



TUGAS AKHIR - RA.141581

REDESAIN STASIUN PONOROGO

HANIF SATRIA PAMUNGKAS
0811144000067

Dosen Pembimbing
Rabbani Kharismawan ST., MT.

Departemen Arsitektur
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2018



TUGAS AKHIR - RA.141581

REDESAIN STASIUN PONOROGO

HANIF SATRIA PAMUNGKAS
0811144000067

Dosen Pembimbing
Rabbani Kharismawan ST., MT.

Departemen Arsitektur
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2018

LEMBAR PENGESAHAN

REDESAIN STASIUN PONOROGO



Disusun oleh :

HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP : 0811144000067

Telah dipertahankan dan diterima
oleh Tim penguji Tugas Akhir RA.141581
Departemen Arsitektur FADP-ITS pada tanggal 27.. Juli 2018
Nilai : B

Mengetahui

Pembimbing

Rabbani Kharismawan, ST., MT.
NIP. 198103272008121001

Kaprodi Sarjana

Defry Agatha Ardianta, ST., MT.
NIP. 198008252006041004



Ir. I Gusti Ngurah Antaryama, Ph.D.
NIP. 196804251992101001

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini,

N a m a : Hanif Satria Pamungkas

N R P : 08111440000067

Judul Tugas Akhir : Redesain Stasiun Ponorogo

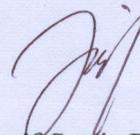
Periode : Semester Gasal/Genap Tahun ..2017 / ..2018

Dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir yang saya buat adalah hasil karya saya sendiri dan benar-benar dikerjakan sendiri (asli/orisinal), bukan merupakan hasil jiplakan dari karya orang lain. Apabila saya melakukan penjiplakan terhadap karya mahasiswa/orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademik yang akan dijatuhkan oleh pihak Departemen Arsitektur FADP - ITS.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran yang penuh dan akan digunakan sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Tugas Akhir RA.141581

Surabaya, 27 Juli 2018

Yang membuat pernyataan



Hanif Satria Pamungkas

NRP. 08111440000067

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmatNYA sehingga laporan tugas akhir yang berjudul Redesain Stasiun Ponorogo ini dapat tersusun hingga selesai. Tidak lupa juga mengucapkan banyak terima kasih kepada pihak – pihak yang telah membantu tersusunnya laporan tugas akhir ini dengan memberi masukan berupa kritik dan saran.

Dalam laporan tugas akhir ini membahas tentang sebuah stasiun yang berada di kota Ponorogo. Stasiun ini tidak aktif sejak 1984, namun akan direncanakan akan diaktifkan kembali pada tahun 2032. Namun melihat gedung – gedung pemerintah yang di renovasi atau dibangun ulang, tidak terlihat sesuatu yang mencerminkan dimana bangunan itu terbangun. Berawal dari rencana pembangkitan stasiun dalam laporan ini stasiun tersebut akan di redesain dan akan menjadi salah satu ikon kota Ponorogo. Dalam berarsitektur tentunya tidak hanya bentuk dan fungsi yang diutamakan. Termasuk bagaimana psikologi manusia saat melihat dan merasakan objek tersebut.

Harapannya saat menulis laporan ini dapat menambah pengetahuan pembaca maupun penulis. Karena sebuah perbaikan tentunya akan selalu ada dan tentunya penulis ingin laporan ini jadi dengan hasil sebaik mungkin.

Dalam penyusunan laporan ini, tentunya terdapat kekurangan yang mungkin luput dari mata penulis. Untuk itu penulis memohon maaf atas segala kekurangan dan sangat menerima akan masukan berupa kritik dan saran agar laporan tugas akhir ini sempurna.

Surabaya, 27 Juli 2018

Penulis

ABSTRAK

REDESAIN STASIUN PONOROGO

Oleh

Hanif Satria Pamungkas

NRP : 0811144000067

Stasiun Ponorogo sudah tidak aktif lagi sejak 1984. Namun akan direncanakan akan diaktifkan kembali pada tahun 2032. Melihat rencana itu, tentunya bisa menjadikannya kesempatan sebagai sebuah bangunan arsitektural. Sebagaimana yang terlihat dari sebagian besar bangunan di Ponorogo yang tidak mencerminkan atau memberi kesan kalau bangunan tersebut dibangun di Ponorogo. Sebagai kota yang dikenal akan kebudayaan tari Reyognya, salah satu yang menjadi daya tarik kota Ponorogo tentunya wisata budayanya. Dari ide tersebut dan rencana pemerintah akan pengaktifan kembali stasiun Ponorogo ide untuk tugas akhir ini yang berjudul "Redesain Stasiun Ponorogo". Mengapa stasiun? Karena stasiun merupakan salah satu angkutan transportasi massal yang umum digunakan oleh masyarakat. Jika seseorang berkunjung ke Ponorogo dengan angkutan umum, hal yang akan menyambut mereka adalah Gapura Perbatasan Ponorogo, terminal, dan stasiun. Dengan banyaknya orang yang berkunjung, maka Ponorogo akan lebih di kunjungi dan dikenal oleh masyarakat dari luar kota tersebut. Karena yang orang – orang ingat sebelumnya adalah tarian Reyognya tidak seperti apa kota tersebut.

Sebuah ikon secara umum yang diingat adalah visualisasinya. Dengan memanfaatkan bentuk visual bangunan atau visual interiornya pada redesain stasiun ini dimaksudkan supaya ketika melihat visual bangunan, bangunan tersebut akan terekam dengan mudah dan sulit dilupakan oleh orang yang melihatnya. Tentunya pada visualisasi bangunan juga menampilkan kota Ponorogo seperti apa. Fokusannya nanti pada tugas akhir ini adalah membentuk stasiun yang baru namun menampilkan sisi tradisionalnya melalui tektonikannya.

Kata kunci : Ponorogo, kesenian, pengalaman visual, tektonika

ABSTRACT

REDESIGN PONOROGO'S TRAIN STATION

By

Hanif Satria Pamungkas

NRP : 0811144000067

Train station of Ponorogo isn't active since 1984. But it has already planned to be reactivated by 2032. Realized there was a plan to reactivated it, it was a good chance to redesign it as an architectural building. As seen as buildings around Ponorogo, there wasn't any building that reflected an image of Ponorogo. Since Ponorogo is famous for their Reyog dance cultural. It's one of their main interest as a town's cultural excursion. From the situation, chance, and city planning by Ponorogo government, the idea for the final project come. The title is "Redesign Ponorogo's Train Station". Why a train station? Train is one of public transport which is commonly used anywhere. If one want to visit Ponorogo using public transport, the one who greet them first is Gapura border of Ponorogo, bus station, and train station. With that being said, the hope of this final project is to make people remember and know better about this town as Ponorogo, not only about their traditional Reyog culture.

An iconic design usually can be remembered easily from their visualization. Using visual shape of the exterior of the building or from the interior of the building, the purpose is to make people easily remember them from the visual and its atmosphere. Of course the content is to reflect what is Ponorogo about. The focus of this final project is to shape the station to be a new building but still appealing the traditional side from the tectonics of the building.

Keywords : Ponorogo, arts, visual experience, tektonics

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	
LEMBAR PERNYATAAN	
ABSTRAK _____	i
ABSTRACT _____	ii
DAFTAR ISI _____	iii
DAFTAR GAMBAR _____	v
DAFTAR TABEL _____	vii
DAFTAR LAMPIRAN _____	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang _____	01
1.2 Isu _____	02
1.3 Konteks Perancangan _____	03
1.4 Data Pendukung _____	06
1.4.1 Kondisi Saat Ini _____	06
1.4.2 Fenomena Beralihnya Pilihan Transportasi _____	07
1.4.3 Peraturan Pemerintah _____	09
1.5 Permasalahan Perancangan _____	10
BAB 2 PROGRAM DESAIN	
2.1 Program Aktivitas _____	11
2.1.1 Aktivitas Menurut Waktu _____	13
2.2 Kebutuhan Jumlah dan Besaran Ruang _____	13
2.3 Rekapitulasi Program Ruang _____	16
2.4 Deskripsi Tapak _____	16
2.4.1 Ukuran Tapak _____	16
2.4.2 Lingkungan Sekitar Tapak _____	17
2.4.1 Sirkulasi _____	17
2.4.4 Keistimewaan Alamiah _____	18
BAB 3 PENDEKATAN DAN METODE DESAIN	
3.1 Pendekatan Desain _____	21

3.2 Metode Desain	21
3.3 Kajian Teori Pendukung	23
BAB 4 KONSEP DESAIN	
4.1 Konsep Pembentuk Massa Bangunan	25
4.1.1 Sirkulasi	25
4.1.2 Pencahayaan	26
4.1.3 Penglihatan Pengguna Jalan	27
4.2 Konsep Elemen Bangunan	27
4.2.1 Contoh Pengaplikasian pada Struktur	28
BAB 5 DESAIN	
5.1 Eksplorasi Formal	29
5.1.1 Konsep Bentuk Bangunan	29
5.1.2 Konsep Penyampaian Cerita	30
5.1.3 Preseden	30
5.2 Eksplorasi Teknis	32
6.2.1 Bentuk Bangunan	34
6.2.2 Penyampaian Cerita	34
BAB 6 KESIMPULAN	39
DAFTAR PUSTAKA	41
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta saat ini dan existing jalur rel dan stasiun lama _____	2
Gambar 1.2	Taman kolam wisata Ngembag dan Wisata telaga Ngebel __	2
Gambar 1.3	Area existing dan fungsi saat ini_____	3
Gambar 1.4	Foto bekas Stasiun Ponorogo _____	5
Gambar 1.5	Foto salah satu penari Reyog “Dadak Merak” _____	6
Gambar 1.6	Foto sisa jalur rel KA di Siman dan jalan Nias _____	6
Gambar 1.7	Lokomotif uap B50 07, diputar diatas turntable_____	7
Gambar 1.8	Kondisi emplasemen Stasiun Ponorogo ketika masih aktif __	7
Gambar 1.9	Peta <i>Railway Ponorogo-Badegan</i> , 1943 _____	8
Gambar 2.1	Rencana pembagian zonasi _____	12
Gambar 2.2	Ukuran tapak_____	15
Gambar 2.3	Lingkungan sekitar lahan _____	15
Gambar 2.4	Sirkulasi sekitar tapak_____	16
Gambar 2.5	Foto vegetasi di sepanjang jalan _____	17
Gambar 2.6	Foto satelit vegetasi di sepanjang jalan _____	17
Gambar 4.1	Site plan sirkulasi kendaraan sekitar lahan _____	27
Gambar 4.2	Diagram pengaruh sirkulasi pada bentuk massa _____	28
Gambar 4.3	Diagram pencahayaan alami terhadap bangunan _____	28
Gambar 4.4	Diagram view pengguna jalan terhadap bangunan _____	29
Gambar 4.5	Proses perekaman dari penglihatan visual _____	29
Gambar 4.6	Konsep pemaduan elemen seni tari Reyog ke bangunan ____	29
Gambar 4.7	Ukiran pada kolong kayu jati, penari jatilan dan barongan, dan ukiran pada salah satu dinding candi di Bali _____	30
Gambar 5.1	Foto satelit stasiun Gubeng, foto tampak depan stasiun Gubeng baru dan lama _____	31
Gambar 5.2	Floor plan stasiun Gubeng baru _____	31
Gambar 5.3	Foto Newport dan Denah lantai dasar Newport Station _____	31
Gambar 5.4	Ground floor plan Newport Station _____	32

Gambar 5.5	Foto tampak depan terminal bandara dan contoh rumah adat Banten, dan foto aerial bandar udara International Soekarno-Hatta _____	32
Gambar 5.6	Diagram pembagian lahan _____	36
Gambar 5.7	Eksplorasi penempatan ruang _____	37
Gambar 5.8	Denah akhir tugas akhir Redesain Stasiun Ponorogo _____	37
Gambar 5.9	Eksplorasi bentuk bangunan _____	38
Gambar 5.10	View dari sudut pandang manusia dari lobby _____	39
Gambar 5.11	Foto layout dan foto gerbang keluar peron stasiun Madiun __	40
Gambar 5.12	View melihat ukiran dinding _____	39

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Pertambahan jumlah kendaraan di Kabupaten Ponorogo_____	4
Tabel 1.2 Hasil sensus jumlah penduduk di Ponorogo _____	5
Tabel 2.1 Aktivitas menurut pengguna _____	21
Tabel 2.2 Skenario aktivitas _____	23
Tabel 2.3 Kebutuhan ruang dan besaran ruang _____	23
Tabel 2.4 Ukuran ruang _____	25
Tabel 2.5 Ukuran ruang pada desain _____	26

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1** Denah
- Lampiran 2** Denah Struktur
- Lampiran 3** Denah Sirkulasi
- Lampiran 4** Siteplan
- Lampiran 5** Layout Plan
- Lampiran 6** Potongan A dan B
- Lampiran 7** Potongan C dan Detail Struktur
- Lampiran 8** Tampak
- Lampiran 9** Interior 1
- Lampiran 10** Interior 2
- Lampiran 11** Interior 3
- Lampiran 12** Interior 4
- Lampiran 13** Tampak Depan Luar
- Lampiran 14** Ruang VIP
- Lampiran 15** Tampak Peron
- Lampiran 16** Axonometri

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Ponorogo merupakan sebuah kota yang dikenal akan budaya khasnya yaitu Reyog Ponorogo. Berbeda dengan Surabaya, Yogyakarta, Jakarta, dan lain-lainnya, Ponorogo merupakan kota kecil namun memiliki area luas yang masih dihuni oleh desa – desa yang mengelilinginya. Serta dari peta geografisnya Ponorogo dikelilingi oleh pegunungan, membuatnya minim dan susahny jalur transportasi untuk dilewati. Untuk saat ini kendaraan umum massal yang tersedia hanyalah bus umum yang melayani dalam kota maupun luar kota. Warga yang hendak ingin keluar kota akan menggunakan bus antar kota yang tidak sebentar. Sebagai contoh, untuk ke Surabaya bus antar kota akan memakan waktu dari 5 jam sampai 7 jam tergantung kondisi jalan.

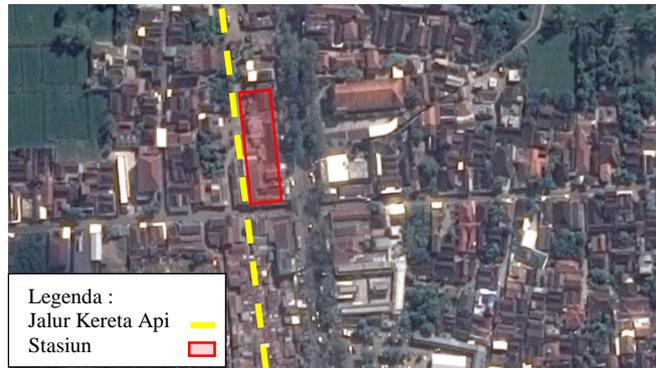
Terdapat jalur rel kereta api yang masih ada maupun tertimbun tanah di sekitar Ponorogo. Rel tersebut adalah peninggalan dari stasiun Ponorogo yang tidak lagi aktif sejak 1984. Dulu masyarakat Ponorogo menggunakan transportasi kereta untuk memindahkan barang dagangan dari desa ke kota dan digunakan juga sebagai alat transportasi umum. Dibangun pada tahun 1907 oleh Staats Spoorwegen (SS) sebagai cabang dari jalur Madiun-Slahung.

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Ponorogo, telah disebutkan bahwa pembangkitan kereta api Ponorogo akan diaktifkan kembali pada tahun 2032. Untuk pembersihan lahan akan dimulai pada tahun 2021 hingga 2030.

"Yang punya rel itu, pemerintah kami tinggal menunggu perintahnya saja menjalani semua. Rel dibuka kembali juga atas inisiatif pemerintah. Tapi, kalau melihat perkembangan jalur KA trans Sumatera 9.000 kilometer dan adanya jalur double track di Jawa, kami sebagai operator yakin akan dihidupkan kembali jalur KA Madiun - Ponorogo itu,"

(Sumber: R Windar Prihadi Aji - Surabaya.Tribunnews.com, 2015)

1.2. Isu



Gambar 1.1 Peta saat ini dan existing jalur rel dan stasiun lama
Sumber : maps.google.com

Kereta api non-aktif di Ponorogo tersebut akan dihidupkan kembali menurut wacana pemerintah. Hal ini tentu saja menghasilkan komentar dan respon positif dan negatif di kalangan masyarakat Ponorogo. Positifnya adalah karena jika kereta api Ponorogo aktif kembali, maka transportasi massal akan semakin cepat dan mudah. Hal ini pernah disinggung oleh seniman Ponorogo di Jakarta, dimana beliau harus berkendara dengan bus antar kota ke Surabaya yang memakan waktu 5-7 jam hanya untuk bisa mencapai bandara. Hal positif lainnya adalah akan meningkatkan pendapatan daerah yang diambil dari sektor wisata, budaya, dan kuliner. Dengan meningkatnya minat wisatawan yang tertarik dengan objek wisata, budaya, dan kuliner hal ini diharapkan bisa meningkatkan mutu dari segala sektor di Ponorogo. Dikarenakan keadaan saat ini dari sektor wisata khususnya kurang mendapat perhatian dari pemerintah. Sebagai contoh adalah Taman Wisata Ngembag dan Wisata Telaga Ngebel.

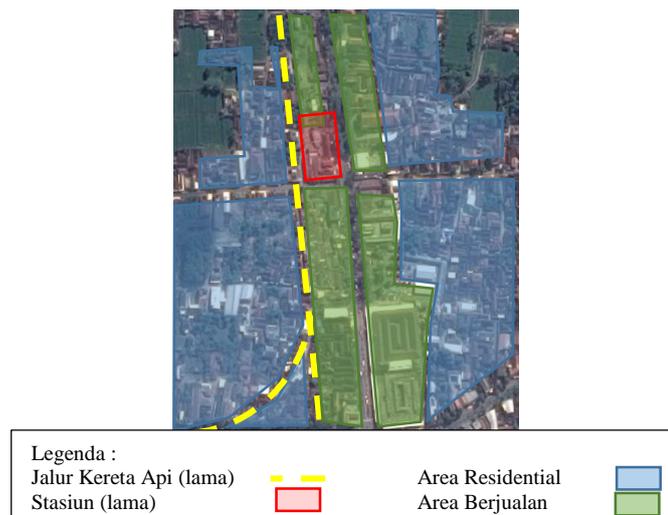


Gambar 1.2 Taman Kolam wisata Ngembag (kiri) dan Wisata Telaga Ngebel (kanan).
(Sumber foto : Cendananews.com)

Sedangkan pada sisi negatif adalah dimana masyarakat benar-benar membutuhkan transportasi kereta api atau tidak. Hal ini dilihat dari situasi lalu lintas di are Ponorogo. Karena Ponorogo merupakan kota kecil dimana kemacetan jarang terjadi, kecuali hari raya, tahun baru, dan festival Grebeg Suro. Diluar dari hal-hal tersebut jarang terjadi kemacetan. Jika dilihat dari sudut pandang lain, wacana pemerintah akan membangkitkan Kereta Api Ponorogo sebagai sebuah antisipasi pemerintah untuk mengurangi kemacetan yang akan terjadi di masa mendatang. Hal lainnya adalah pada jalur kereta api dan sekitar stasiun dibangun/digunakan sebagai tempat tinggal dan kawasan perdagangan pasar tradisional.

1.3. Konteks Perancangan

Daerah stasiun Ponorogo saat ini sudah beralih fungsi menjadi sebuah gudang dan penjual di luar pasar. Penjual diluar pasar jumlahnya meningkat hingga ratusan karena pada tanggal 14 Mei 2017 terjadi kebakaran pada salah satu sisi pasar. Dan para penjual yang dulunya menghuni bagian yang terbakar untuk berjualan harus berpindah lokasi untuk bisa berjualan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Jadi untuk keadaan saat ini, selain area rel kereta api digunakan sebagai bangunan tempat tinggal, sebagian besar bagian stasiun digunakan sebagai tempat berjualan.



Gambar 1.3 Area existing dan fungsi saat ini. (Sumber : Google map dan observasi lapangan)

Stasiun Ponorogo ini nantinya akan dibangun di area komersil dan padat penduduk. Untuk merealisasikan wacana ini pemerintah harus menyiapkan relokasi warga dan menyediakan lahan/lapak berjualan kepada para pedagang.

Wacana pemerintah tentang membangkitkan stasiun kereta api ini juga sebagai upaya mengantisipasi kemacetan di masa mendatang. Karena tiap tahun angka untuk kepemilikan kendaraan semakin meningkat. Serta dengan dibangkitkannya kereta api di Ponorogo, pilihan kendaraan umum massal antar kota bisa menambah opsi selain bus umum antar kota yang jika dibandingkan lebih lambat daripada kereta api. Hal ini juga dapat membantu dalam sektor wisata. Karena sampai saat ini, pilihan untuk menuju ke Ponorogo dengan kendaraan umum adalah bus antar kota. Dimana kita menghabiskan berjam-jam duduk didalam bus untuk sampai ke tujuan.

Tabel 1.1 Pertambahan jumlah kendaraan di Kabupaten Ponorogo

Tabel Table 8.3.3. Jumlah Kendaraan Menurut Jenisnya Vehicle by Type 2013 - 2014		
Jenis Kendaraan Kind of Vehicles	Tahun Year	
	2013	2014
1	2	3
1. Sepeda Motor/ Motorcycle	287.567	326.878
2. Jeep	942	1.037
3. Sedan	2.692	2.953
4. Colt Station	14.322	16.088
5. Truck	2.557	2.702
6. Colt Pick Up	6.477	7.574
7. Pick Up Box	273	483
8. Bus	567	560
9. Ambulance	85	80
10. Truck Trailler	-	-
11. Truck Tangki BBM	28	35
12. Dump Truck	500	590
13. Alat Berat	8	12
14. Becak/ Pedicab	-	-
Jumlah/Total	316.018	358.992

Sumber Data : UPT DISPENDA Provinsi Jawa Timur Ponorogo
Source : UPT DISPENDA Provinsi Jawa Timur Ponorogo

Sumber : Ponorogo Dalam Angka, 2015

Ditambah dengan pertambahan jumlah penduduk dimana tuntutan akan transportasi massal akan dibutuhkan.

Tabel 1.2 Hasil sensus jumlah penduduk Ponorogo

Penduduk / Population

Tabel 3.1. Jumlah Penduduk Kabupaten Ponorogo Hasil Sensus Penduduk Tahun 2000 Dan 2010
Ponorogo Population Census results of 2000 and 2010

Kecamatan District	2000			2010		
	L M	P F	L+P M+F	L M	P F	L+P M+F
1. Ngrayun	27.054	27.080	54.134	27.701	27.715	55.416
2. Slahung	24.214	25.243	49.457	24.204	25.063	49.267
3. Bungkal	16.517	17.388	33.905	16.849	17.391	34.240
4. Sambit	17.615	18.079	35.694	17.638	17.928	35.566
5. Sawoo	27.746	28.619	56.365	26.863	27.833	54.696
6. Sooko	14.630	15.050	29.680	10.785	10.982	21.767
7. Pudak	-	-	-	4.405	4.488	8.893
8. Pufung	22.565	22.882	45.447	22.999	22.994	45.993
9. Mlarak	19.316	15.857	35.173	20.266	15.872	36.138
10. Siman	20.127	19.648	39.775	21.195	20.460	41.655
11. Jetis	14.133	15.252	29.385	14.148	14.901	29.049
12. Balong	20.181	21.682	41.863	20.324	21.241	41.565
13. Kauman	20.792	21.155	41.947	19.818	20.197	40.015
14. Jambon	19.095	19.812	38.907	19.166	19.763	38.929
15. Badegan	14.379	14.424	28.803	14.487	14.595	29.082
16. Sampung	18.097	18.563	36.660	17.733	18.112	35.845
17. Sukorejo	24.130	23.687	47.817	25.125	24.439	49.564
18. Ponorogo	34.817	35.794	70.611	36.867	37.512	74.379
19. Babadan	29.240	28.750	57.990	31.422	31.193	62.615
20. Jenangan	24.540	24.744	49.284	25.895	25.613	51.508
21. Ngebel	9.355	9.245	18.600	9.702	9.397	19.099
Jumlah /Total	418.543	422.954	841.497	427.592	427.689	855.281

Sumber Data : Badan Pusat Statistik Kabupaten Ponorogo
Source : Central Board of Statistics of Ponorogo Regency

Ponorogo in figures 2015

47

Sumber : Ponorogo Dalam Angka, 2015

Dalam area sekitar stasiun dan rel keretanya masyarakat berada dalam golongan perekonomian Mengengah-Bawah sampai Menengah-Atas. Hal ini disebabkan juga karena Ponorogo bukan kota besar dan masih kental akan kesenian daerah atau ajaran nenek moyang. Bukan sebagai kota besar juga berarti Ponorogo juga belum memiliki teknologi, pemikiran, dan gaya hidup yang setara dengan kota besar.



Gambar 1.4 Foto bekas Stasiun Ponorogo (Sumber : id.wikipedia.org)



Gambar 1.5 Foto salah satu penari Reyog “Dadak Merak” (Sumber : id.wikipedia.org)

1.4. Data Pendukung

1.4.1 Kondisi Saat Ini

Kondisi saat ini adalah stasiun Ponorogo tidak lagi beroperasi dan beralih fungsi menjadi gudang untuk menunjang penyimpanan barang dagangan (lihat Gambar 4 pada subbab konteks perancangan). Banyak juga rel yang terpendam dalam tanah dan juga terbangun bangunan semacam tempat tinggal di atasnya.



Gambar 1.6 Foto sisa jalur rel KA di Siman (kiri), dan jalan Nias, kelurahan Banyudono bekas jalur KA (kanan) (Sumber : id.wikipedia.org dan dokumen pribadi)

1.4.2 Fenomena Beralihnya Pilihan Transportasi

Pada tahun 1984 kereta api Ponorogo berhenti beroperasi karena kalah dengan moda transportasi lainnya. Masyarakat lebih meminati menggunakan kendaraan pribadi karena tidak terikat jadwal waktu keberangkatan dan juga mengikuti perkembangan era modern.



Gambar 1.7 Lokomotif uap B50 07, diputar diatas turntable.

Sumber : id.wikipedia.org



Gambar 1.8 Kondisi emplasemen Stasiun Ponorogo ketika masih aktif.

Sumber : id.wikipedia.org

1.4.3 Peraturan Pemerintah

PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM PEDOMAN TEKNIS IZIN MENDIRIKAN BANGUNAN GEDUNG

Pasal 3

- (1) Tata cara penerbitan izin mendirikan bangunan gedung meliputi:
- a. Pola umum pengaturan izin mendirikan bangunan gedung;
 - b. Proses izin mendirikan bangunan gedung;
 - c. Tata cara pengesahan dokumen rencana teknis;
 - d. Pemeriksaan permohonan izin mendirikan bangunan gedung;
 - e. Kelengkapan dokumen izin mendirikan bangunan gedung;
 - f. Perubahan rencana teknis dalam tahap pelaksanaan konstruksi;
 - g. Jangka waktu proses penerbitan izin mendirikan bangunan gedung;
 - h. Pembekuan dan pencabutan izin mendirikan bangunan gedung; dan
 - i. Pendataan/pendaftaran bangunan gedung.

PERATURAN DAERAH KABUPATEN PONOROGO NOMOR 3 TAHUN 2009 TENTANG BANGUNAN GEDUNG

Bangunan Gedung Tertentu adalah bangunan gedung yang digunakan untuk kepentingan umum dan bangunan gedung fungsi khusus, yang dalam pembangunan dan/atau pemanfaatannya membutuhkan pengelolaan khusus dan/atau memiliki kompleksitas tertentu yang dapat menimbulkan dampak penting terhadap masyarakat dan lingkungannya.

PERATURAN DAERAH KABUPATEN PONOROGO NOMOR 16 TAHUN 2011 TENTANG RETRIBUSI PERIZINAN TERTENTU

Izin Mendirikan Bangunan yang selanjutnya disingkat IMB adalah perizinan yang diberikan oleh Pemerintah Kabupaten kepada pemohon untuk membangun baru, mengubah, memperluas, mengurangi, dan/atau merawat bangunan gedung dan/atau sarana prasarana bangunan gedung sesuai dengan persyaratan administrasi dan persyaratan teknis yang berlaku.

1.5. Permasalahan Perancangan

Dari isu, konteks, dan data pendukung yang tersajikan, didapatkan beberapa permasalahan, yaitu :

1. Bagaimana merancang stasiun yang bisa mudah dikenali bahkan saat orang hanya melewatinya?
2. Bagaimana merancang sebuah stasiun yang menggambarkan lokasi kedaerahan dimana stasiun itu terbangun?
3. Bagaimana merancang stasiun yang tidak terlalu mengubah aktivitas saat ini dan lingkungan sekitar?
4. Bagaimana merancang stasiun yang tidak terasa asing bagi masyarakat sekitar?
5. Bagaimana membuat orang bisa melihat Dadak Merak hanya dari tampak depan bangunan?

BAB 2 PROGRAM DESAIN

2.1. Program Aktivitas

Tujuan spesifik orang-orang pergi ke stasiun kereta api adalah untuk menggunakan kereta api. Alasan lainnya adalah mengantarkan atau menjemput seseorang di stasiun. Dari tujuan tersebut dapat diambil kesimpulan berapa lama orang menghabiskan waktu di stasiun kereta api. Namun aktivitas yang terjadi tentu saja bukan itu – itu saja, karena manusia pasti akan menghasilkan aktivitas yang berbeda setiap harinya.

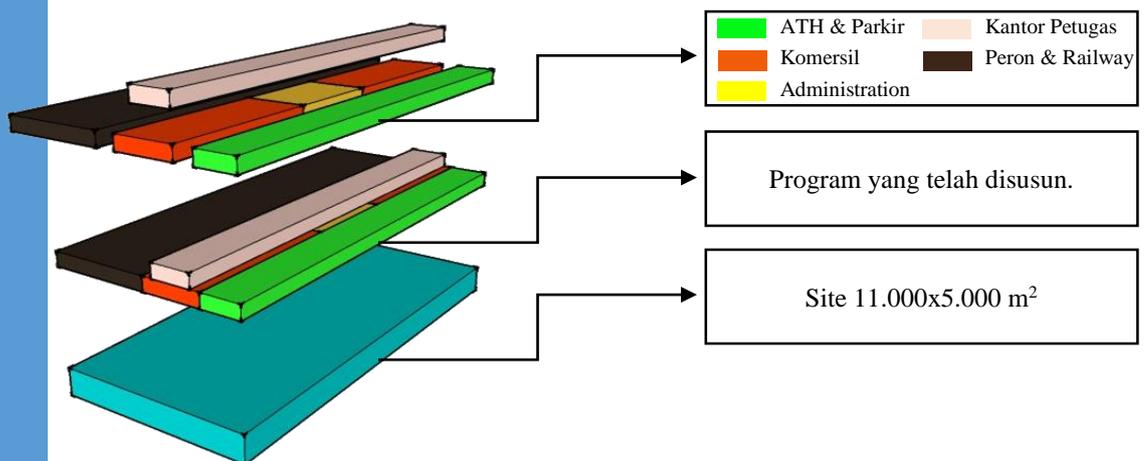
Aktivitas menurut tujuan, pelaku, sirkulasi yang dilakukan/dibutuhkan, dan kebutuhan ruang yang digunakan :

Tabel 2.1 Aktivitas menurut pengguna

	Tujuan	Pelaku	Sirkulasi	Kebutuhan Ruang
Orang datang ke Stasiun untuk :	Untuk Bekerja	<ul style="list-style-type: none"> - Karyawan KA - Penjual di Kios/Toko - Pegawai Café/Depot Makan (kalua ada) - Petugas/ Teknisi KA 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tempat Parkir Khusus Karyawan 2. Sirkulasi ke bangunan dan tempat kerja berbeda dari penumpang 3. Kadang mampir dulu ke toko/kios untuk membeli sarapan atau kopi. 4. Menuju ruang kerja masing-masing. 	<ul style="list-style-type: none"> - Parkir Karyawan - Kios/Toko - Kantor - Locket/Ruang Administrasi
	Untuk Menjemput Penumpang	<ul style="list-style-type: none"> - Teman/Keluarga penumpang. - Jasa transportasi kendaraan roda 2 atau 4. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stand by di tempat parkir khusus angkutan umum (Jasa Transportasi). 2. Dari parkir penumpang. (Penjemput) 3. Menunggu di ruang tunggu. 4. Menunggu di café atau ke toko sekitar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Drop off area - Parkir Pengguna - Ruang Tunggu - Toko/Kios - Cafe

Menggunakan Kereta	<ul style="list-style-type: none"> - Penumpang - Petugas KA 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Membeli tiket di loket. 2. Menunggu di ruang tunggu 3. Menunggu kereta di tempat duduk platform. 4. Kadang membeli makanan/minuman untuk bekal atau sarapan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Loket/ruang administrasi - Ruang Tunggu - Platform - Toko/kios
Mengantarkan Penumpang	<ul style="list-style-type: none"> - Teman/Keluarga penumpang. - Jasa transportasi kendaraan roda 2 atau 4. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stand by di tempat parkir khusus angkutan umum (Jasa Transportasi). 2. Dari parkir penumpang. (Penjemput) 3. Menunggu kereta di ruang tunggu. 4. Menunggu kereta di café atau ke toko sekitar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Drop off area - Parkir Pengguna - Ruang Tunggu - Toko/Kios - Cafe
Sekedar Menghabiskan Waktu	<ul style="list-style-type: none"> - Masyarakat Umum 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melihat – lihat stasiun. 2. Berfoto sendiri atau dengan teman. 3. Melihat jadwal keberangkatan/ke datangan 	<ul style="list-style-type: none"> - Taman - Lobby - Platform

Sumber : data pribadi.



Gambar 2.1 Rencana Pembagian Zonasi. Sumber : data pribadi.

2.1.1 Aktivitas Menurut Waktu

Tabel 2.2 Skenario aktivitas

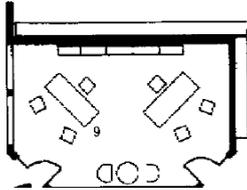
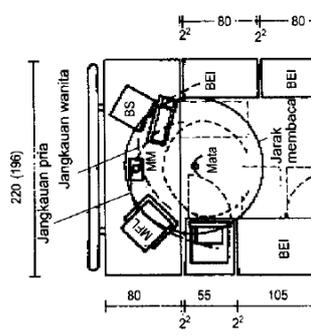
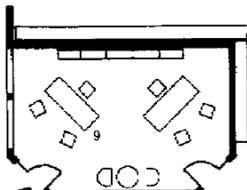
Waktu	Kegiatan	Pengguna	Kebutuhan Ruang
06.00 – 09.00	Jam berangkat kerja dan jam berangkat sekolah. Waktu dengan kepadatan manusia tinggi.	Karyawan, pekerja, pelajar, dan pengguna lainnya.	Sirkulasi jelas menuju loket dan peron serta ruang tunggu.
	Toko dibuka untuk pekerja atau pelajar yang tidak sempat sarapan	Penjual/pemilik toko, penumpang.	Toko atau kios.
09.00 – 11.30	Karyawan mulai bekerja dan beberapa penumpang yang berangkat/dating.	Karyawan, pengguna.	Kantor KA, platform, ruang administrasi.
11.30 – 13.00	Jam istirahat karyawan dan pergantian shift.	Karyawan dan pekerja.	Ruang istirahat, musholla, kios/toko.
13.00 – 15.30	Jam kerja, dengan kepadatan rendah, serta persiapan kepadatan penumpang pulang kerja/sekolah.	Karyawan, penumpang.	Platform, ruang tunggu, ruang administrasi.
	Orang - orang sekedar dating melihat – lihat, berfoto, kumpul dengan teman, dan sebagainya.	Masyarakat sekitar, turis.	Taman, ruang luar bangunan.
16.00 – 20.00	Pukul 4 sore, loket tutup dan seterusnya dibuka untuk jadwal keberangkatan dan kedatangan penumpang.	Karyawan, penumpang, penjaga/pemilik toko.	Ruang tunggu, platform, kios/toko.

Sumber : data pribadi.

2.2. Kebutuhan Jumlah dan Besaran Ruang

Tabel 2.3 Kebutuhan ruang dan besaran ruang

Kebutuhan Ruang	Pengguna	Kapasitas	Ukuran	Persyaratan
Ruang kepala dinas perjalanan	Kepala Stasiun dan Tamu	3-5 Orang	16m ²	<ul style="list-style-type: none"> - Meja Kerja - 2 Sofa untuk Menerima Tamu - Meja Tamu

Ruang telekomunikasi	Petugas PPKA	2 Orang	9m ²	
Ruang santai dan sosial (karyawan)	Karyawan	16 Orang	40m ²	<ul style="list-style-type: none"> - Meja makan - 3-4 Sofa - TV - Dapur Mini
Ruang loket	Petugas administrasi	10 Orang	40m ²	 <p>(9) Bentuk tempat kerja untuk penepatan PC, counter terbuka pada bagan → (10)</p>
Peron	Petugas peron, petugas keamanan, calon penumpang	100-200 Orang	500m ²	<ul style="list-style-type: none"> - Kursi tunggu - Kios/Toko - Ruang petugas peron
Ruang service	Karyawan	2-4 Orang	9m ²	
Ruang santai dan social (umum)	Penumpang	30 Orang	100m ²	
Kamar mandi/WC	Umum	3-6 Orang	25m ²	<p>Untuk laki - laki</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 Toilet duduk - 3 Urinal - 1 Washtafel <p>Untuk Perempuan</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 Toilet duduk - 2 Washtafel

Kios/Bagian komersil	Penjual/pengusaha	2-4 Orang	16m ²	<ul style="list-style-type: none"> - Lemari display - Mesin kasir - Meja kasir - CCTV
----------------------	-------------------	-----------	------------------	---

Sumber : Laporan TA 2015 di stasiun Kereta Api Sudirman.

Tabel 2.4 Ukuran Ruang

<u>Fasilitas</u>	<u>Keterangan</u>	<u>Luas (m²)</u>
Fasilitas Pergerakan & Pelayanan Penumpang		
Lobby (Unpaid Concourse)		5000
Concourse		5000
Pusat informasi		20
Loket otomatis		100
Loket Manual		50
Ruang mesin tiket		40
Platform	kereta	6800
korridor		7000
		24010
Fasilitas Pelayanan Umum		
Toilet pria	24 WC	450
Toilet wanita	24 WC	520
Mushola dan wudhu	Kapasitas 20 orang	150
		1120
Fasilitas operasional dan administrasi		
R. kepala stasiun		30
R. wakil kepala stasiun		30
R. staff		30
R. Rapat		30
R. Kontrol		20
R. Keamanan		20
R. Signal		30
R. Istirahat		30
Toilet Pria		10
Toilet Wanita		10
R. Pengawas Peron		30
		270
Utilitas		
R. elektrik		100
R. Pompa		50
R. Sampah sementara		30
R. Janitor		20
Gudang		100
		300
Fasilitas komersil penunjang		
Café		2000
Restoran		2000
ATM		30
Retail		5500
	TOTAL	35200

Sumber : Laporan TA Muhammad Agra, Arsitektur ITS, angkatan 2013.

2.3. Rekapitulasi Program Ruang

Tabel 2.5 Ukuran Ruang pada Desain Akhir

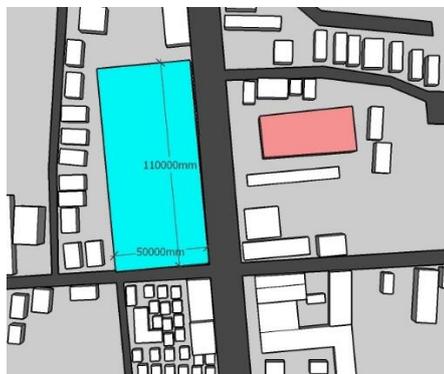
NO.	NAMA RUANG	PENGGUNA	LUASAN (M ²)	ZONASI
1.	RUANG KEPALA STASIUN	KEPALA STASIUN, TAMU	42,2	PRIVAT
2.	RUANG LOKET	PEGAWAI	10,25x2	PRIVAT
3.	CUSTOMER SERVICE	PEGAWAI, KONSUMEN	13,4	SEMI-PUBLIK
4.	RUANG LOCKER KARYAWAN	KARYAWAN	28,3	PRIVAT
5.	RUANG KONTROL	PETUGAS KAI	27	PRIVAT
6.	GUDANG	PETUGAS KAI	62,7	PRIVAT
7.	RUANG SECURITY	SATPAM	19,8	PRIVAT
8.	RUANG SERVICE	OB	9,3	PRIVAT
9.	RUANG TIKET PARKIR	PEGAWAI	5,1	PRIVAT
10.	RUANG VIP	KONSUMEN PREMIUM	42,2	SEMI-PRIVAT
11.	TOKO/KIOS 1	PENJUAL, KONSUMEN	23,9	PUBLIK
12.	TOKO/KIOS 2	PENJUAL, KONSUMEN	20,1	PUBLIK
13.	TOKO/KIOS 3	PENJUAL, KONSUMEN	31,3	PUBLIK
14.	RUANG CETAK TIKET	KONSUMEN	7,5	SEMI-PUBLIK
15.	NURSERY ROOM	IBU-IBU YANG MEMBAWA BAYI	23,1	SEMI-PRIVAT
16.	TOILET KHUSUS	KAUM DIFABEL	4,3	SEMI-PRIVAT
17.	TOILET	UMUM	42,2x2	PUBLIK
18.	ATM	UMUM	8,7	PUBLIK
19.	SMOKING ROOM	UMUM	9,4	PUBLIK
20.	RUANG TUNGGU	KONSUMEN, PENGANTAR/PENJEMPUT	84,4x2	PUBLIK
21.	HALL+ANTRIAN TIKET	UMUM	140,6	PUBLIK
22.	MUSHOLLA	UMUM	32	PUBLIK
23.	TEMPAT WUDHU	UMUM	21	PUBLIK
		TOTAL	845,6 M ²	
		LUAS BANGUNAN+SIRKULASI	2.927,4 M ²	TOTAL LUAS SIRKULASI = 2081,8 M ²

Sumber: Data pribadi

2.4 Deskripsi Tapak

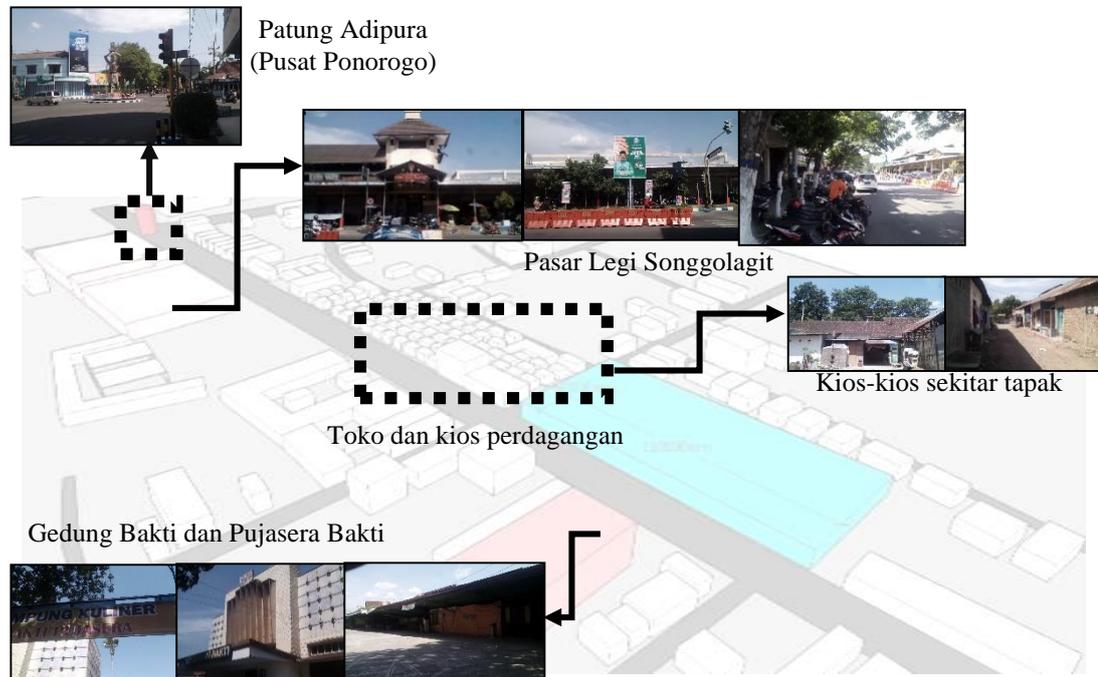
2.4.1 Ukuran Tapak :

Lahan stasiun yang akan didesain ulang adalah lahan existing saat ini. Lahan berukuran 50x110 m² dan berbentuk persegi panjang.



Gambar 2.2 Ukuran tapak (Sumber : data pribadi)

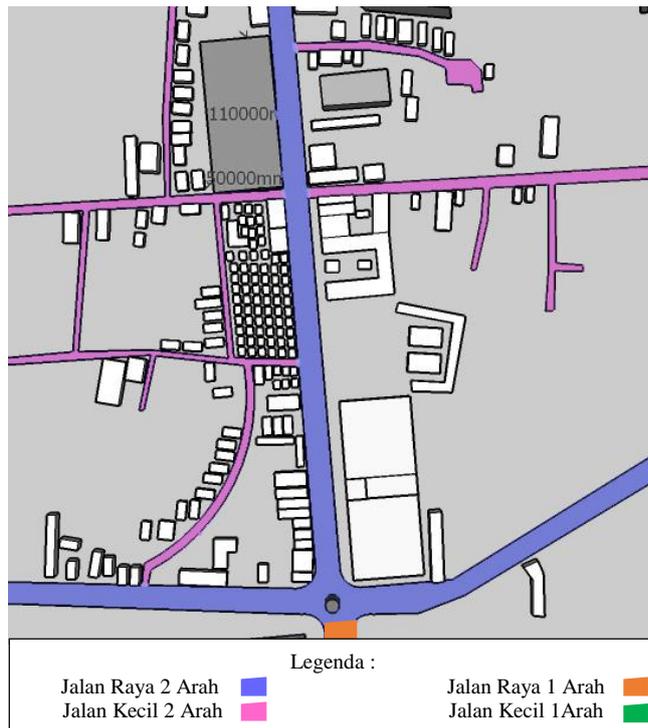
2.4.2. Lingkungan Sekitar Tapak



Gambar 2.3 Lingkungan Sekitar Lahan (Sumber : data pribadi)

2.4.3. Sirkulasi

Sirkulasi pada jalan Soekarno-Hatta sebagai jalan raya Ponorogo berukuran ± 16 meter untuk lebar jalan kendaraan dan 2,5 meter untuk jalan pejalan kaki. Untuk jalan-jalan kecil lebar jalan sekitar 7-9 meter. Pada jalan menuju pasar Songgolangit hamper separuh badan jalan digunakan sebagai lahan parkir dan berjualan. Terjadinya kepadatan kendaraan hanya berlangsung pada jam berangkat sekolah atau kantor. Untuk arah sirkulasi kendaraan adalah sirkulasi 2 arah di Jalan Soekarno-Hatta sampai pasar Legi Songgolangit. Selanjutnya dari Pasar Legi Selatan merupakan jalan 1 arah ke arah selatan.



Gambar 2.4 Sirkulasi Sekitar Tapak (Sumber : data pribadi)

2.4.4 Keistimewaan Alamiah

Di sepanjang jalan di jalan raya Soekarno-Hatta, terdapat vegetasi pepohonan yang tinggi dan rindang. Berguna sebagai peneduh dan juga menyejukkan hawa di sekitarnya. Dengan ketinggian rata-rata ± 10 meteran hal ini juga memberi dampak pada site. Dimana vegetasi pepohonan di sekitar site memberi bayangan atau shade pada objek nantinya.



Gambar 2.5 Foto Vegetasi di Sepanjang Jalan. Sumber : data pribadi.



Gambar 2.6 Foto Satelit Vegetasi Sepanjang Jalan. Sumber : maps.google.com

BAB 3

PENDEKATAN DAN METODE DESAIN

3.1 Pendekatan Desain

Daerah sekitar stasiun adalah kawasan sekitar pasar dimana orang-orangnya adalah kebanyakan pedagang atau orang-orang yang menjual hasil pertanian/produk dari desa diwilayah Kabupaten Ponorogo. Dan juga daerah sekitar stasiun adalah daerah yang aktif selama 24 jam, desain yang tidak terlalu merubah dan merusak keadaan existing lahan dibutuhkan. Untuk itulah untuk pendekatan desain Vernakular Kontemporer dibutuhkan, dimana pendekatan ini memiliki nilai responsif dan adaptif untuk menyesuaikan dengan penduduk sekitar, serta menggali potensi pada kawasan sekitar site.

Mencari informasi dari stasiun lain juga diperlukan pada tahap ini. Melihat stasiun yang sudah ada dan menggunakan mereka sebagai preseden dalam penataan ruang, sirkulasi, dan juga kebutuhan. Banyak hal yang sudah diperbaharui dalam program ruang sebuah stasiun

Menurut William Lim S.W. (2002) konsep vernakular kontemporer menekankan tentang membangkitkan tradisi yang sudah ada ke dalam desain tropis. Pada pandangan konsep pendekatan vernakular kontemporer ini adalah menjaga tradisi lokal namun masih menerima dampak modernisasi yang mengglobal.

3.2 Metode Desain

Architectural Programming oleh Donna P. Duerk digunakan sebagai metode desain pada proyek redesain stasiun Ponorogo ini. Karena pada metode ini kita mendesain berdasarkan pada observasi dan analisa. Dimana dari observasi dan analisa informasi yang kita dapatkan kita bisa mendapatkan desain yang sesuai dengan isu yang ada.

Berikut ini adalah tahapan dalam metode *programming* :

1. Fakta

- Stasiun Ponorogo sudah tidak aktif lagi sejak 1984.

- Banyak rel kereta terpendam tanah/aspal dan beberapa rel kereta api hilang.
- Ponorogo merupakan kota kecil dan terkenal akan kebudayaan tari Reyog.
- Existing saat ini diatas rel dan stasiun saat ini digunakan untuk aktivitas berdagang.
- Banyak rumah permanen/semi-permanen terbangun di atas jalur kereta api.
- Daerah sekitar stasiun, pasar Songgolangit ramai aktif selama 24 jam.

2. Isu

- Kereta api Ponorogo direncanakan akan aktif pada tahun 2032.
- Rencana pembebasan lahan akan mulai dilaksanakan pada tahun 2021.
- Diperlukan desain yang sesuai dengan *image* Ponorogo.
- Warga Ponorogo tidak terlalu peduli akan bentuk bangunan.

3. Tujuan

- Menciptakan desain stasiun yang akan diingat oleh orang luar maupun dalam Ponorogo sebagai salah satu ikon kota Ponorogo.

4. Performance Requirements

- Stasiun dapat memenuhi fungsi dan tujuan utama bangunan.
- Bangunan dapat memberi kesan mendalam pada pengguna sebagai identitas kota Ponorogo.

5. Konsep

- Menganalogikan budaya Reyog ke dalam desain bangunan.
- Menyediakan fasilitas berdagang dalam bangunan.
- Desain bangunan menyesuaikan dengan analisa sekitar site.

Dari tahapan-tahapan yang sudah tersampaikan akan muncul suatu metode dimana dengan pendekatan vernakular kontemporer menghasilkan konsep yang menghubungkan sebuah tradisi pada Ponorogo menuju modernisasi.

3.3 Kajian Teori Pendukung

“...mekanisme sentral dalam menerjemahkan analisa - analisa ke dalam sintesa adalah analogi”.

Geoffrey Broadbent – Design in Architecture, 1973

Sebuah pendekatan analogi bukanlah tentang meniru objek apa yang terdapat di alam. Namun kita perlu menganalisis penyebab terbentuknya dan mengintegrasikannya pada desain yang kita kerjakan. Pada desain sangat penting untuk melihat alasan atau penyebab kenapa sebuah bentuk muncul daripada hanya meniru apa yang terlihat.

Teori **Piet Blom** tentang arsitektur kontemporer :

Susunan seluruh dari lingkungan binaan harus dapat diperluas selama satu periode waktu, tanpa perubahan-perubahan besar pada rupa keseluruhan. Hal ini mengacu pada penyesuaian-penyesuaian terhadap tata guna baru di masa depan.

Dimana kita sebagai seorang desainer membuat sebuah desain pada sebuah tata ruang suatu wilayah. Kita tidak bisa langsung memberikan sebuah desain yang benar-benar asing bagi warga sekitar objek desain. Pendekatan dan penyesuaian desain sangat penting untuk bisa membuat sebuah desain supaya diterima oleh masyarakat sekitar.

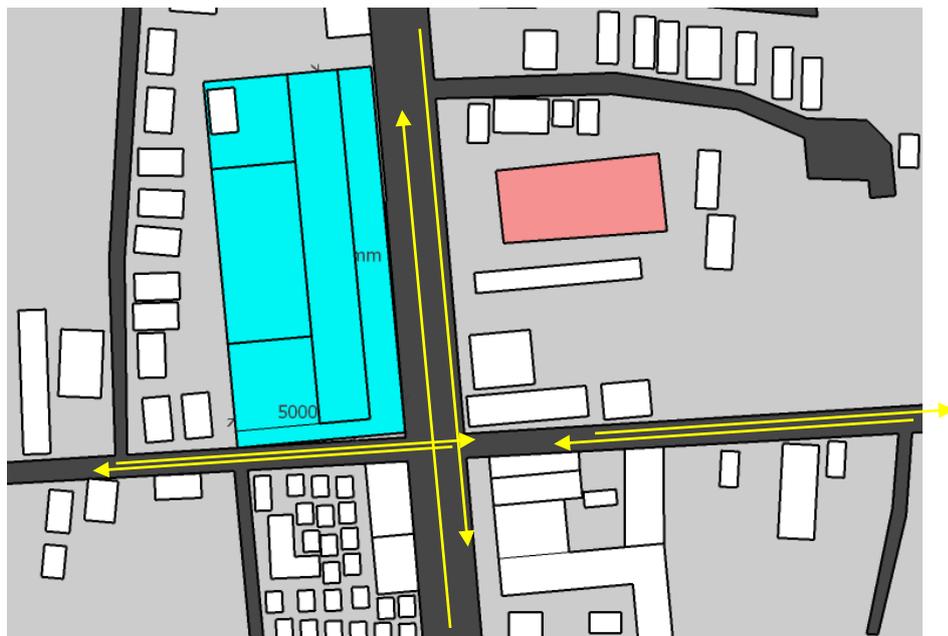
BAB 4

KONSEP DESAIN

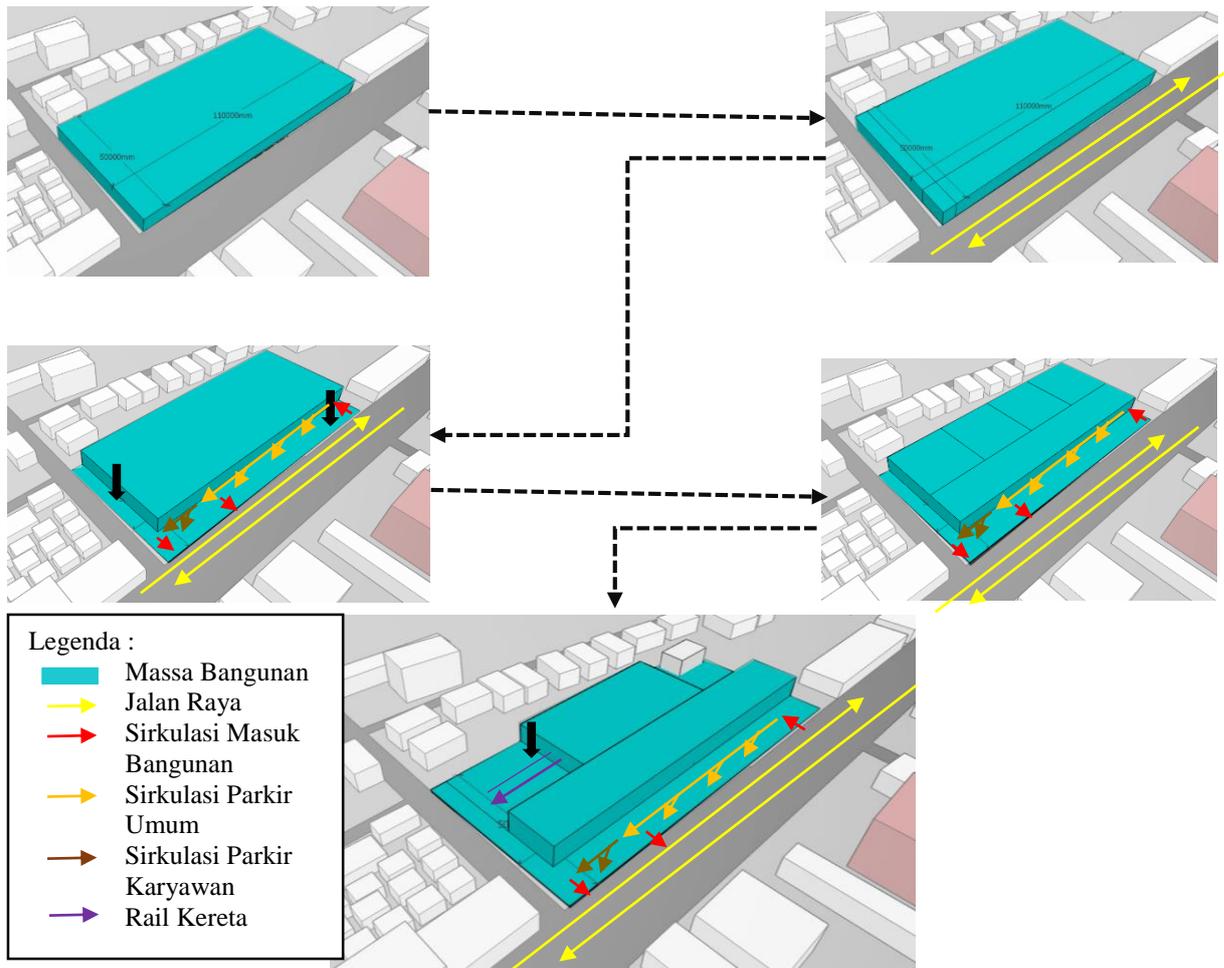
4.1. Konsep Pembentuk Massa Bangunan

Bentukan massa bangunan terbentuk dari sirkulasi dan lingkungan sekitar bangunan.

4.1.1. Sirkulasi



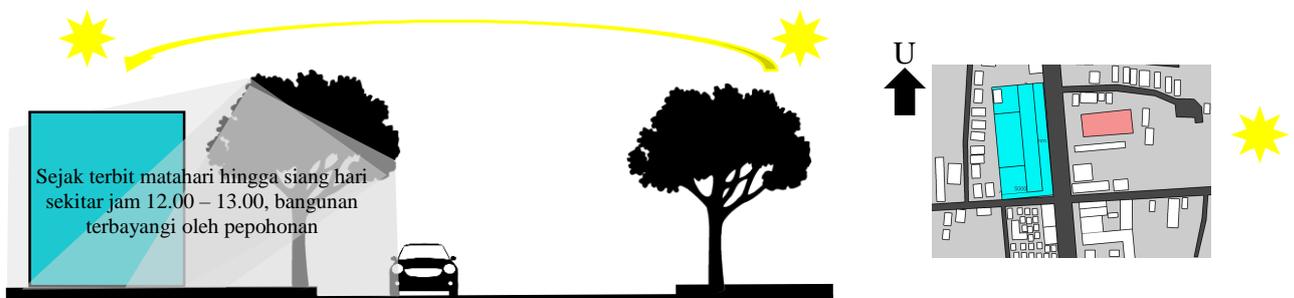
Gambar 4.1 Site plan sirkulasi kendaraan sekitar lahan. Sumber : data pribadi



Gambar 4.2 Diagram pengaruh sirkulasi pada bentuk massa. Sumber : data pribadi

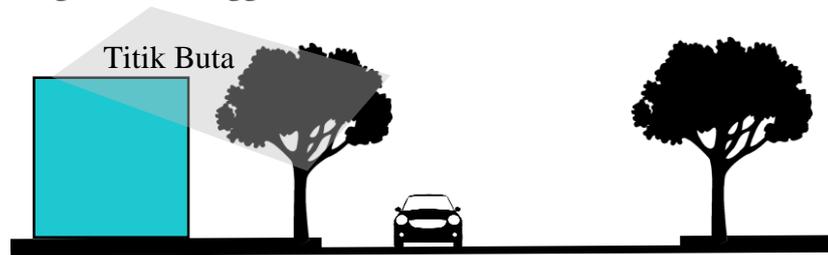
4.1.2. Pencahayaan

Stasiun nantinya terbangun disamping jalan raya Soekarno-Hatta Ponorogo yang di sepanjang jalan banyak terdapat pohon-pohon tinggi menjulang setinggi ±15 meter.



Gambar 4.3 Diagram pencahayaan alami terhadap bangunan. Sumber : data pribadi

4.1.3. Penglihatan Pengguna Jalan



Gambar 4.4 Diagram view pengguna jalan terhadap bangunan. Sumber : data pribadi

4.2. Konsep Elemen Bangunan

Pada konsep bangunan stasiun Ponorogo ini akan menekankan pada bentuk dan fasad bangunan. Hal ini dikaitkan pada isu yang ingin menjadikan stasiun ini sebagai salah satu ikon kota Ponorogo. Menjadikan stasiun atau bangunan menjadi sebuah ikon tentunya berhubungan erat dengan bentuk dan rupa bangunan. Karena hal pertama yang dilihat dan diingat oleh orang – orang adalah wujud fisiknya.



Gambar 4.5 Proses Perekaman dari Penglihatan Visual. Sumber : data pribadi.

Konsep utama, yang membentuk bangunan yang utama adalah unsur lokasi stasiun tersebut. Dimana nantinya dari segi fisik bangunan akan menggambarkan lokasi stasiun tersebut yaitu Ponorogo.



Gambar 4.6 Konsep pemaduan elemen Seni Tari Reyog ke Bangunan. Sumber : data pribadi

Tabel 7 Bagian – bagian yang bisa diaplikasikan ke bangunan :

Tari Reyog	Pengaplikasian pada Bangunan
1. Penggunaan warna	1. Struktur
2. Pose tarian	2. Muka bangunan
3. Bentuk topeng	3. Bentuk keseluruhan bangunan
4. Penggambaran cerita	4. Bentuk atap
5. Pelambangan ikonik tari Reyog	5. Dinding dalam bangunan

Sumber : data pribadi.

4.2.1 Contoh Pengaplikasian pada Struktur

Penggunaan ukiran atau pahatan pada kolong bangunan.



Pengadopsian tari Reyog



Gambar 4.7 Ukiran pada kolong kayu jati (kiri), penari jathilan dan barongan (tengah), dan ukiran pada salah satu dinding candi di Bali (kanan)

Sumber : <http://rimbajatikediri.com>, [https://id.wikipedia.org/wiki/Reog_\(Ponorogo\)](https://id.wikipedia.org/wiki/Reog_(Ponorogo)), <https://pxhere.com/en/photo/1225263>

Konsep lainnya adalah memberikan suatu desain yang memberikan kesan yang kuat walaupun baru pertama kali melihatnya. *Eye-catching*, dengan kata lain harus memberi suatu desain yang unik dan juga menonjol dari bangunan sekitar, tapi tidak melupakan konsep utama yang menggambarkan apa itu Ponorogo.

BAB 5

DESAIN

5.1. Eksplorasi Formal

5.1.1 Konsep Bentuk Bangunan

Bagaimana orang-orang mengenali stasiun yang mereka singgahi atau datang sebagai stasiun Ponorogo hanya dengan sekali lihat? Disitulah titik berat dimana sebuah desain bangunan pada tugas akhir ini dimulai. Pertama mencari apa yang melekat pada identitas Ponorogo pada umumnya dan melihat lokasi dimana stasiun Ponorogo tersebut akan terbangun. Maka terpilihlah Dadak Merak sebagai ide utama pengadopsian bentuk dan eksplorasi pada bangunan.



Gambar 1.5 Foto salah satu penari Reyog “Dadak Merak” (Sumber : id.wikipedia.org)

Mengapa Dadak Merak? Walaupun Dadak Merak bukan tokoh utama pada cerita Reyog Ponorogo, Dadak Merak sangat mudah dikenali dari bentuk yang besar, tinggi, dan warna serta atribut-atribut khas dari kesenian tari Reyog Ponorogo. Karena itulah Dadak Merak sering dianggap sebagai tokoh utama dalam seni pagelaran tari Reyog.

5.1.2. Konsep Penyampaian Cerita

Salah satu konsep yang ingin dimasukkan ke dalam bangunan adalah mampu menceritakan cerita Reyog kepada penggunanya. Hal ini disampaikan melalui dinding interior bangunan sepanjang koridor utama. Karena Sebuah stasiun memiliki berbagai standar seperti nama ruang dan penunjuk, maka hanya tersisa dinding sepanjang koridor yang masuk ke dalam desain akhir. Ide berawal dari bagaimana menyampaikannya dan seperti apa saja aktivitas yang terjadi didalamnya. Maka ide yang muncul adalah menyampaikannya dimana mereka sedang menunggu kereta datang dan sedang berjalan menuju peron atau sebaliknya. Melalui ukiran di dinding di sepanjang koridor.



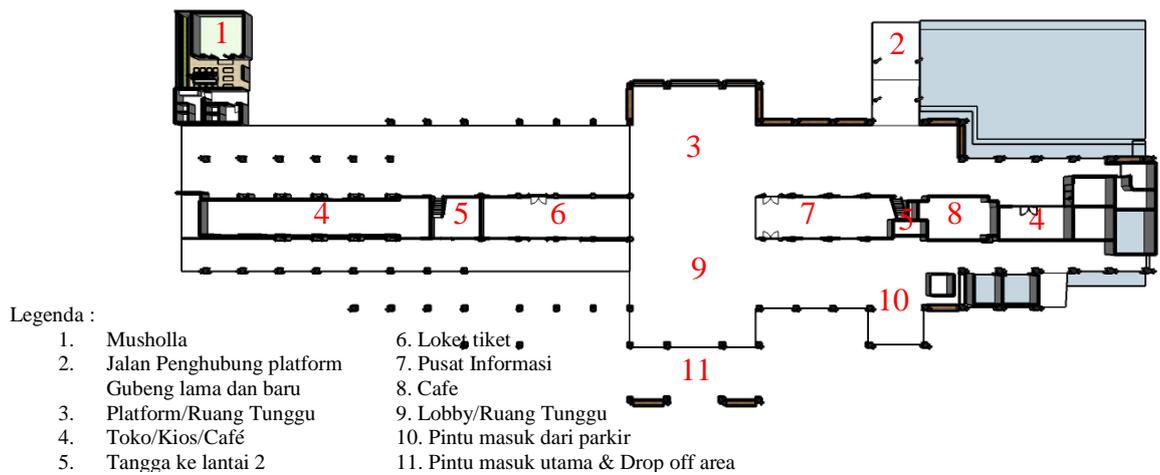
Gambar 4.7 Ukiran pada salah satu dinding candi di Bali (Kiri) dan Barongan (Kanan).
Sumber : [https://id.wikipedia.org/wiki/Reog_\(Ponorojo\)](https://id.wikipedia.org/wiki/Reog_(Ponorojo)), <https://pxhere.com/en/photo/1225263>

5.1.3. Preseden

1. Stasiun Gubeng Surabaya



Gambar 5.1 Foto satelit Stasiun Gubeng (kiri) dan foto tampak depan stasiun Gubeng baru (kanan atas) dan Gubeng Lama (kanan bawah)
Sumber : maps.google.com



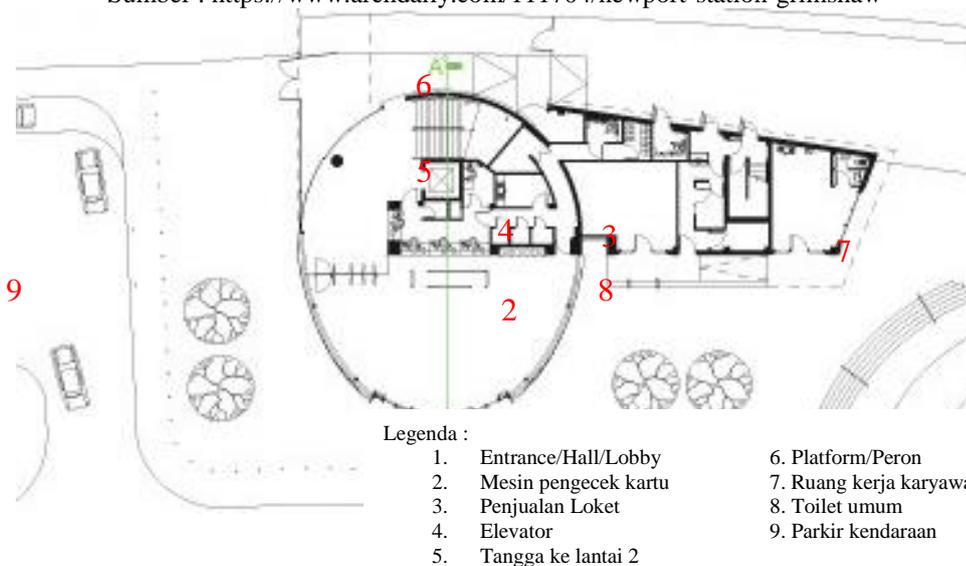
Gambar 5.2 Floor Plan stasiun Gubeng Baru
 Sumber : SketchUp DA Chandra Arsitektur ITS (2013)

2. Newport Station by Grimshaw

Pemograman ruang terbagi dari aktivitas yang ada, yaitu untuk umum, semi privat, dan privat.



Gambar 5.3 Foto Newport Station (kiri) dan Denah lantai dasar Newport Station (kanan)
 Sumber : <https://www.archdaily.com/111704/newport-station-grimshaw>



Gambar 5.4 Ground Floor Plan Newport Station
 Sumber : <https://www.archdaily.com/111704/newport-station-grimshaw>

3. Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

Keberhasilan sebuah bandara yang masih membawa unsur arsitektur tradisional yang mengadopsi atap rumah adat Banten.



Gambar 5.5 Foto tampak depan terminal bandara dan contoh rumah adat Banten (kiri) dan foto aerial bandar udara Internasional Soekarno-Hatta

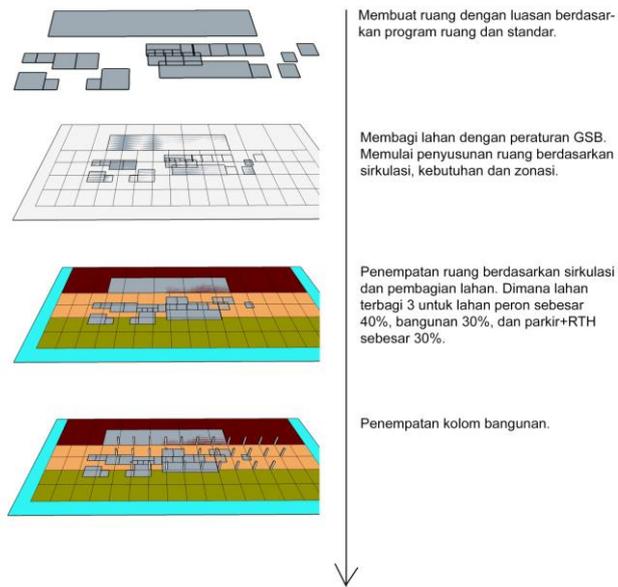
5.2. Eksplorasi Teknis

Melalui program ruang yang ada, dan juga pembagian yang sudah ditentukan oleh peraturan luasan stasiun, maka berikut pembagian utama luasan bangunan:

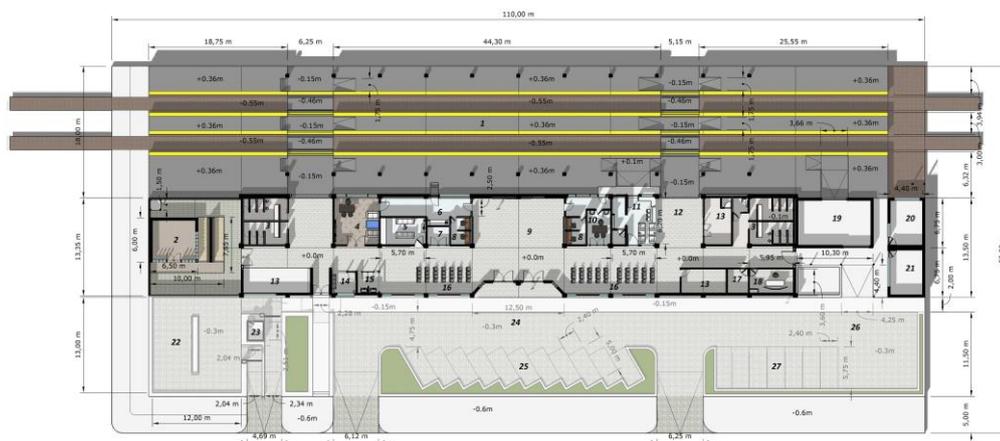


Gambar 5.6 Diagram pembagian lahan
Sumber: Data pribadi

Didapat luas lahan yang bisa digunakan sebagai bangunan merupakan 30% dari total luas lahan (minus GSB). Kemudian memasukkan ruangan yang terdapat pada program ruang yang sudah memenuhi standar bangunan. Penataan ruang berdasarkan kebutuhan, sirkulasi, dan juga kebutuhan yang memadai supaya pengguna bisa menggunakan dengan nyaman dan mudah mengerti alur sirkulasi dan ruangan pemenuh kebutuhan.



Gambar 5.7 Eksplorasi penempatan ruang
Sumber: Data pribadi



LEGENDA:		
1 : PERON	11 : VIP ROOM	21 : LOCKET KARYAWAN
2 : MUSHOLLA	12 : CHECK-IN AREA	22 : PARKIR R2
3 : TOKET	13 : TOND	23 : LOCKET PARKIR
4 : R. KEPALA STASIUN	14 : SMOKING ROOM	24 : DROP-OFF AREA
5 : NURSERY ROOM	15 : ATRI	25 : PARKIR R1
6 : R. STRUKTUR KARYAWAN	16 : R. TUNGGU	26 : DROP-OFF BARANG
7 : R. CETAK TIKET (KOMPUTER)	17 : SERVICE ROOM	27 : PARKIR KARYAWAN
8 : LOCKET	18 : SECURITY ROOM	
9 : LOBBY	19 : GUDANG PENGIRMAN BARANG	
10 : CUSTOMER SERVICE	20 : R. KONTRIL	



TUGAS AKHIR
RA 141551
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

NAMA MAHASISWA:
HANIF GATRIA PAMUNGKAS
NRP 0811144000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

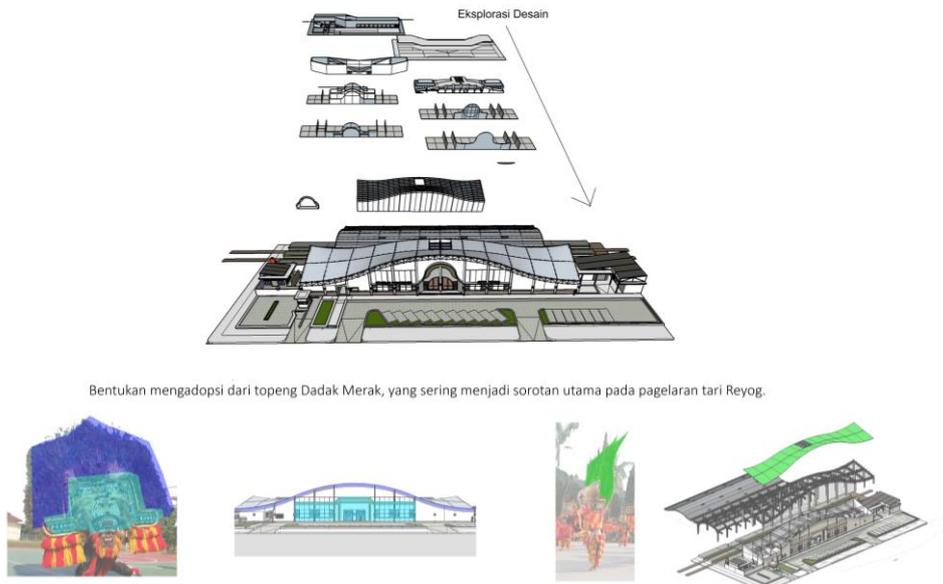
PADAG
DOSEN PEMBIMBING : DOSEN KOORDINATOR :

NO. HALAMAN :
03

Gambar 5.8 Denah akhir tugas akhir Stasiun Ponorogo
Sumber: Data pribadi

5.2.1. Bentuk Bangunan

Dari konsep pembentuk bangunan, bentuk utama pada bangunan ini mengadopsi bentuk Dadak Merak. Eksplorasi dikerjakan melalui *trial & error* sampai bisa menemukan bentuk yang mudah dikenali dan menggambarkan bentuk yang menyesuaikan sang Dadak Merak.



Gambar 5.9 Eksplorasi bentuk bangunan

Sumber: Data pribadi

5.2.2. Penyampaian Cerita

Konsep utama kedua adalah mampu menceritakan cerita Reyog. Ini diceritakan melalui dinding sepanjang koridor dan ruang tunggu dimana orang-orang bisa melihat dan

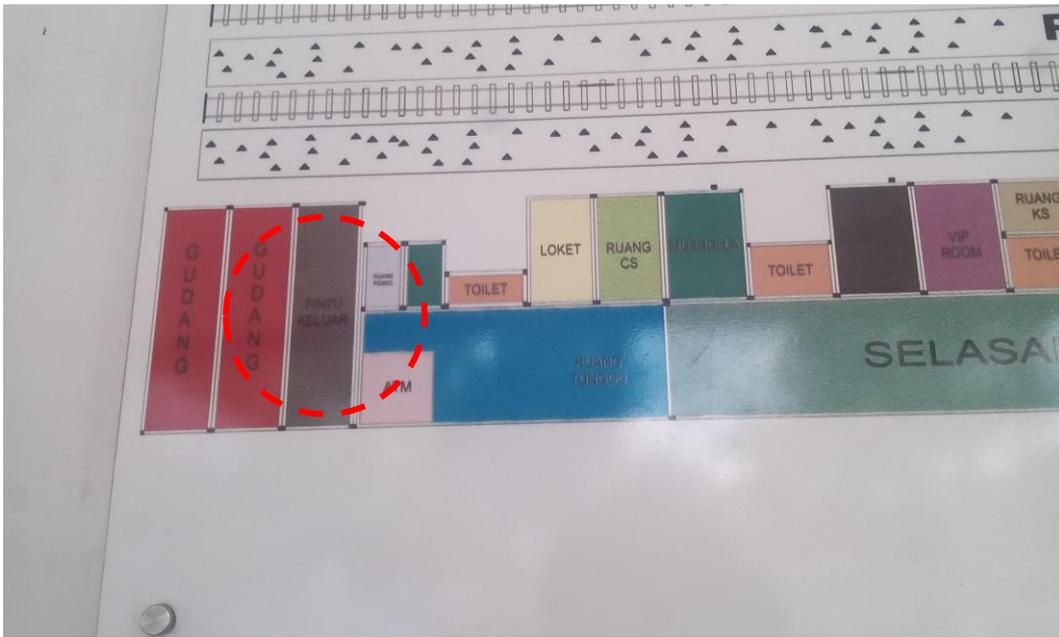




Gambar 5.10 View dari sudut pandang manusia dari lobby

Sumber: Data Pribadi

Terdapat 2 ukiran di sisi dalam dinding koridor ruang tunggu selatan dan utara. Ide ini muncul karena melihat dari stasiun yang digunakan sebagai preseden, yaitu stasiun Madiun, Nganjuk, Gubeng, dan Caruban, semua bangunannya seolah menyambut kedatangan pengunjung, namun sudah selesai menggunakan atau turun dari kereta mereka menggunakan jalur keluar yang seperti berupa gang kecil tanpa ada dekorasi dan hanya dibatasi dengan gerbang pagar pembatas antara peron dan jalur keluar.



Gambar 5.11 Foto layout stasiun Madiun (atas), dan foto gerbang pembatas peron dan jalur keluar (bawah).

Sumber: Data pribadi

Yang diinginkan pada stasiun Ponorogo ini adalah para penggunanya bisa menikmati dan melihat isi bangunan serta membaca cerita yang disajikan lewat dinding koridor ruang tunggu. Pengguna yang baru turun bisa memilih langsung keluar atau menunggu di ruang tunggu menunggu penjemputan sambil melihat interior bangunan.

BAB 6

KESIMPULAN

Sebuah desain arsitektural untuk bangunan stasiun tidaklah mudah, karena sebuah stasiun merupakan sebuah bangunan yang lebih mengarah fungsional. Dengan berbagai standar yang sudah ditetapkan maka hal yang paling bisa diubah adalah sirkulasi, bentuk bangunan, dan interior. Karena berhubungan dengan supaya bangunan ini mudah dikenali dan mudah diingat oleh masyarakat dari dalam maupun luar Ponorogo, maka yang ditonjolkan dari Stasiun Ponorogo ini adalah bentuk bangunan dan interiornya. Dengan memanfaatkan bentuk bangunan mengadopsi bentuk Dadak Merak maka diharapkan para penumpang yang baru datang atau akan pergi maupun orang-orang yang melihat bangunan tersebut akan langsung mengenali dan mengingat kalau desain stasiun Ponorogo sangat berhubungan erat dengan kota Ponorogo itu sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Wikipedia (2017), Stasiun Ponorogo.
- Wikipedia (2017), Reog (Ponorogo), Tokoh – Tokoh dalam seni tari Reog.
- Faqih, Muhammad (2016), “Pendekatan Vernakular Kontemporer dalam Desain Pasar Wisata Apung Surabaya di Area Mangrove Wonorejo”, *JURNAL SAINS DAN SENI ITS*. Vol. 5, No.2.
- Badan Pusat Statistik (2015), *Ponorogo dalam Angka*. Ponorogo. Adhiprasasta, Muhamad Agra (2013), *Pengembangan Stasiun Pusat Regional di Manggarai – Jakarta Selatan*, Tugas Akhir, Arsitektur, ITS, Surabaya.
- Alfian, Hafri, (2013), Efisiensi Ruang dalam Fungsi Waktu, Tugas Akhir, Arsitektur, ITS, Surabaya.
- Jormakka, Kari, (2014), *Basic Design Method*. Vienna University of Technology. Austria.
- BAPPEDA (2011), *Rencana Tata Ruang Wilayah*. Ponorogo.
- Archdaily (2011), Newport Station / Grimshaw.
- Tschumi, Bernard, (1996), *Architecture and Disjunction*. MIT Press. Boston.
- Duerk, Donna P., (1993), *Architectural Programming: Information Management for Design*. Michigan University.
- Frampton, Kenneth, (1983), *Towards a Critical Regionalism: Six Points for an Architecture of Resistance*. Bay Press. Seattle.
- Broadbent, Geoffrey. (1973), *Design in Architecture*. Spon Press.

LAMPIRAN



LEGENDA:

1 PERON	11 VIP ROOM	21 LOCKET KARYAWAN
2 MIKRODOLA	12 CHECK-IN AREA	22 PARKIR RP
3 TOKET	13 TOND	23 LOCKET PASANGIR
4 R. KEPALA STASIUN	14 SMOKING ROOM	24 DROP-OFF AREA
5 NURSERI ROOM	15 ATNA	25 PARKIR BR
6 R. STRANJER KARYAWAN	16 R. TUNGSU	26 DROP-OFF BARANG
7 R. CEK TAK TIKET (KOMPUTER)	17 SERVICE ROOM	27 PARKIR KARYAWAN
8 LOCKET	18 SECURITY ROOM	
9 LOBBY	19 GUDANG PENGIRIMAN BARANG	
10 CUSTOMER SERVICE	20 R. KONTROL	



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

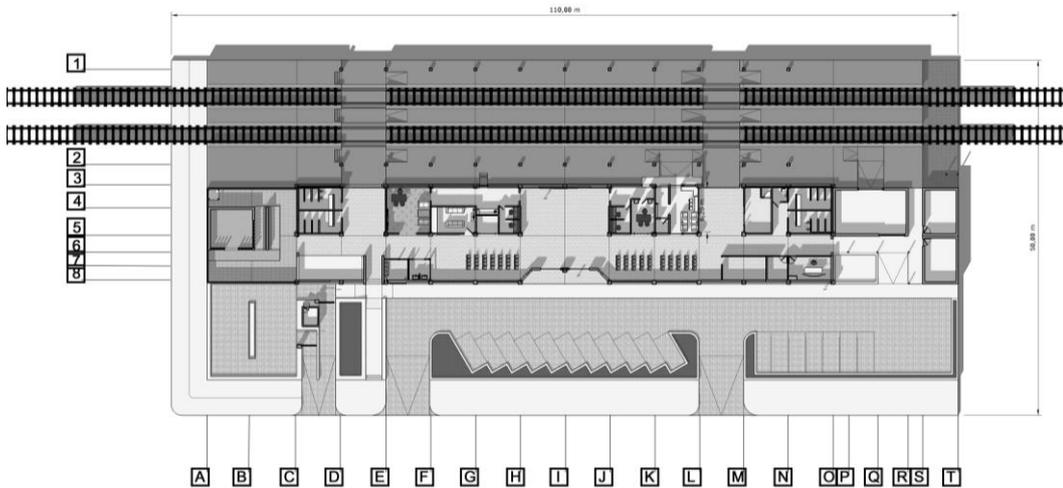
NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 08111440000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING: DOSEN KOORDINATOR:

NO.HALAMAN:
03

Lampiran 1 Denah



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 08111440000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING: DOSEN KOORDINATOR:

NO.HALAMAN:
04

Lampiran 2 Denah Struktur



DENAH SIRKULASI
SKALA 1:250

LEGENDA:

- : PENUMPANG BERANGKAT
- : KARYAWAN/PETUGAS
- : PENUMPANG VIP
- : PENUMPANG DATANG



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 061144000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

PAPAT:
DOSEN PEMBIMBING : DOSEN KOORDINATOR

NO HALAMAN :
05

Lampiran 3 Denah Sirkulasi



SITEPLAN
SKALA 1:800

LEGENDA:

- 1 : STASIUN PONOROGO
- 2 : PASAR KECIL
- 3 : SIDHARTA JIDIPURA
- 4 : PASAR SONGGOLANGIT
- 5 : TEMPAT PELELANGAN
- 6 : RUANG KARAOKE
- 7 : GEDUNG BAKTI



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 061144000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

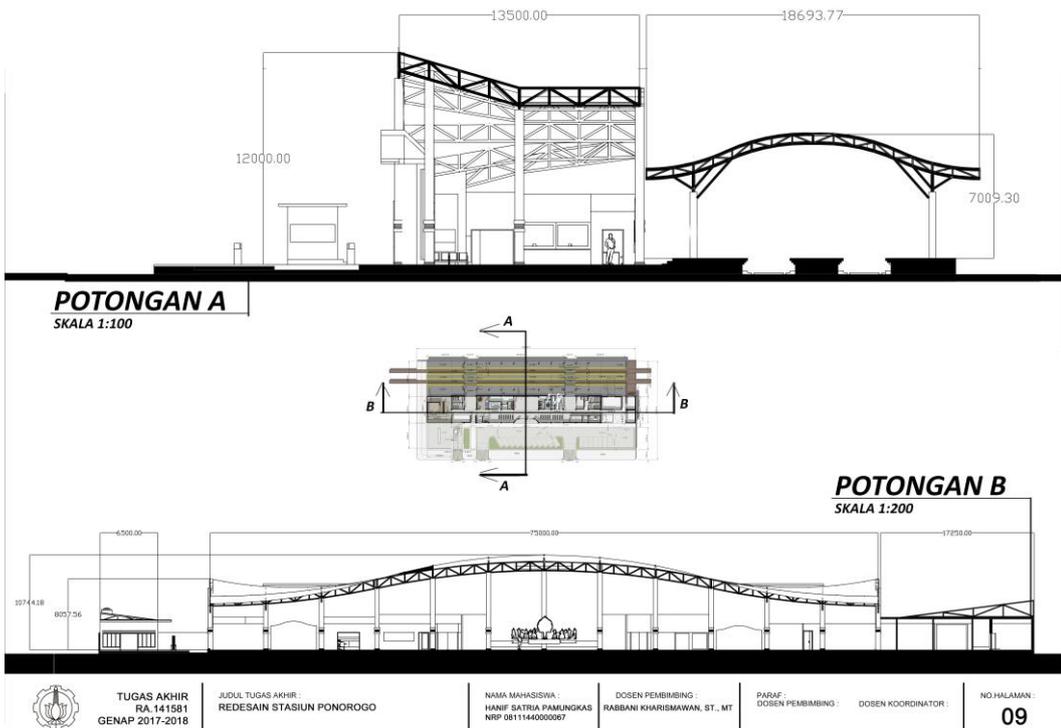
PAPAT:
DOSEN PEMBIMBING : DOSEN KOORDINATOR

NO HALAMAN :
07

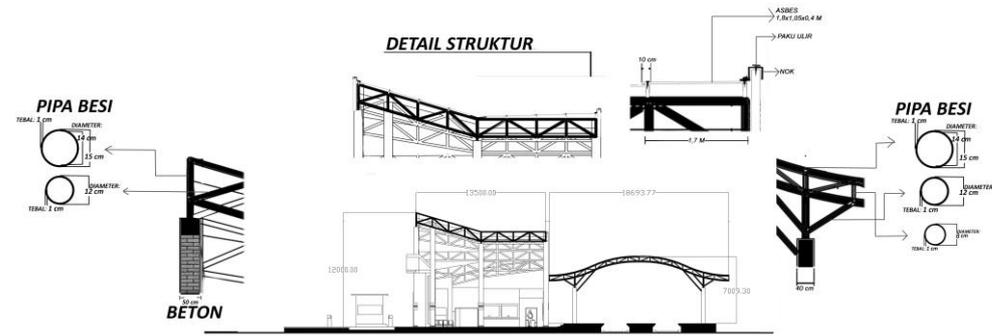
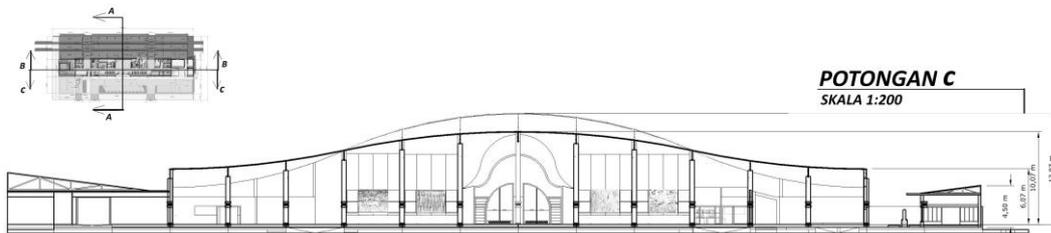
Lampiran 4 Siteplan



Lampiran 5 Layout Plan



Lampiran 6 Potongan A dan B



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 0611144000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING: DOSEN KOORDINATOR:

NO. HALAMAN:
10

Lampiran 7 Potongan C dan Detail Struktur



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

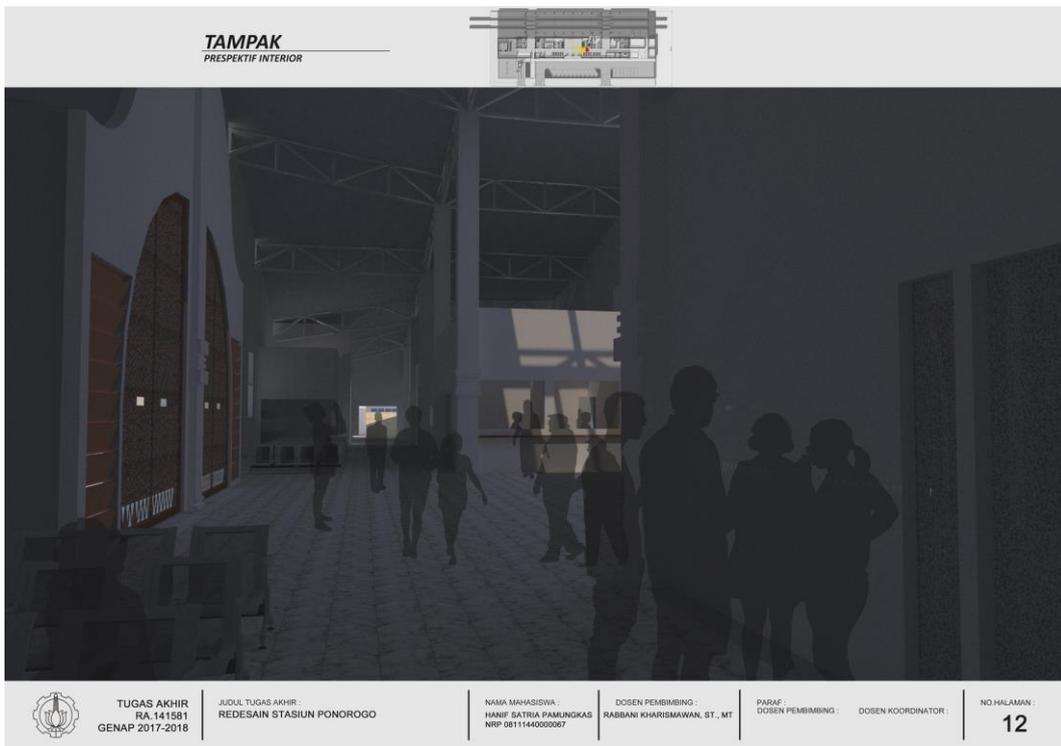
NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 0611144000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

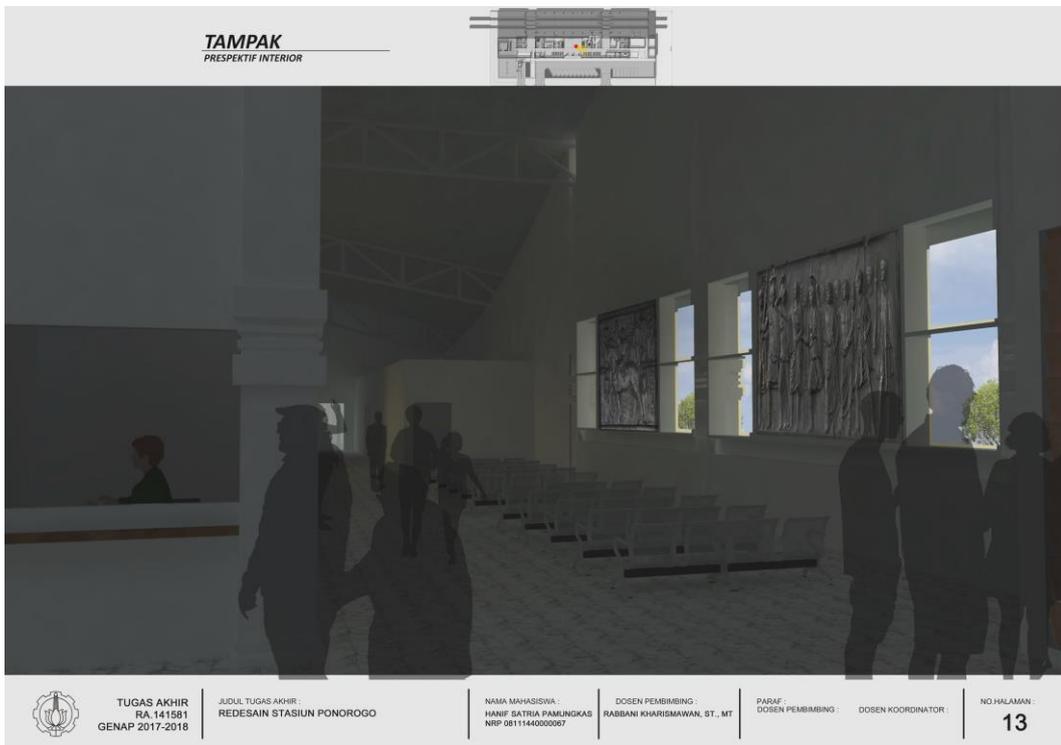
PARAF:
DOSEN PEMBIMBING: DOSEN KOORDINATOR:

NO. HALAMAN:
11

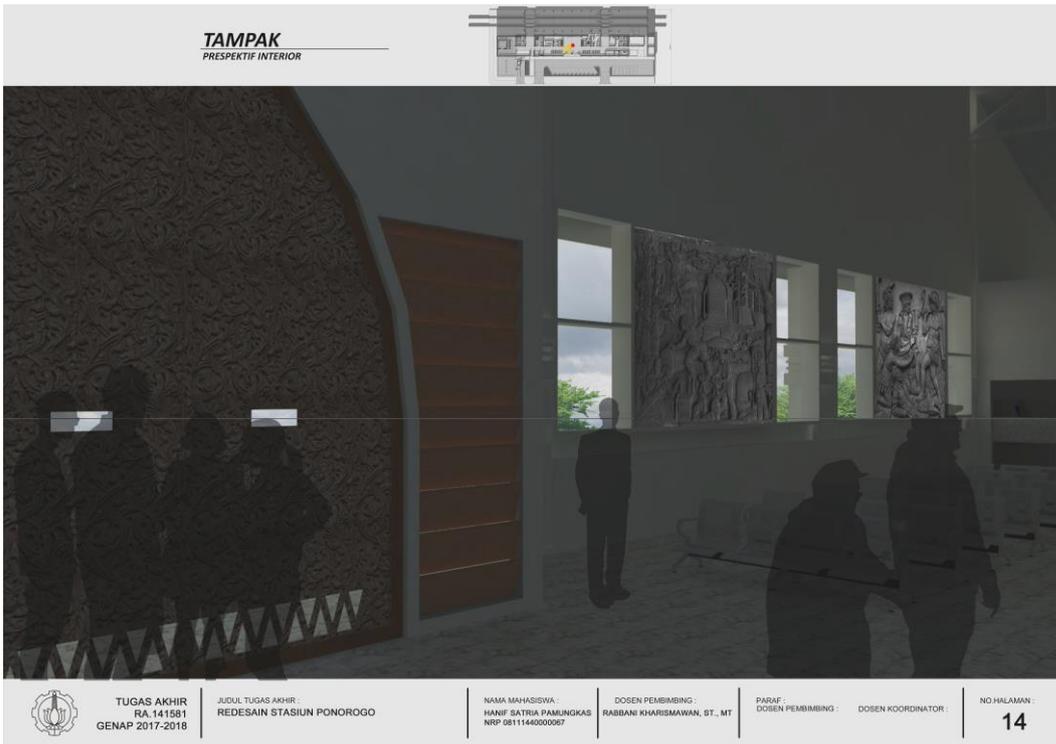
Lampiran 8 Tampak



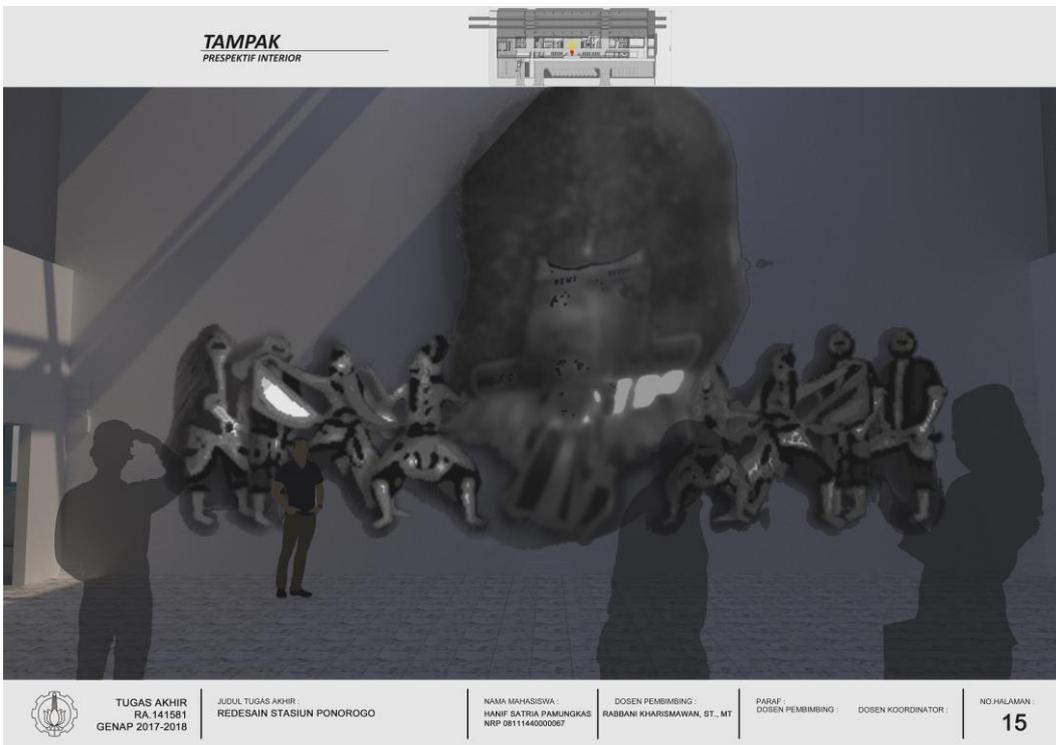
Lampiran 9 Interior 1



Lampiran 10 Interior 2



Lampiran 11 Interior3



Lampiran 12 Interior4

TAMPAK
PRESPEKTIF EXTERIOR



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 0811144000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING: DOSEN KOORDINATOR:

NO. HALAMAN:
16

Lampiran 13 Tampak Depan Luar

TAMPAK
PRESPEKTIF INTERIOR VIP ROOM



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 0811144000067

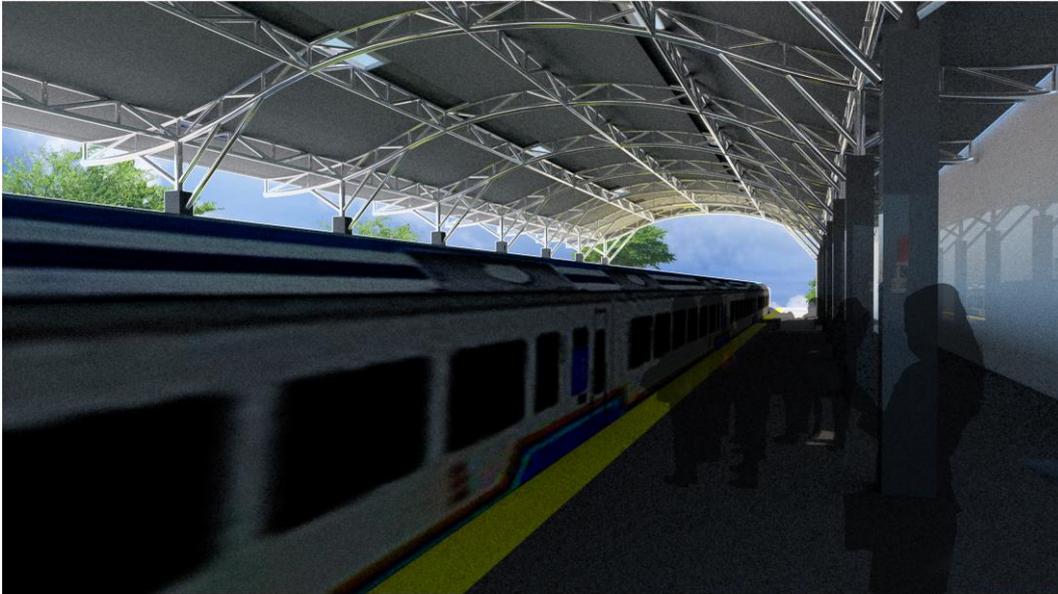
DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING: DOSEN KOORDINATOR:

NO. HALAMAN:
17

Lampiran 14 Ruang VIP

TAMPAK
PRESPEKTIF PERON



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

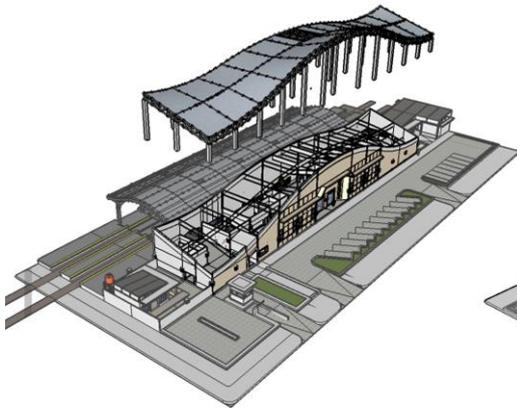
NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 0611144000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

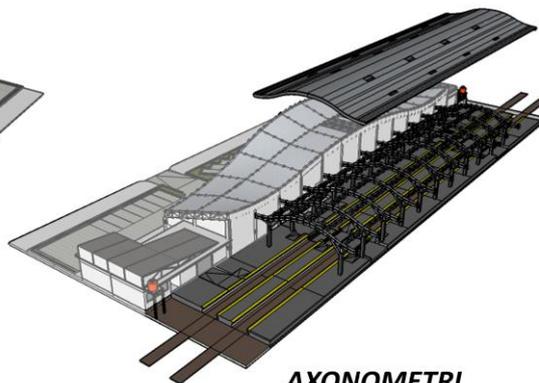
PAPAR:
DOSEN PEMBIMBING : DOSEN KOORDINATOR :

NO. HALAMAN:
19

Lampiran 15 Tampak Peron



AXONOMETRI
BANGUNAN UTAMA



AXONOMETRI
PERON



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2017-2018

JUDUL TUGAS AKHIR:
REDESAIN STASIUN PONOROGO

NAMA MAHASISWA:
HANIF SATRIA PAMUNGKAS
NRP 0611144000067

DOSEN PEMBIMBING:
RABBANI KHARISMAWAN, ST., MT

PAPAR:
DOSEN PEMBIMBING : DOSEN KOORDINATOR :

NO. HALAMAN:
18

Lampiran 16 Axonometri bangunan