

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Dalam perencanaan kota, masalah Transportasi tidak dapat diabaikan. Masalah ini menjadi syarat penting artinya karena menyangkut hubungan antar daerah perencanaan di daerah perkotaan, transportasi berperan menghubungkan kegiatan antar lahan sebagaimana yang ditetapkan dalam rencana.¹ Peranan sistem jaringan transportasi sebagai prasarana perkotaan mempunyai dua tujuan utama :²

- a. Sebagai alat untuk mengarahkan pembangunan perkotaan.
- b. Sebagai prasarana bagi pergerakan orang dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Interaksi antara sistem kebutuhan akan transportasi dan sistem prasarana transportasi ini akan menghasilkan pergerakan manusia dan/ atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/ atau orang.

Transportasi berperan sebagai penghubung antar satu daerah dengan daerah lainnya di perkotaan yang tiap tahun akan mengalami perkembangan karena daya tarik kota yaitu sebagai pusat administrasi pemerintahan, pusat perekonomian, pusat pendidikan, pusat hiburan, dan lain-lain. Akibat dari daya tarik tersebut ada kecendrungan orang melakukan urbanisasi ke kota, terjadi mobilitas yang tinggi-sehingga kebutuhan bergerak orangpun meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang ada. Tingginya urbanisasi secara tidak langsung dapat dikatakan sebagai akibat tidak meratanya pertumbuhan wilayah di Indonesia; antara daerah pedalaman dengan daerah perkotaan. Semakin besar perbedaan tingkat pertumbuhan wilayah tersebut semakin tinggi pula tingkat urbanisasi yang pada gilirannya akan menimbulkan permasalahan perkotaan, khususnya disektor transportasi.³

¹ Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung, 1990

² Ofyar Z. Tamin, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB,Bandung, 1997, P. 359

³ Ofyar Z. Tamin,....., bandung, 1997

Ketidakseimbangan antara tingkat kebutuhan sarana dan tingkat layanan transportasi menjadi suatu permasalahan umum yang harus dihadapi oleh sistem transportasi perkotaan. Tingginya tingkat kebutuhan disebabkan oleh, antara lain :⁴

1. Pertambahan penduduk yang semakin meningkat.
2. Pemekaran area perkotaan yang semakin berkembang.
3. Peningkatan pendapatan yang semakin tinggi.
4. Pertambahan komersial, industri, perkantoran dan permukiman yang semakin besar.
5. Sarana dan prasarana transportasi yang semakin bertambah.

Melihat keadaan tersebut diatas perlu diperhatikan apakah prasarana transportasi yang ada sekarang ini masih sesuai dengan tuntutan keadaan seperti yang disebutkan di atas. Hal ini sangat berhubungan erat dengan sistem transportasi kota khususnya simpul-simpul pelayanan transportasi yaitu terminal.

1.1.1. Kondisi Sistem Transportasi di Banjarmasin

Bentuk fisik atau pola jaringan transportasi di Kota Banjarmasin adalah bintang radial (*Radial Star*). Pola ini dibentuk oleh jalan-jalan utama yang ada di Banjarmasin. Yaitu jalan Mayjen Sutoyo, Jalan Belitung, Jalan Brgjen H. Hasan Basry, Jalan Veteran, Jalan Ahmad Yani, Dan Jalan Kol. Sugiono.⁵ Jalan-jalan poros tersebut belum dihubungkan secara terpola antara satu dengan yang lain.

Melihat keadaan pola jaringan transportasi yang digambarkan diatas menimbulkan berbagai dampak yang kurang menguntungkan terhadap mekanisme perkembangan dan kehidupan sosial ekonomi kota. Dampak yang kurang menguntungkan ini antara lain adalah :⁶

- Pergerakan barang dan manusia antara satu bagian wilayah kota kebagian lainnya cenderung terlebih dahulu menuju kawasan pusat kota. Akibatnya terjadi konsentrasi lalu lintas di kawasan pusat kota.
- Tingginya percampuran fungsi jalan arteri, kolektor, dan lokal. Akibatnya kecepatan rata-rata kendaraan di jalan arteri menjadi rendah.
- Kurang efisiennya penyediaan prasarana-prasarana perkotaan.

⁴ Moch. Munif, Tesis TA, *Pengembangan Terminal Jonbor Menjadi Terminal Tipe A Untuk Wil. Yogyakarta*, 1997

⁵ RUTRK, Banjarmasin, 1994

⁶ Ibid. P.49

Karena pola jaringan jalan radial tersebut menimbulkan berbagai permasalahan-permasalahan perkotaan terutama pada masalah transportasi kota. Oleh karena percampurbauran fungsi jalan terjadi crossing antara masing-masing kegiatan, dilewati oleh angkutan regional penumpang, barang maupun kendaraan pribadi pada jalur tengah kota yang ramai dan padat lalu lintas, sehingga sering terjadi kecelakaan dan kemacetan sehingga memperlambat pergerakan lalu lintas.

Ramai dan padatnya lalu lintas di Kota Banjarmasin banyak dipengaruhi oleh perkembangan kegiatan transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi perdagangan di sepanjang jalan di tengah kota yang dilalui angkutan regional. Akibat kegiatan ekonomi perdagangan ini berdampak pada ramainya lalu lintas di pusat kota. Disisi lain ramainya lalu lintas tengah kota juga dipengaruhi oleh meningkatnya jumlah angkutan yang seiring dengan peningkatan prasarana transportasi jalan.

Pertambahan jumlah angkutan tersebut dapat dilihat dari jumlah angkutan yang keluar masuk pada Terminal Induk Km. 6 Banjarmasin yang mengalami peningkatan dari tahun ketahun yaitu jumlah angkutan 1758 pada tahun 1993 meningkat menjadi 1826 pada tahun 1997.⁷

I.1.2. Potensi Pengembangan Transportasi di Kota Banjarmasin

Menurut hasil Sensus Penduduk Indonesia jumlah penduduk Kalimantan pada tahun 1980 adalah 2.064.649 jiwa dan meningkat menjadi 2.597.572 jiwa pada tahun 1990. Pada tahun 1990 penduduk perkotaan di Kalimantan Selatan sebesar 702.950 jiwa atau 26,70% dari total penduduk Kalimantan Selatan. Penduduk perkotaan sebagian besar berada di Kota Banjarmasin yaitu 63,03% dari total jumlah penduduk perkotaan.⁸

Perkembangan penduduk yang cukup tinggi, akan menuntut peningkatan jaringan jalan dan prasarana transportasi, fasilitas/ utilitas pelayanan kota serta penyediaan lapangan kerja. Kota sebagai pusat kegiatan tentunya menjanjikan lapangan pekerjaan yang mendorong orang untuk melakukan urbanisasi ke kota terjadi kepadatan di daerah perkotaan.

Ada tiga hal yang membuat sebuah bangsa menjadi besar dan makmur yakni tanah yang subur, kerja keras, dan kelancaran perangkutan orang dan barang dari suatu bagian negara ke bagian lainnya (Schumer, 1974). Sumber daya alam yang ada di suatu

⁷ DLLAJR, Banjarmasin, 1997

⁸RSTRP, Kalimantan Selatan

tempat tidak ada artinya bila tetap ada di tempatnya jika tidak di distribusikan ke tempat lainnya. Sehingga transportasi sangat penting sebagai sarana perangkutan barang dan orang.

Di lihat sektor perekonomian terjadi peningkatan karena berkembangnya perdagangan dan industri yang pada akhirnya meningkatkan pendapatan penduduk sehingga terjadi peningkatan jumlah kendaraan karena masing-masing orang ingin bergerak dengan cepat terjadi mobilitas penduduk yang tinggi.

Bagian terpenting dalam pengembangan prasarana transportasi adalah pengembangan sistem jaringan dan simpul. Secara keseluruhan, sistem jaringan dan simpul penting yang perlu dikembangkan dalam rangka mencapai struktur tata ruang yang diharapkan. Simpul penting untuk perhubungan ke luar propinsi, yaitu:⁹

Transportasi laut/ sungai dan penyeberangan :

- a. Pelabuhan Trisakti, Martapura Baru.
- b. Pelabuhan Batu Licin.
- c. Pelabuhan Mekar Putih.
- d. Anjir Muara, ujung Terusan Perapat Yang menghubungkan dengan Kalimantan Tengah.
- e. Marabahan, Yang menghubungkan dengan Kalimantan Tengah melalui Terusan Talaran.

Transportasi Jalan Raya :

- a. Kelua, Yang diteruskan dengan jalan raya hingga ke Pasar Panas; menghubungkan dengan Kalimantan Tengah.
- b. Batu Babi, Yang menghubungkan dengan Kalimantan Timur.
- c. Batu Licin, yang diteruskan jalan raya hingga Tanah Gerogot.
- d. Kandangan, yang diteruskan oleh jalan raya hingga ke Batu Licin

Pertumbuhan Kota Banjarmasin perlu diarahkan menuju kepada suatu bentuk, atau pola yang relatif *konsentrik* (memusat). Pola ini akan terbentuk dengan membangun jalan-jalan baru, dan meningkatkan jalan-jalan yang sudah ada berfungsi sebagai penghubung antara satu poros lainnya. Jalan-jalan ini nantinya akan membentuk suatu jaringan jalan lingkaran (*ring road*). Selain itu penetapan fungsi jalan ini juga akan

⁹ RUTRK, Banjarmasin, 1994

memperhitungkan keterkaitannya dengan pengembangan jaringan jalan lintas Kalimantan (arteri primer) yang melewati Banjarmasin.¹⁰

Jalan Lingkar ini diharapkan nantinya dapat mengalihkan jalur angkutan regional dan angkutan barang dari industri-industri yang sedang berkembang di Kalimantan untuk tidak memasuki pusat kota yang akan memberikan akses yang efisien ke pusat kota, dan kota-kota kabupaten dan kota antar propinsi. Sehingga dapat memecahkan permasalahan kemacetan dan kepadatan lalu lintas di pusat kota. Dengan adanya jalan lingkar akan menimbulkan zone-zone perekonomian baru pada daerah yang di lalui jalan lingkar tersebut.

Suatu daerah memiliki keterkaitan dengan daerah lainnya, karakteristik potensi yang berbeda-beda antar daerah secara tidak langsung akan menjadikan setiap daerah memerlukan suatu keterkaitan yang berupa pergerakan bermacam komoditi dan manusia.

Posisi dan kondisi jalur transportasi Sungai Barito yang sangat strategis di Kalimantan Selatan, menjadikannya berperan penting dalam melayani pergerakan penumpang dan barang baik di wilayah Kalimantan Selatan sendiri maupun bagi Kalimantan Tengah bagian timur.¹¹ Pelabuhan Trisakti Banjarmasin berperan sebagai pelabuhan yang melayani penumpang dan Ekspor bagi daerah Kalimantan Tengah dan Kalimantan Timur.

I.1.3. Kondisi Terminal Induk Km. 6 Banjarmasin

Terminal - titik di mana penumpang dan barang masuk dan ke luar dari sistem - merupakan komponen penting dalam sistem transportasi.¹² Terminal Induk Km. 6 Banjarmasin terletak pada Jalan A. Yani Km. 6, berfungsi sebagai terminal awal dan akhir tujuan bagi Angkutan antar Kota Dalam Propinsi maupun angkutan Antar Kota Antar Propinsi dan Angkutan kota.¹³ Dilihat dari pelayanannya Terminal Induk Km.6 sudah termasuk terminal tipe A, adapun kriteria terminal tipe A untuk luar Pulau Jawa menurut Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Terminal Transportasi Jalan;

- a. Berfungsi melayani kendaraan umum untuk AKAP, AKDP, Angkutan Kota dan Akades:

¹⁰ RUTRK, Banjarmasin

¹¹ RSTRP, Kalimantan Selatan

¹² Edward K. Morlok, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Jakarta, 1985

¹³ DLLAJR, Kodya Bnjarmasin.

- b. Lokasi terminal berada pada titik kritis pergantian moda angkutan.
- c. Lokasi terminal terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A.
- d. Luas Lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 3 ha.
- e. Memiliki akses jalan masuk dan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 m.

Kondisi Terminal Induk Km. 6 sendiri belum sepenuhnya memenuhi kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah, misalnya dilihat dari luas lahan hanya 2,5 ha. Akses jalan masuk 40 m. Daya tampung terminal yang kurang memadai kegiatan terminal akibat dari peningkatan jumlah penumpang dan jumlah kendaraan angkutan umum yang setiap tahunnya selalu mengalami pertambahan seiring dengan meningkatnya kegiatan-kegiatan yang ada di perkotaan.

Tabel I.1. Kenaikan Jumlah Kendaraan Dan Penumpang yang datang dan pergi pada Terminal Induk Km. 6 Banjarmasin.

Tahun	Jmh Kendaraan	Persentasi	Jmh penumpang	Persentasi
1993	1758		5.824.630	
1994	1778	1,14	6.954.285	19,4
1995	1790	0,7	7.680.200	10,5
1996	1810	1,12	8.330.760	8,5
1997	1826	0,9	9.256.400	11,2

Sumber: Laporan Tahunan DLLAJR Banjarmasin, 1997

Dari tabel diatas jumlah kendaraan dan penumpang dari tahun ketahun terus meningkat terjadi peningkatan kegiatan di dalam terminal itu sendiri yang menimbulkan berbagai permasalahan pada fungsi beberapa ruang seperti ruang tunggu yang menjadi tempat berjualan para pedagang yang mengganggu kenyamanan penumpang, ruang parkir bis sekaligus menjadi tempat empalesmen sehingga menimbulkan krosing sirkulasi kendaraan dengan penumpang.

Hal tersebut terjadi karena kondisi terminal yang sekarang dalam perancangan awalnya masih minim fasilitas utama dan penunjangnya menjadi kurang efektif seperti pada ruang untuk fasilitas utama : tidak jelasnya tempat parkir dan emplasemen angkutan bis, Ruang tunggu yang dijadikan tempat berjualan oleh pedagang, ruang kantor pengelola yang tidak memadai, sedang pada fasilitas penunjang : tidak terdapat ruang parkir kendaraan pengantar, tidak terdapat loket peron kecuali untuk kendaraan angkutan umum, tempat pedagang kaki lima yang mengganggu kenyamanan

penumpang, fasilitas km/wc umum yang tidak layak. Yang tentunya menuntut perkembangan terminal serta peningkatan fasilitas utama dan penunjang terminal agar mampu mewadahi kegiatan-kegiatan yang ada di dalam terminal.

Mengingat lahan terminal yang terbatas sementara pada jam-jam sibuk sering terjadi penumpukan jumlah kendaraan dan penumpang. Pada akses jalan masuk dan keluar terminal terjadi kepadatan sehingga sering terjadi krosing antar kendaraan angkutan umum dengan penumpang maupun dengan kendaraan pribadi yang lewat, karena akses jalan masuk ke terminal juga merupakan jalan umum menuju perkampungan di belakangnya.¹⁴ Dan tidak optimalnya penataan ruang-ruang yang ada pada terminal tersebut.

Terminal angkutan penumpang harus mempunyai akses yang baik dengan pusat kota, pelabuhan sebagai titik antar moda, dan kota-kota lainnya di luar Banjarmasin.¹⁵ Terminal angkutan yang sekarang ini terletak disekitar km 6 lokasinya cukup strategis dilihat dari kaitannya dengan komponen-komponen tersebut.

Dilihat dari kondisi exiting lokasi terminal yang ada sekarang terletak pada jalur jalan arteri yang dilalui oleh jalur angkutan regional. Dan letak lokasi yang berada di luar dari rencana jalan lingkar dengan luas lahan yang terbatas tapi terletak pada tempat yang strategis untuk dikembangkan sebagai sebuah terminal yang memiliki fasilitas utama dan pendukung sebuah terminal tipe A.

Pengembangan terminal diharapkan dapat mewadahi perkembangan jumlah kendaraan dan penumpang yang tiap tahun akan mengalami peningkatan sesuai dengan kebutuhan. Peningkatan fasilitas utama dan penunjang terminal serta pengaturan tata letak ruang yang optimal pada lahan yang terbatas sehingga dapat memberikan kemudahan, aman nyaman, cepat, dan dengan biaya yang terjangkau.

Pengembangan Terminal Induk Km. 6 Banjarmasin nantinya diharapkan dapat mendukung simpul-simpul transportasi dengan sektor-sektor pelayanan antara lain :¹⁶

- a. Pelabuhan Trisakti, Martapura Baru, Batu Licin, Mekar Putih.
- b. Anjir Muara, ujung Terusan Perapat Yang menghubungkan dengan Kalimantan Tengah.

¹⁴ Wawancara dengan Bp. P. Hutapea Kepala Terminal Induk Km. 6 Banjarmasin.

¹⁵ RUTRK, Banjarmasin

¹⁶ Ibid.

- c. Marabahan, Yang menghubungkan dengan Kalimantan Tengah melalui Terusan Talaran.
- d. Bandar Udara Syamsudinnoor
- e. Sub-sub terminal
- f. Pusat perindustrian dan perdagangan
- g. Tempat-tempat wisata.

Dengan adanya terminal yang dapat menghubungkan simpul-simpul transportasi tersebut dapat mempermudah dan memperlancar hubungan antar daerah-daerah yang ada di Kalimantan. Dengan adanya keterkaitan antara daerah-daerah tersebut akan memperlancar pergerakan orang dan barang.

Melihat permasalahan-permasalahan yang ada pada Terminal Induk Km 6 Banjarmasin tersebut, akan timbul pertanyaan bagaimana sebuah terminal yang memiliki fasilitas utama dan penunjang yang dapat mewadahi peningkatan kegiatan di dalam terminal dengan mengoptimalkan lahan yang terbatas.

I.2. Permasalahan

I.2.1. Umum

Bagaimana mengoptimalkan luas lahan terminal yang terbatas sehingga dapat mewadahi kegiatan di dalam terminal terus meningkat ?

I.2.2. Khusus

- Bagaimana mendapatkan besaran ruang terminal yang efektif pada lahan terbatas tetapi mampu menampung perkembangan kegiatan di dalam terminal ?
- Bagaimana mendapatkan komposisi ruang fasilitas utama dan penunjang terminal dengan memperhatikan tata letak ruang yang optimal tetap mensyaratkan kenyamanan bagi pelaku kegiatan di dalam terminal ?
- Bagaimana mendapatkan pola sirkulasi yang memberikan kemudahan, mengurangi terjadinya crossing antara kendaraan dengan penumpang tetap memperhatikan kelancaran dari segi pelayanan ?

I.3. Tujuan dan Sasaran

I.3.1. Tujuan

Mendapatkan konsep optimasi Terminal Induk Banjarmasin sebagai terminal yang melayani AKAP/AKDP untuk memenuhi kebutuhan akan fasilitas utama dan pendukung sebuah terminal berskala tipe A.

1.3.2. Sasaran

Sasaran yang akan dituju diperoleh landasan konseptual perencanaan dan perancangan Terminal Induk Km. 6 Banjarmasin dengan :

- Memperoleh besaran ruang yang efektif pada fasilitas utama dengan mengoptimalkan luas lahan yang terbatas.
- Memperoleh tata letak ruang fasilitas utama dan penunjang yang optimal yang dapat memberikan kenyamanan bagi pelaku kegiatan.
- Memperoleh pola sirkulasi yang mudah dipahami dan dapat menghindari terjadinya crossing pada ruang fasilitas utama.

1.4. Lingkup pembahasan

Pembahasan dibatasi pada masalah disiplin ilmu Arsitektur dengan penekanan pada aspek fisik bangunan transportasi yang dapat menghasilkan konsep disain perencanaan dan perancangan terminal yaitu :

- Fungsi terminal
- Besaran ruang
- Tata ruang, suasana dan kebutuhan Ruang-ruang pada terminal
- Entrance, sirkulasi kendaraan atau penumpang dan sistem parkir
- Penampilan bangunan
- Jaringan utilitas

1.5. Metode Pembahasan

Metode pembahasan yang menggunakan metode induktif dan metode perancangan J.C. Jones yaitu :

1.5.1. Gagasan

Terminal yang dapat menampung perkembangan kegiatan di dalamnya dengan keterbatasan lahan sehingga dapat melayani sebagai terminal tipe A

1.5.2. Informasi

Merupakan tahapan pengumpulan data dan informasi untuk memperjelas pembahasan yaitu :

A. Observasi Langsung

Merupakan pengamatan langsung terhadap kota dan lokasi terminal berupa :

1. Kondisi kota dan terminal
 - a. Kecendrungan Perkembangan kota
 - b. Dampak ramainya lalu lintas kota
 - c. Kondisi rute dan sirkulasi angkutan kota dan antar kota
 - d. Kondisi fisik bangunan terminal
 - e. Kebutuhan ruang dan fasilitas terminal
 - f. Sistem sirkulasi penumpang kendaraan
2. Wawancara

B. Observasi Instansional

Untuk memperoleh data :

- RUTRK, Banjarmasin
- RSTRP, Kalimantan Selatan
- RIK, Banjarmasin
- Laporan Tahunan DLLAJR

C. Studi literatur.

1.5.3. Analisa

Dilakukan analisa, mengenai besaran ruang dengan prediksi peningkatan kegiatan di terminal sampai tahun 2005 berdasarkan modul dan standart ruang sehingga didapatkan besaran ruang yang diinginkan. Analisa mengenai komposisi ruang dengan penyatuan kegiatan untuk mengetahui kebutuhan ruang dan pengelompokan ruang selanjutnya dianalisa drajat kedekatan antar ruang serta sistim perhentian bis sehingga didapat tata letak fasilitas utama dan penunjang yang optimal. Analisa pola sirkulasi dengan melihat hubungan kegiatan serta tata letak ruang untuk mendapatkan aksesibilitas yang mudah, menghindari crossing sirkulasi seminimal mungkin.

1.5.4. Sintesa

Selanjutnya semua analisa tersebut disintesaikan dalam kesimpulan untuk menuju proses penyelesaian dan pendekatan ke konsep optimasi.

1.5.5. Evaluasi

Adanya feed back jika mendapat masukan-masukan yang dapat membantu pemecahan masalah.

1.5.6. Optimasi

Mendapatkan konsep optimasi luas lahan yang terbatas pada Terminal Induk Km.6 Banjarmasin meliputi konsep besaran ruang, komposisi ruang, pola sirkulasi.

I.6. Sistematika Pembahasan

BAB I. Pendahuluan

Mengemukakan latar belakang masalah, permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika penulisan dan pola pikir.

BAB II. Tinjauan Umum Sistem Terminal

Berisi tentang data dan hasil survey dan hasil studi literatur yang nantinya akan dianalisa dan disintesa menurut permasalahan.

BAB III. Optimasi Luas Lahan Terminal Induk Km. 6 Banjarmasin

Berisi tentang analisa dari data yang ada dan analisa mengacu pada permasalahan dan pemecahan masalah sebagai pedoman untuk pengembangan lebih lanjut yang selanjutnya disintesakan dalam kesimpulan menuju proses penyelesaian dan pendekatan arsitektur.

BAB IV Konsep Dasar Perencanaan dan perancangan

Konsep perencanaan dan perancangan yang berhubungan erat dengan fungsi bangunan mencakup pola pengaturan suasana dan hubungan ruang, pola sirkulasi, tata hijau atau vegetasi dan utilitas.

I.7. Keaslian Penulisan

1. *Pengembangan Terminal Jombor Menjadi Terminal Tipe A Untuk Wilayah Yogyakarta, Moch. Munif, teknik Arsitektur UII, 1997*

Penekanan pada : Potensi kawasan serta potensi pelayanannya untuk mewujudkan pelayanan yang saling mendukung dengan Terminal pengembangan Kodya Yogyakarta Di Giwangan.

2. *Terminal Bis di Cilacap, Lukman, Teknik Arsitektur UGM*

Penekanan pada : Membahas tentang tuntutan akan sebuah terminal sebagai salah satu fasilitas kota, yang mampu mengantisipasi berkembangnya motivasi perjalanan. Sehingga menuntut angkutan yang lancar, mudah dan aman dan pola sirkulasi menjadi pokok bahasan.

Dari kedua tulisan tersebut diatas, penulis berusaha untuk mengidentifikasikan pembahasan serta permasalahan yang tentunya akan berbeda satu sama lainnya. Hal ini untuk membandingkan telaah-telaah yang sudah dibahas untuk mendapatkan hasil penulisan yang mempunyai karakter sendiri.



I.8. POLA PIKIR

