

# KAJIAN KONSEP ARSITEKTUR WAYFINDING STASIUN SOUND TRANSIT U DISTRICT, WASHINGTON

## *STUDY OF THE WAYFINDING ARCHITECTURE OF SOUND TRANSIT U DISTRICT STATION, WASHINGTON*

<sup>1</sup>Mohammad Rizky Febriansyah Davin Nugraha, <sup>2</sup>Syaifuddin Zuhri

. <sup>1,2</sup>Program Studi Arsitektur, Fakultas Arsitektur dan Desain, UPN "Veteran" Jawa Timur

<sup>1</sup>mrfdavin.nugraha@gmail.com <sup>2</sup>syaifuddin.zuhri@upnjatim.ac.id

### **Abstrak**

*Sebuah bangunan stasiun merupakan bangunan yang memiliki hubungan dengan banyak orang dan kecepatan. Kemudahan navigasi dan akses pada bangunan dan fungsi-fungsi ruangan yang ada di dalamnya menjadi sebuah kebutuhan untuk menghindarkan pengguna dari berbagai kerugian dalam perjalanan. Untuk merespon kebutuhan akan kecepatan dan ketepatan navigasi, maka hadir konsep arsitektur wayfinding. Konsep arsitektur wayfinding memperhatikan arsitektur lingkungan yang ada untuk dapat mempengaruhi keberhasilan navigasi. Elemen yang perlu diperhatikan dalam arsitektur wayfinding adalah jalur, tepian, zona, simpul, dan landmark. Dalam artikel ini, objek yang akan dikaji pada pengamatan kali ini adalah Stasiun U District, Washington, Amerika Serikat. Bangunan stasiun ini berada pada deretan pertokoan dan memiliki jalur kereta bawah tanah. Dengan karakteristik bangunan yang dimiliki, menarik untuk diperhatikan cara stasiun ini menavigasi para penggunanya. Dalam artikel ini, penelitian dilakukan dengan melakukan pengamatan terhadap lima elemen arsitektur wayfinding yang terdapat pada Stasiun U District. Hasil dari penelitian ini menjelaskan implementasi konsep arsitektur wayfinding pada bangunan Stasiun U District. Dengan adanya artikel ini, penulis berharap bahwa hasil dari kajian ini bisa menjadi bahan referensi dalam mengimplementasikan konsep arsitektur wayfinding pada bangunan stasiun.*

**Kata kunci:** arsitektur, konsep, stasiun, U District, wayfinding.

### **Abstract**

*The station building is a building that has a relationship with many people and speed. Ease of navigation and access from the building and the functions in the station become a necessity to prevent users from various losses on the way. To respond to the need of speed and accuracy of navigation, the concept of wayfinding architecture is presented. The wayfinding architecture concept pays attention to the existing environmental architecture to be able to influence the success of navigation. Elements that need to be considered in wayfinding architecture are paths, edges, zones, vertices, and landmarks. In this article, the object that will be studied in this observation is the U District Station, Washington, United States of America. The station building is located in a row of shops and has a subway line. With the characteristics of the building, it is interesting to note how this station navigates its users. In this article, the research was conducted by observing the five architectural elements of the wayfinding found at the U District Station. The results of this study are expected to explain the implementation of the concept of wayfinding architecture in the U District Station building. With this article, the author hopes that the results of this study can be used as reference material in implementing the concept of wayfinding architecture in station buildings.*

**Keywords:** Architecture, Concept, Station, U District, Wayfinding.

## PENDAHULUAN

Bagi sebuah bangunan stasiun, bangunan yang berhubungan dengan banyak orang dan kecepatan, sistem navigasi baik menuju atau saat di dalam bangunan yang jelas dan mudah dipahami akan menghindarkan pengguna dari kerugian biaya, waktu, dan kebingungan. Kerugian dalam sebuah perjalanan dapat berdampak pada fisik dan mental pengguna. Sistem navigasi yang baik dapat menjadi sebuah nilai jual yang menjadi daya tarik tersendiri bagi individu yang menggunakannya (Dayan, 2018).

Frekuensi pengalaman negatif berupa tersesat dalam perjalanan sekitar stasiun cenderung memberikan penilaian rendah terhadap tingkat aksesibilitas stasiun secara keseluruhan (Jayanti, Joewono & Rizki, 2021). Penerapan konsep *wayfinding* dapat menjadi sebuah solusi dalam memecah permasalahan dan kebingungan di tengah kompleksitas yang tinggi dalam suatu lingkungan (Caesar, Sumaryoto & Sunoko, 2014).

Konsep *wayfinding* dapat diartikan sebagai proses pencarian jalan secara mandiri untuk berpindah dari satu tempat ke tempat tujuan, yang keberhasilannya dipengaruhi oleh interaksi antara manusia dan lingkungan (Hantari & Ikaputra, 2020). Kesalahan dalam mengelola lingkungan dapat menyebabkan dis-orientasi dan kebingungan bagi manusia yang melakukan perjalanan (Abrams Jason, 2010).

Berdasarkan peran informasinya, selain dari pada keberadaan sistem *signage* dan *sensory information* sebagai pendukung keberhasilan *wayfinding*, terdapat elemen arsitektur *wayfinding* yang dapat diperhatikan sebagai elemen yang membentuk objek *wayfinding*. Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Kevin Lynch, arsitektur *wayfinding* terdiri dari unsur jalur, *edge*, *district*, *node*, dan *landmark* (Firjatullah, Kurniawan & Purnamasari, 2019). Lima elemen arsitektur *wayfinding* yang dikemukakan oleh Lynch (1960) dan

dilengkapi oleh Passini (1984) dapat diuraikan sebagai berikut (Hariyanto, Tanuwidjaja & Basuki, 2012).

*Landmark* dalam skala bangunan dapat dimaknai dengan unsur-unsur dari bangunan yang penempatannya strategis dan dapat dengan mudah diingat untuk dijadikan penanda. Bentuk dari *landmark* dapat berupa bioskop, meja informasi, patung, taman, elemen struktur dan elemen dekoratif lainnya. Sering juga *landmark* dapat berupa ruangan kosong yang memiliki fungsi sebagai penunjuk identitas.

*Path* (jalur) dalam skala bangunan dapat berupa koridor, promenade, tangga, eskalator, *elevator*, dan sebagainya. Keberadaan *path* dapat dirasakan baik dari tampilan fisik, ukuran, maupun kejelasan sirkulasi jalurnya. Citra sebuah *path* juga dapat menjadi lebih baik apabila unsur jalur dihiasi oleh elemen lain yang khas.

*Node* (simpul) dalam skala bangunan berupa simpul pertemuan jalur dan aula atau ruang yang menjadi tempat pertemuan. Unsur *node* pada bangunan hanya berbeda dalam hal skala terhadap node skala kota. Hal yang perlu diperhatikan dalam simpul adalah kemudahan dalam menentukan dari mana dan kemana dalam melakukan perjalanan.

*Edge* (tepi) dalam skala bangunan dilihat dalam bentuk dinding pembatas terutama dinding luar bangunan, pagar, plafond, dan sebagainya. *Edge* dapat membantu dalam memberikan persepsi ruang dan jalur

*District* (kawasan) atau dalam skala bangunan dapat disebut zonasi, dilihat dalam bentuk sebagian luasan dari lahan eksisting yang di dalamnya memiliki fungsi yang seragam dan spesifik. Dalam sebuah bangunan pendidikan dapat dicontohkan dengan zona laboratorium, zona kelas dan zona kantor.

Pada dasarnya segala sesuatu yang dapat dijadikan sebagai penanda yang ada pada lingkungan dapat digunakan dalam membantu navigasi. Kualitas suatu penanda

dapat dinilai dari tingkat keterbacaannya, dimana semakin singkat informasi dapat teridentifikasi dan dimengerti, menunjukkan kualitas penanda yang baik (Minggra, 2020). Penampakan bangunan yang menarik dan menggambarkan fungsinya dengan baik dapat dijadikan sebuah penanda dalam navigasi, karena mampu memicu kemampuan individu untuk mengingat penampakan sebuah bangunan juga disebabkan oleh sifat *legibility* (mudah dipahami) dan *imageability* (memori ciri khas) (Hariyanto, Tanuwidjaja & Basuki, 2012).

Objek yang akan dikaji pada pengamatan kali ini adalah Stasiun U District. Stasiun U District merupakan salah satu stasiun dari sistem moda transportasi Link Light Rail. Link light rail adalah sistem kereta api ringan cepat atau *Light Rail Transit* (LRT) yang dioperasikan pada wilayah Seattle, negara bagian Washington, Amerika Serikat. LRT merupakan teknologi transportasi kereta rel listrik dengan ukuran rangkaian sedang (Love, Ahiaga-Dagbui, Welde, & Odeck, 2017).

U District atau Seattle University District merupakan kawasan yang memiliki aktivitas masyarakat yang beragam, berada di sekitar pusat kota. Terdapat Universitas Washington dan beragam bangunan komersial, menjadikan U District menjadi destinasi perjalanan bagi banyak mahasiswa, pekerja dan pengunjung lainnya.

Pada Stasiun U District, fungsi stasiun beserta lintasan kereta berada di bawah permukaan tanah, dan memiliki dua akses masuk dari permukaan, yang saling berseberangan, di sisi utara dan selatan. Bangunan stasiun yang di atas permukaan stasiun berada di antara bangunan-bangunan lainnya publik.

Pemilihan Stasiun U District ini sebagai studi kasus adalah karena stasiun ini memiliki karakteristik baik secara bentuk maupun tampilan bangunan yang berbeda dibanding dengan stasiun pada umumnya. Dimana

stasiun pada umumnya memiliki tipologi bangunan persegi panjang sesuai orientasi laju kereta yang juga tampak di permukaan (Novia 2019). Menarik untuk diperhatikan bagaimana cara agar stasiun ini dapat dengan mudah ditemukan dan dan menavigasi para penggunanya, mengingat keunikan karakteristik stasiun ini.

Untuk saat ini, konsep arsitektur *wayfinding* masih terbatas implementasinya terhadap bangunan, terutama di Indonesia. Tujuan dari penelitian ini dilakukan adalah untuk mempelajari implementasi unsur arsitektur *wayfinding* dalam bangunan, terutama bangunan stasiun. Kemudian dapat mengidentifikasi kemudahan navigasi yang dihadirkan dari Stasiun U District, untuk kemudian dapat dijadikan referensi dalam merancang bangunan sejenis.

## METODOLOGI PENELITIAN

Dalam pembahasannya, penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Metode deskriptif diterjemahkan sebagai pendeskripsian data yang diperoleh ke dalam bentuk tulisan yang rinci. Kemudian untuk pendekatan kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini, dimaksudkan bahwa pemaparan yang dimuat merupakan realitas dari apa yang terlihat, tanpa adanya data statistik. Garis besar penelitian ini adalah dengan menganalisis penampakan fisik bangunan Stasiun U District dari berbagai sumber terintegritas, seperti website SoundTransit sebagai operator layanan kereta, LMN Architects dan artikel terkait lainnya, sebagai perancang stasiun ini.

Data sekunder yang diperoleh kemudian dikaitkan dengan lima elemen pembentuk arsitektur *wayfinding* yang dikemukakan oleh Kevin Lynch, yaitu *path*, *edge*, *district*, *node*, dan *landmark*. Unsur-unsur fisik dari bangunan Stasiun U District, yang sesuai dengan lima elemen arsitektur *wayfinding* yang telah dijelaskan sebelumnya, akan dideskripsikan sesuai dengan penampakan fisik dari data sekunder yang telah diperoleh.

Keterkaitan unsur arsitektur *wayfinding* yang ada kemudian ditinjau berdasarkan manfaat yang dihasilkan untuk pengguna stasiun dalam mempermudah navigasi perjalanannya.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Stasiun U District merupakan sebuah stasiun kereta bawah tanah yang berlokasi di Seattle, Washington. Stasiun ini dirancang oleh LMN Architects dari tahun 2009-2016, sebagai bagian dari sistem transportasi Sound Transit. Kemudian konstruksi dilaksanakan mulai tahun 2017 hingga 2021. Stasiun ini memiliki luas lantai 9.755 m<sup>2</sup> dengan luas lahan 11.891 m<sup>2</sup>. Secara kawasan, Stasiun U District ini berada dalam kawasan yang memiliki fungsi beragam, yaitu berada dalam zona pemukiman, perdagangan jasa dan zona pendidikan. Fungsi pendidikan yang ada di kawasan ini adalah sebuah kampus, yaitu University of Washington. Selanjutnya dilakukan analisis mengenai unsur arsitektur *wayfinding* pada Stasiun U District. Berdasarkan pengamatan studi pustaka dan literatur yang telah dilakukan terhadap sumber

yang tersedia, maka hasil pengamatan dapat dijabarkan dalam pembahasan berikut.

### Elemen *landmark*



Elemen *landmark* dari bangunan Stasiun U District ini dapat terlihat dari eksterior atau tampilan luar bangunan stasiun. Bangunan yang ada pada permukaan dari stasiun ini terbagi menjadi dua, yaitu bangunan sisi utara dan bangunan sisi selatan. Dua bangunan ini berfungsi sebagai akses keluar-masuk pengguna moda transportasi ini. Kedua bangunan yang ada pada permukaan ini, memiliki tampilan yang kontras dibandingkan dengan dengan lingkungan sekitarnya. Bangunan stasiun menggunakan material dominan warna hitam dan memiliki unsur garis yang lebih tegas. Berbanding terbalik dengan bangunan yang ada pada kawasan ini, cenderung memiliki warna putih-coklat (*earth tone*) dan banyak menggunakan material beton dan kaca. Penampakan yang kontras ini menjadikan bangunan stasiun ini mudah diingat dan dapat dijadikan sebagai unsur pendukung sistem *wayfinding*.



**Gambar 1. Lokasi Stasiun U District**

Sumber: Analisa penulis, 2022

**Tabel 1. Elemen landmark**

Elemen Landmark	Keterangan
 <p data-bbox="381 640 799 701"><b>Gambar 2. Bangunan sisi selatan</b> Sumber: e-architect.com, 2021</p>	<p>Bangunan selatan memiliki warna dominan hitam dan memiliki aksen berwarna biru. Selain itu, terdapat juga tipografi nama stasiun seukuran tembok bangunan.</p>
 <p data-bbox="391 1043 790 1104"><b>Gambar 3. Bangunan sisi utara</b> Sumber: e-architect.com, 2021</p>	<p>Bangunan selatan memiliki warna dominan hitam dan memiliki aksen berwarna oranye. Selain itu, terdapat juga tipografi nama stasiun seukuran tembok bangunan.</p>



**Gambar 4. Hubungan Warna Biru-Oranye**

Sumber: analisis penulis, 2022

Bangunan sisi utara dan sisi selatan stasiun, meski memiliki gaya bangunan yang sama, akan tetapi keduanya ini memiliki sentuhan tema warna yang berbeda dan saling kontras. Warna biru dan oranye, dalam roda warna, memiliki kedudukan saling berseberangan, berariti tingkat kekontrasan dua warn aini sangat tinggi. Unsur warna yang kontras ini juga memperkuat persepsi

landmark dari masing-masing bagian bangunan. Perencanaan dua eksterior bangunan stasiun sebagai landmark, ditambah dengan keduanya memiliki ciri warna yang kontras. Elemen landmark dalam landmark ini semakin memudahkan pengguna dalam menavigasi diri mereka. Setelah pengguna dapat mengidentifikasi keberadaan bangunan stasiun, pengerucutan informasi dapat




terbantu dengan tema warna masing-masing bangunan yang berbeda.

**Elemen path**

Elemen *path* (jalur) dari Stasiun U District dapat diidentifikasi melalui keberadaan eskalator dan tangga. Eskalator dan tangga dapat definisikan dengan mudah sebagai jalur sirkulasi penumpang karena memang sudah menjadi fungsinya. Namun, kehadiran beberapa eskalator dan tangga yang memiliki arah berbeda menjadi perlu untuk diperhatikan, guna memberikan kemudahan pengguna dalam menentukan jalur mana yang

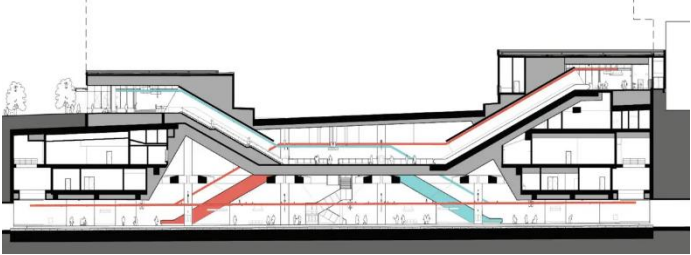
akan dia ambil. Eskalator dan tangga yang ada secara umum dibagi menjadi dua orientasi, utara dan selatan, sesuai dan terhubung dengan dua akses masuk stasiun yang ada pada permukaan. Kedua orientasi eskalator ini dibalut dengan aksesoris warna yang berbeda, yang disesuaikan dengan tema warna dari masing-masing bangunan (oranye untuk utara dan biru untuk selatan) yang dituju dari jalur tersebut. Implementasi elemen tambahan berupa warna yang menyelaraskan citra dari sebuah jalur dengan tujuannya ini dapat memperkuat citra sebuah jalur sejak seseorang memulainya langkah pertamanya.

**Tabel 2. Elemen Jalur**

Elemen Path	Keterangan
 <p data-bbox="331 1238 818 1267"><b>Gambar 5. Jalur menuju akses selatan</b></p> <p data-bbox="408 1270 742 1299">Sumber: e-architect.com, 2021</p>	<p>Tangga dan eskalator menuju akses selatan dibalut dengan aksesoris berwarna biru, sesuai dengan aksesoris bangunan selatan.</p>
 <p data-bbox="341 1659 809 1688"><b>Gambar 6. Jalur menuju akses utara</b></p> <p data-bbox="384 1691 766 1720">Sumber: metropolismag.com, 2022</p>	<p>Tangga dan eskalator menuju akses utara dibalut dengan aksesoris berwarna oranye, sesuai dengan aksesoris bangunan utara.</p>

Sumber: Analisis penulis, 2022

**Tabel 3. Elemen *Edge***

Elemen <i>Edge</i>	Keterangan
	<p>Deretan lampu yang ada dipertegas dengan bingkai yang dibedakan dengan dua warna, sesuai dengan yang diaplikasikan pada dua sisi bangunan permukaan stasiun.</p>

**Gambar 7. Unsur *edge* pada ruang dalam**

Sumber: LMN, disunting penulis, 2022



**Gambar 8. Ruang simpul sirkulasi di dalam stasiun**

Sumber: e-architect.com, 2021

Sumber: Analisis penulis, 2022

Dinding dengan warna oranye sebagai pembatas ruang, karena tidak terdapat fungsi untuk penumpang pada sisi itu.



**Gambar 9. Panduan Jalur**

Sumber: Natalie Bicknell, 2021

### **Elemen *edge***

Elemen *edge* (tepi) merupakan unsur yang berhubungan erat dan ikut membantu dalam membentuk persepsi jalur maupun ruang. Unsur tepi yang dihadirkan pada Stasiun U District ini diantaranya adalah susunan linear lampu yang ada di sepanjang langit-langit stasiun. Deretan lampu yang tersusun linear satu sama lain ini dapat

dipersepsikan sebagai sebuah pemandu jalan. Pada stasiun ini, elemen *edge* dari deretan lampu yang membentuk suatu pola juga menghadirkan nilai estetika.

Selain dari susunan lampu, ada juga dinding oranye yang ada di sisi timur dari simpul yang ada di lantai bawah tanah 1. Dinding besar oranye membatasi ruang yang menjadi simpul, rangkaian elemen *edge* ini

mempertegas pola sirkulasi yang ada di dalam stasiun, hanya linear antara utara, dan selatan.

**Elemen Node**

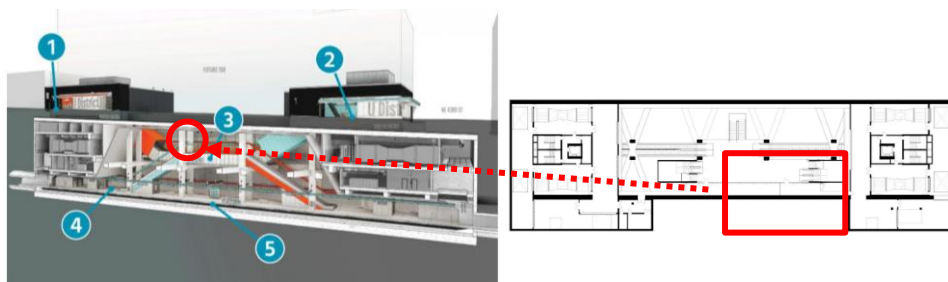
*Node* (simpul) dalam stasiun ini dapat ditemui pada ruang antara yang berada di lantai bawah tanah 1. Elemen *node* ini memiliki fungsi sebagai ruang antara, yaitu pertemuan antar pengguna dari pintu masuk utara, selatan dan dari peron sebelum dapat menuju tujuan mereka masing-masing. Pengelolaan yang diterapkan pada simpul sirkulasi dari stasiun ini dipengaruhi oleh elemen *path* dan *edge*.

Ditempat sirkulasi pengguna akan saling bersinggungan ini, keterhubungan dengan elemen *wayfinding* lainnya sangat diperlukan. Ruang simpul ini memiliki desain

yang terbuka dan minim penghalang. Pengguna yang berada pada simpul ini dapat dengan mudah melihat eskalator, dinding pembatas, hingga susunan lampu yang dibuat sebagai elemen tepian yang dapat memandu jalan. Keterbukaan secara visual ini yang memudahkan pengguna dalam mencari jalan yang mereka butuhkan.

**Elemen District**

*District* (267awasan) atau dalam skala bangunan dapat disebut zonasi dalam bangunan stasiun ini secara umum terbagi menjadi dua, yaitu zona pelayanan pengguna dan zona pengelola. Berdasarkan gambar potongan yang ada, diketahui bahwa pembagian zonasi Stasiun U District adalah sebagai berikut.



**Gambar 10. Lokasi unsur node**

Sumber: analisa penulis, 2022

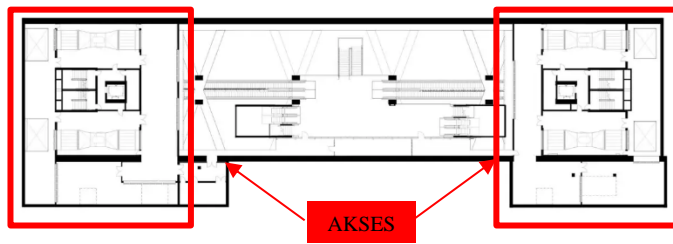
**Tabel 4. Elemen District**

Elemen District	Keterangan
	<p>Zona Pengguna atau penumpang menjadi pusat dari bangunan stasiun ini. Zona penumpang terletak di tengah dan terhubung secara langsung dengan dua akses bangunan yang ada pada permukaan.</p>

**Gambar 11. Zona Pengguna**

Sumber: soundtransit.org, disunting penulis, 2022





**Gambar 12. Zona pengelola**

Sumber: LMN, disunting penulis, 2022



**Gambar 13. Akses zona pengelola**

Sumber: e-architect.com, disunting penulis, 2022

Sumber: Analisis penulis, 2022

Keberadaan fungsi pengelola diposisikan diluar dari sirkulasi pengguna.

Selain itu akses menuju area pengelola juga dibuat tersembunyi, pintu akses berada pada tembok oranye dan berkamuflase dengan pola tembok.

Pengelolaan zonasi dan juga akses, dengan menyembunyikan akses pengelola, dapat menghindarkan pengguna dari salah melakukan navigasi. Akses pengelola yang tidak mencolok juga dapat memunculkan persepsi bahwa akses tersebut bukan merupakan jalur yang seharusnya dilewati.

Stasiun U District secara konsep telah memiliki implementasi terhadap masing-masing elemen dari lima elemen yang dikemukakan oleh Kevin Lynch. Peran yang besar terlihat pada elemen *edge* dalam membentuk desain stasiun dengan pendekatan arsitektur *wayfinding*.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil pengamatan dan pembahasan yang telah dilakukan, terlihat bahwa implementasi konsep arsitektur *wayfinding* pada Stasiun U District ini telah mencakup seluruh 5 elemen pembentuk *wayfinding* yang dirumuskan oleh Kevin Lynch. Berdasarkan hasil temuan dan pembahasan, elemen yang paling dominan pada stasiun ini adalah elemen *edge* (tepi).

Susunan lampu beserta bingkainya yang berwarna dan juga desain tembok pembatas yang ada pada simpul sirkulasi, dibuat untuk dapat sangat membantu para pengguna dalam menentukan pergerakan mereka.

Kemudian yang juga memiliki peran besar dalam konsep arsitektur *wayfinding* dari stasiun ini adalah pemilihan warna beserta pengaplikasiannya yang menghiasi setiap elemen. Dua warna yang memiliki kontras tinggi ini (biru-oranye) selain menjadi pemandu perjalanan pengguna, juga hadir menjadi ikon serta daya tarik dari Stasiun U District.

Aplikasi konsep arsitektur *wayfinding* termasuk juga permainan warna pada Stasiun U District ini menjadi sebuah bukti dari penerapan arsitektur *wayfinding* pada objek stasiun. Diharapkan kajian yang telah dilakukan ini dapat dijadikan inspirasi dan bahan pertimbangan dalam perencanaan arsitektur bangunan transportasi secara umum dan bangunan stasiun pada khususnya, bahwa aplikasi ornamen pada stasiun tidak hanya sebagai estetika ruang, tetapi juga dapat

berfungsi dalam mendukung sistem *wayfinding* dan memandu perjalanan para pengguna bangunan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abrams, J. B. (2010). *Wayfinding in architecture*. Graduate Theses and Dissertations. <https://digitalcommons.usf.edu/etd/3541/>
- Caesar, A. M., Sumaryoto, S., & Sunoko, K. (2014). *Stasiun Dukuh Atas Jakarta Sebagai Stasiun Integrasi Antar Moda Transportasi Massal Dengan Pendekatan Sistem Wayfinding*. *ARSITEKTURA*, 12(1). <https://jurnal.uns.ac.id/Arsitektura/article/view/15684>
- Dayan, H. R. (2018). *Faktor-Faktor Arsitektur Yang Mempengaruhi Wayfinding Pada Terminal 3 Ultimate Bandara Soekarno-Hatta (Tangerang, Banten)*. Doctoral Dissertation, Universitas Mercu Buana Jakarta. <https://repository.mercubuana.ac.id/41861/>
- Firjatullah, H., Kurniawan, E. B., & Purnamasari, W. D. (2019). *Identifikasi Objek Wayfinding Berdasarkan Pendapat Pengguna Di Kampus Universitas Brawijaya*. *Jurnal Tata Kota Dan Daerah*, 9(2), 69-76. <https://tatakota.ub.ac.id/index.php/tatakota/article/view/278>
- Hantari, A. N., & Ikaputra, I. (2020). *Wayfinding Dalam Arsitektur*. *Sinektika: Jurnal Arsitektur*, 17(2), 96-104. <https://journals.ums.ac.id/index.php/sinektika/article/view/11561>
- Hariyanto, A. D., Tanuwidjaja, G., & Basuki, R. M. N. (2012). *Kualitas Elemen Arsitektur Sebagai Penunjang Kemudahan Wayfinding Dan Orientasi*. Dalam: Seminar Nasional Dies Jurusan Arsitektur Universitas Kristen Petra Menuju Arsitektur yang Berempati, Surabaya. <http://repository.petra.ac.id/15549/>
- Jayanti, R. A., Joewono, T. B., & Rizki, M. (2021). *Aksesibilitas Stasiun Kereta Rel Listrik Commuter Line Berdasarkan Persepsi Wanita*. *Jurnal Transportasi*, 21(1), 63-72. <https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/view/4904>
- Love, P. E., Ahiaga-Dagbui, D., Welde, M., & Odeck, J. (2017). *Light rail transit cost performance: Opportunities for future-proofing*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 100, 27-39. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096585641730191X>
- Minggra, R. (2020). *Kajian Penanda Identitas Sebagai Grafis Pada Ruang Luar Dan Bagian Dari Wayfinding System Kawasan*. *Jurnal Arsitektur Zonasi*, 3(1), 11-19. <https://ejournal.upi.edu/index.php/jaz/article/view/19588>
- Syafitri, A. R. (2019). *Orientasi Wayfinding pada Bentuk Massa Bangunan Stasiun Kereta Api Kiaracondong*. *Repository Tugas Akhir Prodi Arsitektur Itenas*, 4(9). <https://www.ars.itenas.ac.id/repository/index.php/repository-ta/article/view/200>
- UH, N. F. (2019). *Redesain Stasiun Kiaracondong*. *Repository Tugas Akhir Prodi Arsitektur Itenas*, 4(9). <https://ars.itenas.ac.id/repository/index.php/repository-ta/article/view/322>