

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Perancangan fasilitas parkir terpadu di Jalan Malioboro memerlukan kajian literatur mengenai rencana pemerintah pada Jalan Malioboro untuk masa yang akan datang serta pemahaman tentang taman parkir terpadu, konservasi pada kawasan wisata, sejarah Jalan Malioboro, budaya masyarakatnya dan sirkulasi kendaraan. Rencana pemerintah kota untuk jalan malioboro dimasa yang akan datang penting untuk menciptakan perancangan yang sesuai dan selaras dengan yang diharapkan oleh pemerintah kota. Pemahaman tentang fasilitas parkir terpadu serta Kawasan dan Jalan Malioboro sangat penting untuk menciptakan rancangan yang diterima oleh masyarakat luas.

2.1 Pariwisata

Pariwisata adalah perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain yang dilakukan berkali-kali. Pariwisata memiliki beberapa ciri yang membuatnya berbeda dari pengertian “bepergian” lainnya, yaitu perjalanan yang dilakukan hanya sementara waktu, perjalanan dilakukan dari suatu tempat ke tempat lainnya, perjalanan berhubungan dengan tamasya dan rekreasi, dan orang yang melakukan perjalanan tidak mencari nafkah di tempat yang dikunjunginya (Suwena & Widyatmaja, 2010, p. 15).

Jenis-jenis pariwisata menurut objeknya, antara lain:

1. *Cultural tourism*, dimana motivasi wisatawan dalam melakukan perjalannya adalah karena ada daya tarik seni dan budaya disuatu tempat.
 2. *Recuperational tourism*, dimana motivasi wisatawan dalam melakukan perjalannya adalah untuk penyembuhan penyakit.
 3. *Commercial tourism*, dimana motivasi wisatawan dalam melakukan perjalannya berkaitan dengan perdagangan.
 4. *Sport tourism*, dimana motivasi wisatawan dalam melakukan perjalannya adalah untuk menyaksikan acara olahraga di suatu negara atau kota tertentu.
 5. *Political tourism*, dimana motivasi wisatawan dalam melakukan perjalannya adalah untuk menyaksikan acara yang berkaitan dengan kenegaraan atau kebangsaan suatu negara.
 6. *Social tourism*, dimana motivasi wisatawan dalam melakukan perjalannya adalah untuk kesenangan.
- Religion tourism*, dimana motivasi wisatawan dalam melakukan

perjalannya adalah untuk menyaksikan atau mengikuti sebuah upacara keagamaan (Suwena & Widyatmaja, 2010, p. 21).

2.2 Daerah Tujuan Wisata

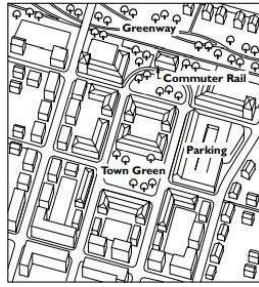
Berdasarkan buku Pengetahuan Dasar Ilmu Pariwisata (2010), daerah tujuan wisata merupakan tempat segala kegiatan pariwisata dapat dilakukan dan terdapat atraksi serta fasilitas untuk wisatawan. Untuk mendukung daya tarik daerah tujuan wisata bagi wisatawan, ada beberapa unsur pokok, yaitu: objek dan daya tarik wisata, sarana dan prasarana wisata, infrastruktur, serta masyarakat dan lingkungan.

Daya tarik wisata dapat berupa objek wisata dan atraksi wisata. Objek wisata bersifat statis berupa tempat yang dapat dijamah (*tangible*) seperti, Objek wisata alam dan objek wisata buatan manusia. Sedangkan atraksi wisata bersifat dinamis, dapat berpindah dan tidak dapat dijamah (*intangible*) seperti, budaya, upacara adat, adat istiadat dan gaya hidup (Suwena & Widyatmaja, 2010, p. 96).

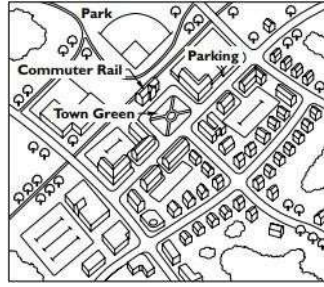
2.3 TOD (*Transit Oriented Development*)

Permasalahan kota-kota besar dengan kepadatan penduduk tinggi saat ini adalah tingkat mobilitas yang tinggi pula. Mengingat gaya hidup dan praktik bisnis yang kompleks saat ini, membuat transportasi menjadi sangat penting untuk pencapaian dari suatu tempat ke tempat lain (Curtis et al., 2009, p. 3). TOD atau *transit oriented development* merupakan konsep penataan kawasan atau kota dengan tingkat kepadatan penduduk yang cenderung tinggi dengan menggunakan sistem transit sehingga mengurangi penggunaan kendaraan bermotor, namun lebih menekankan pada penggunaan moda transportasi umum dan manusia seperti berjalan kaki dan bersepeda (Council, 2012). Konsep TOD menekankan pada penggunaan lahan campuran yang memungkinkan terjadinya transit, sehingga pelaku dapat mencapai tujuan dengan standar kenyamanan jarak kenyamanan berjalan kaki (Legowo & Sumadio, 2021, p. 143).

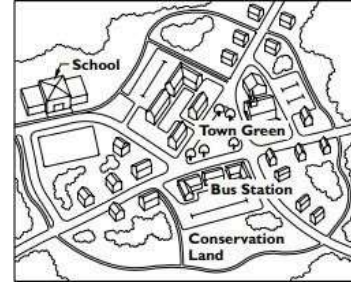
Menurut Peraturan Menteri ATR No.16 Tahun 2017, tipologi kawasan TOD dibagi menjadi tiga berdasarkan skala layanan sistem transportasi massal, pengembangan pusat layanan, dan jenis kegiatan, yaitu Kawasan TOD Kota, Kawasan TOD Subkota dan Kawasan TOD Lingkungan.



Gambar 2.1 Kawasan TOD Kota



Gambar 2.2 Kawasan TOD Subkota



Gambar 2.3 Kawasan TOD Lingkungan

Jenis TOD

Sumber: *Planning and Urban Design Standarts* (2007)

Beberapa prinsip TOD yaitu:

1. Penciptaan jalur pedestrian dan ruang terbuka sebagai penunjangnya.
2. Mengurangi penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan memaksimalkan penggunaan angkutan umum dengan kawasan transit sebagai penunjangnya.
3. Pengembangan kawasan transit dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*), sehingga kawasan transit tidak hanya menjadi tempat pergantian moda namun juga menjadi kawasan yang dapat menunjang kebutuhan pengguna.
4. Pengembangan kawasan yang kompak dan padat di sekitar kawasan transit, sehingga meningkatkan efisiensi fungsi lahan dan sisanya dapat digunakan sebagai jalur pedestrian.
5. Penciptaan jalur ramah pejalan kaki yang terkoneksi dengan kawasan transit dan sekitarnya secara baik dan mudah dicapai, sehingga meningkatkan keinginan masyarakat dalam menggunakan transportasi umum dan berjalan kaki. (Dewi, 2019, p. 12)

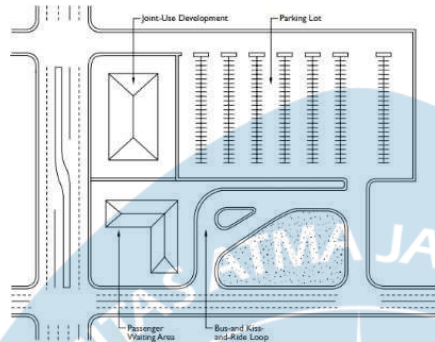
Beberapa kriteria TOD yaitu:

1. Kawasan transit memiliki radius 400 m - 800 m dari titik transit
2. Melayani kegiatan transit dan angkutan umum
3. Terdapat fasilitas penunjang stasiun transit seperti halte untuk menunggu
4. Aksesibel dengan jalur yang jelas bagi pejalan kaki
5. Adanya penggunaan lahan campuran bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang ramah pejalan kaki. (Dewi, 2019, p. 15)

2.3.1. Sistem Transit

Menurut Frederick Steiner dan Kent Butler dalam bukunya *Planning and Urban Design Standarts* (2007) berdasarkan luas lingkungannya, sistem transit dibagi menjadi tiga jenis (Steiner et al., 2007, p. 179), yaitu:

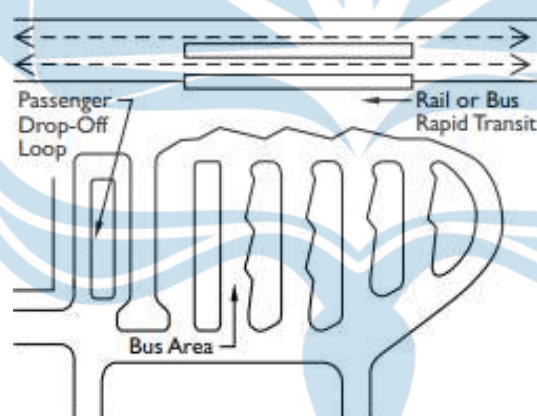
1. Daerah kepadatan rendah



Pada daerah dengan kepadatan rendah sistem transit yang cocok adalah sistem terpusat dengan menggunakan bus dan menekankan pada sistem parkir atau disebut *park-and-ride*.

Gambar 2.4 Sistem transit pada daerah kepadatan rendah
Sumber: *Planning and Urband Design Standarts* (2007)

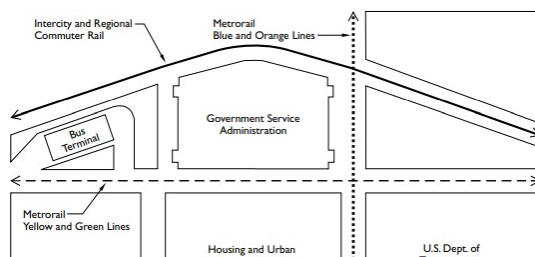
2. Daerah kepadatan sedang



Di daerah dengan kepadatan sedang atau di mana lahan yang cukup tidak tersedia untuk parkir komuter, layanan transit berkapasitas tinggi mengandalkan sistem bus pengumpan dan penurunan penumpang sebagai sarana utama sistem aksesnya.

Gambar 2.3 Sistem transit pada daerah kepadatan sedang
Sumber: *Planning and Urband Design Standarts* (2007)

3. Daerah kepadatan tinggi



Gambar 2.4 Sistem transit pada daerah kepadatan tinggi
Sumber: *Planning and Urband Design Standarts* (2007)

Lingkungan perkotaan dengan kepadatan tinggi biasanya mengakomodasi beragam fasilitas seperti kereta komuter dan bus, masing-masing dirancang untuk melayani fungsi tertentu yang

memungkinkan penumpang kereta komuter untuk berpindah ke bus atau transportasi lainnya.

2.3.2. Walkability

Menurut *Land Transport New Zealand* (2007), *walkability* adalah keadaan dimana suatu lingkungan ramah untuk pejalan kaki (dikutip oleh A. M. Darmawan & Rahmi, 2021, p. 44). Walkability adalah lingkungan dimana orang bisa tinggal, berbelanja, mengunjungi dan menikmati menghabiskan waktu di daerah tersebut, semua itu didukung oleh konektivitas, lahan dengan fungsi campuran dan kepadatan penduduk (Huang, 2012, p. 7).

Menurut Francis Tibbalds dalam bukunya *Making People Friendly Towns* (1992) ada beberapa prinsip *walkability*, yaitu penggunaan lahan campuran, kepadatan tinggi, perluasan hingga ke pinggir kota, ramah pejalan kaki dan pengguna sepeda, menggunakan sistem transit, sistem jalan yang saling terhubung, dan destinasi yang mudah dijangkau dengan berjalan kaki (Huang, 2012, p. 21).

Terdapat lima kriteria untuk menciptakan lingkungan yang *walkable*, yaitu:

1. *Connected*. Konektivitas secara komprehensif mengacu pada jalan serta jarak yang lebih pendek untuk mencapai tujuan yang diinginkan.
2. *Convenient*. Areanya mudah dimengerti. *Wayfinding* (*sinage*) yang mudah terlihat dan mudah dipahami akan membantu pejalan kaki menemukan jalan yang benar.
3. *Comfortable and Convivial*. Kenyamanan diukur dari ruang jalan pedestrian yang sesuai standar dan ramah penyandang disabilitas.
4. *Safety*
5. *Conspicuous*. Ruang pejalan kaki harus terlihat dan mudah diakses pada malam hari.

(A. M. Darmawan & Rahmi, 2021, p. 44)

2.3.3. Lahan Campuran (*mixed-use*)

Lahan Campuran menciptakan lingkungan perkotaan yang dinamis yang menyatukan penggunaan lahan, fasilitas umum, dan utilitas yang kompatibel di berbagai skala. Pembangunan tersebut berupaya untuk menciptakan lingkungan

yang ramah pejalan kaki, pembangunan dengan kepadatan yang lebih tinggi, dan berbagai kegunaan yang memungkinkan orang untuk tinggal, bekerja, bermain, dan berbelanja di satu tempat, yang dapat menjadi tujuan (Steiner et al., 2007, p. 251).

Menurut Frederick Steiner dan Kent Butler dalam bukunya *Planning and Urban Design Standarts* (2007) jenis pengembangan lahan campuran dibagi menjadi lima, yaitu:

1. **Lahan Campuran Vertikal** menggabungkan penggunaan yang berbeda di gedung yang sama.
2. **Lahan Campuran Horizontal** menggabungkan beberapa fungsi pada bidang yang berbeda dalam berbagai penggunaan lahan dalam satu proyek pembangunan yang direncanakan.
3. **Lahan Campuran yang Ramah Pejalan Kaki** menggabungkan perpaduan penggunaan vertikal dan horizontal di area yang idealnya dalam jarak 10 menit berjalan kaki atau radius 0,25 mil dari pusat aktivitas.
4. **Komponen Lahan Campuran** menggabungkan berbagai kemungkinan fungsi. Contohnya menggabungkan tipologi bangunan perkantoran dengan residensial atau komersial dengan perkantoran.
5. **Lahan Campuran dengan Tujuan Tertentu** menggabungkan beberapa fungsi lahan dengan tujuan mendorong lingkungan perkotaan tersebut menjadi lebih baik seperti meramaikan atau memenuhi kebutuhan sehari-hari masyarakatnya. Contohnya menggabungkan tipologi bangunan residensial dengan komersial.

2.4 Fasilitas Parkir Terpadu

Menurut Perda Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2019 tentang perparkiran, Parkir adalah kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan oleh pengemudinya. Fasilitas Parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.

Terpadu menurut KBBI adalah sudah dipadu atau digabungkan. Terpadu adalah suatu kegiatan atau fungsi yang saling terkait dan saling menunjang satu sama lain sehingga dapat mencapai daya guna dan hasil guna yang lebih tinggi. Dapat

disimpulkan fasilitas parkir terpadu adalah fasilitas pemberhentian kendaraan untuk suatu kurun waktu dengan fasilitas penunjang sebagai penunjang berbagai kegiatan pelaku lainnya.

2.4.1 Jenis Fasilitas Parkir

Menurut Perda Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2019 terdapat dua jenis fasilitas parkir berdasarkan penempatannya, yaitu fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan dan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan. Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan adalah tempat parkir kendaraan beserta fasilitas penunjangnya yang meliputi gedung parkir, taman parkir dan pelataran atau lingkungan parkir. Fasilitas parkir menurut statusnya dibagi menjadi:

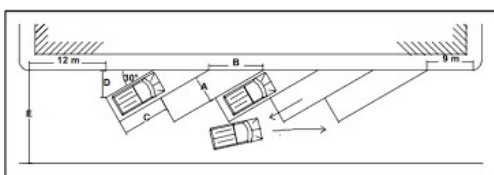
1. Parkir Umum adalah tempat parkir yang biasanya memakai lahan berupa lapangan yang dikelola oleh pemerintah.
2. Parkir Khusus adalah tempat parkir yang menggunakan lahan berupa lapangan yang dikelola bukan oleh pemerintah.
3. Parkir darurat/insidental adalah tempat parkir yang biasanya ada karena ada kegiatan insidental.
4. Taman Parkir adalah tempat parkir dengan bangunan parkir dan fasilitas penunjang lainnya biasanya dikelola oleh pemerintah daerah
5. Gedung Parkir adalah tempat parkir berbentuk bangunan yang telah mendapatkan izin dari pemerintah daerah. (Septiawan, 2018)

2.4.2 Posisi Parkir

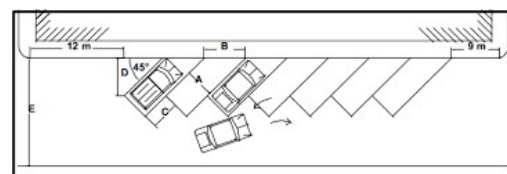
Menurut Ahmad Munawar (2014) terdapat beberapa posisi parkir untuk kendaraan roda empat dan roda dua (Ahmad Munawar dikutip oleh Septiawan, 2018, p. 9).

Roda Empat

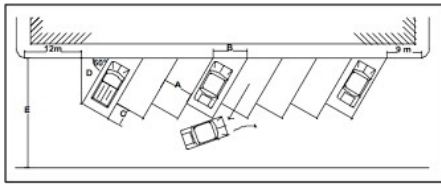
Pola Sudut 30° , 45° , 60° dan 90°



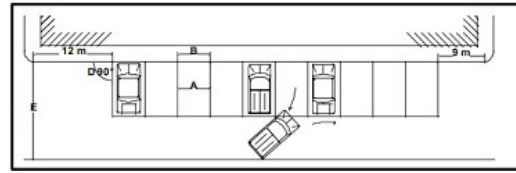
Gambar 2.7 Pola parkir dengan sudut 30° (2007)



Gambar 2.8 Pola parkir dengan sudut 45° (2007)



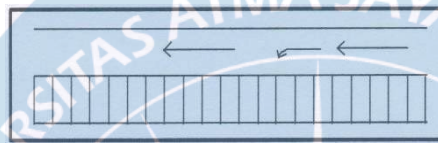
Gambar 2.5 Pola parkir dengan sudut 30° (2007)



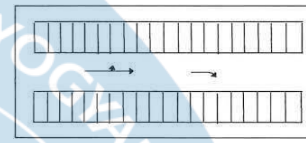
Gambar 2.6 Pola parkir dengan sudut 30° (2007)

Roda Dua

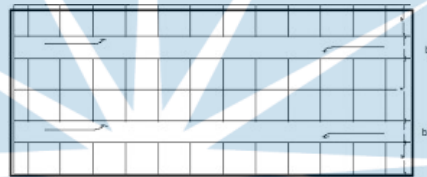
1. Parkiran Satu Sisi



Gambar 2.7 Parkiran satu sisi (2007)



Gambar 2.8 Parkiran dua sisi (2007)



Gambar 2.9 Parkiran pulau (2007)

2.4.3 Kriteria Parkir

Pada Perda Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2019 Perda Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2019 disebutkan beberapa syarat untuk fasilitas parkir di luar ruang milik jalan yang harus dipenuhi, yaitu:

1. Kebutuhan ruang parkir
2. Persyaratan satuan ruang parkir (SRP)
3. Ketersediaan fasilitas pejalan kaki
4. Alat penerangan
5. Sirkulasi kendaraan
6. Fasilitas pengaman, keselamatan dan pemadam kebakaran
7. Dapat menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas di dalam dan di luar Gedung parkir dengan melaksanakan analisis dampak lalu lintas
8. Mudah dijangkau oleh pengguna

9. Gedung parkir harus memenuhi persyaratan konstruksi sesuai peraturan perundang-undangan
10. Taman parkir harus memiliki batas area dengan jelas
11. Terdapat rambu lalu lintas dan marka jalan
12. Harus dilengkapi dengan bangunan penunjang berupa tempat peristirahatan pengemudi dan awak kendaraan, tempat ibadah, kamar mandi/wc, kios, fasilitas keamanan, dan fasilitas kebersihan.

2.5 Taman

Taman berasal dari kata garden dalam Bahasa Inggris, dalam Bahasa Ibrani berarti kesenangan atau kegembiraan (Ramayana, 2016, p. 25). Taman harus memiliki dua hal yaitu, elemen visual yang berkaitan dengan keindahan dan karakter yang menunjukkan sebuah nilai atau pesan dari taman tersebut.

2.6 Pendekatan *Cultural Tourism*

Cultural Tourism adalah sebuah perjalanan wisatawan menuju suatu tempat yang memiliki daya tarik seni dan budaya dalam bentuk *tangible* (fisik) seperti bangunan, kawasan perkotaan, museum, galeri seni, monumen, suatu ras penduduk lokal, dan objek alam yang bernilai sejarah, maupun *intangible* (non fisik) seperti gaya hidup, pertunjukan seni, upacara adat, adat istiadat, tradisi, dan nilai mistis, dimana wisatawan tersebut dapat memiliki pengalaman visual, intelektual, emosional dan psikologis terkait atraksi seni dan budaya pada tempat yang dikunjunginya (Csapo, 2012, pp. 203–206).

Jenis-jenis *cultural tourism* berdasarkan atraksi wisata di suatu tempat menurut Janos Csapo (2012), antara lain:

1. *Heritage Tourism.*
2. *Cultural Thematic Routes*
3. *Cultural City Tourism, Cultural Tours*
4. *Traditions, Ethnic Tourism*
5. *Event and Festival Tourism*
6. *Religious Tourism, Pilgrimage Routes*
7. *Creative Culture, Creative Tourism* (Csapo, 2012, pp. 208–210)

Kriteria *cultural tourism* yang utama adalah memiliki konsep *sustainability* dan *resilience*. *Sustainability* yang dimaksud adalah segala sesuatu yang kita butuhkan untuk kelangsungan hidup dan kesejahteraan kita bergantung, baik secara langsung

maupun tidak langsung, pada lingkungan alam untuk menciptakan dan memelihara kondisi di mana manusia dan alam dapat hidup dalam keselarasan produktif, sehingga memungkinkan pemenuhan persyaratan lingkungan, sosial dan ekonomi generasi sekarang dan mendatang. *Resilience* adalah kemampuan sistem untuk merespon secara fleksibel terhadap perubahan situasional dan faktor negatif tanpa mengubah karakter utamanya, tujuannya adalah untuk memberikan struktur, sistem dan sumber daya di sebuah kota yang memungkinkan masyarakat untuk melewati bencana atau perubahan mendadak (Smith & Ripp, 2020, p. 2)

2.7 Arsitektur Cina

Ditinjau dari tata ruang kotanya, kota-kota di pulau Jawa pada masa kolonial terdiri dari alun-alun, masjid, kantor pemerintahan, penjara dan kampung cina (Ernawati, 2011, p. 238). Lasem adalah sebuah kecamatan di kabupaten Rembang, Jawa Tengah yang menjadi tempat berkembangnya kebudayaan cina pada saat Laksamana Cheng Ho (Darmayanti & Bahauddin, 2021, p. 44) . Pecinan atau Kampung Cina di Indonesia lahir karena dua faktor yaitu faktor politik yang mengharuskan etnis Tionghoa bermukim pada tempat tertentu dan faktor ekonomi, dimana pecinan berfungsi sebagai pusat aktivitas perdagangan (Darmayanti & Bahauddin, 2021, p. 45). Kawasan pecinan mempunyai ciri bangunan bergandeng dengan jenis bangunan berupa: 1). Klenteng, 2). Ruko atau rumah toko, dan 3) (Ernawati, 2011, p. 239). Rumah tinggal. Menurut David G. Khol (1984), karakteristik bangunan Tionghoa khususnya di Asia Tenggara adalah memiliki *courtyard*, bentuk atap pelana lengkung yang disebut *gavel*, elemen struktural yang terbuka dan dihiasi oleh ornamen, serta penggunaan warna yang khas (dikutip oleh Ernawati, 2011, p. 239). Karakteristik lainnya adalah terdapat taman dan kolam sebagai simbol surga kecil yang berfungsi sebagai penetralisir unsur jahat pada bagian belakang rumah yang memiliki arsitektur cina (Naniek Widayati, 2004, p. 47).

2.8 Studi Preseden

Wooden Parking House, Denmark



Gambar 2.10 *Wooden Parking House, Denmark*

(Sumber: archdaily.com)

Gedung parkir karya *Open Platform (OP)* dan *JAJA Architects* yang berkolaborasi dengan *Rama Studio* dan *Søren Jensen Engineers* ini merupakan pemenang sebuah kompetisi terbuka di Denmark (Harrouk, 2020). Sejalan dengan visi Denmark untuk menciptakan iklim yang lebih netral pada tahun 2050, gedung parkir ini dibangun menggunakan material kayu sebagai struktur dan fasadnya (Harrouk, 2020). Terletak di lahan seluas 19.300 m², gedung parkir ini memiliki 6 lantai, 700 ruang parkir, dan 2.000m² digunakan sebagai area publik dengan fungsi seperti gym, kafe, dan galeri (Harrouk, 2020).

The Parking Garage that Moonlights as a Sledding Slope, Sweden



Gambar 2.15 *The Parking Garage that Moonlights as a Sledding Slope, Sweden*

(Sumber: archdaily.com)

(Arkitekter & Architects, 2016)(Arkitekter & Architects, 2016)(Arkitekter & Architects, 2016)(Arkitekter & Architects, 2016)Gedung parkir karya *White Arkitekter* dan *Henning Larsen Architects* pada tahun 2015 dengan luas lahan 5.000 m² ini tidak hanya berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan namun juga sebagai ruang publik dan objek wisata di pusat kota (Arkitekter & Architects, 2016). Gedung parkir ini memiliki 5 lantai dan 288 ruang parkir dengan ruang sebagai fungsi publik saat musim panas yaitu amfiteater sedangkan saat musim dingin sebagai arena seluncur es untuk anak-anak (Arkitekter & Architects, 2016).

Parking Saint-Roch, France



Gambar 2.16 Parking Saint-Roch, France

(Sumber: archdaily.com)

Gedung parkir karya *Archikubik* pada tahun 2015 dengan luas lahan 63.280 m² ini merupakan penghubung anatar stasiun kereta api dan area pejalan kaki sekaligus sebagai unit pergantian antar moda transportasi (*Archikubik*, 2016).

2.9 SWOT

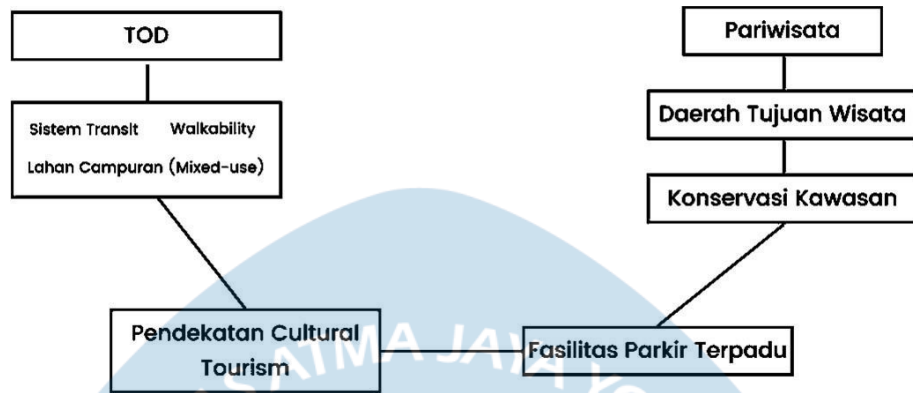
Analisis SWOT pada bab ini ditujukan untuk melihat kekuatan, kelemahan, kesempatan dan ancaman dari aspek fisik dan non-fisik di Kawasan Malioboro, yang bertujuan untuk mempermudah dalam menentukan permasalahan dan potensi kawasan Malioboro secara makro.

Tabel 2.1 Analisis SWOT Kawasan
(Sumber: Analisis Pribadi Penulis)

	S	W	O	T
Fisik	<ul style="list-style-type: none"> Bangunan di kawasan Malioboro memiliki wajah bangunan Kolonial, Jawa dan Tionghoa 	<ul style="list-style-type: none"> Jalur pedestrian digunakan PKL Pertokoan digunakan sebagai lahan parkir sepeda motor 	<ul style="list-style-type: none"> Bangunan Kraton dan Alun-Alun Utara menjadi daya tarik wisatawan 	<ul style="list-style-type: none"> Kawasan Malioboro sudah terlalu padat dengan bangunan sehingga kurangnya ruang terbuka hijau atau faktor alami sebagai daya

				tarik wisatawan.
Non-Fisik	<ul style="list-style-type: none"> • Kawasan dengan budaya jawa yang masih kental di terapkan warganya • Perekonomian warga yang beragam (kuliner, <i>fashion</i>, dan jasa 	<ul style="list-style-type: none"> • Minat wisatawan dan warga sekitar dalam memakai lahan parkir yang sudah disediakan pemerintah sangat sedikit 	<ul style="list-style-type: none"> • Pada tahun 2020 tercatat sebanyak 1.384.781 wisatawan lokal dan mancanegara yang berkunjung ke objek wisata di Kota Yogyakarta • Rencana pemerintah untuk membuat kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian dan mengatur ulang wajah bangunan agar menambah daya tarik wisatawan di Jalan Malioboro. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wisatawan yang lebih tertarik pada wisata alam dari pada buatan manusia.

2.10 Kerangka Teori



Gambar 2.11 Kerangka Teori
(Sumber: Gambar Skema Pribadi Penulis)