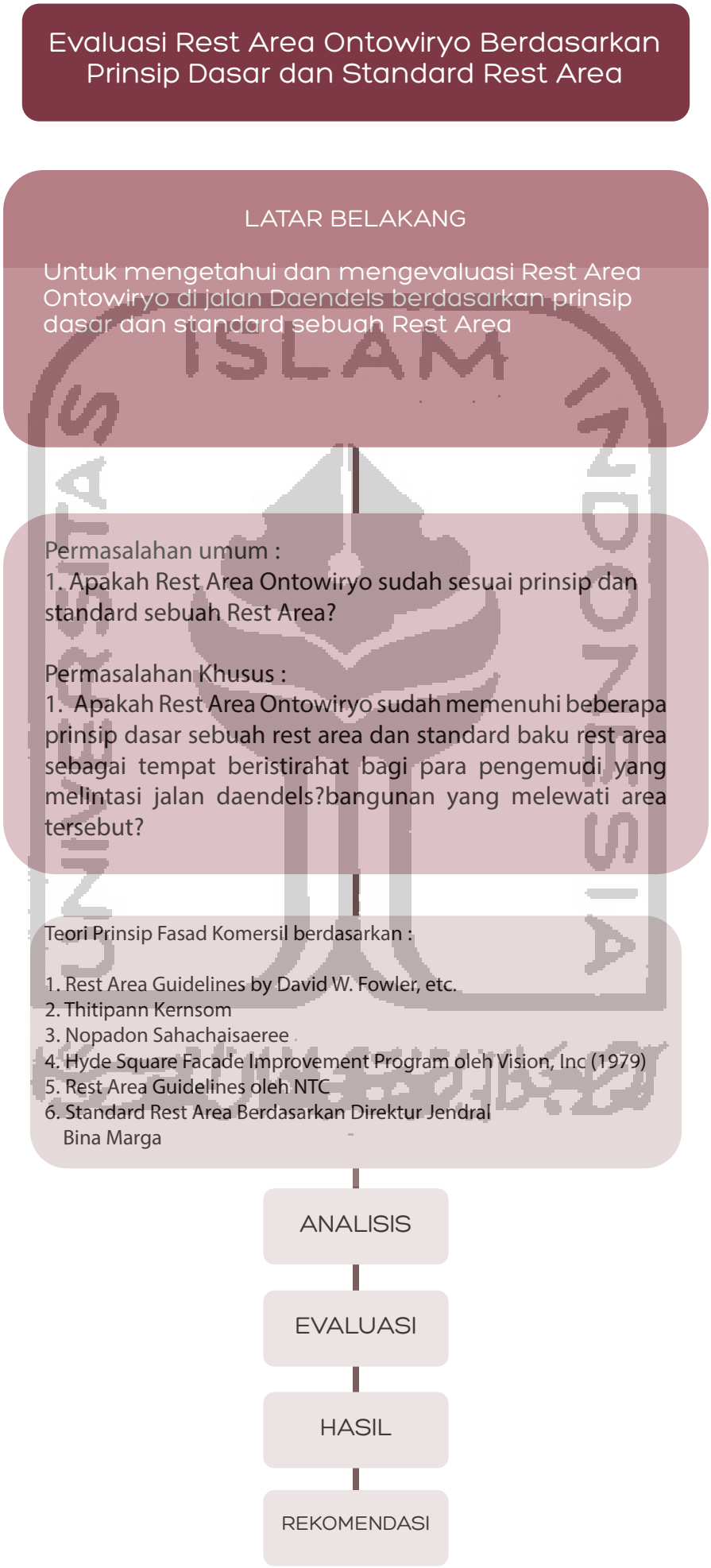
1.12 KERANGKA BERPIKIR



4. KAJIAN TEORI

4.1. DEFINI REST AREA

Rest Area atau dikenal juga sebagai tempat istirahat 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 ataupuj bus antar kota untuk istirahat.

4.2. DEFINISI BANGUNAN KOMERSIAL

Bangunan komersial merupakan bangunan yang direncanakan untuk mendatangkan keuntungan bagi pemilik maupun pengguannya, seperti ruko, hotel, kos, rumah makan, supermarket yang bisa disewakan sehingga selalu memberikan penghasilan berkelanjutan.

4.3. GUIDELINE FASAD RETAIL OLEH NYC BUSINESS SERVICES

Panduan prinsip umum untuk fasad yang baik pada sebuah toko adalah untuk membuatnya tetap simple dan membiarkan elemen arsitektur dari bangunan tersebut yang berbicara mengenai aktivitas yang ada pada bangunan tersebut.

Berikut komponen dasar sebuah fasad bangunan komersil atau toko yang bisa diterjemahkan dalam bentuk lain namun memiliki prinsip yang sama :

4.4 Berdasarkan teori dari jurnal yang ditulis oleh Thitipann Kernsom dan Nopadon Sahachaisaeree,

4.4.1 WARNA

Elemen yang pertama adalah warna, warna tidak hanya menciptakan sebuah dampak terhadap persepsi konsumen tetapi juga mempengaruhi mood dan sikap mereka.
Dalam buku "Diamond and Diamond" (2007) menganggap bahwa menggunakan warna yang berbeda dan sesuai dapat mempengaruhi suasana hati dan keputusan konsumen untuk membeli produk tersebut.
Warna itu sendiri dikategorikan menjadi 2 kelompok, yaitu :

1. Warm (Hangat)
2. Cool (Dingin)

1. Warm Color (Warna Hangat)
   Warna hangat adalah warna rona dari merah hingga kuning, cokelat,
2. Cool Color (Warna Dingin)
   Warna dingin adalah warna rona dari hijau biru hingga biru violet, sebagian besar warna abu-abu juga termasuk dalam kelompok warna dingin.

Kedua warna tersebut memiliki efek yang berbeda, warna hangat cenderung membangkitkan dan merangsang mood dari penonton sementara warna dingin cenderung menciptakan efek rileks dan menenangkan.

4.4.2 PENCAHAYAAN

Elemen kedua adalah pencahayaan, pencahayaan adalah bagian dari sebuah ritel yang menciptakan daya tarik, menimbulkan minat, memberikan suasana yang nyaman. kompabilitas dengan identitas, fleksibiltas (Diamond and Diamond, 2007), akan menarik dan menjaga dan mempertahankan minat konsumen dengan pencahayaan yang disesuaikan (Summers and Hebert, 2001).
Menggunakan pencahayaan yang terarah dan mengubah intensitasnya menjadi lebih terang ataupun lebih redup juga akan mempengaruhi persepsi dari suatu ruang. Menambahkan efek pencahayaan yang berbeda mengubah kesan dan volume ruang (Turner, 1994). Penggunaan pencahayaan (aksen atau cahaya difus) dan intensitas pencahayaan mempengaruhi persepsi masing-masing individu.

4.4.3 MATERIAL / JENIS BAHAN

Selain elemen diatas, jenis bahan yang digunakan juga menciptakan dampak tertentu terhadap persepsi audiens atau penonton dari sebuah jendela display pada ritel sebagai bahan untuk memperindah tampilan jendela display dari ritel tersebut.

4.4.4 KOMPOSISI

Komposisi juga harus dipertimbangkan ketika menata sebuah display tampilan produk pada ritel tersebut. mulai dari bentuk, garis, material dan warna yang menjadi suatu satu kesatuan dari keseluruhan elemen tersebut yang menyenangkan bagi calon konsumen dan dapat menyampaikan pesan dari produk tertentu sementara sebuah peraga secara visual juga mendukung item yang ditampilkan lainnya.

4.5 GUIDELINE REST AREA

Berdasarkan jurnal panduan rest area yang ditulis oleh David W. Fowler, Joseph F. Malina, Kirby W. Perry, dan Gary C. Vliet. Mereka menuliskan guideline rest area seperti berikut :

1. Jarak antar Rest Area seharusnya per 96km (60 mil) berdasarkan survey dan interview para pelancong atau pengendara mobil.

2. Site ideal minimum berukuran 4 hektar untuk sebuah prototype dan bentuk site direkomendasikan berbentuk kotak dan harus memiliki fasilitas rekreasi dan sebaiknya terdapat banyak ruang terbuka untuk mencegah rasa berdesak-desakan yang mungkin timbul jika area tidak memiliki banyak ruang terbuka.

Dari segi pencahayaan, terdapat juga beberapa guideline untuk pencahayaan rest area

1. Berikan pencahayaan yang terang pada area parkir, trotoar dan dari trotoar ke bangunan, serta toilet. Bagian luar gedung dan dalam gedung. Direkomendasikan menggunakan lampu LED karena lebih efektif dan usianya cenderung tahan lama. Bisa juga menggunakan lampu neon namun harus diberi pelindung pada toilet pria dan wanita atau kombinasi dari kedua lampu tersebut di beberapa titik.

2. Sebisa mungkin menggunakan pencahayaa alami untuk efisiensi maintennance

Untuk fasilitas tambahan dan site itu sendiri ada beberapa rekomendasiseperti :

1. Menyediakan wastafel outdoor dan di dalam ruang toilet
2 Bedakan zona parkir kendaraan kecil, sedang, dan besar
3. Sebisa mungkin pisahkan toilet pria dan wanita
4. Sirkulasi harus mudah dipahami dan minim konflik
5. Gunakan penghawaan alami untuk mengurangi biaya maintennance

4.6 GUIDELINE REST AREA OLEH NTC (*National Guidelines For Provision Rest Area*)

Katageri Rest area terbagi menjadi 3 rest area (*Rest Area Strategy [;am developed by road agencies)* untuk setiap jalan raya :

- *Major Rest Area*
- *Minor Rest Area*
- *Truck Parking Bay* (Area Parkir Truk)

Spasi invterval antar rest area atau spot untuk beristirahat lainnya memiliki jarak-jarak tertentu. Jarak rest area tergantung dari kategori yang digunakan, volume arus lalu lintas serta kebutuhan parkir. Ada 3 kategori menurut NTC :

- Major Rest Area = Maksimal interval 100km
- Minor Rest Area = Maksimal 50km
- Truck Parking Bay = Maksimal interval 30km

Pada jalan tol idealnya meletakan area servis fasilitas komersial pada rest area di tengah blok agar mudah diakses dari semua jalur.

4.6.1 Guideline Design :

1. Layout

Tujuan utama dari rest area adalah menyediakan fasilitas yang cocok dalam lingkungan tersebut sebagai tempat yang aman untuk tidur atau beristirahat dan harus menjamin keamanan pengguna pedestrian dan kendaraan berlalu lalang di dalam rest area dengan aman.

Sebaliknya antar fasilitas di dalam area rest area saling berdekatan secara horizontal agar memudahkan akses bagi pengguna. Luasan ruang yang disediakan bergantung dari jumlah traffic pada jalan tersebut atau rest area tersebut. Bisa menggunakan aturan NTC seperti berikut :

- Major Rest Area : Minimal dapat menampung parkir 20 kendaraan
- Minor Rest Area : Minimal dapat menampung parkir 10 kendaraan
- Truck Parkir Bay : Minimal dapat menampung 5 kendaraan berat.

2. Pedestrian Acces & Visibility

Rest area direkomendasikan mendesain area service dan rest area meminimalisir konflik serta interaksi antara pejalan khaki dan sebisa mungkin arus kecepatan lalu lintas dalam rest area lambat agar aman bagi pejalan khaki.

3. Lighting

Sebisa mungkin terang agar mudah dilihat dan sebagai passive security dalam area untuk menunjukan semua aktivitas di rest area agar mudah di pantau.

4. Rest Area Signage

Sebisa mungkin meminimalisir menggunakan signage, disarankan menggunakan signage yg diimprovisasi atau khusus untuk menunjukan bangunan atau aktivitas-aktivitas tertentu agar dapat dipahami.

5. Fasilitas dan Servis

- Naungan (shade)
- Tempat sampah
- Shelter
- Parkir terpisah antara kendaraan berat dan ringan
- Meja dan kursi
- Toilet

4.6.2 Pemahaman Rest Area

Merupakan istilah yang dipergunakan dan disediakan sebagai transit dengan tujuan untuk beristirahat dari perjalanan yang jauh bagi pengendara kendaraan bermotor dan biasanya diletakan ditempat titik lelah pengemudi dan dalam kasus tertentu juga dipadukan dengan tempat wisata dan rest area.

Pengguna Rest area digolongkan menjadi 3 yaitu :

1. Pengelola
2. Tamu / pelancong (*Traveller)*
3. Penumpang kendaraan bermotor ; penumpang kendaraan pribadi maupun bus dan sopir kendaraan berat yang melintas antar provinsi.
4. Penyedia jasa dan pelaku usaha

4.6.3 Standarisasi Rest Area

Terdapat standard tertentu mengenai rest area yang sudah diatur oleh Departemen Pekerjaan Umum disertai lampiran no. 15 keputusan direktur jendral bina marga seperti berikut :

Tipe	A (m^2)	B (m^2)	C (m^2)
Luas Minimum	5500	2600	1750
Fasilitas pelayanan	795	230	35
Areal terbuka	2100	1050	500
Parkir	2600	1300	1200

Table 2.1. data standard luasan minimum rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

1) Standarisasi Luasan Toilet Umum

Tipe fasilitas rest area	Jumlah				Luas standart (m^2)
	Orang	Urinal (hush)	Toilet pria (hush)	Toilet wanita (hush)	
C	<45	Min. 5	Min. 2	Min. 5	Min. 120
B	46-70	Min. 10	Min. 3	Min. 10	Min. 240
A	>71	15-20	5-7	15-20	290-350

Table 2.2. data standard luasan minimum toilet rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

2) Standarisasi Luasan Tempat Duduk, Telepon Umum, Mushola, Taman

Tipe fasilitas rest area	Jumlah		Luasan Minimum	
	Tempat duduk	Telepon umum (minimum_buah)	Mushola (m^2)	Taman (m^2)
C	>20	1	9	500
B	>30	2	15	1000
A	>40	3	21	5000

Table 2.3. data standard luasan minimum tempat duduk telopon umum, mushola dan taman rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

3) Standarisasi Luasan Minimum Restoran

Tipe fasilitas rest area	Jumlah		Luasan Minimum (m^2)
	Penunjung	Tempat duduk	
C	<100	70	400
B	100-250	130	650
A	>250	190	800

Table 2.4. data standard luasan minimum restoran rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

4) Standarisasi Luasan Minimum Kios

Tipe fasilitas rest area	Jumlah		Luasan Minimum (m^2)
	Penunjung	Tempat duduk	
C	<100	30	140
B	100-250	50	190
A	>250	80	250

Table 2.5. data standar luasan minimum stan kios rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

5) Standarisasi Luasan Minimum SPBU

Tipe fasilitas	Jumlah flowmeter minimum (buah)	Ruang pengisian bahan bakar minimum (m^2)	Kantor umum (m^2)	Ruang cuci untuk mobil/bengkel minimum (m^2)	Lain-lain (m^2)	Luas total minimum (m^2)
C &B	4	300	120	-	50	470
A	4	300	120	80	50	550

Table 2.6. data standar luasan minimum SPBU rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

Tipe	A	B	C
Fasilitas minimum yang disediakan	KM Papan informasi wisata Taman Tempat parkir Mushala Warung/rumah makan Telepon Meja piknik P3K Pompa bensin Kios	KM Papan informasi wisata Taman Tempat parkir Mushala Warung/rumah makan Telepon Meja piknik	KM Papan informasi wisata Taman Tempat parkir
Fasilitas tambahan	Bengkel kecil Gazebo Kolam&taman	Kios Pompa bensin	Warung/kios Meja piknik

Table 2.7. data standarisasi fasilitas rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

4.6.4 Standarisasi Pemilihan Tapak Rest Area :

Adalah suatu standar di dalam menentukan tapak ideal bagi rest area, yang meliputi berbagai faktor baik segi fisik maupun sarana dan prasarana. Berikut faktor-faktor yang menjadi pertimbangan :

- Faktor Bentuk
  Bentuk ideal adalah persegi panjang yang memiliki rasio 3:2
- Faktor Keamanan dan Keselamatan
  - Berada pada jalan yang relatif lurus dan datar
  - Minimum berjarak 500m dari tikungan atau persimpangan
  - Jarak lahan kurang lebih 15m dari sisi bahu jalan sebelah luar yang diperkeras
  - Jalan masuk dan keluar tidak mengganggu lalu lintas jalan raya dan tersendiri.
- Faktor Kualitas Fisik Dasar
  - Kestabilan tanah
  - Menghindari lahan yang curam (jalan yang menanjak akan menghilangkan kesan istirahat)
- Faktor Aksesibilitas dan Prasarana
  - Jalan Raya
  - Air Bersih
  - Drainase dan Limbah
  - Listrik
  - Telepon

Jenis - jenis Kendaraan yang Masuk Ke dalam Rest Area

Jenis kendaraan yang masuk rest area adalah semua jenis kendaraan bermotor kecuali truk, karena truk pada umumnya memiliki tempat atau pangkalan transit tersendiri.

Waktu Pelayanan Rest Area

Karena fungsi rest area sebagai tempat singgah atau transit bagi orang yang sedang melakukan perjalanan sedangkan waktu perjalanan tidak terbatas maka waktu pelayanan Rest Area adalah 24 jam non-stop.

Lingkup Pelayanan Rest Area

Rest Area memiliki lingkup layanan regional dari daerah / provinsi yang bersangkutan serta daerah / provinsi di sekitarnya. Ini berarti bahwa rest area dapat melayani pengendara bermotor yang melintasi daerah tersebut, walaupun berasala dari daerah lain karena adanya tingkat kamajemukan yang tinggi bagi daerah asal pengendara kendaraan bermotor di jalan raya. Lingkup pelayanan ini sangat berpengaruh terhadap klasifikasi Rest Area itu sendiri.

4.7 Guidelines Rest Area Berdasarkan Departemen Transportasi Queensland, Australia.

Standard dan Tipe Rest Area berdasarkan departemen transportasi Queensland ada beberapa tipe dan standard. Rest Area ini sendiri dibedakan menjadi 2 tipe yaitu formal dan informal :

Rest Area Opportunity :

adalah sebuah lokasi atau tempat dimana tempat tersebut mudah diakses dari jalan raya dan pengemudi dengan mudah dan aman mengakses lokasi tersebut. Lokasi tersebut cenderung tenang serta tidak menganggu arus lalu lintas.

Formal Rest Area

Formal rest area biasanya menyediakan tempat untuk pengemudi motor, pengendara mobil, dan pengendara kendaraan berat untuk beristirahat baik secara terpisah maupun campur dari semua tipe tersebut.
Rest Area ini disediakan khusus untuk memenuhi kebutuhan peristirahatan bagi para pengemudi lintas daerah yang kelelahan dengan didukung fasilitas untuk beristirahat dan fasilitas komersil seperti toserba dan restaurant.
Berikut beberapa persyaratan yang harus ada dalam site rest area :

- Menyediakan tempat parkir bagi kendaraan-kendaraan tertentu minimal terdapat 6 tempat parkir bagi kendaraan berbagai tipe tersebut.
- Tempat cenderung terpisah dari jalan raya dan tenang agar menciptakan suasana kondusif untuk beristirahat.
- Permukaan tanah harus diberi perkerasan agar tahan terhadap cuaca dan kendaraan.
- Akses yang amat untuk masuk maupun keluar dan terdapat ruang gerak untuk melakukan maneuver.
- Menggunakan signage atau papan penanda khusus untuk menunjukan informasi.
- Terdapat meja dan bangku baik alami maupun buatan.
- Terdapat fasilitas air bersih, lighting, dan juga toilet.
- Fasilitas tambahan seperti area bermain anak, tempat untuk memasak, tempat informasi turis, gardu pandang dan sejenisnya.
- Menyediakan fasilitas difabel pada site.
- Jika alur sirkulasi digabung antara masuk dan keluar, tipe kendaraan sebaiknya dibedakan.

Jika site dikhususkan untuk kendaraan berat, maka diharuskan ada beberapa hal yang perlu diperhatikan seperti berikut :

- Pemisahan terhadap tempat beristirahat berdasarkan lamanya waktu untuk beristirahat. Diutamakan pengemudi yang membutuhkan waktu beristirahat lama, diusahakan minim gangguan.
- Pemisahan tempat parkir kendaraan berat berdasarkan tipe muatan seperti angkutan makanan dan muatan zat berbahaya.
- Naungan yang mampu melindungi kendaraan dari panas.
- Terdapat ruang untuk melakukan maneuver bagi beberapa jenis kendaraan dari besar hingga tipe kecil.

4.7.1 Tempat Pemberhentian

Untuk mendukung tempat peristirahatan, perlunya disediakan tempat pemberhentian disetiap arah jalan raya sehingga memberikan area istirahat yang mampu mengakomodasi pengemudi yang kelelahan dari berbagai arah tanpa menganggu arus lalu lintas terutama di jalan raya yang ramai dan padat.

Tempat Pemberhentian memang diperuntukan untuk tempat beristirahat yang tidak lebih dari 15-30 menit kecuali tempat tersebut memang menyediakan tempat untuk pengecekan kendaraan dan kebutuhan pengemudi untuk melanjutkan perjalanan.

Tempat pemberhentian minimal berjarak 1 meter dari bahu jalan sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas dan tersedia tempat sampah bagi pengemudi yang beristirahat. Tempat pemberhentian ini bisa berupa tempat formal ataupun informal serta mampu mengakomodasi minimal 2 kendaraan besar. Tempat ini sering kali juga digunakan untuk tempat aparat petugas lalu lintas untuk berhenti dan melakukan *checking* terhadap arus lalu lintas di daerah tersebut.

4.8 *Informal Rest Area Opportunities*

Ada beberapa tempat yang tidak seharusnya digunakan menjadi rest area atau tempat pemberhentian namun terkadang digunakan oleh beberapa pengemudi untuk beristirahat ketika memang sangat dibutuhkan untuk beristirahat.
Sering kali site berupa tapak yang tidak memiliki perkerasan, hanya tanah dan pepohonan dan tapak tidak tahan terhadap cuaca hujan dikarenakan tidak memiliki perkerasan pada tapak. Tempat ini biasanya digunakan untuk beristirahat paling maksimal 30 menit dan tidak memiliki fasilitas peritirahatan yang sesuai standard dan tempat komersil yang menjual keperluan pengemudi.

4.8.1 *Site Situasional*

Dalam rest area informal ada suatu lokasi yang digunakan dalam keadaan tertentu oleh aparat dan petugas jalan raya untuk melakukan inspeksi lalu lintas dan pengaturan lalu lintas dalam keadaan-keadaan tertentu. Tempat ini tidak dianjurkan untuk digunakan tempat singgah periode yang lama. Bisa digunakan oleh pengemudi non-official atau selain petugas lalu lintas jika sedang tidak digunakan oleh petugas.

4.8.1 *Informal Heavy-vihicle stopping places*

adalah tempat pemberhentian informal bagi kendaraan berat di pinggir jalan yang digunakan untuk pemberhentian ketika pengemudi atau kendaraan tidak memungkinkan melanjutkan perjalanan menuju rest area formal pada jalan raya tersebut. Site seringkali mudah terlihat dan diakses dari jalan raya oleh pengemudi kendaraan berat dan biasanya diberikan papan penanda serta pencahayaan minimal agar terlihat ketika malam hari.

4.9 *Commercial Rest Opportunities*

Adalah salah satu fasilitas atau elemen penting dalam rest area dimana Perusahaan komersil, komunitas lokal ataupun sebuah komunitas dari luar menyediakan akses komersil pada site yang mendukung kebutuhan pengemudi untuk beristirahat. Dalam sebuah site yang menyediakan fasilitas komersil seperti restaurant, akses terhadap bahan bakar, tempat berjualan buah, toko kue, tempat informasi turis dan sejenisnya menyediakan tempat parkir, seperti toilet dan tempat makan dan servis lain bagi costumer. Site ini biasanya mudah diakses bagi pengemudi dan memberikan kesempatan untuk beristirahat selain di rest area besar. Biasanya servis yang disediakan cenderung *superior* seperti bahan bakar, toilet, tempat menginap, tempat mandi, dan restaurant yang dikhususkan untuk pengemudi dan menjadi pertimbangan dalam pengembangan manajemen peristirahatan.

4.10 *Towns as Rest Opportunities*

Dalam beberapa situasi, seringkali sebuah kota dijadikan tempat beristirahat ketika *Formal Rest Area* terdekat tidak ada atau masih jauh dari lokasi pengemudi berada yang sedang dalam kondisi kelelahan.

Dalam sebuah kota yang dijadikan tempat beristirahat biasanya juga menyediakan tempat makan, tempat penginapan, toilet umum, restaurant dengan tempat parkir luas dan juga toko-toko yang menjual kebutuhan-kebutuhan sehari-hari atau kebutuhan yang diperlukan pengemudi untuk melanjutkan perjalanan dan terkadang tempat pariwisata juga bisa digunakan sebagai rest area.

Kota tersebut juga menyediakan tempat parkir bagi kendaraan berat untuk beristirahat di kota tersebut, namun ada beberapa kota yang melarang kendaraan berat dengan muatan berbahaya untuk memasuki kota tersebut untuk alasan keamanan dan keselamatan sehingga pengemudi menggunakan rest area informal diluar kota tersebut atau yang disediakan kota tersebut khusus untuk pengemudi kendaraan berat yang tidak diperbolehkan masuk kedalam kota tersebut.

4.11 *Tipe Rest Area Berdasarkan Departemen Transportasi Queensland, Australia.*

Dalam pengembangan dan perancangan Rest Area perlunya dikategorikan dalam beberapa kategori agar memudahkan dalam pengembangan dan standarisasi dalam penyediaan fasilitas dalam rest area, berdasarkan departemen transportasi Queensland, terdapat 3 tipe rest area seperti berikut :

- Type A

  Site tipe A biasanya menyediakan area bagi pengemudi untuk menginap atau *Camp* dalam site untuk beristirahat dan biasanya rest area jauh dari Fasilitas umum sekitar dan juga fasilitas komersil besar di daerah tersebut.

- Type B

  Biasanya Rest Area tipe B menyediakan area parkir kendaraan dalam jumlah tertentu untuk digunakan sebagai tempat beristirahat dalam jangka waktu pendek hingga sedang dan tidak berdekatan fasilitas umum serta komersil di daerah tersebut.

- Type C

  Rest Area Tipe C adalah rest area terbesar dari 3 tipe tersebut. Tipe C Menyediakan fasilitas peristirahatan serta fasilitas komersil di dalam site dan mampu menampung berbagai jenis kendaraan yang beristirahat.

4.12 Standard Rest Area Berdasarkan Departemen transportasi Queensland

	Heavy vehicle			Motorist		
	Type A	**Type B**	**Type C**	**Type A**	**Type B**	**Type C**
Capacity (for largest vehicle permitted on route)	Large: 15+ bays (>1000 HV AADT) Medium: 10-15 bays (500–1000 HV AADT) Small: 5–10 bays (<500 HV AADT)			Large: 20+ bays (>10000 AADT) Medium: 10–20 bays (1000–10000 AADT) Small: 5–10 bays (<1000 AADT)		
All-weather seal	Yes	Yes	Gravel	Yes	Yes	Gravel
Separation for vehicle types	Yes	Desirable	Where possible	Yes	Desirable	Where possible
Separation for long term/short term visitors	Yes	Desirable	No	Yes	Desirable	No
Bins	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Natural shade/trees (where available)	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Tables/chairs	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Shelters/artificial shade	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Toilets	Yes	Desirable	No	Yes	Desirable	No
Lighting	Yes	Desirable	No	Yes	Desirable	No
Separation from road	Well separated and screened with vegetation. mounding, barrier, etc.	Separated and screened where possible	Separated (as a minimum by line marking)	Well separated and screened with vegetation, mounding, barrier, etc.	Separated and screened where possible	Separated (as a minimum by line marking)
On-road signage	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
BBQ	No	No	No	Yes	Where possible	No
Playground	No	No	No	Yes	Where possible	No
Private camping allowed (20 hr max)	No	No	No	Yes	As appropriate	No
Caravan dump point provided	No	No	No	Yes	Where possible	No

4.12 Minimum standard Rest Area berdasarkan Departemen Transportasi Queensland

Departemen Transportasi Queensland memberikan standard minimal untuk sebuah rest area agar tetap memenuhi kebutuhan peristirahatan pengemudi namun tetap dapat diterapkan di site-site tertentu, berikut standard yang ada :

- ***Tapak Yang diberi perkerasan***
  Tapak sebuah Rest Area dianjurkan untuk diberi perkerasan karena pertimbangan ketahanan terhadap cuaca dan berat beban dari kendaraan itu sendiri yang singgah pada rest area.

- ***Tempat Sampah***
  Wajib disediakannya tempat sampah pada rest area dan diutamakan tempat sampah yang memiliki tutup untuk menjaga kebersihan rest area.

- ***Naungan Alami***
  Sangat dianjurkan untuk memberi vegetasi tinggi yang berfungsi sebagai naungan alami pada rest area agar dapat menjadi tempat berteduh bagi pengemudi yang sedang beristirahat di rest area tersebut.

- ***Meja, Kursi, dan Shelter***
  Perlu disediakan sebuah tempat duduk dengan meja minimal 6 tempat duduk dan dengan naungan baik dengan menggunakan naungan alami atau buatan untuk mengakomodasi perlindungan terhadap panas bagi orang yang beristirahat pada rest area.

- ***Pemisahan dengan Jalan Utama***
  Perlunya pemisahan Rest Area dengan jalan utama dan menggunakan pemisah berupa vegetasi, atau pagar atau mundur dari jalan utama untuk alasan keamanan dan juga dapat memberikan ketenangan bagi pengemudi yang beristirahat.

- ***Kapasitas***
  Kapasitas minimum untuk kendaraan yang dapat parkir dan beristirahat pada site adalah 3 kendaraan dari semua tipe dan sebuah space untuk melakukan maneuver kendaraan baik untuk keluar maupun masuk.

4.13 Guidelines Mendesain Rest Area berdasarkan Departemen Transportasi Queensland, Australia.

Terdapat acuan mendesain sebuah Rest Area yang diterbitkan oleh Departemen Transportasi Queensland. Departemen Transportasi Queensland tidak memberikan standard design yang pasti namun memberikan beberapa arahan dasar dalam merancang sebuah Rest Area terkait sirkulasi, fasilitas, keamanan, dan zonasi. Rest Area cenderung mengikuti kondisi site sekitar dan potensi dari daerah tersebut dan disesuaikan dalam site dan desain.

4.13.1 ***Layout Rest Area***

Dalam merancang sebuah rest area, rest area harus disesuaikan dengan kondisi site sekitar dan tidak ada *Template* pasti dari sebuah rest area karena lokasi berbeda-beda, namun ada fitur yang harus ada di rest area tergantung dari tipe dari rest area tersebut dalam merancang yang sebaiknya menjadi pertimbangan, seperti :

- Konflik sirkulasi kendaraan di dalam site harus diminimalisir dengan memisahkan alur sirkulasi. Rest Area sebaiknya menyediakan ruang maneuver untuk kendaraan berat sehinga tidak diperlukannya kendaraan berat untuk melakukan parkir mundur untuk keluar maupun masuk untuk alasan keamanan dan kelancaran sirkulasi.

- *Landscape Buffer Zone,* merupakan elemen esensial dalam sebuah rest area dimana landscape sebagai pemisah dengan jalan utama dengan rest area untuk menyediakan ketenangan dalam beristirahat. Sebaiknya menggunakan vegetasi yang tidak menutupi pandangan agar dapat terlihat untuk alasan keamanan namun tetap rindang sehingga menjadi naungan alami.

- Jika Rest Area mengakomodasi kendaraan berat, sebaiknya dilakukan pemisahan antara kendaraan sedang, berat, dan motor untuk alasan keamanan sirkulasi.

- Akan dapat memberikan keuntungan bagi rest area secara sirkulasi dan kemanan jika tempat parkir kendaraan berat dipisah menjadi bagian-bagian atau zona-zona kecil sehingga dapat dipisahkan untuk pengemudi yang ingin beristirahat dengan waktu yg sebentar dan lama terpisah sehingga tidak terjadi konflik secara sirkulasi.

4.13.2 Akses dan Jalur Keluar

Pentingnya mempertimbangkan keamanan secara akses untuk kendaraan yang keluar maupun masuk sehingga tidak menganggu akses dalam ataupun luar site.

- **Akselerasi dan Deselerasi** - Pentingnya mempertimbangkan 2 point tersebut di dalam sirkulasi dan akses rest area dimana di dalam site perlunya pengurangan kecepatan untuk keamanan pengguna dalam rest area dan akselerasi ketika meninggalkan rest area agar tidak menganggu arus lalu lintas.

- **Akses yang tertutup -** Sebuah akses yang tertutup akan memberikan keamanan baik di dalam maupun akan keluar site menuju jalan raya.

- ***Internal Pavement and Seal Design* -** Perkerasan paving di dalam site perlu dibedakan dengan kondisi di jalan raya dan mempertimbangkan kekuatan perkerasan untuk dapat menampung kendaraan yang parkir di Rest Area tersebut.

Dengan demikian parameter yang digunakan untuk mengevaluasi rest area berdasarkan standard rest area dari luar dan dalam negeri diperoleh sebagai berikut :

Landscape
• Bentuk tapak memiliki rasio 3:2 • Berada di tanah datar • Landscape diberi perkerasan dan perlindungan terhadap cuaca • Terpisah jauh dari jalan raya agar mendapatkan nuansa private dan tenang • Terdapat vegetasi peneduh untuk kendaraan yang parkir dan beristirahat • Landscape berfungsi sebagai pemisah antara bangunan dengan jalan raya • Tempat Pemberhentian minimal 1m dari bahu jalan
Pencahayaan dan Penghawaan
• Sebisa mungkin memberikan pencahayaan yang terang agar mudah terlihat dan kondisi yang terang tersebut berfungsi sebagai passive security di dalam site dan bangunan agar semua aktivitas di dalam site terlihat dan mudah dipantau oleh pengelola dan sesama pengunjung. • Sebisa mungkin menggunakan pencahayaan alami agar menghemat penggunaan energi dalam bangunan. • Terdapat pencahayaan pada tempat parkir, toilet, dan juga terotoar • Menggunakan penghawaan alami agar mengurangi penggunaan energi
Sirkulasi
• Sirkulasi dibedakan dari jenis kendaraan dari besar, sedang, dan kecil • Meminimalisir konflik sirkulasi antara kendaraan dan pejalan khaki dalam site. • Jika jenis kendaraan digabung, jalur masuk dan keluar usahakan terpisah • Dalam sirkulasi dan akses rest area dimana di dalam site perlunya pengurangan kecepatan untuk keamanan pengguna dalam rest area dan akselerasi ketika meninggalkan rest area agar tidak menganggu arus lalu lintas. • Usahakan Akses tertutup untuk pertimbangan keamanan baik menggunakan perkerasan ataupun landscape.

Fasilitas Rest Area

- Terdapat wastafel pada toilet maupun di dalam site.
- Toilet Pria dan Wanita dipisahkan
- Penyediaan parkir untuk berbagai jenis kendaraan
- Penyediaan tempat beristirahat bagi pengendara yang beristirahat baik indoor maupun outdoor
- Tersedianya tempat menginap bagi pengemudi yang ingin beristirahat dalam waktu lama.
- Memiliki fasilitas komersil seperti restaurant
- Memiliki fasilitas untuk memenuhi kebutuhan pengemudi untuk melanjutkan perjalanan seperti minimarket.
- Memiliki shelter untuk beristirahat
- Terdapat meja dan kursi
- Terdapat naungan buatan ataupun alami
- Memiliki fasilitas Air Bersih
- Memiliki listrik untuk pengemudi dan pengguna rest area
- Tempat sampah setiap beberapa titik.

Kapasitas Rest Area

- Major Rest Area : Minimal dapat menampung parkir 20 kendaraan
- Minor Rest Area : Minimal dapat menampung parkir 10 kendaraan
- Truck Parkir Bay : Minimal dapat menampung 5 kendaraan berat.

Tipe	A (m^2)	B (m^2)	C (m^2)
Luas Minimum	5500	2600	1750
Fasilitas pelayanan	795	230	35
Areal terbuka	2100	1050	500
Parkir	2600	1300	1200

Table 2.1. data standard luasan minimum rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

1) Standarisasi Luasan Toilet Umum

Tipe fasilitas rest area	Jumlah				Luas standart (m^2)
	Orang	Urinal (hush)	Toilet pria (hush)	Toilet wanita (hush)	
C	<45	Min. 5	Min. 2	Min. 5	Min. 120
B	46-70	Min. 10	Min. 3	Min. 10	Min. 240
A	>71	15-20	5-7	15-20	290-350

Table 2.2. data standard luasan minimum toilet rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

2) Standarisasi Luasan Tempat Duduk, Telepon Umum, Mushola, Taman

Tipe fasilitas rest area	Jumlah		Luasan Minimum	
	Tempat duduk	Telepon umum (minimum_buah)	Mushola (m^2)	Taman (m^2)
C	>20	1	9	500
B	>30	2	15	1000
A	>40	3	21	5000

Table 2.3. data standard luasan minimum tempat duduk telopon umum, mushola dan taman rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

3) Standarisasi Luasan Minimum Restoran

Tipe fasilitas rest area	Jumlah		Luasan Minimum (m^2)
	Penunjung	Tempat duduk	
C	<100	70	400
B	100-250	130	650
A	>250	190	800

Table 2.4. data standard luasan minimum restoran rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

4) Standarisasi Luasan Minimum Kios

Tipe fasilitas rest area	Jumlah		Luasan Minimum (m^2)
	Penunjung	Tempat duduk	
C	<100	30	140
B	100-250	50	190
A	>250	80	250

Table 2.5. data standar luasan minimum stan kios rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

5) Standarisasi Luasan Minimum SPBU

Tipe fasilitas	Jumlah flowmeter minimum (buah)	Ruang pengisian bahan bakar minimum (m^2)	Kantor umum (m^2)	Ruang cuci untuk mobil/bengkel minimum (m^2)	Lain-lain (m^2)	Luas total minimum (m^2)
C &B	4	300	120	-	50	470
A	4	300	120	80	50	550

Table 2.6. data standar luasan minimum SPBU rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

Tipe	A	B	C
Fasilitas minimum yang disediakan	KM Papan informasi wisata Taman Tempat parkir Mushala Warung/rumah makan Telepon Meja piknik P3K Pompa bensin Kios	KM Papan informasi wisata Taman Tempat parkir Mushala Warung/rumah makan Telepon Meja piknik	KM Papan informasi wisata Taman Tempat parkir
Fasilitas tambahan	Bengkel kecil Gazebo Kolam&taman	Kios Pompa bensin	Warung/kios Meja piknik

Table 2.7. data standarisasi fasilitas rest area
Sumber : lampiran No. 15 Keputusan Direktur Jendral Bina Marga

	Heavy vehicle			Motorist		
	Type A	**Type B**	**Type C**	**Type A**	**Type B**	**Type C**
Capacity (for largest vehicle permitted on route)	Large: 15+ bays (>1000 HV AADT) Medium: 10-15 bays (500–1000 HV AADT) Small: 5–10 bays (<500 HV AADT)			Large: 20+ bays (>10000 AADT) Medium: 10–20 bays (1000–10000 AADT) Small: 5–10 bays (<1000 AADT)		
All-weather seal	Yes	Yes	Gravel	Yes	Yes	Gravel
Separation for vehicle types	Yes	Desirable	Where possible	Yes	Desirable	Where possible
Separation for long term/short term visitors	Yes	Desirable	No	Yes	Desirable	No
Bins	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Natural shade/trees (where available)	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Tables/chairs	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Shelters/artificial shade	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Toilets	Yes	Desirable	No	Yes	Desirable	No
Lighting	Yes	Desirable	No	Yes	Desirable	No
Separation from road	Well separated and screened with vegetation. mounding, barrier, etc.	Separated and screened where possible	Separated (as a minimum by line marking)	Well separated and screened with vegetation, mounding, barrier, etc.	Separated and screened where possible	Separated (as a minimum by line marking)
On-road signage	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
BBQ	No	No	No	Yes	Where possible	No
Playground	No	No	No	Yes	Where possible	No
Private camping allowed (20 hr max)	No	No	No	Yes	As appropriate	No
Caravan dump point provided	No	No	No	Yes	Where possible	No

Parameter evaluasi dibedakan menjadi 2, yang pertama ketersediaan beberapa fasilitas dan panduan fasilitas kemudian standard ukuran ruang dan fasilitas kapasitas dalam bangunan itu sendiri yang kedua parameter itu digunakan untuk mengevaluasi rest area tersebut.

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA