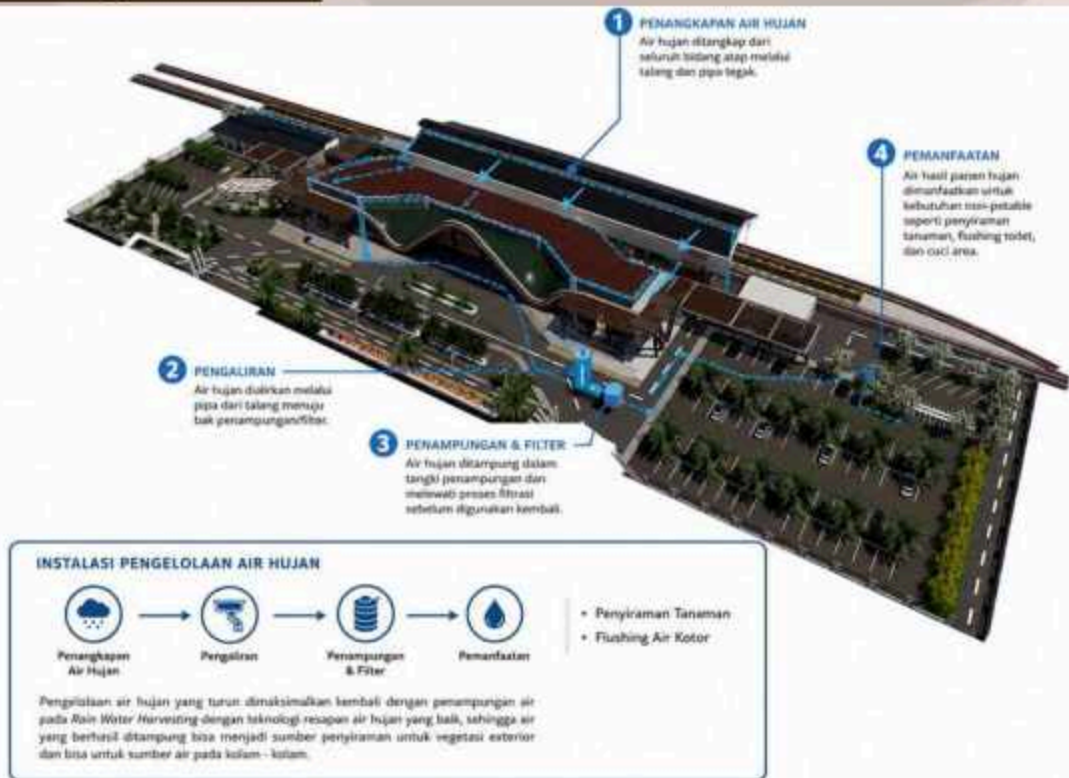


Utilitas Air Kotor



Hasil Rancangan Utilitas

Utilitas Air Hujan



Utilitas Elektrikal



Hasil Rancangan Utilitas

Utilitas Sampah



KETERANGAN:

— Akses Truk Sampah



Tempat Sampah



Bak Sampah

INSTALASI SAMPAH



+



→



Tempat Sampah Bak Sampah

Penempatan titik tempat sampah tersebar pada area yang mudah dijangkau. Bak sampah ditempatkan di sisi sebelah kanan dekat akses servis agar mudah dijangkau petugas.

Utilitas Hydrant



KETERANGAN:

--- Akses Pemadam



Hydrant



Penempatan titik Fire Hydrant tersebar di sisi yang bisa dijangkau oleh mobil pemadam untuk mempermudah proses pemadaman.

5

PENUTUP



PENUTUP

Penutup

Perancangan Stasiun Terminus di Kabupaten Ponorogo merupakan upaya menghadirkan fasilitas transportasi yang tidak hanya berfungsi sebagai simpul pergerakan penumpang, tetapi juga sebagai ruang publik yang mampu memperkuat identitas daerah. Melalui pendekatan *Arsitektur Experiential*, desain stasiun diarahkan untuk menciptakan pengalaman ruang yang berkesan melalui pengolahan elemen bentuk, sirkulasi, pencahayaan, material, serta integrasi nilai budaya lokal Ponorogo.

Hasil perancangan menunjukkan bahwa penerapan pendekatan *Arsitektur Experiential* mampu menciptakan lingkungan stasiun yang lebih nyaman, komunikatif, dan memiliki karakter khas. Identitas Ponorogo diwujudkan melalui interpretasi unsur budaya Reog yang diterapkan secara modern pada elemen arsitektur tanpa mengurangi fungsi utama bangunan sebagai infrastruktur transportasi. Selain itu, perancangan juga memperhatikan aspek efisiensi operasional, kenyamanan pengguna, aksesibilitas, serta keberlanjutan lingkungan sehingga stasiun dapat berfungsi secara optimal sebagai gerbang masuk Kabupaten Ponorogo.

Dengan demikian, Stasiun Terminus Ponorogo diharapkan dapat menjadi fasilitas transportasi yang mendukung mobilitas masyarakat, mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah, serta menjadi landmark kota yang memberikan pengalaman ruang yang bermakna bagi setiap pengguna.

Saran

Perancangan ini masih bersifat konseptual sehingga diperlukan kajian lebih lanjut terkait aspek teknis, struktur, utilitas, dan operasional perkeretaapian agar dapat direalisasikan sesuai standar yang berlaku.

Pengembangan desain di masa mendatang diharapkan dapat memperdalam penerapan prinsip keberlanjutan melalui pemanfaatan energi terbarukan, pengelolaan air hujan, dan penggunaan material ramah lingkungan. Selain itu, diperlukan studi yang lebih mendalam mengenai perilaku pengguna dan perkembangan kebutuhan transportasi di Kabupaten Ponorogo agar desain stasiun dapat beradaptasi terhadap perubahan di masa depan.

Bagi peneliti dan perancang selanjutnya, pendekatan *Arsitektur Experiential* dapat terus dieksplorasi sebagai metode perancangan fasilitas publik yang tidak hanya berorientasi pada fungsi, tetapi juga mampu membangun pengalaman ruang, identitas lokal, dan keterikatan emosional antara pengguna dengan lingkungan binaan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] <https://blusukanjalurmati.blogspot.com/2015/02/kota-reyog-pernah-punya-kereta-jalur.html>
- [2] Farida, N. A. (2020, December 5). Tafsir Surat al-Mulk Ayat 15: Berkelanalalah! Hingga Sadar Kefanaan Dunia dan Kekekalan Allah. *Tafsiralquran.id*. Retrieved Agustus 9, 2025, from <https://tafsiralquran.id/tafsir-surat-al-mulk-ayat-15-berkelanalalah-hingga-sadar-kefanaan-dunia-dan-kekekalan-allah/>
- [3] Tafsir Ibnu Katsir (2025). Tafsir Surah Al-Mulk Ayat 15: penjelasan tentang bumi ditundukkan dan pengembalian kepada Allah. *MyIslam.org*. Retrieved Agustus 9, 2025, from <https://myislam.org/surah-al-mulk-ayat-15/>
- [4] Universitas STEKOM Semarang. (n.d.). Jalur kereta api Ponorogo-Slahung. *Ensiklopedia Dunia*. Retrieved September 9, 2025, from <https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/jalur-kereta-api-Ponorogo-Slahung>
- [5] Antara News. (2024, February 5). Tata ruang Ponorogo akomodasi jalur kereta api ke Madiun. *Bisnis.com*. Retrieved Agustus 9, 2025, from <https://surabaya.bisnis.com/read/20240205/531/1738569/tata-ruang-ponorogo-akomodasi-jalur-kereta-api-ke-madiun>
- [6] Pikiran Rakyat – Ponorogo. (n.d.). Empat alternatif stasiun jika reaktivasi rel kereta api di Kabupaten Ponorogo jadi diaktifkan kembali. Retrieved Agustus 10, 2025, from ponorogo.pikiran-rakyat.com
- [7] Asworo, H. T. (2025, August 25). Kabar Baik! Jalur Kereta Api Madiun-Ponorogo Akan Diaktifkan Lagi. *Bisnis.com*. Retrieved Agustus 10, 2025, from <https://ekonomi.bisnis.com/read/20250825/98/1905399/kabar-baik-jalur-kereta-api-madiun-ponorogo-akan-diaktifkan-lagi>
- [8] Google. (n.d.). Jalur Kereta Api Madiun-Slahung – Google My Maps [Personal map]. *Google My Maps*. Retrieved Agustus 10, 2025, from <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewerid=1Fr3wxL6VHW6D8Sgy7bQC6ppFwTh57&femb=1&ll=7.8120814575781905%2C111.51267022946665&z=10>
- [9] Planetizen Planopedia. (2025). *What Is Redevelopment? In Planetizen*. Retrieved Agustus 16, 2025, from <https://www.planetizen.com/definition/redevelopment>
- [10] Indonesia. (2007). Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. *Lembaran Negara Republik Indonesia*, Nomor 65. Retrieved Agustus 13, 2025, from <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/39896>
- [11] Tafsiralquran.id. (2021, August 24). *Tafsir Surah Al-Hajj Ayat 46–47*. Retrieved Agustus 23, 2025, from <https://tafsiralquran.id/tafsir-surah-al-hajj-ayat-46-47/>
- [12] Indonesia. (2007). Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. *Lembaran Negara Republik Indonesia*, Nomor 65. Retrieved Agustus 24, 2025, from <https://www.peraturan.go.id/uu-no-23-tahun-2007>

DAFTAR PUSTAKA

- [13] Dezan Studio. (2021, December 16). Stasiun Malang [Project page]. *Arsitag*. Retrieved Agustus 25, 2025, from <https://www.arsitag.com/project/stasiun-malang>
- [14] Wikipedia. (2025, September). *Malang railway station*. Retrieved Agustus 25, 2025, from https://en.wikipedia.org/wiki/Malang_railway_station
- [15] Dezan Studio. (2021, December 16). Stasiun Malang [Project page]. *Arsitag*. Retrieved Agustus 25, 2025, from <https://www.arsitag.com/project/stasiun-malang>
- [16] Dezan Studio. (2021, December 16). Stasiun Malang [Project page]. *Arsitag*. Retrieved Agustus 25, 2025, from <https://www.arsitag.com/project/stasiun-malang>
- [17] Corporate Deputy Director of Existing Business Development PT KAI, R. Budiantoro. (2019, September 24). Stasiun Malang Kota Baru akan Dipercantik bak Gunung Putri Tidur. *Ngopibareng.id*. Retrieved Agustus 28, 2025, from <https://www.ngopibareng.id/read/stasiun-malang-kota-baru-akan-dipercantik-bak-gunung-putri-tidur-4517478>
- [18] Musafir Kehidupan. (2021, June 5). *Wajah Stasiun Malang Kota Baru yang Baru*. Retrieved Agustus 29, 2025, from <https://muhdhito.me/2021/06/05/wajah-stasiun-malang-kota-baru-yang-baru/>
- [19] Sabqi, H. (2024, August 7). *Stasiun Terbesar di Malang, Ini Dia Info Lengkap Stasiun Malang Kota Baru*. *HaiMalang.com*. Retrieved Agustus 29, 2025, from <https://haimalang.com/2024/08/07/ini-dia-info-lengkap-stasiun-malang-kota-baru/>
- [20] Keretaapi-Online. (2014, May 1). *Mengenal Stasiun Jakarta Kota*. Retrieved Agustus 30, 2025, from <https://keretaapi-online.blogspot.com/2014/05/stasiun-jakarta-kota.html>
- [21] Wikipedia. (n.d.). *Jakarta Kota railway station*. Retrieved Agustus 30, 2025, from https://en.wikipedia.org/wiki/Jakarta_Kota_railway_station
- [22] Setiawan, A. H., & Rizaldi, M. (2020). *Jakarta Kota Station site plan*. ResearchGate. Retrieved Agustus 31, 2025, from https://www.researchgate.net/figure/Jakarta-kota-Station-site-plan-X-Caption_fig1_346408035
- [23] Setiawan, A. H., & Rizaldi, M. (2020). *Jakarta Kota Station site plan*. ResearchGate. Retrieved Agustus 31, 2025, from https://www.researchgate.net/figure/Jakarta-kota-Station-site-plan-X-Caption_fig1_346408035
- [24] stasiun jakarta kota. (n.d.). *stasiunjakartakota.blogspot.com*. Retrieved September 1, 2025, from <https://stasiunjakartakota.blogspot.com/>
- [25] Wikipedia. (n.d.). *Chhatrapati Shivaji Terminus*. In *Wikipedia*. Retrieved September 2, 2025, from https://en.wikipedia.org/wiki/Chhatrapati_Shivaji_Terminus
- [26] The Prakriti Story. (2022, February 16). *Sustainable Heritage Story: Chhatrapati Shivaji Terminus*. Retrieved September 2, 2025, from <https://theprakritistory.com/sustainable-heritage-story-chhatrapati-shivaji-terminus/>

DAFTAR PUSTAKA

- [27] Alamy. (n.d.). *Interior shot of Chhatrapati Shivaji Terminus (Victoria Terminus), Mumbai, Bombay, India*. Retrieved September 3, 2025, from <https://www.alamy.com/interior-shot-of-chhatrapati-shivaji-terminus-victoria-terminus-mumbai-bombay-india-asia-image658035490.html>
- [28] Buguruku. (2023, July 14). *Stasiun Tugu: Pintu Gerbang Menuju Keindahan Yogyakarta*. Retrieved September 3, 2025, from <https://buguruku.com/stasiun-tugu-pintu-gerbang-menuju-keindahan-yogyakarta/>
- [29] Wikipedia. (n.d.). *Stasiun Yogyakarta*. Retrieved September 3, 2025, from https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Yogyakarta
- [30] Wikipedia. (n.d.). *Stasiun Yogyakarta*. Retrieved September 3, 2025, from https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Yogyakarta
- [31] Kotajogja.com. (2017, June 19). *Stasiun Tugu Punya Ruang Tunggu Eksklusif, Ini Fasilitas yang Tersedia*. Retrieved September 4, 2025, from <https://www.kotajogja.com/8205/stasiun-tugu-punya-ruang-tunggu-eksklusif-ini-fasilitas-yang-tersedia/>
- [32] toni junianto. (n.d.). *Layout Stasiun Yogyakarta 2019* [PDF]. Retrieved September 9, 2025, from <https://www.scribd.com/document/423903854/Layout-Stasiun-Yogyakarta-2019>
- [33] Zumthor, P. (1999). *Thinking Architecture* [PDF]. Retrieved September 9, 2025, from <https://archive.org/details/peter-zumthor-thinking-architecture-birkhauser-architecture-200>
- [34] Al-Qur'an. (n.d.). *QS. Al-Jatsiyah:13*. Retrieved September 9, 2025, from <https://quran.com/45/13>

LAMPIRAN



PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL

Nama : Firyal Rahadatul 'Aisy
Pembimbing 1 : Aisyah Nur Handryant, S.T, M. Sc.
Pembimbing 2 : Dr. A. Farid Nazaruddin, M. T.
Tipologi Bangunan : Prasarana Publik
Lokasi : Jl. Raya Ponorogo–Madiun, Banyudono, Kec. Ponorogo, Kabupaten Ponorogo,
Jawa Timur 63411

Luas Tapak : 2.000 m²

Transportasi memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat di bidang ekonomi, sosial, dan budaya. Kereta api menjadi salah satu moda transportasi unggulan karena efisiensi energi, kapasitas besar, dan ketepatan waktu. Seiring meningkatnya kebutuhan akan transportasi publik yang aman dan nyaman, stasiun memegang peran vital sebagai simpul jaringan transportasi. Lebih dari sekadar tempat transit, stasiun juga berfungsi sebagai ruang publik dengan nilai arsitektural, sosial, dan historis yang penting bagi lingkungan sekitarnya.

Stasiun kereta api memiliki peran strategis dalam mendukung sistem transportasi massal yang efisien, ramah lingkungan, dan berkelanjutan. Keberadaan stasiun tidak hanya sebagai titik henti perjalanan, tetapi juga sebagai elemen penting dalam struktur kota yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, menciptakan ruang publik, dan memperkuat identitas kawasan. Dalam konteks kota-kota kecil dan menengah seperti Ponorogo, kehadiran stasiun kereta api sangat potensial untuk menghidupkan kembali konektivitas antarwilayah sekaligus meningkatkan kualitas tata ruang kota.



QS. An-Nahl : 78

Berdasarkan Tafsir Ibnu Katsir dan Tafsir Al-Misbah terhadap **QS. An-Nahl:78**, manusia memahami lingkungan melalui pendengaran, penglihatan, dan hati. Hal ini selaras dengan pendekatan perancangan yang menekankan pengalaman multisensori, keterlibatan emosional, imersi ruang, serta hubungan kontekstual antara pengguna dan lingkungan.

Disisi lain, terdapat ayat dalam Al-Quran yang menunjukkan signifikansi stasiun dalam kehidupan manusia. Seperti disebutkan dalam QS. Al-Mulk (67:15)

"Dialah yang menjadikan bumi itu mudah bagi kamu, maka berjalanlah di segala penjurunya dan makanlah sebagian dari rezeki-Nya. Dan hanya kepada-Nyalah kamu (kembali setelah) dibangkitkan."

Menurut Tafsir Ibnu Katsir, Allah memudahkan bumi agar manusia dapat menjelajahnya, melakukan perjalanan, beraktivitas, dan mengambil manfaat dari rezeki yang tersedia

Ayat ini menegaskan bahwa mobilitas dan perjalanan merupakan bagian penting dari kehidupan manusia. Sehingga, stasiun sebagai simpul transportasi menjadi wujud nyata dari "kemudahan bumi" yang diberikan Allah, yakni menyediakan sarana untuk berpindah, berinteraksi, dan mengambil manfaat dari berbagai potensi.



Multisensori



Perbedaan tekstur material lantai

- Outdoor menggunakan material bertekstur kasar dan natural untuk memberi kesan terbuka.
- Indoor menggunakan material lebih halus untuk meningkatkan kenyamanan transisi ruang.

Pengalaman taktil hadir melalui keberagaman

- Material seperti kayu, vegetasi, pelapis furnitur, dan lantai yang menghasilkan variasi tekstur saat berinteraksi dengan ruang.

Kontekstual



Material bernuansa lokal

- Penggunaan material alami dan warna bumi untuk membangun keterikatan dengan konteks daerah.

Elemen budaya lokal

- Pengolahan bentuk, pola, atau atmosfer yang terinspirasi dari karakter Ponorogo/Reog tanpa harus literal
- Elemen budaya lokal diwujudkan melalui bentuk dan karakter visual yang mencerminkan identitas Ponorogo.

Galeri sejarah Stasiun Ponorogo & Galeri Reog

- Menjadi ruang narasi perjalanan sejarah dan identitas lokal.





Gambar 10.10

Sequence perjalanan ruang

- Dari area terbuka - semi tertutup - ruang utama - peron, sehingga perjalanan terasa seperti narasi.

Galeri sebagai bagian perjalanan

- Pengguna tidak hanya berjalan menuju kereta, tetapi mengalami perjalanan ruang yang edukatif dan emosional.

Alur ruang bertahap

- Pengguna mengalami perubahan suasana secara perlahan melalui transisi ruang, pencahayaan, dan ketinggian plafon.

Elemen budaya lokal

- Pengolahan bentuk, pola, atau atmosfer yang terinspirasi dari karakter Ponorogo/Reog



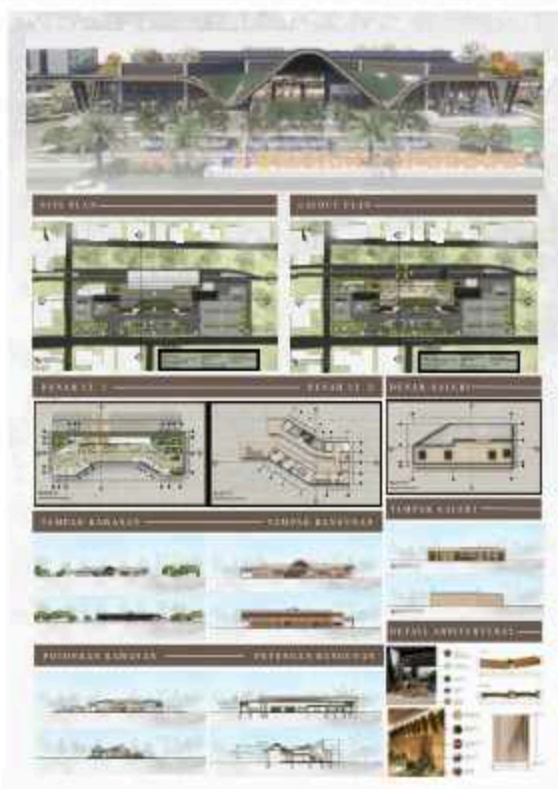
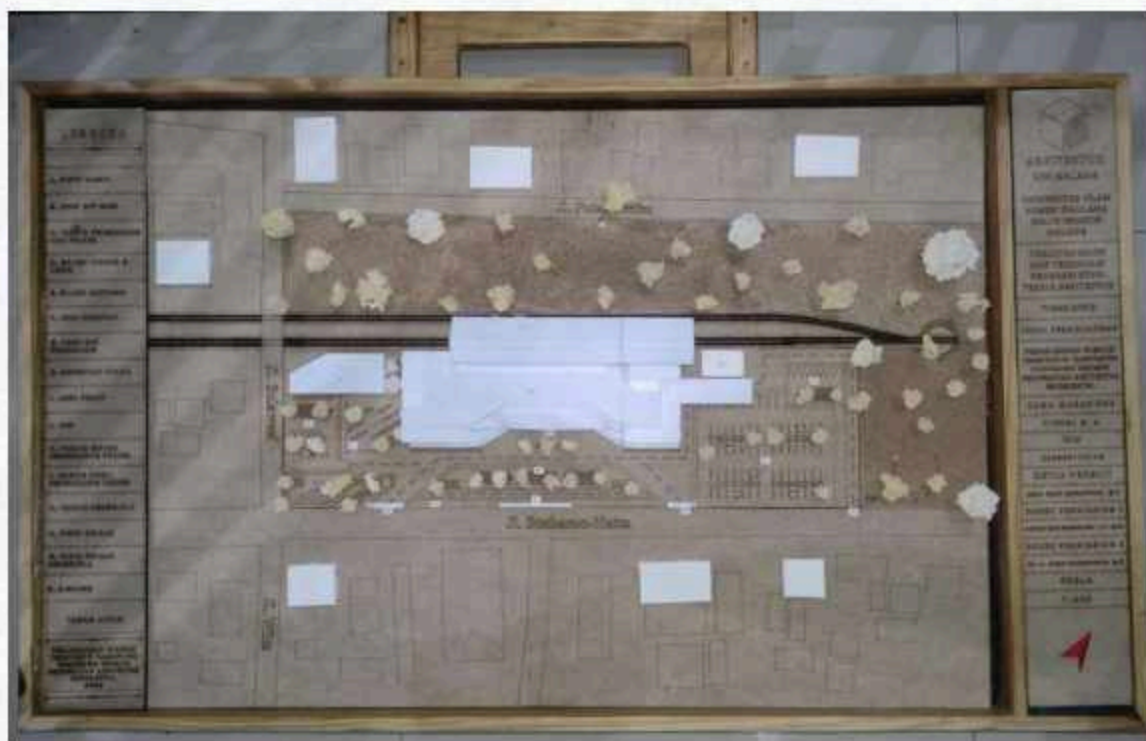


FOTO MAKET



DOKUMENTASI SIDANG

Senin, 18 Mei 2026



VIDIO ANIMASI

Scan this QR code to watch the animated video



[or you can watch vidio at this link](#)









GAMBAR ARSITEKTURAL

**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR *EXPERIENTAL***

FIRYAL R. A – 220606110113

AISYAH NUR HANDRYANT, S.T, M.Sc

Dr. A FARID NAZARUDDIN, M.T

**PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

STASIUN PONOROGO



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: SITE PLAN	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A	NIM 220606110113	Nomor Lembar 01 35 Jumlah Lembar
				SKALA 1 : 1000	PEMBIBING 1 PEMBIBING 2	: Aisyah Nur Handiyanti, S.T, M.Sc : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T	



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: LAYOUT PLAN	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A	NIM: 220606110113	Nomor Lembar 02 35 Jumlah Lembar
				SKALA 1 : 1000	PEMBIMBING 1 PEMBIMBING 2	: Aisyah Nur Handriyanti, S.T, M.Sc : Dr. A.Fard Muzaruddin, M.T	



 **TAMPAK DEPAN KAWASAN**
SKALA 1 : 400



 **TAMPAK BELAKANG KAWASAN**
SKALA 1 : 400

	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: TAMPAK KAWASAN SKALA 1 : 400	NAMA MAHASISWA: NIM FIRYAL R. A 220606110113 PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyanti, S.T., M.Sc. PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.	Nomor Lembar 03 35 Jumlah Lembar
--	--	---	---	---	--	---



TAMPAK KIRI KAWASAN
SKALA 1 : 400



TAMPAK KANAN KAWASAN
SKALA 1 : 400



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
**TAMPAK
KAWASAN**

SKALA 1 : 400

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

NIM
220606110113

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T, M.Sc
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T

Nomor Lembar

04

35

Jumlah Lembar



 **POTONGAN A-A KAWASAN**
SKALA 1 : 400



 **POTONGAN B-B KAWASAN**
SKALA 1 : 400

	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: POTONGAN KAWASAN SKALA 1 : 400	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handryanti, S.T, M.Sc PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T	Nomor Lembar 05 35 Jumlah Lembar
--	--	---	---	---	---	---



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
PERSPEKTIF
KAWASAN

SKALA -

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyanti, S.T., M.Sc.
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.

NIM
220606110113

Nomor Lembar

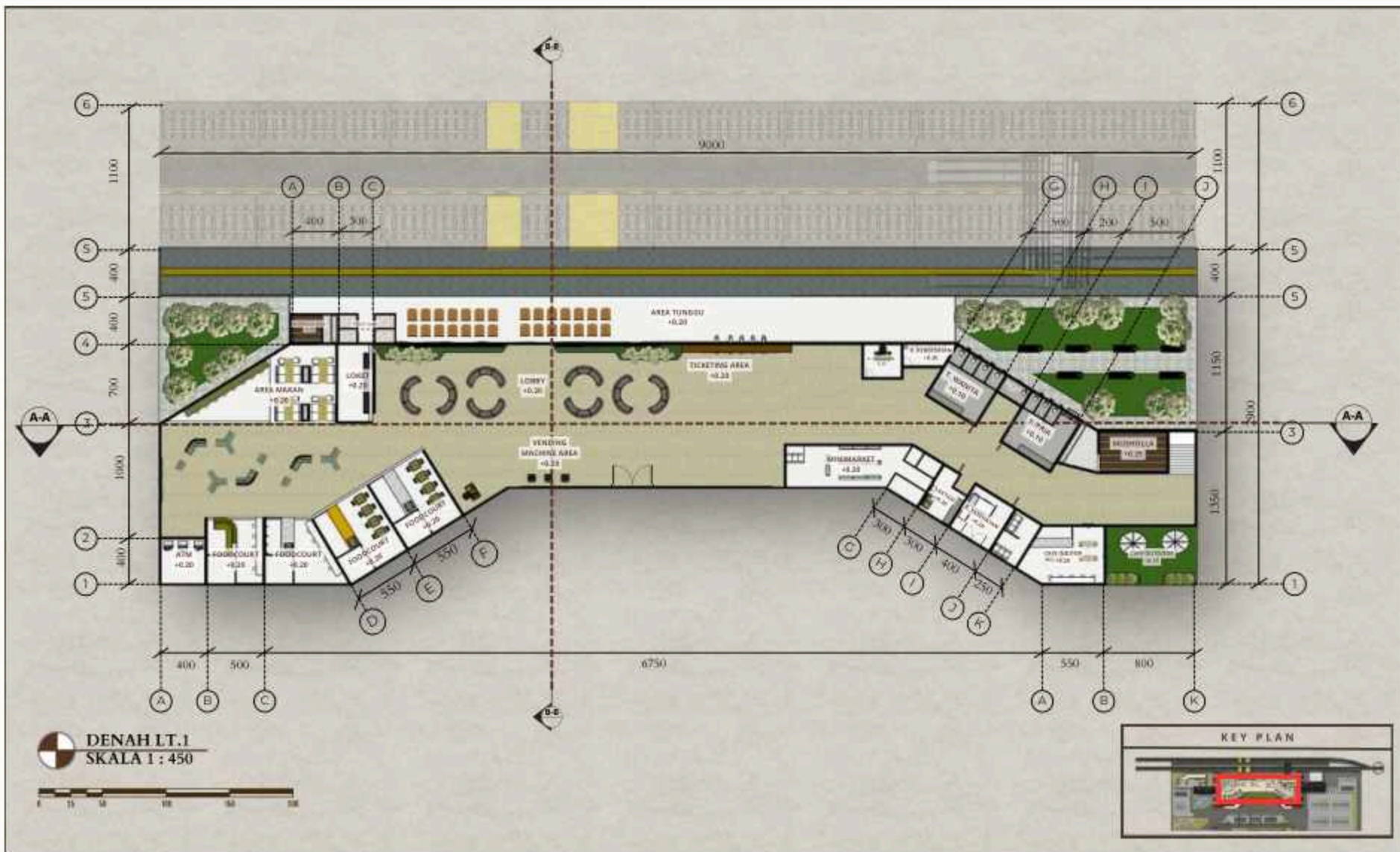
06

35

Jumlah Lembar



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MAULIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF KAWASAN SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A	NIM 220606110113	Nomor Lembar 07 35 Jumlah Lembar
					PEMBIMBING 1 PEMBIMBING 2	: Aisyah Nur Handayani, S.T, M.Sc : Dr. A. Farid Muzarudin, M.T	



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
DENAH LT. 1

SKALA 1 : 450

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyanti, S.T, M.Sc
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T

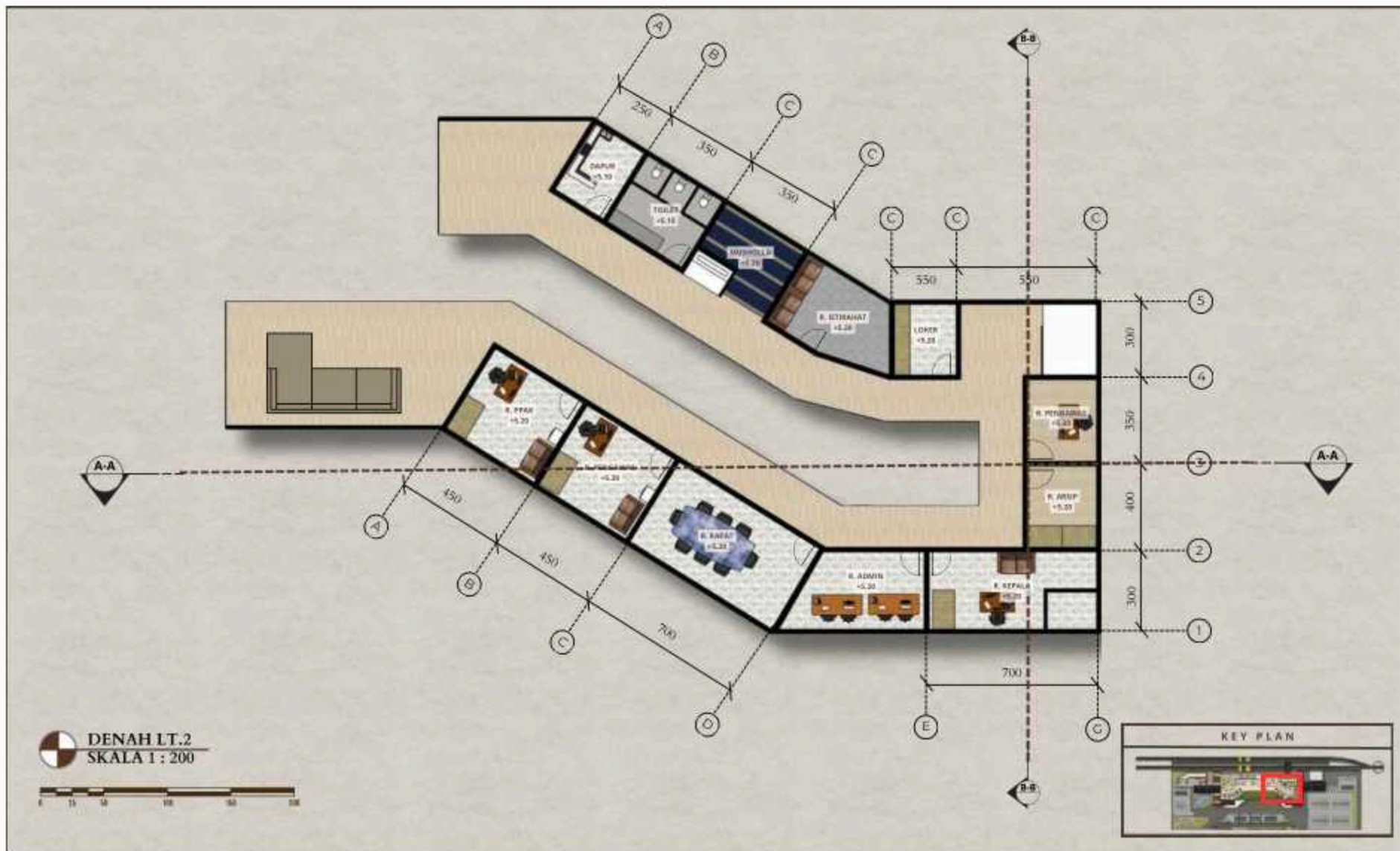
NIM
220606110113

Nomor Lembar

08

35

Jumlah Lembar



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MAULIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
DENAH LT. 1

SKALA 1 : 200

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T, M.Sc
PEMBIMBING 2 : Dr. A.Fard Mawaruddin, M.T

NIM
220606110113

Nomor Lembar

09

35

Jumlah Lembar



TAMPAK DEPAN STASIUN
SKALA 1 : 300



TAMPAK BELAKANG STASIUN
SKALA 1 : 300



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
**TAMPAK
BANGUNAN**

SKALA 1 : 300

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T., M.Sc.
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.

NIM
220606110113

10
35
Jumlah Lembar



TAMPAK KIRI STASIUN
SKALA 1 : 300



TAMPAK KANAN STASIUN
SKALA 1 : 300



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
**TAMPAK
BANGUNAN**

SKALA 1 : 300

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T., M.Sc.
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.

NIM
220606110113

Nomor Lembar

11

35

Jumlah Lembar

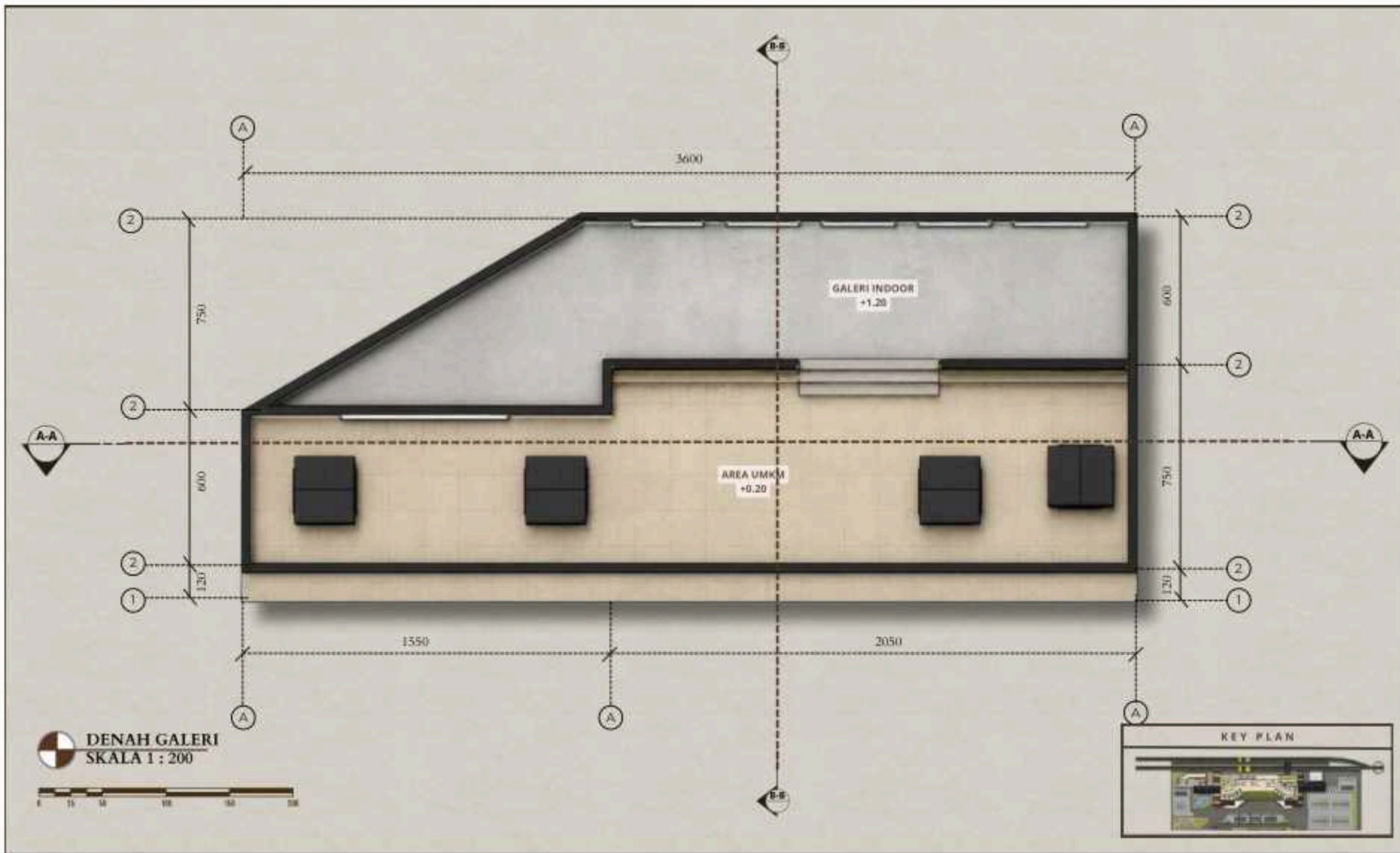


 **POTONGAN A-A BANGUNAN UTAMA**
SKALA 1 : 300



 **POTONGAN B-B BANGUNAN UTAMA**
SKALA 1 : 300

	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: POTONGAN BANGUNAN SKALA 1 : 300	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A NIM 220606110113 PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T., M.Sc. PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.	Nomor Lembar 12 Jumlah Lembar 35
--	--	---	--	--	--	---



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
DENAH GALERI

SKALA 1 : 200

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T, M.Sc
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T

NIM
220606110113

Nomor Lembar

13

35

Jumlah Lembar



TAMPAK DEPAN GALERI
SKALA 1 : 200



TAMPAK BELAKANG GALERI
SKALA 1 : 200



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
TAMPAK GALERI

SKALA 1 : 200

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyanti, S.T., M.Sc.
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.

NIM
220606110113

Nomor Lembar

14

35

Jumlah Lembar



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF EKSTERIOR SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A	NIM 220606110113	Nomor Lembar 15 35 Jumlah Lembar
					PEMBIMBING 1 PEMBIMBING 2	: Aisyah Nur Handriyanti, S.T, M.Sc : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T	



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF EKSTERIOR SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A	NIM 220606110113	Nomor Lembar 17 35 Jumlah Lembar
					PEMBIMBING 1 PEMBIMBING 2	: Aisyah Nur Handriyanti, S.T, M.Sc : Dr. A. Fard Muzaruddin, M.T	



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF EKSTERIOR SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A	NIM: 220606110113	Nomor Lembar 18 35 Jumlah Lembar
					PEMBIMBING 1 PEMBIMBING 2	: Aisyah Nur Handriyanti, S.T., M.Sc. : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.	



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF EKSTERIOR SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyanti, S.T., M.Sc PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T	Nilai Lembar 19 35 Jumlah Lembar
--	--	---	---	--	--	---



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF EKSTERIOR SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyanti, S.T, M.Sc PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T	20 35 Nomor Lembar Jumlah Lembar
--	--	---	---	--	---	---



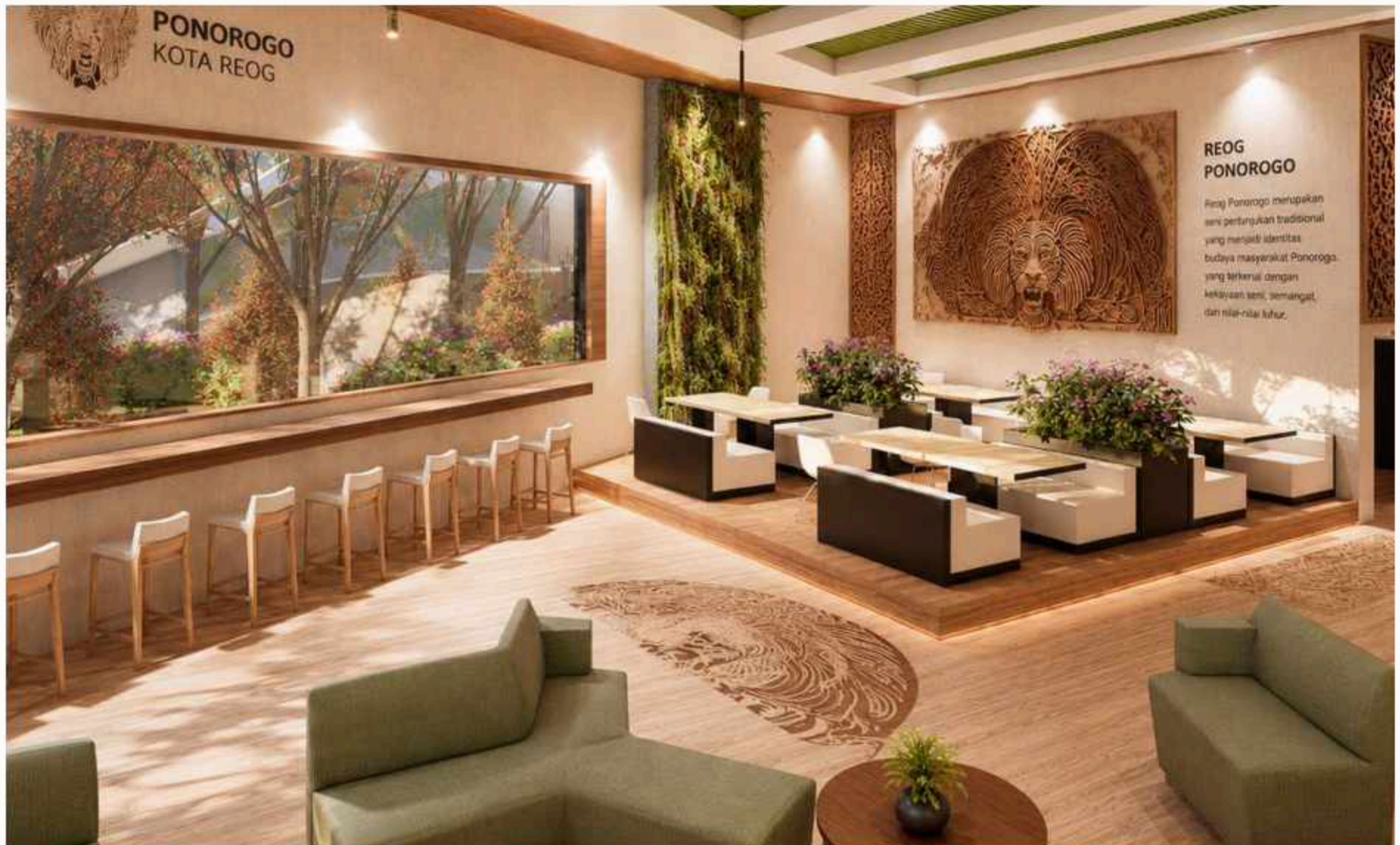
	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF EKSTERIOR SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyanti, S.T, M.Sc PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T	21 35 Nomor Lembar Jumlah Lembar
--	--	---	--	--	---	---



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF INTERIOR SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyanti, S.T, M.Sc PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Muzaruddin, M.T	22 35 Nomor Lembar Jumlah Lembar
--	--	---	--	---	---	---



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF INTERIOR SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handryanti, S.T, M.Sc PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T	Nomor Lembar 23 35 Jumlah Lembar
--	--	---	--	---	--	---



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
**PERSPEKTIF
INTERIOR**

SKALA -

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T, M.Sc
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Muzaruddin, M.T

NIM
220606110113

Nomor Lembar
24
 Jumlah Lembar
35



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF INTERIOR SKALA -	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A	NIM 220606110113	Nomor Lembar 25 / 35 Jumlah Lembar
					PEMBIMBING 1 PEMBIMBING 2	: Aisyah Nur Handriyanti, S.T, M.Sc Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T	



	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF INTERIOR	NAMA MAHASISWA: FIRYAL R. A	NIM: 220606110113	Nomor Lembar 26 35 Jumlah Lembar
				SKALA -	PEMBIMBING 1 PEMBIMBING 2	: Aisyah Nur Handriyanti, S.T., M.Sc Dr. A. Fard Muzaruddin, M.T	



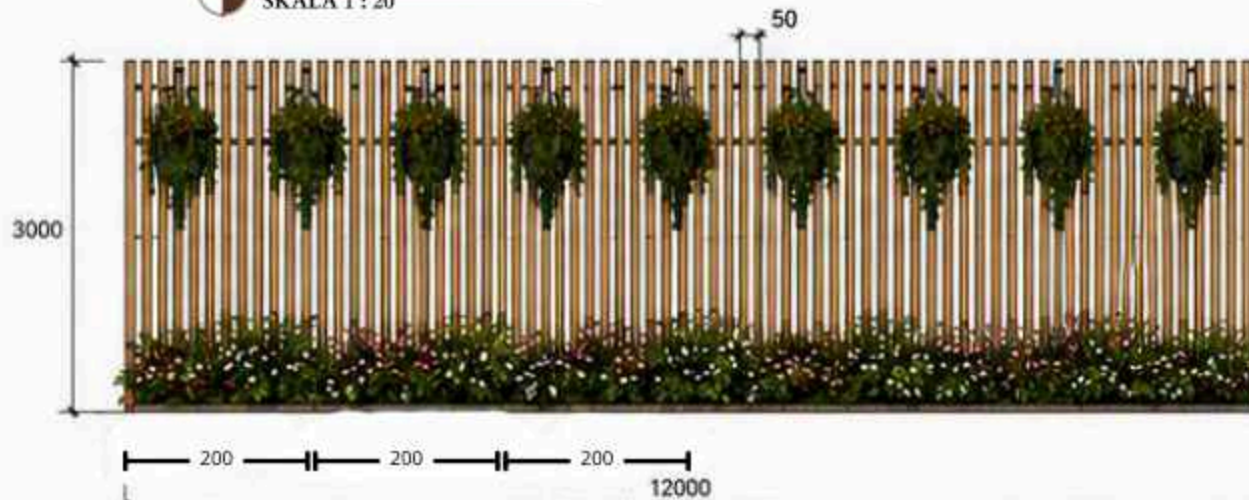
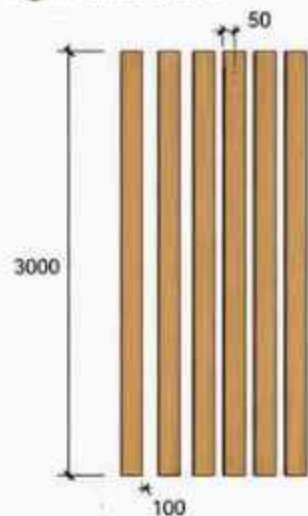
	PROGRAM STUDI TEKNIK ARSITEKTUR UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG		JUDUL RANCANGAN PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI KABUPATEN PONOROGO DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTAL Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026	GAMBAR: PERSPEKTIF INTERIOR SKALA -	<table><tr><td>NAMA MAHASISWA:</td><td>NIM:</td></tr><tr><td>FIRYAL R. A</td><td>220606110113</td></tr><tr><td colspan="2">PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyani, S.T., M.Sc. PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.</td></tr></table>	NAMA MAHASISWA:	NIM:	FIRYAL R. A	220606110113	PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyani, S.T., M.Sc. PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.		<table><tr><td>Nomor Lembar</td></tr><tr><td>28</td></tr><tr><td>35</td></tr><tr><td>Jumlah Lembar</td></tr></table>	Nomor Lembar	28	35	Jumlah Lembar
NAMA MAHASISWA:	NIM:															
FIRYAL R. A	220606110113															
PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyani, S.T., M.Sc. PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T.																
Nomor Lembar																
28																
35																
Jumlah Lembar																



KEYPLAN
SKALA 1 : 200

DETAIL PLANTER GANTUNG
SKALA 1 : 20

DETAIL PLANTER DASAR
SKALA 1 : 20



MODUL DAN JARAK
SKALA 1 : 50

TAMPAK DEPAN
SKALA 1 : 100



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
DETAIL
ARSITEKTURAL

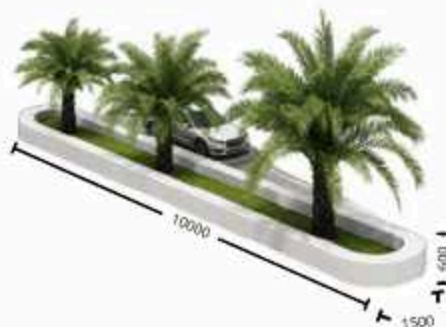
SKALA -

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

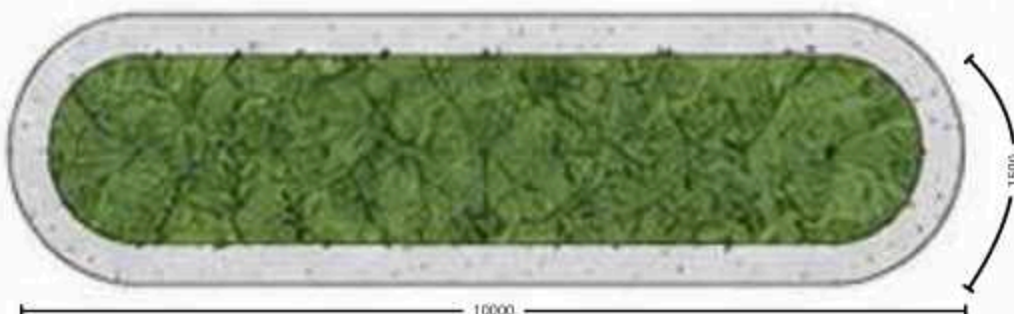
NIM
220606110113

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handriyanti, S.T, M.Sc
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Muzaruddin, M.T

29
35
Jumlah Lembar



KEYPLAN
SKALA 1 : 200



DENAH PLANTER
SKALA 1 : 75

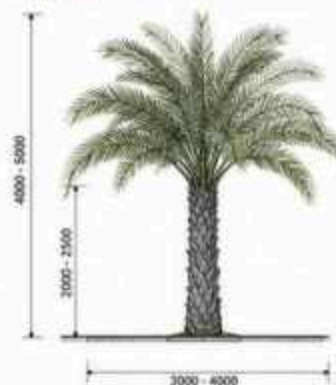
KETERANGAN

- Pohon palm berfungsi sebagai pengarah sirkulasi kendaraan & penanda area parkir
- Penanaman dalam planter memanjang dngan jarak antar pohon teratur

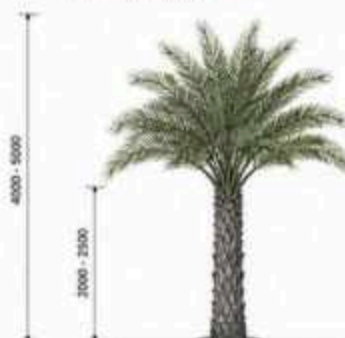
SPESIFIKASI POHON

Nama Botani	: Phoenix Roebeleni
Nama Lokal	: Palm Kurma Mini
Tipe	: Palm
Tinggi Total	: 4,0-5,0 m
Tinggi Batang	: 2,0-2,5 m
Lebar Tajuk	: 3,0-4,0 m
Diameter Batang	: 30-40 cm
Jarak Tanam	: 3,0m
Fungsi	: Pengarah Parkir

TAMPAK DEPAN



TAMPAK SAMPIING



Tanaman palem
Phoenix roebelenii

Rumput penutup tanah
(Groundcover)

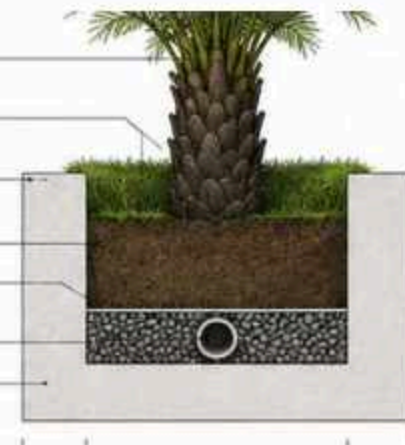
Media tanam
(t. 300mm)

Geotekstil

Kerikil drainase
(t. 100mm)

Pipa drainase Ø100mm

Beton pracetak / cor
fin. cat eksterior putih



POTONGAN DETAIL
SKALA 1 : 30



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
DETAIL LANSKAP

SKALA -

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T, M.Sc
PEMBIMBING 2 : Dr. A.Fard Mawaruddin, M.T

NIM
220606110113

Nomor Lembar

31

35

Jumlah Lembar



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
SKEMA UTILITAS

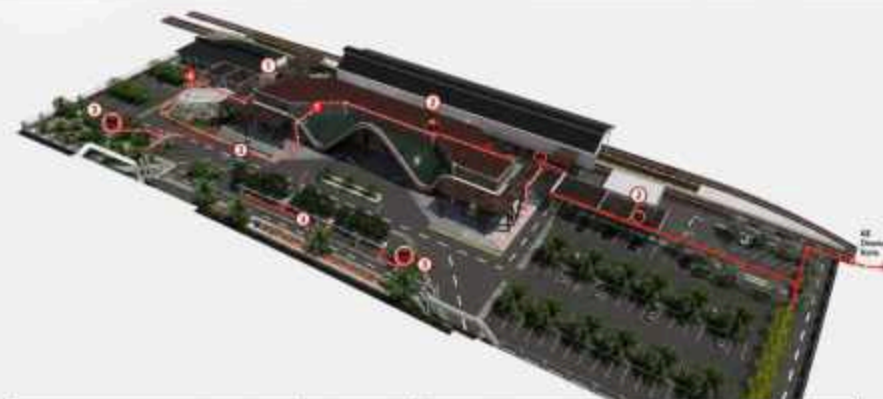
SKALA -

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T, M.Sc
PEMBIMBING 2 : Dr. A-Fard Mawaruddin, M.T

NIM
220606110113

33
35
Nomor Lembar
Jumlah Lembar



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
 UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
 KABUPATEN PONOROGO DENGAN
 PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
 Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
 SKEMA UTILITAS

SKALA -

NAMA MAHASISWA:
 FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T, M.Sc
 PEMBIMBING 2 : Dr. A. Fard Mawaruddin, M.T

NIM
 220606110113

Nomor Lembar

34

35

Jumlah Lembar



PROGRAM STUDI
TEKNIK ARSITEKTUR
UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG



JUDUL RANCANGAN
**PERANCANGAN STASIUN TERMINUS DI
KABUPATEN PONOROGO DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR EXPERIENTIAL**
Studio Tugas Akhir Semester Genap 2025/2026

GAMBAR:
SKEMA UTILITAS

SKALA -

NAMA MAHASISWA:
FIRYAL R. A

PEMBIMBING 1 : Aisyah Nur Handayani, S.T., M.Sc
PEMBIMBING 2 : Dr. A. Farid Mawaddin, M.T

NIM
220606110113

35
35
Jumlah Lembar