

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Redesain

Redesain berasal dari kata redesign yang terdiri dari 2 kata, yaitu re dan design. Dalam bahasa Inggris, penggunaan kata re- mengacu pada pengulangan atau melakukan kembali, sehingga redesign dapat diartikan sebagai desain ulang. Menurut Roshif (2013), dalam ilmu arsitektur terdapat beberapa istilah yang dapat digunakan sebagai acuan dalam melakukan sebuah perancangan, salah satunya adalah Redesain. Redesain merupakan sebuah aktivitas melakukan pembaharuan dengan berpatokan dari wujud desain yang lama diubah menjadi baru, sehingga dapat memenuhi tujuan-tujuan positif yang menghasilkan kemajuan. Pengertian lain menyebutkan bahwa redesain merupakan proses mendesain ulang bangunan yang sudah ada. Karena proses redesain memakan waktu yang cukup lama maka dari itu harus memiliki alasan yang kuat sebelum melakukan desain ulang. Dari beberapa uraian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa Redesain pada dasarnya sama dengan proses desain pada umumnya, akan tetapi pada redesain, proses perancangan dilakukan terhadap sebuah bangunan yang sudah terbangun agar lebih memaksimalkan tujuan dan fungsi dari bangunan tersebut.

Salah satu alasan dilakukannya redesain pada suatu bangunan adalah terkait dengan kondisi bangunan yang sudah tidak layak. Artinya, bangunan tersebut sudah tidak sesuai fungsi dan citranya. Sehingga secara umum bangunan tersebut perlu dilakukan redesain agar fungsi dan citranya setidaknya dapat kembali seperti semula atau bahkan lebih baik lagi (Roshif, 2013).

2.2. Tinjauan Umum Terminal

2.1.1 Pengertian dan Fungsi Terminal

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 132 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat Bina Sistem Prasarana (Departemen Perhubungan, 1996) fungsi terminal pada dasarnya dapat ditinjau melalui 3 (tiga) unsur yang terkait dengan terminal, diantaranya adalah:

1. Penumpang

Fungsi terminal bagi penumpang ialah untuk menyediakan kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, kios-kios, loket, fasilitas parkir dari kendaraan pribadi dan lain-lain).

2. Pemerintah

Fungsi terminal bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas, untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus angkutan umum.

3. Operator Angkutan Umum

Fungsi terminal bagi operator angkutan umum adalah untuk pengaturan pelayanan operasi angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak angkutan umum dan fasilitas pangkalan.

2.1.2 Klasifikasi Terminal

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 79 Tahun 2013, terminal terbagi menjadi 2 jenis angkutan, yaitu:

1. Terminal Penumpang

Merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

2. Terminal Barang

Merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, berdasarkan tingkat pelayanannya, terminal penumpang dikelompokkan menjadi 3 tipe, yaitu terminal tipe A, B, dan C.

Terminal tipe B mempunyai fungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan. Persyaratan lokasi terminal tipe B:

- Terletak di kotamadya / kabupaten dan dalam jaringan trayek Antar Kota Dalam Provinsi.
- Terletak di jalan arteri / kolektor dengan kelas jalan minimal III B.
- Jarak antara dua terminal tipe B atau dengan terminal tipe A minimal 15 km di Pulau Sulawesi dan 30 km di pulau lainnya.
- Tersedia luas lahan minimal 3 ha di Pulau Sulawesi dan di pulau lainnya.

2.2. Aturan dan Standar Terminal

2.2.1 Fasilitas Terminal

Dalam Permenhub Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 20 ayat (2) huruf a terdiri atas:

- a. Jalur keberangkatan kendaraan;
- b. Jalur kedatangan kendaraan;
- c. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
- d. Tempat parkir kendaraan;
- e. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*);
- f. Perlengkapan jalan;
- g. Fasilitas penggunaan teknologi;
- h. Media informasi;
- i. Penanganan pengemudi;
- j. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (*customer service*);
- k. Fasilitas pengawasan keselamatan;
- l. Jalur kedatangan penumpang;
- m. Ruang tunggu keberangkatan (*boarding*);

- n. Ruang pembelian tiket;
- o. Ruang pembelian tiket untuk bersama;
- p. Outlet pembelian tiket secara online (*single outlet ticketing online*);
- q. Pusat informasi (*information center*);
- r. Papan perambuan dalam terminal (*signage*);
- s. Papan pengumuman;
- t. Layanan bagasi (*lost and found*);
- u. Ruang penitipan barang (*lockers*);
- v. Tempat berkumpul darurat (*assembly point*);
- w. Jalur evakuasi bencana dalam terminal.

Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (2) huruf b merupakan fasilitas yang disediakan di terminal sebagai penunjang kegiatan pokok terminal.

- a. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui;
- b. Fasilitas keamanan (*checking point/ metal detector/ cctv*);
- c. Fasilitas pelayanan keamanan;
- d. Fasilitas istirahat awak kendaraan;
- e. Fasilitas ramp check;
- f. Fasilitas pengendapan kendaraan;
- g. Fasilitas bengkel yang diperuntukkan bagi operasional bus;
- h. Fasilitas kesehatan;
- i. Fasilitas peribadatan;
- j. Tempat transit penumpang;
- k. Alat pemadam kebakaran; dan/atau
- l. Fasilitas umum.

Fasilitas umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e meliputi:

- a. Toilet;
- b. Fasilitas *park and ride*;
- c. Tempat istirahat awak kendaraan;
- d. Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;

- e. Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
- f. Fasilitas kebersihan, perawatan terminal, dan janitor;
- g. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
- h. Fasilitas perdagangan, pertokoan, kantin pengemudi;
- i. Area merokok;
- j. Fasilitas restoran;
- k. Fasilitas anjungan tunai mandiri (atm);
- l. Fasilitas pengantar barang (troli dan tenaga angkut);
- l. Fasilitas telekomunikasi dan arca dengan jaringan internet;
- m. Fasilitas penginapan;
- n. Fasilitas keamanan;
- o. Ruang anak - anak;
- p. Media pengaduan layanan; dan/atau
- q. Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan.

2.2.2 Sistem Sirkulasi Terminal

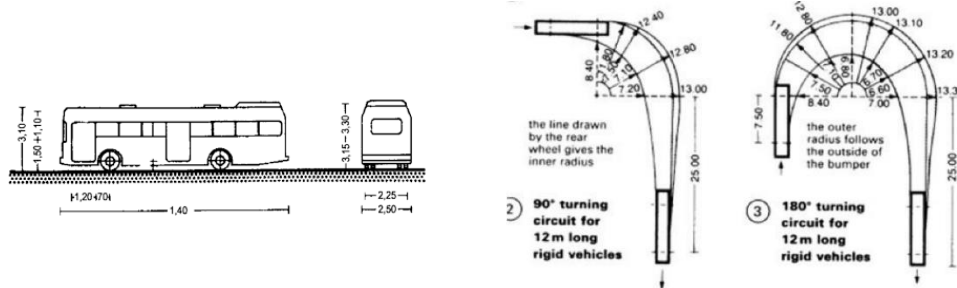
Fasilitas-fasilitas dalam suatu terminal biasanya saling berkaitan karena dihubungkan oleh suatu sistem gerak yang bekerja didalamnya. Sistem gerak ini merangkai fasilitas dalam kerja berkesinambungan tanpa henti dari waktu ke waktu dalam suatu pola tertentu yang teratur yang dalam istilah transportasi disebut sirkulasi terminal. Dalam operasional suatu terminal, sirkulasi merupakan suatu ukuran untuk menilai kinerja suatu bangunan khususnya dalam memwadhahi pergerakan aktifitas pengguna terminal, sirkulasi dapat dibagi menjadi dua bagian yaitu:

Beberapa hal penting yang perlu diperhatikan dalam sirkulasi kendaraan pada terminal antara lain:

Dimensi kendaraan dan prinsip gerak kendaraan

- a. Bis Besar: memiliki ukuran (13x3x3.42) m, dan kapasitas penumpang 45-50 orang.
- b. Bis Sedang: memiliki ukuran (10x2.4x3) m, dan kapasitas penumpang 25-30 orang.

- c. Bis Kecil (angkot, *mikrolet*): memiliki ukuran (5x1.8x2.5) m, dan kapasitas penumpang 5-10 orang.

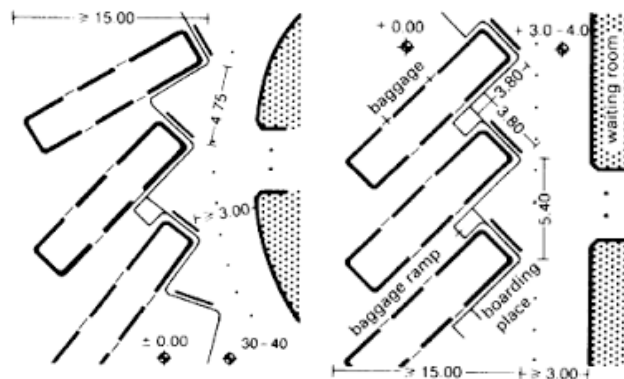


Gambar 2. 1 Dimensi Bus dan Ruang Gerak Saat Bermanuver 90° dan 180°

Sumber: Neufert, Architects Data Edisi Ketiga

Selain itu, berdasarkan Direktorat Jendral Perhubungan Darat, dalam perencanaan terminal, aspek sirkulasi yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut:

- Sirkulasi untuk jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar dan dapat bergerak dengan mudah;
- Jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah;
- Kendaraan di dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu;
- Adanya pemisahan antara lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang di dalam terminal;
- Sistem parkir kendaraan di dalam terminal harus ditata sedemikian rupa, sehingga tercipta rasa aman, mudah dicapai, lancar dan tertib.



Gambar 2. 2 Model parkir kendaraan umum (bus)

Sumber: Neufert, Architects Data Edisi Ketiga

2.2.3 Penetapan Lokasi Terminal Tipe B

Dalam Kepmenhub Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan Bab II Pasal 12, penetapan lokasi terminal penumpang tipe B harus memenuhi persyaratan:

- a. Terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi;
- b. Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIB;
- c. Jarak antara dua terminal penumpang tipe B atau dengan terminal penumpang tipe A, sekurang-kurangnya 15 km di Pulau Jawa dan 30 km di Pulau lainnya;
- d. Tersedia lahan sekurang-kurangnya 3 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 ha untuk terminal di pulau lainnya;
- e. Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 m di Pulau Jawa dan 30 m di pulau lainnya, dihitung dari jalan ke pintu keluar atau masuk terminal.

2.2.4 Zona Pelayanan Terminal

Aturan tentang Zona Pelayanan Terminal diatur pada pasal 25-31 dalam Permenhub Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Adapun aturan-aturan tersebut antara lain:

Pasal 25

Terminal penumpang terbagi atas 4 (empat) zona pelayanan yang meliputi:

- a. zona penumpang sudah bertiket atau zona I;
- b. zona penumpang belum bertiket atau zona II;
- c. zona perpindahan; dan
- d. zona pengendapan.

Pasal 26

(1) Zona penumpang sudah bertiket atau zona I sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf a merupakan tempat steril yang khusus disediakan bagi penumpang bertiket yang telah siap memasuki kendaraan.

(2) Zona penumpang sudah bertiket atau zona I sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. ruang tunggu, dapat berupa ruang tunggu eksekutif (*lounge*) dan/atau ruang tunggu non eksekutif (*non lounge*);
- b. ruang dalam yang ada di terminal setelah calon penumpang melewati tempat pemeriksaan tiket (*boarding*).

Pasal 27

(1) Zona penumpang belum bertiket atau zona II sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf b merupakan tempat dimana calon penumpang, pengantar, dan orang umum mendapatkan pelayanan sebelum masuk ke dalam zona sudah bertiket atau zona I.

(2) Zona penumpang belum bertiket atau zona II sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. *single outlet ticketing online*;
- b. ruang fasilitas kesehatan;
- c. ruang komersil (fasilitas perdagangan dan pertokoan);
- d. fasilitas keamanan (*checking point/metal detector/CCTV*);
- e. tempat transit penumpang (*hall*);
- f. ruang anak - anak;
- g. jalur kedatangan penumpang;
- h. ruang tunggu;
- i. ruang pembelian tiket untuk bersama;
- j. pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (*customer service*);
- k. pusat informasi (*Information Center*);
- l. fasilitas penyandang cacat/ lansia;
- m. toilet;
- n. ruang ibu hamil atau menyusui;
- o. ruang ibadah;
- p. fasilitas kesehatan;
- q. papan perambuan dalam terminal (*signage*);
- r. layanan bagasi (*lost and found*);
- s. fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*);

- t. fasilitas telekomunikasi dan area dengan jaringan internet;
- u. ruang penitipan barang (*lockers*);
- v. tempat parkir;
- w. halaman terminal;
- x. area merokok; dan/atau
- y. fasilitas kebersihan.

Pasal 28

(1) Zona perpindahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf c merupakan tempat perpindahan penumpang dari berbagai jenis pelayanan angkutan penumpang umum.

(2) Dalam zona perpindahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi angkutan penumpang umum setelah menurunkan penumpang dilarang untuk mengetem.

Pasal 29

Zona pengendapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf d merupakan tempat untuk istirahat awak kendaraan, pengendapan kendaraan, ramp cek, bengkel yang diperuntukkan bagi operasional bus.

Pasal 30

Dalam hal terminal digunakan untuk pelayanan angkutan lintas batas negara wajib dilengkapi dengan fasilitas bea cukai, imigrasi, dan karantina (*Custom, Immigration, Quarantine/CIQ*).

Pasal 31

Pengaturan desain atau *layout* zona pelayanan terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

2.3. Pendekatan Arsitektur Humanis

Istilah Humanisme berkaitan dengan kata Latin humus yang berarti tanah atau bumi. Dari kata ini muncul istilah homo yang berarti manusia (makhluk Tuhan) dan humanus yang lebih menunjukkan sifat membumi dan manusiawi. Humanisme menganggap individu rasional sebagai nilai paling tinggi dan menganggap individu

sebagai sumber nilai terakhir (Bagus 1996, dalam Hariyono 2017). Menurut Hariyono (2014) karya arsitektur akan bermakna jika karya tersebut dapat memenuhi kebutuhan hidup manusia. Dalam kritik arsitektur, suatu karya seringkali hanya dinilai dari segi keindahan, estetika, dan perasaan. Akan tetapi, masih jarang suatu karya arsitektur dinilai berdasarkan kebutuhan bertingkat manusia.

1. Pengertian Arsitektur Humanis

Pendekatan arsitektur humanis merupakan pendekatan arsitektur yang menempatkan manusia sebagai subyek terpenting selain desain dan lingkungan sekitarnya, menempatkan manusia sebagai penentu seluruh kebijakan dalam melindungi alam dan juga teknologi untuk kebaikan manusia dan alam (Kurniawan, 2019). Sedangkan menurut Kusuma dan At-Toyibi (2020), pemahaman tentang arsitektur humanis adalah pemahaman konsep arsitektur yang sepenuhnya dikembalikan kepada kebutuhan manusia sebagai penggunanya. Pemahaman arsitektur humanis telah berkembang di era modern dan era pascamodern. Pemahaman arsitektur humanis oleh para tokoh-tokoh di masing-masing era mengacu pada pertimbangan aspek kemanusiaan dan kebutuhannya yang dijadikan dasar konsep dalam mendesain sebuah rancangan arsitektur.

Arsitektur akan terus berkembang selaras dengan perkembangan zaman. Namun dengan berjalan dan berkembangnya zaman, banyak dasar-dasar konsep rancangan arsitektur yang hanya mengutamakan tuntutan klien atau memprioritaskan aspek estetika semata. Pemahaman seperti ini akan mengacuhkan hal penting dalam rancangan arsitektur yang seharusnya mempertimbangkan manusia sebagai pengguna dari bangunan yang dirancang. Dengan latar belakang demikian perlu adanya kajian kembali tentang arsitektur humanis sehingga dapat dijadikan dasar dalam rancangan arsitektur yang bisa memenuhi kebutuhan dasar manusia sebagai penggunanya (At-Toyibi & Kusuma, 2020).

2. Fungsi Arsitektur Humanis

Untuk mendapatkan fungsi humanisme dalam arsitektur yang sesuai dengan kondisi saat ini diperlukan kebutuhan manusia dengan permasalahan atau tantangan yang dihadapi manusia saat ini. Kaitan manusia dengan arsitektur dapat dilihat dari

dua sisi, yaitu dari sisi manusia sebagai tokoh yang mengerjakan arsitektur (arsitek) dan sisi yang lain yaitu pihak yang dilayani oleh arsitek dengan arsitekturnya atau mereka yang tidak dilayani namun turut merasakan dampak keberadaan arsitektur tersebut. Pembahasan ini juga langsung melihat manusia dari kedua sisi tersebut. Menurut Kurniawan (2019), terdapat empat fungsi arsitektur humanis.

Fungsi pertama yaitu dalam pemenuhan kebutuhan manusia sebagai pribadi yang berhubungan dengan kualitas manusia sendiri. Manusia memerlukan wadah yang berkualitas agar hidupnya juga berkualitas. Manusia dengan intelegensi dan kreativitas yang tinggi, memerlukan pengesahan atas kemampuannya dalam bentuk wadah yang representatif dan sesuai kebutuhan pribadi mereka. Dengan begitu arsitektur humanis yang berperan dalam menjaga kualitas manusianya yang sebagai penghuni suatu bangunan.

Fungsi arsitektur humanis yang kedua, sebagai wadah komunitas atau masyarakat akan mengikuti keinginan dari berbagai kelompok masyarakat yang masing - masing mempunyai karakteristik sendiri sesuai budaya masing - masing. Keberadaan kelompok kaya dan kelompok miskin akan mempengaruhi pola dan perilaku mereka dalam meningkatkan kualitas hidup mereka. Arsitektur humanis sendiri berperan untuk menyediakan wadah bagi komunitas masyarakat tersebut dengan memberikan keseimbangan dalam kehidupan sehari-harinya.

Fungsi arsitektur humanis yang ketiga dalam konteks kemanusiaan sebagai korban masalah lingkungan, menunjukkan dimensi lain yang tidak hanya berada di dimensi kaya dan miskin. Manusia yang terkena bencana akibat alam atau akibat perang tentunya memiliki latar belakang yang berbeda-beda. Dalam kondisi seperti saat ini, arsitektur humanis sangat berperan dalam memberikan kebutuhan yang layak dan nyaman untuk semua golongan.

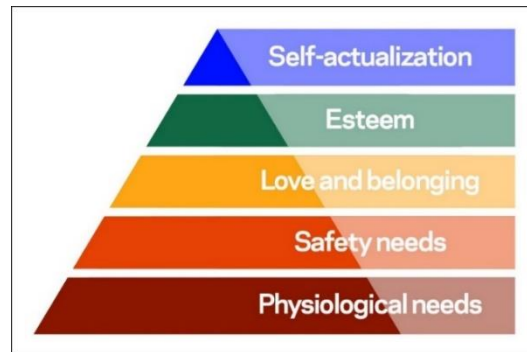
Fungsi arsitektur humanisme yang keempat yaitu memposisikan konsep pelindung atau penjaga alam. Manusia yang tinggal didalamnya dituntut untuk terlibat dalam penjagaan terhadap kelangsungan alam sekitar agar tetap baik terjaga.

3. Teori Kebutuhan Manusia Menurut Maslow

Adapun penjelasan hirarki kebutuhan manusia menurut Maslow dalam *International Journal of Development and Economic Sustainability* (2019:19-22) yang disusun oleh Aruma dan Hanachor adalah sebagai berikut:

- a. Kebutuhan Fisiologi (*Physiological Needs*) Tingkat ini merupakan kebutuhan dasar yang terdapat pada peringkat paling bawah meliputi kebutuhan sandang, pangan dan papan (Goble, 1985: 43 dalam At-Toyibi 2020). Kebutuhan fisiologi adalah aspek terpenting yang harus terpenuhi dalam kehidupan manusia. Semua manusia berhak mendapatkan pemenuhan yang layak terhadap kebutuhan ini dikarenakan kebutuhan dasar yang tidak terpenuhi akan mempengaruhi kehidupan tiap individu (Aruma & Hanachor, 2017: 19-20).
- b. Kebutuhan Keamanan (*Safety Needs*) Kebutuhan ini menekankan pada rasa aman, tenang, dan jaminan bagi seseorang dalam melakukan aktivitas. Rasa aman yang terjamin akan memberikan kenyamanan lebih terhadap kehidupan manusia (Aruma & Hanachor, 2017: 20-21).
- c. Kebutuhan Percaya dan Cinta Kasih (*Belongingness & Love Needs*) Kebutuhan ini merujuk pada kebutuhan manusia untuk dicintai dan dipercaya agar mendapatkan ketenangan dalam hidupnya. Rasa cinta dan percaya mencakup aspek yang luas seperti kedekatan dan penerimaan lingkungan terhadap masing-masing individu (Goble 1985 dalam At-Toyibi 2020). Kepercayaan dan cinta kasih yang didapatkan oleh tiap individu akan menumbuhkan rasa percaya diri dalam mengambil setiap keputusan (Aruma & Hanachor, 2017: 21).
- d. Kebutuhan untuk Dihargai (*Esteem Needs*) Kebutuhan ini mengarah pada jenjang atau capaian seseorang dalam bidang pekerjaan tertentu. Pada tingkatan ini manusia membutuhkan capaian tertentu untuk menunjukkan derajatnya dalam lingkungan. Penghargaan diri dapat berasal dari dalam diri (internal individu) dan dari luar (pengakuan lingkungan). Dengan dihargai, seorang individu akan memberikan timbal balik yang positif pada lingkungannya (Aruma & Hanachor, 2017: 21).

- e. *Kebutuhan Akutualisasi Diri (Self Actualization)* Pada tingkatan ini yang merupakan tingkatan terakhir dan tertinggi, kebutuhan mengarah pada keinginan seseorang untuk mengembangkan kapasitas kerjanya dengan baik yang seringkali nampak pada hal-hal yang sesuai untuk mencapai citra dan cita diri seseorang (Aruma & Hanachor, 2017: 22).



Gambar 2. 3 Piramida Kebutuhan Manusia Berdasarkan Teori Maslow
Sumber: <https://medium.com> (diakses tanggal 24 November 2021)

Dalam sebuah tulisan, Alejandro Salado dan Roshanak Nilchiani melakukan pengadaptasian teori kebutuhan manusia Abraham Maslow ke dalam konsep arsitektural. Mereka menerjemahkan 5 hirarki kebutuhan manusia yang dibangun Maslow ke dalam bahasa yang berbeda (Salado & Nilchiani, 2013: 928-930), kemudian terbentuklah istilah kebutuhan baru agar lebih dekat dengan konteks arsitektur, meliputi kebutuhan fungsional, kebutuhan pelaksanaan, kebutuhan ketersediaan, kebutuhan efektifitas, dan kebutuhan adaptasi (Salado & Nilchiani, 2013: 931). Menurut Lang (1987) dalam Ichsan (2019), penerapan teori humanis pada arsitektur juga dapat dideskripsikan juga sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Analisis *Human Needs* Jon Lang

PHYSIOLOGICAL	Perlindungan (Shelter), Acces to Service
SAFETY	Orientation, Privacy, Teritoriality
BELONGING	Communal Setting, Symbolic Aesthetic, Acces to Service
ESTEEM	Personalization, Symbolic Aesthetic,
ACTUALIZATION	Choice , Development Opportunities

Sumber: Lang, 1987

2.3. Data Umum Lokasi

2.3.1 Kondisi Geografis

Secara geografis, Kabupaten Sekadau terletak pada 00 25' 12'' Lintang Selatan sampai dengan 00 27' 28'' Lintang Utara serta diantara 1100 45' 38'' - 1110 13' 24'' Bujur Timur. Luas Wilayah Kabupaten Sekadau yang terbentang dari Kecamatan Nanga Mahap sampai dengan Kecamatan Belintang Hulu adalah 6.236 Km². Dilihat dari jarak tempuh menuju Kabupaten Sekadau, Kecamatan yang memiliki jarak tempuh terjauh adalah Kecamatan Belintang Hulu (Balai Sepuak) dengan jarak tempuh 112,20 km. Sedangkan yang memiliki jarak tempuh terpendek adalah Kecamatan Sekadau Hulu (Rawak) dengan jarak 20,35 km (BPS Kabupaten Sekadau Tahun 2021).

Berdasarkan Badan Pusat Statistik Kabupaten Sekadau, kondisi topografi Kabupaten Sekadau merupakan kondisi alam yang berupa daratan dan perbukitan. Terdapat tiga sungai utama yang melintasi wilayah Kabupaten Sekadau, sungai-sungai tersebut antara lain adalah Sungai Kapuas, Sungai Sekadau dan Sungai Belintang. Dilihat dari jenis tanahnya, sebagian besar daerah Kabupaten Sekadau adalah jenis tanah PMK (Poldosit Merah Kuning) yaitu sebesar 390,301 Ha (71,69%), dan sisanya terdiri atas Podsol (26,88%) dan alluvial (1,43%).

2.3.2 Demografi Penduduk

Faktor-faktor demografi yang memengaruhi pertambahan jumlah penduduk di suatu daerah adalah jumlah angka kelahiran, dikurangi jumlah angka kematian, dan ditambah angka migrasi netto (migrasi datang/masuk dikurangi migrasi keluar). Pada Tahun 2019 jumlah penduduk Kecamatan Sekadau Hilir diproyeksikan adalah sebanyak 67.827 jiwa, dengan rasio jenis kelamin laki-laki terhadap perempuan sebesar 104. Hal ini berarti terdapat 104 orang laki-laki di setiap 100 orang perempuan di Kecamatan Sekadau Hilir. Tingkat Kepadatan penduduk Kecamatan Sekadau Hilir per km² adalah rata-rata sekitar 80 jiwa pada Tahun 2019. Adapun desa terpadat penduduknya adalah Desa Sungai Ringin yaitu sekitar 332 jiwa per km², sedangkan desa terjarang penduduknya adalah Desa Semabi yaitu baru dihuni oleh rata-rata sebanyak 27 jiwa per km² (BPS Kabupaten Sekadau Tahun 2021).

2.3.3 Sosial, Ekonomi, Budaya

Berikut adalah data-data kuantitatif mengenai informasi sosial, budaya, dan ekonomi di Kabupaten Sekadau berdasarkan Badan Pusat Statistik Kabupaten Sekadau:

1. Sosial

a. Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu bidang yang dapat memperbaiki keadaan suatu daerah, hal ini dikarenakan sektor pendidikan dapat memperbaiki kualitas sumber daya manusia menjadi potensial dan produktif bagi pembangunan suatu daerah. Sampai dengan tahun 2020, sarana dan prasarana pendidikan di Kabupaten Sekadau mencapai 337 unit sekolah yang meliputi sekolah negeri maupun swasta, yang terdiri dari 241 Sekolah Dasar (SD) dan Madrasah Ibtidaiyah (MI); 67 Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Madrasah Tsanawiyah (MTs); dan 29 Sekolah Menengah Atas (SMA), Sekolah Menengah Kejuruan (SMK), dan Madrasah Aliyah (MA).

b. Kesehatan

Di bidang Kesehatan Kabupaten Sekadau sudah memiliki beberapa fasilitas kesehatan seperti sebuah Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD), 12 puskesmas, dan 10 balai kesehatan yang tersebar di tujuh kecamatan. Untuk melaksanakan pelayanan kesehatan di Kabupaten Sekadau tersedia tenaga kesehatan yang meliputi: 60 dokter (dokter umum dan dokter spesialis), 326 perawat dan 226 bidan yang kesemuanya tersebar di tujuh kecamatan di Kabupaten Sekadau.

c. Rumah Ibadah

Banyaknya tempat peribadatan di Kabupaten Sekadau sebanyak 734 buah yang terdiri dari 139 masjid, 133 mushola, 149 gereja protestan dan 303 gereja katolik, 3 pura, dan 7 klenteng.

2. Ekonomi

Berdasarkan hasil perhitungan PDRB tahun 2020, angka PDRB atas dasar harga berlaku mencapai 6,57 triliun rupiah. Kategori A (Pertanian, Kehutanan dan Perikanan) merupakan penyumbang terbesar dengan sumbangan sebesar 39,77%. Jika

dilihat dari sisi pertumbuhan ekonomi, laju pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Sekadau mengalami penurunan sebesar 0,98 %.

3. Budaya

Mayoritas agama yang dianut suku-suku Dayak di Sekadau adalah Katolik dan Protestan, namun ada sebagian menganut Agama Islam yang berasal dari berbagai etnis terutamanya dari etnis Melayu dan diikuti oleh Jawa, Bugis, dan lainnya. Berdasarkan Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Sekadau tahun 2020, sekitar 60,48% penduduk kabupaten sekadau memeluk Kekristenan, dimana Katolik 46,64% dan Protestan 13,82% dari 215.316 jiwa. Pemeluk agama Islam berjumlah 38,71%, kemudian pemeluk Budha 0,66%, serta Konghucu 0,13% yang umunya adalah orang Tionghoa, terakhir adalah agama Hindu dengan jumlah 7 orang.

2.4 Contoh Kasus

1. UPTD Terminal Purabaya atau Bungurasih, Surabaya



Gambar 2. 4 Terminal Purabaya

Sumber: <https://news.detik.com> (diakses tanggal 08 Desember 2021)

Unit Pelaksana Teknis Daerah Terminal Purabaya terletak di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur, yang berbatasan langsung dengan Kota Sidoarjo dengan luas ± 12 Ha. Terminal ini merupakan pengganti Terminal Joyoboyo di Surabaya yang tidak dapat berkembang karena keterbatasan lahan Terminal Purabaya memiliki akses yang baik ke Kota Surabaya dan Kabupaten Sidoarjo yang dikelola oleh pemerintah kota tersebut.

Terminal ini merupakan Terminal tersibuk di Indonesia dengan jumlah pengunjung terminal 120.000 pengunjung per hari. Terminal ini telah direncanakan sejak tahun 1982 berdasarkan surat Persetujuan Gubernur Jawa Timur namun pembangunannya baru pada tahun 1989 serta pengoperasiannya diresmikan oleh Menteri Perhubungan RI pada tahun 1991. Terminal Purabaya merupakan Terminal tipe A dan merupakan Terminal terbesar di Asia Tenggara.

Adapun fasilitas yang tersedia pada terminal adalah shelter/ruang tunggu, kios, mushola, toilet, kantin, area parkir (24 jam). Terminal Purabaya atau lebih dikenal dengan Terminal Bungurasih ini dibangun oleh Pemkot Surabaya sebagai terminal dengan tipe A yang Terjemah: berfungsi untuk melayani kendaraan umum sebagai Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dan Antar Kota Luar Propinsi (AKLP), selain itu Terminal Purabaya juga melayani angkutan kota serta Lyn.

a. Sarana dan Prasana Terminal Purabaya yaitu:

- 1) ruang tunggu keberangkatan di lantai 2, *hall, lobby* yang luas, selasar penghubung, *bridge connection* ventilasi alam dan mekanis;
- 2) satuan pengamanan terminal, fasilitas keselamatan penumpang;
- 3) taman, kolam, air mancur, *art sculpture*;
- 4) *art building dan landscape, stand commercial, souvenir*;
- 5) panggung hiburan (*stage*)
- 6) eskalator/travelator, *terminal information display dan board*
- 7) kanopi selasar, *pedestrian, rest room*, dan mushola, *locker, medical care, guide signage, trolley*;
- 8) *car drop off*, parkir gedung untuk mobil dan roda dua;
- 9) *ramp, unable/handycapesd toilet*;
- 10) *playground* dan laktasi;
- 11) *smoking area*;
- 12) *bussines centre: atm, warpostel, mini office*;
- 13) lingkungan *store*;
- 14) *wifi area*;
- 15) parkir karyawan;

- 16) ruang monitor, relaksasi;
- 17) asrama awak bus/angkutan umum;
- 18) kantin;
- 19) tempat cuci dan bengkel angkutan umum;
- 20) closed/transparant wall main building ipal;



Gambar 2. 5 Site Plan Terminal Purabaya

Sumber: surabayainfowisata.blogspot.com/2015/08/terminal-purabaya.html (diakses tanggal 05 Februari 2022)

2. Terminal Giwangan, Yogyakarta



Gambar 2. 6 Terminal Giwangan Yogyakarta

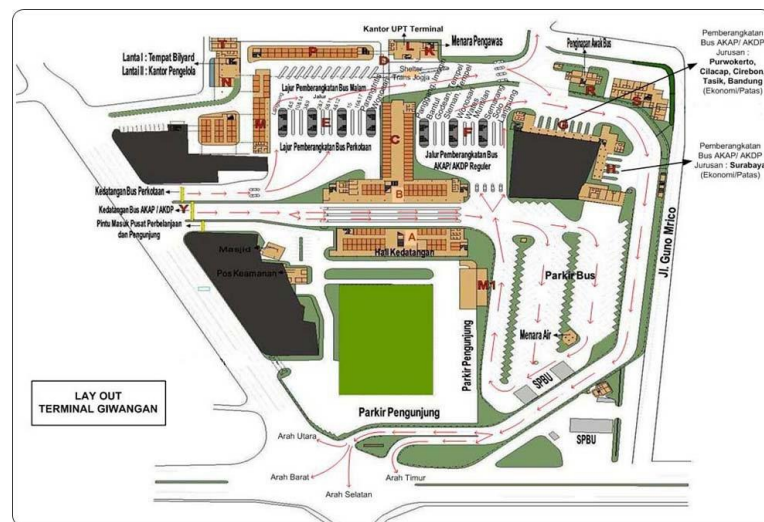
Sumber: <https://pariwisata.jogjakota.go.id> (diakses tanggal 10 Desember 2021)

Terminal Giwangan merupakan terminal penumpang tipe A dengan luas lahan 5,8 ha yang terletak di Kelurahan Giwangan, Umbulharjo, Yogyakarta, tepatnya di Jalan Imogiri Timur Km 6, di dekat perbatasan antara Kota Yogyakarta dengan Kabupaten Bantul. Zonasi Pada Terminal Giwangan, terbagi atas beberapa blok bangunan yang mana blok-blok tersebut dapat dikelompokkan menjadi kesatuan zona.

Berikut lima zona yang terbentuk dari blok- blok tersebut yaitu, zona kedatangan, zona keberangkatan, zona pengelola, zona parkir, dan zona servis. Zona kedatangan merupakan bangunan berlantai dua yang dihubungkan dengan eskalator dan tangga. Area lantai dua pada zona kedatangan ini difungsikan sebagai area tunggu dan tempat penjualan tiket.

Selain itu, dapat diamati antara zona kedatangan dan keberangkatan memiliki letak yang berdekatan. Zona tersebut dihubungkan dengan selasar dan tangga yang berada di antara ruang tunggu dengan area keberangkatan.

Adapun zona keberangkatan terbagi atas zona keberangkatan timur dan barat. Zona keberangkatan timur difungsikan sebagai area bus AKAP/AKDP, sedangkan untuk zona keberangkatan barat difungsikan untuk bus perkotaan, dan shelter trans jogja. Begitu halnya dengan zona parkir yang terbagi antara zona parkir pengunjung dan zona parkir bus.



Gambar 2. 7 Site Plan Terminal Giwangan

Sumber: <https://www.facebook.com/bismania/> (diakses tanggal 10 Desember 2021)

Kegiatan dan Program Ruang Kegiatan yang terdapat pada Terminal Giwangan, antara lain:

a. Kegiatan Penumpang

Beberapa fasilitas ruang untuk kegiatan penumpang yaitu: hall kedatangan, ruang tunggu pada lantai dua, area keberangkatan, ruang penjualan loket tiket, area makan, dan kios penjualan oleh-oleh khas jogja. Area keberangkatan dan ruang tunggu dihubungkan dengan selasar melewati tangga. Adapun area keberangkatan disesuaikan dengan lokasi kota tujuan yang telah terpasang. Penempatan ruang tunggu untuk penumpang AKAP/AKDP yang berada pada lantai dua.

b. Kegiatan Pengelola

Kegiatan pengelola ini terdapat sisi utara, terdiri dari ruang kantor pengelola, kantor UPT Terminal, dan menara pengawas pada sisi utara site.

c. Kegiatan Moda

Kegiatan moda kendaraan pada Terminal Giwangan ini diletakkan secara terpisah. Sehingga area kegiatan moda kendaraan pada terminal ini, terdiri atas: jalur kedatangan bus AKAP/AKDP, jalur keberangkatan bus AKAP/AKDP, jalur keberangkatan bus perkotaan, area parkir bus, area parkir pengunjung, dan area shelter trans jogja.