

## PERANCANGAN STASIUN KERETA API PASAR MINGGU DENGAN KONSEP ARSITEKTUR POST MODERN

Muhammad Aji Yulianto<sup>1</sup>, Asri Budiarto<sup>2</sup>, Ryan Hidayat<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Universitas Indraprasta PGRI, Program Studi Arsitektur  
[yulianto.aji13@gmail.com](mailto:yulianto.aji13@gmail.com)

<sup>2</sup>Universitas Indraprasta PGRI, Program Studi Arsitektur  
[asribudiarto@gmail.com](mailto:asribudiarto@gmail.com)

<sup>3</sup>Universitas Indraprasta PGRI, Program Studi Arsitektur  
[ryan.hidayat@unindra.ac.id](mailto:ryan.hidayat@unindra.ac.id)

**Abstract :** *The design of Pasar Minggu Station intends to improve all commuter activities in the area, which includes activities for traders, and commercial which is well for buyers or the traders for their daily needs. And provide adequate facilities so that the convenience of commuter users can be achieved. Post Modern Architecture concept in its application can be realized in the form of contemporary architectural objects, with designs that are not the same as the station in general, with attractive geometric shapes so that more people are interested in using the mode of transportation of electric rail compared to private vehicles which can reduce the level of density of private vehicles on public roads.*

**Key Words:** *Design, Station, Sunday Market, Area, Vehicles, Architecture*

**Abstrak :** Perancangan stasiun Pasar Minggu ini bermaksud memperbaiki segala aktifitas komuter pada kawasan tersebut, yang didalamnya terdapat kegiatan perdagangan, dan komersil baik bagi para pedagang, pembeli ataupun masyarakat untuk kebutuhan hidup mereka. Serta memberikan fasilitas yang memadai agar kenyamanan pengguna komuter dapat tercapai. Konsep Arsitektur Post Modern dalam penerapannya dapat terwujud dalam bentuk objek arsitektur yang kekinian, dengan desain yang tidak sama seperti stasiun pada umumnya, dengan bentuk-bentuk geometris yang menarik sehingga lebih banyak masyarakat tertarik untuk menggunakan moda transportasi kereta rel listrik dibanding kendaraan pribadi yang kemudian mampu mengurangi tingkat kepadatan kendaraan pribadi di jalan umum.

Kata Kunci : Perancangan, Stasiun, Pasar Minggu, Kawasan, Kendaran, Arsitektur

### PENDAHULUAN

Transportasi di Indonesia memegang peranan yang sangat penting dalam sendi kehidupan masyarakat. Seiring dengan perkembangan jaman, moda transportasi sebagai alat angkut mengalami perkembangan. Selama perkembangan sejarah tersebut, kereta api merupakan transportasi yang dipilih sebagai alat angkut yang mampu mengangkut hasil bumi dan penumpang dalam jumlah banyak, bebas hambatan serta memiliki tingkat keamanan yang tinggi. Menurut (Apriyani, 2013) dengan semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan jasa kereta api sebaiknya diimbangi oleh faktor - faktor

penunjang untuk meningkatkan kualitas pelayanan yang baik agar masyarakat lebih percaya dan memilih menggunakan jasa transportasi kereta api. Perencanaan dan manajemen transportasi sebaiknya disesuaikan pula dengan kebutuhan masyarakat. Dan untuk menilai kualitas pelayanan transportasi dapat dilihat dari 5 dimensi, yakni tangibles (wujud fisik), reliability (keandalan), responsiveness (daya tanggap), assurance (jaminan) dan empathy (empati) (Indah, 2015).

Kota Jakarta merupakan kota penting dan kota transit yang menyerap banyak pendatang, kota perdagangan, jasa, industri dan juga pendidikan. Untuk mendukung mobilitas

masyarakat kota, sistem perkeretaapian di Jakarta dikembangkan dengan membuat Kereta Rel Listrik (KRL) atau yang biasa disebut juga *Commuter Line* (Dephub, 2014). Kondisi yang terjadi pada stasiun transit commuter line adalah, kepadatan penumpang pada jam sibuk dan fasilitas stasiun yang belum memadai. Salah satunya terjadi pada stasiun Pasar Minggu Jakarta Selatan.

Permasalahan yang terjadi pada stasiun Pasar Minggu adalah pada beberapa faktor penting penunjang kualitas kenyamanan stasiun kereta api. Faktor – faktor tersebut dimulai dari zoning, sarana prasarana, sirkulasi, dan sistem yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya. Hal tersebut harus berfungsi dengan baik agar kenyamanan dan kualitas pelayanan yang direncanakan dapat tercapai, dikarenakan masing – masing faktor tersebut tidak dapat berdiri sendiri atau dengan kata lain saling terkoneksi satu sama lain.

Stasiun (Perhubungan, 2019) merupakan prasarana kereta api sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Selain sebagai tempat naik dan turun penumpang, stasiun juga dapat menjadi “*signage*” atau penanda bagi penumpang yang akan pergi atau telah tiba di wilayah atau kawasan dimana stasiun itu berada. Stasiun juga dapat meningkatkan nilai perekonomian setempat apabila bangunan stasiun sebagai bangunan publik dan prasarana transportasi, dapat dikembangkan menjadi bangunan yang secara tidak langsung dapat memenuhi sebagian besar kebutuhan penggunanya. Sehingga pengguna kereta, khususnya dalam hal ini kereta komuter, tidak ragu untuk menggunakan kereta komuter sebagai alat transportasi utama dalam kehidupan sehari-hari.

Merujuk pada perancangan Stasiun Cisauk (Kompas.com, 2019) yang melayani KRL rute perjalanan Jakarta (Stasiun Tanah Abang)–Rangkas Bitung (Stasiun Maja). Bangunan ini berdiri di atas lahan seluas 1.440 meter persegi. Pembangunan gedung baru tersebut merupakan wujud komitmen untuk membangun sistem transportasi publik yang mudah, terintegrasi, dan mampu memenuhi kebutuhan mobilitas

masyarakat Kabupaten Tangerang atau dari wilayah Jakarta dan sekitarnya.

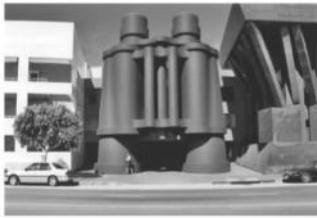
Konsep desain arsitektur bangunan stasiun ini adalah *futuristic*, yang berarti suatu desain yang mengangkat tema penggambaran masa depan dan perkembangan zaman yang selalu dinamis. *Point of Interest* pada bangunan ini terdapat pada bentuk eksteriornya melengkung.. Dengan menggunakan konsep desain Futuristik, stasiun Cisauk ini menggunakan material fasad kaca, yang menambah kesan futuristik pada bangunan stasiun ini. Fasad Kaca tersebut hampir menyelimuti seluruh bangunan stasiun, sehingga interior stasiun dapat terlihat jelas dari luar, serta pengaplikasian kombinasi warna silver dan putih. Pengaplikasian warna silver pada eksterior bangunan memberikan kesan mewah dan futuristik, kemudian warna putih pada interior menimbulkan kesan bersih dan clean pada bagian dalam stasiun tersebut. Berdasarkan beberapa permasalahan inilah perlu dilakukan perancangan dari stasiun Pasar Minggu tersebut. Dengan adanya

perancangan tersebut diharapkan kualitas kenyamanan internal dan eksternal stasiun tersebut dapat tercapai dan bisa melayani kebutuhan transportasi masyarakat Indonesia terutama pengguna KRL dengan baik.

## METODOLOGI

Metode pendekatan perancangan yang digunakan adalah pendekatan *post modern*. Post Modern bila diartikan secara harfiah kata-katanya terdiri atas ‘Post’ yang artinya masa sesudah dan ‘Modern’ yang artinya era modern maka dapat disimpulkan bahwa Post Modern adalah masa sesudah era Modern (era diatas tahun 1960 an).

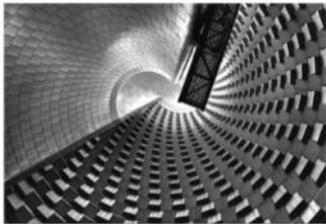
Arsitektur *Post Modern* adalah Arsitektur yang berkembang setelah era Arsitektur modern dimana aliran Arsitektur yang baru ini mempunyai tujuan menyempurnakan, dan mengoreksi terhadap kesalahan yang telah terjadi pada arsitektur modern dimasa yang sebelumnya.



Bangunan dengan bentuk 'aneh' - analogi bentuk langsung dari 'Teropong' - merupakan bentuk arsitektur post-modern. Bangunan ini merupakan bangunan kantor The Chiat/Day Office Building di Main Street, Venice - USA - Karya Arsitek terkenal Frank O Gehry



Ciri-ciri atau karakter bangunan atau arsitektur pada periode akhir post modern, terlihat sifat plastisitas, high-technology dan bentuk yang inspiratif



Penggunaan bahan/material high-tech yang memberi inspirasi pada pengolahan fasade atau kulit bangunan, sehingga produk arsitektur menjadi lain dari yang biasanya

Menurut (Pawitro, 2010) aliran atau paham dari arsitektur *Post-Modern* ditekankan adanya karakteristik *post modern* seperti :

1. Adanya penggabungan atau pencampuran berbagai unsur (bentuk) sehingga bersifat eklektisme.
2. Adanya sifat 'penyimpangan' (*digression*) dalam bentuk.
3. Adanya sifat "irony"
4. Adanya memori atau penguat kembali pada 'ragam hias' (ornamen)
5. Adanya memori atau penguat kembali pada 'referensi sejarah' (*historical reference*)
6. Adanya komposisi bentuk yang 'rumit' bukan lagi kesederhanaan.
7. Adanya penghormatan pada 'keragaman bentuk' (*diversity of form*).

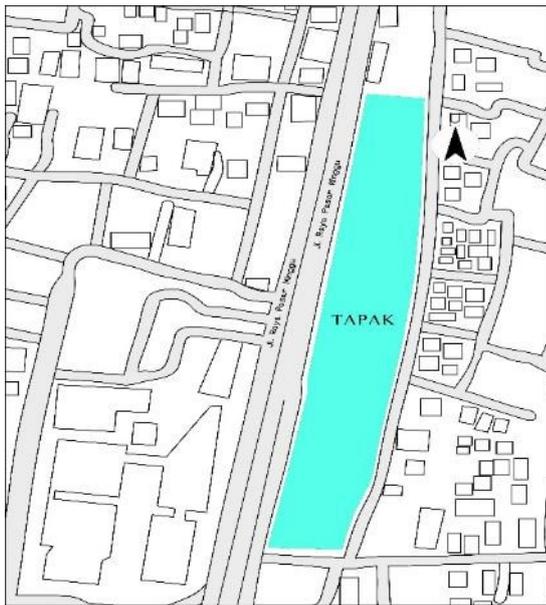
Gambar 1. Contoh bangunan dengan pendekatan post modern

Ciri-ciri yang mendasar pada bangunan-bangunan post modern yaitu memiliki konsep yang spesifik, dapat bersifat abstrak tetapi juga merepresentasikan sesuatu, tidak hanya sebagai stilasi dari suatu bentuk tertentu. Dengan demikian, arsitektur *Post Modern* adalah pencampuran antara Arsitektur tradisional dengan non-tradisional, gabungan dengan setengah modern dengan setengah non-modern, perpaduan antara lama dan baru. Arsitektur *Post Modern* mempunyai style yang *hybrid* (perpaduan dua unsur) dan bermuka ganda atau sering disebut sebagai double coding.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Lokasi Proyek

Lokasi proyek direncanakan akan berada di Jalan Raya Pasar Minggu No. 8, Pejaten Timur, Pasar Minggu, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12520. Pada Lahan seluas kurang lebih 1300 meter persegi, dengan lokasi persis di sebrang pasar minggu mall. Lokasi ini merupakan pusat perbelanjaan para penduduk sekitar pasar minggu.



Gambar 2. Lokasi Tapak

Berikut adalah data teknik lokasi tapak (Jakarta, 2019) :

1. Luas Lahan : ± 12.471 m<sup>2</sup>
2. KDB : 10%
3. KLB : 0.2
4. RTH : 50%
5. GSJ : 8 m
6. Peruntukan : Prasarana Terminal

### Analisa Tapak

#### 1. Batasan Site

Berikut disajikan batasan di sekitaran Stasiun Pasar Minggu pada Tabel 1.

Tabel 1. Batasan Site

<b>Utara</b>	Jl. Raya Pejaten Kelurahan Pejaten Barat
<b>Selatan</b>	Jl. Raya Pasar Minggu Kelurahan Pejaten Timur Jl. Raya Tanjung Barat

<b>Barat</b>	Jl. T.B. Simatupang Kelurahan Kebagusan Lenteng Agung
<b>Timur</b>	Jl. Mujair Jl. Daup Barat Jl. Jati Raya Jl. Holtikultura Jl. Salihara Kelurahan Jati Padang

Menganalisa batasan wilayah pada lokasi, terdapat beberapa tempat perdagangan dan komersil terutama mall Pasar Minggu dan terminal bus Pasar Minggu. Dan pula terdapat Jalan Raya Pasar Minggu sebagai jalan utama yang dapat digunakan sebagai akses utama menuju lokasi dan sebagai jalur moda transportasi umum.

#### 2. Kondisi Existing Tapak

Dengan akses ke dalam lahan yang dapat dijangkau dengan mudah dari Jalan Raya Pasar Minggu, lokasi ini cocok untuk dijadikan lahan Pusat Pengembangan Stasiun Pasar Minggu. Namun perlu sedikit revisi pada akses masuk kendaraan dan pejalan kaki kedalam stasiun agar isu-isu yang terjadi sebelumnya tidak terulang kembali pada

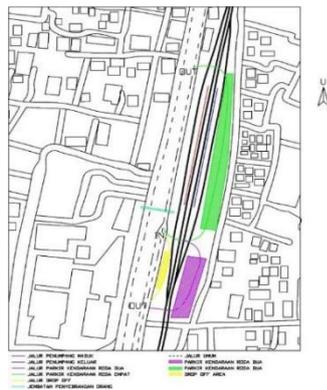


stasiun *face lift* ini.

Gambar 3. Kondisi Existing Tapak

#### 3. Konfigurasi Tapak

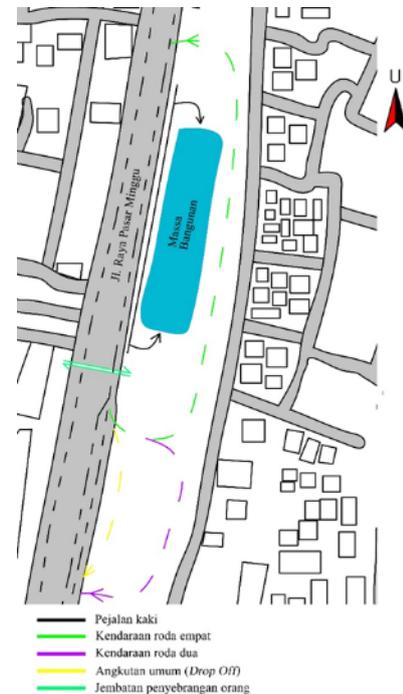
Sifat konfigurasi ialah mempengaruhi dan dipengaruhi pola organisasi ruang - ruang yang menghidupkannya. Konfigurasi sebuah jalan yang dapat memperkuat organisasi ruang dengan mensejajarkan polanya. Pada lahan tapak berada pada sisi jalan. Sehingga dapat membentuk pola penzoningan didalam kawasan yang nantinya dijadikan acuan untuk mendesain ruang.



Gambar 4. Konfigurasi Tapak

#### 4. Pencapaian

Akses pencapaian utama ke dalam lahan berada pada Jalan Raya Pasar Minggu yang merupakan jalan utama dari Kalibata menuju daerah Lenteng Agung, dan begitu juga sebaliknya. Jalan ini memiliki lebar kurang lebih 30 meter yang dipisah dengan median jalan sehingga menghasilkan jalur terpisah yang masing-masing memiliki lebar 15 meter. Akses ini dilalui pula oleh kendaraan umum seperti transjakarta, transportasi *online* dan angkutan kota. Masyarakat dapat dengan mudah mengakses lokasi.



Gambar 5. Akses Pencapaian

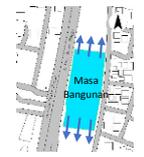
#### 5. View (Pandangan)

Dalam penentuan *view*/pandangan dalam perancangan sangat penting, dimana dalam hal ini dapat menentukan berhasil atau tidak nya suatu perencanaan. Sehingga dengan menentukan *view* yang baik dapat memberikan kepuasan tersendiri pada pengunjung dan pegawai sebagai pengguna bangunan. Ada beberapa hal yang harus diperhatikan, diantaranya :

- Arah matahari
- Arah angin
- Rencana penataan masa bangunan untuk masa datang
- Kualitas pada lingkungan di sekitar tapak
- Potensi yang tersedia di sekitar tapak

Berikut analisa *view* disajikan dalam Tabel 2.

Tabel 2. Alternatif desain analisa view

Alternatif	Tanggapan Rancangan	Kelebihan	Kekurangan
<p>Alt. 1:</p>  <p>Gambar 4.3 Alternatif View I (sumber: Ilustrasi Pribadi)</p>	Menghadapkan bangunan ke arah Barat (Jalan Raya Pasar Minggu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lebar jalan cukup besar, merupakan jalan dua jalur.</li> <li>Relatif ramai.</li> <li>Tingkat pengamat tinggi dan dapat menarik perhatian.</li> <li>Bangunan dapat terlihat dengan jelas dari jalan utama.</li> <li>Fasad yang diekspos akan semakin lebar.</li> <li>Pandang dari dalam ke luar tapak menjadi luas</li> </ul>	Paparan sinar matahari sore, perlu diasiasi menggunakan shading atau kaca film.
<p>Alt. 2:</p>  <p>Gambar 4.4 Alternatif View II (sumber: Ilustrasi Pribadi)</p>	Menghadapkan bangunan ke arah utara dan selatan (arah Parkir masuk dan keluar kendaraan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menghadap ke arah utara dan selatan berarti dapat meminimalisir masuknya panas matahari dari timur dan barat.</li> <li>Bisa menjadi jalur arah sekaligus akses utara dan selatan pada bangunan</li> <li>Bangunan memiliki 2 fasad</li> </ul>	View dari dalam keluar cukup terbatas
<p>Alt. 3:</p>  <p>Gambar 4.5 Alternatif View III (sumber: Ilustrasi Pribadi)</p>	Menghadapkan bangunan ke arah timur (arah pemukiman warga)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Warga sekitar memiliki view fasad stasiun di depan rumahnya masing masing</li> <li>Pengguna yang akan parkir kendaraan dapat melihat fasad bangunan dari arah mereka</li> </ul>	View hanya bisa dinikmati oleh orang yg menetap di pemukiman tersebut
<p>Alt. 4:</p>  <p>Gambar 4.6 Alternatif View IV (sumber: Ilustrasi Google)</p>	Membuat desain bangunan menjadi bertingkat	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bangunan dapat terlihat dengan jelas dari jalan utama.</li> <li>Fasad yang diekspos akan semakin lebar.</li> <li>Pandang dari dalam ke luar tapak menjadi luas.</li> <li>Menarik perhatian pengamat.</li> </ul>	Membutuhkan transportasi vertikal

## 6. Lahan Terbangun

Lahan yang berlokasi di jalan Raya Pasar Minggu Jakarta selatan mempunyai peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemda DKI Jakarta tentang peraturan bangunan, diantaranya sebagai berikut :

Luas Tapak : 12,471 m<sup>2</sup>  
 KDB : 10 %  
 KLB : 0.2  
 KDH : 50 %  
 GSJ : 8 m  
 Peruntukan : Prasaran Terminal

### Perhitungan luas

Perhitungan luas tapak disajikan dalam Tabel 3.

Tabel 3. Perhitungan Luas

## 7. Analisa Iklim

Wilayah Jakarta selatan beriklim panas dengan suhu rata-rata pertahun 28,75°C, dan

	Luas Lahan	
	12.471 m <sup>2</sup>	
<b>KDB</b>	12.471 x 10%	1.247 m <sup>2</sup>
<b>KLB</b>	12.471 x 0,2	2.494 m <sup>2</sup>
<b>Jumlah Lantai</b>	2.494 : 1.247	2 lantai
<b>KDH</b>	12.471 x 50%	6.235 m <sup>2</sup>

pada siang hari mampu mencapai 33°C yang harus ditoleransi oleh warga Jakarta sendiri. Dengan tingkat kelembaban berkisar antara 80-90% (Google, 2019). Arah angin dipengaruhi angin Muson Barat terutama pada bulan Mei-Oktober. Berikut suhu rata-rata di daerah Pasar Minggu disajikan dalam Tabel 4.

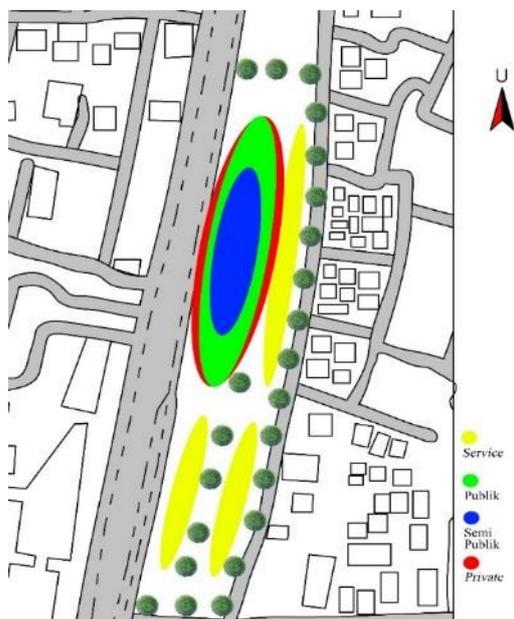
Tabel 4. Suhu Rata-rata wilayah Pasar Minggu

Bulan	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Juni
Suhu Rata-rata (°C)	28	28	29	29	29	28,5

Bulan	Juli	Agst	Sept	Okt	Nov	Des
Suhu Rata-rata (°C)	28,5	29	29	29.5	29	28,5

## 8. Penzoningan

Penzoningan pada tapak dibuat berdasarkan kebutuhan kondisi kenyamanan serta berdasarkan sifat ruang. Penzoningan pada tapak di sesuaikan dengan kebutuhan ruang dimana sifat ruang pada stasiun saling berhubungan langsung yang hanya dibatasi oleh gerbang elektronik untuk mencapai ke zona semi publik di mana tidak semua orang di perbolehkan masuk sebelum tap tiket di pintu elektronik.



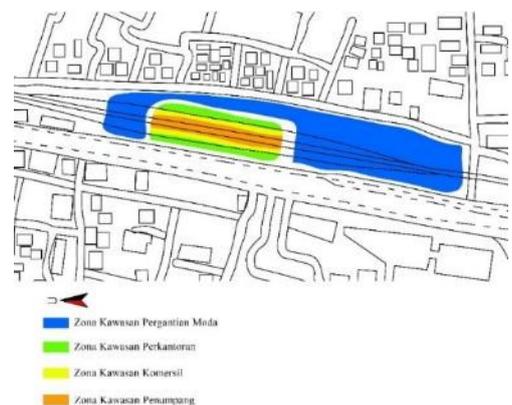
Gambar 7. Penzoningan Tapak

Berdasarkan hasil analisis besaran ruang dan hubungan antar ruang, didapatkan konsep organisasi ruang yang dikelompokkan dalam zona-zona sebagai berikut :

- Zona kawasan pergantian moda (front area) Terdiri dari ruang pemberhentian serta ruang pendukung pergantian moda. Zonasi ruang ini berupa ruang untuk drop off kendaraan pengantar, ruang parkir, dan pangkalan kendaraan tradisional.
- Zona kawasan perdagangan (komersial area) Merupakan zona kawasan yang diisi oleh ruang-ruang komersial dan bersifat semi publik bagi masyarakat luar yang ingin

menggunakan stasiun. Ruang komersial merupakan fasilitas pelengkap stasiun yang lebih dibuka untuk calon pengguna kereta tanpa mengganggu kinerja stasiun (art shop, retail, restaurant, lounge).

- Zona kawasan perkantoran Merupakan zona pengelola Stasiun sekaligus pengelola fasilitas pengelola. Zona ini diatur agar tidak terganggu oleh aktivitas perdagangan.
- Zona kawasan penumpang (stasiun dan peron) Merupakan zona inti dari stasiun, dimana ruang-ruang dibangun guna mendukung aktivitas penumpang kereta api.



Gambar 8. Zonasi Kawasan Stasiun Pasar minggu

## Transformasi Bentuk

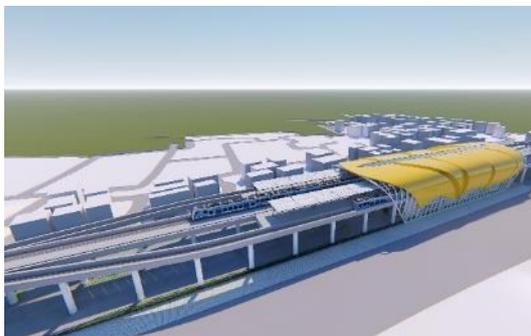
Pendekatan yang dipakai untuk bentuk massa bangunan adalah arsitektur metafora. Pengertian Metafora dalam Arsitektur adalah kiasan atau ungkapan bentuk yang diwujudkan dalam bentuk bangunan dengan harapan dapat menimbulkan tanggapan dari orang yang menikmati dan memakai karyanya.



Gambar 9. Simbol *Trade* sebagai ide bentuk dasar

Bentuk dasar bangunan yang dipilih adalah bentuk yang mengadaptasi dari bentuk *Trade* atau bertukar yang biasa terjadi dalam jual beli. Penggunaan bentuk *trade* masuk ke dalam metafora *intangible* karena objek perancangan merupakan satu bentuk perwujudan dari metafora bentuk yang tidak bias diraba. Dengan menggunakan bentuk dasar *trade* atau bertukar ini, maka Stasiun Pasar Minggu mengekspresikan dirinya sebagai bangunan yang berkontribusi dan mendukung kawasan perdagangan dan komersil.

### Desain



Gambar 10. Perspektif 3D



Gambar 11. *View* dari Parkir Mobil



Gambar 12. Jembatan Penyebrangan Orang



Gambar 13. Pintu Keluar Motor



Gambar 14. *Lobby* Selatan dan Pintu Masuk Mobil



Gambar 15. Pintu masuk utama kendaraan bermotor



Gambar 18. *View Lantai 2*



Gambar 16. *View Peron*



Gambar 19. *Transportasi Vertikal*



Gambar 17. *Shelter Peron & Vacuum Elevator*



Gambar 20. *Entrance*



Gambar 21. View Keluar Tapak

## PENUTUP

### Kesimpulan

Kesimpulan yang bisa di dapat dari hasil perancangan ini adalah, Stasiun Pasar Minggu memiliki beberapa isu permasalahan terutama pada isu Sirkulasi. Dengan adanya penelitian dan survey lokasi, didapatkan data penyebab isu tersebut dapat terjadi. Data tersebut diolah kemudian didapatlah rancangan terbaru dari stasiun Pasar Minggu tersebut.

Dengan menaikan jalur kereta api diatas dari permukaan tanah dan menata ulang sirkulasi orang dan kendaran agar isu tersebut tidak terjadi lagi. Stasiun Pasar Minggu akan rancang dengan konsep pengembangan kapasitas dan sirkulasi. Pada Stasiun dirancang dengan konsep sirkulasi kedatangan dan keberangkatan terpisah, agar tidak terjadi kontra *flow* pada stasiun dan peron.

Pada konsep bangunan, mengambil tema "*Trade*" dimana hal tersebut sebagian besar terjadi pada area Pasar Minggu. Disamping itu, bangunan dirancang dengan konsep arsitektur *post modern*, dengan harapan menjadi bangunan baru yang segar di wilayah

Pasar Minggu. Area *Drop Off* dan Zona Parkir pada kondisi saat ini sangat terbatas, sehingga banyak kendaraan yang akan menurunkan penumpangnya di sepanjang jalan raya Pasar Minggu. Hal tersebut menyebabkan penyempitan jalan, dan efek *traffic jam* tidak terhelakan lagi. Maka dari itu pada rancangan yang stasiun yang baru, akan dibuat parkiran yang layak dan cukup luas untuk menampung kendaraan pengguna stasiun Pasar Minggu.

### Daftar Pustaka

#### Buku

Apriyani, S. (2013). *Permasalahan Kereta Api di Indonesia*. Semarang: Universitas Diponegoro.

#### Media Elektronik

Dephub. (2014). *Informasi Direktorat Jendral Perkeretaapian*. Jakarta: Departemen Perhubungan.

Google. (2019, Juli 29). *Suhu Rata-rata di Wilayah Pasar Minggu*. Diambil kembali dari <https://www.ncdc.noaa.gov/>: <https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=suhu+rata+rata+pasar+minggu>

Jakarta, P. P. (2019, Juli 29). *RTRW Kota/Kabupaten Administrasi Provinsi DKI Jakarta 2030*. Diambil kembali dari Perpustakaan Bappenas: <http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/opac/themes/bappenas4/templateDetail.jsp?id=166862&lokasi=lokal>

Kompas.com. (2019, Juli 20). *Resmi Beroperasi, Stasiun Baru Cisauk BSD City seperti di*

*Luar Negeri*. Diambil kembali dari Kompas.com:  
<https://properti.kompas.com/read/2019/02/18/110000121/resmi-beroperasi-stasiun-baru-cisauk-bsd-city-seperti-di-luar-negeri>

Perhubungan, K. (2019, Juli 20). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 tahun 2011*. Retrieved from Jaringan Dokumentasi dan Informasi Hukum Kementerian Perhubungan: [jdih.dephub.go.id](http://jdih.dephub.go.id)

### **Jurnal**

Indah, F. (2015). Analisis Tingkat Pelayanan Transportasi Berkesinambungan (Seamless Service) (Studi Kasus: Perjalanan Komuter Jabodetabek melalui Stasiun Kereta Api Bekasi). *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota Vol. 11*, 313-327.

Pawitro, U. (2010). Fenomena Post-Modernisme dalam Arsitektur Abad ke-21. *Jurnal Rekayasa Institut Teknologi Nasional No.1 Vol.14*, 41-48.