

**PERANCANGAN REST AREA TOL SURABAYA MALANG DI
KECAMATAN PURWODADI KABUPATEN PASURUAN**

(TEMA: *REGIONALISM ARCHITECTURE*)

TUGAS AKHIR

**Diajukan kepada:
Universitas Islam Negeri (UIN)
Maulana Malik Ibrahim Malang
Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan Dalam
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik**

**Oleh:
AHMAD ATHOILLAH BRILLIAWAN
NIM. 10660061**

**JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK
IBRAHIM MALANG
2016**



KEMENTERIAN AGAMA

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN) MAULANA MALIK
IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR
Jl. Gajayana No. 50 Malang 65114 Telp./Faks. (0341) 558933

**SURAT PERNYATAAN
ORISINALITAS KARYA**

Dengan hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ahmad Athoillah Brilliiawan
NIM : 10660061
Fakultas/Jurusan : SAINS DAN TEKNOLOGI/ Teknik Arsitektur
Judul Tugas Akhir : Perancangan Rest Area Tol Surabaya Malang di
Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa hasil karya saya ini tidak terdapat unsur-unsur penjiplakan karya penelitian atau karya ilmiah yang pernah dilakukan atau dibuat oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata hasil penelitian ini terbukti terdapat unsur-unsur jiplakan, maka saya bersedia untuk mempertanggungjawabkan serta diproses sesuai peraturan yang berlaku.

Malang, 09 Juni 2016
Yang membuat pernyataan,

Ahmad Athoillah Brilliiawan
NIM. 10660061

**PERANCANGAN REST AREA TOL SURABAYA MALANG DI
KECAMATAN PURWODADI KABUPATEN PASURUAN
(TEMA: *REGIONALISM ARCHITECTURE*)**

TUGAS AKHIR

Oleh:
AHMAD ATHOILLAH BRILLIAWAN
NIM. 10660061

Telah disetujui oleh:

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Sukmayati Rahmah, MT.
NIP. 19780128 200912 2 002

Ach. Gat Gautama, MT.
NIP. 19760418 200801 1 009

Malang, 09 Juni 2016

Mengetahui
Ketua Jurusan Teknik Arsitektur

Dr. Agung Sedayu, MT.
NIP. 19781024 200501 1 003

**PERANCANGAN REST AREA TOL SURABAYA MALANG DI
KECAMATAN PURWODADI KABUPATEN PASURUAN
(TEMA: *REGIONALISM ARCHITECTURE*)**

TUGAS AKHIR

**Oleh:
AHMAD ATHOILLAH BRILLIAWAN
NIM. 10660061**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji Tugas Akhir dan Dinyatakan
Diterima Sebagai Salah Satu Persyaratan
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Teknik (S.T.)

Tanggal 09 Juni 2016

Menyetujui :

Tim Penguji

Susunan Dewan Penguji

Penguji Utama : Andi Baso Mappaturi, MT. (_____)
NIP. 19780630 200604 1 001

Ketua Penguji : Prima Kurniawaty, ST., M. Si (_____)
NIP. 2013092 2 320

Sekretaris : Sukmayati Rahmah, MT. (_____)
NIP. 19780128 200912 2 002

Anggota : Luluk Maslucha, M.Sc (_____)
NIP. 19800917 200501 2 003

**Mengetahui
Ketua Jurusan Teknik Arsitektur**

**Dr. Agung Sedayu, MT.
NIP. 19781024 200501 1 003**



Persembahan

*Sepenggal Aksara tentang secuil karya
sebagai alat mendekatkan diri kepadaNya*

*Mencoba bersanding dengan KekasihNya Kanjeng Nabi Muhammad S.A.W
sangat berharap kucuran limpahan syafaat dari baginda Rasulullah S.A.W.
Meski dalam kerinduan yang mendalam terhadap Ibunda tercinta Rosyidah yang
tak kunjung reda memanggil nama sang buah hati dalam sujudnya, dengan
tatap sayu dan penuh impian Ayahanda Muslim Mustajab berharap keutuhan
berpikir untuk adil dalam berjenjang dan syukuri limpahan rahmatNya.
Mbah Abdullah Basyar (Alm), Mak Nun (winongan) dan Mbah kung Mustajab
(Alm), Mbah Uti (sukorejo) yang senantiasa menimang cucunya dalam seikat
selendang dengan motif batik berharap cucu dapat mengenali tenun dalam jiwa
dan raganya.*

*Adik yang selalu mendampingi tawa dan senyum melebihi kecanduan rasa
kegembiraan*

*Vina nailus shabara dan Rifka Nahdla Nisrina, memberi pesona yang merangkul
ketenangan suasana bersama. Saudara saudari seperaduan yang bersastra
dahaga bersama, Teruntuk Keluarga Besar Sukorejo dan Keluarga Besar
Winongan sanjung senyum dan terimakasih tak berjarak untuk keluarga.
Seikat bunga beraroma terlimpahkan dalam tatanan pusaka teruntuk Keluarga
Besar Arsitektur Uin Malang,*

*dalam narasi khusus terbumbui rona senyum teruntuk Arsitektur 2010 Uin Maliki
Malang*

*Dan kado terisikan harapan teruntuk Karang Taruna Blna Taruna Palang selalu
tersemangati dalam kondisi sepadan janji.*

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb

Segala puji bagi Allah SWT karena atas kemurahan Rahmat, Taufiq dan Hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan pengantar penelitian ini sebagai persyaratan pengajuan tugas akhir mahasiswa. Sholawat serta salam semoga tetap tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, yang telah diutus Allah sebagai penyempurna ahklak di dunia.

Penulis menyadari bahwa banyak pihak yang telah berpartisipasi dan bersedia mengulurkan tangan, untuk membantu dalam proses penyusunan laporan seminar tugas akhir ini. Untuk itu iringan do'a dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya penulis sampaikan, baik kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu berupa pikiran, waktu, dukungan, motifasi dan dalam bentuk bantuan lainnya demi terselesaikannya laporan ini. Adapun pihak-pihak tersebut antara lain:

1. Syukur kepada Allah S.W.T
2. Terima kasih kepada Kanjeng Nabi Muhammad S.A.W
3. Terima kasih kepada Para Sahabat Rasulullah
4. Terima kasih kepada Waliyullah dan Alim ulama'
5. Terima kasih Kepada para Pejuang Bangsa dan Tanah Air Indonesia.
6. Terima kasih Kepada Bapak, Ibu, Adik dan Keluarga Besar
7. Terimakasih Kepada Guru Besar, Guru-guru dan Dosen-dosen
8. Terima kasih Kepada Prof. Dr. H. Mudjia Rahardjo, M.Si, selaku Rektor Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.

9. Terima kasih Kepada Dr. Hj. Bayyinatul Muchtaromah, drh. M.Si, selaku Dekan Fakultas Sains dan Teknologi UIN Maulana Malik Ibrahim.
10. Terima kasih Kepada Dr. Agung Sedayu, S.T, M.T, selaku Ketua Jurusan Teknik Arsitektur UIN Maulana Malik Ibrahim Malang sekaligus pembimbing penulis terima kasih atas segala pengarahan dan kebijakan yang diberikan.
11. Terima kasih Kepada Ibu Sukmayati Rahma, Bapak M.T, Achmad Gat Gautama, M.T, dan Ibu Luluk Maslucha M.sc. selaku pembimbing yang telah memberikan banyak motivasi, inovasi, bimbingan, arahan serta pengetahuan yang tak ternilai selama masa kuliah terutama dalam proses penyusunan laporan tugas akhir.
12. Terima kasih Kepada saudara seperjuangan, Mahasiswa dan Mahasiswi Jurusan Teknik Arsitektur UIN maliki Malang.
13. Terima kasih kepada Lailatul Maghfiro
14. Terima kasih untuk secankir Kopi susu tanpa gula
15. Terimakasih Kepada Keluarga BINTANG (Bina Taruna Palang) yang telah banyak menginspirasi.
16. Terima kasih kepada pegawai print yang telah membantu menyelesaikan tugas ini dengan baik.
17. Terima kasih Kepada FCBI (*Fans Club Barcelona* Indonesia)
18. Terima kasih kepada Kos C610
19. Terima kasih Kepada TAD Maket, Slendro Maket, Aqila Maket
20. Terima kasih kepada Warung Kopi Yukmar sebagai tempat Inspiratif
21. Terimakasih Kepada Bolo BPR 5 Jawa Timur

22. Terimakasih Kepada Gabina, Warkop Mbah Kobra, Kopja, Kopros dan Klepon Seplok
23. Terimakasih Kepada PPSQ Asy-Syadzili Sumber Pasir Pakis Malang
24. Terimakasih Kepada KTK (Komunitas Turu Kene)
25. Terimakasih Sedalam-dalamnya kepada yang terkasih saudara-saudari Arsitektur Uin Malang Junet, Zul, Crot, Jenggot, Sulak, Badak,Tomi, Togek, Mameng, Cepot, Ambet, Sule, Yogi, Ifa, Badur, Ical, Khalis, Akhlis, Hasan, Muhe, Luba, Clara, Rinso, Wira, Agung, Vampir, Matin, Fani, Erika, Ain, Tuba, Sapi, Irul, Heni, mbok ja, Rizki, Masa, Hellen, Kokop, Balon, Darmi, Gusdar, Cak dub, Ridwan majang, Alfi, Bubi, Barata, Beni, Ishom, Dayat, Dina, Septi, Falas, Lukman, Inyong, Binahong, Edi, Indra, Slendro, Catur, Kacong Zamroni, Iqbal, Rafi, Mbah, Cak tong, Cak maria, Ucup, Cak Munz, Avis, Afad, Cak pyeng, Dimas crut. Slatem, Maskur, Akbar, Lasmini. Dan seluruh saudara-saudari yang belum bisa saya sebutkan satu-persatu
26. Terimakasih Sedalam-dalamnya kepada Saudara Seperjuangan dan Seikat tangan Adek Arda, Adek Dikta, Osa, Cak Asim, Cak Fajar, Sofi nerazzura, Keceng, Letek, Ikin, Hadi, Monel, Aam, Amik, arie matos, klik, jonggres, sapak (alm) sepuh dan kawan-kawan yang belum bisa saya sebutkan satu-persatu.
27. Terimakasih yang sebesar-besarnya kepada guru sekaligus saudara terkasih almarhum Choiri Wirawan dan alif avissena karena memperkenalkan saya terhadap hal yang bersahaja. Semoga amal ibadahmu diterima disisiNya.

Penulis menyadari tentunya laporan Tugas Akhir ini jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik yang konstruktif penulis harapkan dari semua pihak. Akhirnya penulis berharap, semoga laporan pengantar penelitian ini bisa bermanfaat serta dapat menambah wawasan keilmuan, khususnya bagi penulis dan masyarakat pada umumnya.

Wassalamualaikum Wr. Wb

Malang, 09 Juni 2016



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
KATA BIJAK	v
PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR TABEL	xviii
ABSTRAK	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang	1
1.1.2 Latar Belakang Objek	2
1.1.3 Latar Belakang Tema	2
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan	4
1.4. Manfaat	4
1.5 Batasan	5
1.5.1. Batasan Tapak	5
1.5.2. Batasan Obyek	5
1.5.1. Batasan Tema	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Definisi Objek	7
2.1.1. Pengertian Rest Area	7
2.1.2. Fasilitas Rest Area	9
2.1.3. Fasilitas Detail Rest Area	9
2.1.3.1. Area Istirahat	10
2.1.3.2. Taman Produktif	11

2.1.3.3. Kafe dan Resto	13
2.1.3.4. Area Bermain Anak	14
2.1.3.5. Penginapan	15
2.1.3.6. Pertokoan UKM	18
2.1.3.7. Informasi	19
2.2. Kajian Arsitektural	19
2.2.1. Kebutuhan Rest Area	19
2.2.1.2. Jalur Sirkulasi	23
2.2.1.3. Area Istirahat	30
2.2.1.3.1. Motel	31
2.2.1.3.2. kafe dan Resto	33
2.2.1.4. Usaha Kecil Menengah	36
2.2.1.5. Area Bermain Anak	42
2.2.2. Sirkulasi Bangunan pada Jalur Bebas Hambatan	43
2.2.3. Penerapan Bangunan Multifungsi	52
2.3. Tema	53
2.3.1. Latar Belakang Tema	54
2.3.2. Pengertian Regionalism	54
2.3.3. Prinsip Regionalism	56
2.3.4. keterkaitan terhadap objek	58
2.3.5. Penerapan Tema Regionalism	59
2.4. Kajian Keislaman	63
2.4.1. Rest Area Dalam Pandangan Islam	63
2.4.2. Penerapan Tema Regionalism dengan Prinsip Al qur'an dan Hadits	64
2.5. Studi Banding	67
2.5.1. Studi Banding Objek	67
2.5.2. Rest Area KM 22 Semarang-Solo	68
2.5.3. Studi Banding Tema	74
5.4. Kyoto Conference Hall	76
2.6. Tinjauan Lokasi	82

BAB III METODE PERANCANGAN.....	89
3.1. Metode Perancangan	89
3.1.1 Ide Perancangan.....	89
3.1.2 Identifikasi Masalah	89
3.1.3 Tujuan Perancangan	90
3.1.4. Pengumpulan Data.....	90
3.1.5. Analisis.....	92
3.1.5.1 Analisis Tapak	92
3.1.5.2 Analisis Fungsi	92
3.1.5.3 Analisis Kebutuhan Ruang	92
3.1.5.4 Analisis Kebutuhan Pengguna.....	92
3.1.5.5 Analisis Bentuk	94
3.1.5.6 Analisis Struktur.....	94
3.1.5.6 Analisis Utilitas	94
3.1.6. Konsep.....	94
3.1.7. Alur Perancangan	95
BAB IV ANALISIS PERANCANGAN.....	97
4.1. Analisis Tapak.....	97
4.1.1. Lokasi Tapak.....	98
4.1.2. Analisis S.W.O.T	101
4.1.2.1. Streng (Potensi/Kekuatan).....	101
4.1.2.2. Weakness (Kelemahan/Kekurangan)	102
4.1.2.3. Opportunity (Keuntungan dan Peluang).....	103
4.1.2.4 Kebijakan Tapak.....	105
4.4 Analisis Batas bentuk dan kontur Tapak.....	106
4.5 Analisis Matahari dan Angin.....	107
4.6 Analisis View Kedalam dan Keluar	107
4.7 Analisis Kebisingan.....	107
4.8 Analisis Vegetasi.....	108
4.9 Analisis Struktur dan Utilitas	108
4.10 Analisis Struktur.....	108

4.11 Analisis Air Hujan.....	108
4.12 Analisis Fungsi	109
4.12.1 Analisis Fungsi Primer	109
4.12.2 Analisis Fungsi Sekunder.....	109
4.12.3 Analisis Penunjang.....	110
4.13. Analisis Aktivitas	111
4.14 Analisis Pengguna	114
4.15 Analisis Sirkulasi Pengguna.....	115
4.16 Analisis Ruang	118
4.16.1. Kebutuhan Ruang.....	120
4.16.2. Analisis Persyaratan Ruang.....	123
4.6. Buble Diagram	133
BAB V KONSEP PERANCANGAN.....	136
5.1.1. Konsep Dasar	136
5.1.2. Konsep Bentuk	137
5.1.3. Konsep Tapak.....	140
5.1.4. Konsep Ruang	141
5.1.5. Konsep Struktur.....	142
BAB VI HASIL RANCANGAN	143
6.1. Dasar Rancangan.....	143
6.2. Hasil Rancangan Tapak.....	144
6.2.1. Pola tatanan Masa	145
6.2.2. Aksesibilitas dan Sirkulasi	145
6.2.3 Vegetasi.....	146
6.2.4 Angin dan Matahari	149
6.2.5 View Kedalam dan Keluar.....	151
6.3 Zona Tapak dan Bangunan.....	153
6.4 Hasil Perancangan Bangunan dan Ruang Bangunan	153
6.4.1 Musholla	156
6.4.2 Café and Resto	157
6.4.3 Area Retail dan Taman Produktif	158

6.4.4 Pom Bensin, Ruang ME dan Bengkel Cuci Mobil	159
6.5 Hasil Perancangan Struktur	160
6.6 Hasil Perancangan Utilitas	165
6.7 Hasil Tampilan Eksterior dan Interior (keterkaitan dengan Tema dan Konsep	170
6.8 Hasil Perancangan Interior	176
6.9 Integrasi Keislaman	177
6.9.1 Rest Area dalam Pandangan Islam	178
6.9.2 Penerapan Alqur'an dan Hadits terhadap Tema Regionlism	178
BAB VII Kesimpulan	179
7.1 Kesimpulan	179
7.2 Saran	179
DAFTAR PUSTAKA	180
DAFTAR LAMPIRAN	182

DAFTAR GAMBAR

2.1 Jenis Kendaraan Muat Barang	20
2.2 Jenis Kendaraan Muat Barang	21
2.3 Jenis Kendaraan Pribadi	22
2.4 Jenis Kendaraan Pribadi	22
2.5 Jenis Kendaraan Pribadi	22
2.6 Jenis Kendaraan Pribadi	23
2.7 Jenis Kendaraan Umum	23
2.8 Parkir Kendaraan Pribadi	25
2.9 Rotasi Parkir Kendaraan Muat	26
2.10 Penataan Masa Pada Jalan dua Arah	27

2.11 Penataan Bangunan pada jalur satu arah.....	28
2.12 Gerak Tubuh Manusia.....	30
2.13 Gerak Tubuh Manusia.....	30
2.14 Perletakan Motel Pada Jalan Raya	31
2.15 Pembagian Motel Bertingkat.....	32
2.16 Ukuran Manusia dan Tempat Makanan	33
2.17 Ukuran Meja dan Penataan pada Resto.....	35
2.18 Site Plan Area Pertokoan	37
2.19 Ukuran Permainan Anak	42
2.20 Keramaian Kendaraan Pada Jenis Jalan.....	47
2.21 Peraturan Jalan Raya.....	49
2.22 Penggunaan Simpul Jalan	51
2.23 Suasana Alam Purwodadi	55
2.24 Ide Dasar Skema Perancangan	60
2.25 Aplikasi Tema Regionalism.....	61
2.26 Kaidah Keislaman	66
2.27 Perspektif kawasan Rest Area KM22 Solo-Semarang.....	69
2.28 Kyoto Conference Hall	76
2.29 Rencana Jalur Tol.....	82
2.30 Kontur Kawasan Purwodadi	83
2.31 Ukuran Tapak.....	84
2.32 Foto Lokasi	86
3.1 Skema Perancangan	95

4.1 Gambaran Lokasi	97
4.2 Bentuk Tapak	98
4.3 Ukuran Data Jalan Tol	99
4.4 Kondisi Lingkungan.....	100
4.5 Kondisi Tapak.....	108
4.6 Kekurangan Tapak	109
5.1 Skema Penalaran Konsep Dasar	136
5.2 Konsep Dasar	137
5.3 Konsep Bentuk.....	139
5.4 Konsep Tapak.....	141
5.5 Konsep Ruang	142
5.6 Konsep Struktur	142
6.1 Pemecahan Tatahan Masa	143
6.2 Zoning	144
6.3 Sirkulasi Pengguna.....	145
6.4 Sirkulasi Pejalan Kaki.....	146
6.5 Vegetasi.....	148
6.6 Penghawaan.....	149
6.7 Pencahayaan.....	150
6.8 View	151
6.9 Perspektif Perancangan	153
6.10 Lay Out	154
6.11 Siteplan.....	154

6.12 Potongan Kawasan	155
6.13 Musholla.....	156
6.14 Tampak Musholla.....	157
6.15 Cafe And Resto	158
6.16 Interior Restail.....	169
6.17 Interior Taman Produktif.....	170
6.18 Denah Pom, Bengkel dan Cuci Mobil	161
6.19 Potongan Bengkel dan Cuci Mobil	162
6.20 Struktur.....	163
6.21 Utilitas	164
6.22 Perspektif Bangunan dan Kawasan.....	171
6.23 Interior Bangunan.....	174

DAFTAR TABEL

4.1 Analisis Aktifitas.....	111
4.2 Analisis Pengguna.....	114
4.3 AnalisisSirkulasi Pengguna.....	115
4.4 Analisis Kebutuhan Ruang (Primer)	118
4.5 Analisis Kebutuhan Ruang (Sekunder).....	123
4.6 Analisis Kebutuhan Ruang (Penunjang)	120
4.7 Persyaratan Kebutuhan Ruang Primer	127
4.8 Persyaratan Kebutuhan Ruang Sekunder	128
4.9 Persyaratan Kebutuhan Ruang Sekunder	130

ABSTRAK

Brilliawan, Ahmad Athoillah, 2016, *Perancangan Rest Area Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan*. Dosen Pembimbing: Sukmayati Rahma, MT., Achmad Gat Gautama, MT.

Kata Kunci : Perancangan *Rest Area*, *Regionalism*.

Kemacetan merupakan masalah yang menjamur di negara ini, terlebih dengan membludaknya penjualan kendaraan yang semakin membanjiri masyarakat di Indonesia, berdampak pada terhambatnya transportasi jalur antar kota. Dengan masalah kemacetan yang semakin melonjak, pemerintah daerah merencanakan jalur alternatif yang menghubungkan Kota Surabaya menuju Kota Malang, dengan adanya jalan penghubung bebas hambatan, diharapkan dapat mempermudah akses menuju antar kota tersebut.

Rencana pembangunan *rest area* memberi suasana penyambutan terhadap suasana pegunungan yang asri, selain model pembangunan yang dibuat mengenalkan kekayaan alam di daerah tersebut, dan rencana lokasi yaitu di kecamatan Purwodadi kabupaten Pasuruan, lokasi perbatasan antara Pasuruan-Malang yang memungkinkan pengendara istirahat setelah perjalanan jauh.

Pengembangan pertanian daerah Purwodadi dapat membangun komunikasi yang intensif antara petani dengan wisatawan. Harapannya petani bisa lebih kreatif mengelola usaha taninya sehingga mampu menghasilkan produk yang dapat dinikmati wisatawan. Bila hasil pertanian yang maksimal berpengaruh pada pendapatan petani pada daerah tersebut.

Pembangunan *rest area* tidak meleburkan karakter daerah setempat dan menyesuaikan dengan era sekarang jadi penggabungan antara latar setempat dan modern. *Regionalisme* (kedaerahan) menekankan pada pengungkapan karakteristik suatu daerah atau tempat dalam arsitektur kontemporer. Pendekatan ini adalah salah satu kritik terhadap Arsitektur Modern yang memandang arsitektur pada dasarnya bersifat universal.

Kebiasaan masyarakat dalam suatu kelompok budaya yang tidak berubah dalam jangka waktu yang relatif lama menjadikan bentuk bangunan dan ruang yang mereka ciptakan tetap dapat melayani kebiasaan-kebiasaan tersebut dengan makna yang mendalam. Karakter lokal menjadi acuan dalam pembangunan *rest area*, yaitu dengan cara menampilkan identitas watak dan perilaku, yang dapat dilihat dari beberapa aspek yang muncul seperti memaknai proses hasil bumi daerah tersebut.

ABSTRACT

Brilliawan, Ahmad Athoillah, 2016, *Design Rest Area of Toll Surabaya Malang in Purwodadi Pasuruan Regency*. Supervisor: Sukmayati Rahma, MT., Achmad Gat Gautama, MT.

Keywords: Design Rest Area, Regionalism.

Congestion is a problem that has been flourished in this country. Moreover, followed by increasing number of vehicle sales, it has an impact on hampering inter-city transportation. To overcome the increasing problems related to traffic jam, the local government has planned an alternative route connecting the city of Surabaya and Malang.

The connecting freeway road is expected to facilitate the access of both cities. Development of rest area are bound to provide a welcoming atmosphere with a fresh weather of beautiful mountain. In addition to the development model made to introduce the natural wealth in such area, and a relocation plans of Pasuruan Purwodadi district, the location of the border between Malang Pasuruan will allow drivers and travelers to rest after a long journey.

Purwodadi regional agricultural development can establish intensive communication between farmers with tourists. It is highly likely that farmers can be more creative in managing their farm so as to produce good products that can be enjoyed by tourists. As a result, great agriculture can affect the incomes and prosperity of farmers in the area.

Construction of rest areas does not shift the local characters away because of the merger between the local background and modern culture. *Regionalism* is emphasizing on showing off the characteristics of a region or place in contemporary architecture. This approach is one criticism to the modern architecture arguing that architecture is essentially universal.

The habits of people in a cultural group. not changing within a relatively long time, has made the shape of the building and the space, they create, still able to serve these habits of profound meaning. Local character becomes a reference in construction of the rest area by showing the identity of the character and behavior which can be seen from some of the aspects appearing like interpreting the process of local products in such area.

الملخص البحث

بريلياوان، أحمد عطاء الله، ٢٠١٦، تصميم المنطقة للراحة لطريق سريع من سورابايا الى مالانغ في فوروادادي فاسوروهان. المشرف: سوكميايتي رحمة الماجستير، أحمد غط غوطاما الماجستير.

الكلمات الرئيسية: تصميم المنطقة للراحة، الإقليمية

الازدحام هو المشكلة التي ازدهرت في هذا البلد، خصوصا مع زيادة مبيعات السيارات لمجتمعات في إندونيسيا، تؤدي إلى تشييط المواصلات بين المدن. لتغليب ارتفاع المشكلة الازدحام، قد خططت الحكومات المحلية طريقا بديلا يربط بين مدينة سورابايا ومالانغ. وبوجود الطريق السريع الرابط يتوقع تسهيل الوصول بين المدينتين. وتعطى خطة تطوير المنطقة للراحة ترحيبا مع جوّ الجبلي الجميل. بالإضافة إلى نموذج التنمية تُبنى لتعريف الثروة الطبيعية في تلك المنطقة تقع على الحدود بين مالانغ وفاسوروهان ستسمح سائقين ومسافرين استراحة بعد رحلة طويلة.

تمكن تنمية الزراعية في فوروادادي أن تقيم اتصالات مكثفة بين المسافرين والفلاحين. على الأمل، كان الفلاحون أكثر إبداعا في إدارة مزارعهم. وذلك لإنتاج المنتجات التي يمكن أن يتمتع بها السياح، ونتيجة لذلك، تمكن زراعة حسنة تؤثر على الدخول والازدهار لفلاح في تلك المنطقة.

لا تحول تنمية المنطقة للراحة الشخصيات المحلية بسبب الاندماج بين الخلفية المحلية والثقافة الحديثة. الإقليمية تركز على كشف الخصائص المميزة للمنطقة أو مكان عند الهندسة معمارية المعاصرة. هذا المنهج نقد ما الى الهندسة المعمارية الحديثة التي تعتقد بأن العمارة هي عالمية أساسا.

قد جعلت عادات الناس في مجموعة الثقافية التي لم تتغير في فترة طويلة شكل المباني والمساحات لا يزال خدمة هذه العادات بالمعنى العميق. وأصبحت الشخصيات المحلية إشارة في بناء المنطقة للراحة من خلال إظهار هوية الخصائص والسلوك التي يمكن رؤيتها من بعض الجوانب الظهور مثل تفسير عملية من المنتجات المحلية في هذه المنطقة.



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.2 Latar Belakang Obyek

Kemacetan merupakan masalah yang menjamur di negara ini, terlebih dengan membludaknya penjualan kendaraan yang semakin membanjiri masyarakat di Indonesia, berdampak pada terhambatnya transportasi jalur antar kota. Dengan masalah kemacetan yang semakin melonjak, pemerintah daerah merencanakan jalur alternatif yang menghubungkan Kota Surabaya menuju Kota Malang, dengan adanya jalan penghubung bebas hambatan, diharapkan dapat mempermudah akses menuju antar kota tersebut. Jalur alternatif Surabaya-Malang mulai disosialisasikan oleh Pemerintah daerah.

Jalan Tol sepanjang 54,6 kilometer dan menghabiskan lahan seluas 358,2 hektare. Lahan yang akan dibebaskan ini mencakup 208,55 hektare di wilayah Kabupaten Malang, 133,91 hektare di wilayah Kabupaten Pasuruan, dan 15,74 hektare pada wilayah Kota Malang, dalam pembagian lahan antara dua kota. (<http://www.tempo.co/read/news>)

Rencana pembangunan jalan Tol Surabaya-Malang yang akan direalisasikan, memunculkan beberapa aspek yang mengikuti pembangunannya, misal perancangan area istirahat dan perbelanjaan, dengan adanya area istirahat yang berada di Kecamatan Purwodadi menjadi titik tengah perjalanan antara dua Kota yaitu Surabaya-Malang, pengendara dapat menghemat energi untuk

melakukan aktifitas berikutnya. Seiring dengan daerah purwodadi yang sangat baik untuk mengaplikasikan hasil pertanian, mewadahi para pengusaha kecil untuk berproduksi baru di dalam pasar agro yang juga menjadi kawasan *rest area*.

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 dijalan nasional dimana para pengemudi jarak jauh beristirahat. Dijalan 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. (<http://id.wikipedia.org>)

Rencana pembangunan *rest area* memberi suasana penyambutan terhadap suasana pegunungan yang asri, selain model pembangunan yang dibuat mengenalkan kekayaan alam di daerah tersebut, dan rencana lokasi yaitu di kecamatan Purwodadi kabupaten Pasuruan, lokasi perbatasan antara Pasuruan-Malang yang memungkinkan pengendara istirahat setelah perjalanan jauh. Pengembangan agrowisata atau desa wisata akan membangun komunikasi yang intensif antara petani dengan wisatawan. Harapannya petani bisa lebih kreatif mengelola usaha taninya sehingga mampu menghasilkan produk yang dapat dinikmati wisatawan. Bila hasil pertanian yang maksimal berpengaruh pada pendapatan petani pada daerah tersebut.

Area istirahat yang notabnya bukan hanya memerlukan lahan kosong dan pembangunan seadanya, tidak di kuasai area sepihak, area istirahat jika tidak

benar-benar dimanfaatkan secara optimal, akan menjadi tempat kumuh dengan beberapa pelancong yang kurang bertanggung jawab dan menjadi area negatif. Perjalanan jauh membutuhkan energi lebih saat berkendara, banyak terjadi kecelakaan disebabkan lalai dalam mengemudi, kecerobohan manusia berakibat fatal pada diri sendiri, Istirahat, ketenangan, hilangnya rasa lelah dan kesulitan, serta semangat dan kekuatan dapat terpenuhi dengan istirahat, seperti dalam firman Allah :

“Dialah yang menjadikan untukmu malam (sebagai) pakaian, dan tidur untuk istirahat, dan Dia menjadikan siang untuk bangun berusaha” (QS. 25:47)

“Dan Kami jadikan tidurmu untuk istirahat, dan Kami jadikan malammu sebagai pakaian” (QS. an-Naba’: 9-10)

Pandangan sosial terhadap pembangunan Tol dari Surabaya ke Malang, secara tidak langsung melalaikan jalan yang sudah ada sebelumnya, dalam artian ekonomi masyarakat kecil yang terkenal di daerah tersebut terlalaikan karena terpecah jalan Tol tersebut. Adanya area usaha kecil menengah (UKM) yang terdapat di *rest area* pengusaha kecil dapat terwadahi memunculkan aktifitas baru untuk menjunjung karakter di daerah tersebut, mengenalkan didunia luar bagaimana aktifitas masyarakat daerah tersebut.

1.1.3.Latar Belakang Tema

Pembangunan *rest area* tidak meleburkan karakter daerah setempat dan menyesuaikan dengan era sekarang jadi penggabungan antara latar setempat dan modern. *Regionalisme* (kedaerahan) menekankan pada pengungkapan karakteristik suatu daerah atau tempat dalam arsitektur kontemporer. Pendekatan

ini adalah salah satu kritik terhadap Arsitektur Modern yang memandang arsitektur pada dasarnya bersifat universal. Kebiasaan masyarakat dalam suatu kelompok budaya yang tidak berubah dalam jangka waktu yang relatif lama menjadikan bentuk bangunan dan ruang yang mereka ciptakan tetap dapat melayani kebiasaan-kebiasaan tersebut dengan makna yang mendalam. Karakter lokal menjadi acuan dalam pembangunan *rest area*, yaitu dengan cara menampilkan identitas watak dan perilaku, yang dapat dilihat dari beberapa aspek yang muncul seperti memaknai proses hasil bumi daerah tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

- Bagaimana rancangan *rest area* dapat memenuhi kebutuhan pengendara Tol Surabaya-Malang?
- Bagaimana membangun rancangan *rest area* dengan tema *Regionalism*?

1.3 Tujuan

- Menghasilkan area istirahat yang berfungsi layak untuk melepas lelah bagi pengendara Tol Surabaya-Malang.
- Menghasilkan rancangan *rest area* yang bertemakan *Regionalism* mampu mengangkat karakter budaya daerah setempat.

1.4 manfaat

- **Pendidikan**
 - Adanya area perdagangan berbasis agro yang dapat memberikan pelajaran bagi pengunjung

- Mengajarkan bahwa manusia adalah makhluk yang perlu merotasikan diri dalam menjalani suatu kegiatan tentang arti keseimbangan, antara istirahat dan bekerja.
- **Masyarakat**
 - Memberikan lapangan pekerjaan bagi masyarakat setempat
 - Mengenalkan sumber bumi daerah setempat yang notabnya bercocok tanam.
- **Pemerintah**
 - Mengangkat Pemerintah Kabupaten pasuruan melalui *rest area* dan pasar agrobisnis sebagai upaya pemasaran hasil produk pertanian dan perkebunan daerah.
 - Terwujudnya rencana pembangunan *rest area* yang sudah menjadi rencana Pemerintah Kabupaten Pasuruan.

1.5 Batasan

1.5.1 Batasan Tapak

Lahan diperuntukkan untuk pembangunan pengembangan rest area, dengan luasan 4 hektare sesuai dengan area pembebasan lahan.

1.5.2 Batasan Obyek

Rest area hanya diperuntukkan untuk pengendara Tol Surabaya-Malang tidak pada tempat lain dan kapasitas lahan pekerjaan yang terhitung.

1.5.3 Batasan tema

Mengacu pada regional daerah setempat memvisualisasikan karakter alam yang berlingkup daerah.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Obyek

Obyek merupakan tempat istirahat dan rekreasi di jalur bebas hambatan Tol Surabaya-Malang. Karena jarak antara Surabaya-Malang yang cukup jauh menempuh perjalanan. Untuk menyeimbangkan kebutuhan pengguna dalam berkendara, *rest area* terletak di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan, melihat dari titik tempuh antara Kota Surabaya dan Kota Malang. Kawasan purwodadi yang unggul dalam pertanian dapat menyalurkan hasil tani kedalam *rest area* berfungsi ganda ini. Dibawah ini adalah beberapa penjelasan dari obyek

2.1.1 Pengertian *Rest area*

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.(Wikipedia, 2013)

Pengembangan *rest area* mempunyai fasilitas lebih untuk mendukung identitas yang menjadi pembeda dari *rest area* ditempat lain. Dan dengan adanya pengenalan produk agrowisata, yaitu pengenalan bentuk sumber bumi daerah sekitar seperti agrowisata ataupun fasilitas mewadai bentuk pertanian.

Pengembangan agrowisata atau desa wisata akan membangun komunikasi yang intensif antara petani dengan wisatawan. Harapannya petani bisa lebih kreatif mengelolausaha taninya sehinggampu menghasilkan produk yang menyentuh hati wisatawan. Bila hasil pertanian (buah, sayur, bunga, daging, ikan) bisa diserap oleh hotel dan restoran dengan harga yang memadai tentu akan sangat membantu peningkatan pendapatan petani.

Keutamaan dari *rest area* yang notabnya sebagai tempat istirahat juga dapat menunjang pengunjung menikmati hasil alam daerah tersebut. Pembangunan yang tepat berada pada tengah jalur Tol akan menjadi suasana penyambutan dan perpisahan bagi wisatawan lokal maupun interlokal. Tol yang hanya jalan lurus tanpa ada nuansa lain lama kelamaan memberi kejenuhan bagi pengendara yang akibatnya pada kecelakaan semakin meningkat.

Manusia dalam perjalanan jauh sangat dianjurkan beristirahat demi mengisi energi untuk kegiatan berikutnya. Perpindahan cuaca panas menuju dingin juga berpengaruh dalam kondisi, misal Kota Surabaya yang suhu udaranya sangat panas dan Kota Malang yang sangat dingin, membuat kondisi fisik yang menurun drastis. Dengan adanya *rest area* pengunjung yang akan berdatangan keKota Malang dapat meraba-raba dan menyesuaikan kondisi fisik dengan cara merasakan suasana ketika berhenti dijalur bebas hambatan Tol Surabaya-Malang.

Penyuguhan aspek pertanian yang dengan bangga diperkenalkan oleh masyarakat sekitar area. Pertanian Purwodadi yang baik hasil bumi diberikan wadah demi membantu pemasaran masyarakat, dalam puncaknya masyarakat akan bekerja sama dengan pemerintah guna memperkenalkan kearifan lokal daerah Purwodadi.

2.1.2 Fasilitas *Rest Area*

Fasilitas adalah kebutuhan yang mendukung *rest area* tersebut, kebutuhan yang maksimal akan membuat bangunan lebih bermanfaat banyak bagi pengunjung. Dalam *rest area* fasilitas yang sangat berperan adalah area yang memanjakan diri untuk beristirahat dengan tenang, seperti area istirahat dengan memasukkan pemandangan alam, nuansa alami yang dipertahankan, sirkulasi yang tidak membingungkan, area bermain dan taman terbuka, resto dan kafe, area keluarga. Ketika fasilitas pendukung sudah terpenuhi pengunjung akan lebih suka dengan kegiatan yang mereka lakukan, kegiatan yang tidak membosankan membuat pengunjung dapat memulihkan kondisi yang menurun akibat perjalanan.

2.1.3 Pengertian Detail Fasilitas Pendukung *Rest Area*

Detail fasilitas adalah uraian dari dari fasilitas yang ada, guna menjabarkan keadaan yang ada disekitar, ukuran maupun fungsi fasilitas, supaya tidak terkesan terbuang sia-sia.

2.1.3.1 Area Istirahat

Area istirahat yang berada dalam lalu lintas dan Angkutan Jalan terdapat ketentuan yang menyebutkan bahwa setiap mengemudikan kendaraan selama empat jam harus istirahat selama sekurang-kurangnya setengah jam, untuk

melepaskan kelelahan, tidur sejenak ataupun untuk minum kopi, makan ataupun ke kamar kecil/toilet. Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum paling lama 8 (delapan) jam sehari, sehingga tempat istirahat juga digunakan untuk tempat pergantian pengemudi (*wikibooks, 2013*).

Tempat istirahat pada jalan arteri yang padat atau jalan Tol merupakan tempat yang menarik untuk membuat sekaligus menjadi tempat usaha, merupakan peluang bekerja sama dengan sektor swasta. Tempat istirahat di jalan Tol menyediakan restoran/cafe lokal maupun internasional. Dalam kawasan jalan bebas hambatan, tempat istirahat yang tidak terencana dapat mengakibatkan kemacetan bila akses masuk tidak direncanakan dengan baik. Maka perlu adanya penentuan jalur sirkulasi dengan melihat suatu daerah yang akan dibangun *rest area*.

Demi meningkatkan keselamatan lalu lintas, kendaraan yang keluar masuk ke tempat istirahat harus direncanakan, sehingga konflik dapat diminimalisir, 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. Keadaan ini menjadi masalah besar di jalan arteri nasional yang arus lalu lintasnya sudah tinggi tetapi belum ada median jalannya. Di jalan Tol tempat istirahat dilengkapi dengan lajur percepatan dan lajur perlambatan agar kendaraan yang masuk ataupun keluar dari tempat istirahat dapat menyesuaikan kecepatan pada lajur percepatan ataupun lajur perlambatan.

Apalagi terdapat tempat istirahat yang tidak terlalu ramai, munculnya masalah kriminal, di mana dilakukan pencurian ataupun pemerasan terhadap

pengguna tempat istirahat, tempat istirahat dijadikan tempat untuk melakukan *Rendezvous* (pacaran yang strategis). Keadaan *rest area* yang tidak terpakai akan menarik orang yang tidak bertanggung jawab menjadi hunian asik untuk wadah kegiatan mereka. Perencanaan tempat istirahat seharusnya mengikuti kriteria sebagai berikut:

- Jalur mobil penumpang harus dipisah dari jalur mobil barang
- Pemisahan tempat pengisian bahan bakar antara mobil penumpang dengan truk
- Parkir mobil penumpang harus dilengkapi fasilitas pejalan kaki yang aman
- Parkir mobil penumpang dipisah dari parkir truk
- Khusus jalur truk agar sedapat mungkin satu arah (*wikibooks, 2013*).

2.1.3.2 Taman produktif

Taman produktif merupakan kawasan berskala lokal yaitu pada tingkat wilayah kabupaten atau kota baik dalam konteks interaksi antar kawasan lokal maupun Provinsi. Taman produktif yang sudah berkembang memiliki kriteria-kriteria, karakter dan ciri-ciri yang dapat dikenali, yang memiliki kriteria sebagai berikut:

- Memiliki potensi atau basis kawasan di sektor penataan lanskap dan pertanian, hortikultura, perikanan maupun peternakan, misalnya:
 - ✓ Sub sistem usaha pertanian primer (on farm) yang antara lain terdiri dari pertanian tanaman pangan dan hortikultura, perkebunan, perikanan, peternakan dan kehutanan.

- ✓ Sub sistem industri pertanian yang antara lain terdiri industri pengolahan, kerajinan, pengemasan, dan pemasaran baik lokal maupun ekspor.
- ✓ Sub sistem pelayanan yang menunjang kesinambungan dan daya dukung kawasan baik terhadap industri dan layanan wisata, misalnya transportasi dan akomodasi, penelitian dan pengembangan, perbankan dan asuransi, fasilitas telekomunikasi dan infrastruktur.
- Adanya kegiatan masyarakat yang didominasi oleh kegiatan pertanian dan wisata dengan keterkaitan dan ketergantungan yang cukup tinggi. Kegiatan pertanian yang mendorong tumbuhnya industri pariwisata, dan sebaliknya kegiatan pariwisata yang memacu berkembang.
- Adanya interaksi yang intensif dan saling mendukung bagi kegiatan pertanian dengan kegiatan pariwisata dalam kesatuan kawasan. Berbagai kegiatan dan produk wisata dapat dikembangkan secara berkelanjutan.

Daerah Kecamatan Purwodadi memiliki daerah Pengembangan dalam pertanian untuk menyalurkan hasil bumi dalam kawasan penataan lanskap alam dan bercocok tanam, yang harus memenuhi beberapa prasyarat dasar antara lain:

Perencanaan dan pengembangan taman produktif harus memenuhi prinsip-prinsip tertentu. Harus mempertimbangkan penataan dan pengelolaan wilayah dan tata ruang yang berkelanjutan baik dari sisi ekonomi, ekologi maupun sosial budaya setempat.

Pembangunan *rest area* dengan memasukkan hasil pertanian didalamnya akan memunculkan kesan ruang hijau dan menjadi perbelanjaan untuk memenuhi

kebutuhan pengguna *rest area*. Pengguna dapat menikmati hasil bumi daerah Purwodadi yang memang menjadi produktifitas tani sejak dulu. Yang perlu diperhatikan mengenai sirkulasi penjual untuk memasuki kawasan *rest area* yang memang dalam kawasan jalur bebas hambatan.

2.1.3.3 Kafe dan Resto

Kafe dari bahasa Perancis *café*. Arti secara harafiah adalah (minuman) kopi, tetapi kemudian menjadi tempat di mana seseorang bisa minum-minum, tidak hanya kopi, tetapi juga minuman lainnya (Wikipedia, 2013).

Kafe berarti semacam tempat sederhana di mana seseorang bisa menikmati makanan ringan dengan santai, santai disini yaitu dengan diiringi music langsung ataupun dari MP3. Kafe berbeda dengan warung karena dalam warung suasana dan penyajiannya pun berbeda. *Rest area* yang memang menjadi tempat istirahat perlu adanya kafe untuk menyejukkan pikiran dengan cara bersantai, bercengkrama sambil mendengarkan musik membuat suasana damai untuk mengalihkan lelah dalam perjalanan.

Restoran berasal dari kata *Restaurer* yang berarti *restore* atau restorasi yang dalam bahasa Indonesia berarti memperbaiki atau memulihkan, yakni memulihkan kondisi seseorang dari suatu kondisi yang kurang baik ke kondisi yang lebih baik. Jadi restoran adalah suatu tempat yang menyediakan makanan dan minuman untuk dikonsumsi tamu sebagai kebutuhan dalam rangka memperbaiki/memulihkan kembali kondisi yang telah berkurang setelah melakukan suatu kegiatan.

Tempat makan yang tersedia dalam *rest area* mencakup kafe dan resto merupakan bentuk penunjang istirahat yang singkat, sangatlah cocok demi mendukung adanya *rest area* tersebut. Apalagi kunjungan berkumpul bersama keluarga akan menjadi sajian yang berbeda dalam kafe dan resto tersebut. Menurut Setianus Zai dalam blognya_berbagai bentuk penyajian untuk menjadi hal pembeda dalam bangunan. Beberapa Jenis-Jenis Restoran yaitu :

- *Dinning Room* Adalah restoran yang melayani makanan dan minuman dengan kualitas nomor satu. Teknik pelayanan yang digunakan adalah pelayanan secara Rusia dan Perancis . Penataan meja makan secara *Elaborate Cover* atau lengkap dari *Appetizer* hingga *Dessert*.
- *Café* Sebuah tempat yang menyediakan penjualan makanan dan minuman. *Café* biasanya lebih memiliki suasana santai.
- *Specialty Restaurant* adalah restoran dengan ciri khasnya tersendiri mulai dari suasana, interior, peralatan, makanan, minuman, musik hingga pakaian seragam pelayan cenderung menonjolkan kekhasan suatu daerah atau negara. Seperti restoran Cina, restoran Korea, dll.
- *Cafeteria* Adalah restoran yang menyajikan makanan dan minuman ringan yang pada umumnya makanan sudah jadi dengan pelayanan yang cepat. Makanan ditata di etalase atau counter panjang, tamu tinggal memilih/mengambil makanan sesuai dengan seleranya. Pembayaran dilakukan di kasir yang terletak di ujung counter.
- *Pub* adalah tempat dimana lebih banyak mengkhususkan penjualan minuman dibanding penjualan makanan. Suasana *pub* biasanya lebih focus

pada penghiburan pelanggan dengan penyuguhan berbagai aliran musik ataupun oleh beberapa artis lokal hingga artis dunia.
(<http://definisiorestoran.blogspot.com>, 2013)

2.1.3.4 Area Bermain Anak

Pengertian bermain menurut Karl Buhler dan Schenk Danziger, bermain adalah kegiatan yang menimbulkan kenikmatan, dan kenikmatan itu menjadi rangsangan bagi perilaku lainnya. Menurut Charlotte Buhler yang menganggap bermain sebagai pemicu kreativitas.(www.slideshare.net, 2013)

Perlunya area bermain dalam suatu kawasan pembangunan membuat ketertarikan bagi keluarga untuk berkunjung, dengan mengemas bangunan dalam bentuk imian mereka apalagi dalam pikiran anak-anak yang masih sering berpikir dunia itu adalah negeri dongeng. Sebenarnya menjadi suasana baru daerah istirahat dilengkapi dengan tempat bermain, meski notabnya tidak sebesar wisata permainan. Area permainan yang membuat anak akan merasa menemukan dunianya sendiri perlu pengawasan orang tua, karena area terdapat di area sirkulasi kendaraan. Yang perlu diperhatikan adalah penempatan zona bermain agar tidak membahayakan bagi anak dan pengguna jalur bebas hambatan dan kondisi area permainan yang nyaman, aman serta dapat mendidik anak.

2.1.3.5 Penginapan

Penginapan yaitu daerah singgah sementara untuk beristirahat yang memiliki batas maksimal, penggunaan disarankan untuk bermalam jika kondisinya tidak memungkinkan melanjutkan perjalanan, dikhawatirkan jika melanjutkan akan terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, penginapan disini khusus untuk

keluarga. Menghindari kegiatan negatif yang dilakukan pasangan yang belum bersuami istri.

Penginapan saat berpergian atau liburan adalah jenis tempat tinggal dalam perjalanan dimana orang yang harus tinggal jauh dari rumah lebih dari satu hari keperluan tempat untuk tidur, istirahat, keselamatan, tempat berteduh dari suhu dingin atau hujan, penyimpanan barang. Penginapan dapat dilakukan pada hotel, resor, apartemen, hostel atau hostal, rumah pribadi (komersial, yaitu sebuah tempat tamu untuk tidur yang mendapatkan sarapan pagi atau rumah sewa tempat liburan, yang non-komersial dengan keanggotaan layanan keramahan atau tamu di rumah teman), dalam sebuah tenda saat berkemah (sering di perkemahan) dengan termasuk masalah sampah (Wikipedia, 2013).

Kegiatan tidur biasanya dilakukan dengan berbaring di tempat tidur atau umumnya dengan sebuah kasur dengan fasilitas yang mendukung untuk beristirahat total seperti televisi, kamar mandi dalam, ruang keluarga, dan kolam renang. Terlebih jika penginapan dilengkapi fasilitas mendukung akan memanjakan pengguna dengan membawa suasana alam, penggunaan dapat beristirahat dan singgah secara total sambil melihat pemandangan yang sudah menjadi identitas daerah Purwodadi. Jenis penginapan tidak terlepas dari kebutuhan pelanggan dan ciri atau sifat khas yang dimiliki wisatawan sehingga dapat dikelompokkan menjadi beberapa bagian, diantaranya :

- *City Hotel* yang berlokasi di perkotaan, biasanya diperuntukkan bagi masyarakat yang bermaksud untuk tinggal sementara (dalam jangka waktu pendek). *City Hotel* disebut juga sebagai transit hotel karena biasanya

dihuni oleh para pelaku bisnis yang memanfaatkan fasilitas dan pelayanan bisnis yang disediakan oleh hotel tersebut.

- *Residential Hotel* yang berlokasi di daerah pinggiran kota besar yang jauh dari keramaian kota, tetapi mudah mencapai tempat-tempat kegiatan usaha. Hotel ini berlokasi di daerah-daerah tenang, terutama karena diperuntukkan bagi masyarakat yang ingin tinggal dalam jangka waktu lama. Dengan sendirinya hotel ini dilengkapi dengan fasilitas tempat tinggal yang lengkap untuk seluruh anggota keluarga.
- *Resort Hotel* yang berlokasi di daerah pengunungan (mountain hotel) atau di tepi pantai (beach hotel), di tepi danau atau di tepi aliran sungai. Hotel seperti ini terutama diperuntukkan bagi keluarga yang ingin beristirahat pada hari-hari libur atau bagi mereka yang ingin berekreasi.
- Motel (Motor Hotel) yang berlokasi di pinggiran atau di sepanjang jalan raya yang menghubungkan satu kota dengan kota besar lainnya, atau di pinggiran jalan raya dekat dengan pintu gerbang atau batas kota besar. Hotel ini diperuntukkan sebagai tempat istirahat sementara bagi mereka yang melakukan perjalanan dengan menggunakan kendaraan umum atau mobil sendiri. Oleh karena itu hotel ini menyediakan fasilitas garasi untuk kendaraan seperti mobil, truck dan kendaraan pengangkut barang (<http://jurnal-sdm.blogspot.com>).

Motel dalam *rest area* lebih cocok dipakai karena untuk singgah sementara dalam perjalanan, bukan untuk waktu yang lama. Jadi penginapan

disesuaikan dengan kondisi pengendara yang hanya melepas lelah karena perjalanan yang panjang.

2.1.3.6 Area Pertokoan UKM (usaha kecil menengah)

Usaha Kecil Menengah adalah sebuah bangunan usaha yang berskala kecil. Umumnya, dikelola oleh perseorangan maupun kelompok. Usaha kecil menengah untuk melengkapi *rest area* dengan memanfaatkan hasil daerah yang ada seperti : hasil pengolahan tani, kerajinan dan makanan has daerah.

Dengan ukuran tempat yang kecil dan fleksibel, usaha kecil menengah memiliki kelebihan yang lebih, terutama dalam segi pembentukan dan operasional. Usaha kecil menengah memiliki peran yang besar sebagai kontribusi terhadap pemerintah daerah. Mengenalkan kepada masyarakat luas apa karakter daerah setempat.

UKM usaha kecil menengah dapat mewadahi masyarakat untuk berusaha karena mengingat daerah Tol adalah pilihan yang tepat untuk jalur bebas hambatan, dimana jalan lama telah ditinggalkan. Dan komunitas usaha kian menurun karena tidak lagi dilewati oleh pengendara, demi mengatasi kejahatan yang semakin merajalela karena peluang kerja semakin sedikit. Dalam *rest area* menyediakan usaha kecil menengah sebagai tempat aspirasi masyarakat terutama terhadap kesenjangan sosial yang semakin memburuk.

2.1.3.7 Tempat Informasi industri dan pariwisata di Kabupaten Pasuruan

Tempat informasi adalah tempat mencari berita. Berita yang di dapat menjadi pengetahuan baru bagi wisatawan, dengan adanya tempat informasi

industry dan pariwisata, pengunjung dapat mengetahui dan merencanakan tempat apa yang akan mereka kunjungi. Adanya sektor industry yang begitu banyak di Kabupaten Pasuruan menjadikan suatu identitas daerah sehingga pengunjung dapat mengetahui bagaimana industri dapat muncul dan berkembang sampai saat ini. Dalam Pariwisata dapat menerima berita secara aktual tentang lokasi, biaya, jarak tempuh dan kendala. Hal ini sangat menguntungkan pengunjung tanpa harus kebingungan mengetahui informasi. juga dapat mengangkat daerah Kabupaten Pasuruan agar dikenal masyarakat lain,

2.2 Kajian Arsitektural

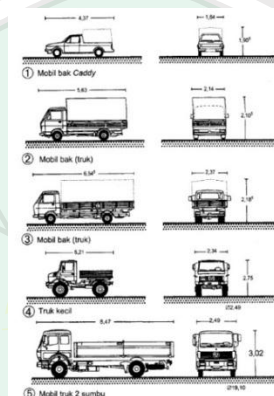
Rest area yang akan dirancang adalah kawasan dari beberapa bangunan yang tersedia, dengan melihat sisi arsitektural yang ada sebagai acuan perancangan sangat memungkinkan untuk lebih dekat pada peraturan dan kesesuaian. Dalam konteks arsitektural bangunan bermassa banyak lebih detail kajian tentang arsitekturalnya. Perlunya mengkaji bangunan pada jalur bebas hambatan untuk memudahkan sirkulasi dan kekohaan bangunan, dan akan dibawa kemana bangunan yang menjadi tempat istirahat pengendara Tol Surabaya-Malang.

2.2.1 Kebutuhan Dalam Rest Area

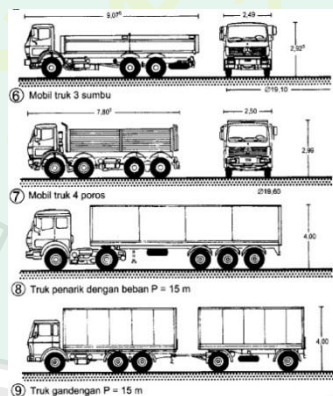
2.2.1.1 Jenis Kendaraan

Kebutuhan dalam *rest area* dapat menunjang sarana dan prasana, yaitu untuk memudahkan pengguna. Dari keadaan yang terjadi, tepatnya bangunan berada di daerah jalan bebas hambatan jadi untuk melihat bangunan harus mengetahui jenis kendaraan dan ukuran kendaraan merupakan acuan untuk

merancang jalur sirkulasi, apalagi terdapat dijalur bebas hambatan, perlunya mengetahui ukuran kendaraan sangatlah penting demi kelancaran jalur dan sirkulasi di dalam bangunan.

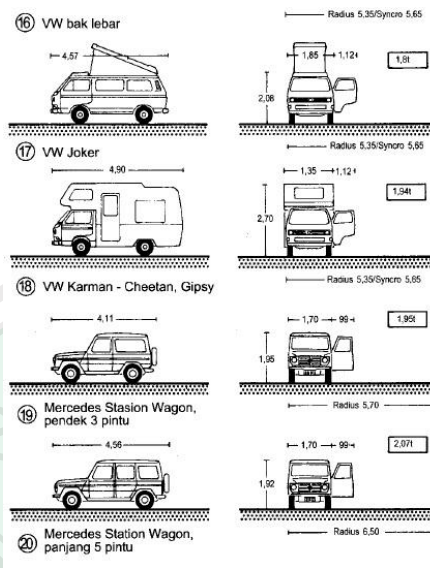


Gambar 2.1 Jenis Kendaraan Muatan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 100)

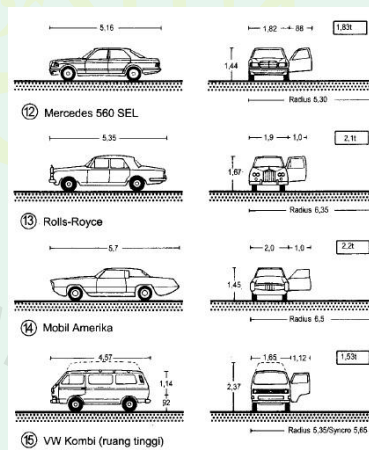


Gambar 2.2. Jenis Kendaraan Muatan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 100).

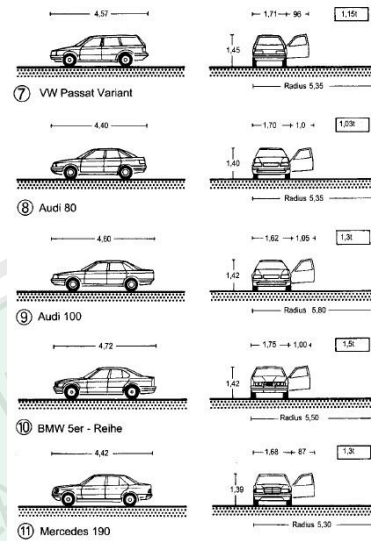
Ukuran kendaraan menjadi batasan bangunan, area terbuka dan kekuatan material pada area, kendaraan juga dapat menjadi pembeda pada akses masuk atau lahan yang terbangun. Penentuan pemberhentian berakibat pada kelancaran akses jalan Tol.



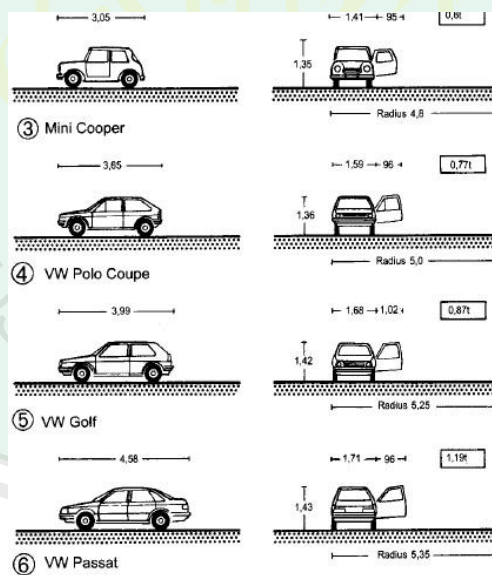
Gambar 2.3. Jenis Kendaraan Pribadi.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 100)



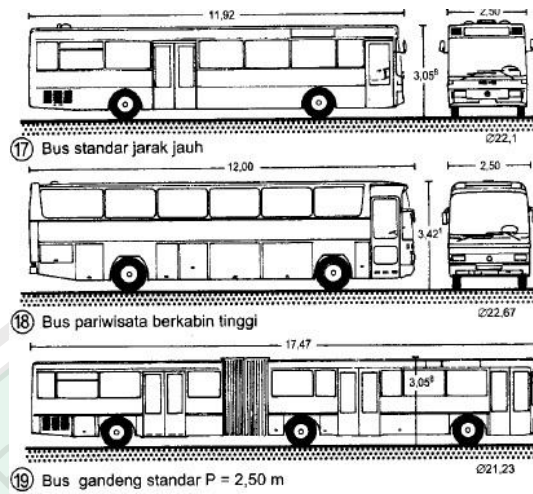
Gambar 2.4. Jenis Kendaraan Pribadi.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 100)



Gambar 2.5. Jenis Kendaraan Pribadi.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 100)



Gambar 2.6. jenis kendaraan pribadi.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 100)

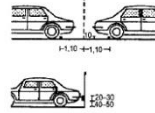
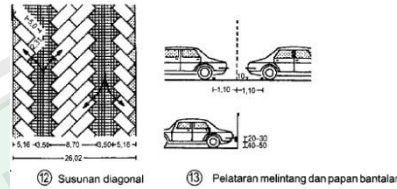
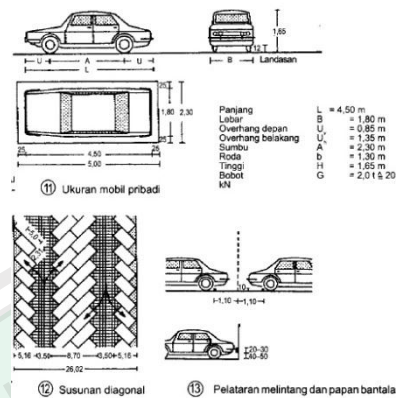


Gambar 2.7. Jenis Kendaraan Umum (bus).
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 101)

Kendaraan yang melintasi jalur Tol Surabaya-Malang dapat dilihat mengenai ukuran kendaraan, untuk menentukan jalur sirkulasi yang ada. Jalan arteri primer merupakan jalan penghubung antar kota yang selalu dipadati oleh pengendara terutama roda empat. Untuk menentukan jalur yang ada perlu melihat acuan standar mengenai bagaimana kendaraan roda empat bergerak, dari kendaraan pribadi sampai kendaraan pengangkut barang.

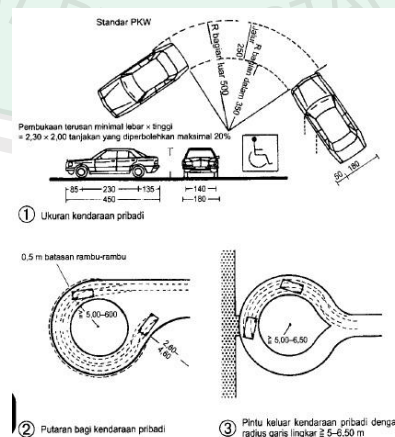
2.2.1.2 jalur sirkulasi

Jalur sirkulasi pada jalan arteri primer perlu adanya perhatian khusus dari letak parkir dan *entrance*. Bahwa adanya pembagian kendaraan besar dan kendaraan kecil

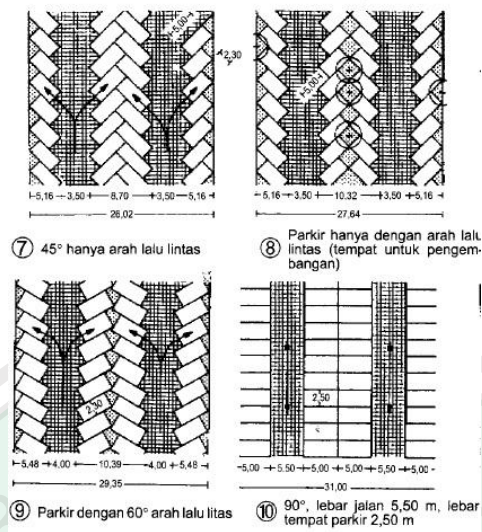


Gambar 2.8. Parkir Kendaraan Pribadi.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 105)

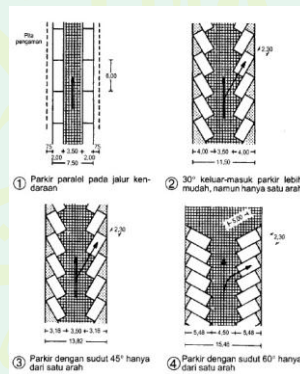
Kondisi parkir menurut data arsitek melakukan kondisi nyaman dalam meletakkan kendaraan adalah salah satu dari bagian sirkulasi, dengan keadaan yang nyaman dengan pengaturan tempat parkir yang berbrda bentuk. Penataan ini juga mengantisipasi adanya egoism pribadi dengan memikirkan kendaraannya sendiri ditempat yang layak sedangkan milik orang lain terserah, hal ini menumbuhkan sisi sosial yang berpengaruh pada interaksi personal masing-masing.



Gambar 2.9. Putaran Parkir Kendaraan Pribadi.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 105)

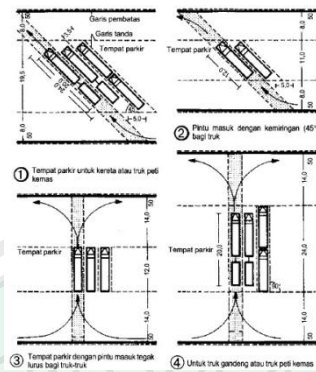


Gambar 2.10. Parkir Kendaraan Pribadi Untuk Arah Dua Jalur.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 105)

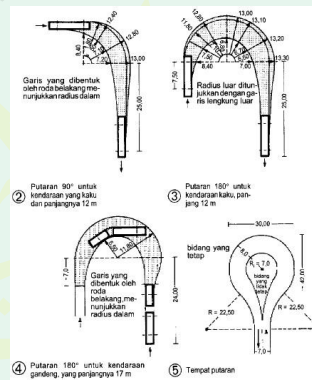


Gambar 2.11. Parkir Kendaraan Pribad Untuk Arah Satu Jalur.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 105)

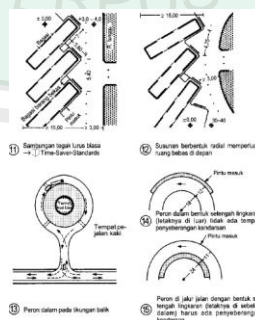
Jalur sirkulasi kendaraan pribadi perlu adanya control dengan kendaraan muat barang, karena kendaraan pribadi lebih banyak dibanding kendaraan barang. Jalur kendaraan muat barang memiliki parkir khusus karena lebih memiliki volume yang besar dibanding kendaraan biasa, karena melihat putaran dan cara meletakkannya.



Gambar 2.12. Parkir Kendaraan Muat Barang
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 104)



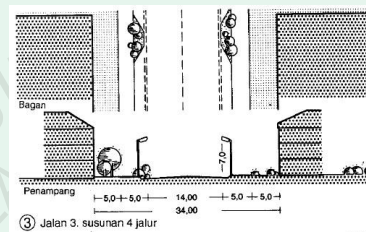
Gambar 2.13. Putaran Kendaraan Muat Barang.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 104)



Gambar 2.14. parkir menyudut kendaraan umum (bus).
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 103)

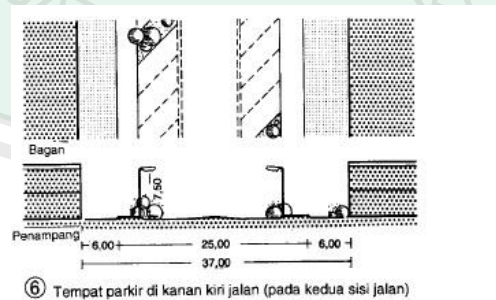
Perletakan bangunan pada jalur sirkulasi dengan melihat arus kendaraan yang melintas, dengan begitu dapat menentukan sudut dimana entrance biasa

diletakkan, untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas, seharusnya direncanakan perletakan parkir yang sesuai agar tidak mengganggu para pengguna jalan yang mau memasuki *rest area* tersebut.



Gambar 2.14. Arah Masuk Untuk Jalan Raya.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 110)

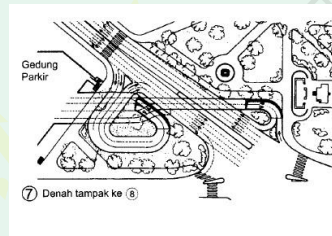
Susunan mengenai bangunan terhadap empat jalur jalan memiliki ketentuan, dengan tidak mengganggu sirkulasi jalan yang sudah ada, dan melihat keselamatan pengguna jalan. Bagaimana bangunan dibuat secara penuh menjaga kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan ataupun pengguna *rest area*.



Gambar 2.15. Penataan Bangunan Pada Jalur Dua Arah.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 109)

Keadaan yang ada dapat menjadi acuan bagaimana cara merancang bangunan dalam kawasan jalan arteri primer maupun sekunder. Dengan acuan dapat menjadi rencana yang akan dibangun. Karena merupakan kenyamanan dan keamanan pengguna.

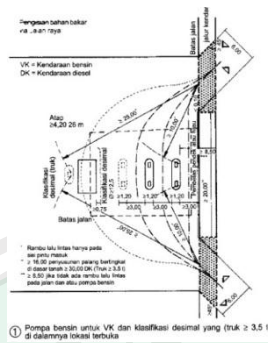
Sebagai contoh bangunan pom bensin yang ada pada jalur utama, dapat menjadi acuan untuk peletakan sirkulasi. Kendaraan yang melintas bukan hanya kendaraan pribadi tetapi juga kendaraan umum dan muat barang.



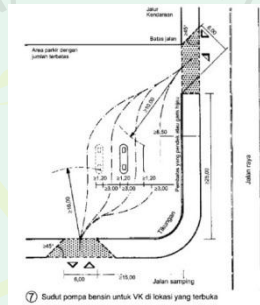
Gambar 2.17. Penataan Bangunan Pada Jalur Bertingkat.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 110)



Gambar 2.18. Penataan Entrance Pada Jalur Bebas Hambatan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 112)



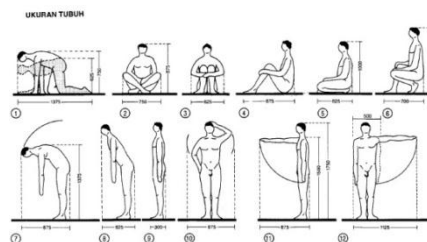
Gambar 2.19. letak dan putaran kendaraan terhadap bangunan tepi jalan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 112)



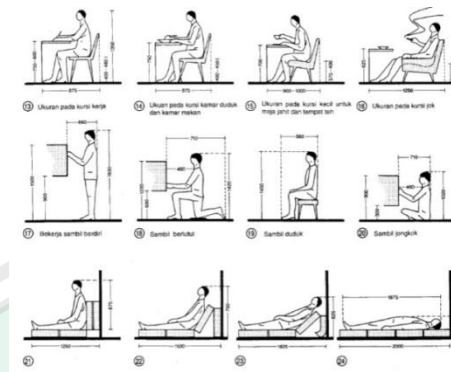
Gambar 2.20. letak pada area terbuka.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 112)

2.2.1.2 Area Istirahat

Area istirahat yang dapat memenuhi kebutuhan pengguna tentang istirahat yang baik dan benar, dengan kondisi yang benar pengunjung dapat melepaskan lelah. Dengan kesesuaian daerah istirahat. Pengguna dapat dimanjakan dengan kondisi yang atraktif.



Gambar 2.21 gerak tubuh ukuran manusia
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 26)

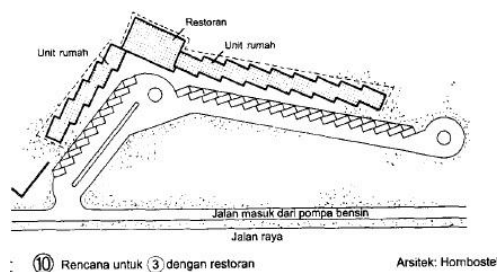


Gambar 2.22 gerak ukuran manusia
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 26)

Kebutuhan gerak manusia yang memiliki standar ukuran dapat menjadi titik acuan mengenai sirkulasi manusia maupun tempat istirahat, untuk berpikir lebih atraktif berawal dari gerak manusia menjadi aktivitas manusia itu sendiri, apabila pengembangan area berdasarkan kebutuhan yang dibutuhkan dalam istirahat.

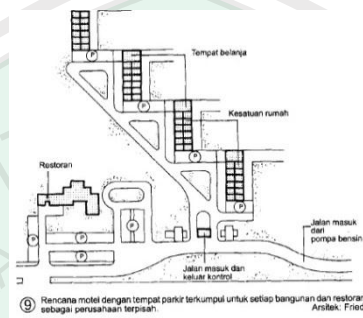
2.2.1.2.1 Motel

Motel merupakan hunian sementara untuk beristirahat sejenak, jadi sifat motel ini tidak singgah secara lama, dalam artian motel ini bangunan yang memiliki fungsi kontemporer, hanya sebagai tempat singgah. Beberapa aspek mengenai pembangunan motel sebagai acuan.

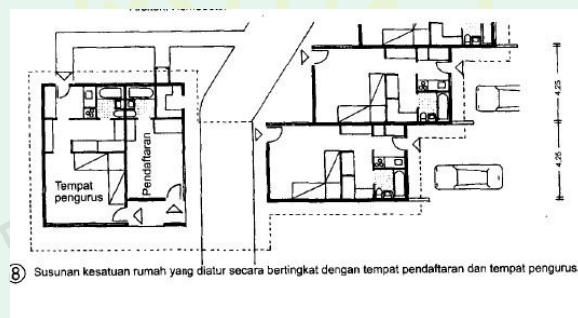


Gambar 2.23 perletakan motel pada daerah jalan raya.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 132)

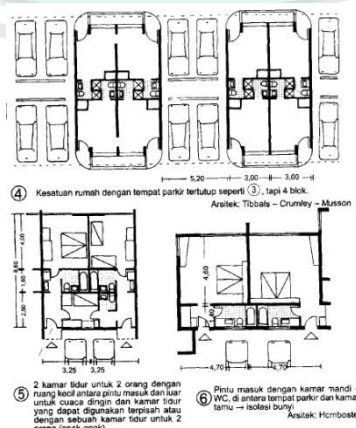
Bentuk yang bersudut untuk bagian ujung jalan, memiliki bentuk sesuai dengan alur lahan, untuk meminimalisir lahan yang sempit dapat dimanfaatkan secara penuh.



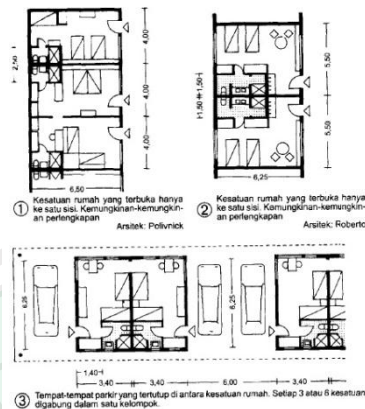
Gambar 2.24 pembagian area pada motel dan tempat parkir.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 132)



Gambar 2.25 Pembagian area pada motel bertingkat dan lahan parkir.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 132)



Gambar 2.26 denah motel.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 132)



Gambar 2.27 denah moteldan bentuk ukuran.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 132)

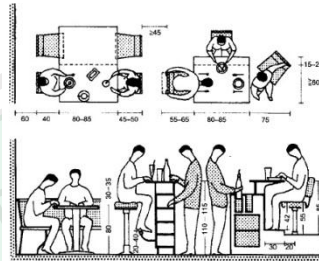
2.2.1.2.2 Kafe dan Resto

Untuk menunjang fasilitas *rest area*, adanya area santai dan makan diperlukan untuk memanjakan pengunjung untuk lebih menikmati hidangan yang ada di *rest area*. Dalam kafe dan resto untuk memunculkan suasana damai dan benar-benar menjadi kawasan istirahat. Sebagian daerah makan menunjang kondisi tubuh kembali vit dengan cara melihat menu makanan dan cara pandang tempat, seperti melihat lanskap yang luas dan melebar atau melihat pemandangan.

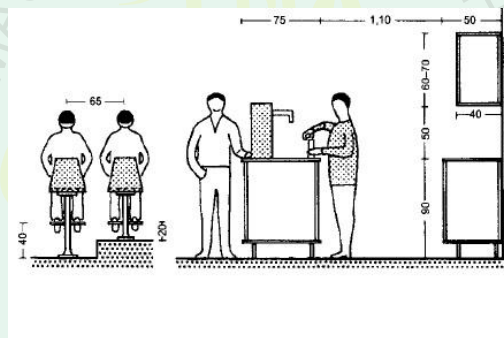
Untuk dapat makan dengan nyaman. Seseorang membutuhkan meja dengan lebar rata-rata 60 cm dan ketinggian 40 cm agar cukup untuk meja sebelahny, ditengah meja dibutuhkan alas yang lebarnya 20 cm untuk mangkuk, pinggan dan mangkuk besar maka dari itu lebar keseluruhan untuk meja yang ideal adalah 80-85 cm. Meja bundar, delapan dan enam siku dengan diameter 90-120 cm sangat ideal bagi 4 orang mampu menampung satu atau dua orang.

Jarak antara meja dengan dinding kurang lebih 75 cm karena satu kursi 50 cm ruang gerak, pengaturan ruangan antara meja dan dinding sebagai jalan kecil,

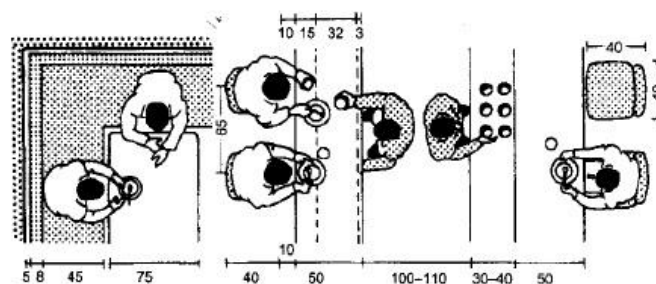
jarak yang seharusnya kurang lebih 100 cm. Meja bundar membutuhkan ruang gerak lebih banyak dengan perbedaan 50 cm. (Neufert jilid 2 : 2002 : 119)



Gambar 2.28 tempat makan pengunjung
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 119)

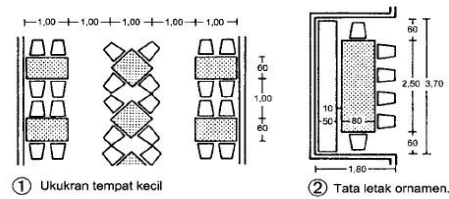


Gambar 2.29 tempat makan pengunjung
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 119)

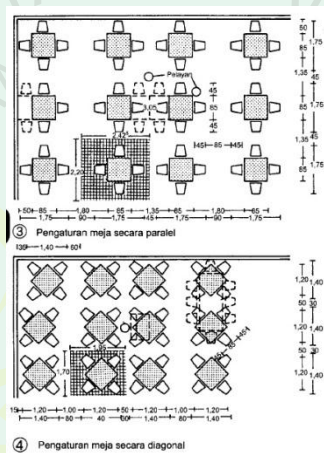


① Area yang dibutuhkan bagi operasional dan tamu

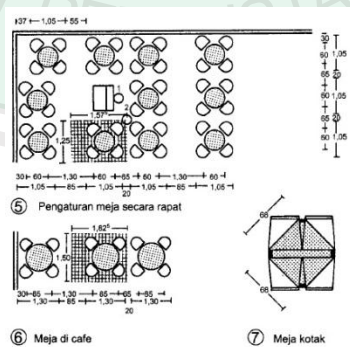
Gambar 2.30. oprasional tamu
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 119)



Gambar 2.31. pengaturan meja.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 120)



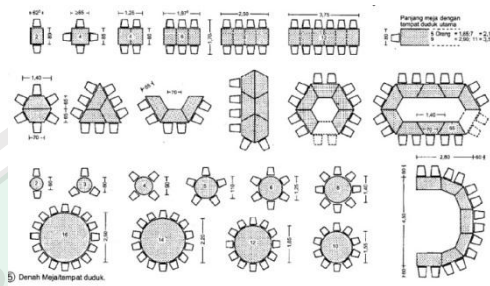
Gambar 2.32 pengaturan meja bagi pengunjung
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 120)



Gambar 2.33 denah meja bagi pengunjung.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 120)

Pengaturan meja pada kafe dan resto diperuntukkan pada area keluarga, tetapi penerapan meja geser sangat berkompeten untuk dapat menjadi daerah

makan berkebutuhan sedikit atau banyak pengunjung. Dengan ini pengunjung tidak bersusah-payah untuk dapat berkumpul bersama keluarga atau pribadi.



Gambar 2.34 pengaturan bentuk meja.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 120)



Gambar 2.35 alat makan.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 120)

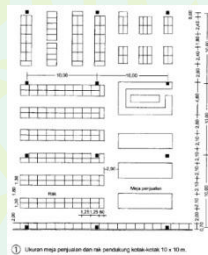
2.2.1.2.3 Usaha Kecil Menengah (UKM)

Usaha kecil menengah yang di berikan kepada masyarakat untuk menampung hasil usaha mereka. Dengan begitu masyarakat dapat berkembang dengan mandiri. Pemberian lapak usaha ada kareana keterbatasan lapangan pekerjaan yang kian menyempit, pembangunan Tol Surabaya-Malang juga berdampak pada sektor social tentang penggusuran penghasilan mereka di jalan sebelumnya.

Lahan yang diberikan kepada masyarakat mandiri bertujuan juga mengangkat Kabupaten Pasuruan dapat dikenal, masyarakat juga tidak terpaku pada daerah industry di Kabupaten Pasuruan yang sudah banyak, menjadikan

masyarakat berpikir hasil usaha dibanding berpikir menunggu dari upah pekerja pabrik.

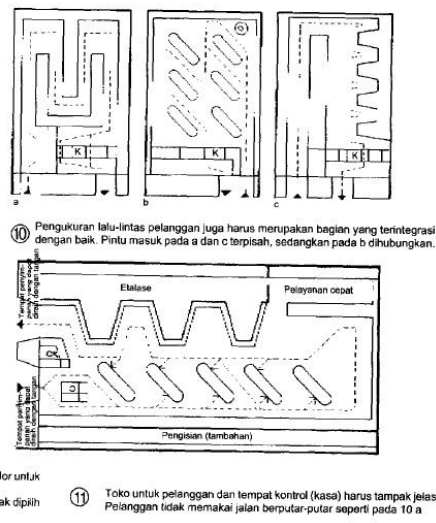
Pemberian lapak yang menampung hasil usaha mereka khususnya dibidang kerajinan dan pertanian. Perancangan yang disuguhkan kepada wisatawan tentang lingkungan pertokoan yang tertata, bukan hanya pemberian lapak kemudian ditinggal, hal ini akan berdampak buruk bagi kesan bangunan *rest area* itu sendiri.



Gambar 2.36 denah area pertokoan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 37)



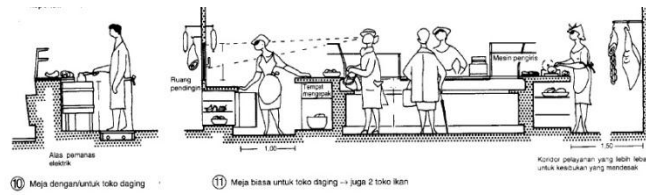
Gambar 2.37 site plan area pertokoan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 37)



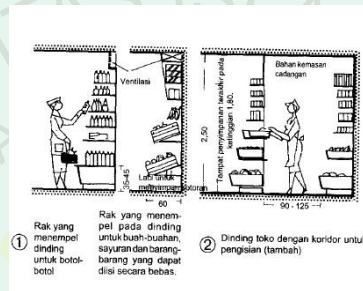
Gambar 2.38 pengaturan lalu lintas pertokoan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 37)

Area *pertokoan* merupakan pengaturan lahan pertokoan yang menjadi ritme perdagangan, toko bahan makanan memiliki kebutuhan memberikan konsultasi, perTolongan, pemrosesan dan pelayanan, barang dikemas sesuai kebutuhan yang ada. Memudahkan pengunjung merupakan target utama untuk membeli bahan yang disediakan. Area pertanian dikelompokkan menjadi satu agar dapat dikelola dengan benar, karena bahan tersebut tidak tahan lama, berbeda dengan hasil kerajinan dan makanan jadi.

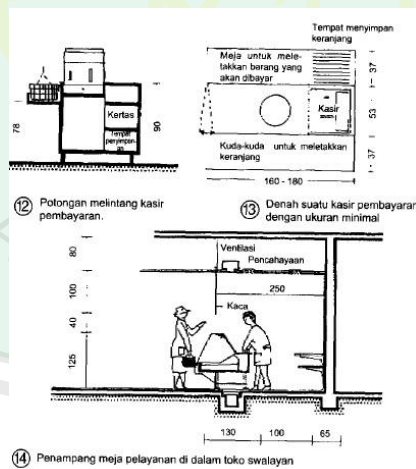
Kesesuaian tempat pada area yang luas harus dipikir lebih mendalam untuk menjelaskan area yang mudah dijangkau oleh pengunjung, perokoan juga mudah diawasi oleh manajemen. Lalu lintas didalam juga butuh disesuaikan dengan penggunaan lahan, kenyamanan dan keselamatan pada pengunjung dan juga pemberian area terbuka yang nyaman dengan melihat suasana pemandangan harus diberikan kepada pengunjung *rest area*.



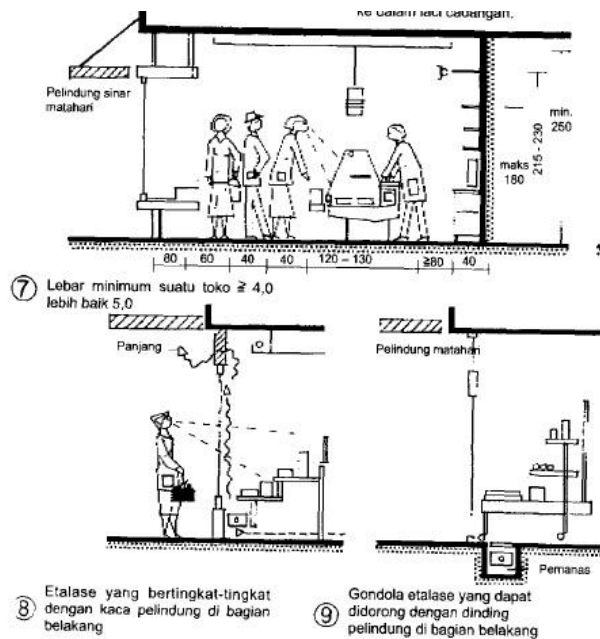
Gambar 2.39 pengaturan ukuran untuk toko.
(Sumber : Neufert jilid 2: 2002 : 38)



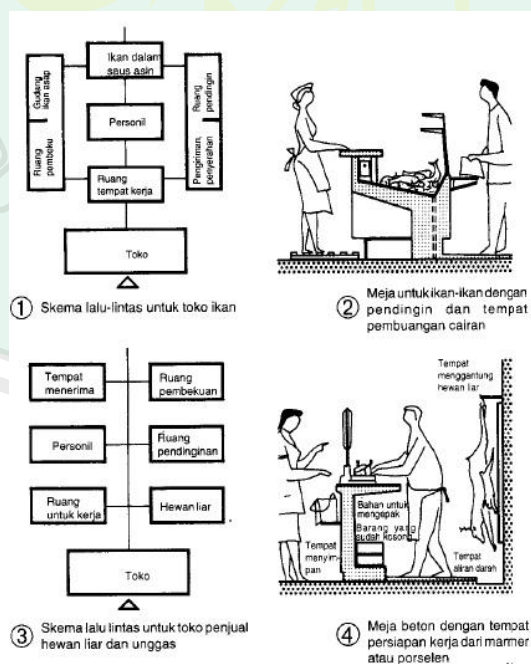
Gambar 2.40 pengaturan ukuran untuk toko.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 38)



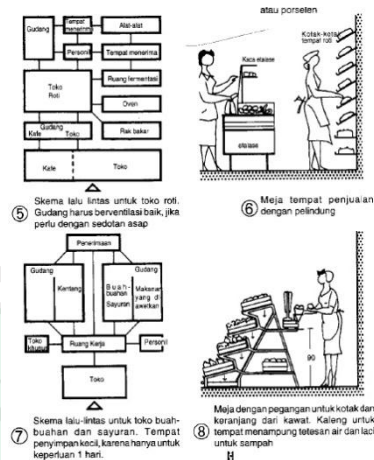
Gambar 2.41 detail pertokoan barang.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 38)



Gambar 2.42 detail pertokoan barang.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 38)



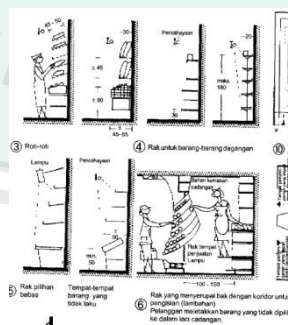
Gambar 2.43 skema pengaturan ruang pertokoan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 38)



Gambar 2.44 skema pengaturan ruang pertokoan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 38)



Gambar 2.45 pengaturan lapak perokoan.
(Sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 38)



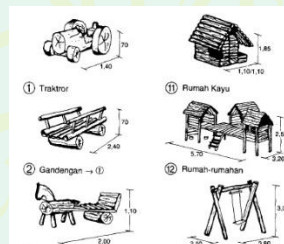
Gambar 2.46 ukuran pengguna toko.
(sumber : Neufert jilid 2 : 2002 : 38)

Menentukan ukuran yang pas terhadap pengunjung dapat memudahkan pengunjung berbelanja, kenyamanan yang diberikan dapat menarik pelanggan

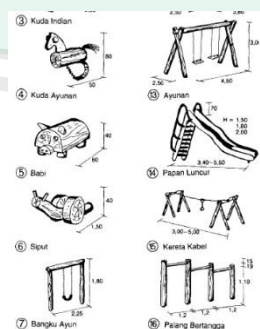
lebih, dengan bentuk sirkulasi dan proses yang fleksibel menjadi aspek yang dituju pada lapak usaha kecil menengah pada *rest area*.

2.2.1.2.3 Area Permainan

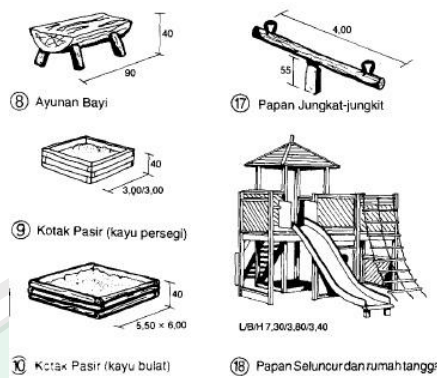
Daerah permainan yang mendukung basis sebagai bangunan untuk istirahat sangat memungkinkan pengguna melakukannya, dengan area santai yang multi fungsi ditambah dengan adanya area permainan menjadi pelengkap kebutuhan pelanggan, apalagi bagi anak-anak, menjadikan *rest area* sebagai alternative wahana lain setelah dalam perjalanan yang melelahkan. Permainan dibuat sekaligus menjadi daerah belajar bagi anak-anak, permainan tidak dibuat melelahkan tetapi permainan yang santai dan pembelajaran.



Gambar 2.47 ukuran permainan anak-anak.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 275)



Gambar 2.48 ukuran permainan anak-anak.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 275)



Gambar 2.49 ukuran permainan anak-anak.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 275)



Gambar 2.50 ukuran permainan anak-anak.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 276)

Lokasi bermain dapat diletakkan dengan kondisi suasana santai karena anak-anak dan penunggu dapat menikmati, secara tidak langsung dapat merubah psikologis pengunjung untuk melepas lelah dan mengisi energy untuk perjalanan selanjutnya.

2.2.2 Sirkulasi Bangunan pada Jalur Bebas Hambatan

Letak bangunan *rest area* berada pada jalan Tol Surabaya-Malang sehingga keadaan luar bangunan harus di sesuaikan agar sirkulasi pada luar

bangunan bias terkondisikan. Banyak terjadi kesalahan penempatan akan menyebabkan terhambatnya sirkulasi dan membahayakan bagi pengguna Tol lain.

Perlunya peninjauan secara intensif bagaimana membuat bangunan yang terlihat menarik pada jalur bebas hambatan, dengan memanfaatkan area terbuka pada Tol dan pemandangan view yang optimal. Jadi bangunan menyesuaikan kondisi alam sekitar dan tidak mengganggu pandangan juga arus lalu lintas.

Marka jalan atau penanda sangat dibutuhkan untuk member himbauan bahwa akan adanya *rest area* pada daerah Kecamatan Purwodadi yang ruang lingkupnya terdiri dari arus ke Surabaya dan ke Malang, melihat dari kondisi Tol yang terdiri dari empat jalur. Setiap pembangunan Tol memiliki peraturan daerah sendiri, dengan melihat peraturan yang ada dapat dilihat bagaimana acuan bangunan pada kawasan Tol, dalam peraturan pemerintah tertulis bagaimana membangun kawasan perdagangan atau tempat istirahat.

PP 8/1990, JALAN TOL

Bentuk	:PERATURAN PEMERINTAH (PP)
Oleh	:PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
Nomor	:8 TAHUN 1990 (8/1990)
Tanggal	:24 MARET 1990 (JAKARTA)
Sumber	:LN 1990/12; TLN NO. 3405
Tentang	:JALAN TOL

Pasal 24

Pemakaian Daerah Milik Jalan Tol diatur sebagai berikut:

- a. Daerah Milik Jalan Tol diperuntukan bagi Daerah Manfaat Jalan Tol dan pelebaran jalan maupun penambahan jalur lalu lintas di kemudian hari serta kebutuhan ruangan untuk pengamanan Jalan Tol.
- b. Dengan tetap memperhatikan keamanan lalu lintas dan konstruksi jalan, Badan dapat menggunakan Daerah Milik Jalan Tol di luar Daerah Manfaat Jalan Tol untuk memasang iklan, bangunan utilitas, dan atau utilitas serta bangunan lainnya.

Pasal 25

Pemakaian Daerah Pengawasan Jalan Tol diatur sebagai berikut:

- a. Kondisi Daerah Pengawasan Jalan Tol tidak boleh menyebabkan pandangan bebas pengemudi dan keamanan konstruksi Jalan Tol terganggu.
- b. Pemasangan iklan dan bangunan lain di Daerah Pengawasan Jalan Tol harus memperhatikan keamanan lalu lintas dan konstruksi Jalan Tol.

Pasal 36

- (1) Lahan di Daerah Milik Jalan Tol dapat diusahakan sebagai tempat istirahat dan pelayanan, sepanjang hal itu masih merupakan sarana penunjang penyelenggaraan Jalan Tol.
- (2) Pengusahaan lahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dilakukan oleh Badan bekerjasama dengan pihak lain.
- (3) Pelaksanaan lebih lanjut ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur oleh Menteri.

Pasal 37

(1) Iklan dapat dipasang pada tempat-tempat di Daerah Milik Jalan Tol yang ditetapkan oleh Badan.

(2) Pemasangan iklan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak mengurangi hak-hak Pemerintah Daerah setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

(3) Pelaksanaan lebih lanjut ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur oleh Menteri. (*moerdiono, 1990*)

Peraturan Pemerintahan yang berlaku merupakan acuan agar lebih menempatkan pengguna dalam kondisi yang nyaman, pembangunan pada daerah Tol atau jalur bebas hambatan memang perlu berpikir lebih pada sirkulasi bagaimana membuat pintu masuk terlihat oleh pengguna tetapi tidak mengganggu.

Jalan raya adalah jalan yang ramai dipadati kendaraan bermatan terlebih jalan Tol atau bebas hambatan, jalan tersebut dipisah oleh garis tengah yang menjadi penanda arus. Dimana pada tengah jalur terdapat penanda atau lampu untuk menerangi pada malam hari

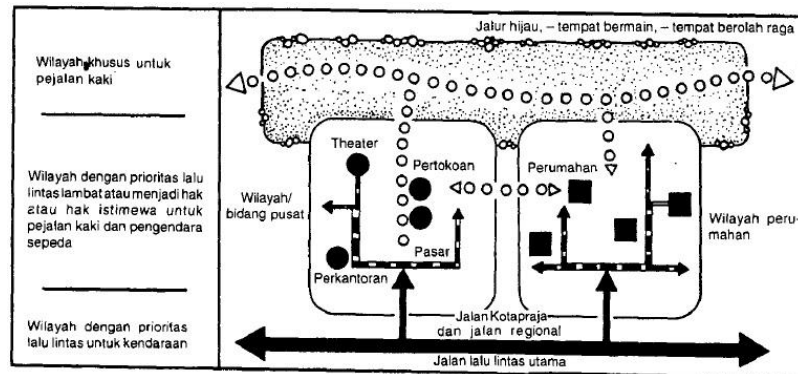
Kapasitas lalu lintas pada kedua arah sepanjang hari/kendaraan/h < 10	Susunan model jalan raya di daerah pemukiman penduduk	Jarak tempat pelebaran jalan dari tengah jalur dalam m	Bidang alat ukur bunyi
10 - 50	Jalan dipemukiman (2 lajur)	>35 26 - 35 11 - 25 ≤10	0 I II III
>50 - 200	Jalan umum di pemukiman (2 lajur)	>100 36 - 100 26 - 35 11 - 25 ≤10	0 I II III IV
>200 - 1000	Jalan negara dalam wilayah kota dan jalan raya umum di pemukiman penduduk (2 lajur)	101 - 300 36 - 100 11 - 35 ≤10	I II III V
	Jalan negara di luar dan di dalam daerah industri dan daerah perdagangan (2 lajur)	101 - 300 36 - 100 11 - 35 ≤10	II III IV V
>1000 - 3000	Jalan lalu lintas utama di kota dan jalan di daerah industri dan daerah perdagangan	101 - 300 36 - 100 <35	IV IV V
> 3000 - 5000	Jalan tol/jalan lalu lintas utama, jalan tol (4 - 6 lajur)	101 - 300 ≤100	IV V

⑪ Kalkulasi kasar keberadaan atau keramaian lalu lintas dalam perkiraan

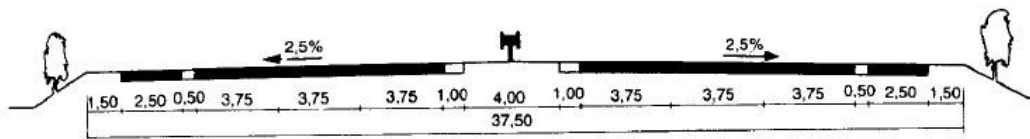
Gambar 2.51 keramaian kendaraan pada jalan.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 197)

Gambar tabel diatas kendaraan pada jalan Tol terdiri dari tiga ribu sampai lima ribu kendaraan yang memiliki jalur 4-6 jalur. Dengan begitu pembangunan membutuhkan kapasitas dan sirkulasi yang menyamankan pengguna.

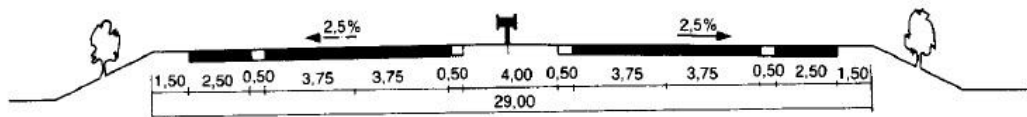
Penggolongan ruang lalu lintas dapat untuk dapat menentukan titik pengguna, penataan letak yang menjadi bagian dari sirkulasi dapat menentukan tujuan pengunjung. Dengan adanya tujuan dan sasaran yang tepat pengunjung tidak bersusah payah menentukan yang mau dituju. Kebingungan pada jalur banyak dijumpai karena penempatan lokasi yang kurang tepat, sehingga membuat pengunjung enggan datang lagi dan hasilnya bangunan akan sepi.



Gambar 2.52 keramaian kendaraan pada jalan.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 197)



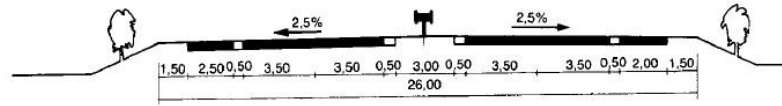
- ① Aturan penampang lintang untuk 6 garis jalan raya (RQ 37,50) a 6 ms



- ② Aturan penampang lintang untuk 4 garis jalan raya (RQ 29, RQ 26) a 4 ms

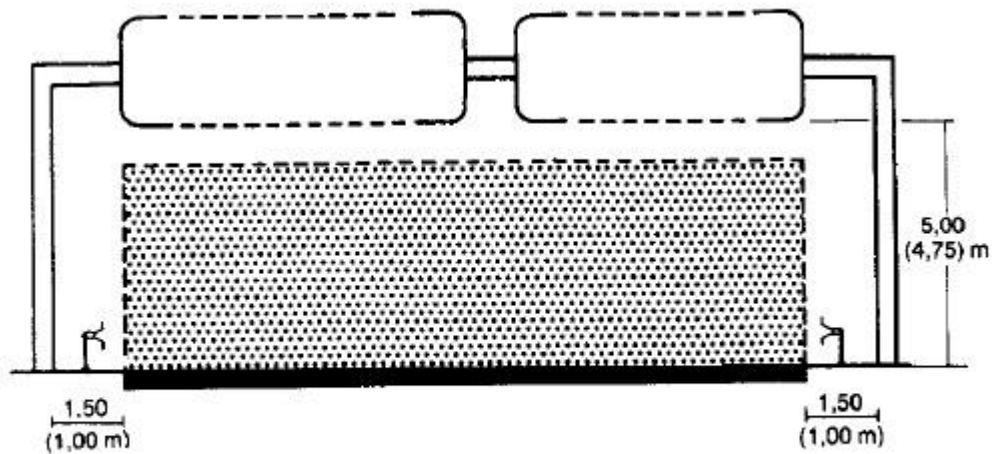
Gambar 2.53 Peraturan penampang jalan raya.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 192)

Jarak yang menjadi acuan sangatlah berguna untuk pembangunan, dengan ini perancang dapat menganalisa bagaimana bangunan ditempatkan tanpa harus merusak jalan ataupun melebihi lahan yang kurang perlu. Adanya kepastian jarak menjadi kepedulian terhadap lahan dan area hijau lainnya.



③ Seperti contoh/no. 2 (RQ 24; RQ 26) b 4 ms

Gambar 2.54 Peraturan penampang jalan raya.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 192)

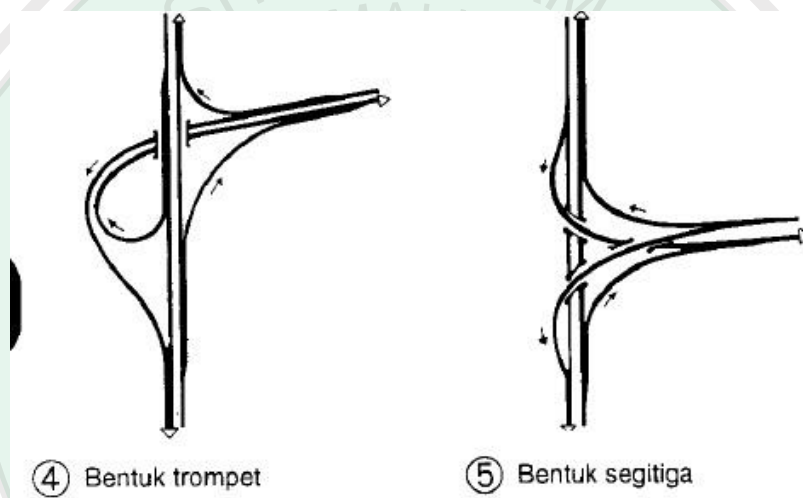


⑫ Jembatan papan petunjuk jalan yang melebihi jalur kendaraan

Gambar 2.55 Peraturan ukuran informasi pada jalan raya.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 192)

Papan petunjuk jalan merupakan penunjuk jalan yang akan dilewati, biasanya berupa papan atau baliho di tengah jalan. Penunjuk jalan sangatlah berguna bagi pengguna jalan, pengendara akan mengetahui apa yang akan dilalui berikutnya. Dengan penunjuk pengendara tidak bersusah payah melihat peta atau *browsing*. Terlebih jika dalam kondisi tidak tau jalan atau kondisi hujan lebat, dapat menjadi perhatian yang lebih hati-hati untuk pengendara.

Penggunaan simpul pada jalan lebih untuk melancarkan sirkulasi dan mengurangi kemacetan dan kecelakaan, hal ini berguna dirancang pada *rest area* sebagai mempermudah jalan sirkulasi. Dengan adanya simpul jalan pengguna dapat mengatur lalulintas sendiri dan mengikuti arah tujuannya.



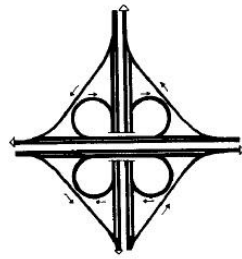
Gambar 2.56 Penggunaan bentuk simpul pada jalan.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 192)

Banyak bentuk simpul, diantaranya bentuk trompet dan segitiga, kedua bentuk simpul ini sama-sama memperlancar sirkulasi dan sebagai haluan lalulintas untuk daerah bercabang. Pemberian simpul pada *rest area* sebagai arus masuk menuju *rest area* dari jalan bebas hambatan lebih cocok dari pada langsung memberikan entrance.

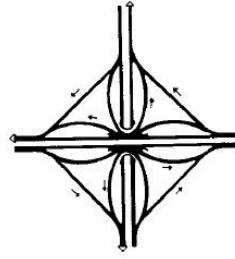


⑥ Bentuk cabang pohon

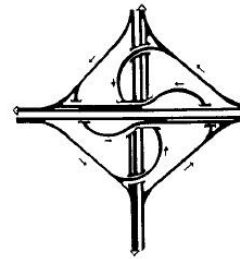
Gambar 2.57 keramaian kendaraan pada jalan.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 192)



⑦ Bentuk daun semanggi



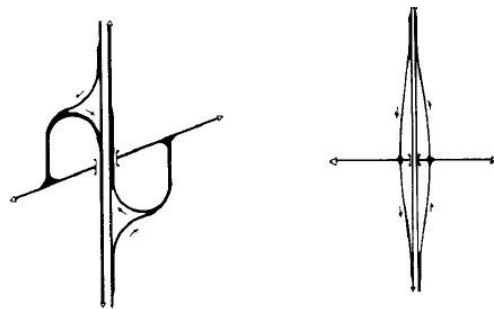
⑧ Bentuk tanda silang/palang



⑨ Bentuk kincir angin

Gambar 2.58 Simpul jalan.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 192)

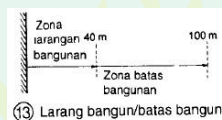
Bentuk simpul yang terpusat sebagai arus balik atau menuju suatu tujuan lain yang keluar dari jalur, bias juga sebagai persimpangan yang jika tidak adanya simpul menjadi daerah yang berbahaya. Adanya simpul bertitik pada tengah memberi dampak yang positif bagi lalulintas jalan raya. Daerah Tol jika adanya simpul berpusat sebagai arus balik atau keluar jalur, dapat juga diterapkan kepada *rest area* yang perancangannya pada daerah bebas hambatan terdiri dari empat jalur.



⑩ Bentuk setengah semanggi

⑪ Bentuk belah ketupat

Gambar 2.59 Simpul pada jalan raya.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 192)



⑬ Larang bangun/batas bangun

Gambar 2.60 keramaian kendaraan pada jalan.
(Sumber : Neufert jilid 1 : 2002 : 192)

Larangan pembangunan pada titik tertentu menjadi bagian dalam perancangan karena dapat menjadi dampak buruk bagi pengendara, bila jarak tempuh atau lalulintas tidak disesuaikan menjadi penghalang yang nampak dan sirkulasi menjadi tidak teratur pengaturan ini dibutuhkan untuk membangun bangunan pada daerah jalan raya. Sesuai dengan GSB (garis sempadan bangunan) yaitu setengah dari badan jalan.

2.2.3 Penerapan Bangunan yang Multifungsional

Bangunan yang multifungsi berarti bangunan yang dapat berperan ganda dan memiliki dua fungsi. Untuk menjamin aspek multi fungsi melihat dari kebutuhan pengguna maka *rest area* yang memiliki fungsi ganda sebagai area

istirahat dan refreking dapat menambah aplikasi bangunan yang memiliki sistem baru dalam hal fungsi.

Multifungsi yang berarti penggabungan dua fungsi yang dapat diterapkan dalam bangunan *rest area* untuk menunjang kebutuhan pengguna, dengan memanfaatkan area yang saling berhubungan dapat menjadi faktor bangunan dapat berfungsi lebih, yaitu tidak menyusahkan pengguna. Seperti Pemberian koridor yang menjadi penyambung bangunan. Pengertian dari koridor adalah lorong yg menghubungkan gedung yg satu dng gedung yg lain.(artikata, 2013)

Koridor yang menjadi penghubung antar bangunan menjadikan kesatuan yang utuh satu dengan yang lainnya, begitu juga daerah yang menjadi persinggahan dengan area bermain. Bangunan yang multifungsional bukan berarti bangunan dapat berubah bentuk tetapi memanfaatkan fungsi bangunan menjadi kesatuan yang utuh, seperti contoh daerah menggabungkan daerah jajanan dengan daerah permainan, bagaimana menjadikan dua bangunan tersebut bukan dari sisi perbedaan tetapi persamaan yaitu sama-sama menjadi daerah aktivitas aktif.

2.3 Tema

Tema dalam kamus besar bahasa Indonesia adalah pokok pikiran, ide dasar, atau gagasan. (<http://calonarsitek.wordpress.com>).

Dalam arsitektur tema dibutuhkan untuk menjelaskan ide dari bangunan untuk mengarahkan bangunan ke ruang lingkup yang bagaimana serta menjadikan bangunan menjadi ciri yang mencerminkan ide atau gagasan tersebut.

2.3.1 Latar Belakang Tema

Tema yang diangkat dalam bangunan *rest area* adalah *Regionalism*, yakni mengangkat karakter lokal dari daerah setempat, karena tipologi daerah setempat sudah menjadi kekuatan tersendiri untuk menyuguhkan bangunan dalam era sekarang, daerah Purwodadi merupakan daerah produksi tani, demi menjaga daerah yang memiliki suasana sejuk dan bersuhu dingin tersebut tema *regionalism* mampu menjadi sandaran untuk melestarikan kearifan lokal daerah Purwodadi.

2.3.2 Pengertian *Regionalism*

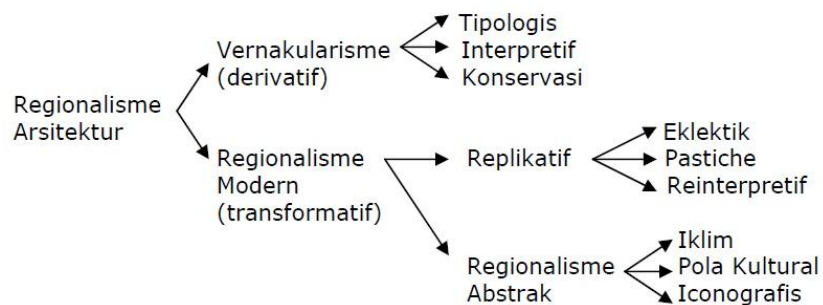
Regionalism merupakan penyatuan atau peleburan antara yang lama dan yang baru. (Curtis, 1985) *Regionalism* Menurut William Curtis akan menghasilkan bangunan yang bersifat abadi, melebur atau menyatukan antara yang lama dengan yang baru, antara regional dengan universal. Dengan demikian, dapat diambil simpulan bahwa ciri utama dari *Regionalism* adalah menyatunya arsitektur tradisional dengan arsitektur modern dengan menggabungkan aspek tradisional dan modern akan menjadikan bangunan yang memiliki karakter mengikuti zaman tetapi tidak menghilangkan budaya lokal, peranan memperhatikan budaya setempat agar tidak tergesurnya identitas setempat yang menjadikan bangunan tidak tau asal-usulnya. Tentang kebiasaan masyarakat Purwodadi yang bermata pencaharian cocok tanam, dengan budaya dan sosial yang saling sapa dengan sesama masyarakat menjadi ciri khas daerah Purwodadi, karakter daerah yang memiliki kondisi alam sangat mendukung dengan suhu udara yang sejuk dapat menjadi konsep bangunan yang menyuguhkan suasana yang tercerminkan dari *rest area*.



Gambar 2.61 suasana alam Purwodadi.
(Sumber : foto pribadi, 2-12-2013)



Gambar 2.62 sebagian petani di Purwodadi.
(Sumber : Foto Pribadi, 2-12-2013)



Gambar 2.63 taksonomi Regionalism
(Sumber : Aplikasi Regionalism Dalam Arsitektur)

Ciri khas daerah setempat yang menjadikan kekuatan tersendiri dalam mengangkat tema *Regionalism* akan mengacu pada tradisional dan modern, kesan

modern bukan berarti hanya menggunakan arti mentahnya, tetapi memperbaharui kekurangan dari daerah setempat menjadi hal yang lebih baik, dengan begitu dapat menjadi acuan untuk membangun *rest area* yang bertemakan *Regionalism* atau mengenalkan budaya lokal kepada pengunjung yang datang.

2.3.3 Prinsip *Regionalism*

Prinsip *Regionalism* yang sudah menjadi beberapa pembahasan memiliki segi pemikiran yang berbeda dari beberapa aspek, dalam kaidah *Regionalism* pendekatan yang dilakukan dari segi karakter budaya lokal memiliki nilai kontemporer yang terkandung didalamnya. Merupakan tema yang akan diusung pada perancangan *rest area* ini.

Regionalism berawal dari perkembangan arsitektur modern yang mempunyai perhatian besar pada ciri kedaerahan, terutama tumbuh di negara berkembang. Ciri kedaerahan yang dimaksud berkaitan erat dengan budaya setempat, iklim dan teknologi. Dalam prinsip lain *Regionalism* terbagi menjadi dua yaitu “*concrete Regionalism*” dan “*abstract Regionalism*” sama-sama memiliki pendekatan terhadap kedaerahan terhadap pencapaian dimasa kini tetapi tidak menghilangkan unsur yang terkandung didalam daerah tersebut atau budaya lokal daerah ([ttp://bit.ly/copynwin](http://bit.ly/copynwin)).

Regionalisme dapat didefinisikan sebagai suatu kesadaran untuk membuka kekhasan tradisi dalam merespon terhadap tempat dan iklim, kemudian melahirkan identitas formal dan simbolik ke dalam bentuk kreatif yang baru menurut cara pandang tertentu dari pada lebih berhubungan dengan kenyataan pada masa itu dan berakhir pada penilaian manusia. Hanya ketika kita mengenali

bahwa tradisi kita merupakan sebuah warisan yang berevolusi sepanjang zaman akan dapat menemukan keseimbangan antara identitas regional dan internasional.

Arsitektur tradisional memiliki karakteristik sendiri untuk setiap wilayah; menciptakan kualitas kehidupan ‘terbaik’ dalam sebuah masyarakat tradisional dan menjadi sangat responsif atas kondisi geografis dan iklim dalam suatu tempat tertentu; dan menunjukkan sebuah kesinambungan dalam hasil karya arsitektural dari masa lalu ke masa kini. Tapi bukanlah suatu cara yang sederhana untuk mengangkat arsitektur tradisional. Adanya arsitektur tradisional ke dalam desain modern membutuhkan pengertian yang luas dan terbuka atas budaya internasional. Terdapat enam strategi regionalisme, yaitu :

1. Memperlihatkan identitas tradisi secara khusus berdasarkan tempat/daerah dan iklim.
2. Memperlihatkan identitas secara formal dan simbolik ke dalam bentuk baru yang lebih kreatif.
3. Mengenalnya sebagai tradisi yang sesuai untuk segala zaman.
4. Menemukan kebenaran yang seimbang antara identitas daerah dan internasional.
5. Memutuskan prinsip mana yang masih layak atau patut untuk saat ini
6. Menggunakan tuntutan-tuntutan teknologi modern, dari hal yang tradisional digunakan sebagai elemen-elemen untuk langgam modern (*Tan Hock Beng, 1994*).

2.3.4 Abstract Regionalism

Abstract Regionalism adalah menggabungkan unsur-unsur kualitas *abstrak* bangunan, misalnya massa, padat dan rongga, proporsi, rasa meruang, penggunaan pencahayaan dan prinsip-prinsip struktur dalam bentuk yang diolah kembali terhadap perkembangan zaman era sekarang, menjadi regional yang kontemporer. (<http://ma3dhy.blogspot.com>)

Keutamaan unsur *abstract Regionalism* yaitu menggabungkan unsur-unsur kualitas *abstrak* bangunan, misalnya massa bangunan, solid dan void, proporsi, sense of space, pencahayaan, dan prinsip-prinsip struktur arsitektur lokal yang telah diolah kembali dalam bentuk baru. Yang terpenting dari arsitektur *Regionalisme*, adalah cara berpikir tentang arsitektur yang tidaklah berjalan tunggal tetapi menyebar kepada berbagai jalur lain.

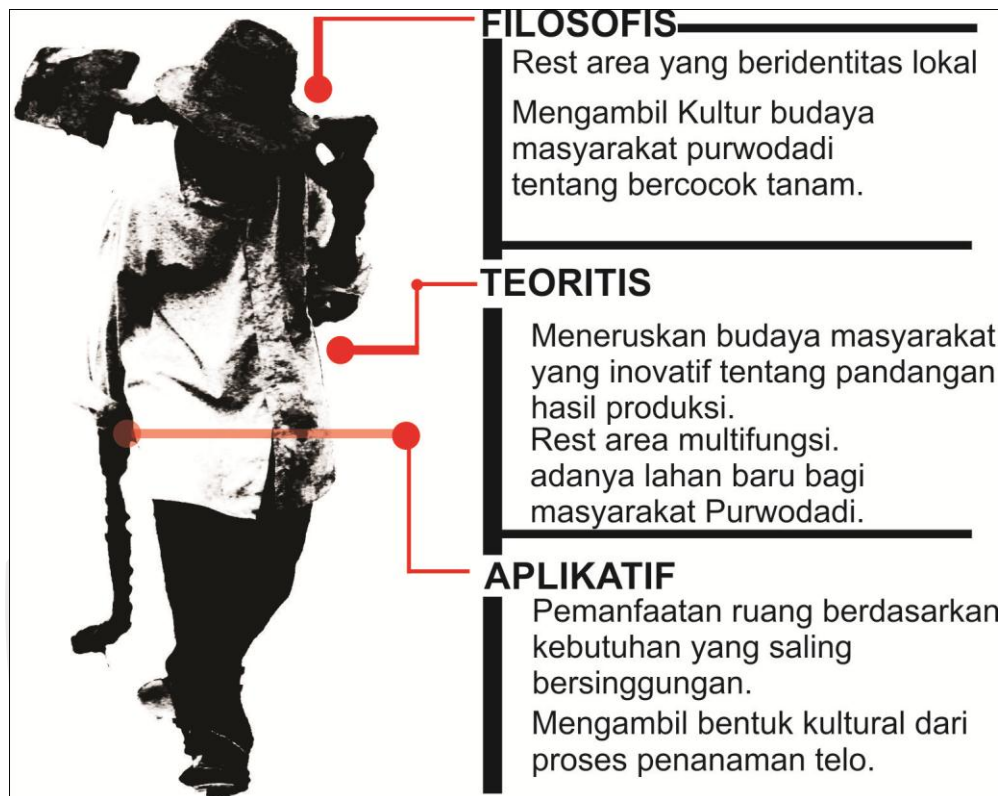
Tema *Regionalism abstract* menjadi bahan untuk dimasukkan dalam perancangan karena pembahasannya terdapat unsur yang mengacu pada kelebihan daerah purwodadi. Daerah purwodadi memiliki iklim yang khas daerah pegunungannya dan pola masyarakat yang dominan bercocok tanam, dari rangkaian ini bisa menyatu dengan prinsip yang tertera dalam *Regionalism abstract*. Yaitu pendekatan terhadap iklim, pola kultur dan iconografis atau simbol.

2.3.5 Penerapan Tema *Regionalism* Terhadap Bangunan

Abstract Regionalism merupakan tema yang menjadi senyawa dalam perancangan *rest area*, dimana kesatuan bangunan adalah tertuju pada karakter daerah tetapi dalam bentuk kontemporer, nilai yang terkandung dalam bangunan merupakan identitas lokal. Dengan mengusung *abstract* yang terkandung *rest area*

ini menunjukkan ruang yang spasial dapat menunjukkan identitas seperti pola hidup masyarakat bertani tertera pada pola bangunan dimana area bukaan merupakan area yang dapat melihatkan suasana luar bercocok tanam, dimana bangunan ini terletak pada kawasan pertanian yang memecah area sawah menjadi dua bagian. Jadi bangunan tidak terkesan berebda dengan keadaan sekitar bangunan seakan tumbuh karena para petani tersebut. Lalu lalang petani tidak terganggu dengan adanya bangunan, pengguna *rest area* dapat melihat proses cocok tanam dengan sendirinya jika aspek sosial dapat tampak menjadi keluarga terhadap bangunan. Aspek lain yaitu simbol daerah yang selalu terbawa pada senyawa bangunan, mengusung abstract menjadi muncul bangunan dalam garis besar kultur, iklim dan simbol menjadi sisi pelengkap bukan hanya tersirat secara jelas karena abstract merupakan pengaplikasian dari senyawa yang terkandung pada pola atau ritme regional menjadi penyuguhan kontemporer.

Berdasarkan dasar pemikiran *rest area* yang mamakai keregionalan dalam merancang dan penjelasan mengenai teori atau aplikasi dapat dilihat pada skema berikut :



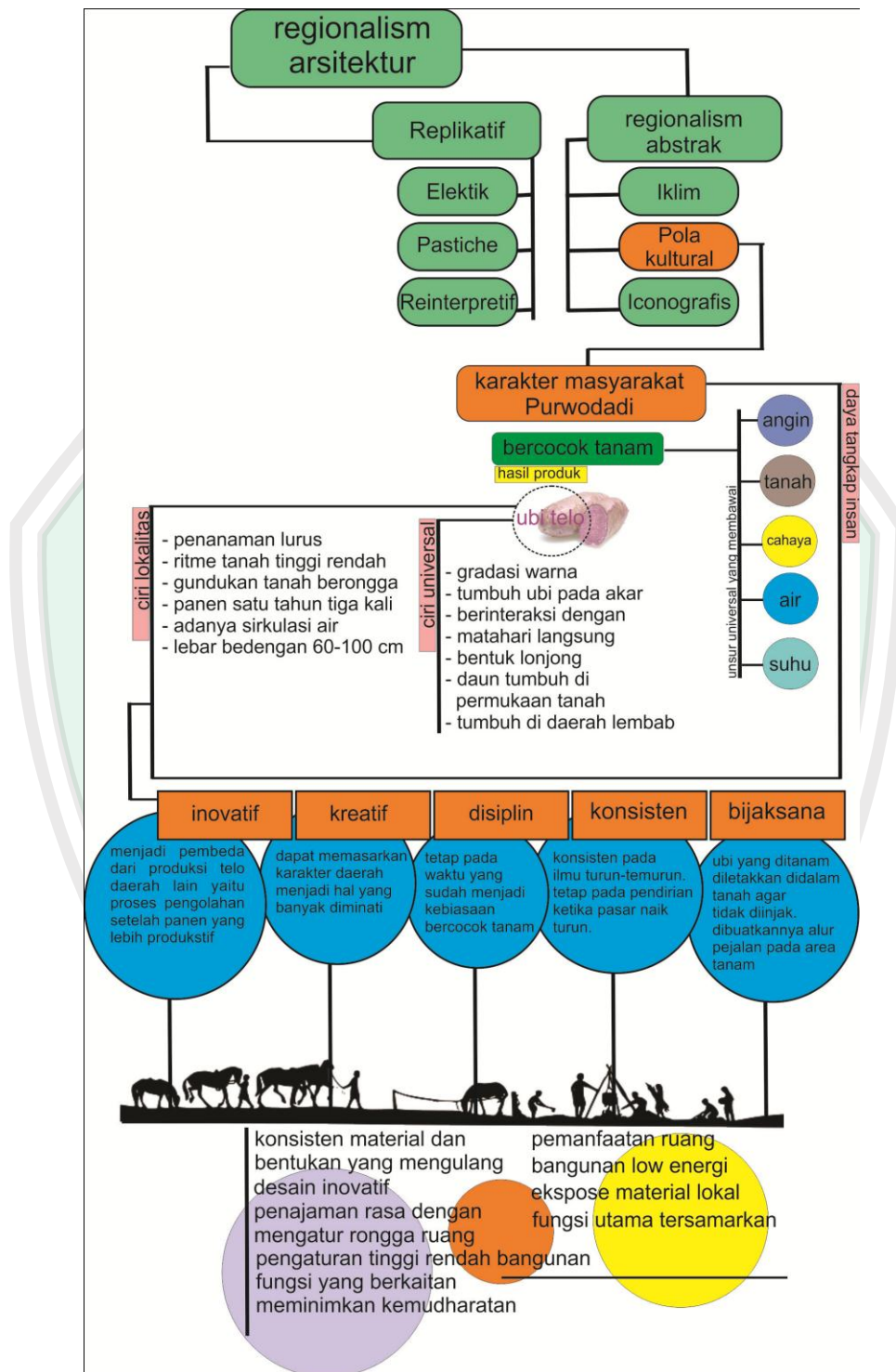
Gambar 2.64 Ide dasar penggunaan tema *Regionalism Abstract*
(Sumber : Analisis, 2013)

Tema pada rest area ini merupakan benang merah antara masyarakat dan bangunan, dengan mengambil aspek bercocok tanam sesuai kultur budaya masyarakat Purwodadi, kultur yang diambil dari bercocok tanam yaitu tentang proses menangkap obyek yang telah ada kemudian diolah menjadi subyek yang berguna.

2.3.4 Keterkaitan terhadap objek

Daerah Purwodadi merupakan daerah yang memiliki kultur masyarakat para petani, dari situlah tema *Regionalism* atau kedaerahan akan digunakan. Penggunaan identitas yang menjadi fitrah daerah yang membedakan daerah

purwodadi dengan daerah lain. Kajian tema *Regionalism* abstrak yaitu penonjolan senyawa pada kultur budaya yang ada. Pendekatan tersebut dapat diambil untuk diterapkan terhadap perancangan *rest area*. Bercocok tanam merupakan kegiatan sehari-hari warga Purwodadi karena di daerah tersebut memiliki keadaan tanah yang baik dalam bercocok tanam. Tanaman yang paling banyak di produksi salah satunya Ketela, karena disana sudah ada yang menampung tentang hasil ketela tersebut. Bukan hanya mengacu pada penanaman ketela tetapi berproses pada titik kreatif hasil olahan ubi tersebut. Perancangan *rest area* ini akan menggunakan proses dan hasil dari penanaman ketela dimulai dari cara penanaman dan proses pemetikan.



Gambar 2.65 Aplikasi tema Regionalism abstract pada rest area
(Sumber : analisis dari teori Suha Ozkan)

Teori yang ada merupakan garis penyesuai dari kelokalan daerah Purwodadi, dimana daerah tersebut memiliki kultur yang kuat dalam perihal

bercocok tanam, interaksi sosial yang dibangun masyarakat tersebut terjalin dari aktivitas bercocok tanam juga pengolahan hasil yang memiliki perbedaan dari daerah lain. Perbedaan kultur yang ada ini dapat diambil kesimpulan untuk menuangkan tema dalam perancangan *rest area* Tol Surabaya-Malang.

2.4 Kajian Keislaman

2.4.1 *Rest area* Dalam Pandangan Islam

Rasulullah S.A.W bersabda :

“Apabila kamu hendak mampir untuk beristirahat, maka menjauhlah dari jalan, karena jalan itu adalah jalan binatang melata dan tempat tidur bagi binatang-binatang di malam hari”. (HR. Muslim).

Hadits tersebut menjelaskan tentang bagaimana seorang musafir beristirahat ketika bepergian, dijelaskan untuk tidak beristirahat di jalan karena jalan merupakan titik yang berbahaya untuk disinggahi, dianjurkan untuk menepi. Jadi *rest area* disini merupakan area istirahat untuk menaungi para pengendara jalan beristirahat ketika bepergian, mengisi energi demi perjalanan selanjutnya. Jika seseorang telah lelah karena kegiatan mereka dalam islam dianjurkan beristirahat seperti firman Allah S.W.T

“Dan di antara tanda-tanda kekuasaan-Nya ialah tidurmu di waktu malam dan siang hari dan usahamu mencari sebagian dari karunia-Nya.Sesungguhnya pada yang demikian itu benar-benar terdapat tanda-tanda bagi kaum yang mendengarkan.” (QS. ar-Ruum : 23)

Islam memiliki perhatian terhadap manusia di dalam semua kegiatan yang dilaksanakannya, istirahat yang diperlukan oleh manusia dari sebagian hidupnya.

Istirahat yang merupakan ketenangan jiwa dan raga berupa ketenangan, istirahat, kenyamanan, kedamaian, dan menjauhkan dari kegelisahan dan kelelahan dapat menjadi semangat baru jika akan melanjutkan kegiatan yang akan dicapai selanjutnya, terutama dalam perjalanan jauh. Apalagi seseorang berangkat dalam kondisi yang kurang stabil, jika diteruskan tanpa henti maka akan mengacu tubuh untuk terus bekerja, disini perlunya *rest area* untuk menjadi pelengkap dalam perjalanan sangatlah penting demi keselamatan pengguna jalan dan mengurangi tingkat kecelakaan dalam berkendara.

2.4.2 Penerapan tema *Regionalism* dengan prinsip Al Qur'an dan Hadits

Regional merupakan kesederhanaan dari apa yang ada. Seperti islam yang merupakan kesederhanaan dari tingkah pola manusia, dengan mengusung makna sederhana manusia akan tampil tidak mencolok dihadapan sesama makhluk ciptaanNya, terlebih bangunan yang menjadi acuan pandangan manusia. Bangunan yang memijaki bumi sudah menjadi makhluk pencemburu bagi bangunan lain. Seiring bangunan tidak lupa bahwa semua hanya tertuju padaNya merupakan keharusan dalam meneruskan ayat-ayat Allah S.W.T

Firman Allah S.W.T dalam surah Ar Rum Ayat 30 :

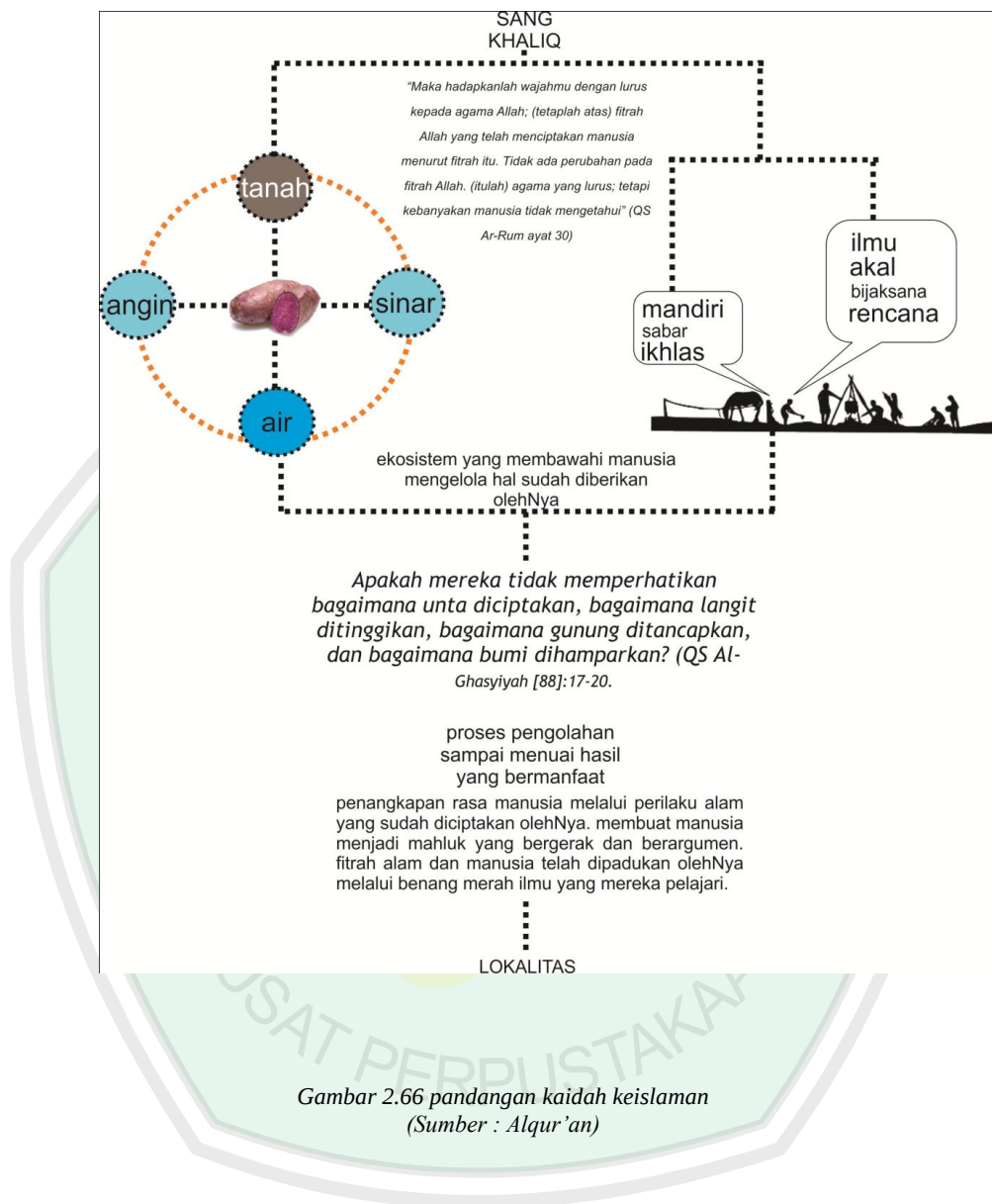
“Maka hadapkanlah wajahmu dengan lurus kepada agama Allah; (tetaplah atas) fitrah Allah yang telah menciptakan manusia menurut fitrah itu. Tidak ada perubahan pada fitrah Allah. (itulah) agama yang lurus; tetapi kebanyakan manusia tidak mengetahui” (QS Ar-Rum ayat 30)

Arsitektur yang tidak terpacu hanya pada aspek perancangan tetapi keselarasan dan keseimbangan visual maupun nonvisual ikut andil dalam

prosesnya belum lagi bertanggung jawaban kepada sang Khaliq, manusia dan alam atau makhluk lainnya. Fitrah manusia yang sudah menjadi jalannya mulai dari kecil sampai saat ini merupakan proses dimana manusia meneruskan ayat-ayatNya dalam aplikasi jalan yang mereka pilih, tidak melihat sebelah mata pada apa yang akan didapat kepada dirinya tetapi apa yang mampu dilaksanakan untukNya dalam perintah dan laranganNya. Fitrah manusia yang menjadi sudah ada dapat meregionalkan perkembangan saat ini terhadap aplikasi yang akan dirancang. Mengaplikasikan budaya lokal yang ada merupakan sisi konsisten terhadap fitrah yang sudah ada tidak malah merusaknya dan mengganti dengan egois semata. Regional yang mampu menyelaraskan hal dulu dan sekarang tanpa merugikan semua aspek kehidupan merupakan aspek keimanan demi meneruskan Ayat-ayat Allah yang terkandung dalam makhluk ciptaanNya.

Apakah mereka tidak memperhatikan bagaimana unta diciptakan, bagaimana langit ditinggikan, bagaimana gunung ditancapkan, dan bagaimana bumi dihamparkan? (QS Al-Ghasyiyah [88]:17-20.

Sepenggal ayat yang menjadi sudut keimanan dan memanfaatkan alam yang sudah ada. Kearifan lokal yang terkandung dalam pola masyarakat sudah berjalan dan tinggal penerapan apa yang akan dilaksanakan demi meneruskan kaidah karakter dan budaya lokal yang ada.



2.5 Studi Banding

2.5.1 Studi Banding Obyek

Rest area di jalan bebas hambatan merupakan suatu tempat dan fasilitas bagi pengguna jalan. Baik pengemudi, penumpang dan kendaraannya juga dapat beristirahat sementara karna alasan butuh energi baru. Oleh karena itu perlu

adanya berbagai fasilitas yang memadai untuk menghilangkan dan mengurangi rasa lelah. Sehingga dapat melanjutkan perjalanan sampai tujuan dengan selamat. Demi mendukung kegiatan para pengguna jalan maka adanya fasilitas umum yang berupa kawasan tempat istirahat (*rest area*) bagi pengguna jalan Tol sangat perlu. Pada tempat istirahat pengendara dapat melakukan pemberhentian sejenak, makan, menjalankan ibadah, buang air, mengisi bahan bakar kendaraan dan beristirahat.

Perancangan *rest area* Tol Surabaya-Malang perlu adanya ruang publik yang dapat menjadi wadah kegiatan pengendara Tol, apalagi *rest area* terletak pada daerah pertanian dan memiliki suhu yang dingin. Diperlukan penataan masa bangunan yang berfungsi atraktif tidak menyulitkan pengguna bangunan. Studi banding dilakukan demi mendukung terlaksananya perancangan *rest area* Tol Surabaya-Malang di Kecamatan Purwodadi. Untuk mencari data yang sesuai bagaimana perancangan *rest area* yang berfungsi secara benar. Pengambilan contoh studi banding disini yaitu *rest area* pada KM 22 Tol Semarang-Solo. Studi Banding dilakukan untuk membuka wawasan mengenai penggunaan *rest area* yang sudah ada, sebagai wacana dalam perencanaan dan perancangan *rest area* di Jalan Tol Surabaya-Malang.

2.5.2 *Rest area* KM 22 Tol Semarang-Solo

Pengguna jalan Tol Semarang-Solo ini rencananya akan dibangun *rest area* tipe A pada KM 22 yang memiliki sarana pelayanan parkir, toilet, ruang istirahat, mushola, restoran cepat saji (*fast food*), pujasera, SPBU, bengkel, toko

kecil atau minimarket, sarana informasi, telepon umum, serta fasilitas yang menunjang lainnya (*sumber: www.spjt.co.id*).

Pembangunan Jalan Tol Semarang–Solo merupakan salah satu obsesi daerah Jawa Tengah yang termasuk bagian dari rencana pembangunan Jalan Tol Trans Jawa (Trans Java Toll Road) yang membentang sepanjang jalur utama Pulau Jawa bagian barat mulai dari Merak sampai dengan Banyuwangi di wilayah Jawa bagian timur. Jalan Tol Semarang-Solo ini melewati enam daerah kabupaten/kota yaitu Kota Semarang, Kabupaten Semarang, Boyolali, Karanganyar, Sukoharjo dan Kota Salatiga.

Pembangunan jalan Tol yang menghubungkan antara kota Semarang dan kota Solo diperlukan karena tingkat kepadatan arus kendaraan dari arah Semarang menuju ke Solo maupun arah sebaliknya semakin meningkat, sedangkan kapasitas jalan arteri primer yang dilalui semakin tidak memenuhi kebutuhan pengguna jalan. Dengan adanya jalan Tol ini, diharapkan mampu mengurangi kepadatan lalu lintas khususnya di wilayah Semarang yang merupakan titik simpul transportasi jalur Pantura, serta jalur menuju Solo dan Yogyakarta. Dukungan aksesibilitas dari dan ke arah kota lewat jaringan jalan nasional maupun jalan lainnya sudah merupakan kebutuhan pokok. Keberadaan jalan Tol Semarang – Solo menawarkan kelancaran serta dukungan terhadap kebutuhan tersebut serta untuk memecahkan permasalahan transportasi darat yang ada (www.transmargaj Jateng.com).

Jalan Tol Semarang-Solo merupakan salah satu bagian jalan Tol Trans Jawa, Untuk wilayah Jawa Tengah meliputi ruas Kanci-Pejagan ($\pm$ 38,10 km),

ruas Penjagan-Pemalang ($\pm 57,530$ km), ruas Pemalang-Batang ($\pm 39,20$ km), ruas Batang-Semarang (± 75 km) , Ruas Semarang -Solo ($\pm 72,6$ km) & Ruas Solo-Mantingan (± 55 km).



Gambar 2.66 Perspektif Kawasan Rest area KM 22 Tol Semarang-Solo
(Sumber : <http://studiosurya16.blogspot.com>)

Letak kawasan Gedung Olahraga Jatidiri yang bersebelahan dengan jalan Tol, hal ini merupakan peluang yang sangat bagus untuk mengembangkan kawasan Gedung Olahraga Jatidiri ke depannya. dengan pembuatan *rest area* ini diharapkan dapat memasyarakatkan Gedung Olahraga Jatidiri dan dapat mandiri tanpa tergantung pada pembiayaan pemerintah. Selain itu dengan adanya *rest area* ini maka memudahkan pengunjung yang akan mengunjungi kawasan Gedung Olahraga Jatidiri sebagai sarana olah raga dan rekreasi di kota Semarang.



Gambar 2.67 Keyplan Kawasan Rest area KM 22 Tol Semarang-Solo
(Sumber : <http://studiosurya16.blogspot.com>)

Pengaturan lahan dalam *rest area* terpisah menurut kegiatannya, seperti hotel yang terletak di belakang demi mendapat kenyamanan dari pengguna yang jauh dari keramaian. Tempat parkir yang terpisah sesuai tipe kendaraan. Kendaraan barang yang diletakkan terpisah dengan tempat parkir kendaraan pribadi, karena kendaraan muat barang butuh tempat yang luas dan dekat dengan jalan utama untuk memudahkan sopir kendaraan jika lalu-lalang. Parkir pribadi berada tepat didepan penginapan bertujuan memudahkan akses pengguna, sehingga dapat melihat langsung tempat istirahat dalam *rest area*. Adanya fasilitas pendukung dalam *rest area* Tol Semarang-Solo yaitu olah raga tembak, demi menarik pengguna jalan dan menampung kreatifitas masyarakat tentang olah raga

tembak. *Rest area* berada didekat gedung olahraga dan *rest area* Tol Semarang-Solo memiliki area parkir sendiri-sendiri dalam setiap aktivitas yang dilakukan.



Gambar 2.68 Konsep Kawasan Rest area KM 22 Tol Semarang-Solo
(Sumber : <http://studiosurya16.blogspot.com>)

Konsep green arsitek dalam *rest area* Tol Semarang-Solo bertujuan meneruskan keindahan alam sekitar. Karena bangunan tersebut berada pada area pegunungan dan perbukitan. Memanfaatkan keindahan alam dan mengurangi globalisasi tentunya sangat berpengaruh bagi pelestarian hunian yang ada. Bangunan yang asri dan indah dapat menjadi ketertarikan tersendiri untuk wisatawan, akan menambah pengetahuan baru bagi pengunjung ataupun pengelola.

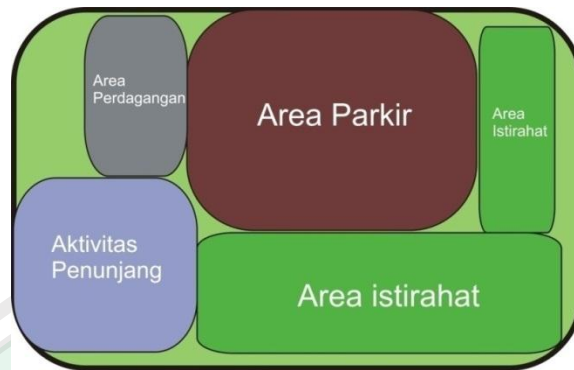


Gambar 2.69 Konsep Kawasan Rest area KM 22 Tol Semarang-Solo
(Sumber : <http://studiosurya16.blogspot.com>)



Gambar 2.70 Konsep Kawasan Rest area KM 22 Tol Semarang-Solo
(Sumber : <http://studiosurya16.blogspot.com>)

Rest area Tol Semarang-Solo memiliki kelebihan pada nuansa ruang yang menyatu, terlihat dari penggunaan bangunan yang terpisah menurut aktivitasnya masing-masing tetapi menjadi kesatuan yang utuh atau saling berhubungan. Dengan tertatanya area yang dirancang maka pengguna dapat mengakses aktivitas dengan baik tanpa kesulitan mencari apa yang akan dilaksanakan. Banyaknya bukaan pada bangunan *rest area* juga menjadi sisi lebih demi mengurangi energi pada bangunan.



Gambar 2.71 pembagian Kawasan Rest area KM 22 Tol Semarang-Solo
(Sumber : Analisis pribadi mengenai Rest area KM 22 Tol Semarang-Solo)

Bentuk bangunan pada *rest area* Tol Semarang-Solo menerapkan model meneruskan daerah pegunungan, sehingga tampak tidak asing bagi pengendara Tol. Bangunan Hotel yang terdiri dari lima lantai tidak terlihat langsung menjulang tetapi terdapatnya proses peninggian dalam bentuknya.



Gambar 2.72 pembagian Kawasan Rest area KM 22 Tol Semarang-Solo
(Sumber : Analisis pribadi mengenai Rest area KM 22 Tol Semarang-Solo)

Rest area yang memiliki pengaturan lahan dan fasad memiliki alur secaramengalir, dengan artian pengunjung dapat menentukan mana aktivitas yang akan dijalani dan di kunjungi. Fasad hanya memiliki sisi kesederhanaan dalam penataanya untuk meneruskan pandangan dan arah angin dari jalan terhadap

bangunan *rest area*. Terbaginya peruntukan setiap bangunan yang ada pada *rest area* menunjukkan penataan lahan yang sesuai dengan alur masuk pengguna, mulai datang sampai istirahat dan melakukan aktivitas lain. Akan tetapi *rest area* Tol Semarang-Solo tidak memiliki jalur lain selain para pengguna jalan Tol Semarang-Solo. Jadi jalur lain dapat disinggung dalam *rest area* yang akan dirancang bertujuan memudahkan pengelola area seperti perdagangan lokal yang tidak mempunyai kendaraan roda empat, yaitu masyarakat sekitar lahan *rest area* Tol Surabaya-Malang. Jalur lain bukan hanya berfungsi sebagai pengelola lahan tetapi berfungsi juga sebagai jalur darurat apabila terjadi bencana yang tidak terduga.

2.5.3 Studi banding tema

Regionalisme selalu melihat ke belakang, tetapi tidak sekedar menggunakan karakteristik regional untuk mendekorasi visualisasi bangunan. Arsitektur tradisional termasuk ke dalam lingkup konsep arsitektur regional. Sedangkan arsitektur modern masuk dalam lingkup konsep arsitektur yang sifatnya universal. Dengan demikian yang menjadi ciri utama *Regionalisme* adalah menyatunya arsitektur tradisional dan arsitektur modern. Taksonomi *Regionalisme* secara teori terbagi menjadi dua bagian yaitu:

1. Concrete Regionalism

Regionalisme kongkrit atau yang nyata, adalah semua pendekatan kepada ekspresi arsitektur regional, kepada bagian-bagiannya, atau seluruh bangunan di daerah tersebut. Apabila bangunan tersebut memiliki nilai spiritual maupun simbolisasi yang cocok dengan kultur lokal. Bentuknya

baru bangunan tersebut akan diterima, dengan mengeskpresikan nilai-nilai lokalnya.

2. *Abstract Regionalism*

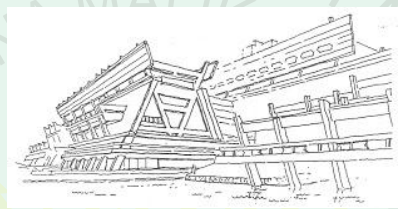
Hal yang utama adalah menggabungkan unsur-unsur kualitas abstrak bangunan, misalnya massa bangunan, *solid* dan *void*, *proporsi*, *sense of space*, pencahayaan, dan prinsip-prinsip struktur arsitektur lokal yang telah diolah kembali dalam bentuk baru. Yang terpenting dari arsitektur *Regionalisme*, adalah cara berpikir tentang arsitektur yang tidaklah berjalur tunggal tetapi menyebar kepada berbagai jalur. (Suha Ozkan, 1988)

Rest area Tol Surabaya-Malang mengacu pada tema *Regionalism* yang menunjukkan latar belakang masyarakat sekitar, dengan lokalitas masyarakat yang aktif dibidang bercocok tanam. Daerah Purwodadi yang memiliki suhu dingin dan poin lebih pada pemandangan pegunungan menjadikan masyarakat pegunungan yang mandiri dalam berproduksi. Sesuai dengan budaya Jawa Timur merupakan keanggunan kesopanan dalam cara memandang sosial. Tema *Regionalism* yang tersirat dalam bangunan menjadikan bangunan mengalami perubahan dalam senyawa yang terkandung, baik dalam bentuk maupun fungsinya sehingga bangunan dapat membawa masa lampau terhadap era sekarang, seperti Kyoto Conference Hall yang menggabungkan nilai arsitektur budaya *Japan* kedalam bangunan.

2.5.4 **Kyoto Conference Hall**

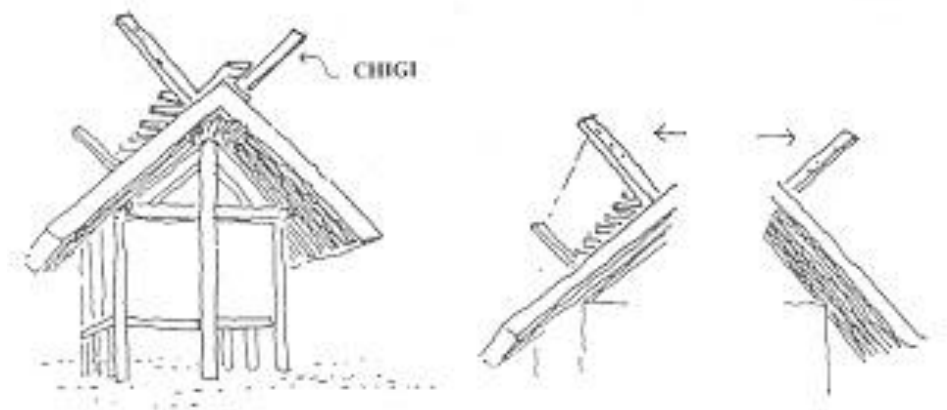
Bangunan Kyoto Conference Hall dirancang oleh Sachio Otani, salah satu bangunan yang menggunakan "*Japan Style*". Sebuah kompleks yang luas dengan

danau, dalam sebuah taman yang terpisah oleh bukit dari jalan Kyoto. Bangunan yang memiliki karakter Jepang yang luar biasa, melalui pilihan bentuk trapezoidal. Setiap kolom muncul dari tanah atau danau, setiap dinding atau belustrade, baik di dalam maupun di luar, membentuk sudut dua puluh dua derajat terhadap arah vertikal. (Boyd, 1968)



Gambar 2.73 Kyoto Konferensi Hall
(Sumber : <http://ma3dhy.blogspot.com>)

Dua dinding miring bertemu pada satu titik, menunjukkan bubungan kuil yang curam. Terbentuk huruf “V” terbuka menjulang ke atas, mengingatkan perpotongan kasau bernama “chigi” pada bagian atas kuil Ise. Sachio Otani menjelaskan alasan mengapa memilih trapezoidal, karena mengatur potongan melintang bentuk bangunan. Pada bagian bawah bangunan berguna sebagai tempat untuk mewadahi kegiatan-kegiatan yang membutuhkan ruang lebar, sedangkan bagian atas untuk ruang yang lebih sempit. Sesuai dengan tuntutan bentuk auditorium, bagian bawah di mana banyak orang dituntut ruang lebih lebar, sedangkan dinding yang tidak sejajar baik bagi akustik. Secara struktural dengan adanya bentuk tersebut, dapat mengatur susunan letak lantai, melebar ke bawah atau menyempit ke atas. (<http://ma3dhy.blogspot.com>)



Gambar 2.74 Kyoto Conference Hall
(Sumber : <http://ma3dhy.blogspot.com>)

Kyoto Konferensi Hall mengambil simbol dari bangunan kuil pada masyarakat *Japan*, simbol ini dijadikan sebagai peruntukan struktur dan fasade bangunan. Kesatuan yang utuh sebagai nilai pembawaan di era sekarang menjadi keunikan tersendiri pada bangunan, terlebih dengan adanya kesan lampau, akan mengingatkan setiap orang yang melihat pada budayanya. Kyoto Konferensi Hall juga memaparkan organ tunggal dalam pelestarian simbol kebudayaan zaman sekarang dibawa ke zaman sekarang. Meski penampilan sepenuhnya tidak tergambarkan dalam bangunan, tetapi sisi ujung ke ujung menjadi bayangan dari kuil yang ada pada masyarakat *Japan* zaman dahulu. (Sumber : <http://ma3dhy.blogspot.com>)



Gambar 2.75 Kyoto Konferensi Hall
(Sumber : www.google.com)

Tempelan unsur arsitektur masa lampau yang menyatu dalam bangunan masa kini, tentang bahan bangunan maupun dekorasinya menunjukkan bangunan zaman kerajaan, kemudian elemen bentuk atap dari arsitektur lama yaitu berupa *chigi* di tempelkan, sekarang bangunan ini memiliki kolom yang terarah menyudut dan mengekspos struktur dalam fasade bangunan.



Gambar 2.76 Kyoto Konferensi Hall
(Sumber : www.google.com)

Regional bangunan yang tersusun dalam pola fasade menggambarkan keindahan pola masyarakat yang tegas terbukti dari susunan timbunan bentuk yang lurus dan tertata. Bangunan yang berada diatas air ini mengambil sebagian sempel

kecil yang berupa *chigi* untuk dibawa dimasa sekarang. Penggunaan pola yang sama ditampakkan dengan variasi yang berbeda. Ruangnya pun juga memiliki suasana *modern* tetapi berbau budaya daerah yang ada.



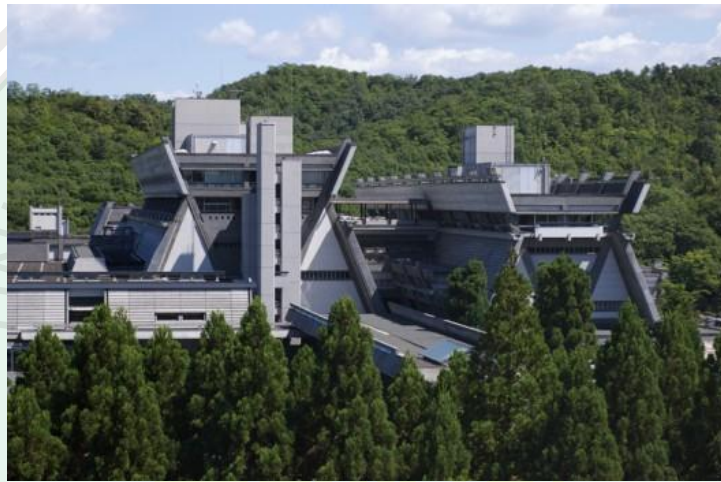
Gambar 2.77 Kyoto Conference Hall
(Sumber : www.google.com)



Gambar 2.78 Kyoto Conference Hall
(Sumber : www.google.com)

Kerangka heksagonal biasa, sehingga beberapa dinding vertikal atau kolom, yang memiliki beberapa pembaharuan. Fasilitas menyediakan 156.000 m² ruang pertemuan, dan terdiri dari utama *Conference Hall* dengan ruang pertemuan besar berkapasitas 2.000 orang dan jumlah kamar yang lebih kecil, sebuah *Annex Hall* berkapasitas 1.500 orang. Bangunan sebagai simbol Jepang untuk melestarikan kebudayaan dan memperkenalkan terhadap pengunjung, perancang member simpulan bahwa bangunan tersebut mencerminkan kedua bentuk tradisional Jepang serta kecanggihan dan kepraktisan pemikiran arsitektur modern. Bentuk struktur 156.000 meter persegi, yang berasal dari serangkaian

tumpang tindih segitiga yang saling melengkapi baik secara visual dan konseptual, bangunan yang mengambil sampel sejarah menjadikan sebuah interpretasi modern dari bentuk-bentuk tradisional, dasar segitiga, terinspirasi oleh bentuk pegunungan sekitarnya, atasnya oleh orang lain, segitiga terbalik yang meniru bentuk Pagoda tradisional Jepang. (sumber : <http://www.archdaily.com>)



Gambar 2.79 Kyoto Conference Hall
(Sumber : <http://www.archdaily.com>)



Gambar 2.80 Halaman Bangunan Kyoto Conference Hall
(Sumber : <http://www.archdaily.com>)



Gambar 2.81 Pemandangan Kyoto Conference Hall
(Sumber : <http://www.archdaily.com>)

Bahasan tema *Regionalism* yang memiliki pengertian mengambil senyawa dari kebudayaan sekitar dan dibawa pada era sekarang memiliki kekuatan karya tersendiri karena, bangunan merupakan kesan dari apa yang ada disekitar lahan. *Regionalism* abstrak yang terdiridari tiga pokok bahasan yaitu : iklim, pola kultural dan iconografis atau simbol daerah sekitar.

Iklim yang mempengaruhi keadaan bangunan mulai dari bentuk, tatanan masa dan pola ruang. Selain analisis fungsi keadaan sekitar merupakan garis besar menentukan pengaruh terhadap bangunan. Perancangan yang tidak merubah hanya menumbuhkan keadaan sekitar dapat menjadi tanaman yang diperhatikan setiap hari mengibaratkan, bangunan tersebut tidaklah terbangun dan tiba-tiba ada, tetapi tumbuh besar bersama masyarakat sekitar. Berbagai bentuk yang telah ditampilkan dalam mengambil unsur nilai yang ada. *Regionalism* abstrak menjadi sesuatu yang tidak terpola menjadi keunikan yang tertata. Dengan mengusung abstrak *Regionalism*.

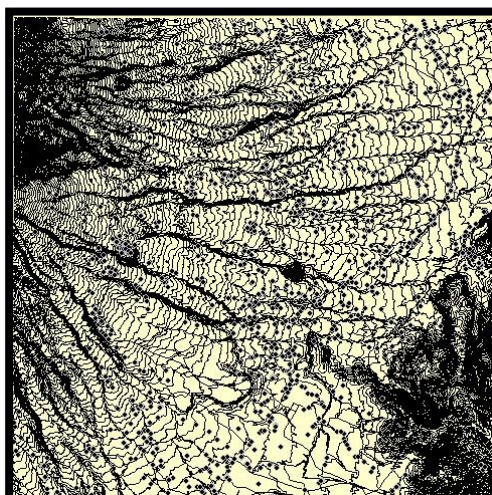
2.6. Tinjauan Lokasi

Lokasi lahan terdapat pada daerah yang dilewati Tol Surabaya-Malang yaitu di Kecamatan Purwodadi Kabupaten pasuruan yang memiliki sisi lebih pada

pemandangan dan sektor pertanian. Daerah Purwodadi merupakan pintu gerbang menuju Kota Malang yang memiliki pemandangan alam yang bagus. Dipilihnya Purwodadi sebagai tempat dimana perancangan lahan untuk *rest area* karena berada pada titik jenuh pengendara Tol dari arah Surabaya dan memiliki pemandangan yang mendukung serta terpecahnya daerah pertanian karena adanya Tol Surabaya-Malang.

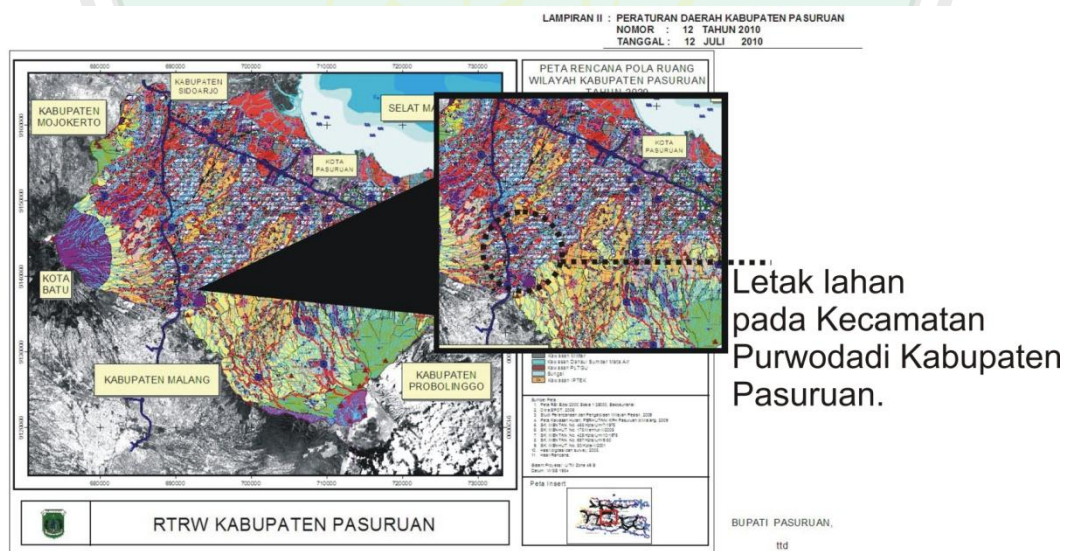
*Gambar 2.83 Rencana Jalur Tol Surabaya-Malang
(Sumber : Data Pemda Kabupaten Pasuruan)*

Jalur Tol Surabaya-Malang di Kecamatan Purwodadi diapit oleh pemandangan pegunungan serta suhu dingin yang disuguhkan oleh daerah Purwodadi menjadi kelebihan dalam pemilihan tapak. Keadaan tapak yang memiliki nilai lebih dapat menarik pengunjung apabila melewati daerah Tol yang berada di Purwodadi.



*Gambar 2.84 Kontur Kawasan Purwodadi
(Sumber : Data Pemda Kabupaten Pasuruan)*

Sebagian daerah Purwodadi memiliki kontur yang terjal tetapi sebagian memiliki kontur sedang. Tapak yang akan dipilih merupakan area yang berkontur sedang. Karena disan merupakan daerah bercocok tanam untuk tanaman telo. Sehingga tingkat pengaturan masa tidak diperuntukkan sesuai kontur atau menggunakan sistem memotong dan mengisi lahan.



*Gambar 2.85 Letak lahan Pada Tol Surabaya-Malang
(Sumber : Analisis Data Pemda Kabupaten Pasuruan)*



*Gambar 2.86 Letak lahan Pada Tol Surabaya-Malang
(Sumber : Analisis Data Pemda Kabupaten Pasuruan)*

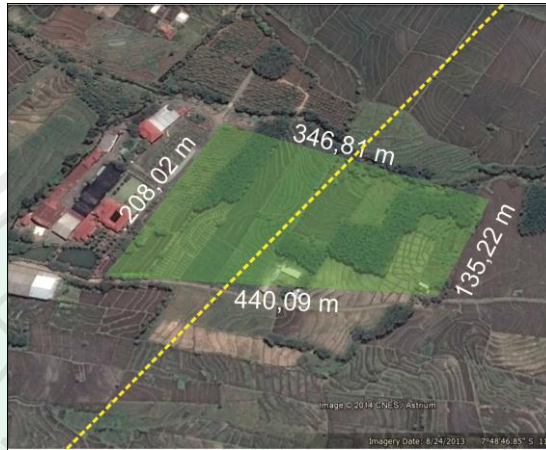


*Gambar 2.87 Lokasi lahan di Purwodadi
(Sumber : google map)*

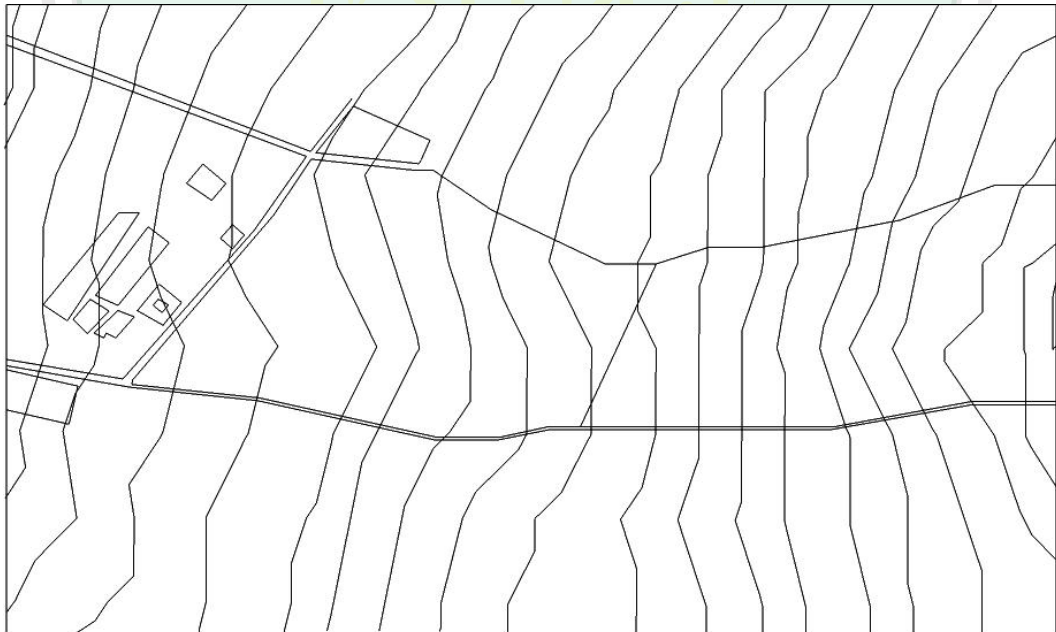
Kondisi lahan yang berada pada daerah pertanian dan terlihatnya pemandangan pegunungan yang merupakan kelebihan pada tapak yang akan dirancang. Peruntukan lahan yang terbangun pada daerah Purwodadi yaitu daerah industri saja, akan tetapi daerah yang tidak terbangun hanya pada area persawahan dan pertanian.

Adapun jenis komoditi tanaman perkebunan di Kecamatan Purwodadi meliputi tanaman kelapa, kopi, cengkeh, kapuk randu, jambu mete, kenanga dan telo. Dengan penghasilan yang berbeda setiap hasil tani. Hasil bumi yang ada dapat menjadi pelengkap tentang agrowisata yang terdapat pada perancangan *rest area* dan menumbuhkembangkan produksi lokal. Produksi lokal lain seperti pengrajin menengah dapat menyalurkan hasil kerajinan pada perancangan *rest area* ini, banyak pengrajin kecil yang terdapat pada kecamatan purwodadi seperti

kripik tempe, krupuk, pengolahan telo dan kerajinan itu semakin meningkat setiap tahunnya. (RDTR Kecamatan Purwodadi, 2011)



Gambar 2.88 ukuran tapak
(Sumber : Google earth)



Gambar 2.89 kontur Tapak
(Sumber : editing google skethcup)



*Gambar 2.90 Rencana Tapak
(Sumber : Foto Pribadi Tapak)*



*Gambar 2.91 Petani Selsai Bertani
(Sumber : Foto Pribadi Tapak)*



*Gambar 2.92 Lahan Pertanian Jagung dan Pemandangan
(Sumber : Foto Pribadi Tapak)*



*Gambar 2.93 Lahan Pertanian telo
(Sumber : Foto Pribadi Tapak)*



*Gambar 2.94 Penanda lahan tol pada tanaman telo
(Sumber : Foto Pribadi Tapak)*



*Gambar 2.95 Petani pada daerah Purwodadi
(Sumber : Foto Pribadi Tapak)*

Kondisi yang mendukung menjadikan *rest area* dapat menarik wisatawan yang datang, terletak pada tengah-tengah jalur Pandaan-Malang dan juga merupakan titik lelah dari Surabaya karena perjalanan, diharapkan *rest area* dapat mewadahi pengguna Tol Surabaya-Malang secara spesifik dan bukan bangunan yang hanya diperuntukkan tempat berhenti atau lahan kosong tanpa pengaturan perancangan pola masa. Kesetabilan pola aktivitas perlu adanya tempat yang mendukung dan suasana yang menarik agar dapat menarik pengunjung untuk beristirahat sekaligus berwisata dalam *rest area* Tol Surabaya-Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan.

BAB III

METODE PERANCANGAN

3.1. Metode Perancangan

Perancangan *rest area* tol Surabaya-Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan. Menggunakan metode dengan deskriptif analisis. Metode yang memiliki alur dalam menyempurnakan sebuah perancangan dapat menjadi tahap yang memiliki proses dalam merancang. Diantara proses yang menjadi acuan metode deskriptif yaitu latar belakang, identifikasi permasalahan yang ada, tujuan, pengumpulan data, analisa, konsep perancangan. Metode deskriptif memiliki proses tahapan awal sampai akhir, akan tetapi langkah tinjauan mengenai apa yang sudah ditekankan pada proses perlu diulas kembali.

Metode berdasarkan kondisi nyata daerah Kecamatan Purwodadi yang menjadi sebagian tempat Jalur tol Surabaya-Malang. Dan memungkinkan bagaimana titik menentukan *rest area* di bangun menjadi kajian berdasarkan kondisi nyata daerah sekitar. Analisis mengenai keadaan sebenarnya yang dapat dikembangkan melalui perancangan. Memiliki kajian yang digunakan dalam perancangan *rest area* tol Surabaya-Malang, diuraikan dalam beberapa tahapan sebagai berikut :

3.1.1 Ide Perancangan

Perancangan *rest area* memiliki latar belakang ide melalui beberapa hal yang mempengaruhi perancangan tersebut :

- Adanya pembangunan tol Surabaya-Malang yang melintasi daerah Purwodadi

- Potensi wilayah Purwodadi yang sangat mendukung untuk terbangunnya bangunan istirahat.
- Penentuan titik istirahat perjalanan dari Surabaya ke Malang.
- Pelestarian pertanian daerah Purwodadi yang memiliki area plus dalam hal cocok tanam dan menjadikan kemandirian bagi masyarakat sekitar.

3.1.2 Identifikasi Masalah

Permasalahan yang muncul dalam perancangan *rest area* antara lain :

- Belum ditentukannya jalur tol Surabaya-Malang secara mendetail.
- Perancangan *rest area* pada jalur bebas hambatan belum ditentukan oleh badan perancangan tol Surabaya-Malang.
- Penentuan titik lahan untuk *rest area* ditentukan secara pribadi berdasarkan analisis yang ada.

3.1.3 Tujuan Perancangan

Permasalahan yang ada dalam perancangan *rest area* merupakan argumentasi dari hal-hal yang menjadi permasalahan secara menyeluruh, sedangkan tujuan disini membahas tentang pencapaian yang menjadi dasar perancangan *rest area*, antara lain

- Akan adanya titik pemberhentian untuk istirahat dalam area bebas hambatan.
- Menjadikan kawasan purwodadi sebagai contoh pertanian aktif dan produktif, dalam memanfaatkan sumber daya alam.
- Menjadikan wadah usaha baru bagi masyarakat karena daerah cocok tanam mereka bekurang untuk pembangunan tol.

- Mengangkat daerah dan Pemerintah Kabupaten Pasuruan dalam aspek Pariwisata.

3.1.4 Pengumpulan Data

Pencarian dan pengolahan data dapat digolongkan dalam dua kategori, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat. Sedangkan data sekunder yaitu data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya, atau data yang diperoleh dari bahan perpustakaan (Marzuki, 2000: 56).

Informasi dari data primer dan sekunder menggunakan metode yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

- **Observasi (data primer)**

1. Observasi Lahan

Pengamatan secara langsung terhadap lahan demi memperoleh kondisi eksisting pada lahan, pengamatan ini berdasarkan kondisi nyata pada lahan sehingga dapat mendapatkan informasi secara jelas dan akurat.

2. Studi Banding

Studi banding dilakukan terhadap obyek sejenis sehingga dapat mendapatkan informasi terhadap bangunan *rest area* yang sudah ada sehingga dapat menjadi acuan terhadap perancangan, studi banding dilakukan untuk mengkaji obyek sejenis apabila ada kesalahan dalam pembangunan maka tidak perlu diulas, hanya memasukkan kebenaran yang ada. Seperti pengamatan pada *rest area* Semarang Km 21, yang

memiliki pembagian kawasan secara otentik dengan mengedepankan aspek sirkulasi.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah penjabaran mengenai informasi yang ada pada hal akan dikaji, dokumentasi berisi informasi berupa foto atau rekaman video.

- **Literatur (data sekunder)**

Informasi yang dapat dikaji dari buku, website, jurnal, dinas terkait, kebijakan pemerintah, situs sosial. Data yang dapat menunjang perancangan sehingga menjadi kebutuhan yang komplit dalam tahap perancangan dan data tersebut harus benar atau menjadi informasi yang solid untuk diambil informasinya.

3.1.5 Analisis

Analisis dalam perancangan merupakan tahap awal untuk mengaplikasikan perancangan dalam tapak, dalam analisa diperlukan pertimbangan sebagai bahan perbandingan demi mendapatkan hal yang mendekati perancangan yang tepat. Tahapan menganalisa dalam perancangan arsitektur dimulai dari analisis tapak, analisis fungsi, analisis kebutuhan ruang, analisis pengguna, analisis bentuk, analisis struktur, analisis utilitas. Dalam analisis terdapat penjabaran mengenai detail yang akan dikaji seperti berikut ini :

3.1.5.1 Analisis Tapak

Analisis tapak adalah cara mengetahui kondisi tapak dengan pertimbangan, manfaat dari analisis tapak dapat melihat kelebihan dan

kekurangan lahan. Analisis yang akan dilakukan pada Kecamatan Purwodadi yang akan melihat kondisi lahan dan sekitar secara langsung, sehingga mendapatkan informasi secara jelas dan mempermudah dalam perancangan. Dalam analisis tapak dapat mempengaruhi perancangan terhadap analisis perletakan bangunan, analisis bentuk fasade bangunan, analisis bukaan bangunan, analisis view (pandangan) kedalam keluar, analisis sirkulasi, analisis terhadap matahari, analisis pengaruh angin, entrance, analisis vegetasi, penzoningan, analisis kebisingan, analisis aksesibilitas.

3.1.5.2 Analisis Fungsi

Analisis fungsi diperuntukkan untuk pengaturan ruang dalam perancangan *rest area*, bagaimana ruang tersebut dapat mencakup kebutuhan pengguna dan melayani pengguna sesuai aktivitas pengguna, analisis fungsi disini dapat menjadi penyesuai antar ruang agar tidak terjadi ruang yang terbuang. Analisis fungsi juga dapat menjadi penentu besaran ruang berdasarkan fungsi pengguna.

3.1.5.3 Analisis Kebutuhan Ruang

Kebutuhan ruang berfungsi sebagai penentu persyaratan ruang dalam *rest area* sehingga dapat mengetahui kebutuhan perilaku pengguna dan dapat menentukan fasilitas yang akan dirancang dalam *rest area*.

3.1.5.4 Analisis Pengguna

Analisis yang menentukan kebutuhan pengguna dalam *rest area* dapat membagi zona menjadi daerah umum atau khusus, dalam analisis pengguna dapat dilihat skema pengguna *rest area* mulai datang sampai pergi, hal ini sebagai penentu perilaku pengguna yang akan memasuki *rest area*.

3.1.5.5 Analisis Bentuk

Analisis bentuk menjadikan identitas bangunan dengan mngedepankan bukaan bangunan pada area umum sebagai memasukkan pemandangan kedalam bangunan dan menjadi daya ketertarikan pengunjung terhadap *rest area*. Bentuk yang akan dimbil yaitu skema bentuk bangunan sekitar dan bahan yang menjadi daerah *local rest area*.

3.1.5.6 Analisis Struktur

Analisis struktur berkaitan dengan perancangan yang akan dibangun, *rest area* yang berada pada kawasan lalu lalangnya kendaraan setiap hari menjadi bahan yang perlu diperhatikan lebih dalam terhadap kekuatan struktur bangunan *rest area*. Penggabungan struktur dengan tol yang akan terbangun menjadi fungsi lebih dalam perancangan *rest area*. Bahan yang digunakan menyesuaikan dengan kondisi sekitar sehingga memungkinkan tidak adanya perbedaan ciri khas daerah Purwodadi.

3.1.5.7 Analisis Utilitas

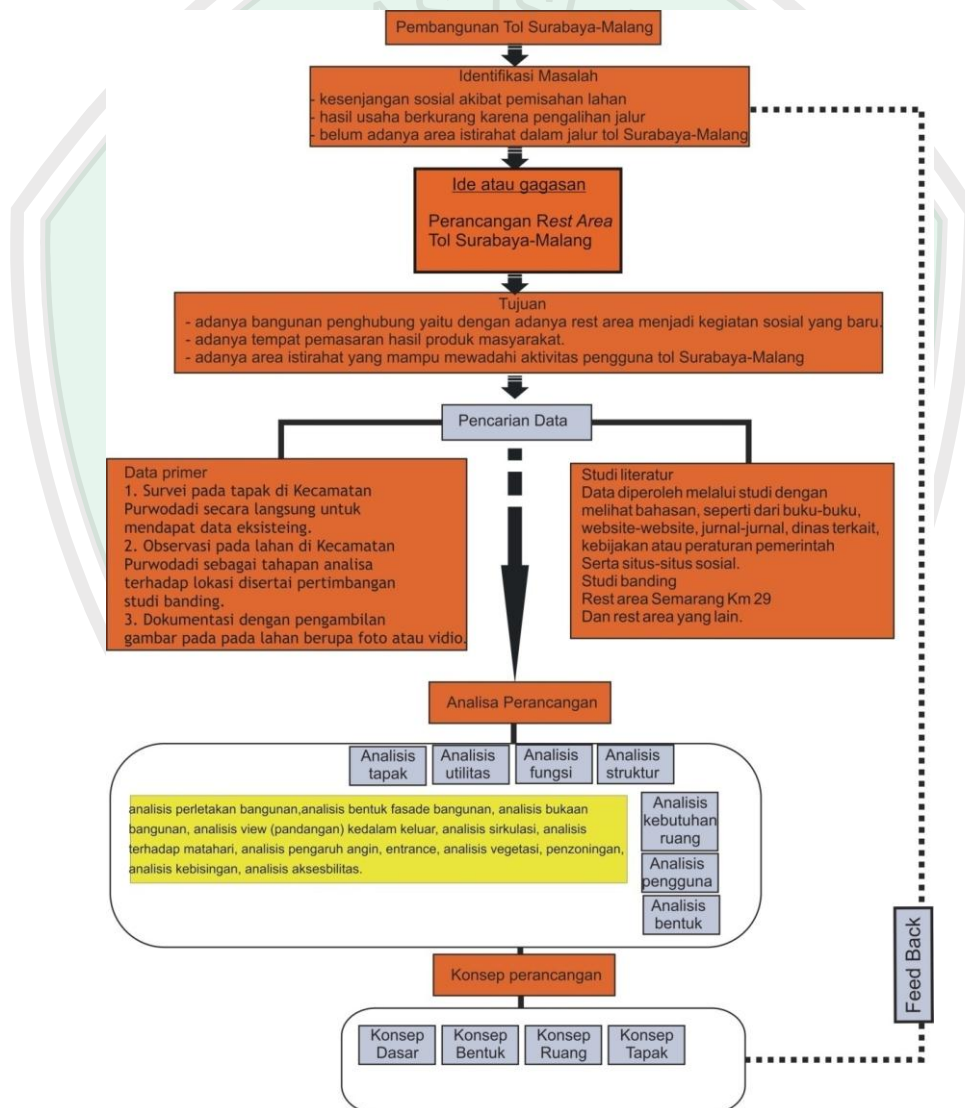
Analisis utilitas berfungsi sebagai bahan untuk melihat sistem siklus daya energi yang terdapat dalam bangunan, meliputi sistem penyediaan air bersih, sitem drainase, sistem pembuangan sampah, jaringan listrik, sistem keamanan dan komunikasi. Dengan metode yang berfungsi secara menyeluruh.

3.1.6 Konsep

Konsep perancangan adalah adanya hasil mengenai pertimbangan yang terjadi dalam analisa, dimana pertimbangan tersebut memiliki potensi untuk dipilih sebagai konsep dalam perancangan *rest area*. Konsep memiliki kesesuaian

dengan obyek, kajian keislaman dan tema *Regionalism*. Konsep dalam perancangan terdiri dari konsep dasar konsep bentuk, konsep tapak konsep ruang, dengan pembagian yang sudah dijelaskan sebagai pilihan yang memiliki pertimbangan.

3.1.7 Skema Perancangan



Gambar 3.1 Skema metode Perancangan Rest area Tol Surabaya-Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan
(Sumber : Analisis, 2016)

BAB IV

ANALISIS PERANCANGAN

4.1 Analisis Tapak

Tapak terdapat pada Kelurahan Cowek Kecamatan Purwodadi, yang dilewati Tol Surabaya-Malang yaitu di Kecamatan Purwodadi Kabupaten pasuruan yang memiliki sisi lebih pada pemandangan dan sektor pertanian. Daerah Purwodadi merupakan pintu gerbang menuju Kota Malang yang memiliki pemandangan alam yang bagus. Dipilihnya Purwodadi sebagai tempat dimana perancangan lahan untuk *rest area* karena berada pada titik jenuh pengendara Tol dari arah Surabaya dan memiliki pemandangan yang mendukung serta terpecahnya daerah pertanian karena adanya Tol Surabaya-Malang.



*Gambar 4.2 gambaran lokasi
(Sumber : analisa pribadi)*

4.1.1 Lokasi Tapak

A. Bentuk, Ukuran, dan Kondisi Fisik Tapak

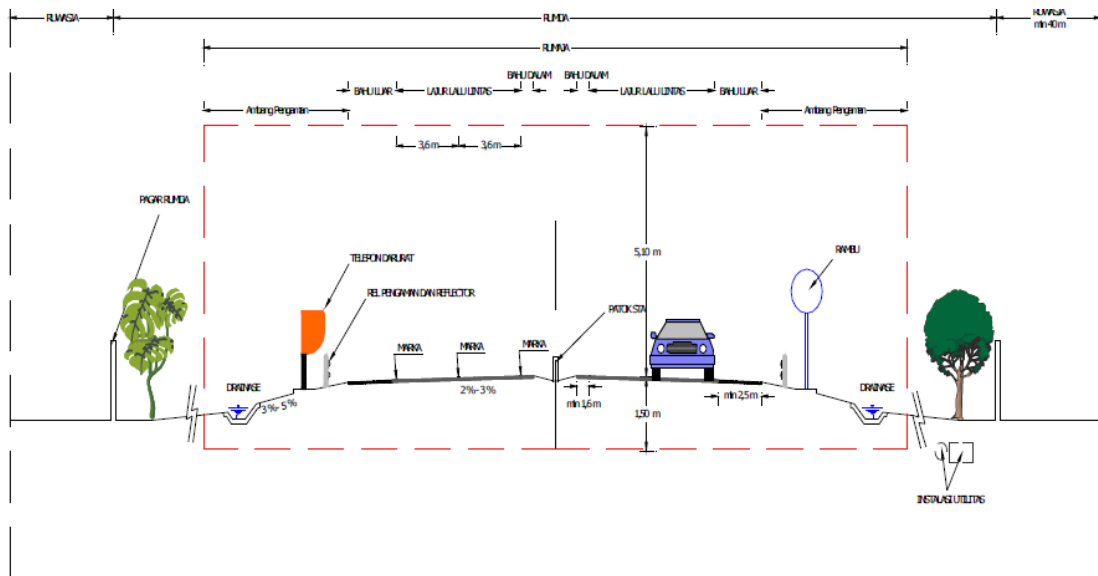
Lokasi tapak berada di Secara geografis Kecamatan Purwodadi berada pada posisi koordinat antara $7^{\circ}47'00''$ LS - $07^{\circ}53'00''$ LS dan antara $112^{\circ}36'00''$ BT - $112^{\circ}46'00''$ BT. Dengan batas-batasnya adalah sebagai berikut :

- Sebelah utara : Kecamatan Purwosari
- Sebelah timur : Kecamatan Tutar
- Sebelah Selatan : Kabupaten Malang
- Sebelah Barat : Kecamatan Sukorejo

Bentuk tapak tidak teratur dan memiliki kontur yang tidak begitu curam, berada ditengah persawahan dan perkebunan telo. Akses masuk pada tapak tidak sulit Karen sudah terbangunnya jalan desa yang mudah dilewati

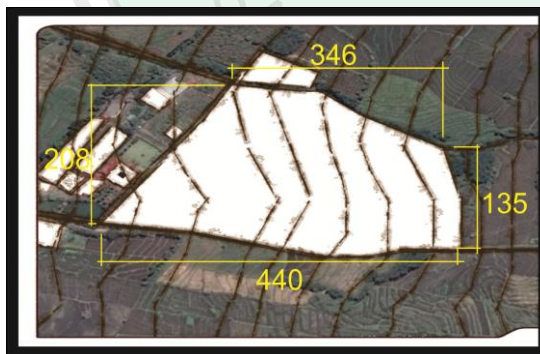


*Gambar 4.3 bentuk tapak
(Sumber : analisa pribadi)*



Gambar 4.4 ukuran Tol
(Sumber : standart konstruksi bangunan, 007/BM/2009)

Ukuran pada tapak 42.748 m² sekitar 43 hektare dan akan dilalui jalan tol berjarak 1200 m. Area jalan tol diambil dari daerah pembebasan lahan pada persawahan di Purwodadi.



Sebelah utara 346 m
Sebelah barat 208 m
Sebelah selatan 440 m
Sebelah timur 135 m

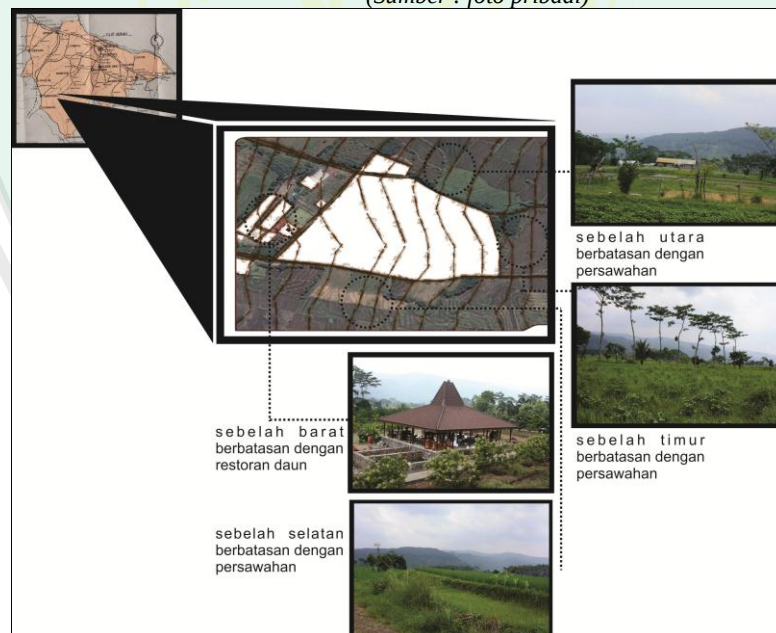
Gambar 4.5 dimensi tapak
(Sumber : analisa pribadi)

B. Kondisi lingkungan

Lahan merupakan daerah persawahan yang diapit bukit dan diperuntukkan area perdagangan dan jasa karena pada sebelah barat terdapat gudang dan restoran. Jarak dengan perumahan warga tidak dekat.



Gambar 4.6 foto restoran daun
(Sumber : foto pribadi)



Gambar 4.7 batasan tapak
(Sumber : foto pribadi)

4.1.2 Analisis S.W.O.T

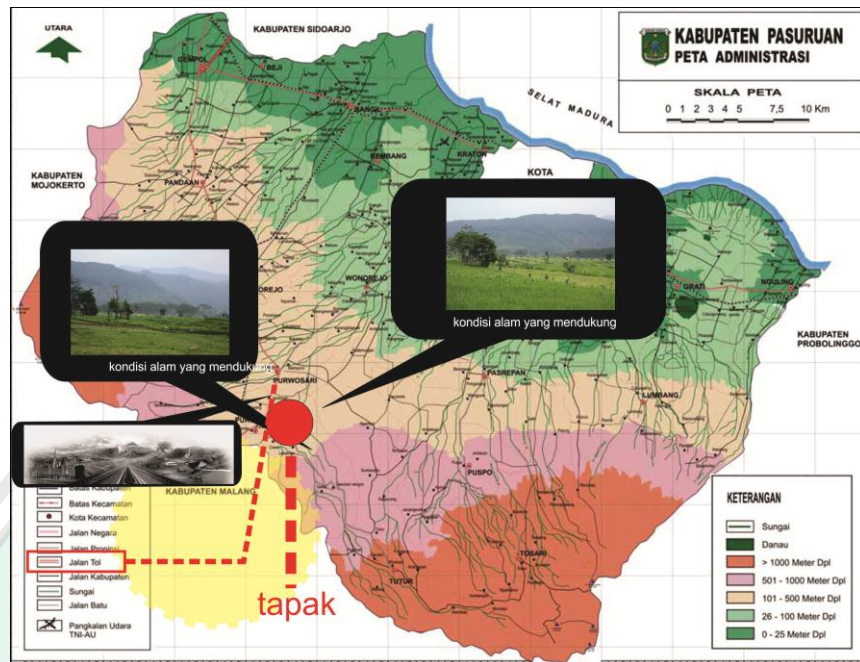
Analisis S.W.O.T. adalah metode untuk mengetahui segala kemungkinan yang akan terjadi dalam suatu tahap program kerja / rencana perancangan. Dimana analisis S.W.O.T. memiliki singkatan Strength (potensi atau kekuatan), Weakness (kelemahan), Opportunity (Peluang), Threatment (ancaman). Metode analisis ini akan digunakan untuk mengkaji lebih dalam tentang alasan memilih lahan / lokasi tapak.

4.1.2.1 Strength (Potensi / Kekuatan)

Dalam hal ini lebih di fokuskan dalam kondisi fisik untuk mengetahui seberapa besar potensi yang ada pada lahan tapak.

1. Lokasi strategis

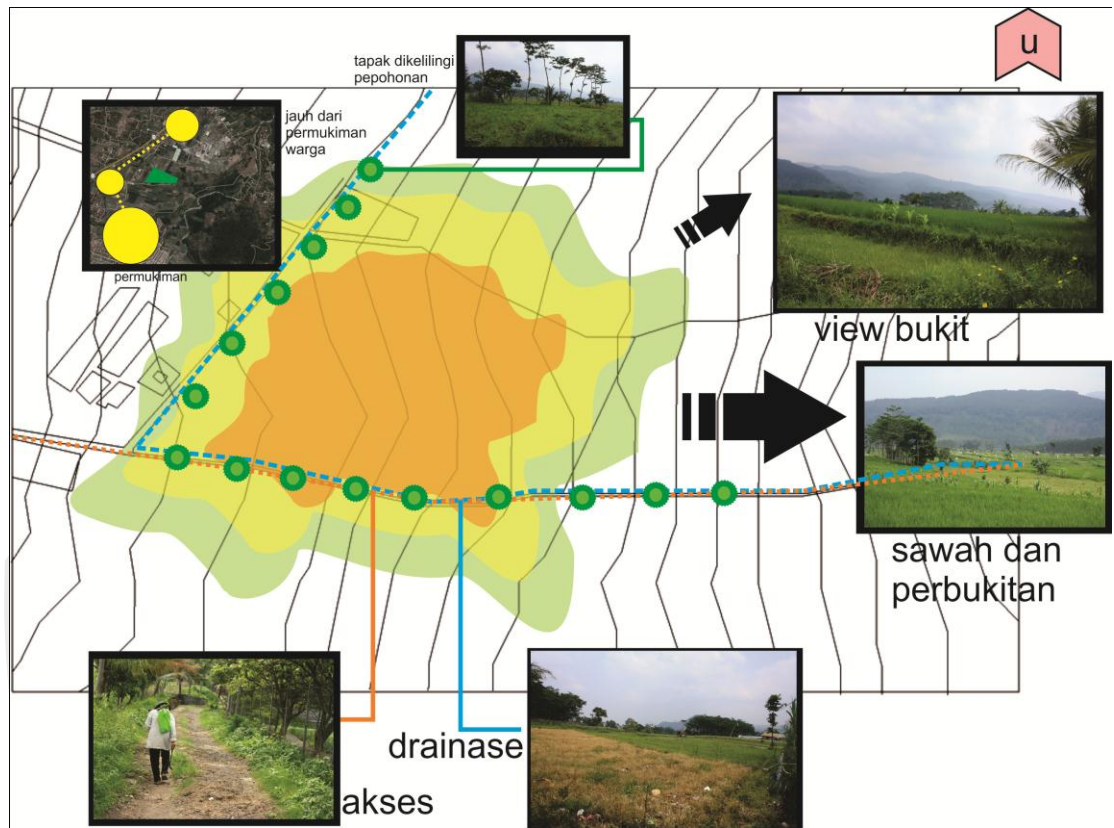
Kelurahan Sisir merupakan daerah yang dilewati Tol Surabaya Malang. Daerah ini dapat menjadi potensi dalam perancangan, selain menjadi jalan penghubung antara Surabaya dan Malang daerah ini memiliki pemandangan alam yang sangat bagus, sehingga dapat menjadi keunggulan tersendiri. Dan juga menjadi gerbang selamat datang masuk wilayah Malang.



Gambar 4.8 kondisi tapak
(Sumber : google.com dan foto pribadi)

2. Potensi lingkungan dan kondisi tapak

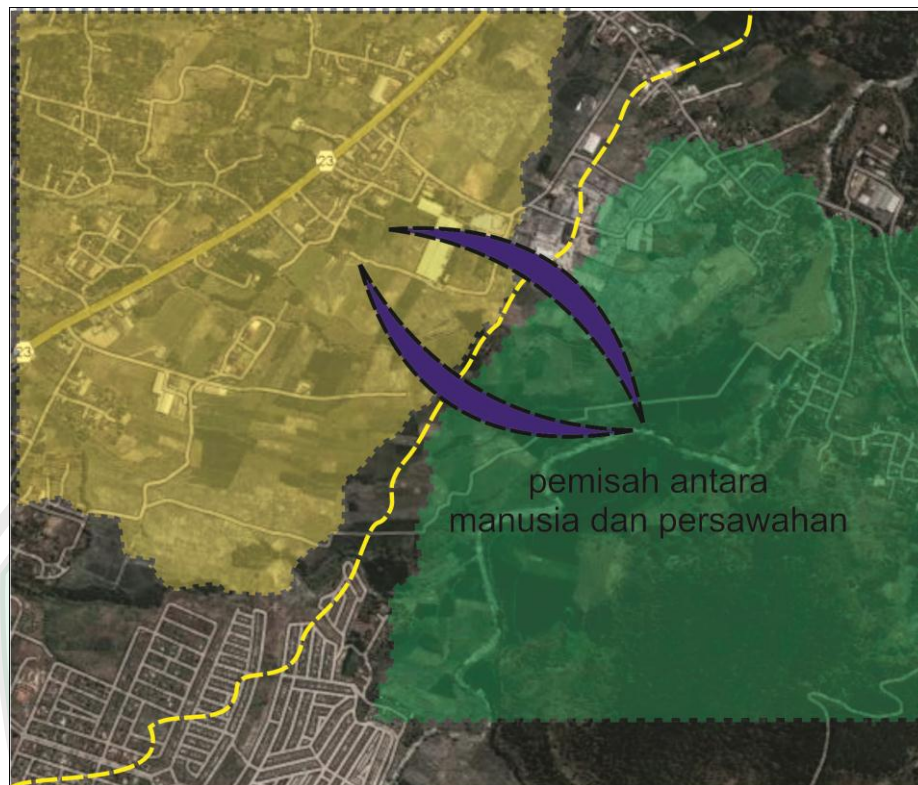
Potensi pada tapak, sudah adanya drainase sebagai pembuangan air. Dan memiliki akses yang mempunyai untuk kendaraan roda empat, view yang begitu bagus juga menjadi kelebihan tersendiri, dan area hijau pada tapak sangatlah banyak. Permukiman warga juga agak jauh, cocok untuk pembangunan rest area Tol.



Gambar 4.9 kondisi tapak
(Sumber : foto pribadi)

4.1.2.2 kelemahan

Tapak terdapat pada lahan yang kurang terjangkau sebagai bangunan industri, dikarenakan akses menuju tapak kurang memadai jika dilewati kendaraan berat. Dan pembangunan rest area bersamaan dengan pembangunan Tol Surabaya Malang. Pembangunan rest area ini secara tidak langsung menjadi pembatas antara warga dan persawahan yang diolah warga.



Gambar 4.9 kekurangan tapak
(Sumber : google map dan analisa pribadi)

4.1.2.3 Keuntungan dan peluang

Tinjauan keuntungan dan peluang adalah segi administratif yaitu melihat sarana dan prasarana yang dapat menjadi potensi, sehingga dapat mendukung terlaksananya perencanaan

A. Memanfaatkan lahan sebagai rest area yang sesuai peruntukan

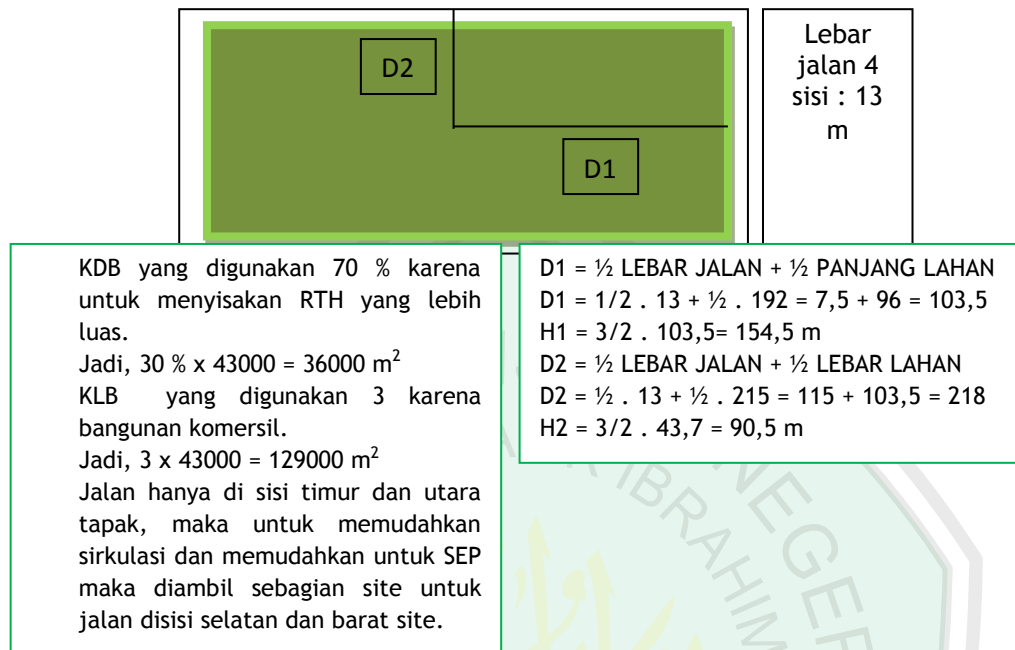
Kecamatan Purwodadi merupakan daerah perbatasan dengan Kabupaten Malang, Purwodadi memiliki potensi alam yang sangat mendukung sebagai bangunan publik. Rest area ini pun akan menjadi rest area pertama yang bukan sekedar lahan kosong sebagai tempat parkir tetapi menjadi media istirahat sebagai kebutuhan primer untuk pengguna Tol

B. Menjadi ikon daerah

Perancangan rest area Tol Surabaya Malang menjadi ciri khas pemerintah daerah sebagai salam melambai untuk pengunjung dari kota wisata Malang dan Batu. Dapat menjadi inflasi bagi masyarakat UKM yang sudah menjadi program daerah tentang kemajuan usaha kecil menengah dengan memamerkan produk lokal.

4.2 Kebijakan Tapak

Sebagaimana tercantum dalam RDTRK Kabupaten Pasuruan bahwa wilayah kecamatan Purwodadi pada umumnya merupakan bangunan horisontal karena sebagian besar berlantai satu sampai tiga. PERDA KABUPATEN PASURUAN, Point 3 syarat pada bangunan untuk perdagangan dan jasa yang terletak pada Tol Surabaya Malang. KDB = 50 - 100 %, KLB = 50-300%, dan TLB = 1-3 lantai, dan termasuk sistem parkir di dalam bangunan serta parkir dipinggir jalan. Untuk memperkirakan kebutuhan lahan berdasarkan kebijakan RDTRK maka akan di kaji dalam perhitungan berikut :



4.3 Prinsip Analisis

Prinsip analisis adalah penataan skema analisis tapak terhadap objek perancangan, dalam prinsip analisis terdapat kondisi eksisting yang dijabarkan dalam analisis tapak, analisis fungsi yang dijabarkan dalam tabel dan konsep perancangan. Penjelasan Analisis Tapak dan Fungsi dijabarkan pada lampiran (4.3 Prinsip Analisis)

4.4 Analisis Batas, Bentuk dan Kontur Tapak

Analisis Batas merupakan bagian yang menjadi pembatas dalam tapak yaitu sebelah utara, timur, barat dan selatan dijelaskan dalam lampiran perancangan.

Analisis Bentuk dan Kontur tapaka merupakan data dari kondisi eksisting tentang profil tapak, dengan adanya profil tapak dapat diambil tanggapan terhadap bentuk bangunan dan tatanan masa bangunan. Penjelasan batas,

bentuk dan kontur tapak dijelaskan dalam lampiran perancangan. (4.4 *Analisis Batas, Bentuk dan Kontur Tapak*)

4.5 Analisis Sinar Matahari dan Angin

Analisis sinar matahari dan angin menjelaskan tentang pencahayaan dan penghawaan kondisi eksisting yang akan di analisis dan tanggapannya, dijelaskan pada lampiran perancangan (4.5 *Analisis Sinar Matahari dan Angin*)

4.6 Analisis View kedalam dan keluar

Analisis view kedalam dan keluar memberikan kesan pandangan pengunjung terhadap bangunan, sisi luar dan sisi dalam memiliki keunggulan masing- masing yang akan ditampilkan dalam lampiran perancangan.(4.6 *Analisis View kedalam dan keluar*)

4.7 Analisis Kebisingan dan Sirkulasi

Analisis kebisingan menjelaskan bagaimana perancangan dapat di bagi menjadi beberapa lokasi yaitu public, semi publik dan privat hal ini dijelaskan dalam lampiran perancangan.

Analisis Sirkulasi menjelaskan perbedaan jalur pengendara dan pejalan kaki, pembagian jalur pada tapak di jelaskan dalam lampiran perancangan *Rest Area* (4.7 *Analisis Kebisingan dan Sirkulasi*)

4.8 Analisis Vegetasi

Analisis Vegetasi tentang pengaturan vegetasi terhadap perancangan, pengolahan vegetasi yang sudah ada pada tapak dan tanggapannya. Yang akan dijelaskan dalam lampiran perancangan. (4.8 Analisis Vegetasi)

4.9 Analisis Struktur dan Utilitas

Analisis struktur dan utilitas merupakan penggunaan struktur pada perancangan yaitu menggunakan struktur *space frame* dan rangka batang yang akan dijelaskan dalam lampiran perancangan. Analisis utilitas merupakan kelengkapan fasilitas atau perlengkapan yang menunjang keamanan, kenyamanan dari segi pencahayaan dan instalasi dalam sebuah bangunan, yang akan dijelaskan dalam lampiran perancangan (4.9 Analisis Struktur dan Utilitas)

4.10 Analisis Air hujan

Analisis air hujan merupakan tanggapan perancangan terhadap kondisi curah hujan dan iklim pada tapak, pengertian analisis air hujan dijelaskan pada lampiran perancangan (4.10 Analisis Air hujan)

4.11 Analisis Fungsi

Perancangan Rest area Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan merupakan area istirahat yang dapat menjadi tempat singgah atau istirahat total, dengan rest area ini diharapkan pengendara dapat melanjutkan perjalanan dalam kondisi yang kembali bugar. Beberapa fungsi dalam rancangan ini telah dijelaskan dalam bab sebelumnya, dan pada sub bab ini akan di jelaskan lebih rinci dalam pengelompokkan fungsi yang di butuhkan dalam rancangan. Terdapat aktivitas-aktivitas yang dikaitkan dengan masing-masing fungsi yang di rancang sebagai memenuhi kebutuhan ruang. Berikut pengelompokan fungsi:

1. Fungsi Primer

Fungsi primer adalah fungsi utama dalam bangunan, yang menjadi pusat dalam bangunan. Maka fungsi utama Perancangan Rest area Tol Surabaya Malang adalah area istirahat untuk pengguna Tol Surabaya Malang.

2. Fungsi Sekunder

Pada fungsi sekunder adalah fungsi yang mendukung Perancangan Rest area Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan yaitu untuk pengalokasian sumber daya yang ada dapat memiliki nilai jual lebih.

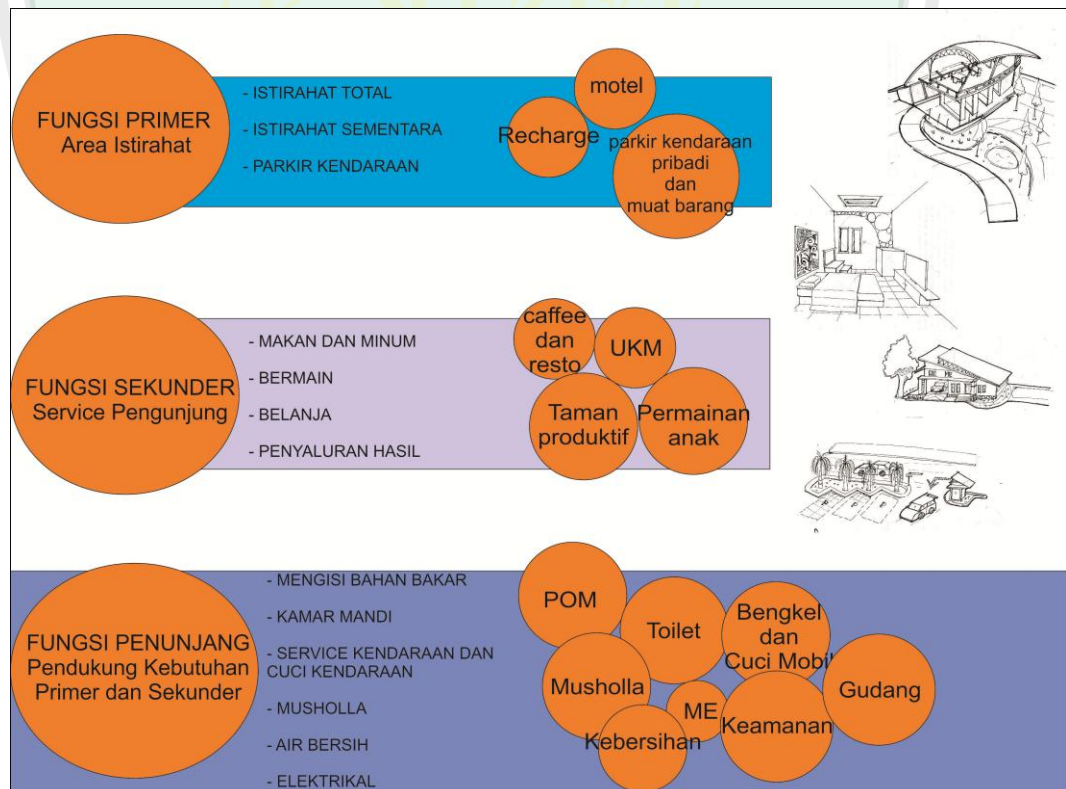
3. Fungsi Penunjang

Fungsi penunjang adalah fungsi atau kegiatan yang mendukung terlaksananya setiap kegiatan primer maupun sekunder yang terjadi dalam

Perancangan Rest area Tol Surabaya Malang. Meliputi sarana peribadatan, toilet, parker kendaraan dan lain sebagainya.

4.12 Analisis Aktivitas dan Pengguna

Dalam analisis aktifitas Perancangan Rest area Tol Surabaya Malang, diklasifikasikan berdasarkan jenis fungsi. Fungsi tersebut meliputi kegiatan istirahat total atau sementara, berwirausaha dalam cakupan usaha kecil menengah (UKM), refreshing, makan dan beribadah.



Gambar 4.10 analisis fungsi
(Sumber : Analisis, 2016)

Tabel 4.13 Analisis Aktivitas

Fungsi Primer							
No	Jenis Aktivitas	Sifat Aktivitas	Perilaku Beraktivitas	Jenis Pengguna	Jumlah Pengguna	Rentang Waktu	Ruang
1							Area Istirahat
a	Istirahat total	Aktif dan tidak rutin	Duduk, tidur, berbincang,	Pengunjung	200-500 orang	2 x 24 jam	Motel
	Bersantai	Aktif dan rutin	Duduk, bersandar, berbincang, makan	Pengunjung	200-500 orang	10-30 menit	
	Makan dan minum	Aktif dan rutin	Berdiri, memasak, makan, minum, mencuci peralatan	Petugas dan pengunjung	50-100 orang	12 jam	
	Istirahat sementara	Aktif dan rutin	Duduk, Berbincang,	Pengunjung,	200-500 orang	18 jam	
b	Membaca	Aktif dan tidak rutin	Dilakukan dengan berdiri, maupun duduk	Pengunjung	20-80 orang	1-2 jam	Recharge
	Bersantai	Aktif dan rutin	Duduk, bersandar, berbincang, makan	Pengunjung	200-500 orang	10-30 menit	
	Duduk bercengkrama	Aktif dan rutin	Berdiri, jongkok, duduk	Semua orang	200-500 orang	30-120 menit	

c	Bekerja	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, berbincang, buang air, bekerja, beribadah	Petugas kantor	5-10 orang	12 jam	Kantor
Fungsi Sekunder							
1	Taman Produktif						
a	Berjalan dan bersantai	Aktif dan tidak rutin	Berjalan, melihat tanaman, belajar.	Pengunjung dan petugas	200-300 orang	24 jam	Taman
b	perawatan	Aktif dan rutin	Berdiri, tidur, duduk, buang air, beribadah	petugas	5-10 orang	24 jam	Ruang petugas taman
c	pendataan	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, berbincang, buang air, bekerja, beribadah	Perugas kantor	5-10 orang	12 jam	Kantor pertamanan
e	Menjual hasil tanam	Pasif dan rutin	Berdiri, duduk, berbincang, membeli dan menjual	Pengunjung dan petugas	100-200 orang	8 jam	Penjualan produk
2	Kafe dan Resto						
a	Makan dan minum	Aktif dan rutin	Berdiri duduk makan dan minum, buang air	Pengunjung	200-300 orang	3-5 jam	restoran
b	Memasak, mencuci, penyajian	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, memasak, mencuci alat,	Petugas dan koki	5-15 orang	8 jam	Dapur
3.	Pertokoan produk daerah usaha kecil menengah (UKM)						

a	Menjual dan membeli	Aktif dan rutin	Berdiri, berjalan, berbincang, tawar menawar	Semua orang	200-300 orang	8 jam	Pertokoan UKM
b	Bekerja	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, makan, berjalan, pendataan	Petugas	1-10 orang	8 jam	Kantor UKM
4	Area Permainan Anak						
a	Bermain dan belajar	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, bermain, belajar,	Pengunjung	20-50 orang anak kecil	8 jam	Area bermain
b	Menunggu	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, menunggu	Pengunjung	10-50 orang	8 jam	Ruang tunggu orang tua
d	Pemberian obat	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, berjalan, makan, berbincang	petugas	1-5 orang	8 jam	Ruang P3K
b	bekerja	Aktif dan rutin	Berdiri, tidur, duduk berganti pakaian	petugas	5-10 orang	12 jam	Ruang istirahat
Fungsi Penunjang							
1	Pom bensin						
a	Pengisian bahan bakar	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, membayar, mengisi bahan bakar	Semua orang	10-50 kendaraan	24 jam	Pom bensin
b	Kantor	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, bekerja	Petugas	5-10 orang	24 jam	Kantor Pom Bensin
c	Supleyor	pasif dan rutin	Berdiri, berjalan, mengisi	Petugas	2 kendaraan	3-5 jam	Ruang tangki

			tangki,		tangki		
d	Buang Air	Aktif dan rutin	Berdiri, jongkok, duduk membasuh, mengaca	Semua orang	2-5 orang	5-10 menit	Toilet
e	Beribadah	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, beribadah, berbincang	Semua orang	7-10 orang	30 menit	Musholla
2	Bengkel dan cuci kendaraan						
a	Reparasi kendaraan	Aktif dan rutin	Berdiri, reparasi, ganti oli,	Pengunjung dan petugas	5-15 kendaraan	12 jam	Bengkel
b	Mencuci	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, mencuci kendaraan	Pengunjung dan petugas	5-15 kendaraan	12 jam	Cuci kendaraan
c	Ganti baju dan istirahat	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, ganti baju,	petugas	10-20 orang	12 jam	Ruang ganti dan istirahat
d	Menunggu	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, menunggu	pengunjung	20-40 orang	12 jam	Ruang tunggu
3	Keamanan						
a	Bekerja	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, menjaga, berjalan, makan,	petugas	10-15 orang	24 jam	Pos satpam
b	Mengawasi	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, menjaga, berjalan, makan,	Petugas	2-5 orang	24 jam	Ruang cctv
4	Staff kebersihan						
a	Bekerja	Aktif dan	Berdiri, duduk, menjaga,	petugas	10-15 orang	12 jam	Ruang Petugas Kebersihan

b		rutin	berjalan, makan,				
	Meletakkan barang	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, menjaga, berjalan, meletakkan alat	petugas	7-10 alat kebersihan	12 jam	Gudang
5	ME mekanikal dan elektrikal						
a	Bekerja	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, menjaga, berjalan, makan,	petugas	10-15 orang	12 jam	Ruang ME
b	Meletakkan barang	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, menjaga, berjalan, meletakkan alat	petugas	7-10 alat kebersihan	12 jam	Gudang
c	Buang Air	Aktif dan rutin	Berdiri, jongkok, duduk membasuh, mengaca	Semua orang	2-5 orang	5-10 menit	Toilet
d	Parkir	Aktif dan rutin	Berdiri, berjalan, mengendarai,	Petugas	2 kendaraan	12 jam	Parkir kendaraan ME
6	Informasi industri dan pariwisata di Kabupaten Pasuruan						
a	Bekerja	Aktif dan rutin	Berdiri, duduk, menjaga, berjalan, makan,	petugas	10-15 orang	8 jam	Ruang informasi

(Sumber: Analisis 2016)

Tabel 4.14 Analisis Pengguna

Fungsi	Kegiatan	Aktivitas	Pengguna
Fungsi Primer	Beristirahat dan mengisi energi	Parkir kendaraan, Beristirahat, Melihat, Berjalan,	Pengunjung petugas
Fungsi Sekunder	Pemasaran produk lokal	Belajar, Menjual, Membeli, Bermain, Memelihara, Makan, Minum.	Pengunjung Petugas
Fungsi Penunjang	Mendukung terlaksananya semua kegiatan baik primer maupun sekunder	Berjalan, duduk, makan, minum, mencatat, berbincang, mencatat, parkir Kendaraan, wudhu, sholat, adzan, iqomah, dzikir, membaca Al-Qur'an, makan, minum, memasak, mencuci piring, menyapu, mengepel, mengawasi	Pengunjung Petugas Pengelola Cleaning Service Security Mekanik

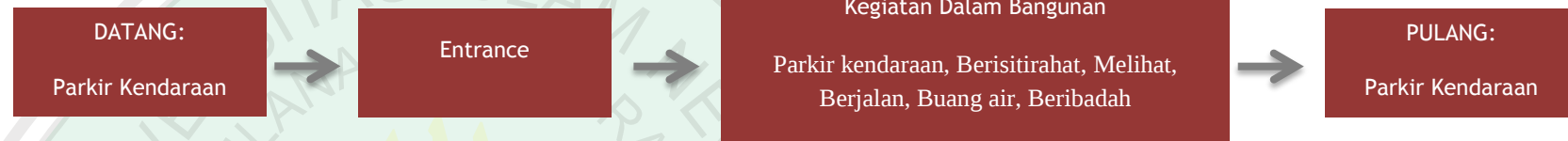


4.15 Analisis Sirkulasi Pengguna

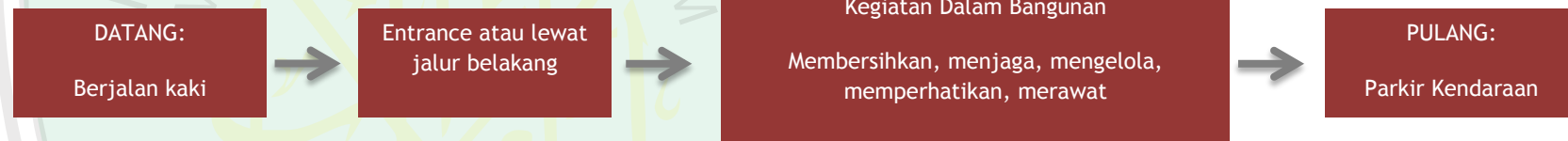
Pengguna dalam Rest Area Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan memiliki pengelompokan fungsi dan menciptakan beberapa aktivitas pengguna sebagai berikut:

1. Fungsi Primer

a) Pengunjung

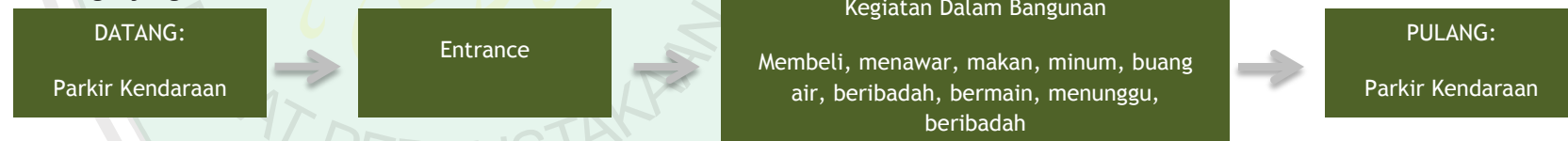


b) Petugas

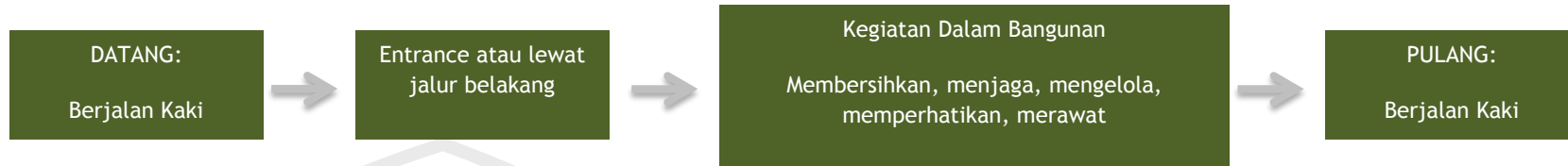


2. Fungsi Sekunder

a. Pengunjung

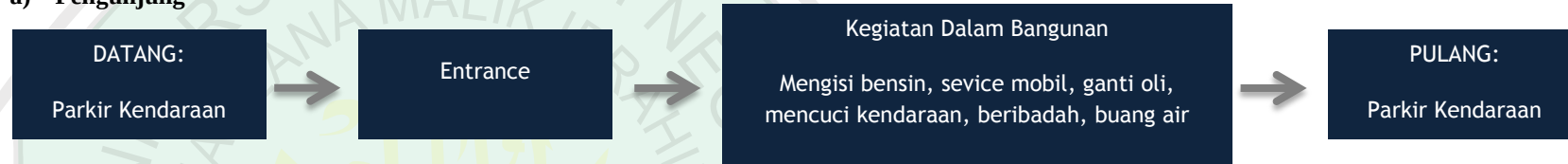


b) Petugas

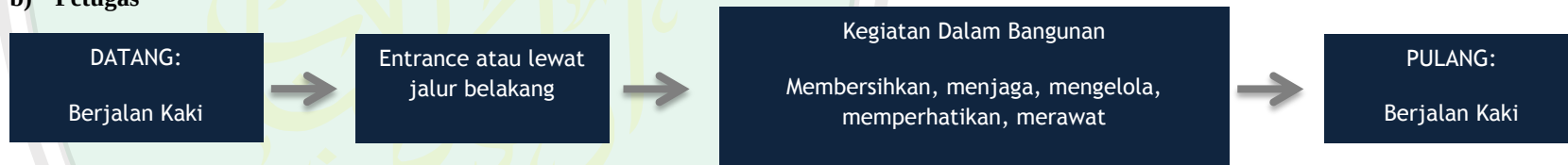


c) Fungsi Penunjang

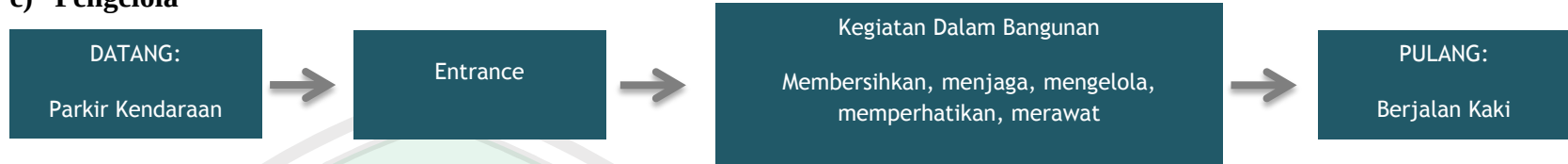
a) Pengunjung



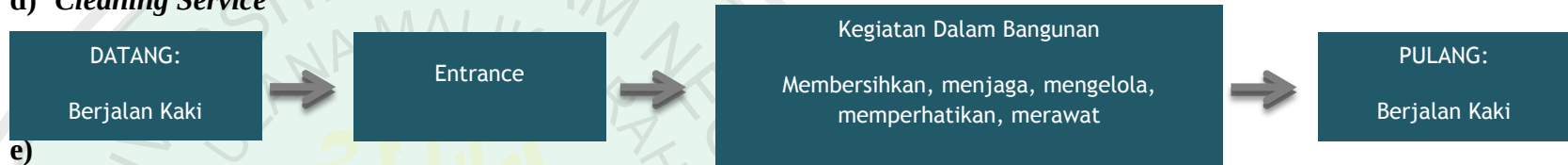
b) Petugas



c) Pengelola

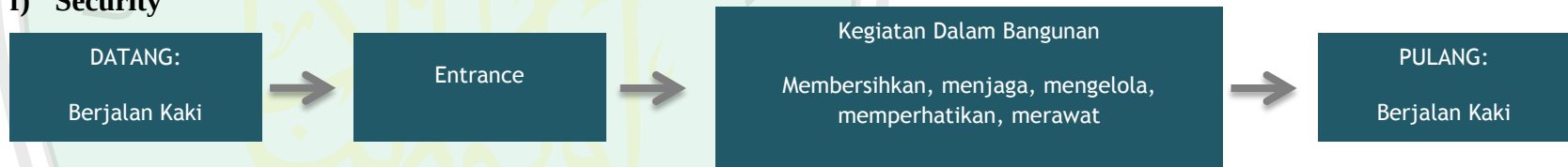


d) Cleaning Service

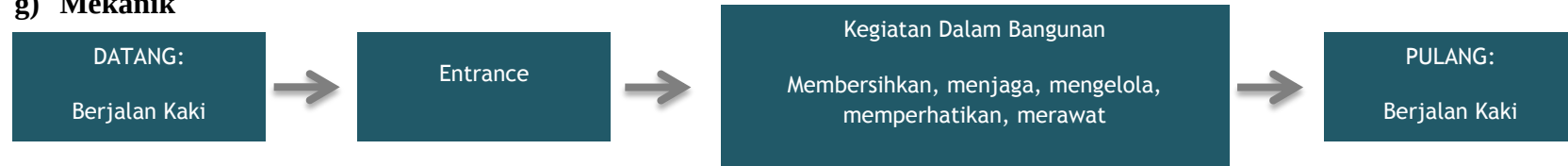


e)

f) Security



g) Mekanik



4.16 Analisis Ruang

4.16.1 Kebutuhan Ruang

Dari hasil analisis fungsi dan studi literatur, maka ruang-ruang yang dibutuhkan dalam Rest Area Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan ini adalah:

Tabel 4.6.2 Analisis Kebutuhan Ruang (Fungsi Primer)

No	Fungsi Primer
----	---------------

	Ruang	Jenis ruang	Jumlah ruang	Dimensi Ruang	Kapasitas	Luas Total
1.	Motel	Kamar tidur	100	500 x (0,6 m x 1,2m) Manusia	500 orang	4200 m ²
				500 (1,80 m x 2,20 m) tempat tidur		
				500 x (0,6 mx 0,8m) almari		
				510x (2m x 1,5m) Toilet		
				30 % Sirkulasi		
		lobby	1	8 x (0,6 m x 1,2m) Manusia	1-10 orang	30 m ²
				5 x (1,4 m x 0,7m) Meja		
				15 x (0,3m x 0,7) Kursi		
				30% Sirkulasi		
		gudang	1	4x (0,6 m x 1,2m) Manusia	4-5 orang	20 m ²
				3 x (3m x 0,7m) Meja		
				5 x (0,3m x 0,7) Kursi		
		Kantor	1	30% Sirkulasi	1-4 orang	30 m ²
				4 x (0,6m x 1,2m) Manusia		

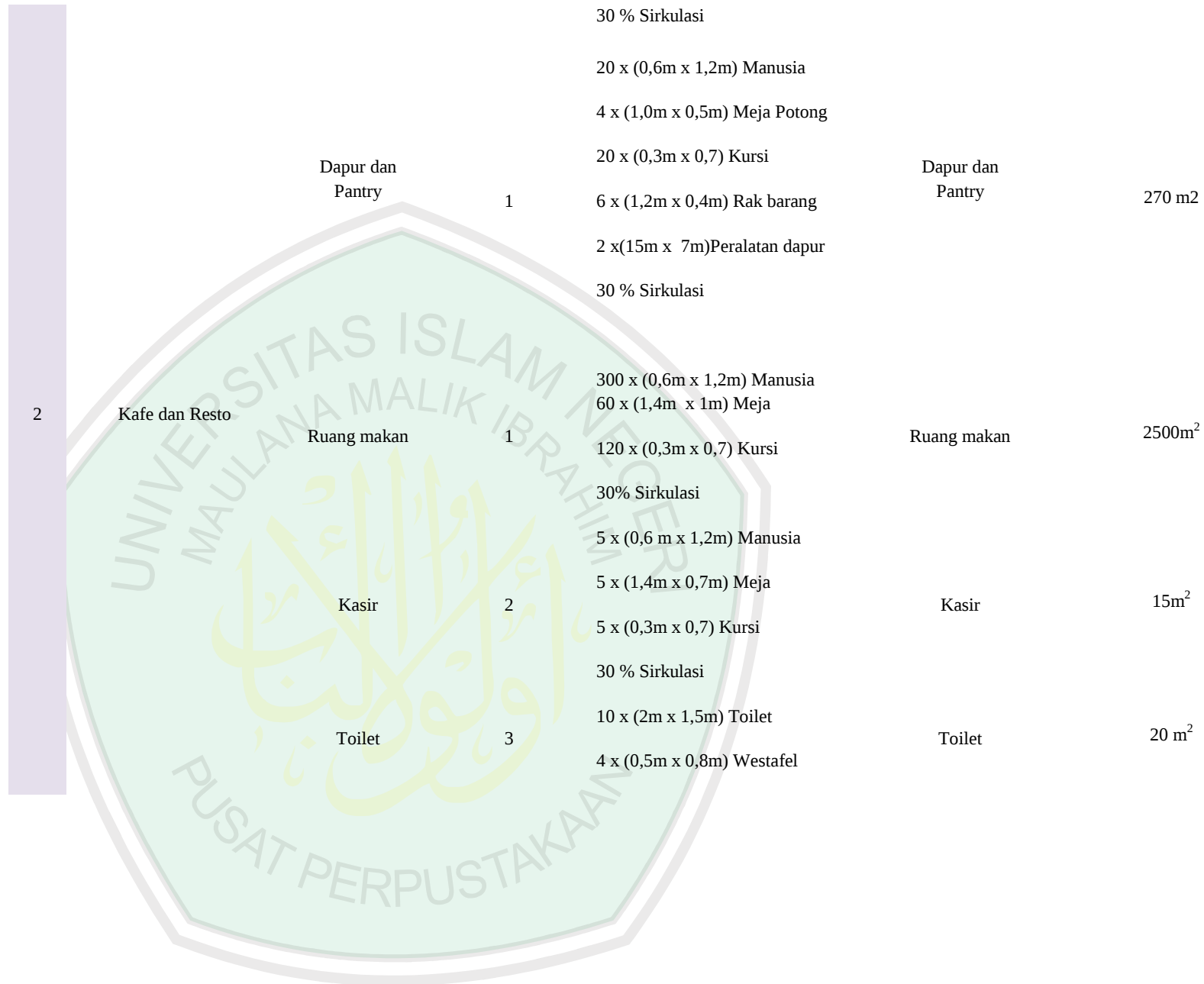


3.				30 % Sirkulasi		
	Tempat wudlu	2	10 x (0,6 m x 1,2m) Manusia		1-10 orang	8 m ²
				30 % Sirkulasi		
	Parkir kendaraan roda empat	1	500 x (0,6 m x 1,2m) Manusia 300 x (3 m x 5 m) parkir mobil		300 kendaraan pribadi	4500 m ²
				30% Sirkulasi		
	Parkir kendaraan muatan	1	300 x (0,6m x 1,2m) Manusia 200 x (9 m x 4 m) parkir mobil barang		200 kendaraan	7200 m ²
			30% Sirkulasi			
	Toilet	20	20 x (0,6 m x 1,2m) Manusia 20 x (1,5 m x 1,5 cm) toilet		1-10 orang	45 m ²
				30 % Sirkulasi		
TOTAL						19075,5 m ²

Tabel 4.17 Analisis Kebutuhan Ruang (Fungsi Sekunder)

No	Fungsi Sekunder				
	Ruang	Jenis ruang	Jumlah ruang	Dimensi Ruang	Kapasitas
1	Taman Produktif	Taman	1	300 x (0,6m x 1,2m) Manusia	50-100 orang
				50 x (1,4m x 0,7m) Meja	
				90 x (0,3m x 0,7) Kursi	
				30 x (2m x 2 m) gazebo	
				30 % Sirkulasi	
		Ruang petugas	5	5 x (0,6 m x 1,2m) Manusia	5 orang
				3 (1,80 m x 2,20 m) tempat tidur	
				2 x (0,6 mx 0,8m)almari	
		Kantor pertamanan	3	3 x (0,6 m x 1,2m) Manusia	1-10 orang
				5 x (1,4m x 0,7m) Meja	
				2 x (0,6 mx 0,8m)almari	
				60 x (0,3m x 0,7) Kursi	
				2x (2m x 1,5m) Toilet	
				30 % Sirkulasi	

Balai pertemuan	1	200 x (0,6 m x 1,2m) Manusia 30 x (1,4m x 0,7m) Meja 40 x (0,3m x 0,7) Kursi 5 x (0,6 mx 0,8m)almari 4 x (2m x 1,5m) Toilet 1 x (4 m x 12 m) panggung 30 % Sirkulasi	200 orang	250m ²
Pameran dan penjualan produk	1	50 x (0,6 m x 1,2m) Manusia 20 x (1,4m x 0,7m) Meja 40 x (0,3m x 0,7) Kursi 8 x (0,6 mx 0,8m)almari 30 % Sirkulasi		140 m ²
Toilet	10	20 x (0,6 m x 1,2m) Manusia 10 x (1,5 m x 1,5 cm) toilet 5 x(0,5m x 0,8m) Westafel 5 x(0,5m x 0,3m) Urinoir	1-10 orang	22,5 m ²



3	Pertokoan UKM usaha kecil Menengah	Ruang pertokoan	30	6 x (0,5m x 0,3m) Urinoir		
				30% Sirkulasi		
				200 x (0,6m x 1,2m) Manusia		
				40 x (1,4m x 0,7m) Meja		
				60 x (2m x 0,3m) Rak	100-200 orang	2700 m ²
				30 x (0,6 mx 0,8m) almari		
				30 % Sirkulasi		
				3 x (0,6 m x 1,2m) Manusia		
				5 x (1,4m x 0,7m) Meja		
				2 x (0,6 mx 0,8m)almari	1-5 orang	20 m ²
	Kantor	1		60 x (0,3m x 0,7) Kursi		
				2x (2m x 1,5m) Toilet		
				30 % Sirkulasi		
				500 x (0,6 m x 1,2m) Manusia		
				20 x (3 m x 5 m) parkir mobil	20 mobil	300 m ²
				30% Sirkulasi		
				10 x (2m x 1,5m) Toilet	1-10 orang	35 m ²
				4 x (0,5m x 0,8m) Westafel		
	Parkir kendaraan	1				
	Toilet	10				

			6 x (0,5m x 0,3m) Urinoir		
			30% Sirkulasi		
	Ruang P3K	1	5 x (0,6m x 1,2m) Manusia		
			2x (1,4m x 0,7m) Meja		
			6 x (0,3m x 0,7) Kursi		
			2 x (0,6 mx 0,8m)almari	1-10 orang	18 m ²
			2 x (1,80 m x 2,20 m) tempat tidur		
			30% Sirkulasi		
TOTAL					8489 m ²

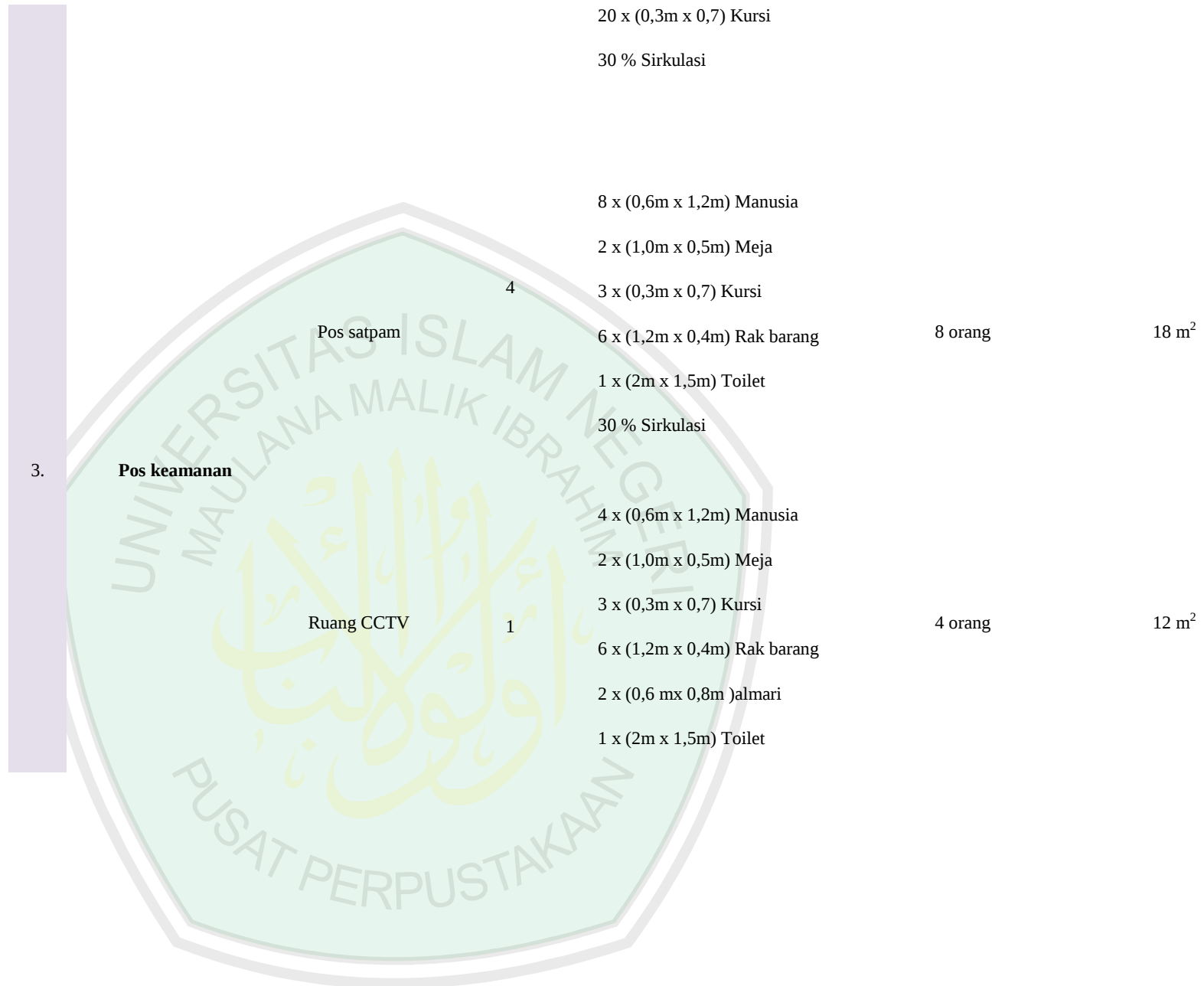
Tabel 4.18 Analisis Kebutuhan Ruang (Fungsi Penunjang)

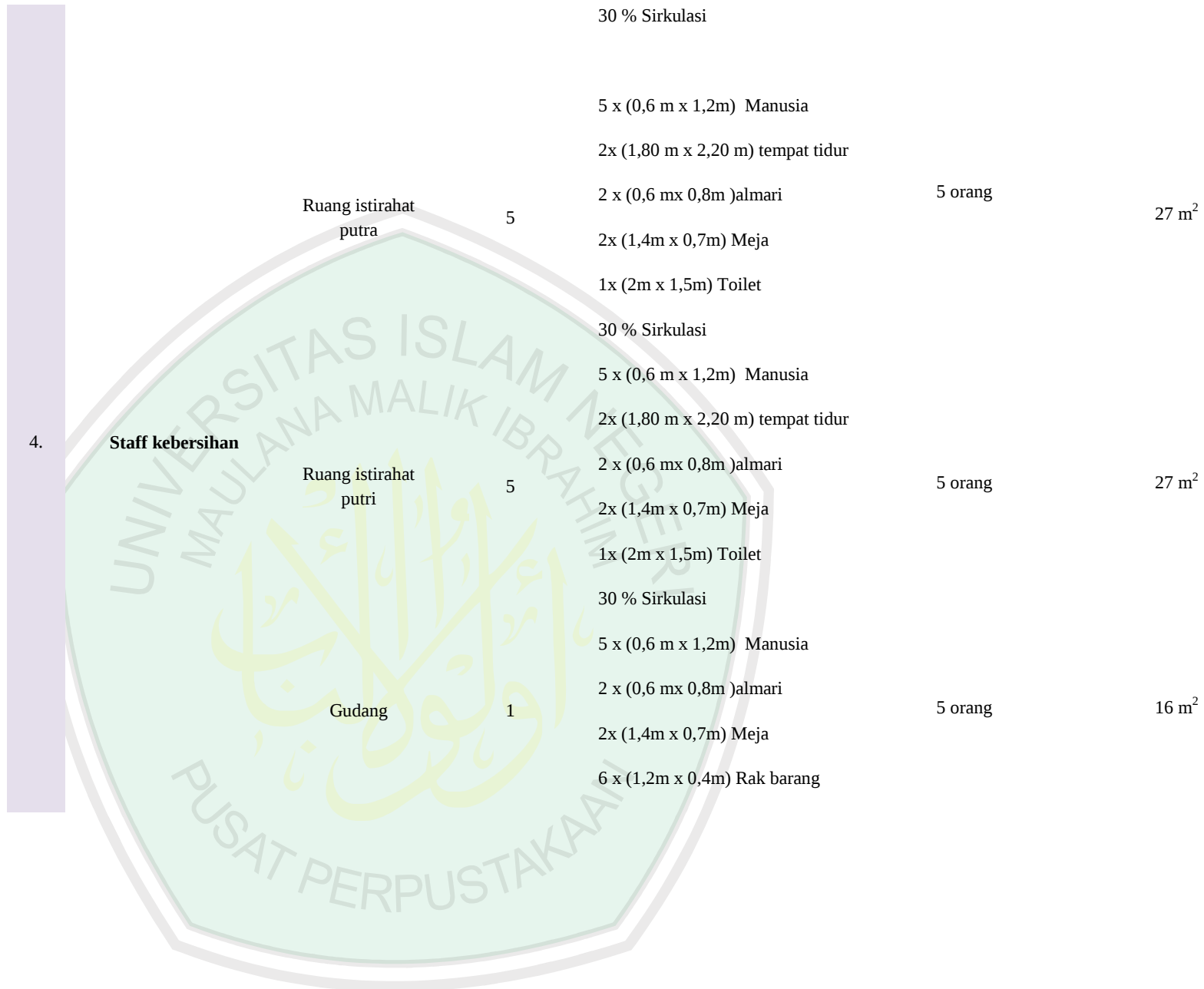
No	Fungsi Penunjang
----	------------------

Ruang	Jenis ruang	Jumlah ruang	Dimensi Ruang	Kapasitas	Luas Total
1.	Pom Bensin	6	30 x (0,6 m x 1,2m) Manusia	15 kendaraan	280 m ²
			6 x (1,4m x 1m) Meja		
			6 x (0,3m x 0,7) Kursi		
			15 x (3 m x 5 m) parkir mobil		
			6 x (2m x 9m) display pengisian BBM		
			3x 5 m jarak perdisplay		
			30% Sirkulasi		
			6 x (0,6m x 1,2m) Manusia		
			8 x (1,4m x 1m) Meja		
			16 x (0,3m x 0,7) Kursi		
	Kantor	4	30% Sirkulasi	6-10 orang	34 m ²
			4 x (0,6 m x 1,2m) Manusia		
			2 x (3mx9m) tangki		
			1 x (9 m x 4 m) parkir mobil tangki		
			30 % Sirkulasi		
			10 x (2m x 1,5m) Toilet		
	Supleyor	1		2 tangki	45 m ²
	Toilet	3		1-10 orang	15m ²

			4 x (0,5m x 0,8m) Westafel			
			6 x (0,5m x 0,3m) Urinoir			
			30% Sirkulasi			
			15x (0,6 m x 1,2m) Manusia			
			2 x (0,6 mx 0,8m)almari			
		Musholla	1	30% Sirkulasi	15 orang	46 m ²
			6 x (0,6 m x 1,2m) Manusia			
			3 (1,80 m x 2,20 m) tempat tidur			
		Ruang ganti dan istirahat petugas	3	2 x (0,6 mx 0,8m)almari	6 orang	36 m ²
				2x (1,4m x 0,7m) Meja		
				2x (2m x 1,5m) Toilet		
				30 % Sirkulasi		
			20 x (0,6m x 1,2m) Manusia			
			7-10 x (3 m x 5 m) mobil			
2.	Bengkel dan Cuci Mobil	Bengkel	1	4 x (0,6 mx 0,8m)almari	7-10 kendaraan	220 m ²
				30% Sirkulasi		

		1 pencucian	10 x (0,6 m x 1,2m) Manusia		
			4 x (3 m x 5 m) mobil x 3		
	Ruang cuci	1 pengeringan	10 x (1,4m x 0,7m) Meja	4-5 kendaraan	310 m ²
			10 x (0,3m x 0,7) Kursi		
			30% Sirkulasi		
		1 pemolesan			
			5 x (0,6m x 1,2m) Manusia		
			4 x (1,4m x 0,7m) Meja		
	Kasir	1	8 x (0,3m x 0,7) Kursi	12 m ²	30m ²
			30% Sirkulasi		
			10 x (2m x 1,5m) Toilet		
	Toilet	3	4 x (0,5m x 0,8m) Westafel	1-10 orang	15m ²
			6 x (0,5m x 0,3m) Urinoir		
			30% Sirkulasi		
			15-20 x (0,6m x 1,2m) Manusia		
	Ruang tunggu	1	10 x (1,4m x 0,7m) Meja	15-20 orang	73 m ²





5.			30% Sirkulasi			
	Parkir	1	1 x (3 m x 5 m) mobil	1 kendaraan	15 m ²	
			30% Sirkulasi			
			5 x (0,6 m x 1,2m) Manusia			
			3 x (0,4m x 04m) Kursi			
			2 x (0,5m x 1m) Meja			
	Ruang ME	2	6 x (1,2m x 0,4m) Rak barang	10 orang	38 m ²	
			1 x(2m x 1,5m) Toilet			
			30% Sirkulasi			
			5 x (0,6 m x 1,2m) Manusia			
ME			2 x (0,6 mx 0,8m)almari			
			2x (1,4m x 0,7m) Meja			
	Gudang	1	6 x (1,2m x 0,4m) Rak barang	5 orang	16 m ²	
			30% Sirkulasi			

		Parkir	1	1 x (3 m x 5 m) mobil 30% Sirkulasi 3 x (0,6 m x 1,2m) Manusia 2 x (1,0m x 0,5m) Meja	1 kendaraan	15 m ²
6.	Informasi	Ruang insforasi industry dan pariwisata Kabupaten pasuruan	1	3 x (0,3m x 0,7) Kursi 6 x (1,2m x 0,4m) Rak barang 1 x (2m x 1,5m) Toilet 30 % Sirkulasi 20 x (0,6m x 1,2m) Manusia 2 x (60 x 80)almari	3-5 orang	20 m ²
7	Beribadah	Musholla	1	6 x (2m x 1,5m) Toilet 2x(2mx4m) tempat wudlu 30 % Sirkulasi	10-20 orang	32 m ²
TOTAL						1308 m ²
TOTAL KESELURUHAN						28.972,5 m ²

4.18.1 Analisis Persyaratan Ruang

Dalam persyaratan ruang akan di jelaskan semua kebutuhan pengguna apabila ada di dalam suatu ruangan. Dalam table di bawah ini akan di jelaskan persyaratan ruang untuk dalam Rest Area Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan:

Tabel 4.19 Persyaratan Ruang (Fungsi Primer)

NO	Ruang	Aktifitas	Persyaratan ruang							
			Penghawaan		pencahayaayaan		View	Privasi	Saluran Sanitasi	Perletakan Khusus
			Alami	Buatan	Alami	Buatan				
1.	Motel	Kamar tidur	+++	+++	++	+++	+++	+++	--	+++
		gudang	--	+++	+	+++	---	+++	--	+++

2	<i>Recharge</i>	Kantor	+++	+++	++	+++	+++	+++	--	+++
		Toilet	+++	---	+	+++	--	+++	+++	+++
		<i>lobby</i>	+++	+++	+++	+++	++	++	---	+++
		Ruang Rehat	+++	+++	+++	+++	+++	++	---	+++
		Toilet	+++	---	+	+++	--	+++	+++	+++
		musholla	+++	+++	+++	+++	+++	+++	--	+++
		Tempat wudlu	+++	---	+++	+++	+++	+++	+++	+++
		Parkir kendaraan roda empat	+++	---	+++	+++	+++	+++	---	+++
		Parkir kendaraan muatan	+++	---	+++	+++	+++	+++	---	+++
		Toilet	+++	---	+	+++	--	+++	+++	+++
3.	<i>Parkir kendaraan</i>									

Tabel 4.20 Persyaratan Ruang (Fungsi Sekunder)

NO	Ruang	Aktifitas	Persyaratan ruang							
			Penghawaan		pencahayaan		View	Privasi	Saluran Sanitasi	Perletakan Khusus
			Alami	Buatan	Alami	Buatan				
1	Taman Produktif	Taman	+++	---	+++	+++	+++	+	++	+++
		Ruang petugas	++	++	+++	+++	+	+++	--	+++
		Balai pertemuan	+++	++	+++	+++	+++	+	++	+++
		Pameran dan penjualan produk	++	++	+++	+++	+	+++	--	+++

		Toilet	+++	---	+	+++	--	+++	+++	+++
		Kantor pertamanan	+++	++	+++	+++	+	++	--	+++
		Dapur dan Pantry	++	++	+++	+++	---	+++	+++	+++
2	Kafe dan Resto	Ruang makan	+++	+++	+++	+++	+++	--	+	+++
		Kasir	+++	+++	+++	+++	+++	--	+	+++
		Toilet	+	+	+	+	--	--	+++	+++
		Ruang pertokoan	+++	---	+++	+++	+++	++	--	+++
3	Pertokoan UKM usaha kecil Menengah	Kantor	+++	---	+++	+++	+++	++	--	+++
		Parkir kendaraan	+++	---	+++	+++	--	--	--	+++
		Toilet	+	+	+	+	--	--	+++	+++
		Area bermain	+++	---	+++	++	+++	---	+	+++
4	Area bermain anak	Ruang tunggu	+++	---	+++	++	+++	---	+	+++
		Toilet	+	+	+	+	--	--	--	+++



Ruang P3K

+++

++

+++

+++

+++

+++

+

+++





Tabel 4.20 Persyaratan Ruang (Fungsi Penunjang)

NO	Ruang	Aktifitas	Persyaratan ruang							
			Penghawaan		pencahayaan		View	Privasi	Saluran Sanitasi	Perletakan Khusus
			Alami	Buatan	Alami	Buatan				
1.	Pom Bensin	Pengisian BBM	+++	---	+++	+++	+++	+	+	+++
		Kantor	+++	+++	+++	+++	++	+++	+	+++
		Supleyor	+++	---	+++	++	+++	+	+	++
		Toilet	+++	++	+++	++	+++	+	+++	++
		Musholla	+++	---	+++	+++	+++	+	---	++
		Ruang ganti dan istirahat petugas	+++	++	+++	++	+++	+++	--	++
2.	Bengkel dan Cuci	Bengkel	+++	---	+++	++	+++	+	--	+++

3.	Mobil	Ruang cuci	+++	---	+++	++	+++	+	--	+++
		Ruang pemolesan	+++	---	+++	+++	+++	+	+	+++
		Ruang pengeringan	+++	+++	+++	+++	+++	+	+	+++
		Ruang karyawan	+++	++	+++	++	+++	+	--	++
		Ruang tunggu	+++	++	+++	++	+++	+	--	++
	Pos keamanan	Kasir	+++	+	+++	+	--	+++	-	+++
		Pos satpam	+++	+	+++	+++	++	++	-	+++
		Ruang CCTV	+++	+	+++	+++	++	++	-	+++
		Sholat	+++	++	+++	++	+++	+	-	++
		Wudlu	+++	++	+++	++	+++	+	+++	++
4.	Musholla	istirahat	+++	++	+++	++	+++	+	-	++
		Buang air	+	+	+	+	--	--	+++	+++
5.	ME	Ruang ME	+++	+	+++	++	+++	+++	-	++

6	Tempat informasi (industri dan Wisata Daerah Kabupaten Pasuruan)	Parkir mobil	++	++	++	++	++	+	-	++
		gudang	+	+	+	+	++	++	-	+++
		Kantor	++	++	++	++	++	++	-	++
		Toilet	++	---	++	++	++	++	+++	++
		Parkir	++	---	++	++	++	++	-	++

KETERANGAN

+++ Harus Ada

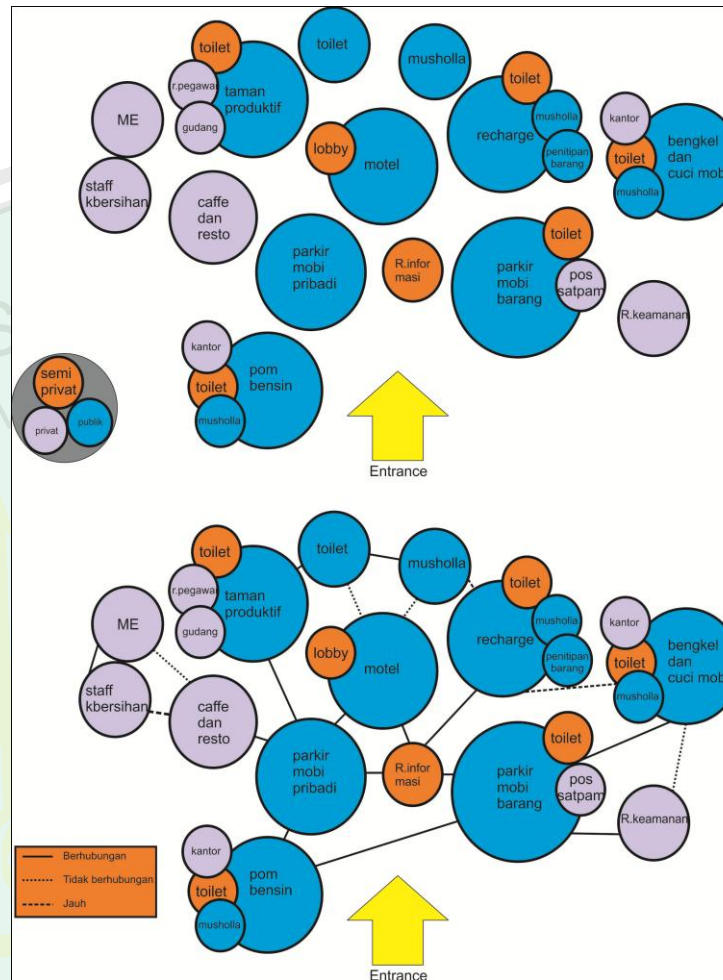
++ Sangat Diperlukan

+ Diperlukan

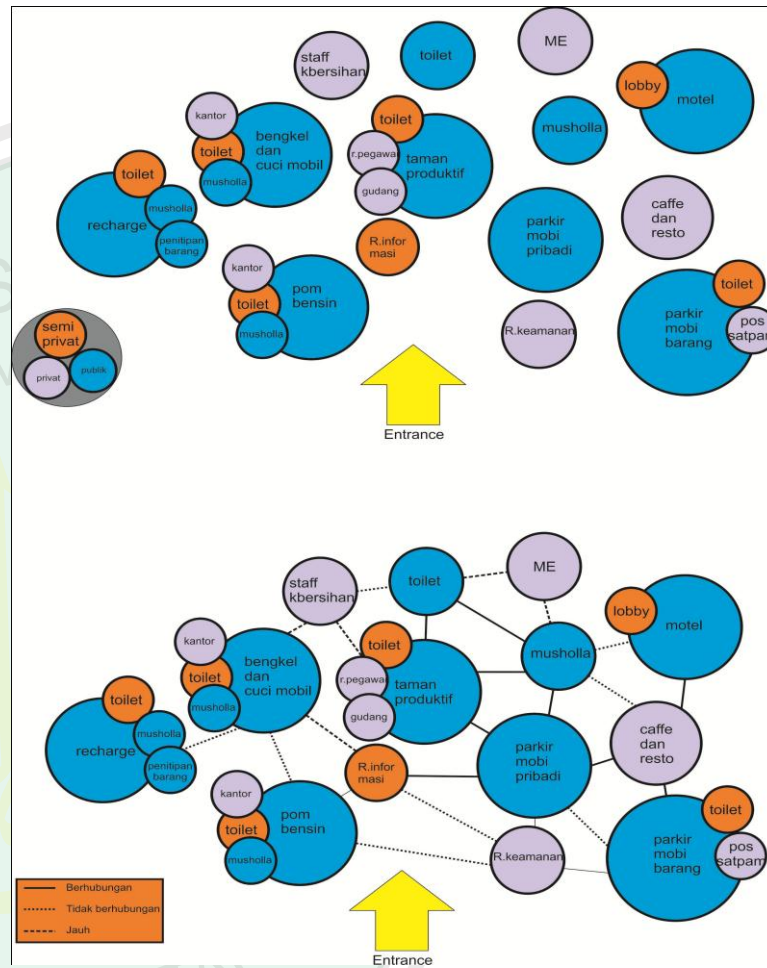
--Tidak diperlukan

4.21 Buble Diagrams

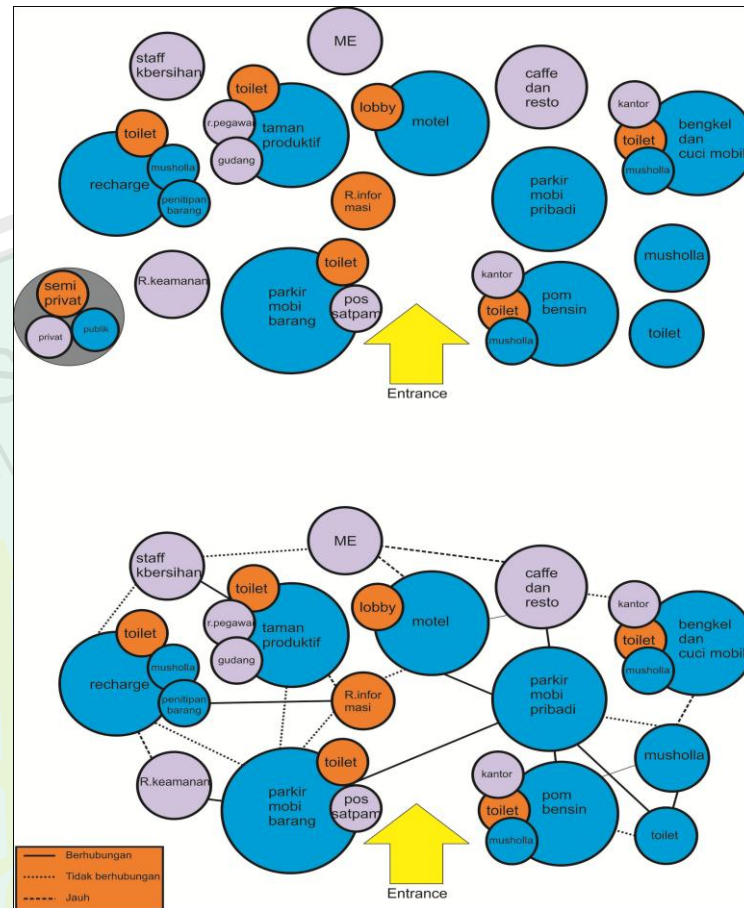
Alternatif 1



Alternatif 2



Alternatif 3

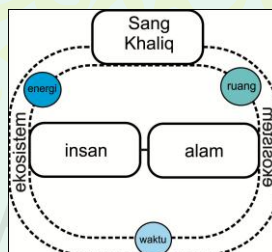


BAB V

KONSEP

5.1 Konsep Dasar

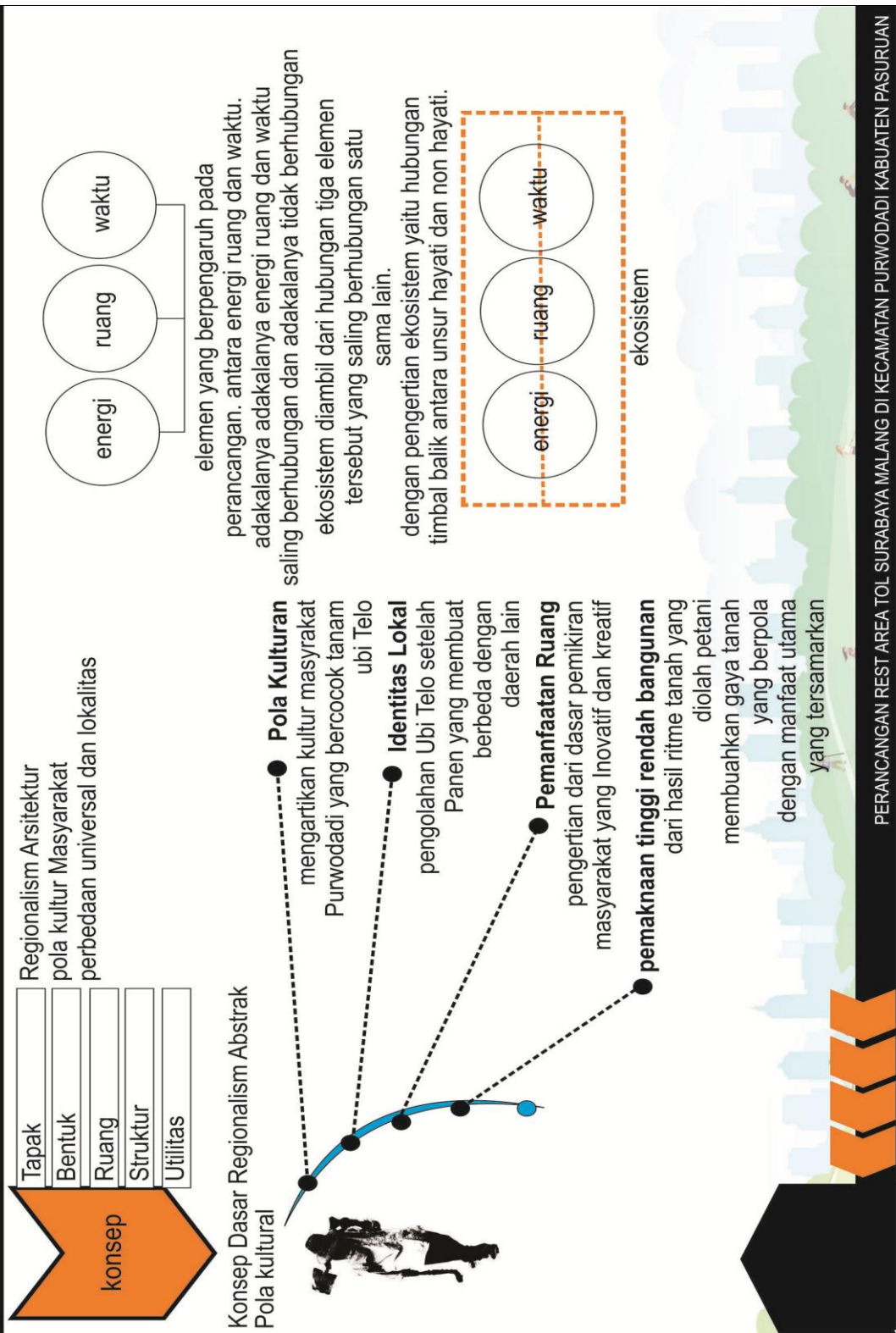
Konsep dasar dari perancangan Rest Area Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan adalah turunan dari tema regionalism *abstract*, tentang pola kultur masyarakat purwodadi. Masyarakat Purwodadi merupakan salah satu contoh insan yang hidup di alam semesta ini. Masyarakat juga memiliki kehidupan sama dengan manusia lain, yang membedakan secara lokalitas adalah kondisi diri terhadap energi, ruang dan waktu. Semua elemen yang menaungi tersebut saling keterkaitan satu sama lain, sehingga membentuk lokalitas dengan daerah yang berbeda.

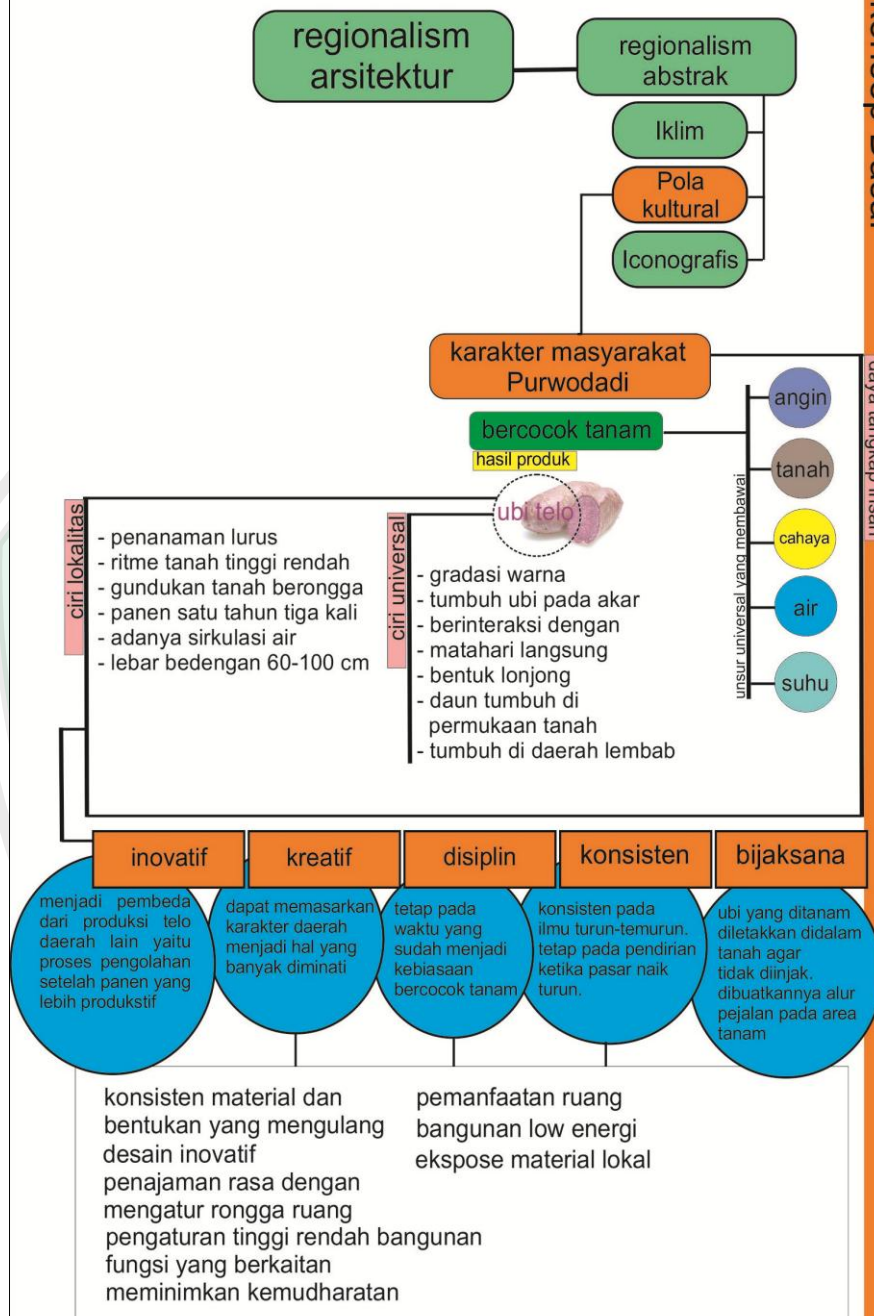


Gambar 5.1 Skema penalaran konsep dasar
(sumber : Analisis Pribadi 2016)

Ekosistem adalah sebuah proses keseimbangan alami yang dimana tiga elemen yang berkaitan, yang dapat mempengaruhi proses berpikir manusia dan lebih mendalami tentang tuhanNya. Begitu juga dengan perancangan yang ada dalam tapak sebagai simbol pola kultur masyarakat Purwodadi memahami ilmu bercocok tanam.

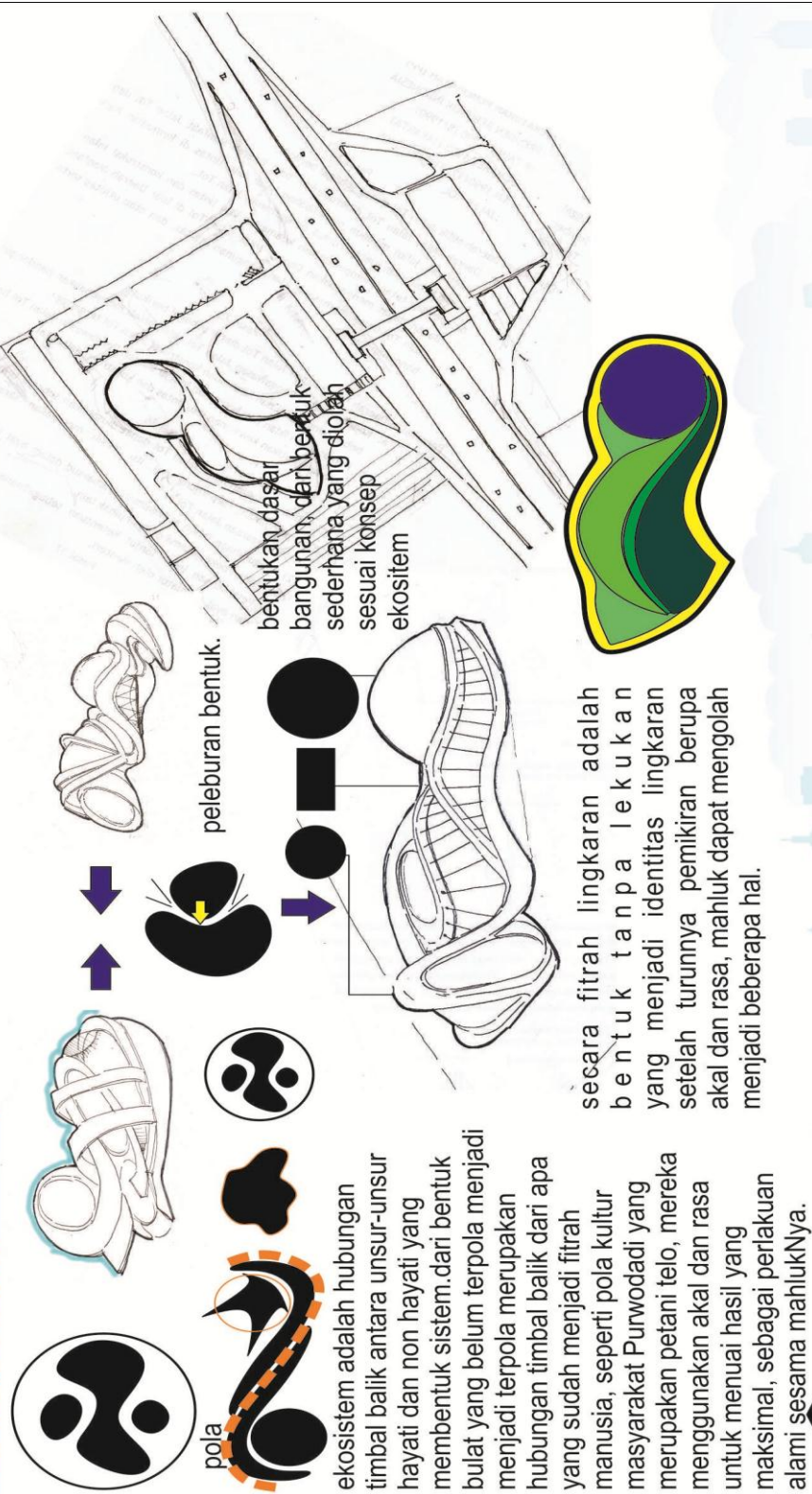
5.1.1.2. Bagan Konsep Dasar



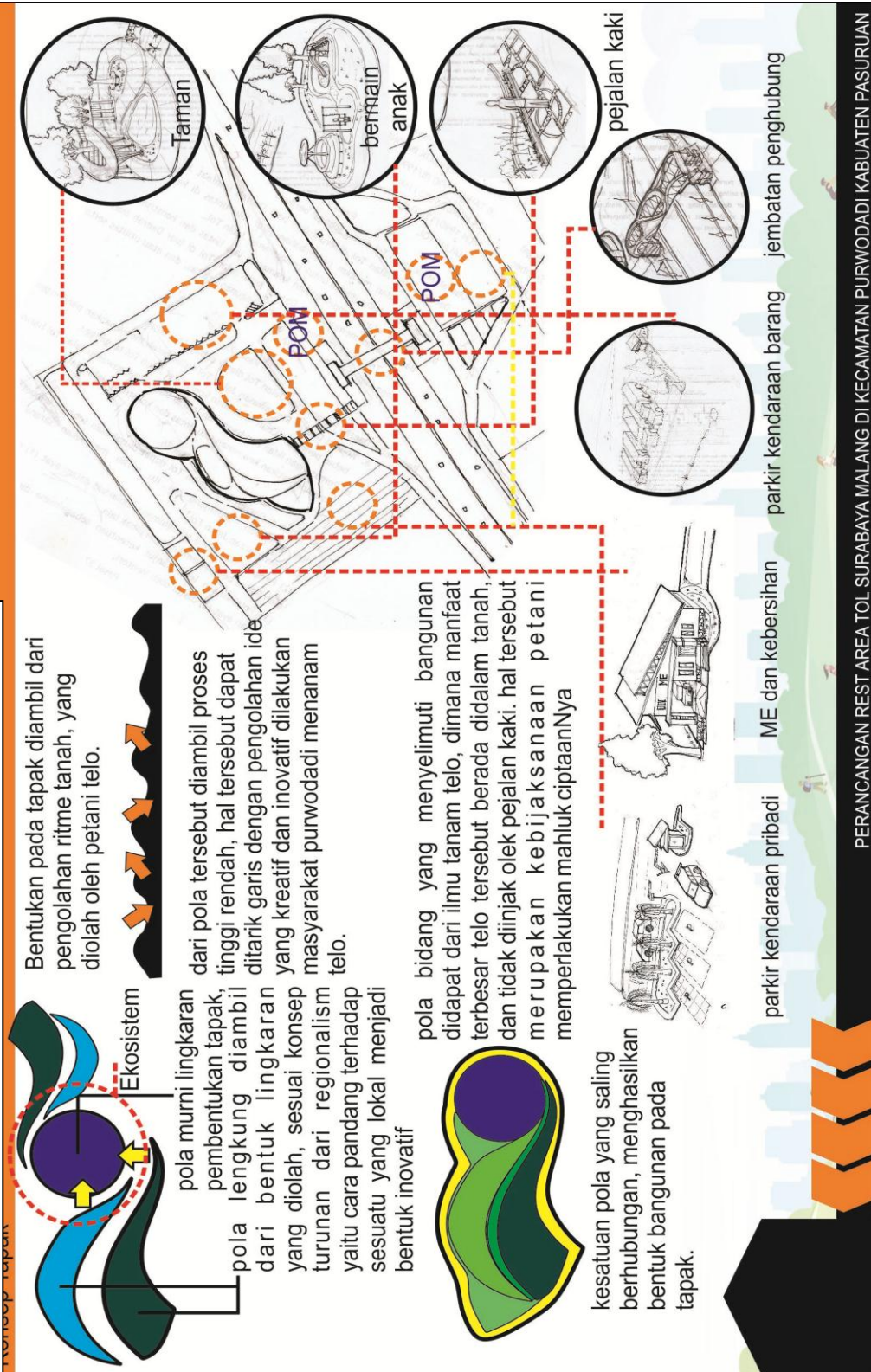


.5.1.3 Konsep Bentuk

konsep Bentuk



5.1.4. Konsep Tapak

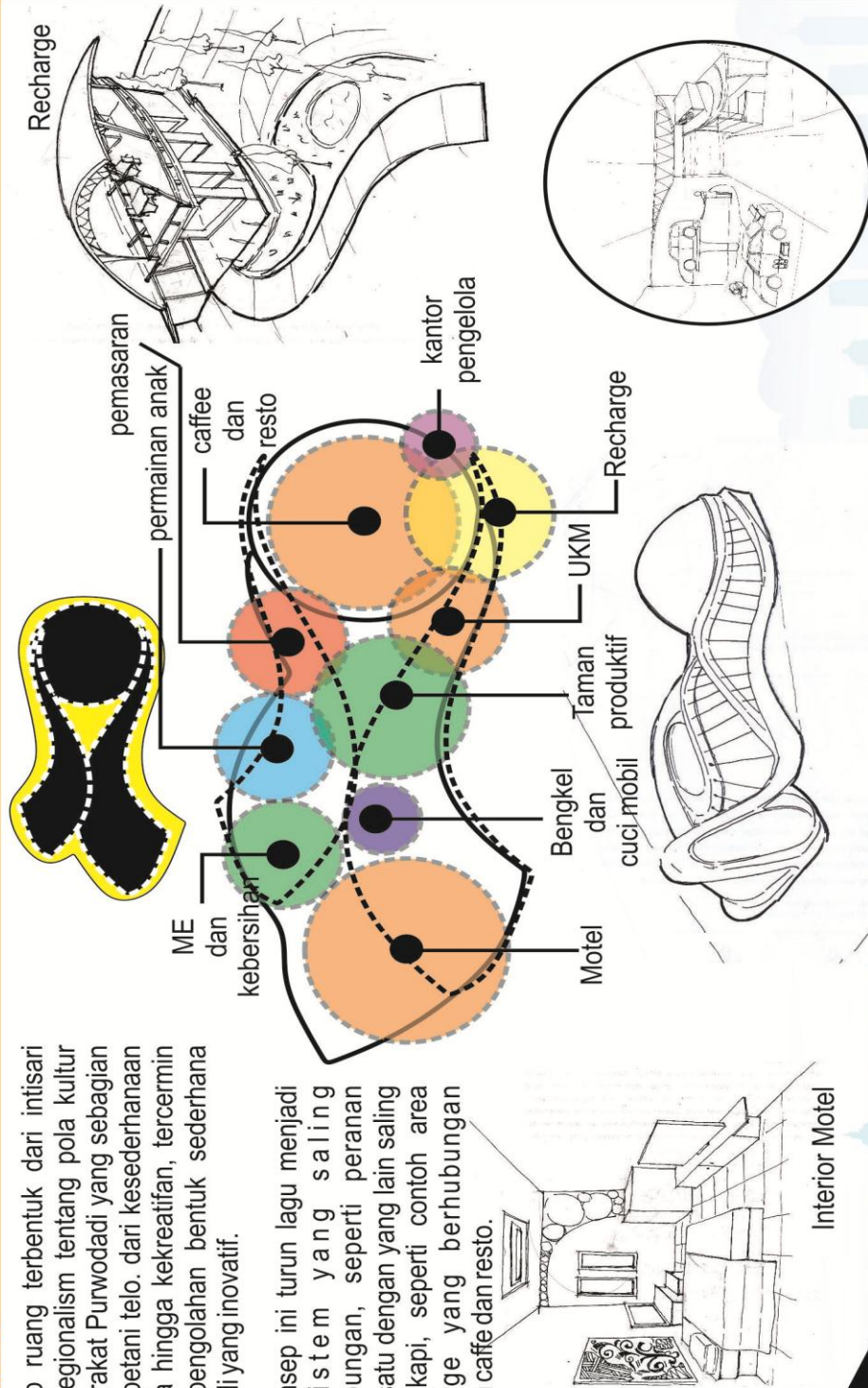


5.1.1.5. Konsep Ruang

Konsep Ruang

Konsep ruang terbentuk dari intisari tema regionalism tentang pola kultur masyarakat Purwodadi yang sebagian besar petani telo. dari kesederhanaan mereka hingga kekreatifan, tercermin pada pengolahan bentuk sederhana menjadi yang inovatif.

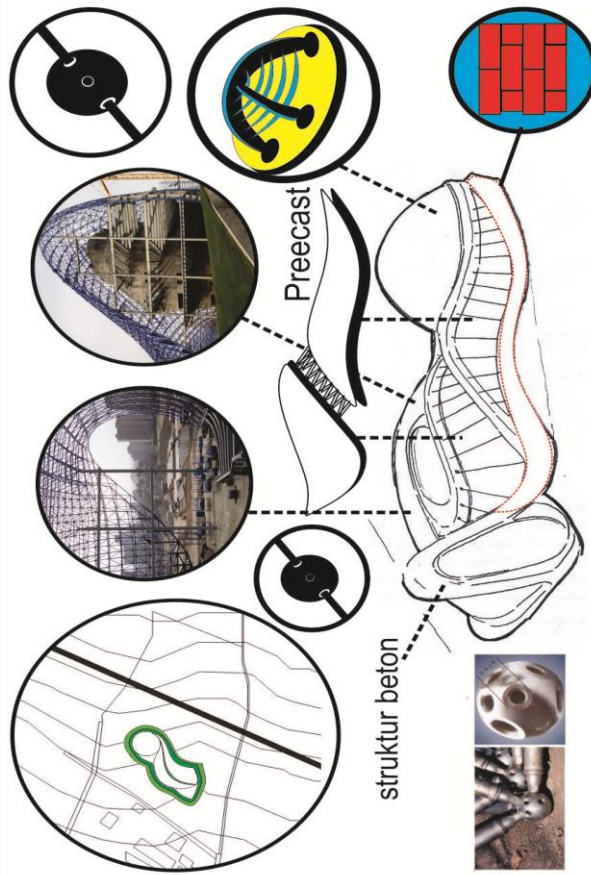
ide konsep ini turun lagu menjadi ekosistem yang saling berhubungan, seperti peranan ruang satu dengan yang lain saling melengkapi, seperti contoh area recharge yang berhubungan dengan cafe dan resto.



5.1.5. Konsep Struktur

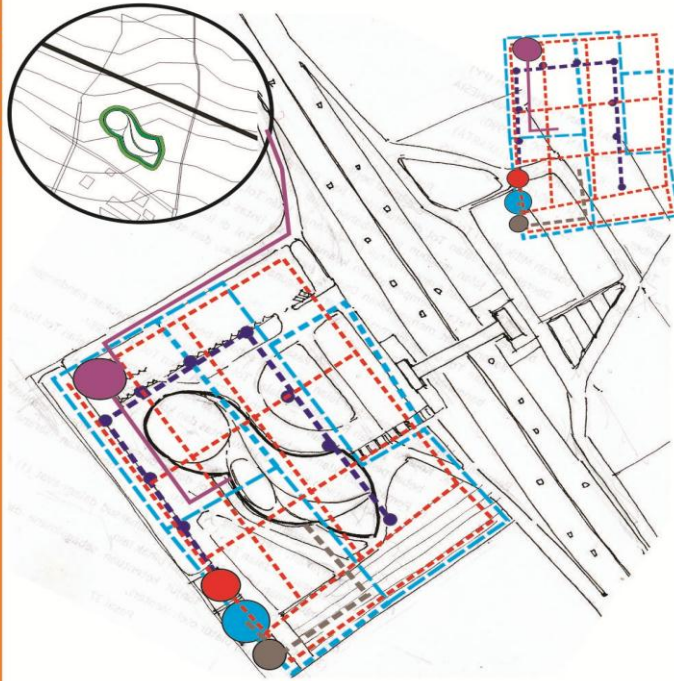
Konsep Struktur

Konsep Utilitas



penggunaan material sekarang dan ekspos batu bata untuk menggabungkan unsur lama dengan unsur baru, bagian atap menggunakan struktur baja ringan yang mudah di bentuk.

kesan bata ekspose memberikan warna tersendiri bagi penghuni yang mengingatkan tentang alam dan tempat mereka berdiri.



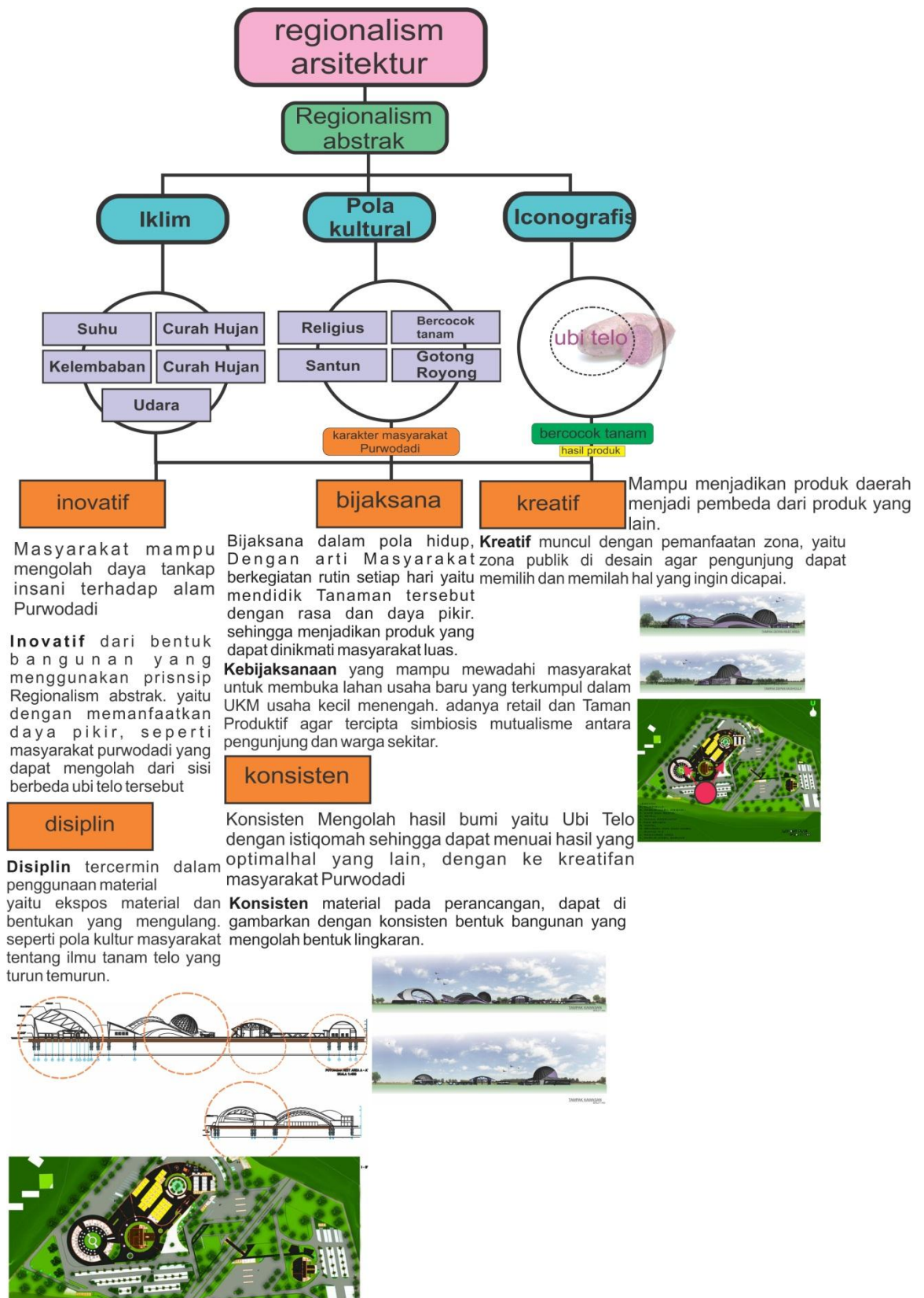
pengolahan utilitas ditempatkan sesuai area, seperti pada pengolahan air kotor diletakkan pada bagian yang landai sehingga mempermudah pengolahan, pada listrik diutamakan area yang mudah dijangkau dan memiliki akses yang memadai.

BAB VI

HASIL RANCANGAN

6.1. Dasar Rancangan

Hasil Perancangan *Rest Area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan ini diambil dari dasar penggambaran konsep dan analisa yang terdapat pada Bab IV dan Bab V. Pada Perancangan *Rest Area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan ini mengambil Tema *Regionalism* dengan mengambil prinsip pola kultural dari turunan tema *Regionalism Abstract*. Konsep yang diambil pada *Rest Area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan yaitu Pola kultural dengan prinsip-prinsip hubungan makhluk hayati dan non hayati seperti pada pengertian Bab IV dan V, sehingga dapat menunjang kebutuhan pada daerah Purwodadi.



Gambar 6.2 Skema Penjelasan Tema

(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.2. Hasil Rancangan Tapak

6.2.1. Pola Tataan Massa

Pola tataan massa yang dipakai pada *Rest Area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan ini yaitu pola memusat sesuai kondisi tapak yang dilalui jalan Tol serta mempunyai pola sirkulasi menyebar,

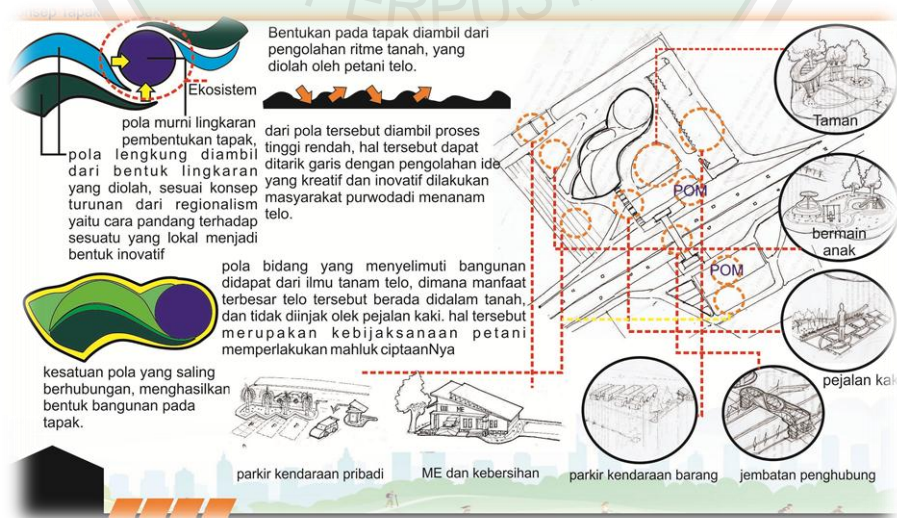


Gambar 6.1 Pemecahan tataan Masa
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Pembagian pola tataan masa dari sisi kanan dan kiri lebih dominan sisi kiri, karena melihat wisatawan yang tujuan wisatanya ke Malang. Jadi perancangan memfasilitasi pengguna jalan tol dari kondisi pulang setelah berwisata. Fasilitas yang tersedia lebih dominan sisi kiri. Pada sisi kanan juga terdapat area perdangan dan istirahat.



Gambar 6.2 Pemecahan tatanan Masa Sisi Kanan Area
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.2 Konsep Pemecahan tatanan Masa dan Sirkulasi
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Pemilihan pola tatanan masa yang terpusat, yakni Musholla sebagai awal singgah pengunjung, dengan menyesuaikan tema regionalism abstrak yang memiliki turunan pola kultural masyarakat daerah, dapat juga sebagai pengarah atau pengatur perilaku pengguna jalan Tol Rest Area. Dari pola memusat, pengguna akan diarahkan ke suatu titik, agar pengguna dapat melihat kondisi sekitar dengan baik dan benar. Memilih menuju ruang dengan keadaan yang bijak sana. Sesuai dengan ruang yang diinginkan.

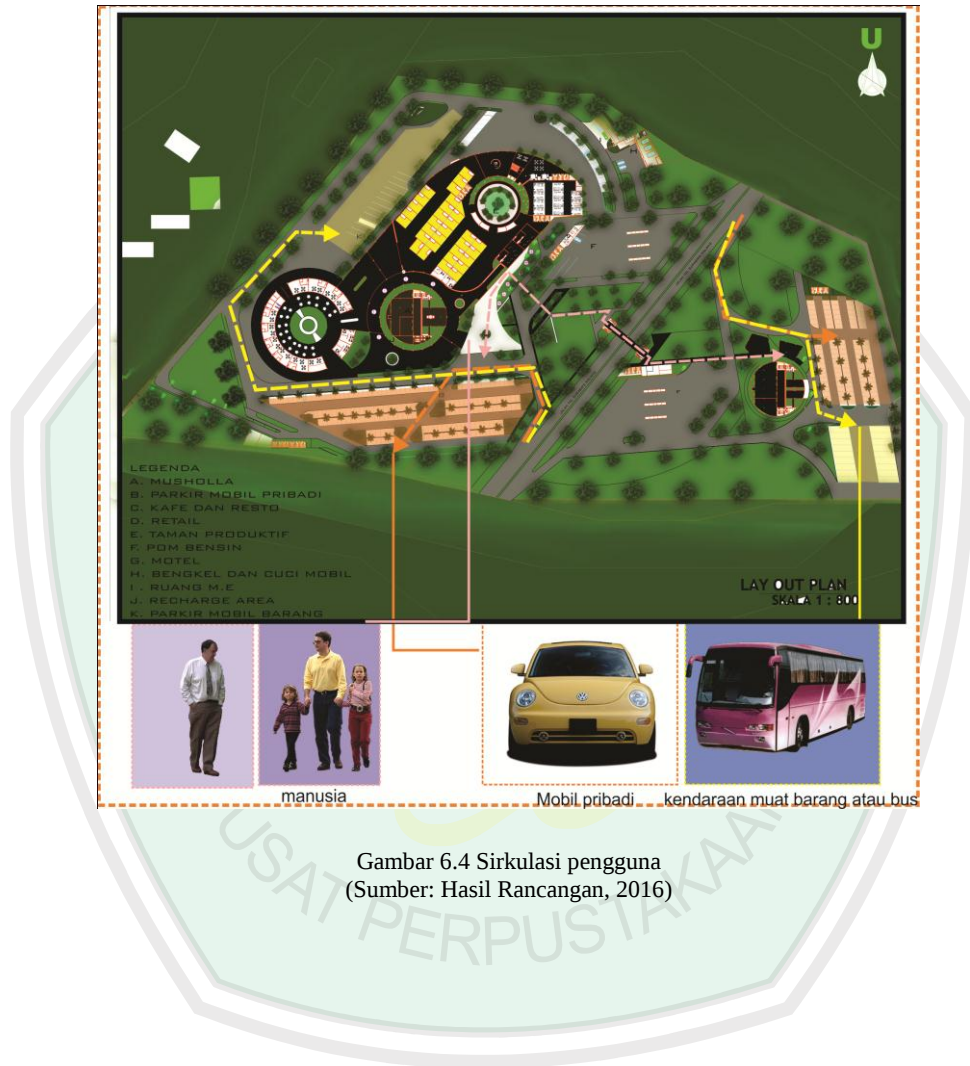


Gambar 6.3 Zoning Tapak
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.2.2. Aksesibilitas dan Sirkulasi

Aksesibilitas ke dalam tapak hanya dapat diakses dari jalan utama yaitu jalan Tol Surabaya Malang yang berada di sebelah timur tapak. Aksesibilitas pada tapak dibagi menjadi dua bagian utama yaitu manusia dan kendaraan. Dimana

pembagian sirkulasi kendaraan dibedakan menjadi dua bagian lagi, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan muat barang atau bus.

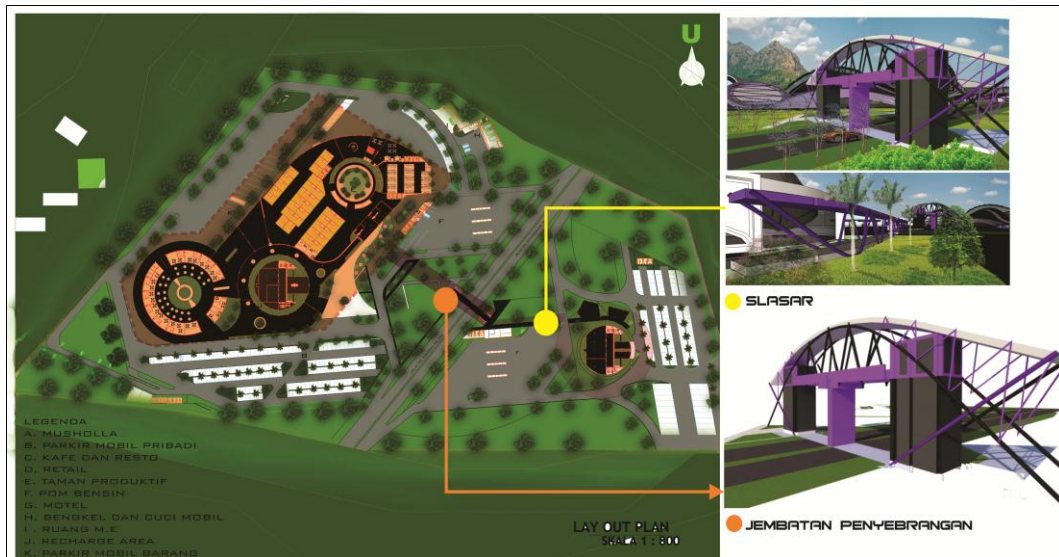


Gambar 6.4 Sirkulasi pengguna
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.5 Jalur cepat dan Lambat pada Perancangan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Aksesibilitas dan sirkulasi untuk pejalan kaki pada *Rest Area* Tol Surabaya Malang, dilengkapi dengan jalur penghubung antara jalur ke Surabaya dan ke Malang, sehingga pengunjung dapat menikmati dua suasana pada rest area ini.



Gambar 6.6 Sirkulasi pejalan kaki
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Aksesibilitas dan sirkulasi setiap jenis kendaraan dibuat pola berbeda antara satu dengan yang lain. Hal ini untuk memudahkan atau sebagai penanda kelancaran bersirkulasi yang jelas antar setiap jenis kendaraan pada Rest Area .

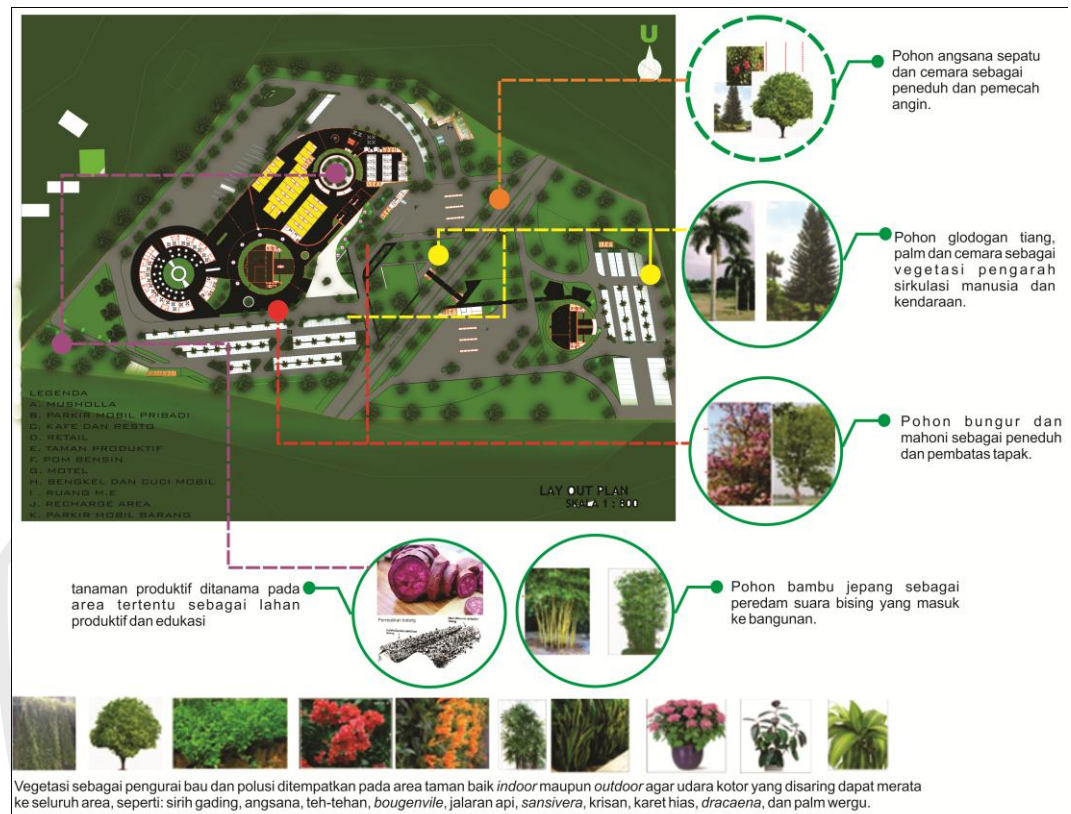
6.2.3 Vegetasi

Elemen vegetasi pada Perancangan *Rest Area* Tol Surabaya Malang sangat berpengaruh pada pengunjung dan pengguna Rest Area, salah satunya demi menunjang dan memperkuat keberadaan konsep utama *Reginalism* yang memunculkan aspek kedaerahan yaitu tanpa mengurangi identitas lokal lahan pertanian.

Adapun pemilihan vegetasi yang ditanam di *Rest Area* Tol Surabaya Malang ini bukan vegetasi pada umumnya. Vegetasi yang dipilih merupakan vegetasi khusus atau vegetasi yang cocok jika ditanam di area lalu lalang nya kendaraan. Vegetasi yang digunakan harus mempunyai kapasitas penyerapan/penyaringan polusi yang besar dan cepat, sehingga udara akan tetap

pada kondisi bersih, selain itu vegetasi juga harus berperan dalam menunjang aktivitas di dalam terminal. Adapun vegetasi yang digunakan yaitu:

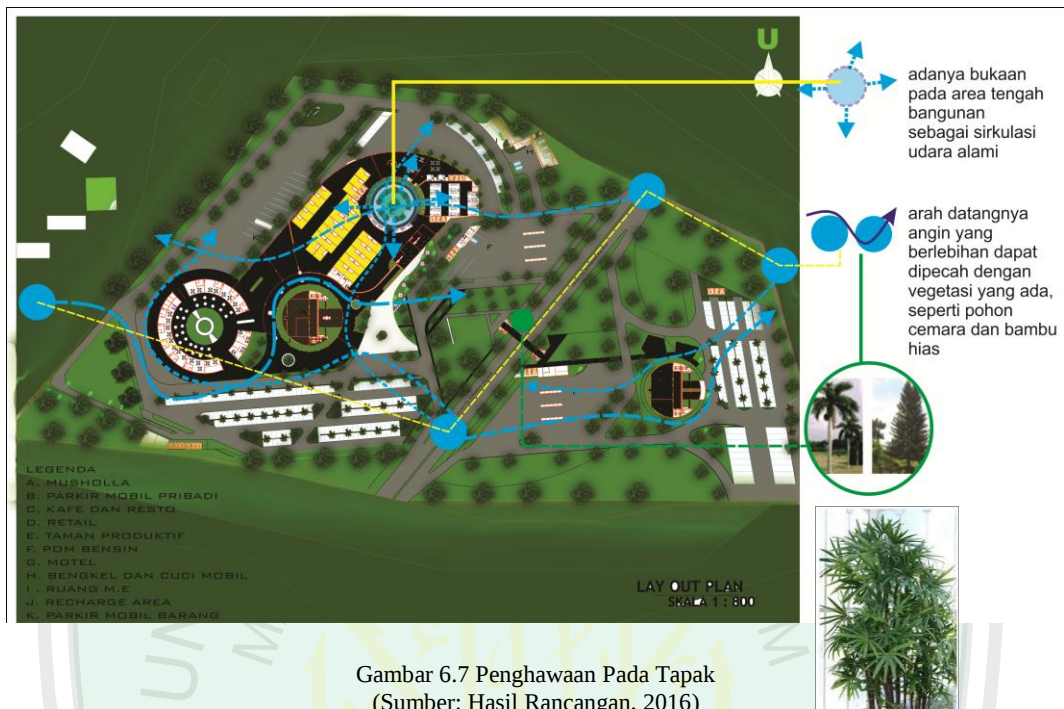
- Vegetasi pembatas dan peneduh yang diterapkan pada batas luar tapak dan area parkir kendaraan. Vegetasi yang digunakan yaitu mahoni, bungur, kiara payung, dan angsana.
- Vegetasi pengarah sirkulasi baik manusia maupun kendaraan yang diterapkan di sepanjang jalur sirkulasi manusia dan kendaraan dari masuk tapak hingga keluar tapak. Vegetasi yang digunakan yaitu cemara, palm, dan mahoni.
- Vegetasi peredam suara yang diterapkan pada sisi/area bangunan yang berhubungan langsung dengan area aktivitas lalu lintas kendaraan, sehingga suara bising dapat diatasi, seperti area kedatangan dan keberangkatan kendaraan. Vegetasi yang digunakan yaitu bambu jepang.
- Vegetasi untuk mengurangi bau/polusi yang diterapkan hampir di setiap keliling tapak dan bangunan karena diaplikasikan dalam bentuk taman dan berfungsi juga sebagai *shading* bangunan dalam menghalau sinar matahari. Vegetasi yang digunakan yaitu angsana, teh-tehan, *bougenvile*, *sansivera*, krisan, bunga sepatu, karet hias, *chinese evergreen*, palm, *dracaena*, palm wergu, jalaran api, dan sirih gading.
- Vegetasi juga diletakkan di dalam ruangan yaitu sebagai area Taman Produktif sebagai area pembelajaran produksi telo dan pengemasan. Pada area ini ditanami tanaman yang produktif untuk dijual seperti ubi telo, cabai, bawang dan tomat.



Gambar 6.6 Penataan Vegetasi Pada Tapak
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

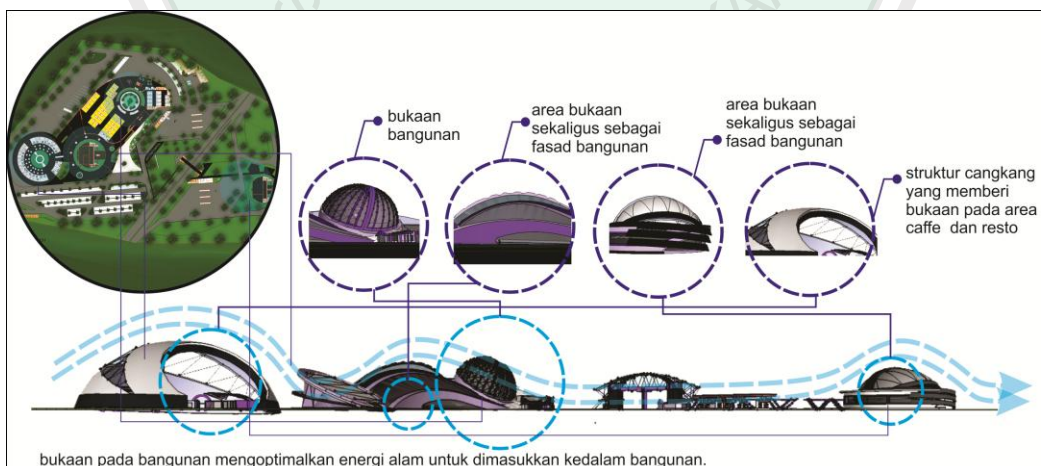
6.2.4. Angin dan Matahari

Pemanfaatan potensi angin sangat diperhatikan pada *Rest Area* Tol Surabaya Malang. Kelancaran sirkulasi angin sangat diperlukan demi menjaga kenyamanan dan kestabilan suhu pada bangunan ditengah jalur kendaraan yang cukup panas karena polusi. Penggunaan bukaan alami yang mendukung tema *Kedaerahan* sangat diperlukan dalam perancangan ini, sehingga mengurangi penggunaan penghawaan non alam.



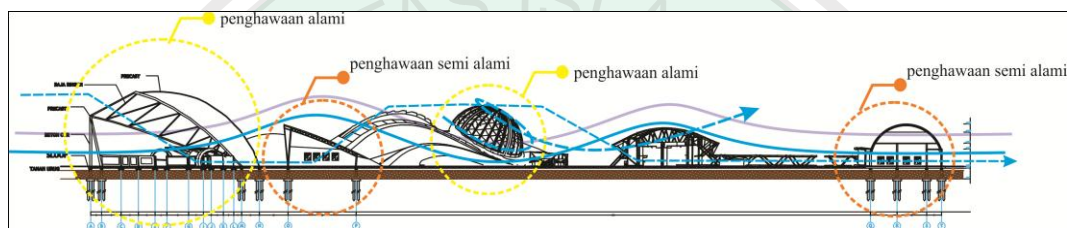
Gambar 6.7 Penghawaan Pada Tapak
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Bentukan bangunan yang banyak rongga akan dapat mengoptimalkan sirkulasi penghawaan, sehingga dapat mengurangi penggunaan AC untuk mengutamakan kedaerahan setempat yang memiliki suhu dan suasana sejuk.

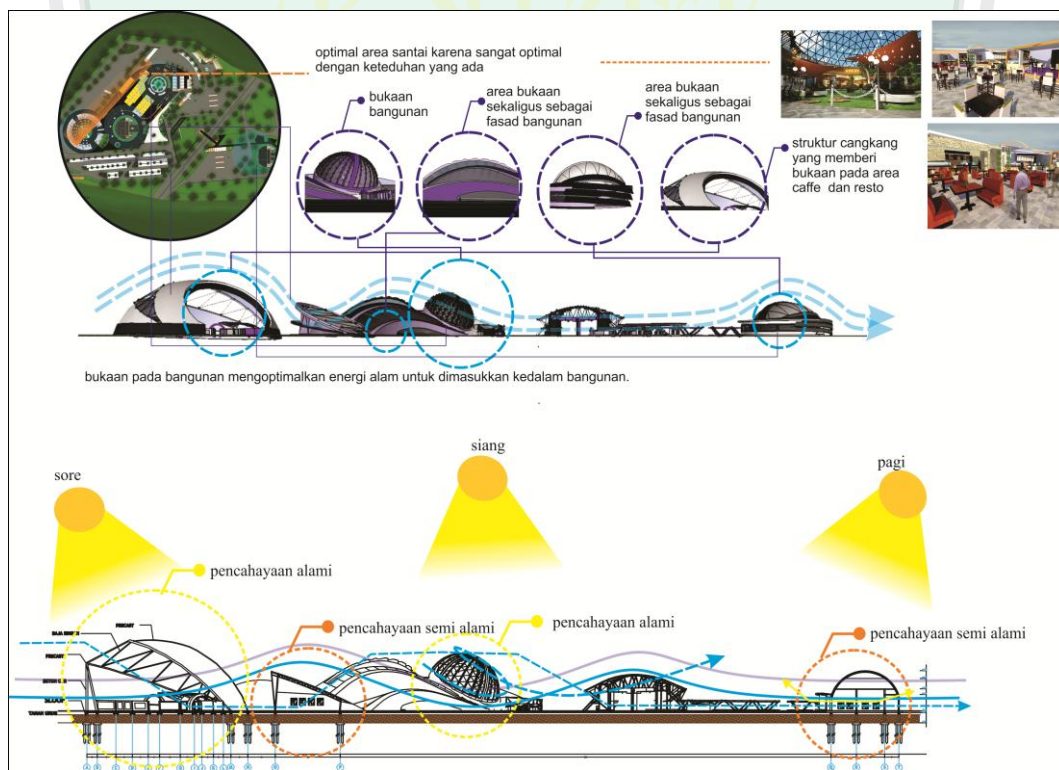


Gambar 6.8 Penghawaan Pada bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Bentukan bangunan yang lurus yakni antara ruang ruang menjadi satu dapat mempermudah mengatur sirkulasi angin pada tapak. Bukaan bangunan juga mempengaruhi sinar yang masuk pada bangunan



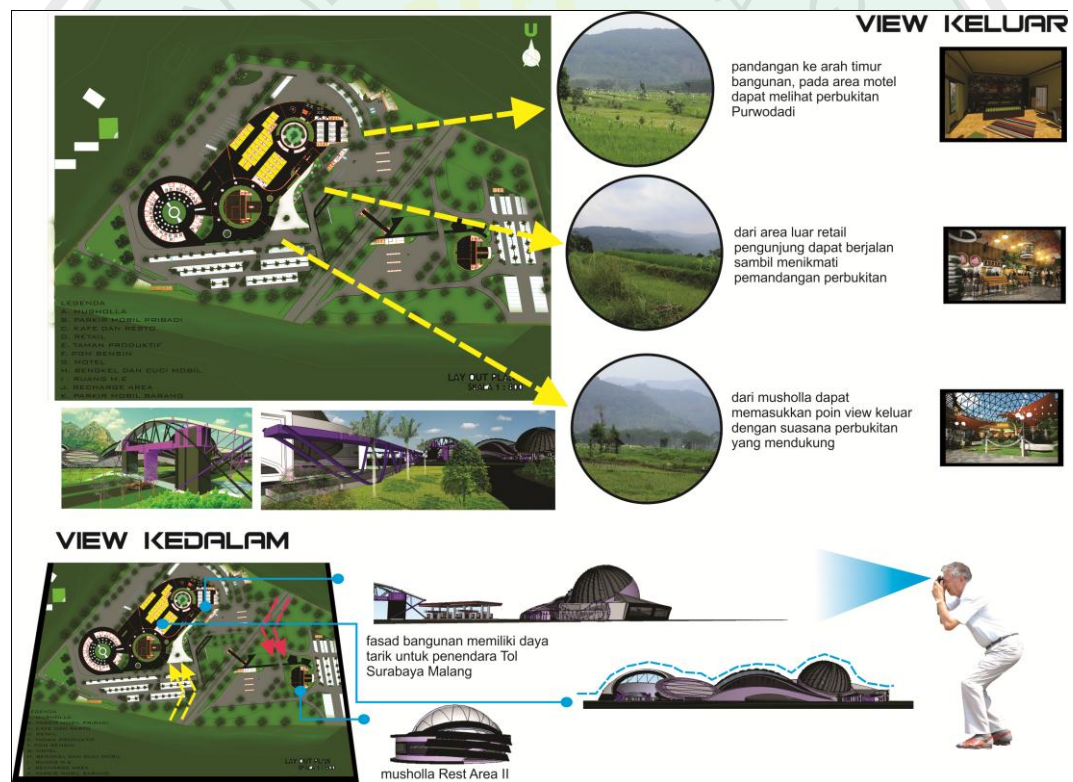
Gambar 6.9 pengelompokan Penghawaan Pada bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.10 bukaan dan pencahayaan Pada bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

in Keluar

Pandangan kedalam tapak dan bangunan dapat menarik pengunjung untuk singgah beristirahat atau melihat suasana alam purwodadi yang sangat mendukung *Rest Area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan.

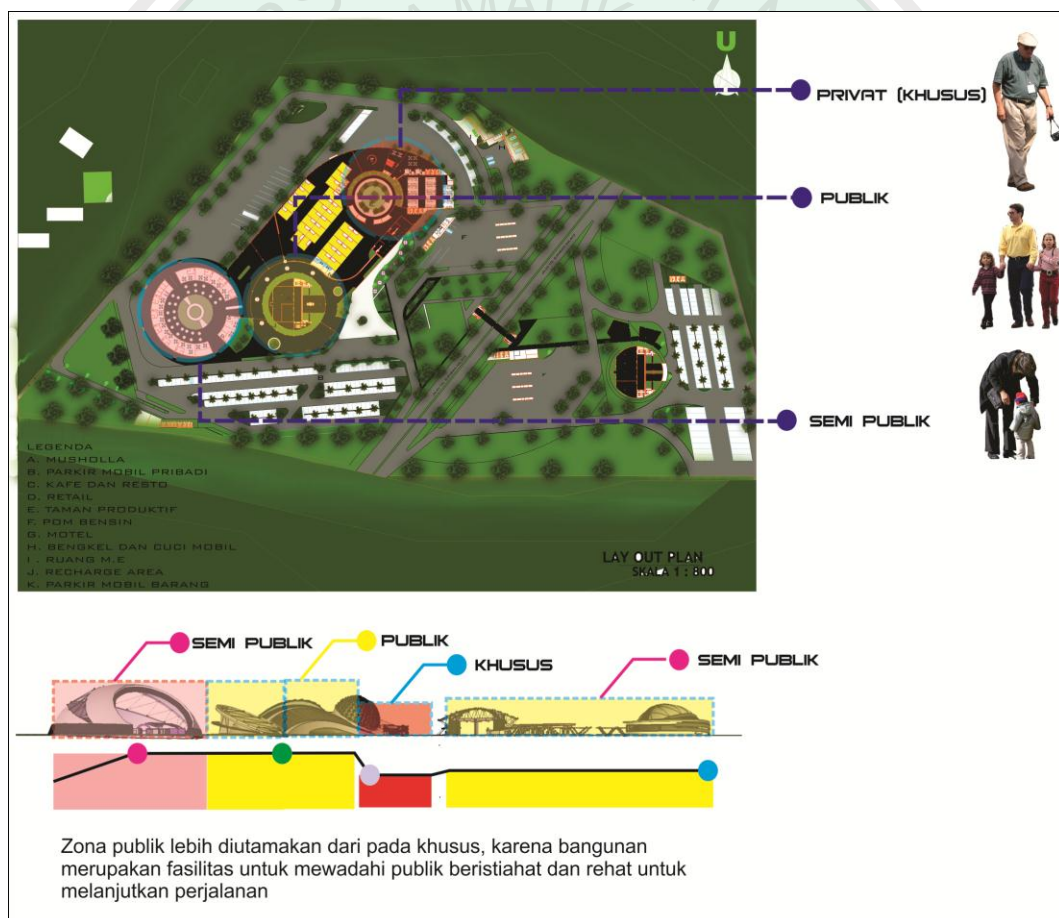


Gambar 6.10 View Kedalam dan Keluar Bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.3 Zona tapak dan Bangunan

Perancangan *Rest Area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan memiliki pembagian ruang. Dari titik bagian yang menjadi pusat yaitu musholla memiliki area terbuka hijau untuk mendukung pengunjung

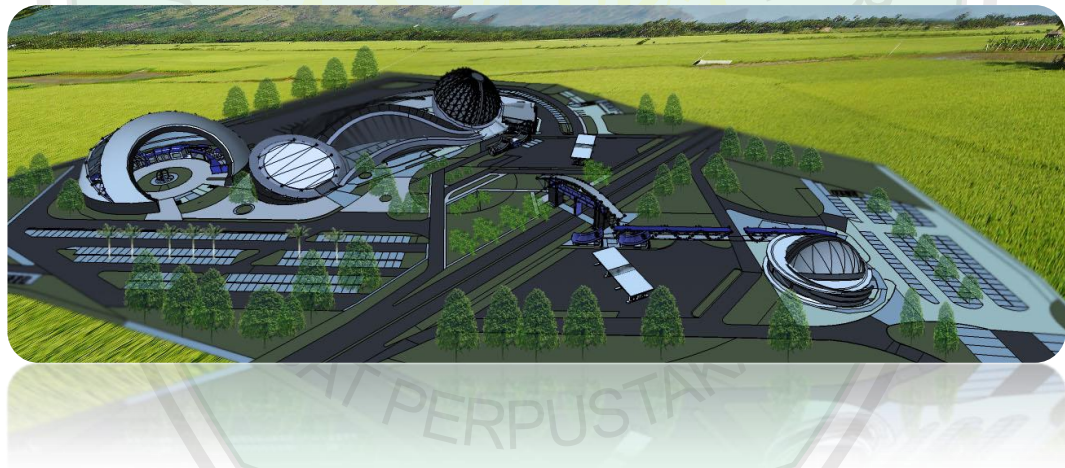
beristirahat sambil mengembalikan kondisi tubuh dan memilih kegiatan yang mau dilakukan. Musholla yang menjadi pusat istirahat merupakan prinsip bahwa istirahat adalah ibadah. Pembagian zona antara Publik, Privat dan Semi Privat terdapat dalam Perancangan *Rest Area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan.



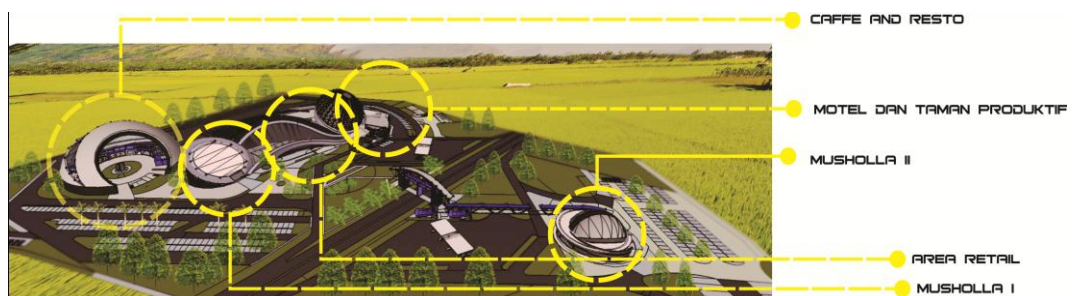
Gambar 6.10 Zona Bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.4. Hasil Rancangan Bentuk dan Ruang Bangunan

Bentuk bangunan Perancangan *Rest Area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan dibagi menjadi dua bagian, satu area untuk pengunjung dari arah Malang dan pengunjung dari arah Surabaya.



Gambar 6.10 Perspektif Perancangan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.10 Bentuk bangunan dan Pembagian Ruang
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



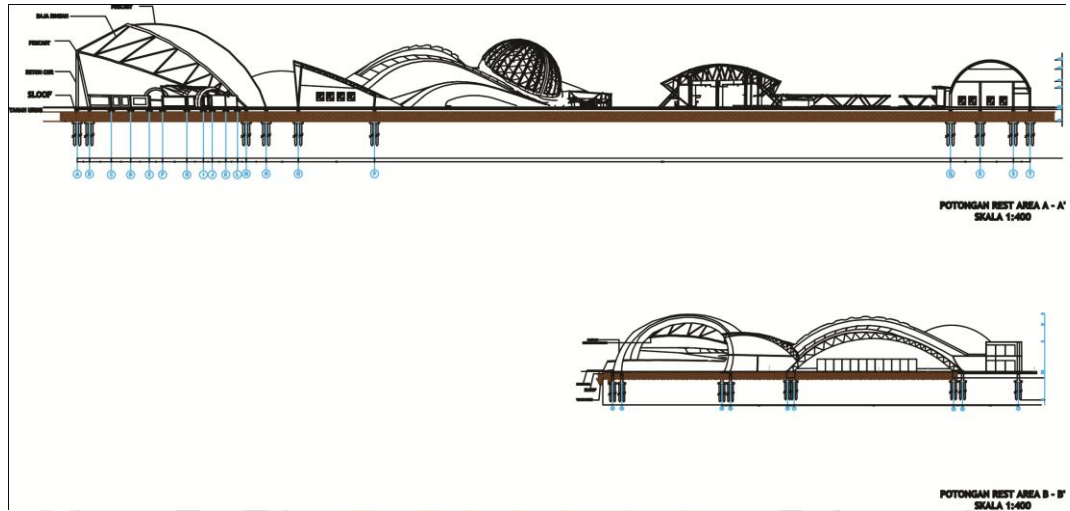
Gambar 6.11 Lay out
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.11 Siteplan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.11 Tampak Kawasan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

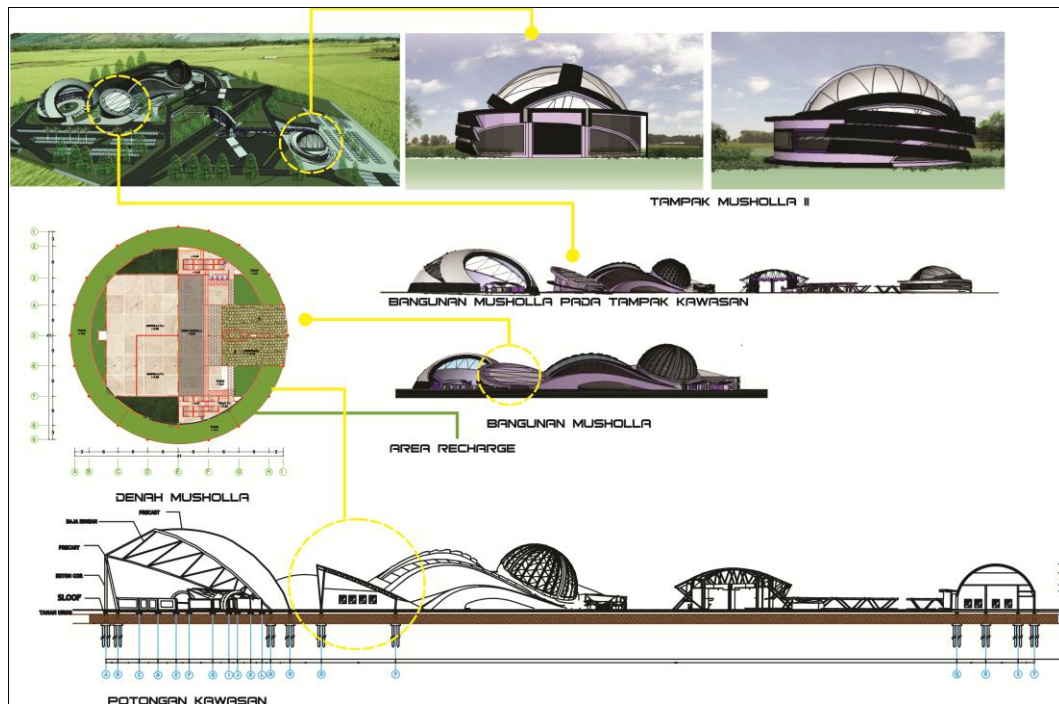


Gambar 6.11 Potongan Kawasan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

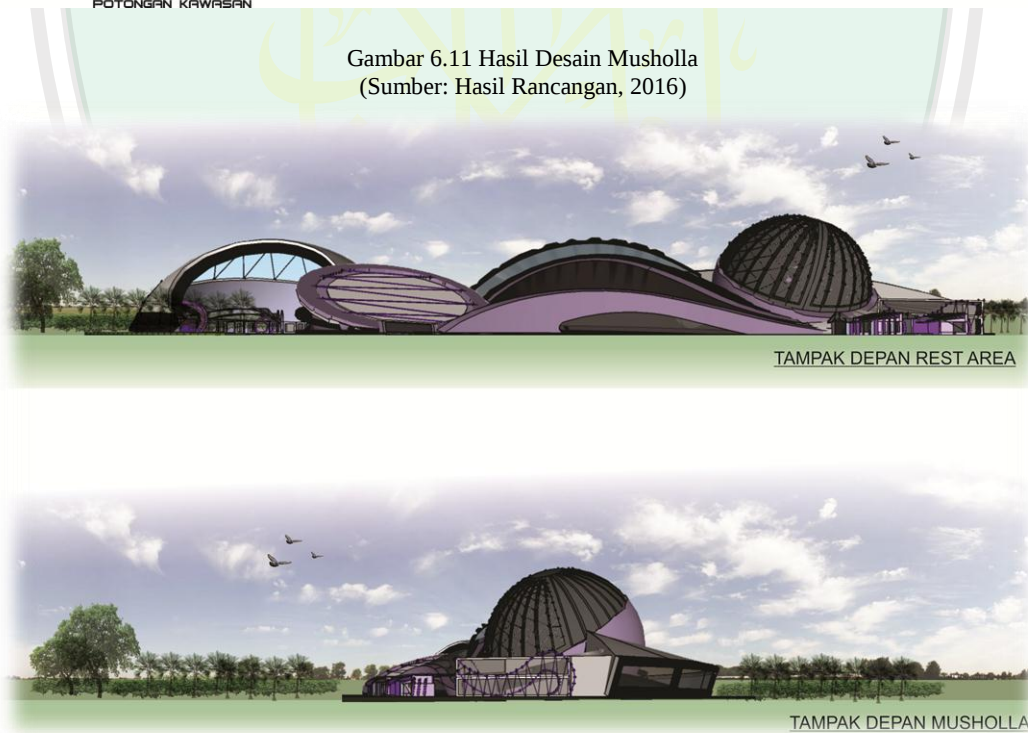
Tampak kawasan diambil dari sudut para pengguna jalan tol Surabaya Malang, dengan bentukan yang mengalirkan sesuai dengan Konsep Regionalism tentang bentukan lingkaran sederhana kemudian membentuk beberapa pola yang variatif.

6.4.1 Musholla

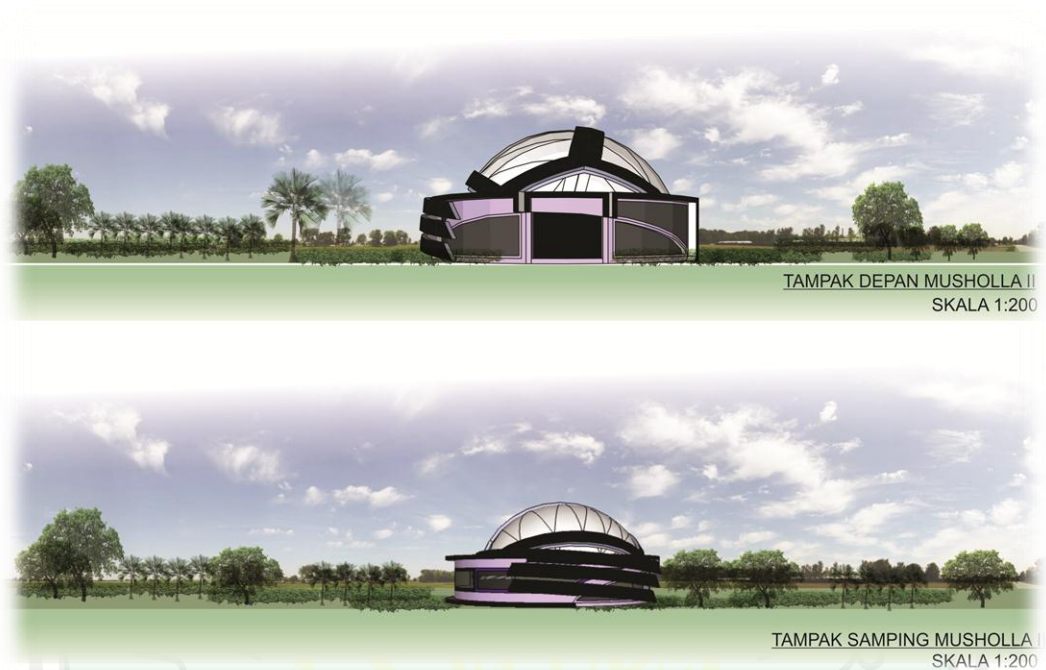
Musholla dijadikan titik pusat pengunjung untuk singgah, dikarenakan area yang memanjang dapat dibagi menjadi dua bagian zona. Disebelah musholla terdapat area hijau untuk pemulihan kondisi pengunjung.



Gambar 6.11 Hasil Desain Musholla
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



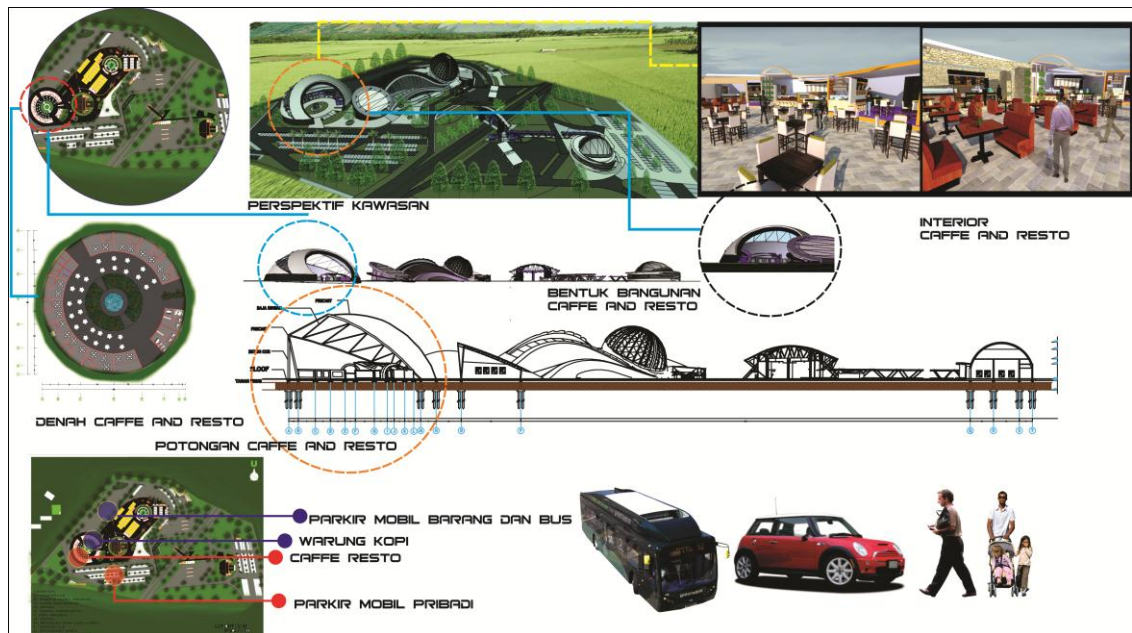
Gambar 6.12 Tampak Musholla I pada Rest Area
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.13 Tampak Musholla II
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

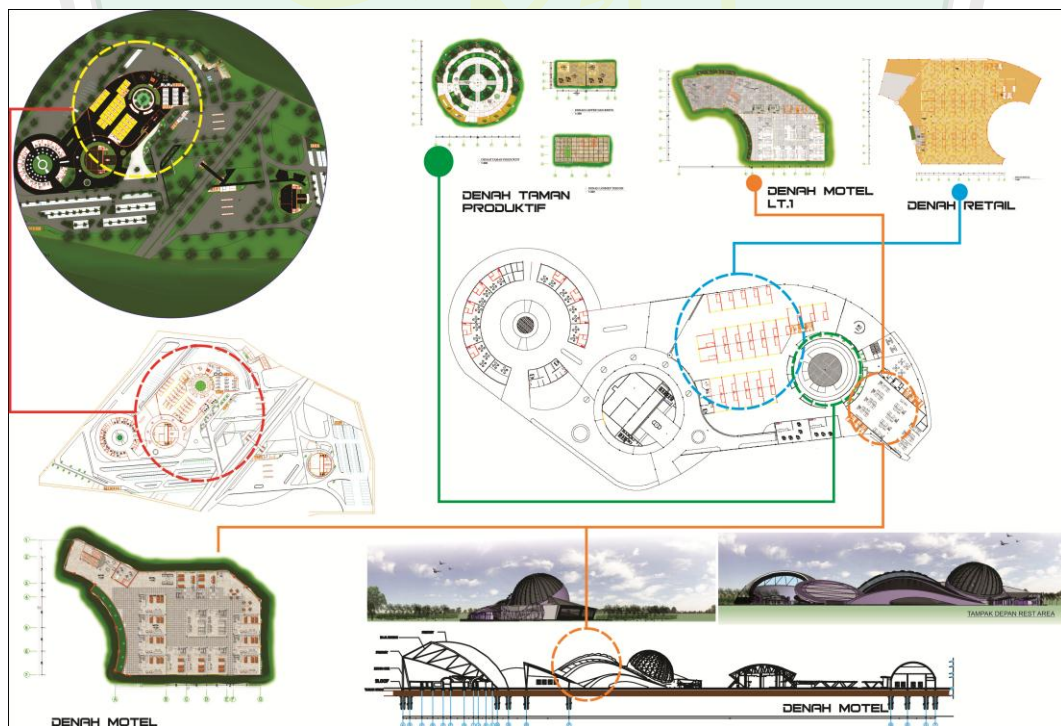
6.4.2 Caffe and Resto

Caffe and Resto disini di rancang dekat Musholla, Area Retail dan Parkir dikarenakan mempermudah akses pengunjung menuju ke tempat singgah untuk menikmati beberapa makanan dan minuman. Pembagian Caffe dan Resto disini menjadi dua bagian tetapi menjadi satu area, tanpa ada kesenjangan social antara pengunjung mobil pribadi dan muat barang.



Gambar 6.14 Hasil Desain Caffe and Resto
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.4.2 Area Retail, Taman Produktif dan Motel



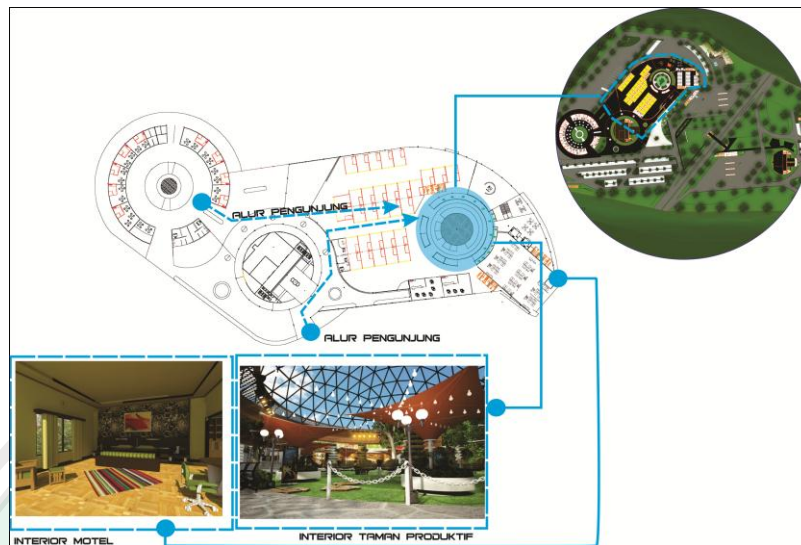
Gambar 6.15 Area Retail, Taman Produktif dan Motel
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Penggabungan bentuk masa bangunan bertujuan untuk memudahkan pengunjung menikmati fasilitas Rest Area dan suasana ruang bangunan.



Gambar 6.16 Interior Retail
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Interior Retail di desain untuk mawadahi masyarakat sekitar berjualan dan memasarkan produk lokal daerah Purwodadi, dengan skema lurus dengan taman produktif, bertujuan agar taman produktif sebagai daya tarik pengunjung. Selain sebagai pemasaran produk unggulan daerah, pengunjung dapat belajar bagaimana cara bercocok tanama produksi telo dan pengemasan, dengan harapan menjadi rest area edukasi tentang bercocok tanam telo.



Gambar 6.15 Pengertian Interior Bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.17 Interior Taman Produktif
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

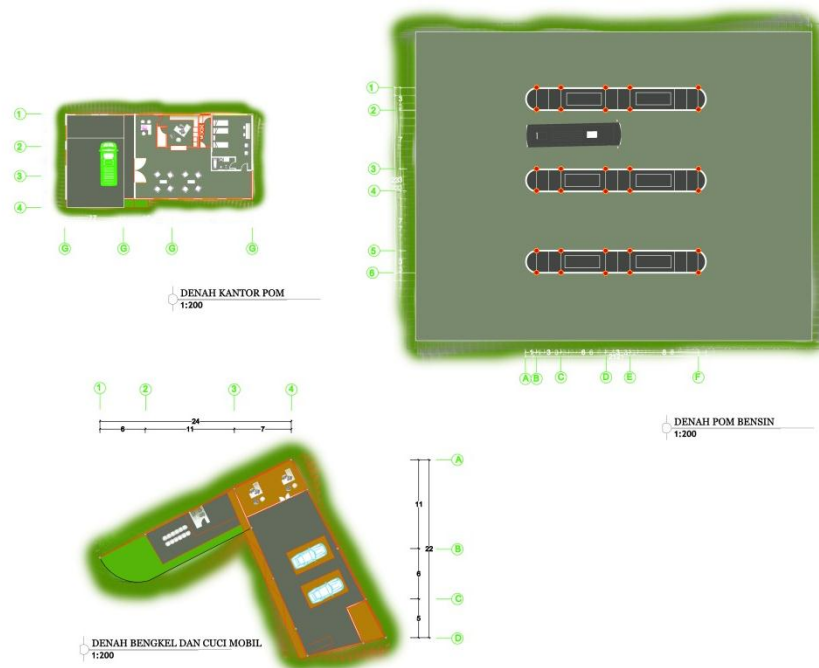


Gambar 6.18 Interior Taman Produktif
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.4.4 Pom Bensin, Ruang Teknisi dan Bengkel Cuci Mobil

Pom Bensin sangat berguna bagi pengunjung karena merupakan fasilitas yang sangat dibutuhkan oleh pengendara, dalam Rest Area Tol Surabaya Malang adanya Pom Bensin merupakan fasilitas penunjang sebagai pelengkap area istirahat. Selain itu terdapat ruang teknisi yang diperlukan untuk pemeliharaan rest area.

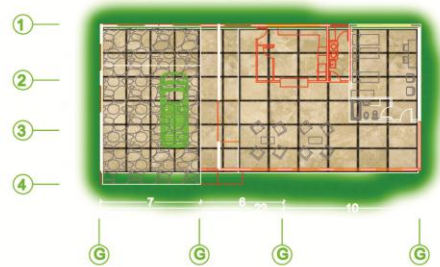
Bengkel dan Cuci Mobil merupakan fasilitas penunjang untuk melengkapi kebutuhan pengunjung dalam merawat kendaraan apabila terjadi hal hal yang tidak diinginkan sewaktu berkendara. Letak bengkel dan cuci mobil terdapat pada ujung tapak area out, dikarenakan pengunjung dapat mengantisipasi sewaktu berhenti dalam diawal parkir atau saat istirahat sementara.



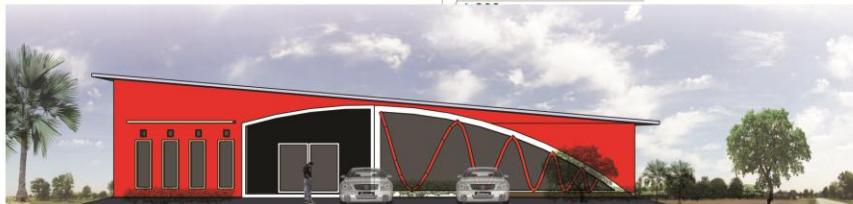
Gambar 6.17 Denah Pom dan Bengkel Cuci Mobil

(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)





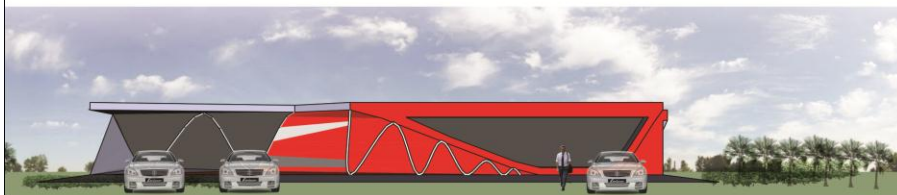
DENAH LOSMEN TEKNISI



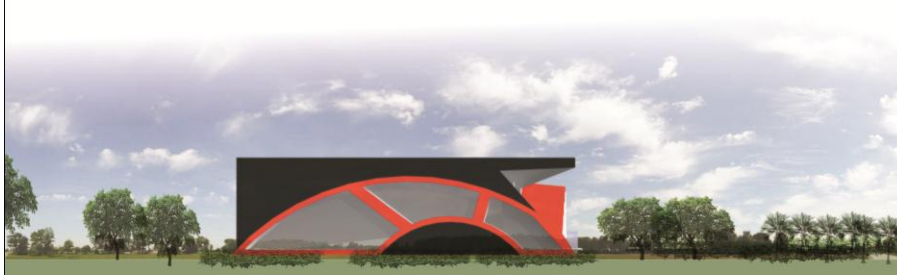
TAMPAK DEPAN LOSMEN M.E
SKALA 1:200



TAMPAK SAMPING LOSMEN M.E
SKALA 1:200

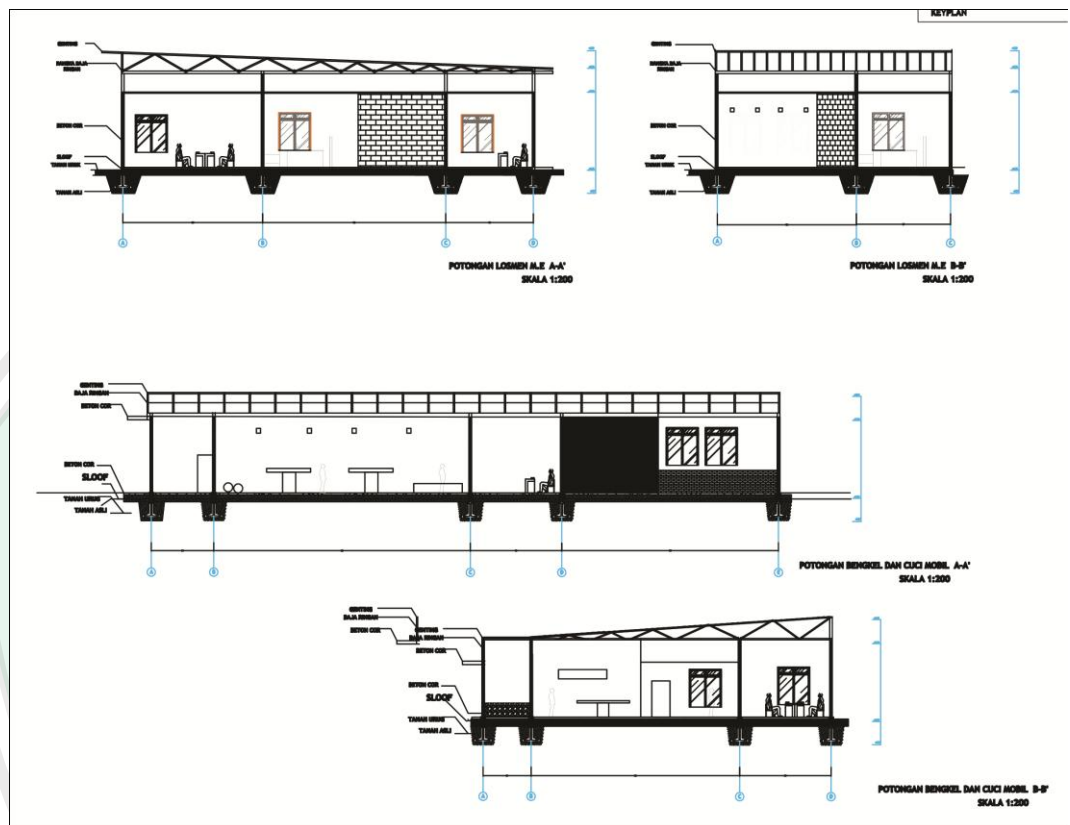


TAMPAK DEPAN BENGKEL DAN CUCI MOBIL
SKALA 1:400



TAMPAK SAMPING BENGKEL DAN CUCI MOBIL
SKALA 1:400

Gambar 6.17 Denah Pom dan Bengkel Cuci Mobil
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.18 Potongan Bengkel dan Ruang Teknisi
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

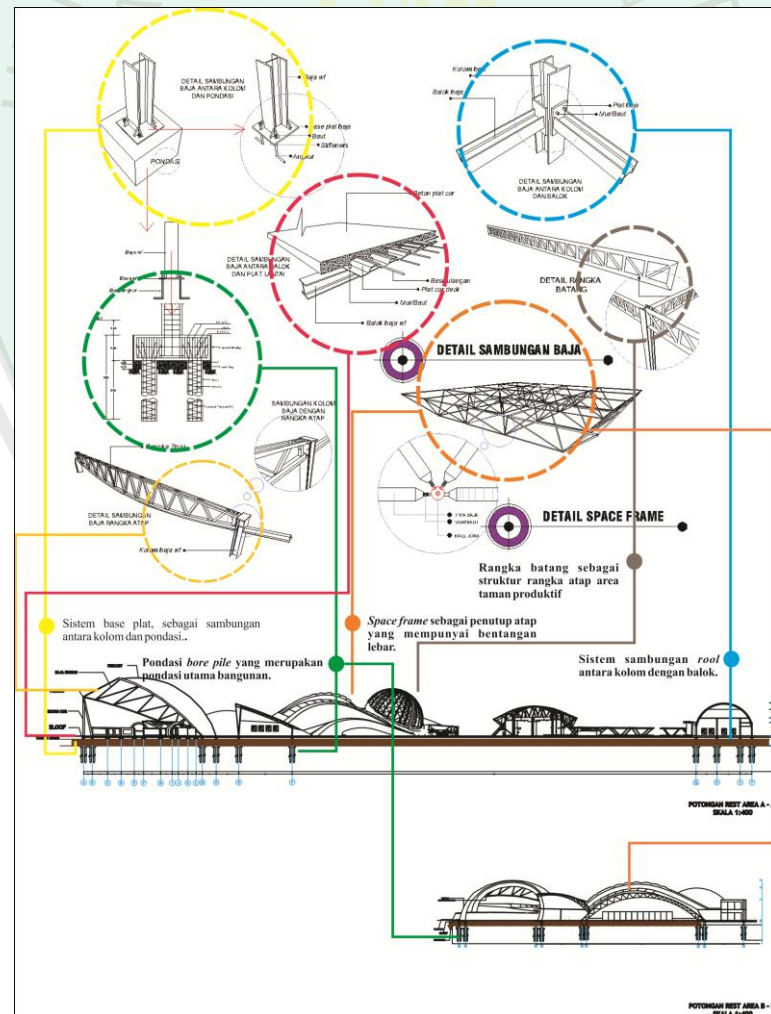


Gambar 6.18 Pembagian Display SPBU
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.5. Hasil Rancangan Struktur

Struktur bangunan Rest Area Tol Surabaya Malang merupakan struktur gabungan dari space frame dan rangka batang, dimana titik tumpu beban pada samping struktur. Bangunan di rancang tanpa kolom tengah sehingga ruang tengah tidak ada penyangga beban, beban ditarik ke samping samping struktur.

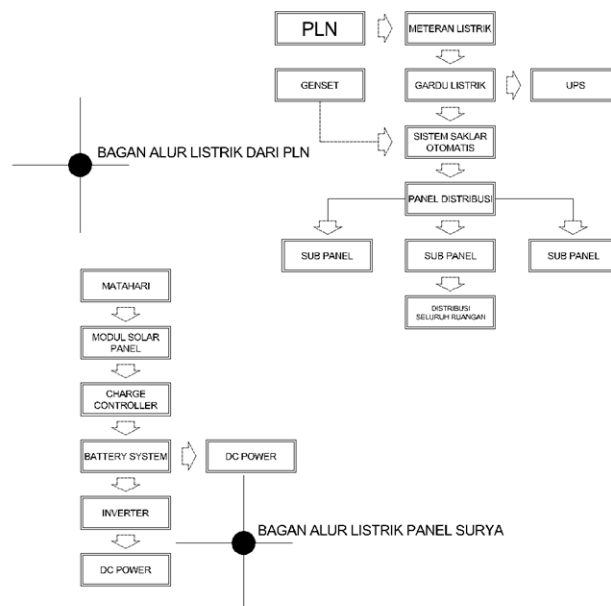
Penggunaan rangka batang pada bangunan lingkaran yaitu area taman produktif dimana struktur rangka dengan matrial baja ringan sebagai penyangga kaca dengan laisan temper glass untuk bagian transparan agar idak terlalu silau jika terkena sinar matahari langsung.



Gambar 6.19 Struktur bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Genset berada di ruang teknisi.





Gambar 6.22 Skema Elektrikal Bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.5.2. Utilitas Plumbing

Rencana plumbing atau pemipaan pada area kawasan terminal dan bangunan dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu plumbing air bersih, air kotor (*gray water and black water*), air hujan, *sprinkler* dan *hydrant*, dan pembuangan sampah. Sumber air bersih pada bangunan didapat dari PDAM dan sumur bor. Penggunaan dua sumber ini untuk mengantisipasi adanya gangguan dari salah satu sumber air. Akan tetapi untuk sumber utama yang digunakan yaitu dari PDAM, sedangkan sumur bor merupakan sumber cadangan.

Sprinkler dan *Hydrant* merupakan alat untuk mengantisipasi bahaya kebakaran. Sumber air utama didapat dari sumur bor dan sumur resapan. *Sprinkler*

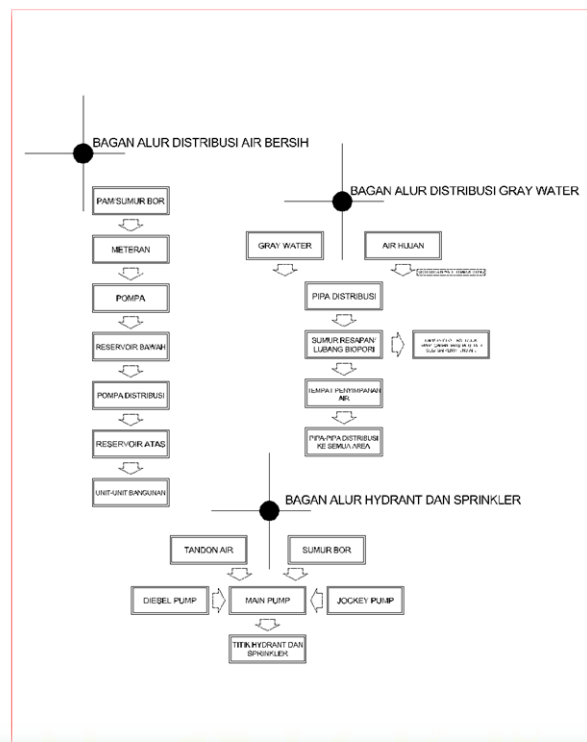
dipasang dibagian dalam bangunan, untuk standar jarak pemasangan *sprinkler* pada bangunan didapat dari rumus luas bangunan/luas *sprinkler*.

Distribusi sampah pada kawasan terminal dengan cara meletakkan tempat sampah hampir disetiap sisi/sudut bangunan dan ruangan, sehingga mudah dijangkau oleh setiap orang yang ada di terminal. Sampah ini pembuangannya dibedakan antara sampah organik dan anorganik, sehingga mudah dalam penyortirannya dan pembuangannya. Setelah pembuangan ke tempat sampah yang ada disetiap sudut ruangan, distribusi terakhir yaitu ke TPS yang letaknya di bagian paling belakang tapak.

Gambar 6.24 Utilitas Bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.25 Utilitas Bangunan
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.26 Skema Utilitas
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.7 Hasil Perancangan dan Tampilan Eksterior



Gambar 6.26 Perspektif Mata Burung
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

Konsep perancangan yang diterapkan pada fasad eksterior bangunan, mengutamakan unsur lengkung dan bentuk yang menerus. Sesuai dengan tema regionalism dimana ke tiga aspek tersebut sama berkaitan yaitu iklim, pola kultural, iconografis.



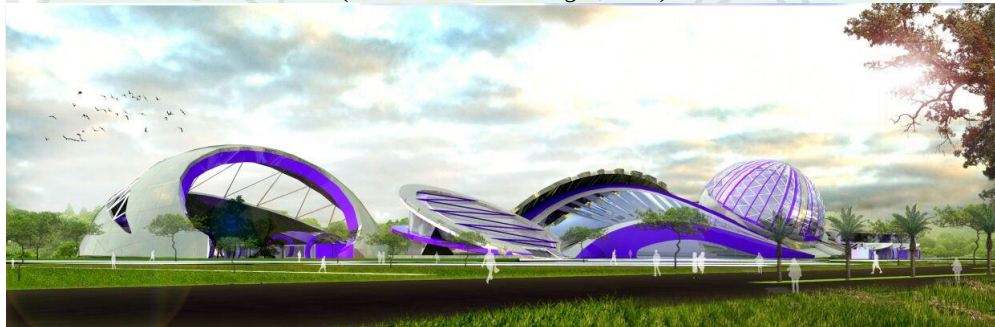
Gambar 6.27 Detail Cafee and Resto
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



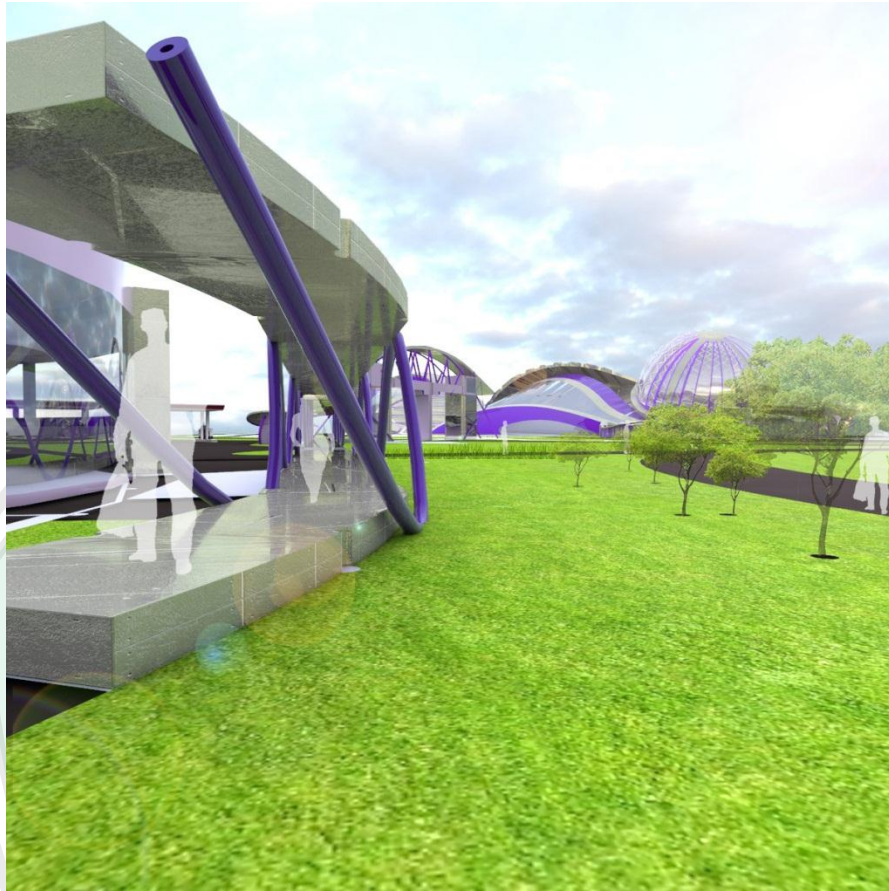
Gambar 6.28 Perspektif Mata Manusia
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



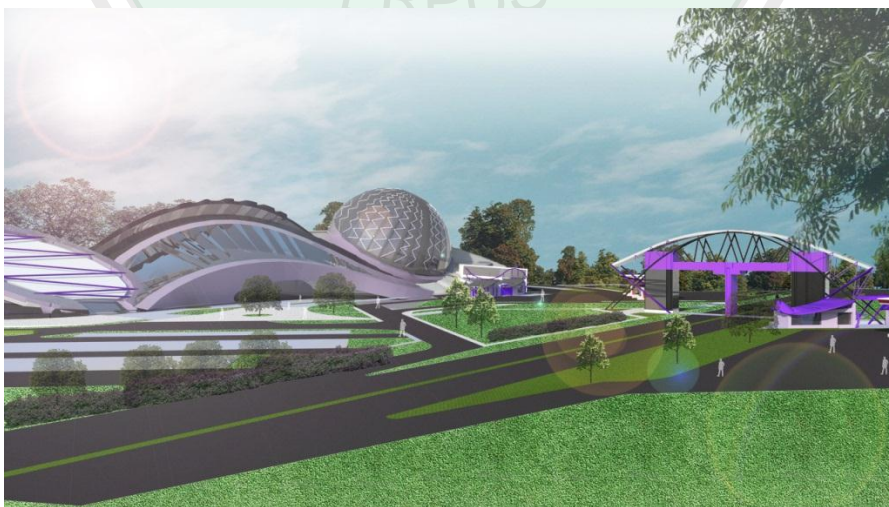
Gambar 6.29 Perspektif Pom Bensin
(Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.29 Perspektif Kawasan
Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.30 Detail Slasar
Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.31 Perspektif Kawasan
Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.8 Hasil Perancangan Interior

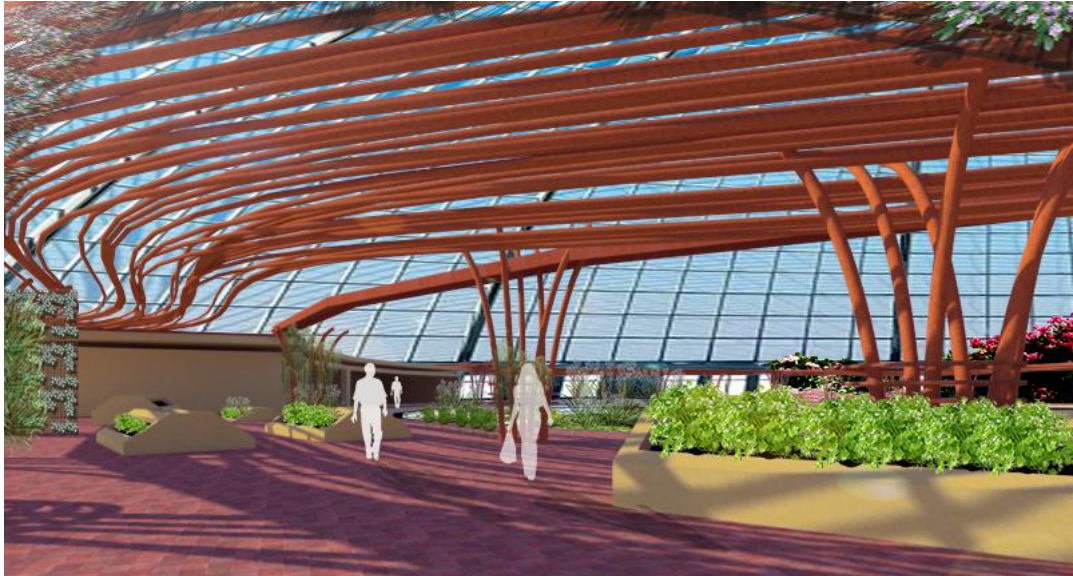
Interior pada perancangan rest area menonjolkan aspek kedaerahan dengan mewadahi masyarakat sekitar untuk mengolah hasil olahan menjadi produk yang dapat dinikmati pengunjung. Konsep regionalism dalam interior tergambar melalui material penyusunnya, seperti bamboo, kayu dan material alam daerah.



Gambar 6.32 Interior Retail Produk Purwodadi
Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.33 Interior Retail Produk Purwodadi
Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.33 Interior Taman Produktif
Sumber: Hasil Rancangan, 2016)



Gambar 6.34 Interior Taman Produktif
Sumber: Hasil Rancangan, 2016)

6.9. Integrasi Keislaman

Teori yang ada merupakan garis penyesuai dari kelokalan daerah Purwodadi, dimana daerah tersebut memiliki kultur yang kuat dalam perihal bercocok tanam, interaksi soisal yang dibina masyarakat tersebut terjalin dari aktivitas bercocok tanam juga pengolahan hasil yang memiliki pembeda dari daerah lain. Pembeda kultur yang ada ini dapat diambil kesimpulan untuk menuangkan tema dalam perancangan *rest area* Tol Surabaya-Malang.

6.9.1 *Rest area* Dalam Pandangan Islam

Rasulullah S.A.W bersabda :

“Apabila kamu hendak mampir untuk beristirahat, maka menjauhlah dari jalan, karena jalan itu adalah jalan binatang melata dan tempat tidur bagi binatang-binatang di malam hari”. (HR. Muslim).

Hadits tersebut menjelaskan tentang bagaimana seorang musafir beristirahat ketika bepergian, dijelaskan untuk tidak beristirahat di jalan karena jalan merupakan titik yang berbahaya untuk disinggahi, dianjurkan untuk menepi. Jadi *rest area* disini merupakan area istirahat untuk menaungi para pengendara jalan beristirahat ketika bepergian, mengisi energi demi perjalanan selajutnya. Jika seseorang telah lelah karena kegiatan mereka dalam islam dianjurkan beristirahat seperti firman Allah S.W.T

“Dan di antara tanda-tanda kekuasaan-Nya ialah tidurmu di waktu malam dan siang hari dan usahamu mencari sebagian dari karunia-Nya.Sesungguhnya pada

yang demikian itu benar-benar terdapat tanda-tanda bagi kaum yang mendengarkan.” (QS. ar-Ruum : 23)

Islam memiliki perhatian terhadap manusia di dalam semua kegiatan yang dilaksanakannya, istirahat yang diperlukan oleh manusia dari sebagian hidupnya. Istirahat yang merupakan ketenangan jiwa dan raga berupa ketenangan, istirahat, kenyamanan, kedamaian, dan menjauhkan dari kegelisahan dan kelelahan dapat menjadi semangat baru jika akan melanjutkan kegiatan yang akan dicapai selanjutnya, terutama dalam perjalanan jauh. Apalagi seseorang berangkat dalam kondisi yang kurang stabil, jika diteruskan tanpa henti maka akan mengacu tubuh untuk terus bekerja, disini perlunya *rest area* untuk menjadi pelengkap dalam perjalanan sangatlah penting demi keselamatan pengguna jalan dan mengurangi tingkat kecelakaan dalam berkendara.

6.6.2 Penerapan tema *Regionalism* dengan prinsip Al Qur'an dan Hadits

Regional merupakan kesederhanaan dari apa yang ada. Seperti islam yang merupakan kesederhanaan dari tingkah pola manusia, dengan mengusung makna sederhana manusia akan tampil tidak mencolok dihadapan sesama makhluk ciptaanNya, terlebih bangunan yang menjadi acuan pandangan manusia. Bangunan yang memijaki bumi sudah menjadi makhluk pencemburu bagi bangunan lain. Seiring bangunan tidak lupa bahwa semua hanya tertuju padaNya merupakan keharusan dalam meneruskan ayat-ayat Allah S.W.T

Firman Allah S.W.T dalam surah Ar Rum Ayat 30 :

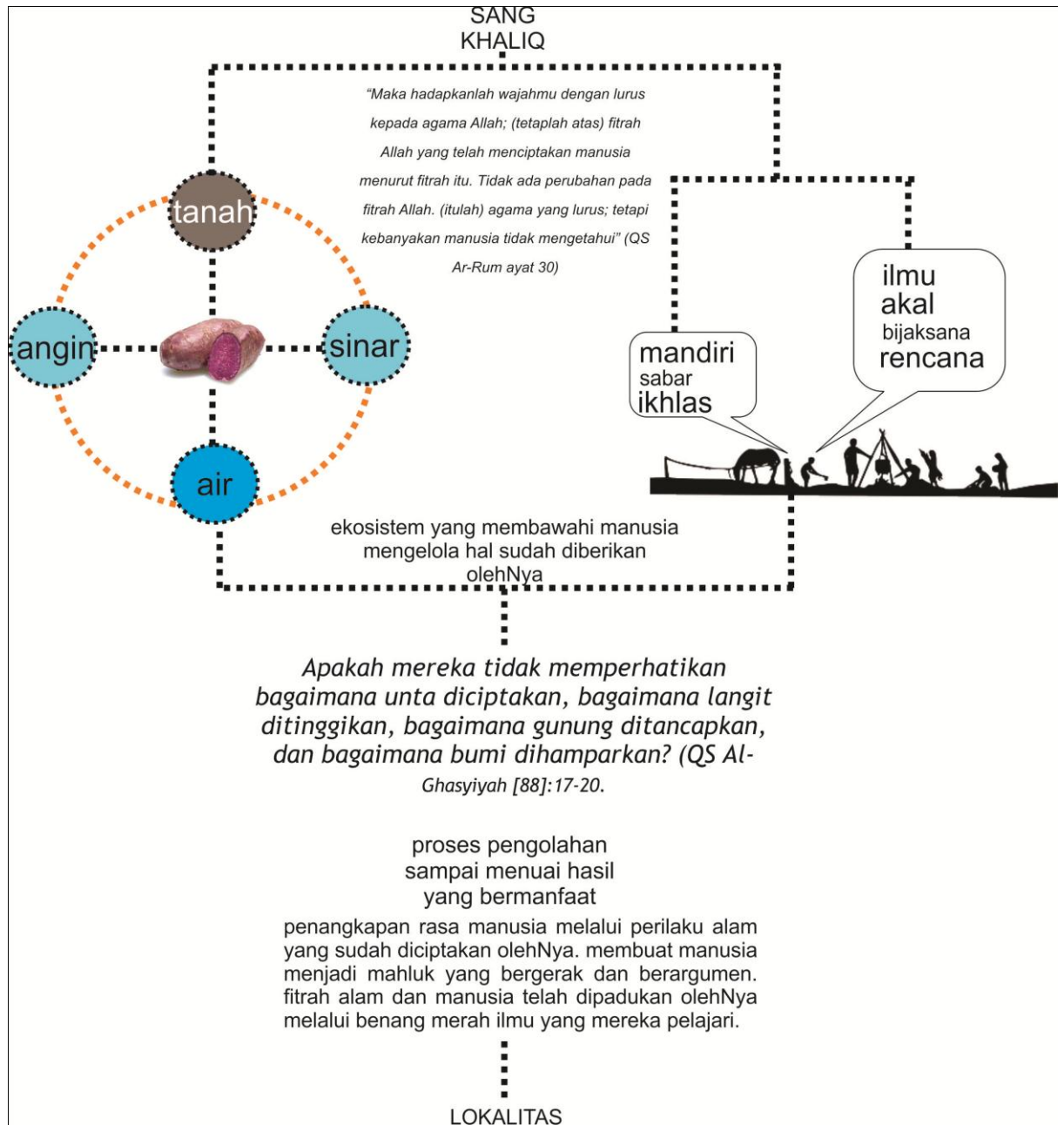
“Maka hadapkanlah wajahmu dengan lurus kepada agama Allah; (tetaplah atas) fitrah Allah yang telah menciptakan manusia menurut fitrah itu. Tidak ada perubahan pada fitrah Allah. (itulah) agama yang lurus; tetapi kebanyakan manusia tidak mengetahui” (QS Ar-Rum ayat 30)

Arsitektur yang tidak terpaku hanya pada aspek perancangan tetapi keselarasan dan keseimbangan visual maupun nonvisual ikut andil dalam prosesnya belum lagi pertanggung jawaban kepada sang Khaliq, manusia dan alam atau makhluk lainnya. Fitrah manusia yang sudah menjadi jalannya mulai dari kecil sampai saat ini merupakan proses dimana manusia meneruskan ayat-ayatNya dalam aplikasi jalan yang mereka pilih, tidak melihat sebelah mata pada apa yang akan didapat kepada dirinya tetapi apa yang mampu dilaksanakan untukNya dalam perintah dan laranganNya. Fitrah manusia yang menjadi sudah ada dapat meregionalkan perkembangan saat ini terhadap aplikasi yang akan dirancang. Mengaplikasikan budaya lokal yang ada merupakan sisi konsisten terhadap fitrah yang sudah ada tidak malah merusaknya dan mengganti dengan egois semata. Regional yang mampu menyelaraskan hal dulu dan sekarang tanpa merugikan semua aspek kehidupan merupakan aspek keimanan demi meneruskan Ayat-ayat Allah yang terkandung dalam makhluk ciptaanNya.

Apakah mereka tidak memperhatikan bagaimana unta diciptakan, bagaimana langit ditinggikan, bagaimana gunung ditancapkan, dan bagaimana bumi dihamparkan? (QS Al-Ghasyiyah [88]:17-20.

Sepenggal ayat yang menjadi sudut keimanan dan memanfaatkan alam yang sudah ada. Kearifan lokal yang terkandung dalam pola masyarakat sudah

berjalan dan tinggal penerapan apa yang akan dilaksanakan demi meneruskan kaidah karakter dan budaya lokal yang ada.



Gambar 6.25 Penjelasan Kajian Keislaman
(Sumber: Hasil Kajian Keislaman, 2016)

BAB VII

KESIMPULAN

7.1 Kesimpulan

Perancangan *Rest area* Tol Surabaya Malang Merupakan tempat beristirahat untuk melepaskan kelelahan, kejenuhan, atau membuang hajat, selama dalam perjalanan. Lokasi *rest area* berada pada titik tengah antara jalur masuk tol dari Pandaan sampai ke Kota Malang, yaitu Desa Cowek Kecamatan Purwodadi. Adanya fasilitas *rest area* ini bukan hanya bermanfaat bagi pengendara tol. Akan tetapi dapat menjadi mata pencaharian baru bagi masyarakat sekitar, yang notabnya petani telo.

Perancangan *Rest area* yang berada pada daerah pertanian, dan memiliki pemandangan alam yang mendukung, menjadi alasan terbentuknya Tema regionalism arsitektur. Pemilihan tema regionalism bertujuan memasukkan kultur budaya masyarakat Purwodadi terhadap perancangan, yang mana tidak menghilangkan unsur lama pada daerah yang terbangun.

7.2 Saran

Perancangan *Rest area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan, pasti masih banyak kekurangan dalam melakukan proses perancangan ini, baik yang disengaja maupun tidak, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi kesempurnaan karya ini.

Daftar Pustaka

Neuferst Ernst, *Data Arsitek Jilid 1*, Jakarta : Erlangga, 1996.

Neuferst Ernst, *Data Arsitek Jilid 2*, Jakarta : Erlangga, 2002.

Pengertian rest area. (online). http://id.wikipedia.org/wiki/Tempat_istirahat. diunduh pada 24-05-2013. Pukul 20.00 wib.

Membaca (online)

http://id.wikibooks.org/wiki/Manajemen_Lalu_Lintas/Tempat_istirahat browsing pada tanggal 11-11-2013. pukul 20.00 WIB.

Pengertian caffe (online). <http://id.wikipedia.org/wiki/Kafe>. diunduh pada tanggal 11-11-2013. Pukul 22.00 WIB.

Blog Setianus Zai (online). <http://definisirestoran.blogspot.com/2013/01/pengertian-restoran.html>. diunduh tanggal 11-11-2012. pukul 23.00 WIB.

Pengertian bermain bagi anak. (online) . Murni Baheram 29-07-2013. <http://www.slideshare.net/bangaluwis/arti-bermain-bagi-anak>. Diunduh pada tanggal 11-11-2013. Pukul 23.30 WIB.

Pengertian penginapan (online). <http://id.wikipedia.org/wiki/Penginapan>. diakses pada tanggal 11-11-2013. Pukul 24.00 WIB.

Syarat penginapan (online). <http://jurnal-sdm.blogspot.com/2009/07/pengantar-perhotelan-definisi-hotel.html>. diakses pada tanggal 12-11-2013. Pukul 01.00 WIB.

(online) <http://samsararchitect.wordpress.com/2008/10/20/penataan-rest-area-dan-kawasan-suci-rambut-siwi/> diakses pada tanggal 12-04-2013. Jam 1.23.

Kilas Jurnal FTUI, Januari 2000, volume 2 nomor 1, halaman 79

(online) <http://calonarsitek.wordpress.com/2008/01/17/hakikat-definisi-tema-dalam-arsitektur/> diakses pada tanggal 6-12-13. Pukul 4.11.wib.

Rapoport. factors seen in their broadest terms Amos Rapoport, House Form and Culture, 1969

sumber: www.spjt.co.id diakses 10 mei 2011 jam 13.00 WIB.

(online) www.transmargajateng.com diakses tanggal 7 November 2010 jam 20.12 WIB Diposkan oleh .(online)

<http://visualheritageblog.blogspot.com/2011/04/masalah-Regionalisme-dalam-desain.html>.02.00.22-12-2013

Fukuyama Masandhy. cetakan pertama. Rupadatu.1991.

Curtis, William, "Regionalism in Architecture", dalam Regionalism in Architecture, Robert Powel (ed), Concept Media, Singapura, 1985.

Jenks, Charles.1977. The Language of Post Modern Architecture, Rizzoli, New York,

Ozkan, Suha.1988. "Regionalism within Modernism", dalam Regionalism in Architecture, editor Robert Powel, Concept Media, Singapura

Bernard Rudofsky. Architecture Without Architects: A Short Introduction to Non-pedigreed Architecture (1964).

Widji Anarsis, Agribisnis Komoditas Salak, Bumi Aksara, 1999, halaman 95-98.

Tan Hock Beng, dalam bukunya Tropical Architecture and Interiors : Tradition-Based design of Indonesia-Malaysia-Singapore-Thailand (1994)



