



TUGAS AKHIR - DA.184801

REST AREA SURAMADU

ACHMAD REZA HERLAMBANG SAPUTRA
0811094000043

Pembimbing
Endy Yudho Prasetyo, S.T., M.T.

Departemen arsitektur
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020



TUGAS AKHIR - DA.184801

REST AREA SURAMADU

**ACHMAD REZA HERLAMBANG SAPUTRA
0811094000043**

**Pembimbing
Endy Yudho Prasetyo, S.T., M.T.**

**Departemen Arsitektur
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020**

LEMBAR PENGESAHAN

REST AREA SURAMADU



Disusun oleh:

ACHMAD REZA HERLAMBAANG SAPUTRA

NRP : 08110940000043

Telah dipertahankan dan diterima
oleh Tim penguji Tugas Akhir DA.184801
Departemen Arsitektur FTSPK-ITS pada tanggal 15 Januari 2020
Nilai : C

Mengetahui

Pembimbing


Endy Yudho Prasetyo, ST., MT.
NIP. 198211302008121004

Koordinator Mk. Tugas Akhir


FX. Teddy Badai Samodra, ST., MT., Ph.D.
NIP. 198004062008011008

Kepala Departemen Arsitektur FTSPK ITS




Dr. Dewi Septanti, S.Pd, ST., MT.
NIP. 196909071997022001

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini,

N a m a : Achmad Reza Herlambang Saputra

N R P : 08110940000043

Judul Tugas Akhir : *Rest Area Suramadu*

Periode : Semester Gasal / Genap Tahun 2019 / 2020

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 mahasiswa/orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademik yang akan dijatuhkan oleh pihak Departemen Arsitektur FTSPK - ITS.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran yang penuh dan akan digunakan sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Tugas Akhir DA.184801

Surabaya, 15 Januari 2020

Yang membuat pernyataan



(Achmad Reza Herlambang S)

NRP. 08110940000043

ABSTRAK

REST AREA SURAMADU

Oleh

Achmad Reza Herlambang Saputra

NRP : 0811094000043

Kebutuhan para pengguna Jembatan Suramadu akan adanya tempat beristirahat sejenak membutuhkan *rest area* yang sesuai standar dan layak memenuhi syarat dengan tidak mengesampingkan perilaku pengguna yang telah ada. Suatu *rest area* yang baik harus dapat memfasilitasi kebutuhan-kebutuhan para pengguna yang beristirahat berdasarkan hasil pengamatan serta evaluasi desain yang berbasis tingkat kepuasan pengguna dengan memperhatikan analisa perilaku dan kebutuhan para pengguna selama di perjalanan.

Di dalam menganalisa perilaku yang perlu diperhatikan adalah bagaimana orang menggunakan elemen arsitektur secara pribadi, berpasangan, kelompok kecil, dan kelompok besar. Apa saja yang mereka lakukan, bagaimana aktifitas saling berkait, apa pengaruhnya terhadap pengguna, dan bagaimana elemen fisik itu berpengaruh terhadap kegiatan. Proses perancangan *rest area* melewati tiga tahapan, yaitu: (1) tahap pengumpulan data, (2) tahap analisis dan sintesis, dan (3) tahap konsep perancangan.

Faktor waktu berhenti yang terbatas bagi pengguna *rest area* menuntut kemudahan akses dan kejelasan orientasi bagi para pengguna. Organisasi fasilitas - fasilitas yang terdapat pada tempat peristirahatan dengan memperhatikan hubungan dan kedekatan antar fasilitas, kemudahan akses dan pencapaian, aktifitas serta besaran kelompok pengunjung yang datang.

Kata kunci : Akses, Aktifitas, *Rest Area*, Suramadu.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

ABSTRACT

REST AREA SURAMADU

By

Achmad Reza Herlambang Saputra

NRP : 0811094000043

The need for resting for Suramadu Bridge's users requires a standard and adequate rest area without disturbing other users. A good rest area which can facilitate the need of the users who need a resting place should be based on the result of an observable and evaluated design according to the users satisfaction by paying attention to the analysis on their behavior and need, while they are on the road.

In analyzing the users behavior, it is necessary to consider how they use the architectural elements individually, in pairs, in small groups, and in large groups. It is also necessary to consider what they do, the interrelationship of their activities, how these activities can influence them, and how these physical elements influence these activities. The process of designing a rest area has some stages: (1) data collecting, (2) analysis and synthesis, and (3) structural design concept.

The time factor of stopping which is very limited for the rest are users needs some facilities of the access and clear orientation for them. The organize facilities in the rest area should consider the relation and distance among the facilities, the access and destination of the facility, activity and the number of the users who stop at the rest area.

Keyword : Access, Activity, Rest Area, Suramadu.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR ISI

	Hal
ABSTRAK	i
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Isu dan Konteks Desain	3
1.3 Permasalahan dan Kriteria Desain	4
BAB 2 PROGRAM DESAIN	7
2.1 Rekapitulasi Program Ruang	7
2.2 Deskripsi Tapak	9
BAB 3 PENDEKATAN DAN METODE DESAIN	13
3.1 Pendekatan Desain	13
2.2. Metode Desain	14
BAB 4 KONSEP DESAIN	17
4.1 Eksplorasi Formal	17
4.2 Eksplorasi Teknis	19
BAB 5 DESAIN	21
5.1 Eksplorasi Formal	21
5.2 Eksplorasi Teknis	25
BAB 6 KESIMPULAN	29
DAFTAR PUSTAKA	31

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR TABEL

	Hal
Tabel 4.1 Kebutuhan Ruang dan Besaran Ruang (Analisa Penulis).....	7

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR GAMBAR

	Hal
Gambar 1.1 Skema Kemungkinan Terbentuknya <i>Rest Area</i>	5
Gambar 2.1 Lokasi Tapak	10
Gambar 4.1 Zonasi Tapak	17
Gambar 4.2 Sirkulasi Tapak	18
Gambar 4.3 Jembatan Suramadu	19
Gambar 4.3 Atap Membran <i>Serge Ferrari</i>	19
Gambar 5.1 <i>Lay Out</i> (Analisa Penulis)	21
Gambar 5.2 <i>Site Plan</i> (Analisa Penulis)	22
Gambar 5.3 Tampak Depan (Analisa Penulis)	23
Gambar 5.4 Tampak Belakang (Analisa Penulis)	23
Gambar 5.5 Tampak Kiri (Analisa Penulis)	23
Gambar 5.6 Tampak Kanan (Analisa Penulis)	23
Gambar 5.7 Perspektif Mata Burung 1 (Analisa Penulis)	24
Gambar 5.8 Perspektif Mata Burung 2 (Analisa Penulis)	24
Gambar 5.9 Perspektif (Analisa Penulis)	25
Gambar 5.10 Potongan A-A (Analisa Penulis)	25
Gambar 5.11 Potongan B-B (Analisa Penulis)	25
Gambar 5.12 Denah Lantai 1 (Analisa Penulis)	27
Gambar 5.13 Denah Lantai 2 (Analisa Penulis)	28

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Arsitektur merupakan proses perancangan bangunan atau lingkungan binaan. Pemrograman sebagai tahapan mendasar dari proses perancangan, keberhasilannya sangat tergantung dari ketepatan informasi sesuai tujuan perancangan. Kajian perilaku merupakan kajian sistematis tentang hubungan-hubungan antara lingkungan dan perilaku manusia sebagai pengguna.

Seorang Arsitek Belanda yang menjadi salah satu tokoh desain kontekstual di Eropa, Herzberger (1982) menyatakan:

"Designing is nothing more than finding out what the person and object want to be: form then makes itself. There is really no need for invention—you must just listen carefully."

Kepekaan untuk menganalisa dan menyimpulkan perilaku yang telah berjalan dan menjadi budaya ataupun kebiasaan masyarakat lingkungan binaan yang akan dirancang menjadi syarat penting untuk keberhasilan desain.

Kesalahan-kesalahan dalam prediksi perilaku di dalam suatu lingkungan seringkali disebabkan ketidaktahuan arsitek akan adanya pola perilaku tertentu yang dimiliki oleh orang-orang yang akan mendiami dan menggunakan lingkungan binaan yang dirancangnya. Prediksi perilaku seringkali didasarkan pada sebuah fenomena kenyamanan ruang umumnya sehingga tidak jarang didapati desain yang seragam akibat prediksi perilaku yang digeneralisasi. Hal semacam ini tentu disayangkan, karena kesalahan-kesalahan semacam ini sebenarnya dapat dihindari dengan pemahaman yang lebih dalam mengenai perilaku manusia, baik perilaku yang tampak maupun yang tersembunyi.

Prasarana jalan raya merupakan urat nadi kelancaran lalu lintas darat. Lancarnya arus lalu lintas akan sangat menunjang perkembangan ekonomi suatu daerah. Apabila prasarana jalan diibaratkan sebagai urat nadi, prasarana angkutan umum adalah ibarat darah yang mengalir melalui urat nadi tersebut. Jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya selalu mengalami peningkatan yang signifikan, seiring dengan perkembangan kegiatan ekonomi dan pesatnya pertumbuhan penduduk.

Jadi dapat diambil kesimpulan, salah satu penunjang aktivitas untuk kegiatan di dalam sebuah kota adalah masalah transportasi. Sudah dapat dipastikan kebutuhan masyarakat akan alat transportasi semakin meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini dapat terlihat dengan makin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dengan angka yang cukup signifikan.

Seiring dengan perkembangan zaman, diperlukan suatu fasilitas yang dapat mempermudah para pengguna Jalan Raya untuk memenuhi kebutuhannya selama di perjalanan. Seperti pengisian bahan bakar, istirahat, sholat, makan, tempat pembelian oleh-oleh, dan tempat membeli keperluan selama di perjalanan.

Untuk mengimbangi laju pertumbuhan kendaraan bermotor dan kebutuhan atas efisiensi waktu selama diperjalanan maka diperlukan adanya suatu *rest area* atau tempat peristirahatan yang terpadu dan dapat mempermudah bagi pengendara dan penumpang untuk melakukan kegiatannya. Kebutuhan akan efisiensi waktu istirahat bagi pengendara dan penumpang kendaraan bermotor yang sedang melakukan perjalanan, sehingga tidak perlu terlalu lama berhenti.

Dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk tentunya akan juga mempengaruhi pertambahan jumlah kendaraan sebagai kebutuhan utama bagi masyarakat. Kenaikan jumlah kendaraan memastikan pertambahan jumlah pengguna kendaraan baik umum maupun pribadi. Untuk mengantisipasi itu semua tentu diperlukan tempat peristirahatan yang dilengkapi fasilitas-fasilitas yang dapat mempermudah para pengendara dan penumpang kendaraan bermotor yang sedang melakukan perjalanan.

Tingkat kesibukan masyarakat juga mengharuskan agar suatu sarana itu dapat memfasilitasi para pengguna agar dapat efisien dalam menggunakan waktu. Persaingan yang semakin besar mengharuskan agar pemilik tempat peristirahatan melengkapi fasilitas yang dapat mendukung kemajuan usahanya dan membangun *rest area* yang memenuhi syarat.

1.2 Isu dan Konteks Desain

Tempat istirahat atau dikenal secara lebih luas sebagai *rest area* adalah tempat beristirahat sejenak untuk melepaskan kelelahan, kejenuhan, ataupun ke toilet selama dalam perjalanan jarak jauh. Tempat istirahat ini banyak ditemukan di jalan tol ataupun di jalan nasional dimana para pengemudi jarak jauh beristirahat. Di jalan arteri primer juga banyak ditemukan restoran yang berfungsi sebagai tempat istirahat. Restoran-restoran ini banyak digunakan oleh pengemudi truk jarak jauh ataupun bus antar kota untuk beristirahat (Neufert, 1978).

Jembatan Suramadu sebagai akses utama menuju Pulau Madura merupakan jalur yang penting dan ramai dilalui. Volume kendaraan yang melalui akses ini pun semakin meningkat setiap tahunnya. Maka dari itu dibutuhkan sebuah fasilitas untuk beristirahat yaitu *rest area* demi keselamatan pengguna jalan.

Untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dari kendaraan yang melewati tempat istirahat dengan kendaraan yang keluar masuk ke tempat istirahat harus direncanakan sedemikian sehingga konflik dapat diminimalisasi, terutama pada tempat istirahat yang ditempatkan pada salah satu sisi di jalan dua arah karena akan terjadi konflik bersilangan untuk kendaraan yang memotong jalan masuk ke tempat istirahat.

Yang menjadi lingkup dan batasan perancangan dalam bangunan ini yaitu :

1. Menyangkut masalah pemilihan tapak, asumsi dan peraturan yang berlaku di sekitar tapak khususnya wilayah Suramadu.

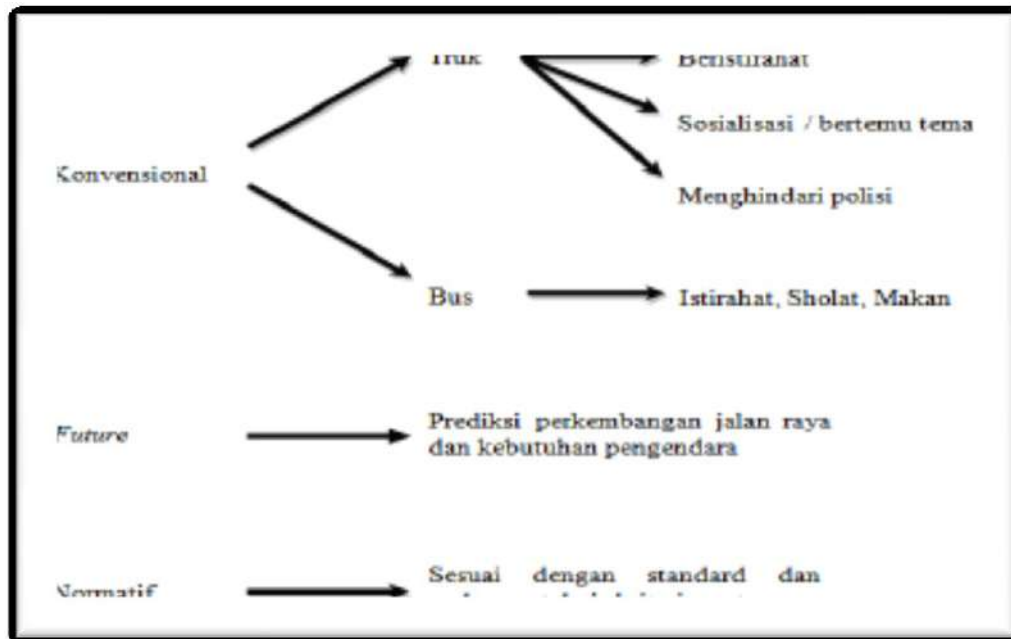
2. Fokus perancangan *rest area* dengan fasilitas pendukung seperti restoran, ritel, masjid, tempat istirahat, dan toilet umum.
3. Fokus perancangan hanya dikaitkan dengan efisiensi dan meminimalisir konflik sirkulasi.
4. Secara umum akan memadukan perancangan bangunan fasilitas peristirahatan dan fungsi jasa komersil.

1.3 Permasalahan dan Kriteria Desain

Berdasarkan pemaparan pada latar belakang, permasalahan yang akan diangkat dalam tesis ini adalah bagaimana penerapan arsitektur perilaku pada perancangan *rest area* wilayah Suramadu dapat diterapkan dengan tepat sesuai dengan konteks wilayah Suramadu meliputi analisa perilaku, norma, seting, dan sebagainya sehingga menciptakan ruang publik yang dapat memberikan perilaku tertentu dan tepat sasaran.

Adapun permasalahan yang berhubungan dengan standar *rest area* adalah :

1. Bagaimana menciptakan bangunan *rest area* yang sesuai dengan kebutuhan dan keinginan para pengendara dan penumpang sehingga dapat menarik konsumen.
2. Bagaimana menciptakan sebuah bangunan yang menunjang terciptanya efisiensi kerja pegawai dan personel serta kenyamanan konsumen.
3. Bagaimana menciptakan pola hubungan yang baik sehingga fasilitas yang ada didalam bangunan dapat memadai baik untuk pekerja maupun konsumen sehingga kegiatan-kegiatan yang terjadi di dalamnya dapat berlangsung dengan baik.



Gambar 1.1 Skema Kemungkinan Terbentuknya *Rest Area* (Analisa Penulis).

Ada tiga kemungkinan alasan terbentuknya *rest area*. Secara konvensional, prediksi masa depan, dan secara normatif. Evaluasi desain yang berbasis perilaku dan kepuasan pengguna menitik beratkan kepada *rest area* yang timbul secara konvensional yaitu *rest area* yang telah terbentuk dimana nilai-nilai perilaku yang timbul secara alami dan unik tanpa berdasarkan aturan-aturan baku yang telah ada sehingga menarik untuk diamati dan dilakukan penelitian.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 2

PROGRAM DESAIN

2.1 Rekapitulasi Program Ruang

Tabel 2.1 Kebutuhan Ruang dan Besaran Ruang

Kebutuhan Ruang	Standar Ruang	Kapasitas	Jumlah Ruang
A. Ritel			
1. Area Penjualan	4 x 5 m ²	4 orang	10
2. Gudang	20%	-----	1
3. Kasir	1,2 x 3,2 m ²	-----	1
4. Ruang Pegawai			
R. Istirahat	3 x 4 m ²	5 orang	1
R. Ganti	1,4 m ² /orang	1 orang	1
5. Sirkulasi	20%	-----	
B. Restoran			
Ruang Makan	1,6 m ² /kursi	100 orang	1
Stand Makanan	4 x 5 m ²	4 orang	1
1. Ruang Saji	15% dari stand	-----	1
2. Dapur	20% stand	2 orang	1

Kebutuhan Ruang	Standar Ruang	Kapasitas	Jumlah Ruang
Gudang	50% r.dapur	-----	1
Ruang terima dan control barang	9 m ²	-----	1
Gudang alat	12 m ²	-----	1
Sirkulasi	20%	-----	
C. Balai Peristirahatan			
Ruang terbuka hijau	20 % luas lahan	-----	
Balai-balai	1,5 m ² /orang	5 orang	10
D. Mushola			
Serambi	0,72 m ² /orang	10 orang	1
Ruang Sholat	1,2 m ² /orang	30 orang	1
Ruang Mihrab	1,2 m ²	1 orang	1
Tempat Wudhu	0,8 m ² /orang	10 orang	2
Tempat Penitipan	20%	-----	1

Kebutuhan Ruang	Standar Ruang	Kapasitas	Jumlah Ruang
Ruang Marbut	asumsi	1 orang	1
E. Toilet Umum			
Toilet Pria			
1. WC	1,4 m ² /orang	1 orang	5
2. Wastafel	0,6 m ² /unit	1 orang	5
3. Urinoir	0,6 m ² /unit	1 orang	5
Toilet Wanita			
1. WC	1,4 m ²	1 orang	10
2. Wastafel	0,6 m ² /orang	1 orang	5
3. R. Pelayanan Bayi	1,4 m ² /orang	2 orang	1
Area Tunggu	0,72 m ² /orang	10 orang	1
Sirkulasi	20%	-----	

Sumber : Neufert (2009), Analisa Penulis.

2.2 Deskripsi Tapak

Lokasi berada di pinggir jalur jalan tol Suramadu tepatnya di JL. H. Moh Nur, Kecamatan Labang, Kabupaten Bangkalan, Madura.



Gambar 2.1 Lokasi Tapak. (Analisa Penulis).

Deskripsi Lokasi dan Tapak, sebagai berikut :

Luas Lahan : $\pm 10.000\text{m}^2$

Utara : Masjid

Timur : Jalan Tol Suramadu, Desa Sukolilo Timur

Selatan : Lahan kosong

Barat : Pemukiman dan lahan kosong

- a. Koefisien Dasar Bangunan (KDB), dengan luas lahan 1 Ha atau 10.000 m² dan memiliki KDB 50 - 60% maka luas lahan yang boleh dibangun pada area ini adalah 0,5 Ha sampai dengan 0,6 Ha
- b. Koefisien Lantai Bangunan (KLB), untuk koefisien lantai bangunan pada area ini adalah 300%.

Garis Sepadan Bangunan, garis sempadan bangunan adalah $\frac{1}{2}$ dari lebar jalan, maka ditemukan garis sempadan dalam site ini adalah $\frac{1}{2} \times 15 = 7,5$ m

2.2.1 Kajian Lingkungan

Pemilihan tapak sebagai salah satu proses dalam perancangan *rest area* Suramadu yang berfungsi sebagai tempat singgah sekaligus public space untuk masyarakat sekitar madura. Dengan mempertimbangkan berbagai potensi yang ada pada tapak sebagai berikut :

- a. Berpotensi sebagai fasilitas bangunan yang menyambut pendatang dari luar Madura.
- b. Aksesibilitas yang mudah dijangkau, karena tapak berada di Jalur Tol Suramadu
- c. Merupakan jalur perlintasan yang harus dilalui kendaraan bermotor .
- d. Kebutuhan akan *rest area*, karena di sekitar lokasi tidak terdapat *rest area*.
- e. Tapak berbatasan dengan lahan kosong sehingga memungkinkan untuk penambahan luasan apabila diperlukan.
- f. Kebutuhan akan tempat persinggahan yang layak dan nyaman sebagai tempat untuk beristirahat, makan-minum, ataupun membeli kebutuhan-kebutuhan selama di dalam perjalanan.
- g. Lokasi merupakan tempat persinggahan, namun kondisi eksisting belum tertata dengan baik.
- h. Kelengkapan sarana dan prasarananya, termasuk utilitas dan fasilitas umum, dimana memiliki sarana dan prasarana berupa lajur jalan yang cukup lebar, sarana air bersih, listrik, sanitasi, saluran telepon.
- i. Dapat dimanfaatkan penduduk sekitar.

2.2.2 Kajian Peraturan dan Data Pendukung

Menurut keputusan kepala badan pengatur jalan tol nomor 03 /KPTS/BPJT/2009 tentang tata cara perijinan penyelenggaraan tempat istirahat dan pelayanan pada jalan tol :

1. Menetapkan ketentuan Tempat Istirahat dan Pelayanan adalah sebagai berikut :
 - a. Tempat istirahat sekurang-kurangnya terdiri dari sarana tempat parkir, jamban, dan peturasan.
 - b. Tempat istirahat sekurang-kurangnya terdiri dari sarana tempat parkir, jamban, dan peturasan, stasiun pengisian bahan bakar, restoran, toko kecil, dan bengkel.
2. Menetapkan ketentuan Lokasi Tempat Istirahat dan Pelayanan sebagai berikut :

- a. Jarak titik akhir lajur percepatan dengan titik awal lajur perlambatan antara Tempat Istirahat atau Tempat Istirahat dan Pelayanan dengan Simpang Susun untuk jurusan yang sama sekurang-kurangnya 1,5 (satu koma lima) kilometer.
- b. Lokasi Tempat Istirahat atau Tempat istirahat dan Pelayanan di tempatkan pada daerah yang relatif datar dan lurus.
- c. Lokasi Tempat Istirahat atau Tempat istirahat dan Pelayanan harus memperhatikan faktor lingkungan, sosial ekonomi dari wilayah sekitarnya.

BAB 3

PENDEKATAN DAN METODE DESAIN

3.1 Pendekatan Desain

Adapun pendekatan yang dilakukan adalah:

1. Studi literatur untuk mempelajari:
 - a. Karakteristik dan citra sebuah *rest area*.
 - b. Standar ruang–ruang untuk fasilitas peristirahatan dan Komersil beserta ruang penunjang.
 - c. Tipologi bangunan *rest area*, fasilitas komersil, dan tipologi fasilitas penunjang dikaitkan dengan tema perilaku.
 - d. Studi banding tema sejenis: Sebagai perbandingan ke dalam perancangan proyek nantinya. Dan untuk data ini kebanyakan diambil dari internet.
 - e. Standar peraturan dan kebijakan yang berlaku di daerah sekitar tapak.
2. Survey lapangan:
 - a. Ke lokasi tapak: Untuk mengetahui kondisi tapak, permasalahan dan potensi yang dapat menjadi prospek bangunan peristirahatan yang direncanakan.
 - b. Studi banding proyek sejenis: Melakukan survey yang berhubungan dengan proyek sejenis, sehingga dapat melihat potensi pasar yang ada. Sebagian data diambil dari literatur tertulis (buku dan majalah sebagai referensi) dan data internet.
 - c. Melakukan wawancara dan kuisioner kepada narasumber jika diperlukan.

2.2. Metode Desain

Proses perancangan melewati tiga tahapan, yaitu: (1) tahap pengumpulan data; (2) tahap analisis dan sintesis; dan (3) tahap konsep perancangan bangunan. Perancangan menerapkan teori Arsitektur Perilaku sebagai prosesnya. Ziesel (1981) mengatakan bahwa mengamati perilaku secara sistematis menyaksikan orang-orang menggunakan lingkungan mereka secara individu, berpasangan, kelompok-kelompok kecil, dan kelompok-kelompok yang besar. Apa yang mereka lakukan. Bagaimana cara aktifitas berhubungan satu sama lain. Bagaimana cara perbandingan ruang mempengaruhi pelaku. Pada waktu yang sama, pengamat dari perilaku lingkungan memperhatikan bagaimana suatu lingkungan yang secara fisik mendukung atau menghalangi perilaku-perilaku yang berlangsung di dalamnya, terutama pengaruh yang berakibat pada hubungan antara individu atau kelompok- kelompok.

Metode rancangan ini mengambil langkah-langkah yang dilakukan John Zeisel (1981) di dalam bukunya “Inquiry By Design: Tools For Environment-Behavior Research” yang memberikan langkah-langkah pengamatan perilaku sehingga data yang didapat menjadi tepat guna.

Metoda rancangan dilakukan dengan melakukan pengumpulan data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan melalui:

1. Mengamati elemen fisik

Elemen lingkungan yang menjadi lokasi penelitian diamati bagaimana mereka beraktifitas; budaya mereka, kebiasaan mereka, dan bagaimana mereka menunjukkan jati diri mereka sendiri.

Di dalam melakukan pengamatan elemen fisik yang perlu diperhatikan adalah:

- a. Dapat digambarkan
- b. Tidak menarik perhatian

c. Yang telah berlangsung lama

d. Mudah untuk dicatat

Elemen diatas diperlukan untuk melakukan pengambilan data yang lebih akurat dan menggambarkan situasi yang benar terjadi.

2. Survey/pemetaan perilaku

Proses pengamatan dilakukan dengan pencatatan diagram pola aktifitas perilaku, foto-foto, dan penghitungan jumlah manusia, kendaraan dan sebagainya.

3. Wawancara

Wawancara yang dilakukan kepada pelaku yang beraktifitas di lingkungan sekitar. Pertanyaan yang secara sistematis untuk mengetahui apa yang pelaku pikirkan, apa yang dirasakan, apa yang dilakukan, apa yang diketahui, ada yang diyakini, dan apa yang diharapkan.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

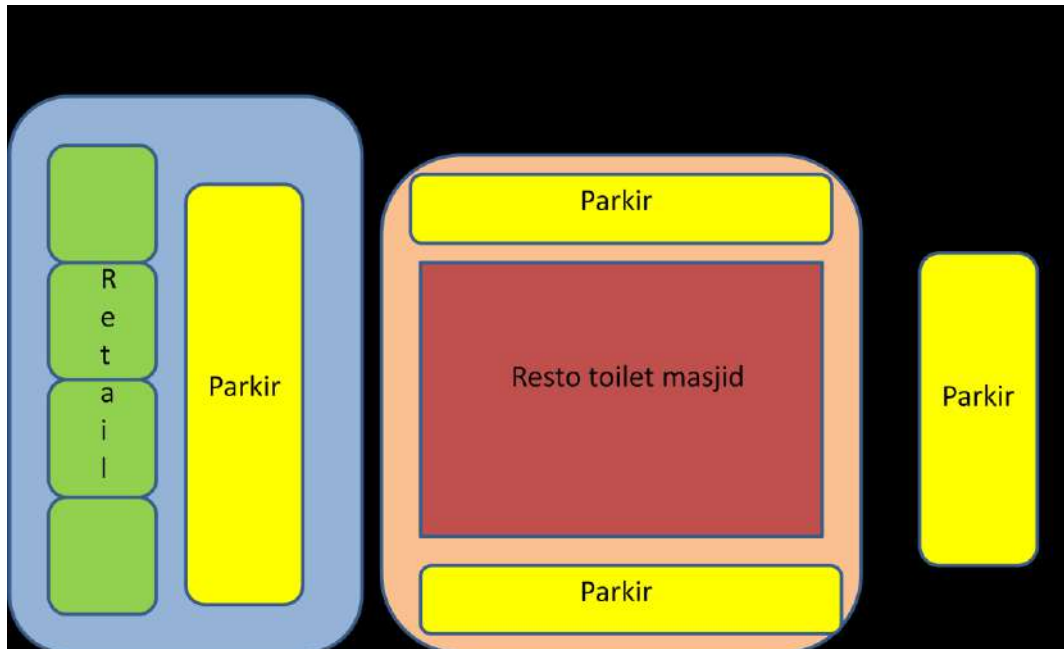
BAB 4

KONSEP DESAIN

4.1 Eksplorasi Formal

A. Zonasi

Zonasi dibagi menjadi 2 wilayah, di setiap wilayah terdapat beberapa titik zonasi berikutnya.

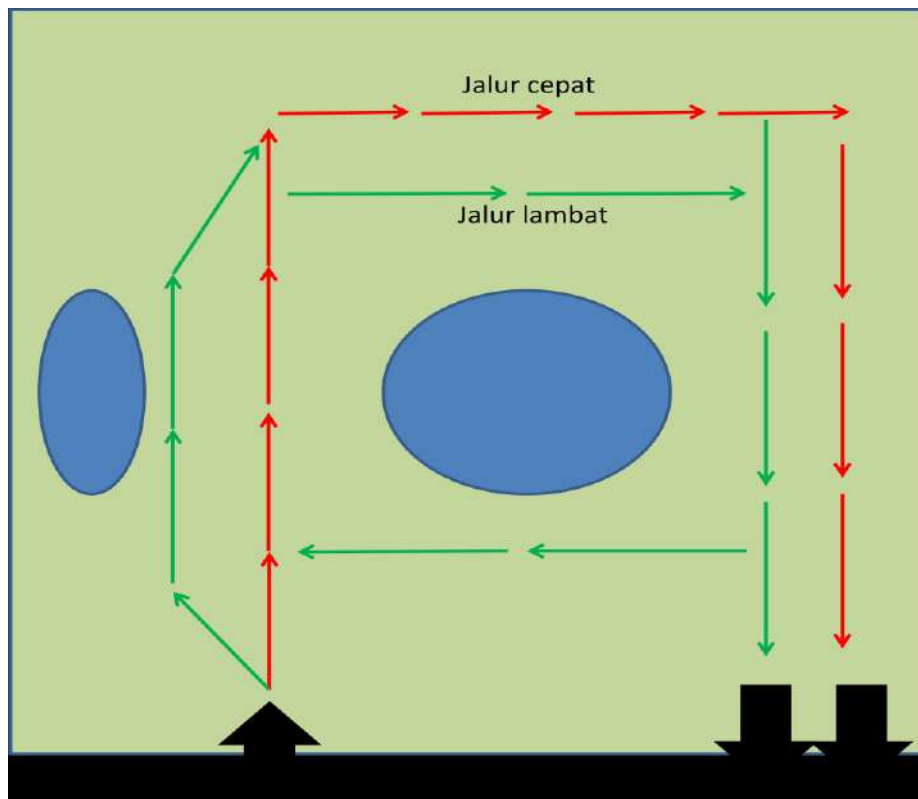


Gambar 4.1 Zonasi Tapak

Pembagian wilayah disini dimaksudkan untuk penyesuaian beberapa kantong parkir dan setiap wilayah zonasi memiliki titik daya tarik atau pemenuhan keperluan pengunjung di *rest area*.

B. Sirkulasi

Sirkulasi kendaraan diharapkan tidak saling menyalang maka digunakan satu jalur untuk setiap lajur kendaraan. Sedangkan sirkulasi orang berjalan kaki didesain untuk tidak keluar atau menyeberang ke wilayah lain atau zona lain.



Gambar 4.2 Sirkulasi Tapak

Jalur lambat disetiap kantong parkir untuk alasan keamanan pengunjung, untuk menghindari kecelakaan dan antrean di jalur cepat.

C. Massa Bangunan

Massa bangunan mengikuti fungsi bangunan, dengan konsep transparan dan terbuka. Untuk beberapa bangunan didesain menggunakan atap membran agar memenuhi konsep transparan dan terbuka.

4.2 Eksplorasi Teknis

A. Konsep Atap Membran

Atap membran dipilih untuk beberapa bangunan sebagai penggambaran dari bentuk jembatan Suramadu.



Gambar 4.3 Jembatan Suramadu



Gambar 4.3 Atap Membran Serge Ferrari

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 5

DESAIN

5.1 Eksplorasi Formal



Gambar 5.1 Site Plan. (Analisa Penulis).



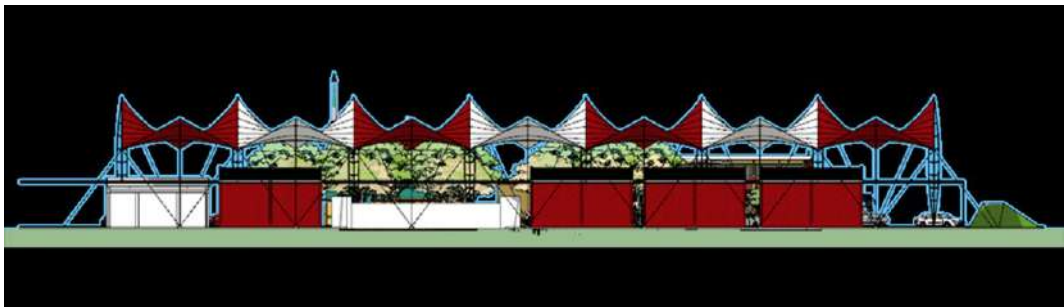
Gambar 5.2 Lay Out. (Analisa Penulis).



Gambar 5.3 Tampak depan. (Analisa Penulis).



Gambar 5.4 Tampak belakang. (Analisa Penulis).



Gambar 5.5 Tampak kiri. (Analisa Penulis).



Gambar 5.6 Tampak kanan. (Analisa Penulis).



Gambar 5.7 Perspektif mata burung 1. (Analisa Penulis).

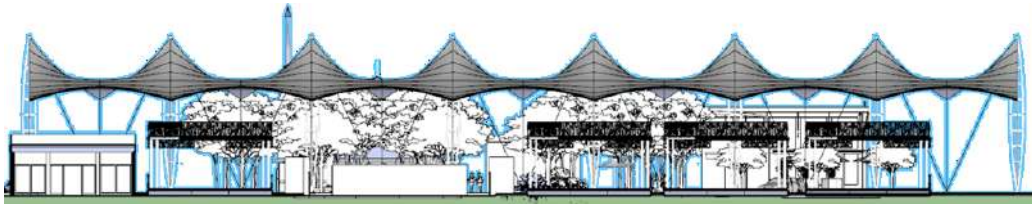


Gambar 5.8 Perspektif mata burung 2. (Analisa Penulis).



Gambar 5.9 Perspektif. (Analisa Penulis).

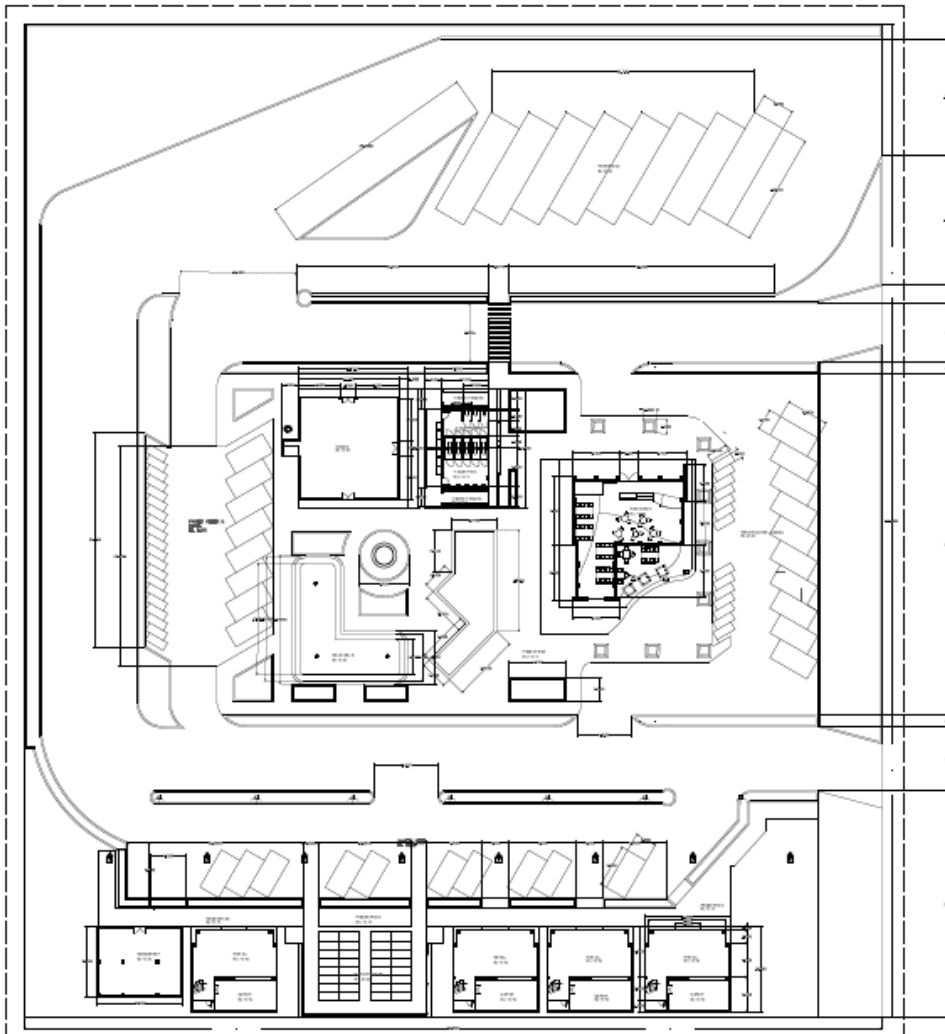
5.2 Eksplorasi Teknis



Gambar 5.10 Potongan A-A. (Analisa Penulis).

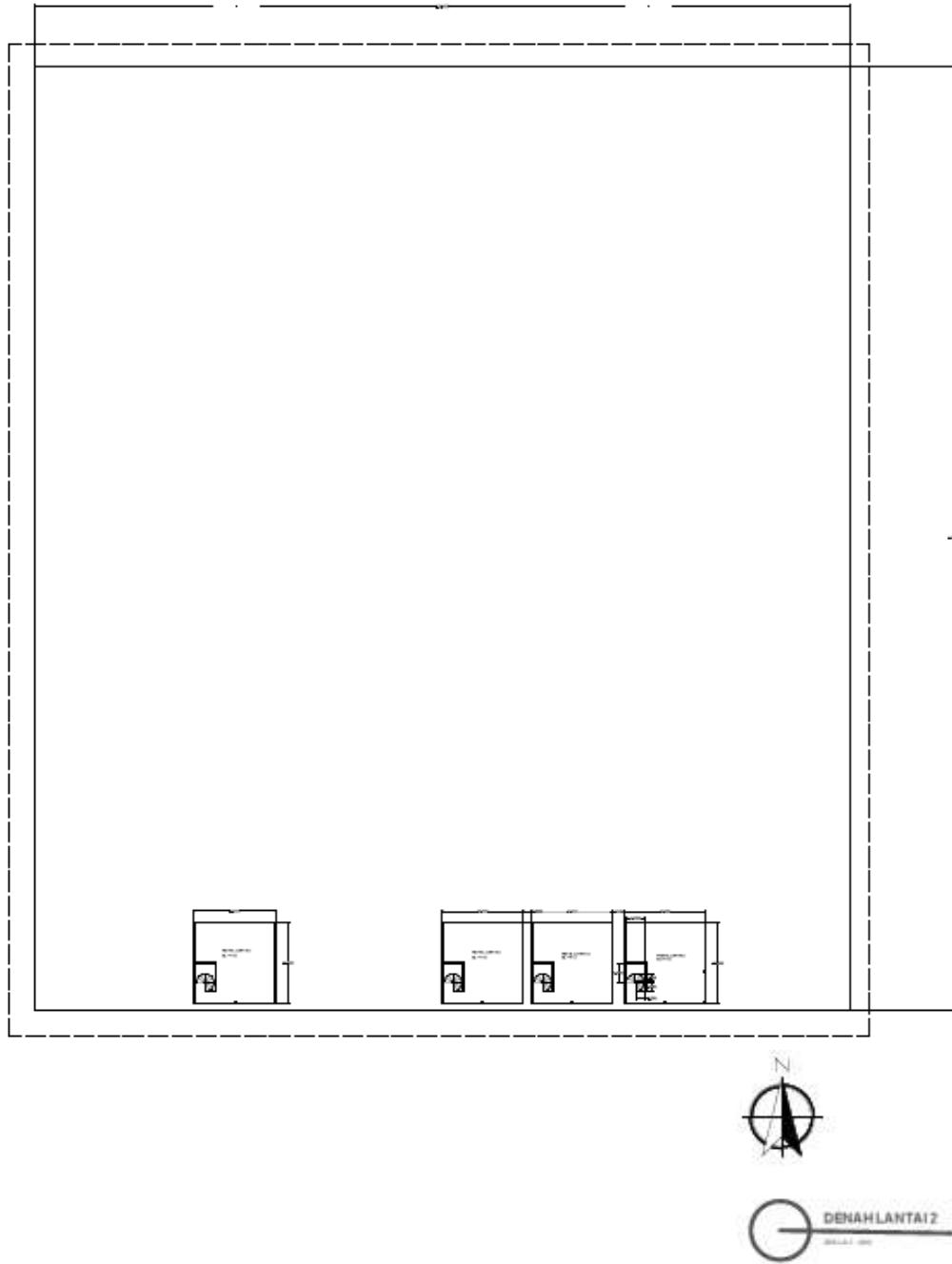


Gambar 5.11 Potongan B-B. (Analisa Penulis).



DENAH LANTAI 1
SKALA 1:100

Gambar 5.12 Denah Lantai 1 (Analisa Penulis).



Gambar 5.13 Denah Lantai 2 (Analisa Penulis).

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB 6

KESIMPULAN

Jembatan Suramadu merupakan ikon yang terkenal di Jawa Timur, dengan objektif yang dipilih sebagai *rest area* tentunya dapat mendukung fasilitas para pengguna Jembatan Suramadu.

Rest area Suramadu menyajikan fasilitas yang sesuai standar memenuhi kebutuhan serta keamanan dan kenyamanan pengunjung, yang di dalamnya menggambarkan karakteristik Jembatan Suramadu dan Pulau Madura.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR PUSTAKA

De Chiara, Joseph dan Callender John. 1980, *Time Saver Standart of Building Types*. New York: Mc Graww Hill Book Company.

Lang, Jon. 1974. *Designing for Human Behavior*. Pennsylvania: Dowden, Hutchingson & Ross, Inc.

Neufret, Ernst. 1995. *Data Arsitek Jilid 1 Edisi Kedua*. Jakarta: Erlangga.

Porteous, Douglas. 1977. *Environment & Behavior : Planning and Everyday Urban Life* Massachusetts: Addison-Wesley Publishing Company.

Rapoport, Amos. 1982. *The Meaning of the Built Environment*. Beverly Hills: Sage Publications.

Ziesel, John. 1981. *Inquiry by Design: Tools for Environment-Behavior Research*. London: Cambridge University Press.

