



TUGAS AKHIR - RA.141581

REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU DAN REGIONALISME

FENA CANTIKA PUTRI S
08111540000103

Dosen Pembimbing
Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono

Departemen Arsitektur
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2019



TUGAS AKHIR - DA 184801

REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU DAN REGIONALISME

**FENA CANTIKA PUTRI S
08111540000103**

**Dosen Pembimbing
Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono**

**Departemen Arsitektur
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2019**

LEMBAR PENGESAHAN

**REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME**



Disusun oleh:

FENA CANTIKA PUTRI S

08111540000103

Telah dipertahankan dan diterima
oleh Tim penguji Tugas Akhir (DA184801)
Departemen Arsitektur FADP-ITS pada tanggal 5 Juli 2019
Dengan nilai : AB

Mengetahui

Pembimbing

Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono
NIP. 196105201986011001

Kaprodi Sarjana

Defry Agatha Ardianta, ST., MT.
NIP. 198008252006041004



Kepala Departemen Arsitektur FADP ITS

Ir. I Gusti Ngurah Antarvama, Ph.D.
NIP. 196804251992101001

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Fena Cantika Putri S

NRP : 08111540000103

Judul Tugas Akhir : *Rest Area* dengan Pendekatan Perilaku dan Regionalisme

Periode : Semester Gasal/Genap 2018/2019

Dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir yang saya buat adalah hasil karya saya sendiri dan benar-benar dikerjakan sendiri (asli/orisinal), bukan merupakan hasil jiplakan dari karya orang lain, Apabila saya melakukan penjiplakan terhadap karya karya mahasiswa/orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademik yang akan dijatuhkan oleh pihak Departemen Arsitektur FADP-ITS

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran yang penuh dan akan digunakan sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Tugas Akhir.

Surabaya, 5 Juli 2019

Yang membuat pernyataan



Fena Cantika Putri S

NRP. 08111540000103

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PERNYATAAN

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT karena telah melimpahkan karunia-Nya serta rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini dengan baik. Laporan dengan judul “*Rest Area* dengan Pendekatan Perilaku dan Regionalisme” ini disusun sebagai syarat untuk menyelesaikan mata kuliah Tugas Akhir di jurusan Arsitektur Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya tahun ajaran 2018-2019. Laporan ini dapat diselesaikan karena bantuan dan dukungan dari banyak pihak yang terlibat langsung maupun tidak langsung, untuk itu penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat-Nya dan berkat-Nya hingga laporan ini dapat selesai dengan lancar
2. Ibu, Ayah dan Keluarga yang sudah memberikan support berupa semangat dan doa agar laporan dapat dikerjakan dengan lancar.
3. Bapak Defry Agatha Ardianta ST., MT selaku dosen koordinator mata kuliah Tugas Akhir.
4. Bapak Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono selaku dosen pembimbing yang memberikan kritik, saran dan masukan dalam proses penyelesaian Tugas Akhir ini.
5. Teman-teman seangkatan yang telah membantu memberikan saran dan dukungan dalam menyelesaikan Tugas Akhir.

Dalam penyusunan Proposal Tugas Akhir ini penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan sehingga kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan untuk perbaikan. Akhir kata, penulis berharap semoga Proposal Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Surabaya, Juli 2018

Penulis

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU DAN REGIONALISME

Nama Mahasiswa : Fena Cantika Putri S
NRP : 08111540000103
Dosen Pembimbing : Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono

ABSTRAK

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang dengan tingkat kepadatan penduduk yang cukup tinggi. Hal ini mengakibatkan tingginya pergerakan (*traffic generation*) manusia dari kota-kota besar menuju daerah tujuan mudik. Pergerakan massal dalam waktu yang bersamaan tersebut pastinya akan menimbulkan permasalahan klasik yaitu kemacetan lalu lintas (dan biasanya dibarengi tingginya angka kecelakaan). Melihat permasalahan yang terjadi di lapangan, pemerintah tak tinggal diam. Pemerintah berupaya mencari solusi terbaik untuk menyelesaikan permasalahan yaitu salah satunya dengan membangun jalan tol Trans Jawa sebagai sarana untuk mengurangi kemacetan.

Namun dikali pertama pengoperasiannya pada musim mudik 2018, banyak kendala yang ditimbulkan salah satunya adalah kemacetan, sehingga membuat berbagai pihak khususnya pengguna jalan tol tersebut merasa tidak nyaman dan tidak puas. Maka karena permasalahan tersebut diperlukan *rest area*.

Jika dilihat dari beberapa *rest area* yang sudah ada khususnya di tol Trans-Jawa Tengah, *rest area* hanya mementingkan fungsi bangunannya yaitu sebagai tempat beristirahat dan pemenuh kebutuhan bagi pengunjung jalan tol. Sedangkan dari segi estetika *rest area* di sepanjang jalan tol Trans-Jawa memiliki desain yang hampir serupa sehingga tidak memiliki ciri khas yang membuatnya unik. Selain itu desain *rest area* kurang memiliki identitas wilayah didirikannya *rest area*.

Perencanaan penulis disini untuk membuat sebuah *rest area* sebagai tempat istirahat yang dapat memenuhi kebutuhan manusia dan kendaraan sekaligus menjadi identitas lokalitas. Dengan demikian, *rest area* dapat menjadi representasi suatu daerah.

Kata Kunci : Identitas, Jalan Tol, Kepadatan, *Rest Area*

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

REST AREA WITH BEHAVIORAL AND REGIONALISM APPROACHES

Nama Mahasiswa : Fena Cantika Putri S
NRP : 08111540000103
Dosen Pembimbing : Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono

ABSTRACT

Indonesia is one of the developing countries with a high population density. This has resulted in a high level of movement from large cities to the destination areas going home. The mass movement at the same time will surely cause classic problems, namely traffic jams (and usually accompanied by high accident rates). Seeing the problems that occur on the ground, the government does not remain silent. The government is trying to find the best solution to solve the problem, one of which is by building the Trans Java toll road as a means to reduce congestion.

However, at the first time of the operation in the 2018 homecoming season, many obstacles were caused, one of which was congestion, which made various parties especially toll road users feel uncomfortable and dissatisfied. So because of these problems a rest area is needed.

When viewed from several existing rest areas, especially on the Trans-Central Java toll road, the rest area only emphasizes the function of the building, which is a place to rest and fulfill the needs of toll road visitors. While in terms of the aesthetics of the rest area along the Trans-Java toll road it has a similar design so that it does not have a characteristic that makes it unique. In addition, the design of the rest area lacks the identity of the area established by the rest area.

The author's plan here is to create a rest area as a place of rest that can meet human and vehicle needs while becoming a locality identity. Thus, the rest area can be a representation of an area

Keyword: Density, Identity, Highway, Rest Area

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PERNYATAAN	iii
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xvii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Isu dan Konteks Desain	3
1.3 Permasalahan dan Kriteria Desain	6
BAB 2 PROGRAM DESAIN	9
2.1 Definisi Bangunan Rancang	9
2.2 Deskripsi Tapak	16
BAB 3 PENDEKATAN DAN METODA DESAIN	23
3.1 Pendekatan Desain	23
3.2 Metoda Desain	24
3.3 Persyaratan Terkait Aktivitas dan Ruang	28
BAB 4 KONSEP DESAIN	33
4.1 Eksplorasi Formal	33
4.2 Eksplorasi Teknis	41
BAB 5 DESAIN	43
5.1 Eksplorasi Formal	43
5.2 Eksplorasi Teknik	83
BAB 6 KESIMPULAN	87
DAFTAR PUSTAKA	89

(halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Rest Area KM 725 A.....	4
Gambar 1.2 Rest Area KM 519 A.....	4
Gambar 1.3 Skema Jalan Tol Trans Jawa, Jawa Tengah	5
Gambar 2.1 Lokasi Site.....	16
Gambar 2.2 Lokasi Site.....	17
Gambar 2.3 Peta Topografi Kabupaten Sragen	18
Gambar 2.4 Sirkulasi	19
Gambar 2.5 Jarak Antara Gerbang Told an Lokasi Tapak	20
Gambar 2.6 Lampu Penerangan Jalan Tol	20
Gambar 2.7 Sawah	21
Gambar 3.1 Bagan Architectural Programming Donna P. Duerk.....	25
Gambar 3.2 Tabel Penentuan SRP	29
Gambar 3.3 Parkir Kendaraan Dua Sisi	30
Gambar 3.4 Pola Parkir Pulau.....	31
Gambar 3.5 Pola Parkir Bus/ Truk.....	31
Gambar 4.1 Pola Bentuk Massa.....	33
Gambar 4.2 <i>Site Structure</i>	34
Gambar 4.3 Zonasi	35
Gambar 4.4 Sketsa <i>Site Plan</i>	35
Gambar 4.5 Sirkulasi <i>Rest Area</i>	36
Gambar 4.6 Diagram Transformasi	36
Gambar 4.7 Transformasi Bentuk.....	37
Gambar 4.8 Restaurant Mengadaptasi Pendopo	37
Gambar 4.9 Penerapan Transformasi Bentuk Pada Bangunan	38
Gambar 4.10. Material pada Bangunan Kafe.....	38

Gambar 4.11 Material pada Bangunan Masjid.....	39
Gambar 4.12 Interior Restoran Pendopo	41
Gambar 4.13 Gambar Struktur	42
Gambar 5.1 <i>Site Plan</i>	43
Gambar 5.2 <i>Layout</i>	44
Gambar 5.3 Tampak	45
Gambar 5.4 Tampak	46
Gambar 5.5 Denah Lt. 1 Kafe + Toko Souvenir	47
Gambar 5.6 Denah Lt. 2 Kafe + Toko Souvenir	48
Gambar 5.7 Denah Lt. 1 Bangunan Lengkung.....	49
Gambar 5.8 Denah Lt. 2 Bangunan Lengkung.....	50
Gambar 5.9 Denah Restoran Pendopo	51
Gambar 5.10. Denah Kantor + Kantin.....	52
Gambar 5.11 Denah Masjid.....	53
Gambar 5.12 Denah WC Umum	54
Gambar 5.13 Denah <i>Car Wash</i> + Kantin.....	55
Gambar 5.14 Denah SPBU	56
Gambar 5.15. Potongan Restoran Pendopo	57
Gambar 5.16 Potongan Kafe+ Toko Souvenir	58
Gambar 5.17 Potongan Gedung Lengkung	59
Gambar 5.18 Potongan Gedung Lengkung	60
Gambar 5.19 Tampak Kafe+ Toko Souvenir	61
Gambar 5.20. Tampak Restoran Pendopo	62
Gambar 5.21. Tampak Bangunan Lengkung.....	63
Gambar 5.22. Tampak Bangunan Lengkung.....	64
Gambar 5.23. Tampak Kantor+ Kantin	65
Gambar 5.24. Tampak <i>Car Wash</i> + Kantin	66
Gambar 5.25. Tampak WC Umum.....	67

Gambar 5.26. Tampak Masjid	68
Gambar 5.27. Tampak Masjid	69
Gambar 5.28. Tampak Potongan <i>Site</i>	70
Gambar 5.29. Tampak Potongan <i>Site</i>	71
Gambar 5.30. Perspektif <i>Rest Area</i>	72
Gambar 5.31. Interior Kafe + Toko Souvenir	73
Gambar 5.32. Interior Restoran Pendopo.....	74
Gambar 5.33 Suasana Eksterior	75
Gambar 5.34 Suasana Eksterior	76
Gambar 5.35.Suasana SPBU.....	77
Gambar 5.36. Suasana Kafe+ Restoran.....	78
Gambar 5.37. Suasana <i>Mart</i>	79
Gambar 5.38. Suasana Ruang Relaksasi	80
Gambar 5.39. Rest Area pada Malam Hari	81
Gambar 5.40. Rest Area pada Malam Hari	82
Gambar 5.41. Struktur Restoran Pendopo.....	83
Gambar 5.42. Struktur Bangunan Lengkung	84

(halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Aktivitas dan Ruang yang dibutuhkan Pelaku <i>Rest Area</i>	10
Tabel 2.2 Kelompok Aktivitas dan Kebutuhan Ruang	12
Tabel 2.3 Tabel Besaran Ruang Area Pengelola.....	13
Tabel 2.4 Tabel Besaran Ruang Area Pengunjung	14
Tabel 2.5 Tabel Besaran Ruang Area Penunjang	15
Tabel 2.6 Tabel Besaran Ruang Area Service	15
Tabel 2.1 Isu, <i>Goals</i> , Kriteria, Konsep	26

(halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Pembangunan Infrastruktur Tol Trans-Jawa

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang dengan tingkat kepadatan penduduk yang cukup tinggi. Kenaikan laju pertumbuhan penduduk tak hanya terjadi di ibu kota DKI Jakarta yang merupakan pusat pemerintahan, laju pertumbuhan penduduk di Provinsi lain di Pulau Jawa pun ikut mengalami kenaikan, sebagai contoh Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2000-2010 memiliki laju pertumbuhan penduduk sekitar 0.37 per tahun, pada tahun 2010-2015 sekitar 0.81 per tahun (Data Badan Pusat Statistik), angka tersebut menunjukkan bahwa terjadi kenaikan jumlah penduduk tiap tahunnya.

Penduduk Indonesia yang pada tahun 2010 sudah mencapai angka 237.641.326 jiwa (BPS, 2012), dan diprediksi akan mencapai 305 juta pada tahun 20135, sebagian besar adalah masyarakat muslim yang merayakan lebaran. Hal ini mengakibatkan tingginya pergerakan (*traffic generation*) manusia dari kota-kota besar menuju daerah tujuan mudik. Pergerakan massal dalam waktu yang bersamaan tersebut pastinya akan menimbulkan permasalahan klasik yaitu kemacetan lalu lintas (dan biasanya dibarengi tingginya angka kecelakaan).

Menurut Menteri Perhubungan dalam keterangan persnya, pada tahun 2005 tercatat sebanyak 12.989.811 orang pemudik yang pulang ke kampung halaman masing-masing. Sedangkan pada tahun 2016, Kementerian Perhubungan memprediksi jumlah pemudik sebanyak 17,6 juta orang. Jika dibandingkan, selisih jumlah pemudik dalam kurun waktu tersebut sebesar 4.610.189 atau meningkat sebesar 35,5%. Hal tersebut berpengaruh pada makin terbatasnya ruang gerak di lingkungan umum sehingga makin sering dijumpai kondisi jalanan yang mengalami

kemacetan merupakan salah satu dampak langsung kenaikan laju pertumbuhan penduduk.

Melihat permasalahan yang terjadi di lapangan, pemerintah tak tinggal diam. Pemerintah berupaya mencari solusi terbaik untuk menyelesaikan permasalahan yaitu salah satunya dengan membangun jalan tol sebagai sarana untuk mengurangi kemacetan.

Salah satu proyek pembangunan jalan tol yang dapat mengurangi kemacetan adalah Proyek Tol Trans Jawa yang merupakan jaringan jalan tol yang dapat menghubungkan kota-kota di Pulau Jawa. Jalan tol ini dapat menghubungkan dua kota terbesar di Indonesia yaitu Jakarta dan Surabaya sepanjang 1.138 km.

Nantinya dengan dibangunnya Jalan Tol Trans Jawa ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan yang terjadi di jalur utama yaitu jalur Pantura dan jalur Selatan Pulau Jawa.

1.1.2 Kebutuhan Tempat untuk Beristirahat

Pemerintah membangun jalan tol Trans Jawa sebagai jalan alternatif yang menghubungkan kota-kota di pulau Jawa agar tidak terjadinya kemacetan salah satunya saat musim mudik tiba. Namun dikali pertama pengoperasiannya pada musim mudik 2018, banyak kendala yang ditimbulkan salah satunya adalah kemacetan, sehingga membuat berbagai pihak khususnya pengguna jalan tol tersebut merasa tidak nyaman dan tidak puas. Bahkan kepadatan kendaraan milik pemudik menyebabkan beberapa titik masuk ke dalam tol ditutup karena diberlakukannya sistem *contra-flow* untuk meminimalisir kendaraan yang ada.

Sebuah penelitian yang dimuat di jurnal *Aggressive Behavior* (1999) menunjukkan adanya peningkatan stres dan perilaku agresif pada pengemudi-pengemudi yang menghadapi kemacetan parah, baik perempuan maupun laki-laki.

Kemacetan juga dikaitkan dengan beberapa penyakit fisik. Peningkatan tekanan darah sakit kepala, nyeri di beberapa bagian tubuh seperti punggung, kaki, dan leher adalah beberapa contohnya. Risiko

penyakit jantung dan stroke juga bisa dialami akibat akumulasi stres yang salah satunya disumbang dari perjalanan ke tempat-tempat beraktivitas. Karena itu pemerintah telah mengatur Undang-Undang mengenai waktu kerja pengemudi.

Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 90 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya ayat 2, 3, dan 4 yang berbunyi

(2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum paling lama 8 (delapan) jam sehari.

(3) Pengemudi kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.

(4) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.

Ketentuan waktu kerja dan istirahat ini tak lain bertujuan, agar pengemudi fokus konsentrasi mengemudi, demi keselamatan penumpang dan pengguna jalan lainnya.

Untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan menghindari hal-hal yang tidak diinginkan maka diperlukan tempat untuk beristirahat bagi pengemudi dan kendaraan. Salah satunya *rest area* pada jalan tol.

Namun fenomena yang ada saat ini adalah desain *rest area* disepanjang jalan tol Trans Jawa memiliki desain hampir serupa. Desain-deain tersebut kurang dapat memberikan identitas pada daerah wilayah *rest area* terbangun.

1.2 Isu dan Konteks Desain

1.2.1 Isu

Beberapa titik di sepanjang jalan tol Trans Jawa telah dibangun *rest area* yang berfungsi sebagai tempat peristirahatan bagi pengemudi dan pengguna jalan. Maka dari itu *rest area* di desain seaman dan

senyaman mungkin untuk memenuhi kebutuhan manusia maupun kendaraan.



Gambar 1.1. dan 1.2 Rest Area KM 725 A dan Rest Area KM 519 A
(sumber:Google.com)

Jika dilihat dari beberapa *rest area* yang sudah ada khususnya di tol Trans-Jawa Tengah, *rest area* lebih mementingkan fungsi bangunannya yaitu sebagai tempat beristirahat dan pemenuh kebutuhan bagi pengunjung jalan tol. Sedangkan dari segi estetika *rest area* di sepanjang jalan tol Trans-Jawa memiliki desain yang hampir serupa sehingga kurang dapat menunjukkan ciri khas yang membuatnya unik.

1.2.2 Lingkup Perancangan



Gambar 1.3 Skema Jalan Tol Trans Jawa, Jawa Tengah

(sumber: Google.com)

Lingkup perancangan *rest area* berupa lahan cukup luas yang berada di salah satu titik di jalan tol Trans Jawa tepatnya di daerah Jawa Tengah. Daerah tersebut dipilih karena masih kurangnya *rest area* di sepanjang jalan tol dan hampir semua *rest area* di sana memiliki desain serupa sehingga kurang dapat menunjukkan ciri khas pada masing-masing *rest area*. Pasalnya, Jawa Tengah termasuk daerah yang memiliki banyak sekali ragam budaya yang dapat dieksplorasi dan diterapkan pada desain *rest area* sebagai representasi suatu lokasi.

Selain itu jarak yang ditempuh pengemudi dari Jakarta ke Solo adalah 10 jam. Waktu tersebut sesuai dengan peraturan UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 90 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengharuskan pengemudi beristirahat maksimal 12 jam perjalanan. Maka Lokasi dapat dikategorikan ideal sebagai tempat untuk beristirahat setelah menempuh setengah jam perjalanan luar kota yang melelahkan.

1.2.3 Konteks Pengguna

Rest area menjangkau segala jenis kalangan. Tak cuma yang berkendara pribadi, tetapi juga truk-truk berukuran besar yang

merupakan pelintas rutin di jalan tol antarkota ini. Dari segi usia pun, pengguna rest area ini tidak dibatasi, dari mulai anak-anak, remaja, orang dewasa sampai orang tua. Dari segi agama dan kepercayaan pun demikian, mencakup seluruhnya.

Para pengguna rest area biasanya adalah orang yang ingin mendapatkan kenyamanan dan memenuhi kebutuhannya dalam perjalanan. Jalan tol adalah jalan yang lurus, panjang, dan benar-benar bebas hambatan, sehingga para pengendara mobil mudah merasa bosan dan mengantuk selama perjalanannya, terutama bagi pengemudi. Oleh karena itu, kondisi para pengguna ketika memasuki rest area yaitu mungkin dalam keadaan lelah, mengantuk, lapar, ingin buang air besar/kecil serta ingin memenuhi kebutuhan pribadi yang lainnya.

Berdasarkan status sosial, para pengguna *rest area* dapat didominasi oleh kalangan menengah keatas. Karakter golongan menengah keatas yaitu suka menggunakan uangnya untuk berbagai keperluan pribadi bahkan sampai sesuatu yang tidak dibutuhkannya sekalipun. Selain itu, golongan ini juga lebih menyukai kehidupan metropolis dan modern dibandingkan kehidupan tradisional.

1.3 Permasalahan dan Kriteria Desain

1.3.1 Permasalahan

Berdasarkan pemaparan pada latar belakang, isu dan konteks perancangan, permasalahan yang akan diangkat sebagai berikut:

1. Sirkulasi

Pada permasalahan paling utama pada *rest area* yang harus diperhatikan adalah sirkulasi. Keberadaan *rest area* sering menjadi masalah saat ada volume kendaraan dalam jumlah besar. Jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas tempat istirahat menimbulkan antrean panjang di pintu masuk rest area, SPBU, toilet, dan restoran sehingga perlu adanya pertimbangan mengenai konsep sirkulasi *rest area*.

2. Identitas Lokalitas

Banyaknya *rest area* yang memiliki desain serupa terutama di sepanjang tol Trans-Jawa. Desain *rest area* juga lebih mengarah pada desain modern minimalis. Sehingga permasalahan minimnya identitas lokalitas sudah banyak ditemui di beberapa *rest area* di daerah Indonesia. Seringkali aspek desain dari *rest area* hanya mementingkan fungsi utamanya sebagai tempat peristirahatan, tetapi nilai kelokalan justru tidak diperhatikan.

3. Pengguna/ pengunjung

Pengguna/pengunjung *rest area* juga dapat menjadi faktor penting dalam mendesain *rest area*. Salah satunya adalah membuat pengguna/pengunjung *rest area* nyaman karena dapat memenuhi kebutuhan mereka seperti beristirahat, makan, belanja, pergi ke toilet, dan lain-lain. Faktor ini juga dapat mengurangi kepadatan kendaraan dan pengunjung pada *rest area* jika pengguna/pengunjung mudah untuk memenuhi kebutuhan mereka.

1.3.2 Kriteria Desain

1. Sirkulasi

Sirkulasi pada *rest area* didesain agar mudah diakses oleh orang dan kendaraan. Hal tersebut untuk menghindari kepadatan kendaraan maupun pengunjung di dalam *rest area*.

2. Identitas Lokalitas

Bangunan yang memiliki identitas lokalitas Jawa Tengah khususnya Kota Solo. Bagaimana arsitektur regionalisme sebagai alat perancangan sebuah *rest area*.

3. Pengguna/Pengunjung

Rest area harus dapat memfasilitasi pengunjung yang berbeda-beda sehingga dapat memenuhi kebutuhan mereka selama beristirahat. Bangunan didesain untuk mempermudah pengunjung dalam melakukan aktivitas.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 2

PROGRAM DESAIN

2.1 Definisi Bangunan Rancang

Adapun definisi dari tempat peristirahatan dan pelayanan (rest area) diantaranya:

Suatu sarana penunjang penyelenggaraan jalan tol yang berada di daerah milik jalan tol berupa sarana pelayanan umum tertentu yang disediakan bagi pemakai jalan tol untuk istirahat dan pelayanan kebutuhan perjalanan, berupa pelayanan umum pada rest area yang berisi beberapa kegiatan bisnis seperti rumah makan dan restaurant, tempat pameran, mini market, Stasiun Pengisian Bahan bakar Umum, toilet dan sarana lainnya. (sumber: jasa marga).

Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 354/KPTS/M/2001 Tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol, tempat istirahat dan pelayanan adalah sarana penunjang penyelenggaraan jalan tol yang terdiri dari tempat beristirahat sementara yang dilengkapi dengan sarana pelayanan umum tertentu yang disediakan bagi pemakai jalan tol.

2.1.1 Program Aktivitas

2.1.1.1 Pengelola Rest Area

Pengelola pada *rest area* ini terdiri dari pemilik bangunan atau pihak lain yang diberi wewenang untuk mengelola dan mengatur segala hal yang berkaitan dengan perkantoran, perdagangan, dan jasa dengan pengembangan *rest area* tertentu. Bisa juga merupakan suatu badan organisasi yang fungsional untuk mengelola *rest area* dengan upah/ gaji tertentu. Kelompok pengelola antara lain:

- x Kepala Bagian Divisi – Sebagai penganggung jawab terhadap hal-hal yang berkaitan dengan pengelolaan bangunan dan pengembangan *rest area* yang bersifat teknis maupun non teknis.

- x Staff Perawatan Bangunan – Sebagai pihak yang melakukan kegiatan kerja yang berkaitan dengan perawatan bangunan.
- x Staff Operasional Kawasan – Sebagai pihak penanggung jawab yang melakukan kegiatan kerja berkaitan dengan operasional kawasan.
- x Staff Teknik – Sebagai pihak penanggung jawab yang melakukan kegiatan bersifat teknis bangunan.
- x Staff Keamanan – Sebagai pihak penanggung jawab terhadap keamanan di dalam maupun luar kawasan *rest are*.

2.1.1.2 Pekerja Rest Area

Pelaku yang melakukan kegiatan bekerja ke *area* unit retail yang telah disediakan *rest area*. Sedangkan untuk pengguna tiap retail fasilitas *rest area* yang ada berasal dari daerah wilayah setempat yang ada di *area* Solo-*Ngawi*.

2.1.1.3. Pengunjung Rest Area

Pengunjung *rest area* adalah masyarakat dari berbagai kalangan yang melintasi arus tol Solo-*Ngawi* maupun dari luar kota.

Tabel 2.1 Aktivitas dan Ruang yang dibutuhkan Pelaku *Rest Area*

No	Pelaku	Aktivitas	Ruang
1.	Pengunjung/ Pengguna	Parkir	Area parkir
		Istirahat/ relaksasi	Lounge/ ruang istirahat
		Mengisi bahan bakar mesin	SPBU
		Makan dan minum	Restauran/ kafe
		Buang air besar/buang air kecil	Toilet
		Pijat Refleksi	Ruang pijat refleksi
		Menonton Pertunjukan	Taman
		Beribadah	Masjid

		Belanja	Minimarket/ retail
		Membersihkan mobil	Car wash
2.	Staf Operasional Kawasan	Parkir	Area parkir
		Bertanggung jawab melakukan kegiatan kerja berkaitan dengan operasional kawasan.	Ruang staf
3.	Staf Teknik	Parkir	Area parkir
		Bertanggungjawab melakukan kegiatan bersifat teknis bangunan.	Ruang staf
		Buang air kecil/buang air besar	Toilet
4.	Staf Restoran	Parkir	Area parkir
		Membuat makanan dan menyajikan makanan	Dapur dan ruang Makan
		Mencuci peralatan makan dan memasak	Area cuci piring
		Buang air kecil/buang air besar	Toilet
5.	Staf Kebersihan	Parkir	Area parkir
		Membersihkan seluruh ruangan	
		Menyimpan peralatan bersih-bersih	Janitor
		Membuang sampah	Area pembuangan sampah sementara
		Buang air kecil/buang air besar	Toilet
6.	Staf	Parkir	Area parkir

	Pemeliharaan	Menjaga dan merawat yang berhubungan dengan listrik dan pemeliharaan lainnya	Ruang utilitas (genset, MEE, pompa)
		Buang air kecil/buang air besar	Toilet
12.	Staf Keamanan	Parkir	Area parkir
		Menjaga keamanan	Ruang keamanan
		Buang air kecil/buang air besar	Toilet

Sumber : Analisa Penulis, 2018

Kebutuhan Ruang

Setelah mendaftar aktivitas-aktivitas dan ruang dari pelaku di *rest area*, maka dapat dikelompokkan ruang berdasarkan aktivitas yang dilakukan, yaitu:

1. Kelompok Aktivitas Pengelola
2. Kelompok Aktivitas Pengunjung
3. Kelompok Aktivitas Penunjang
4. Kelompok Aktivitas Service

Tabel 2.2 Kelompok Aktivitas dan Kebutuhan Ruang

No.	Kelompok Aktivitas	Kebutuhan Ruang
	Pengelola	Ruang staf
		Kantin
		Toilet (pria dan wanita)
2.	Pengunjung	Lounge/ ruang istirahat
		Area parkir
		SPBU
		Toilet (pria dan wanita)

3.	Penunjang	
	Cuci Mobil	Area cuci mobil
		Toilet (pria dan wanita)
	Masjid	Area wudhu
		Area sholat
	Minimarket	Area minimarket
		Ruang penyimpanan
	Retail	Area berjualan
		Ruang penyimpanan
	Restauran/ kafe	Area makan
		Dapur
		Area cuci
4.	Service	Area parkir
		Gudang
		Janitor
		Ruang genset
		Ruang MEE
		Ruang pompa

Sumber :Analisa Penulis, 2018

2.1.2 Besaran Ruang

a. Area Pengelola

Berikut adalah daftar ruangan yang dibutuhkan pada area pengelola beserta standar ukuran ruang yang harus dipenuhi.

Tabel 2.3 Tabel Besaran Ruang Area Pengelola

Kebutuhan Ruang	Besaran (m²)	Sumber	Kapasitas	Jumlah (ruang)	Total (m²)
Ruang staf	18	Asumsi	8	1	18
Kantin	44	Data Arsitek +TSS	5-10	1	44
Toilet	1,5	Data Arsitek	1	4	6
Total					68

Sumber : Analisa Penulis, 2018

b. Area Pengunjung

Berikut adalah daftar ruangan yang dibutuhkan pada area pengunjung beserta standar ukuran ruang yang harus dipenuhi.

Tabel 2.4 Besaran Ruang Area Pengelola

Kebutuhan Ruang	Besaran (m²)	Sumber	Kapasitas (org)	Jumlah (ruang)	Total Luas
Lounge/ tempat istirahat	160	Asumsi	50	1	50
SPBU	1800	Data Arsitek		1	1800
Toilet	97	Data Arsitek	50	1	97
Total					1974

Sumber : Analisa Penulis, 2018

c. Area Penunjang

Berikut adalah daftar ruangan yang dibutuhkan pada area penunjang beserta standar ukuran ruang yang harus dipenuhi.

Tabel 2.5 Besaran Ruang Area Penunjang

Kebutuhan Ruang	Besaran (m²)	Sumber	Kapasitas (org)	Jumlah (ruang)	Total Luas
Restauran	200	Data Arsitek	50	1	200
Dapur + area cuci	80			1	80
Area wudhu	30	Asumsi	30	2	60
Area sholat	10		8	1	10
Total					350

Sumber : Analisa Penulis, 2018

d. Area Service

Berikut adalah daftar ruangan yang dibutuhkan pada area penghuni beserta standar ukuran ruang yang harus dipenuhi.

Tabel 2.6 Besaran Ruang Area Service

Kebutuhan Ruang	Besaran (m²)	Sumber	Kapasitas	Jumlah (ruang)	Total Luas
Area parkir mobil	12,5/unit	Data Arsitek	100 unit	1	1250
Area parkir bus dan truk	37,5/unit	Data	30 unit	1	1125

		Arsitek			
Ruang genset	54			1	54
Ruang MEE	18	SNI 03-3647-1994		1	18
Ruang pompa	12	Asumsi		1	12
Total					2459

2.2 Deskripsi Tapak

2.2.1. Pemilihan Lokasi Tapak



Gambar 2.1. Lokasi Site
(sumber: olahan dari Google Maps)

Pemilihan lokasi tapak dipilih berdasarkan beberapa pertimbangan diantaranya adalah:

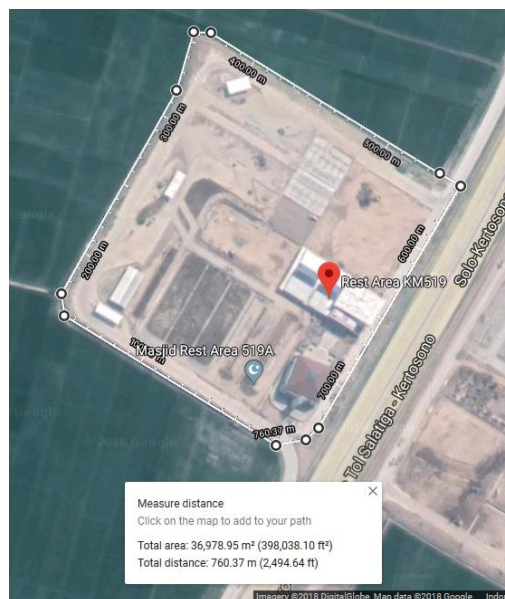
1. Tapak berada di sisi jalan tol jalur Salatiga-Kertosono dimana jalur tersebut akan membawa kendaraan yang berasal dari daerah barat Indonesia khususnya Jakarta sebagai Ibu Kota Indonesia.

Menurut data jumlah pendatang baru di Jakarta mencapai 70.504 dimana tidak menutup kemungkinan jika pendatang yang tinggal di Kota Jakarta melakukan mudik dibandingkan dengan yang berasal dari daerah timur.

2. Jarak yang ditempuh pengemudi dari Jakarta ke Solo adalah 10 jam. Waktu tersebut sesuai dengan peraturan UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 90 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengharuskan pengendara beristirahat maksimal 12 jam perjalanan. Maka Lokasi dapat dikategorikan ideal sebagai tempat untuk beristirahat setelah menempuh setengah jam perjalanan luar kota yang melelahkan.

2.2.2. Gambaran Umum Lokasi

Tapak yang dipilih berada di tol Trans-Jawa jurusan Solo- Ngawi tepatnya di daerah Kalang Malang, Masaran, Dusun III, Karang Malang, Masaran, Kabupaten Sragen, Jawa Tengah.



Gambar 2.2. Lokasi Site
(sumber: olahan dari Google Maps)

Rest Area KM 519 A Tol Trans Jawa

Pengelola : PT Jasa Marga (Persero) Tbk

Alamat : Kalang Malang, Masaran, Dusun III, Karang Malang,
Masaran, Kabupaten Sragen, Jawa Tengah.

Luas lahan : r 36. 978 m²

Batas- batas lahan

Utara : Sawah

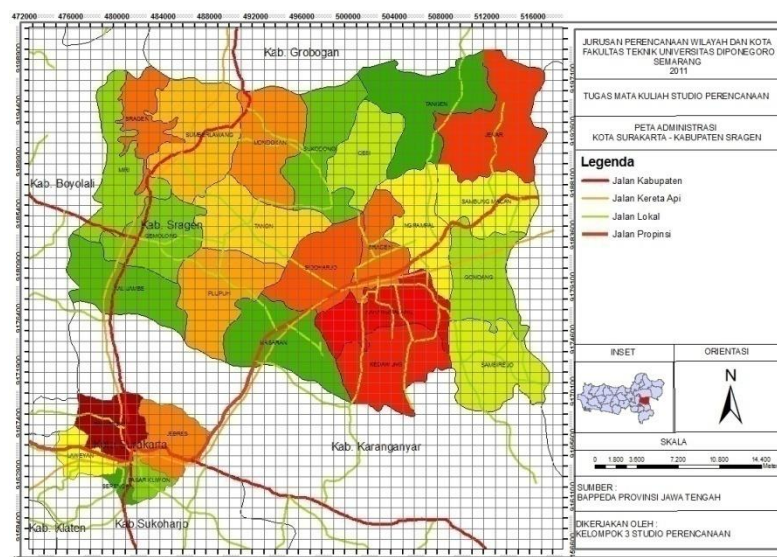
Selatan : Sawah

Timur :Jalan tol jalur Solo-Ngawi

Barat : Sawah

2.2.3. Analisa Tapak

a. Topografi



Gambar 2.3. Peta Topografi Kab. Sragen
(sumber: Google.com)

Kabupaten Sragen memiliki wilayah dengan ketinggian tempat yang berbeda-beda antara 71 m sampai 500 m di atas permukaan laut. Dataran tinggi berada di bagian utara dan tenggara, sedangkan di bagian tengahnya merupakan lembah yang relatif datar dan dialiri sungai Bengawan Solo.

b. Klimatologi

Sragen memiliki iklim tropis dengan suhu sehari-hari yang berkisar antara 19 - 31°C. Curah hujan rata-rata di bawah 3000mm per tahun dengan hari hujan di bawah 150 hari per tahun.

c. Hidrologi

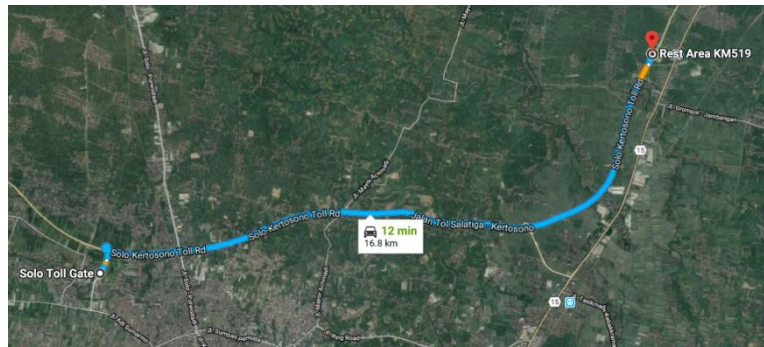
Keadaan hidrologi di kabupaten Sragen ditandai dengan adanya sungai-sungai yang mengalir di dalam kesatuan wilayah DAS Bengawan Solo dan DAS Jratunseluna (Jragung, Tuntang, Serang, Lusi, and Juana). Sungai-sungai yang mengalir dalam kesatuan DAS Bengawan Solo adalah sungai Mungkung, Kenatan, Jenar, Kedungaren, Tanggan, Teseh, dan Kedungdowo, sedangkan sungai-sungai yang termasuk dalam kesatuan DAS Jratunseluna, yaitu sungai Serang.

d. Sirkulasi



Gambar 2.4. Sirkulasi
(sumber: Olahan dari Google Maps)

Satu-satunya sirkulasi untuk mencapai lokasi tapak adalah melewati jalan tol jurusan Solo-Ngawi dengan lebar 3,6 meter dan bahu jalan 3 meter yang salah satunya dapat diakses melalui gerbang tol Ngemplak dengan waktu tempuh 12 menit.



Gambar 2.5. Jarak antara gerbang told an lokasi tapak
(sumber: Olahan dari Google Maps)

e. Infrastruktur



Gambar 2.6. Lampu Jalan Tol
(sumber: Google.com)

Infrastruktur yang ada di sekitar *site* hanya terdapat lampu penerangan jalan di sepanjang jalan tol. Tidak terdapat infrastruktur lainnya seperti *pedestrian ways*, dan jembatan penyebrangan.

f. Elemen *Soft scape*



Gambar 2.7. Sawah
(sumber: Google.com)

Banyak tanaman padi di sekitar lahan dan di sepanjang jalan tol.

g. Density

Lahan ini merupakan lahan yang berada di kawasan jalan bebas hambatan yang disekitarnya dikelilingi oleh sawah-sawah milik penduduk. Tak jauh dari lahan juga terdapat perkampungan penduduk sekitar.

(halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 3

PENDEKATAN DAN METODA DESAIN

3.1. Pendekatan Desain

Pendekatan yang dipilih dalam permasalahan perancangan adalah pendekatan Perilaku dan pendekatan Regionalisme. Pendekatan ini digunakan untuk memaksimalkan desain *rest area* yang nyaman dan dapat menonjolkan identitas lokalitasnya.

Pada pendekatan perilaku, cara yang dilakukan dari masing-masing individu (pengguna jalan tol Trans Jawa) untuk beristirahat dapat berbeda-beda. Tergantung kebiasaan masing-masing individu. Karena suatu kebiasaan itu yang akan membentuk suatu lingkungan.

Menurut Snyder dan Catanese (1984), arsitektur berwawasan perilaku adalah arsitektur yang mampu menanggapi kebutuhan dan perasaan manusia yang menyesuaikan dengan gaya hidup manusia didalamnya. Menurut Clovis Heimsath, AIA (1988), kata “perilaku” menyatakan suatu kesadaran akan struktur sosial dari orang-orang, suatu gerakan bersama secara dinamik dalam waktu. Hanya dengan memikirkan suatu perilaku seseorang dalam ruang maka dapatlah kita membuat rancangan.

Selain itu tujuan arsitektur yang akan dirancang juga berfungsi sebagai identitas lokasi suatu daerah dimana para pengguna jalan tol yang sudah melewati perjalanan jauh dapat mengetahui lokasi keberadaan mereka dengan menggunakan pendekatan arsitektur regional. Menurut J.M Echols dan Hasan Shadily, (1982, 474) regionalisme berarti kedaerahan/sifat kedaerahan. Namun adapula pengertian arsitektur regionalisme adalah Regionalisme dalam arsitektur merupakan suatu gerakan dalam arsitektur yang menganjurkan penampilan bangunan yang merupakan hasil senyawa dari internasionalisme dengan pola kultural dan

teknologi modern dengan akar, tata nilai dan nuansa tradisi yang masih di anut oleh masyarakat setempat.

3.2 Metoda Desain

3.2.1 Observasi dan Analisa

Observasi langsung pada *rest area* di sepanjang tol Trans- Jawa dilakukan untuk dapat menganalisa beberapa hal yaitu bangunan *rest area* dan kebiasaan-kebiasaan yang sering terjadi di *rest area*.

Bangunan *rest area* di sepanjang tol Trans-Jawa masih memiliki bentuk dan fasad bangunan yang hampir seragam. Bangunan tersebut mengadopsi langgam modern-minimalis. Rest area yang ada pada saat ini lebih mementingkan fungsi bangunannya yaitu sebagai tempat beristirahat dan pemenuh kebutuhan bagi pengunjung jalan tol. Sedangkan dari segi estetika *rest area* di sepanjang jalan tol Trans-Jawa kurang dieksplor sehingga terlihat monoton dan kurang dapat memperlihatkan ciri khas dari masing-masing bangunan. Sementara itu rest area di sepanjang jalan tol Trans-Jawa juga kurang dapat menunjukkan identitas lokasi yang ditempatinya.

Sedangkan dari segi kebiasaan yang sering terjadi di *rest area* adalah para pengguna jalan tol yang sedang beristirahat untuk makan, beribadah, pergi ke toilet, atau hanya merilekskan tubuh setelah perjalanan yang cukup melelahkan. Ada dua tipe pengunjung *rest area*. Yang pertama adalah pengunjung yang sudah tahu tujuan mereka, seperti makan, pergi ke toilet, beribadah dan lain sebagainya. Sedangkan tipe kedua adalah pengunjung yang belum memiliki tujuan khusus dan melakukan istirahatnya untuk mengesplor *rest area*.

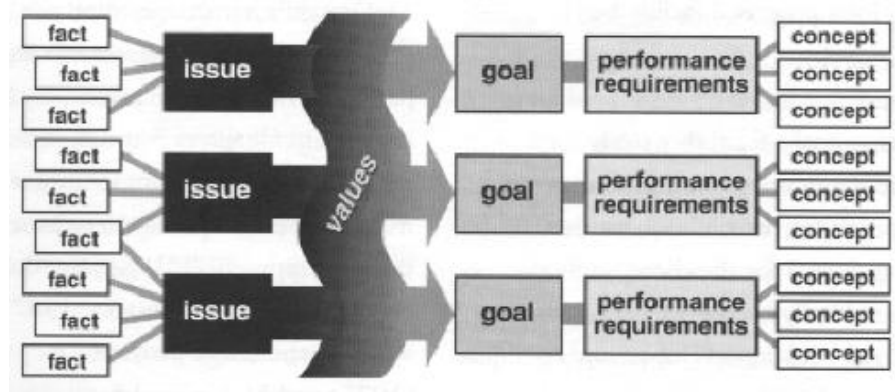
3.2.2 Architectural Programming ± Donna P. Duerk

Menurut Donna P. Duerk dalam bukunya yang berjudul Architectural Programming dijelaskan bahwa :

“...the more information available to the design team about the issues of behavior and environment that are relevant to the project, the more likely a better solution will be developed.”

Yang dimaksud ialah semakin banyak informasi tersedia mengenai isu perilaku dan lingkungan maka semakin relevan rancangan desain kita nantinya. Metode ini juga dapat membangun solusi yang terbaik.

Di dalam buku dijelaskan juga ada enam kategori yaitu, karakteristik seseorang, topic perilaku, karakteristik tempat, teori E/B, metode untuk mendapatkan informasi, dan pengaruh konteks adalah contoh-contoh informasi yang dapat mempengaruhi desain.



Gambar 3.1 Bagan Architectural Programming Donna P Duerk
(sumber: *Architectural Programming Donna P Duerk*)

Issue

Isu merupakan permasalahan, pertanyaan, topik, proposisi, atau situasi yang menuntut suatu respon dalam bentuk desain agar bangunan sesuai dengan klien dan pengguna. Isu merupakan sebuah topik yang diangkat dalam suatu desain tertentu, dimana topik tersebut menjadi acuan utama desainer untuk bertindak dan mengambil keputusan dalam mendesain.

Dalam menentukan sebuah isu, isu harus didukung oleh beberapa fakta terkait. Fakta merupakan data eksisting yang bersifat objektif, spesifik, dan dapat dibuktikan melalui keterukuran atau observasi.

Goal

Goal merupakan pernyataan berupa tujuan yang ingin dicapai atau sebagai acuan penyelesaian sebuah desain. Goals harus memiliki kata ‘harus’ karena goal adalah statement yang ingin diwujudkan di masa depan. Setiap elemen isu memiliki sebuah goal yang menentukan bagaimana isu tersebut harus diselesaikan agar proyek berhasil. Goal harus dituliskan secara jelas tentang tingkat kualitas yang diinginkan dalam proyek akhir.

Performance Requirement (PR)

Kriteria adalah pernyataan tentang fungsi terukur dari suatu objek, bangunan, atau tempat yang harus memberikan tujuan yang harus dipenuhi. Goal adalah pernyataan tentang kualitas yang harus dicapai oleh suatu proyek, merupakan acuan yang berguna untuk membuat performance requirements sebagai pernyataan tentang bagaimana lingkungan harus diciptakan untuk mencapai kualitas lingkungan yang diinginkan atau dihasilkan.

Konsep

Konsep desain menurut Duerk (1993) adalah pernyataan ideal dari kumpulan hubungan dari beberapa elemen yang berada di bawah kontrol arsitek seperti bentuk, material, tekstur, warna, dan sebagainya. Konsep merupakan solusi diagramatik atau implementasi dari kriteria atau performance requirements yang ditetapkan. Oleh karena itu, konsep harus memiliki tingkat kedetailan yang lebih dibandingkan dengan kriteria/performance requirement yang sudah ditentukan.

Tabel 3.1 Isu, Goals, Kriteria, Konsep

Isu	Goals	Kriteria	Konsep
Sirkulasi	Sirkulasi pada rest area harus mudah	Setiap massa harus terhubung dan nyaman bagi pejalan	x Antar massa diletakkan saling berdekatan. x Antar massa yang

	diakses oleh orang dan kendaraan	kaki	saling digabungkan x Antar massa dihubungkan dengan naungan.
		Akses masuk dan area parkir <i>rest area</i> harus terhindar dari kepadatan kendaraan.	x Sirkulasi menggunakan kurvalinear dan sirkulasi <i>ringroad</i> x Jalur mobil penumpang dipisahkan dengan jalur mobil barang/ truk/ bus. x Mengganti material jalan sebagai <i>sign</i> pembeda
Image	<i>Rest area</i> harus dapat memberikan identitas pada daerah tempatnya terbangun.	Unsur-unsur Jawa Tengah (khas Solo) harus ada pada <i>rest area</i> .	x Penggunaan atap Joglo di beberapa massa. x Terdapat ukiran-ukiran batik solo pada elemen-elemen arsitektur di <i>rest area</i> . x Penggunaan material kayu yang mendominasi bangunan pada <i>rest</i>

			<i>area</i>
		Desain dan fungsi bangunan menggabungkan antar tradisional dan modern	- x Memodifikasi bentuk dan struktur rumah joglo tanpa menghilangkan ciri khasnya - x Menggabungkan fungsi bangunan dalam satu massa
Person/User	<i>Rest area</i> harus dapat memfasilitasi pengunjung yang berbeda-beda	Massa harus mudah di akses oleh pengunjung baik dari luar maupun dalam	- x Setiap massa harus di desain dekat dengan parkir - x Massa memiliki desain denah yang sederhana agar mudah di akses oleh pengunjung - x Beberapa massa bangunan memiliki desain terbuka agar pengunjung lebih mudah mengidentifikasi fungsi bangunan tersebut

3.3 Persyaratan Terkait Aktivitas dan Ruang

3.3.1. Lahan Parkir

Menurut Ir. Rustam Hakim, MT.IALI dan Ir. Hardi Utomo, MA.IAI, lahan parkir memiliki beberapa persyaratan yaitu:

- x Tempat parkir diusahakan di permukaan yang datar agar kendaraan tidak menggelinding. Jika tanah miring lakukan grading dengan sistem *cut and fill*.
- x Tempat parkir dengan bangunan (tempat kegiatan) diusahakan tak jauh. Jika cukup jauh, buat sirkulasi yang jelas dan terarah menuju area parkir.

Ditinjau dari penggunaannya, tempat parkir terbagi atas:

- x Parkir kendaraan roda lebih dari 4, misalnya bus dan truk (lebar 3 meter, panjang 12,50 m).
- x Parkir kendaraan mobil penumpang untuk golongan I (2,30 x 5,00), mobil penumpang golongan II (2,50x 5,00), dan mobil penumpang golongan III (3,00 x 5,00).

TABEL II.4
PENENTUAN SATUAN RUANG PARKIR (SRP)

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

Gambar 3.2. Tabel Penentuan SRP
(sumber: Pedoman Teknis Penyelenggara Fasilitas Parkir)

Dari sudut desain, criteria dan prinsip tempat parkir secara garis besar harus memperhatikan:

- x Waktu penggunaan dan pemanfaatan tempat parkir. Untuk kegiatan yang berlangsung sepanjang waktu, tempat parkir perlu dilengkapi penerangan yang cukup. Bisa menggunakan lampu taman setinggi 2 meter atau penempatan lampu jalan merkuri.

- x Aman dan terlindung dari panas matahari. Berikan tanaman peneduh di antara pembatas parkir. Pilih tanaman berbentuk pohon atau perdu, cukup kuat, tidak mudah patah, tidak mengeluarkan getah yang merusak cat kendaraan, mempunyai tajuk yang cukup padat dan lebar, mempunyai sistem perakaran yang tidak merusak perkerasan (pelataran parkir) dan tidak menggugurkan dahan dan ranting. Contoh, Biola cantik (Ficus benyamina) dan Kiara payung (Filicium desifiens).
- x Cukup penerangan cahaya di malam hari.
- x Karena merupakan area umum, tempat parkir perlu gardu jaga untuk petugas keamanan.

Dari segi perkerasan, konstruksi tempat parkir terbagi:

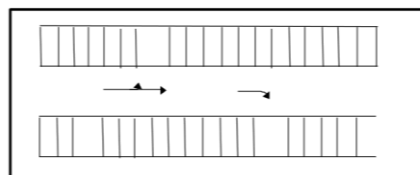
- x Perkerasan kedap air. Menggunakan aspal kedap air.
- x Perkerasan menyerap air. Penggunaan material paving dapat menyerap air permukaan, seperti air hujan. Meski demikian, masih diperlukan sistem drainase di sekitar tempat parkir.

Per syaratan menurut Pedoman Teknis Penyelenggara Fasilitas Parkir:

1. Pola Parkir Penumpang (Parkir Kendaraan Dua Sisi)

a. Membentuk sudut 90°

Lalu lintas kendaraan dapat satu arah dan dua arah



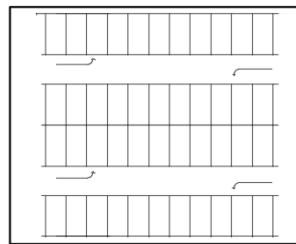
Gambar II.24

Gambar 3.3. Parkir Kendaraan Dua Sisi
(sumber: Pedoman Teknis Penyelenggara Fasilitas Parkir)

2. Pola Parkir Pulau

Pola Parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.

a. Membentuk sudut 90°



Gambar II.26

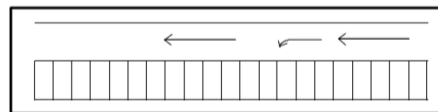
Gambar 3.4. Pola Parkir Pulau

(sumber: Pedoman Teknis Penyelenggara Fasilitas Parkir)

3. Pola Parkir Bus/ Truk

Dari segi efektivitas ruang posisi sudut 90° lebih menguntungkan

a. Pola parkir satu sisi



Gambar II.30

Gambar 3.5. Pola Parkir Bus/ Truk

(sumber: Pedoman Teknis Penyelenggara Fasilitas Parkir)

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 4

KONSEP DESAIN

4.1 Eksplorasi Formal

Melalui metode *Architectural Programming*, pendekatan perilaku, dan pendekatan regionalisme maka didapatkan konsep bentuk massa, sirkulasi, fasad, dan suasana/ interior.

1. Konsep Bentuk Massa

Bentuk massa berupa bentuk persegi panjang karena mengadaptasi bentuk massa rumah Joglo khas Jawa Tengah. Selain itu bentuk persegi panjang juga diterapkan dalam merancang area massa bangunan karena persegi panjang lebih efektif dalam pembentukan ruang sehingga tidak banyak memakan ruang. Dengan demikian area parkir dapat dimaksimalkan.



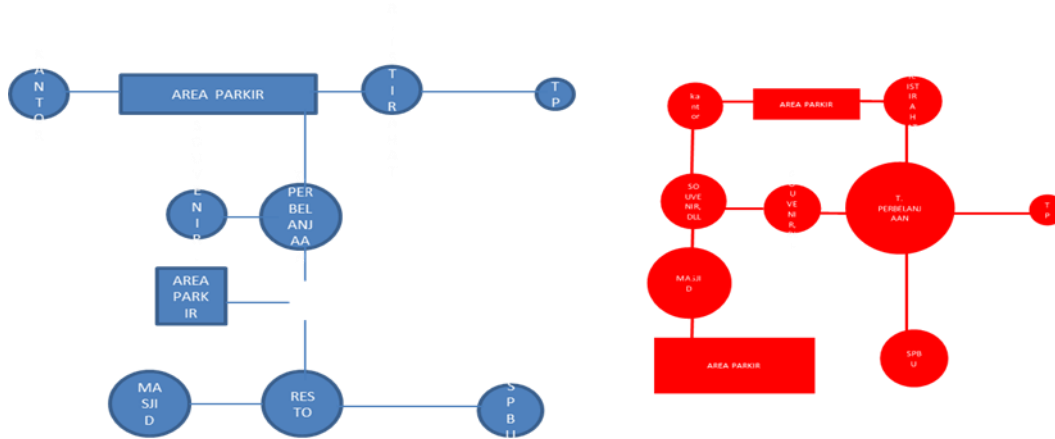
Gambar 4.1. Pola Bentuk Massa
(sumber: penulis)

Jika dibandingkan lingkaran dan persegi lima memiliki banyak ruang sisa daripada persegi.

Tidak hanya pada massa tapi bentuk persegi dan persegi panjang juga diterapkan pada denah rest area.

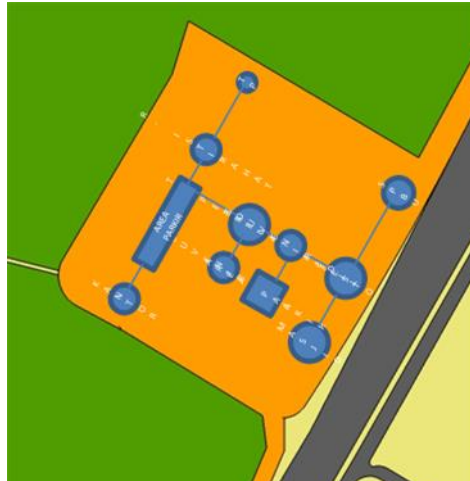
Sedangkan massa berbentuk seperempat lingkaran didesain sebagai focal point yang membedakannya dari bangunan yang lainnya yang ada *di rest area*.

2. Konsep Sirkulasi



Gambar 4.2. Site Structure
(sumber: penulis)

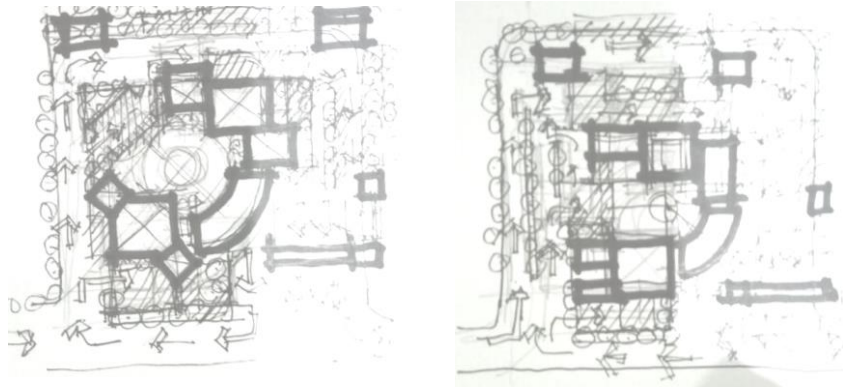
Berawal dari analisa tapak yang telah dilakukan dan hubungan antar ruang yang sudah terbentuk maka dibuatlah diagram sistem sirkulasi (site structure). Diagram dirancang lebih dari satu yang bertujuan sebagai opsi/pembanding. Diantara dua diagram A dan B maka dipilihlah diagram A karena dapat terlihat jika peletakkan massa tidak terlihat padat sehingga menyisakan ruang untuk kendaraan lebih nyaman bergerak.



Gambar 4.3. Zonasi
(sumber: penulis)

Setelah itu diagram ditempatkan di dalam site sehingga dapat terlihat sistem sirkulasinya.

Kemudian dibuat sketsa site plan yang juga memiliki dua opsi A dan B. dari kedua sketsa yang telah dibuat, massa yang diletakkan pada opsi B lebih menghempatkan lahan sehingga lahan tidak terasa sempit.



Gambar 4.4. Sketsa Site Plan
(sumber: penulis)

Sistem sirkulasi yang diterapkan pada site plan adalah sistem sirkulasi kurvalinier. Sistem ini dipilih karena letak site yang berada di jalan tol yang hanya memiliki satu arah kendaraan sehingga hanya dapat memiliki satu pintu masuk dan satu pintu keluar yang berbeda. Selain itu juga untuk mencegah kepadatan kendaraan sirkulasi di buat satu arah. Selain itu sistem sirkulasi

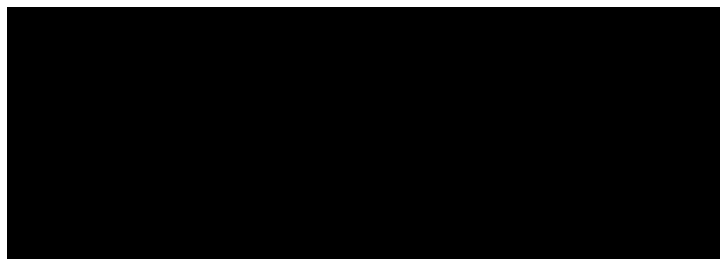
kurvaliniar adalah gabungan dari pola garis lurus dan garis lengkung yang memanfaatkan topografi dengan mengikuti bentuk lahan sedekat mungkin. Dimana sirkulasi kendaraan didalam site juga dirancang untuk dapat memutar site. (ring road)



Gambar 4.5. Sirkulas *Rest Area*
(sumber: penulis)

3. Konsep Bentuk dan Tampilan Bangunan

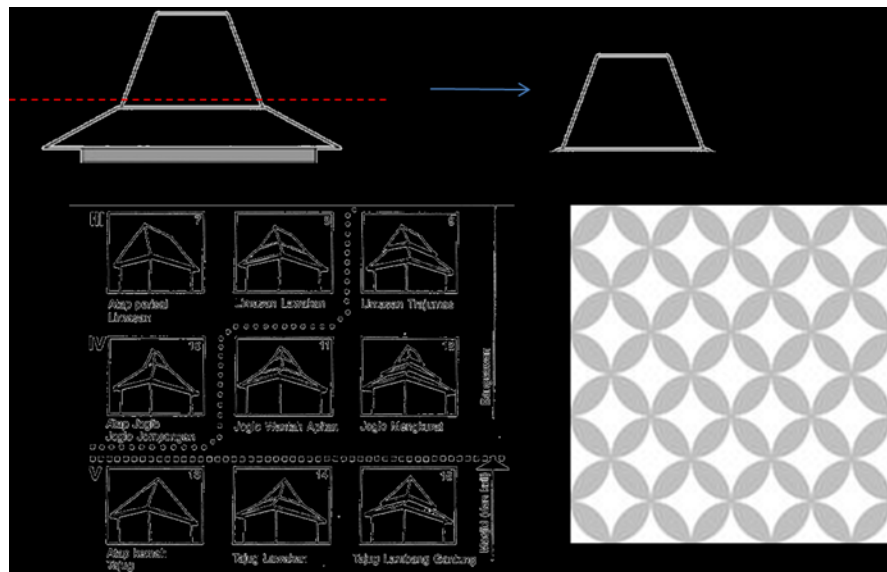
Arsitektur regionalisme diterapkan pada bangunan untuk menentukan aspek-aspek yang terkait dalam memunculkan identitas suatu daerah.



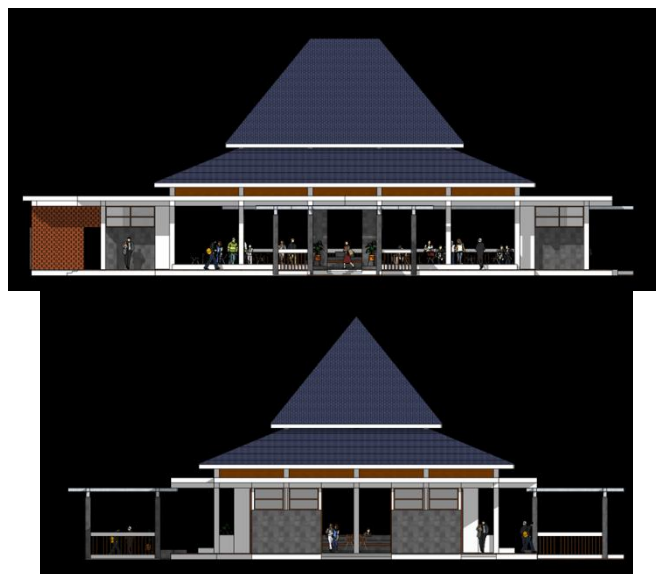
Gambar 4.6. Diagram Transformasi
(sumber: penulis)

Salah satu strategi dalam melakukan transformasi bentuk adalah:

Peminjaman dari objek-objek lain dan mempelajari sifat dua dan tiga dimensinya sambil terus menerus mencari kedalaman interpretasi dengan memperhatikan kelayakan aplikasi dan validitasnya. Transformasi peminjaman ini adalah pemindahan rupa dan dapat pula dikulifikasikan sebagai metafora rupa.

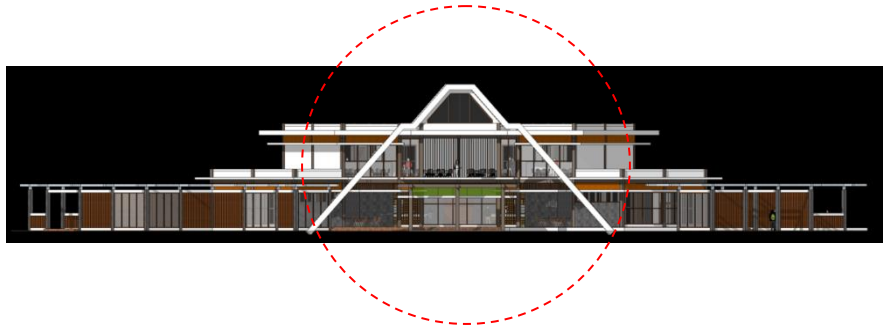


Gambar 4.7. Transformasi Bentuk
(sumber: penulis)



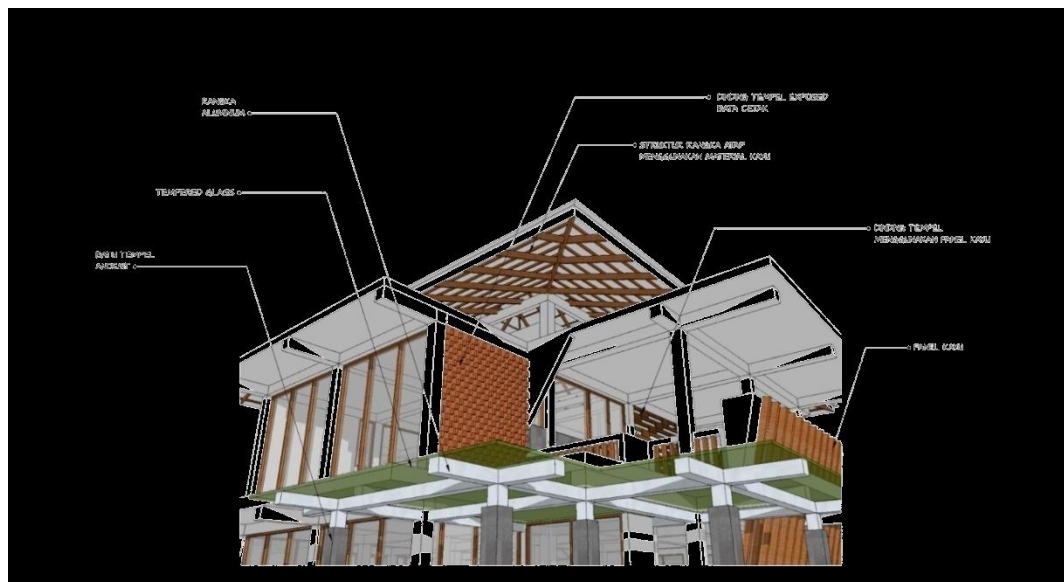
Gambar 4.8. Restaurant Mengadaptasi Pendopo
(sumber: penulis)

Mengadaptasi bangunan pendopo pada rumah Joglo sebagai fungsi restoran pada *rest area*.

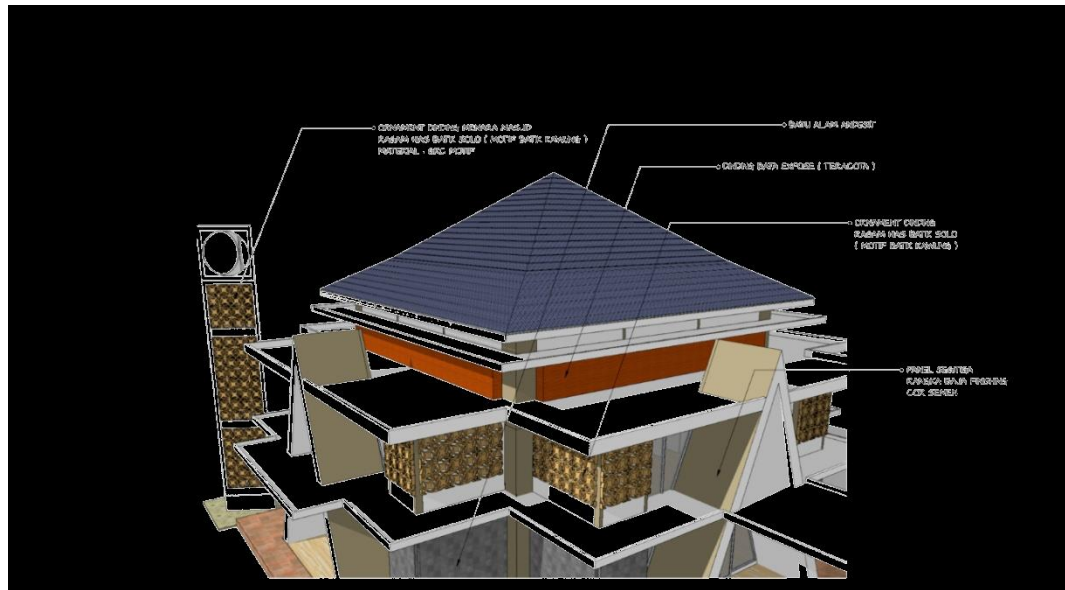


Gambar 4... Penerapan Transformasi Bentuk Pada Bangunan
(sumber: penulis)

Fasad yang di desain seakan-akan menyerupai atap joglo sedangkan atap pada bangunan diatas menggunakan atap pelana yang bagian atasnya dipangkas.



Gambar 4.10. Material Pada Bangunan Kafe
(sumber: penulis)



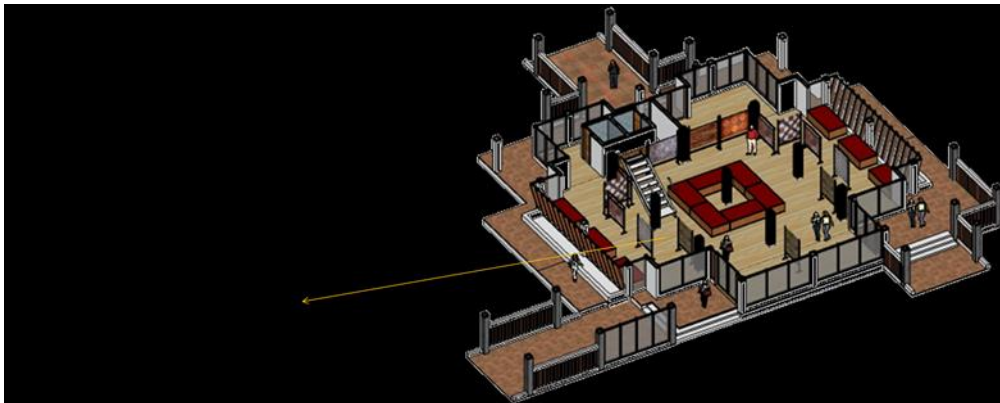
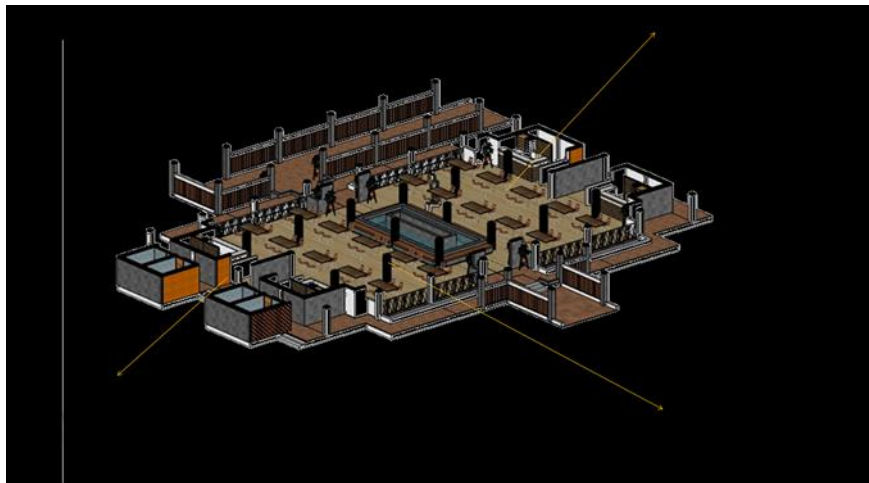
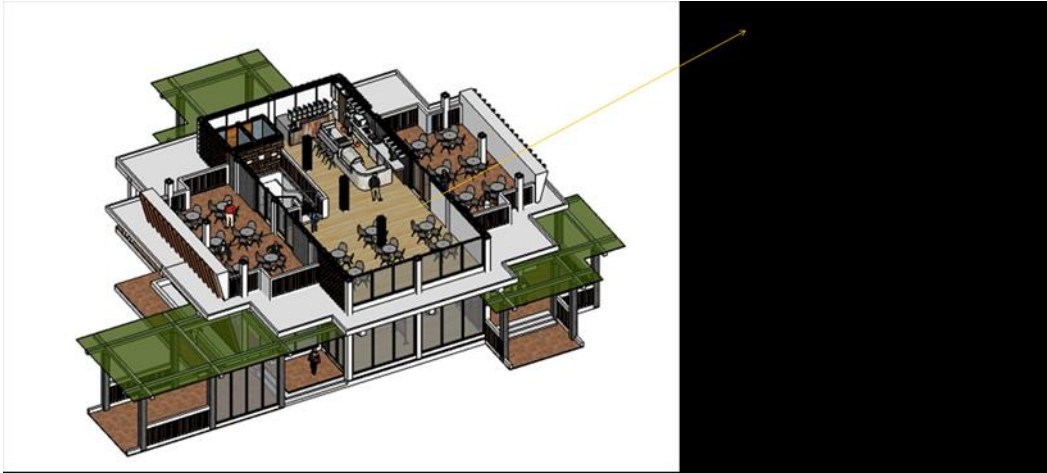
Gambar 4.11. Material Pada Bangunan Masjid
(sumber: penulis)

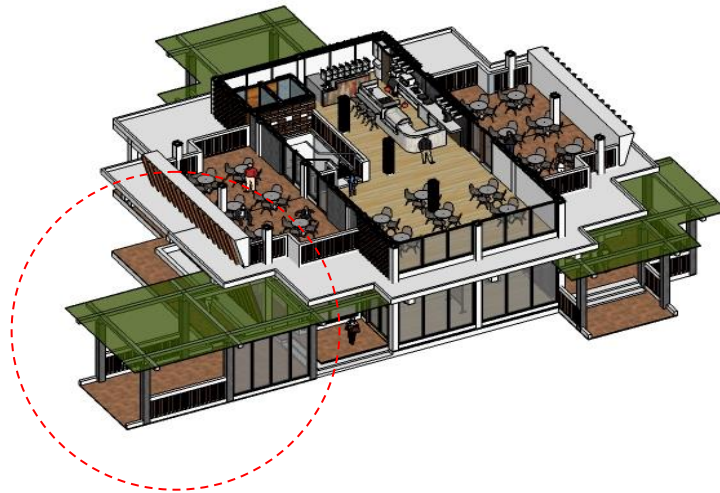
Seluruh massa yang ada di *rest area* memiliki karakteristik yang hampir sama. Mulai dari bentuk atap, bentuk massa, dan material yang digunakan. Hampir seluruh material pada rest area menggunakan material kayu. Material kayu dapat ditemukan pada struktur atap bangunan, fasad, dan kusen pintu maupun jendela.

Dari salah satu gambar di atas yaitu bangunan masjid menggunakan ventilasi yang terbuat dari material kayu dan diukir menyerupai batik. Selain itu material batik kayu juga di gunakan pada menara masjid.

Bangunan pada *rest area* juga memiliki konsep terbuka dengan menggunakan material kaca pada jendela dan pintu. Bangunan yang terlihat transparan bertujuan untuk memudahkan pengunjung untuk melihat aktivitas yang ada di dalamnya dan memudahkan untuk langsung mengunjungi tempat yang ingin dituju.

4. Suasana/ Interior



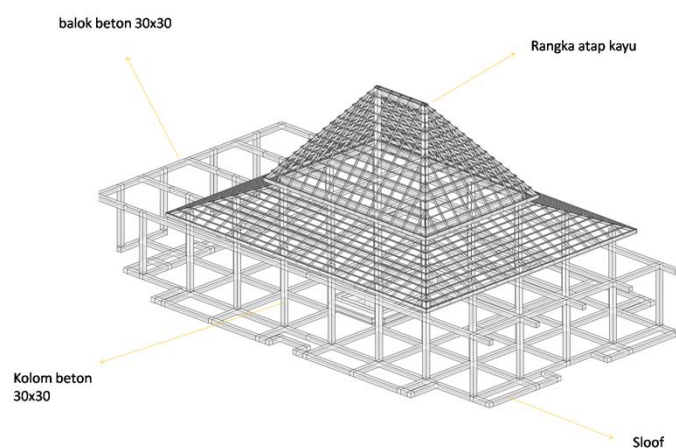


Gambar 4.12. Interior Restaurant Pendopo dan Kafe
(sumber: penulis)

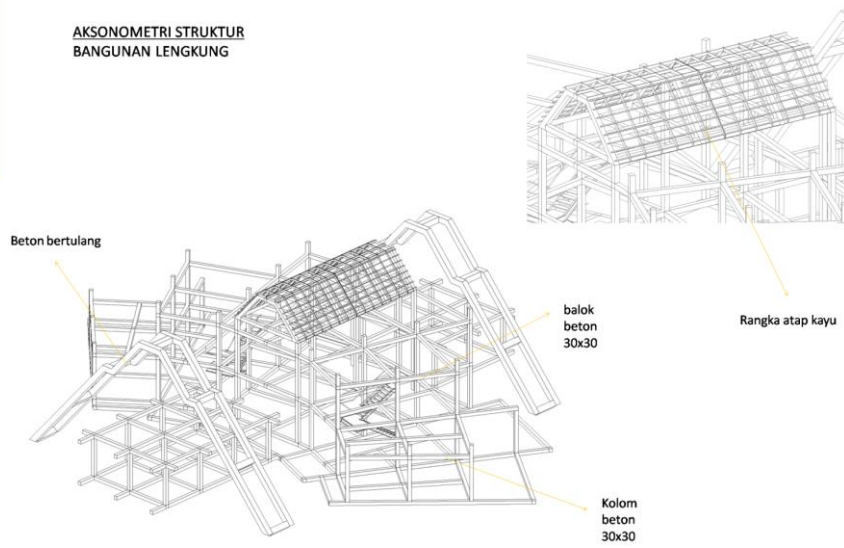
Bangunan masjid, kafe, restaurant pendopo, toko souvenir, dan massa lengkung dihubungkan oleh koridor yang dapat memudahkan pengunjung berpindah dari massa ke massa tanpa harus keluar dari bangunan.

4.2 Eksplorasi Teknis

AKSONOMETRI STRUKTUR RESTAURAN PENDOPO



AKSONOMETRI STRUKTUR
BANGUNAN LENGKUNG



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2019-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
FINA GAYATKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DISEN PEMBIMBING:
Dr. Ing. N. RAMBANG
SOEMARDIONO

PASIAF
DOSEN PEMBIMBING

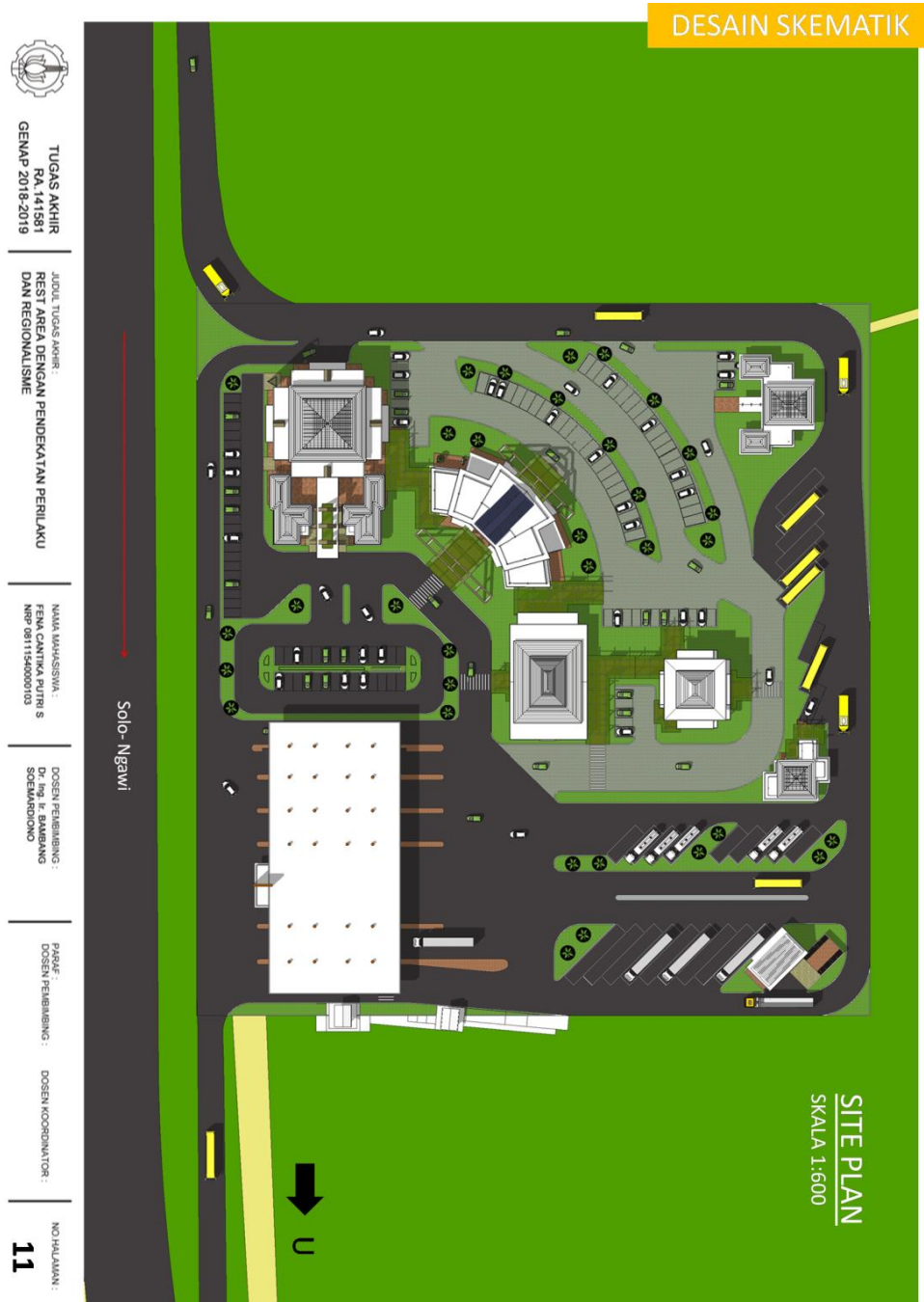
DOSEN KOORDINATOR

NO HALAMAN :
41

Gambar 4.13. Gambar Struktur
(sumber: penulis)

BAB 5 DESAIN

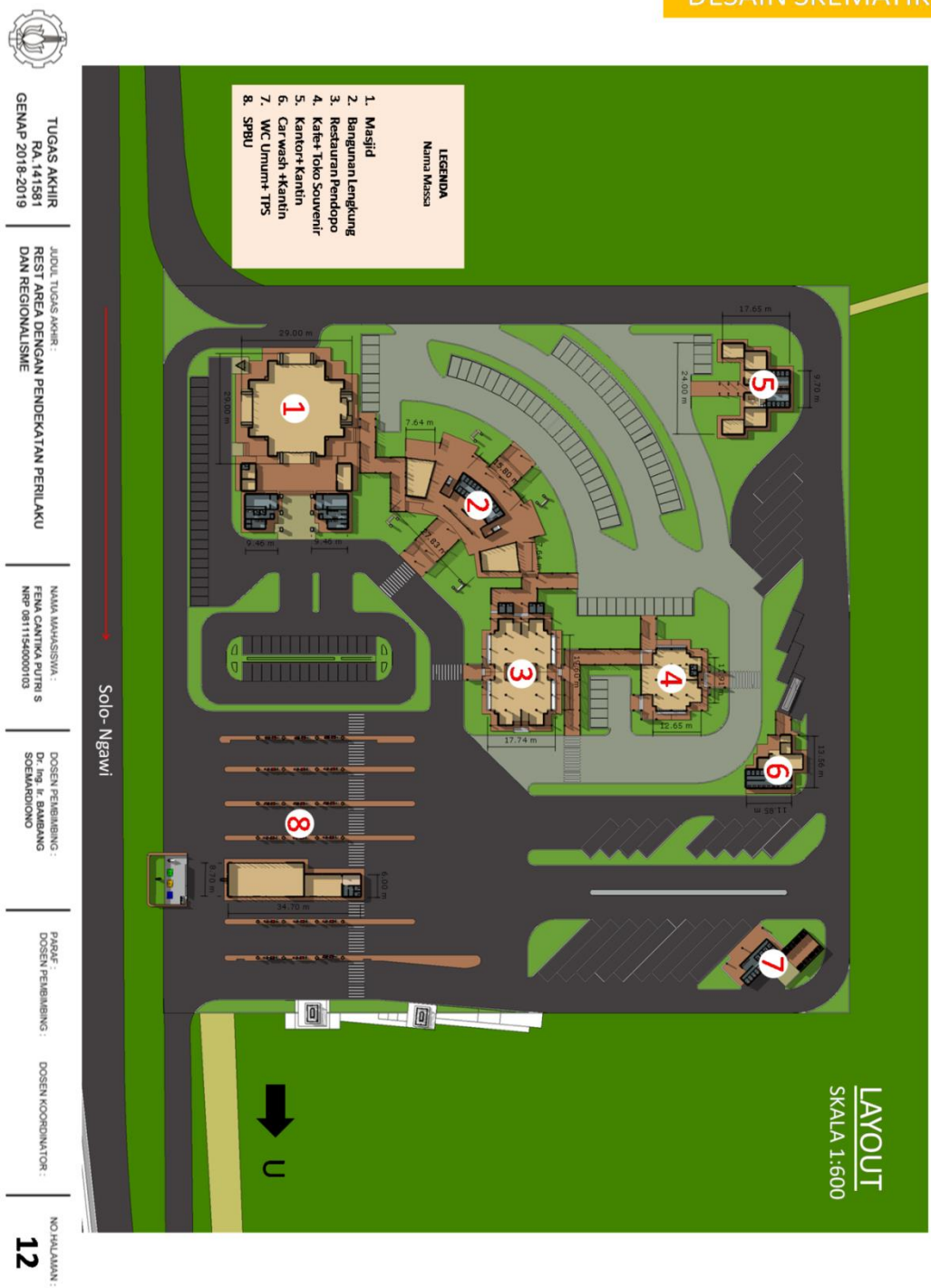
5.1 Eksplorasi Formal



Gambar 5.1. Site Plan

Sumber: Penulis

DESAIN SKEMATIK



Gambar 5.2. Layout Plan

Sumber: Penulis

DESAIN SKEMATIK



Gambar 5.3. Tampak
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENY CANTIKA PUTRI S
NRP 08111540000103

DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARDONO

PAJAF :
DOSEN PEMBIMBING :
DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

13

DESAIN SKEMATIK



Gambar 5.4. Tampak
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
FENI CANDIA PUTRI S
NIM 0811134000103

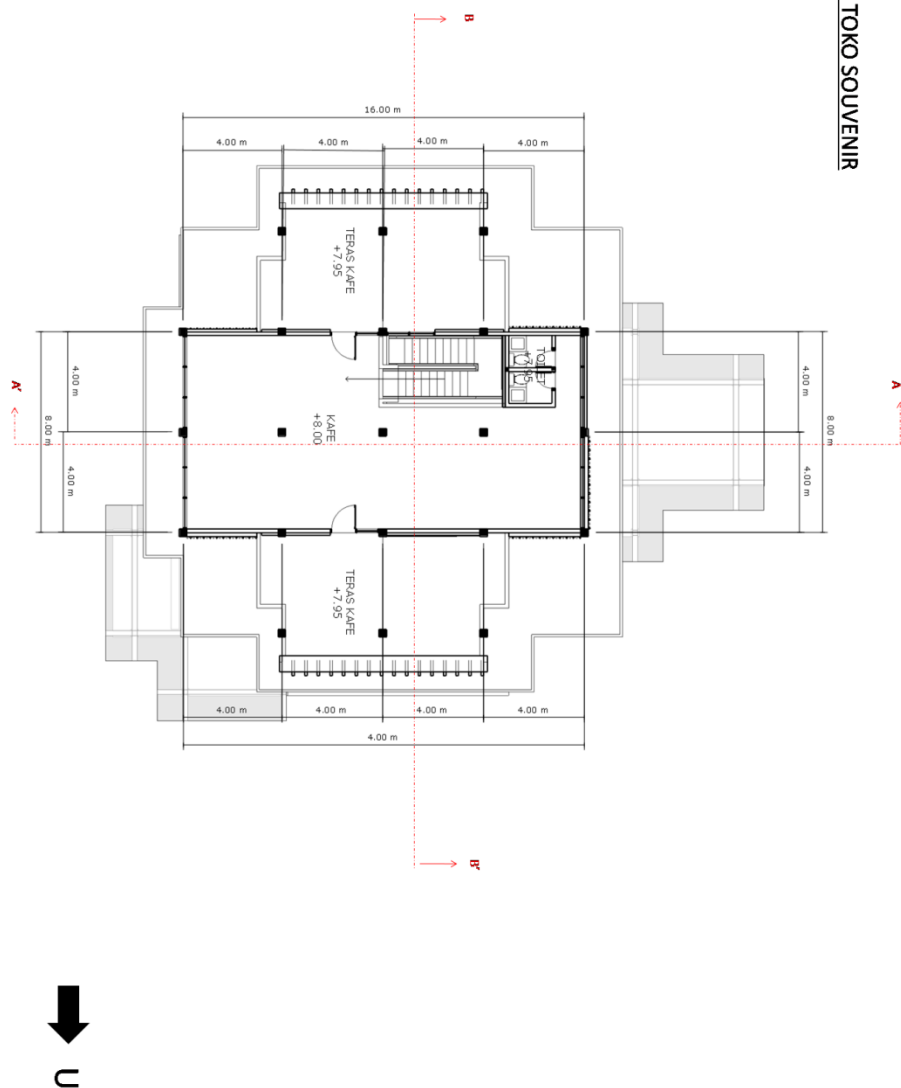
DOSEN PENGABUNG:
D. N. H. SAMBANG
NIM 0811134000103

PASIF:
DOSEN PENJEMING:
DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
14

DESAIN SKEMATIK

DENAH LT 2 KAFE + TOKO SOUVENIR
SKALA 1 : 150



Gambar 5.6. Denah Lt. 2 Kafe + Toko Souvenir
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENI GANTHA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING :
DITINJAU DAN
SCHEMATIC

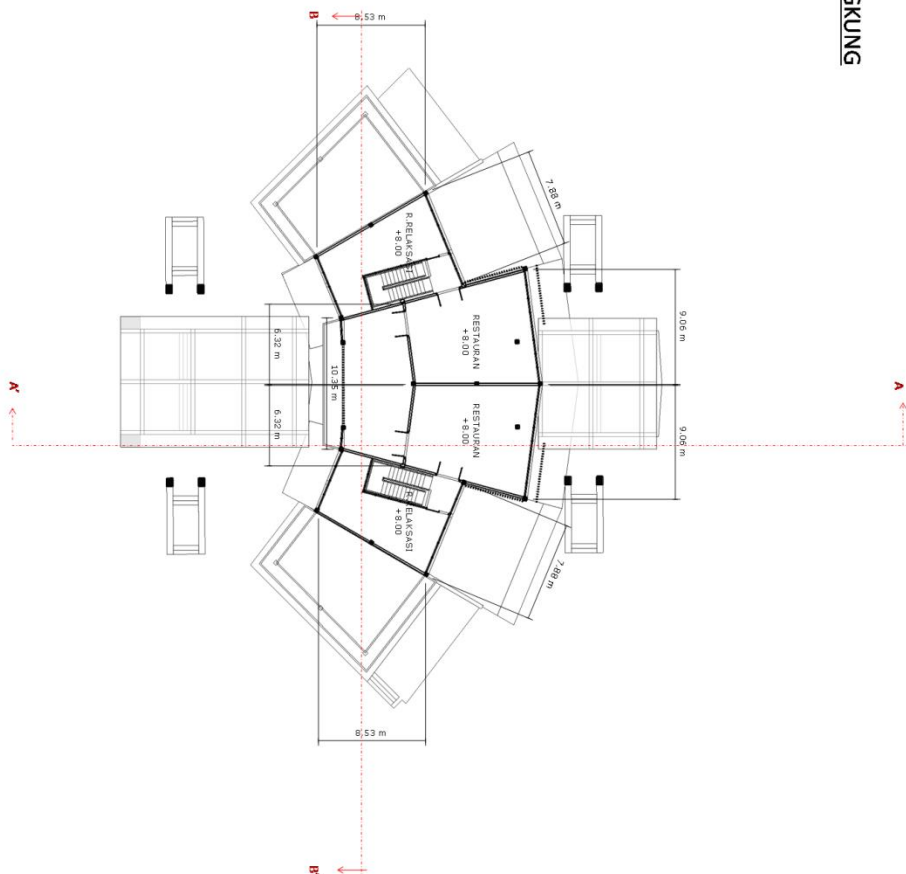
PLATF :
DOKSEN PEMBIMBING :

DOKSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :
16

NO. HALAMAN :

DENAH LT 1 MASSA LENGKUNG
SKALA 1: 200



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
**REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME**

NAMA MAHASISWA:
RENA CANTIKA PUTRI S
NRP 081154000703

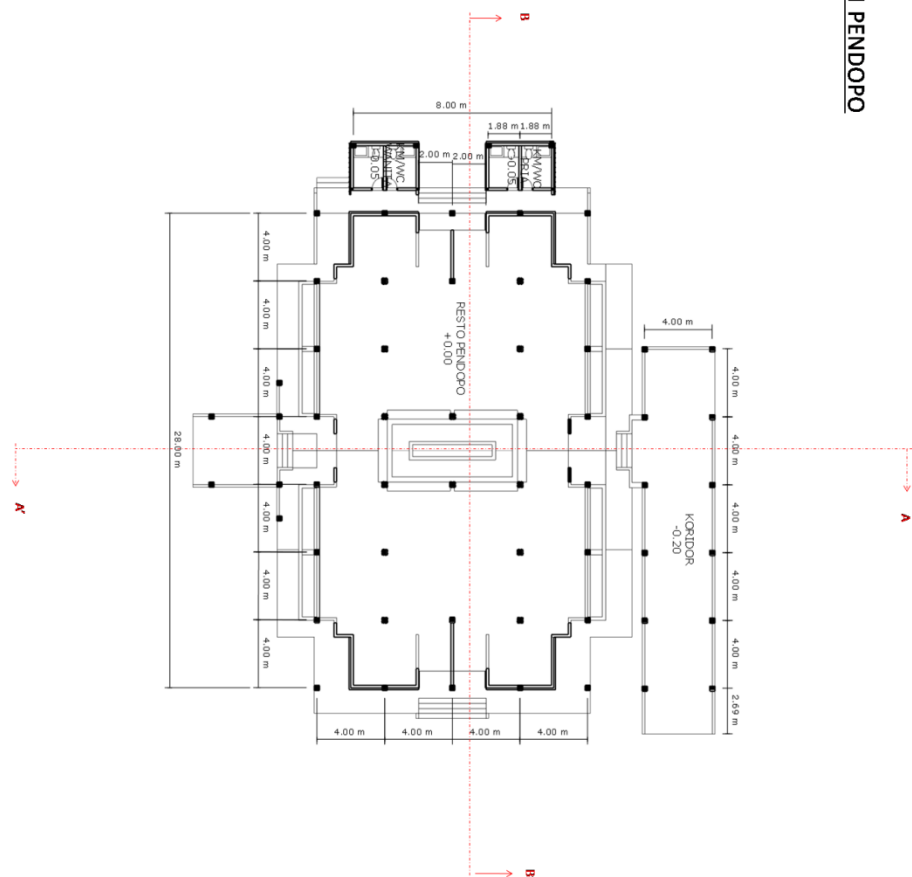
DOSSEN PEMBIMBING:
DW. H. H. H. H. H.
SCHEMARDJONO

DASAR:
DOSSEN PEMBIMBING:
DOSSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
18

Gambar 5.8. Denah Lt. 2 Bangunan Lengkung
(sumber: penulis)

DENAH RESTAURAN PENDOPO
SKALA 1 : 150



TUGAS AKHIR
 RA.141581
 GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
 REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
 DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
 FENYA CANTIKA PUTRI S
 NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING :
 Dr. Ing. Ir. BAMBANG
 SOEMARDJONO

PARAF :
 DOSEN PEMBIMBING :

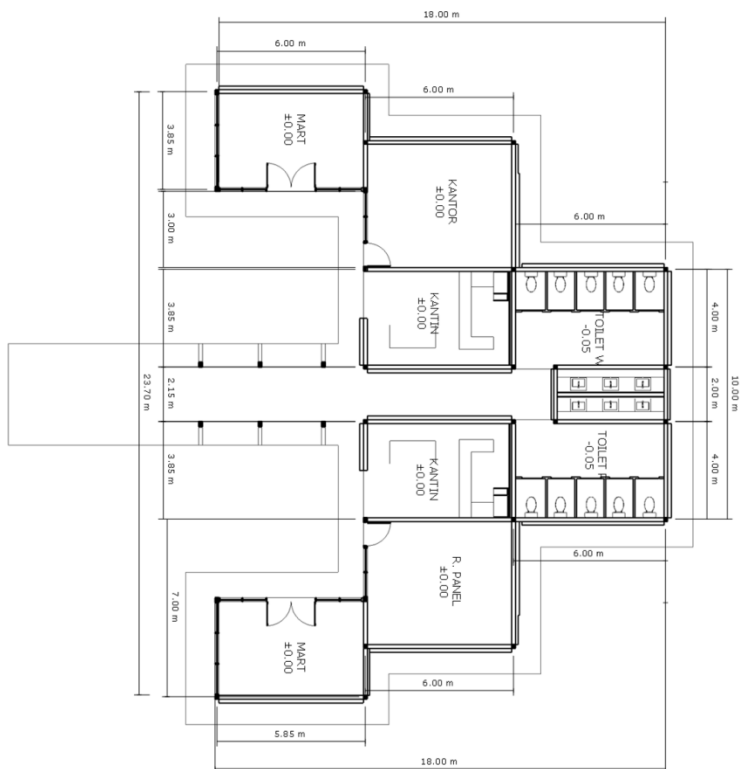
DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

19

Gambar 5.9. Denah Restaurant Pendopo
 (sumber: penulis)

DENAH KANTOR+KANTIN
SKALA 1 : 100



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
RENA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811134000103

DOSEN PEMBIMBING:
Dwi Pratiwi
SOEWARDONO

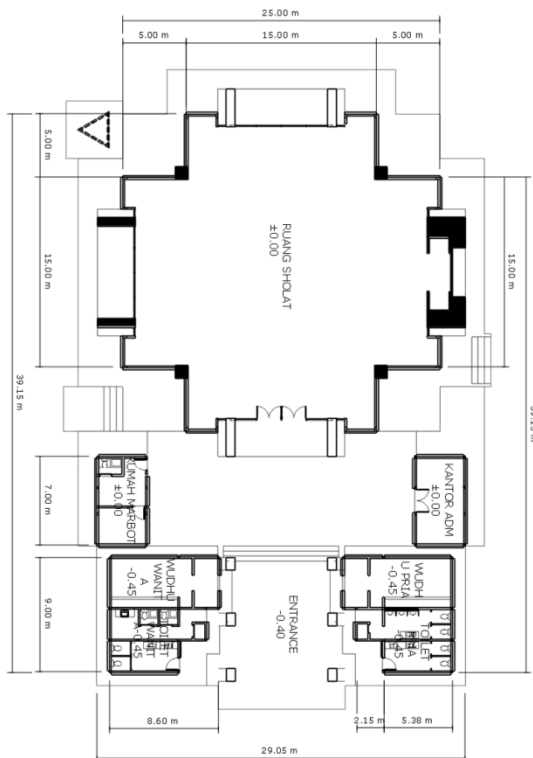
DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
20

Gambar 5.10. Denah Kantor + Kantin
(sumber: penulis)

DESAIN SKEMATIK

DENAH MASJID SKALA 1: 200



Gambar 5.11. Denah Masjid
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENY CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

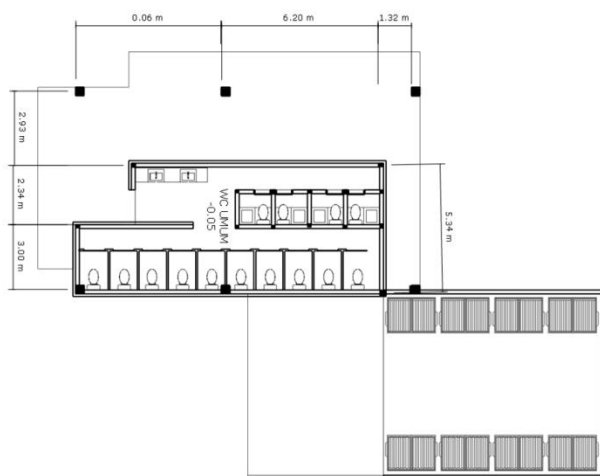
DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARDONO

PARAF :
DOSEN PEMBIMBING :
DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

21

DENAH WC UMUM
SKALA 1 : 100



U

Gambar 5.12. Denah WC Umum
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

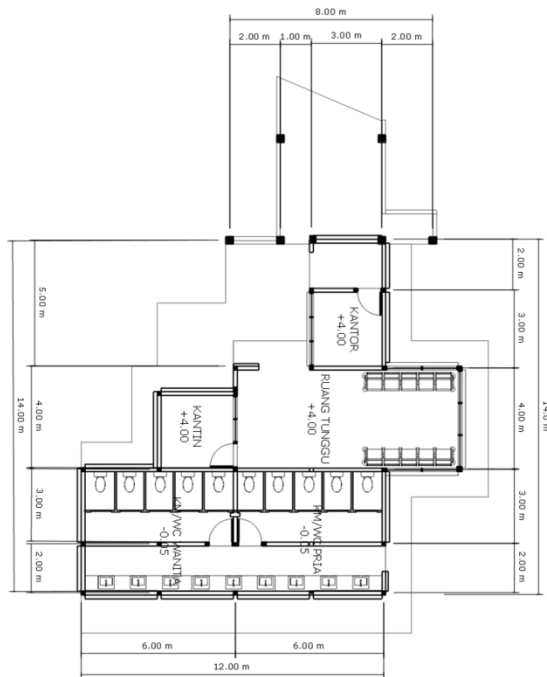
NAMA MAHASISWA:
RENA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811134000103

Dosen Pembimbing:
Dwi Nur Fauziah
S02000000

Dosen Pembimbing:
Dwi Nur Fauziah
Dosen Koordinator:

NO HALAMAN:
22

DENAH CAR WASH+KANTIN
SKALA 1: 100



Gambar 5.13. Denah Car Wash + Kantin
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

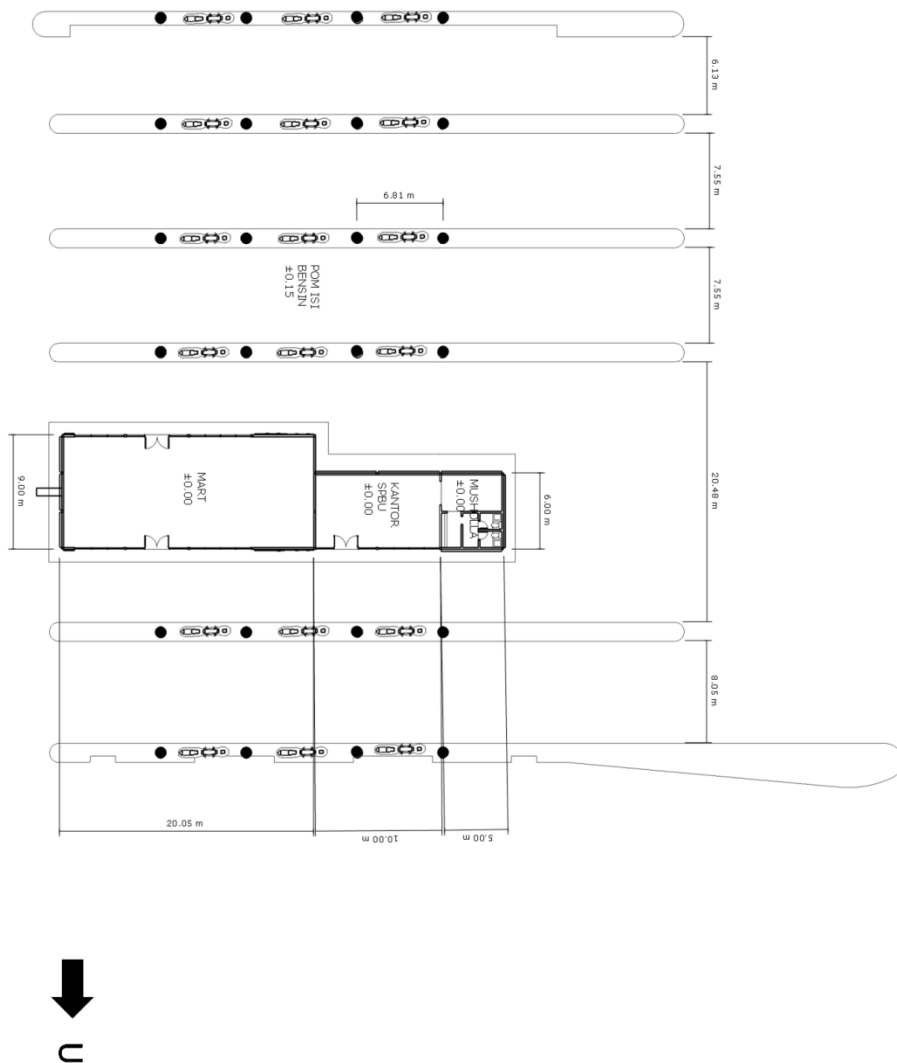
NAMA MAHASISWA:
FENYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSSEN PEMBIMBING:
DR. Hg. R. BAMBANG
SOEMARUDNO

PARAF:
DOSSEN PEMBIMBING:
DOSSEN KOORDINATOR:

NO. HALAMAN:
23

DENAH SPBU
SKALA 1 : 200



Gambar 5.14. Denah SPBU
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
RENA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811134000103

DOSEN PEMBIMBING:
Dwi Pratiwi
S061400010

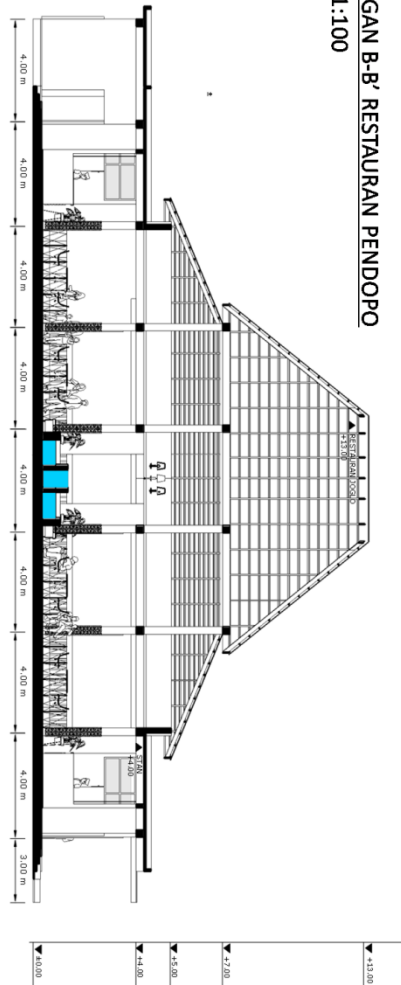
DASAR:
DOSEN PEMBIMBING:

DOSEN KOORDINATOR:

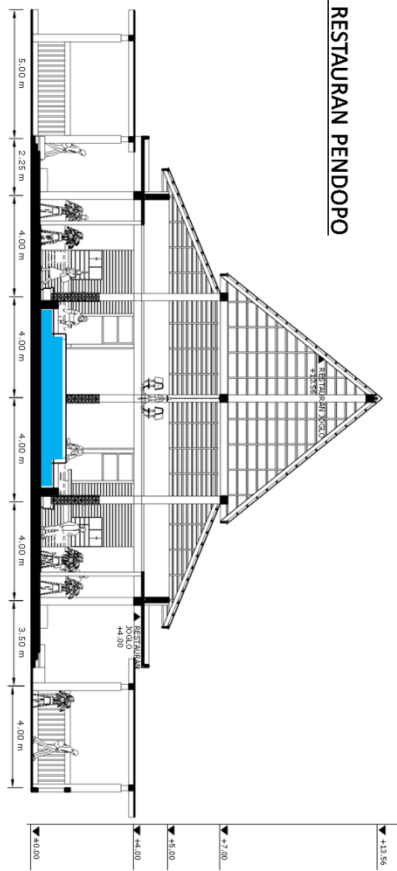
NO HALAMAN:
24

DESAIN SKEMATIK

POTONGAN B-B' RESTAURAN PENDOPO SKALA 1:100



POTONGAN A-A' RESTAURAN PENDOPO SKALA 1:100



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
FENYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

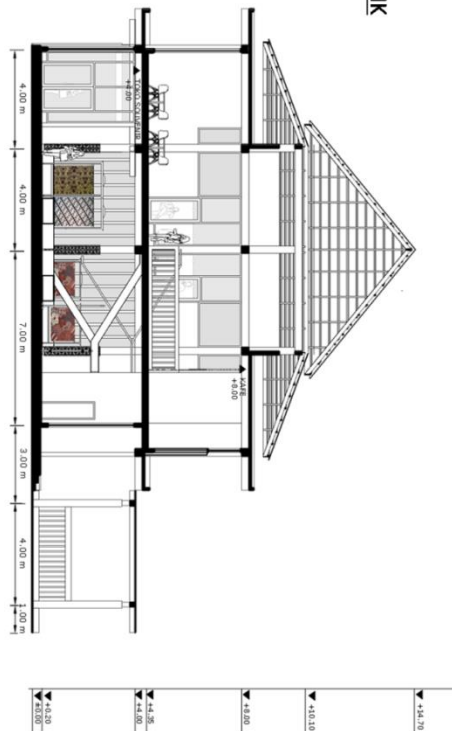
DOSEN PEMBIMBING:
DR. ING. R. BAMBANG
SOEMARDONO

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

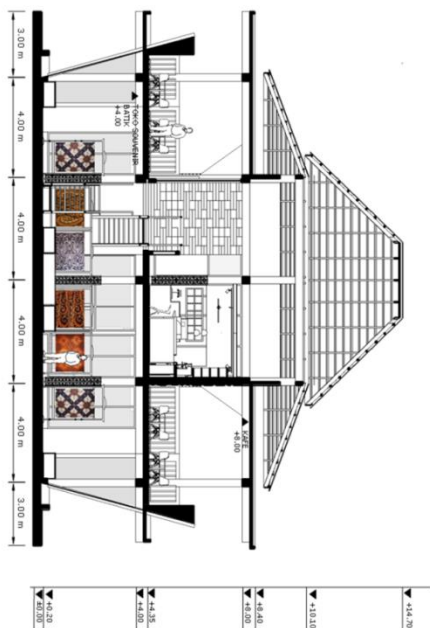
NO HALAMAN:
25

Gambar 5.15. Potongan Restaurant Pendopo
(sumber: penulis)

POTONGAN A-A' KAFE+ T. SOUVENIR BATIK
SKALA 1:100



POTONGAN B-B' KAFE+ T. SOUVENIR BATIK
SKALA 1:100



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
RENA CANTIKA PUTRI S
NIM 08111540009103

DOSEN PEMBIMBING:
DANU PRABAWO
SODIWARDONO

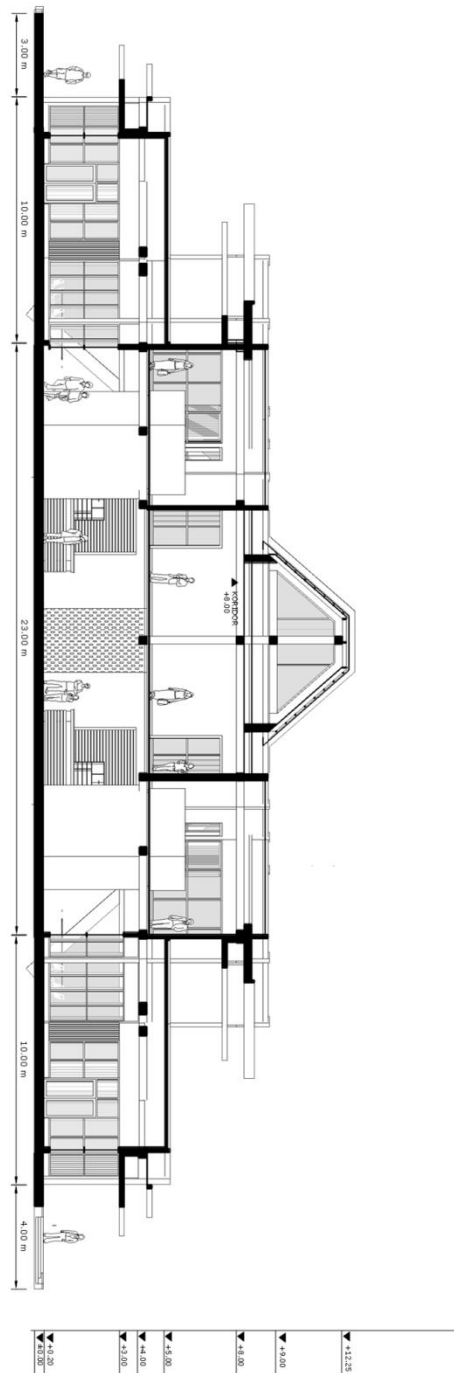
DOSEN PEMBIMBING: DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:

Gambar 5.16. Potongan Kafe+ Toko Souvenir
(sumber: penulis)

DESAIN SKEMATIK

POTONGAN GEDUNG LENGKUNG SKALA 1:100



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
FEYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

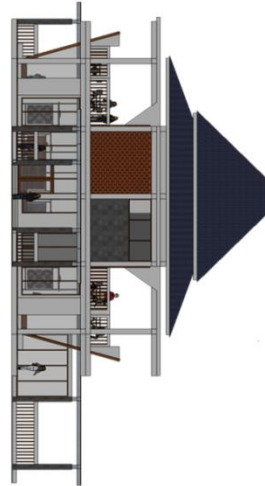
DOSEN PEMBIMBING:
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARUDONO

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

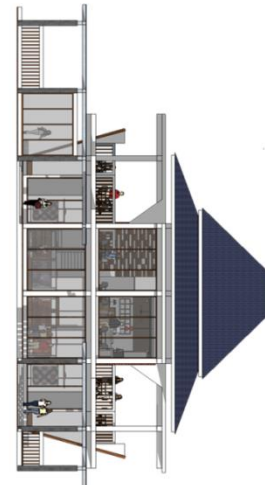
NO HALAMAN:
27

Gambar 5.17. Potongan Gedung Lengkung
(sumber: penulis)

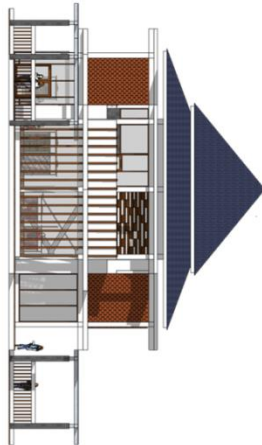
DESAIN SKEMATIK



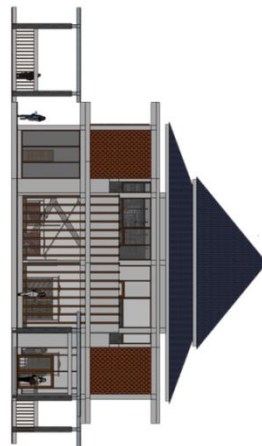
TAMPAK UTARA KAFE+ T. SOUVENIR BATIK
SKALA 1:150



TAMPAK SELATAN KAFE+ T. SOUVENIR BATIK
SKALA 1:150



TAMPAK TIMUR KAFE+ T. SOUVENIR BATIK
SKALA 1:150



TAMPAK BARAT KAFE+ T. SOUVENIR BATIK
SKALA 1:150



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARDONO

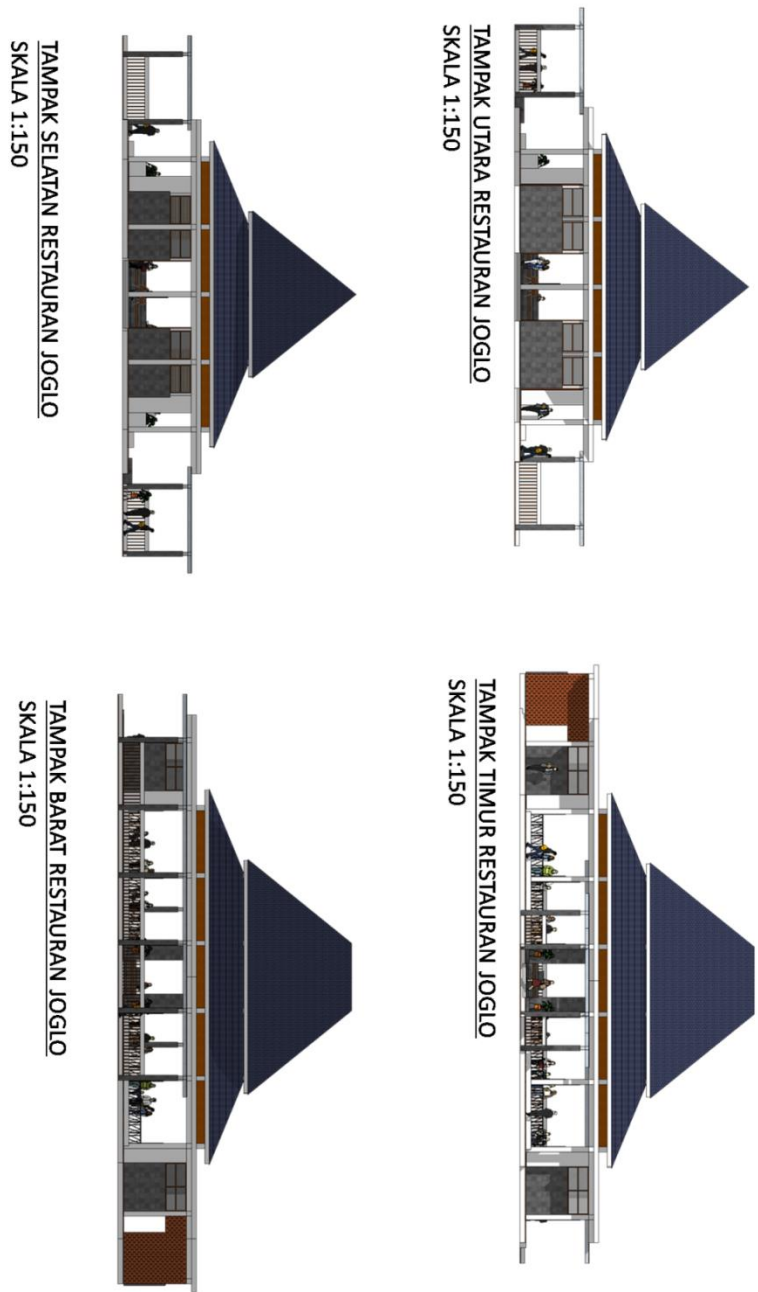
PARAF :
DOSEN PEMBIMBING :
DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

29

Gambar 5.19. Tampak Kafe+ Toko Souvenir
(sumber: penulis)

DESAIN SKEMATIK



Gambar 5.20. Tampak Restaurant Pendopo
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

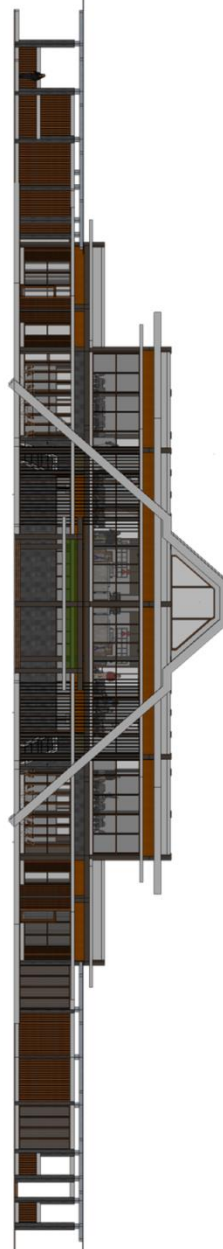
NAMA MAHASISWA:
FENIA CANTIKA PUTRI S
NIM 08111540007103

DOSSEN PEMBIMBING:
DIDIN PARMALING
SOEWARDONO

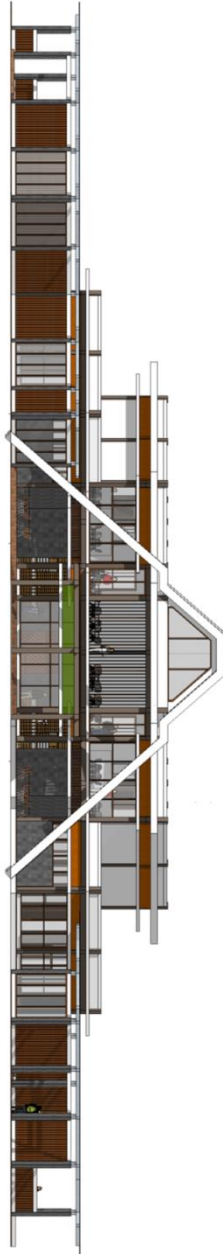
PAKAR:
DOSSEN PEMBIMBING:
DOSSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
30

TAMPAK BARAT DAYA RESTAURAN JOGLO
SKALA 1:150



TAMPAK TIMUR LAUT RESTAURAN JOGLO
SKALA 1:150



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEWARDONO

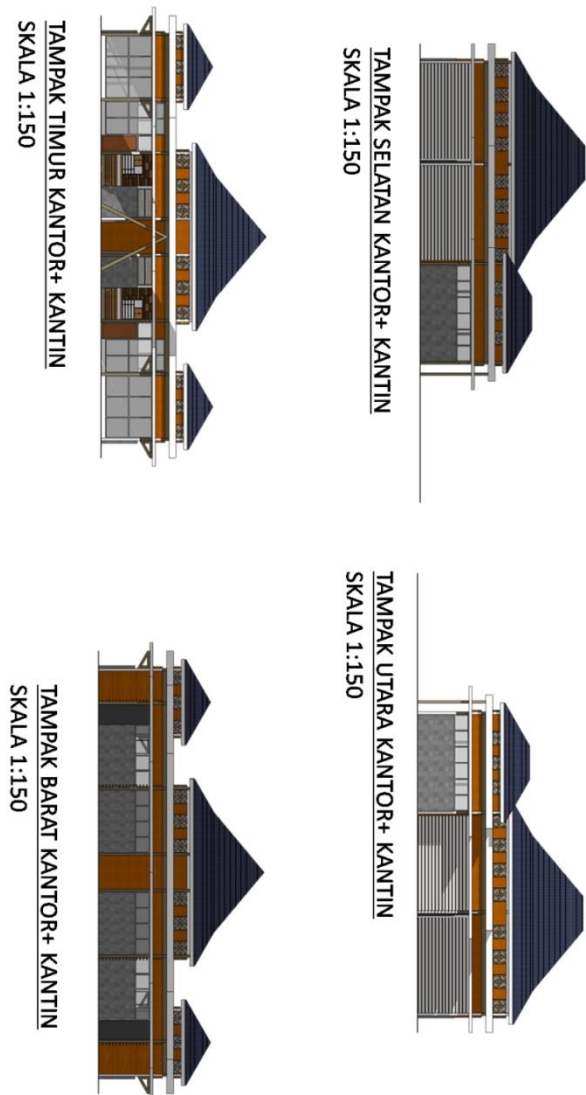
PASIF :
DOSEN PEMBIMBING :
DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

31

Gambar 5.21. Tampak Bangunan Lengkung
(sumber: penulis)

DESAIN SKEMATIK



Gambar 5.23. Tampak Kantor+ Kantin
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENIA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARDICHO

PARAF :
DOSAN PEMBIMBING :
DOSAN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

33

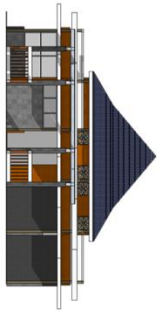
DESAIN SKEMATIK



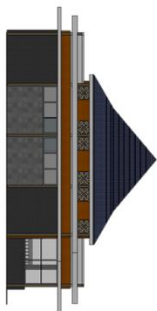
TAMPAK BARAT CAR WASH
SKALA 1:150



TAMPAK TIMUR CAR WASH
SKALA 1:150



TAMPAK SELATAN CAR WASH
SKALA 1:150



TAMPAK UTARA CAR WASH
SKALA 1:150



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
RENA CANDIKA PUTRI S
NRP 0811134000703

DOSEN PEMBIMBING:
DR. H. S. SUDARNO
SCHEMARDINO

DAFTAR:
DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
34

Gambar 5.24. Tampak Car Wash + Kantin
(sumber: penulis)

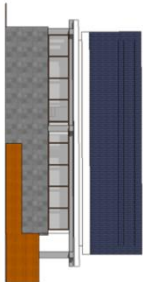
DESAIN SKEMATIK



TAMPAK BARAT WC UMUM
SKALA 1:150



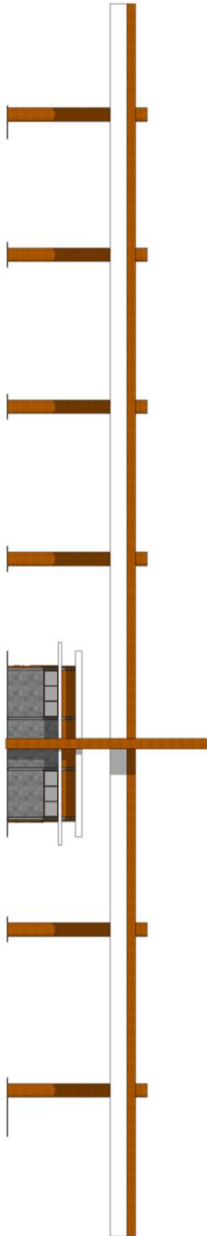
TAMPAK BARAT WC UMUM
SKALA 1:150



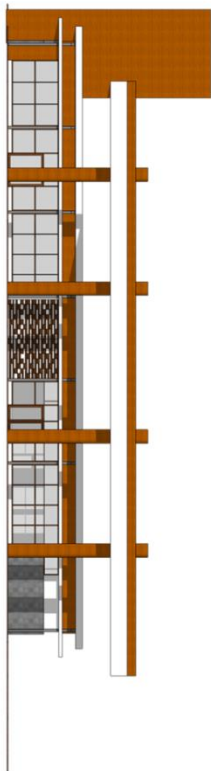
TAMPAK SELATAN WC UMUM
SKALA 1:150



TAMPAK UTARA WC UMUM
SKALA 1:150



TAMPAK TIMUR SPBU
SKALA 1:150



TAMPAK UTARA SPBU
SKALA 1:150



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENYA CANTIK PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARDONO

PARAF :
DOSEN PEMBIMBING :
DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

35

Gambar 5.25. Tampak WC Umum
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

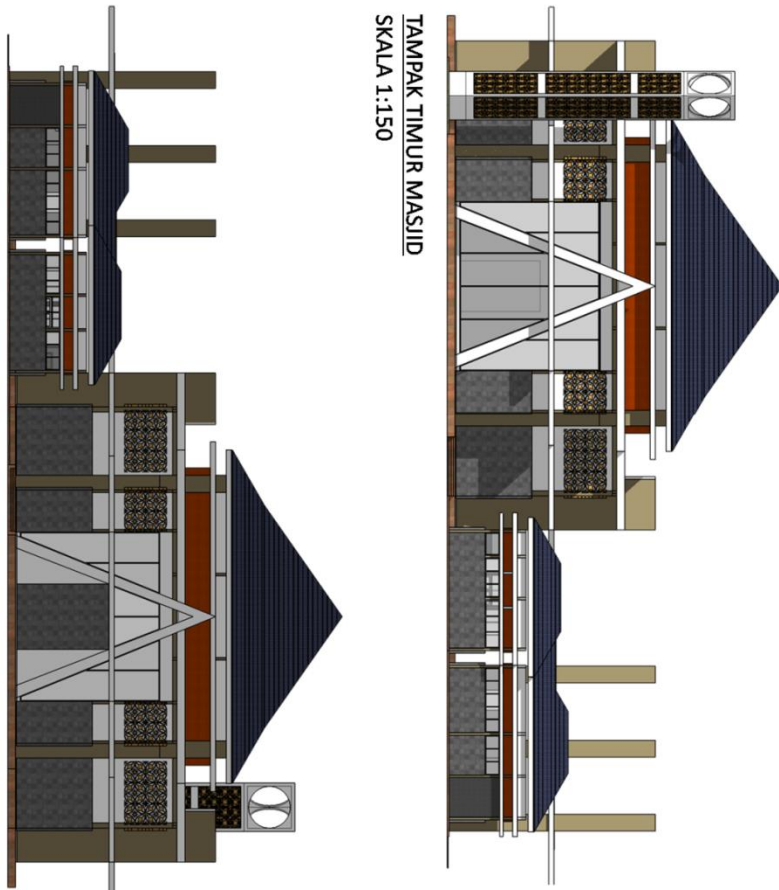
JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
REYA CANTIKA PUTRI S
NIM 08111540007103

DOSEN PEMBIMBING:
DIPU PERMANUNG
S021400000

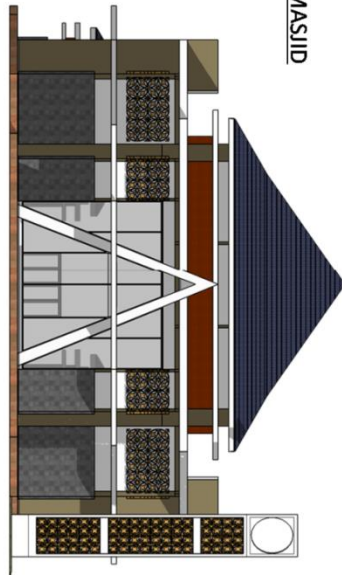
DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
36

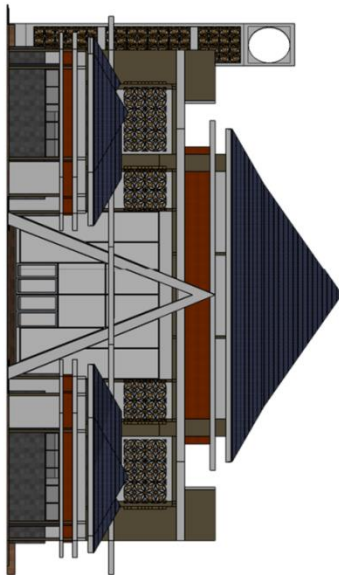


Gambar 5.26. Tampak Masjid
(sumber: penulis)

TAMPAK UTARA MASJID
SKALA 1:150



TAMPAK SELATAN MASJID
SKALA 1:150



Gambar 5.27. Tampak Masjid
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

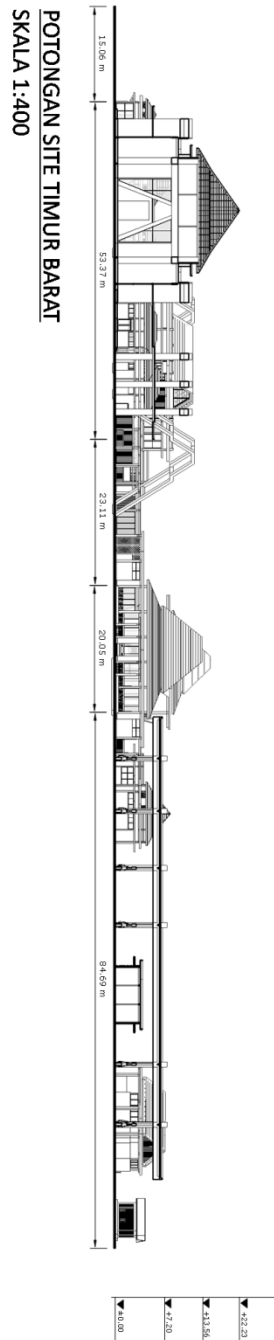
JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENIA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARDJONO

PARAF : DOSEN PEMBIMBING : DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :



Gambar 5.29. Potongan Site
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
FENYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING:
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARDJONO

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

NO. HALAMAN:
39



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

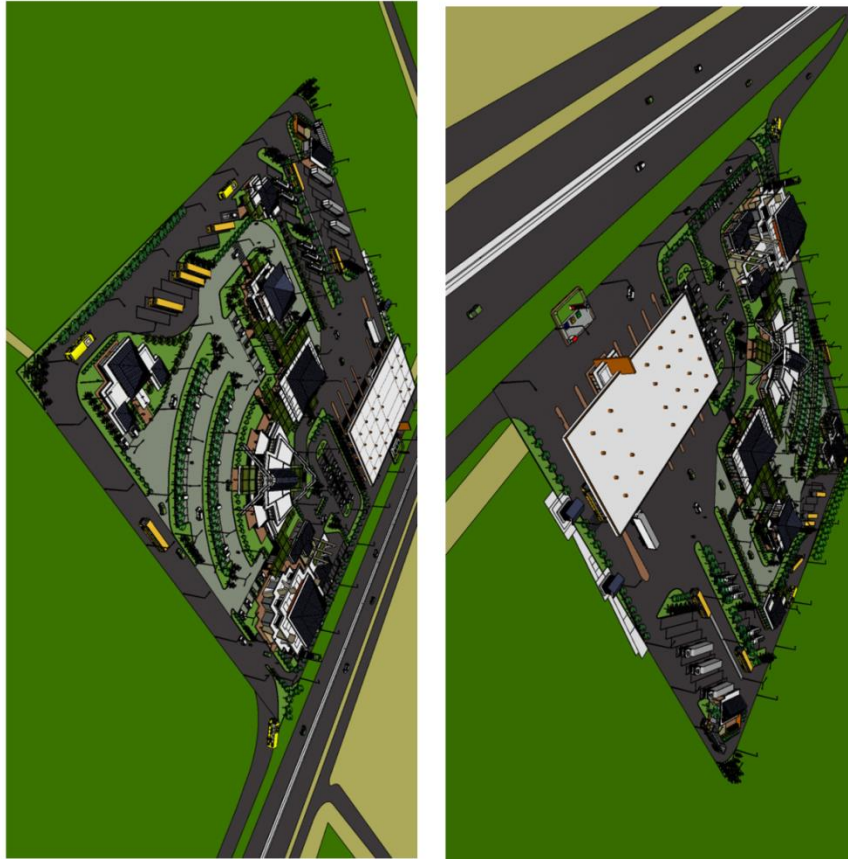
JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
REYA CANTIKA PUTRI S
NIM 08111540007103

DOSSEN PEMBIMBING:
DR. H. PRABAWA
SUDHARWONO

PAKEJ:
DOSSEN PEMBIMBING:
DOSSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
42



Gambar 5.30. Perspektif Rest Area
(sumber: penulis)

KAFE DAN PUSAT OLEH- OLEH/ SOUVENIR



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FEYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SUDHARDJONO

PASIAF :
DOSEN PEMBIMBING :
DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

43

Gambar 5.31. Interior Kafe+ Pusat Souvenir
(sumber: penulis)



**RESTAURAN
PENDOPO**



Gambar 5.32. Interior Restaurant Pendopo
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
RENA CANTIKA PUTRI S
NIM 08111540007103

DOSEN PEMBIMBING:
DR. H. S. H. H. H.
S. H. H. H. H.

DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
FENIA CANDIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING:
Dr. Ing. Ir. BAWANG
SOEMARDJONO

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:

45

Gambar 5.33. Suasana Ekterior
(sumber: penulis)



Gambar 5.34. Suasana Eksterior
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

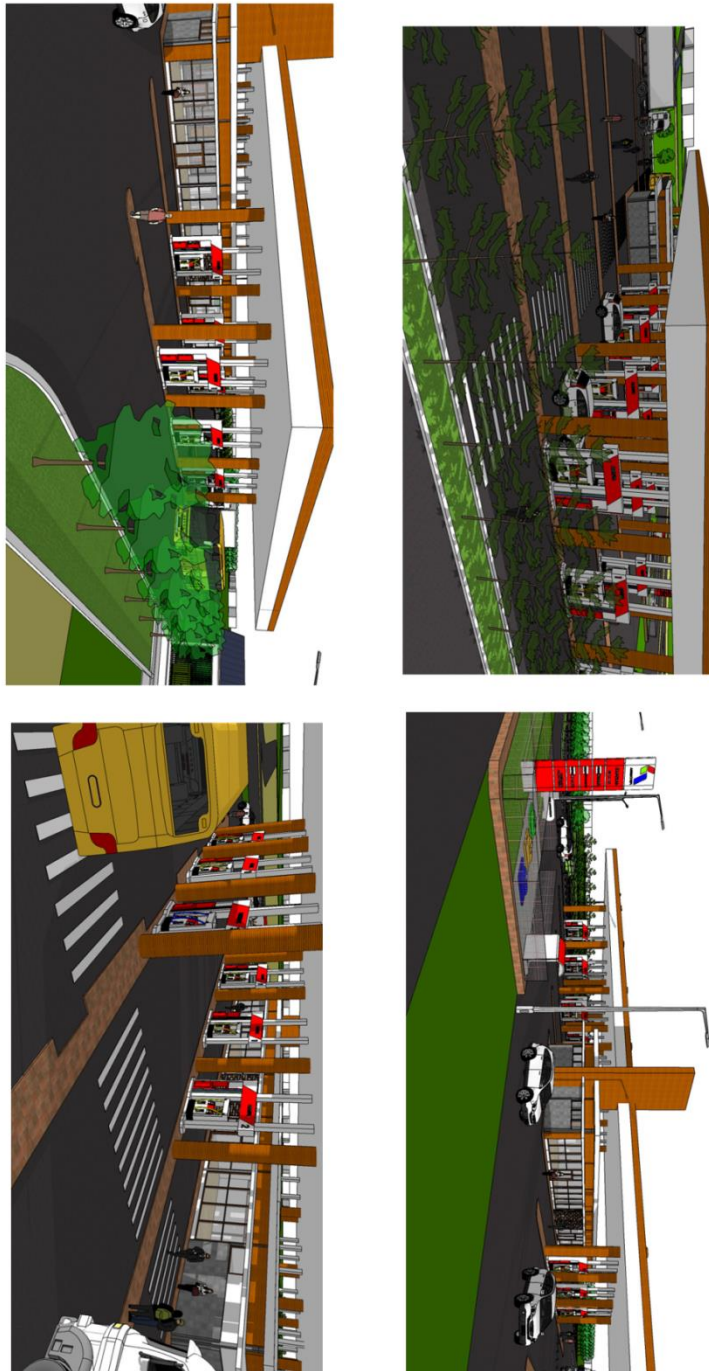
NAMA MAHASISWA:
RENA CANTIKA PUTRI S
NIM 08111540007103

DOSSEN PEMBIMBING:
DAN SIAHARUNG
SODAWARDONO

PAKET:
DOSSEN PEMBIMBING:
DOSSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
46

SPBU



Gambar 5.35. Suasana SPBU
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

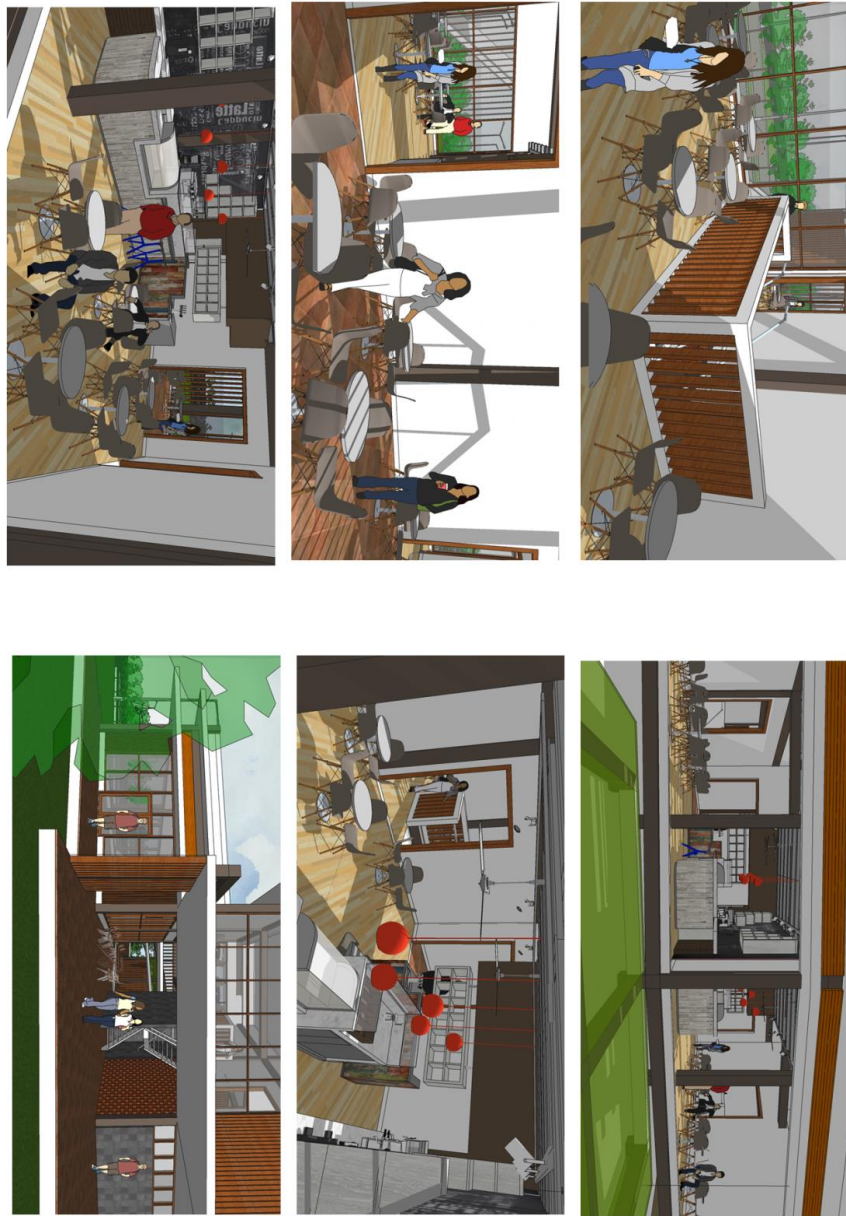
NAMA MAHASISWA :
FENYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAUBANG
SOEDJARDJONO

PASAR :
DOSSEN PEMBIMBING :
DOSSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

47



KAFE + RESTO



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
RENA CANDIKA PUTRI S
NRP 0811154000703

DOSEN PEMBIMBING:
DR. H. S. S. S. S. S.
S. S. S. S. S. S. S.

DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:

48

Gambar 5.36. Suasana Kafe+ Resto
(sumber: penulis)



MART



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
FENYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING:
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARUDJONO

PARAF:
DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:

Gambar 5.37. Suasana Mart
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
FENIA CANDIKA PUTRI S
NRP 0811340000103

DOSEN PEMBIMBING:
Dwi Rahmawati
SOPHIA RUCINDO

PLAFON:
DOSAN PEMBIMBING: DOSAN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
50



RUANG RELAKSASI

Gambar 5.38. Suasana Ruang Relaksasi
(sumber: penulis)



Gambar 5.39. Rest Area pada Malam Hari
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARDONO

PARAF :
DOSSEN PEMBIMBING :
DOSSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

51



Gambar 5. 40. Rest Area pada Malam Hari
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DIAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
FENIA CANTIKA PUTRI S
NIM 08111540007103

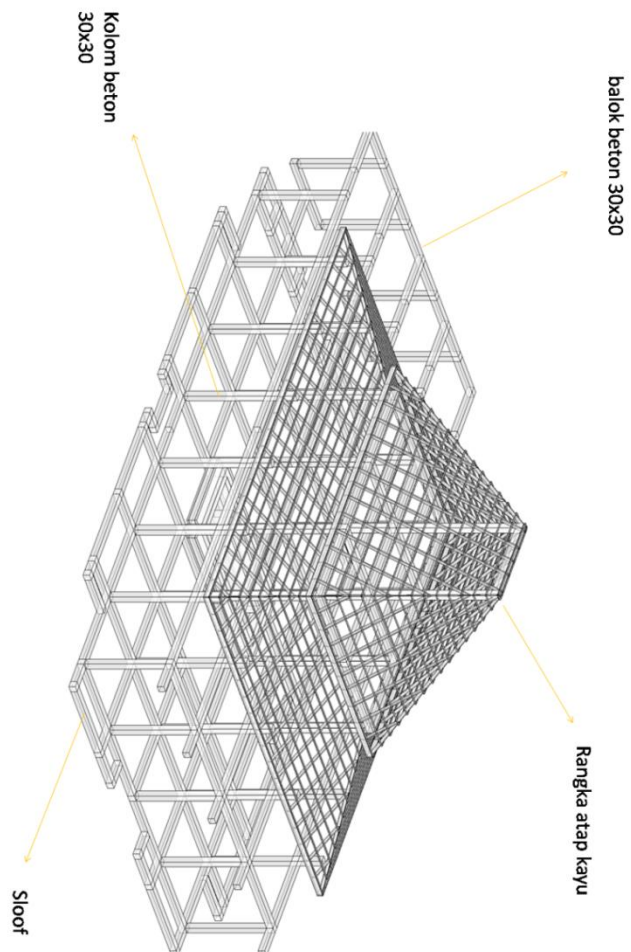
DOSEN PEMBIMBING:
DR. H. FARHANI
SOSIALKRONO

PAKET:
DOSEN PEMBIMBING: DOSEN KOORDINATOR:

NO HALAMAN:
52

5.2 Eksplorasi Teknik

DESAIN SKEMATIK



AKSONOMETRI STRUKTUR
RESTAURAN PENDOPO

Gambar 5.41. Struktur Restaurant Pendopo
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENIA CANTIKA PUTRI S
NRP 08111540000103

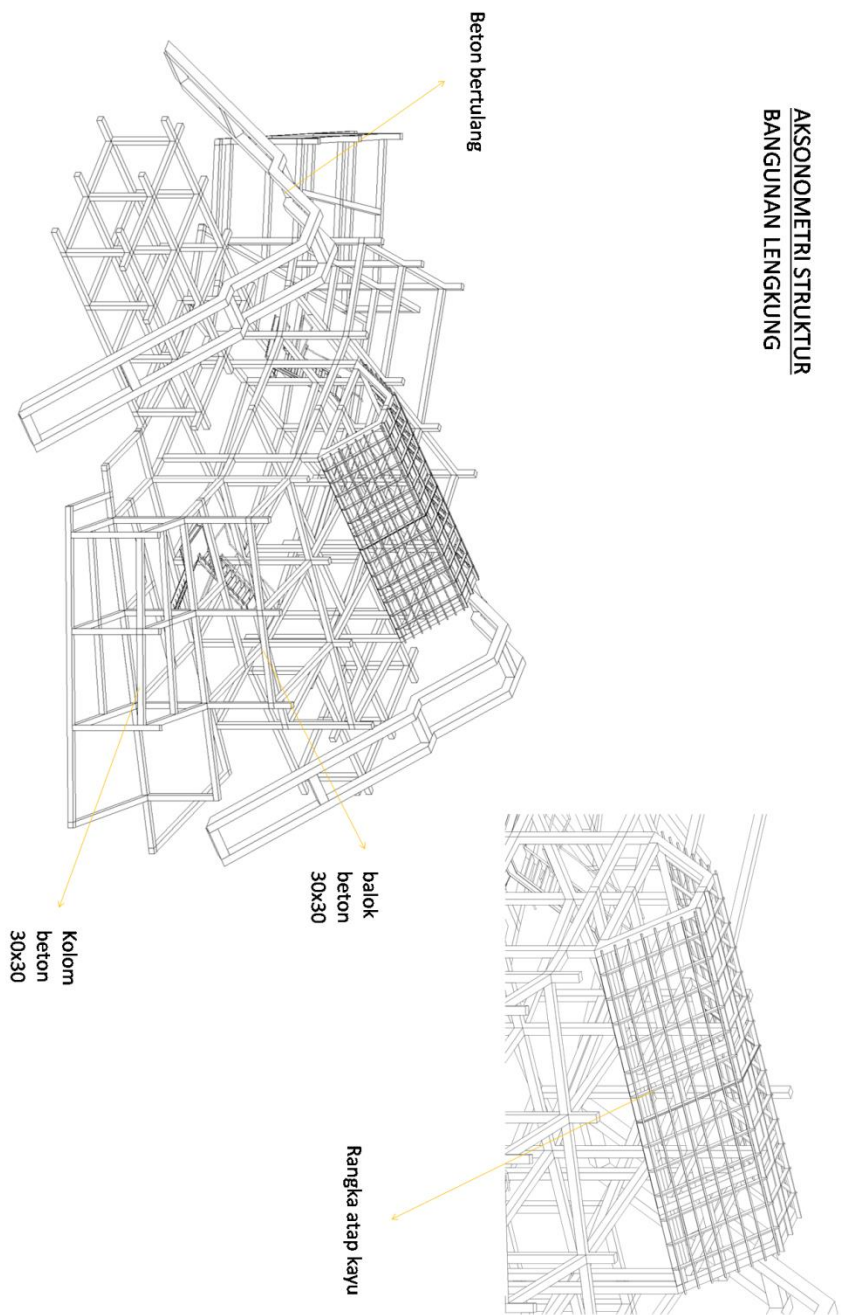
DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SUDHARDJONO

PARAF DOSEN PEMBIMBING :
DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :

40

AKSONOMETRI STRUKTUR
BANGUNAN LENGKUNG



TUGAS AKHIR
RA. 141581
GENAP 2018-2019

JUDUL TUGAS AKHIR:
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA:
RENA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811134000103

DOSEN PEMBIMBING:
DAN PEMBIMBING
SCHEMARIOHNO

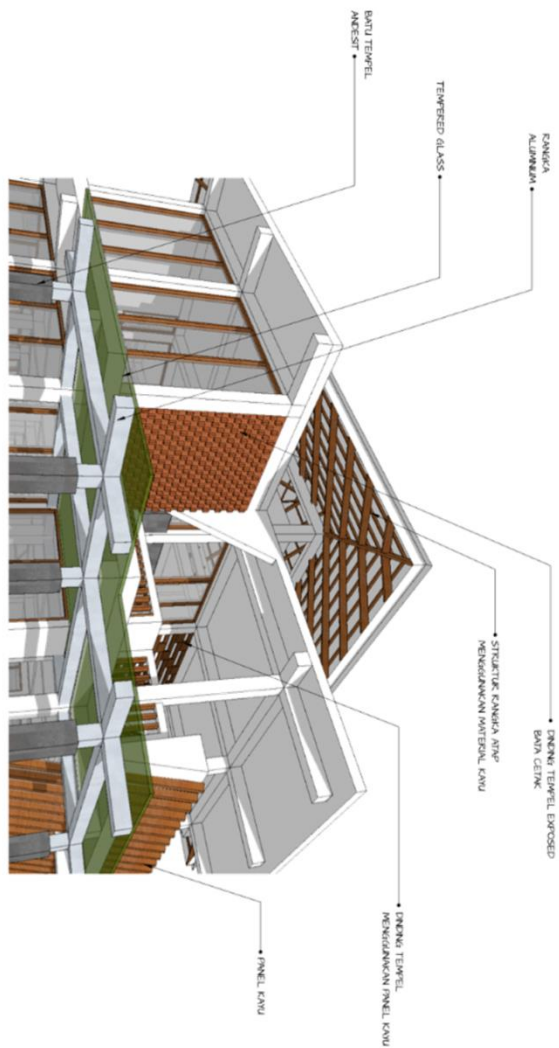
DOSEN PEMBIMBING:
DOSEN KORDINATOR:

NO HALAMAN:
41

a

Gambar 5.42. Struktur Bangunan Lengkung
(sumber: penulis)

DETAIL PENGGUNAAN MATERIAL PADA DINDING BANGUNAN



Gambar 5.43. Material Kafe+ Toko Souvenir
(sumber: penulis)



TUGAS AKHIR
RA.141581
GENAP 2018-2019

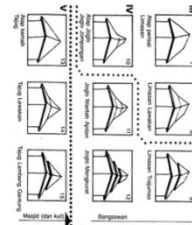
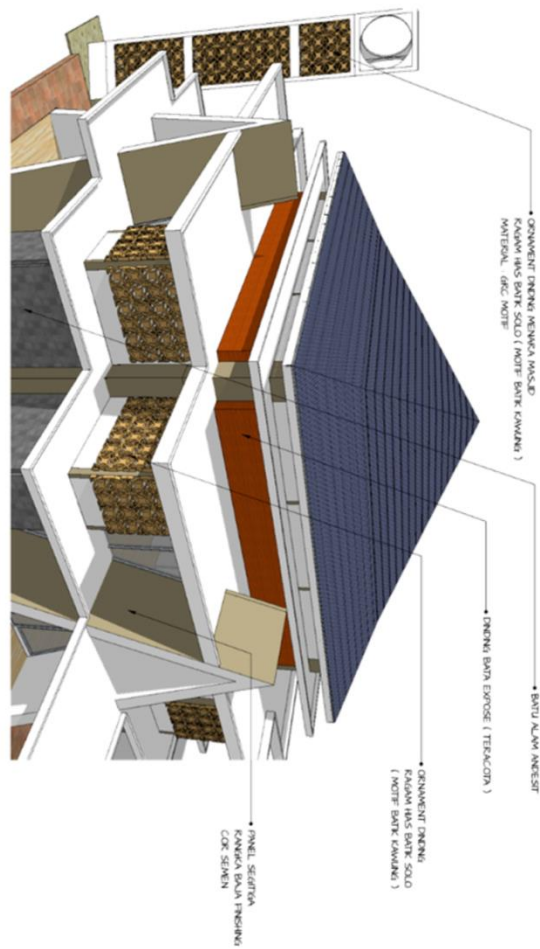
JUDUL TUGAS AKHIR :
REST AREA DENGAN PENDEKATAN PERILAKU
DAN REGIONALISME

NAMA MAHASISWA :
FENYA CANTIKA PUTRI S
NRP 0811154000103

DOSEN PEMBIMBING :
Dr. Ing. Ir. BAMBANG
SOEMARDONO

PASAR :
DOSEN PEMBIMBING :
DOSEN KOORDINATOR :

NO HALAMAN :
07



DETAIL PENGGUNAAN MATERIAL PADA DINDING BANGUNAN

Gambar 5.44. Material Masjid
(sumber: penulis)

BAB 6

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis melalui desain yang telah dilakukan, bangunan rest area merupakan bangunan yang cukup kompleks. Dimana sirkulasi, kebutuhan manusia dan kendaraan, dan estetika suatu bangunan harus benar-benar di desain sedemikian rupa agar menjadi satu kesatuan arsitektur yang baik.

Sirkulasi di desain agar tidak adanya kepadatan kendaraan dan manusia di dalam rest area. Sedangkan estetika bangunan harus dapat mencirikan identitas lokasi dimana rest area dibangun. Selain itu fasilitas-fasilitas yang ada di rest area juga harus menunjang kebutuhan pengguna dan kendaraan.

Pada akhirnya, rest area merupakan representasi suatu kota/ daerah. Desain ini merupakan sebuah pengoreksian atas pembangun rest area di tol Trans-Jawa yang lebih mementingkan fungsi bangunan dan mengesampingkan fungsi estetika. Dimana identitas lokalitas dapat dijadikan sebuah konsep bangunan rest area agar memiliki ciri khas tersendiri.

(halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR PUSTAKA

- Arsibook. ARSITEKTUR PERILAKU. Diperoleh 30 Oktober 2018, dari <http://arsibook.blogspot.com/2016/11/arsitektur-perilaku.html>
- Aisyah Sukarno, Riza. 2018. Pendekatan Regionalisme dalam Redesain Museum Majapahit
- BPJT. PU. (2005). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia*, NO. 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol.
- Chiara, Joseph De. (1973). *Time-saver Standards for Building Types*. McGraw-Hill New York
- D.K. Ching, Francis. (2008) *Arsitektur, Bentuk, Ruang, dan Tata*. Erlangga
- Departemen Perhubungan Direktur Jendral Perhubungan Darat. (1994). *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir* .Nomor 272/HK.105/DRDJ/96
- Duerk, Donna P. (1993). *Architectural Programming Information Management for Design*. MIT. New York.
- Neufert, Ernst. (2002). *Data Arsitek Jilid 2*. Erlangga. Jakarta
- Undang Undang RI Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan* .Nomor 22 Tahun 2009