

BAB II

TINJAUAN OBJEK DAN PENDEKATAN PERANCANGAN

2.1 Kajian Objek Perancangan

Stasiun adalah tempat bagi para penumpang untuk naik dan turun kereta api (Rizki et al., 2015). Selain berfungsi sebagai tempat naik-turun penumpang dan bongkar-muat barang, stasiun kereta api juga berperan strategis dalam perkembangan wilayah dan ekonomi perkotaan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2011 Pasal 14 Tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan Stasiun Kereta Api, mengklasifikasikan stasiun menjadi beberapa kategori:

- a. Berdasarkan penumpang stasiun kereta api dikelompokkan menjadi beberapa bagian yaitu:
 - Kelas Besar (Tipe I)
 - Kelas Sedang (Tipe II)
 - Kelas Kecil (Tipe III)
- b. Pengelompokan kelas stasiun berdasarkan kriteria yaitu:
 - Fasilitas Operasi
 - Jumlah Jalur
 - Fasilitas pendukung
 - Frekuensi lalu lintas
 - jumlah penumpang
 - jumlah barang

Berdasarkan kriteria tersebut, Stasiun Rawa Buntu termasuk dalam kelompok stasiun kelas kecil (tipe III) karena data yang diperoleh dari PT. KAI pada tahun 2023, pada hari kerja (Senin-Jumat), stasiun Rawa Buntu melayani sekitar 2.700-3.500 penumpang. Sedangkan pada akhir pekan (Sabtu-Minggu) melayani sekitar 1.500 penumpang (Hafiz et al., 2023). Selain itu, Stasiun Rawa Buntu memiliki jumlah 2 jalur yaitu Tanah Abang-Rangkasbitung dan sebaliknya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api, bangunan stasiun memiliki tipologi ruang standar yang terdiri dari beberapa fungsi ruang antara lain:

2.1.1 Ruang Publik

Terdiri dari:

- Plaza Stasiun: Berfungsi sebagai ruang gerak kendaraan serta titik berkumpulnya pengguna stasiun.
- Hall Utama: Berfungsi untuk Akomodasi Layanan Informasi, Pembelian Tiket.
- Loket: Tempat pembelian dan Top-Up kartu kereta.
- Mushola : Untuk memfasilitasi umat muslim beribadah.
- Toilet: BAB, BAK.
- Area Komersial: Terdapat Minimarket dan kios-kios untuk memfasilitasi kebutuhan pengguna stasiun.
- Ruang Tunggu: Ruang yang terdiri memiliki bagian untuk duduk, mengisi ulang daya baterai HP, dan beristirahat.

2.1.2 Ruang Sirkulasi

Terdiri dari:

- Tangga, Eskalator dan Lift: untuk mengakomodasi pergerakan vertikal pada stasiun.
- Koridor: Untuk memfasilitasi pergerakan pengguna stasiun dalam massa yang banyak.
- Jalur pejalan kaki (*pedestrian way*): Jalur pejalan kaki yang dapat dilalui dalam stasiun dan ramah untuk pengguna disabilitas.

2.1.3 Ruang Operasional

Terdiri Dari:

- Ruang Pengawas : Memantau cctv kendali operasional stasiun.
- Ruang Kepala Stasiun : Sebagai kantor administrasi dan pengelolaan harian stasiun kereta.

- Pos Kesehatan : Untuk menangani pengguna stasiun yang sakit.
- Ruang Petugas Keamanan : Tempat untuk petugas keamanan stasiun

2.2 Kajian Pendekatan Perancangan

2.2.1 Stasiun Kereta Sebagai Pusat Mobilitas Dalam Konsep *Transit-Oriented Development*

Asal kata "mobilitas" berasal dari Bahasa Latin, *mobilis*, yang berarti mudah dipindahkan atau banyak bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Mobilitas adalah kemampuan, kemauan dan kemudahan untuk berpindah tempat di suatu lingkungan. Mobilitas dalam konteks perencanaan kota mencakup berbagai aspek yang berkaitan dengan pergerakan manusia, barang, dan informasi di dalam dan antar wilayah perkotaan. Dalam perencanaan kota, mobilitas berfokus pada pengembangan sistem transportasi yang dapat meningkatkan efisiensi, mengurangi kemacetan, dan mempromosikan penggunaan transportasi berkelanjutan. Hal ini termasuk integrasi berbagai moda transportasi dan pengaturan ruang kota untuk memfasilitasi pergerakan yang lebih mudah dan cepat. Konsep "mobilitas pintar" telah muncul, yang melibatkan penggunaan teknologi canggih seperti big data, *Internet of Things* (IoT), dan kecerdasan buatan (AI) untuk mengoptimalkan jaringan transportasi perkotaan (Mitiieka et al., 2023).

Kereta api adalah salah satu alat transportasi darat yang bergerak di atas rel. Secara global, kereta api telah menjadi sistem transportasi yang berperan penting, mulai dari pengangkutan penumpang hingga barang-barang, serta menghubungkan berbagai kota dan wilayah.

Transit-Oriented Development (TOD) adalah konsep perencanaan dan pengembangan kota yang berfokus pada penciptaan komunitas yang kompak, dapat dilalui dengan berjalan kaki, dan berorientasi pada transportasi umum (Calthorpe, 1993). Menurut Peter Calthorpe, salah satu pencetus utama konsep TOD, konsep

ini mengembangkan beragam penggunaan lahan, termasuk perumahan, komersial, dan rekreasi, dengan lokasi yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki dari transportasi umum untuk memaksimalkan aksesibilitas dan kenyamanan bagi penghuni dan pengguna (Calthorpe, 1993). Konsep ini pertama kali dipopulerkan pada awal 1990-an.

Menurut *Institute for Transportation and Development Policy* (2017), *TOD* memiliki 8 prinsip sebagai pedoman pengembangan kawasan, antara lain terdapat Bersepeda (*cycle*), berjalan (*walk*), menghubungkan (*connect*), beralih (*shift*), memadatkan (*density*), campuran (*mix*), merapatkan (*compact*), dan angkutan umum (*transit*). Terdapat beberapa prinsip yang menjadi penting untuk diterapkan di perancangan ulang Stasiun Rawa Buntu, yaitu *shift*, *mix*, *transit* dan *connect*. *Shift* yaitu mendorong masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum yang nyaman dan layak digunakan. *Mix* yang menekankan pada pembangunan gedung dengan berbagai fungsi, seperti tempat tinggal, perkantoran, dan fasilitas umum dalam satu kawasan. *Transit* berfokus pada penyediaan fasilitas yang mendukung integrasi berbagai moda transportasi umum agar mudah digunakan. Terakhir, *connect* yaitu menciptakan jalur pejalan kaki yang nyaman dan aman untuk menghubungkan pengguna transportasi dengan fasilitas publik di sekitarnya.

Penerapan konsep TOD dalam perancangan ini berperan sebagai landasan teori dalam merancang sistem transportasi dan tata ruang yang terintegrasi secara menyeluruh dengan lingkungan sekitar Stasiun Rawa Buntu. Penerapan Konsep TOD mendorong terciptanya lingkungan yang ramah pejalan kaki, berorientasi pada aksesibilitas, dan mampu menyatukan fungsi transportasi dengan keseluruhan bangunan perancangan.

2.2.2 Psikologi Lingkungan Dalam Konteks Ruang Antara Pada Stasiun

Kereta

Menurut teori Gestalt (1995), terdapat interaksi antara manusia dan lingkungannya. Psikologi lingkungan memandang bahwa perilaku manusia disebabkan oleh interaksi antara kapasitas diri dengan stimulasi lingkungan. Artinya, manusia dapat mempengaruhi lingkungan dan lingkungan dapat dipengaruhi oleh manusia. Dalam psikologi lingkungan terdapat beberapa teori yaitu:

a. Teori Ekologi

Menurut Hawley (dalam Himmam & Faturochman, 1994) tingkah laku manusia merupakan bagian dari kerumitannya sebuah ekosistem. Hawley menyampaikan bahwa: tingkah laku manusia berkaitan dengan lingkungan tempat dia hidup. Terdapat hubungan timbal balik antara manusia dengan lingkungan tempat tinggalnya. Misalnya, manusia yang merawat lingkungannya menghasilkan lingkungan yang sehat sehingga dapat menguntungkan untuk manusia.

Teori Ekologi yang dipelopori oleh Robert Barker dan Alan Wicker adalah *Behavior Setting*. Hubungan antara manusia-lingkungan dapat dijelaskan melalui sisi-sifat atau karakteristik sosial seperti kebiasaan, aturan, aktivitas tipikal, dan karakteristik fisik. Dengan mengetahui setting tempat maka dapat diprediksikan perilaku/aktivitas yang terjadi (Gifford, 1984; Veitch & Arkkelin, 1995).

b. Teori Stres Lingkungan

Teori stres lingkungan adalah teori yang didasari dengan 3 pendekatan yaitu *input*, *process*, dan *output*. *Input* yang menjadi alasan atau sumber stres bisa terjadi, *process* adalah manusia atau masyarakat yang melakukan proses adaptasi terhadap stres lingkungan, dan yang terakhir *output* adalah keberhasilan atau kegagalan proses adaptasi terhadap lingkungan.

Teori psikologi lingkungan memiliki peran penting dalam perancangan ini untuk menganalisis kebutuhan ruang yang manusiawi dan responsif terhadap pengguna stasiun. Prinsip dasar psikologi lingkungan menjelaskan bahwa ruang bukan sekadar tempat untuk beraktivitas, melainkan juga memiliki pengaruh langsung terhadap perilaku, kenyamanan, dan kesejahteraan pengguna stasiun. Oleh karena itu, penulis mempertimbangkan desain kualitas ruang seperti sirkulasi, pencahayaan, dan besaran ruang yang berarti *adaptable*. Melalui pendekatan *Living Transit* yang didukung dengan teori psikologi lingkungan, perancangan Stasiun Rawa Buntu akan menghasilkan ruang yang *adaptable*, yaitu mampu menyesuaikan diri dengan berbagai aktivitas pengguna stasiun, serta mendukung *movement* atau pergerakan yang lancar dan efisien antarmoda maupun antar ruang.



Gambar 2.1 Tempat duduk pada stasiun Los Angeles

(Sumber: archinect.com, 2024)

Hostile Architecture dikenal sebagai arsitektur defensif, adalah strategi desain yang menggunakan elemen lingkungan untuk memandu atau membatasi perilaku di ruang publik. Menggunakan desain untuk menghalangi aktivitas tertentu, seperti duduk atau tidur di ruang publik, menjadikannya tidak nyaman atau tidak dapat diakses, seperti pada gambar (Gambar 2.1) terdapat sebuah kursi dengan bentuk yang miring, desain kursi tersebut dibuat untuk membatasi perilaku di ruang

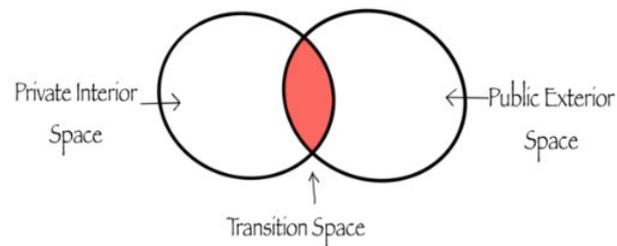
publik agar tidak beristirahat lama pada area tersebut. Suatu lingkungan dapat menjadi tidak bersahabat meskipun objek tersebut dibuat dan dirancang tanpa niat untuk bermusuhan (Licht, 2021). Misalnya saja bangku yang memiliki pembatas pada setiap area tempat duduknya. Secara umum pembatas tersebut berfungsi untuk membatasi kelompok orang yang sedang duduk. Namun, secara tidak langsung pembatasan tersebut menghalangi orang untuk tidur.

Dalam konteks stasiun, *Hostile Architecture* adalah pendekatan desain yang bertujuan untuk menghalangi aktivitas tertentu seperti duduk atau beristirahat di area lingkup stasiun, sehingga menjadikannya tidak nyaman atau tidak dapat diakses. Namun untuk meningkatkan mobilitas para pengguna stasiun, estetika dan keamanan, desain ini sering kali mendiskriminasi pengguna stasiun yang transit di stasiun, sehingga mengurangi pengalaman pengguna secara keseluruhan di stasiun. Intervensi arsitektur seperti ini dapat memperbaiki kondisi tingkat kepadatan pengguna stasiun yang transit di area stasiun, namun hal ini menimbulkan kekhawatiran etika karena mengurangi kebutuhan manusia untuk beristirahat yang (*Human Needs*). Oleh karena itu, salah satu tempat yang biasa terjadi fenomena ini adalah di tempat umum atau fasilitas umum seperti stasiun.

Berdasarkan penjelasan *hostile architecture* tersebut, sering kali muncul sebagai respons desain yang secara tidak langsung mendiskriminasi kelompok tertentu di ruang publik, terutama pejalan kaki, lansia, dan pengguna stasiun dengan kebutuhan khusus. Sedangkan konsep *Living Transit* yang memiliki prinsip *adaptable* dan *movement* menuntut ruang yang beradaptasi terhadap kebutuhan pengguna, serta mendukung kelancaran sirkulasi secara alami tanpa hambatan diskriminatif. Dengan mempertimbangkan psikologi lingkungan dan prinsip TOD, pendekatan ini memastikan bahwa seluruh pengguna stasiun telah dipertimbangkan dengan baik dalam analisis perancangan. Hasilnya diharapkan menjadi ruang publik yang efisien secara fungsi dan ramah terhadap pengguna stasiun.

2.2.3 *Between Space* dan *Transition Space*

Ruang dalam arsitektur adalah elemen dasar yang mengatur bagaimana manusia bergerak dan berinteraksi dalam lingkungan yang dibangun. Ruang mencakup seluruh elemen fisik dan psikologis yang mendefinisikan suatu area di mana kegiatan manusia berlangsung (Ching, 2007).



Gambar 2.2 Diagram konektivitas antar ruang

(Sumber: nclurbandesign.org, 2022)

Transition Space (Singareddy, 2022) adalah sebuah area yang berfungsi sebagai penghubung antara kedua ruang atau lebih. Perancangan ruang transisi dilakukan dengan mempertimbangkan beberapa konteks seperti kebutuhan pengguna dan keterhubungan dalam zona ruang (gambar 2.2). Terdapat beberapa jenis ruang transisi yaitu *Transition Space between Two Destinations*, *Transition spaces between two static spaces*, dan *Transition spaces between nature and built form*. Salah satu ruang pada stasiun ruang yang menjadi *Transition Space* adalah ruang peron yang menghubungkan tempat pembelian kereta dengan kereta api.

Between Space di stasiun memiliki peran penting dalam memberikan kenyamanan dan pelayanan kepada penumpang untuk singgah sementara. *Between Space* (ruang Antara) harus memenuhi persyaratan keselamatan dan kenyamanan, termasuk perlindungan dari bahaya banjir, petir, dan kekuatan konstruksi (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia). Fungsi ruang antara yaitu menghubungkan fasilitas di stasiun dengan fasilitas lainnya. Di sini, para pengguna stasiun bisa duduk, beristirahat, dan mempersiapkan diri sebelum naik dan turun

kereta. Ruang antara biasanya difasilitasi dengan area untuk melihat jadwal kereta atau area informasi dan juga area tempat menjual makanan dan minuman.

Dalam redesain Stasiun Rawa Buntu sebagai kawasan Transit Oriented Development (TOD) dengan pendekatan *Living Transit*, keberadaan ruang antara menjadi perancangan mendukung prinsip pergerakan yang efisien serta adaptasi terhadap berbagai pola aktivitas. Perancangan salah satu ruang antara adalah dengan pendekatan unik yaitu dengan *ferris wheel*. *Ferris wheel* berfungsi sebagai ruang antara yang menghubungkan ruang istirahat menuju moda transportasi *online*. *Ferris wheel* memiliki prinsip *movement* dan *adaptable*. *Ferris wheel* bisa bergerak dan menyesuaikan dengan kebutuhan pengguna stasiun dalam berpindah ruang.

2.2.4 Resiliensi Dalam Arsitektur

Jack dan Blok (dalam Mir'atannisa, Rusmana, & Budiman, 2019) menjelaskan bahwa resiliensi atau disebut juga sebagai ego resiliensi, merupakan kemampuan adaptasi yang tinggi dan fleksibel ketika seseorang atau sesuatu dihadapkan pada tekanan internal maupun eksternal. Menurut Steven et al. (2023) resiliensi dapat digunakan juga sebagai bentuk adaptasi perilaku individu terhadap perubahan kondisi lingkungan dan sosial untuk bertahan. Perubahan terhadap lingkungan dan sosial menuntut orang untuk mengubah perilaku hidupnya. Perubahan perilaku ini merupakan salah satu strategi yang digunakan individu untuk bertahan hidup di lingkungannya. Dari perspektif adaptasi konstruktif, adaptasi dianggap sebagai perilaku masyarakat yang tercermin dalam perubahan bentuk fisik. Selain itu juga, adaptasi merupakan bagian dari proses perubahan struktur bangunan dan lingkungannya, seperti renovasi. Lingkungan yang sudah direnovasi adalah wujud pembaharuan dan penyesuaian. Hal tersebut membuat individu harus beradaptasi dengan lingkungan yang baru. Penerapan konsep resiliensi dalam perancangan Stasiun Rawa Buntu diwujudkan melalui desain ruang yang fleksibel, responsif, dan mampu mengakomodasi berbagai kemungkinan pengguna stasiun, terutama dalam perancangan ruang antara, dengan elemen desain

seperti tempat duduk, kanopi, dan pencahayaan yang disusun dengan mempertimbangkan perubahan cuaca, kepadatan pengguna stasiun, serta aksesibilitas yang luas, sehingga ruang tetap dapat berfungsi dalam kondisi apa pun.

Redesain Stasiun Rawa Buntu dengan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) dan *Living Transit* bertujuan menciptakan kawasan yang terkoneksi dengan pejalan kaki dan mendukung pergerakan antar moda transportasi yang efisien. Teori psikologi lingkungan digunakan untuk merancang ruang yang manusiawi dan *adaptable*, dengan mempertimbangkan kenyamanan, sirkulasi, dan aksesibilitas. Sebagai bentuk penolakan terhadap *hostile architecture*, desain ini mengakomodasi seluruh kelompok pengguna secara inklusif. Salah satu inovasi adalah *Ferris wheel* sebagai ruang antara yang bergerak dan fleksibel, menghubungkan area istirahat dengan moda transportasi *online*. Desain ini juga mencerminkan prinsip resiliensi melalui ruang-ruang yang responsif terhadap perubahan kondisi dan kebutuhan pengguna, sehingga menghasilkan lingkungan transit yang fungsional, inklusif, dan berkelanjutan.

2.2.4 Living Transit

Living transit adalah konsep perancangan yang penulis gagas berdasarkan kajian teori yang telah dilakukan sebelumnya. Konsep ini mengembangkan ruang *transit* yang tidak hanya menjadi ruang peralihan atau perpindahan, tetapi juga sebagai ruang hidup (*living space*) yang memiliki nilai fungsional dan sosial. Konsep ini menjadikan area *transit* sebagai bagian dari keseharian pengguna stasiun, ruang yang dapat beradaptasi dengan berbagai kebutuhan penggunanya, seperti untuk beristirahat, berinteraksi, maupun melakukan aktivitas informal lainnya.

Living transit menjadi *respons* dan kritik terhadap *hostile architecture* pada perancangan stasiun, yang seringkali minim pertimbangan terhadap kebutuhan manusiawi. Dalam perancangan ulang Stasiun Rawa Buntu yang penulis usulkan, *living transit* menawarkan ruang antara atau ruang transisi yang inklusif, adaptif, dan mendukung kenyamanan serta keberagaman aktivitas pengguna stasiun.

Konsep living transit selaras dengan prinsip TOD yang digagas Peter Calthrope, yang menekankan pentingnya integrasi fungsi kota seperti hunian, komersial, dan rekreasi dalam radius yang mudah dijangkau dari jalur transportasi umum. Dalam pendekatan ini, prinsip *connect, shift, mix, dan transit* menjadi relevan karena mendukung desain ruang transit yang hidup.

Lebih jauh, konsep *Living Transit* diperkuat oleh teori psikologi lingkungan, seperti yang dijelaskan oleh Helmi (1999) dan Gifford (1984), yang menekankan hubungan timbal balik antara perilaku manusia dengan lingkungan fisiknya. Dalam hal ini, desain ruang transit yang responsif dapat mendorong perilaku positif pengguna, menciptakan rasa nyaman, dan membantu mengurangi stres lingkungan. Prinsip resiliensi, sebagaimana dijelaskan oleh Steven et al. (2023), juga memperkuat gagasan bahwa ruang *transit* harus mampu beradaptasi terhadap perubahan sosial dan fisik yang terjadi di sekitarnya.

2.3 Kajian Perancangan Sebelumnya

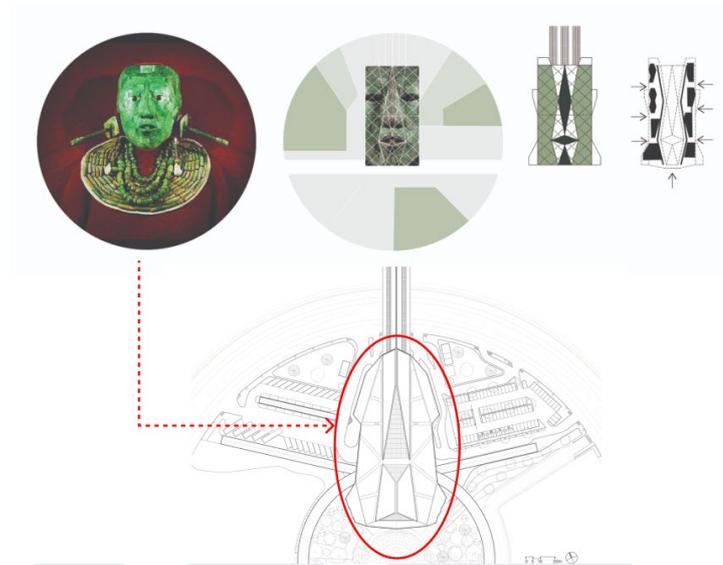
2.3.1 Palenque Station - Maya Train



Gambar 2.3 Palenque Station

(Sumber: www.archdaily.com, 2025)

Bangunan Palenque Station (gambar 2.3) merupakan bangunan stasiun yang memiliki luasan site sebesar 10250 m². Stasiun ini dibangun pada tahun 2024 oleh arsitek bernama Gabriela Bojalil Rébora dan Paulus van der Voort. Letak bangunan stasiun ini bersebelahan langsung secara dengan pusat pariwisata terpadu di semenanjung, di Quintana Roo.

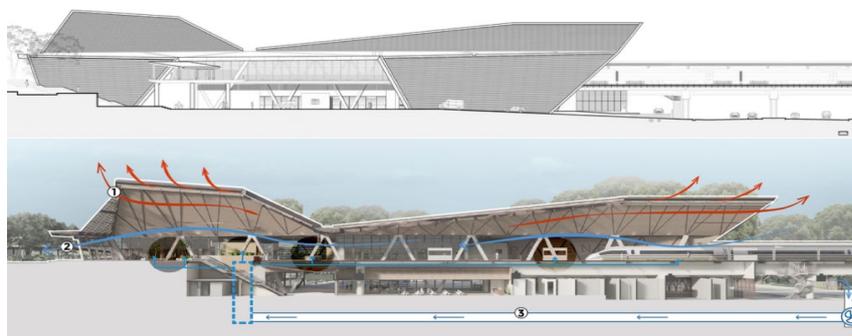


Gambar 2.4 Perancangan Arsitektur Vernakular

(Sumber: www.archdaily.com, 2025)

(diolah oleh: penulis, 2025)

Perancangan atap pada stasiun ini dibentuk dengan bidang keramik hijau yang miring yang menyerupai wajah suku maya, terlihat secara block plan lanskap atap bangunan (gambar 2.4). Secara langsung arsitek merancang bangunan ini dengan gaya arsitektur Vernakular. Arsitektur Vernakular adalah gaya arsitektur yang menerapkan kebudayaan lokal pada suatu daerah tempat bangunan tersebut dibangun.



Gambar 2.5 Diagram Ventilasi Alami Stasiun

(Sumber: www.archdaily.com, 2025)

Bangunan ini memiliki 4 bukaan di setiap sisi bangunannya. Sehingga bangunan stasiun ini menggunakan sistem *cross ventilation* yang memanfaatkan pengudaraan alami. Pada gambar 2.5 dijelaskan bahwa udara dingin yang masuk melalui bawah dan lorong bangunan sedangkan udara panas keluar melalui bagian atap bangunan.

2.3.2 Footbridge of the High-Speed Train Station Saint Laud

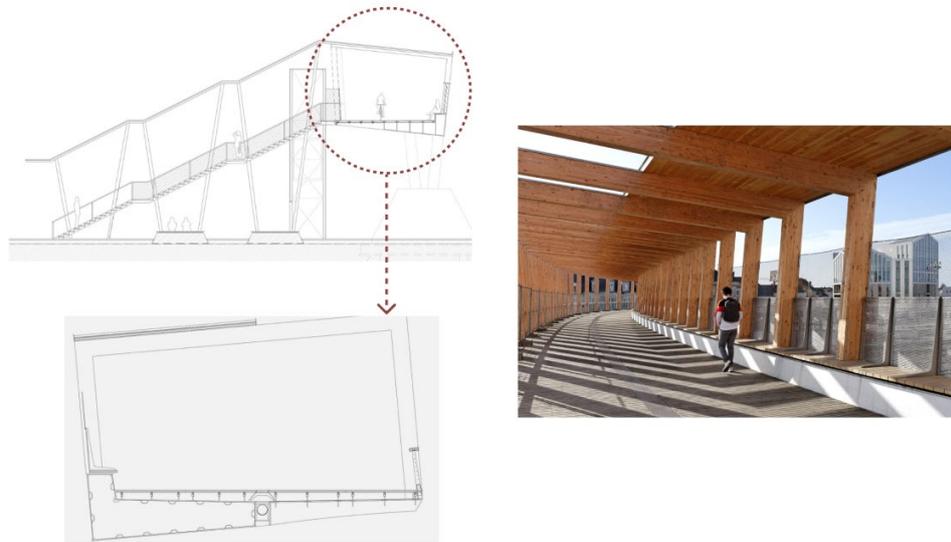


Gambar 2.6 Footbridge of The High-Speed Train Station Saint Laud

(Sumber: www.archdaily.com, 2020)

Bangunan Footbridge of the High-Speed Train Station Saint Laud (gambar 2.6) merupakan bangunan yang didesain untuk area sirkulasi penyebrangan pada bagian stasiun. Stasiun ini dibangun pada tahun 2020 oleh arsitek bernama Dietmar Feichtinger Architectes. Angers adalah ibu kota departemen Maine-et-Loire, di sebelah barat Perancis yang menjadi lokasi bangunan ini. Stasiun kereta Angers Saint-Laud merupakan pusat transportasi utama di pusat kota.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



Gambar 2.7 Fasad Bangunan Menjadi Fasilitas Istirahat Serta Menjadi Struktur Jembatan

(Sumber: www.archdaily.com, 2020)

(diolah oleh: penulis, 2025)

Bentuk dari jembatan penyeberangan ini melengkung, dan fasad kayu yang disusun secara simetris tidak sekedar hanya untuk estetika saja melainkan menjadi struktur yang membantu menopang struktur jembatan. Serta bangku-bangku di sepanjang jembatan penyeberangan memiliki daya tarik untuk pengguna stasiun untuk beristirahat. (gambar 2.7)

2.3.3 Peace Park Ferris Wheel Redefines Seoul's Skyline



Gambar 2.8 Peace Park Ferris Wheel Redefines Seoul's Skyline

(Sumber: [www. archdaily.com](http://www.archdaily.com), 2025)

Bangunan ini merupakan proposal bangunan landmark yang dirancang UNstudio untuk kota Seoul (gambar 2.8). Bangunan ini selain menjadi landmark memiliki fungsi lain yaitu bangunan menjadi sirkulasi yang menghubungkan dengan kereta bawah tanah di Seoul. bangunan ini dirancang dengan menjulang setinggi 40m, bianglala ini akan mencapai ketinggian 220 meter, bangunan ini menerapkan konsep tanpa jari-jari struktur yang umum dipasangkan pada bianglala. Proses Bergeraknya ruang pada bianglala ini mencakup desain untuk jalur zipline dan monorel yang bertujuan untuk meningkatkan pengalaman pengguna stasiun.

Struktur dari bangunan utopis ini menggunakan struktur yang terdiri dari 2 lingkaran yang menjamin kestabilan struktur bangunan, yang telah dinilai dapat bertahan dari bencana gempa bumi dan angin kencang. Setelah studi tahap akhir oleh Kementerian Strategi dan Keuangan, Pemerintah Metropolitan Seoul menyatakan niatnya untuk memulai pembangunan pada tahun 2025 dan akan menyelesaikannya pada tahun 2028.

2.3.4 Kesimpulan Objek Preseden

Nama Bangunan	Jenis Bangunan	Konsep Bangunan	Penerapan preseden pada site
Palenque Station	Stasiun	menggunakan konsep vernakular serta menerapkan sistem <i>cross ventilation</i> pada bangunan stasiun.	Konsep bangunan stasiun ini vernakular yang dapat diterapkan untuk memanfaatkan ciri khas kota BSD terhadap stasiun Rawa Buntu, serta konsep <i>cross ventilation</i> yang membuat bangunan menjadi hemat energi.
Footbridge of The High-Speed Train Station Saint Laud	Ruang Sirkulasi Stasiun	menerapkan fasad bukan hanya sekedar untuk estetika melainkan memiliki fungsi lain seperti struktur penopang serta menjadi tempat duduk.	penerapan fasad bangunan stasiun dapat memiliki fungsi lain selain fungsi estetika.
Peace Park Ferris Wheel Redefines	Ruang Sirkulasi Stasiun	Konsep ruang sirkulasi vertikal berbentuk <i>Ferris Wheel</i> .	pergerakan sirkulasi vertikal yang unik dapat menjadi daya tarik pengguna stasiun Rawa Buntu
Kesimpulan			
Kesimpulan yang penulis dapatkan dari ketiga preseden tersebut adalah setiap bangunan ini memiliki jenis bangunan yang sama yaitu stasiun. Namun ketiga bangunan tersebut memiliki konsep perancangan dengan fokusnya masing-masing seperti, facade, sirkulasi vertikal, dan sistem efisiensi energi bangunan. Sehingga poin-poin tersebut dapat diterapkan penulis terhadap rancangan yang dibuat.			

Tabel 2.1 Kesimpulan Objek Preseden

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA