

## Optimalisasi Aksesibilitas Sebagai Strategi dalam Perancangan Stasiun Kereta Api di Kota Kendari

La Ode Muhammad Yusfan Abdullah<sup>1\*</sup>, Muhammad Faisal<sup>2</sup>, Mufidah<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Jl. Semolowaru no. 45 Surabaya Indonesia

\*email: [yusfanabdullah97@gmail.com](mailto:yusfanabdullah97@gmail.com)

### Abstract

*Transportation in Indonesia is very important role in people's lives. As time goes by, the process of transportation has progressed, since the development reforms related to the need for mass and cheap transportation. Meanwhile, the existing conditions are no integration of inter-city land transportation modes from Kendari City with other regions on the Southeast Sulawesi peninsula. So it is necessary to improve transportation by integrating land transportation routes into an integrated transportation system in the trans-rail network system, which is in line with the Kendari City RTRW 2010-2030. This station is expected to make people easy to commute, especially long distances across districts. The station design uses the concept of Accessibility Optimization to create easy accessibility for user circulation both inside and outside the building by using new and adaptable technology. It is also hoped that the planned station facilities will become a new, creative and innovative icon of the city of Kendari, without forgetting the cultural identity of the city of Kendari itself which is unique through the design of its visual elements and contemporary nuances. nature, so that in the planning the contemporary style is used as an architectural flow that reflects freedom to express, have the desire to show something different from other people.*

**Keywords:** Transportation; Train Station; Kendari City; Contemporer.

### Abstrak

*Transportasi di Indonesia memegang peranan yang sangat penting dalam sendi kehidupan masyarakat. Seiring perkembangan zaman, proses transportasi mengalami kemajuan sejak reformasi pembangunan digulirkan terkait dengan kebutuhan akan moda transportasi massal dan murah. Sementara kondisi yang ada, belum adanya integrasi moda transportasi darat antar kota dari Kota Kendari dengan daerah lainnya di semenanjung Sulawesi Tenggara. Maka perlu adanya peningkatan Transportasi dengan mengintegrasikan jalur-jalur transportasi darat kedalam sistem transportasi terintegrasi yaitu sistem jaringan kereta api trans, yang selaras dengan RTRW Kota Kendari 2010-2030. Stasiun kereta api yang direncanakan diharapkan dapat mempermudah masyarakat melakukan aktivitas pulang pergi khususnya dengan jarak tempuh yang jauh lintas kabupaten. Rancangan Stasiun ini menggunakan konsep Optimalisasi Aksesibilitas, sehingga menciptakan kemudahan aksesibilitas pada sirkulasi pengguna baik dalam bangunan maupun luar bangunan dengan penggunaan teknologi kekinian serta dapat menyesuaikan diri dengan perkembangan zaman. Fasilitas stasiun yang direncanakan juga diharapkan dapat menjadi ikon baru yang kreatif dan inovatif dari kota kendari tetapi tidak melupakan identitas budaya dari kota kendari itu sendiri, yang unik melalui desain elemen visual dan bersifat masa kini sehingga dalam perencanaannya penggunaan gaya kontemporer sebagai aliran arsitektur yang mencerminkan kebebasan untuk berekspresi, memiliki keinginan untuk menampilkan sesuatu yang berbeda dari yang lainnya.*

**Kata Kunci:** *Transportasi; Stasiun Kereta Api; Kota Kendari; Kontemporer.*

Copyright © 2023. La Ode Muhammad Yusfan Abdullah, Muhammad Faisal, Mufidah.

Submitted: 2023-12-08

Revised: 2024-01-09

Accepted: 2024-04-25

Published: 2024-04-25

## PENDAHULUAN

Transportasi di Indonesia memegang peranan yang sangat penting dalam sendi kehidupan masyarakat. Seiring dengan perkembangan zaman, proses transportasi sebagai alat angkut mengalami perkembangan kemajuan. Semua ini berlangsung sejak reformasi pembangunan digulirkan dan kebutuhan akan moda transportasi massal dan murah. 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. Hal ini sesuai dengan UU No. 13/1992 tentang moda transportasi, yaitu: perkeretaapian adalah salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuan mengangkut, baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang. Mempunyai faktor keamanan yang tinggi dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan moda lainnya. Sebagai sebuah transportasi massal, yang mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah banyak serta murah, kereta api menjadi salah satu alternative transportasi darat. Keberadaan stasiun merupakan bagian terpenting sebagai terminal pemberangkatan dan menurunkan penumpang, serta dalam proses interaksi dan aktivitas bagi pengguna transportasi kereta api yang menunggu jadwal keberangkatannya.

Kota Kendari dengan hasil Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) tertinggi pada wilayah semenanjung daratan utama Sulawesi Tenggara menunjukkan adanya trend stabilitas ekonomi yang baik pada roda perkembangan ekonominya. Sebagai pusat pemerintahan provinsi, Kota Kendari memiliki angka jumlah transportasi darat bermotor yang semakin tahun semakin meningkat yang bergerak beriringan dengan trend perkembangan ekonomi. Stabilisasi ekonomi yang baik kemudian menjadi magnet bagi daerah penunjang yang berada di sekitar Pusat pemerintahan provinsi akan semakin mendorong mobilisasi masyarakat antar kota. Belum adanya integrasi moda transportasi darat antar kota dari Kota Kendari dengan daerah lainnya di semenanjung Sulawesi Tenggara dimana moda transportasi pilihan oleh masyarakat adalah angkutan umum mobil penumpang dengan muatan maksimal 7 orang penumpang, menunjukkan perlunya diadakan Reformasi Transportasi dengan mengintegrasikan jalur-jalur transportasi darat bersama tujuan masing-masing kedalam suatu system transportasi terintegrasi dalam system jaringan kereta api trans, yang selaras dengan RTRW Kota Kendari 2010-2030.

Perencanaan stasiun ini diatur dalam Perwali Kendari nomor 58 Tahun 2014 tentang Sistem Transportasi Nasional pada tataran lokal kota kendari mengenai Rencana Pembangunan Sistem Jaringan Prasarana Angkutan Kereta Api di Kota Kendari meliputi jalur kereta api trans Sulawesi yang menghubungkan Kabupaten Kolaka, Kabupaten Konawe dan Kota Kendari, dan stasiun kereta api yang terletak di Kecamatan Puuwatu, Baruga, dan Bungkutoko.



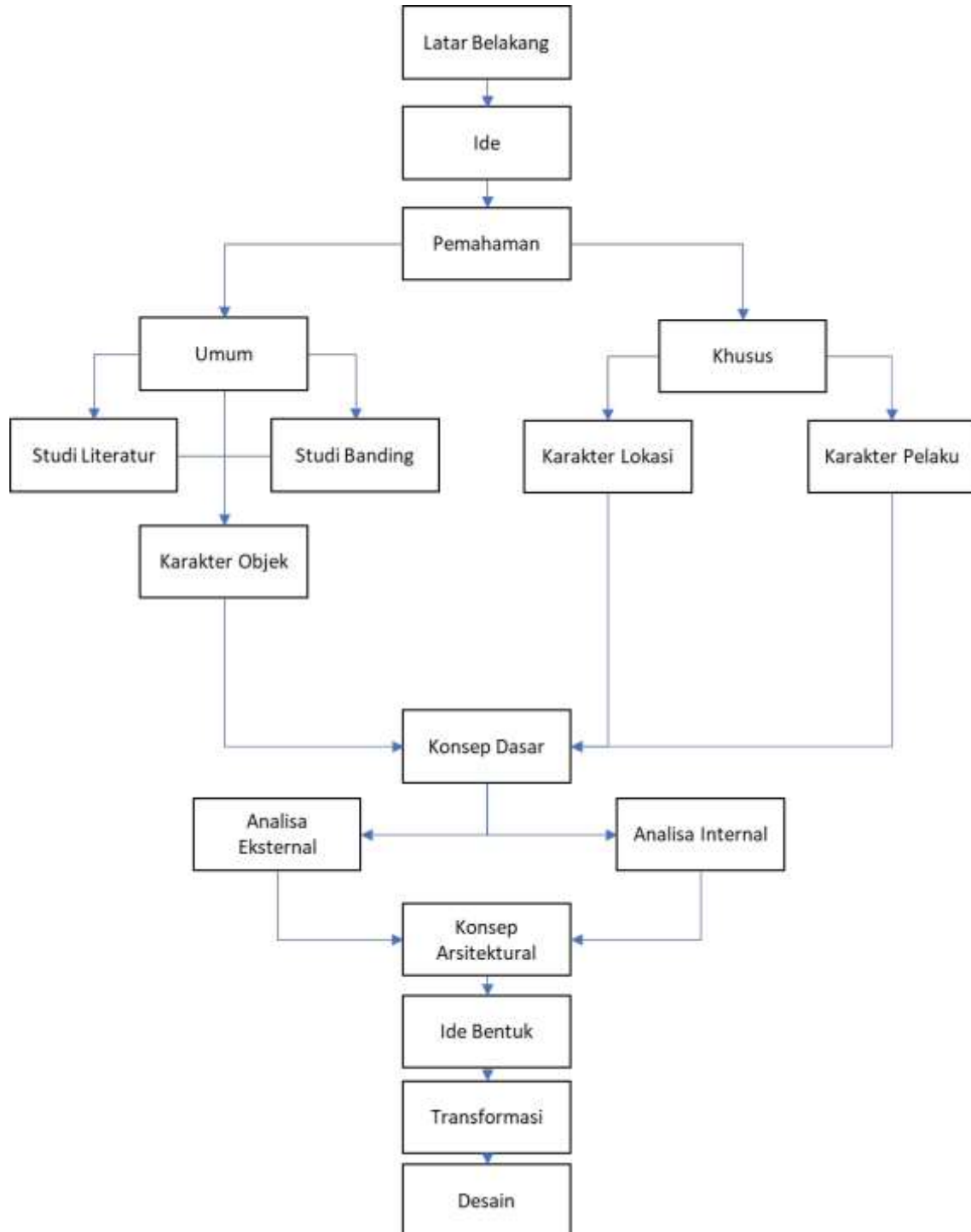
Gambar 1. Rencana Jaringan Kereta Api di Pulau Sulawesi Tahun 2030 (Sumber: Direktorat Jendral Perkeretaapian, 2018)

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Kendari Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Kendari Tahun 2010-2030. Paragraf 2 Pasal 14 sistem jaringan perasarana utama meliputi sistem jaringan perkeretaapian. Pasal 16 tentang Rencana sistem jaringan jalur kereta api. Kesesuaian dengan peruntukan penggunaan lahan berdasarkan rencana tata ruang wilayah. Mengacu pada pola operasi perjalanan kereta yang telah diatur dalam RTRW Kota Kendari dimana Penempatan lokasi stasiun yang direncanakan dikecamatan Puuwatu, kecamatan Baruga dan Bungkutoko melihat dari proyeksi penumpang yang akan menggunakan moda transportasi kereta api tentunya juga mempertimbangkan adanya potensi masyarakat di sekitar lokasi yang mempergunakan angkutan darat dengan skala besar dimana untuk Kecamatan Puuwatu merupakan jalur trans dari Kota Kendari keluar menuju Kabupaten Konawe dan Kolaka. Pada kecamatan Baruga merupakan jalur pulang pergi masyarakat menggunakan angkutan darat dari dalam Kota Kendari ke Kabupaten Konawe Selatan, sementara untuk Bungkutoko merupakan tempat keluar masuknya penumpang dari luar pulau Kota Kendari melalui jalur transportasi laut yaitu Pelabuhan ke Kota Kendari. Stasiun yang direncanakan nantinya diharapkan dapat mempermudah masyarakat dalam melakukan aktivitas pulang pergi khususnya dengan jarak tempuh yang jauh lintas kabupaten, Bangunan stasiun yang direncanakan juga diharapkan dapat menjadi ikon baru yang kreatif dan inovatif dari kota kendari tetapi tidak melupakan identitas budaya dari kota kendari itu sendiri, yang dimana identitas dan ciri yang unik melalui desain elemen visual dan bersifat masa kini sehingga dalam perencanaannya penggunaan gaya kontemporer sebagai aliran arsitektur yang mencerminkan kebebasan untuk berekspresi, memiliki keinginan untuk menampilkan sesuatu yang berbeda dari yang lainnya. Gaya kontemporer memungkinkan tercipta sebuah desain yang variatif, bersifat masa kini, fleksibel dan inovatif, serta menampilkan gaya yang lebih baru sehingga dapat merangsang fantasi maupun kreatifitas pengguna stasiun kereta api nanti. Kata kontemporer sangat erat berkaitan dengan kehidupan masyarakat urban yang mencerminkan kebaruan yang akan menjadi ikon baru dari Kota Kendari.

Fungsi Utama Perencanaan Stasiun Kereta Api Di Kota Kendari Dengan Pendekatan Arsitektur Kontemporer adalah sebagai Sistem Jaringan Prasarana Angkutan Transportasi Darat yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas-fasilitas pelengkap lainnya sebagai penunjang dalam proses Perencanaan Stasiun Kereta Api Di Kota Kendari Dengan Pendekatan Arsitektur Kontemporer. Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya pada Provinsi Sulawesi Tenggara dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggikan

lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas.

### METODE PENELITIAN



Gambar 2. Metode Penelitian (Sumber: Penulis, 2023)

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Studi Kelayakan Lokasi (Site) Terpilih



Gambar 3. Mapping Site (Sumber: Olah Data, Google Maps, 2023)

#### Pemilihan Site

Istilah atau pengertian kriteria antara lain digunakan pada umumnya hanya sebagai salah satu alat bantu dalam proses atau teknis pengambilan keputusan. Dari buku Kamus Besar Bahasa Indonesia pengertian kriteria yang berlaku secara umum adalah ukuran yang menjadi dasar penilaian atau penetapan sesuatu.

Penetapan kriteria pemilihan site yang diambil berdasarkan:

1. Kebijakan/Regulasi
2. Oprasional
3. Ekonomi
4. Aksesibilitas dan Konektivitas
5. Lingkungan

**Tabel 1. Pemilihan Site Berdasarkan Kriteria**

| Kriteria   | Bobot %              | Lokasi (Site)<br>Nilai |
|--|----------------------|------------------------|
| Berada di Kawasan Transportasi Terminal Tipe A. Sesuai Regulasi RIPNAS, RTRW Kota Kendari. | 25                   | 4                      |
| Luas Site Lebih dari 1 Hektar  | 15                   | 4                      |
| Merupakan Lahan tanpa bangunan (Lahan kosong)  | 10                   | 4                      |
| Aksesibilitas sekitar site merupakan Jalan Lokal   | 10                   | 4                      |
| Dapat diakses oleh 2 arah  | 20                   | 4                      |
| Berdekatan dengan bangunan penunjang   | 20                   | 4                      |
| <b>Jumlah</b>  | <b>Bobot x Nilai</b> | <b>4,0</b>             |

Sumber: Olah Data Penulis 2023

Lokasi : Kecamatan Puuwatu.

Luas Site : 33.000 Meter Persegi (3,3 Ha).

Aksesibilitas : Site (Tapak) berada diarea Kawasan transportasi, di jalan Khairil Anwar.

Jarak Site dengan Terminal Lama Bus Puuwatu ± 700 Meter.

## Kondisi dan Batas Eksisting Tapak (Site)



Gambar 4. Site Terpilih (Sumber: Olah Data, Google Maps, 2023)

Batas Utara Site Berbatasan dengan Lahan kosong, batas Timur Site berbatasan dengan Site Lahan kosong dan Perkebunan, batas Selatan Site berbatasan dengan Jl. Khairil Anwar, serta batas Barat Site berbatasan dengan Lahan kosong.

## Peraturan RTRW Kota Kendari (KWT, KDB, KDH, GSB dan KLB)

PERDA Kota Kendari No. 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Kendari Kendari Tahun 2010-2030 ketentuan intensitas pemanfaatan ruang meliputi :

1. Koefisien Wilayah Terbangun (KWT) Maximum : 60%
2. Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Maksimum : 60%
3. Koefisien Dasar Hujau (KDH) : 40%
4. Garis Sempadan Bangunan (GSB) :  $\frac{1}{2}$  Ruang Milik Jalan
5. Koefisien Lantai Bangunan (KLB) : Diatas 5 Lantai dengan persyaratan tertentu.

## Sirkulasi Pada Tapak (Site)

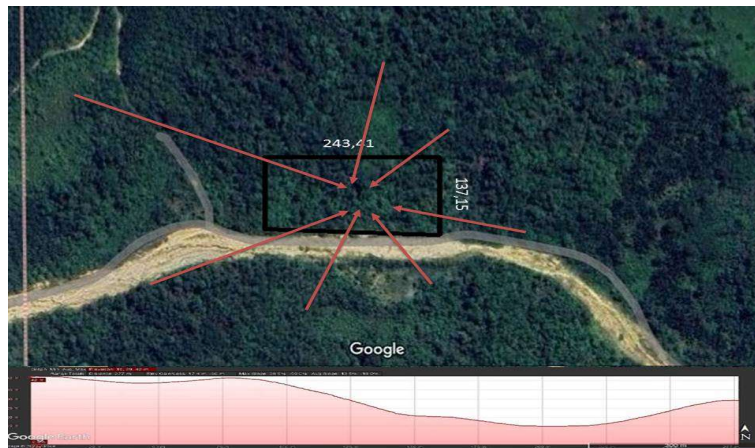
1. Mengambil Laternatif IN dan OUT pada jalur utama Jl. Khairil Anwar dengan dua ruas jalur jalan, agar sirkulasi lancar pada saat masuk/keluar.
2. Membedakan sirkulasi IN dan OUT pada Tapak (Site) agar kendaraan dapat masuk/keluar dengan lancar.
3. Memanfaatkan Potongan jalur jalan sebagai manufer belok kendaraan terdekat dari lokasi Tapak (Site) untuk masuk kedalam tapak (Site).
4. Kendaraan menyesuaikan dengan jalur dua arah pada jalan.



Gambar 5. Analisa Eksisting Sirkulasi pada Tapak (Sumber: Olah Data, Google Maps, 2023)

### Kontur Pada Tapak (Site)

Kondisi Tapak Kondisi topografi site merupakan lahan kosong Semak belukar dan pepohonan berdiameter besar  $\pm 5-20$  cm, dengan kontur yang dominan flat. Dilihat dari perbedaan tinggi kontur yang tidak ekstrim, dengan perbedaan elevasi ketinggian adalah 30-40 MDPL.



Gambar 6. Analisa Kontur Eksisting pada Tapak (Sumber: Olah Data, Google Maps, 2023)

### Jumlah Pengguna

Perhitungan perkiraan terhadap jumlah Penumpang Kereta Api dilakukan untuk mendapat Jumlah perkiraan penumpang dalam satu Hari pada Stasiun Kereta Api di Kota Kendari.

**Tabel 2. Hasil Perhitungan Perkiraan Jumlah Penumpang Kereta Api/Hari**

| Tahun | Jumlah Penumpang/Tahun | Jumlah Penumpang/Hari |
|-------|------------------------|-----------------------|
| 2021  | 143.550                | 396                   |
| 2022  | 160.776                | 440                   |
| 2023  | 147.016                | 403                   |
| 2024  | 148.780                | 408                   |
| 2025  | 150.565                | 413                   |
| 2026  | 152.372                | 417                   |

Sumber: Olah Data Penulis 2023

Jadi, dapat diperkirakan bahwa pada 5 tahun kedepan, jumlah pengunjung/pengguna stasiun kereta api yang akan datang adalah 152.372 pengunjung per tahun. Setelah diketahui jumlah pengunjung pertahun, maka jumlah pengunjung per hari dapat diperkirakan dengan rumus Total pengunjung perhari = Total pengunjung pertahun : 365 hari = 417 pengunjung per/hari. Dari Perhitungan tabel matematis di atas, ditemukan Kapasitas Perkiraan Jumlah Pengguna Kereta Api/Hari yaitu 417 penumpang perhari.

Menurut Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api Indonesia Tahun 2012. Kapasitas pengguna Stasiun Kereta Api Kelas 1 perhari adalah 300-600 Penumpang. Maka dapat direncanakan Kapasitas jumlah Pengguna Stasiun Kereta Api di Kota Kendari perhari sebanyak 600 Penumpang.

**Tabel 3. Analisa Jumlah Pengelola Stasiun Kereta Api**

| No                     | Pengelola Stasiun KA          | Jumlah |
|------------------------|-------------------------------|--------|
| 1                      | Kepala Stasiun                | 1      |
| 2                      | Wakil Kepala Stasiun          | 1      |
| 3                      | Tata Usaha Administrasi       | 2      |
| 4                      | Kepala Pelayanan Bendahara    | 1      |
| 5                      | Kepala Pelayanan Administrasi | 1      |
| 6                      | Kepala Pelayanan Personalia   | 1      |
| 7                      | Staf                          | 3      |
| 8                      | Bendahara                     | 1      |
| 9                      | Kepala Kiriman Barang         | 1      |
| 10                     | Seksi Penjaga Karcis          | 2      |
| 11                     | Staf                          | 2      |
| 12                     | PPKA                          | 1      |
| 13                     | Pengawas Peron                | 4      |
| 14                     | Penjaga Pintu                 | 4      |
| 15                     | Pembuat Laporan KA            | 4      |
| 16                     | Juru Langsir                  | 4      |
| 17                     | Juru Rumah Sinyal             | 4      |
| 18                     | Kantor Kawat                  | 1      |
| 19                     | Petugas Telegram              | 2      |
| 20                     | Penjaga Lintasan              | 4      |
| 21                     | Pengawas Emplasemen           | 1      |
| 22                     | Polsuska                      | 10     |
| 23                     | Pengawas Barang               | 1      |
| 24                     | Staf                          | 5      |
| Total Jumlah Pengelola |                               | 61     |

Sumber: Olah Data Penulis 2023

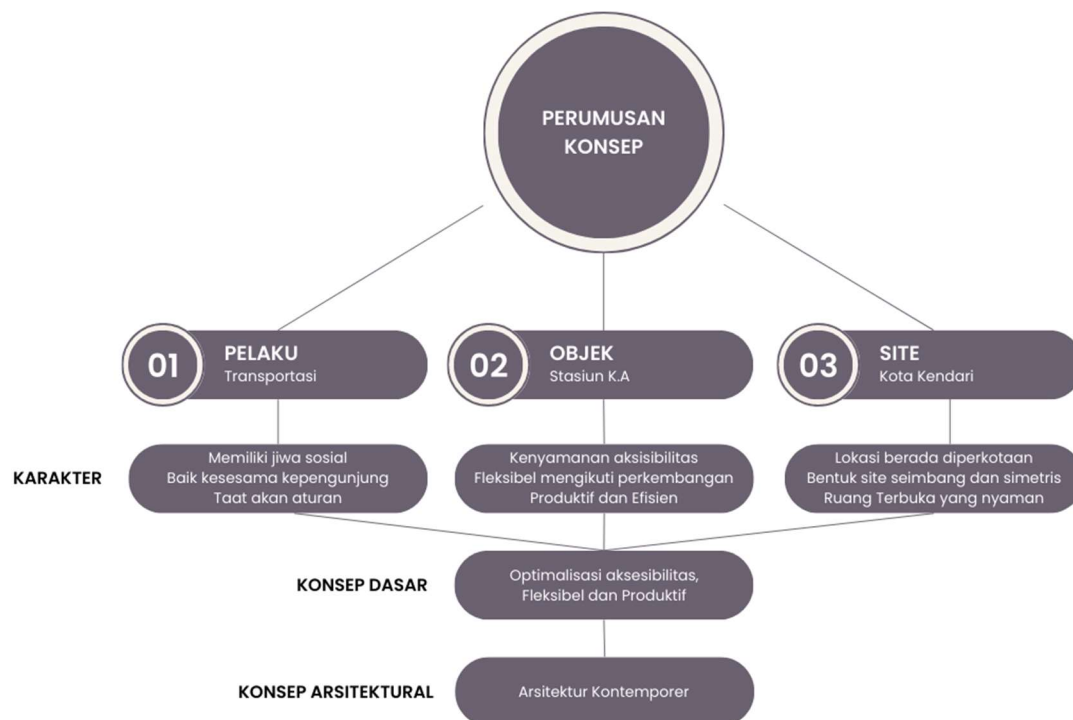
### Kapasitas Pengguna Stasiun Kereta Api di Kota Kendari

Dari Perhitungan matematis di atas, ditemukan Kapasitas keseluruhan pengguna di Stasiun Kereta Api Kota Kendari adalah:

1. Penumpang (Berangkat/Datang) Perhari : 600 Penumpang
2. Pengantar / Penjemput : Asumsi Ras. 2:1 Penumpang
3. Pengelola Stasiun : 70 Pengelola
4. Pekerja Pertokoan dan Resto : (Asumsi) 30 Pekerja
- Total : 1.900 Pengguna



## Perumusan Konsep Dasar



Gambar 7. Perumusan Konsep Dasar (Sumber: Olah Data, 2023)

Konsep Optimalisasi Aksesibilitas yang di maksud adalah untuk menciptakan kemudahan aksesibilitas pada sirkulasi pengguna baik dalam bangunan maupun luar bangunan dengan penggunaan teknologi kekinian.

Konsep Fleksibel yang dimaksud adalah untuk menciptakan sebuah bangunan yang dapat menyesuaikan diri dengan perkembangan zaman.

Konsep Produktif yang di maksud adalah untuk menciptakan sebuah bangunan yang memanfaatkan site/lahan serta segala aspek sumber daya lainnya secara efisien agar dapat hasil yang di inginkan.

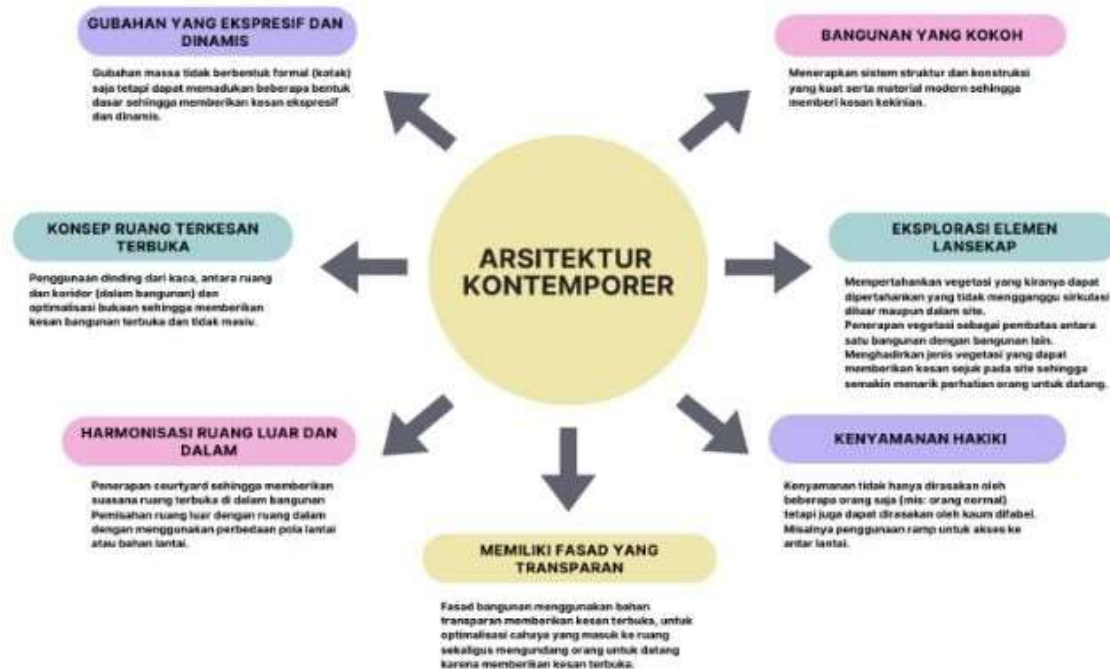
## Tema/Pendekatan Perancangan

Tema/Pendekatan dalam rancangan Stasiun Kereta Api Kota Kendari ini menggunakan Pendekatan Arsitektur Kontemporer. Arsitektur Kontemporer adalah suatu gaya arsitektur yang bertujuan untuk mendemonstrasikan suatu kualitas tertentu terutama dari segi kemajuan teknologi dan juga kebebasan dalam mengekspresikan suatu gaya arsitektur. Secara garis besar arsitektur kontemporer memiliki aspek kekinian yang tidak terikat oleh beberapa konsep konvensional. Arsitektur kontemporer meliputi 4 aspek, yaitu:

1. Ekspresi bangunan bersifat subjektif,
2. Kontras dengan lingkungan sekitar,
3. Bentuk simple dan sederhana namun berkesan kuat,
4. Memiliki image, kesan, gambaran, serta penghayatan yang kuat

Bangunan stasiun yang direncanakan juga diharapkan dapat menjadi ikon baru yang kreatif dan inovatif dari kota kendari tetapi tidak melupakan identitas budaya dari kota kendari itu sendiri, yang dimana identitas dan ciri yang unik melalui desain elemen visual dan bersifat masa kini sehingga dalam perencanaannya penggunaan gaya kontemporer sebagai aliran arsitektur yang mencerminkan kebebasan untuk berekspresi, memiliki

keinginan untuk menampilkan sesuatu yang berbeda dari yang lainnya. Gaya kontemporer memungkinkan tercipta sebuah desain yang variatif, bersifat masa kini, fleksibel dan inovatif, serta menampilkan gaya yang lebih baru sehingga dapat merangsang fantasi maupun kreatifitas pengguna stasiun kereta api nanti. Kata kontemporer sangat erat berkaitan dengan kehidupan masyarakat urban yang mencerminkan kebaruan yang akan menjadi ikon baru dari Kota Kendari.



Gambar 8. Gambar Skema Pencapaian Arsitektur Kontemporer (Sumber: Olah Data, 2023)

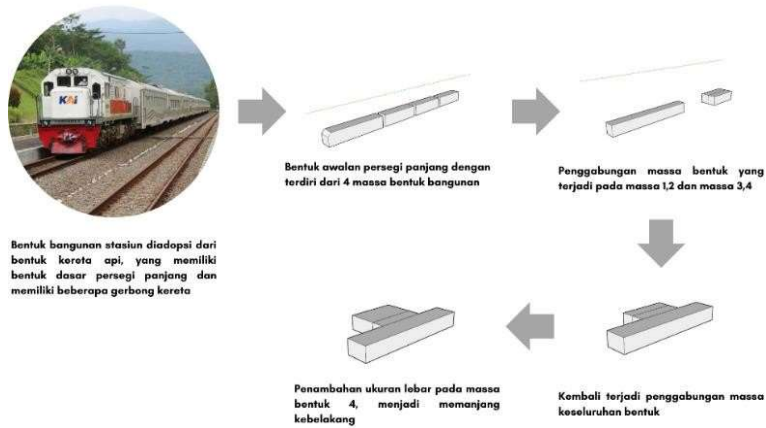
### Transformasi Konsep Kontemporer

Pendekatan Arsitektur Kontemporer dalam rancangan Stasiun Kereta Api Kota Kendari ini didasari oleh prinsip sebagai berikut:

1. Bangunan yang kokoh
2. Gubahan yang ekspresif dan dinamis
3. Konsep ruang terkesan terbuka
4. Harmonisasi ruangan yang menyatu dengan ruang luar
5. Memiliki fasad transparan
6. Kenyamanan Hakiki
7. Eksplorasi elemen lansekap area yang berstruktur.

### Transformasi Ide Bentuk

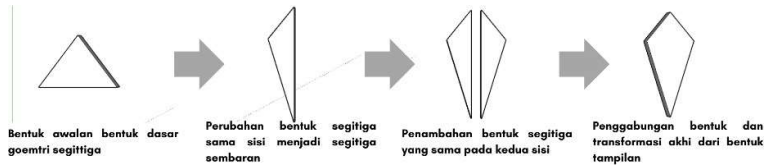
1. Transformasi Bentuk Bangunan  
Ide Bentuk diambil dari bentukan kereta api persegi Panjang dengan beberapa jumlah gerbong yang merupakan salah satu unsur penting dari kegiatan di dalam Stasiun Kereta Api. Bentuk persegi juga memberikan kesan statis, netral kokoh dan seimbang.



Gambar 9. Sketsa Transformasi Bentuk Dasar Bangunan (Sumber: Olah Data, 2023)

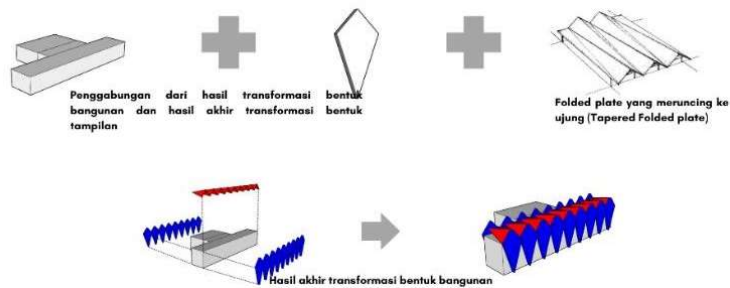
2. Transformasi Bentuk Tampilan

Ide Bentuk tampilan diambil dari betukan dasar segitiga yang memberikan kesan stabil pada bangunan.



Gambar 10. Sketsa Transformasi Bentuk Tampilan Bangunan (Sumber: Olah Data, 2023)

3. Hasil Transformasi Bentuk dan Tampilan Bangunan



Gambar 11. Sketsa Akhir Transformasi Bentuk Bangunan (Sumber: Olah Data, 2023)

Terapan Bentuk dalam Tapak

1. Pendaerahan/Zoning

Zoning merupakan penempatan ruang didasari dari sifat tiap ruangnya, dibagi menjadi 3 jenis antara lain:

- A. Zona Semi Publik, pada stasiun kereta api diperuntukan untuk pegunjung/pengguna keberangkatan dan kedatangan kereta api.
- B. Zona Publik, diperuntukan untuk seluruh pegunjung/pengguna bangunan stasiun kereta api.
- C. Zona Privat, pada stasiun kereta api diperuntukan untuk pengelola yang mengelola stasiun kereta api.
- D. Zona Servis, pada stasiun kereta api diperuntukan untuk kegiatan servis pada bangunan.



## Perspektif



Gambar 15. Perspektif (Sumber: Olah Data, 2023)

## KESIMPULAN

Salah satu cara mengoptimalkan aksesibilitas pada rancangan stasiun kereta api Kota Kendari yaitu dengan melakukan pembagian zona pada seluruh kawasan stasiun, yang terdiri dari zona publik, zona semi publik, zona privat dan zona servis. Pembagian zona ini sebagai bentuk kemudahan akses bagi pengguna kawasan stasiun mulai dari pengunjung, pengelola dan pengguna lainnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Menteri Perhubungan PM. 48 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api.
- Peraturan Menteri Perhubungan PM. 29 Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api.
- Peraturan Menteri Perhubungan PM. 24 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkotaan.
- Review Rencana Iinduk Perkotaan Nasional Tahun 2018.

- PERDA Kota Kendari No. 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Kendari Kendari Tahun 2010-2030.
- PERWALI Kota Kendari No.58 Tahun 2014 Tentang Sistem Transportasi Nasional pada Tatanan Transportasi Lokal.
- Studi SISTRANAS pada TATRALOKA di Provinsi Sulawesi Tenggara dalam mendukung prioritas pembangunan sentra produksi pada koridor ekonomi Sulawesi Kota Kendari.
- Akmal Imelda. 2006. Menata Rumah Dengan Warna. Jakarta: Gramedia.
- Ching, Francis D.K. 1993. Arsitektur Bentuk, Ruang dan Susunannya. Alih Bahasa: Ir. Paulus Hanoto Adjie. Jakarta: Erlangga.
- De Chiara, Yoseph. 2001. Times Savers Standards Buildings Types. New York: Mc. Graw Hillbook Company.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007, tentang Perkeretaapian.
- Warpani, S. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung: Penerbit ITB.
- Warpani, S. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: Penerbit ITB.
- White, Edward T. 1986. Tata Atur. Alih Bahasa: Ir. Sri Rahayu. Penerbit: ITB. Bandung.
- Mark, Gelernter. 1995. Sources of Architectural Form: A Critical History of Western Design Theory, Manchester Univ Pr.
- Priambodo, Danang. 2018. Laporan Tugas Akhir Pengembangan Stasiun Wates Di Kabupaten Kulon Progo, Pedekatan Transit-Oriented Development. Yogyakarta: 2018
- PT. Kereta Api Indonesia. Pedoman Standardisasi Stasiun Kereta Api. Bandung: 2012
- Morlok, Edward K, (1978), "Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi", University of Pennsylvania
- Neufert, Ernest. 1936. Data Arsitek Jilid 2. Terjemahan oleh Sunerto Tjahjadi. 2002. Jakarta: Erlangga. Neufert, Ernst. 1936.
- Neufret Architec's Data Third Edition. Diedit oleh Bousmaha Baiche dan Nicholas Walliman. UK: Blackwell Science.
- Honing, J, 1975. Ilmu Bangunan Jalan Kereta Api. Jakarta: Pradnya Paramita
- Meytasari, C., & Tisnawati, E. (2018). The Tourism Element Product Development of Semarang Old City Based on Attractive Urban Heritage Approach. ARSITEKTURA, 16(1), 107-118. doi:<http://dx.doi.org/10.20961/arst.v16i1.20432>.