

SKRIPSI

***REST AREA* DI TOL KOLAKA UTARA DENGAN
PENDEKATAN ARSITEKTUR REGIONALISME**

Disusun dan diajukan oleh:

MUHAMMAD FATHURRAHMAN

D511 16 008



**PROGRAM STUDI SARJANA ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2023**

LEMBAR PENGESAHAN

**“REST AREA DI TOL KOLAKA UTARA DENGAN PENDEKATAN
ARSITEKTUR REGIONALISME”**

Disusun dan diajukan oleh

Muhammad Fathurrahman
D51116008

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi
Program Sarjana Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
pada tanggal 03 Agustus 2023

Menyetujui

Pembimbing I



Afifah Harisah, ST., MT., Ph.D
NIP. 19700804 199702 2 001

Pembimbing II



Dr. Ir. Mohammad Mochsen Sir, ST., MT
NIP. 19690407 199603 1 003

Mengetahui



Dr. Ir. H. Edward Syarif , MT.
NIP. 19690612 199802 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Fathurrahman
Nim : D511 16 008
Program Studi : Arsitektur
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

“(*Rest Area* di Tol Kolaka Utara Dengan Pendekatan Arsitektur Regionalisme)”

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua Informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penertibannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing.

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

Gowa, 04 Agustus 2023

Yang Menyatakan



Muhammad Fathurrahman

ABSTRAK

MUHAMMAD FATHURRAHMAN. *Rest Area di Tol Kolaka Utara Dengan Pendekatan Arsitektur Regionalisme* (dibimbing Afifah Harisah, ST., MT., Ph.D dan Dr. Ir. Mohammad Mochsen Sir, ST., MT).

Jumlah kendaraan transportasi setiap tahunnya selalu mengalami peningkatan yang signifikan, seiring dengan perkembangan kegiatan ekonomi dan pesatnya pertumbuhan penduduk. Tempat istirahat atau yang lebih dikenal dengan sebutan rest area merupakan sebuah tempat peristirahatan yang dilengkapi fasilitas-fasilitas untuk mempermudah para pengendara dan penumpang kendaraan transportasi yang sedang melakukan perjalanan. Rest area banyak ditemukan di sekitar jalan tol sebagai tempat pengemudi dapat beristirahat sejenak, salah satunya di Provinsi Sulawesi Tenggara khususnya di Kabupaten Kolaka Utara yang berbatasan langsung dengan Provinsi Sulawesi Selatan. Dengan tingkat keramaian jalan dan jauhnya jarak tempuh perjalanan akan sangat dianjurkan pada para pengguna jalan untuk beristirahat sehingga menekan jumlah kecelakaan lalu lintas dan demi kenyamanan para pengguna jalan tersebut, perlu disediakan rest area pada jalur tersebut. Dengan demikian diperlukan sebuah perancangan rest area yang mawadahi kebutuhan akan fasilitas pengguna jalan yang mengutamakan aspek kenyamanan dan keamanan. Dengan adanya Rest Area di Tol Kolaka Utara dengan Pendekatan Regionalisme tersebut akan sangat membantu pengguna jalan dengan berbagai fasilitas yang menunjang kenyamanan dan keamanan para pengguna jalan untuk beristirahat sejenak. Pendekatan konsep perancangan dengan menggunakan arsitektur regionalisme pada *rest area* merupakan salah satu bentuk untuk tidak meleburkan karakteristik daerah setempat dan diharapkan dapat menjadi bentuk kritik krisis identitas yang diakibatkan oleh pengaruh dari arsitektur modern dengan cara menampilkan identitas kedaerahan seperti hal yang berkaitan erat dengan budaya setempat, iklim, watak, dan perilaku.

Kata kunci: Rest Area, Kolaka Utara, Regionalisme

ABSTRACT

MUHAMMAD FATHURRAHMAN. *Rest Area di Tol Kolaka Utara Dengan Pendekatan Arsitektur Regionalisme* (supervised Afifah Harisah, ST., MT., Ph.D and Dr. Ir. Mohammad Mochsen Sir, ST., MT).

The number of transportation vehicles every year has always experienced a significant increase, in line with the development of economic activity and rapid population growth. A resting place or better known as a rest area is a resting place equipped with facilities to make it easier for drivers and passengers of transportation vehicles that are traveling. Rest areas can be found around the toll road as a place for drivers to rest for a while, one of which is in Southeast Sulawesi Province, especially in North Kolaka Regency which is directly adjacent to South Sulawesi Province. With the level of road congestion and the long distance traveled, it is highly recommended for road users to rest so as to reduce the number of traffic accidents and for the convenience of these road users, it is necessary to provide a rest area on the route. Thus it is necessary to design a rest area that accommodates the need for road user facilities that prioritizes aspects of comfort and safety. With the existence of a Rest Area on the North Kolaka Toll Road with a Regionalism Approach, it will really help road users with various facilities that support the comfort and safety of road users to rest for a while. The design concept approach using regionalism architecture in the rest area is a form of not merging the characteristics of the local area and is expected to be a form of criticism of the identity crisis caused by the influence of modern architecture by displaying regional identity such as things that are closely related to local culture, climate, character, and behavior.

Keywords: Rest Area, North Kolaka, Regionalism

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	ii
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	xiii
KATA PENGANTAR	xiv
BAB I.....	1
A. Latar Belakang	1
1. Latar Belakang Objek.....	1
2. Latar Belakang Tema.....	2
B. Rumusan Masalah	3
1. Non Arsitektural	3
2. Arsitektural	3
C. Tujuan dan Sasaran Pembahasan	3
1. Tujuan Pembahasan.....	3
2. Sasaran Pembahasan.....	3
D. Lingkup Pembahasan dan Batasan	4
1. Lingkup Pembahasan.....	4
2. Batasan.....	4
E. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II.....	6
A. Tinjauan Terkait <i>Rest Area</i>	6
1. Faktor Mobilitas Penduduk	6
2. Transportasi	8
B. Tinjauan Terhadap <i>Rest Area</i>	12
1. Pengertian <i>Rest Area</i>	12
2. Sejarah <i>Rest Area</i>	13
3. Fungsi <i>Rest Area</i>	15

4. Tipe Standarisasi <i>Rest Area</i>	16
5. Persyaratan Standar Perencanaan dan Perancangan <i>Rest Area</i>	20
C. Tinjauan Arsitektur Regionalisme	24
1. Pengertian Arsitektur Regionalisme	24
2. Sejarah Arsitektur Regionalisme	26
3. Ciri – Ciri Arsitektur Regionalisme.....	27
4. Jenis Arsitektur Regionalisme	28
5. Pola Arsitektur Regionalisme	31
6. Pendekatan Arsitektur Regionalisme dalam Tatanan Masyarakat	33
D. Studi Literatur.....	35
1. <i>Rest Area</i>	35
2. Arsitektur Regionalisme	51
E. Analisis Studi Banding	60
F. Kesimpulan Studi Banding.....	65
BAB III.....	66
A. Karakter Fisik Kabupaten Kolaka Utara	66
1. Letak Geografis	66
2. Keadaan Iklim dan Curah Hujan	69
3. Keadaan Topografi	69
B. Tinjauan Demografi	70
C. Tinjauan Tata Ruang	71
D. Tinjauan Akseibilitas.....	74
E. Kriteria Perancangan <i>Rest Area</i> di Kabupaten Kolaka Utara.....	75
F. Spesifikasi Kegiatan di <i>Rest Area</i>	76
BAB IV	77
A. Pendekatan Metode Perancangan	77
1. Ide Perancangan.....	77
2. Identifikasi Masalah	77
3. Tujuan Perancangan.....	77
4. Pengumpulan Data.....	78
5. Analisis	78

6. Konsep Perancangan.....	80
B. Pendekatan Konsep Perancangan Makro	81
1. Pendekatan Konsep Pemilihan Lokasi.....	81
2. Penentuan Lokasi.....	82
3. Pendekatan Konsep Pemilihan Tapak	88
4. Penentuan Tapak.....	90
C. Pendekatan Konsep Perancangan Mikro	94
1. Analisis Jenis Kegiatan.....	94
2. Analisis Pelaku Kegiatan.....	94
3. Analisis Pola Kegiatan.....	95
4. Analisis Pendekatan Kebutuhan Ruang.....	96
5. Analisis Kebutuhan Ruang.....	99
6. Analisis Pendekatan dan Konsep Penampilan Bangunan.....	108
7. Analisis Tata Massa Bangunan.....	110
8. Analisis Sistem Struktur	112
9. Analisis Sistem Penghawaan	116
10. Analisis Sistem Pencahayaan	117
11. Analisis Sistem Utilitas	121
BAB V.....	129
A. Metode Perancangan	129
B. Pendekatan Konsep Perancangan Makro	130
1. Rona Awal Tapak	130
2. Konsep Analisis Pencapaian.....	130
3. Konsep Analisis Kebisingan.....	131
4. Analisis Klimatologi.....	133
5. Pandangan Tapak.....	135
6. Zonasi Tapak	137
7. Tata Massa Bangunan.....	138
C. Pendekatan Konsep Perancangan Mikro	139
1. Hubungan Ruang	139
2. Gubahan Bentuk	140

3. Konsep Tata Ruang Dalam.....	142
4. Konsep Tata Ruang Luar.....	145
5. Konsep Struktur Bangunan.....	148
6. Konsep Sistem Pencahayaan	150
7. Konsep Sistem Penghawaan.....	152
8. Konsep Utilitas Bangunan	152
DAFTAR PUSTAKA	159

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1	Komponen Sistem Transportasi	9
Gambar 2. 2	First roadside table, Michigan	13
Gambar 2. 3	Penentuan lokasi tempat istirahat	21
Gambar 2. 4	Contoh layout dan keterangan komponen geometri.....	23
Gambar 2. 5	Tipikal layout akses menuju tempat istirahat	23
Gambar 2. 6	Jenis dan Taksonomi arsitektur regionalisme	28
Gambar 2. 7	Contoh Penerapan Ekletik.....	29
Gambar 2. 8	Contoh Penerapan Representatif	29
Gambar 2. 9	Hotel Royal Park Singapura.....	30
Gambar 2. 10	Pola-Pola Budaya/Perilaku.....	31
Gambar 2. 11	Iconografis.....	31
Gambar 2. 12	SPBU Rest Area Tol Cikampek Km 19	35
Gambar 2. 13	Site Plan rest area	35
Gambar 2. 14	Fasilitas Coffeshop.....	36
Gambar 2. 15	Fasilitas Tempat Ibadah	36
Gambar 2. 16	Fasilitas Restoran	36
Gambar 2. 17	Fasilitas Minimarket.....	37
Gambar 2. 18	Fasilitas Fastfood.....	37
Gambar 2. 19	Fasilitas Hotel.....	37
Gambar 2. 20	Rest Area Pendopo 456	38
Gambar 2. 21	Site plan rest area	39
Gambar 2. 22	Skybridge Rest Area.....	39
Gambar 2. 23	Fasilitas Musholla	39
Gambar 2. 24	Fasilitas Warung Kuliner	40
Gambar 2. 25	Fasilitas Minimarket.....	40
Gambar 2. 26	Fasilitas Restoran	40
Gambar 2. 27	Outlet Fashion	40
Gambar 2. 28	Fasilitas Coffeshop.....	41
Gambar 2. 29	Papan Informasi.....	41
Gambar 2. 30	View Rest Area	41
Gambar 2. 31	Lansekap dalam rest area	42
Gambar 2. 32	Bentuk langgam Joglo Rest Area	42
Gambar 2. 33	Rest area Niemenharju, Finland	43
Gambar 2. 34	Isometri Bangunan	44
Gambar 2. 35	Fasilitas Restoran	44
Gambar 2. 36	Gas Station	44
Gambar 2. 37	Fasilitas Hotel.....	45
Gambar 2. 38	Fasilitas Toilet.....	45
Gambar 2. 39	Fasilitas Pondok	45

Gambar 2. 40 Ruang Terbuka rest area.....	45
Gambar 2. 41 Fasilitas Sauna.....	46
Gambar 2. 42 Bentuk Kolom	46
Gambar 2. 43 View rest area.....	47
Gambar 2. 44 Pecos County Safety Rest Area, Texas, Amerika Serikat.....	47
Gambar 2. 45 Site plan rest area	48
Gambar 2. 46 Fasilitas Toilet	48
Gambar 2. 47 Taman Bermain	48
Gambar 2. 48 Ruang Terbuka Hijau	49
Gambar 2. 49 Lobby rest area	49
Gambar 2. 50 Papan Informasi.....	49
Gambar 2. 51 Mesin Penjualan Otomatis	49
Gambar 2. 52 Galeri Seni.....	50
Gambar 2. 53 Pameran Budaya dan Sejarah Lokal.....	50
Gambar 2. 54 Material rest area.....	50
Gambar 2. 55 Vegetasi sekitar rest area.....	51
Gambar 2. 56 Masjid Raya Sumatera Barat.....	51
Gambar 2. 57 Site Plan Masjid	52
Gambar 2. 58 Bentuk Rumah Adat Sumatera Barat	52
Gambar 2. 59 Ukiran Kaligrafi dan Motif Sirih Gadang	53
Gambar 2. 60 Interior Masjid.....	54
Gambar 2. 61 Kyoto International Conference Center	55
Gambar 2. 62 Denah bangunan.....	55
Gambar 2. 63 Adaptasi bentuk.....	56
Gambar 2. 64 Struktur Bangunan.....	57
Gambar 2. 65 Main Hall.....	58
Gambar 2. 66 Annex Hall	58
Gambar 2. 67 Event Hall.....	58
Gambar 2. 68 New Hall	58
Gambar 2. 69 Lobby	59
Gambar 2. 70 Public Space	59
Gambar 2. 71 Ruang Terbuka Hijau	59
Gambar 3. 1 Peta Administrasi Kabupaten Kolaka Utara.....	67
Gambar 3. 2 Persentase Luas Daerah Menurut Kecamatan (%).....	68
Gambar 3. 3 Persentase Penduduk Menurut Kecamatan di, 2020	70
Gambar 4. 1 Peta Alternatif Lokasi.....	82
Gambar 4. 2 Peta Kecamatan Tolala.....	83
Gambar 4. 3 Peta Kecamatan Pakue Tengah	84

Gambar 4. 4 Peta Kecamatan Lasusua.....	86
Gambar 4. 5 Alternatif Tapak Pertama	90
Gambar 4. 6 Alternatif Tapak Kedua.....	91
Gambar 4. 7 Alternatif Tapak Ketiga.....	92
Gambar 4. 8 Pola aktivitas pengelola.....	96
Gambar 4. 9 pola aktivitas pengunjung.....	96
Gambar 4. 10 Rumah adat Mekongga.....	109
Gambar 4. 11 Bentuk Pola Terpusat	110
Gambar 4. 12 Bentuk Pola linear	110
Gambar 4. 13 Bentuk Pola Radial.....	111
Gambar 4. 14 Bentuk Pola Grid.....	111
Gambar 4. 15 Bentuk Pola Cluster.....	112
Gambar 4. 16 Sistem penghawaan alami	116
Gambar 4. 17 Pembagian sistem jaringan listrik	124
Gambar 4. 18 Sistem sprinkler.....	125
Gambar 4. 19 Sistem fire hydrant	125
Gambar 4. 20 Sistem hydrant box.....	126
Gambar 4. 21 Tangga dan Ramp.....	127
Gambar 4. 22 Sistem transportasi mekanis.....	127
Gambar 4. 23 Sistem Kerja CCTV	128
Gambar 5. 1 Batas Tapak.....	130
Gambar 5. 2 Akseibilitas dan Sirkulasi.....	131
Gambar 5. 3 Tingkat kebisingan tapak	132
Gambar 5. 4 Orientasi Matahari di Tapak.....	133
Gambar 5. 5 Arah angin terhadap tapak.....	134
Gambar 5. 6 Pandangan Terhadap Tapak	135
Gambar 5. 7 Pandangan ke luar tapak.....	136
Gambar 5. 8 Zonasi Tapak.....	137
Gambar 5. 9 Asumsi Tata Massa	138
Gambar 5. 10 Hubungan ruang kegiatan utama.....	139
Gambar 5. 11 Hubungan ruang kegiatan Penunjang.....	139
Gambar 5. 12 Hubungan ruang kegiatan Pengelola.....	140
Gambar 5. 13 Hubungan ruang kegiatan servis	140
Gambar 5. 14 Alternatif 1 Bentuk.....	141
Gambar 5. 15 Alternatif 2	141
Gambar 5. 16 Kayu Jati.....	142
Gambar 5. 17 Kayu angka.....	142
Gambar 5. 18 Bambu Laminasi	143

Gambar 5. 19 Penggunaan material kayu lokal plafond rest area Niemenharju, Finland.....	143
Gambar 5. 20 Material dinding pada rest area Pecos, Texas	144
Gambar 5. 21 Desain lantai kedai kopi rest area Ungaran.....	144
Gambar 5. 22 Glodokan Tiang.....	145
Gambar 5. 23 Pohon Palembang.....	145
Gambar 5. 24 Pohon Asoka	146
Gambar 5. 25 Pucuk Merah	146
Gambar 5. 26 Pohon Kiara Panyung.....	146
Gambar 5. 27 Pohon Tanjung	146
Gambar 5. 28 Paving Blok.....	147
Gambar 5. 29 Gazebo.....	147
Gambar 5. 30 Pagar BRC.....	147
Gambar 5. 31 Tempat sampah	147
Gambar 5. 32 Lampu taman.....	148
Gambar 5. 33 signage.....	148
Gambar 5. 34 Pondasi foorplat.....	149
Gambar 5. 35 Pondasi Menerus	149
Gambar 5. 36 Struktur rangka dan kolom.....	150
Gambar 5. 37 Rangka baja	150
Gambar 5. 38 Bukaan Pencahayaan alami.....	151
Gambar 5. 39 Pencahayaan Buatan.....	151
Gambar 5. 40 Sistem Jaringan Air Bersih.....	153
Gambar 5. 41 Sistem Pembuangan Air Bekas	153
Gambar 5. 42 Pembuangan Disposol Padat	154
Gambar 5. 43 Sistem Pengelolaan Sampah.....	154
Gambar 5. 44 Sistem Jaringan Listrik.....	155
Gambar 5. 45 Penangkal petir Thomas	156
Gambar 5. 46 Tangga dan Ramp.....	157
Gambar 5. 47 Sistem Jaringan Komunikasi.....	158
Gambar 5. 48 Sistem Jaringan Keamanan	158

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Tipe Tempat Istirahat Berdasarkan Peruntukan dan Fungsi	16
Tabel 2. 2 Fasilitas Berdasarkan Tipe	17
Tabel 2. 3 Standarisasi Luas Tempat Istirahat	17
Tabel 2. 4 Luas Area Tempat Parkir	18
Tabel 2. 5 Standarisasi Luasan Minimum Toilet	18
Tabel 2. 6 Data Luasan Minimum Restoran	18
Tabel 2. 7 Data Luasan Minimum Toko / Kios	19
Tabel 2. 8 Data Luas Minimum Tempat Ibadah dan RTH	19
Tabel 2. 9 Data Luasan Minimum SPBU.....	19
Tabel 2. 10 Jarak tempat istirahat berdasarkan tipe	20
Tabel 2. 11 Jarak tempat istirahat dengan persimpangan dan ramp	21
Tabel 2. 12 Geometri jalan masuk dan keluar tempat istirahat.....	22
Tabel 2. 13 Panjang minimal lajur percepatan, perlambatan, dan taper	24
Tabel 2. 14 Analisis Studi Banding.....	60
Tabel 3. 1 Jarak dari Ibukota Kecamatan ke Ibukota Kabupaten	68
Tabel 3. 2 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk.....	70
Tabel 3. 3 Konsep Pengembangan Wilayah Kabupaten Kolaka Utara.....	72
Tabel 3. 4 Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan di Pemerintahan	74
Tabel 3. 5 Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan (km), 2018-2021.....	74
Tabel 4. 1 Perbandingan Alternatif Lokasi	86
Tabel 4. 2 Pembobotan Alternatif	87
Tabel 4. 3 Pembobotan Alternatif	93
Tabel 4. 4 Pendekatan Kebutuhan Ruang Pengguna	96
Tabel 4. 5 Pendekatan Kebutuhan Ruang Pengelola	97
Tabel 4. 6 Kebutuhan Ruang Teknis.....	98
Tabel 4. 7 Jumlah Wisatawan Kabupate Kolaka Utara.....	99
Tabel 4. 8 Analisis Kebutuhan Toilet Pengunjung	101
Tabel 4. 9 Analisis Kebutuhan Toilet Pengelola.....	102
Tabel 4. 10 Presentasi Sirkulasi	103
Tabel 4. 11 Analisis Kebutuhan Ruang Kegiatan Utama	104
Tabel 4. 12 Analisis Kebutuhan Ruang Penunjang.....	105
Tabel 4. 13 Analisis Kebutuhan Ruang Pengelola.....	105
Tabel 4. 14 Analisis Kebutuhan Ruang Teknis.....	106
Tabel 4. 15 Analisis Kebutuhan ruang parkir	107
Tabel 4. 16 Rekapitulasi besaran Ruang	108
Tabel 4. 17 Alternatif sistem struktur	113
Tabel 4. 18 Alternatif struktur pendukung.....	114
Tabel 4. 19 Alternatif struktur bawah	115
Tabel 5. 1 Material Lokal.....	142
Tabel 5. 2 Jenis Hardscape.....	147

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur ke hadirat Allah SWT, atas berkat dan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan dan penyusunan Acuan Perancangan Tugas Akhir dengan judul *Rest Area Di Tol Kolaka Utara Dengan Pendekatan Regionalisme*. Penyelesaian tugas akhir ini tidak mungkin dapat selesai dengan baik tanpa adanya bantuan semangat, dukungan maupun materi dari berbagai pihak. Maka dari itu penulis ingin berterima kasih kepada:

1. **Allah SWT** yang telah memberi kelimpahan karunia, memberikan kesabaran ketabahan dan kemudahan pada setiap kesulitan dalam perjalanan hidup.
2. **Rasulullah SAW** sebagai penunjuk jalan yang baik dan panutan dalam mengikuti seluruh amalan-amalan-Nya.
3. Keluarga saya, Kedua orang tua bapak **Jumadil** dan ibu **Irtifa Hawid** yang tercinta yang telah memberikan dukungan doa, moral, materi, dan semangat dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
4. Bapak **Dr. Ir. H. Edward Syarif, ST.,MT** selaku ketua Departemen Teknik Arsitektur Universitas Hasanuddin yang senantiasa memberikan masukan dan arahan selama proses masa studi.
5. Ibu **Afifah Harisah, ST., MT., Ph.D** dan bapak **Dr. Ir. Moh. Mochsen Sir, ST., MT** selaku pembimbing yang memberikan bimbingan, pengarahan, kritik, dan saran yang membantu penulis dalam menyelesaikan laporan pra tugas akhir ini.
6. **Seluruh dosen dan jajaran staf** Jurusan Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin untuk membagikan ilmu yang sangat berharga serta bimbingan dan banyak pengalaman-pengalaman berharga selama masa studi.
7. **Teman-teman Fakultas Teknik** terkhusus **Arsitektur 2016/PREZIZI 2016** yang selalu berbagi kisah baik itu dalam keadaan sedih maupun senang sehingga membuat masa studi penulis lebih berharga.
8. Sahabat seperjuangan selama masa kuliah, **Faki, Ucci, Kawal, Acil, IrwanG, Oldy, Sandeq, Enjel, Arthur, Utoks, Noer, Agoeng, Khiyari, The Gufran, Dg. Speed, Hilmi, Anjas** dan semua pihak yang tidak sempat saya sebutkan namanya terima kasih karena telah memberikan semangat, canda, tawa, sedih

dan banyak pelajaran berharga selama berada di masa kuliah. Teman seperjuangan dan sahabat di kampung **Bembenk, Agoeng, Yus, Rian, Hasrul, Budi, Rul, Bondan, Bats, Eki, Renal, Ukup, Heri** yang selalu memberikan motivasi dan hiburan dalam berbagai situasi dan kondisi. Anak-anak “**Samawa**”, **Intan, Yasmin, Ila, Lia, Yumei**, yang selalu memberikan tempat dan wadah untuk mengisi kekosongan perut sehingga menjadikan saya semangat dalam mengerjakan tugas dan memberikan motivasi dalam penyelesaian tugas akhir. Saya bersyukur karena bertemu kalian dan saya mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang saya sebutkan untuk setiap dukungan, tekanan, dan hiburan.

9. Terakhir saya ingin berterimakasih kepada diri saya sendiri yang tetap bertahan dan tidak pernah menyerah dalam kondisi dan situasi apapun. *Keep Fighting Till The End.*

Sebagai manusia biasa penulis tak luput dari segala kekurangan dan keterbatasan sehingga dengan penuh kerendahan hati penulis memohon maaf atas kekurangan yang terdapat dalam tulisan ini, namun penulis berharap semoga Skripsi Tugas Akhir Perancangan ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Gowa, Agustus 2023

Penulis

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

1. Latar Belakang Objek

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

Untuk mengimbangi laju pertumbuhan Kendaraan transportasi tersebut tingkat rawan kecelakaan di jalan raya dan kebutuhan atas efisiensi waktu selama di perjalanan maka diperlukan adanya suatu fasilitas umum di Jalan Raya berupa rest area atau lebih dikenal dengan tempat peristirahatan yang dilengkapi fasilitas-fasilitas untuk mempermudah para pengendara dan penumpang kendaraan transportasi yang sedang melakukan perjalanan.

Tempat istirahat atau yang lebih dikenal dengan sebutan rest area merupakan sebuah tempat untuk beristirahat sejenak, untuk melepaskan kelelahan, kejenuhan, melakukan kewajiban ibadah ataupun buang air selama dalam perjalanan jauh titik rest area banyak ditemukan di sekitar Jalan Trans ataupun di jalan tol sebagai tempat pengemudi dapat beristirahat sejenak. tercantum dalam undang-undang nomor 14 Tahun 1992 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 per jam sampai 80 km harus beristirahat selama kurang- kurangnya setengah jam untuk melepaskan kelelahan, tidur sejenak ataupun untuk minum, makan ataupun ke kamar kecil atau toilet. Sehingga kebutuhan sebuah rest area bukan lagi sebagai fasilitas pendukung pada Jalan Trans atau 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 dapat berupa SPBU, mushola, area makan dan minum serta fasilitas lainnya yang menunjang kenyamanan para pengguna rest area.

Di Provinsi Sulawesi Tenggara khususnya di Kabupaten Kolaka Utara yang berbatasan langsung dengan provinsi Sulawesi Selatan memiliki jalan tol yang berada di kawasan Masjid Agung Kolaka Utara. Jalan tol tersebut banyak dilalui oleh para pengguna transportasi yang biasanya berasal dari luar kabupaten atau provinsi. Perjalanan yang jauh dan waktu tempuh yang cukup lama hingga sampai ke tempat tujuan tentunya akan menyebabkan tenaga dan konsentrasi menurun, akibat turunnya konsentrasi penggunaan jalan, akan sangat berbahaya dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Untuk menekan jumlah kecelakaan lalu lintas dan demi kenyamanan para pengguna jalan tersebut, perlu disediakan rest area pada jalur tersebut titik 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 mewartakan kebutuhan akan fasilitas pengguna jalan yang mengutamakan aspek kenyamanan dan keamanan.

2. Latar Belakang Tema

Pendekatan konsep perancangan dengan menggunakan arsitektur regionalisme pada *rest area* merupakan salah satu bentuk untuk tidak meleburkan karakteristik daerah setempat dan diharapkan dapat menjadi bentuk kritik krisis identitas yang diakibatkan oleh pengaruh dari Arsitektur modern. Mengadaptasi karakter lokal menjadi acuan dalam pembangunan *rest area* yaitu dengan cara menampilkan identitas kedaerahan seperti hal yang berkaitan erat dengan budaya setempat, iklim, watak, dan perilaku.

B. Rumusan Masalah

1. Non Arsitektural

- a. Bagaimana merencanakan sebuah fasilitas *rest area* yang dapat memenuhi kebutuhan para pengguna jalan?
- b. Bagaimana cara menggambarkan/memperkenalkan budaya Kolaka Utara yang memiliki potensi dan nilai tinggi kepada masyarakat luas?
- c. Apakah dengan adanya *rest area* dapat mempengaruhi tingkat Ekonomi warga sekitar maupun di Kolaka Utara secara keseluruhan?

2. Arsitektural

- a. Bagaimana mendesain fisik bangunan *rest area*?
- b. Bagaimana menentukan konsep pendekatan regionalisme?
- c. Bagaimana menentukan site yang strategis dan yang sesuai dengan rencana?
- d. Bagaimana menganalisa tata massa pada bangunan agar menjadi daya tarik pengunjung?
- e. Bagaimana menentukan pola hubungan ruang atau tata letak ruang dalam bangunan sehingga menciptakan fasilitas yang mengutamakan keamanan dan kenyamanan?

C. Tujuan dan Sasaran Pembahasan

1. Tujuan Pembahasan

- a. Untuk membuat konsep dasar perancangan bangunan *rest area* yang dapat menunjang fasilitas pengguna jalan tol.
- b. Untuk mendapatkan informasi mengenai fasilitas, teori – teori dan system yang digunakan untuk merancang bangunan *rest area*.

2. Sasaran Pembahasan

Sasaran pembahasan akan dibahas lebih lanjut pada pendekatan konsep dasar perancangan yang meliputi :

- a. Studi tata fisik makro :
Menentukan lokasi, penentuan tapak, zoning serta tata massa.
- b. Studi tata fisik mikro :

Menentukan kebutuhan ruang, orientasi ruang serta penentuan fasilitas atau sarana bangunan

D. Lingkup Pembahasan dan Batasan

1. Lingkup Pembahasan

- a. Menitik beratkan pada fasilitas *rest area* yang mengutamakan penataan massa bangunan pada sitenya, termasuk juga desain dan detail fisiknya.
- b. Perencanaan berdasarkan pada peraturan daerah setempat, yaitu peraturan tentang bangunan fasilitas umum.
- c. Penekanan yang diarahkan pada efek visualitas bagi pengunjung dengan memberikan nilai, rasa, dan makna pada elemen – elemen arsitektural Kolaka Utara.
- d. Data diperoleh dari hasil survey yang dianggap benar dan relevan, data yang kurang jelas akan di selesaikan dengan studi literature dan juga studi perbandingan analisis pendekatan.

2. Batasan

- a. Bangunan yang didirikan berciri khas sesuai dengan konsep yang direncanakan
- b. Bangunan yang didirikan memiliki konsep dengan pendekatan regionalisme yang menyangkut tentang kearifan lokal daerah setempat.

E. Sistematika Penulisan

1. BAB I

Merupakan pengenalan dengan mengemukakan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran perancangan, manfaat perancangan, dan sistematika penulisan.

2. BAB II

Merupakan pembahasan mengenai tinjauan pustaka, pengertian judul, tinjauan umum *rest area*, tinjauan konsep arsitektur regionalisme, studi banding, analisis studi banding, dan kesimpulan studi banding.

3. BAB III

Mengemukakan tentang tinjauan khusus *rest area*, tinjauan khusus Kolaka Utara, kriteria perancangan *rest area* di Kolaka Utara, spesifikasi kegiatan,

dan unsur pelaku kegiatan.

4. BAB IV

Mengemukakan tentang metode perancangan, berisi ide perancangan, identifikasi masalah, tujuan perancangan, pengumpulan data, analisis, sintesis atau konsep perancangan, dan diagram atau alur perancangan.

5. BAB V

Merupakan tahap rekomendasi program perancangan yang meliputi konsep perancangan makro yang mencakup lokasi, site, tata massa, dan penzoningan. Konsep perancangan mikro yang meliputi penataan sirkulasi di dalam dan luar bangunan, penampilan bangunan, kebutuhan dan besaran ruang, sistem struktur, sistem utilitas dan kelengkapan bangunan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Terkait *Rest Area*

1. Faktor Mobilitas Penduduk

a. Faktor Pertumbuhan Jumlah Penduduk

Perkembangan jumlah penduduk dunia sangat erat kaitannya dengan perkembangan peradaban manusia dalam berinteraksi dengan alam sekitarnya. Indonesia termasuk negara dengan jumlah pertumbuhan penduduk yang besar dan berpenduduk banyak. Pertumbuhan penduduk Indonesia semakin tahun semakin bertambah jumlahnya. BPS melalui sensus penduduk yang digelar setiap 10 tahun sekali mencatat rata-rata laju pertumbuhan penduduk pada 1961-1971 sebesar 2,10%, kemudian meningkat menjadi 2,31% persen dalam periode 1971-1980 sebanyak 228.282.069 jiwa (23,72%). Secara keseluruhan rata-rata kenaikan jumlah penduduk setiap 10 tahun hampir mencapai 20%. Jumlah penduduk Indonesia menjadi 270.203.917 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk 1,25% dibanding dengan periode 1971-1980 yang sebesar 2,31%. Laju pertumbuhan penduduk terjadi karena dipengaruhi faktor kematian, kelahiran, dan migrasi. Hasil Sensus Penduduk 2020 mencatat, penduduk Indonesia pada September 2020 mencapai 270,2 juta. Jumlah penduduk Indonesia terus meningkat sejak Indonesia menyelenggarakan Sensus Penduduk pertama kali pada 1961. Dibandingkan sepuluh tahun lalu, jumlah penduduk Indonesia meningkat 32,56 juta jiwa atau rata-rata 3,26 juta per tahun.

Jumlah dan pertumbuhan penduduk Indonesia secara menyeluruh sangat diperlukan untuk menetapkan prioritas pembangunan nasional. Salah satu cara untuk mengatasi permasalahan akibat jumlah dan pertumbuhan penduduk Indonesia yang besar dapat dilakukan adalah dengan menciptakan lapangan kerja yang luas serta meningkatkan infrastruktur nasional.

Jumlah penduduk yang begitu besar di Indonesia menjadi permasalahan serius terutama di daerah perkotaan. Karena semakin besar jumlah penduduk, semakin banyak pula permasalahan yang dihadapi oleh suatu daerah. Sebagai contoh dengan pertambahan jumlah penduduk tentu harus dibarengi dengan penambahan berbagai sarana dan prasarana yang dibutuhkan, seperti sekolah, perumahan, alat transportasi, dan sebagainya. Pengendalian jumlah penduduk perlu dilakukan oleh pemerintah, supaya negara dapat membuat perencanaan pembangunan yang baik.

b. Faktor-Faktor yang mempengaruhi mobilitas Penduduk di Indonesia

Mobilitas penduduk adalah perpindahan penduduk dari suatu tempat ke tempat yang lain atau dari suatu daerah ke daerah yang lain baik itu secara permanen atau dalam jangka waktu tertentu. Mobilitas penduduk dilakukan tidaklah semata-mata untuk berpindah tempat saja, hal itu terjadi akibat kebutuhan hidup manusia tidak selalu dapat terpenuhi oleh kemampuan wilayah dimana individu tinggal. Mobilitas penduduk dapat terjadi antara lain karena adanya perbedaan potensi dan kemampuan wilayah satu dengan lainnya dalam memenuhi kebutuhan hidup penduduknya. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya mobilitas penduduk yaitu:

1) Faktor-faktor pribadi atau keluarga di daerah asal

- a) Rasa tidak puas
- b) Tekanan atau ketidaktenangan
- c) Keinginan merubah cara hidup
- d) Keinginan meliputi keluarga yang pindah atau sudah berada di daerah tujuan
- e) Keadaan kesehatan pribadi atau keluarga
- f) Cita-cita dan harapan masa depan lebih baik bagi pribadi maupun keluarga

2) Faktor lingkungan

- a) Lingkungan alam yang kurang membantu bahkan membahayakan
- b) Berkurangnya sumber usaha dan sempitnya lapangan pekerjaan
- c) Konflik sosial

3) Faktor yang terdapat di daerah tujuan

- a) Harapan akan kehidupan pribadi/keluarga yang lebih baik
- b) Kesempatan berusaha yang lebih baik dan lebih sesuai
- c) Kesempatan meningkatkan karier atau Pendidikan
- d) Daya Tarik cara hidup di daerah tujuan

4) Faktor yang merupakan kemudahan dalam gerak perpindahan

- a) Kelancaran dalam urusan perpindahan dari daerah asal dan urusan untuk menetap di daerah tujuan.
- b) Kemudahan dalam transportasi baik alat pengangkutan maupun biaya angkut
- c) Kebijakan pemerintah maupun non-pemerintah dalam membantu melancarkan proses perpindahan.

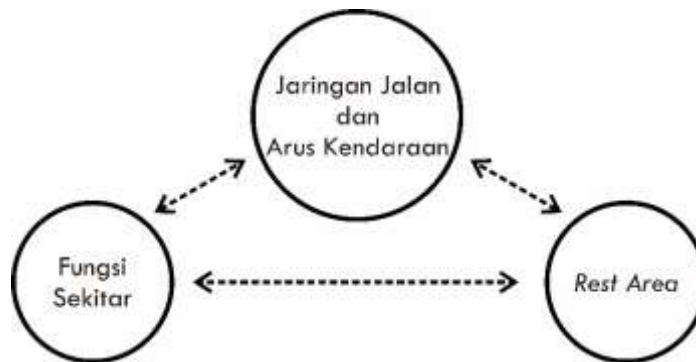
Secara teoritis, seseorang melakukan mobilitas disebabkan oleh adanya motivasi dan harapan tertentu. Ketimpangan perkembangan ekonomi antar daerah, secara rasional akan mendorong penduduk untuk melakukan mobilitas, dengan harapan di daerah baru akan memperoleh pekerjaan dan pendapatan yang lebih baik. Namun, demikian meskipun fenomena mobilitas penduduk dapat dipandang sebagai suatu mekanisme strategi mempertahankan hidup, perbedaan ekonomi, politik, sosial dan budaya akan menghasilkan bentuk dan pola mobilitas yang berlainan.

2. Transportasi

a. Sistem Transportasi

Sistem transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, saran dan prasarana yang

berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam tatanan baik secara alami maupun buatan.



Gambar 2. 1 Komponen Sistem Transportasi

Sumber : Analisis Pribadi

Sistem transportasi diselenggarakan dengan tujuan agar proses transportasi penumpang dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu dengan pertimbangan faktor kenyamanan, keamanan, kelancaran, dan efisiensi atas waktu dan biaya. Sistem Transportasi memiliki suatu interaksi yang terjadi antara 3 komponen sistem yang saling berkaitan yaitu jaringan jalan dan arus kendaraan, fungsi sekitar jalan, dan *rest area* itu sendiri. Hubungan ketiganya saling berinteraksi dan berbanding lurus, jika salah satu komponen mengalami perubahan maka komponen lain akan mengikuti, sebagai contoh apabila arus meningkat, jaringan jalan juga harus ditingkatkan. Begitu juga, bila jaringan ditingkatkan maka akan memicu peningkatan arus dan akibatnya aktivitas akan bertambah, karena guna lahan merupakan representasi jenis aktivitas manusia, dapat dikatakan bahwa antara guna lahan akan selalu terjadi hubungan yang merupakan wujud keterhubungan aktivitas manusia yang satu dengan yang lainnya.

b. Fungsi dan Manfaat Transportasi

Transportasi dalam hal kegunaannya dapat menciptakan guna tempat (*place unility*) dan guna waktu (*time unility*), yang memindahkan barang dan manusia ke suatu tempat tujuan sehingga kegunaannya lebih

besar, demikian pula menyangkut muatan dalam waktu yang lebih besar. Dalam manfaatnya transportasi dibagi menjadi tiga klasifikasi yaitu :

1. Manfaat Ekonomi

Dengan transportasi yang lancar dapat memberikan manfaat dibidang ekonomi diantaranya:

- a) Transportasi yang lancar dan didukung oleh tersedianya prasarana yang cukup, dapat memperluas pasar sehingga barang-barang yang dipasarkan akan lebih banyak dan dapat menguntungkan produsen.
- b) Membantu terciptanya harga pasar yang stabil
- c) Memperkuat potensi sumber daya ekonomi dengan cara melakukan spesialisasi dalam memproduksi barang/komoditas unggulan di setiap daerah yang berbeda.
- d) Transportasi yang baik dapat meningkatkan keterhubungan dan kerja sama yang baik antar daerah/wilayah.

2. Manfaat Sosial

Transportasi dalam bidang sosial menyediakan berbagai kemudahan diantaranya:

- a) Pelayanan untuk perorangan atau kelompok
- b) Pertukaran atau penyampaian informasi
- c) Perjalanan untuk bersantai
- d) Memencarkan penduduk

3. Manfaat Politis

Transportasi yang baik di lingkup politik dapat mewujudkan hal diantaranya:

- a) Menciptakan persatuan
- b) Membantu menyelenggarakan administrasi dan manajemen pemerintahan secara efektif
- c) Mewujudkan keamanan dan pertahanan negara yang baik terhadap gangguan dan ancaman yang terjadi didalam negeri ataupun yang berasal dari luar negeri

c. Jenis-Jenis Transportasi

Transportasi merupakan bagian dari integrasi dan fungsi aktifitas masyarakat dan perkembangan teknologi. Penyediaan fasilitas transportasi yang mendukung pergerakan yang cepat, aman, nyaman dan sesuai kebutuhan akan kapasitas angkut dengan menyesuaikan dengan jenis moda yang digunakan. Secara garis besar jenis transportasi dapat di bagi menjadi :

1. Transportasi Laut

Transportasi laut merupakan jenis angkutan transportasi yang bisa digunakan di laut. Angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi diperairan meliki peran sebagai satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang memiliki aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah dan efisien.

2. Transportasi Udara

Transportasi udara adalah moda transportasi yang beroperasi di udara, khususnya pesawat. Sarana transportasi udara merupakan transportasi yang efektif, efisien, cepat, selamat dan nyaman. Peranan transportasi udara khususnya penerbangan komersial sangat penting dalam pengembangan ekonomi dan sosial yang ditunjukkan oleh peningkatan jumlah permintaan jasa penerbangan yang diukur dari pertumbuhan penumpang udara.

3. Transportasi Darat

Transportasi darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang. Jenis transportasi darat dikelompokkan berdasarkan jenis:

- a) Sepeda motor didefinisikan sebagai kendaraan bermotor beroda dua ataupun tiga.

- b) Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak Lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- c) Mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- d) Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang. Mobil barang lebih populer dikenal sebagai truk.

B. Tinjauan Terhadap *Rest Area*

1. Pengertian *Rest Area*

Pada umumnya *rest area* atau tempat istirahat adalah suatu sarana penunjang yang dapat ditemukan di jalan tol atau di jalan antar kota yang biasa dilalui dalam bepergian jarak jauh dan bersifat sementara. Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan *rest area* merupakan tempat istirahat bagi pengendara, dan penumpang untuk melepas rasa lelah dan juga dapat berfungsi sebagai tempat untuk mengistirahatkan kendaraan setelah perjalanan jauh agar dapat bekerja kembali dengan maksimal. Selain diperlukannya tempat istirahat, diperlukan juga tempat pelayanan bagi pengendara, penumpang maupun kendaraan itu sendiri.

Dalam Undang-undang No. 14 Tahun 1992 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 untuk melepaskan kelelahan, tidur sejenak ataupun untuk minum, makan ataupun ke kamar kecil atau toilet.

2. Sejarah *Rest Area*

a. Perkembangan Jalan dan Sejarah *Rest Area*

Tempat pemberhentian pertama kali muncul di Michigan pada tahun 1929 yang berada di kawasan rural dan tidak memiliki fasilitas komersial. Tempat tersebut umumnya berada pada area dengan pemandangan yang menarik atau bahkan sekedar tempat kosong yang memungkinkan kendaraan untuk menepi dari jalan. Tempat ini muncul pertama kali di Michigan dengan penamaan *first roadside table*.



Gambar 2. 2 *First roadside table, Michigan*
Sumber : <https://restareahistory.org/history.com>

The National System of Interstate and Defense Highways kemudian mengembangkan lebih banyak lokasi piknik di sepanjang jalur jalan, namun sempat tertunda beberapa saat karena Perang Dunia II, pengembangan yang progresif kemudian dilanjutkan setelahnya, dan pada pertengahan 1950-an, jalan raya di Amerika dilengkapi dengan pengembangan yang baik dengan sistem taman tepi jalan yang dikelola oleh Dept. State Highway. Dengan didirikannya *Interstate Highway System* atau Sistem Jalan Raya Antar Negara Bagian di Amerika pada tahun 1956, hampir setiap bagian negara telah dilengkapi oleh sistem taman tepi jalan meskipun terdiri atas fasilitas yang minim.

b. Sistem Nasional Penghubung dan Pertahanan Jalur Antardaerah

Dibangun pada tahun 1956 Sistem Nasional Penghubung dan Pertahanan Jalur Antardaerah, atau umumnya dikenal sebagai jalur

Penghubung Antardaerah merupakan sebuah sistem dan jalur yang berada di Amerika yang mempunyai jaringan jalan utama sepanjang 41.000 mil, membentang sepanjang wilayah negeri, menghubungkan dan melayani lebih dari 90% kota dengan populasi mencapai \pm 50.000, begitu juga ribuan kota-kota yang lebih kecil.

Selain dari fungsi utamanya, Jalur Penghubung Antardaerah merupakan simbol pertumbuhan, kemakmuran, dan modernisasi di Amerika. Jalur Penghubung Antardaerah merubah cara orang Amerika dalam melakukan perjalanan; yang memungkinkan perjalanan lebih cepat dan lebih layak. Warisan dari pengembangan Jalur Penghubung Antardaerah antara lain adalah pembangunan *rest area*. Fasilitas ini memungkinkan pengguna kendaraan untuk menepi dari jalan untuk melakukan peregangan, beristirahat, makan dan menggunakan toilet. Fasilitas tersebut turut mendukung tempat yang dulunya tidak dapat diakses dari jalur jalan. Meskipun awalnya *rest area* hanya dirancang untuk menyediakan kebutuhan dasar seperti parkir, toilet, dan meja piknik, developer kemudian menyadari adanya potensi untuk menghubungkan manusia dengan tempat-tempat yang mereka lintasi, untuk kembali menambahkan nilai kemanusiaan pada perjalanan antardaerah.

c. **Rest Area Sebagai Jenis Tempat yang Baru**

Pada akhir 1960-an, pengembangan *rest area* secara nasional merupakan hal umum, bahkan sebuah prioritas. Robert Jacobsen dari Nebraska DOT menggambarkan pada 1968 lewat kutipan, *rest area* dipandang sebagai aset publik dan pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menyediakan *rest area* kini bukanlah sekedar tempat parkir sebagaimana dekade sebelumnya, melainkan dengan site modern yang melayani sistem transportasi modern dan gaya hidup yang modern. *Rest area* yang pertama dibuka pada akhir 1950-an, dan pengembangan tahap pertama berlanjut pada pertengahan 1970-an, ketika banyak wilayah telah menyelesaikan sebagian besar dari

pengembangan awal mereka. Pengembangan dari tapak tersebut merupakan hasil dari Kebijakan *Federal Aid Highway* 1956, yang telah menginisiasi pendanaan bagi Jalur Penghubung Antardaerah *rest area* merupakan bagian dari standarisasinya. Pada tahun 1970-an, bangunan dan tapak dari *rest area* bertumbuh dalam skala untuk mengakomodasi volume lalu lintas yang meningkat pada Jalur Penghubung Antardaerah. Bangunan mengambil wujud nontraditional dan tapak menarik pengunjung dengan menawarkan aset pemandangan lansekap total.

3. Fungsi *Rest Area*

Rest area memiliki fungsi sebagai tempat peristirahatan bagi yang akan pergi dan atau pulang dari luar kota, pengendara dapat melakukan pemberhentian sejenak, (makan, menjalankan ibadah, buang air, mengisi bahan bakar kendaraan dan beristirahat). Sebagai sarana berhenti sejenak, *rest area* sudah semestinya memberikan rasa aman dan nyaman sehingga tubuh dapat kembali pulih setelah melakukan perjalanan. Untuk memfasilitasi pengguna jalur lalu lintas trans Sulawesi di Kolaka Utara ini maka direncanakan *rest area* yang memiliki sarana pelayanan parkir, toilet, ruang istirahat, mushola, restoran cepat saji, SPBU, bengkel, toko kecil/minimarket, sarana informasi, telepon umum, serta fasilitas yang menunjang lainnya yang memadai untuk menghilangkan rasa lelah juga memenuhi kebutuhan kendaraan. Dengan kehadiran *rest area* ini diharapkan mampu menjadi sarana peristirahatan yang memiliki nilai fungsi yang mencakup :

a. Fungsi Utama

Fungsi utama dari sebuah *rest area* adalah sebagai tempat beristirahat bagi pengendara yang melakukan perjalanan di suatu jalan, sehingga fungsi utama dari *rest area* di Kolaka Utara ini adalah sebagai tempat beristirahat bagi pengendara, baik pengendara yang melintasi jalan tol untuk menuju ke suatu daerah, maupun wisatawan yang singgah sebelum atau sesudah berwisata ke destinasi wisata yang dituju.

b. Fungsi Penunjang

Fungsi Penunjang yaitu merupakan fungsi yang menunjang berlangsungnya kegiatan beristirahat para pengunjung yang berada di rest area. Dengan kata lain fungsi penunjang adalah fungsi yang memberikan pelayanan kepada para pengunjung berupa fasilitas-fasilitas seperti toilet umum, toko oleh-oleh, musala, dan lain-lain.

c. Fungsi Operasional

Fungsi operasional merupakan fungsi dari Rest Area yang sangat penting karena memiliki peran untuk menjalankan fungsi utama dan penunjang. Fungsi operasional ini mencakup penyediaan fasilitas dan pelayanan perawatan bangunan dan semua kegiatan yang berada di rest area tersebut.

4. Tipe Standarisasi Rest Area

Tipe standarisasi *rest area* merujuk pada peraturan menteri pekerjaan umum dan perumahan rakyat nomor 10 /PRT/ M/2018 tentang tempat istirahat dan pelayanan pada jalan tol.

a. Standarisasi Berdasarkan Fungsi

Pembagian tipe standarisasi rest area digunakan untuk menentukan jarak antar rest area dan mengestimasi kebutuhan minimal luas rest area. Tipe tempat istirahat dibagi berdasarkan fungsi rest area.

Tabel 2. 1 Tipe Tempat Istirahat Berdasarkan Peruntukan dan Fungsi

No	Fungsi Utama	Fungsi Tambahan	Tipe
1	Tempat Istirahat	1. Pos Tanggap Darurat	A
		2. Pusat Informasi	
		3. Fasilitas Umum	
		4. Inkubator Ekonomi Lokal	
2		1. Pos Tanggap Darurat	B
		2. Pusat Informasi	

	3. Fasilitas Umum	
3	1. Pos Tanggap Darurat	C
	2. Pusat Informasi	

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 / PRT / M / 2018

Standarisasi berdasarkan fungsi untuk rest area melalui keputusan Kementerian PUPR ditentukan berdasarkan tipe sesuai dengan fungsi rest area.

b. Standarisasi Fasilitas Berdasarkan Tipe Tempat Istirahat

Tabel 2. 2 Fasilitas Berdasarkan Tipe

Tipe	Fasilitas
A	Pusat Anjungan Tunai Mandiri, toilet, klinik, bengkel, warung/kios, minimarket, musholla, SPBU, Ruang terbuka hijau, dan tempat parkir.
B	Pusat Anjungan Tunai Mandiri, toilet, warung/kios, musholla, minimarket, restoran, ruang terbuka hijau, dan tempat parkir
C	Toilet, warung/kios, musholla, dan sarana tempat parkir

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 / PRT / M / 2018

c. Standarisasi Luas Tempat Istirahat

Tabel 2. 3 Standarisasi Luas Tempat Istirahat

Tipe	Luas
A	6 ha >
B	3 ha >
C	Minimal 2,5 ha

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Nomor 10 / PRT / M / 2018

d. Standarisasi Luas Area Tempat Parkir

Tabel 2. 4 Luas Area Tempat Parkir

Tipe	Luas area parkir minimal (m²)
A	2500 m ²
B	1200 m ²
C	300 m ²

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Nomor 10 / PRT / M / 2018

e. Standarisasi Luasan Minimum Toilet

Tabel 2. 5 Standarisasi Luasan Minimum Toilet

Tipe	Jumlah (buah)		Luas m²
	Toilet Pria	Toilet Wanita	
A	10	20	30 m ²
B	4	10	14 m ²
C	4	8	10 m ²

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Nomor 10 / PRT / M / 2018

f. Standarisasi Luasan Minimum Restoran

Tabel 2. 6 Data Luasan Minimum Restoran

Tipe	Luas area (m²)
A	1000 m ²
B	800 m ²
C	-

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Nomor 10 / PRT / M / 2018

g. Standarisasi Luasan Minimum Toko / Kios

Tabel 2. 7 Data Luasan Minimum Toko / Kios

Tipe	Luas area (m²)
A	300 m ²
B	200 m ²
C	50 m ²

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 / PRT / M / 2018

h. Standarisasi Luasan Tempat Ibadah dan RTH

Tabel 2. 8 Data Luas Minimum Tempat Ibadah dan RTH

Tipe	Luas area tempat ibadah (m²)	Ruang Terbuka Hijau
		Luas (m²)
A	400 m ²	10 % dari tapak
B	200 m ²	
C	50 m ²	-

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 / PRT / M / 2018

i. Standarisasi Luasan Minimum SPBU

Tabel 2. 9 Data Luasan Minimum SPBU

Tipe	Luas area (m²)
A	500 m ²
B	-
C	-

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10 / PRT / M / 2018

5. Persyaratan Standar Perencanaan dan Perancangan *Rest Area*

Menurut Standar Konstruksi dan Bangunan tentang Perencanaan tempat istirahat pada jalan umum oleh Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga (2018) disebutkan bahwa persyaratan Perencanaan tempat istirahat pada jalan umum adalah sebagai berikut :

a. Lokasi

Penentuan lokasi tempat peristirahatan berkaitan dengan keselamatan dan kemudahan pengguna jalan dan pengguna tempat istirahat yang meliputi:

1. Penyediaan tempat istirahat direncanakan pada lokasi yang dapat mengurangi kecelakaan akibat kelelahan.
2. Tempat istirahat berada di luar Ruang Milik Jalan (Rumija) dan memiliki akses menuju Ruang Pengawasan Jalan (Ruwasja).
3. Tempat istirahat tidak berada pada lokasi yang rawan bencana.
4. Memenuhi persyaratan geometrik jalan, di antaranya jarak pandang yang aman, memiliki tanda untuk akses masuk dan keluar tempat istirahat, perambuan dan marka yang jelas dan memadai, dan pengaturan lalu lintas keluar masuk tempat istirahat.

b. Ketentuan Teknis

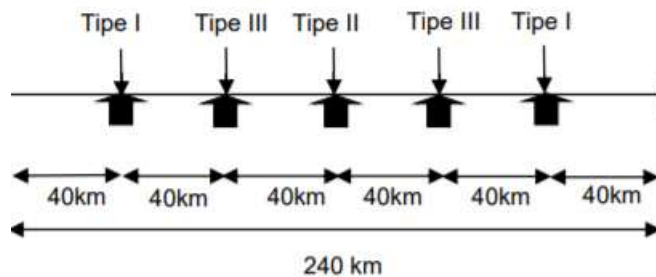
1. Jarak antar tempat istirahat

Jarak antara tempat istirahat yang satu dengan tempat istirahat lainnya dan jarak antara tempat istirahat ke persimpangan dan ramp terdekat dibedakan berdasarkan tipe tempat istirahat.

Tabel 2. 10 Jarak tempat istirahat berdasarkan tipe

Tipe	A	B	C
I	160 km		
II	80 km	80 km	
II	40 km	40 km	40 km

Sumber : Direktorat Jenderal Bina Marga



Gambar 2. 3 Penentuan lokasi tempat istirahat

Sumber : Direktorat Jenderal Bina Marga

2. Jarak tempat istirahat dengan persimpangan dan ramp

Tabel 2. 11 Jarak tempat istirahat dengan persimpangan dan ramp

No	Fungsi Jalan	Jarak (km)	
		Persimpangan	Ramp
1	Arteri Primer	3	1
2	Kolektor Primer	0,5	0,5
3	Lokal Primer	0,5	0,5

Sumber : Direktorat Jenderal Bina Marga

3. Pintu masuk dan keluar dan jalan akses menuju tempat istirahat

Pintu masuk dan keluar menuju tempat istirahat harus memperhatikan keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas bagi pengguna jalan dan pengguna tempat istirahat. Persyaratan jalan akses menuju tempat istirahat harus memenuhi persyaratan geometri jalan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19/PRT/M/2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan) yaitu :

a) Pintu masuk dan keluar

Pintu masuk dan pintu keluar ditujukan untuk mencegah kendaraan masuk dan keluar dari berbagai arah. Pintu masuk dan pintu keluar harus jelas letaknya serta harus dilakukan analisis

kebutuhan jumlah dan lebar gerbang sehingga tidak menimbulkan antrean baik di dalam maupun di luar tempat istirahat.

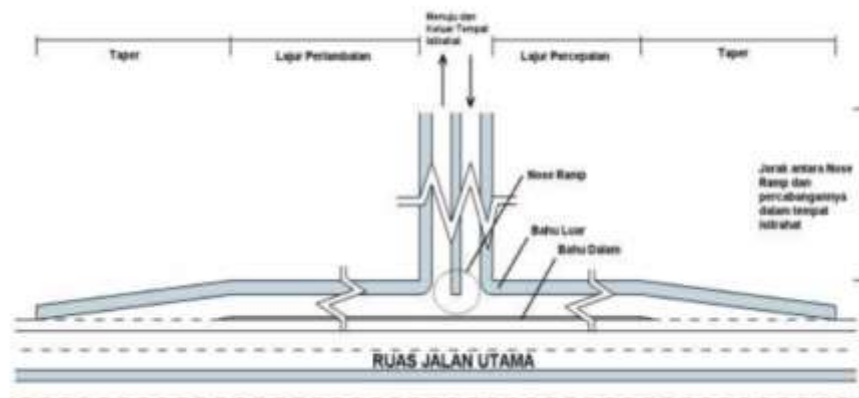
b) Jalan akses

Jalan akses berupa lajur perlambatan dan lajur percepatan diperlukan agar tempat istirahat tidak terhubung secara langsung dengan lajur utama jalan.

Tabel 2. 12 Geometri jalan masuk dan keluar tempat istirahat

Komponen Geometri	Standar geometri tempat istirahat		
	Tipe I	Tipe II	Tipe III
Kecepatan rencana	40 km/jam	40 km/jam	40 km/jam
Lebar lajur	4 m	4 m	3,5 m
Lebar bahu luar (kiri)	2,5 m	1,5 m	1,0 m
Lebar bahu dalam (kanan)	0,5 m	0,5 m	0,5 m
Kemiringan melintang normal	2 %	2 %	2 %
Landai maksimum	6%	6%	6%
Jarak nose ramp jalan keluar dan masuk dengan pencabangan dalam area tempat istirahat	60 m	60 m	60 m

Sumber : Direktorat Jenderal Bina Marga

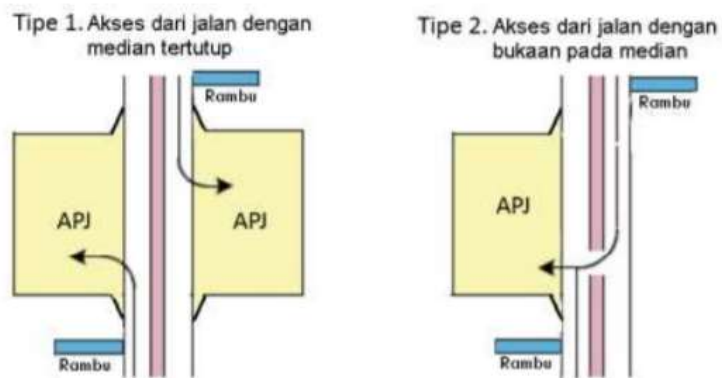


Gambar 2. 4 Contoh layout dan keterangan komponen geometri

Sumber : Direktorat Jenderal Bina Marga

4. Layout dan Pengaturan Pergerakan

Pengaturan akses menuju tempat istirahat perlu dilakukan untuk meningkatkan keselamatan. Pemilihan tipikal layout akses menuju tempat istirahat disesuaikan dengan fungsi jalan berdasarkan pertimbangan kecepatan rencana dan kepadatan arus lalu lintas untuk keamanan dan keselamatan pengguna jalan.



Gambar 2. 5 Tipikal layout akses menuju tempat istirahat

Sumber : Direktorat Jenderal Bina Marga

5. Lajur percepatan dan perlambatan

Tempat istirahat yang berada pada sistem jaringan jalan primer wajib dilengkapi dengan lajur percepatan, lajur perlambatan, dan taper.

Tabel 2. 13 Panjang minimal lajur percepatan, perlambatan, dan taper

Fungsi Jalan	Fungsi Jalan		
	Arteri Primer	Kolektor Primer	Lokal Primer
Panjang jalur perlambatan (m)	70	30	20
Panjang jalur percepatan (m)	120	50	30
Panjang taper (m)	45	40	35

Sumber : Direktorat Jenderal Bina Marga

C. Tinjauan Arsitektur Regionalisme

1. Pengertian Arsitektur Regionalisme

Secara harafiah menurut definisi Kamus Besar Bahasa Indonesia Arsitektur Regionalisme berasal dari kata arsitektur yang berarti seni dan ilmu merancang serta membuat bangunan, regional yang berarti kedaerahan atau yang bersifat daerah, dan regionalisme yang berarti ilmu pengetahuan atau paham tentang kedaerahan. Namun Arsitektur regionalisme bukan berarti adalah suatu wujud dari sikap arsitektur kedaerahan namun muncul sebagai akibat dari koreksi terhadap maraknya penyeragaman wujud bangunan di seluruh dunia pada periode arsitektur modern sehingga ciri khas arsitek dalam merancang dan ciri khas daerah rancangan dibuat tidak lagi dikenali. Arsitektur regionalisme menggambarkan suatu gerakan dalam arsitektur yang mengusulkan penampilan bangunan berasal dalam hasil senyawa dari dunia internasionalisme dengan pola atau pendekatan kultural serta teknologi modern dengan sumber, tata nilai serta nuansa tradisi dan lingkungan setempat. Dalam arsitektur regionalisme kadangkala tidak cuma elemen-elemen raga yang diterapkan dalam wujud modern, namun ada juga elemen non-fisik semacam budaya, pola pikir, dan keyakinan/pemikiran.

(Kingston Wm. Heath) pada buku Vernacular Architecture and Regional Design mengatakan dalam arsitektur regionalisme telah menjadi pendekatan yang berusaha untuk memahami bangunan menggunakan kekuatan suatu daerah tertentu yang mengelilingi produk rancangan.

Regionalisme merupakan bentuk praktek arsitektur yang mencakup arsitektur modern dengan kualitas universal namun juga secara bersamaan menanggapi konteks sosial, budaya, dan iklim daerah di mana ia dibangun. (William Curtis, 1985) regionalisme diharapkan dapat menghasilkan bangunan yang bersifat abadi, melebur, atau menyatu antara yang lama dan yang baru, antara regional dan universal. (Kenzo Tange) menjelaskan bahwa Regionalisme selalu melihat ke belakang, tetapi tidak sekedar menggunakan karakteristik regional untuk mendekor tampak bangunan. Adapun beberapa pemikiran para ahli tentang definisi Regionalisme dalam Arsitektur antara lain :

a. *Peter Buchanan* (1983)

Mendefinisikan regionalisme sebagai bentuk kesadaran diri yang terus menerus, atau pencapaian kembali, dari identitas atau simbolik. Berdasarkan atas situasi khusus dan mistik budaya lokal regionalisme merupakan gaya bahasa menuju kekuatan nasional dan umum arsitektur modern, seperti budaya lokal itu sendiri, regionalisme lebih sedikit diperhatikan dengan hasil secara abstrak dan nasional, lebih kepada penampakan fisik yang lebih dalam nuansa pengalaman hidup.

b. *Amos Rapoport*

Menyatakan bahwa regionalisme meliputi berbagai kekhasan tingkat daerah dan dia dinyatakan bahwa secara tidak langsung identitas diakui dalam hal kualitas dan keunikan membuatnya berbeda dari daerah lain. Hal ini memungkinkan mengapa arsitektur regional sering diidentifikasi dengan Vernakuler, yang berarti sebuah kombinasi antara arsitektur lokal dan internasional (asli).

c. *Tan Hock Beng* (1994)

Menyatakan bahwa regionalisme didefinisikan sebagai suatu kesadaran untuk membuka kekhasan tradisi dalam merespon terhadap empat dan iklim, kemudian melahirkan identitas formal dan simbolik.

Dari beberapa pengertian tersebut diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa regionalisme dalam arsitektur merupakan suatu gerakan dalam

arsitektur yang mengajurkan penampilan bangunan yang merupakan hasil senyawa dari internasionalisme dengan pola kultur dan teknologi modern dengan akar, tata nilai dan nuansa tradisi yang masih dianut oleh masyarakat setempat.

2. Sejarah Arsitektur Regionalisme

Arsitektur regionalisme sendiri lahir dari upaya arsitektur modern yang berupaya meninggalkan masa lampunya serta karakteristik dan sifat-sifatnya. Pada era selanjutnya mulai timbul usaha untuk saling mengaitkan antara yang baru serta yang lama akibat terdapatnya krisis pada identitas arsitektur itu sendiri. Aliran-aliran tersebut antara lain merupakan tradisionalisme, regionalisme serta post modernisme. Regionalisme berkembang sekitar tahun 1960 (Jenks, 1977). Sebagai salah satu perkebangan Arsitektur Modern yang mempunyai perhatian besar pada ciri kedaerahan, aliran ini tumbuh terutama di negara-negara berkembang. Ciri kedaerahan yang dimaksud, berkaitan erat dengan budaya setempat, iklim, dan teknologi pada saatnya (Suha Ozkan, 1985). Selanjutnya Suha Ozkan membagi regionalisme menjadi dua yaitu “concrete regionalism” dan “abstract regionalism”.

“*Concrete Regionalism*” meliputi semua pendekatan kepada ekspresi daerah/regional dengan mencontoh kehebatannya, bagian-bagiannya atau seluruh bangunan di daerah tersebut. Apabila bangunan-bangunan tadi sarat dengan nilai spiritual maupun perlambang yang sesuai, bangunan tersebut akan lebih dapat diterima di dalam bentuknya yang baru dengan memperhatikan kenyamanan pada bangunan baru, ditunjang oleh kualitas bangunan lama.

“*Abstract Regionalisme*” hal yang utama adalah menggabung unsur-unsur kualitas abstrak bangunan, misalnya massa, padat dan rongga, proporsi, rasa meruang, penggunaan pencahayaan dan prinsip-prinsip struktur dalam bentuk yang diolah kembali. Menurut Willaim Curtis, regionalisme diharapkan dapat menghasilkan bangunan yang bersifat abadi,

melebur melebur dan menyatukan antara yang lain dan yang baru, antara regional dan universal.

Secara prinsip, regionalisme timbul sebagai reaksi terhadap tidak adanya kesinambungan antara yang lama dan yang baru (Curtis, 1985). Regionalisme merupakan peleburan/penyatuan antara yang lama dan yang baru (Curtis, 1985). (William Curtis), regionalisme diharapkan dapat menghasilkan bangunan yang bersifat abadi, melebur, atau menyatu antara yang lama dan yang baru, antara regional dan universal. (Kenzo Tange) menjelaskan bahwa Regionalisme selalu melihat ke belakang, tetapi tidak sekedar menggunakan karakteristik regional untuk mendekor tampak bangunan.

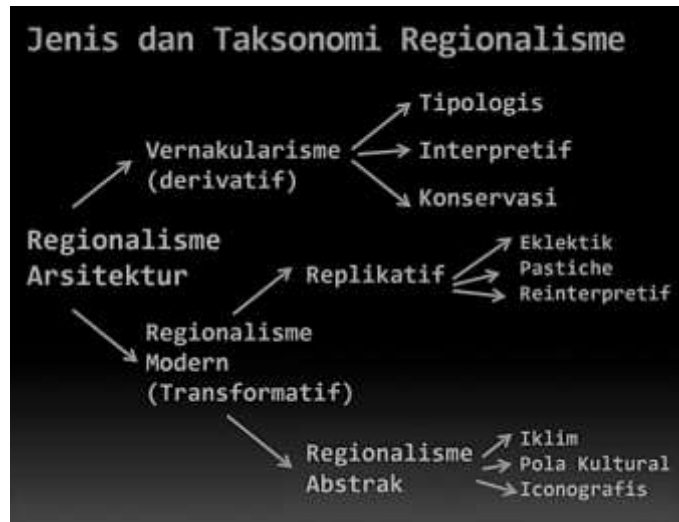
3. Ciri – Ciri Arsitektur Regionalisme

Adapun ciri-ciri dari arsitektur regionalisme adalah sebagai berikut :

- a. Menggunakan bahan bangunan lokal dengan teknologi modern.
- b. Mengacu pada tradisi, warsian sejarah serta makna ruang dan tempat.
- c. Mencari makna dan subtansi cultural, dan tidak memerlukan gaya/style sebagai produk akhir.
- d. Tanggap dalam mengatasi kondisi iklim setempat.

Regionalisme dalam arsitektur sendiri dapat digolongkan sebagai meta-teori, dengan definisi dan aplikasi yang terbatas pada lingkup lokal dan praktek yang seringkali menimbulkan polemik karena teorisasinya masih bersifat preskriptif (Canizaro). Salah satu perdebatan yang timbul dalam diskusi mengenai regionalisme dalam arsitektur ini di antaranya terkait tentang fokus dari karakteristik lokal yang semestinya diwujudkan dalam arsitektur. Baik melalui pembentukan asosiasi terhadap nilai-nilai budaya dan historis setempat seperti yang dibahas dalam teori regionalisme dalam modernisme (Ozkan), maupun fokus pada permasalahan kontemporer yang terlepas dari aspek nostalgia seperti yang dibahas dalam teori regionalisme kritis (Frampton, Tzonis dan Levaifre).

4. Jenis Arsitektur Regionalisme



Gambar 2. 6 Jenis dan Taksonomi arsitektur regionalisme

Sumber : staffsite.gunadarma.ac.id/agus_dh/

Menurut Suha Ozkan, regionalisme di bagi menjadi dua bagian yaitu :

a. Concrete Regionalisme

Meliputi semua pendekatan kepada ekspresi daerah/regional dengan mencontoh kehebatannya, bagian-bagiannya, atau seluruh bangunan daerah tersebut. Apabila bangunan-bangunan tadi memiliki nilai spiritual maupun sebagai simbol yang sesuai, maka bangunan tersebut akan lebih dapat diterima dalam bentuknya yang baru dengan memperlihatkan nilai-nilai yang melekat pada bentuk aslinya. Hal lain yang penting adalah mempertahankan kenyamanan pada bangunan baru, ditunjang oleh kualitas bangunan yang lama. Concrete Regionalisme mencakup :

1. Eklektik

Eklektik merupakan bagian dari concrete regionalisme yang mengambil dan meniru bentuk nyata suatu bagian arsitektur budaya lokal dan mengaplikasikannya pada bangunan.



Gambar 2. 7 Contoh Penerapan Ekletik

Sumber : <https://www.99.co/blog/indonesia/gambar-rumah-adat-sumatera-barat/>

Penggunaan atap Kantor Gubernur Sumatera Barat yang mengambil bentuk atap Rumah Adat Minang, pengaplikasian ini termasuk ke dalam Ekletik. Regionalisme karena secara nyata mengambil bentuk arsitektur budaya lokal.

2. Representatif

Representatif merupakan bagian dari concrete regionalisme yang dimana langgam-langgam arsitektur diletakkan tanpa memperhatikan fungsi dan filosofi sehingga mengubah makna yang sebenarnya.



Gambar 2. 8 Contoh Penerapan Representatif

Sumber :

https://muri.org/Website/Rekor_detail/patung_gajah_mada_tertinggi

Penggunaan gapura, tiang atau saka dengan menggunakan bata merah yang mengadopsi arsitektur tradisional Bali ini terlihat dari beberapa sisi bangunan bandara yang posisinya akan sangat terlihat oleh para wisatawan yang datang dari Domestik maupun Internasional. Dengan penggunaan ciri khas Bali akan sangat mudah memberikan suguhan kepada wisatawan bagaimana tradisi Bali masih digunakan dalam arsitektur bandara dengan kelas Internasional seperti Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.

b. Abstract Regionalisme

Dalam penerapannya hal yang utama adalah menggabungkan unsur-unsur dan kualitas abstrak bangunan, misalnya massa, solid, dan void, *sense of space*, pencahayaan, dan prinsip-prinsip struktur dalam bentuk yang diolah kembali. Menggabungkan unsur-unsur kualitas abstrak bangunan misalnya massa, padat dan rongga, proporsi, rasa meruang, penggunaan pencahayaan dan prinsip-prinsip struktur dalam bentuk yang diolah kembali. Abstract Regionalisme mencakup :

1. Responsif dari iklim, didasarkan pada pendekatan klimatologi (iklim) muncul bangunan/elemen spesifik untuk mengoptimalkan bangunan yang responsif terhadap iklim.



Gambar 2. 9 Hotel Royal Park Singapura

Sumber : <https://www.99.co/blog/indonesia/konsep-green-building-bangunan-hijau/>

2. Pola-pola budaya/perilaku, sebagai penentu tata ruang, hirarki, sifat ruang yang dipakai untuk membangun kawasan agar sesuai dengan keadaan sosial budaya masyarakat tersebut.

Contoh : Penerapan konsep sanga mandala pada rumah Bali modern.



Gambar 2. 10 Pola-Pola Budaya/Perilaku

Sumber :

<https://baliexpress.jawapos.com/balinese/17/07/2020/konsep-tata-ruang-sanga-mandala-paling-relevan/>

3. Iconografis (simbol-simbol), memunculkan bangunan-bangunan modern yang baru tapi menimbulkan representasi (simbol masyarakat) makna-makna yang sesuai/khas. Contoh : Penggunaan simbol-simbol pada toilet yang menandakan gender. Gender wanita disimbolkan dengan topeng ratu sedangkan gender pria disimbolkan dengan topeng raja.



Gambar 2. 11 Iconografis

Sumber : simdos.unud.ac.id/uploads/filepenelitian1dir/

5. Pola Arsitektur Regionalisme

Ada dua pola dalam Arsitektur Regionalisme, yakni :

a. Pola Derivativ

Desainer yang bekerja dengan pola derivativ, sebenarnya meniru atau memelihara bentuk arsitektur tradisional atau vernakular, untuk

fungsi bangunan baru atau modern, dalam hal ini kita melihat tiga kecenderungan, yakni :

- 1) Tipologis, dimana arsitek berusaha untuk mengelompokkan bangunan vernakular, kemudian memilih dan membangun salah satu tipe dianggap baik untuk kepentingan baru.
- 2) Interpretif atau interpretasi, dimana arsitek berusaha untuk menafsirkan bangunan vernakular kemudian membangunnya untuk kepentingan baru.
- 3) Konservasi, dimana perancang berusaha untuk mempertahankan bangunan lama yang masih ada, kemudian menyesuaikannya dengan kepentingan baru.

b. Pola Transformatif

Gagasan arsitektur regional yang bersifat transformatif, tidak lagi sekedar meniru bangunan lama. Tetapi berusaha mencari bentuk-bentuk baru, dengan titik tolak ekspresi bangunan lama baik yang visual maupun abstrak.

Gagasan arsitektur yang bersifat visual dapat dilihat dari usaha pengambilan elemen-elemen bangunan lama yang dianggap baik, menonjol atau ekspresif untuk diungkapkan kepada bangunan baru. Pemilihan elemen yang dianggap baik ini disebut ekletik. Kemudian pastiche atau mencampur-baurkan beberapa elemen bangunan baik modern maupun tradisional, beberapa diantara desain bangunan seperti ini juga dapat menimbulkan kesan ketidakserasian. Sedangkan interpretatif adalah menafsirkan kembali bangunan lokal itu dalam versi baru.

Pencarian dan penafsiran bentuk-bentuk arsitektur tradisi ini pernah dikritik oleh arsitek Jepang Kenzo Tange, yang hanya akan melahirkan monster monster arsitektur lokal. Namun tidak dapat disangkal bahwa, pola transformasi adalah salah satu cara untuk menciptakan arsitektur modern yang dapat merangsang kreativitas arsitek untuk menciptakan karya arsitektur baru dan modern, tetapi masih memperlihatkan karakter

arsitektur lokal dari masa silam. Secara umum, pola transformasi dapat diartikan perubahan bentuk lama ke bentuk baru.

6. Pendekatan Arsitektur Regionalisme dalam Tataan Masyarakat

a. Regionalisme sebagai sistem budaya

Dalam pendekatan ini, budaya yang berkembang di suatu tempat dipahami sebagai sistem yang utuh yang meliputi berbagai aspek, di antaranya adalah arsitektur yang merupakan perwujudan bendawi dari nilai-nilai budaya dan wadah bagi kebiasaan masyarakat dalam budaya tersebut. Kebiasaan masyarakat dalam suatu kelompok budaya yang tidak berubah dalam jangka waktu yang relatif lama menjadikan bentuk bangunan dan ruang yang mereka ciptakan tetap dapat melayani kebiasaan-kebiasaan tersebut dengan makna yang mendalam.

b. Regionalisme sebagai Wujud Nyata

Christian Norberg-Schulz dalam bukunya *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Place (1976)* memahami tempat (place) sebagai wujud nyata (concrete phenomenon) keberadaan manusia dalam lingkungannya. Lingkungan alam dipahami sebagai:

- 1) Ancaman sehingga manusia perlu mewujudkan papan untuk berlindung dari padanya, sekaligus sebagai
- 2) Idealitas sehingga manusia melambangkannya dalam papan ciptaannya

Dia menjelaskan bahwa papan ciptaan manusia menjalin hubungan dengan alam melalui tiga cara:

1) Manusia memvisualisasikan karakter alam

Manusia memvisualisasikan karakter alam untuk menegaskan pemahamannya terhadap alam sekitarnya. Misalnya, jika alam dipahami sebagai lintasan maka manusia ciptakan jejalur untuk menegaskan dan menyusurnya.

2) Manusia melengkapi alam

Manusia melengkapi alam dengan elemen yang tidak dijumpainya. Misalnya, di hamparan gurun Afrika manusia ciptakan bukit piramida untuk melengkapinya.

3) Manusia menyimbolkan alam

Manusia menciptakan simbol yang mengungkapkan gagasannya tentang alam yang tidak harus terkait dengan alam sekitarnya. Jika gunung, misalnya, dipahami sebagai perwujudan paling ideal di alam semesta maka manusia menciptakan lambang kehadirannya.

c. Regionalism sebagai Identitas Bentuk

Pendekatan populer ini mengasumsikan bahwa bentuk-bentuk tertentu menyandang peran untuk menampilkan ciri daerah tertentu. Sejalan dengan peran arsitektur sebagai media komunikasi populer yang dirumuskan oleh *Robert Venturi* dalam *Learning from Las Vegas*, bentuk ini sering menjadi penanda yang tidak harus terkait dengan apa yang didalamnya. Pendekatan ini sering dikritik sebagai reproduksi artifisial atas bangunan lokal yang otentik dan dengan mudah dapat ditempelkan di mana saja (seperti atap gonjong pada kantor gubernur Sumater Barat).

d. Regionalisme sebagai Sikap Kritis (*Critical Regionalism*)

Regionalisme sering kali dipandang sebagai terbelakang (berorientasi ke masa silam, tanpa memiliki visi ke depan) dan sempit (hanya berkuat pada satu daerah dan tidak memiliki kontribusi dalam lingkup yang lebih luas). (Alexander Tsoniz) dan (Liane Lefavre) mengajukan istilah *Critical Regionalisme* untuk menyebut regionalisme yang progresif, berkinerja baik (*high performance*) serta memiliki relevansi ekonomis, ekologis dan sosial dengan tantangan masa kini.

Frampton rumuskan lebih lanjut ciri-ciri *critical regionalism*:

- 1) Lebih mementingkan tempat (*place*) yang bersifat konkret ketimbang ruang (*space*) yang abstrak.
- 2) Lebih mementingkan keterkaitan dengan bentang alam (*topography*) ketimbang bentuk bangunan (*typology*).
- 3) Lebih mementingkan teknik-teknik membangun yang estetik

- (*architectonic*) ketimbang tampilan bentuk (*scenographic*) semata
- 4) Lebih mementingkan yang alami (*natural*) ketimbang yang buatan (*artificial*).
 - 5) Lebih mementingkan yang dapat dirasakan dengan raga dan peraba (*tactile*) ketimbang yang visual semata.

D. Studi Literatur

1. Rest Area

a. Studi Literatur rest area di Indonesia

1) Rest Area Tol Cikampek Km 19, Jakarta, Indonesia



Gambar 2. 12 SPBU Rest Area Tol Cikampek Km 19

Sumber : <https://www.restareakm19.com/>



Gambar 2. 13 Site Plan rest area

Sumber : <https://earth.google.com/web/>

Rest Area km 19 telah beroperasi sejak tahun 2005 dan dirancang oleh tim arsitek *D-Associate* dengan principal architect Maria Rosantina

dan Gregorius Yolodi. *Rest area* ini berlokasi di ruas tol Cikampek Km 19 Jakarta dan memiliki luas lahan 3 ha. Dari segi bentuk dan penampilan bangunan, tidak diragukan lagi jika *Rest Area* Km 19 tol Cikampek ini pernah dinobatkan sebagai salah satu tempat yang mengusung perbedaan dalam desainnya (terutama SPBUnya) yang memberikan kontribusi lebih bagi masyarakat. Memiliki konsep arsitektur modern yang berada pada desain bentuk *shelter* SPBU yang menerapkan gaya kontemporer serta menolak bentuk *shelter* SPBU Pertamina yang terdahulu. Mengusung *rest area* bertipe A, fasilitas yang terdapat di *rest area* ini yaitu SPBU, restoran, restoran *fastfood*, masjid, Anjungan Tunai Mandiri, bengkel, hotel, *coffeshop*, dan minimarket.



Gambar 2. 14 Fasilitas Coffeshop

Sumber :
www.restareakm19.com



Gambar 2. 15 Fasilitas Tempat Ibadah

Sumber :
www.worldorgs.com



Gambar 2. 16 Fasilitas Restoran

Sumber :
www.restareakm19.com



Gambar 2. 17 Fasilitas Minimarket

Sumber :
www.restareakm19.com



Gambar 2. 18 Fasilitas Fastfood

Sumber :
<https://restaurantguru.com/>



Gambar 2. 19 Fasilitas Hotel

Sumber :
www.detiktravel.com

Disain bentuk *Rest area* Km 19 lebih berfokus pada disain SPBUnya dimana sang arsitek menerapkan *Teori Gestalt* untuk menarik perhatian mata manusia dari tipuan-tipuan visual. Pemakaian corak warna merah yang dominan diantara warna abu – abu jalur serta hijau rumput yang berada disekitar *rest area* mampu memikat mata bagi setiap pengunjung dan pengendara yang melintas. Bagian bentuk shelter sendiri memiliki analogi sebagai bentuk sayap pesawat terbang maupun sayap burung yang dapat mengindikasikan bahwa bentuk analogi tersebut dapat mempermudah visual mata untuk mengidentifikasi bentuk sehingga menghasilkan suatu simbol kedinamisan dalam hal gerak, dan akhirnya mampu melekat dalam memori orang yang melihatnya. Penggunaan kolom-kolom yang sengaja dimiringkan juga menciptakan kesan vertikal yang dinamis

serta membentuk pola dan irama yang mudah ditangkap oleh mata. Pada daerah khusus kendaraan besar sendiri atap shelter di buat menukik keatas yang berfungsi untuk mendapatkan ketinggian yang lebih sesuai dengan skala kendaraan yang besar.

Dengan pengunggulan bentuk shelter ini yang menjadikannya sebagai *center of point* bagi kawasan ini maka dalam perancangan tapak area, penempatan SPBU diletakkan di bagian depan dengan berhadapan langsung dengan jalan tol Jakarta – Cikampek sedangkan fasilitas yang lain diletakkan di area belakang.

2) **Rest Area Pendopo 456, Salatiga, Semarang**



Gambar 2. 20 Rest Area Pendopo 456

Sumber : www.travelokezone.com

Dibangun pada tahun 2019 dan mulai dioperasikan pada tahun 2020 oleh PT Astra Internasional dan PT Trans Marga Jawa Tengah Rest area KM. 456 Tol Semarang – Solo atau sering juga disebut sebagai *rest area* pendopo 456 terletak di Kabupaten Salatiga, Provinsi Jawa Tengah. Rest area ini memiliki luas area dengan total 3,3 h dan terbagi menjadi 2 massa bangunan yaitu KM 456 A yang memiliki luas area 1,1 h, dan KM 456 B yang memiliki luas area 2,2 h. Kedua massa bangunan ini dipisahkan oleh jalan tol dan dihubungkan dengan *skybridge* yang membentang diatas jalan tol Semarang – Solo. Rest Area Pendopo mengusung *rest area* dengan tipe A yang memiliki fasilitas lengkap seperti, restoran, warung

kuliner, anjungan tunai mandiri, *coffeshop*, kios pertamina, musholla, *skybridge*, klinik, minimarket, serta outlet ritel *fashion*.



Gambar 2. 21 Site plan rest area

Sumber : <https://earth.google.com/web/>



Gambar 2. 22 Skybridge Rest Area

Sumber:
www.worldorgs.com



Gambar 2. 23 Fasilitas Musholla

Sumber:
www.worldorgs.com



Gambar 2. 24 Fasilitas Warung Kuliner

Sumber:
www.worldorgs.com



Gambar 2. 25 Fasilitas Minimarket

Sumber :
www.worldorgs.com



Gambar 2. 26 Fasilitas Restoran

Sumber :
www.worldorgs.com



Gambar 2. 27 Outlet Fashion

Sumber:
www.instagram.com/res_tapendopokm456/



Gambar 2. 28 Fasilitas Coffeshop

Sumber:
www.instagram.com/res_tapendopokm456/



Gambar 2. 29 Papan Informasi

Sumber :
www.worldorgs.com

Rest area km 456 atau yang biasanya disebut juga dengan Resta pendopo secara geografis berada didaerah perbukitan sehingga menjadikan *rest area* ini berbeda seperti layaknya sebuah destinasi yang dilengkapi dengan objek wisata panorama alam yang elok yang membentang di sepanjang jalan tol.



Gambar 2. 30 View Rest Area
Sumber : www.jowonews.com

Pada bagian dalam *rest area* terdapat lansekap dalam ruangan yang ditanami tanaman hijau yang subur serta penataan pencahayaan alami yang baik sehingga menjadikannya sebagai salah satu fokus titik untuk meningkatkan kenyamanan bagi para pengunjung.



Gambar 2. 31 Lansekap dalam *rest area*

Sumber: <http://ptruanghijau.com/detail/51>



Gambar 2. 32 Bentuk langgam Joglo Rest Area

Sumber: [www. idntimes.com](http://www.idntimes.com), www.boombastis.com/filosofi-rumah-jawa/

Desain dari *rest area* ini sendiri tidak terlepas dari bentuk atapnya yang ikonik serta erat dengan budaya masyarakat Jawa. Terdiri dari lima bangunan utama yang memiliki langgam Joglo yang terinspirasi dari gunung yang mengelilingi tapak yaitu, gunung Merapi, Merbabu, Sumbing, Sindoro, dan Ungaran. Tujuan dari penerapan bentuk tersebut tidak lain untuk menyatukan unsur budaya tradisional dan modern di era sekarang.

b. Studi literatur *rest area* di Luar Negeri

1. *Rest area* Niemenharju, Finland

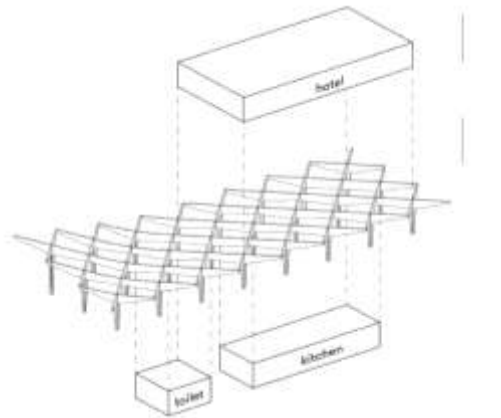


Gambar 2. 33 *Rest area* Niemenharju, Finland

Sumber : <https://www.archdaily.com/799157/rest-area-niemenharju.com>

Rest area Niemenharju terletak di Finland, dan berada di jalur Eropa yang membentang dari Yunani di selatan ke Tanjung Utara sampai ke Eropa Utara. Lokasi *rest area* sangat strategis untuk menghilangkan penat sembari menikmati keindahan alam karena letaknya berada diantara kaki bukit Finnish dan danau Kolima yang merupakan danau yang terbentuk dari zaman es. Dibangun pada tahun 2016 dan memiliki luas area 1200 m², *rest area* ini terbilang cukup kecil bila dibandingkan dengan beberapa *rest area* yang berada di Indonesia. Namun, dengan ukuran luas tapak yang terbilang kecil masih terdapat beberapa fasilitas pada umumnya seperti *gas station*, toilet umum, restoran, sauna serta pondok-pondok penginapan untuk

menikmati keindahan alam yang berada di sekitar *rest area*.



Gambar 2. 34 Isometri Bangunan

Sumber : <https://www.archdaily.com/799157/rest-area-niemenharju-studio-puisto-architects>



Gambar 2. 35 Fasilitas Restoran

Sumber :
Marc Goodwin (
<https://archmospheres.com/>)



Gambar 2. 36 Gas Station

Sumber :
Marc Goodwin (
<https://archmospheres.com/>)



Gambar 2. 37 Fasilitas Hotel

Sumber :
Marc Goodwin (
<https://archmospheres.com/>)



Gambar 2. 38 Fasilitas Toilet

Sumber :
Marc Goodwin (
<https://archmospheres.com/>)



Gambar 2. 39 Fasilitas Pondok

Sumber :
Marc Goodwin (
<https://archmospheres.com/>)



Gambar 2. 40 Ruang Terbuka rest area

Sumber :
Marc Goodwin (
<https://archmospheres.com/>)



Gambar 2. 41 Fasilitas Sauna

Sumber :
Marc Goodwin (
<https://archmospheres.com/>)

Bentuk dan desain *rest area* sendiri terinspirasi dari alam sekitar yang dimana bahan bangunan hampir secara keseluruhan terbuat dari bahan lokal seperti pada bangunan utama yang terdiri dari 24 kolom yang terbuat dari kayu lokal daerah tersebut.



Gambar 2. 42 Bentuk Kolom

Sumber :Marc Goodwin (<https://archmospheres.com/>)

Dengan kolom yang menopang kanopi yang melengkung ke atas seakan-akan memberikan kesan kepada pengunjung bahwa mereka sedang berada di hutan dan menyatu dengan alam. Bentuk kanopi yang melengkung tersebut juga dapat menarik perhatian sehingga memungkinkan bagi pengendara untuk menepi sembari beristirahat. Bangunan dari *rest area* sendiri didominasi warna hitam terutama pada kanopi dan bagian luar bangunan yang memberi kesan

visual bahwa bangunan tersebut menyatu dengan alam sehingga seolah-olah menghilang dengan latar belakang hutan yang gelap.



Gambar 2. 43 View rest area

Sumber :Marc Goodwin (<https://archmospheres.com/>)

2. Pecos County Safety Rest Area, Texas, Amerika Serikat



Gambar 2. 44 Pecos County Safety Rest Area, Texas, Amerika Serikat

Sumber:

<https://www.archdaily.com/photographer/craigblackmon>

Dibangun pada tahun 2018, *rest area* ini terletak di Pecos Country, Texas, Amerika Serikat dan memiliki luas area 7600 ft² atau setara dengan 706,04 m². Lokasi site berada di tengah gurun pasir dan bebatuan di area Texas dan diapit oleh pegunungan. Seperti *rest area* pada umumnya, tujuan dibuatnya *rest area* ini untuk menjadi tempat peristirahatan bagi para pengemudi lintas daerah di amerika yang kelelahan demi menjaga keselamatan dan mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas. Fasilitas yang terdapat di *rest area* ini yaitu

toilet umum, *vending machine*, pameran budaya dan sejarah lokal, tempat piknik, area bermain, dan juga tempat parkir untuk kendaraan bermotor ringan maupun berat. *Rest area* ini sangat berbeda dengan *rest area* pada umumnya, pasalnya di *rest area* ini tidak menyediakan *gas station* atau SPBU.



Gambar 2. 45 Site plan rest area

Sumber : <https://earth.google.com/web/>



Gambar 2. 46 Fasilitas Toilet

Sumber:
<https://www.archdaily.com/photographer/craigblackmon>



Gambar 2. 47 Taman Bermain

Sumber:
<https://www.archdaily.com/photographer/craigblackmon>



Gambar 2. 48 Ruang Terbuka Hijau

Sumber:
<https://www.archdaily.com/photographer/craigblackmon>



Gambar 2. 49 Lobby rest area

Sumber:
<https://www.archdaily.com/photographer/craigblackmon>



Gambar 2. 50 Papan Informasi

Sumber :
https://www.yelp.com/biz_photos/pecos-county-safety-rest-area-fort-stockton



Gambar 2. 51 Mesin Penjualan Otomatis

Sumber :
https://www.yelp.com/biz_photos/pecos-county-safety-rest-area-fort-stockton



Gambar 2. 52 Galeri Seni

Sumber :

https://www.yelp.com/biz_photos/pecos-county-safety-rest-area-fort-stockton



Gambar 2. 53 Pameran Budaya dan Sejarah Lokal

Sumber :

https://www.yelp.com/biz_photos/pecos-county-safety-rest-area-fort-stockton

Keunggulan dari *rest area* ini sebenarnya terletak pada penggunaan material lokal, tanaman lokal, dan memanfaatkan keadaan fisik site sehingga menciptakan keserasian terhadap eksisting, seperti dengan menggunakan bebatuan lokal sebagai fasad bangunan yang menjadikan bangunan seperti menyatu dengan site.



Gambar 2. 54 Material rest area

Sumber:

<https://www.archdaily.com/photographer/craigblack>

Upaya dalam menghemat energi sendiri dilakukan dengan cara memanfaatkan orientasi matahari secara pasif sehingga bangunan tetap mendapatkan pencahayaan matahari natural namun tidak terkena panas itu sendiri. Di site *rest area* juga menggunakan tanaman eksisting yang ditata agar menjadi daya tarik dari kejauhan bagi pengemudi serta menjadi suatu cara dalam mengkonservasi air sehingga tidak memerlukan tambahan irigasi bagi bangunan.



Gambar 2. 55 Vegetasi sekitar rest area

Sumber:

<https://www.archdaily.com/photographer/davidricther>

2. Arsitektur Regionalisme

a. Masjid Raya Sumatera Barat



Gambar 2. 56 Masjid Raya Sumatera Barat

Sumber:

https://id.wikipedia.org/wiki/Masjid_Raya_Sumatra_B

Dibangun pada tahun 2007 dan dibuka pada tahun 2019 dengan hasil sayembara nasional yang dimenangkan oleh *urbane.indonesia* masjid ini juga dikenal dengan Masjid Mahligai Minang yang merupakan

salah satu bangunan Masjid Raya yang menggunakan konsep yang memadukan antara konteks fungsi dan budaya. Dirancang oleh arsitek Rizal Muslimin, masjid ini terdiri dari tiga lantai yang mampu menampung kapasitas 20.000 jamaah, yang terdiri dari 15.000 jamaah di lantai dasar, sedangkan 5.000 jamaah di lantai dua dan tiga.



Gambar 2. 57 Site Plan Masjid

Sumber : <https://earth.google.com/web/search/>

Dilihat dari aspek geometri, Masjid ini tidak lagi menggunakan wujud kubah pada salah satu elemen desainnya. Dalam penerapan desainnya sendiri, bentuk arsitektur masjid ini mengikuti tipologi arsitektur Minangkabau, yakni diambil dari bentukan atap gonjong yang menjadi ciri khasnya.



Gambar 2. 58 Bentuk Rumah Adat Sumatera Barat

Sumber : <https://www.orami.co.id/magazine/rumah-adat-sumatera-barat/>

Memiliki luas area dengan 40.000 m² dengan bentuk baru yang dihadirkan pada atap bangunan arsitektur masjid ini merupakan sebuah wujud inovasi dari terbukanya pikiran masyarakat atas perkembangan zaman yang kuat akan teknologi saat ini, namun dengan tidak mengabaikan hakekat dari kekuatan budaya lingkungan setempat. Hal ini menunjukkan suatu perbedaan dapat menjadi satu dengan adanya kompromi. Adapun prinsip arsitektur regionalisme yang dicoba diterapkan sendiri adalah melalui transisi bentuk dasar dari atap gonjong, yang mengalami perubahan formasi yang disesuaikan dengan geometri bentuk dasar tata ruang. Faktor transisi geometris yang berbentuk lengkung tersebut menjadi salah satu upaya menyesuaikan identitas lokal dengan bentukan teknologi yang berkembang. Ditinjau dari material interior dan eksterior sendiri terdapat berbagai macam bahan yang digunakan, seperti perpaduan bata plester, kaca dan besi, stainless steel, serta metal iron sehingga membentuk ukiran dan ornamen ciri khas daerah dari Sumatera Barat.



Gambar 2. 59 Ukiran Kaligrafi dan Motif Sirih Gadang

Sumber :

d.m.wikipedia.org/wiki/Berkas:Ukiran_songket_Masjid_Raya_Sumbar

Terdapat bentuk ukiran kaligrafi maupun bentuk motif yang diadaptasi dari Rumah Gadang pada gonjong dinding (gonjong) Masjid Raya Sumatera Barat. Motif tersebut tidak hanya menjadi simbol melainkan mengandung makna pesan moral, salah satunya yaitu motif Sirih Gadang yang sarat akan kegembiraan, persahabatan, dan persatuan. Pada bagian dinding fasade tersebut motif kaligrafi dan motif budaya yang diambil dari Rumah Gadang dipadukan sehingga menjadi kesatuan yang dapat menarik visual bagi para pengunjung. Pada bagian dalam masjid didominasi dengan warna putih dengan penggunaan ornamen terutama pada bagian langit-langit masjid yang memberikan kesan kesucian dan kedamaian terasa lebih erat.



Gambar 2. 60 Interior Masjid

Sumber :

<https://www.bukitbengawan.com/inspirasi/keunikan-arsitektur-masjid-raya-sumatera-barat/>

b. Kyoto International Conference Center

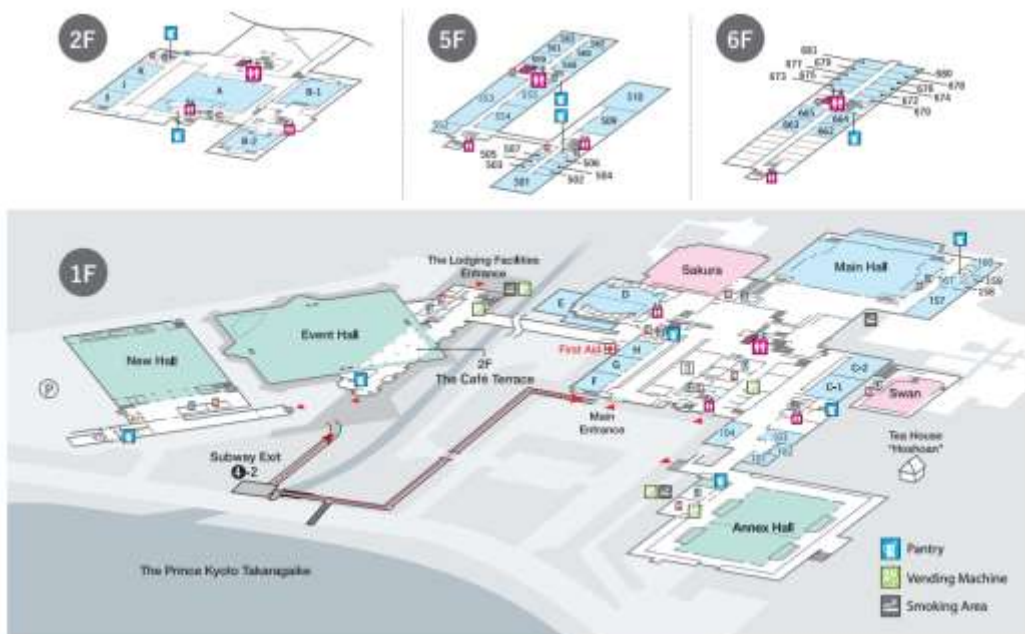
Kyoto International Conference Center terletak di Takaragaike, Sakyo-yu, Kyoto dan dibangun pada tahun 1964 dan difungsikan pada tahun 1966 yang didesain oleh arsitek Jepang Sachio Otani. Memiliki luas area 156,096 m² dengan total luas lantai 51,171 m² dan terbagi ke dalam 4 bangunan yaitu bangunan utama yang terdiri dari 6 lantai, aula tambahan, aula acara, dan aula baru yang semua dihubungkan oleh lorong-lorong dalam ruangan.



Gambar 2. 61 Kyoto International Conference Center

Sumber:

<https://www.archdaily.com/photographer/Christopher>



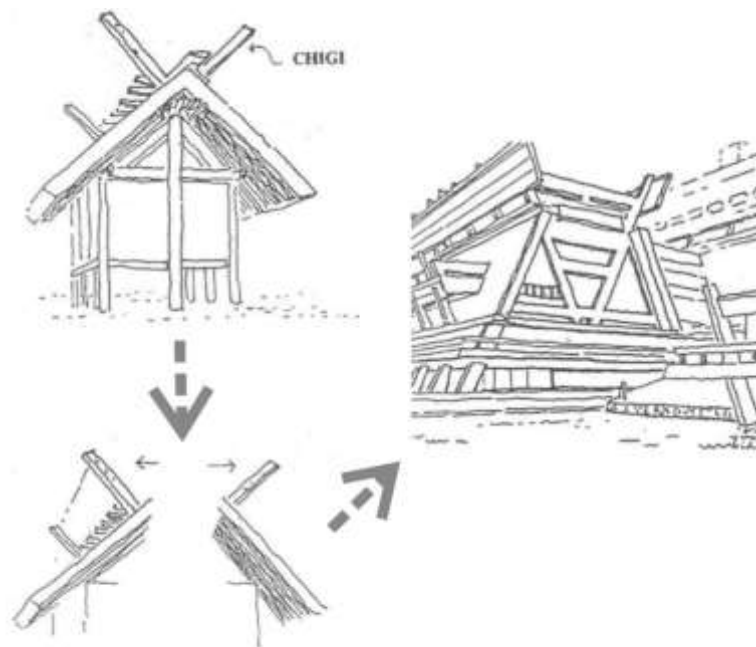
Gambar 2. 62 Denah bangunan

Sumber : https://www.icckyo.or.jp/en/visitor-2/floor_guide/

Bangunan megastruktur dengan geometri beton bertulang ini terlahir dari “*Japan’s first national architecture competition*” yang merupakan sebuah kompetisi arsitektur pertama Jepang tingkat nasional pada tahun 1963 yang mengusung tema “*a conference centre that must function as a new symbol of Kyoto*”. Pemilihan lokasi Kyoto juga dipilih karena merupakan lokasi yang optimal untuk menampilkan sejarah dan

budaya kebanggaan Jepang kepada para pengunjung yang datang dari negara lain. Dari hasil kompetisi tersebut terdapat 195 hasil design kompetisi yang pada akhirnya juri memutuskan untuk menugaskan Sachio Otani seorang arsitek Jepang yang sebelumnya bekerja di Kenzo Tange studio sebagai arsitek dari Kyoto International Conference Center.

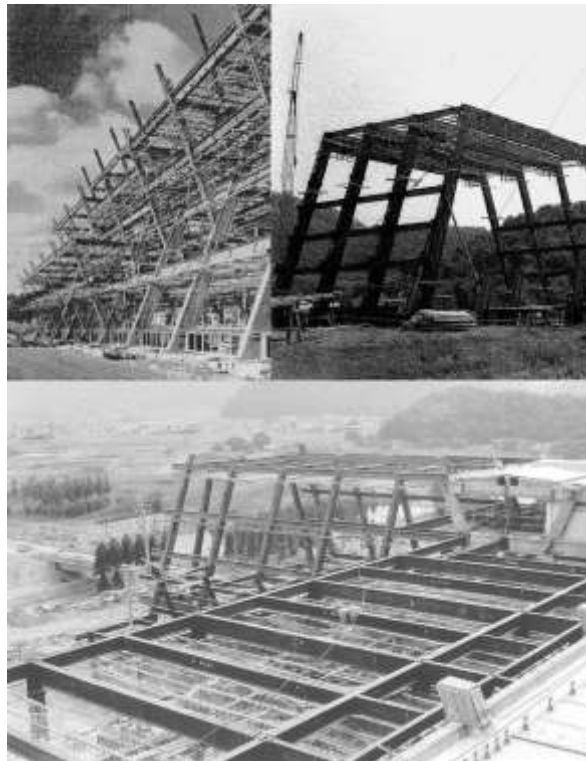
Lokasinya yang berada di tepi danau Takaragaike dengan lingkungan hijaunya yang luas membuat Otani mengintegrasikan tampilan bangunan dengan sentuhan lokal tradisional Jepang dan menggabungkannya dengan bentuk-bentuk kecanggihan dan kepraktisan arsitektur modern. Penerapan konsep arsitektur tradisional Jepang dapat terlihat jelas pada desain bentuk bangunan yang membentuk beberapa kemiripan yang diabstraksikan. Desain bentuk tersebut merupakan pengimplementasian dari perpotongan kasau “*chigi*” yang salah satunya terdapat pada kuil Ise.



Gambar 2. 63 Adaptasi bentuk

Sumber : <http://abarchitects.blogspot.com/2013/11/regionalisme-dalam-arsitektur.html>

Pada bagian struktur bangunan memiliki dinding dan tiang-tiang dari beton bertulang baik didalam maupun diluar dengan 3.600 ton balok baja dan 2.400 tiang pancang beton yang berdiameter 30 cm dengan panjang 12 meter dan ditancapkan ke dalam tanah sebagai pondasi rangka baja. Bagian kolom sendiri dimiringkan pada sudut $67,5^\circ$ yang pada akhirnya memiliki bentuk *v-shape*.



Gambar 2. 64 Struktur Bangunan

Sumber : https://www.icckyoto.or.jp/50th/history_en.html

Bangunan ini mengalami perluasan selama beberapa tahap. Tahap pertama perluasan dilakukan dengan menambahkan sebuah pusat media dan ruang perjamuan yang dinamakan Sakura dan selesai pada bulan desember 1972. Tahap kedua kemudian dilakukan pada tahun 1983 dan selesai pada tahun 1985 dengan menambahkan ballroom. Penambahan ini dikarenakan ruang yang ada tidak cukup untuk memenuhi permintaan acara serta kurangnya ruang untuk pameran.

Desain interior pada bangunan ini dikerjakan oleh Isamu Kenmoci dan Otani dalam pengerjaannya. Dalam merancang pemisahan ruang-

ruang, Isamu dan Otani juga menggunakan sistem Inu Yurai yang merupakan sistem rumah tradisional Kyoto Machiya dalam perancangan pemisahan ruang. *Hall* konferensi sendiri terbagi dalam 4 yaitu, *main hall*, *event hall*, *annex hall*, dan *new hall*.



Gambar 2. 65 Main Hall

Sumber :
https://www.icckyo.or.jp/50th/history_en.html



Gambar 2. 66 Annex Hall

Sumber :
https://www.icckyo.or.jp/en/planner-2/hall_and_room/annexhall/



Gambar 2. 67 Event Hall

Sumber :
https://www.icckyo.or.jp/en/planner-2/hall_and_room/ann/eventhall



Gambar 2. 68 New Hall

Sumber :
https://www.icckyo.or.jp/en/planner-2/hall_and_room/newhall/



Gambar 2. 69 Lobby

Sumber :
<https://mainichi.jp/english/graphs/202107/hpe/00m/0et/002000g/8>



Gambar 2. 70 Public Space

Sumber :
<https://mainichi.jp/english/graphs/202107/hpe/00m/0et/002000g/3>



Gambar 2. 71 Ruang Terbuka Hijau

Sumber :
<https://ueyakato.jp/en/gardens/kicc/>

E. Analisis Studi Banding

Tabel 2. 14 Analisis Studi Banding

No.	Studi Banding	Luas	Fasilitas	Analisis Studi Banding
1.	Area peristirahatan Tol Cikampek Km 19, Jakarta, Indonesia	3 ha	Terdiri dari SPBU, Toilet umum, ATM Center, Restoran, Masjid, Mini Market, Bengkel, kedai kopi ,dan pujasera.	Terdiri dari beberapa bangunan-bangunan yang memiliki geometri kotak-kotak dengan menerapkan konsep arsitektur postmodern. Sedangkan pada bagian bentuk SPBU dibuat sedemikian aktraktif dengan mengambil filosofi bentuk dari sayap burung atau sayap pesawat. Dalam hal perancangan bentuk SPBU sendiri memberikan keunggulan yang menjadi daya tarik sendiri bagi tempat peristirahatan.
2.	Area peristirahatan Tol Km 456 Semarang - Solo	3,3 ha	Terdiri dari Kios Siaga Pertamina, Masjid, Atm Center, Restoran, Toilet umum, Mini	Menerapkan bentuk tradisional pada bangunan yang mengadaptasi bentuk dari rumah adat Joglo yang bertujuan untuk meleburkan budaya lokal daerah sehingga menjadikannya sebagai daya

No.	Studi Banding	Luas	Fasilitas	Analisis Studi Banding
			Market, Bengkel, kedai kopi, warung, kuliner dan kios jualan	tarik visual. Pada bagian interior bangunan terdapat lansekap yang menjadikannya sebagai salah satu penunjang bagi kenyamanan fisik bagi pengunjung. Kelebihan yang dimiliki dari area peristirahatan ini adalah terdapatnya jembatan penghubung yang menjadi penghubung antar bangunan yang dipisahkan oleh jalal tol.
3.	Area peristirahatan Niemenharju, Finland	1200 m ²	Terdiri dari hotel, restoran, gas station, pondok, dan sauna.	Konsep bangunan yang unik dan sangat tradisional karena bahan dan material yang digunakan secara keseluruhan hampir berasal dari kearifan lokal daerah. Memiliki bentuk struktur kolom yang menarik dimana kolom yang terbuat dari kayu laminasi saling direkatkan sehingga membentuk kolom yang menyerupai ranting pohon. Dominasi warna hitam dipilih karena dapat membuat bangunan seakan-akan menyatu dengan latar bangunan yang gelap terutama pada saat malam hari.

No.	Studi Banding	Luas	Fasilitas	Analisis Studi Banding
4.	Area peristirahatan Pecos County Safety , Texas, Amerika Serikat	7600 ft ² atau 706 m ²	Mesin jual otomatis, toilet umum, wahana bermain, tempat pameran budaya dan sejarah lokal, dan tempat piknik.	Memadukan bentuk dan tampilan bangunan dengan kondisi landscape eksisting sekitar menjadikan area peristirahatan ini mempunyai daya tarik tersendiri. Penggunaan bahan bangunan menggunakan batu asli yang diolah secara organik serta pemasangan batu pada tampilan bangunan dibuat seolah-olah bertumpuk sehingga membentuk keselarasan dengan lingkungan. Selain itu, area peristirahatan ini mempunyai keunggulan dibanding yang lain karena tempat ini menyediakan tempat pameran budaya dan sejarah lokal sehingga dapat menambah wawasan para pengunjung. Pada bagian luar bangunan sendiri terdapat vegetasi tanaman lokal yang berfungsi untuk mengkonversi air sehingga bangunan tidak memerlukan tambahan irigasi.

No.	Studi Banding	Luas	Fasilitas	Analisis Studi Banding
5.	Masjid Raya Sumatera Barat	40000 m ²	Tempat Beribadah.	Penereapan konsep bangunan yang terkesan modern tetapi tidak luput dalam desainnya untuk mengangkat budaya sekitar. Bentuk atap sendiri diambil dari rumah adat Sumatera Barat yang disetiap sisinya memiliki bentuk yang melengkung ke atas. Terdapat ornamen khas rumah adat yang diterapkan pada fasade bangunan sehingga menambah kesan kearifan lokal setempat. Pemilihan konsep itu sendiri dipilih dengan maksud untuk memperkenalkan budaya setempat ke dunia khususnya budaya Sumatera Barat itu sendiri.

No.	Studi Banding	Luas	Fasilitas	Analisis Studi Banding
6.	Kyoto <i>International Conference</i>	156,096 m ²	Pusat Konferensi, pameran, dan acara	Konsep bangunan yang mengangkat nilai-nilai tradisional Jepang yang dipadukan dengan arsitektur modern sehingga menciptakan desain bangunan yang khas. Dibangun pada tahun 1964 yang bertujuan sebagai tempat pusat konferensi Jepang, bangunan ini memiliki bentuk kolaborasi antara arsitektur tradisional Jepang dengan arsitektur modern yang dimana bentuknya menyerupai <i>chigi</i> yang diabstraksikan. Pada bagian struktur terdapat kolom yang tertancap pada tanah dengan kemiringan 67,5 derajat yang pada akhirnya membentuk V.

Sumber : Analisis Pribadi

F. Kesimpulan Studi Banding

Berdasarkan pada hasil studi banding dapat disimpulkan perancangan *rest area* di Kolaka Utara menerapkan pendekatan arsitektur regionalisme dengan konsep yang menerapkan nilai-nilai budaya setempat. Arsitektur regionalisme dapat menampilkan desain yang bernuansa lokal tanpa harus merasa tidak mengikuti gaya modern. Penerapannya sendiri dapat melalui pemilihan sistem struktur, ragam hias dan material bahan bangunan setempat. Dari segi pendekatan aspek fungsional, pendekatan aspek kontekstual, pendekatan arsitektur, pendekatan teknis dan pendekatan kinerja harus mampu menampung segala kegiatan dari pengunjung dan pengelola serta menyediakan fasilitas-fasilitas seperti ATM Center, SPBU, toilet umum, restoran, mushola, kantor pengelola, tempat parkir, bengkel, dan posko keamanan yang merupakan hal utama dalam perencanaan *rest area*.

Dalam ruang-ruang *rest area* juga perlu diperhatikan khususnya dalam bidang pencahayaan dan penghawaan. Sistem pencahayaan yang digunakan yaitu pencahayaan buatan dan pencahayaan alami. Penggunaan pencahayaan buatan dilakukan di area yang tidak terkena cahaya matahari secara langsung dan penggunaan bangunan pada malam hari sedangkan penggunaan cahaya alami menggunakan jendela atau dinding kaca yang di letakkan di sisi luar bangunan. Pada Sistem penghawaan yang digunakan yaitu penghawaan alami dan penghawaan buatan, penghawaan alami banyak diterapkan di area area yang dekat dengan sisi luar bangunan dan diarea yang tidak tertutup sirkulasi udaranya, sedangkan untuk penggunaan penghawaan buatan diterapkan diarea yang tertutup dan membutuhkan kenyamanan ekstra bagi pengunjung seperti di restoran.