

SKRIPSI
PERANCANGAN LANSKAP KAWASAN *REST AREA*
DI POROS PAREPARE – PINRANG

FAUZAN AHMAD SIRAJUDDIN

G011 17 1329



PROGRAM STUDI AGROTEKNOLOGI
DEPARTEMEN BUDIDAYA PERTANIAN
FAKULTAS PERTANIAN
UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2024



SKRIPSI
PERANCANGAN LANSKAP KAWASAN *REST AREA*
DI POROS PAREPARE – PINRANG

Disusun dan diajukan oleh

FAUZAN AHMAD SIRAJUDDIN
G011 17 1329



PROGRAM STUDI AGROTEKNOLOGI
DEPARTEMEN BUDIDAYA PERTANIAN
FAKULTAS PERTANIAN
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR

2024



PERANCANGAN LANSKAP KAWASAN *REST AREA*

DI POROS PAREPARE – PINRANG

FAUZAN AHMAD SIRAJUDDIN

G011 17 1329

**Skripsi Sarjana Lengkap
Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana**

Pada

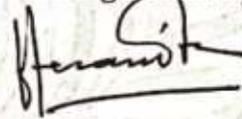
**Departemen Budidaya Pertanian
Fakultas Pertanian
Universitas Hasanuddin
Makassar**

Makassar, 13 Maret 2024

Menyetujui:

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping



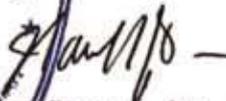
Dr. Hari Iswovo, SP., MA
NIP. 19760508 200501 1 003

Dr. Ir. Hj. Feranita Haring, MP
NIP. 19591220 198601 2 002

Mengetahui,

Ketua Departemen Budidaya Pertanian




Dr. Hari Iswovo, SP., MA
NIP. 19760508 200501 1 003



LEMBAR PENGESAHAN

PERANCANGAN LANSKAP KAWASAN *REST AREA*

DI POROS PAREPARE – PINRANG

Disusun dan diajukan oleh

FAUZAN AHMAD SIRAJUDDIN

G011 17 1329

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian Masa Studi Program Sarjana, Program Studi Agroteknologi, Fakultas Pertanian, Universitas Hasanuddin pada tanggal 21 Januari 2024 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan.

Menyetujui:

Pembimbing Utama

Dr. Hari Iswoyo, SP., MA
NIP. 19760508 200501 1 003

Pembimbing Pendamping

Dr. Ir. Hj. Feranita Haring, MP
NIP. 19591220 198601 2 002



PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fauzan Ahmad Sirajuddin

NIM : G011 17 1329

Program Studi : Agroteknologi

Jenjang : Strata 1

Menyatakan dengan ini bahwa tulisan saya berjudul:

**“Perancangan Lanskap Kawasan *Rest Area*
di Poros Parepare – Pinrang”**

adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambil alihan tulisan orang lain. Skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 13 Maret 2024

Yang Menyatakan,



Fauzan Ahmad Sirajuddin



ABSTRAK

FAUZAN AHMAD SIRAJUDDIN (G011 17 1329) Perancangan Kawasan *Rest Area* di poros Parepare – Pinrang dibimbing oleh **HARI ISWOYO** dan **FERANITA HARING**.

Perkembangan moda transportasi yang pesat tentu menimbulkan dampak bagi masyarakat. Dampak tersebut adalah kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan kurangnya tempat istirahat bagi pengendara. *Rest area* merupakan sebuah tempat untuk beristirahat sejenak, melepaskan kelelahan, kejenuhan, melakukan kewajiban ibadah ataupun kegiatan buang air kecil/besar selama dalam perjalanan jauh. Maka dari itu, dibutuhkan perencanaan dan perancangan *rest area* di Jalan Poros Parepare – Pinrang, Kecamatan Soreang, Kota Parepare, Provinsi Sulawesi Selatan. Penelitian ini berlangsung dari Agustus 2022 sampai Desember 2022. Tapak penelitian rancangan *rest area* ini memiliki luas lahan sebesar 1,51 hektar. Metode yang digunakan adalah modifikasi perancangan tapak yang terdiri dari enam tahapan, mulai dari persiapan, inventarisasi, analisis, sintesis, perencanaan dan perancangan. Konsep dasar mengutamakan prinsip keseimbangan simetris dan asimetris, penerapan desain formal serta penggunaan berbagai jenis tanaman berdasarkan fungsi dan estetikanya dengan tujuan memberikan kesan yang lebih nyaman sekaligus sebagai tempat wisata bagi para pengunjung. Konsep pengembangan terdiri dari, konsep tata ruang yang terbagi menjadi dua zona yaitu zona parkir dan zona taman; konsep sirkulasi terbagi menjadi sirkulasi primer dan sirkulasi sekunder; konsep vegetasi dibagi sesuai fungsi vegetasinya. Fungsi tersebut diantaranya adalah fungsi pengarah, fungsi peneduh, fungsi pembatas dan fungsi estetika; serta konsep fasilitas dan utilitas berguna untuk menunjang berbagai aktifitas pada tapak. Fasilitas tersebut terbagi menjadi fasilitas utama dan penunjang. Berdasarkan konsep pengembangan yang dilakukan, maka dihasilkan sebuah rancangan *rest area* yang dipadukan dengan ruang wisata untuk memenuhi kebutuhan istirahat bagi pengendara serta sebagai tempat bertamasya bagi masyarakat.

Kata kunci: Parepare, perancangan, perencanaan, *rest area*.



KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan rahmat dan Karunia-Nya yang senantiasa diberikan sehingga penulis mampu merampungkan seluruh aktivitas akademika dan menyusun skripsi ini sebagai tugas akhir serta syarat untuk memenuhi standar kelulusan studi dan memperoleh gelar sarjana, dengan judul **“Perancangan Kawasan Lanskap Rest Area di Poros Parepare – Pinrang”** Tidak lupa pula penulis memanjatkan salam dan shalawat kepada junjungan serta tauladan bagi ummat manusia yaitu Nabi Besar Muhammad *Shallallahu ‘alaihi wa Sallam*, yang telah menghantarkan ummat manusia dari alam Jahiliyah menuju alam Islamiyah.

Skripsi ini penulis dedikasikan untuk Almarhum ayahanda Sirajuddin dan Ibunda Suhriyani, dua sosok yang telah membesarkan dan mendidik penulis dengan penuh kasih sayang sehingga penulis mampu berada pada titik ini. Mereka yang telah mengorbankan raga, waktu dan materinya tanpa pamrih demi menyekolahkan dan mengharapkan penulis akan menjadi manusia yang berintelektual di masa depan. Begitu pula untuk kakak dan adik penulis, kepada Fathur Rahman Sirajuddin yang selama ini menjadi pengganti almarhum untuk memberikan motivasi dan wejangan kepada penulis dalam melaksanakan kegiatan studi di kampus. Kepada Fahrani Shafirah Sirajuddin, sosok adik yang terus memberi semangat dan sebagai tempat sandaran untuk berkeluh kesah tentang perkuliahan bagi penulis. Kepada *Ummu Hani* Mukti dan tante Fatimah Salim Umar, sosok yang mengisi peran orang tua penulis menempuh pendidikan mulai dari kecil sampai sekarang.



Penulis menyadari bahwa skripsi ini tentu tidak dapat terselesaikan tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak. Harapan, dukungan dan perhatian yang penulis dapatkan begitu banyak selama proses penyusunan skripsi ini sehingga hambatan dan rintangan yang ada, penulis mampu hadapi dan lalui dengan penuh rasa bangga, kesabaran dan keikhlasan. Oleh karena itu, dengan segala bentuk rasa hormat, melalui tulisan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Dr. Hari Iswoyo, SP., MA selaku pembimbing utama dan Dr. Ir. Hj. Feranita Haring, MP selaku pembimbing pendamping yang telah sabar dan pengertian dalam membimbing serta memberikan arahan dan petunjuk kepada penulis mulai dari awal sampai pada akhir proses penyelesaian tugas akhir ini.
2. Dr. Tigin Dariati, SP., MES., Dr. Cri Wahyuni Brahmianti, SP., M.Si. dan Dr. Nurfaida, SP., M.Si. selaku dosen penguji yang telah meluangkan waktu, pikiran dan tenaganya dalam membantu penulis dengan memberikan kritik serta saran yang membangun untuk menyempurnakan tugas akhir ini.
3. Kepada seluruh Bapak/Ibu dosen Fakultas Pertanian Unhas yang telah mentransformasikan ilmu pengetahuan dan mengajarkan penulis tentang ilmu pertanian secara umum dan dinamika kehidupan sosial di masa depan.
4. Kepada seluruh staf Fakultas Pertanian Unhas yang membantu urusan administrasi dan urusan teknis selama penulis menempuh pendidikan di Fakultas Pertanian Unhas.



5. Pelaku usaha yang ada di kantin “Mace-Mace” pertanian, terkhusus ke Mama Atang yang telah membantu urusan kehidupan penulis selama berada di kampus.
6. Organisasi intra kampus terkhusus kepada Forum Mahasiswa Agroteknologi, BEM Kema Faperta Unhas dan Himpunan Mahasiswa Agronomi yang telah menampung dan menjadikan penulis sebagai pribadi yang melek akan kehidupan bersosial, mengajarkan penulis untuk berani mengambil keputusan sendiri dan menjadi rumah untuk selalu belajar tentang pertanian itu sendiri.
7. Sahabat dari penulis, Nur Firda Novianty yang telah sabar, ikhlas dan selalu baik dalam mengingatkan, memberikan motivasi dan mendukung penulis selama melakukan penyusunan tugas akhir ini.
8. Teman-teman penulis, *Sayang* (Putra, Arief, Syachrul, Nadila), *A2KT* (Abdal, Iqbal, Jusril, Amir), *Proton Boys* (Fatur, Fiqri, Obas, Dhani, Ilham, Didit) dan lainnya yang tidak sempat penulis tuliskan, terima kasih karena telah menemani, mengingatkan dan membantu penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini. Semoga kalian juga sukses di jalan kalian masing-masing.
9. Sepupu penulis, terkhusus kepada Sahrul dan Sabrina yang telah bersedia mengajarkan, membimbing dan membagikan informasinya tentang lokasi penelitian dari penulis.
10. Kakanda Dadang, selaku pemilik warkop 51 dan seluruh kakanda di meja 12 yang telah menemani dan membantu penulis di sela-sela pengerjaan tugas

ir ini.



11. Saudara Alfian yang telah membantu dalam urusan perancangan gambar penelitian dan mengajarkan penggunaan *software* perancangan pada penulis.
12. Serta semua pihak yang belum sempat penulis tuliskan yang telah ikut membantu untuk menyelesaikan tugas akhir ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa, memberikan balasan setimpal atas segala kebaikan yang telah diberikan kepada penulis. Mohon maaf atas segala kekurangan dalam penulisan tugas akhir ini, penulis menyadari bahwa skripsi ini tentu masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, dengan kerendahan hati penulis siap menerima segala bentuk saran dan kritikan yang sifatnya konstruktif demi penyempurnaan skripsi ini.

Akhirnya, penulis berharap kedepan tulisan ini semoga dapat bermanfaat bagi banyak pihak terkhusus untuk kemajuan ilmu pengetahuan dalam bidang pertanian.

Makassar, 13 Maret 2024



Fauzan Ahmad Sirajuddin



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan dan Kegunaan.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Perencanaan dan Perancangan Lanskap	5
2.2 Rest Area	7
BAB III METODOLOGI	12
3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	12
3.2 Alat Penelitian	12
3.3 Metode Penelitian.....	13
3.3.1 Persiapan	13
3.3.2 Inventarisasi	13
3.3.3 Analisis.....	14
3.3.4 Sintesis	14
3.3.5 Perencanaan.....	15
3.3.6 Perancangan	15
BAB IV INVENTARISASI, SINTESIS DAN ANALISIS	16
4.1 Aspek Fisik dan Biofisik	16
4.1.1 Letak, Luas dan Batas Tapak	16
4.1.2 Topografi dan Tanah	17
4.1.3 Iklim	18
4.1.4 Vegetasi.....	19
4.1.5 Fasilitas dan Utilitas	21
4.1.6 Aksesibilitas dan Sirkulasi	22
4.1.7 Pemandangan (<i>View</i>).....	23
4.2 Aspek Sosial	24



4.2.1	Sejarah, Sosial dan Budaya	24
4.2.2	Aktivitas, Pengelolaan dan Keinginan Pengunjung	25
BAB V	KONSEP PERENCANAAN TAPAK	36
5.1	Konsep Dasar	36
5.2	Konsep Pengembangan	36
5.2.1	Konsep Tata Ruang	37
5.2.2	Konsep Sirkulasi	38
5.2.3	Konsep Vegetasi.....	38
5.2.4	Konsep Fasilitas dan Utilitas.....	40
BAB VI	PERENCANAAN DAN PERANCANGAN	45
6.1	Perencanaan.....	45
6.1.1	Rencana Elemen Lunak (<i>Soft Material</i>).....	45
6.1.2	Rencana Elemen Keras (<i>Hard Material</i>)	47
6.2	Perancangan.....	50
6.2.1	Rancangan Elemen Lunak (<i>Soft Material</i>).....	50
6.2.2	Rancangan Elemen Keras (<i>Hard Material</i>)	56
6.3	Rencana Anggaran Biaya	78
BAB VII	PENUTUP.....	79
7.1	Kesimpulan.....	79
7.2	Saran	79
DAFTAR PUSTAKA		80
LAMPIRAN.....		82



DAFTAR TABEL

No.	Teks	Halaman
1.	Fasilitas Pelayanan Umum Rest area Tipe A dan Tipe B	11
2.	Jenis, Sumber dan Cara Pengambilan Data.....	14
3.	Jenis Vegetasi pada Tapak Penelitian	20
4.	Analisis dan Sintesis Tapak Perancangan Kawasan Lanskap Rest Area di Jalan Poros Parepare – Pinrang.	32
5.	Jenis-Jenis Tanaman yang digunakan pada Perancangan Tapak Penelitian.	55

Lampiran

1.	Persepsi Responden.....	88
2.	Rencana Anggaran Biaya Rincian Satuan Pekerjaan Elemen Lunak	90
3.	Rencana Anggaran Biaya Rincian Satuan Pekerjaan Elemen Keras	94
4.	Rencana Anggaran Biaya	99
5.	Rekapitulasi Rencana Anggaran Biaya.....	101



DAFTAR GAMBAR

No.	Teks	Halaman
1.	Lokasi Penelitian (Sumber: Google Earth, 2022)	12
2.	Bagan Proses Perancangan (Gold, 1980)	13
3.	Batas Tapak Penelitian	16
4.	Pagar Pembatas dan Gerbang	22
5.	Good View diseberang tapak	23
6.	Bad View di dalam tapak	24
7.	Kondisi Lokasi Tapak dari Tahun ke Tahun	25
8.	Kios UMKM setempat yang beroperasi di Sekitar Lokasi Tapak	26
9.	Identitas Responden	27
10.	Persepsi Responden	28
11.	Pendapat Responden Mengenai Rest Area	29
12.	Pendapat Responden Mengenai Rencana Tapak	30
13.	Peta Inventarisasi	35
14.	Konsep Tata Ruang	41
15.	Konsep Sirkulasi	42
16.	Konsep Vegetasi	43
17.	Rencana Blok (Block Plan)	44
18.	Ilustrasi Tanaman Pengarah	51
19.	(a dan b). Ilustrasi Tanaman Peneduh	52
20.	Ilustrasi Tanaman Pembatas	53
21.	(a dan b). Ilustrasi Tanaman Estetika	54
22.	Ilustrasi Lahan Parkiran Utama (a) dan Lahan Parkiran Sekunder (b dan c)..	57
23.	Ilustrasi Rancangan Musholla	58
24.	Ilustrasi Rancangan Toilet	59
25.	Ilustrasi Rancangan Kedai/Tempat Makan	60
26.	Ilustrasi Rancangan Bangunan Pusat Informasi	60
	asi Rancangan Playground	61
	asi Rancangan Display Garden	62
	asi Rancangan Gazebo	63



30. Ilustrasi Rancangan Bangku dan Meja Taman.....	63
31. Ilustrasi Rancangan Gapura	64
32. Ilustrasi Rancangan Tempat Sampah.....	64
33. Ilustrasi Rancangan Penunjuk Arah	65
34. Ilustrasi Rancangan Alat Penerang	66
35. Rencana Tapak (Site Plan).....	67
36. Rencana Tapak (Segmen 1)	68
37. Rencana Tapak (Segmen 2)	69
38. Rencana Tapak (Segmen 3)	70
39. Rencana Tapak (Segmen 4)	71
40. Tampak Depan (Segmen 1 dan 4).....	72
41. Tampak Depan (Segmen 2 dan 3).....	73
42. Potongan 1.....	74
43. Potongan 2.....	75
44. Perspektif Keseluruhan Tapak (1).....	76
45. Perspektif Keseluruhan Tapak (2).....	77

Lampiran

1. Akses menuju lokasi tapak.....	83
2. Pintu gerbang untuk akses masuk ke lokasi tapak.	83
3. Kondisi vegetasi dalam tapak.....	84



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dewasa ini, moda transportasi menjadi hal yang sangat penting bagi perkembangan manusia. Dengan moda transportasi yang lancar, segala aspek dalam perkembangan suatu daerah dapat berkembang. Dikutip dari buku *Menelusuri Sejarah Alat Transportasi* (2020) karya Kusnanto, dahulu manusia masih menggunakan moda transportasi yang sangat sederhana. Jauh sebelum penemuan teknologi di bidang transportasi, awalnya manusia hanya menggunakan tenaga hewan ataupun manusia itu sendiri untuk aksesibilitas. Seiring perkembangan zaman, kini manusia dapat menikmati berbagai inovasi di bidang transportasi darat, laut ataupun udara. Dengan perkembangan ini, kini manusia dapat bepergian ribuan kilometer dengan moda transportasi yang canggih.

Pesatnya perkembangan moda transportasi khususnya di darat, tentu tidak lepas dari dampak yang akan ditimbulkan, baik itu dampak positif maupun negatif. Dampak positif dari hal tersebut yaitu mampu menunjang relasi antar daerah di sektor perekonomiannya. Aksesibilitas antar daerah dengan kemajuan moda transportasi darat, tentunya memberi pengaruh yang besar akan kondisi sosial ekonomi suatu daerah. Selain itu, perkembangan moda transportasi darat juga memunculkan lapangan pekerjaan baru yaitu jasa angkutan umum antar daerah yang berguna untuk mengangkut penumpang dan mengirim barang yang dapat
atkan laju ekonomi antar daerah.



Berdasarkan dampak tersebut, tentunya memunculkan efek terhadap masing-masing daerah dalam penanganan lalu lintas. Salah satunya ialah kepadatan lalu lintas antar daerah, dimana hal ini sering mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas diantaranya tidak fokus, kelelahan ataupun mengantuk. Selain itu, lalu lintas antar daerah yang padat mampu memberikan dampak terhadap pencemaran udara. Emisi gas dari kendaraan, akan membuat kualitas udara menurun. Akibatnya, jumlah korban akan semakin bertambah dan penekanan angka pencemaran udara tidak akan dapat dilakukan jika tidak ada upaya-upaya yang dapat meminimalisir faktor tersebut.

Upaya untuk meminimalisir dampak negatif dari perkembangan moda transportasi ini adalah, perlu diimbangi dengan fasilitas-fasilitas publik yang memadai. Upaya-upaya dalam meminimalisir dampak tersebut dapat dilakukan dengan pengadaan sebuah tempat yang dapat menjadi tempat persinggahan bagi pengguna moda transportasi darat. Selain sebagai tempat persinggahan untuk melepas kepenatan pengguna moda transportasi darat, tempat tersebut diperlukan untuk menambah kawasan ruang terbuka hijau suatu daerah. Salah satu ruang publik yang mampu menjawab dampak dari perkembangan moda transportasi adalah pengadaan rest area.

Pesatnya perkembangan Kota Parepare yang merupakan salah satu Kotamadya di Sulawesi Selatan dengan laju pertumbuhan perekonomian yang cukup besar, namun belum banyak memiliki fasilitas publik berupa rest area yang

di sepanjang jalan poros Kota Parepare – Kabupaten Pinrang. Rest area nya membutuhkan bangunan yang baik, namun juga membutuhkan



lingkungan yang nyaman. Sehingga konsep lanskap dari sebuah rest area perlu diperhatikan.

Keberadaan *rest area* di perbatasan Kota Parepare – Pinrang masih terbilang minim. Berdasarkan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKjIP) Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Parepare tahun anggaran 2021, sasaran pengadaan ruang untuk kawasan *rest area* di Kota Parepare hanya terdapat di Kecamatan Ujung dimana lokasi ini masih berada di wilayah perbatasan Makassar – Parepare. Oleh karena itu, ada beberapa titik yang dijadikan masyakat sekitar di perbatasan Kota Parepare – Pinrang sebagai kawasan persinggahan bagi para pengguna moda transportasi. Namun, diantara kawasan dari titik-titik persinggahan tersebut, belum banyak diminati oleh para pengguna moda transportasi. Asumsinya adalah titik-titik persinggahan tersebut kurang terkonsep, baik itu dari aspek alur kendaraan maupun estetika atau daya tarik dari kawasan tersebut.

Oleh karena itu, dibutuhkan sebuah wadah yang mampu memberikan ruang kenyamanan bagi para pengguna moda transportasi, berupa sebuah kawasan rest area dengan konsep yang asri dan nyaman, yang dapat menjadi tempat persinggahan dan istirahat bagi para pengguna moda transportasi.



1.2 Tujuan dan Kegunaan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk membuat perancangan kawasan rest area di jalan poros Parepare – Pinrang sebagai fasilitas publik untuk beristirahat sejenak dalam perjalanan bagi pengguna moda transportasi dan sebagai tambahan ruang terbuka hijau di Kota Parepare.

Kegunaan dari penelitian ini adalah diharapkan jadi rekomendasi dan pertimbangan bagi pihak Pemerintah Kota Parepare untuk menambah fasilitas publik yang mampu meminimalisir dampak negatif dari perkembangan moda transportasi saat ini, yaitu kecelakaan lalu lintas dan pencemaran udara.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perencanaan dan Perancangan Lanskap

Tahapan yang dilakukan dalam sebuah perancangan terlebih dahulu yaitu dengan membuat perencanaan yang matang. Perencanaan merupakan rangkaian kegiatan yang tersusun secara bertahap, sistematis dan terstruktur. Lebih khususnya, perencanaan lanskap sendiri merupakan suatu studi pengkajian untuk mengevaluasi secara sistematis terhadap area lahan yang luas untuk dijadikan sebagai ketetapan penggunaan bagi berbagai kebutuhan hidup di masa yang akan datang. Ada tiga faktor utama yang perlu untuk dianalisis dalam perencanaan lanskap, yaitu ekologi lanskap, manusia dengan sosial ekonomi dan budayanya, serta estetika (Hakim dan Utomo, 2008).

Perencanaan yang disusun sudah mengakomodasi segala kebutuhan tapak yang akan dirancang, barulah masuk ke tahapan selanjutnya yaitu perancangan lanskap. Perancangan lanskap merupakan sebuah pemahaman tentang penggabungan elemen *soft material* dan *hard material*. Perancangan lanskap juga menghasilkan sebuah produk teknis seni, oleh karena itu penyajian produknya selalu dalam bentuk teknis dan segala penggambarannya harus jelas dan mampu untuk dilaksanakan (Hakim, 1987).

Perancangan menekankan pada pemilahan komponen-komponen perancangan, bahan-bahan, tanaman dan kombinasinya yang akan menjawab kebutuhan yang ada dalam rencana tapak (Laurie, 1984). Dalam perancangan lanskap terdapat prinsip-prinsip yang mendasarinya, yaitu:



1. Unity (kesatuan), merupakan kesatuan seluruh elemen lanskap. Dapat diciptakan dengan pengulangan (repetition), penggunaan grid, dan tema.
2. Balance (keseimbangan), berupa keseimbangan dalam skala, proporsi, bentuk, dan posisi. Keseimbangan tercipta melalui pengaturan secara simetri, asimetri, maupun radial.
3. Emphasis (penekanan), menghadirkan dominasi maupun suatu kontras pada suatu lanskap. Emphasis dapat diciptakan melalui pengarahannya, pengaturan letak, kontras terhadap elemen, dan variasi ukuran maupun jumlah.

Sebelum melaksanakan perencanaan dan perancangan lanskap, Rachman (1984) mengemukakan garis besar pengertian, ruang yang mencakupi dan tanggung jawab Arsitektur Lanskap yaitu sebagai berikut:

1. Perencanaan Lanskap (*Landscape Planning*)

Berakar pada dasar ilmu lingkungan/ekologi dan pengetahuan alam, bergerak dalam kegiatan penilaian atas lahan yang luas, dalam mencari ketepatan tataguna tanah di masa yang akan datang. Hasil yang akan didapatkan berupa kebijakan-kebijakan dan tata guna tanah, dalam kaitan distribusi jenis-jenis pengembangan, jaringan jalan raya, lokasi proyek industri, perlindungan air, perlindungan tanah dan perlindungan atas nilai-nilai keindahan dan kenikmatan, guna penggunaan daerah luar Kota untuk rekreasi. Ruang cakup studinya biasanya sesuai dengan satuan fisiografik alami, seperti suatu satuan logis unit tanah.



2. Perencanaan Tapak (*Site Planning*)

Pengaturan fungsi ruang, sirkulasi sarana-prasarana, nilai-nilai keindahan dan kenikmatan, dengan air dan perlindungan tanah, berbagai benda serta keadaan yang ada di atasnya (tanaman, bangunan, topografi, pemandangan dan lainnya yang bernilai positif) dalam satuan luas lahan yang relatif terbatas atau lebih kecil dari sayuan lahan dalam perancangan lanskap.

3. Perancangan Detail Lanskap (*Detail Landscape Design*)

Pengaturan komposisi vertikal-horizontal, tata bentuk, tata warna, tata tekstur, tata aroma dan tata gerak, pengaturan tata fungsi, tata bahan, penggambaran dan perhitungan konstruksi, biaya, ketentuan spesifikasi dan uraian teknis, pemilihan bahan tanaman dan bangunan.

Jika keterkaitan antara tapak dengan program-programnya terlaksana maka sebuah rancangan yang dapat dibangun khususnya diatas tapak dapat dinilai berhasil. Lebih lanjut ditegaskan bahwa pemilihan materi perancangan merupakan suatu titik perhatian selain penggunaan teknologi dan pemeliharaan. Materi yang digunakan dalam perancangan bervariasi sifatnya serta memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Oleh karena itu, perancangan membutuhkan suatu kemampuan yang imajinatif untuk merencanakan bentuk-bentuk baru dan kreatif dari analisa permasalahan dan faktor-faktor penentu bentuk (Laurie, 1984).

2.2 Rest Area

Kecelakaan merupakan kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan

dalam kejadiannya tidak ada unsur kesengajaan ataupun terencana.

Salah satu penyebab dari kecelekaan adalah kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*)



ataupun faktor manusianya (*human error*). Sama halnya dengan kecelakaan lalu lintas, penyebab dari hal tersebut adalah kondisi lingkungan dan juga faktor manusia sebagai pengguna jalan. Berbagai negara telah mengklaim bahwa kelelahan merupakan salah satu penyebab dari masalah untuk keselamatan di jalan raya (Soames J, Dalziel, 2001 dalam Aprianto *et.al.*, 2021).

Beberapa negara yang lebih berkembang dibanding Indonesia, sebut saja Malaysia, kasus kelelahan pengemudi telah diatasi dengan pengadaan fasilitas pendukung mobilitas pengemudi untuk beristirahat yang disebut sebagai *rest area*. Pada beberapa titik jalan bebas hambatan di Malaysia, kehadiran *rest area* dianggap sangat penting bagi para pengguna jalan. Kehadiran kawasan *rest area*, membuat para pengendara yang bepergian melalui jalur darat dapat beristirahat sejenak sebelum melanjutkan perjalanan (Salim *et.al.*,2020).

Tempat istirahat atau yang lebih dikenal dengan sebutan *rest area* merupakan sebuah tempat untuk beristirahat sejenak, melepaskan kelelahan, kejenuhan, melakukan kewajiban ibadah ataupun kegiatan buang air kecil/besar selama dalam perjalanan jauh. *Rest area* dapat banyak ditemukan di sekitar jalan trans ataupun di jalan tol sebagai tempat pengemudi untuk rehat sejenak. Tercantum dalam Undang-Undang No. 20 Tahun 2009 pasal 90, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ada ketentuan yang menyebutkan bahwa setiap mengemudikan kendaraan selama 4 jam perjalanan dengan kecepatan rata-rata antara 60 km/jam sampai 80 km/jam harus beristirahat selama sekurang-kurangnya setengah jam

melepaskan kelelahan, tidur sejenak ataupun untuk minum, makan ataupun buang air kecil atau toilet. Sehingga kebutuhan sebuah *rest area* bukan lagi sebagai



fasilitas pendukung pada jalan trans / tol melainkan sebuah fasilitas utama yang harus disediakan. Sebuah fasilitas *rest area* juga memerlukan fasilitas yang dapat mendukung fungsi utama sebagai tempat istirahat. Fasilitas penunjang yang dimaksud seperti SPBU, musholla, area makan dan minum serta fasilitas lainnya yang menunjang kenyamanan para pengguna *rest area* (Willy, 2018).

Perjalanan yang jauh dan waktu tempuh yang cukup lama hingga sampai ke tempat tujuan tentunya akan menyebabkan tenaga dan konsentrasi menurun. Akibat turunnya konsentrasi pengguna jalan, akan sangat berbahaya dan bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Untuk menekan jumlah kecelakaan lalu lintas dan demi kenyamanan para pengguna jalan tersebut, perlu disediakan *rest area* pada jalur tersebut. Kemudian, dengan tingkat keramaian jalan dan jauhnya jarak tempuh perjalanan akan sangat dianjurkan pada para pengguna jalan untuk beristirahat dan dengan adanya *rest area* tersebut akan sangat membantu pengguna jalan dengan berbagai fasilitas yang menunjang kenyamanan para pengguna jalan untuk beristirahat sejenak. Dengan demikian, diperlukan sebuah perancangan *rest area* yang mawadahi kebutuhan akan fasilitas pengguna jalan yang mengutamakan aspek kenyamanan dan keamanan.

Layanan *rest area* berfungsi sebagai tempat untuk beristirahat, bersantai atau bahkan memperbaiki kendaraan jika diperlukan. Sebagian besar pengguna jalan menggunakan layanan ini untuk menggunakan toilet, membeli makanan atau minuman atau hanya untuk beristirahat selama perjalanan. Sebagian lainnya juga

gunakan *rest area* untuk kegiatan piknik, membeli keperluan di supermarket, berolahraga, rekreasi untuk anak-anak dan hewan peliharaan, perawatan



kendaraan, mengganti pengemudi, mendapatkan informasi atau bahkan untuk tidur (Martin & Acebo, 2018).

Kegiatan berkendara untuk jarak jauh disarankan untuk beristirahat setiap 2 jam mengemudi atau setiap 150/200 km, karena kelelahan merupakan salah satu penyebab atas 25% kecelakaan di jalan. Kecelakaan yang terkait dengan kelelahan dihubungkannya dengan lokasi rest area, disimpulkan bahwa kecelakaan karena kelelahan yang disebabkan oleh faktor-faktor lain berkurang di zona setelah tempat istirahat, hal tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan karena kelelahan berkurang segera setelah area istirahat dan meningkat jauh 30 mil (48,28 km) setelah tempat istirahat (Banerjee, 2009 dalam Mardiana, 2019).

Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1990 tentang Jalan Tol pada Pasal 6 ayat 2 mengisyaratkan bahwa pada jalan tol antar Kota di masing-masing jurusan tersedia sekurang-kurangnya satu tempat istirahat setiap jarak 50 kilometer. Ruas jalan tol Cipali dirancang dengan design speed 120 km/jam sesuai peraturan pemerintah tentang kecepatan rencana/design speed jalur tol antar Kota, dimana kecepatan berkendara berdasarkan regulasi batas kecepatan maksimum yaitu 100 km /jam. Berikut pengklasifikasian fasilitas pelayanan umum *Rest Area* berdasarkan tipenya menurut Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah (2001) tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol pada Bab IV pasal 18.



Tabel 1. Fasilitas Pelayanan Umum Rest area Tipe A dan Tipe B

NO	TIPE A	TIPE B
1	Lahan Parkir Untuk 100 Kendaraan	Tempat Perkir Sekurang-Kurangnya 25 Kendaraan
2	Ruang Istirahat	-
3	Peturasan	Peturasan
4	Mushola	Mushola
5	Restoran	Kedai
6	Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU)	-
7	Bengkel	-
8	Toko Kecil	-
9	Sarana Informasi	Sarana Informasi
10	Telepon Umum	Telepon Umum

Sumber: Keputusan Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 354/Kpts/M/2001, 2001

