

ANALISIS PERMINTAAN MASYARAKAT PAUH TERHADAP STASIUN BARANG PAUHLIMA UNTUK DIJADIKAN STASIUN PENUMPANG

PAUH COMMUNITY DEMAND ANALYSIS FOR PAUHLIMA GOODS STATION TO BE A PASSENGER STATION

Intan Nazilah^{1,*}, Mulyana², Risky Hariwahyudi³

¹*Politeknik Transportasi Darat Indonesia
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

²*Politeknik Transportasi Darat Indonesia
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

³*Politeknik Transportasi Darat Indonesia
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia*

[¹intan.nazilah01@gmail.com](mailto:intan.nazilah01@gmail.com)*, _____

**Corresponding Author*

Diterima : Agustus 2022, direvisi: Agustus 2022, disetujui: Agustus 2022

ABSTRACT

Pauh Lima Station, which is located on Jalan Alai Pauh V, Limau Manis Village, Pauh District, which is still part of the Regional Division II of West Sumatra. Pauh Lima Station is currently a station that serves freight trains. The purpose of this study is to follow up on the demand of the Pauh community by predicting the potential demand for passengers who want to use passenger trains from Pauhlima station as a means of daily transportation, as well as to determine the existing condition of passenger facilities at Pauhlima station and to plan the development of passenger service facilities at Pauhlima station. Pauhlima Station. This research is focused on planning the possibility of changing the Pauhlima freight station into a Pauhlima passenger station in accordance with the Regulation of the Minister of Transportation Number PM 63 of 2019 concerning Minimum Service Standards for the Transportation of People by Train. To achieve this objective, primary data was collected using the interview method of people living in the study area. Secondary data collection is done by taking data from the BPS office in the city of Padang. From the primary data, it is found that there are 1620 people who are willing to switch modes from other modes to the train mode. Based on observations at Pauhlima station, it is known that the existing condition of Pauhlima Station does not yet have service facilities for passengers (counters; waiting rooms with passenger seats; toilets; worship rooms; parking lots; lactation rooms). Judging from the great interest of the people living around Pauhlima station to use rail transportation to get to the city of Padang, the development of Pauhlima Station into a passenger station is worth considering.

Keywords: *demand, station, development*

ABSTRAK

Stasiun Pauh Lima yang terletak di jalan Alai Pauh V Kelurahan Limau Manis Kecamatan Pauh yang masih termasuk divisi regional II Sumatera Barat. Stasiun Pauh lima saat ini merupakan stasiun yang melayani kereta barang. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menindaklanjuti permintaan masyarakat Pauh dengan cara memprediksi potensi demand penumpang yang mau menggunakan kereta api penumpang dari stasiun Pauhlima sebagai alat transportasi sehari-hari, serta untuk mengetahui kondisi eksisting fasilitas penumpang di stasiun Pauhlima dan untuk

merencanakan pengembangan fasilitas pelayanan penumpang di Stasiun Pauhlima. Penelitian ini difokuskan untuk merencanakan kemungkinan perubahan stasiun barang Pauhlima menjadi stasiun penumpang Pauhlima yang disesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api. Untuk mencapai tujuan tersebut dilakukan pengumpulan data primer dengan menggunakan metode wawancara masyarakat yang tinggal di wilayah studi. Untuk pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara mengambil data yang ada di kantor BPS yang ada di kota Padang. Dari data primer diperoleh hasil bahwa terdapat 1620 orang yang bersedia beralih moda dari moda lain ke moda kereta api. Berdasarkan pengamatan di stasiun Pauhlima diketahui bahwasannya kondisi eksisting Stasiun Pauhlima belum terdapat fasilitas pelayanan untuk penumpang (loket; ruang tunggu berikut tempat duduk penumpang; toilet; ruang ibadah; tempat parkir; ruang laktasi). Dilihat dari besarnya minat masyarakat yang tinggal di sekitar stasiun Pauhlima untuk menggunakan transportasi kereta api guna menuju ke kota Padang, maka pengembangan Stasiun Pauhlima menjadi stasiun penumpang layak dipertimbangkan.

Keyword: demand, stasiun, pengembangan

I. Pendahuluan

transportasi kereta api merupakan salah satu moda transportasi darat yang mempunyai kelebihan yang dapat menampung banyak penumpang dan barang dengan konsumsi bahan bakar yang lebih efektif dalam waktu perjalanan, dengan penggunaan lahan yang relative sedikit dibandingkan transportasi lainnya, hal tersebut menjadikan moda transportasi kereta api merupakan solusi yang tepat untuk transportasi perkotaan, agar pertumbuhan perekonomian berjalan dengan baik. Untuk mempermudah akses, serta menarik minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum dalam kegiatan sehari-hari, semua harus terkoneksi pada jaringan transportasi sesuai dengan kebutuhan, hal ini yang menjadi masalah transportasi Indonesia.

Perkeretaapian merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri dari prasarana, sarana dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk menyelenggarakan transportasi kereta api. Perkeretaapian juga merupakan elemen terpenting angkutan darat dalam perkembangan transportasi massal di Indonesia yang dapat mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah banyak serta murah. Angkutan kereta api memiliki karakteristik dalam kinerjanya, berupa ketepatan waktu, keamanan yang tinggi, bebas dari kemacetan, dan ekonomis untuk perjalanan jarak jauh. Mempunyai faktor hemat energi dan tingkat pencemaran yang rendah dibandingkan dengan moda transportasi yang lainnya, sehingga kereta api menjadi alternatif angkutan transportasi darat yang dipilih oleh masyarakat, maka diperlukan adanya pengembangan dan pembangunan yang mengarah pada pengembangan perkeretaapian.

II. Metodologi Penelitian

A. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat pada lintas Padang–Pauh Lima yang termasuk dalam

wilayah Divisi Regional 2 Padang. Waktu penelitian ini dilakukan pada saat Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan magang selama $\pm$ 4 bulan dari Maret hingga Juni 2022.

B. Metode Pengolahan Data

Teknik pengumpulan data merupakan metode atau teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data, dalam penelitian ini terdapat beberapa teknik pengumpulan data yang digunakan. Teknik pengumpulan data yang digunakan seperti pada gambar II.1.

C. Pengolahan Data

Setelah data-data yang diperlukan didapat maka akan dilakukan pengambilan sampel dan kebutuhan yang harus dipenuhi di stasiun pauh lima.

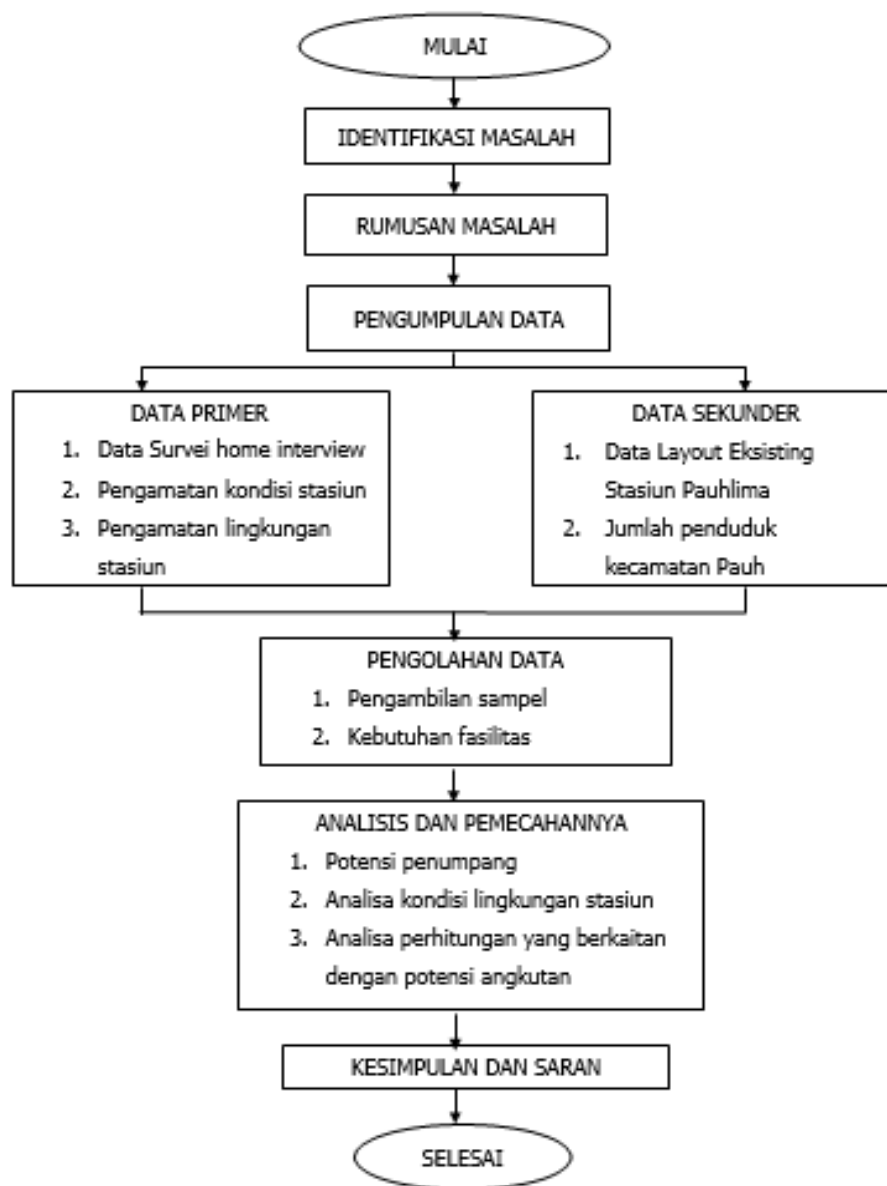
D. Analisis Data

1. Teknik Analisis Data

Analisa terhadap kondisi eksisting di Stasiun Pauhlima, guna mengetahui kondisi fasilitas pelayanan di Stasiun sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 tahun 2019, Analisa demand penumpang untuk mendapatkan jumlah permintaan penumpang, dan untuk memprediksi potensi berpindahnya pengguna dari moda pada saat ini menuju moda kereta api.

2. Bagan Alir Penelitian

Bagan alir merupakan tahapan kegiatan dalam analisis dari awal studi sampai menghasilkan suatu rekomendasi/usulan dan kesimpulan. Pola pikir yang dikembangkan dalam penelitian ini dapat dilihat pada bagan alir penelitian sebagai berikut:



Gambar II. 1 Gambar Skema Bagan Alir Penelitian
Sumber: Hasil Analisis

III. Hasil dan Pembahasan

A. Analisis Demand Penumpang Yang Ada Di Sekitar Stasiun Pauhlma

1. Demand Penumpang Yang Ada di Stasiun Pauh Lima

Untuk pengambilan sampel dalam survei home interview berdasarkan jumlah penduduk daerah studi penentuan sampel dapat dilihat dalam table di bawah ini:

Untuk kajian wilayah studi ini terdiri dari 6 kelurahan dengan jumlah penduduk kecamatan pauh sebesar 51.070 jiwa penduduk. Menurut sampel statistik pengambilan sampel untuk wawancara rumah tangga dengan jumlah penduduk 51.070 jiwa penduduk adalah 50.000 – 150.000 maka besar sampel yang dianjurkan yaitu 1 dalam 8 (12,5%) dan sampel minimum 1 dalam 20 (5%). Dalam penelitian ini menggunakan sampel minimum sebesar.

Tabel III. 1 Hasil Penentuan Jumlah Sampel Survei Home Interview

ZON A	Kelurahan	Jumlah Penduduk	Sampel Minimal	Dalam KK
1	Limau Manis	9296	465	119
2	Cupak Tengah	11.402	570	145
3	Piai Tengah dan Binuang Kp Dalam	10.548	527	134
4	Koto Luar	9160	458	117
5	Kepalo Koto	10.664	533	136

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari data hasil perhitungan sampel didapatkan hasil survei berupa data matriks OD sampel (perjalanan/hari) dan Matriks OD populasi (perjalanan orang/hari).

2. Matriks Asal Tujuan (OD) Perjalanan

Dari hasil survei wawancara rumah tangga di dapatkan sampel matriks asal-tujuan yang merupakan gambaran asal dan tujuan perjalanan masyarakat di sekitar wilayah Pauh dalam perjalanan sehari-hari, untuk mengetahui permintaan / demand yang tinggi terhadap penduduk di setiap zona. Berikut matriks asal-tujuan masyarakat wilayah Pauh di sajikan dalam bentuk tabel sebagai berikut:

Tabel III. 2 Matriks Asal Tujuan Populasi Perjalanan Orang

ZONA	1	2	3	4	5	Jumlah
1	1485	7792	5072	2334	1813	18496
2	6562	1258	3910	3891	3194	18816
3	6566	4468	971	2001	1088	15094
4	5360	3352	2865	838	3021	15436
5	4501	4289	2859	2840	2299	16788
Jumlah	24474	21159	15678	11903	11415	84673

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari tabel di atas didapatkan pada zona 1 dengan jumlah sebesar 24.474 perjalanan orang perhari. hal ini dikarenakan merupakan central business district (CBD) pusat kegiatan seperti pasar dan pertokoan dan terdapat stasiun yang akan dijadikan sebagai naik turun penumpang sehingga banyak orang yang bergerak menuju zona tersebut.

3. Matriks OD Demand Potensial perjalanan orang/hari

Dari hasil survei stated preference didapatkan demand potensial dari tanggapan masyarakat yang menyatakan bersedia pindah moda kereta api dan setuju terhadap adanya angkutan kereta api penumpang di Stasiun Pauhlina.

Dari hasil survei wawancara rumah tangga didapatkan potensi penumpang berdasarkan statement preference pada kuisioner masyarakat yang bersedia beralih moda transportasi kereta api di Wilayah Stasiun Pauhlina sebagai berikut:

Tabel III. 3 Potensi Penumpang Di Sekitar Stasiun Pauhlina

ZONA	Kelurahan	Sample yang diperoleh	Jumlah Potensi	Presentase
1	Limau Manis	482	358	74%
2	Cupak Tengah	589	426	72%
3	Piai Tengah dan Binuang Kp Dalam	543	264	69%
4	Koto Luar	470	344	62%
5	Kepalo Koto	552	328	61%
JUMLAH		2.636	1.620	68%

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan data potensi penumpang tersebut dapat diketahui bahwasannya potensi penumpang yang menggunakan kereta api di Stasiun Pauhlina, kelurahan Limau Manis sebesar 348 perjalanan dengan prosentase 72% kelurahan Cupak Tengah sebesar 336 perjalanan dengan prosentase 74%, kelurahan Piai Tengah dan Binuang Kp Dalam sebesar 264 dengan prosentase 69%, kelurahan Koto Luar sebesar 344 dengan prosentase 62%, kelurahan Kepalo Koto sebesar 328 dengan prosentase 61%. Dengan kelurahan Limau Manis memiliki potensi paling besar yaitu 358 perjalanan dengan prosentase 74%.

Dari hasil tabel di atas didapatkan hasil tanggapan setuju dengan bersedia pindah moda kereta api pada sampel penduduk yang diperoleh terkait adanya angkutan kereta api penumpang di Stasiun Pauhlina. Kemudian, untuk mendapatkan jumlah demand potensial perjalanan orang/hari didapatkan dari jumlah tanggapan sampel penduduk yang menyatakan setuju dan bersedia mau berpindah ke moda kereta api yang terdapat pada tabel V.4.

Tabel III. 4 Matriks OD Demand Potensial Perjalanan Orang/hari

ZONA	1	2	3	4	5	Jumlah
1	1099	5766	3753	1727	1342	13687
2	4725	906	2815	2802	2300	13547
3	4531	3083	670	1381	751	10415
4	3323	2078	1776	520	1873	9570
5	2746	2616	1744	1732	1402	10241
Jumlah	16423	14449	10759	8161	7667	57460

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Dari hasil analisis diatas jumlah potensi penumpang di wilayah Stasiun Pauhlma sebesar 1620 orang/hari. Potensi penumpang di Stasiun Pauhlma Diasumsikan 28,5% menggunakan pada puncak potensi padat penumpang, sehingga jumlah potensi penumpang digunakan sebagai acuan penentuan kebutuhan luas ruangan sebesar 461 orang/hari.

B. Analisis Kondisi Eksisting Yang Ada Di Stasiun Pauhlma

Kereta api sebagai moda transportasi yang banyak di gunakan msyarakat sebagai alat transportasi sehari-hari. Kereta api tidak terlepas akan keberadaan Stasiun sebagai tempat pemberhentian untuk naik dan turun penumpang, dengan keberadaan stasiun akan membawa dampak positif di wilayah sekitar stasiun untuk pelayanan transportasi bagi masyarakat.

Keberadaan Stasiun sebagai tempat naik turun penumpang keretaapi, namun Stasiun Pauhlma tidak melayani naik turun penumpang karena digunakan sebagai stasiun barang. Dengan perkembangan wilayah Pauh saat ini, terdapat potensi pengguna jasa transportasi kereta api dengan lintas Padang-Pauhlma. Sebagai salah satu pelayanan transportasi terhadap masyarakat di Wilayah Stasiun Pauhlma. Sebagai Stasiun pelayanan angkutan penumpang dengan fasilitas keamanan, kenyamanan, keselamatan dan kepuasan bagi pengguna jasa kereta api Stasiun Pauhlma.

Pada kondisi eksisting di Stasiun Pauhlma yang belum mempunyai ruang untuk pelayanan angkutan penumpang dan dalam upaya pemenuhan standar pelayanan minimum angkutan penumpang di stasiun yang berdasarkan PM. No 63 Tahun 2019.

Tabel III. 5 Kondisi Eksisting Stasiun Pauhlma Saat Ini

Jenis Ruang	SPM	Eksisting
1. Ruang Perkantoran		
a. Ruang kemandan	√	
b. Ruang informasi	√	
c. Ruang kepala Stasiun	√	√
d. Ruang PPKA	√	√
e. Loker	√	
2. Fasilitas Umum		
a. Ruang tunggu	√	
b. Toilet	√	
c. Mushola	√	
Jenis Ruang	SPM	Eksisting
d. Peron	√	
e. Ruang laktasi	√	
f. Ruang Kesehatan	√	
3. Fasilitas Pendukung		
a. Parkir	√	

Sumber: Hasil Analisis

C. Analisis Rencana Pengembangan Fasilitas Pelayanan Stasiun Berdasarkan Standar Pelayanan

Dengan kondisi eksisting Stasiun Pauhlma yang belum mempunyai ruang untuk pelayanan angkutan penumpang dan dalam upaya pemenuhan standar pelayanan minimum angkutan penumpang di stasiun yang berdasarkan PM. No

63 Tahun 2019, maka penulis akan mengusulkan penambahan beberapa fasilitas yang belum tersedia di Stasiun Pauhlima, diantaranya sebagai berikut:

1. Ruang Perkantoran

a. Ruang Keamanan

Ruang keamanan adalah ruangan yang diperuntukkan untuk petugas keamanan, pos keamanan tersedia petugas berseragam dan mudah dilihat. Minimal 1 orang dan penempatan disesuaikan dengan kondisi stasiun. Rencana ruang keamanan dengan kebutuhan luas 3 x 4m.

b. Ruang Kesehatan

Adalah ruang yang diperuntukkan untuk penumpang yang membutuhkan pertolongan pertama, dengan kebutuhan luas 3 x 4m.

2. Fasilitas Umum

a. Ruang Tunggu

Pada stasiun Pauhlima belum terdapat fasilitas ruang tunggu, pada perencanaan pelayanan naik turun penumpang di stasiun Pauhlima maka perlu adanya tempat tunggu penumpang sebagai bagian dari pelayanan kenyamanan penumpang kereta api kebutuhan ruang tunggu penumpang dihitung sebagai berikut:

$L = \text{Jumlah orang} \times \text{standar kebutuhan per orang}$

$L = 461 \times 0,9 \text{ m}^2$

Dengan asumsi sirkulasi 20%

$\text{Kebutuhan Ruang tunggu} = L \times (1 + 20\%)$

$\text{Kebutuhan ruang tunggu} = 461 \times 0,9 \times (1 + 20\%)$

$\text{Kebutuhan ruang tunggu} = 498 \text{ m}^2$

$$L = 0,64 / \text{ORANG} \times V \times LF$$

$L = 0,64 \times 461 \times 80\%$

$L = 236 \text{ m}^2$

b. Panjang Peron

Pada kondisi eksisting Stasiun Pauhlima tidak mempunyai peron sebagai fasilitas naik turun penumpang sehingga mengacu pada peraturan menteri no 29 tahun 2011 panjang peron diukur berdasarkan Panjang rangkaian kereta api yang berhenti di Stasiun Pauhlima tersebut rencana pembangunan peron untuk Stasiun Pauhlima sebagai berikut.

$\text{Panjang peron} = \text{jumlah stanformasi} \times \text{Panjang kereta} + \text{Panjang lokomotif}$

$\text{Panjang peron} = 5 \times 20 \text{ m} + 11$

$\text{Panjang peron} = 111 \text{ m}$

c. Lebar Peron

Pada kondisi eksisting Stasiun Pauhlima belum tersedia fasilitas peron, dengan potensi penumpang nantinya yang menggunakan jasa transportasi kereta api sebesar 1620 penumpang. Maka perhitungan kebutuhan lebar peron berdasarkan panjang peron sepanjang 111 m sebagai berikut:

$$b = \frac{\frac{0,64 \text{ m}^2}{\text{orang}} \times v \times lv}{l}$$

$$b = \frac{\frac{0,64m^2}{orang} \times 461 \times 80\%}{111}$$

$$b = 2,1 \text{ m}$$

Jadi, lebar peron yang harus dibuat apabila Stasiun Pauh lima melayani naik turun penumpang yaitu minimal 2,1 m menggunakan rumus kebutuhan lebar peron berdasarkan PM 29 Tahun 2011.

d. Toilet

Berdasarkan standar pelayanan minimum untuk stasiun kelas kecil luas minimal WC : 100 cm x 125 cm yang telah dijelaskan mengenai ketentuan toilet.

e. Tempat ibadah

Untuk fasilitas tempat ibadah diperuntukkan untuk kegiatan ibadah yang telah diatur dalam standar pelayanan minimum tempat ibadah pada stasiun kecil adalah 6 orang (pria dan wanita) dengan ini maka kedepannya akan dibuat ruangan untuk tempat ibadah yang baru. Perhitungan besar luas mushola sebagai berikut.

Luas = jumlah orang x standar

$$\text{Luas} = 6 \times (1,375 \times 0,75)$$

$$\text{Luas} = 6,188 \text{ m}$$
 Untuk sirkulasi 20%

$$\text{Luas} = \text{luas} + \text{luas sirkulasi (20\%)}$$

$$\text{Luas} = \text{luas} \times (1+20\%)$$

$$\text{Luas} = 6,188 \times (1,2)$$

$$\text{Luas} = 7.426 = 8 \text{ m}$$

Jadi kebutuhan luas untuk mushola dengan daya tampung 6 orang (pria dan wanita) sebesar 8 m².

f. Ruang Laktasi atau Menyusui

Standar Pelayanan Minimum penumpang Pada PM 63 Tahun 2019 tentang standar menjelaskan bahwa pada stasiun kecil disediakan fasilitas ruang ibu menyusui. Pada Stasiun Pauh lima saat ini belum terdapat fasilitas ruang ibu menyusui, maka dari itu kedepannya akan dilakukan rencana dengan menambahkan ruang fasilitas ruang ibu menyusui, yang mana akan mempersulit penumpang Wanita yang membawa bayi atau anak-anak Ketika membutuhkan ruangan ini. Oleh karena itu akan dibangun ruang ibu khusus ibu menyusui atau ruang laktasi berukuran 3 x 4 m yang dilengkapi dengan fasilitas sesuai standar Kementerian Kesehatan Republik Indonesia.

g. Fasilitas Tempat Parkir

Pada standar pelayanan minimum yang ditetapkan bahwa tempat untuk parkir kendaraan baik roda 4 maupun roda 2 yaitu luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia dan sirkulasi kendaraan masuk, keluar, dan parkir lancar. Untuk fasilitas ruang parkir menggunakan sisa lahan yang ada, jadi untuk proyeksi lahan parkir 7 x 7 m.

h. Locket

Pada saat ini Stasiun Pauh lima belum memiliki loket. Berdasarkan standar pelayanan minimum di stasiun kelas kecil dijelaskan untuk layanan penjualan tiket harus tersedia loket tiket manual/vending machine serta papan informasi tata cara pembelian dan top up, layanan penjualan tiket manual maksimum 180 detik per transaksi dan tersedia informasi ada/tidak ada tempat duduk untuk seluruh kelas KA. Locket

adalah tempat dimana penumpang membeli tiket. Kebutuhan jumlah loket dihitung sebagai berikut.

$$\mu = \frac{60}{WP}$$

$$\rho = \frac{\lambda}{\mu}$$

$$\mu = \frac{60 \text{ menit}}{0,5 \frac{\text{menit}}{\text{orang}}}$$

$$\mu = 120 \text{ orang}$$

$$\rho = \frac{461}{120}$$

$$\rho = 4 \text{ loket}$$

IV . Kesimpulan

Berdasarkan analisis diatas dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- A. Berdasarkan analisis dapat diketahui bahwa potensi penumpang kereta api yang akan naik dari stasiun Pauhlma sebesar 1620 orang perhari.
- B. Berdasarkan hasil pengamatan, kondisi eksisting di stasiun Pauhlma sama sekali belum ada fasilitas pelayanan penumpang kereta api
- C. Berdasarkan perhitungan untuk meningkatkan stasiun Pauhlma dari semula sebagai stasiun barang menjadi stasiun penumpang dibutuhkan lahan seluas 368 m². Kebutuhan lahan seluas 368 m² tersebut ada.

V. Saran

Dengan kesimpulan tersebut, maka diusulkan saran sebagai berikut:

- A. Berdasarkan kesimpulan nomor A pihak BALTEK SUMBAR untuk melakukan kajian yang lebih mendalam yang dilakukan oleh konsultan dengan sumber pembiayaan dari APBN.
- B. Perlu di cek Kembali ketersediaan lahan seluas 368 m² itu milik siapa.

VI. Daftar Pustaka

- Kementrian Perhubungan, (2007). "Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian". Jakarta: Kementrian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan, (2009). "Peraturan Pemerintah No 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian". Jakarta: Kementrian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan, (2011). "Peraturan Menteri Perhubungan No 33 Tahun 2011 Tentang Jenis, Kelas, dan Kegiatan di Stasiun". Jakarta: Kementrian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementrian Perhubungan, (2011). "Peraturan Menteri Perhubungan No 29 Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api".
- Kementrian Perhubungan, (2019). "Peraturan Menteri Perhubungan No 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api". Jakarta: Kementrian Perhubungan Republik Indonesia.
- Arief Rachmad Hidayat, Hufron, S. S. (2020). Tanggung Jawab PT. Kereta Api (PERSERO) Terhadap Penumpang Yang Menjadi Korban Kecelakaan Kereta Api. Jurnal Akrab Juara, 5, 9–25.
- Barudana, E. B., & Susilo, D. (2018). Evaluasi Kinerja Stasiun Kereta Api Berdasarkan Standar Pelayanan Di Stasiun Menggunakan Metode IPA (Studi Kasus Stasiun Madiun <http://eprints.uty.ac.id/2075/>
- Basuki, I., & Chuadinata, S. (2019). Analisis Ability To Pay and Willingness To Pay Jasa Kereta Api Yogyakarta International Airport. Jurnal Spektran, 7 (2), 140–146.
- Hamdani, D., & Anisarida. (2020). Identifikasi Kapasitas Ruas Jalan Letjen Ibrahim Adjie STA. 3 +100 di Perlintasan Sebidang Kereta Api Kota Tasikmalaya. Jurnal Teknik Sipil Cendekia, 1 (1), 45–57.
- Manueke, M., Londa, V., & Tampi, gustaff B. (2018). Persepsi Masyarakat Tentang Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online Di Kota Manado (Studi Kasus Di Pt Go-Jek). Journal of Chemical Information and Modeling, 53 (9), 1689–1699.
- Muliani, B. N. (2019). Peningkatan Kemampuan Kognitif Dalam

Mengenal Lambang Bilangan
Melalui Media Kereta Api.
Jurnal Pendidikan Dan Dakwah,
1 (1), 27.