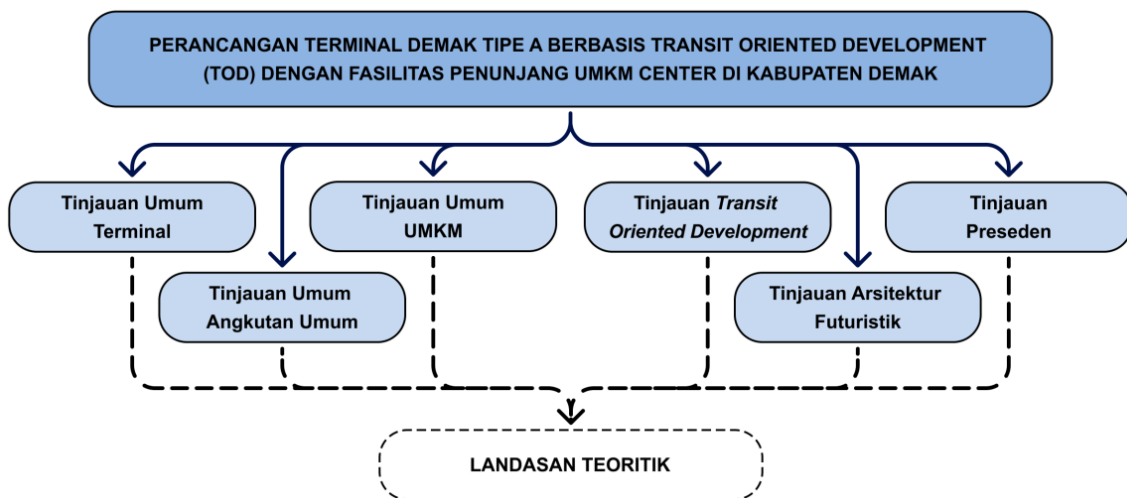


BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam penulisan Laporan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur (LP3A) ini, tinjauan pustaka diperlukan guna untuk membantu penulis dalam melakukan analisis. Pada laporan ini diperlukan teori-teori yang relevan untuk dikaji terutama yang berkaitan dengan: [i] tinjauan umum terminal, [ii] tinjauan umum angkutan umum, [iii] tinjauan umum UMKM, [iv] tinjauan *Transit Oriented Development*, [v] tinjauan arsitektur futuristik, dan [vi] tinjauan preseden.



2.1 Tinjauan Umum Terminal

2.1.1 Pengertian Terminal

Pengertian terminal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan, adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Terminal bus merupakan lokasi yang menjadi berkumpulnya bus untuk mengakhiri dan mengawali jalur lintasan/trayek operasionalnya (Nursetyo, 2016). Terminal berfungsi simpul yang berperan dalam sistem konektivitas transportasi darat yang melayani kebutuhan publik, seperti menurunkan dan menaikkan penumpang, bongkar muat barang, mengatur arus lalu lintas, mengelola angkutan umum, serta menjadi titik pemberhentian bagi transportasi intra dan antar moda (Andriyanti dan Mudiyono, 2017).

Dari pengertian terminal diatas, dapat disimpulkan bahwa terminal merupakan simpul penting dalam sistem transportasi jalan yang berperan sebagai tempat untuk

mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan, memfasilitasi proses naik-turun penumpang transportasi jalan serta barang. Selain itu, memungkinkan antar moda angkutan dapat berpindah dengan tujuan utama melayani kebutuhan umum dan mengendalikan lalu lintas kendaraan umum.

2.1.2 Fungsi Terminal

Dalam Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No.31 Tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan (dalam Hasina dan Satyadharma, 2023), fungsi terminal ini terbagi menjadi tiga fungsi, sebagai berikut:

- a. Fungsi Terminal bagi Pemerintah
Terminal sebagai pengatur lalu lintas perkotaan, menjadi sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD), serta menjadi pusat pelayanan dan pengendali mobilitas angkutan umum.
- b. Fungsi Terminal bagi Penumpang
Terminal berfungsi sebagai area tunggu untuk perpindahan antar moda transportasi, Didukung oleh beragam fasilitas umum, seperti ruang tunggu yang nyaman, papan informasi yang jelas, toilet nyaman dan bersih, serta fasilitas pendukung lainnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- c. Fungsi Terminal bagi Operator Angkutan Umum
Terminal difungsikan untuk mengatur layanan angkutan umum, menyediakan fasilitas rehat dan informasi bagi kru angkutan, serta menjadi tempat pangkalan bagi operator transportasi umum.

2.1.3 Jenis dan Tipe Terminal

Terminal dikategorikan menjadi 2 jenis, yaitu terminal penumpang dan terminal barang, sedangkan Tipe terminal penumpang dijelaskan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 yang terbagi ke dalam 3 Tipe menurut peran pelayanannya yaitu:

- a. Terminal Penumpang Tipe A, fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan lintas batas negara dan/ atau angkutan antar kota antar provinsi (AKAP), pelayanan angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan serta dapat dipadukan dengan Simpul moda lainnya.
- b. Terminal Penumpang Tipe B, merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi

(AKDP), melayani angkutan perkotaan dan/atau angkutan perdesaan serta dapat dipadukan dengan Simpul moda lainnya.

- c. Terminal Penumpang Tipe C, fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan serta dapat dipadukan dengan Simpul moda lainnya.

2.1.4 Fasilitas Terminal Penumpang

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021, penyediaan fasilitas-fasilitas pada terminal terbagi menjadi dua jenis yaitu fasilitas utama dan fasilitas penunjang diantaranya sebagai berikut:

a. Fasilitas utama

Fasilitas utama terminal meliputi

- 1) Jalur keberangkatan
- 2) Jalur kedatangan
- 3) Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan penjemput
- 4) Tempat naik turun penumpang
- 5) Tempat parkir kendaraan
- 6) Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup
- 7) Perlengkapan jalan
- 8) Media informasi
- 9) Kantor penyelenggara terminal
- 10) Loker penjualan tiket (dapat dikecualikan apabila telah tersedia pelayanan tiket secara elektronik)
- 11) Pelayanan pengguna terminal dari pengusaha bus (*customer service*)
- 12) Outlet pembelian tiket secara *online*
- 13) Jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus, dan
- 14) Tempat berkumpul darurat.

Fasilitas utama berupa jalur keberangkatan, jalur kedatangan, tempat parkir kendaraan, jalur pejalan kaki, dan tempat berkumpul darurat dapat ditempatkan dalam satu area. Selain itu, luasan, desain, dan jumlah fasilitas utama pada penempatan dalam satu area wajib mempertimbangkan:

- Kebutuhan pelayanan angkutan orang
- Karakteristik pelayanan
- Pengaturan waktu tunggu kendaraan

- Pengaturan pola parkir, dan
- Dimensi kendaraan.

b. Fasilitas penunjang

Fasilitas penunjang merupakan fasilitas yang disediakan di Terminal sebagai penunjang kegiatan pokok Terminal. Fasilitas penunjang dapat berupa:

- 1) Fasilitas penyangga distabilitas dan ibu hamil atau menyusui
- 2) Pos kesehatan
- 3) Fasilitas kesehatan
- 4) Fasilitas peribadatan
- 5) Pos polisi
- 6) Alat pemadam kebakaran
- 7) Fasilitas umum.

Fasilitas umum ini dirincikan lagi meliputi:

- a) Toilet
- b) Rumah makan
- c) Fasilitas telekomunikasi
- d) Tempat istirahat awak kendaraan
- e) Fasilitas pereduksi pencemaran kebisingan
- f) Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang
- g) Fasilitas kebersihan
- h) Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum
- i) Fasilitas perdagangan, pertokoan
- j) Fasilitas penginapan.
- k) Area merokok
- l) Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM)
- m) Fasilitas pengantar barang (*trolley* dan tenaga angkut)
- n) Fasilitas telekomunikasi dan/atau area dengan jaringan internet
- o) Ruang anak-anak
- p) Media pengaduan layanan, dan
- q) Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan

2.1.5 Zona Pelayanan Terminal Penumpang

Zona pelayanan terminal yang dijelaskan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 merupakan Penggunaan ruang yang dirancang untuk menampung fungsi kegiatan pelayanan Terminal. Zona pelayanan terminal ini dibagi menjadi 4 zona pelayanan diantaranya:

a. Zona penumpang sudah bertiket (Zona I)

Zona penumpang sudah bertiket (Zona I) adalah ruang steril yang khusus disediakan untuk penumpang yang memiliki tiket dan telah siap memasuki kendaraan. Zona I ini berupa ruang tunggu yang terdiri atas:

- Eksekutif (*Lounge*) atau
- Non-eksekutif (*Non Lounge*).

b. Zona Penumpang belum bertiket (Zona II)

Zona Penumpang belum bertiket (Zona II) adalah ruang bagi calon penumpang, pengantar, dan orang umum untuk memperoleh pelayanan sebelum memasuki zona sudah bertiket atau zona II. Zona Penumpang belum bertiket (Zona II) meliputi:

- *Single outlet ticketing online*
- Ruang fasilitas kesehatan
- Ruang komersial (fasilitas perdagangan dan pertokoan)
- Fasilitas keamanan (*checking detector/ closed-circuit television*)
- Tempat transit penumpang (*hall*)
- Ruang anak-anak
- Jalur kedatangan penumpang
- Ruang tunggu
- Ruang pembelian tiket untuk bersama
- Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (*customer service*)
- Pusat informasi (*information center*)
- Fasilitas penyandang disabilitas atau lanjut usia
- Toilet
- Ruang ibu hamil atau menyusui
- Ruang ibadah
- Fasilitas kesehatan
- Papan perambuan dalam terminal (*signage*)
- Layanan bagasi (*lost and found*)
- Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup
- Fasilitas telekomunikasi dan/ atau area dengan jaringan internet
- Ruang penitipan barang
- Tempat parkir
- Halaman terminal
- Area merokok, dan/atau
- Fasilitas kebersihan.

c. Zona perpindahan

Zona perpindahan adalah ruang perpindahan penumpang dari berbagai jenis pelayanan angkutan penumpang umum, serta angkutan penumpang umum tidak diperkenankan untuk menunggu setelah menurunkan penumpang.

d. Zona pengendapan

Zona pengendapan adalah ruang yang difungsikan untuk istirahat awak kendaraan, pengendapan kendaraan, *ramp check*, dan bengkel yang diperuntukkan bagi operasional bus.

2.1.6 Pengoperasian Terminal Penumpang

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021, pengoperasian terminal dilaksanakan oleh:

- a. Menteri, untuk Terminal Penumpang Tipe A dengan rincian sebagai berikut:
 - Direktur Jenderal melalui balai transportasi darat, untuk Terminal Penumpang Tipe A yang berada di luar wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, atau
 - Kepala Badan, untuk Terminal Penumpang Tipe A yang berada di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.
 - Wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dapat diselenggarakan berdasarkan asas dekonsentrasi kepada Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- b. Gubernur, untuk Terminal Penumpang Tipe B
- c. bupati/wali kota, untuk Terminal Penumpang Tipe C
- d. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta, untuk Terminal Penumpang Tipe B dan Tipe C di wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021, dijelaskan kembali bahwa pengoperasian terminal dikoordinasikan oleh koordinator satuan pelayanan terminal. Lalu koordinator satuan pelayanan terminal ini dibantu oleh petugas terminal yang meliputi:

- a. Kepala urusan layanan tata kelola
- b. Kepala urusan sistem informasi
- c. Petugas administrasi
- d. Petugas pencatat kedatangan, keberangkatan, dan faktor muat
- e. Pengatur lalu lintas
- f. Penyidik Pegawai Negeri Sipil
- g. Penguji kendaraan bermotor

- h. Petugas komersial.

2.1.7 Persyaratan Perencanaan Terminal

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021, pembangunan Terminal Penumpang harus dilengkapi dengan rancang bangun, buku kerja rancang bangun, Rencana Induk Terminal, dan dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup yang mencakup analisis dampak lalu lintas.

Buku kerja rancang bangun merupakan dokumen teknis yang memuat *Detail Engineering Design* (DED) Terminal pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 meliputi:

- a. Desain arsitektur meliputi eksterior dan interior
- b. Desain struktur bangunan
- c. Mekanikal berupa tata udara, sanitasi, plumbing, transportasi
- d. Elektrikal berupa catu daya, tata cahaya, telepon, komunikasi, dan alarm
- e. Tata ruang luar berupa lansekap, ruang terbuka hijau, dan perkerasan
- f. Rencana anggaran biaya disertai analisa harga satuan.

Selain itu, pembuatan buku kerja rancang bangun dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 harus memperhatikan:

- a. Prakiraan volume angkutan dan Penumpang yang dilayani
- b. Tata letak fasilitas integrasi Terminal Penumpang dengan moda lainnya
- c. Pola pergerakan kendaraan dan orang di dalam Terminal
- d. Akses dari dan menuju Terminal yang ramah bagi orang berkebutuhan khusus
- e. Manajemen dan rekayasa lalu lintas di dalam dan di sekitar Terminal.

Pola pergerakan kendaraan dan orang di dalam Terminal memperhatikan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Tersedianya akses masuk dan keluar Penumpang baik yang akan naik kendaraan maupun turun dari kendaraan
- b. Tersedia akses masuk dan akses keluar Terminal yang dipisahkan.

2.1.8 Standar Pelayanan Terminal Penumpang

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2015 mengenai standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan, merupakan pedoman bagi penyelenggara terminal angkutan jalan Standar pelayanan paling sedikit memuat pelayanan fasilitas utama dan fasilitas penunjang

sesuai dengan Tipe dan kelas terminal yang wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara terminal penumpang angkutan jalan yang meliputi:

- a. Pelayanan keselamatan
- b. Pelayanan keamanan
- c. Pelayanan kehandalan/keteraturan
- d. Pelayanan kenyamanan
- e. Pelayanan kemudahan/keterjangkauan
- f. Pelayanan kesetaraan

Tabel 2.1 Standar pelayanan terminal penumpang

Jenis Pelayanan		Terminal Penumpang		
		Tipe A		Tipe B
Keselamatan				
a	Lajur pejalan kaki	Tersedia lajur pejalan kaki meminimalkan crossing dengan kendaraan bermotor		
b	Fasilitas keselamatan jalan	Tersedia fasilitas keselamatan jalan (rambu, marka, penerangan jalan, pagar)		
c	Jalur evakuasi	Tersedia jalur evakuasi		
d	Alat pemadam kebakaran	Tersedia alat pemadam kebakaran		
e	Pos, fasilitas dan petugas kesehatan	Tersedia pos, fasilitas dan petugas kesehatan		Tersedia fasilitas dan petugas kesehatan
f	Pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum	Tersedia pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum		
g	Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum	Tersedia fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum		-
h	Informasi fasilitas keselamatan	Tersedia informasi fasilitas keselamatan, petunjuk jalur, evakuasi dan titik kumpul yang mudah terlihat dengan jelas		
i	Informasi fasilitas kesehatan	Tersedia informasi fasilitas kesehatan yang mudah terlihat dengan jelas		
j	Informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor	Tersedia informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan bermotor		
Keamanan				
a	Fasilitas keamanan	Tersedia pos keamanan, kamera pengawas, dan titik pengamanan tertentu.		Tersedia pos keamanan
b	Media pengaduan gangguan keamanan	Tersedia stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat yang strategis, mudah terlihat dan jelas terbaca		
c	Petugas keamanan	Minimal 2 petugas berseragam dan	Minimal 1 petugas berseragam dan mudah terlihat	

		mudah terlihat	
Kehandalan/keteraturan			
a	Jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis	Tersedia jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis	
b	Jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis	Tersedia jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis	
c	Loket penjualan tiket	Loket penjualan tiket tetap dan teratur	-
d	Kantor penyelenggara terminal, ruang kendali dan manajemen sistem informasi terminal	• Tersedia kantor penyelenggara terminal, <i>Control room</i> dan SIM terminal. • Luas disesuaikan dengan kebutuhan dan ketersediaan pegawai	• Tersedia kantor penyelenggara terminal. • Luas disesuaikan dengan kebutuhan dan ketersediaan pegawai
e	Petugas operasional terminal	Tersedia petugas operasional terminal yang mengatur operasional terminal	
Kenyamanan			
a	Ruang tunggu	• Tersedia tempat duduk • Area bersih 100% sejuk dan tidak berbau yang berasal dari area terminal • Dilakukan kanalisasi penumpang, dan diklasifikasikan berdasarkan zona	• Area bersih 100% sejuk dan tidak berbau yang berasal dari area terminal • Dilakukan kanalisasi penumpang, dan diklasifikasikan berdasarkan zona
b	Toilet	• Pria (4 Urinoir, 3 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 wastafel) • Wanita (6 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 wastafel) • Area bersih 100% dan tidak berbau	• Pria (2 Urinoir, 2 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 wastafel) • Wanita (4 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 1 wastafel) • Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari

		yang berasal dari dalam terminal • Disesuaikan dengan kondisi lingkungan	dalam terminal • Disesuaikan dengan kondisi lingkungan	dalam terminal • Disesuaikan dengan kondisi lingkungan
c	Fasilitas peribadatan/ mushola	• Pria (11 normal dan 2 penyandang disabilitas) • Wanita (9 normal dan 2 penyandang disabilitas) • Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam terminal	• Pria 7 orang • Wanita 5 orang • Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam terminal	• orang (laki-laki atau perempuan) • Area bersih 100% dan tidak berbau yang berasal dari dalam terminal
d	Ruang terbuka hijau	• Tersedia ruang terbuka hijau minimum 30% luas lahan • Terdapat alat-alat kebersihan, penyiraman taman • Tempat sampah yang terpisah antara sampah kering dan basah		• Tersedia ruang terbuka hijau • Tersedia tempat sampah
e	Rumah makan	Tersedia fasilitas rumah makan sesuai kebutuhan		
f	Fasilitas dan petugas kebersihan	Tersedia fasilitas dan petugas kebersihan		
g	Tempat istirahat awak kendaraan	Tersedia tempat istirahat awak kendaraan		
h	Area merokok (<i>smoking area</i>)	Tersedia <i>smoking area</i>		
i	Drainase	Tersedia drainase yang memadai		
j	Area dengan jaringan internet (<i>hot spot area</i>)	Tersedia <i>hot spot area</i>	-	
k	Ruang baca (<i>reading book</i>)	Tersedia ruang baca (<i>reading book</i>)	-	
l	Lampu penerangan ruangan	Tersedia lampu penerangan dengan intensitas cahaya 300 lux per 100 meter persegi		
Kemudahan/Keterjangkauan				
a	Letak jalur pemberangkatan	• Letak jalur keberangkatan kendaraan tetap dan teratur • Terpisah dengan jalur penurunan penumpang • Tidak boleh terdapat crossing dengan kendaraan lain	Letak jalur keberangkatan kendaraan tetap dan teratur	
b	Letak jalur kedatangan	• Letak jalur keberangkatan kendaraan tetap dan teratur • Terpisah dengan jalur penurunan penumpang • Tidak boleh terdapat crossing dengan kendaraan lain	Letak jalur keberangkatan kendaraan tetap dan teratur	

c	Informasi pelayanan		
	Visual: • Denah/layout terminal • Nomor trayek, nama PO, dan kelas pelayanannya • Nama terminal keberangkatan • Jadwal • Tarif • Peta keberangkatan	Diletakkan di tempat yang strategis antara lain dekat loket, di pintu masuk dan di ruang tunggu umum, mudah dilihat dan jelas terbaca	
	Audio: • Informasi pelayanan (disebutkan apa saja) • kejadian khusus dan gangguan	Diletakkan di tempat yang mudah didengar oleh pengguna jasa dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada	
d	Informasi angkutan lanjutan. Sekurang-kurangnya termuat: • Jenis angkutan • Lokasi angkutan lanjutan • Jam pelayanan angkutan lanjutan • Jurusan/rute • Tarif	Penempatan mudah terlihat dan jelas terbaca	
e	Informasi gangguan perjalanan mobil bus	Informasi diumumkan maksimal 10 menit setelah terjadi gangguan dan jelas terdengar dengan intensitas suara 20 dB lebih besar dari kebisingan yang ada	-
d	Tempat penitipan barang	Tersedia tempat penitipan barang sesuai kebutuhan	-
f	Fasilitas pengisian baterai (<i>charging corner</i>)	Tersedia fasilitas pengisian baterai (<i>charging corner</i>)	-
g	Tempat naik/turun penumpang	Tinggi <i>platform</i> sama dengan tinggi lantai bus	
h	Tempat parkir kendaraan umum dan pribadi	Tersedia tempat parkir dengan luas disesuaikan dengan lahan yang tersedia	
Kesetaraan			
a	Fasilitas penyandang cacat (difabel)	• Terdapat <i>ramp portable</i> atau <i>ramp</i> permanen dengan kemiringan 20 derajat untuk	-

		penyambung dari <i>platform</i> ke kendaraan • Toilet pengguna <i>difable</i> • Kursi roda <i>difable</i>	
b	Ruang ibu menyusui	Tersedia ruang tertutup khusus beserta fasilitas lengkap untuk ibu menyusui dan bayi	

(Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2015)

2.2 Tinjauan Umum Angkutan Umum

2.2.1 Pengertian Angkutan Umum

Angkutan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019, merupakan perpindahan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Angkutan berfungsi sebagai sarana pemindahan orang maupun suatu barang dari satu lokasi ke lokasi lain, yang berguna untuk memfasilitasi individu atau kelompok dalam mengakses lokasi yang diinginkan ataupun mengirimkan barang dari lokasi awal menuju lokasi tujuan, baik melalui kendaraan maupun secara manual tanpa kendaraan (Ariga dan Bastian, 2020). Angkutan umum merujuk pada transportasi penumpang yang disediakan dengan sistem pembayaran atau penyewaan, termasuk angkutan kota seperti bus kota, minibus, kereta api, angkutan air, dan udara (Warpani dalam Desga et al., 2016).

Berdasarkan pengertian angkutan umum tadi, angkutan umum merupakan sarana transportasi untuk mengangkut orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain yang dituju, umumnya melalui kendaraan di jalan. Tujuannya untuk memudahkan akses penumpang atau pengiriman barang melalui berbagai jenis angkutan seperti minibus, bus, kereta api, serta transportasi air dan udara.

2.2.2 Jenis-Jenis Angkutan Umum

Jenis-jenis pelayanan angkutan umum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019, terdiri dari angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Perkotaan, dan Angkutan Pedesaan.

a. Angkutan Lintas Batas Negara

Angkutan Lintas Batas Negara adalah Angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati lintas batas negara dengan memakai Mobil Bus umum yang terikat dalam trayek. Angkutan Lintas Batas Negara mempunyai kriteria sebagai berikut:

- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Pelayanan Angkutan bersifat cepat
- Persyaratan memakai mobil bus tingkat, mobil bus maxi, mobil bus besar, atau mobil bus Sedang dengan kelas pelayanan non-ekonomi.

b. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

Angkutan Antar Kota Antar Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari 1 daerah provinsi dengan memakai Mobil Bus umum yang terikat dalam trayek. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi mempunyai kriteria sebagai berikut:

- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Pelayanan angkutan bersifat pelayanan cepat dan/atau pelayanan reguler
- Terminal asal dan tujuan serta Terminal persinggahan yang berupa Terminal Tipe A atau simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, dan/atau stasiun kereta api yang dihubungkan sebagai Jaringan trayek dan/atau wilayah strategis atau wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi
- Prasarana jalan yang dilalui dalam pelayanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi seperti yang tercantum dalam izin penyelenggaraan yang telah ditentukan.
- Persyaratan memakai mobil bus tingkat, mobil bus maxi, mobil bus besar, dan/atau mobil bus sedang untuk pelayanan ekonomi maupun pelayanan non-ekonomi.

c. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Angkutan Antarkota Dalam Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam 1 daerah provinsi dengan memakai Mobil Bus umum yang terikat dalam trayek. Angkutan Antarkota Dalam Provinsi mempunyai kriteria sebagai berikut:

- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Pelayanan angkutan bersifat pelayanan cepat dan/atau pelayanan reguler
- Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan, persinggahan, dan tujuan angkutan orang berupa Terminal Tipe A dan Terminal Tipe B.
- Persyaratan memakai mobil bus tingkat, mobil bus maxi, mobil bus besar, dan/atau mobil bus sedang untuk pelayanan ekonomi maupun pelayanan non-ekonomi.

d. Angkutan Perkotaan

Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam kawasan perkotaan yang terikat dalam trayek. Angkutan Perkotaan mempunyai kriteria berdasarkan jaringan trayek Angkutan Perkotaan sebagai berikut:

1) Trayek Kawasan Megapolitan

a) Trayek utama

- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan antar kawasan utama serta antara kawasan utama dan pendukung, dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap
- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Perkotaan berupa halte
- Melayani Angkutan massal dengan memakai mobil bus besar, mobil bus maxi, mobil bus tingkat, atau mobil bus tempel

b) Trayek pengumpan

- Berfungsi sebagai trayek pengumpan terhadap trayek utama
- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman
- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Perkotaan
- Tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dapat menggunakan halte dengan lantai tinggi
- Memakai mobil bus besar, mobil bus sedang, mobil bus kecil, dan/atau mobil penumpang umum.

2) Trayek Kawasan Metropolitan

a) Trayek utama

- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan antar kawasan utama serta antara kawasan utama dan pendukung, dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap

- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Perkotaan berupa halte
- Dilayani Angkutan massal dengan memakai mobil bus besar, mobil bus maxi, mobil bus tingkat, atau mobil bus tempel

b) Trayek pengumpan

- Berfungsi sebagai trayek pengumpan terhadap trayek utama
- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman
- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk angkutan perkotaan
- Tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang menggunakan halte
- Memakai mobil bus besar, mobil bus sedang, mobil bus kecil, dan/atau mobil penumpang umum.

3) Trayek Kawasan Perkotaan Besar

a) Trayek utama

- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan antar kawasan utama serta antara kawasan utama dan pendukung, dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap
- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Perkotaan
- Tempat untuk menaikkan dan menurunkan Penumpang menggunakan halte
- Memakai mobil bus besar, mobil bus maxi, mobil bus tingkat atau mobil bus tempel
- Dapat dilayani dengan Angkutan Massal.

b) Trayek pengumpan

- Berfungsi sebagai trayek pengumpan terhadap trayek utama

- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman
- Melayani Angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Perkotaan
- Tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang menggunakan halte
- Memakai mobil bus sedang, mobil bus kecil, dan/atau mobil penumpang umum.

4) Trayek Kawasan Perkotaan Sedang

a) Trayek utama

- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan antar kawasan utama serta antara kawasan utama dan pendukung, dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap
- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Perkotaan
- Tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang menggunakan halte
- Memakai mobil bus besar atau mobil bus sedang

b) Trayek pengumpan

- Berfungsi sebagai trayek pengumpan terhadap trayek utama
- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman
- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Perkotaan
- Memakai mobil bus kecil dan/atau mobil penumpang umum

5) Trayek Kawasan Perkotaan Kecil

a) Trayek utama

- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan antar kawasan utama serta antara kawasan utama dan pendukung, dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap
- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Perkotaan
- Memakai mobil bus sedang atau mobil bus kecil

b) Trayek pengumpan

- Berfungsi sebagai trayek pengumpan terhadap trayek utama
- Memiliki jadwal tetap seperti yang tercantum dalam jadwal perjalanan
- Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman
- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Perkotaan
- Memakai mobil bus kecil dan/atau mobil penumpang umum.

e. Angkutan Pedesaan

Angkutan Pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan. Angkutan Pedesaan mempunyai kriteria sebagai berikut:

- Memiliki jadwal tetap
- Melayani angkutan bersifat lambat dengan waktu menunggu relatif cukup lama
- Melayani angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditentukan untuk Angkutan Pedesaan
- Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

Jenis-jenis angkutan tadi, merupakan bagian dari sistem transportasi umum yang melayani berbagai skala perjalanan, dari antarnegara hingga rute lokal dalam kota dan pedesaan. Dalam sistem transportasi ini, terdapat pula angkutan massal yang menjadi bagian penting dari pelayanan transportasi perkotaan.

Angkutan massal yang dipaparkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 adalah pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam kawasan perkotaan yang menggunakan mobil bus dengan kapasitas angkut massal dan dilengkapi dengan lajur khusus. Angkutan Massal berbasis jalan harus didukung dengan:

- a. Mobil Bus yang berkapasitas angkut massal
- b. Lajur khusus
- c. Trayek Angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan Trayek Angkutan Massal
- d. Angkutan pengumpan
Angkutan pengumpan merupakan Angkutan pengumpan ke simpul Angkutan Massal terdekat

2.2.3 Klasifikasi Angkutan Umum

Angkutan umum diklasifikasikan menjadi dua pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019, diantaranya:

- a. Mobil Penumpang
Mobil Penumpang merupakan kendaraan bermotor angkutan orang yang mempunyai,
 - Kapasitas tempat duduk maksimal 8 orang, termasuk juga pengemudi
 - Atau yang memiliki berat tidak melebihi 3.500 kilogram.
- b. Mobil Bus
Mobil Bus adalah merupakan kendaraan bermotor angkutan orang yang mempunyai,
 - Kapasitas tempat duduk lebih dari 8 orang, termasuk juga pengemudi
 - Atau yang memiliki berat melebihi 3.500 kilogram.

Tabel 2.2 Klasifikasi Mobil Bus

Jenis Mobil Bus	Kriteria
Mobil Bus Kecil	• Beratnya lebih dari 3.500 – 5.000 kilogram • Panjangnya maksimal 6 meter • Lebarnya tidak melebihi 2,1 meter • Tingginya tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan.
Mobil Bus Sedang	• Memiliki berat lebih dari 5.000 – 8.000 kilogram • Panjangnya maksimal 9 meter

	• Lebar nya tidak lebih dari 2,1 meter • Tingginya tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan.
Mobil Bus Besar	• Beratnya lebih dari 8.000 – 16.000 kilogram • Panjangnya lebih dari 9 – 12 meter • Lebar nya tidak lebih dari 2,5 meter • Tingginya tidak melebihi 4,2 meter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan.
Mobil Bus Maxi	• Beratnya lebih dari 16.000 – 24.000 kilogram • Panjangnya maksimal 12 – 13,5 meter • Lebar nya tidak lebih dari 2,5 meter • Tingginya tidak melebihi 4,2 meter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan.
Mobil Bus Tempel	• Beratnya lebih dari 22.000 – 26.000 kilogram • Panjangnya maksimal 13,5 – 18 meter • Lebar nya tidak lebih dari 2,5 meter • Tingginya tidak melebihi 4,2 meter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar kendaraan.
Mobil Bus Tingkat	• Beratnya lebih dari 21.000 – 24.000 kilogram • Panjangnya maksimal 9 – 13,5 meter • Lebar nya tidak lebih dari 2,5 meter • Tingginya tidak melebihi 4,2 meter

(Sumber : Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 15 Tahun 2019)

2.3 Tinjauan Umum UMKM

2.3.1 Pengertian UMKM

UMKM adalah jenis usaha skala kecil (mikro) yang memiliki peranan yang besar dalam meningkatkan dan menumbuhkan perekonomian masyarakat karena dengan adanya UMKM ini kesejahteraan masyarakat dapat tercapai dan mampu situasi apapun (Farisi et al., 2022). UMKM ialah usaha komersial yang dijalankan oleh perorangan/individu dan usaha ekonomi produktif menurut standar yang ditetapkan undang-undang (Utami et al., 2022).

Pengertian Usaha Mikro, Kecil dan Menengah yang tercantum pada Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021, sebagai berikut:

- a. Usaha Mikro adalah usaha produktif milik orang perorangan dan atau badan usaha perorangan yang memenuhi kriteria Usaha
- b. Usaha Kecil adalah usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau bukan cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dari Usaha Menengah atau usaha besar yang memenuhi kriteria Usaha
- c. Usaha Menengah adalah usaha ekonomi produktif yang berdiri sendiri, yang dilakukan oleh orang perorangan atau badan usaha yang bukan merupakan anak perusahaan atau cabang perusahaan yang dimiliki, dikuasai, atau menjadi bagian baik langsung maupun tidak langsung dengan Usaha Kecil atau usaha besar yang memenuhi kriteria Usaha Menengah

Berdasarkan pengertian UMKM tadi, kesimpulannya dapat dikemukakan bahwa UMKM adalah usaha ekonomi produktif yang dilakukan oleh individu maupun badan usaha, dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang sangat penting. Usaha Mikro mencakup usaha milik perorangan, sedangkan Usaha Kecil dan Menengah adalah usaha yang independen tanpa afiliasi dengan perusahaan besar. UMKM dianggap mampu bertahan dan berkontribusi signifikan terhadap ekonomi lokal melalui produk-produk berkualitas dengan harga terjangkau, serta mampu menciptakan lapangan kerja di berbagai sektor.

2.3.2 Kriteria UMKM

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021, Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah dikelompokkan berdasarkan kriteria modal usaha atau hasil penjualan tahunan. Kriteria modal usaha digunakan untuk pendirian atau pendaftaran kegiatan usaha yang terdiri atas:

- a. Usaha Mikro memiliki modal usaha sampai dengan paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha
- b. Usaha Kecil memiliki modal usaha lebih dari Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) sampai dengan paling banyak Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha
- c. Usaha Menengah memiliki modal usaha lebih dari Rp5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah) sampai dengan paling banyak Rp10.000.000.000,00 (sepuluh miliar rupiah) tidak termasuk tanah dan bangunan tempat usaha.

Lalu dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021, dijelaskan kembali untuk pemberian kemudahan, perlindungan, dan pemberdayaan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah selain kriteria modal usaha, digunakan kriteria hasil penjualan tahunan yang terdiri atas:

- a. Usaha Mikro memiliki hasil penjualan tahunan sampai dengan paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah)
- b. Usaha Kecil memiliki hasil penjualan tahunan lebih dari Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah) sampai dengan paling banyak Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah)
- c. Usaha Menengah memiliki hasil penjualan tahunan lebih dari Rp15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah) sampai dengan paling banyak Rp50.000.000.000,00 (lima puluh miliar rupiah).

2.3.3 Pengaruh UMKM Terhadap Perekonomian

Pertumbuhan perekonomian dapat dimaknai sebagai peningkatan yang dihitung oleh negara dalam nilai dan produksi barang dan jasa selama rentang waktu tertentu, berdasarkan indikator-indikator seperti pengangguran dan pengurangan kemiskinan (Dewi dan Suprpto, 2022). Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) sebagai bagian dari kemajuan ekonomi dianggap berperan penting, terutama di negara berkembang, karena keberhasilannya secara langsung mendukung pertumbuhan ekonomi melalui kontribusi signifikan untuk membuka peluang kerja, menaikkan pendapatan, serta distribusi kekayaan. (Supriatna et al., 2023).

Qadisyah et al. (2023) menyatakan bahwa UMKM berkontribusi signifikan terhadap pembangunan ekonomi melalui keterlibatannya dalam beragam aspek pembangunan, yaitu:

- a. UMKM berperan dalam mendorong kemajuan perekonomian melalui penyediaan kesempatan kerja baru serta kehadirannya memberikan kesempatan bekerja bagi masyarakat sekitar, sehingga dapat membantu menurunkan tingkat pengangguran serta menumbuhkan kesejahteraan masyarakat.
- b. UMKM memegang peranan inti dalam penguatan kapasitas masyarakat dengan membuka peluang bagi setiap individu untuk memulai dan memperluas bisnis mereka, sehingga UMKM dapat berkontribusi terhadap peningkatan kemampuan ekonomi dan kesejahteraan sosial masyarakat. Selain itu, UMKM juga mendukung pemerataan akses ekonomi dengan menyertakan berbagai kelompok yang sebelumnya tersisih dari aktivitas ekonomi utama.

Berdasarkan kutipan di atas, UMKM memiliki pengaruh besar terhadap perekonomian melalui kontribusi dalam beberapa aspek pembangunan, seperti penyediaan kesempatan kerja yang membantu menekan pengangguran dan meningkatkan pendapatan masyarakat setempat. Selain itu, UMKM berperan dalam memajukan masyarakat dengan memberikan peluang bagi individu untuk merintis usaha sendiri, sehingga mendorong kemandirian ekonomi dan sosial. UMKM juga mendorong pertumbuhan ekonomi dengan melibatkan kelompok yang sebelumnya kurang terwakili dalam kegiatan ekonomi utama.

2.4 Tinjauan Konsep *Transit Oriented Development*

2.4.1 Pengertian *Transit Oriented Development*

Kawasan Berorientasi Transit yang selanjutnya disebut Kawasan TOD dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, adalah kawasan yang ditetapkan dalam rencana tata ruang sebagai kawasan terpusat pada integrasi intermoda dan antarmoda yang berada pada radius 400 meter sampai dengan 800 meter dari simpul transit moda angkutan umum massal yang memiliki fungsi pemanfaatan ruang campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi. *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan pengembangan kawasan yang menghubungkan sarana publik terkait transportasi yang dapat diakses dalam waktu 10 menit dengan berjalan kaki atau dalam jarak kurang lebih 800 meter dari infrastruktur transportasi (Alawy et al., 2024). *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan, kawasan campuran dalam radius tempuh rata-rata 600 meter dari halte angkutan umum dan area komersial utama, yang memadukan hunian, pertokoan, perkantoran, ruang terbuka, dan ruang publik di area yang mendukung kenyamanan pejalan kaki, sehingga mempermudah penduduk serta pekerja yang melakukan perjalanan dengan transportasi umum, berjalan kaki, sepeda, atau dengan mobil (Calthorp dalam Priadmaja et al., 2017). *Transit Oriented Development* adalah konsep pengembangan yang mengoptimalkan pemanfaatan lahan dengan mencakup perpaduan perumahan, perkantoran, ritel, dan fasilitas-fasilitas yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki atau memakai sepeda, serta berada dalam radius 500 meter dari transportasi umum massal (Khairunnisa et al., 2021).

Berdasarkan pengertian diatas, *Transit Oriented Development* (TOD) adalah suatu konsep dalam pengembangan kawasan yang memadukan banyak fungsi, seperti hunian, perkantoran, ritel, dan ruang publik, dalam satu area yang terhubung dengan fasilitas transportasi umum. Kawasan TOD dirancang agar akses ke

transportasi massal dapat dicapai dalam radius 400 hingga 800 meter, atau sekitar 10 menit berjalan kaki, sehingga mendorong penggunaan angkutan umum, sepeda, dan berjalan kaki sebagai pilihan utama mobilitas bagi penduduk dan pekerja di sekitarnya.

2.4.2 Prinsip-prinsip *Transit Oriented Development*

Dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, prinsip TOD dalam mewujudkan kawasan campuran serta kawasan padat dan terpusat yang terintegrasi dengan sistem transportasi massal, terdiri atas:

- a. Pengembangan kawasan dengan mendorong mobilitas berkelanjutan melalui peningkatan penggunaan angkutan umum massal, paling sedikit meliputi:
 - 1) Pengintegrasian fungsi dan fasilitas kawasan dengan struktur ruang kota
 - 2) Pengembangan kawasan campuran
 - 3) Peningkatan konektivitas dan kesatuan antarruang dan antar bangunan dalam kawasan
 - 4) Pengembangan kawasan dengan intensitas sedang hingga tinggi untuk membentuk lingkungan yang padat
 - 5) Penataan fungsi kawasan untuk mengurangi kebutuhan jarak perjalanan
 - 6) Perwujudan ruang terbuka yang ramah untuk pengguna fasilitas transit.
- b. Pengembangan fasilitas lingkungan untuk moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki yang terintegrasi dengan simpul transit, paling sedikit meliputi:
 - 1) Perumusan kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor
 - 2) Penataan parkir yang mendorong penggunaan moda transportasi massal
 - 3) Perwujudan sistem jaringan jalan dan jalur moda transportasi tidak bermotor serta pejalan kaki dengan aksesibilitas tinggi
 - 4) Perwujudan tata bangunan untuk menciptakan lingkungan yang mendorong moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki
 - 5) Pengembangan kawasan yang menyediakan rute pendek bagi pengguna moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki.

Menurut *Institute for Transportation and Development Policy* atau ITDP (2017) pengembangan kawasan TOD memiliki 8 prinsip yang harus diterapkan sebagai berikut:

- a. *Walk* (Berjalan kaki)
Menciptakan lingkungan ramah dan mendukung aktivitas berjalan kaki.
- b. *Cycle* (Bersepeda)

Prioritas utama yang diberikan pada pengembangan jaringan transportasi yang tidak menggunakan motor

c. *Connect* (Menghubungkan)

Membangun infrastruktur jalan dan jalur pedestrian yang terintegrasi secara rapat dan efisien.

d. *Transit* (Angkutan umum)

Memilih lokasi pembangunan yang strategis, dekat dengan jalur angkutan umum.

e. *Mix* (Campuran)

Pembangunan yang direncanakan dengan mempertimbangkan peruntukan lahan, potensi pendapatan, dan kondisi demografi.

f. *Densify* (Memadatkan)

Meningkatkan efisiensi kepadatan dan penyesuaian kapasitas transportasi.

g. *Compact* (Merapatkan)

Mengembangkan kawasan dengan mempertimbangkan akses perjalanan yang dekat untuk memenuhi kebutuhan mobilitas harian.

h. *Shift* (Beralih)

Memperbaiki mobilitas dengan penataan parkir yang efisien dan penerapan kebijakan yang mendukung

2.5 Tinjauan Pendekatan Arsitektur Futuristik

2.5.1 Pengertian Arsitektur Futuristik

Konsep futuristik berkembang seiring dengan kemajuan teknologi yang dihasilkan manusia yang mengacu pada orientasi ke masa depan. Dalam konteks arsitektur, citra futuristik pada bangunan menggambarkan orientasi bangunan sehubungan dengan prospek di masa depan, atau bagaimana bangunan tersebut dapat beradaptasi dengan perubahan zaman, yang terlihat dari ekspresi dan bentuk desainnya (Adhityatma et al., 2018). Konsep futuristik mengacu pada kebebasan dalam mengekspresikan ide maupun gagasan ke dalam bentuk yang kreatif, inovatif, dan tidak biasa, yang pada akhirnya menghasilkan sesuatu yang dinamis serta terus berubah sesuai tuntutan dan perkembangan zaman (Fauzi dan Aqli, 2020). Arsitektur futuristik adalah gaya yang mengusung eksplorasi ide, konsep, dan teknologi mutakhir untuk menciptakan bangunan dengan tampilan yang mencerminkan kesan masa depan dan juga gaya ini kerap terinspirasi oleh kemajuan teknologi, ilmu pengetahuan, dan imajinasi akan kehidupan di masa mendatang (Aditya dan Soewarno, 2023).

Berdasarkan penjelasan diatas, Arsitektur futuristik adalah gaya desain yang berfokus pada orientasi masa depan dan tercipta melalui eksplorasi ide, konsep, serta teknologi mutakhir. Gaya ini menonjolkan kebebasan dalam mengekspresikan gagasan secara kreatif, inovatif, dan dinamis, menciptakan tampilan yang terus berkembang seiring kemajuan zaman dan memberikan kesan futuristik melalui ekspresi visual yang unik dan orisinal.

2.5.2 Karakteristik Arsitektur Futuristik

Bangunan yang mengadopsi arsitektur futuristik dapat dikenali melalui sejumlah karakteristiknya, termasuk pemanfaatan teknologi terkini dan material yang inovatif (Aditya dan Soewarno, 2023). Pedoman yang disimpulkan oleh Fauzi dan Aqli (2020) dalam penelitiannya yang berdasarkan ciri-ciri arsitektur futuristik yang dikemukakan oleh Eero Saarinen yaitu seorang arsitek yang terkenal karena gaya neo-futuristiknya, sebagai berikut :

a. Gerak dan kecepatan

Gaya dan kecepatan ini memiliki maksud bahwa arsitektur futuristik menghadirkan konsep yang berfokus pada masa depan, sejalan dengan paradigma perkembangan arsitektur, sehingga memberikan kesan berada di lingkungan yang berbeda dan unik.

b. Melawan arus

Bentuk dalam arsitektur futuristik tidak terbatas pada bentuk-bentuk konvensional tetapi cenderung bebas, menolak klasifikasi dan bahkan tampak menantang gravitasi.

c. Kejujuran bahan

Material yang digunakan dibiarkan tampil alami untuk menonjolkan karakter aslinya, seperti beton yang diekspos, serta penggunaan bahan prefabrikasi dan material baru seperti kaca, baja, dan aluminium.

d. Dinamis

Karakter dinamis pada bangunan ditunjukkan melalui bentuk melengkung dan miring yang didukung oleh struktur khusus, menghasilkan bentuk-bentuk arsitektur baru yang sulit diprediksi sebagai hasil dari perubahan yang terjadi.

e. Memanfaatkan perkembangan teknologi

Kemajuan atau perkembangan teknologi dalam bidang struktur dan konstruksi, dimanfaatkan dengan penerapan teknologi secara maksimal atau ekstrem.

f. Nihilisme

Nihilisme dalam desain berfokus pada kesederhanaan dan kejelasan, menggunakan kaca lebar dan material yang diekspos tanpa tambahan

ornamentasi, serta dalam arsitektur futuristik, tidak terikat pada jenis material atau aturan tertentu, asalkan tetap berorientasi pada konsep masa depan.

g. Gaya universal

Bentuk bangunan dalam arsitektur ini bersifat umum dan tidak membedakan, sehingga desainnya dapat melewati batas geografis dan budaya tertentu.

h. Imajinasi yang idealis

Kebaruan dalam bentuk arsitektur seperti tercipta dengan memadukan elemen beton yang berat namun diinterpretasikan sebagai struktur yang ringan dan bebas, sehingga mengabaikan konsep gravitasi dan menghasilkan inovasi yang membawa sesuatu yang baru dari material yang tampaknya berat.

2.6 Tinjauan Preseden

2.6.1 Terminal Mangkang



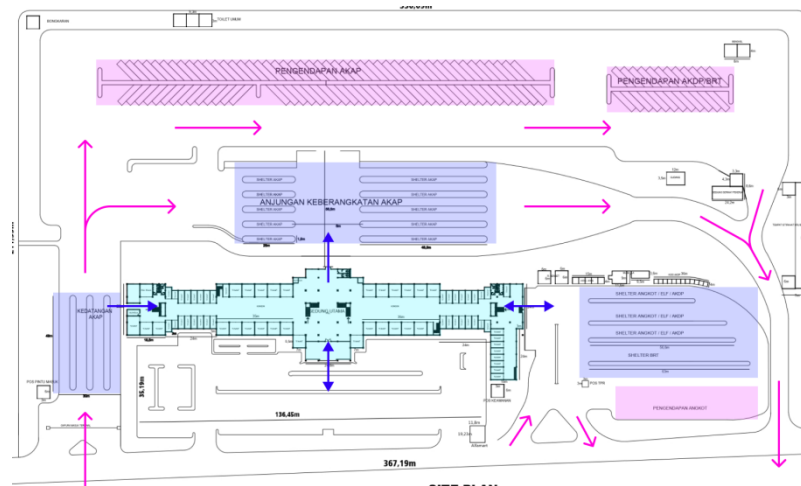
Gambar 2.1 Terminal Mangkang
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

Terminal Mangkang adalah satu-satunya terminal Tipe A di Kota Semarang, terletak di Kelurahan Mangkang Kulon, Kecamatan Tugu, Jawa Tengah. Terminal ini berbatasan dengan Kabupaten Kendal dan terhubung langsung ke jalur Pantura. Berdiri di atas lahan seluas sekitar 6,7 hektar, Terminal Mangkang melayani berbagai jenis angkutan, termasuk antar kota dalam provinsi (AKDP), antar kota antar provinsi (AKAP), angkutan kota, dan angkutan desa. Pengelolaan terminal ini dilakukan melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang berada di bawah pemerintah pusat. Saat ini, Terminal Mangkang menjadi salah satu terminal terbesar di Pulau Jawa yang telah direvitalisasi pada tahun 2020. Setelah revitalisasi tersebut, Terminal Mangkang bukan lagi hanya terminal bus biasa. Terminal ini kini dilengkapi dengan ruang serbaguna yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai kegiatan atau acara, seperti pelayanan publik, konser musik, pameran, acara seni budaya, pernikahan, kegiatan olahraga, hingga festival kuliner.



Gambar 2.2 Kedatangan bus AKAP & AKDP (kiri) dan Angkota & Angdesa (kanan)
(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

Zona perpindahan di Terminal Mangkang dibagi menjadi dua area, yaitu untuk angkutan AKAP/AKDP serta angkutan kota dan desa. Bangunan utama terminal difungsikan sebagai kantor terminal, loket tiket, kafe, kios, layanan informasi, dan Mal Pelayanan Publik (MPP) di lantai dua. Awalnya, lantai dua juga digunakan untuk loket tiket serta area kedatangan dan keberangkatan penumpang. Namun, setelah adanya penambahan MPP dari Pemerintah Kota Semarang, fungsi tersebut dipindahkan sepenuhnya ke lantai satu. Penumpang kini menggunakan jalur sirkulasi yang disediakan untuk mengakses angkutan di zona perpindahan.



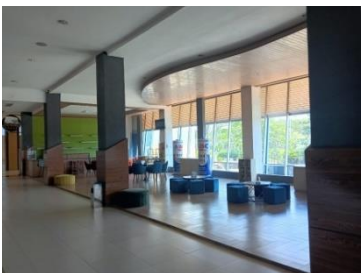
Gambar 2.3 Sirkulasi angkutan dan penumpang Terminal Mangkang
(Sumber : Analisis penulis, 2024)

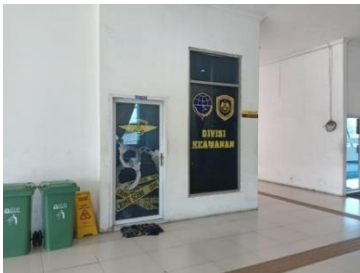
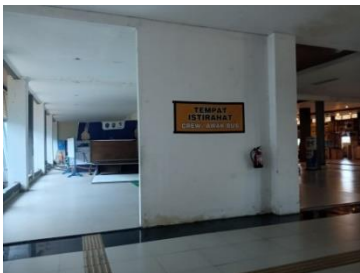
Pada Terminal Mangkang ini, jalur sirkulasi angkutan AKAP dan AKDP dengan angkutan kota dan angkutan desa dibedakan seperti pada Gambar 2.3. Jalur sirkulasi bus AKAP dan AKDP mengelilingi terminal dengan melewati area kedatangan angkutan dan keberangkatan angkutan AKAP dan AKDP. Pada area belakang terminal, terdapat area parkir khusus untuk bus antar kota, yaitu angkutan

AKAP, AKDP, dan bus Trans. Jalur sirkulasi untuk angkutan kota dan angkutan desa berada pada area kanan terminal dikarenakan memiliki sistem yang berbeda dengan angkutan AKAP dan AKDP.

Terminal Mangkang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas yang ada sudah memenuhi untuk pelayanan pengguna berdasarkan standar yang telah ditentukan oleh Kementerian Perhubungan. Berbagai fasilitas pelayanan yang tersedia untuk penumpang, awak kendaraan, maupun pengelola, diantaranya:

Tabel 2.3 Fasilitas-fasilitas Terminal Mangkang

Fasilitas		
 Emplasemen kedatangan angkutan AKAP dan AKDP	 Emplasemen keberangkatan angkutan AKAP dan AKDP	 Emplasemen kedatangan dan keberangkatan angkota & angdesa
 Ruang tunggu penumpang angkutan AKAP dan AKDP	 Ruang tunggu angkutan kota dan angkutan desa	 Tempat parkir penumpang/pengunjung
 Tempat parkir angkutan AKAP dan AKDP	 Pelayanan informasi	 Kantor Terminal Mangkang

		
Pos pantau kedatangan dan keberangkatan	Loket tiket agen PO bus	Kantor CC room Trans Jateng
		
Ruang divisi keamanan	Toilet	Tempat penginapan awak kendaraan/umum
		
Ruang istirahat awak kendaraan	Kios dalam terminal	Kios luar terminal
		
Masjid/fasilitas ibadah	Ruang bermain anak-anak	Cafe
		
Eskalator	Lift	Informasi Trayek

(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

2.6.2 Terminal Tirtonadi



Gambar 2.4 Terminal Tirtonadi

(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

Terminal Tirtonadi di Kecamatan Banjarsari, Surakarta, Jawa Tengah, merupakan terminal Tipe A terbesar di kota ini dengan luas 5 hektar yang dilengkapi dengan *Sport Center* dan *Convention Hall*. Terminal ini menghubungkan dengan beberapa simpul transportasi yaitu Stasiun Solo Balapan dan Bandara Adi Sumarmo. Penumpang bisa berjalan di *Sky Bridge* sepanjang 500 meter untuk mencapai stasiun, lalu melanjutkan perjalanannya dengan Kereta Bandara Adi Sumarmo (KA BIAS) ke bandara. Setiap hari, Terminal Tirtonadi melayani sekitar 200 bus yang beroperasi dari total 2.931 izin trayek bus, baik untuk bus antar kota dalam provinsi (AKDP) maupun antar kota antar provinsi (AKAP). Pada masa puncak seperti Idul Fitri dan Natal, terminal sering penuh hingga tak menyisakan ruang, menyebabkan beberapa bus parkir di luar area terminal.



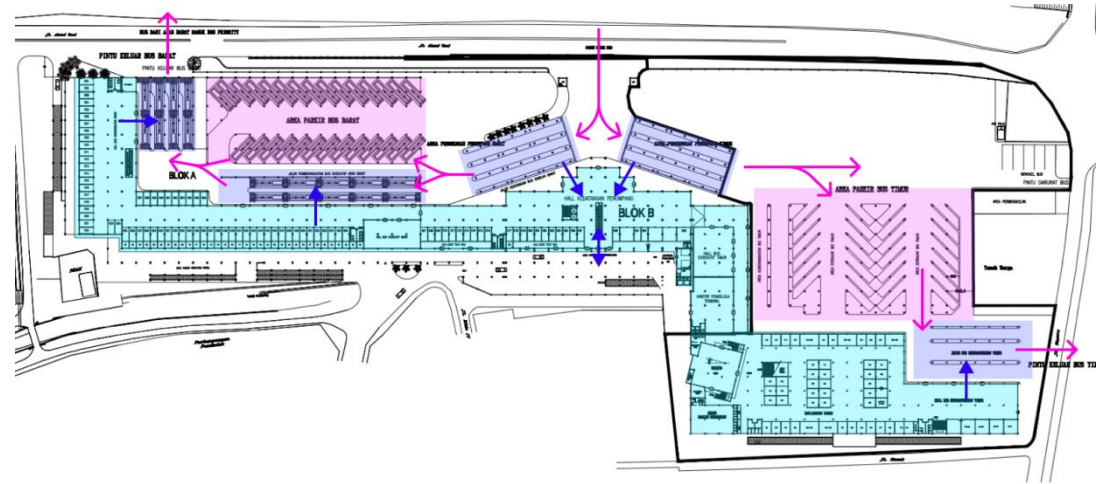
Gambar 2.5 Pintu keluar bus timur (kiri) dan pintu keluar bus barat (kanan)

(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

Terminal Tirtonadi merupakan contoh awal dalam penerapan konsep terminal baru yang memberikan keuntungan lebih. Terminal ini dirancang untuk mendukung sektor pariwisata, industri, sosial, seni budaya, dan ekonomi. Dengan fasilitas

tambahan, terminal ini diharapkan mampu menarik banyak pengunjung serta menciptakan suasana yang nyaman bagi semua kalangan, termasuk penikmat seni.

Zona-zona Terminal Tirtonadi (Gambar 2.6) ini berada dalam satu massa bangunan dengan menerapkan dua sirkulasi angkutan yang mengarah ke trayek tujuan timur dan barat. Jalur timur untuk trayek yang menuju ke daerah timur Kota Surakarta seperti Sragen, Madiun, Surabaya, Malang, dan lainnya. Sedangkan jalur barat untuk trayek yang menuju ke daerah barat Kota Surakarta seperti Jakarta, Sumatera, Bandung, Semarang, dan lainnya.

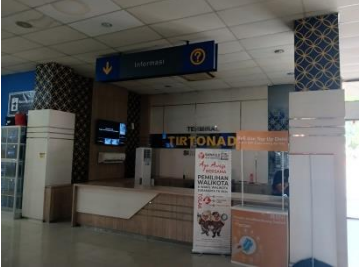


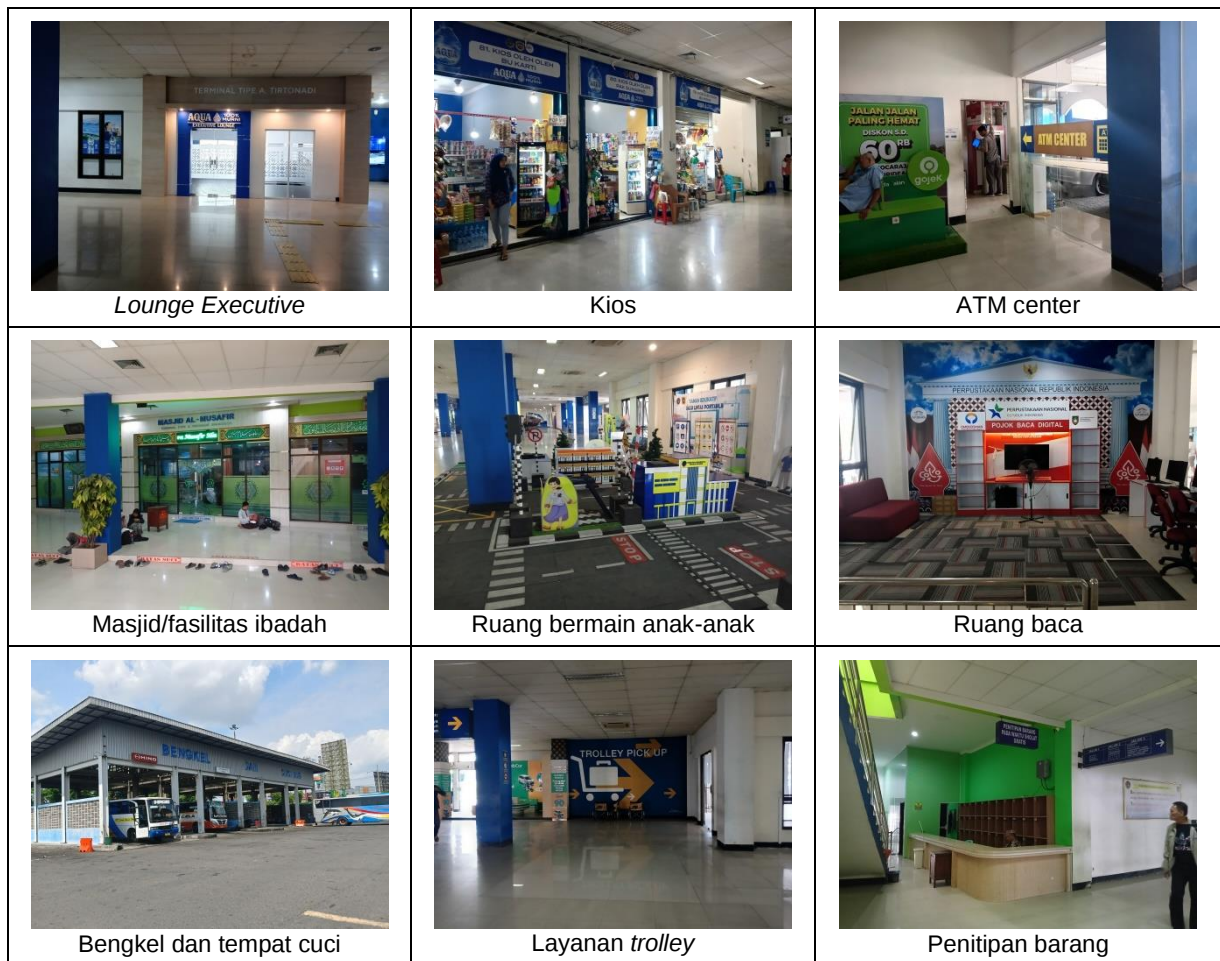
Gambar 2.6 Sirkulasi angkutan dan penumpang Terminal Tirtonadi
(Sumber : Analisis penulis, 2024)

Terminal Tirtonadi ini mempunyai fasilitas-fasilitas yang memadai dan sudah memenuhi untuk pelayanan pengguna berdasarkan standar yang telah ditentukan oleh Kementerian Perhubungan. Berbagai fasilitas pelayanan yang tersedia untuk penumpang, awak kendaraan, maupun pengelola, diantaranya:

Tabel 2.4 Fasilitas-fasilitas Terminal Tirtonadi

Fasilitas		
 Emplasemen kedatangan angkutan	 Emplasemen keberangkatan angkutan timur	 Emplasemen keberangkatan angkutan barat

		
Ruang tunggu penumpang angkutan	Pos pantau kedatangan dan keberangkatan	Tempat parkir penumpang/pengunjung
		
Tempat parkir angkutan timur	Tempat parkir angkutan barat	Pelayanan informasi
		
Kantor Terminal Mangkang	Loket tiket bus malam	Agen PO bus
		
Kantor CC room Trans Jateng	Pos Kesehatan	Media informasi
		
Pos keamanan	Toilet	Ruang laktasi



(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

2.6.3 Terminal Tingkir



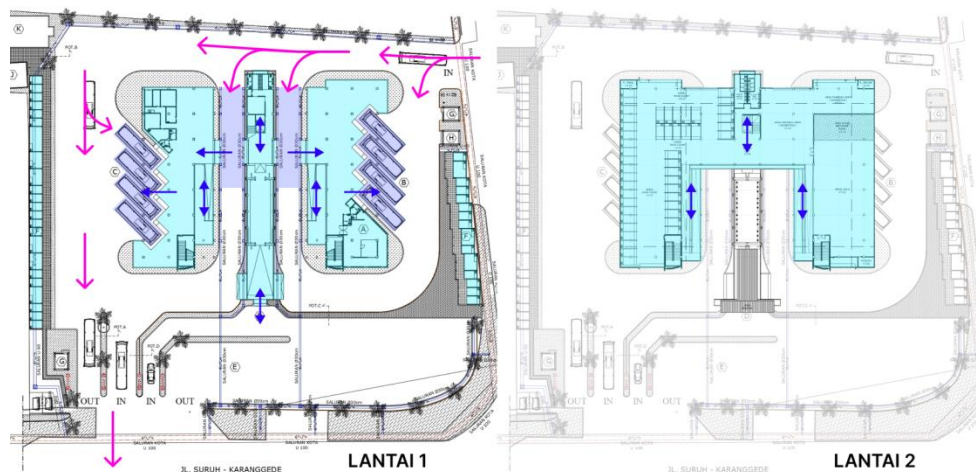
Gambar 2.7 Terminal Tingkir

(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

Terminal Tingkir terletak di Jalan Raya Salatiga – Solo, adalah terminal tipe A dengan luas sekitar 1,03 hektar yang berfungsi sebagai pusat transportasi penting. Terminal ini menghubungkan Salatiga dengan berbagai kota dan desa, terutama melalui layanan bus AKAP dan AKDP, meskipun angkutan kota dan desa tidak

sering transit di sini. Selain sebagai titik utama naik-turun penumpang, terminal ini dilengkapi fasilitas seperti foodcourt, ruang pertemuan, area UMKM, dan ruang tunggu yang nyaman. Dirancang untuk menjadi pusat kuliner khas Salatiga, terminal ini juga diharapkan mampu mendukung perekonomian lokal dan pelaku UMKM.

Terminal Tingkir dirancang sebagai bangunan dua lantai yang memudahkan alur pengunjung dan penumpang. Bagi penumpang yang hendak membeli tiket, mereka diarahkan ke lantai 2, di mana tersedia banyak agen bus yang melayani pembelian tiket. Setelah mendapatkan tiket, penumpang dapat menuju area ruang tunggu, baik untuk bus AKAP maupun AKDP. Terminal ini juga memiliki pengaturan yang efisien untuk area keberangkatan dan kedatangan bus, dengan penempatan yang terpisah yaitu bus AKAP berada di sisi kiri bangunan, sementara bus AKDP di sisi kanan.



Gambar 2.8 Sirkulasi angkutan dan penumpang Terminal Tingkir
(Sumber : Analisis penulis, 2024)

Zona perpindahan di Terminal Tingkir yang terletak di area tengah terminal (Gambar 2.8), berfungsi sebagai lokasi kedatangan khusus selama periode sibuk, seperti saat Idul Fitri. Pada hari-hari biasa dengan volume penumpang dan angkutan yang lebih rendah, area ini akan ditutup dan dialihkan untuk digunakan sebagai area keberangkatan sekaligus tempat penurunan penumpang. Mengingat keterbatasan lahan terminal, tidak tersedianya zona pengendapan untuk area parkir khusus untuk angkutan, sehingga kendaraan harus menggunakan area kosong atau area keberangkatan untuk parkir sementara.

Terminal Tingkir dengan keterbatasan lahan ini fasilitas-fasilitas yang ada belum memenuhi untuk pelayanan pengguna berdasarkan standar yang telah

ditentukan oleh Kementerian Perhubungan meski masih tergolong nyaman. Berbagai fasilitas pelayanan yang tersedia, diantaranya:

Tabel 2.5 Fasilitas-fasilitas Terminal Tingkir

Fasilitas		
		
Emplasemen kedatangan angkutan	Emplasemen keberangkatan bus AKAP	Emplasemen keberangkatan bus AKDP
		
Ruang tunggu penumpang bus AKAP	Ruang tunggu penumpang bus AKDP	Tempat parkir penumpang/pengunjung
		
Pelayanan informasi	Pos jaga	Loket tiket agen PO bus
		
Informasi jadwal keberangkatan	Toilet	Kios



(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

2.6.4 Terminal Tidar

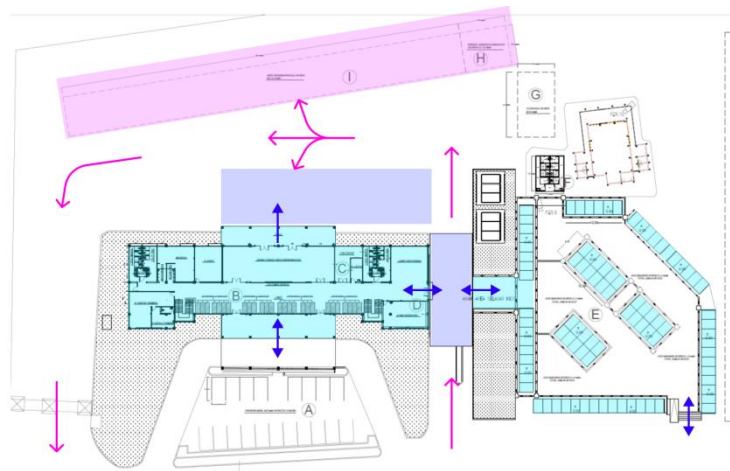


Gambar 2.9 Terminal Tidar

(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

Terminal Tidar juga dikenal sebagai Terminal Soekarno-Hatta adalah terminal tipe A yang berlokasi di Jalan Soekarno-Hatta, Tidar Utara, Magelang Selatan, Kota Magelang. Dikarenakan posisinya di jalur utama nasional, terminal ini menjadi titik transit yang ramai bagi bus dari berbagai kota seperti Semarang, Salatiga,

Yogyakarta, dan lainnya. Terminal tipe A ini melayani trayek AKAP, AKDP, angkutan perkotaan, dan perdesaan yang berdiri di atas lahan seluas 2,2 hektar dengan mengambil konsep *mixed-use*. Terminal Tidar mengusung konsep *mixed-use* yang memiliki fungsi lebih dari sekadar pelayanan transportasi, namun juga menjadi pusat ekonomi dan pusat kegiatan masyarakat. Selain itu, terminal ini tengah mengembangkan area edukasi keselamatan lalu lintas berupa taman lalu lintas dan studio 5 dimensi untuk pembelajaran interaktif bagi masyarakat baik anak-anak maupun dewasa. Di lantai dua terminal ini, tersedia ruang khusus untuk berbagai kegiatan seperti pertemuan, pameran, dan acara komunitas lainnya.

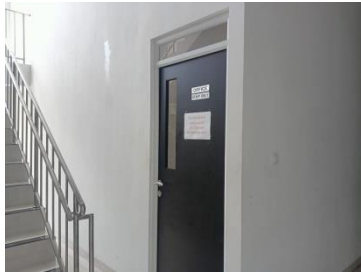
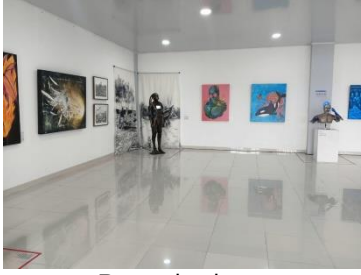


Gambar 2.10 Sirkulasi angkutan dan penumpang Terminal Tidar
(Sumber : Analisis penulis, 2024)

Terminal Tidar (Gambar 2.10) menerapkan sistem sirkulasi jalur searah untuk semua jenis angkutan, baik AKAP, AKDP, perkotaan, maupun perdesaan, dengan area kedatangan dan keberangkatan yang terintegrasi dalam satu lokasi. Sementara itu, area *foodcourt* dirancang terpisah dari bangunan utama, sehingga memudahkan akses bagi pengunjung dari luar terminal tanpa harus masuk ke area terminal. Setelah menjalani revitalisasi beberapa bulan lalu,

Terminal Tidar masih menghadapi tantangan dalam memenuhi standar fasilitas yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan. Meski demikian, terminal ini terus berupaya meningkatkan kualitas fasilitas yang tersedia agar berdasarkan peraturan yang telah ditentukan, sekaligus tetap menjaga kenyamanan pengguna. Sejumlah fasilitas pelayanan yang tersedia antara lain:

Tabel 2.6 Fasilitas-fasilitas Terminal Tidar

Fasilitas		
		
Emplasemen kedatangan angkutan	Emplasemen keberangkatan angkutan	Ruang tunggu penumpang
		
Tempat parkir angkutan	Tempat parkir penumpang/pengunjung	Kantor terminal
		
Pelayanan informasi	Pos pantau	Loket tiket agen PO bus
		
Toilet	Foodcourt	Masjid/fasilitas ibadah
		
Ruang rapat	Ruang kegiatan	Mushola

(Sumber : Dokumentasi penulis, 2024)

2.7 Landasan Teori

Terminal adalah simpul penting dalam sistem transportasi yang berperan untuk mengatur kedatangan serta keberangkatan angkutan, memfasilitasi naik-turun penumpang dan barang, serta memungkinkan perpindahan antar moda. Terminal Demak Tipe A melayani, AKAP, AKDP, serta angkutan perkotaan dan pedesaan. Untuk memenuhi standar pelayanan, terminal harus menyediakan fasilitas utama dan penunjang yang memadai. Pembagian fasilitas tersebut dapat dikelompokkan ke dalam beberapa zona, seperti Zona I, Zona II, Zona Perpindahan, serta Zona Pengendapan. Peningkatan kualitas Terminal Demak berfokus pada optimalisasi fasilitas transportasi serta penyediaan fasilitas pendukung untuk kenyamanan penumpang sesuai standar.

Penyediaan fasilitas UMKM Center di dalam terminal juga menjadi strategi penting dalam mendukung perkembangan ekonomi lokal. UMKM (Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah) berperan dalam meningkatkan kesejahteraan penduduk dan memajukan perekonomian daerah. Dengan menyediakan ruang bagi pelaku UMKM di terminal, diharapkan dapat tercipta pusat kegiatan ekonomi yang tidak hanya melayani kebutuhan penumpang, tetapi juga masyarakat sekitar. Beberapa fasilitas yang dapat diintegrasikan, seperti kios kuliner lokal, ruang pameran produk, dan area serbaguna untuk kegiatan komunitas, akan memperkaya fungsi terminal sebagai pusat ekonomi dan sosial.

Selain itu, pengembangan terminal dengan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) juga menjadi bagian penting dalam perancangan ini. TOD adalah konsep perencanaan kawasan yang mengintegrasikan fungsi hunian, komersial, dan ruang publik di sekitar simpul transportasi massal dan menerapkan prinsip-prinsip dari TOD itu sendiri. Dalam konteks Terminal Demak, konsep TOD dapat diterapkan untuk menciptakan terminal yang efisien, terintegrasi, dan ramah lingkungan.

Lalu pendekatan arsitektur futuristik diterapkan untuk menciptakan terminal yang modern dan berorientasi masa depan. Arsitektur futuristik menekankan pada eksplorasi bentuk yang dinamis, penggunaan teknologi konstruksi mutakhir, dan ekspresi desain yang unik. Karakteristik utama gaya ini meliputi kebebasan bentuk, kejujuran bahan, dan penggunaan teknologi canggih untuk menciptakan bangunan yang fungsional sekaligus estetis. Dengan pendekatan ini, desain Terminal Demak diharapkan dapat mencerminkan kemajuan dan modernitas, sekaligus memberikan pengalaman visual yang berbeda bagi penggunanya.

Terminal Demak tipe A ini dirancang dengan pendekatan yang berfokus pada peningkatan kualitas pelayanan dan sesuai standar yang ditetapkan, baik dari segi sirkulasi

maupun fasilitas. Berdasarkan studi preseden dari terminal-terminal lain, Terminal Demak akan mengadopsi:

1. Terminal Mangkang

Memisahkan sirkulasi penumpang dan angkutan AKAP dan AKDP dengan angkutan kota/desa pada lantai yang berbeda, menggunakan ramp untuk mengarahkan ke emplasemen AKAP dan AKDP, serta fasilitas eskalator dan lift untuk kemudahan akses pada terminal.

2. Terminal Tirtonadi

Mengintegrasikan seluruh zona pelayanan dalam satu massa bangunan dan menambahkan fasilitas seperti masjid untuk menunjang kebutuhan spiritual pengguna.

3. Terminal Tingkir

Mengarahkan penumpang ke lantai dua untuk memperlancar sirkulasi sekaligus meningkatkan pengalaman penumpang, serta menyediakan ruang pertemuan dan ruang kegiatan.

4. Terminal Tidar

Terminal tidak hanya sebagai layanan transportasi, juga sebagai pusat ekonomi dan pusat kegiatan. Mengutamakan aktivitas sosial dengan menambahkan ruang pertunjukan, seperti live musik, dan ruang kegiatan lain untuk menciptakan suasana yang lebih hidup.

Melalui standar pelayanan terminal, UMKM Center, TOD, dan arsitektur futuristik, dan studi preseden ini, Terminal Demak diharapkan dapat berfungsi tidak hanya sebagai simpul transportasi, tetapi juga sebagai pusat pertumbuhan ekonomi dan ikon arsitektur di Kabupaten Demak.