

TUGAS AKHIR

REST AREA DI JALAN LINGKAR BREBES-TEGAL

*APLIKASI GREEN DEVELOPMENT PADA PENATAAN RUANG LUAR
SEBAGAI PENUNJANG WISATA BELANJA YANG REKREATIF*



Disusun Oleh :

Brian Taufik Wicaksono

07512010

Dosen Pembimbing :

Ir. Fajriyanto, MT

JURUSAN ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

2011

LEMBAR PENGESAHAN TUGAS AKHIR

REST AREA DI JALAN LINGKAR BREBES – TEGAL

Aplikasi Green Development pada Penataan Ruang Luar sebagai Penunjang
Wisata Belanja yang Rekreatif

REST AREA AT BREBES – TEGAL RING ROAD

Applying of Green Development in Landscape Arrangement to Support
Recreative Shopping Recreation

Disusun oleh :

BRIAN TAUFIK WICAKSONO

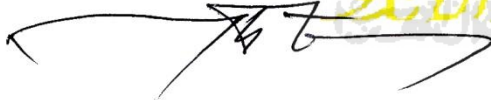
07512010

Tugas akhir ini telah diseminarkan pada tanggal 16 Januari 2012.

Mengesahkan,

Dosen Pembimbing

Dosen Penguji



Ir. Fajriyanto, MT



Maria Adriani, S.T., MUDD

Mengetahui,

Ketua Jurusan Arsitektur FTSP UII




Dr. Ing. Ilya Fadjar Maharika, MA., IAI

CATATAN DOSEN PEMBIMBING

Berikut ini adalah penilaian mengenai buku laporan akhir :

Nama Mahasiswa : **Brian Taufik Wicaksono**
Nomor Mahasiswa : **07512010**
Judul Tugas Akhir : **REST AREA DI JALAN LINGKAR BREBES-
TEGAL**
Aplikasi Green Development pada Penataan Ruang
Luar sebagai Penunjang Wisata Belanja Rekreatif.
Kualitas buku laporan akhir : **sedang baik baik sekali** *) mohon dilingkari

Sehingga,

Direkomendasikan / Tidak direkomendasikan *) mohon dilingkari

Untuk menjadi acuan dalam produk tugas akhir selanjutnya.

Yogyakarta, 30 Januari 2012

Dosen Pembimbing,



IR. Fajriyanto, MT

HALAMAN PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa didalam laporan tugas akhir ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan sebelumnya untuk memperoleh gelar kesarjanaan di Perguruan Tinggi Universitas Islam Indonesia, dan sepanjang sepengetahuan saya pun tidak karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, terkecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.



Yogyakarta, 30 Januari 2012

Penulis,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Brian Taufik Wicaksono', is written over the printed name.

BRIAN TAUFIK WICAKSONO

PRAKATA



Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah yang telah diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir dengan judul **“REST AREA DI JALAN LINGKAR BREBES-TEGAL (Aplikasi Green Development pada Penataan Ruang Luar sebagai Penunjang Wisata Belanja Rekreatif)”**, dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik Arsitektur Universitas Islam Indonesia.

Penulis menyadari, tanpa adanya dukungan dari berbagai pihak, laporan tugas akhir ini tidak dapat terselesaikan dengan baik. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terimakasih kepada berbagai pihak yang telah membantu, terwujudnya laporan ini, antara lain :

1. DR. Ing. Ilya Fadjar Maharika, MA., IAI selaku ketua Jurusan Arsitektur Universitas Islam Indonesia.
2. IR. Fajriyanto, MT selaku dosen pembimbing yang telah memberikan arahan, masukan, serta nasihat yang bermanfaat bagi penulis.
3. Maria Adriani, S.T., MUDD selaku dosen penguji yang telah memberikan saran dan kritik yang bermanfaat bagi penulis.
4. Kedua orang tua saya, Budhiarso Dwi Hartono dan Tri Oentari yang telah memberikan dorongan dan dukungan sepenuhnya dalam berbagai bentuk.
5. Kakak saya, Dita Ridya Rosita yang selalu memberi semangat selama menghadapi Tugas Akhir ini.
6. Teman-teman seperjuangan Helmi Aziz Rosyadi dan Fajar Sidiq Permana yang bersama-sama saling memberi dukungan dan semangat dalam proses penyelesaian tugas akhir ini.
7. Teman-teman kontrakan Kakak Tua Deny Lesmana, Fariz Kotahatuhaha, Kunto Aji Utomo, dan Reza Muliawan.
8. Teman-teman yang turut andil dalam penyelesaian tugas akhir ini : Anandari Ayu K dan Prajnavidia. Terimakasih untuk modeling 3D, layout APREB, editing gambar dan gambar 2D yang memuaskan.

9. Teman-teman arsitektur UII'07, terimakasih kurang lebih selama 4 tahun ini kita menghadapi ilmu arsitek bersama-sama.

10. Dan seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, terimakasih banyak.

Akhir kata, semoga Allah membalas kebaikan kepada pihak-pihak yang turut membantu penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini dan menjadikan laporan tugas akhir ini sebagai acuan yang bermanfaat bagi orang lain. Amin.

Yogyakarta, 30 Januari 2012

Penulis,



BRIAN TAUFIK WICAKSONO



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
CATATAN DOSEN PEMBIMBING	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
PRAKATA	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xvi
ABSTRAK	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Judul	1
I.1.1 Latar Belakang	1
I.1.2 Potensi Strategis Pantura Brebes	1
I.1.3 Lalulintas Jalan Pantura	2
I.1.4 Pembangunan Jalan Lingkar Brebes-Tegal	5
I.2 Latar Belakang Permasalahan	6
I.2.1 Kurangnya Kualitas RTH di kota Brebes	6
I.2.2 Pencemaran Udara di Perkotaan	7
I.2.3 Pusat Oleh-oleh yang Kurang Mendukung Aktivitas Belanja	10
I.3 Rumusan Permasalahan	11
I.3.1 Permasalahan Umum	11
I.3.2 Permasalahan Khusus	11
I.4 Tujuan dan Sasaran	11
I.4.1 Tujuan	12
I.4.2 Sasaran	12
I.5 Keaslian Penulis	12
I.6 Metoda	13
I.6.1 Metode Pengumpulan Data	13
I.6.2 Metode Analisa dan Pembahasan	13

I.6.3 Metode Pengujian Desain	14
BAB II KAJIAN PUSTAKA	18
II.1 Rest Area	18
II.1.1 Pengertian Rest Area	18
II.2 Ruang Terbuka Hijau	22
II.2.1 Peranan Ruang Terbuka Hijau	23
II.3 Tinjauan Penataan Ruang Terbuka berbasis Green Development	23
II.4 Tinjauan Kreatif	33
II.4.1 Definisi Kreatif	33
II.4.2 Kegunaan Rekreasi	34
II.4.3 Tujuan Rekreasi	34
II.4.4 Jenis-jenis Rekreasi	34
II.4.5 Aktivitas Rekreasi	35
II.4.6 Karakteristik Rekreasi	35
II.4.7 Penciptaan Suasana Kreatif	39
II.5 Data Site	40
BAB III ANALISA PERMASALAHAN	43
III.1 Indikator Pengujian Desain	43
III.2 Studi Kasus Rest Area	46
III.2.1 Rest Area Bekasi Timur, Tol Cikampek km 19	46
III.2.2 Yelgun Rest Area	46
III.2.3 Analisis Perbandingan	50
III.2.4 Analisis Ruang Luar berbasis Green Development	50
III.3 Analisa Kebutuhan Ruang pada Rest Area	51
III.3.1 Hasil Observasi	51
III.3.2 Jenis Kegiatan pada Rest Area	53
III.3.3 Pelaku Kegiatan	60
III.3.4 Analisis Alur Pelaku Kegiatan	60
III.4 Analisis Perencanaan dan Pengembangan Tapak	61
III.4.1 Lintasan Matahari	62
III.4.2 Kondisi Tanah Tapak	67

III.4.3	Vegetasi	69
III.4.4	Kualitas dan Efisiensi Air	72
III.4.5	Perkerasan	74
III.5	Analisis Penataan Ruang Luar Rekreatif	75
III.5.1	Pemanfaatan Unsur Alam dalam Perancangan	75
III.5.2	Akses/Sirkulasi yang dinamis	88
III.5.3	Ruang Bersama/public space	90
III.5.4	Kegiatan Rekreatif	92
III.6	Kebutuhan Ruang	94
III.6.2	Besaran Ruang	95
III.6.3	Hubungan Antar Ruang	99
BAB IV	KONSEP PERANCANGAN	101
IV.1	Konsep Perancangan dan Pengembangan Tapak	101
IV.1.2	Konsep Orientasi Tapak	101
IV.1.3	Konsep Bentuk Bangunan	102
IV.2	Posisi Relative Bangunan	104
IV.3	Konsep Penataan Ruang Luar Rekreatif	106
IV.4	Konsep Peletakkan Vegetasi	111
IV.5	Konsep Urban Umbrella	115
IV.6	Konsep Zoning Fasilitas pada Rest Area	116
IV.7	Konsep Tempat Parkir	121
BAB V	HASIL RANCANGAN	123
V.1	Spesifikasi Proyek	123
V.2	Desain Fungsi	123
V.3	Siteplan	124
V.4	Tampak Bangunan	125
V.5	Interior	126
	DAFTAR PUSTAKA	130
	LAMPIRAN	131

DAFTAR GAMBAR

1.1 Kota Brebes dan Suasannya	3
1.2 Toko Oleh-oleh dan SPBU	5
1.3 Peta Jalur Brebes-Tegal bypass	6
1.4 Perkembangan Pembangunan Proyek Jalan Lingkar Brebes-Tegal	6
1.5 Sentra Oleh-oleh Telur Asin Khas Brebes	12
2.1 Bentuk Terpusat	39
2.2 Bentuk Linear	39
2.3 Bentuk Radial	39
2.4 Bentuk Cluster	39
2.5 Bentuk Grid	40
2.6 Kondisi Pembangunan Jalan Lingkar	42
2.7 Foto Udara Lokasi Site pada Jalur Lingkar	42
2.8 Situasi Sekitar Site	42
3.1 Rest Area Tol Cikampek km 19	47
3.2 Yelgun Rest Area Australia	47
3.3 Desain Konsep Landscape pada Yelgun Rest Area	48
3.4 Standard Dimensi ketika Sujud	56
3.5 Pola Kegiatan Pengunjung	61
3.6 Pola Kegiatan Pengelola Bangunan	62
3.7 Oasis di tengah Padang Pasir	63
3.8 Lokasi Perencanaan Site	63
3.9 Lintasan Matahari terhadap Site	64

3.10 Bentuk Radial	64
3.11 Orientasi Tapak terhadap jalan	65
3.12 Penambahan Bentuk	66
3.13 Pengurangan Bentuk	66
3.14 Penyusunan Bentuk Linear	66
3.15 Penyusunan Bentuk Radial	67
3.16 Proporsi Bentuk	67
3.17 Transformasi Bentuk	68
3.18 Kondisi eksisting tapak	69
3.19 Load Path Struktur Rangka	69
3.20 Grid Struktur	70
3.21 Pergola pada Pedestrian Rest Area	71
3.22 Taman dan Area Play Ground	72
3.23 Aplikasi Roof Garden	72
3.24 Penggunaan material grassblock pada area parkir	73
3.25 Konsep Drainase	74
3.26 Desain Canopy penampung hujan	74
3.27 Skema Penampung Air Hujan	75
3.28 Perkerasan parkir Bus dan jalan setapak	75
3.29 Material batu pecah pada jalan setapak Rest Area	76
3.30 Penerapan Grassblock pada area parkir	76
3.31 Bangku dan meja taman	77
3.32 Perkerasan lantai kayu	77
3.33 Batu alam sebagai pedestrian	78

3.34 Batu alam sebagai taman	78
3.35 Pasir pada arena play ground	78
3.36 material batu bata pada taman	79
3.37 Penggunaan material pasir pada area play ground	79
3.38 Pergola dengan bahan besi	79
3.39 Kursi taman dengan bahan besi	80
3.40 Petunjuk tempat parkir berbaha aluminium	80
3.41 Penempatan pergola pada pedestrian	80
3.42 Paving block dan Grass block	81
3.43 Beton cetak sebagai pedestrian	81
3.44 Penggunaan kombinasi material beton dan rumput	82
3.45 Contoh tata letak jalur hijau jalan	83
3.46 Median jalan pada jalur masuk Rest Area	83
3.47 Jalur tanaman tepi peneduh	84
3.48 Pohon Tanjung	84
3.49 Peletakan pohon tanjung pada area parkir	84
3.50 Jalur Tanaman tepi Penyerap polusi udara	85
3.51 Tanaman Oleander	85
3.52 Jalur tanaman tepi penyerap kebisingan	86
3.53 Pohon Kiara Payung	86
3.54 Skema kombinasi vegetasi	87
3.55 Jalur tanaman tepi pembatas dinding	88
3.56 Pohon Cemara	88
3.57 Peletakan tanaman cemara dan oleander	89

3.58	Bentuk lintasan dalam grafik	89
3.59	Pola sirkulasi kendaraan pada Rest Area	90
3.60	Pola sirkulasi pejalan kaki	91
3.61	Taman dengan segala aktivitas manusia	91
3.62	Plaza di Cataluna Barcelona	92
3.63	Ruang Publik berupa taman dan pedestrian	92
3.64	Ruang Publik berupa perkerasan	93
3.65	Kegiatan menonton bioskop	93
3.66	Kegiatan menonton pameran	93
3.67	Menonton Keindahan bentuk bangunan	94
3.68	Desain tampilan yang menarik	94
3.69	Kegiatan bersepeda	94
3.70	Kegiatan bermain	95
3.71	Kegiatan berjalan	95
3.72	Skema hubungan zona privat dan zona lain	100
3.73	Skema hubungan zona public dan zona lain	100
3.74	Skema hubungan zona service dan zona lain	100
4.1	Lokasi Rest Area pada jalan lingkar	103
4.2	Orientasi bentuk tapak terhadap jalan	103
4.3	Bentuk tampilan bangunan	105
4.4	Orientasi bangunan pada site	105
4.5	Posisi relative bangunan pada lingkungan	106
4.6	Penataan ruang luar	108
4.7	Sculpture pda entrance Rest Area	109

4.8	Rekreasi Aktif berupa Playground	108
4.9	Pergola Roof Garden pada Area kolam	109
4.10	Kolam pada Oasis Park	109
4.11	Ruant Terbuka Publik	109
4.12	Konsep Sirkulasi masuk dan keluar pada Rest Area	110
4.13	Konsep Sirkulasi didalam Rest Area	110
4.14	Zoning Lokasi tempat parkir	111
4.15	Vegetasi peneduh pada parkir bus	112
4.16	Vegetasi peneduh pada parkir truk	112
4.17	Vegetasi pada parkir kendaraan sedang dan kecil	113
4.18	Kontur buatan sebagai control pandang	113
4.19	Vegetasi peneduh pada ruang publik	114
4.20	Aplikasi roof garden pada bangunan Rest Area	114
4.21	Lapisan Roof Garden	115
4.22	Lidah Mertua dan Bogenvil	115
4.23	Rumput Gajah	115
4.24	Skema konsep urban umbrella	116
4.25	Zoning Urban Umbrella	117
4.26	Pusat Oleh-oleh pada Rest Area	118
4.27	Kios Oleh-oleh	118
4.28	Bangunan Minimarket dan Toilet Umum	120
4.29	Bangunan Restoran	120
4.30	Letak kantor Pengelola	120
4.31	Zoning denah kantor Pengelola	120

4.32 Ruang Serbaguna	121
4.33 Bangunan Musholla	121
4.34 Desain SPBU	122
4.35 Tempat Parkir Mobil	123
5.1 Siteplan Rest Area	125
5.2 Jalur lambat pada Rest Area	126
5.3 Tampak Selatan bangunan fasilitas Rest Area	126
5.4 Tampak Utara bangunan fasilitas Rest Area	126
5.5 Tampak Bangunan Musholla	127
5.6 Interior Restoran lantai 2	128
5.7 Interior pusat oleh-oleh	128
5.8 Interior ruang serbaguna	129
5.9 Interior Musholla	130
5.10 Interior Minimarket	130



DAFTAR TABEL

1.1 Volume Kendaraan Masuk Kabupaten Brebes melalui jalur pantura periode angkutan lebaran tahun 2010.	4
1.2 Ambang batas emisi	9
1.3 Perhitungan jumlah gas buang	10
2.1 Jenis Resting Area dan definisinya	20
2.2 Kombinasi Perkerasan 1	32
2.3 Kombinasi Perkerasan 2	33
2.4 Kombinasi Perkerasan 3	33
3.1 Analisis Perbandingan Rest Area dengan indicator ruang rekreatif	48
3.2 Analisis Perbandingan studi kasus kedua Rest Area pada penataan ruang luar berbasis Green Development.	51
3.3 Presentasi Kenaikan Volume Kendaraan di Jalan Pantura Brebes	53
3.4 Analisis perkiraan jumlah kendaraan yang akan melintas di jalan lingkaran Brebes-Tegal	53
3.5 Hasil Observasi kendaraan yang singgah pada Rest Area Ambar Ketawang	53
3.6 Presentasi pengunjung berdasarkan kegiatan	54
3.7 Jumlah kebutuhan toilet	55
3.8 Penentuan Satuan Ruang Parkir	57

3.9 Dimensi parkir masing-masing kendaraan	57
3.10 Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Bis	58
3.11 Hasil analisis kebutuhan parkir mobil pribadi	58
3.12 Analisis kebutuhan ruang parkir sepeda motor	59
3.13 Macam dan Kebutuhan ruang	96
3.14 Besaran dan Kebutuhan ruang publik	97
3.15 Kebutuhan dan besaran ruang indoor	97
3.16 Kebutuhan dan besaran ruang outdoor	99
3.17 Luasan Total	99



ABSTRAK

Kondisi Jalan pantura Brebes yang padat memberikan dampak utama berupa kemacetan lalu lintas. Ditambah keberadaan pusat oleh-oleh disepanjang jalur pantura menjadi salah satu penyebab timbulnya kemacetan di jalan tersebut. Maka pemerintah pusat telah mengadakan pembangunan Jalur Lingkar Brebes-Tegal, guna mengatasi masalah tersebut. Untuk itu perlunya dibangun sebuah Rest Area di jalan lingkar tersebut, sebagai fasilitas tempat istirahat sekaligus pusat oleh-oleh bagi pengguna jalan untuk melepas kejenuhan dalam perjalanan. Rest Area ini berada di jalur lingkar Brebes-Tegal, dilengkapi dengan beberapa fasilitas, meliputi pusat oleh-oleh, SPBU, restoran, toilet, minimarket, ATM, pijat relaksasi dan area parkir. Tujuan dalam tugas akhir ini adalah merancang ruang luar pada Rest Area yang memberikan suasana rekreatif, sebagai penunjang wisata belanja dan menerapkan standard Green Development pada perancangan ruang luar Rest Area, agar tetap mendukung karakter rekreatif. Dengan permasalahan khususnya adalah: (1) Bagaimana merancang ruang luar pada Rest Area yang memberikan suasana rekreatif, sebagai penunjang wisata belanja; (2) Bagaimana menerapkan standard Green Development pada perancangan ruang luar Rest Area, agar tetap mendukung karakter rekreatif.

Metoda perancangan yang digunakan berupa observasi lapangan tentang site yang direncanakan di area jalur lingkar. Kemudian, metoda pengumpulan data sekunder yang diperoleh dari Dinas Kabupaten Brebes (data-data statistik), buku, karya tulis dan internet. Kedua, metoda analisis berbagai macam fasilitas dan kebutuhan ruang pada Rest Area, serta melakukan studi kasus sebagai acuan untuk menemukan permasalahan Rest Area yang sudah terbangun dan menyelesaikannya dalam perkembangan Rest Area kedepannya. Yang terakhir metode pengujian perancangan berupa maket studi yang menjelaskan satu bagian kawasan Rest Area dengan dua indikator, yaitu ruang luar rekreatif dan green landscape. Hasil pengembangan dan perencanaan Rest Area dengan penekanan pada penataan Ruang Luar Rekreatif berbasis standard Green Development, menghasilkan sebuah rancangan yang dapat memadukan fungsi komersil (bangunan Rest Area) dengan fungsi rekreasi yang dapat menyatu dengan kondisi lingkungan site yang disesuaikan dengan standard Green Development, berupa penerapan Urban Umbrella sebagai peningkatan kualitas air, peletakan vegetasi pada area landscape dan roof garden sebagai peningkatan kualitas udara. Sehingga diharapkan perancangan berbasis Green Development dapat membantu mengurangi efek pemanasan dan pencemaran udara di perkotaan dengan indikator-indikator sebagai tolak ukurnya.

Kata kunci : *rest area, green development, ruang luar.*

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 JUDUL

REST AREA DI JALAN LINGKAR BREBES-TEGAL

Aplikasi Green Development pada Penataan Ruang Luar Sebagai Penunjang Wisata
Belanja yang Rekreatif

I.1.1 LATAR BELAKANG

I.1.2 Potensi Stragetis Pantura Brebes

Kabupaten Brebes terletak di bagian barat Provinsi Jawa Tengah, dan berbatasan langsung dengan wilayah Provinsi Jawa Barat. Ibukota kabupaten Brebes terletak di bagian timur laut wilayah kabupaten. Kota Brebes bersebelahan dengan Kota Tegal, sehingga kedua kota ini "menyatu". Brebes merupakan kabupaten yang cukup luas di Provinsi Jawa Tengah, dengan luas sebesar 166,296 Ha. Sebagian besar wilayahnya adalah dataran rendah. Dengan iklim tropis, curah hujan rata-rata 18,94 mm per bulan. Kondisi itu menjadikan kawasan tersebut sangat potensial untuk pengembangan produk pertanian seperti tanaman padi, hortikultura, perkebunan, perikanan, peternakan dan sebagainya. Komoditi hortikultura dan tanaman pangan yang menjadi produk unggulan kabupaten brebes adalah bawang merah. Khusus untuk sektor peternakan, telah berkembang berbagai usaha peternakan, baik jenis peternakan besar maupun peternakan kecil, antara lain ternak itik. Produk olahan yang menjadi produk unggulan dari hasil peternakan itik adalah telur asin.

Potensi strategis yang terlewat Jalur Pantura ini, memberi dampak positif bagi Kabupaten Brebes ini sendiri. Baik dari pertumbuhan ekonomi, pertumbuhan kawasan, hingga perkembangan infrastrukturnya. Ini dikarenakan jalan menjadi salah satu faktor suatu kawasan seberapa mudah untuk diakses. Dengan hasil

produksi bawang merah dan ternak itik yang tinggi, menjadikan Brebes terkenal dengan sebutan kota bawang atau telur asin, sehingga tak heran dipinggir jalan sepanjang menuju kota Brebes dimanfaatkan oleh banyak pedagang yang menjual oleh-oleh khas brebes berupa bawang dan telur asin. Hal ini menjadi sumber pendapatan bagi mereka, karena melihat padatnya lalu lintas jalan pantura, tempat oleh-oleh tersebut dapat dijadikan tempat untuk beristirahat sambil membeli oleh-oleh khas Brebes.



Gambar 1.1 Brebes dan suasanaanya.

Sumber : <http://brebeskab.go.id/pemdaweb/>

I.1.3 Lalu Lintas Jalan Pantura

Jalur pantura Jakarta-cirebon-brebes-tegal-semarang, merupakan jalur terpadat di Indonesia. Sehingga masalah transportasi pun tidak dapat dihindarkan. Penambahan volume kendaraan tiap tahun yang mengakibatkan masalah transportasi juga tidak dapat dihindari begitu saja pada jalur pantura ini. Apalagi jalur pantura merupakan jalur mudik yang permasalahan transportasinya jelas tidak dapat dihindari, misalnya kemacetan ataupun kecelakaan. Panjang jalan di Kabupaten Brebes pada tahun 2009 (menurut Dinas Pekerjaan Umum dan Tata Ruang) mencapai 903,37 km. Panjang jalan tersebut terbagi menjadi jalan negara sepanjang 61,19 km, jalan provinsi 167,49 km dan jalan kabupaten sepanjang 674,84 km. Jalan pantura tersebut termasuk dalam jalan negara.

Kota brebes merupakan titik lelah bagi para pengendara, karena melihat letak kota ini berada diujung barat dan berbatasan langsung dengan jawa barat. Sehingga tak heran, jika banyak pengendara yang transit sejenak untuk beristirahat. Akan tetapi, sepanjang jalan pantura brebes belum dijumpai fasilitas rest area yang memadai, sebagian besar hanya berupa SPBU yang terbatas dan tidak lengkap. Kebanyakan pengendara beristirahat sejenak di SPBU dan toko oleh-oleh khas brebes yang berada dipinggir jalan sepanjang menuju kota brebes. Maka tak heran jika terjadi kemacetan lalu lintas di daerah tersebut. Apalagi kondisi kemacetan lalulintas semakin bertambah padat, ketika menjelang lebaran. Berikut data arus kendaraan masuk dan keluar Kabupaten Brebes melalui jalan pantura periode angkutan lebaran 2010 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.1. Volume Kedaraan Masuk Kabupaten Brebes Melalui Jalur Pantura Periode angkutan Lebaran Tahun 2010.

Hari	Tanggal	H	Jenis Kendaraan				Total
			Sepeda motor	Mobil Pribadi	Bus	Truck	
Jumat	3 sept 2010	H-7	12390	5872	2251	5895	26408
Sabtu	4 sept 2010	H-6	18356	11945	3279	5294	38874
Minggu	5 sept 2010	H-5	31452	14272	3692	3627	53043
Senin	6 sept 2010	H-4	60689	26308	6466	7010	100473
Selasa	7 sept 2010	H-3	71470	35780	7183	4371	118804
Rabu	8 sept 2010	H-2	134404	88143	7718	2729	232994
Kamis	9 sept 2010	H-1	73630	42167	6303	1635	123735
Jumlah Arus Mudik H-1 s/d H_7			402391	224487	36892	30561	694331

Keterangan : warna kuning menunjukkan tolok ukur volume kendaraan untuk hari biasa dalam satu hari.

Berdasarkan data diatas, dapat diketahui jumlah volume kendaraan yang melintas di jalan pantura brebes dalam satu hari, mencapai 26.408 kendaraan. Mayoritas jenis kendaraan yang banyak melintas adalah sepeda motor dan mobil pribadi, sisanya berupa truk dan bis. Jumlah ini akan meningkat drastis pada masa lebaran, terutama jumlah mobil pribadi dan sepeda motor yang akan bertambah banyak. Untuk itu, melihat jumlah volume kendaraan tersebut, sangat perlu sekali untuk dibangun sebuah fasilitas rest area sebagai penunjang pengguna jalan di daerah jalan pantura yang cukup padat, melihat kondisi padatnya jalan pantura, kurang didukung oleh penyediaan fasilitas tempat istirahat yang memadai. Fasilitas yang ada, hanya berupa SPBU, rumah makan dan toko oleh-oleh, sehingga sering kendaraan berhenti dipinggir jalan. Fasilitas yang ada, seperti SPBU, walau didukung dengan fasilitas lain semacam minimarket, tetap saja terasa kurang nyaman, serta ruang luar yang kurang luas terasa panas dan gersang, karena tidak adanya vegetasi peneduh di area tersebut, terlebih jika banyak kendaraan yang melintas di jalan raya menyebabkan polusi udara, sehingga sangat kurang nyaman untuk beristirahat. Hal ini memicu untuk memberikan gagasan, bahwa perlunya dibangun Rest Area dengan penataan bangunan dan ruang luar yang rekreatif di daerah tersebut, guna menunjang para pengguna jalan, agar dapat beristirahat dengan nyaman.



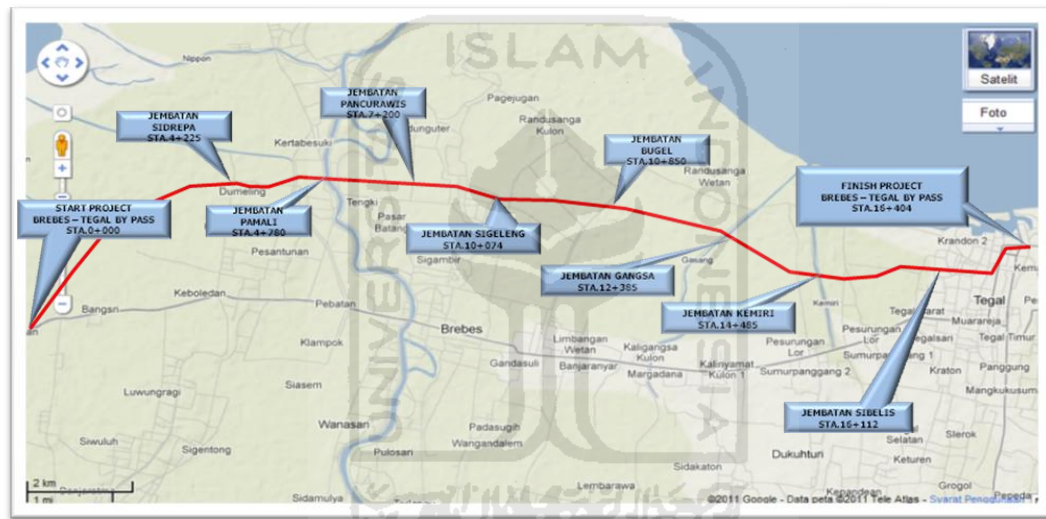
Gambar 1.2. Toko oleh-oleh dan SPBU sebagai tempat istirahat.

Sumber : <http://mawanhardyan.files.wordpress.com/2009/11/dscn4524.jpg>
http://www.panturanews.com/upload/sentra_endogOK.jpg

I.1.4 Pembangunan Jalan Lingkar Brebes-Tegal

Dalam mengatasi kemacetan ruas-ruas jalan antar kota, pemerintah pusat telah mensiasatinya dengan membangun jalan lingkar utara sepanjang 17,1 km, dengan lebar (2 jalur,2 jalur) 7.5 m yang sampai pada saat ini sedang dalam masa pengerjaan. Jalan ini menghubungkan antara Kota Tegal dan Klampok, Kabupaten Brebes. Dengan adanya jalan lingkar utara, kemacetan yang terjadi di dalam kota, khususnya pada saat arus mudik maupun arus balik berlangsung bisa teratasi.

Gambar 1.3. Peta Jalur Brebes-Tegal bypass.



Gambar 1.4. Perkembangan pembangunan proyek jalan lingkar Brebes-Tegal



Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Bina Marga

I.2 LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

I.4.2 Kurangnya Kualitas RTH di kota Brebes.

Secara statistik, jumlah lahan RTH di kecamatan Brebes seluas 6.027 Ha atau sekitar 74,4%. Hal ini menunjukkan secara umum kota Brebes, sudah mencapai standar minimal RTH dalam suatu kota. Namun ternyata kualitas RTH yang terdapat di kota Brebes belum cukup baik. Terutama dalam pemenuhan kebutuhan RTH publik yang belum dirasa ideal. Hal itu dapat mempengaruhi tingkat kenyamanan termal di sebagian kawasan tertentu. Akibatnya, walaupun lahan RTH sudah memenuhi standar, namun kondisi kota Brebes, dirasa masih terasa panas. Faktor yang mempengaruhinya adalah peningkatan pertumbuhan penduduk kota yang tidak merata, meningkatnya aktivitas kawasan, serta meningkatnya jumlah kendaraan dan volume jalan yang mengakibatkan pencemaran udara didalam kota. Selain itu, hal ini dikarenakan posisi kota Brebes yang berdekatan dengan Pantai Utara. Terlebih pada saat ini telah dibangun jalan lingkar Brebes-Tegal, sehingga secara otomatis telah mengurangi lahan bebas yang telah ada sebelumnya di daerah tersebut. Untuk itu, perlunya pengolahan kembali RTH yang sudah ada, guna meningkatkan kualitas RTH di kota Brebes agar tercipta keseimbangan antara alam dan manusia, serta dapat mengatasi masalah-masalah tersebut, mengingat jalur ini diperkirakan akan sangat padat karena banyak kendaraan yang akan lebih memilih melewati jalur ini, daripada jalur kota.

Pengolahan RTH tersebut, dapat dilakukan dengan cara menciptakan kawasan hijau perkotaan, kawasan hutan kota, kawasan hijau rekreasi kota, dan kawasan hijau jalur hijau. Sehingga, diharapkan dengan adanya pengolahan RTH di perkotaan, dapat meningkatkan kualitas lanskap kota dan menunjang kualitas air dan tanah. Selain itu dapat dimanfaatkan untuk tempat rekreasi, arena bermain, dan sebagai wahana interaksi social bagi penduduk di perkotaan. Untuk itu, dengan beberapa cara peningkatan kualitas RTH yang diuraikan diatas, dapat menjadi masukan bagi sebuah fasilitas beristirahat yang menunjang pengguna jalan di jalan

lingkar tersebut, berupa rest area dengan konsep pengolahan ruang luar yang mengacu pada RTH. Sehingga diharapkan, Rest Area tersebut dapat menjadi sebuah area hijau yang mewadahi berbagai aktivitas beristirahat bagi pengguna jalan, tanpa memberikan dampak buruk bagi alam, namun lebih pada melestarikan alam.

I.2.2 Pencemaran Udara di Perkotaan

Pada era modern ini, kehidupan kota yang semakin penuh, tampaknya memiliki beberapa permasalahan dengan udara. Bahkan sampai pada saat ini, kejadian tentang pencemaran-pencemaran udara sudah sering terjadi. Pencemaran udara adalah suatu kondisi dimana kualitas udara menjadi semakin rusak dan terkontaminasi oleh zat-zat, baik yang berbahaya maupun yang membahayakan kesehatan tubuh manusia. Pencemaran udara disebabkan oleh beberapa factor, diantaranya faktor alam, seperti letusan gunung merapi dan gempa. Kemudian faktor akibat dari kegiatan manusia dan disebabkan langsung oleh manusia, antara lain adalah emisi pabrik dan akibat dari sumber-sumber kegiatan manusia, seperti dari transportasi. Pada masa sekarang ini, pencemaran udara di Indonesia 70% nya diakibatkan oleh emisi kendaraan bermotor, karena kendaraan bermotor memiliki zat-zat yang berbahaya bagi udara disekitar kita, antara lain adalah timbale/timah hitam (Pb), suspended particulate matter (SPM), oksida nitrogen (NO_x), hidrokarbon (HC), karbon monoksida (CO), dan oksida fotokimia (O_x). (aprianzal, andrisky, 2009)

Kondisi Indonesia, dengan pertumbuhan kota yang cepat yang meningkatkan penggunaan dan kepemilikan kendaraan bermotor di daerah perkotaan, perlu terus dilakukan upaya untuk mengurangi emisi kendaraan bermotor. Sebagai contoh, melihat kondisi lalu lintas jalan pantura di brebes yang sangat padat, dimana jenis kendaraan bermotor yang paling banyak melintas dalam satu hari adalah sepeda motor, dengan total sebanyak 26.408 kendaraan yang menyebabkan timbulnya resiko pencemaran udara di daerah tersebut. Jadi bisa dilihat, pengendara motor

masih merajai jalan dan menjadi penyumbang terbesar terjadinya pencemaran udara. Karena dampak polusi dari pencemaran gas buang ini, maka Menteri Negara Lingkungan Hidup membuat peraturan no.4 tahun 2009 yang tidak membedakan antara motor mesin 2-tak dan 4-tak, tetapi dalam Permen itu, perbedaannya dilakukan terhadap motor yang berkapasitas 50 cc, 50-150 cc dan 150 cc keatas. Berikut tabel ambang batas emisi.

Tabel 1.2. Ambang Batas Emisi

Kategori	Parameter	Nilai ambang batas (gram/km)
L1	CO	1.1
	HC+NO _x	1.2
L2	CO	3.5
	HC+NO _x	1.2
L3 < 150 cm ³	CO	5.5
	HC	1.2
	NO _x	0.3
L3 ³ 150 cm ³	CO	5.5
	HC	1.0
	NO _x	0.3

Sumber : data diolah 2009 (*PerMenNeg LH No.4 tahun 2009*)

Keterangan :

- L1 Kendaraan bermotor beroda 2 dengan kapasitas silinder mesin tidak berlebihan dari 50 cm³ dan dengan desain kecepatan maksimum tidak lebih dari 50 km/jam apapun jenis tenaga penggerakannya.
- L2 Kendaraan bermotor beroda 3 dengan susunan roda sembarang, dengan kapasitas silinder mesin tidak lebih dari 50 cm³ dan dengan desain kecepatan maksimum tidak lebih dari 50 km/jam apapun jenis tenaga penggerakannya.

L3 Kendaraan bermotor beroda 2 dengan kapasitas lebih dari 50 cm³ atau dengan desain kecepatan maksimum lebih dari 50 km/jam apapun jenis tenaga penggerakannya.

Berdasarkan data standard jumlah ambang batas emisi diatas, dapat dilakukan pengujian pada volume kendaraan pada jalan pantura Brebes, dengan mengambil contoh jenis kendaraan sepeda motor. Untuk itu, jika diproyeksikan apabila batas ambang sebagai gas keluaran saat sepeda motor dinyalakan, dengan mengambil ketentuan L3, dimana tidak membedakan kendaraan 2 tak dan 4 tak, maka didapat data sebagai berikut :

Tabel 1.3. Perhitungan jumlah gas buang

Jenis motor	Jumlah motor dalam satu hari	Batas ambang (gram/km)		Jumlah gas buang
		CO	HC	
2 tak dan 4 tak	26.408	5.5	1.2	145244
		0.3		31689.6
				7922.4
Total				184856

Sumber : Analisis Penulis

Data diatas menunjukkan, bahwa dalam satu hari gas buang yang dihasilkan oleh sepeda motor sebanyak 184856. Sedangkan menurut Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor : Kep35/Menlh/10/1993, tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor dan menurut SK Gubernur No 8/2001, batas maksimal SO₂ : 365 Nm³, Floating : 150, NO₂ : 150, CO : 10 dan Ozon : 200, serta batas maksimal HC sepeda motor bensin murni yakni 2.400. Jadi sangat jelas, dari hasil perhitungan diatas, bahwa kadar NO_x dan CO melebihi batas normal yang telah ditetapkan oleh pemerintah, sehingga semakin banyak sepeda motor yang melintas, maka semakin banyak pula emisi gas buang yang dihasilkan, hasil ini belum termasuk jenis kendaraan lainnya, seperti mobil, truk dan bus. Akibatnya hasil emisi gas buang ini, dapat mempengaruhi kualitas air permukaan, merusak

tanaman, penyakit pernapasan, stres yang berakibat penurunan produktivitas, serta dapat menyebabkan terjadinya pemanasan global.

I.2.3 Pusat Oleh-oleh yang Kurang Mendukung Aktivitas Belanja

Alasan lain, yang mendorong didirikannya Rest Area di jalan lingkar Brebes-Tegal adalah menjadikan rest area sekaligus pusat oleh-oleh khas Brebes. Hal ini dikarenakan, Kota Brebes terkenal dengan sebutan kota telur asin, sehingga banyak berderet toko-toko yang menjual telur asin sebagai oleh-oleh, disepanjang pinggir jalan pantura menuju kota Brebes. Namun ada beberapa factor yang menyebabkan pusat oleh-oleh tersebut dirasa kurang mendukung untuk aktivitas belanja, diantaranya :

1. Fasilitas yang kurang mendukung

Toko-toko tersebut hanya sekedar tempat berjualan saja dipinggir jalan, tanpa menyediakan fasilitas pendukung lainnya, sehingga pembeli tidak begitu bisa menikmati aktivitas belanja. Padahal, rata-rata pembeli berasal dari pengguna jalan yang berhenti sejenak untuk beristirahat, sambil membeli oleh-oleh khas Brebes. Selain itu juga perlu adanya suasana rekreatif guna mendukung aktivitas belanja.

2. Kemacetan Lalulintas

Akibat tidak tersedianya fasilitas rest area yang memadai di sekitar jalan pantura Brebes, menyebabkan pusat oleh-oleh tersebut sekaligus digunakan sebagai tempat beristirahat. Apalagi pusat oleh-oleh tersebut tidak ada sarana pendukung seperti tempat parkir, sehingga banyak kendaraan yang menepi dipinggir jalan, mengakibatkan kemacetan lalulintas di jalan pantura tersebut. .

Untuk itu dengan adanya jalan lingkar nanti, otomatis para pengguna jalan lebih memilih untuk melalui jalan lingkar tersebut. Hal ini juga berdampak pada para pedagang oleh-oleh yang akan berkurang pendapatannya. Maka masalah ini dapat disiasati dengan cara memindahkan para pedagang di Rest Area, sehingga

menjadikan Rest Area sekaligus sebagai pusat oleh-oleh khas Brebes, sekaligus memperkenalkan pada masyarakat akan produk unggulan kota Brebes. Dengan begitu, para pedagang oleh-oleh tidak berkurang pendapatannya, dan para pengguna jalan tetap bisa beristirahat sambil menikmati oleh-oleh khas Brebes.

Gambar 1.5. Sentra Oleh-oleh Telur Asin Brebes.



Sumber : Dokumen Pribadi

I.3 Rumusan Permasalahan

I.3.1 Umum

- Bagaimana merancang suatu fasilitas untuk beristirahat bagi pengguna jalan yang menggabungkan fungsi Rest Area dan Pusat Oleh-oleh khas Brebes dengan penataan ruang luar sebagai Penunjang Wisata Belanja yang rekreatif, serta didukung dengan standard Green Development.

I.3.2 Khusus

- Bagaimana merancang ruang luar pada Rest Area yang memberikan suasana rekreatif, sebagai penunjang wisata belanja.
- Bagaimana menerapkan standard Green Development pada perancangan ruang luar Rest Area, agar tetap mendukung karakter rekreatif.

I.4 Tujuan dan Sasaran

I.4.1 Tujuan

- Merancang ruang luar pada Rest Area yang memberikan suasana rekreatif, sebagai penunjang wisata belanja.

- Menerapkan standard Green Development pada perancangan ruang luar Rest Area, agar tetap mendukung karakter rekreatif.

I.4.2 Sasaran

- Dapat merancang Rest Area yang memberikan suasana rekreatif dengan indikator keanekaragaman (bentuk, warna, material dan tekstur) dan dinamis (pola yang tidak monoton) serta kegiatan yang mendukung karakter rekreatif.
- Dapat memadukan fungsi komersil (bangunan Rest Area) dengan fungsi rekreasi (penataan ruang luar) yang dapat menyatu dengan kondisi lingkungan site.
- Dapat merancang ruang luar Rest Area dengan konsep RTH, yang disesuaikan dengan standard Green Development, yang meliputi : muka tanah, air, perkerasan, dan vegetasi.

I.5 Keaslian Penulis

Pada proposal tugas akhir sebuah keaslian dan kebaharuan merupakan hal yang sangat penting, maka dari itu saya membuat keaslian dan kebaharuan dari tugas akhir saya. Tugas akhir yang mendekati dengan judul Rest Area di Jalan Lingkar Brebes-Tegal dan penekanannya yaitu:

No	Penulis	NIM	Judul	Penekanan
1	Afrizal Yunianto	05512010	One Stop Service Rest Area di Pantura Kudus	Dengan Penekanan Pada Konsep Green Landscape
2	Amelia Ratnawati	00512090	Perancangan Kawasan Wisata dan Rest Area di Kawasan Hutan Bunder Patuk, Gunung Kidul	Pengolahan Tapak sebagai landasan Perancangan

Sumber Data : Perpustakaan FTSP UII

Perbedaan dengan karya saya pada Rest Area di Jalan Lingkar Brebes-Tegal dengan aplikasi Green Development pada Penataan Ruang Luar sebagai Penunjang Wisata Belanja yang Kreatif yaitu hanya sebatas Rest Area yang juga mewadahi pusat oleh-oleh, sebagai suatu wisata belanja dan didukung dengan penataan ruang luar yang kreatif, serta tetap mempertahankan kelestarian lingkungan.

I.6 Metoda

I.6.1 Metode Pengumpulan Data

1. Pengumpulan Data Primer

- Observasi Lapangan

Dilakukan guna memperoleh data – data primer tentang site yang akan direncanakan. Kegiatan yang dilakukan meliputi pengukuran site dan dokumentasi kondisi existing.

2. Pengumpulan Data Sekunder

Memperoleh data sekunder yang diperoleh dari Dinas Kabupaten Brebes (data-data statistik), buku, karya tulis dan internet.

I.6.2 Metode Analisa dan Pembahasan

Metode pendekatan konsep bangunan dengan cara mengumpulkan data-data primer yang berkaitan dengan observasi lapangan tentang kondisi eksisting pada site, dan juga mengumpulkan data-data sekunder yang meliputi studi literature. Dari data-data tersebut, nantinya akan dianalisis kelebihan dan kekurangannya, kemudian ditarik satu kesimpulan yang sesuai dengan permasalahannya.

Dari hasil analisa tersebut disusun dalam satu kerangka terarah berupa pendekatan dan deskripsi konsep perencanaan yang meliputi : pemetaan site, kebutuhan dan besaran ruang, pola ruang, tata ruang luar dan hubungan ruang.

a. Metode Analisis yang dilakukan adalah :

- Menganalisis berbagai macam fasilitas dan kebutuhan ruang (bangunan dan tata ruang luar) yang diperlukan untuk Rest Area.
- Menganalisis kriteria pengolahan ruang luar yang baik, sesuai dengan standard Green Development.
- Melakukan studi kasus sebagai acuan untuk menemukan permasalahan Rest Area yang sudah terbangun dan menyelesaikannya dalam pengembangan Rest Area kedepannya.

b. Pendekatan Perancangan

Metode yang dipakai yaitu terkait dengan environmental relationship. Metode Enviromental Relationship ini adalah metode merancang dengan pendekatan lingkungan yang akan mencakup hubungan yang baik antara manusia dengan lingkungannya. Dalam konteks desain landscape arsitektur adalah bagaimana menggabungkan potensi eksisting ke dalam desain untuk memperbaiki atau meminimalkan dampak lingkungan dari pembangunan. Sehingga dalam perancangan Rest Area ini, metode environmental relationship akan dilakukan dengan pendekatan green landscape. Dimana pengembangan landscape dengan indikator Green Development sebagai pendekatan dan konsep perancangan.

I.6.3 Metode Pengujian Desain

Pada bagian ini berisi variable yang berkaitan dengan penekanan ruang luar. indikator yang digunakan untuk menguji variable dan tolak ukur untuk menguji suatu permasalahan dalam Rest Area.

1. Ruang Luar yang Rekreatif

Variabel	Indikator	Cara Pengujian
Unsur Alam	Pemanfaatan Unsur Alam dalam perancangan.	Menggunakan kombinasi unsur air, batu-batuan dan vegetasi pada tata ruang luar, sehingga menimbulkan suasana rekreatif.
	Peletakan tanaman yang dinamis	Komposisi tanaman dan pola peletakan tanaman yang serasi dan rapi serta tepat, menjadikan sebuah taman yang menarik dan indah.
Sirkulasi/akses	Akses/sirkulasi yang dinamis	<ol style="list-style-type: none"> 1. Akses Kendaraan Merancang jalur sirkulasi dengan bentuk bulat atau melengkung. 2. Akses Manusia Merancang jalur sirkulasi pedestrian berupa perkerasan dengan kombinasi dari berbagai macam material seperti batu, grassblok dan tekstur, serta warna yang berbeda.
Ruang bersama/public area	Orang dapat berinteraksi	Merancang ruang terbuka, berupa taman, plaza, playground sebagai ruang berkumpul, bermain dan duduk.
	Eksploratif	Merancang ruang terbuka dengan tambahan elemen pendukung seperti, kolam, gazebo, playground dengan menggunakan kombinasi material

		berbeda.
	Karakter Dinamis	Merancang ruang terbuka dengan menciptakan dengan keanekaragaman bentuk, tekstur dan material. Seperti pola lantai, dan sirkulasi yang menarik, serta mengatur level ketinggian.
Kegiatan Rekreatif	Rekreasi Aktif	Memfasilitasi Rest Area dengan menambah ruang gerak aktif (playground, area bagi pejalan kaki, shelter peristirahatan, dll).
	Rekreasi Pasif	Merancang ruangan yang menimbulkan kesan rekreasi, khususnya visual (gardu pandang dan plaza taman)

Sumber : Analisis Penulis

2. Penataan Ruang luar yang berbasis Standard Green Development

Variabel	Indikator	Cara Pengujian
Muka Tanah	Mempertahankan maksimal 50% pada site untuk lahan terbangun.	Dengan menghitung luas keseluruhan site terhadap lahan yang terbangun, kemudian mencari tahu jenis vegetasi yang cocok dengan jenis tanah pada site.
Kualitas Udara	Elemen hijau untuk penyeimbang perkerasan, khusus	Memilih vegetasi yang cepat tumbuh dengan fungsi sebagai peneduh.

	taman dan jalan harus ternaungi vegetasi sebesar 30%	
	Penerapan kurang lebih 50% dari luasan atap untuk roof garden. Sisanya 50% untuk material atap dengan daya serap dan pantul matahari rendah.	Memilih material atap yang memiliki intensitas daya serap dan pantul panas rendah.
Kualitas Air	Site harus dapat menyerap keseluruhan air hujan yang jatuh kedalam site.	Dengan cara memperbanyak vegetasi sebagai penyerap air, sumur resapan, lubang biopori, perkerasan yang mudah menyerap air, dan penghijauan dipinggir-pinggir jalan.

Sumber : Analisis Penulis

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

I.5 REST AREA

I.4.2 Pengertian Rest Area

Pengertian Rest Area atau tempat istirahat menurut Wikipedia adalah tempat istirahat sejenak untuk melepaskan kelelahan, kejenuhan, ataupun ke toilet selama perjalanan jarak jauh¹. Tempat istirahat ini banyak ditemukan di jalan tol ataupun di jalan nasional, dimana para pengemudi jarak jauh beristirahat.

Tempat Istirahat dibagi menjadi dua kelas, yaitu :

1. Tempat Parkir (parking area)

Adalah bagian dari tempat istirahat dan biasanya berisi tempat parkir, taman, toilet umum dan kios-kios.

2. Tempat Pelayanan (service area)

Adalah bagian dari tempat istirahat yang minimal memiliki stasiun bahan bakar (SPBU), toilet dan persil parkir yang dilengkapi dengan fasilitas bagi penyandang cacat.

Sesuai ketentuan dari Direktorat Jendral Bina Marga 1995, dari segi karakter komersial, tempat istirahat ini diklasifikasikan menjadi dua tipe, yaitu :

a. Tempat Pelayanan Tipe I

Tempat Pelayanan yang menyediakan persil parkir, taman, wc umum dan tempat istirahat terbuka, SPBU yang tidak hanya menyediakan bahan bakar tetapi juga bengkel, rumah makan, dan kios, sebagai fasilitas komersil yang melayani penumpang dan kendaraannya secara lengkap.

b. Tempat Pelayanan Tipe II

Tempat Pelayanan yang lebih kecil dari tipe I, dan mempunyai fasilitas komersil utamanya adalah SPBU yang menyediakan sekurang-kurangnya adalah bahan

¹ Wikipedia

bakar. Disamping itu juga menyediakan pelayanan bagi pengemudi dan kendaraannya, tetapi diutamakan pada kendaraannya.

Tabel 2.1. Jenis Resting Area dan Definisinya

Tempat Pelayanan	Fasilitas	Keterangan
1. Tempat Parkir	Persil Taman Toilet Umum Kios	Kedai minum, bahu jalan, telepon umum, telepon darurat.
2. Tempat Pelayanan Tipe I Tipe II	(1) SPBU (1) SPBU+Rumah Makan (2) SPBU	Suplai Minyak (jenis fasilitas yang diperlukan) persil, toilet umum, dll. Didesain untuk memudahkan penyandang cacat. (1) + beberapa kelengkapan untuk pengemudi dan kendaraannya (2) + beberapa kelengkapan untuk kendaraan.

Sumber : Direktorat Jendral Bina Marga 1995.

Dari tujuan fasilitas Rest Area, untuk tempat parkir dapat digunakan pengemudi untuk melepaskan lelah, serta mengurangi kelelahan dan ketegangan, untuk itu mereka dapat memanfaatkan fasilitas, namun fasilitas yang disediakan disini, tergolong fasilitas minimum, seperti toilet umum, taman, serta keperluan lainnya termasuk kebutuhan air, kedai minum, telepon umum dan lain-lain. Begitupun jika diperlukan papan informasi serta telepon darurat bisa disediakan.

Kemudian untuk kawasan pelayanan berbeda dengan kawasan parkir, yang mana pada kawasan pelayanan dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas tambahan seperti perdagangan, SPBU untuk dimanfaatkan oleh para pengguna jalan, dengan kata lain SPBU tidak hanya menyediakan bahan bakar minyak dan bengkel, tetapi juga informasi mengenai lalu lintas. Disamping itu juga dapat

digunakan sebagai tempat pertolongan pertama kecelakaan. SPBU yang mampu menyediakan pelayanan kendaraan serta orang diidentifikasi sebagai “service area”, karena titik berat pelayanannya adalah orang dan kendaraan, terutama mobil penumpang. Untuk meningkatkan tingkat pelayanan, maka pada kawasan tersebut juga menyediakan fasilitas bagi orang cacat. Untuk fasilitas tambahan ini tidak menjadi syarat mutlak untuk merencanakan sebuah Rest Area. Akan tetapi mengacu pada judul proposal ini mengacu pada penyediaan fasilitas Rest area yang lengkap, maka fasilitas tambahan ini wajib untuk direncanakan dari awal bersamaan dengan fasilitas minimum diatas. Yang perlu disediakan meliputi sebuah bengkel kecil, stasiun pengisian bahan bakar, car wash, poliklinik dan gazebo untuk beristirahat.

Aktivitas atau kegiatan yang ada di Rest Area, ditentukan oleh siapa saja yang menggunakan fasilitas ini. Dari para pengguna ini, ditemukan berbagai macam aktivitas untuk kegiatan Rest Area. Kegiatan tersebut dapat dikategorikan sebagai berikut :

1. Kegiatan Beristirahat

Kegiatan beristirahat merupakan kegiatan pokok yang dilakukan pengguna. Ketika berada di Rest Area. Kegiatan ini bersifat pemulihan kembali kondisi yang lelah dimana setelah menempuh perjalanan jauh. Kegiatan tersebut meliputi : duduk dibawah pohon rindang, pijat, tidur, makan dan minum, dan sebagainya yang bersifat menyenangkan.

2. Kegiatan Perniagaan

Kegiatan perniagaan ini berhubungan dengan berputarnya uang disertai transaksi pengalihan barang. Adanya perniagaan ini akan diwadahi rest area sebagai pelayanan kepada pembeli jasa. Perniagaan juga akan mewadahi kegiatan perekonomian didaerah sekitarnya, sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan dalam sector perekonomian di daerah tersebut.

3. Kegiatan Administratif

Kegiatan ini lebih dominan dijalankan oleh pengelola, dengan tujuan untuk lebih meningkatkan Rest Area ini sendiri. Selain itu juga meningkatkan kelancaran financial dan juga ketertiban antar pengelola.

Studi lapangan tentang kegiatan yang dilakukan pengguna di sebuah Rest Area oleh Emil Hidayah, meliputi :

1. Supir Bus dan Kernet

Datang – kamar mandi – sholat – duduk – pijat – makan dan minum – merokok – berbincang dan telepon – mengecek keadaan Bus – memperbaiki bus – mengkoordinir keberangkatan – pergi.

2. Penumpang

Datang – kamar mandi – sholat – duduk – berkeliling rest area – membeli di kios – makan dan minum – ngobrol dan telepon – pergi.

3. Supir Truk

Datang – duduk – kamar mandi – sholat – makan minum – merokok – ngobrol – istirahat/tidur – pijat – telepon – mengecek keadaan truk – memperbaiki truk – pergi.

4. Penumpang Kendaraan Pribadi

Datang – kamar mandi – berkeliling/melihat-lihat – membeli di kios – sholat – duduk – makan dan minum – istirahat/tidur – mengecek kendaraan – memperbaiki kendaraan – pergi.

5. Pengelola

Datang – mengganti pakaian – bekerja – istirahat – makan dan minum – kamar mandi – sholat – pulang.

6. Penjual

Datang – mempersiapkan barang dagangan – transaksi jual beli – kamar mandi – makan dan minum – sholat – mengemas barang dagangan – pulang.

Dari sekian banyak aktivitas yang dilakukan berbagai macam penggunaan rest area, dapat disimpulkan fasilitas – fasilitas yang dibutuhkan antara lain berupa : Kamar mandi dan toilet yang dapat digunakan secara massal, masjid / mushola, gazebo, tempat pijat, restoran / cafe / food court / kedai makan, smoking area, bengkel mini, kios retail, wartel, bangunan pengelola.

II.2 RUANG TERBUKA HIJAU

Ruang terbuka hijau sangat penting keberadaannya khususnya di area perkotaan. Menurut peraturan dari Dep PU/RTH Wilayah Perkotaan/LPL-301105, Ruang Terbuka Hijau (RTH) kota adalah bagian dari ruang-ruang terbuka (open spaces) suatu wilayah perkotaan yang diisi oleh tumbuhan, tanaman, dan vegetasi (endemik, introduksi) guna mendukung manfaat langsung dan/atau tidak langsung yang dihasilkan oleh RTH dalam kota tersebut yaitu keamanan, kenyamanan, kesejahteraan, dan keindahan wilayah perkotaan tersebut. Ruang Terbuka Kota banyak menentukan pola bentuk dan tatanan ruang kota untuk tujuan kesehatan, kenyamanan, keamanan dan peningkatan kualitas lingkungan serta pelestarian alam.

Secara rinci sistem ruang terbuka kota dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Ruang Terbuka untuk kaitan produksi, terdiri dari lahan untuk kehutanan, pertanian, produksi mineral, sumber air, komersial dan rekreasi.
2. Ruang Terbuka untuk preservasi sumber daya alam dan manusia terdiri dari rawa untuk habitat tertentu, hutan sebagai kehidupan satwa, bentukan geologi, batu karang, tempat-tempat bersejarah dan pendidikan.
3. Ruang Terbuka untuk kesehatan dan kesejahteraan umum terdiri dari lahan untuk melindungi kualitas air, ruang untuk penimbunan sampah buangan, ruang untuk memperbaiki kualitas udara, area rekreasi, area untuk menyajikan efek visual yang menarik.

4. Ruang Terbuka untuk keamanan umum.
5. Ruang Terbuka sebagai koridor terdiri dari koridor kabel tegangan tinggi, koridor jaringan pipa, bantaran sungai, dan jaringan transportasi kereta api.

II.2.1 Peranan Ruang Terbuka Hijau

Ruang Terbuka Hijau berfungsi sebagai kawasan hijau pertamanan kota, kawasan hijau hutan kota, kawasan hijau rekreasi kota, kawasan hijau kegiatan olahraga, kawasan hijau permakaman, kawasan hijau pertanian, kawasan hijau jalur hijau, dan kawasan hijau pekarangan. Selain itu, ruang terbuka hijau juga dapat meningkatkan kualitas atmosfer, menunjang kelestarian air dan tanah, dan meningkatkan kualitas lansekap kota.

Ruang Terbuka hijau diperlukan juga untuk kesehatan, arena bermain, olahraga dan komunikasi public. Ruang Terbuka Hijau ini mempunyai fungsi “hidro-olologis”, nilai estetika dan sekaligus sebagai wahana interaksi social bagi penduduk perkotaan. Taman-taman di kota menjadi wahana bagi kegiatan masyarakat untuk acara keluarga, bersantai, olahraga ringan dan lainnya.

II.3 Tinjauan Penataan Ruang Luar berbasis Green Development

1. Green Development

Komponen – komponen pengembangan berbasis Green Development terdiri dari 7 kategori, meliputi (Policy and Research-City Planning Division, 2007) :

- a. Potensi Alam : Tanah
 - 1) Tidak ditanami vegetasi jenis perusak di sebuah jalan yang saling berdekatan dengan jurang dan kawasan taman.
 - 2) Jenis vegetasi yang dianjurkan yaitu pohon, semak dan groundcover.
 - 3) Lahan asli yang masih tetap dipertahankan (tidak terbangun) yaitu 50% dari keseluruhan site.

b. Hutan Kota

- 1) Memilih jenis vegetasi yang cepat tumbuh dengan fungsi sebagai peneduh.
- 2) Untuk taman dan sirkulasi jalan harus ternaungi vegetasi sebesar 40%.

Hutan kota adalah komunitas tumbuh-tumbuhan berupa pohon dan asosiasinya yang tumbuh di lahan kota atau sekitar kota, berbentuk jalur, menyebar atau bergerombol (menumpuk) dengan struktur meniru (menyerupai) hutan alam, membentuk habitat yang memungkinkan kehidupan bagi satwa dan menimbulkan lingkungan sehat, nyaman, dan estetis.

Bentuk hutan kota dapat dibagi menjadi :

- a) Berbentuk bergerombol atau menumpuk adalah hutan kota dengan komunitas tumbuh-tumbuhannya terkonsentrasi pada suatu areal dengan jumlah tumbuh-tumbuhannya minimal 100 pohon dengan jarak tanam rapat tidak beraturan.
- b) *Berbentuk menyebar* yaitu hutan kota yang tidak mempunyai pola tertentu, dengan komunitas tumbuh-tumbuhannya tumbuh menyebar terpencar-pencar dalam bentuk rumpun atau gerombol-gerombol kecil.
- c) *Berbentuk jalur* yaitu komunitas tumbuh-tumbuhannya tumbuh pada lahan yang berbentuk jalur lurus atau melengkung, mengikuti bentukan sungai, jalan, pantai, saluran dan lainnya.

Struktur hutan kota adalah komposisi dari tumbuh-tumbuhan, jumlah dan keanekaragaman dari komunitas tumbuh-tumbuhan yang menyusun hutan kota, dapat dibagi menjadi :

- a) *Berstrata dua* yaitu komunitas tumbuh-tumbuhan hutan kota hanya terdiri dari pepohonan dan rumput atau penutup tanah lainnya.
- b) *Berstrata banyak* yaitu komunitas tumbuh-tumbuhan hutan kota selain terdiri dari pepohonan dan rumput juga terdapat semak, terna, liana, epifit, ditumbuhi banyak anakan dan penutup tanah, jarak tanam rapat tidak beraturan, dengan strata dan komposisi mengarah meniru komunitas tumbuh-tumbuhan hutan alam.

a. Peningkatan Kualitas dan Efisiensi Air.

Air merupakan salah satu elemen alam yang sangat penting. Pengolahan dan peningkatan kualitas air antara lain :

- 1) Site harus dapat menyerap 80% keseluruhan air hujan yang jatuh ke dalam site dengan cara : memperbanyak vegetasi sebagai penyerap air hujan, bio – swales, sumur resapan, pemisah pasir atau minyak, green roof, perkerasan yang mudah menyerap air, penghijauan di pinggir – pinggir jalan dan selokan.

b. Kualitas Udara

- 1) Penerapan lebih kurang 50% dari luasan atap untuk roof garden. Untuk sisanya 50% menggunakan jenis atap dengan material yang tidak lebih dari 0,9 memantulkan cahaya matahari.
- 2) Minimum 30% dari semua perkerasan (jalan, parkir, pedestrian) harus ternaungi dengan vegetasi.

2. Landscape

Menurut John F. Papilaya, landscape mempunyai 5 elemen dasar untuk komposisi, yaitu :

- 1) Bentuk Muka Tanah/*Landform*
Landform merupakan suatu unit geomorfologis yang dikategorikan berdasarkan karakteristik seperti elevasi, kelandaian, orientasi, stratifikasi, paparan batuan, dan jenis tanah. Jenis-jenis bentang alam antara lain adalah bukit, lembah, tanjung, dll. (Wikipedia bahasa indonesia, 2009).

- 2) Tumbuhan/vegetasi

1. Vegetasi Sebagai Proses (Sukawi, 2008)

Vegetasi merupakan material lansekap yang hidup dan terus berkembang. Pertumbuhan tanaman akan mempengaruhi ukuran besar tanaman, bentuk tanaman, tekstur, dan warna selama masa pertumbuhannya. Dengan demikian, kualitas dan kuantitas ruang terbuka akan terus berkembang dan

berubah sesuai dengan pertumbuhan tanaman. Jadi dalam perancangan lansekap, tanaman sangat erat hubungannya dengan waktu dan perubahan karakteristik tanaman.

- a. Secara dasar khususnya di iklim tropis, dikenal 2 macam tanaman ditinjau dari massa daunnya, yakni :
 1. Tanaman yang menggugurkan daun (deciduous plants)
 2. Tanaman yang hijau sepanjang tahun (evergreen conifers)
- b. Karakteristik tanaman terdiri dari :
 1. Bentuk (tajuk, batang, cabang, ranting, dan daun).
 2. Tekstur (batang dan daun).
 3. Warna (batang, daun, dan bunga).
 4. Fungsi tanaman.
 5. Tinggi dan lebar tanaman.
- c. Pemilihan jenis tanaman tergantung pada :

Fungsi tanaman, disesuaikan dengan tujuan perancangan, peletakan tanaman, disesuaikan dengan tujuan dan fungsi tanaman.

2. Vegetasi Sebagai Design

Pohon atau perdu dapat berdiri sendiri sebagai elemen skulptural pada lansekap atau dapat digunakan sebagai enclosure, sebagai tirai penghalang pemandangan yang kurang baik, menciptakan privasi, menahan suara atau angin, memberi latar belakang suatu obyek atau memberi naungan yang teduh di musim panas. Rumput tidak hanya digunakan sebagai elemen permukaan, tetapi dapat juga digunakan sebagai penahan erosi serta memberi berbagai variasi warna dan tekstur.

Dalam perencanaan tapak, tanaman dapat dikategorikan berdasarkan :

- jenis (besar kecilnya pohon, perdu / semak, rumput),
- fungsi (fungsi ekologis pohon, fungsi fisik pohon, fungsi estetis pohon),
- bentuk dan struktur (tinggi dan lebar pohon),

- ketahanan (keadaan tanah, iklim, topografi, penyakit), warna batang, bunga serta buahnya (berguna atau tidak).

Penyusunan tanaman didasarkan pada hubungan di antara tanaman tersebut, dalam hal ukuran, bentuk, tekstur, dan warnanya. Tanaman dapat disusun menjadi taman atau tempat bernaung, memberi tirai pemandangan, menahan angin atau memberi bayangan. Jenis tanaman penting digunakan sebagai elemen rancangan. Tanaman dapat membentuk ruang, memberi privasi, atau sebagai titik tangkap perhatian. Tanaman dapat memberi keteduhan, sebagai penahan angin, ataupun sebagai penutup tanah, menyaring atau memberi batas pandangan, dan mempunyai pola bayangan yang menarik sepanjang siang hari.

Vegetasi dapat disusun menjadi :

- Taman
- Tempat bernaung
- Memberi tirai pemandangan

Pemilihan jenis tanaman maupun cara pengaturan penanamannya harus mengikuti rencana penanaman yang disusun untuk memenuhi fungsi serta estetikanya.

Apabila pola pengelompokan serta susunan jenis tanaman, ukuran, bentuk, tekstur, dan warnanya masing-masing telah diketahui dengan baik maka perencana dapat menyusun sendiri tata tanamnya berdasarkan satu atau beberapa sifat tanaman- tanaman tersebut. Jenis vegetasi dapat juga dikelompokkan dalam hubungannya dengan keadaan topografi atau karena adanya struktur arsitektural atau dapat juga membentuk suatu transisi antara permukaan lahan dan bangunan. Batas antara lahan perkerasan dan vegetasi (pohon-pohon) yang sudah ada adalah 1.80m, namun hal ini masih dapat bervariasi bergantung pada besarnya pohon dan kondisi tapak.

3. Vegetasi Sebagai Design

Aesthetic Value / Nilai Estetis.

Nilai estetika dari tanaman diperoleh dari perpaduan antara warna (daun,batang,bunga) bentuk fisik tanaman (batang,percabangan,dan tajuk), tekstur tanaman, skala tanaman dan komposisi tanaman. Nilai estetis tanaman dapat diperoleh dari satu tanaman, sekelompok tanaman yang sejenis, kombinasi tanaman berbagai jenis ataupun kombinasi antara tanaman dengan elemen lansekap lainnya.

Fungsi estetika (Aesthetic Values) :

a. Memberikan Nilai Estetika dan Meningkatkan Kualitas Lingkungan (Austin, Richard L, Designing with Plant, 1982.)

Nilai estetika dari tanaman diperoleh dari perpaduan antara warna (daun, batang, bunga), bentuk fisik tanaman (batang, percabang, tajuk), tekstur tanaman, skala tanaman, dan komposisi tanaman. Nilai estetis dari tanaman dapat diperoleh dari satu tanaman, sekelompok tanaman yang sejenis, kombinasi tanaman berbagai jenis ataupun kombinasi antara tanaman dengan element lansekap lainnya. Dalam konteks lingkungan, kesan estetis itu menyebabkan nilai kualitasnya akan bertambah.

b. Warna

Warna dari suatu tanaman dapat menimbulkan efek visual tergantung pada refleksi cahaya yang jatuh pada tanaman tersebut. . Efek psikologis yang ditimbulkan dari warna seperti telah diuraikan sebelumnya, yaitu warna cerah memberikan rasa senang, gembira serta hangat. Sedangkan warna lembut memberikan kesan tenang dan sejuk. Dan bila beberapa jenis tanaman dengan berbagai warna dipadukan dan dikomposisikan akan menimbulkan nilai estetis.

4. Air/Water

Dalam studi mengenai perancangan air, bidang – bidang bahasan dapat dibagi dalam lima bagian berbeda, yaitu (Theodore D. Walker, 1996) :

a. Estetika

Dalam perancangan, beberapa efek air dapat dipadukan satu dengan lainnya. Air yang tenang dapat ditonjolkan melalui kolam refleksi, dimana kolam tersebut memiliki struktur dalam karakterna, seperti kolam berbentuk empat persegi panjang atau bentuk yang mengikuti alam. Air yang bergerak dapat berbentuk tebingan yang mengalir dari satu ketinggian ke bawah, semburan lembut, gelombang yang mengalir dengan bentuk sederhana, ataupun lebih bergemuruh, tidak beraturan, air bergelembung – gelembung, maupun kombinasi dari bentuk – bentuk tersebut.

b. Fungsi

Untuk menambah nilai estetika yang sudah di bahas, pada air mancur dapat ditambahkan bentuk patung yang berfungsi sebagai pusat perhatian. Air dapat pula digunakan untuk merefleksikan beberapa pemandangan, baik alam ataupun struktur buatan seperti gedung – gedung. Kolam alamiah dapat berfungsi sebagai margasatwa dan lokasi pemancingan atau sebagai kolam penampungan air bila terjadi hujan dan banjir yang besar. Beberapa kolam air juga berfungsi sebagai sistem pendingin udara. Efek suara yang ditimbulkan oleh beberapa bentukan air akan sangat berguna untuk meredam suara lain yang sangat mengganggu bila tidak dibantu dengan efek khusus yang ditimbulkan oleh air. Air juga sangat berguna sebagai sumber untuk rekreasi bagi manusia. Kolam – kolam yang dibentuk untuk anak – anak dan dewasa bersama tempat bermain, bermain perahu, mendayung, dan sebagainya, merupakan contoh yang sangat tepat.

c. Struktural

Pada bagian ini menerangkan mengenai pemanfaatan air dalam sebuah kolam dan cara pembuatannya. Kolam – kolam ini dapat dibuat dalam beberapa kondisi yang berbeda – beda. Diantaranya : dengan merancang di bawah garis tanah, diatas tanah, sejajar tanah atau merupakan perpaduan ketiganya. Untuk membangun kolam dan air mancur, paling sering digunakan beton bertulang cor di tempat. Bahan – bahan lain yang dapat digunakan merupakan perpaduan dengan beton, yang biasanya digunakan sebagai pelapis (bata, batu, beton pracetak, teraso, dan ubin keramik.

d. Mekanis

Perlengkapan yang biasa digunakan meliputi :


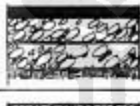




- a) perpipaan,
- b) pompa,
- c) saluran air,
- d) pengontrol ketinggian air,
- e) penahan banjir, dsb.

5. Perkerasan/paving.

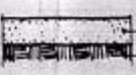


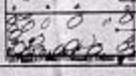
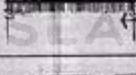
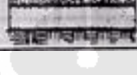
Apabila suatu lahan di lokasi baru dikembangkan, perkerasan pasti diperlukan. Perkerasan ini menghasilkan permukaan yang kuat untuk dipijak, menghindari terjadinya daerah berlumpur, dan membuat daerah ini dapat berfungsi dalam segala musim. Mungkin tidak salah kalau kita anggap bahwa perkerasan telah menjadi suatu kelengkapan standar dari suatu peradaban. Di mana – mana di sekeliling kita terdapat banyak jalan mobil, jalan untuk pejalan kaki (pedestrian), serambi atau teras terbuka, daerah parkir, dan daerah perkerasan lain. Terlalu banyak perkerasan akan menimbulkan pandangan senada yang membosankan. Salah satu kerugian yang bisa kita alami kalau kita mengembangkan perkerasan

adalah meningkatnya aliran air ke luar. Ini akan mengurangi jumlah air yang meresap ke lapisan tanah di bawahnya. Berdasarkan penelitian, ditekankan perlunya permukaan perkerasan yang berpori – pori, yang memberi jalan bagi air untuk menuju lapisan tanah di bawahnya, sehingga aliran air tidak hanya mengalir ke sungai atau laut, yang praktis kurang berguna. Beberapa bahan yang termasuk disini adalah beton aspal, kerikil dengan epoxy, dan beton pracetak berbentuk kotak.

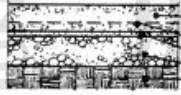


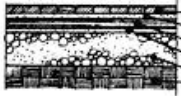


Tabel . Kombinasi Perkerasan 1

DAFTAR MATERIAL PERMUKAAN		
SIMBOL	LOKASI	MATERIAL & KEDALAMAN
(A)	JALAN MOBIL & LAPANGAN PARKIR	 <ul style="list-style-type: none"> BETON BIT KELAS 2, 1 1/2" BIT, KELAS 1, 2" AGREGAT DIPROSES 4" BANK RUN GRAVEL 6" TANAH YANG DIPADATKAN
(B)	JALAN SETAPAK	 <ul style="list-style-type: none"> BETON BIT KELAS 2, 1 1/2" AGREGAT DIPROSES 4" BANK RUN GRAVEL 6" TANAH YANG DIPADATKAN
(C)	JALAN SETAPAK	 <ul style="list-style-type: none"> BETON 4" 6" BANK RUN GRAVEL TANAH YANG DIPADATKAN
(D)	JALAN MOBIL & JALAN SETAPAK	 <ul style="list-style-type: none"> PERKERASAN BETON BERSILANGAN JONE DESI PASIR 14" 6 BANK RUN GRAVEL 2 LAJUR TANAH YANG DIPADATKAN
(E)	OKUSHEK DUST DRIVE	 <ul style="list-style-type: none"> CRUSHER DUST 1 1/2" BANK RUN GRAVEL 12" TANAH YANG DIPADATKAN
(F)	LAPANGAN TENIS & OLAH RAGA	 <ul style="list-style-type: none"> RUB KOR 1" TINGKAT BETON BITUMEN 2" AGREGAT DIPROSES 4" BANK RUN GRAVEL 6" TANAH YANG DIPADATKAN

Tabel 2.2. Kombinasi Perkerasan 2

(G)	LAPANGAN DALAM BASEBALL-SOFTBALL		LIHAT SPESIFIKASI 20.22 TANAH YANG DIPADATKAN
(H)	TRANSFORMER PAD AREA		4" WASHED 1" STONE TANAH YANG DIPADATKAN
(I)	BOKAL JUMP PIT		PASIR BERSIH 12" (LIHAT SPESIFIKASI) TANAH YANG DIPADATKAN
(J)	JALAN SETAPAK-MOBIL		BETON 6" WIRE MESH 6 X 6 6/8 BANK RUN GRAVEL 7" TANAH YANG DIPADATKAN
(K)	PELAPISAN KEMBALI JALAN MOBIL YANG ADA		BETON BIT. KELAS 2.2" SEALCOAT PERKERASAN BETON BIT. TANAH YANG ADA
(L)	POLE VAULT AND HIGH JUMP PIT		GUNDUKAN 8" SERPIHAN KAYU 12" PASIR 12"

Tabel 2.3. Kombinasi Perkerasan 3

CATATAN : SEMUA LAJUR DALAM YANG DIUKUR DIPADATKAN		
(A)	PERKERASAN BETON 	BETON 6" 6 X 6 6/8 WIRE MESH KERIKIL HALUS KERIKIL KASAR 8" TANAH YANG DIPADATKAN
(B)	PERKERASAN BITUMEN 	1" - 1AC WEARING COURSE 1 1/2" PEREKAT BITUMEN KERIKIL HALUS KERIKIL KASAR 12" TANAH YANG DIPADATKAN
(C)	PERKERASAN BLUE STONES 	BLUESTONE NIC. 4" LAPISAN ALAS PASIR TANAH YANG DIPADATKAN
(D)	BATA DI ATAS ASPAL 	PERKERASAN BATA BETON ASPAL 3/4" MATERIAL BITUMEN KERIKIL HALUS KERIKIL KASAR 8" TANAH YANG DIPADATKAN
(E)	BATA DI ATAS BETON 	PERKERASAN BATA MOKTAR 3/4" BETON 4" WIRE MESH 6 X 6 6/8 KERIKIL HALUS KERIKIL KASAR 8" TANAH YANG DIPADATKAN
(F)	BATA DI ATAS PASIR 	PERKERASAN BATA PASIR URUG 4" TANAH YANG DIPADATKAN

6. Kontruksi/*structure*

Proses Konstruksi :

Dokumen Konstruksi adalah dokumen yang mesti tersedia sebelum kerja konstruksi dijalankan. Dokumen ini sebagai pengikat dan perjanjian / kontrak, antara pemilik pekerjaan dengan kontraktor yang akan menjalankan kerja-kerja konstruksi. Dokumen ini meliputi 3 paket, yakni :

1) Dokumen Administrasi

Dokumen Administrasi adalah dokumen menjelaskan tentang kelengkapan administrasi yang mesti dipenuhi untuk menjalankan kerja-kerja konstruksi.

2) Dokumen Teknis

Dokumen Teknis adalah dokumen menjelaskan spesifikasi, prosedur kerja dan kriteria produk konstruksi. Dokumen ini biasanya terdiri dari : layout plan (dimensioning), grading plan, planting plan, planting details, construction details.

II.4 Tinjauan Rekreatif

I.4.1 Definisi Rekreatif

Rekreatif berasal dari kata rekreasi dan mendapat tambahan *if*. *If* disini lebih mengacu pada sifat. Jadi dengan kata lain rekreatif memiliki pengertian sebagai menciptakan sifat yang dapat mengembalikan pikiran lebih baik dan berkreasi lebih baik.

Rekreatif adalah sesuatu yang tidak membosankan, tidak monoton, dapat memberikan kesenangan tersendiri, sesuatu yang dapat menghibur (Francis J. Geck, M.F.A, 1984). Dari pengertian itu, untuk menciptakan suasana rekreatif di dalam atau ruang luar dapat digunakan beberapa elemen. Elemen – elemen yang dapat dipakai untuk mendukung suasana rekreatif antara lain: air, cahaya, permainan kontur dan vegetasi.

I.4.2 Kegunaan Rekreasi

Wing Haryono dalam buku “ Pariwisata Rekreasi dan Entertainment “ mengatakan bahwa kegunaan dari rekreasi adalah :

1. Untuk kesehatan, baik itu kesehatan tubuh maupun pikiran.
2. Untuk dapat membentuk atau membangun karakter.
3. Sebagai pencegah kriminalitas.
4. Sebagai sarana pendidikan moral.
5. Untuk hal-hal yang berhubungan dengan ekonomi.

II.4.3 Tujuan Rekreasi

Adapun tujuan rekreasi, antara lain :

1. Menciptakan dan membina hubungan manusia.
2. Mempertahankan kelestarian alam.
3. Mempertahankan nilai-nilai budaya.
4. Kesenangan dan kepuasan karena dapat memenuhi rasa ingin tahu/ bertualang.
5. Memulihkan kesehatan jasmani dan rohani.

II.4.4 Jenis-jenis Rekreasi

Menurut Patricia Farrel dalam The Process of Recreation Programming dan Ivor Selly dalam Outdoor Recreation and The Urban Environment bahwa jenis-jenis rekreasi yaitu :

1. Berdasarkan sifatnya
Rekreasi dapat bersifat mendidik, sport, tontonan, atau permainan.
2. Objeknya
Aktif, yaitu jika ada keterlibatan didalam objek rekreasi baik secara langsung maupun tidak langsung, seperti : kolam renang, taman kota, dll.
Pasif, yaitu jika manusia terlibat didalam objek rekreasi tersebut, seperti film, sandiwara, dll.
3. Tingkatan Umur

Tingkatan ini sesuai pengelompokan umur yaitu anak-anak, remaja, dan dewasa.

4. Waktu Penyelenggaraan

Waktu penyelenggaraan dalam satu hari yaitu pagi, siang, dan malam.

5. Tempatnya

Kegiatan diluar ruangan (outdoor) atau kegiatan didalam ruangan (indoor).

II.4.5 Aktivitas Rekreasi

Aktivitas Rekreasi menurut Bovy dan Lawson (1977) dalam A Handbook of Physical Planning, dikelompokkan dalam 5 kategori yang meliputi :

1. Kegiatan yang dilakukan didalam dan sekeliling rumah, seperti: menonton TV, membaca, mendengarkan musik, berkebun, dll.
2. Kegiatan dengan aktifitasinteraksi sosial seperti: menonton film di bioskop, berbelanja, makan direstoran, kunjungan keluarga/kerabat, dll.
3. Kegiatan yang melibatkan seni budaya, seperti: kunjungan pameran seni, teater, konser, dll.
4. Kegiatan olahraga, seperti: berenang, sepak bola, voli, golf, dll.
5. Kegiatan outdoor tidak resmi, seperti: jalan-jalan, piknik, dll.

II.4.6 Karakteristik Kreatif

a. Menurut sifat kegiatannya, rekreasi dibedakan menjadi :

1. Kesenangan (entertainment) : yaitu berupa fasilitas-fasilitas food court, restoran fastfood, dan coffeeshop.
2. Hiburan (amusement) : yaitu berupa fasilitas taman bermain, area bermain anak/remaja/dewasa, sport centre, bilyard.
3. Santai : yaitu berupa fasilitas taman kota, taman margasatwa, swimming pool.

b. Menurut jenis kegiatannya, rekreasi dibedakan menjadi :

1. Rekreasi pasif : kegiatan yang tidak memerlukan gerakan fisik atau kegiatan menyaksikan/menonton pertunjukan/pameran, seperti bioskop, gallery, dll.
 2. Rekreasi aktif : kegiatan yang membutuhkan kegiatan fisik, seperti bermain golf, tennis, bersepeda, dll.
- c. Menurut Pola Kegiatan, dibedakan menjadi :
1. Masal : pertunjukan film, theatre, dll.
 2. Kelompok kecil : bilyard, tennis, dll.
 3. Perorangan : bowling, video game, dll.
- d. Menciptakan Keanekaragaman bentuk.

Untuk menciptakan karakter rekreatif baik pada fasilitas pokok dan fasilitas penunjang, perlu adanya keanekaragaman dari beberapa hal yang digunakan pada suatu perancangan, dengan cara mengkomposisinya. Keanekaragaman akan lebih terasa dalam menciptakan karakter rekreatifnya jika dibandingkan dengan hal – hal yang beragam / monoton (Edward T.White, 1990). Karakter keanekaragaman dapat diciptakan dengan :

1. Proporsi

Yaitu perbandingan terhadap ukuran / skala yang seimbang, yang meliputi :

- a. Perbandingan antara panjang, lebar dan tinggi,
- b. Perbandingan antara dimensi unsur ruang dengan dimensi ruang,
- c. Perbandingan dimensi bukaan dengan dimensi ruang.

2. Bentuk

Adalah merupakan suatu komposisi bentuk dasar (segitiga, segiempat, dan lingkaran) atau suatu bentuk komposit (adanya penggabungan / penambahan atau pengurangan bentuk – bentuk dasar yang dominan).

3. Warna

Adalah unsur yang paling mencolok, yang dapat membedakan suatu bentuk terhadap lingkungannya. Warna juga dapat mempengaruhi terhadap bobot visual suatu bentuk (Francis DK Ching).

4. Material

Adalah bahan bangunan yang digunakan dalam satu ruang. Banyak macam material yang digunakan dalam suatu ruangan, baik yang ditampilkan dalam bentuk kasar ataupun halus (Francis J.Geck, M.F.A, 1984).

5. Tekstur

Adalah karakter permukaan suatu bentuk. Tekstur dapat mempengaruhi baik perasaan kita waktu menyentuh maupun kualitas pemantulan cahaya yang menimpa permukaan bentuk tersebut.

6. Dekorasi

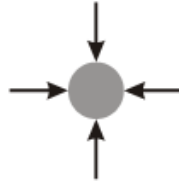
Merupakan suatu olahan pada elemen ruang,dapat berupa sebagai dekorasi tempelan atau dekorasi langsung. Dekorasi berfungsi untuk memperindah atau menciptakan suasana ruang yang menyenangkan pada suatu ruang terutama pada ruang dalam.

e. Dinamis (Tidak Monoton)

Wujud dasar dari bentuk yaitu lingkaran, segitiga dan bujur sangkar (Francis D.K. Ching, Arsitektur : Bentuk, Ruang dan Tatanan/Edisi kedua, 2000). Namun kita dapat dapat mengubah bentuk sesuai dengan keinginan kita, yaitu dengan cara menggabungkan/menambah dan mengurangi bentuk tersebut. Macam-macam susunan bentuk (Francis D.K. Ching, 1993) :

1. Bentuk Terpusat

Terdiri dari sejumlah bentuk sekunder yang mengelilingi satu bentukdominan yang berada tepat di pusatnya.



Gambar 2.1. Bentuk Terpusat (sumber: Francis D.K. Ching, 1993)

2. Bentuk Linier

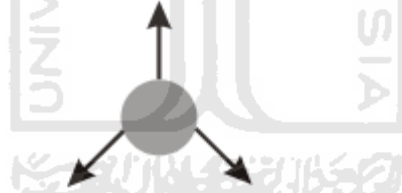
Terdiri atas bentuk-bentuk yang diatur berangkaian pada sebuah baris.



Gambar 2.2. Bentuk Linier (sumber: Francis D.K. Ching, 1993)

3. Bentuk Radial

Merupakan suatu komposisi dari bentuk-bentuk linier yang berkembang ke arah luar dari bentuk terpusat dalam arah radial.



Gambar 2.3. Bentuk Radial (sumber: Francis D.K. Ching, 1993)

4. Bentuk Cluster

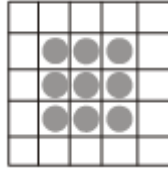
Sekumpulan bentuk-bentuk yang tergabung bersama-sama karena saling berdekatan atau saling memberikan kesamaan sifat visual.



Gambar 2.4. Bentuk Cluster (sumber: Francis D.K. Ching, 1993)

5. Bentuk Grid

Merupakan bentuk-bentuk modular yang dihubungkan dan diatur oleh grid-grid tiga dimensi.



Gambar 2.5. Bentuk Cluster (sumber: Francis D.K. Ching, 1993)

II.4.7 Penciptaan Suasana Rekreatif

Penciptaan Suasana Rekreatif menurut Seymour M. Gold dalam bukunya *Recreation Planning and Design*, dapat diperoleh dengan:

a) Adanya unsur-unsur alam.

Dengan memasukkan unsur alam kedalam bangunan, seperti: taman, air, dll.

b) Adanya pergerakan manusia.

Pergerakan bisa berupa sirkulasi baik horizontal maupun vertical ataupun elemen bangunan bergerak.

c) Ruang bersama/public area.

Ada ruang yang dapat dipakai tanpa batas-batas sehingga individu dapat saling berinteraksi.

d) Orang bisa saling melihat.

Manusia secara naluriah mempunyai kebutuhan untuk bersosialisasi, melihat, dan dilihat orang lain.

e) Eksploratif.

Mengundang para pengunjung untuk ikut mengapresiasi, mengalami, merasakan segala sesuatu di dalam bangunan. Misalnya berupa sesuatu yang bisa dipegang, diraba, diserap, dimainkan, dan sebagainya.

f) Informal.

Informal yang sesuai dengan konsep rekreasi yaitu menampilkan sesuatu yang berbeda dari kehidupan sehari-hari yang biasanya penuh peraturan atau formal.

g) Dinamis.

Menampilkan sesuatu yang bergerak bukan sesuatu yang statis/diam. Bisa diperoleh dengan bentukan ruang, sirkulasi yang menarik dan pola lantai.

h) Unsur Cahaya.

Cahaya sangat berperan dalam penciptaan suasana dan interior yang diinginkan, baik alami maupun buatan.

i) Triangulasi.

Yaitu sesuatu yang dapat menyatukan dan mengumpulkan beberapa orang dalam suatu kegiatan yang sama dan dapat saling berinteraksi. Misalnya pertunjukan, atraksi, dan sesuatu yang menarik untuk dilihat.

j) Sekuens ruang yang bermacam-macam.

Sekuens yang berbeda-beda akan memberikan pengalaman ruang yang berbeda. Misalnya dengan adanya kejutan-kejutan.

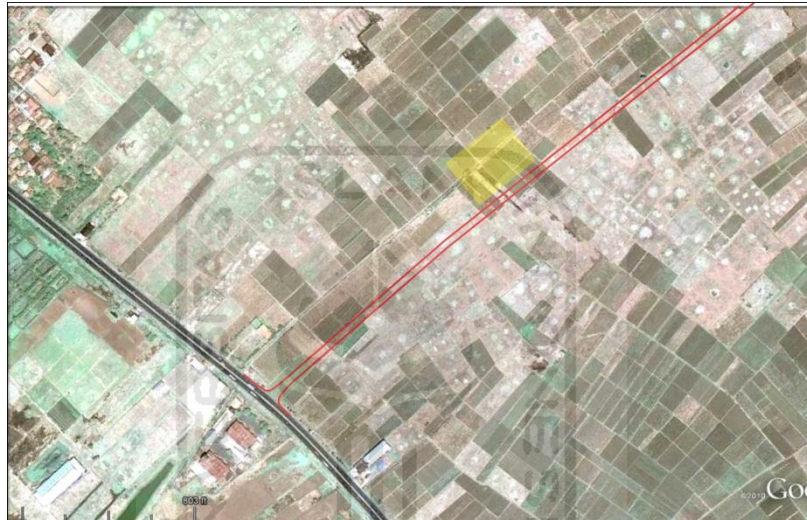
II.2 DATA SITE

Site ini berlokasi di Desa Wanasari, Kecamatan Wanasari, Kabupaten Brebes. Wanasari merupakan daerah Brebes bagian Barat yang termasuk daerah pembangunan jalan lingkar Brebes-Tegal. Daerah Wanasari ini merupakan start awal pembangunan jalan lingkar Brebes-Tegal. Desa Wanasari merupakan daerah yang dilalui oleh jalan pantura dan sebagian besar wilayah disekitarnya berupa lahan sawah yang luas. Potensi yang ada didaerah tersebut saat ini bisa dibilang kurang, satu-satunya potensi yang ada didaerah tersebut hanya lahan sawah yang gersang dan belum ditanami.



Gambar 2.6. Kondisi Pembangunan Jalan Lingkar

Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 9 Oktober 2011



Gambar 2.7. Foto Udara Lokasi Site pada Jalur Lingkar

Sumber : Google Earth



Gambar 2.8. Situasi Sekitar Site

Sumber : Dokumen Pribadi, tanggal 9 Oktober 2011

Lokasi site berada 1 km dari pintu masuk jalan lingkar atau dari jalan pantura. Alasan memilih site dengan jarak 1 km dari pintu masuk, sesuai dalam tatacara perencanaan geometric jalan tol, yaitu berada 1000 m setelah atau

sebelum akses, serta diusahakan pada jalur lurus. Lahan di daerah tersebut hanya berupa lahan datar dan tidak berkontur. Selain itu, di daerah tersebut juga jarang dijumpai pepohonan, karena hanya berupa lahan sawah yang gersang dan panas. Untuk itu dalam perencanaan Rest Area nanti, lebih menekankan pada penataan ruang luar yang mendukung pengguna jalan dalam beristirahat, serta tetap menjaga kelestarian lingkungan sekitar. Melihat akan banyak kendaraan yang melintas pada jalur tersebut, maka perlu sekali menjaga kualitas udara, di daerah tersebut.



BAB III**ANALISA PERMASALAHAN****III.1 Indikator Pengujian Desain****1. Ruang Luar yang Rekreatif**

Variabel	Indikator	Cara Pengujian
Unsur Alam	Pemanfaatan Unsur Alam dalam perancangan.	Menggunakan kombinasi unsur air, batu-batuan dan vegetasi pada tata ruang luar, sehingga menimbulkan suasana rekreatif.
	Peletakan tanaman yang dinamis	Komposisi tanaman dan pola peletakan tanaman yang serasi dan rapi serta tepat, menjadikan sebuah taman yang menarik dan indah.
Sirkulasi/akses	Akses/sirkulasi yang dinamis	<ol style="list-style-type: none"> 1. Akses Kendaraan Merancang jalur sirkulasi dengan bentuk bulat atau melengkung. 2. Akses Manusia Merancang jalur sirkulasi pedestrian berupa perkerasan dengan kombinasi dari berbagai macam material seperti batu, grassblok dan tekstur, serta warna yang berbeda.
Ruang bersama/public area	Orang dapat berinteraksi	Merancang ruang terbuka, berupa taman, plaza, playground sebagai ruang berkumpul, bermain dan duduk.
	Eksploratif	Merancang ruang terbuka dengan

		tambahan elemen pendukung seperti, kolam, gazebo, playground dengan menggunakan kombinasi material berbeda.
	Karakter Dinamis	Merancang ruang terbuka dengan menciptakan keanekaragaman bentuk, tekstur dan material. Seperti pola lantai, dan sirkulasi yang menarik, serta mengatur level ketinggian.
Kegiatan Rekreatif	Rekreasi Aktif	Memfasilitasi Rest Area dengan menambah ruang gerak aktif (playground, area bagi pejalan kaki, shelter peristirahatan, dll).
	Rekreasi Pasif	Merancang ruangan yang menimbulkan kesan rekreasi, khususnya visual (gardu pandang dan plaza taman)

Sumber : Analisis Penulis

2. Penataan Ruang Luar yang berbasis Standard Green Development.

Variabel	Indikator	Cara Pengujian
Muka Tanah	Mempertahankan maksimal 50% pada site untuk lahan terbangun.	Dengan menghitung luas keseluruhan site terhadap lahan yang terbangun, kemudian mencari tahu jenis vegetasi yang cocok dengan jenis tanah pada site.
Kualitas Udara	Elemen hijau untuk	Memilih vegetasi yang cepat tumbuh

	penyeimbang perkerasan, khusus taman dan jalan harus ternaungi vegetasi sebesar 40%	dengan fungsi sebagai peneduh.
	Penerapan kurang lebih 50% dari luasan atap untuk roof garden. Sisanya 50% untuk material atap dengan daya serap dan pantul matahari rendah.	Memilih material atap yang memiliki intensitas daya serap dan pantul panas rendah.
Kualitas Air	Site harus dapat menyerap keseluruhan air hujan yang jatuh kedalam site.	Dengan cara memperbanyak vegetasi sebagai penyerap air, sumur resapan, lubang biopori, perkerasan yang mudah menyerap air, dan penghijauan dipinggir-pinggir jalan.

Sumber : Analisis Penulis

III.2 Studi Kasus Rest Area

III.2.1 Rest Area Bekasi Timur, Tol Cikampek Km 19



Gambar 3.1. Rest Area Tol Cikampek km 19

Sumber: www.indonesiadesign.com, Google earth, restareakm19.blogspot.com/.

Ruas Tol Jakarta-Cikampek yang memiliki panjang sekitar 72 km, kini terdapat sedikitnya 5 rest area yang memiliki fasilitas lengkap. Tiga diantaranya berada di daerah Cikampek, yakni di km 19, km 39, dan km 57. Rest Area Tol Cikampek km 19 adalah fasilitas tempat istirahat di jalan tol yang berada di bagian Bekasi Timur. Tempat istirahat ini dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti SPBU, toilet, musholla, ATM, minimarket, factory outlet, bengkel, hingga kantin maupun restoran. Rest Area ini berada di jalur menuju Cikampek yang termasuk dalam Jalur Pantai Utara sebagai sarana penghubung antara Jakarta – Jawa Barat dan Jawa Tengah. Sehingga tempat ini sangat cocok untuk tempat pemberhentian sementara atau tempat beristirahat sejenak setelah menempuh perjalanan di tol yang sangat panjang dan monoton.

III.2.2 Yelgun Rest Area



Gambar 3.2. Rest Area di Yelgun-Australia



Gambar 3.3. Desain konsep landscape pada Rest area di Yelgun-Australia.

Sumber : http://www.b2y-staging.abigroup.com.au/html/yelgun_rest.html



Yelgun Rest Area merupakan sebuah fasilitas beristirahat yang merupakan gabungan untuk kendaraan berat dan kendaraan ringan dari Pasifik Highway antara Gold Coast dan Bryon Bay, 6km utara sungai Burnswick. Yelgun Rest Area adalah rest area pertama di Australia yang ditandai dengan jalur keluar masuk kendaraan terpisah untuk mobil dan Truk. Rest Area ini memiliki fasilitas yang sangat memadai bagi pengguna jalan, diantaranya fasilitas makan dan minum, playground, toilet building, tempat informasi, dan tempat parkir.



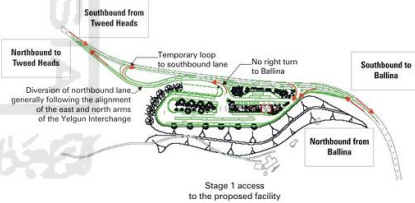

III.2.3 Analisis Perbandingan



a) Ruang Luar yang Kreatif

Tabel dibawah ini menunjukkan hasil perbandingan dari kedua Rest Area ditinjau dari indicator penciptaan ruang luar yang kreatif.

Tabel 3.1. Analisis Perbandingan Rest Area dengan indicator ruang luar kreatif

Indicator	Rest Area Tol Cikampek km 19	Yelgun Rest Area (Australia)
Pemanfaatan unsure alam dalam perancangan	Tidak banyak penggunaan unsure alam dalam perancangan, bahkan tidak ada. sebagian besar lahan berupa perkerasan. 	Terdapat pemanfaatan unsur alam dalam perancangan. Berupa taman dan pepohonan pada ruang terbuka. 
Peletakan tanaman yang dinamis	Karena Kurangnya vegetasi yang ditanam, membuat ruang luar	Peletakan tanaman dinamis dan merata, terlihat dari zoning pohon yang

	<p>terasa kurang rekreatif.</p>	<p>berkelompok. Didukung kondisi existing lahan yang berada didaerah cagar alam, sehingga sangat mendukung suasana rekreatif.</p> 
<p>Akses/sirkulasi dinamis</p>	<p>Sirkulasi yang dinamis ditunjukkan pada sirkulasi kendaraan menuju SPBU, dimana pola kendaraan menuju SPBU berbentuk linear. Kemudian jalur sirkulasi menuju fasilitas rest area yang lain yang dibuat melengkung dan jalur pada tempat parkir menggunakan pola yang berbeda-beda sesuai dengan dimensi kendaraan.</p> 	<p>Akses atau sirkulasi dinamis ditunjukkan melalui pemisahan jalur pada pintu masuk dan keluar bagi kendaraan berat dan ringan yang dipisah, sehingga memudahkan dalam sirkulasi serta terlihat rapi dan tidak mengganggu secara visual. Penggunaan pola lengkung pada sirkulasi, serta terdapat bundaran untuk mengurangi kebisingan akan menambah kesan dinamis dan tidak monoton di Rest Area tersebut. Kemudian tempat parkir yang dipisahkan oleh lahan yang diisi oleh fasilitas rest area dan ruang terbuka, memberikan visual yang nyaman untuk dilihat.</p> 
<p>Orang dapat berinteraksi</p>	<p>Pada penataan ruang luar, tidak ada space yang disediakan untuk mewedahi kegiatan berinteraksi dan berkumpul.</p>	<p>Dalam rancangan terdapat fasilitas ruang terbuka, untuk mewedahi kegiatan beristirahat, berinteraksi dan berkumpul, berupa taman, playground, dan picnic shelter dengan bentukun bermacam-macam, Sehingga terlihat eksploratif dan dinamis.</p> 

		
Kegiatan Rekreatif	berupa rekreasi pasif, dimana menciptakan ruangan yang menimbulkan kesan rekreasi, khususnya visual. Terlihat pada bentuk atap SPBU yang didesain miring ke luar yang mempertegas mengundang pengunjung ke dalam Rest Area. Selain itu material yang digunakan saling berlainan. Semua ini menunjukkan karakter beranekaragam dan dinamis.	Berupa rekreasi aktif, dengan menambah ruang gerak aktif (playground, area bagi pejalan kaki, shelter is tirahat, dll). 

Sumber : Analisis Penulis

Kesimpulan dari hasil analisis penulis diatas, hasil perbandingan dapat diketahui bahwa yelgun rest area telah memenuhi kriteria penataan ruang luar yang rekreatif, ditunjukkan sesuai dengan indikator-indikator yang ada. Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa Rest Area Bekasi Timur Km 19 Tol Cikampek merupakan salah satu Rest Area dengan fasilitas yang memadai dan dapat menjadi studi preseden Rest Area yang akan direncanakan dan dikembangkan dari segi fasilitas. Berbagai macam fasilitas yang disediakan cukup lengkap dan memberikan kenyamanan untuk mengembalikan rasa capek dan letih ketika berkendara jauh . Keunggulan Rest Area ini terletak pada kelengkapan fasilitas yang ada, citra bangunan yang menarik pengunjung, pemisahan zona sirkulasi, adanya jalur tambahan ketika masuk dan keluar Rest Area ini. Akan tetapi kekurangannya yaitu kurangnya pemanfaatan elemen – elemen ruang luar dalam desain yang mengesankan monoton pada penataan ruang luarnya, kurangnya vegetasi dan ruang bersama.

III.2.4 Analisis Ruang Luar berbasis Green Development


Tabel dibawah ini menunjukkan hasil perbandingan dari kedua Rest Area ditinjau dari indicator penciptaan ruang luar yang berbasis Green Development.

Tabel 3.2. Analisa perbandingan Studi Kasus kedua Rest Area pada penataan ruang luar berbasis Green Development

Variabel	Rest Area km 19 Tol Cikampek	Yelgun Rest Area Australia
Ruang Luar dengan indicator Green Development	Vegetasi. Hutan kota rest area ini sangat buruk. Hutan kota berupa bentuk jalur di area entrance bagian samping jalan dan bagian depan rest area. Persentase hanya 10% dari luasan keseluruhan rest area (tidak sesuai dengan standar green development)	Vegetasi Hutan kota rest area ini sangat baik. Berupa area hijau sebagai jalur pemisah dengan tempat parkir. Serta mendapatkan visual menarik. Presentase sekitar 40% dari luasan keseluruhan (sesuai standar green development)
	Muka Tanah Pengolahan kontur sangat buruk, tidak ada permainan tinggi rendah kontur untuk open space. 85% lahan terbangun (tidak sesuai dengan standar green development)	Muka Tanah rancangan telah mengintegrasikan dengan kondisi existing pada lahan dan Landscape yang berada di perbukitan hijau. Terlihat pada desain taman, dengan permainan kontur tanah. Lahan terbangun hanya mencapai sekitar 50% (sesuai standar Green development)
	Air Pemanfaatan air sebagai elemen landscape sangat buruk karena keseluruhan site ditutup dengan perkerasan (tidak sesuai standar green development)	Air Element air tidak dimanfaatkan untuk mendukung elemen landscape. Secara keseluruhan bisa dikatakan berimbang antara perkerasan 50% dan vegetasi 50% (sesuai standar green development)
	Perkerasan	Perkerasan

	Perkerasan sangat buruk karena tidak ada keseimbangan antara softscape (15%) dan hardscape (85%).(tidak sesuai dengan standar green development)	Sangat baik, karena ada keseimbangan softscape (50%) dan hardscape (50%) bahkan untuk softscape bisa dikatakan lebih banyak terdapat di Yelgun Rest Area. (sesuai Green Development)
--	--	--

Sumber : Analisis Penulis

Keterangan : baik untuk rekomendasi 

Kesimpulan Analisis :

Dari table perbandingan kedua Rest Area diatas ditinjau dari penataan ruang luar berbasis Green Development, dapat diketahui bahwa Yelgun Rest Area telah memenuhi standard penataan ruang luar yang berbasis Green Development.

III.3 Analisa Kebutuhan Ruang Pada Rest Area

III.3.1 Hasil Observasi

Menurut data Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes pada tanggal 3 September 2010 (7 hari menjelang Idul Fitri) dalam sehari sebanyak 26408 kendaraan bermotor melintas di Jalan Pantura Brebes. Perhitungan ini digunakan untuk menghitung asumsi besaran masing – masing fasilitas. Jumlah pengendara ini tidak kesemuanya akan singgah di Rest Area, hanya beberapa orang yang akan singgah. Apabila pembangunan jalan lingkar Brebes – Tegal telah selesai, diperkirakan jumlah ini akan berkurang atau terbagi. Sehingga disini, penulis membuat analisis perkiraan jumlah kendaraan yang melewati jalan lingkar, diantaranya :

Tabel 3.3. Presentasi Kenaikan Volume Kendaraan di Jalan Pantura Brebes

Total Kendaraan pada Hari Biasa	Total Kendaraan pada Hari Libur	Presentasi Kendaraan meningkat
26408	53043	100%

Sumber : Analisis Penulis

Tabel 3.4. Analisis Perkiraan Jumlah Kendaraan yang akan Melintas di Jalan Lingkar Brebes-Tegal

Jalan pantura	Jenis Kendaraan				Total	keterangan Jumlah yang melintas dalam satu hari pada hari biasa
	Sepeda motor	Mobil Pribadi	Bus	Truck		
	12390	5872	2251	5895	26408	
asumsi	20%	50%	90%	90%		
Jalan lingkar	3717	2936	2025	5305	13983	

Sumber : Analisis Penulis

Berdasarkan table diatas, dapat diketahui bahwa perkiraan jumlah kendaraan yang melintas di jalan lingkar pada hari biasa, sebesar 13983. Perhitungan ini digunakan untuk menghitung asumsi besaran masing – masing fasilitas. Jumlah pengendara ini tidak kesemuanya akan singgah di Rest Area, hanya beberapa orang yang akan singgah. Sehingga diasumsikan hanya sebesar 972 kendaraan yang akan singgah. Jumlah tersebut berdasarkan hasil observasi penulis pada saat berkunjung di Rest Area Ambarketawang. Berikut hasil observasi.

a) Kamis, 27 Oktober 2011, pukul 13.00-20.00, jumlah kendaraan

Tabel 3.5. Hasil observasi kendaraan yang singgah pada Rest Area Ambar Ketawang

Jenis Kendaraan	Jumlah per jam	Jumlah rata-rata 24 jam/hari	Keterangan
Mobil Pribadi	20	480	Rata-rata 20 jam/hari, dari jam 05.00-24.00
Bis	4	96	
Truk	1	24	
Motor	19	Khusus motor rata-rata 18 jam, sehingga jumlahnya $342 + 30 = 372$	Jumlah ini belum termasuk tambahan motor karyawan sebanyak 30 motor.
Total keseluruhan rata-rata dalam 1 hari		972	

Sumber : Analisis Penulis

Berdasarkan table diatas, merupakan jumlah kendaraan yang singgah pada Rest Area Ambar Ketawang pada hari biasa sebanyak 972. Menurut analisis peresentase peningkatan kendaraan pada hari libur sebanyak 100%, maka jumlah ini akan meningkat drastis pada hari libur sebanyak 2x lipat, hingga diperkirakan kendaraan yang akan singgah di rest area pada hari libur dapat mencapai 1944 kendaraan.

b) Kamis 20 Oktober 2011, Hasil Observasi Jenis Kegiatan berdasarkan pengguna kendaraan. Pada pukul 14.00 – 16.00.

Tabel 3.6. Presentasi pengunjung berdasarkan kegiatan

Jenis kegiatan	Bus	Mobil	motor	Truk
Keluar dari kendaraan, ke Toilet, duduk santai, membelanjakan uang membeli makanan dan minuman atau berbelanja di minimarket.	40%	33%	15%	40%
Tidak membelanjakan uangnya (hanya ke toilet,sholat),menunggu bis datang, mengantarkan ke agen bus, motor karyawan.	30%	67%	95%	60%

Sumber : Analisis Penulis

III.3.2 Jenis Kegiatan pada Rest Area

1. Kegiatan ke Kamar Mandi

Meliputi kegiatan pengunjung untuk buang air besar dan air kecil, dengan standar kenyamanan ukuran kamar mandi, sebagai berikut :

1. Ruang untuk buang air besar (WC)

P = 80-90 cm, L = 150-160 cm, T = 220-240 cm

2. Ruang untuk buang air kecil (Urinoir)

L = 70-80 cm, T = 40-45

Untuk menentukan jumlah kamar mandi yang dibutuhkan pada rest area, penulis melakukan analisis terkait dari data hasil obeservasi, berupa

presentasi berdasarkan kegiatan pengunjung yang menggunakan toilet. Dengan diketahui kapasitas penumpang tiap jenis kendaraan, sebagai berikut :

a. Kendaraan Bus = 50 penumpang (jumlah standard)

Jumlah bus datang dalam 1 hari = $4 \times 24 \text{ jam} = 96 \text{ bus}$

Jadi jumlah penumpang bus dalam 1 hari = 4800 orang

Sehingga penumpang yang ke toilet,

$40\% \times 4800 = 1920 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 80 \text{ orang/jam}$.

b. Mobil Pribadi = 3 penumpang (asumsi)

Jumlah mobil datang dalam 1 hari = $20 \times 24 \text{ jam} = 480 \text{ mobil}$

Jadi jumlah penumpang mobil dalam 1 hari = 432 orang

$33\% \times 1440 = 475.2 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 20 \text{ orang/jam}$

c. Truk = 3 penumpang (asumsi)

Jumlah truk datang dalam 1 hari = $1 \times 24 \text{ jam} = 24 \text{ truk}$

Jadi jumlah penumpang truk dalam 1 hari = 72 orang

$40\% \times 72 = 28 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 1 \text{ orang/jam}$

d. Motor = 2 orang (asumsi)

Jumlah motor datang dalam 24 jam = $19 \times 24 \text{ jam} = 456 \text{ motor}$. Jadi jumlah penumpang motor dalam 1 hari = 912 orang.

$10\% \times 912 = 137 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 3 \text{ orang/jam}$

Berdasarkan analisis diatas, maka jumlah keseluruhan penumpang yang menggunakan toilet adalah $80 + 20 + 1 + 3 = 104 \text{ orang/jam}$. Jumlah ini akan dibagi rata dalam pembagian toiletnya, yang terdiri dari toilet umum dan toilet pada beberapa fasilitas pendukung. Berikut table kebutuhan jumlah toilet.

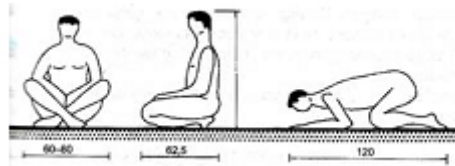
Tabel 3.7. Jumlah Kebutuhan Toilet

Jenis Toilet	Jumlah toilet	Urinoir	Wastafel
Toilet Laki – laki	10	10	6
Toilet Perempuan	10	-	6

Sumber : Analisis Penulis

Sehingga jumlah keseluruhan toilet sebanyak 20, jumlah ini relative lebih efisien melihat jumlah jam padat pengunjung, terdapat pada jam-jam tertentu selama 4 jam dari jam 16.00 – jam 20.00.

2. Kegiatan Ibadah



Gambar 3.3. Standar dimensi ketika sujud

Sumber : Neufert, 2006

Berdasarkan hasil presentase jumlah pengunjung yang beribadah, kapasitas besaran musholla dapat dihitung, sebagai berikut.

a. Kendaraan Bus

$$30\% \times 4800 = 1440 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 60 \text{ orang/jam}$$

b. Mobil Pribadi

$$67\% \times 432 = 289 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 12 \text{ orang/jam}$$

c. Truk

$$60\% \times 72 = 43 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 1 \text{ orang /jam}$$

d. Motor

$$85\% \times 912 = 775 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 32 \text{ orang /jam}$$

Melihat jam sholat hanya terjadi pada waktu tertentu. Jadi total untuk kapasitas musholla, setidaknya bisa menampung sekitar 100 orang akan lebih efisien.

3. Kegiatan Makan dan Minum

Berdasarkan hasil presentase jumlah pengunjung yang makan dan minum, kapasitas besaran restoran dapat dihitung, sebagai berikut.

a. Kendaraan Bus

$$40\% \times 4800 = 1920 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 48 \text{ orang/jam}$$

b. Mobil Pribadi

$$33\% \times 432 = 142 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 6 \text{ orang/jam}$$

c. Truk

$$40\% \times 72 = 28 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 1 \text{ orang /jam}$$

d. Motor

$$15\% \times 912 = 137 \text{ orang} / 24 \text{ jam} = 6 \text{ orang /jam}$$

Jadi total untuk kapasitas restoran, setidaknya bisa menampung sekitar 80 orang. Untuk mengantisipasi jumlah pengunjung yang padat pada saat hari libur.

4. Kegiatan Parkir Kendaraan

Untuk parkir kendaraan, pada Rest Area aka dibedakan antara parkir kendaraan bis dan truk, serta kendaraan pribadi seperti mobil dan sepeda motor. Berikut standar satuan ruang parkir, terbagi dalam 3 golongan.

Tabel 3.8. Penentuan Satuan Ruang Parkir

Jenis Bukaian Pintu	Pengguna dan/untuk fasilitas parkir	Golongan
Pintu depan/belakang terbuka 55cm	Karyawan/pekerja kantor Tamu/pengunjung perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas	I
Pintu depan/belakang terbuka 75cm	Pengunjung tempat olah raga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, swalayan, bioskop, rumah sakit	II
Pintu depan terbuka + 56maneuver kursi roda	Orang Cacat	III

Sumber : <http://fportfolio.petra.ac.id/>

Tabel 3.9. Dimensi parkir masing-masing kendaraan

No	Jenis Kendaraan	SRP dalam m ²
1	Mobil penumpang gol I	2,30 x 5,00
	Mobil penumpang gol II	2,50 x 5,00
	Mobil penumpang gol III	3,00 x 5,00
2	Bus / Truk	3,40 x 12,50
3	Sepeda Motor	0,75 x 2,00

Sumber : <http://fportfolio.petra.ac.id/>

Tabel 3.10. Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Bis

No	Waktu	Bis		Akumulasi Parkir	Volume Parkir
		Masuk	Keluar		
1	13.00 – 13.30	1	1	0	1
2	13.30 – 14.00	2	2	0	3
3	14.00 – 14.30	2	2	0	5
4	14.30 – 15.00	2	2	0	7
5	15.00 – 15.30	1	1	0	8
6	15.30 – 16.00	2	2	0	10
7	16.00 – 16.30	2	2	0	12
8	16.30 – 17.00	2	2	0	14
9	17.00 – 17.30	5	1	4	19
10	17.30 – 18.00	2	1	5	21
11	18.00 – 18.30	1	2	4	22
12	18.30 – 19.00	3	2	5	25
13	19.30 – 20.00	2	3	4	27
TOTAL		27	28		

Sumber : Analisis Penulis

Karena pada rest area Ambarketawang terdapat 1 agen bis, dimana setiap 1 jam akan datang 2 bis, maka setidaknya disediakan minimal 2 petak parkir. Kemudian pada jam-jam tertentu, kedatangan bis akan selalu penuh selama 2 jam (17.00 – 19.00). Jika dengan pertimbangan melihat volume bis yang melintas pada jalan pantura Brebes, dimana jumlah bis yang melintas sangat padat, maka penulis membuat batasan jumlah parkir bis sebanyak 7 petak parkir khusus bis pada Rest Area relative cukup efisien.

Tabel 3.11 Hasil Analisis Kebutuhan Parkir Mobil Pribadi

No	Waktu	Mobil		Akumulasi Parkir	Volume Parkir
		Masuk	Keluar		
1	13.00 – 13.30	6	5	1	6
2	13.30 – 14.00	4	3	2	10
3	14.00 – 14.30	5	4	3	15
4	14.30 – 15.00	4	2	5	19
5	15.00 – 15.30	7	3	9	26
6	15.30 – 16.00	7	5	11	33
7	16.00 – 16.30	9	5	15	42
8	16.30 – 17.00	14	9	20	56

9	17.00 – 17.30	9	6	23	65
10	17.30 – 18.00	14	7	30	79
11	18.00 – 18.30	11	4	37	90
12	18.30 – 19.00	12	7	42	102
13	19.30 – 20.00	5	7	40	111
		107	67		

Sumber : Analisis Penulis

Berdasarkan hasil analisis diatas, diambil jam padat kendaraan mobil pribadi, terjadi pada jam 16.00 – 20.00 (4 jam). Dari data diatas pada jam terakhir, didapat akumulasi parkir yang dibutuhkan sebanyak 42 petak parkir. Untuk itu jumlah kapasitas parkir yang harus disediakan pada Rest Area sebesar 50, relative lebih efisien, dengan pertimbangan jika diperlukan parkir khusus mobil pendukung fasilitas-fasilitas di rest area.

Tabel 3.12. Analisis Kebutuhan Ruang Parkir Sepeda Motor

No	Waktu	Motor		Akumulasi Parkir	Volume Parkir
		Masuk	Keluar		
1	13.00 – 13.30	6	3	3	6
2	13.30 – 14.00	4	4	0	7
3	14.00 – 14.30	9	2	10	16
4	14.30 – 15.00	5	1	14	21
5	15.00 – 15.30	7	3	18	28
6	15.30 – 16.00	16	10	24	44
7	16.00 – 16.30	9	11	22	53
8	16.30 – 17.00	10	3	29	49
9	17.00 – 17.30	5	5	0	54
10	17.30 – 18.00	9	5	33	63
11	18.00 – 18.30	3	1	35	66
12	18.30 – 19.00	4	2	37	70
13	19.30 – 20.00	4	4	37	75
	TOTAL	91	54		

Sumber : Analisis Penulis

Berdasarkan hasil analisis diatas, diambil jam padat kendaraan sepeda motor, terjadi pada jam 15.00 – 17.00 (2 jam). Dari data diatas pada jam terakhir, akumulasi sebesar 37 sepeda motor, dimana sebelumnya terdapat

30 parkir untuk kendaraan karyawan Untuk itu, harus disediakan jumlah parkir sepeda motor sebanyak 60 petak parkir sepeda motor.

5. Kegiatan Mengisi Bahan Bakar Kendaraan

Standar Stasiun Pengisian Bahan Bakar mengikuti Standar yang telah ditentukan oleh Pertamina.

- Kegiatan Berbelanja

Kegiatan berbelanja pada Rest Area meliputi kegiatan pengunjung untuk berwisata khususnya wisata belanja, dengan adanya sentra oleh-oleh maka pengunjung tidak hanya sekedar berhenti untuk beristirahat namun juga dapat membeli oleh-oleh khas Brebes dari outlet yang telah disediakan. Kegiatan yang ada pada fasilitas berbelanja di Rest Area yaitu berbelanja kebutuhan makanan dan oleh-oleh serta dapat melihat secara langsung proses pembuatan telur asin khas Brebes.

- Kegiatan Rekreasi

Kegiatan wisata meliputi, kegiatan pengunjung Rest Area ketika beristirahat. Pengunjung dapat menikmati ruang public untuk bermain dan berinteraksi, yang berupa taman, gazebo, play ground untuk anak-anak, serta ampitheatre untuk memfasilitasi pertunjukan sebagai pendukung kegiatan rekreasi.

- Kegiatan Pendukung

Kegiatan pendukung merupakan kegiatan yang dilakukan oleh pelaku pendukung. Kegiatan pendukung juga meliputi kegiatan pada ruang penunjang dari pengelompokan ruang-ruang utama. Beberapa kegiatan pendukung, diantaranya : makan di restaurant, bermain di play ground, menonton beberapa pertunjukan ampitheatre, membeli oleh-oleh, pijat refleksi dan sekedar menikmati suasana sambil duduk-duduk di area plaza dan taman.

- Kegiatan Servis

Kegiatan servis meliputi kegiatan pengelola Rest Area yang ditujukan untuk mendukung kegiatan penunjang. Pelaku kegiatan servis yaitu direktur, sekretaris, kepala bagian, dan petugas.

III.3.3 Pelaku Kegiatan

- Pelaku Utama

Pelaku utama adalah pengunjung Rest Area, yang beristirahat di Rest Area maupun pengguna fasilitas rekreasi yang ada.

- Pelaku Pengelola

Pengelola adalah yang bertanggung jawab dan memiliki kuasa terhadap jalannya sistem maupun pelayanan di Rest Area. Pengelola Rest Area sebagai pemilik ataupun direktur.

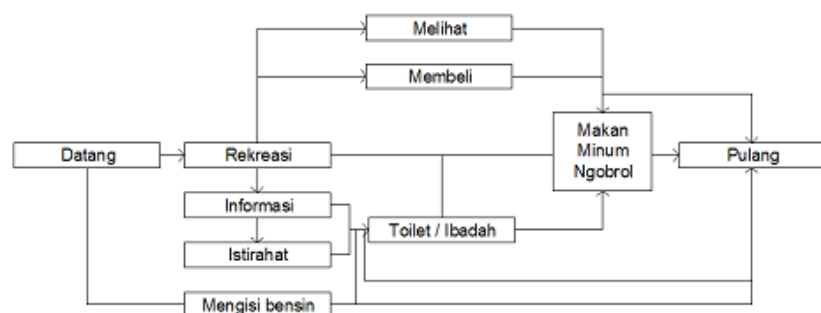
- Pelaku Pendukung

Pelaku pendukung terdiri dari kepala bagian (Kabag Gudang, Kabag Humas dan Publikasi, Kabag Edukasi dan Pameran, serta Kabag Sarana Prasarana) dan petugas (petugas keamanan, petugas teknisi, Cleaning Service, petugas pengiriman barang, dan penyewa retail).

III.3.4 Analisis Alur Pelaku Kegiatan

Pengunjung memiliki analisis alur kegiatan yang digambarkan pada alur kegiatan berikut :

1. Pengunjung



Gambar 3.4. Pola Kegiatan Pengunjung

Sumber : Analisis Penulis

2. Pengelola Bangunan

Kegiatan pengelola secara keseluruhan dari datang sampai pulang, kegiatan yang dilakukan oleh para pekerja yang bertugas mengelola administrasi dan kondisi fisik bangunan, dapat dijabarkan sebagai berikut :



Gambar 3.5. Pola Kegiatan Pengelola Bangunan

Sumber : Analisis Penulis

III.4 Analisis Perencanaan dan Pengembangan Tapak

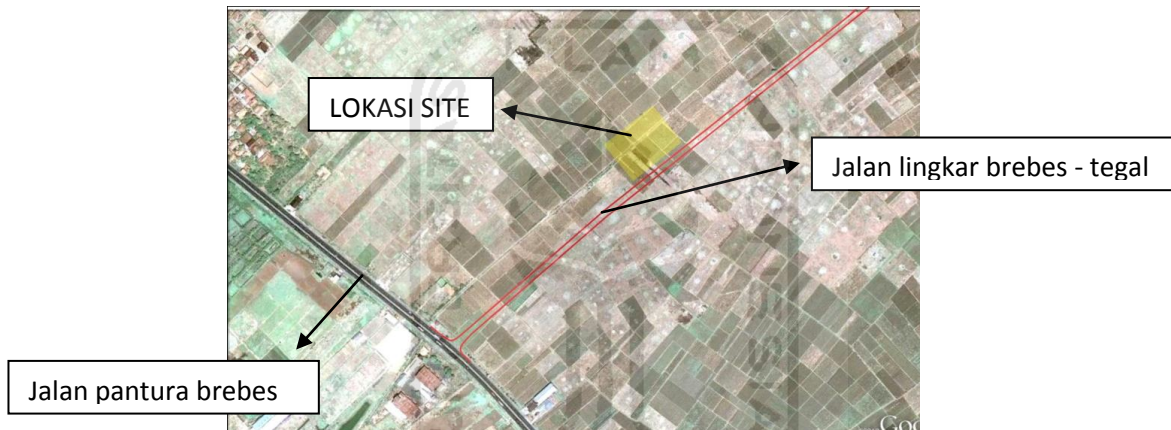
Dalam perancangan ruang luar rekreatif pada Rest Area, penulis menggunakan beberapa indikator yang digunakan dalam pengolahannya, disini konsep penulis dalam penataannya, akan mengolah ruang luar pada Rest Area menggunakan tema sebuah Oasis. Alasan memilih tema Oasis, dikarenakan Oasis dalam ilmu Geografi, adalah suatu daerah subur terpencil yang berada ditengah gurun, dan biasanya mengelilingi suatu mata air atau sumber air lainnya. Hal ini dianalogikan pada sebuah Rest Area, dimana sebuah tempat pemberhentian yang menawarkan alam dan kesejukan sebagai penawar kelelahan. Untuk itu, dalam mewujudkan tema Oasis tersebut, dalam perancangan telah digunakan beberapa variable-variable, yaitu variable dalam menciptakan ruang luar yang rekreatif dan berbasis standard Green Development. Maka variable tersebut, akan digunakan untuk perencanaan Rest Area dan penataan ruang luarnya dalam menerapkan tema sebuah oasis pada Rest Area, sehingga akan menciptakan suasana rekreatif sebagai penunjang pariwisata dalam melepaskan kelelahan setelah berkendara.



Gambar 3.6. Oasis di tengah padang pasir

Sumber : Wikipedia.org

Analisis tapak ini sendiri terbagi menjadi beberapa bahasan antara lain : Lintasan matahari, kebisingan, kondisi tanah tapak dan penekanan yang berkaitan dengan green development, serta penataan ruang luar yang rekreatif.

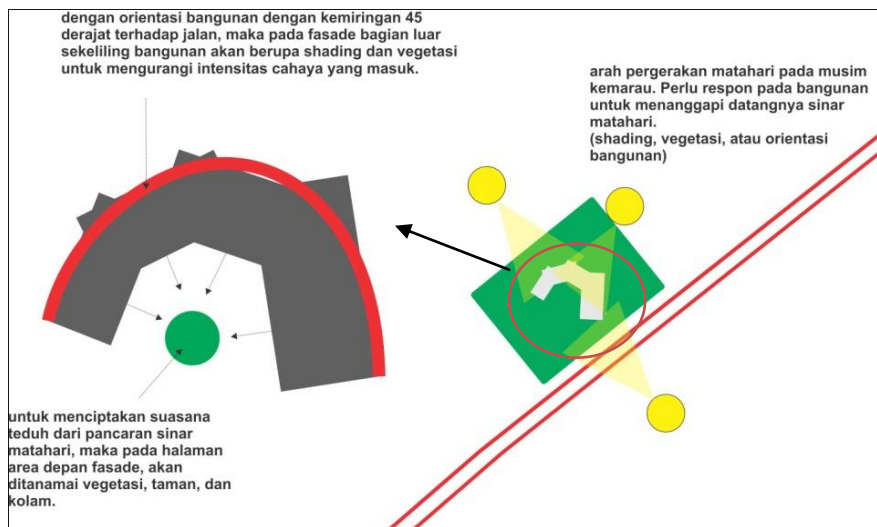


Gambar 3.7. Lokasi Perencanaan Site

Sumber : Analisis Penulis

III.4.1 Lintasan Matahari

Lintasan matahari dalam sehari lebih kurang selama 12 dimulai terbit dari arah timur dan diakhiri dengan tenggelam di arah barat. Sehingga keadaan ini memungkinkan bangunan mendapat sinar matahari yang berlebihan ketika menghadap ke arah timur dan barat. Sinar matahari yang berlebihan menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengunjung.



Gambar 3.8. Lintasan Matahari Terhadap Site

Sumber: Analisis Site

Site membujur dari utara ke selatan dengan sisi yang lebih panjang menghadap timur dan barat. Keadaan seperti ini, orientasi bangunan telah sengaja diputar 45 derajat terhadap jalan, bertujuan agar orientasi bangunan akan mengarah pada jalur kedatangan pengunjung, sehingga akan bersifat menyambut kedatangan pengunjung. Untuk mengantisipasi sinar matahari pada pagi hari dan sore hari, disiasati dengan cara membuat shading pada bagian luar lengkungan fasade bangunan, karena sebagian besar aktivitas pengunjung telah mengarah ke dalam satu titik. Dari gambaran orientasi diatas dikembangkan lagi menjadi konsep zoning dan gubahan massa seperti di bawah ini :



Gambar 3.9. Bentuk Radial

Sumber : Francis D.K. Ching, 1993



Gambar 3.10. Orientasi Tapak terhadap Jalan

Sumber : Analisis Penulis

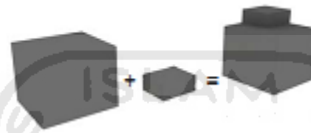
Pola perletakan zoning didasarkan pada pola radial dengan pusat atau poros yaitu plasa. Fasilitas utama istirahat rest area sengaja dijauhkan dari titik awal yang direpresentasikan dengan bentuk grid pedestrian dan area parkir berbentuk diagonal 45 derajat terhadap jalan, agar tercipta suasana tenang dan jauh dari kebisingan jalan raya, serta orientasi masa bangunan rest area dan pengolahan tapak juga dibuat dengan sudut kemiringan 45 derajat, agar mengarah langsung pada kendaraan yang datang, sehingga bersifat menyambut kedatangan pengunjung, didukung dengan bentukan bangunan yang unik agar mempunyai daya tarik bagi pengendara, sekaligus bisa menjadi landmark sebuah rest area di daerah tersebut. Bentuk parkir mengikuti kemiringan site yaitu 45 derajat secara diagonal, parkir diletakkan di dekat fasilitas utama istirahat rest area agar mudah diakses seketika turun dari kendaraan. Taman, playground dan picnic table diletakkan di 2 tempat yang berbeda. Posisi pertama dikelilingi fasilitas utama rest area agar pengunjung dapat merasakan kesegaran yang diciptakan dari taman itu. Untuk posisi yang kedua diletakkan dekat tempat parkir dan sirkulasi kendaraan agar mengurangi polusi yang ditimbulkan kendaraan tersebut.

Analisis Bentuk Rekreatif

Pada dasarnya bentuk itu ada tiga macam, yaitu lingkaran, segitiga dan bujur sangkar (Francis D.K. Ching, 1996). Bentuk yang rekreatif dapat diciptakan melalui :

a. Penggabungan Bentuk Dasar

Bentuk-bentuk dasar yaitu lingkaran, segitiga dan bujur sangkar dapat diolah menjadi rekreatif, yaitu melalui penggabungan bentuk dasar itu sendiri dan melalui penambahan dan pengurangan bentuk (Francis D.K. Ching, 1996).



Gambar 3.11. Penambahan Bentuk
Sumber : Francis D.K. Ching, 1996



Gambar 3.12 Pengurangan Bentuk
Sumber : Francis D.K. Ching, 1996

b. Penyusunan Bentuk

Penyusunan bentuk ada beberapa macam, yaitu terpusat, linier, radial, cluster, grid (Francis D.K. Ching, 1996). Karakter rekreatif dapat dimunculkan melalui penggunaan dua atau lebih penyusunan bentuk tersebut, seperti menggunakan penyusunan linier dengan radial.



Gambar 3.13 Penyusunan Bentuk Linear
Sumber : Francis D.K. Ching, 1996



Gambar 3.14. Penyusunan bentuk radial

Sumber : Francis D.K. Ching, 1996

c. Proporsi Bentuk

Proporsi yaitu perbandingan terhadap ukuran/skala yang seimbang, meliputi (Sri Asih Mulhi, 1999) :

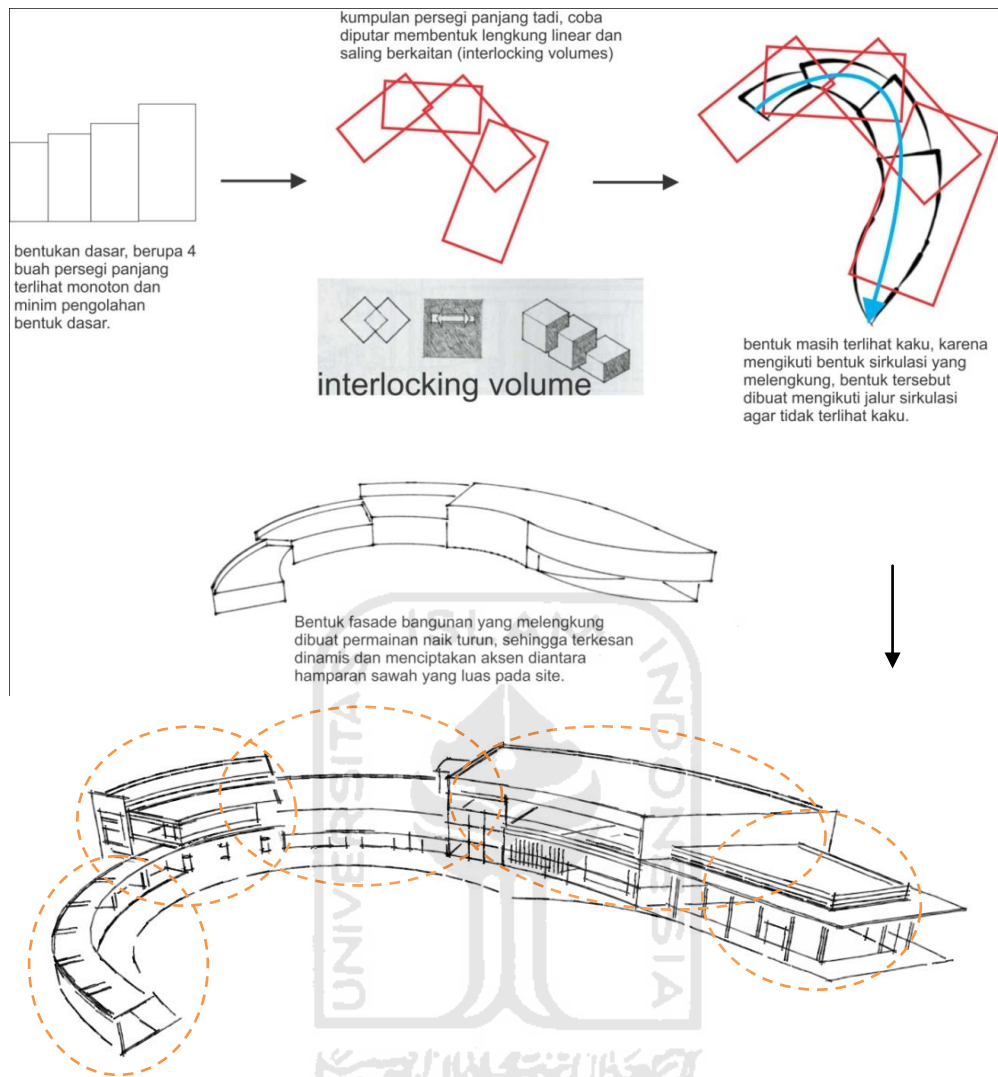
1. Perbandingan antara, panjang, lebar dan tinggi.
2. Perbandingan antara dimensi unsure ruang dengan dimensi ruang
3. Perbandingan dimensi bukaan dengan dimensi ruang.

Semakin banyak perbandingan yang digunakan maka semakin beranekaragam bentuk yang akan diperoleh, sehingga dapat tercipta bentuk yang rekreatif.

Gambar 3.15. Proporsi bentuk

Sumber : Francis D.K. Ching, 1996

Bentukan dasar bangunan diperoleh dari transformasi 4 buah masa berbentuk persegi panjang yang diputar dan saling berkaitan (interlocking volumes) yang kemudian agar tidak terlihat kaku, pada bagian sisi luar dan dalamnya diperhalus, membentuk sebuah lengkungan linear, sekaligus mengikuti arah sirkulasi jalan pada Rest Area.



Gambar 3.16. Transformasi Bentuk

Sumber : Analisis Penulis

III.4.2 Kondisi Tanah Tapak

Sebagian besar jenis tanah di Kabupaten Brebes adalah aluvial kelabu, sebesar 25,53% dari luas tanah di Kabupaten Brebes secara keseluruhan. Dimana sebagian besar tanahnya memiliki kemiringan 0 – 2 persen dan kedalaman efektif lebih dari 90 cm. Permukaan site rata – rata berada + 55 meter di atas permukaan air laut dengan permukaan jalan lebih tinggi 60 cm. Dengan eksisting jenis tanah tersebut, memberi kemudahan kita untuk merancang karena

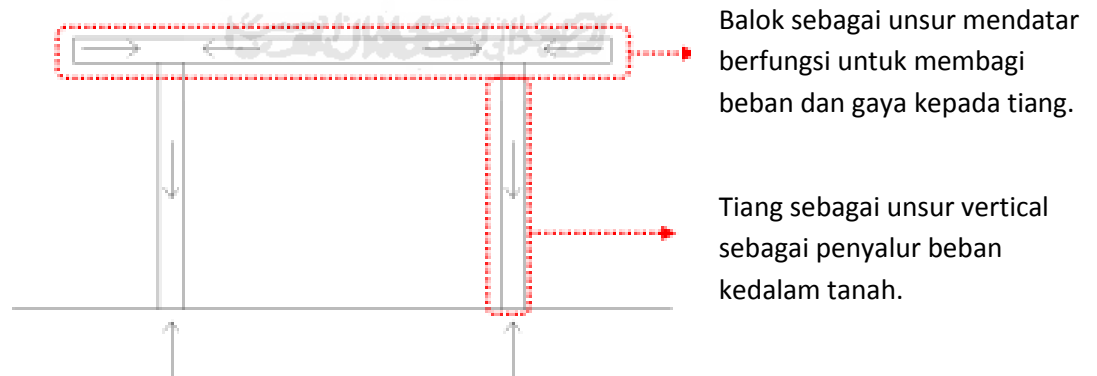
berada di atas tanah yang relatif normal dan bagus. Semua jenis struktur dapat diterapkan dan tidak menutup kemungkinan untuk digabung – gabungan. Struktur rangka dirasa sesuai dengan konsep bangunan karena memiliki karakteristik yang dapat dibentuk sesuai keinginan dan mudah dalam teknik membangunnya. Untuk memudahkan pembagian struktur rangka, maka dibuat grid yang dimensinya akan ditentukan.



Gambar 3.17. Kondisi Eksisting Tapak

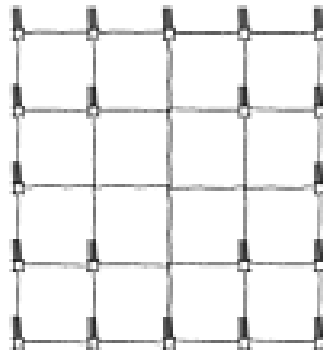
Sumber : Hasil Observasi Penulis

Struktur rangka memiliki pengertian sebagai kerangka bangunan yang biasanya terdiri dari kolom dan balok serta elemen rangka yang lain yang berupa rangkaian.



Gambar 3.18. Load Path Struktur Rangka

Sumber : Konstruksi Bangunan Gedung 1, 2000



Gambar 3.19. Grid Struktur

Sumber : Konsep Penulis (struktur)

Perkerasan menghasilkan kekuatan untuk dipijak, menghindari terjadinya daerah berlumpur, dan membuat daerah ini dapat berfungsi dalam segala musim. Akan tetapi, terlalu banyak perkerasan akan menimbulkan pandangan senada yang membosankan. Salah satu kerugiannya berupa, meningkatnya aliran air keluar, akan mengurangi jumlah air yang meresap ke dalam tanah. Untuk itu perlunya permukaan perkerasan yang berpori-pori, yang memberi jalan kepada air agar menuju lapisan tanah. Beberapa bahan yang termasuk disini diantaranya beton aspal, paving grass block, beton pracetak dan krikil dengan exposy. Selain itu, apabila dapat dikombinasikan dengan baik, hal ini akan menambah nilai rekreatif dalam pengolahan ruang luar tersebut. Kemudian sebagai tolak ukur dalam perancangan lahan yang terbangun maksimal 50% dari total luas keseluruhan site.

III.4.3 Vegetasi

Dalam pemilihan vegetasi, memilih tanaman yang cepat tumbuh, dengan fungsi sebagai peneduh, serta menjaga kualitas udara didaerah tersebut. Minimnya vegetasi eksisting pada site, maka perlu dikembangkan komposisi vegetasi yang membentuk susunan sebuah hutan kota. Hutan kota yang akan direncanakan akan ditempatkan di beberapa titik strategis di rest area ini. Daerah yang difungsikan sebagai hutan kota harus berfungsi sebagai penurun suhu,

kebisingan, debu, mereduksi polusi udara dan meningkatkan kelembapan. Lokasi yang dipilih antara lain : jalan sirkulasi masuk rest area, pedestrian, parkir kendaraan, taman atau playground dan taman atap.

a. Jalan

Untuk jalan memasuki rest area ini vegetasi yang digunakan mempunyai fungsi sebagai pengarah, perdu, semak dan penyerap polutan. Untuk pengarah macam vegetasinya dipilih yang berkarakter tinggi dan bertajuk ramping simetris seperti Glodogan dan Cemara Kipas. Perdu dipilih dengan ketinggian yang sedang seperti Bougenvile. Sedang tanaman perdu dipilih yang memiliki karakter bentuk dan warna yang khas, seperti Rhoeo (memiliki bentuk seperti pisau dengan kombinasi warna hijau ungu). Vegetasi yang digunakan untuk menyerap polutan yaitu puring.

b. Pedestrian

Untuk pedestrian di dalam rest area akan direncanakan dengan pergola yang ditanami vegetasi rambat agar memberi keteduhan bagi pengguna pedestrian. Vegetasi yang digunakan yaitu Alamanda dan Air mata pengantin. Jenis vegetasi ini dipilih dengan alasan memiliki bentuk bunga yang khas dengan warna – warna yang cerah.



Gambar 3.20. Pergola pada pedestrian Rest Area

Sumber : Konsep Penulis

c. Vegetasi yang diletakkan di taman dan playground

Semua vegetasi disini seperti rumput, semak, pohon peneduh, perdu, dan gorund cover berkumpul dalam satu area. Masing-masing tanaman akan merangkap fungsi sebagai tanaman hias, agar tercipta suasana segar dan tenang.

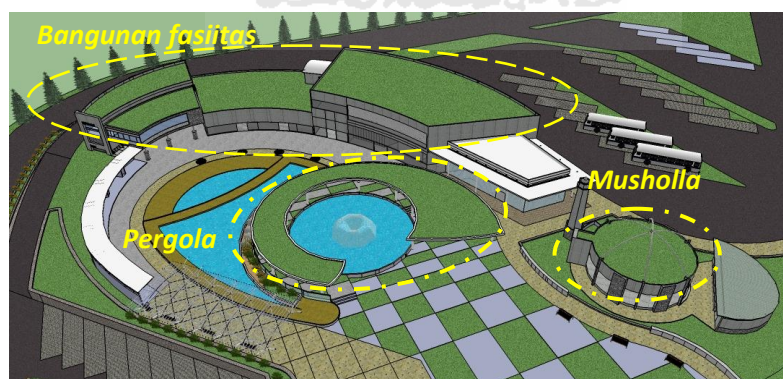


Gambar 3.21. Taman dan Area Play Ground

Sumber : Konsep Penulis

d. Vegetasi pada roof garden.

Karena perletakkannya yang di sebuah atap, tidak ada perbedaan dengan jenis tanaman yang ditanam di tanah biasa. Perbedaan yang diperhatikan yaitu kemampuan vegetasi itu untuk tanggap terhadap angin dan cahaya matahari terus – menerus. Vegetasi yang digunakan antara lain : sikas, lidah mertua, bougenvile dan rumput gajah.



Gambar 3.22. Aplikasi Roof Garden

Sumber : Konsep Penulis

Total luasan atap bangunan yang diaplikasikan menggunakan roof garden sebesar 1955.5 m².

III.4.4 Kualitas dan efisiensi air

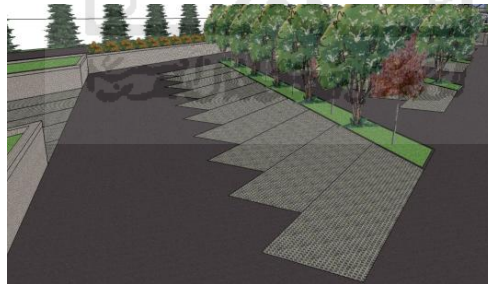
Peningkatan kualitas dan efisiensi harus ditingkatkan dengan cara, membuat daerah tersebut memiliki daerah peresapan air yang baik, sehingga tidak semuanya air dibuang ke riol-riol kota. Untuk itu disetiap bagian Rest Area harus didesain dapat menyerap air hujan. Daerah yang harus didesain, diantaranya :

a. Jalan utama untuk sirkulasi kendaraan

Material yang digunakan untuk perkerasan jalan sirkulasi utama, menggunakan material perkerasan massif seperti beton aspal, karena material ini diketahui memiliki lapisan material yang baik dan mengandung pori-pori yang dapat menyerap air dengan baik.

b. Perkerasan jalan pada area parkir

Menggunakan material yang sama berupa perkerasan massif, yaitu beton aspal, atau dapat dikombinasikan dengan material penyerap air yang lain, seperti grass block.



Gambar 3.23. Penggunaan material grassblock pada area parkir

Sumber : Analisis Penulis

c. Taman dan Playground

Pada area taman dan Playground, dapat dibuat area perkerasan dengan kombinasi rumput dan beton yang berfungsi sebagai area resapan air hujan dibawah area rumput yang ditanami pohon. Adapun konsep pemanfaatan air

hujan diterapkan dengan membuat shelter penampung air hujan berbentuk menyerupai payung, sekaligus berfungsi sebagai peneduh pada ruang publik.



Gambar 3.24. Konsep Drainase

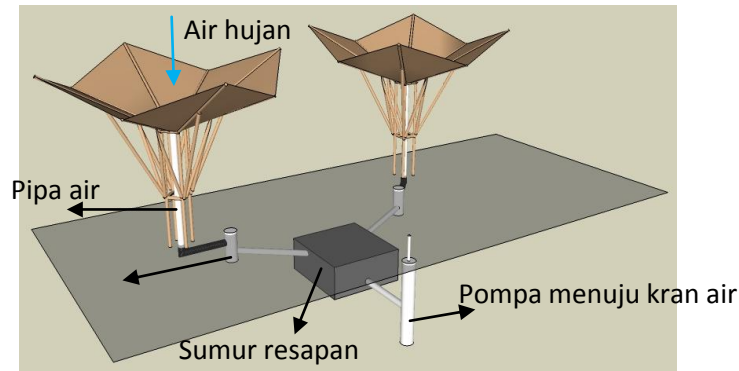
Sumber : Konsep Penulis



Gambar 3.25. Desain canopy penampung hujan

Sumber : Konsep Penulis

Untuk pemanfaatan air hujan, dalam rangka peningkatan kualitas air. Dalam rancangan telah didesain sebuah canopy pada ruang public. Canopy yang didesain tidak hanya sebagai peneduh, melainkan dapat berfungsi sebagai penampung air hujan atau sumur resapan. Cara kerja canopy ini sangat sederhana, dimana air hujan yang tertampung akan langsung dialirkan kedalam tanah melalui pipa yang tersedia, kemudian didalam tanah akan terhubung dengan aquacell atau semacam sumur penampungan dengan kapasitas tertentu.



Gambar 3.26. Skema Penampung Air hujan

Sumber : Konsep Penulis

Setelah air hujan yang sudah tertampung pada aquacell, air tersebut dapat dipompa untuk digunakan sebagai kebutuhan manusia. Jika jumlah air yang tertampung sudah melebihi kapasitas aquacell, air lebih akan dialirkan ke riol kota.

III.4.5 Perkerasan

Untuk ruang – ruang luar semisal parkir digunakan perkerasan beton untuk menutup tanah dan batu pecah untuk jalan setapaknya. 30% dari total keseluruhan perkerasan harus ternaungi vegetasi berdasarkan standar green development.



Gambar 3.27. Perkerasan parkir Bus dan jalan setapak

Sumber : Observasi tanggal 19 september 2011



Gambar 3.28. Material batu pecah pada jalan setapak Rest Area

Sumber : Konsep Penulis

Kemudian untuk perkerasan pada area parkir mobil pribadi menggunakan grass block yang dapat menyerap air dengan baik.



Gambar 3.29. Penerapan Grassblock pada area parkir

Sumber : Konsep Penulis

III.5 Analisis Penataan Ruang Luar yang Rekreatif

III.5.1 Pemanfaatan Unsur Alam dalam Perancangan

Pemanfaatan unsur alam dalam perancangan, menjadi peran penting dalam penataan ruang luar yang mendukung konsep Oasis. Dapat dilakukan menggunakan kombinasi unsure air, batu-batuan dan vegetasi pada tata ruang luar, sehingga dapat menimbulkan suasana rekreatif. Unsur alam dalam elemen lansekap dibedakan menjadi dua, yaitu :

1. Elemen Keras (Hard material)

Elemen keras ini juga terbagi lagi menjadi :

a. Material Keras Alami

Material dari bahan alami, yaitu kayu. Berbagai macam – macam kayu dapat dijadikan bahan material bagi desain lansekap. Kayu dapat digunakan sebagai bahan pembentukan furniture lansekap, ataupun perkerasan.



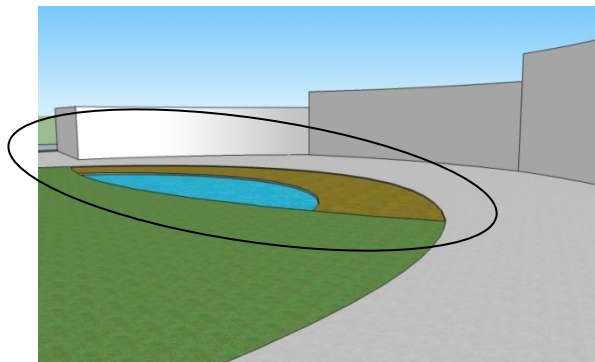
Gambar 3.30. Bangku dan meja taman

Sumber : <http://www.best-b2b.com>

Gambar 3.31. Perkerasan Lantai Kayu

Sumber : <http://imageshack.us/photo/my-images/203/legno2.jpg/>

Dalam perancangan Rest Area nantinya, material akan diletakkan pada area yang dekat dengan kolam, sebagai pijakan pada saat melihat kolam dari dekat, agar tercipta nuansa alami dan menambah nilai estetika.



Material kayu pada lapisan penutup lantai di area kolam, guna menciptakan nuansa alami

b. Material Keras Alami dari Potensi Geologi

Material yang dimaksud antara lain batu – batuan, pasir dan batu bata. Material batu – batuan dapat dimanfaatkan untuk menghasilkan suatu susunan dinding ataupun pola lantai. Batu – batuan dapat menghasilkan kesan tekstur kasar atau halus. Sehingga akan menambah nilai estetika dan kesan alami.



Gambar 3.32. Batu Alam sebagai pedestrian.

Sumber : <http://djkalgagroup.files.wordpress.com/2010/05/tatan1.jpg>



Gambar 3.33. Batu Alam sebagai Taman (Rock Garden)

Sumber : <http://www.ideaonline.co.id>



Gambar 3.34. Pasir pada arena play ground

Sumber : <http://www.123rf.com>



Gambar 3.35. Material Batu bata pada taman

Sumber : <http://www.img-photo.com/id5.html>

Maka, pada penataan ruang luar Rest Area, material keras alami yang akan digunakan, berupa material pasir pada arena playground, untuk keselamatan anak-anak.



Gambar 3.36. Penggunaan material pasir pada area Play Ground

Sumber : Analisis Penulis

c. Material Keras Buatan Bahan Metal

Material lansekap yang dimaksud, antara lain aluminium, besi, perunggu, tembaga, dan baja.



Gambar 3.37. Pergola dengan bahan besi

Sumber : <http://www.furnitureminimalist.com>



Gambar 3.38. Kursi Taman dengan bahan besi



Gambar 3.39. Petunjuk tempat sampah berbahan aluminium

Sumber : <http://dannymamesahdreams.blogspot.com>

Untuk itu, agar memberikan suasana teduh bagi pengguna jalan pada Rest Area, maka pedestrian akan dibuat pergola dengan tanaman rambat. Terutama pada pedestrian yang menuju fasilitas Rest Area. Kemudian pemilihan bangku taman dengan material besi akan lebih tahan lama dan mudah dalam perawatan. Adapun beberapa petunjuk arah dalam Rest Area menggunakan bahan aluminium yang diletakkan di beberapa titik pada Rest Area.



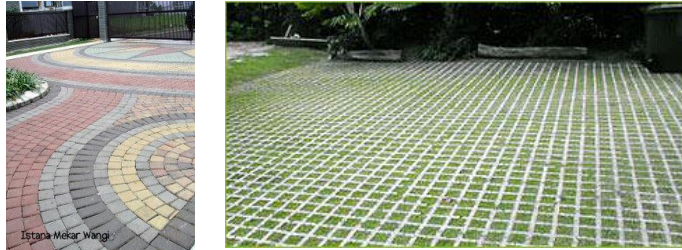
Gambar 3.40. Penempatan Pergola pada pedestrian

Sumber : Analisis Penulis

d. Material Keras Buatan Kombinasi

Material yang termasuk disini, yaitu

- Paving Block

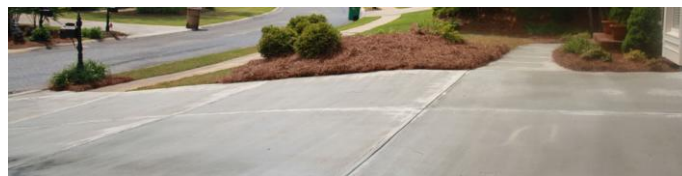


Gambar 3.41. Paving Block & grass block

Sumber : <http://cisangkan.co.id/our-product/paving-block/>

Paving Block merupakan material yang berasal dari campuran semen Portland atau bahan perekat hidrolis, air dan agregat. Paving block memiliki beraneka bentuk dan ketebalan. Secara umum terdapat beberapa bentuk paving block, yaitu *horizontally interlocking blocks*, *vertically interlocking blocks*, *grass stone* dan *grid*. Namun yang sering digunakan adalah *horizontally interlocking blocks*, karena relative sederhana dan murah untuk produksi, serta mudah dalam pemasangannya. Adapun Grass Block, merupakan perpaduan antara rumput dan block paving, sehingga akan mampu menyerap air lebih baik, serta dapat menambah nilai estetika dan ramah terhadap lingkungan.

- Beton



Gambar 3.42. Beton Cetak sebagai perkerasan

Sumber : <http://brookeslandscape.com>

Maka dalam perancangan Rest Area, penggunaan material beton pracetak akan digunakan pada area terbuka taman (ruang bersama) dengan bentuk kotak diagonal dan dikombinasikan dengan rumput, sehingga

memberikan kesan dinamis serta tidak monoton dan juga mempunyai daya serap air cukup baik ketika hujan. Kemudian perkerasan pada area pedestrian fasilitas rest area juga menggunakan material beton pracetak.



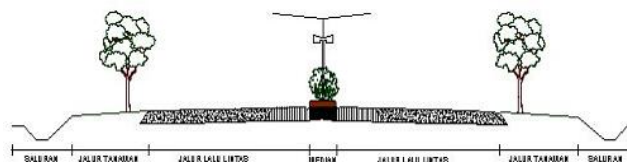
Gambar 3.43. Penggunaan kombinasi material beton dan rumput

Sumber : Analisis Penulis

2. Elemen Lunak (Soft Material)

Elemen lunak terdiri dari, tanaman/pepohonan dan air. Tanaman merupakan material lanscape yang hidup dan terus berkembang. Pertumbuhan tanaman akan mempengaruhi ukuran besar tanaman, bentuk tanaman, tekstur dan warna selama masa pertumbuhannya. Dengan demikian kualitas dan kuantitas ruang terbuka akan terus berkembang dan berubah sesuai dengan pertumbuhan tanaman. Untuk menentukan pemilihan jenis tanaman, perlu memperhatikan 2 hal, yaitu fungsi tanaman dan persyaratan penempatannya. Disarankan agar dipilih jenis tanaman khas daerah setempat, yang disukai oleh burung-burung, serta tingkat evapotranspirasi rendah.

a. Pulau jalan dan Median Jalan

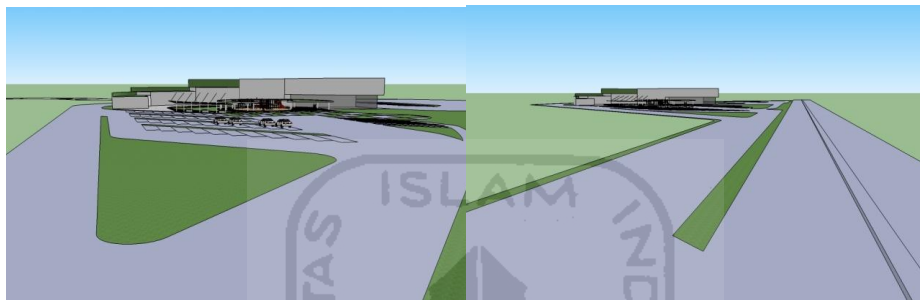


Gambar 3.44. Contoh tata letak jalur hijau jalan

Sumber :

Taman pulau jalan adalah RTH yang terbentuk oleh geometris jalan seperti pada persimpangan tiga atau bundaran jalan. Sedangkan median berupa jalur pemisah yang membagi jalan menjadi dua lajur atau lebih. Median atau pulau jalan dapat berupa taman atau non taman.

Maka, penerapan pulau jalan pada perancangan Rest Area nanti, terdapat pada pintu masuk sebagai jalur pemisah antara kendaraan Berat dan Ringan. Dalam rencana, pulau jalan nanti akan berupa taman yang berisi tanaman perdu.



Gambar 3.45. Median Jalan pada jalur masuk Rest Area

Sumber : Analisis Penulis

b. Pada jalur tanaman tepi jalan

1. Peneduh

- a) Ditempatkan pada jalur tanaman (minimal 1,5m dari tepi median)
- b) Percabangan 2m diatas tanah
- c) Bentuk percabangan batang tidak merunduk
- d) Bermassa daun lebat
- e) Berasal dari perbanyak biji
- f) Ditanam secara berbaris
- g) Tidak mudah tumbang

Contoh jenis tanaman :

- a) Kiara Payung (*Filicium decipiens*)
- b) Tanjung (*Mimusops elengi*)
- c) Bungur (*Lagerstroemia floribunda*)



Gambar 3.46. Jalur Tanaman Tepi Peneduh

Maka tanaman peneduh ini, akan coba diterapkan pada kawasan parkir Rest Area, jenis tanaman yang dipilih yaitu pohon tanjung. Alasan pemilihan pohon ini dikarenakan, luas keteduhan pohon ini bisa mencapai 125 m^2 , buah bisa dimakan, sehingga menarik perhatian burung, serta umurnya bisa mencapai 100 tahun.



Gambar 3.47. Pohon tanjung

Sumber :



Gambar 3.48. Peletakan Pohon Tanjung pada area parkir

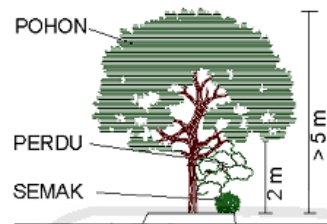
Sumber : Analisis Penulis

2. Penyerap Polusi Udara

- a) Terdiri dari pohon, perdu/semak
- b) memiliki kegunaan untuk menyerap udara
- c) jarak tanam rapat
- d) bermassa daun padat

Contoh Jenis Tanaman :

- a) Angsana (*Pterocarpus indicus*)
- b) Akasia daun besar (*Accasia mangium*)
- c) Oleander (*Nerium oleander*)
- d) Bogenvil (*Bougenvillea Sp*)
- e) Teh-tehan pangkas (*Acalypha sp*)



Gambar 3.49. Jalur Tanaman Tepi Penyerap Polusi Udara

Jadi, untuk tanaman penyerap polusi udara, pada perancangan rest area akan diletakkan pada daerah tepi jalan, yang berdekatan dengan kebisingan, sehingga dapat menyaring polusi udara yang dihasilkan oleh kendaraan, sekaligus dapat mengurangi kebisingan. Jalur tanaman ini akan dikombinasikan dengan tanaman penyerap kebisingan. Jenis tanaman penyerap polusi udara yang ditanam adalah oleander.



Gambar 3.50. Tanaman oleander

Sumber : <http://ag.arizona.edu>

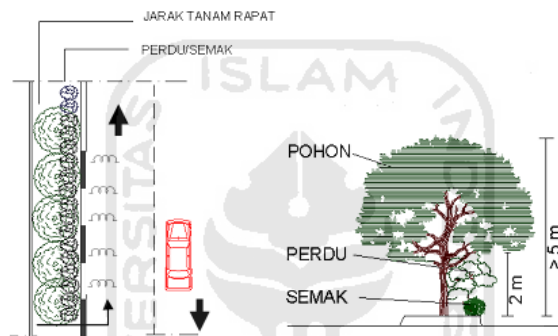
3. Peredam Kebisingan

- a) terdiri dari pohon, perdu/semak
- b) membentuk massa

- c) bermassa daun rapat
- d) berbagai bentuk tajuk

Contoh Jenis Tanaman :

- a) Tanjung (Mimusops elengi)
- b) Kiara payung (Filicium decipiens)
- c) Teh-tehan pangkas (Acalypha sp)
- d) Kembang Sepatu (Hibiscus rosa sinensis)
- e) Bogenvil (Bogenvillea sp)
- f) Oleander (Nerium oleander)



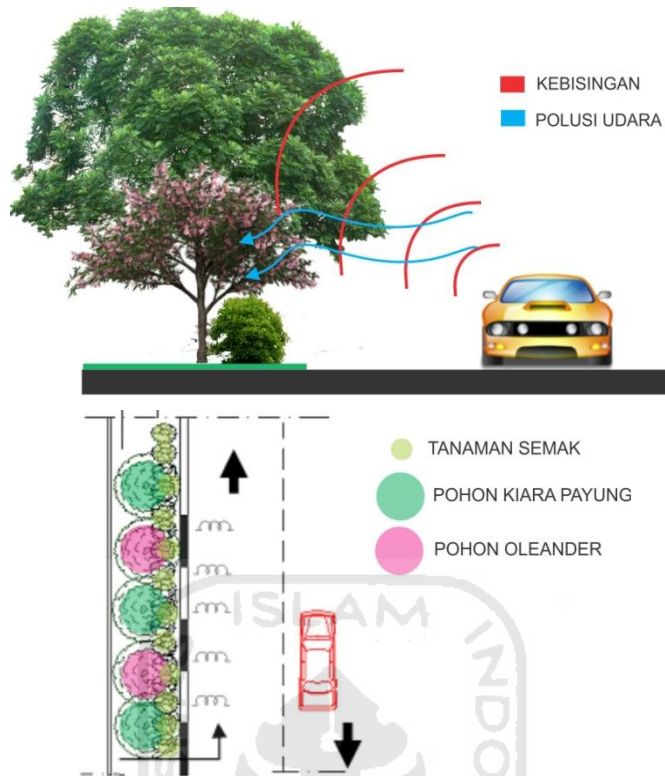
Gambar 3.51. Jalur Tanaman Tepi Penyerap Kebisingan

Maka untuk tanaman penyerap kebisingan, pada perancangan rest area akan diletakkan pada daerah tepi jalan, yang berdekatan dengan kebisingan, sehingga dapat menyerap kebisingan yang dihasilkan oleh kendaraan. Jenis tanaman yang dipilih adalah Jenis pohon kiara payung.



Gambar 3.52. Pohon Kiara Payung

Sumber : <http://zveloyak.blogspot.com>



Gambar 3.53. Skema kombinasi vegetasi

Sumber : Analisis Penulis

Gambar diatas, menunjukkan kombinasi peletakan pohon kiara payung, oleander, dan semak. Kombinasi tersebut menghasilkan perpaduan fungsi antara peredam kebisingan sekaligus sebagai penyerap polusi udara, sehingga kombinasi kedua vegetasi ini sangat penting untuk nantinya diletakkan dengan area didekat jalan raya.

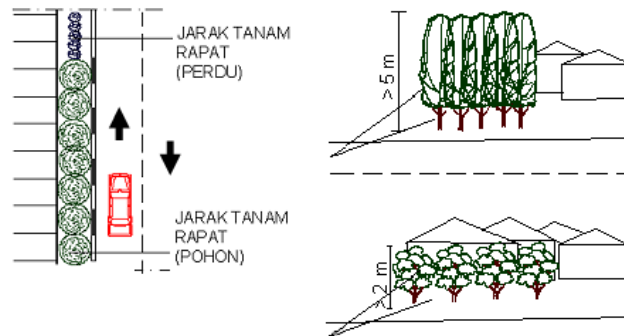
5. Pembatas Pandang

- a) tanaman tinggi, perdu/semak
- b) bermassa daun padat
- c) ditanam berbaris atau membentuk massa
- d) jarak tanam rapat

Contoh Jenis Tanaman :

- a) Bambu (Bambusa sp)

- b) Cemara (*Cassuarina equisetifolia*)
- c) Kembang sepatu (*Hibiscus rosa sinensis*)
- d) Oleander (*Nerium oleander*)



Gambar 3.54. Jalur Tanaman Tepi Pembatas Dinding

Maka untuk jalur tanaman tepi pembatas dinding akan diletakkan disekitar bangunan fasilitas rest area, terutama yang bagian belakang bangunan dan jalan raya. Bertujuan untuk menciptakan visual dari tampak belakang bangunan, serta sebagai pengarah jalan menuju pintu masuk. Jenis tanaman yang akan digunakan adalah cemara. Pada penempatannya, nantinya tanaman ini akan dikombinasikan dengan tanaman Oleander.



Gambar 3.55. Pohon cemara

Sumber : <http://us.images.detik.com>



Gambar 3.56 Peletakan Tanaman Cemara dan Oleander

Sumber : Analisis Penulis

III.5.2 Akses/Sirkulasi yang dinamis

Akses/ sirkulasi yang dinamis merupakan salah satu cara, untuk menciptakan suasana rekreatif dalam penataan ruang luar, sehingga tidak terasa bosan dan monoton. Berikut macam – macam bentuk lintasan, terdapat pada gambar berikut ini.



Gambar 3.57. Bentuk Lintasan dalam Grafik

Maka dari itu penciptaan akses/sirkulasi dinamis pada Rest Area, akan terbagi menjadi dua yaitu :

1. Akses Kendaraan

Pada akses kendaraan, akses akan didesain melengkung (melewati) menuju tempat parkir. Kemudian pada suatu titik akan didesain bulat (keliling) untuk mengurangi laju kendaraan.

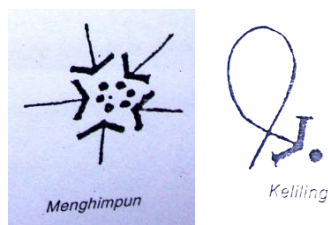


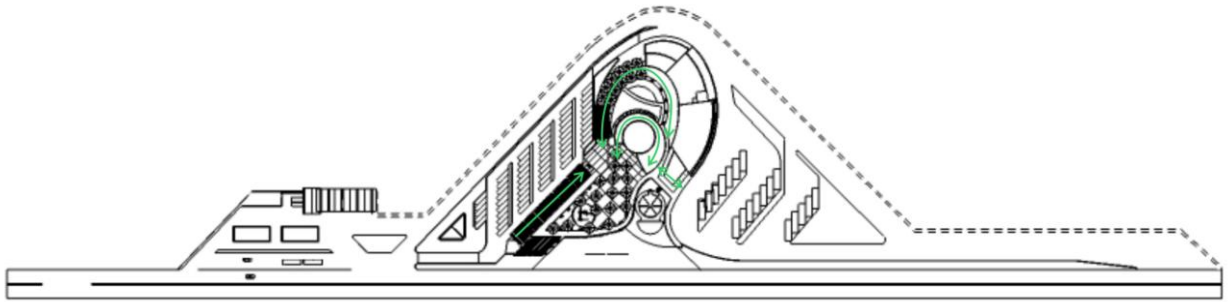
Gambar 3.58. Pola Sirkulasi kendaraan pada Rest Area

Sumber : Analisis Penulis

2. Akses Manusia

Pada akses manusia, merancang jalur sirkulasi pedestrian, dengan bentukkan menghimpun pada satu tempat, dimana tempat tersebut nantinya berupa Ruang bersama sebagai tempat berinteraksi. Namun sebelum menuju satu tempat tersebut, jalur sirkulasi pedestrian akan dibuat mengumpul dari percabangan menjadi satu jalur.





Gambar 3.59. Pola Sirkulasi Pejalan Kaki

Sumber : Analisis Penulis

III.5.3 Ruang bersama/public area

Pembuatan ruang bersama/ruang area bertujuan untuk menciptakan interaksi social antar manusia, ruang public tersebut nantinya tidak hanya sebuah taman, namun harus berkarakter dinamis, sehingga tidak terlihat monoton. Hal tersebut dapat dilakukan dengan cara membuat beberapa ruang khususnya berada pada ruang luar, seperti :

- Taman

Taman disini memiliki fungsi sebagai ruang terbuka hijau, jadi tidak hanya sekedar taman biasa, namun dapat mewadahi beberapa aktivitas seperti bersantai dan bermain anak-anak.



Gambar 3.60. Taman dengan segala aktivitas manusia

Sumber : <http://images.detik.com>

Maka pada perancangan ruang luar di Rest Area pembuatan taman merupakan salah satu penunjang wisata belanja yang rekreatif. Nantinya taman akan didesain dengan pola sirkulasi yang tidak monoton serta jenis vegetasi pada taman yang saling dikombinasikan, akan dapat menciptakan suasana

rekreatif. Sehingga pengunjung dapat berkeliling taman sambil melepas rasa lelah, setelah menempuh perjalanan jauh.

- Plaza

Plaza adalah sebuah kata dari [bahasa Spanyol](#) yang berhubungan dengan "lapangan" yang menggambarkan tempat terbuka untuk umum ([ruang publik](#)) di perkotaan, seperti misalnya lapangan atau [alun-alun](#).(Wikipedia). Sehingga plaza juga sebagai tempat berkumpul dan berinteraksi bagi manusia.



Gambar 3.61 Plaza di Cataluna Barcelona

Sumber : <http://www.orangesmile.com>

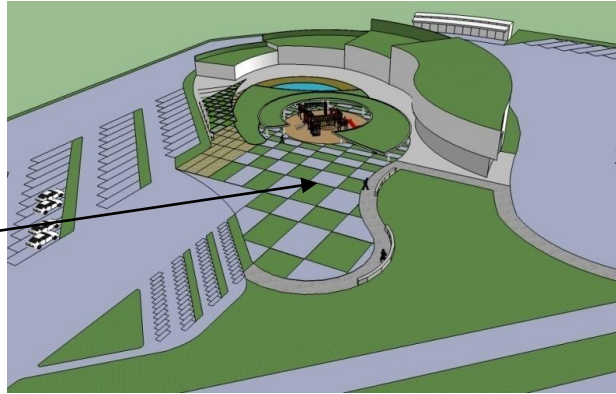
Jadi, untuk memfasilitasi aktivitas pengunjung sebagai ruang berkumpul dan berinteraksi, akan dibuat taman dan pedestrian yang dilengkapi dengan tempat duduk sepanjang pedestrian.



Gambar 3.62. Ruang Publik berupa taman dan pedestrian

Sumber : Analisis Penulis

Ruang public berupa area perkerasan yang dibuat dengan pola diagonal dengan kombinasi rumput



Gambar 3.63. Ruang Publik berupa area perkerasan

Sumber : Analisis Penulis

III.5.4 Kegiatan Rekreatif

Kegiatan rekreatif berupa kegiatan yang dapat menciptakan sifat untuk dapat mengembalikan pikiran lebih baik dan berkreasi lebih baik. Hal ini dapat dilakukan dengan menciptakan sesuatu yang tidak membosankan, tidak monoton, dapat memberikan kesenangan tersendiri, dan sesuatu yang dapat menghibur. Menurut kegiatannya, rekreasi dapat dibedakan menjadi :

1. Rekreasi Pasif

Kegiatan yang tidak memerlukan gerakan fisik atau kegiatan menyaksikan/menonton pertunjukan/pameran, seperti bioskop, gallery, dll.



Gambar 3.64 Kegiatan Menonton Bioskop

Sumber : <http://images.detik.com>



Gambar 3.65. Kegiatan Menonton pameran

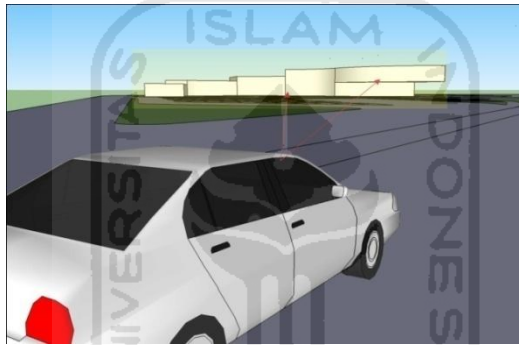
Sumber : <http://images.detik.com>



Gambar 3.66. Menonton keindahan bentuk bangunan

Sumber :

Oleh karena itu, dalam perancangan Rest Area nanti, kegiatan pasif yang akan diterapkan, berupa kegiatan melihat bentuk bangunan, dimana desain tampilan bangunan pada rest area akan didesain modern dan menarik, agar memiliki visual yang tidak monoton serta berkarakter, sehingga secara tidak langsung akan memiliki daya tarik agar pengunjung datang ke Rest Area, seperti yang terlihat pada rest area tol cikampek km 19.



Gambar 3.67. Desain tampilan yang menarik

Sumber : Analisis Penulis

2. Kegiatan Rekreatif Aktif

Kegiatan yang membutuhkan kegiatan fisik, seperti bermain golf, tennis, bersepeda, jalan santai, dll.



Gambar 3.68. Kegiatan Bersepeda

Sumber : <http://www.lienaafen.com>



Gambar 3.69. Kegiatan bermain

Sumber : <http://smilekids.org>



Gambar 3.70. Kegiatan berjalan

Sumber : <http://2.bp.blogspot.com>

Kegiatan rekreatif aktif yang akan diterapkan dalam penataan ruang luar Rest Area guna menciptakan suasana rekreatif yaitu dengan memberikan fasilitas playground agar anak-anak dapat melakukan kegiatan bermain, kemudian aktivitas lain berupa aktivitas jalan kaki, dimana akan dibuat pedestrian disekitar taman, bertujuan agar pengunjung dapat berkeliling untuk menikmati keindahan sekeliling taman.

III.6 Kebutuhan Ruang

Pembagian zona di Rest Area ini didasarkan pada apakah ruang tersebut bersifat publik, privat, service atau outdoor.

No	Kebutuhan Ruang	Tuntutan Ruang
RUANG PUBLIC		
1	Ruang Serba Guna	Mudah ditemukan, strategis, dan nyaman.
2	Toilet Umum	Mudah ditemukan, strategis dan nyaman.
3	Musholla	Mudah ditemukan, tenang dan nyaman.
4	SPBU	Orientasi ruang memiliki fasade menarik, posisi yang strategis, dan sirkulasi yang baik.
RUANG PRIVAT		
6	Restaurant	Ruangan mudah ditemukan, semi terbuka (indoor), terbuka (outdoor), dan mudah dijangkau.
7	Kantor Pengelola	Nyaman dan tenang.
RUANG SERVICE		
8	Minimarket	Mudah ditemukan, strategis dan nyaman.
9	Kios Oleh-oleh	Mudah ditemukan, strategis dan nyaman.
10	Pijat Relaksasi	Nyaman dan tenang.
11	Bengkel Kendaraan	Mudah ditemukan, mudah dijangkau, dan terbuka.
12	ATM	Mudah ditemukan, strategis dan nyaman.
13	Ruang Genset	Tertutup, simple dan bersebelahan dengan ruang luar.
RUANG OUTDOOR		
14	Parkir Bis	Terbuka, mudah terjangkau dan aman
15	Parkir Mobil	Terbuka, mudah terjangkau dan aman
16	Parkir Motor	Terbuka, mudah terjangkau dan aman
17	Parkir Truk	Terbuka, mudah terjangkau dan aman
18	Pos Satpam	Tertutup, simple dan bersebelahan dengan ruang luar.
18	Taman	Menggunakan unsur-unsur alam, sirkulasi yang dinamis, dan penataan ruang mudah dijangkau.
19	Gazebo	Nyaman dan tenang.
20	Playground	Terbuka, mudah terjangkau, aman, dan berkarakter dinamis.

Tabel 3.13. Macam dan Kebutuhan Ruang

III.6.1 Besaran Ruang

Kebutuhan ruang pada Rest Area sebagai penentu besaran ruang yang akan digunakan dalam perancangan Rest Area. Ukuran dan besaran tersebut didapat dari Data Arsitek menurut Ernest Neufert, Arsitektur Landscape menurut rustam Hakim.

Beberapa kebutuhan ruang dari ruang luar maupun ruang-ruang pada bangunan dijabarkan sebagai berikut:

Tabel 3.14. Besaran dan Kebutuhan Ruang Publik

	Jenis Ruang	Pelaku	Kegiatan	Keb.Ruang	Kapasitas	Besaran (m ²)	Sirkulasi	Jumlah	Luas (m ²)
1	Ruang Serbaguna	Pengunjung	✓ Melihat informasi	✓ R.Informasi	15	1,05	20%	1	15,75
			✓ Menitipkan barang	✓ R.Penitipan	15	1,05		1	15,75
			✓ Duduk	✓ Lounge	40	0,75		1	30
		Pengelola	✓ Menyampaikan informasi	✓ Frond desk	3	1,5		1	4,5
			✓ Menyimpan	✓ R.Pengelola	5	1,8		1	9
		✓ Membersihkan	✓ Janitor	2	1,15	1	2,3		
Total									92,76
2	Toilet Umum	Pengunjung	✓ Mandi	✓ Urinoir	5	0,43	20%	1	2,15
			✓ Buang air besar dan kecil.	✓ Toilet	5	0,875		2	8,75
				✓ R.wastafel	4	0,78		2	6,24
		Pengelola	✓ Buang air besar dan kecil	✓ janitor	2	1,15		2	4,6
			✓ Membersihkan						
Total									26,088
3	Musholla	Pengunjung	✓ Sholat	✓ R. Sholat	50	1	20%	1	50
			✓ Wudhu	✓ R. Wudhu	5	1,05		2	10,5
		Pengelola	✓ Sholat	✓ Storage	1	8		1	8
			✓ Wudhu						
			✓ Mengelola						
	✓ Merawat								
Total									82,2
Total Keseluruhan									201.048

Sumber : Neufert Sumber : Neufert, 2006

Tabel 3.15. Kebutuhan dan Besaran Ruang Indoor

No	Jenis Ruang	Pelaku	Kegiatan	Keb.Ruang	Kapasitas	Besaran (m ²)	Sirkulasi	Jumlah	Luas
1	Mini market	Pengunjung	✓ Belanja	✓ Display barang	1	250	20%	2	500
			Pengelola	✓ Menerima pembayaran	✓ Kasir	1		4,4	2
		✓ Menyimpan stok		✓ Storage	1	20		2	40
		✓ Membersihkan		✓ R.ganti pakaian	2	2,6		4	20,8
			✓ Toilet	1	0,87	4		3,48	
	✓ Buang air								
Total									687,696
2	ATM	Pengunjung /	✓ Transaksi ATM	✓ R. ATM	1	2	20%	8	16
			✓ Mengantri.	✓ R.Antri	1	1,75		8	14

		Pengelola							
Total									36,00
3	Bengkel	Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Menunggu ✓ Memarkir 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ R.tunggu ✓ Parkir 	10 3	0,675 11,5	20%	2 2	13,5 69
		Pengelola	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Memperbaiki ✓ Menyimpan alat ✓ Menjual barang ✓ Menjaga 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ R.Perbaikan ✓ Storage ✓ R.Penjualan ✓ R.Jaga 	2 1 1 1	11,5 9 9 2,1		2 1 1 3	46 9 9 6,3
Total									183,36
4	Restoran	Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Makan dan minum ✓ Cuci tangan 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ R. makan ✓ R. wastafel ✓ Toilet ✓ Urinoir 	1 1 5 5	5,324 0,78 0,875 0,43	20%	40 5 2 1	212,96 3,9 8,75 2,15
		Pengelola	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Memasak ✓ Melayani pelanggan ✓ Menyimpan makanan 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dapur ✓ Kasir ✓ Storage 	1 1 1	9 3 5		10 10 10	90 30 50
Total									397,76
5	Pijat Refleksi	Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Menunggu ✓ Pijat/relaksasi ✓ Membersihkan badan 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ R.Tunggu ✓ R.Spa ✓ Kamar mandi 	8 2 1	0,675 9 0,87	20%	1 2 2	5,4 36 1,74
		Pengelola	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mendaftar ✓ Merawat ruangan spa 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Resepsionis ✓ Janitor 	2 2	6 1,15		1 1	12 2,3
Total									68,93
6	Toko oleh-oleh	Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Membeli ✓ Membayar 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tempat Penjualan ✓ Storage 	6 1	6,75 5	20%	6 1	243 5
		Pengelola	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Menjual 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kasir 	8	0,8775		6	42,12
Total									348,144
7	Kantor Pengelola	Pengelola	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kerja ✓ Menunggu ✓ Menyimpan Arsip ✓ Menyimpan peralatan ✓ Buang air ✓ Membuat 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ R.kerja ✓ R.duduk ✓ R.arsip ✓ Gudang ✓ Toilet ✓ Pantry 	1 1 1 1 1 1	20 0,675 9 9 0,87 5,5	20%	1 5 1 1 2 1	20 3,375 9 9 1,74 5,5

			minuman						
Total									58,34
8	Mechanical/ maintenance area	Pengelola	✓ Menjaga ✓ Ganti pakaian ✓ Buang air ✓ Menyimpan peralatan	✓ Ruang duduk ✓ Ruang ganti ✓ Kamar mandi ✓ R.alat	1 3 1 1	0.675 2,6 0,87 20	20%	5 2 2 1	3,375 15,6 1,74 20
Total									48,86
9	R.Genset	Mesin	✓ Operasi	✓ R.Gense t	1	24	20%	1	24
Total									28,80
Total Keseluruhan									1858.15

Sumber : Neufert, 2006

Tabel 3.16. Kebutuhan dan Besaran Ruang Outdoor

No	Jenis Ruang	Pelaku	Kegiatan	Keb.Ruang	Kapasitas	Besaran (m ²)	Sirkulasi	Jumlah	Luas (m ²)
1	Parkir	Pengunjung dan Pengelola	✓ Memarkir	✓ Parkir Mobil ✓ Parkir Truk ✓ Parkir Bus ✓ Parkir motor	50 7 7 60	12,5 42,5 42,5 1,5	100%		1250 595 595 90
2	Taman	Pengunjung	✓ Bermain ✓ Istirahat	✓ Playground ✓ Gazebo		200		2	400 520
3	SPBU	Pengunjung dan Pengelola		✓ SPBU kendaraan besar ✓ SPBU kendaraan kecil	1 1	115 91			115 273
Total Keseluruhan									3011

Sumber : Neufert, 2006

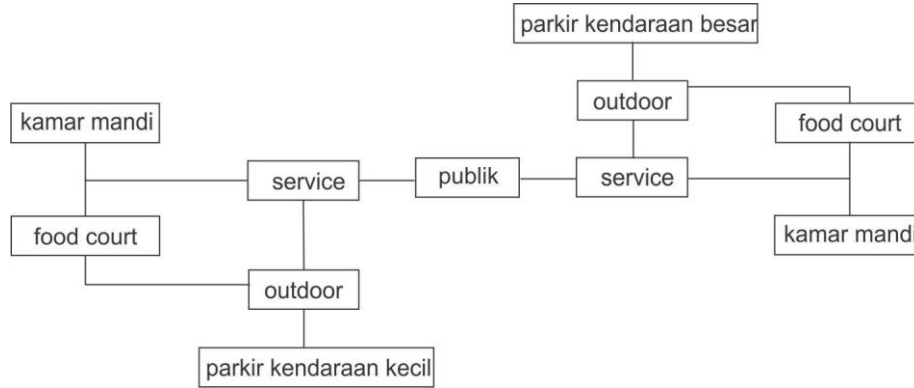
Tabel 3.17. Luasan Total

Zona	Luasan (m ²)
Publik	1201.048
Service dan Fasilitas	1858.15
Outdoor	3838
Luas Total	6897.198

Sumber : Rekap Tabel

III.6.2 Hubungan Antar Ruang

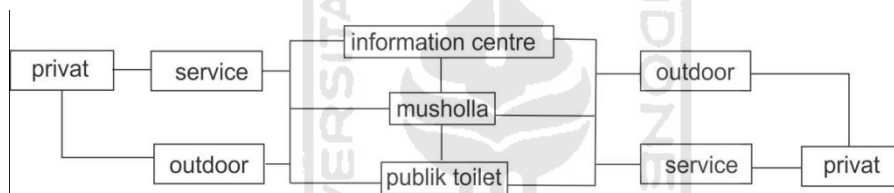
1. Zona Privat



Gambar 3.71. Skema hubungan zona privat dan zona lain.

Sumber : Analisis penulis

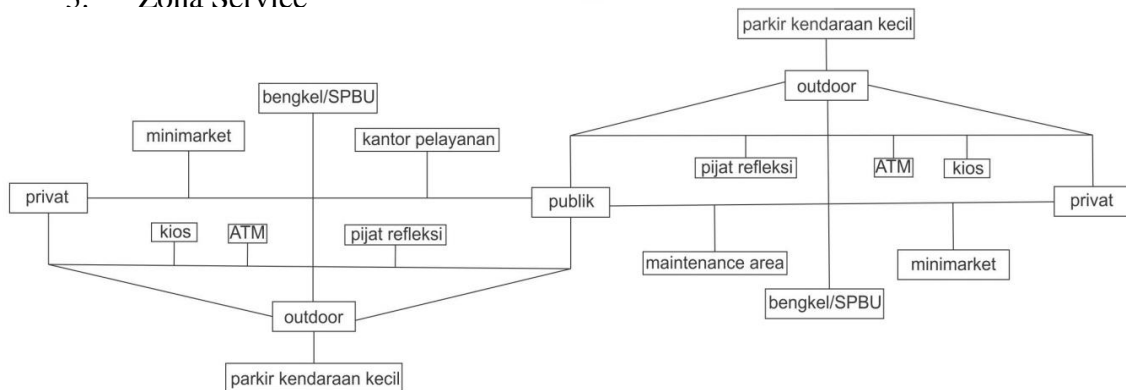
2. Zona Publik



Gambar 3.72. Skema hubungan zona public dan zona lain

Sumber : Analisis Penulis

3. Zona Service



Gambar 3.73. Skema hubungan zona service dan zona lain

Sumber : Analisis Penulis

BAB IV

KONSEP PERANCANGAN

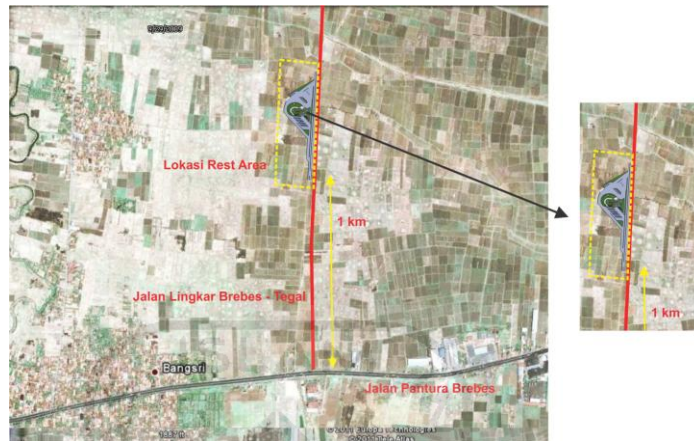
IV.1 Konsep Perencanaan dan Pengembangan Tapak

Konsep yang diterapkan pada perencanaan dan pengembangan tapak, berupa konsep dari sebuah Oasis, Rest Area dianalogikan sebuah oasis, ibarat di padang gurun merupakan tempat dimana surganya para musafir untuk beristirahat, dilokasi oasis seperti inilah biasanya populasi terbentuk. Untuk itu pada pengolahan tapak Rest Area, secara tidak langsung menjadi respons desain yang ideal bagi konteksnya yang berada di sebuah jalan raya dengan asumsi laju kendaraan yang cukup tinggi. Pengolahan landscape yang menarik, akan ampuh untuk mencuri perhatian dari jarak jauh, atau memberikan kesempatan bagi pengendara untuk memperlambat laju kendaraan, serta untuk menarik hati mereka agar berhenti dan mampir sejenak. Konsep masterplan Rest Area secara keseluruhan memang direncanakan untuk menciptakan suasana sebuah “ dunia kecil” dengan sensasi menyegarkan ditengah hamparan sawah yang luas, ibarat sebuah oasis di padang pasir. Karakter dari sebuah Oasis, yang diterapkan pada Rest Area, meliputi karakter lembut dalam arti tidak kaku, tenang dalam arti jauh dari kebisingan, serta menenangkan pikiran, mengalir dalam arti pengolahan dan perencanaan landscape dibuat seakan-akan murni terbentuk dari alam. Kemudian yang terakhir mempunyai arah, dalam arti pada penataan landscape tersebut, ada elemen yang menarik dan menjadi aksen utama di Rest Area tersebut, sehingga pengendara tertarik untuk berkunjung.

IV.1.2 Konsep Orientasi Tapak

Lokasi Rest Area berada +/- 1km dari pintu masuk jalan lingkar atau dari jalan Pantura Brebes. Letak Rest Area sengaja ditempatkan dekat dengan pintu masuk jalan lingkar, karena bertujuan untuk menyambut pengendara dari arah selatan jalan lingkar, dimana diperkirakan juga mayoritas pengendara dari arah

barat jalan pantura yang lebih banyak melintasi jalur lingkaran tersebut. Untuk itu orientasi tapak dibuat dengan bentuk kemiringan 45° dari jalan raya, hal ini dimaksudkan agar mendapatkan view yang lebih luas serta lebih menyambut arah kedatangan pengunjung Rest Area.



Gambar 4.1 Lokasi Rest Area pada Jalan Lingkar

Sumber : Konsep Penulis



Bentuk tapak dengan arah kemiringan 45° akan mendapat view yang lebih luas. Dan langsung terlihat ketika pengunjung masuk.

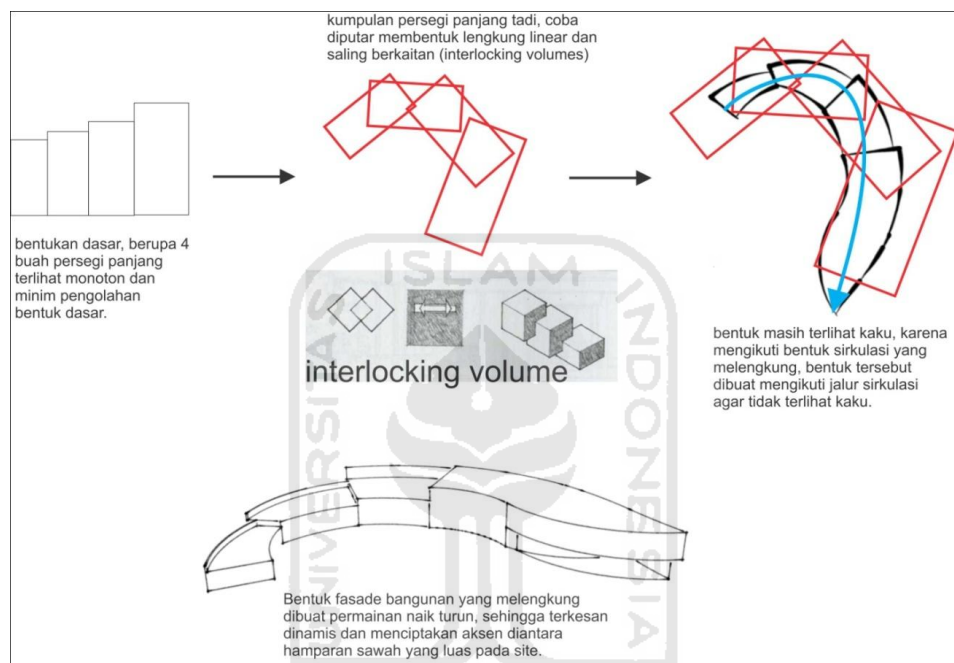
Gambar 4.2. Orientasi Bentuk Tapak terhadap Jalan

Sumber : Konsep Penulis

IV.1.3 Konsep Bentuk Bangunan

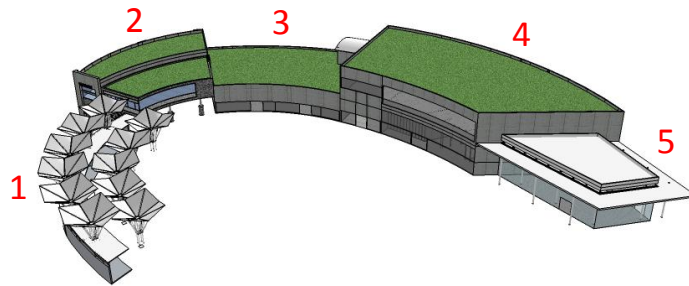
Pada konsep bentukan bangunan Rest Area, tidak ada filosofi khusus yang digunakan dalam menentukan bentuk bangunan. Melainkan lebih merespon pada bentuk topografi tapak yang sebelumnya telah diolah. Untuk itu, bentuk bangunan akan mengikuti orientasi pada tapak, dimana akan mencari arah pada kemiringan 45° agar mendapat view yang luas. Bentukkan bangunan berasal dari

bentukan dasar dari transformasi 4 buah masa bangunan persegi panjang yang diputar dan saling berkaitan (interlocking volumes) yang kemudian agar tidak terlihat kaku, pada bagian sisi luar dan dalamnya diperhalus, membentuk pola radial, sekaligus akan mengikuti arah sirkulasi jalan pada Rest Area.



Agar terkesan dinamis dan dapat menciptakan aksentasi di tengah-tengah hamparan sawah yang luas pada site. Bentuk atap dibuat tingkatan naik turun.

Berikut bentuk tampilan bangunan setelah dikembangkan sesuai dengan fasilitas – fasilitas yang ada pada Rest Area. Dengan bentuk seperti ini, telah didapat orientasi view kedalam tapak dan mengarah pada sudut 45° .

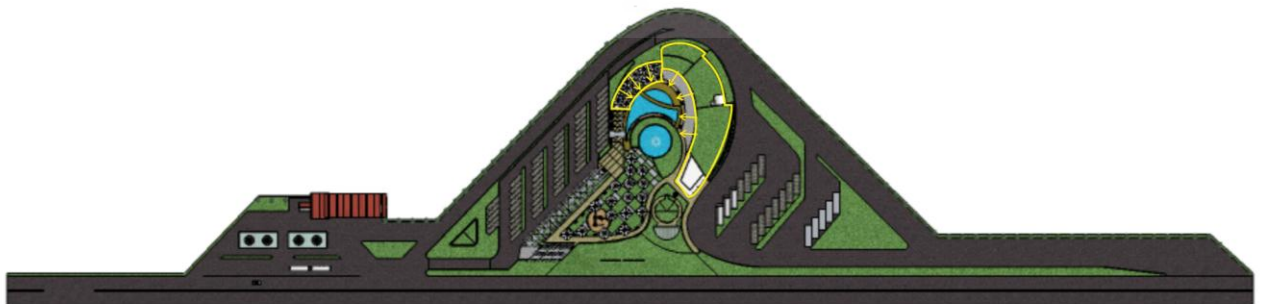


Gambar 4.3. Bentuk Tampilan bangunan

Sumber : Konsep Penulis

Keterangan :

1. Pusat Oleh-oleh.
2. Mini Market.
3. Restoran.
4. Kantor Pengelola dan Restoran.
5. Ruang Serbaguna.



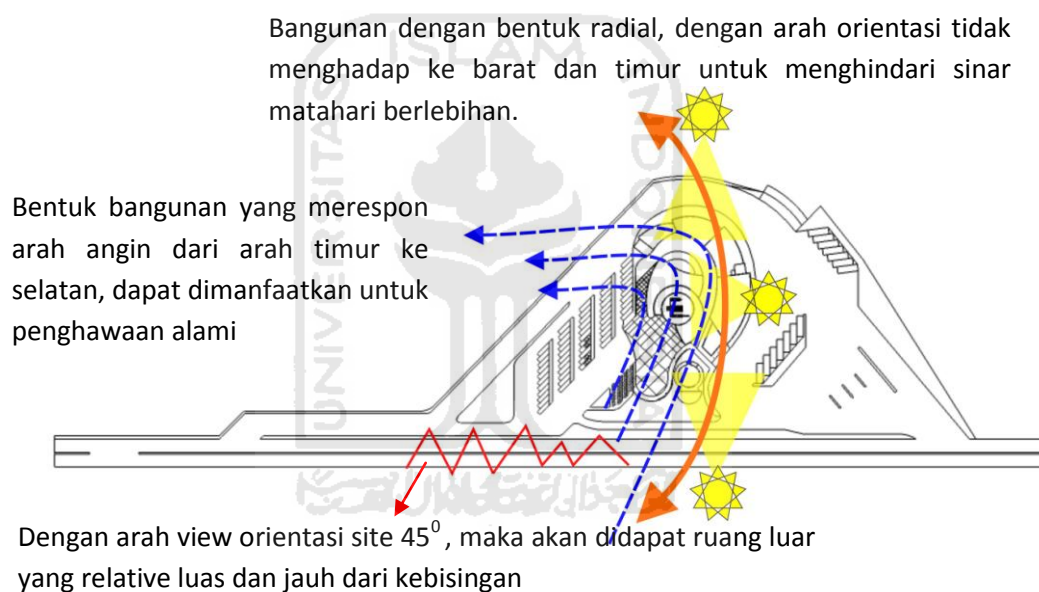
Gambar 4.4. Orientasi Bangunan pada Site

Sumber : Konsep Penulis

Orientasi bangunan sengaja dibuat tidak menghadap jalan secara langsung, melainkan dijauhkan dari jalan, dan arah orientasi view yang mengikuti bentuk

site dengan kemiringan 45° , dengan begitu suasana tenang akan terasa pada penataan ruang luar dan terasa lebih luas, karena jauh dari kebisingan kendaraan di jalan raya. Selain itu, secara keseluruhan material bangunan yang dipakai menggunakan beton precast ekspose, bangunan sengaja dibiarkan “jujur” dengan material pembentuknya seperti baja, beton, dan kaca, agar menimbulkan kesan sangat modern.

IV.2 Posisi Relative Bangunan



Gambar 4.5. Posisi Relative Bangunan pada Lingkungan

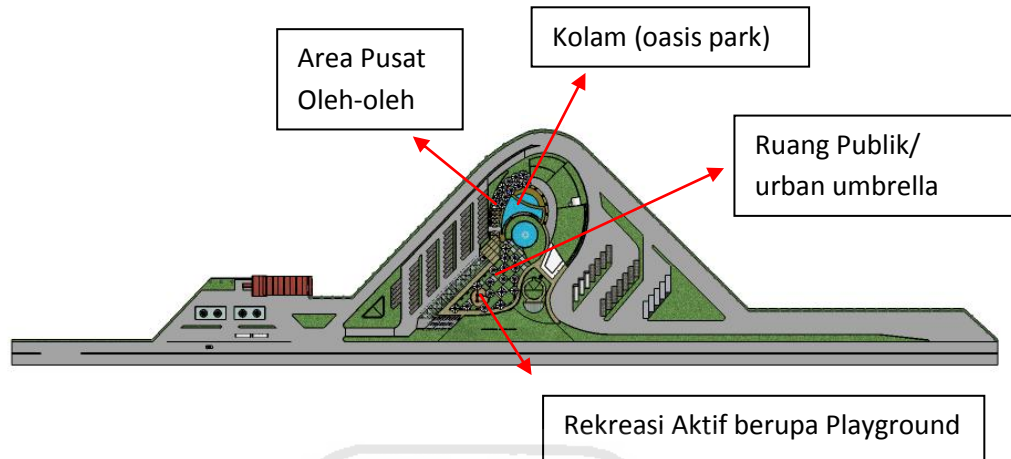
Sumber : Analisis Penulis

Bangunan Rest Area memiliki posisi relative dalam merespon terhadap site dan lingkungan. Rest Area berada pada jalan lingkar yang menghubungkan kota Brebes dan Tegal, saat ini sedang dalam proses pembangunan. Jalan lingkar yang diprediksikan akan banyak dilalui oleh pengguna jalan, sebagai alternative dari jalan pantura Brebes, sehingga akan sangat padat oleh kendaraan. Untuk itu polusi suara dan kebisingan pun akan meningkat di daerah tersebut. Melihat lokasi site dengan keadaan existing berada di tengah hamparan sawah yang luas

tanpa ditanami pepohonan satupun membuat daerah ini terasa sangat panas dan gersang, adapun daerah ini juga tidak jauh dari pantai utara. Oleh karena itu, pengolahan dan perencanaan posisi bangunan berusaha didesain untuk memanfaatkan factor alamiah yang ada pada site tersebut. Angin yang berhembus tidak terlalu kencang dari arah timur ke selatan, dapat dimanfaatkan sebagai penghawaan alami, laju angin pun akan lebih mudah didapat seiring dengan mengikuti bentuk radial bangunan. Orientasi bangunan yang sengaja dihadapkan pada arah selatan dan utara yang sedikit serong ke arah tenggara, untuk menghindari sinar matahari berlebih dari arah barat atau timur. Cahaya matahari yang mengenai sisi barat dan timur akan dimanfaatkan untuk pencahayaan alami.

IV.3 Konsep Penataan Ruang Luar yang Kreatif

Penataan ruang luar dengan fasilitas beberapa tempat untuk kegiatan rekreasi baik aktif maupun pasif. Terdapat Playground untuk fasilitas bermain anak-anak. Pengunjung juga dapat beraktivitas di area playground yang dikelilingi oleh pergola dengan tempat duduk, serta taman yang berkonsep Oasis tersebut. Disana juga terdapat kolam dibawah perkerasan kayu, agar terkesan lebih alami, didekat kolam juga terdapat taman hijau untuk pepohonan, sehingga terasa lebih teduh. Terdapatnya pedestrian yang luas sekaligus sebagai ruang publik, dibuat dengan perkerasan kombinasi beton pracetak dan rumput dengan kemiringan 45⁰ akan menambah suasana kreatif pada ruang luar Rest Area. Selain itu bentuk sirkulasi pada Rest Area menggunakan pola linear melengkung yang dapat diakses dari beberapa jalur, sehingga akan lebih dinamis dan menimbulkan kesan gerak. Penggunaan material dan tekstur berbeda juga telah diterapkan pada beberapa jalur pedestrian, untuk menambah kesan kreatif. Untuk menambah kesan kreatif dan alami pada ruang luar, pemanfaatan unsur alam juga diterapkan dalam penataan ruang luar, berupa unsure air, batu-batuan dan vegetasi.



Gambar 4.6. Penataan Ruang Luar

Sumber : Konsep Penulis



Gambar 4.7. Sculpture pada entrance Rest Area

Sumber : Konsep Penulis



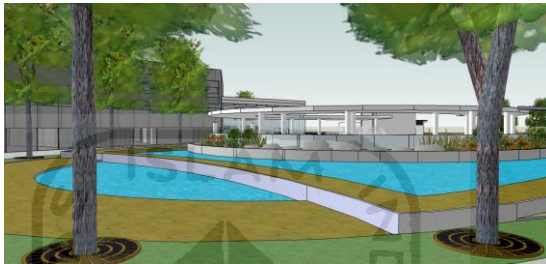
Gambar 4.8. Rekreasi Aktif berupa Playground

Sumber : Konsep Penulis



Gambar 4.9. Pergola Roof Garden pada area Kolam

Sumber : Konsep Penulis



Gambar 4.10. Kolam pada Oasis Park

Sumber : Konsep Penulis

Kolam pada oasis park di Rest Area ini, menjadi view of interest dari seluruh area. Seperti karakter dari sebuah oasis, dimana harus mempunyai arah, dalam arti arah yang dimaksud berupa elemen penting pada daerah tersebut yang memiliki keunikan khusus, sehingga membuat orang tertarik untuk melihat. Dalam hal ini, kolam yang terdiri dari 3 tingkat tersebut telah menjadi aksen yang berbeda pada Rest area di jalan lingkar Brebes-Tegal ini.

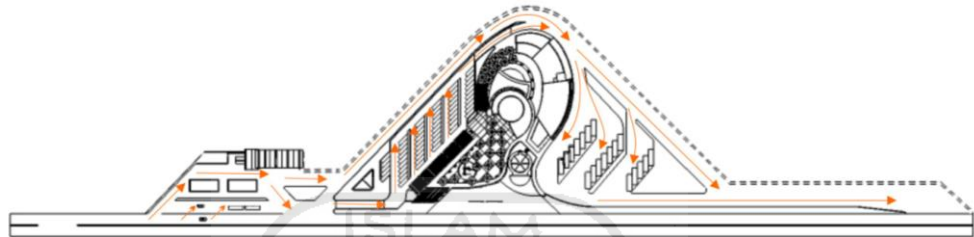


Gambar 4.11. Ruang Terbuka Publik

Sumber : Konsep Penulis

Ruang public, yang dirancang dengan perkerasan kombinasi rumput berbentuk persegi panjang dengan kemiringan 45° ini, ditanami oleh pepohonan serta canopy urban umbrella sebagai peneduh. diletakkan jauh dari jalan raya, yang dibatasi oleh kontur buatan yang memanjang sebagai pembatas dengan jalan raya, sehingga suara dari kendaraan bisa diredam dengan baik.

a. Konsep Sirkulasi Kendaraan

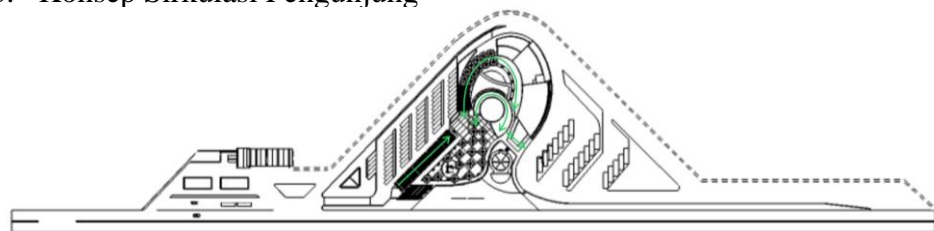


Gambar 4.12. Konsep Sirkulasi masuk dan keluar pada rest area

Sumber : Konsep Penulis

Pencapaian menuju Rest Area terlihat seperti gambar di atas : dibuat sebuah jalur lambat dengan 1 buah entrance. Entrance ini memiliki jarak berkisar 200 m dari jalur masuk. Pada jalur entrance terdapat rambu – rambu yang menunjukkan akses masuk jalur lambat menuju Rest Area. Sedangkan di pintu keluar Rest Area sengaja tidak menggunakan jalur lambat, namun akan menggunakan alat pembatas kecepatan atau biasa disebut polisi tidur pada permukaan jalan menuju entrance keluar. Pintu masuk dan keluar dibedakan dengan tujuan keleluasaan aksesibilitas kendaraan ketika masuk dan keluar kawasan Rest Area ini.

b. Konsep Sirkulasi Pengunjung

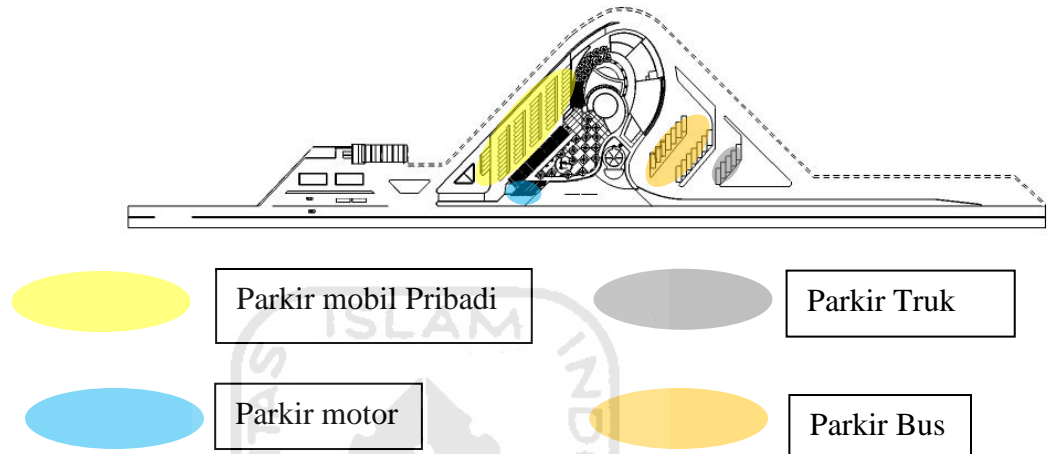


Gambar 4.13. Konsep Sirkulasi didalam Rest Area

Sumber : Konsep Penulis

Sirkulasi jalur pejalan kaki dimulai dari area parkir dengan jenis pencapaian yang langsung. Bertujuan agar pencapaian ke fasilitas – fasilitas utama dapat diakses dengan cepat dan tidak membingungkan pengunjung.

c. Konsep Tempat Parkir



Gambar 4.14. Zoning Lokasi tempat Parkir

Sumber : Konsep Penulis

Konsep pembagian wilayah tempat parkir, dikelompokkan menjadi tempat parkir kendaraan sedang (parkir mobil), kendaraan kecil (sepeda motor), dan kendaraan besar (bus dan truk). Dalam peletakkan zoning parkir mobil dan motor diletakkan pada bagian depan entrance masuk berdekatan dengan fasilitas Rest Area agar mudah dan cepat dijangkau, sedangkan untuk parkir Bus berada membelakangi bangunan namun tetap dekat dengan fasilitas Rest Area. Khusus untuk parkir Truk berada agak jauh dari fasilitas dan berdekatan dengan bengkel mobil, karena orientasi Rest Area lebih pada pengguna mobil dan Bus, maka nantinya akan disediakan kantin khusus untuk pengendara Truk pada area parkirnya.

IV.4 Konsep Peletakan Vegetasi

Peletakan vegetasi pada perancangan Rest Area, dilakukan dengan cara menempatkan vegetasi sesuai dengan fungsi tanaman tersebut pada tempat – tempat di Rest Area. Beberapa tempat itu, berupa vegetasi peneduh pada tempat parkir, vegetasi pengarah pada entrance masuk dan keluar, vegetasi penangkal kebisingan dan polusi udara pada area yang dekat dengan jalan raya, kemudian vegetasi peneduh pada taman. Pemanfaatan unsur alam berupa vegetasi ini, dapat menjaga kualitas udara , air dan muka tanah didaerah tersebut.

a. Vegetasi Peneduh pada parkir kendaraan Besar



Pohon Kiara payung, vegetasi dengan tajuk dan rata-rata muka tanah 3 m (asumsi rata-rata muka tanah 2m)

Gambar 4.15. Vegetasi peneduh pada parkir bus

Sumber : Konsep Penulis



Gambar 4.16. Vegetasi peneduh pada parkir Truk

Sumber : Konsep Penulis

b. Vegetasi Peneduh pada parkir Kendaraan Sedang dan Kecil



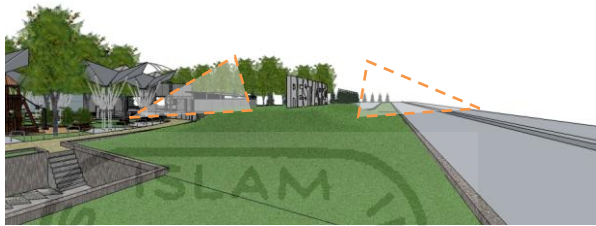
Pohon kiara payung, keteduhan mencapai 125m²

Gambar 4.17. Vegetasi pada Parkir Kendaraan Sedang dan Kecil

Sumber : Konsep Penulis

Jenis Vegetasi yang dipilih berupa pohon tanjung, yang memiliki keteduhan mencapai 125 m², memiliki tajuk lebar transparan dan memiliki daun yang tidak merusak cat kendaraan ketika berguguran.

c. Kontur sebagai kontrol pandangan



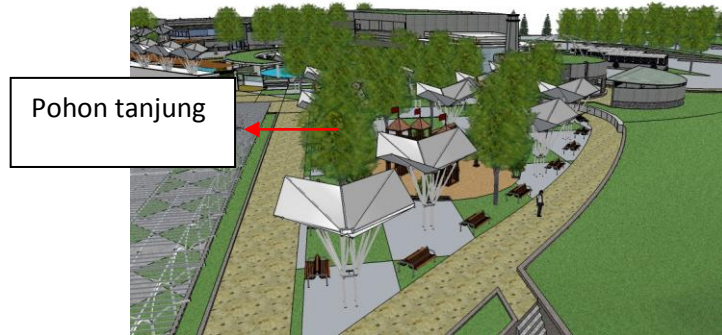
Gambar 4.18. Kontur buatan sebagai kontrol pandangan

Sumber : Konsep penulis

Kontur buatan sebagai kontrol pandangan, kontur buatan ini dapat dipakai sebagai komponen pembentuk ruang sebagai dinding pembatas dengan kebisingan jalan raya dengan tinggi 1.8 m. Dengan demikian, pandangan dari arah atau kearah ruang yang diciptakan dapat dikendalikan. Sehingga kontur ini, dapat digunakan sebagai pembatas antara ruang publik dengan jalan raya.

d. Konsep vegetasi pada taman

Taman difungsikan sebagai sarana interaksi antar kelompok manusia dengan adanya vegetasi – vegetasi. Gambar dibawah ini dapat dilihat perpaduan antara pohon dan urban umbrella. Keduanya berfungsi sebagai peneduh dan estetis, rumput dan perdu digunakan sebagai penutup tanah agar mengurangi penguapan yang berlebihan sehingga menimbulkan efek global warning.

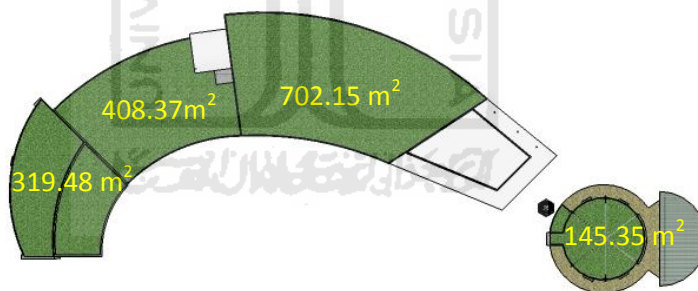


Gambar 4.19. Vegetasi Peneduh pada ruang publik

Sumber : Konsep Penulis

e. Konsep Vegetasi pada Roof Garden

Pengaplikasian Roof Garden pada bangunan Rest Area, hampir diaplikasikan diseluruh atap bangunan fasilitas utama Rest Area yang mencapai total luas total 1430 m^2 dari total seluruh luas atap bangunan sebesar 1711.36 m^2 , sehingga hampir mencapai 83% dari keseluruhan luasan atap bangunan menggunakan roof garden.

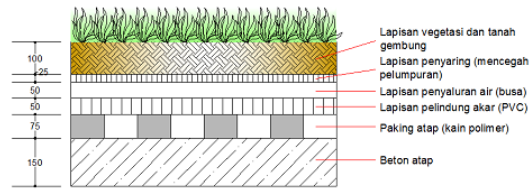


Gambar 4.20. Aplikasi Roof Garden pada bangunan Rest Area

Sumber : Analisis Penulis

Macam penghijauan atap yang diterapkan yaitu penghijauan atap secara ekstensif. Penghijauan ekstensif memiliki pengertian penghijauan dengan lapisan tanah yang tipis dengan perawatan yang berkala. Lapisan-lapisan untuk menunjang roof garden antara lain:

Aplikasi Green Development pada Penataan Ruang Luar sebagai Penunjang Wisata Belanja yang Rekreatif



Gambar 4.21 Lapisan Green Roof

Sumber : Neufert, 2006

Vegetasi yang digunakan, antara lain : sikas, lidah mertua, bougenville dan rumput gajah.



Gambar 4.22. Lidah Mertua dan Bogenvil

Sumber : <http://nia-kata2indah.blogspot.com/2010/03/bunga-lidah-mertua.html>

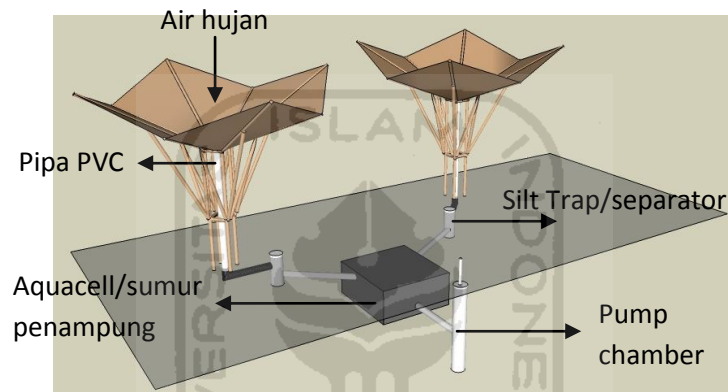


Gambar 4.23. Rumput Gajah

Sumber : <http://gambar.mitrasites.com/rumput-gajah-mini.html>

IV.5 Konsep Urban Umbrella

Konsep urban umbrella coba diterapkan sebagai solusi dalam rangka peningkatan kualitas air, khususnya dalam pemanfaatan air hujan, dimana penerapan konsep tersebut berupa shelter yang berbentuk menyerupai payung. Shelter-shelter tersebut dapat menampung air hujan dalam jumlah cukup banyak, selain juga dimanfaatkan sebagai peneduh pada ruang public. Berikut gambar skema konsep urban umbrella dalam pemanfaatan air hujan.



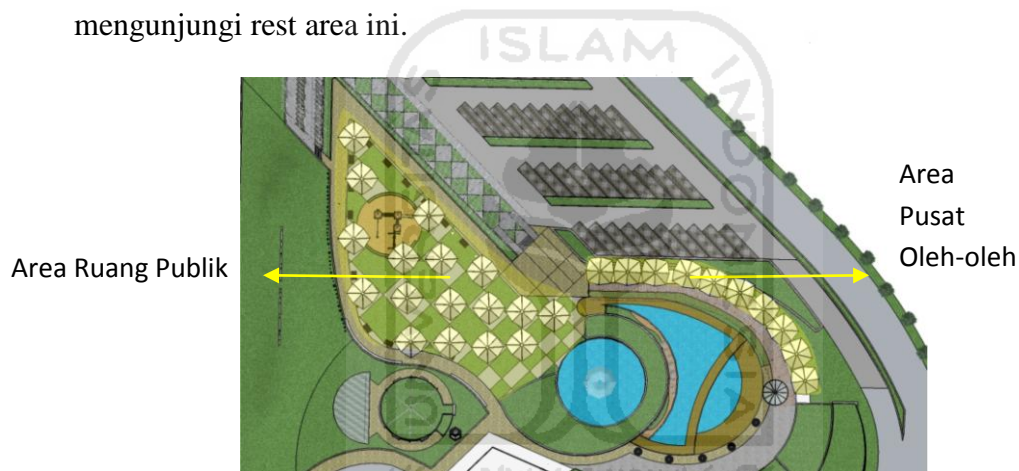
Gambar 4.24. Skema konsep urban umbrella

Sumber : Konsep penulis

Berdasarkan skema diatas, dijelaskan bahwa air hujan yang turun akan ditampung oleh shelter urban umbrella yang kemudian dialirkan melalui pipa PVC untuk diteruskan menuju silt trap (penyaring) baru kemudian akan ditampung pada aquacell (sumur penampung) dengan kapasitas tertentu. Setelah itu air dapat dimanfaatkan dengan cara dipompa menggunakan pump chamber untuk dialirkan sebagai kran air, sehingga dapat digunakan untuk kebutuhan pengguna Rest Area, seperti wudhu, wastafel, perawatan tanaman, dll. Apabila volume air pada sumur penampung melebihi kapasitas, maka aliran air akan dibuang ke riol kota dan tanah.

IV.5.1 Zoning Urban Umbrella pada site

Untuk zoning peletakan shelter urban umbrella diletakan pada dua area, yaitu area ruang public dan pusat oleh-oleh. Jumlah shelter tersebut sebanyak 27 buah. Zoning pada area ruang public selain sebagai penampung air hujan, juga dimanfaatkan sebagai peneduh pada ruang public. Kemudian untuk zoning pada area pusat oleh-oleh, sepenuhnya difungsikan sebagai penampung air hujan dan menambah nilai estetis. Secara keseluruhan, penempatan urban umbrella ini dapat menjadikan ciri khas bagi rest area tersebut, dengan banyaknya urban umbrella pada rest area, membuat pengendara tertarik untuk mengunjungi rest area ini.



Gambar 4.25. Zoning Urban Umbrella

Sumber : Konsep Penulis

IV.6 Konsep Zoning Fasilitas Rest Area

Zoning fasilitas pada rest area disusun secara radial mengikuti bentuk topografi site. Sehingga terlihat perpaduan antara fungsi komersil (bangunan Rest Area) dengan fungsi rekreasi (penataan ruang luar) yang dapat menyatu dengan kondisi lingkungan site. Beberapa fasilitas tersebut, diantaranya:

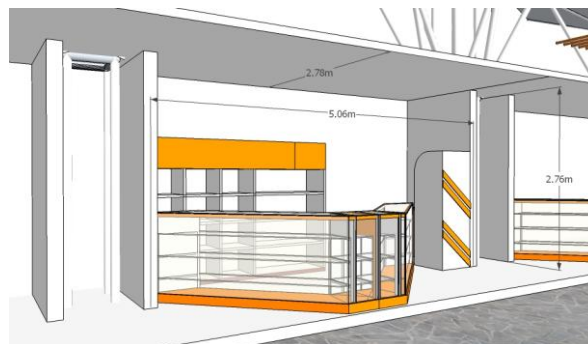
1. Pusat Oleh-oleh



Gambar 4.26. Pusat Oleh-oleh pada Rest Area

Sumber : Konsep penulis

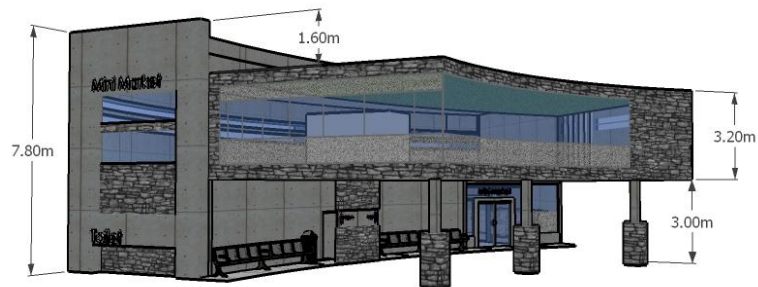
Pusat oleh-oleh pada Rest Area didesain dengan bentuk linear memanjang, dengan kios-kios sebagai pusat oleh-oleh, terhitung jumlah kios yang disediakan sebanyak 10 kios yang nantinya akan menjual oleh-oleh makanan khas Brebes. Sepanjang kios tersebut juga terdapat pergola tanaman rambat dari bamboo, untuk pejalan kaki yang melintasi area tersebut. Penyediaan pusat oleh-oleh ini, dilakukan untuk mengatasi para pedagang yang tadinya berada dijalan pantura terancam kehilangan konsumen ketika pembuatan jalan lingkar selesai dibangun, karena diperkirakan sebagian besar kendaraan akan lebih memilih jalur ini untuk menghindari kemacetan di jalur pantura. Luas untuk satu kios sebesar 13m^2 .



Gambar 4.27. Kios Oleh-Oleh

Sumber : Konsep Penulis

2. Minimarket dan Toilet umum

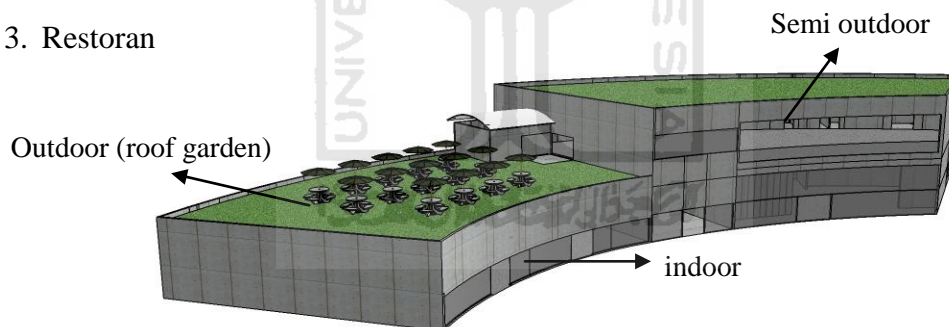


Gambar 4.28. Bangunan Minimarket dan Toilet umum

Sumber : Konsep Penulis

Fasilitas berikutnya, yaitu bangunan minimarket yang berada pada lantai dua. Pada lantai pertama terdapat Toilet umum dengan jumlah toilet pria dan wanita sebanyak 12 buah. Selain itu pada lantai 1 juga terdapat fasilitas ATM dan lift barang untuk keperluan minimarket.

3. Restoran



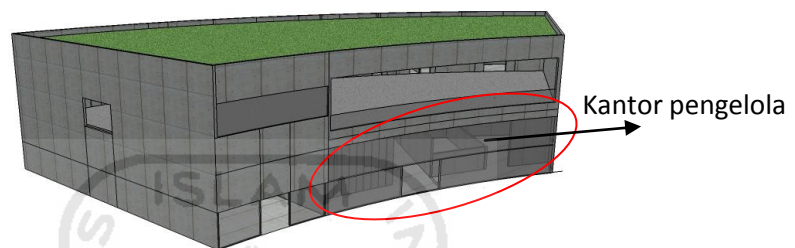
Gambar 4.29. Bangunan Restoran

Sumber : Konsep Penulis

Bangunan restoran pada rest area terdiri dari 2 lantai, secara keseluruhan pada restoran tersebut, terdapat 3 spot tempat makan, yaitu pada lantai 1 (indoor), lantai 2 pada area roof garden (outdoor) dan semi outdoor.

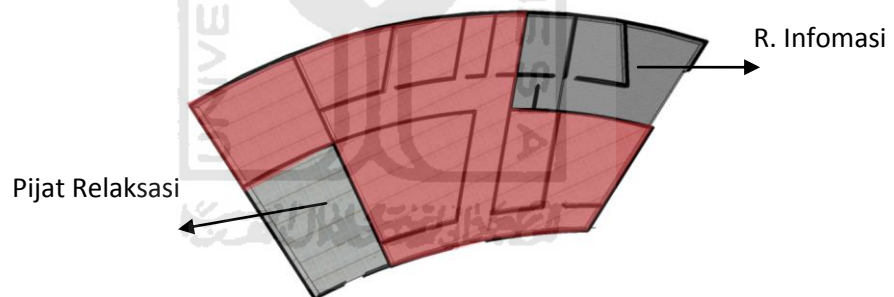
4. Kantor Pengelola

Bangunan kantor pengelola secara keseluruhan, bergabung menjadi satu masa dengan fasilitas pijat refleksi, dan ruang informasi, serta restoran pada lantai 2. Untuk letak ruang pengelola sendiri berada pada lantai satu. Hal ini dimaksudkan agar tidak terlalu banyak masa bangunan yang terpisah, serta agar tampak menjadi satu kesatuan.



Gambar 4.30. Letak kantor pengelola

Sumber : Konsep Penulis.

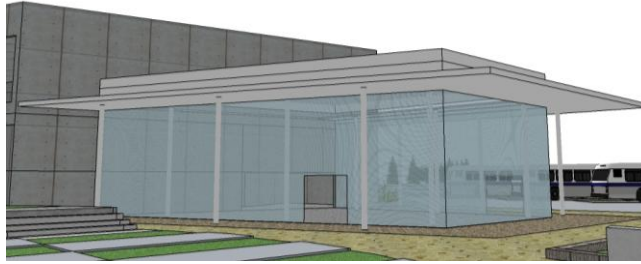


Gambar 4.31. Zoning Denah Kantor Pengelola

Sumber : Konsep Penulis.

5. Ruang Serbaguna

Ruang Serbaguna pada Rest Area, berfungsi sebagai loby (ruang tunggu) bagi pengunjung dari kendaraan Bus. Ataupun ruang tersebut juga bisa dimanfaatkan sebagai area informasi, karena terdapat juga ruang informasi tentang lalu lintas bagi para pengunjung pada ruang tersebut.

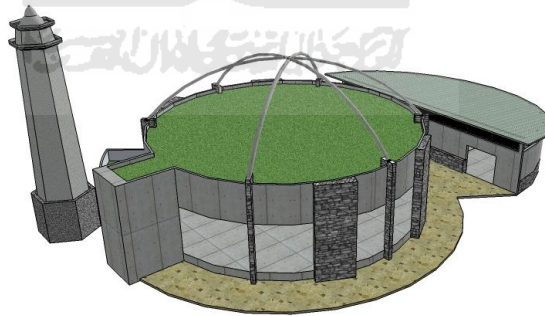


Gambar 4.32. Ruang Serbaguna

Sumber : Konsep Penulis

6. Musholla

Fasilitas musholla sebagai tempat untuk beribadah para pengunjung, didesain dengan interior terbuka dan menggunakan atap roof garden, bangunan musholla diletakkan jauh dari fasilitas utama agar mendapatkan suasana sejuk dan tenang. dengan luas ruangan sebesar 148 m², musholla ini dapat menampung sekitar 100 orang. Untuk tempat wudhu pada musholla didesain secara terpisah dengan membuat satu bangunan disebelahnya.



Gambar 4.33. Bangunan Musholla

Sumber : Konsep Penulis

7. Pom Bensin (SPBU)

Fasilitas lain yang menunjang keberadaan Rest Area tersebut adalah SPBU, dimana desain SPBU sengaja diletakkan didepan sirkulasi masuk. Hal ini bertujuan sebagai penanda kawasan Rest Area bagi pengendara dari arah selatan, dimana desain SPBU didesain unik, dengan desain pada canopy dibuat menyerupai payung, agar selaras dengan ciri khas dari Rest Area sebelumnya yang menggunakan urban umbrella, sehingga diharapkan dapat menjadi view of interest dari Rest Area tersebut. Sesuai karakter rekreatif, dimana ingin menunjukkan rekreatif passive secara visual.



Gambar 4.34. Desain SPBU

Sumber : Konsep Penulis

IV.7 Konsep Tempat Parkir

Konsep tempat parkir pada Rest Area telah dibedakan antara kendaraan pribadi dengan kendaraan besar seperti bus dan truk, serta sepeda motor. Khusus untuk zona parkir kendaraan mobil dan sepeda motor, pada area parkir tersebut sengaja diturunkan dari muka tanah sedalam 1.6 m. Hal ini dimaksudkan agar tidak mengganggu view kearah fasilitas utama Rest Area dari penglihatan jalan raya. Sehingga view akan menciptakan pandangan yang lebih luas kearah Rest Area. Penurunan area parkir sedalam 1.6 m dengan alasan, selain ingin menciptakan pandangan yang luas, juga tetap memperlihatkan area parkir yang terbuka, mudah dijangkau dan aman. Karena

dengan area parkir yang diturunkan, kendaraan akan mudah untuk diawasi
daripada area yang sangat terbuka.



Gambar 4.35. Tempat Parkir Mobil

Sumber : Konsep Penulis



BAB V

HASIL RANCANGAN

V.1 SPESIFIKASI PROYEK

Bangunan yang dirancang adalah Rest Area di jalan Lingkar Brebes – Tegal, yang merupakan tempat peristirahatan sementara bagi para pengguna jalan. Sedangkan lokasi Rest Area ini berada 1 km dari pintu masuk jalan lingkar Brebes – Tegal yang sampai saat ini sedang dalam proses pembangunan. Lokasi ini berupa lahan kosong berbentuk sawah gersang yang luas. Untuk site yang terpakai seluas ± 3.7 hektar. Pada Rest Area tersebut lebih diprioritaskan bagi pengunjung pengendara mobil dan bus, melihat terdapatnya fasilitas utama pada Rest Area berupa pusat oleh-oleh khas Brebes. Sehingga Rest Area tidak hanya menjadi tempat untuk beristirahat sementara, melainkan dapat menjadi tempat wisata belanja yang kreatif. Perancangan Rest Area ini ditekankan pada penataan ruang luar sebagai penunjang wisata belanja yang kreatif yang berbasis standard Green Development.

V.2 DESAIN FUNGSI

Fungsi yang diwadahi pada rest area ini, adalah sebagai berikut :

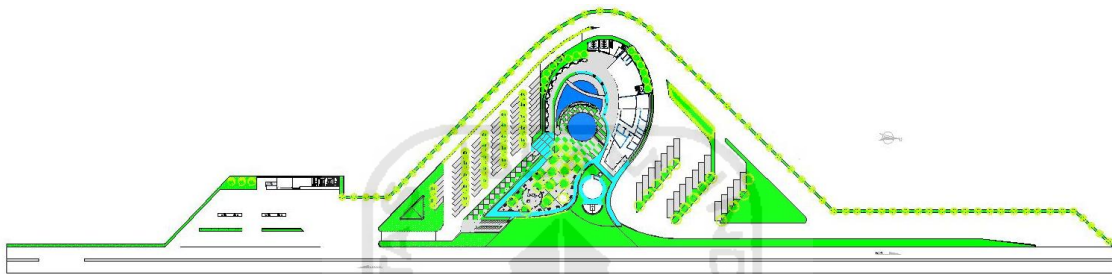
1. Fungsi sebagai tempat peristirahatan

Yaitu sebagai tempat peristirahatan sementara bagi pengguna jalan, untuk melepaskan kejenuhan setelah lama berkendara dalam perjalanan.

2. Fungsi sebagai tempat wisata belanja

Rest Area sekaligus sebagai pusat oleh-oleh khas Brebes, didukung dengan penataan ruang luar yang rekreatif membuat fungsi Rest Area juga sebagai tempat wisata belanja bagi pengguna jalan yang beristirahat.

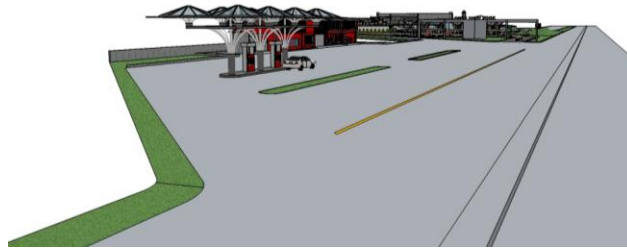
V.3 SITEPLAN



Gambar 5.1 Siteplan Rest Area

Sumber : Analisis Penulis

Gambar Siteplan menunjukkan entrance bangunan dan tata masa bangunan keseluruhan, dimana masa bangunan. Total luas seluruh site adalah ± 3.7 Ha, dengan luas lahan terbangun (bangunan fasilitas Rest Area) sebesar 2249m^2 , luas lahan yang tertutup perkerasan sebesar 2.4Ha , kemudian lahan untuk taman sebesar 1.5 Ha. Sehingga sesuai dengan ketentuan pada Green development, bahwa lahan terbangun pada site maksimal 50% , sedangkan pada rancangan, luasan untuk lahan terbangun sebesar 40% jadi sudah memenuhi ketentuan. Untuk luasan elemen hijau berupa taman sebagai penyeimbang perkerasan, menurut ketentuan minimal 30% perkerasan ternaungi vegetasi, sedangkan dalam rancangan telah mencapai 30% sehingga telah sesuai dengan ketentuan.



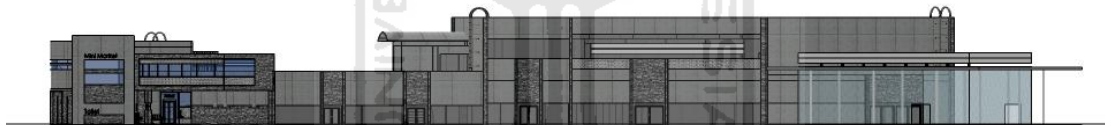
Gambar 5.2. Jalur lambat pada Rest Area

Sumber : Analisis Penulis

Jalur lambat pada Rest Area berupa garis penanda jalan yang menunjukkan area jalur lambat untuk menuju SPBU dan entrance Rest Area.

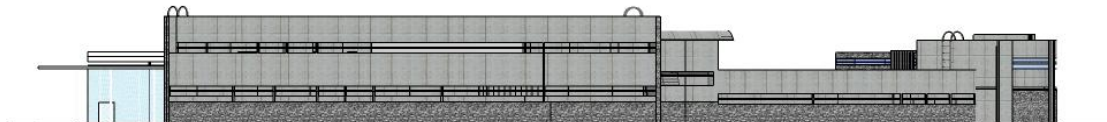
V.4 TAMPAK BANGUNAN

Tampak bangunan atau fasade bangunan menunjukkan penampilan bangunan, berdasarkan material bangunan terpilih.



Gambar 5.3. Tampak Selatan Bangunan Fasilitas Rest Area

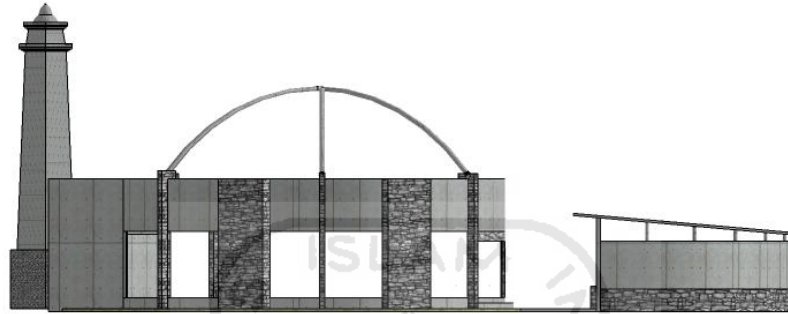
Sumber : Analisis Penulis



Gambar 5.4. Tampak Utara Bangunan Fasilitas Rest Area

Sumber : Analisis Penulis

Fasade pada masa bangunan Rest Area yang menyatu dan memanjang ini menggunakan material beton precast dengan kombinasi batu alam sebagai unsure estetik. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan kesan modern, sehingga bangunan dibiarkan “jujur” dengan material pembentuknya seperti baja, beton dan kaca.



Gambar 5.5. Tampak Bangunan Musholla

Sumber : Analisis Penulis

Untuk fasade pada bangunan musholla tidak jauh berbeda dengan fasade pada bangunan fasilitas lainnya pada Rest Area. Interior musholla yang sangat terbuka, menciptakan suasana sejuk dan tenang. Material yang digunakan pun tetap berupa beton precast dan material batu alam. Bentuk atap musholla yang berupa roof garden yang dilengkapi dengan besi truss sengaja menyerupai rangka kubah, sehingga menciptakan bentukan yang modern namun tetap selaras.

V.5 INTERIOR

Penggunaan material bangunan ini pun sangat berkaitan dengan penampilan bangunan. Untuk eksterior sudah terlihat, namun belum terlihat hasil rancangan yang menyebutkan mengenai interior bangunan. Terlebih lagi interior ini juga berkaitan dengan suasana rekreatif bagi pengunjung Rest Area.

Berikut interior bangunan yang mempertimbangkan aspek rekreatif :



Gambar 5.6. Interior Restoran lantai 2

Sumber : Dokumentasi Penulis

Ruang Restoran pada lantai dua didesain semi terbuka, dengan view kearah dalam Rest Area, sehingga pengunjung yang makan dapat menikmati view menarik kearah dalam Rest Area, selain itu penghawaan alami yang didapat juga lebih banyak didapat pada interior ruang restoran. Penggunaan material beton juga terasa didalam interior ruangan, dengan kombinasi lantai kayu pada salah satu spot tempat makan, semua material dibiarkan terekspose tanpa dilapisi cat, agar menimbulkan kesan alami.



Gambar 5.7. Interior Pusat Oleh-oleh

Sumber : Dokumentasi Penulis

Pada area pusat oleh-oleh, interior kios oleh-oleh dibuat dengan bentuk tipikal memanjang terbuka dengan jalur pedestrian yang ternaungi oleh pergola tanaman rambat, agar menimbulkan kesan rekreatif dan alami, permainan material pada perkerasan pedestrian dan kios dengan menggunakan material batu alam.



Gambar 5.8. Interior Ruang Serbaguna

Sumber : Dokumentasi Penulis.

Ruang Serbaguna merupakan ruangan yang berisi loby (ruang tunggu) bagi pengendara bus, toilet dan ruang informasi. Interior sebagian besar ditutup oleh kaca, sehingga tampak transparan dari luar, setelah dari semua tampilan masa bangunan terlihat padat. Sehingga akan memecah pandangan akan visual dari seluruh tampak bangunan yang terlihat padat agar tidak terlihat monoton. Elemen pada interior pun masih sama, dimana sebagian masih menggunakan material beton precast dan batu alam sebagai unsure estetis yang selaras. Fasilitas tempat duduk serta papan informasi dan layar mendominasi furniture ruangan ini.



Gambar 5.9. Interior Musholla

Sumber : Dokumentasi Penulis.

Interior musholla didesain sangat terbuka, dengan ditopang kolom-kolom dengan material batu alam. Untuk tempat wudhu didesain dengan bangunan terpisah. Musholla ini juga terdapat menara sebagai penanda.



Gambar 5.10. Interior Minimarket

Sumber : Dokumentasi Penulis.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik. 2009. *Kabupaten Brebes Dalam Angka*. Brebes : Badan Pusat Statistik.

Badan Perencana Pembangunan Daerah. 2010. *Rencana Aksi Ruang Terbuka Hijau*. Yogyakarta : Badan Perencana Pembangunan Daerah.

Departemen Pekerjaan Umum. 1995. *Perencanaan Tempat Istirahat dan Tempat Pelayanan Di Jalan Bebas Hambatan*. Diakses pada 8 Agustus 2011 dari <http://pustaka.pu.go.id/new/katalog-detail.asp?kode=PUSKOM-00787&jenis=MONO>

Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kab. Brebes. 2010. *Monitoring, Evaluasi dan Pelapor Angkutan Lebaran 2010/1431H*. Brebes : Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika.

Ching, Francis. 2007. *Architecture Form, space and order*. New Jersey: John wiley & Sons, Inc., Hoboken.

Hakim, Rustam, 2008. *Komponen Perancangan Arsitektur Landscape*. Penerbit: Bumi Aksara.

Lintas Daerah. 2010. Diakses tanggal 27 Januari 2011. Dari <http://www.lintasdaerah.com/v3/modules/news/article.php?storyid=1516>

Maarif, Samsul. 2010. *Pengertian dan Fungsi Hutan Kota*. diakses pada 18 september 2011. dari <http://www.unjabisnis.net/2010/07/pengertian-dan-fungsi-hutan-kota.html>

Papilaya, John F. 2007. *Teori Arsitektur Lansekap*. diakses pada 17 Maret 2009. dari http://smartlandscape.blogspot.com/2007/09/bab-4-jobs-in-landscape-architecture_14.html

Rannyta, 2011. diakses tanggal 15 September 2011. dari <http://rannyta.wordpress.com/2011/04/15/analisa-besarnya-pencemaran-udara-berdasarkan-tingkatan-gas-buang-kendaraan-sepeda-motor-dilingkungan-parkir-kampus-universitas-gunadarma-kalimalang/>

The Toronto Green Development Standard. 2007. diakses tanggal 29 Januari. dari http://www.toronto.ca/planning/pdf/markham_elles_gds_pres_16oct08.pdf

Yelgun Rest Area. 2007. diakses tanggal 13 September 2011. dari http://www.b2y-staging.abigroup.com.au/html/yelgun_rest.html

Yunianto,Afrizal. 2009. *One Stop Service Rest Area di Pantura Kudus*. Jurusan Arsitektur. UII.

Wikipedia bahasa Indonesia. 2011. Rest Area. diakses pada tanggal 8 Agustus 2011. dari http://id.wikipedia.org/wiki/Tempat_istirahat

LAMPIRAN





Urban umbrella di area taman



Area Parkir Mobil Pribadi



Area Pusat Oleh-oleh



Main Entrance



Pedestrian dengan pergola

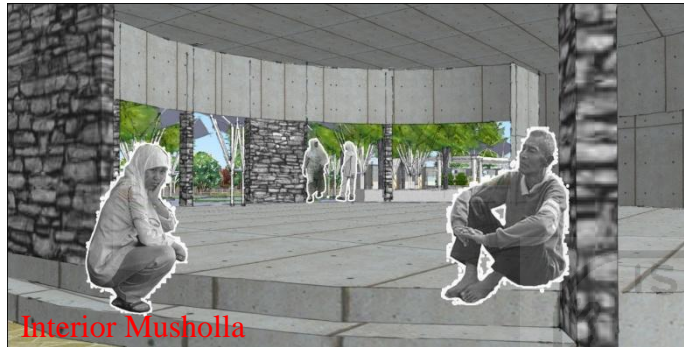


Fasilitas SPBU



Area Kolam dan Restoran

EKSTERIOR KAWASAN



Interior Musholla



Interior Ruang Serbaguna



Interior Restoran lantai 2



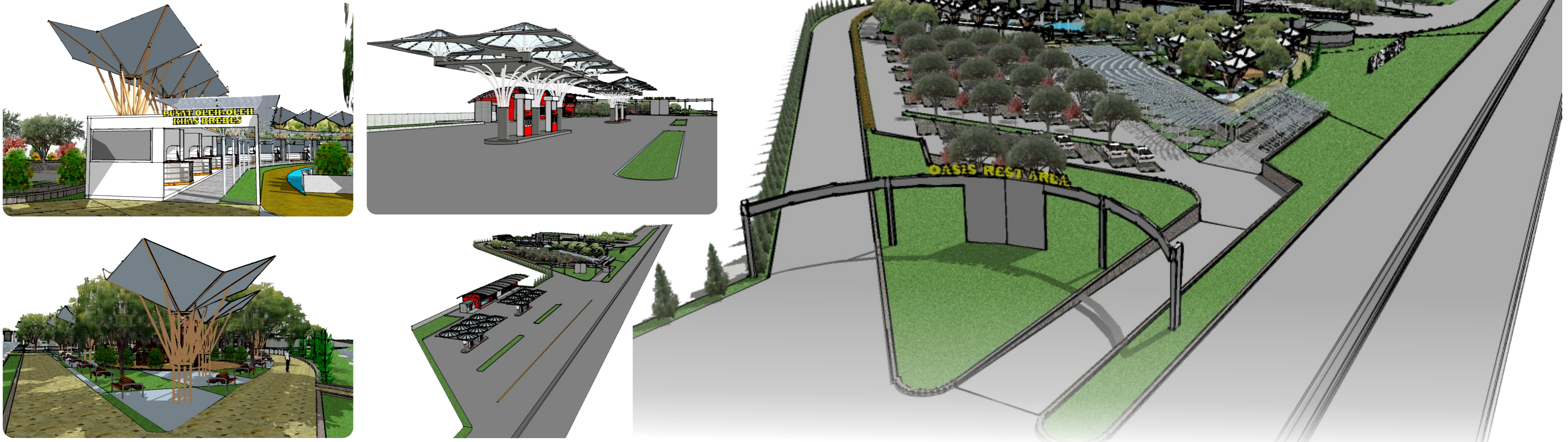
Area Oleh-oleh



Interior Minimarket

INTERIOR BANGUNAN

HIGHWAY OASIS



REST AREA DI JALAN LINGKAR BREBES-TEGAL Aplikasi Green Development pada Penataan Ruang Luar Penunjang Wisata Belanja Rekreatif

BACKGROUND



LETAK STRATEGIS
Kabupaten Brebes berbatasan langsung dengan wilayah Jawa barat dan dilalui jalur pantura. Kota Brebes dan Tegal saling bersebelahan, sehingga kota ini menyatu. Sebagian besar dataran rendah dan dekat dengan pantai utara.



PUSAT OLEH-OLEH
Pusat oleh-oleh disepanjang jalan pantura Brebes, salah satu penyebab kemacetan di pantura Brebes. Selain ditambah fasilitas yang kurang mendukung aktivitas belanja.



PAKET BREBES - TEGAL BYPASS
Pembangunan jalan lingkaran oleh pemerintah pusat dalam rangka mengatasi kemacetan jalan pantura Brebes, dengan panjang jalan 17.1 km dan lebar 8 m (2jalur, 2jalur)



LALU LINTAS JALUR PANTURA
Jalur pantura Jakarta-cirebon-brebes-tegal-semarang, merupakan jalur terpadat di Indonesia. Penambahan volume kendaraan tiap tahun menjadi kendala penyebab kemacetan dan kecelakaan. Ditambah, jalur pantura merupakan jalur mudik.



KUALITAS RTH
Secara umum kota Brebes sudah mencapai standard minimal RTH. Namun ternyata kualitas RTH di kota Brebes belum cukup baik. Terutama dalam pemenuhan RTH publik yang dirasa belum ideal.

PROBLEM

- 1 Bagaimana merancang fasilitas beristirahat bagi pengguna jalan yang menggabungkan fungsi Rest Area dan Pusat Oleh-oleh dengan penataan ruang luar sebagai penunjang wisata belanja rekreatif dan didukung standard Green Development.
- 2 Bagaimana merancang ruang luar Rest Area yang menunjang suasana rekreatif, sebagai penunjang wisata belanja.
- 3 Bagaimana menerapkan standard Green Development pada perancangan ruang luar Rest Area, agar tetap mendukung karakter rekreatif.

TABEL INDIKATOR RUANG LUAR REKREATIF

VARIABEL	INDIKATOR	CARA PENGUJIAN
Unsur Alam	<ul style="list-style-type: none"> Pemanfaatan unsur Alam dalam rancangan Peletakkan tanaman yang dinamis 	Menggunakan kombinasi unsur air, batu-batuan dan vegetasi pada tata ruang luar, sehingga menimbulkan suasana rekreatif.
Sirkulasi / Akses	Akses/Sirkulasi yang dinamis	<ul style="list-style-type: none"> Akses Kendaraan Merancang jalur sirkulasi dengan bentuk bulat atau melengkung Akses Manusia Merancang jalur sirkulasi pedestrian berupa perkerasan dengan kombinasi dari berbagai macam material seperti batu, grassblock dan tekstur, serta warna yang berbeda.
Ruang Bersama / public area	<ul style="list-style-type: none"> Orang dapat berinteraksi Eksploratif Karakter Dinamis 	<ul style="list-style-type: none"> Merancang ruang terbuka, berupa taman, plaza, playground sebagai ruang berkumpul, bermain dan duduk. Merancang ruang terbuka dengan tambahan elemen pendukung seperti kolam, gazebo, playground dengan penggunaan kombinasi material berbeda Merancang ruang terbuka dengan menciptakan keanekaragaman bentuk, tekstur dan material. Seperti pola lantai, dan sirkulasi yang menarik, serta mengatur level ketinggian.
Kegiatan Rekreatif	<ul style="list-style-type: none"> Rekreasi Aktif Rekreasi Pasif 	<ul style="list-style-type: none"> Memfasilitasi rest area dengan menambah ruang gerak aktif (playground, area bagi pejalan kaki, shelter peristirahatan, dll) Merancang ruangn yang menimbulkan kesan rekreasi, khususnya visual.

PENATAAN RUANG LUAR BERBASIS STANDARD GREEN DEVELOPMENT

VARIABEL	INDIKATOR	CARA PENGUJIAN
Muka Tanah	Mempertahankan maksimal 50% pada site untuk lahan terbangun	Dengan menghitung luas keseluruhan site dengan lahan terbangun, kemudian mencari tahu jenis vegetasi yang cocok dengan jenis tanah pada site
Kualitas Udara	<ul style="list-style-type: none"> Elemen hijau untuk penyeimbang perkerasan, khusus taman dan jalan harus ternaungi vegetasi sebesar 40%. Penerapan kurang lebih 50% dari luasan atap untuk roof garden. Sisanya 50% untuk material atap dengan daya serap dan pantul matahari rendah. 	<ul style="list-style-type: none"> Memilih vegetasi yang cepat tumbuh dengan fungsi sebagai peneduh. Memilih material atap yang memiliki intensitas daya serap dan pantul panas rendah.
Kualitas Air	Site harus dapat menyerap keseluruhan air hujan yang jatuh kedalam site.	Dengan cara memperbanyak vegetasi sebagai penyerap air, sumur resapan, lubang biopori, perkerasan yang mudah menyerap air, dan penghijauan dipinggir-pinggir jalan.

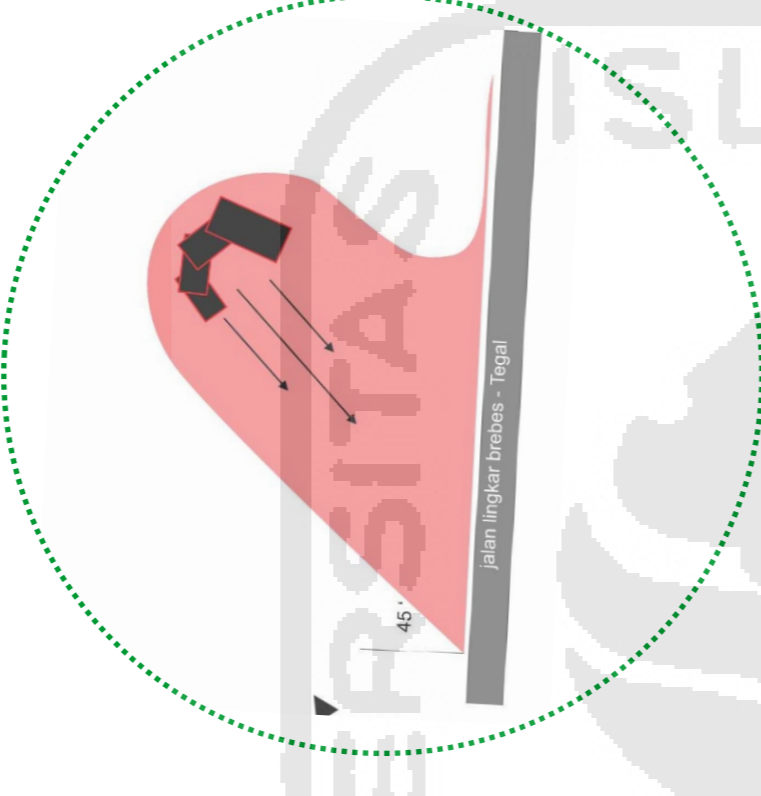
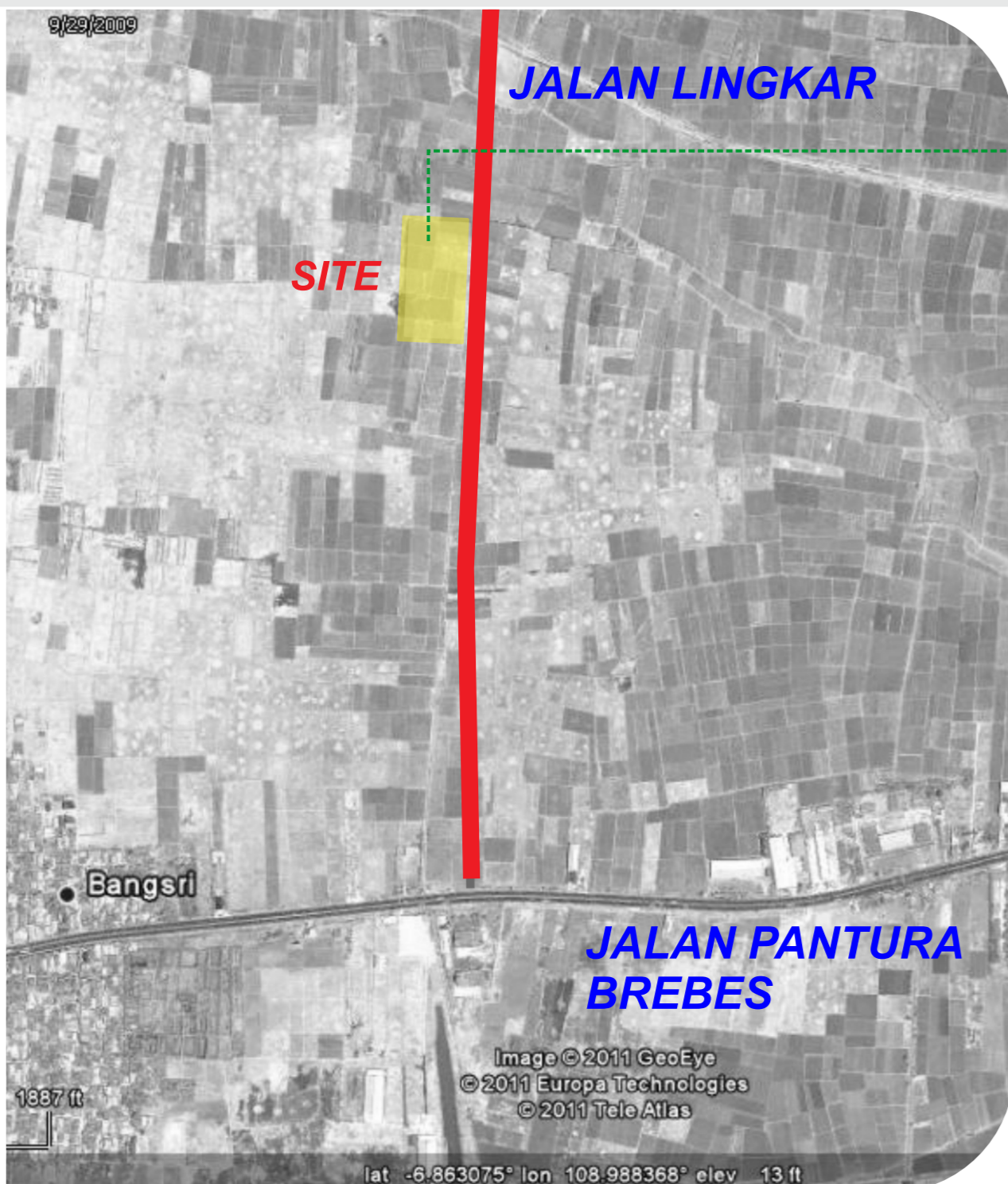
CONCEPT DESIGN



OASIS CONCEPT

Konsep dari sebuah Oasis, Rest Area dianalogikan sebuah oasis, ibarat di padang gurun merupakan tempat dimana surganya para musafir untuk beristirahat, dilokasi oasis seperti inilah biasanya populasi terbentuk. Hal ini dianalogikan pada sebuah Rest Area, dimana sebuah tempat pemberhentian yang menawarkan alam dan kesejukan sebagai penawar kelelahan.

SITE ORIENTATION

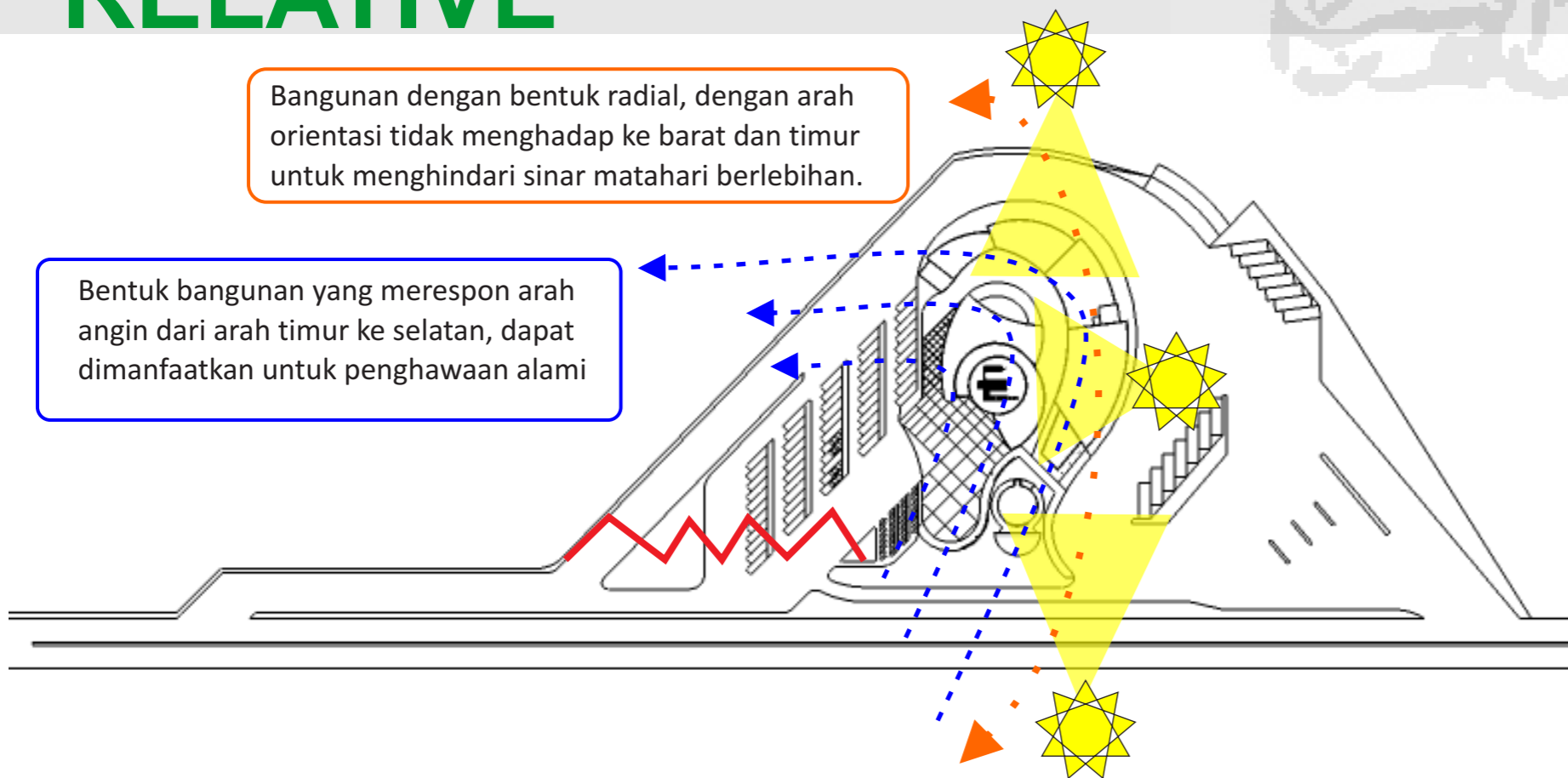


Lokasi Rest Area berada ± 1 km dari pintu masuk jalan lingkar atau dari jalan pantura Brebes yang berada di daerah Kecamatan Wanasari, Kabupaten Brebes. tersebut. kedatangan pengunjung Rest Area. Luas site keseluruhan ± 3.4Ha. Bentuk tapak dengan arah kemiringan 45° akan mendapat view yang lebih luas dan langsung terlihat ketika pengunjung masuk.

BUILDING RELATIVE POSITION

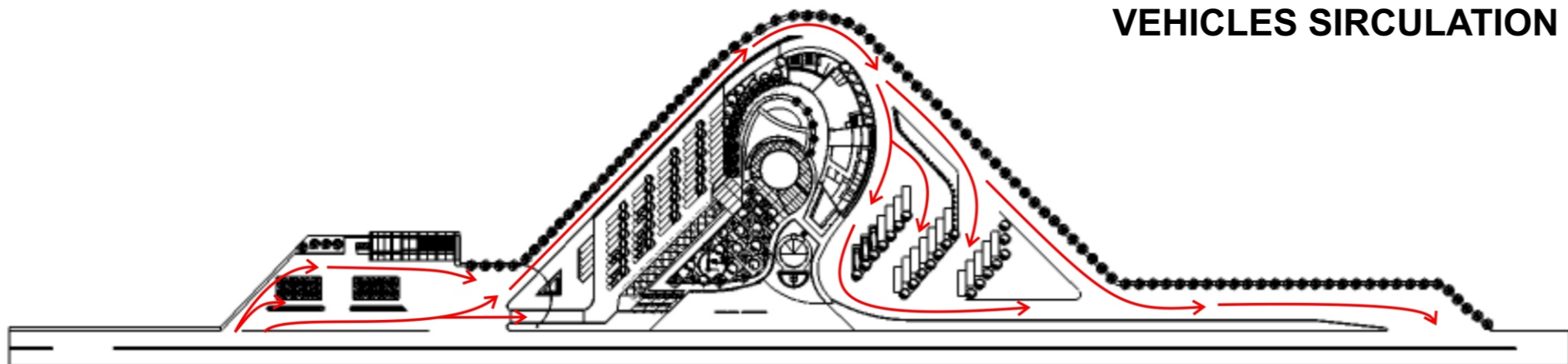
Bangunan dengan bentuk radial, dengan arah orientasi tidak menghadap ke barat dan timur untuk menghindari sinar matahari berlebihan.

Bentuk bangunan yang merespon arah angin dari arah timur ke selatan, dapat dimanfaatkan untuk penghawaan alami

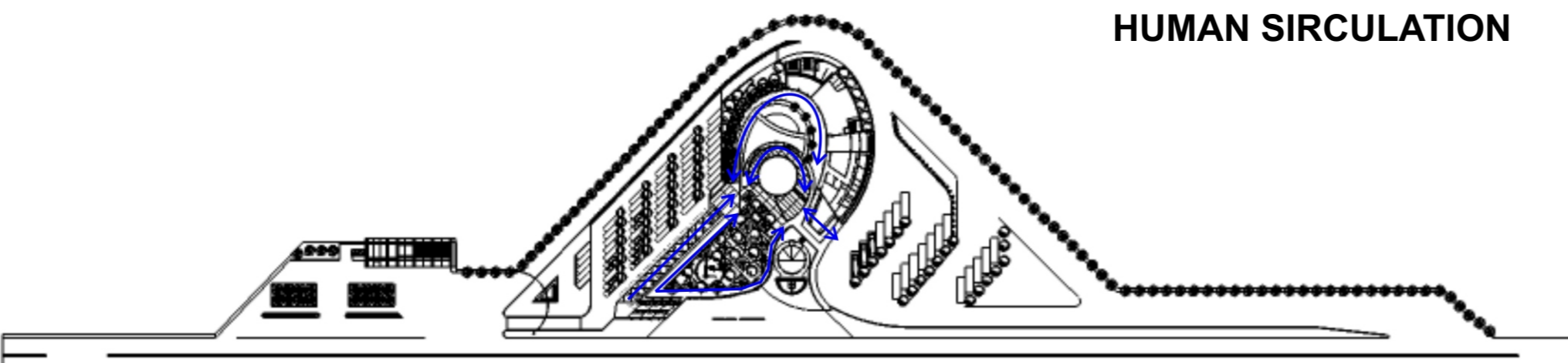


CIRCULATION CONCEPT

VEHICLES SIRCULATION



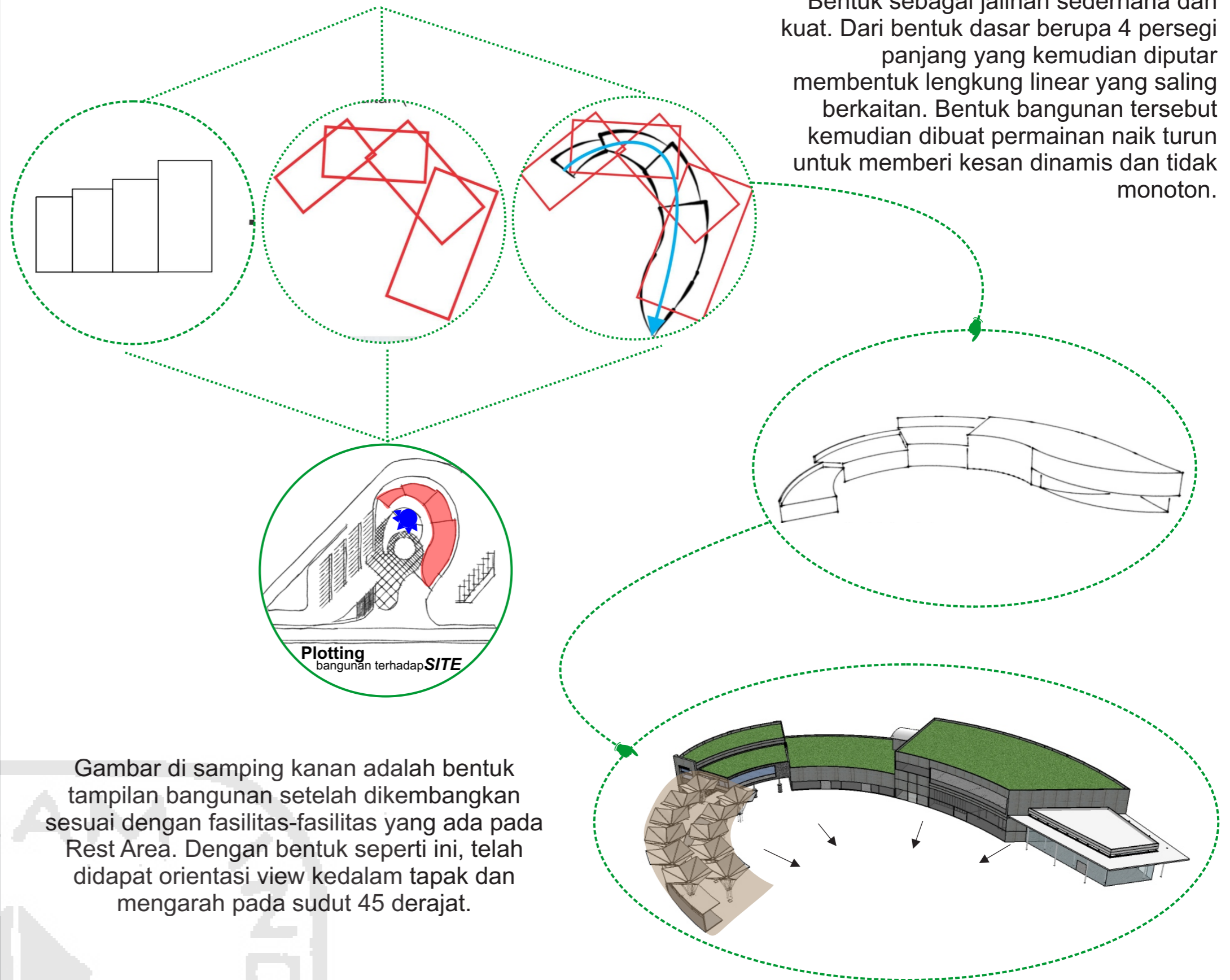
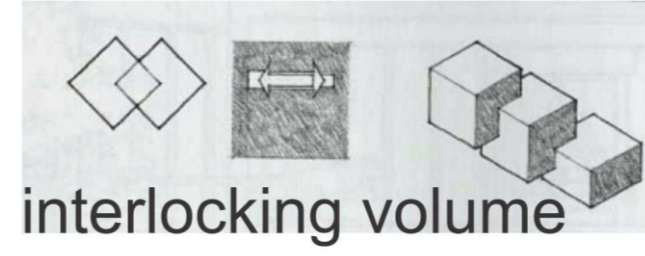
HUMAN SIRCULATION



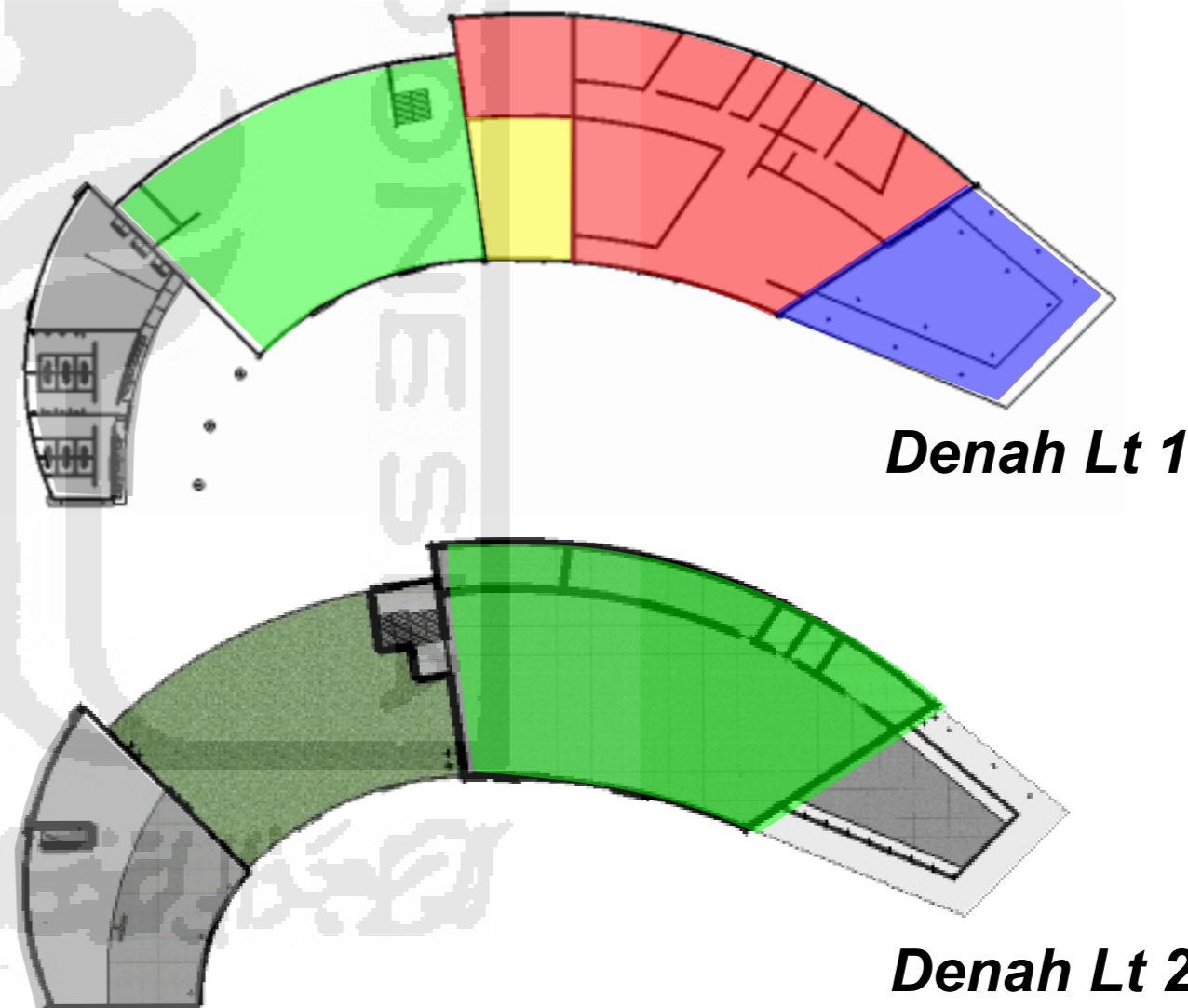
BUILDING CONCEPT

Form of Building

Bentuk sebagai jalinan sederhana dan kuat. Dari bentuk dasar berupa 4 persegi panjang yang kemudian diputar membentuk lengkung linear yang saling berkaitan. Bentuk bangunan tersebut kemudian dibuat permainan naik turun untuk memberi kesan dinamis dan tidak monoton.

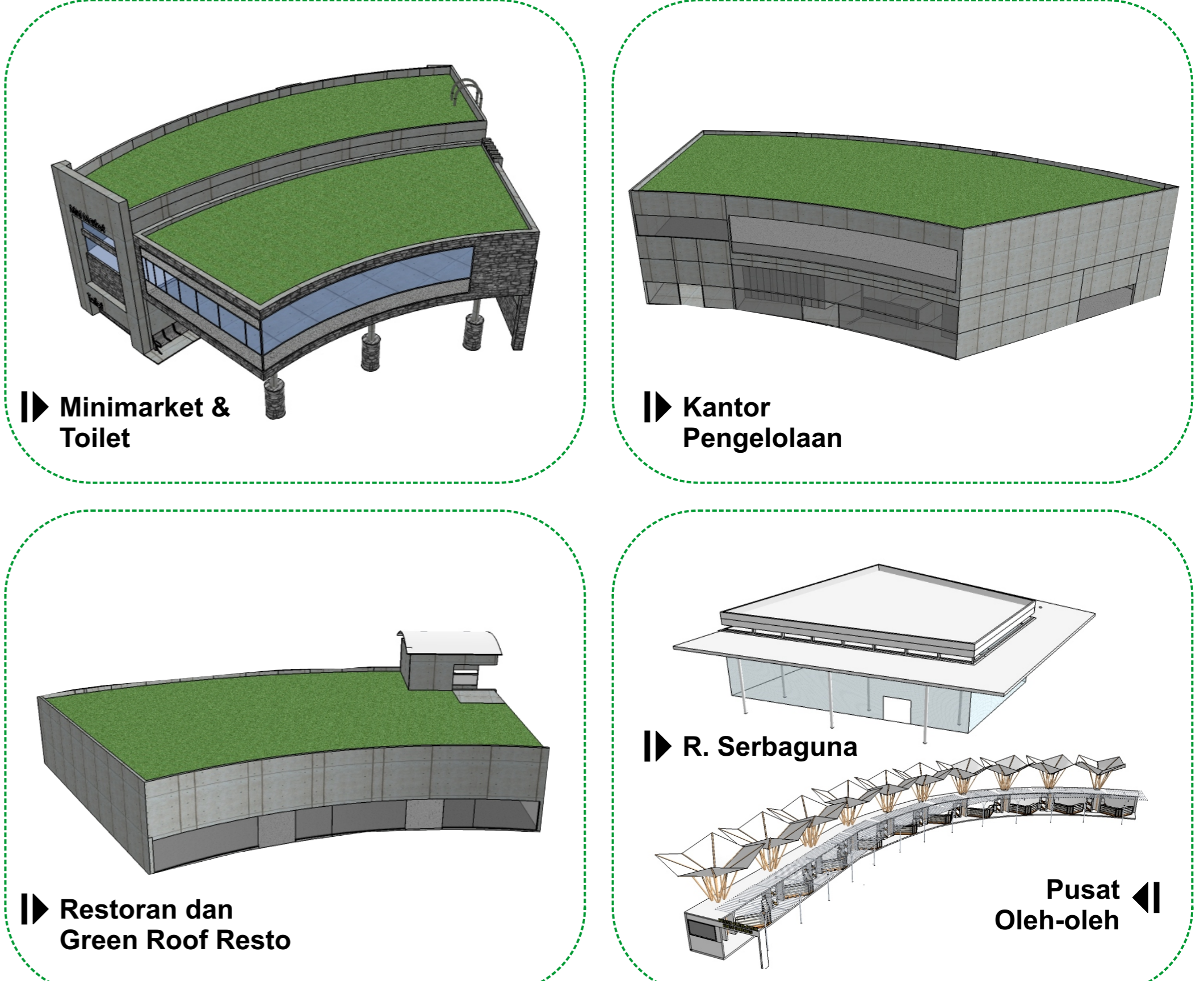


Gambar di samping kanan adalah bentuk tampilan bangunan setelah dikembangkan sesuai dengan fasilitas-fasilitas yang ada pada Rest Area. Dengan bentuk seperti ini, telah didapat orientasi view kedalam tapak dan mengarah pada sudut 45 derajat.



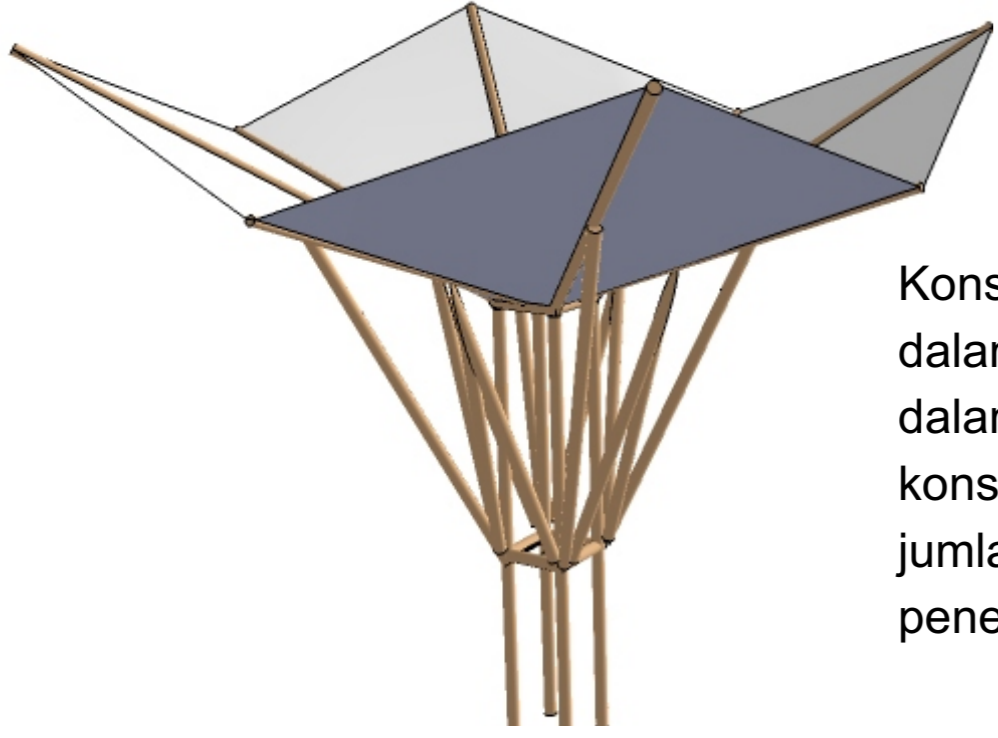
- Minimarket & Toilet
- Restoran
- Pijat Relaksasi
- R.Serbaguna
- Kantor Pengelola
- Pusat Oleh-oleh

Fasade Bangunan



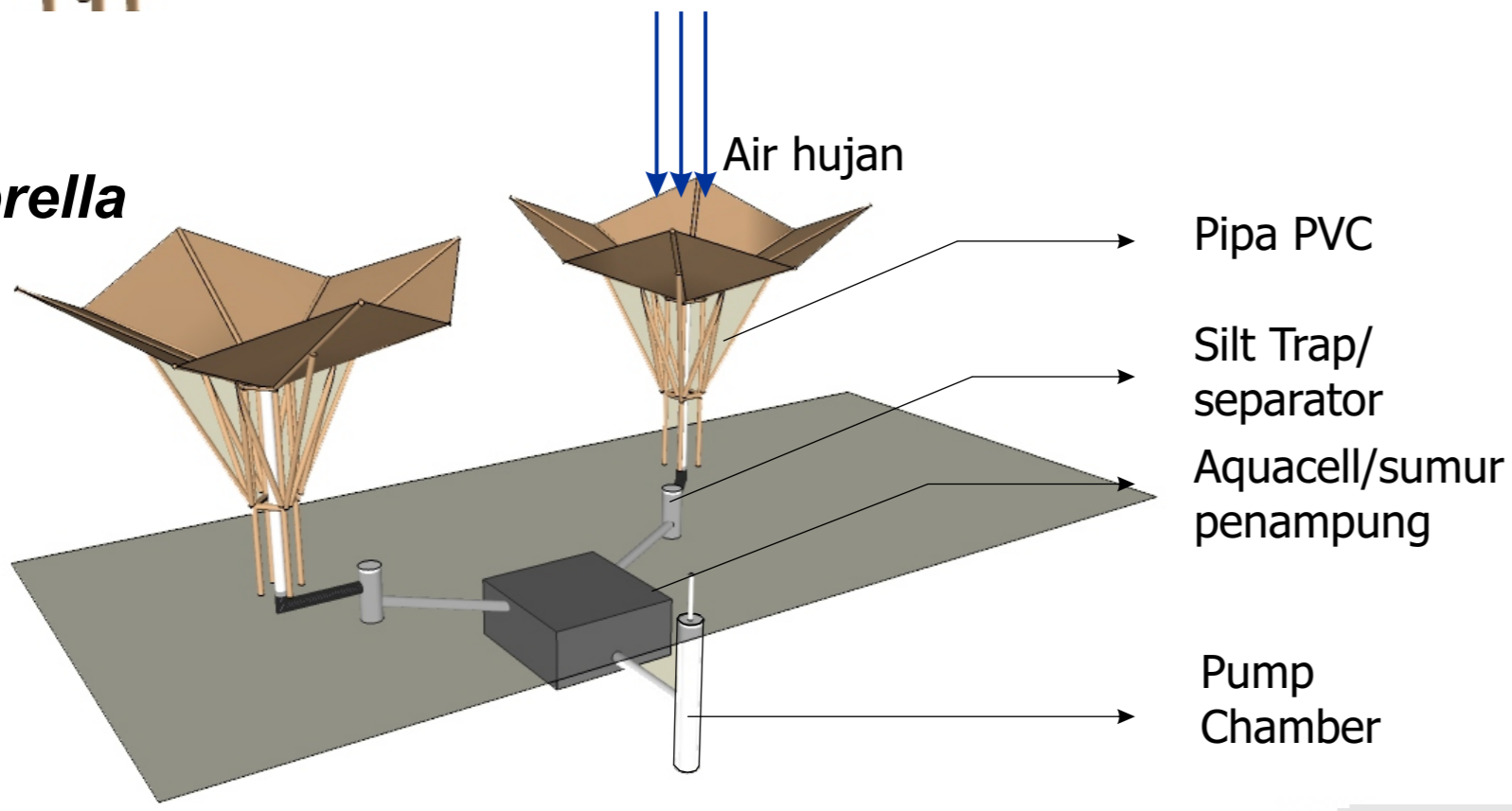
WATER QUALITY

“URBAN UMBRELLA” CONCEPT

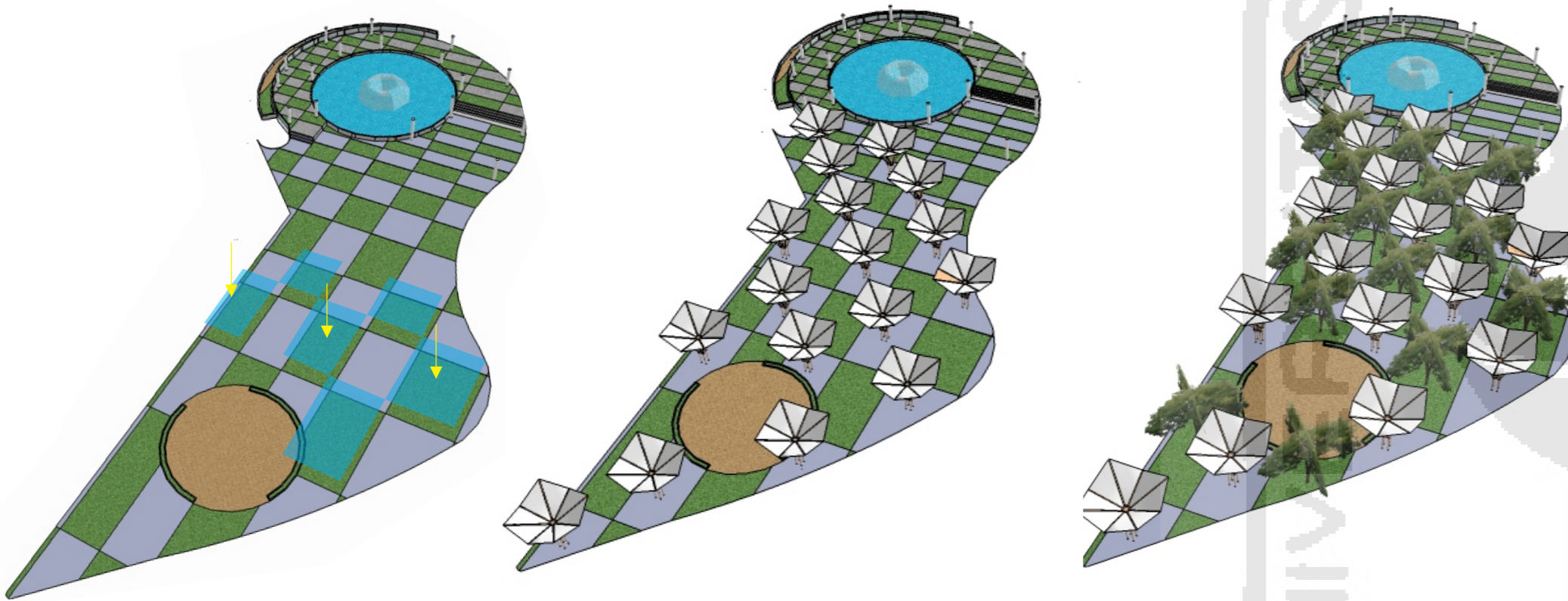


Konsep *Urban Umbrella* coba diterapkan sebagai solusi dalam rangka peningkatan kualitas air, khususnya dalam pemanfaatan air hujan, dimana penerapan konsep tersebut dapat menampung air hujan dalam jumlah cukup banyak, selain itu digunakan sebagai peneduh pada ruang publik.

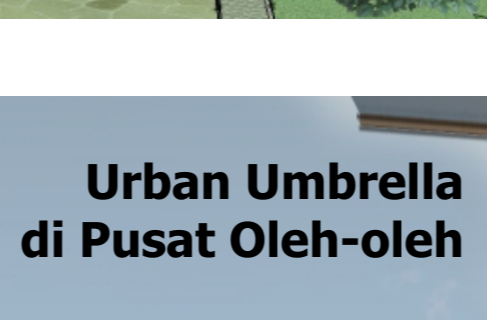
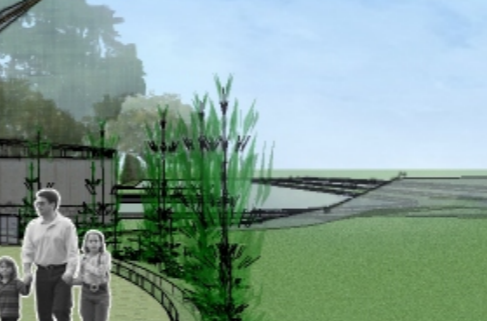
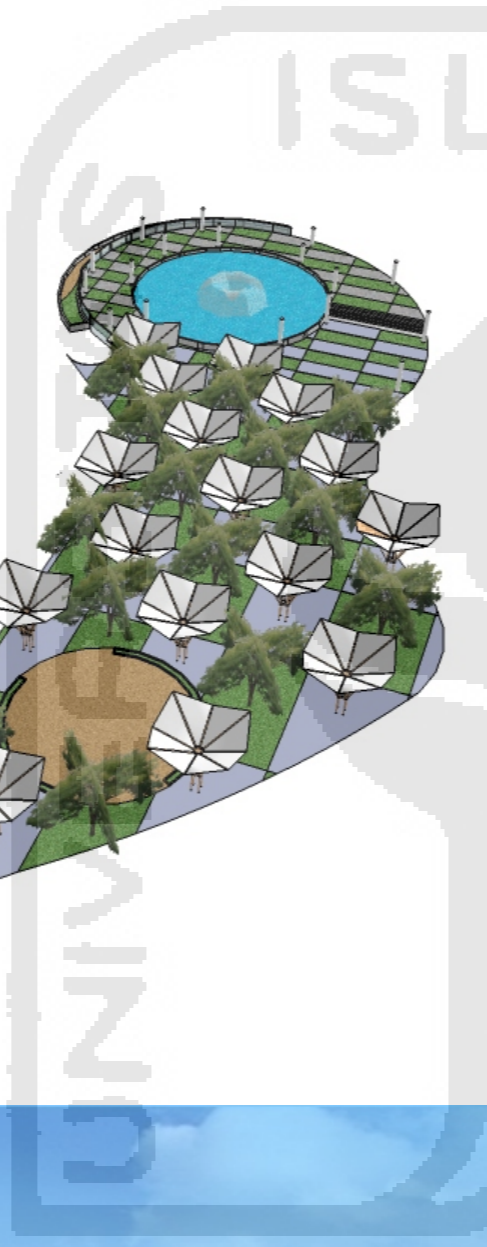
Detail Urban Umbrella



Penempatan Urban Umbrella



Urban Umbrella di Taman dan Playground

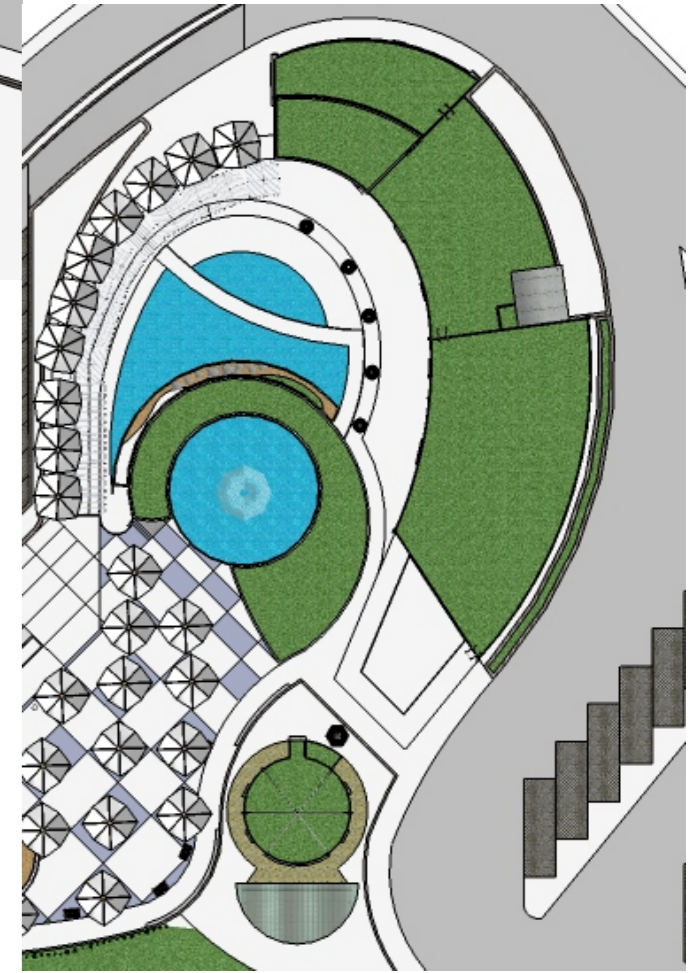
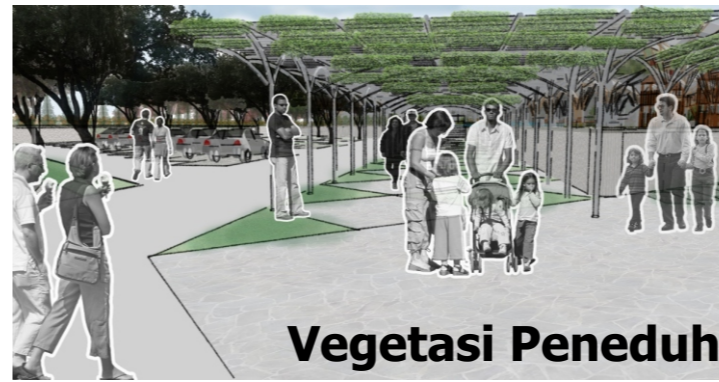


AIR QUALITY



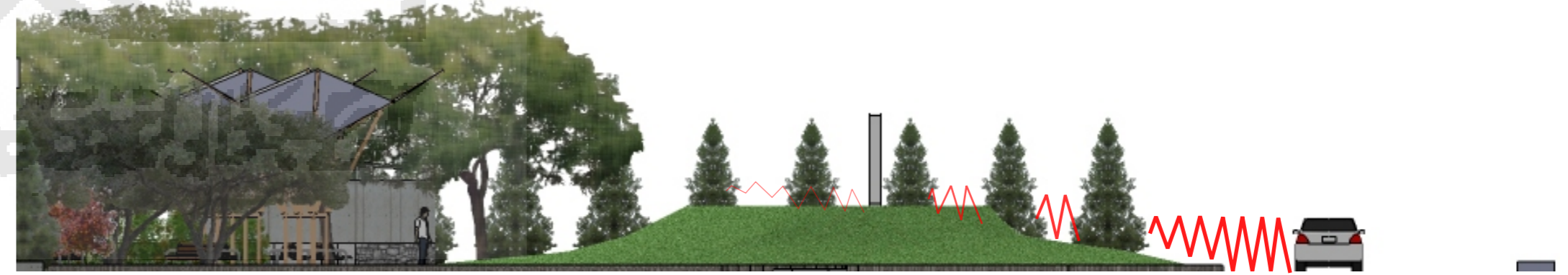
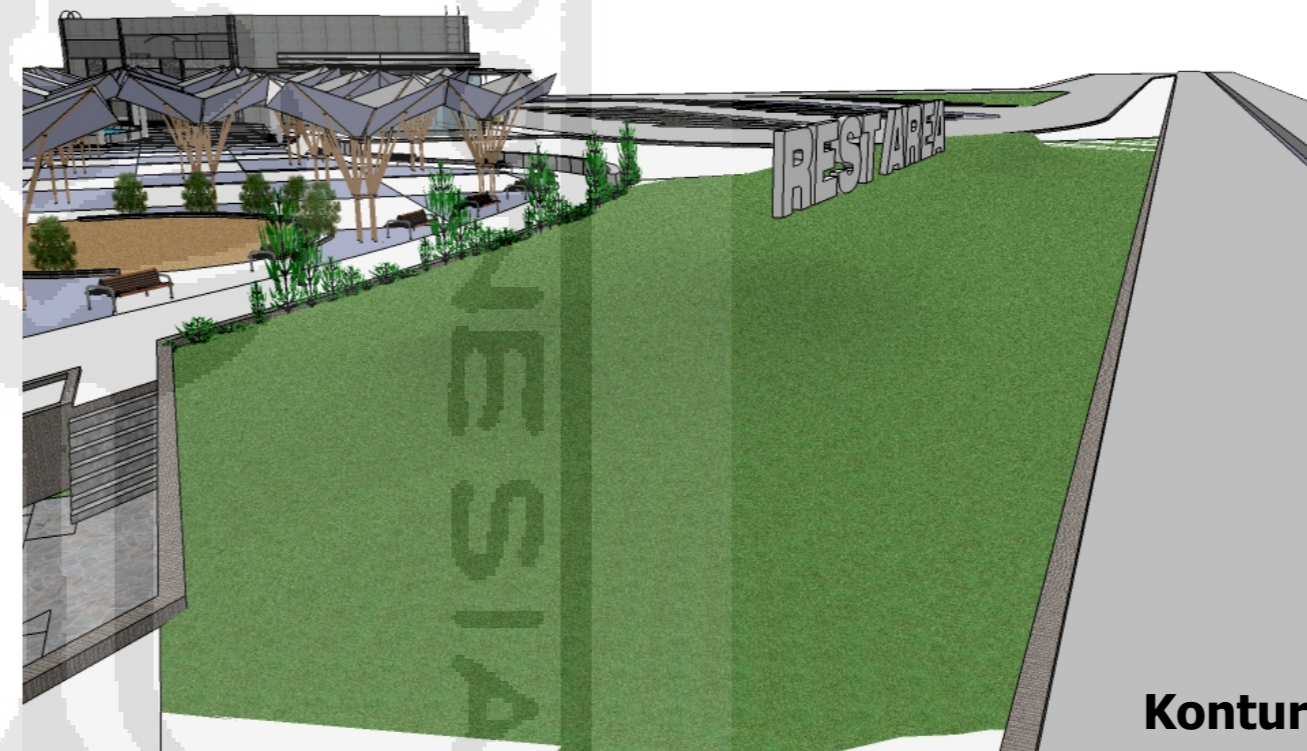
Aplikasi *Roof Garden* di seluruh atap fasilitas bangunan *Rest Area* mencapai total luas 1.575 m², dari luas keseluruhan atap 1.711,36 m². Sehingga hampir mencapai 92% dari luas keseluruhan atap.

Selain itu, vegetasi juga mempunyai peranan penting dalam mengontrol udara panas yang kemudian diubah menjadi udara yang sejuk. Penempatan vegetasi disebar di beberapa titik *Rest Area*, yakni: tempat parkir, area *urban umbrella*, pergola, dan area kolam yang berada di tengah fasilitas *Rest Area*.



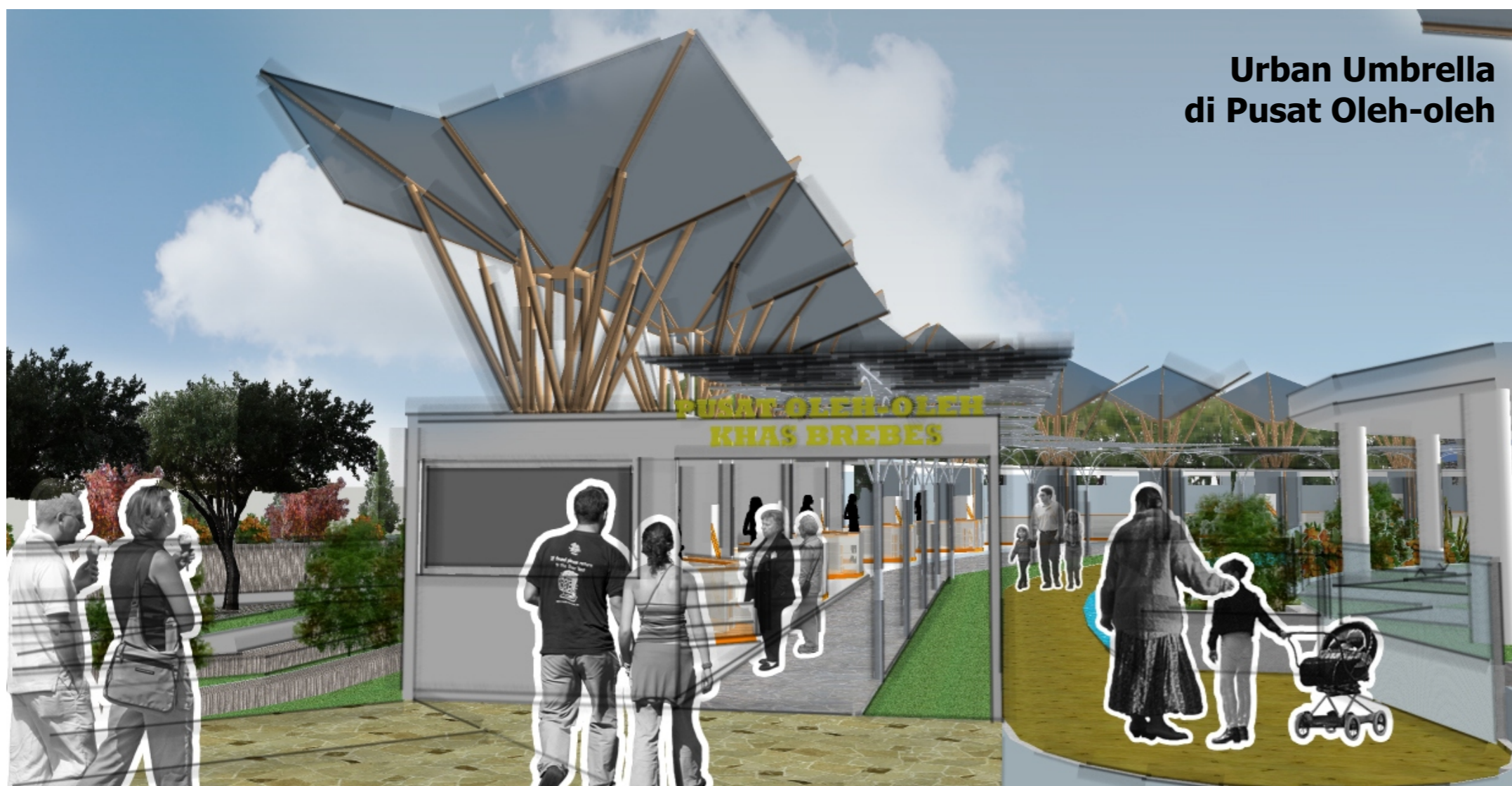
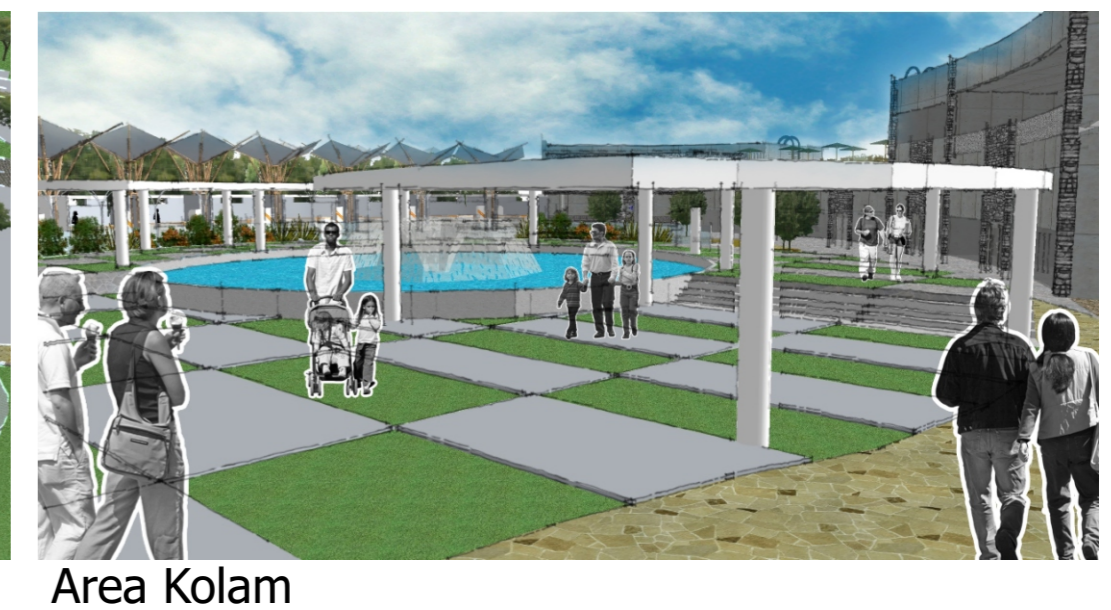
NOISE CONTROL

Penambahan area berkontur di pinggir jalan raya serta adanya beberapa vegetasi merupakan upaya untuk mengontrol kebisingan yang bersumber dari jalan raya tersebut. Sehingga fungsi dari *Rest Area* sebagai tempat beristirahat yang nyaman pun dapat tercapai. Beberapa vegetasi pengontrol kebisingan pun diletakkan di area parkir dan jalur kendaraan umum seperti bus.

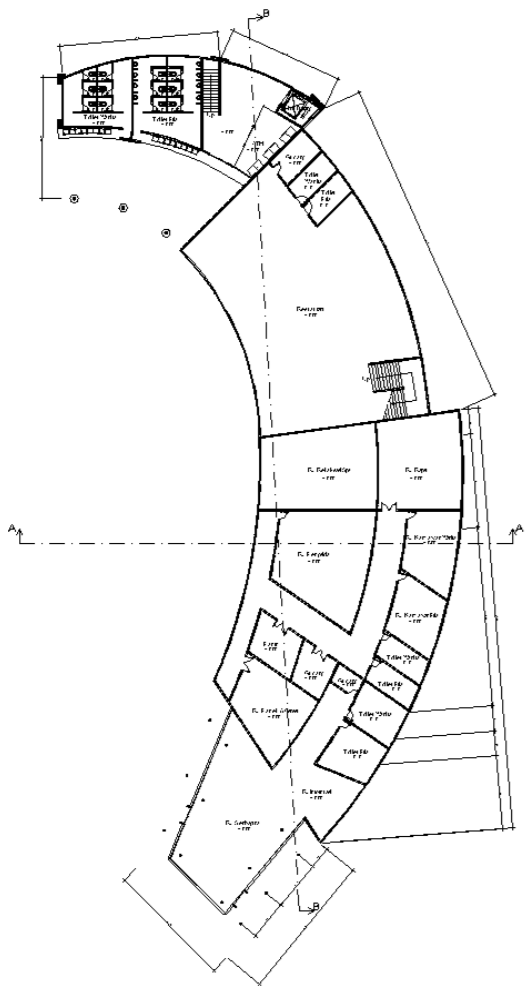


STRUCTURING RECREATIONAL LANDSCAPE

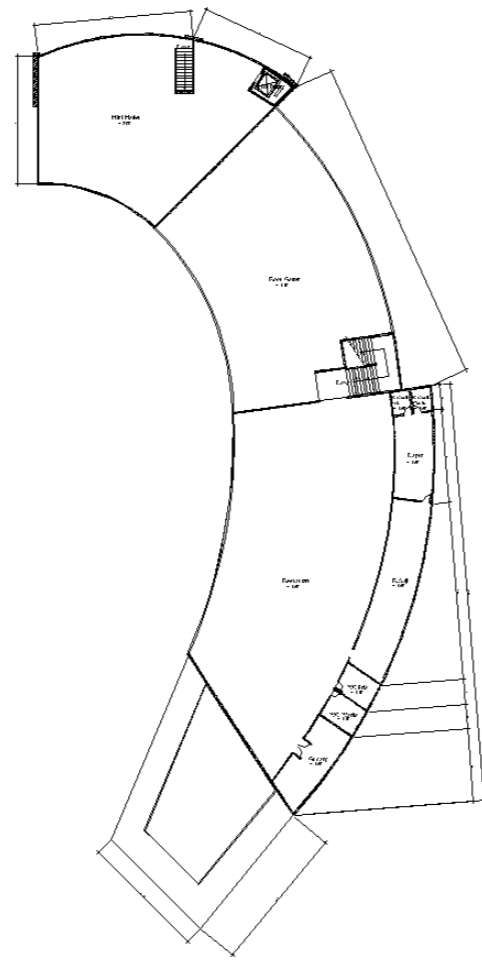
Penataan ruang luar dengan fasilitas beberapa tempat untuk kegiatan rekreasi, baik aktif maupun pasif. Rekreasi aktif berupa playground untuk fasilitas bermain anak-anak, serta ruang publik yang dikelilingi oleh pergola dengan tempat duduk serta taman yang berkonsep oasis berupa kolam. Rekreasi pasif berupa rekreasi visual yang ditunjukkan lewat desain SPBU untuk menarik perhatian pengunjung *Rest Area*.



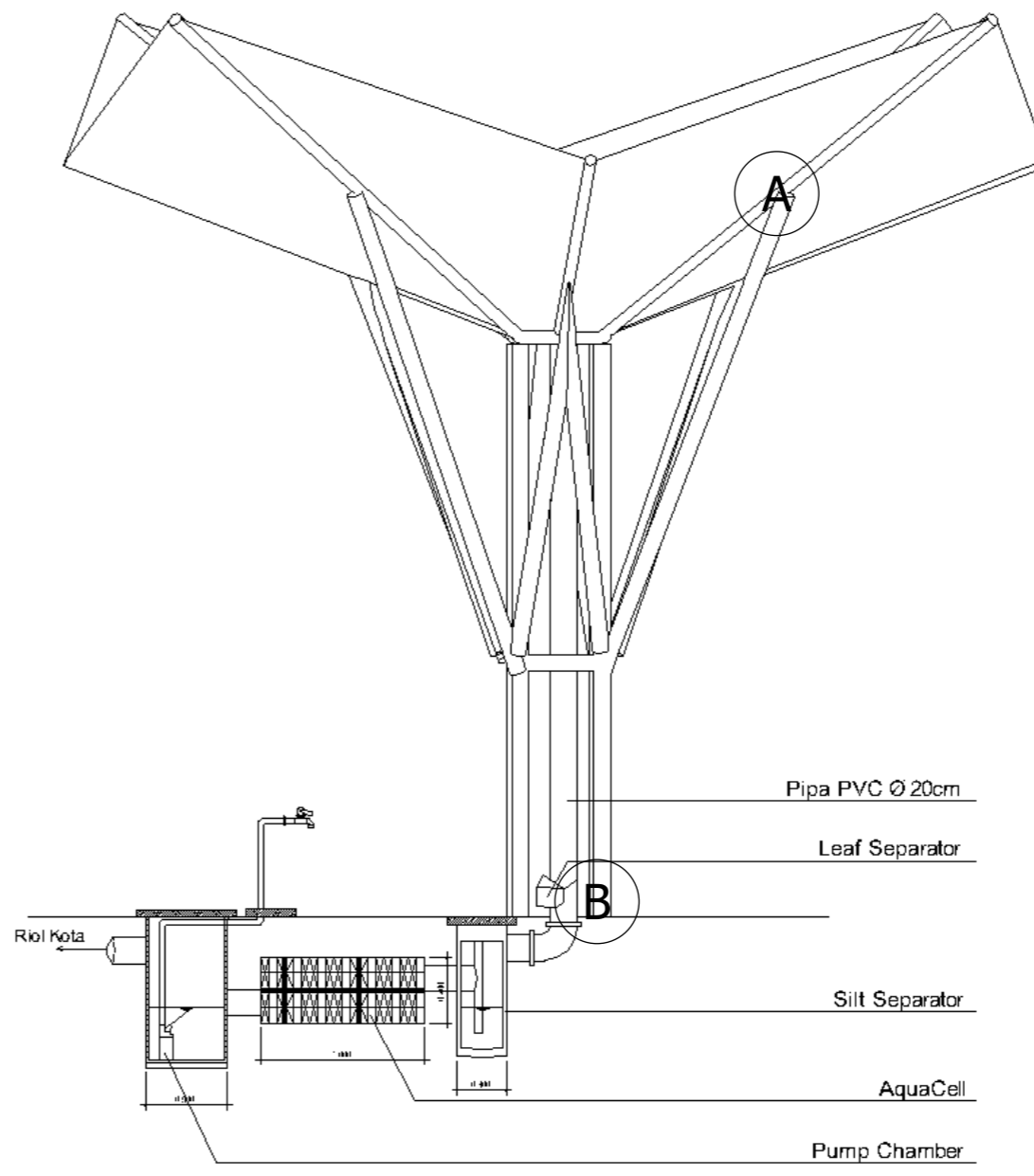
FINAL DESIGN



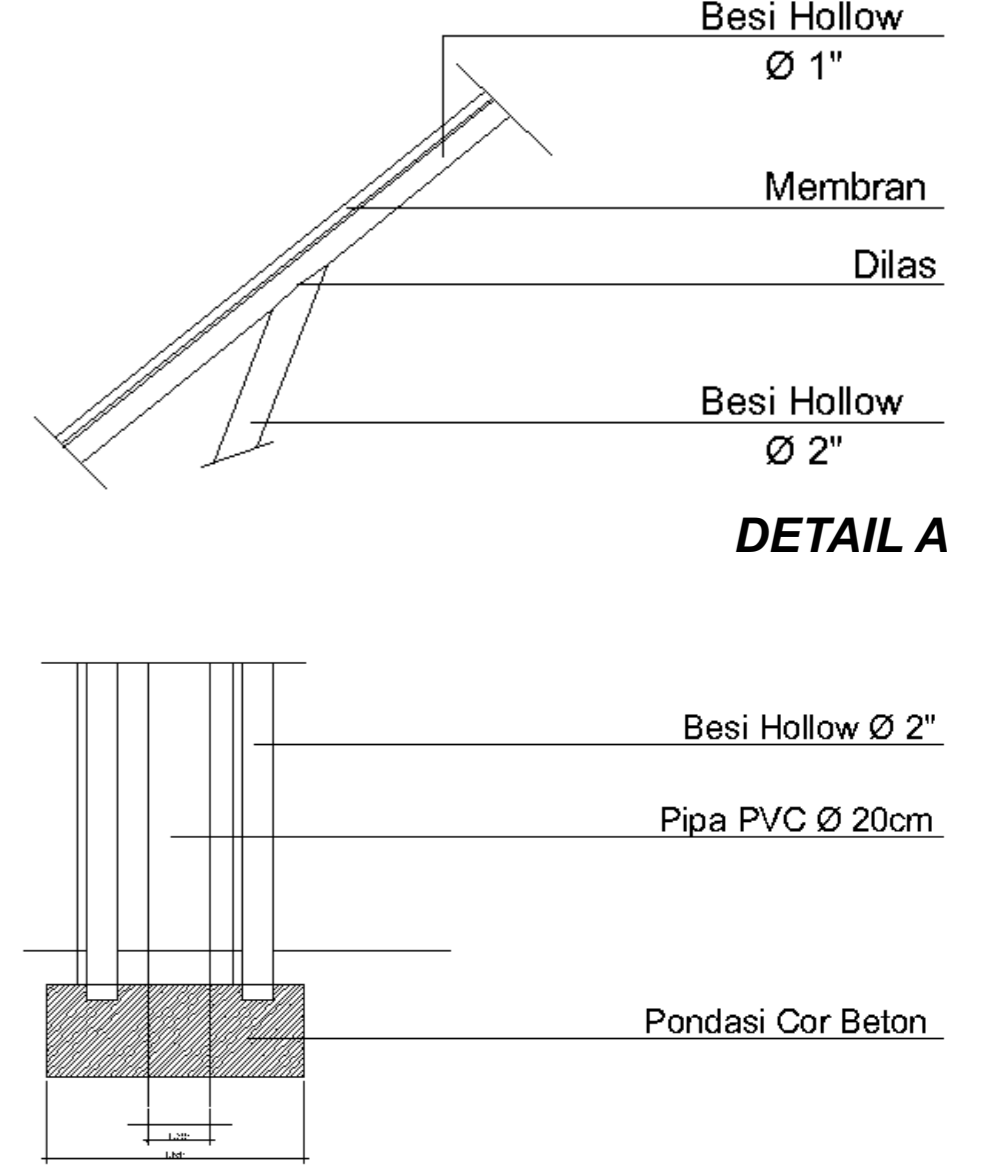
DENAH LT. 01



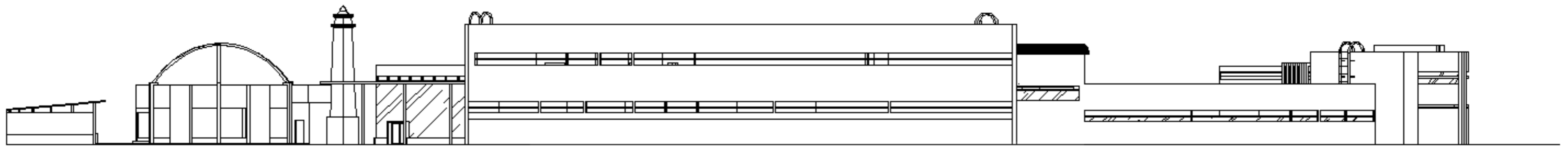
DENAH LT. 02



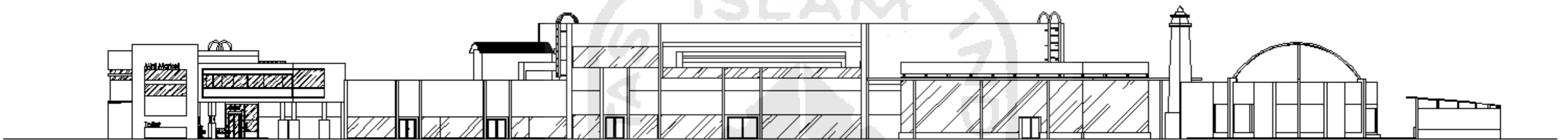
SKEMA KONSEP
 URBAN UMBRELLA



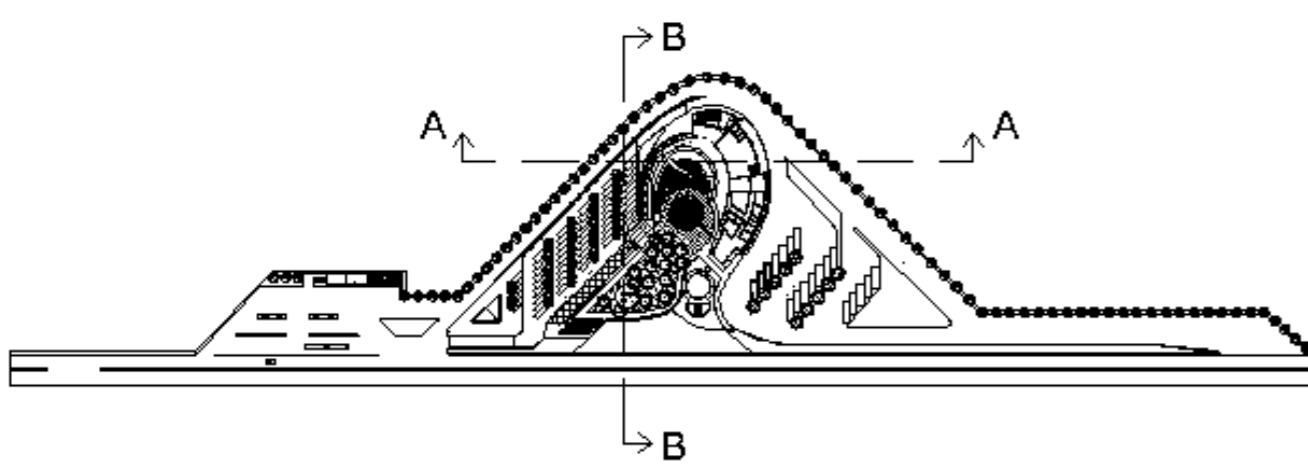
DETAIL B



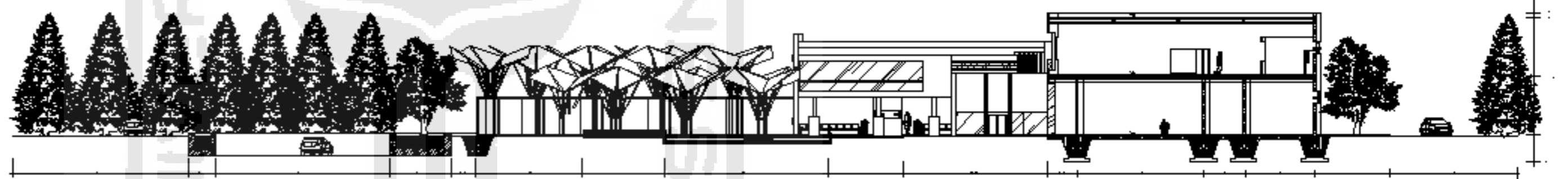
TAMPAK UTARA KAWASAN



TAMPAK SELATAN KAWASAN



POTONGAN KAWASAN A-A'



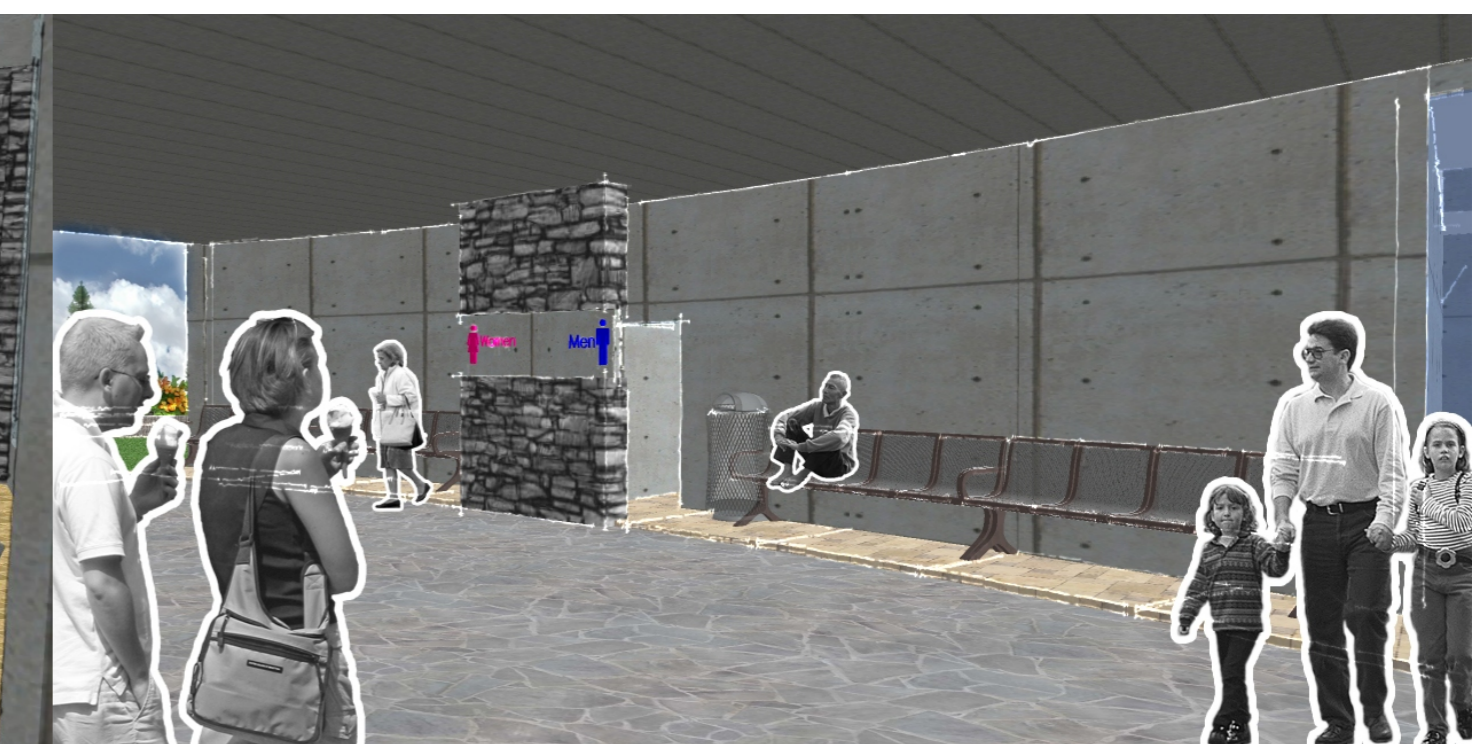
POTONGAN KAWASAN B-B'



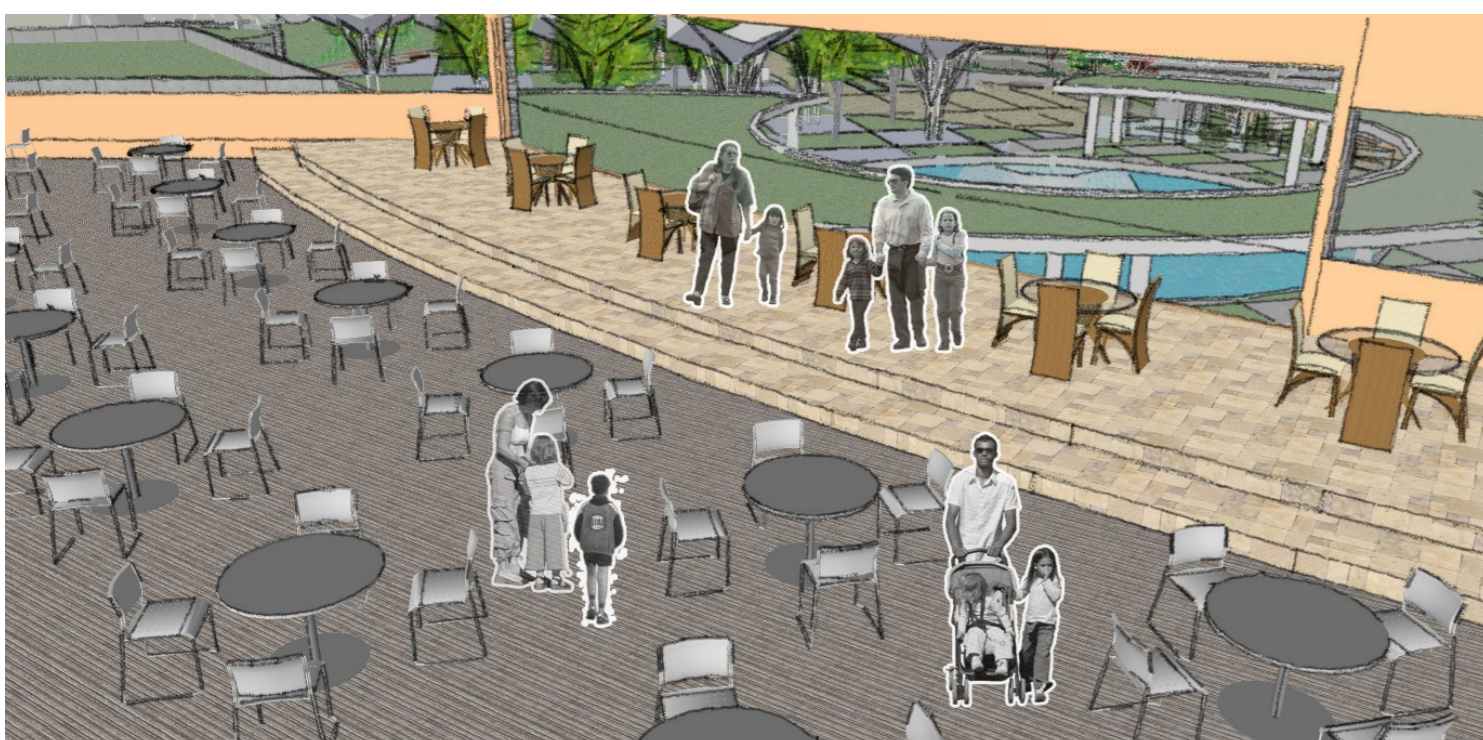
INTERIOR MINI MARKET



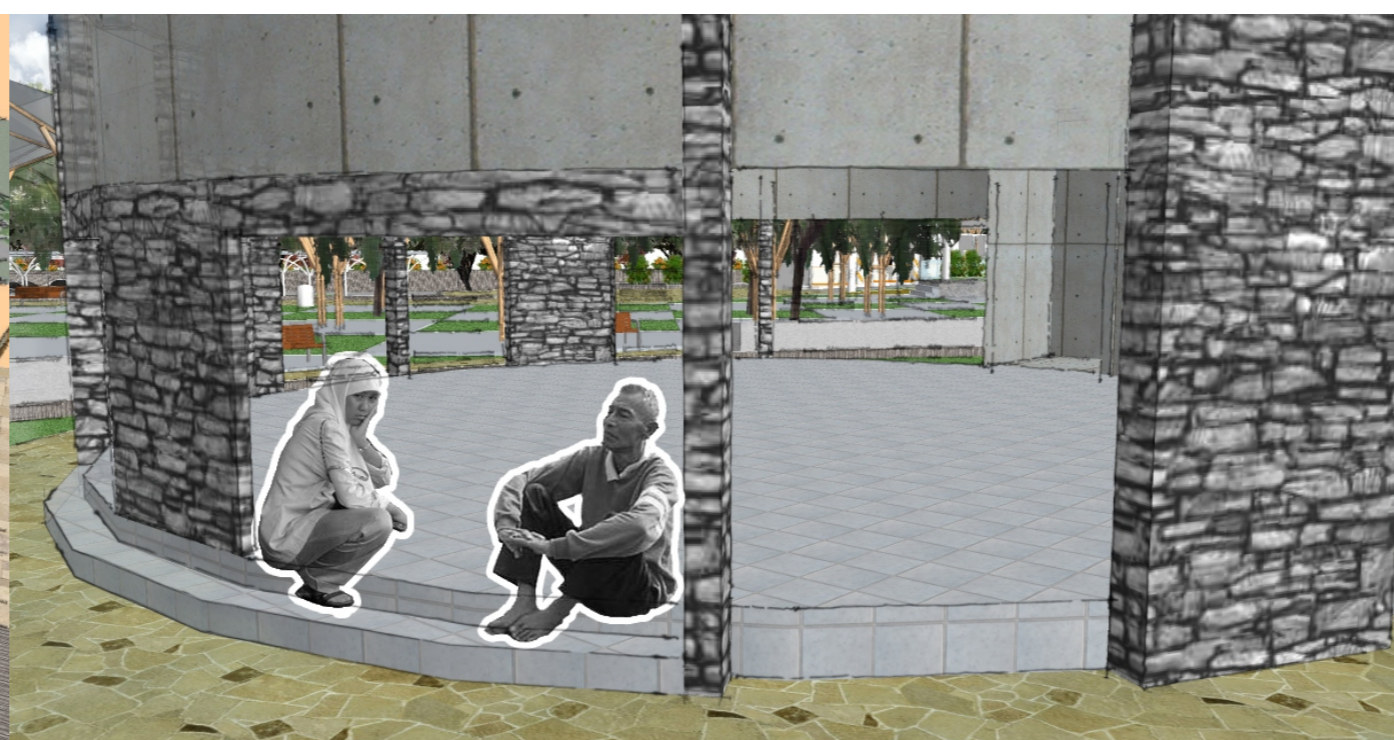
INTERIOR RUANG SERBAGUNA



KAMAR MANDI UMUM



INTERIOR RESTAURANT



INTERIOR MUSHOLLA



GREEN ROOF RESTAURANT

"BIRD EYE VIEW"

