

REST AREA JALAN TOL SOLO – SEMARANG MELALUI ASPEK ESTETIKA IDIOMATIK KOTA UNGARAN

Lina Nida'ul Lathifah, Muhammad Asrori, Titis Srimuda Pitana

Program Studi Arsitektur

Fakultas Teknik

Universitas Sebelas Maret, Surakarta

Email: lina.nidaullathifah@yahoo.com

Abstract: *Rest Area of Solo – Semarang Toll Road in the manner of idiomatic aesthetic aspect of Ungaran City is a side-road public space which provides resting facilities for road user to regain their fitness, and also for location signing through identity emergence. For those purposes, there are several design problems to be resolved, (1) How the space programming concept of the rest area could optimally regain the user's fitness through building design, (2) How the building appearance concept could give information about location and identity of Ungaran City itself. The design strategy for the rest area is regaining user's fitness by emphasizing psychological and behavioral aspect which affect the space programming of the rest area design which is focusing in facilities provision based on the psychoanalysis and circulation arrangement based on the place-centered mapping theory. Ungaran City location signing could be implemented by using the idiomatic aesthetic aspect of Kitsch, which put Gedongsongo Temple as observation object and city identity in the shape of element function diversion, object transformation as well as object veneration.*

Keywords: *Gedongsongo Temple, Kitsch Idiomatic Aesthetic Aspect, Psychoanalysis, Rest Area*

1. PENDAHULUAN

Penghadiran jalan tol Solo-Semarang merupakan langkah untuk mempersingkat jarak tempuh yang menghubungkan kedua kota dan mengurangi kemacetan lalu lintas. Jalan tol Solo-Semarang mulai dibangun tahun 2009 oleh Jasa Marga dan diperkirakan akan selesai tahun 2012. Panjang jalan tol ini adalah 75,6 km (Pratama, 2011: 1). Panjangnya jarak tempuh jalan tol Solo-Semarang ini memberikan peluang hadirnya *rest area* sebagai sarana peristirahatan.

Sesuai dengan persyaratan teknis pembangunan jalan tol bahwa pada jalan tol harus tersedia tempat istirahat dan pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan tol paling sedikit satu untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer setiap jurusan (PP No.15, 2005).

Kehadiran *rest area* ini diharapkan mampu menjadi sarana peristirahatan yang memiliki nilai fungsi. Nilai fungsi yang dimaksud yaitu menjadi sarana berhenti sejenak dan penanda lokasi pencapaian.

Sebagai sarana berhenti sejenak, *rest area* sudah seyogyanya memberikan rasa aman dan nyaman sehingga tubuh dapat kembali pulih setelah melakukan perjalanan.

Dalam pencapaian nilai fungsi tersebut, perencanaan dan perancangan ini menggunakan dua faktor yaitu psikologi-perilaku dan estetika idiomatik. Faktor psikologi-perilaku akan mempengaruhi dalam mengembalikan kebugaran fisik pengguna. Faktor psikologi-perilaku memiliki dua penerapan yaitu psikoanalisis dan *behavior setting*.

Pertama, kritik psikoanalisis-struktural Jacques Lacan (1986: 68) menghasilkan tiga kesimpulan seputar kodrat hasrat salah satunya dipacu oleh kodrat manusia sebagai makhluk yang berkekurangan secara eksistensial. Kekurangan eksistensial inilah yang memicu dua jenis hasrat manusia yaitu memiliki dan menjadi. Hasrat inilah yang akan diimplementasikan terhadap perancangan dalam pemenuhan kebutuhan pengguna selama perjalanan melalui fasilitas *rest area*.

Rest area memiliki nilai fungsi berupa penanda lokasi pencapaian lokasi saat melalui jalan tol Solo-Semarang. Dalam mewujudkan fungsi, perancangan ini menerapkan aspek estetika idiomatik pada pengolahan massa dan fasade bangunan. Penggunaan unsur idiom ini akan merujuk pada estetika idiom *kitsch*. Idiom *kitsch* merupakan bentuk representasi palsu. Idiom ini akan memunculkan nilai estetika pada Candi Gedongsongo sebagai objek pengamatan yang akan dikembangkan menjadi sebuah penanda.

Dengan demikian, *rest area* jalan tol Solo-Semarang berupaya menghadirkan sarana peristirahatan sebagai upaya pengembalian kebugaran dan penanda pencapaian Kota Ungaran melalui aspek idiomatik dengan objek Candi Gedongsongo.

2. METODE

Pada perancangan *rest area* jalan tol Solo-Semarang menggunakan 3 tahap pemrograman yang meliputi pemrograman fungsional, performansi, dan arsitektur. Pemrograman fungsional merupakan gambaran konsep *rest area* secara umum dalam mewujudkan tujuan dan sasaran perencanaan. Adapun pemrograman performansi merupakan gambaran dari kebutuhan ruang dan luasan yang dibutuhkan berdasarkan analisis kegiatan pengguna. Sedangkan pemrograman arsitektur merupakan gambaran mengenai program fungsional dan performansi yang diwujudkan melalui desain dalam rancang bangun.

Konsep perencanaan dan perancangan *rest area* ini meliputi : (1) Konsep kegiatan dan kebutuhan ruang, (2) Konsep hubungan ruang, (3) Konsep penentuan wilayah dan tapak, (4) Konsep analisis tapak, dan (5) Konsep tampilan bangunan.

2.1 Metode Pengumpulan Data

Data dibagi menjadi 2 jenis, yaitu data primer dan data sekunder.

1. Data primer
 - a. Survey tapak yang direncanakan, dengan aspek- aspek estetika idiomatik Kota Ungaran sebagai pertimbangan pemilihan lokasi.
 - b. Survey mengenai perkembangan *rest area* di jalan tol sebagai pertimbangan dalam perancangan bangunan.
2. Data sekunder, studi literatur
 - a. Studi *rest area* sebagai preseden, studi ruang-ruang dan pengembangannya.

- b. Studi kepustakaan mengenai peraturan dan persyaratan teknik dalam perencanaan dan perancangan jalan tol.
- c. Studi mengenai estetika idiomatik mengenai definisi maupun ciri-cirinya.

2.2 Metode Analisis Data

Di dalam menganalisis data terdapat 3 tahapan, yaitu,

1. Tahap analisa

Data yang diperoleh berdasarkan survey dan kepustakaan akan dipilih yang benar-benar sesuai dengan konsep estetika idiomatik. Metode yang digunakan yaitu:

 - a. Induksi, penarikan kesimpulan dari fakta-fakta yang ada mengenai perencanaan *rest area*.
 - b. Komparasi, membandingkan dengan melakukan penganalisaan dengan bahan yang diperoleh dari observasi, pengumpulan data dan studi literatur dalam perencanaan.
2. Tahap sintesa

Merupakan tahap perumusan konsep dengan menggunakan metode deduksi, yaitu membuat perumusan hasil induksi berupa pemilihan konsep desain.
3. Studi Pendekatan Konsep

Studi pendekatan konsep digunakan untuk menentukan konsep perancangan sebagai dasar menuju tahap desain fisik dengan mempertimbangkan kebutuhan dan fungsional ruang.

3. ANALISIS

3.1 Konsep Kegiatan dan Kebutuhan Ruang

Konsep kegiatan dan kebutuhan ruang merupakan hasil analisis terhadap kegiatan pengguna *rest area*.

Tabel 1. Analisis Kebutuhan Ruang

Pelaku	Kebutuhan Ruang
Pengunjung	Gazebo
	Restoran, Pujasera
	Minimarket
	R. Pijat Refleksi
	Masjid
	Car Wash
	Bengkel
	SPBU
	Toilet
	ATM Centre
	Posko Mudik
Klinik	

Pemberi Jasa Restoran dan Pujasera	Dapur Meja kasir Ruang janitor Gudang Ruang makan Pantry Toilet
Minimarket	Ruang display Meja kasir Ruang janitor Gudang Ruang tunggu Toilet
Pijat refleksi	R. Pijat Refleksi Meja Kasir Ruang Janitor Pantry Toilet
Car Wash	Ruang Cuci Meja Kasir Gudang Ruang tunggu Toilet
Bengkel	Ruang bengkel Kios aksesoris Gudang Meja Kasir
SPBU	SPBU Minimarket pelumas Kantor pengelola Pantry Toilet
Head Office	Ruang rapat Ruang kerja Ruang tamu Pantry Toilet
Front Office	Ruang display ang kerja Ruang tamu Pantry Toilet
Supleyor	Ruang Tangki Pantry Toilet
Staff Keamanan	Ruang CCTV Pos Jaga Pantry Toilet
Staff Kebersihan	Lingkungan rest area Pantry Toilet
Staff Mechanical dan Electrical	Gudang, Ruang ME Pantry Toilet

Berdasarkan kebutuhan ruang diperoleh besaran ruang dengan mempertimbangkan jumlah pengguna dan kegiatan pada rest area jalan tol Solo-Semarang.

Tabel 2. Rekapitulasi Besaran Ruang

Kelompok	Besaran Ruang (m ²)	Besaran Volume (m ³)
Penerima	48 m ²	189 m ³
Beristirahat	3180 m ²	10910 m ³
Pengelola	193 m ²	482 m ³
Servis	100 m ²	329 m ³
TOTAL	3521 m²	11910 m³

3.2 Konsep Hubungan Ruang

Berdasarkan kebutuhan dan besaran ruang dikelompokkan menjadi konsep hubungan ruang yang akan mempengaruhi penataan massa bangunan.

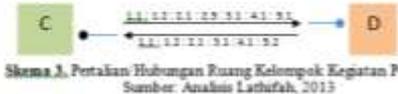
1) Hubungan Ruang Makro



Skema 1. Pertalian Hubungan Ruang Kelompok Kegiatan Penerima
Sumber: Analisis Lathifah, 2013



Skema 2. Pertalian Hubungan Ruang Kelompok Kegiatan Beristirahat
Sumber: Analisis Lathifah, 2013



Skema 3. Pertalian Hubungan Ruang Kelompok Kegiatan Pengelola
Sumber: Analisis Lathifah, 2013

Gambar 1. Hubungan Ruang Makro

Keterangan :

- Kelompok kegiatan penerima
- Kelompok kegiatan beristirahat
- Kelompok kegiatan pengelola
- Kelompok kegiatan servis

Tabel 3. Pertalian/Hubungan Ruang

Tanda	Uraian hubungan	Kode
Pergerakan	Langsung	—
	Tak Langsung	—
Jenis	Fisik	1.1

Hubungan	Audio Visual	1.2
	Pendengaran (<i>auditive</i>)	1.3
	Pandangan (<i>visual</i>)	1.4
Kelas Hubungan	Manusia dengan manusia	2.1
	Peralatan dengan peralatan	2.2
	Hewan dengan tumbuhan	2.3
	Manusia dengan hewan dan tumbuhan	2.4
	Manusia dengan peralatan	2.5
Frekuensi Hubungan	Tetap, terus menerus (<i>continue</i>)	3.1
	Berulang (<i>repetitive</i>)	3.2
	Kadang-kadang	3.3
	Jarang	3.4
Frekuensi User	Tinggi, padat	4.1
	Menengah, sedang	4.2
	Rendah	4.3
Frekuensi Waktu	Tetap (<i>permanent</i>)	5.1
	Sementara (<i>temporary</i>)	5.2
Nilai Hubungan yang Terjadi		
Positif	Penting	●
	Saling mengenai	●
	Tak penting	○
Negatif	Tak diinginkan	⊗
	Tak dapat diterima	⊗

Sumber : Materi kuliah Metode Perancangan Arsitektur dari Dr. Titis Srimuda Pitana, ST, M.Trop.Arch.

3.3. Konsep Penentuan Wilayah dan Tapak

Penentuan wilayah dan tapak *rest area* berada di sepanjang jalur jalan tol Solo-Semarang merupakan bahu jalan yang dimanfaatkan sebagai sarana peristirahatan. Penentuan wilayah dan tapak ini juga mempertimbangkan persyaratan teknis pembangunan jalan tol bahwa pada jalan tol harus tersedia tempat istirahat dan pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan tol paling sedikit satu untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer setiap jurusan (PP No.15, 2005).



Gambar 2. Eksisting Tapak

Lokasi *rest area* yang akan dirancang terletak di Kecamatan Sidomulyo, Ungaran, Kabupaten Semarang dan berada pada bahu jalan tol Solo-Semarang KM 22. Lokasi termasuk dalam ruas Tol Ungaran-Semarang yang akan dirancang sebagai sarana peristirahatan dan penanda pencapaian lokasi. Pertimbangan pemilihan lokasi didasarkan pada potensi wilayah, di antaranya sebagai berikut.

- Berada pada jalur lurus dan bukan tikungan.
- Memiliki akses dari dalam jalan tol berupa bahu jalan untuk pencapaian bagi pengunjung dan akses dari luar jalan tol berupa jalan lingkungan untuk pencapaian bagi pengelola.
- Mudah dalam pengolahan lahan karena sudah bagian dari bahu jalan tol Solo-Semarang.



Gambar 3. Eksisting Tapak terhadap Rambu Jalan Tol Solo-Semarang

3.4 Konsep Analisis Tapak

3.4.1 Analisis Pencapaian terhadap Tapak

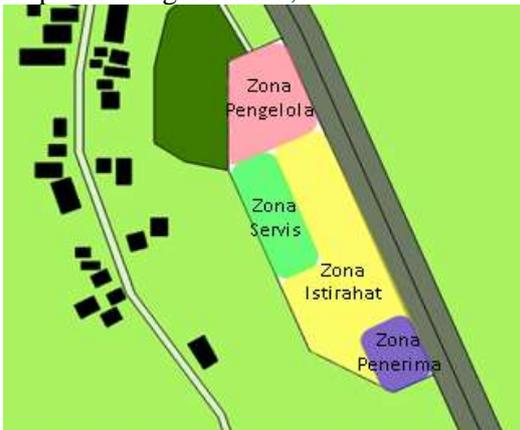
Analisis pencapaian ini akan mempengaruhi letak *main entrance* (ME) *in-out* dan *side entrance* (SE). Pada ME *in* terdapat pengolahan berupa *gate*, *hall drop in*, *plaza* dan taman yang akan mengarahkan sirkulasi dalam rancangan. Sedangkan pada ME *out* terdapat pengolahan sirkulasi antara pengunjung yang keluar dan pengisian bahan

bakar sehingga diperlukan jalan yang lebar. Pada pengolahan SE, perancangan diperuntukan bagi pencapaian pengelola sehingga hanya dapat dilalui tanpa kendaraan untuk menjaga keamanan dalam rancangan. Adapun perletakan ME dan SE direspon melalui pemetaan kegiatan.



Gambar 4. Analisis Tapak terhadap Pencapaian

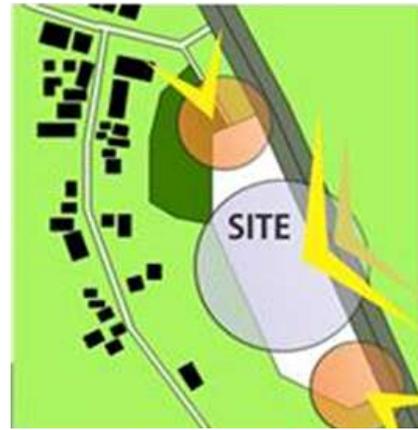
Adapun hasil analisis tapak terhadap pencapaian sebagai berikut,



Gambar 5. Hasil Analisis Tapak terhadap Pencapaian

3.4.2 Analisis Orientasi terhadap Tapak

Pengolahan orientasi dilakukan melalui analisis arah pandang bagi pengguna dengan mempertimbangkan aspek visual sehingga pengunjung mampu mengenali keberadaan *rest area*. Pengenalan ini dilakukan dengan adanya pengolahan *point of interest* berupa *gate* sebagai jalur masuk menuju tapak serta penataan bangunan komersial sepanjang sisi jalan tol Solo-Semarang. Pengolahan *gate* merupakan transformasi dari estetika idiom Candi Gedongsongo sebagai penanda pencapaian dan pintu masuk.



Gambar 6. Analisis Tapak terhadap Orientasi

Adapun hasil analisis tapak terhadap orientasi sebagai berikut,



Gambar 7. Hasil Analisis Tapak terhadap Orientasi

3.4.3 Analisis Pandangan terhadap Tapak

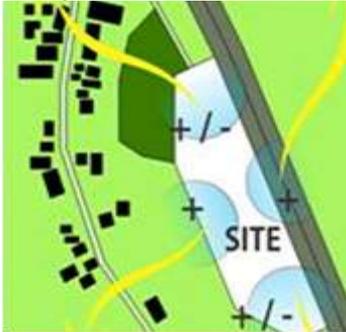
Dalam estetika idiomatik *kitsch*, pengolahan fasad hanya mengambil beberapa bagian estetika Candi Gedongsongo sehingga mampu menjadi penanda bagi pengunjung maupun pengguna lalu lintas. Adapun analisis pengolahan pandangan ini akan mempengaruhi komposisi fasad dan perletakan bukaan untuk kenyamanan visual bagi pengunjung.



Gambar 8. Pandangan Keluar Tapak

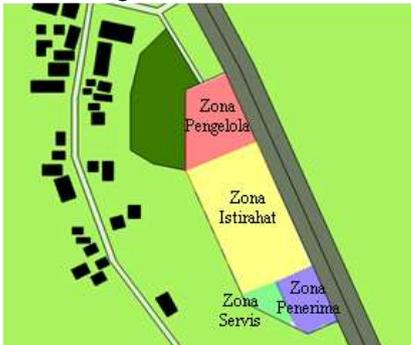
1. Pandangan ke utara menghadap perbukitan perlu diekspos untuk memberikan kesan natural dan seolah berada dalam lokasi Candi Gedongsongo sebagai penguat penanda Kota Ungaran.
2. Pandangan ke timur menghadap jalan tol Solo-Semarang yang berbatasan langsung

- dengan perbukitan dan memiliki lekuk panorama yang menarik.
3. Pandangan ke selatan menghadap lembah yang memiliki panorama perbukitan yang tidak terhalang oleh objek lain.
 4. Pandangan ke barat berbatasan langsung dengan kuburan Cina sehingga diperlukan penghalang untuk mengurangi akses visual berupa *barrier* vegetasi atau bukaan pada fasad bangunan.



Gambar 9. Analisis Pandangan terhadap Tapak

Berdasarkan hasil analisis di atas, pengolahan pandangan akan mempengaruhi terhadap bukaan dan orientasi bangunan sehingga pandangan yang bernilai positif akan lebih di ekspos sehingga dapat menambah kenyamanan bagi pengunjung *rest area*. Pengolahan di muka jalan juga akan bertransformasi dari idiom Candi Gedongsongo berupa kehadiran ornamen pada badan bangunan.



Gambar 10. Hasil Analisis Pandangan terhadap Tapak

3.4.4 Analisis Noise terhadap Tapak

Pada analisis tapak terdapat perbedaan besar kebisingan. Pada bagian timur tapak berbatasan dengan jalan tol ruas Solo-Semarang sehingga memiliki kebisingan tertinggi. Oleh karena itu diperlukan pengolahan tata massa yang dibantu oleh *barrier* berupa vegetasi. Sedangkan pada sisi utara, barat, dan selatan tapak memiliki tingkat kebisingan yang rendah sehingga pemanfaatan massa lebih ditujukan pada ruang istirahat.



Gambar 11. Analisis Tapak terhadap Noise

Berdasarkan analisis di atas, memperoleh hasil pemetaan berupa tatanan massa bangunan istirahat yang diarahkan pada sisi utara, barat, dan selatan sebagai berikut.



Gambar 12. Hasil Analisis Tapak terhadap Noise

3.5 Konsep Tampilan Bangunan

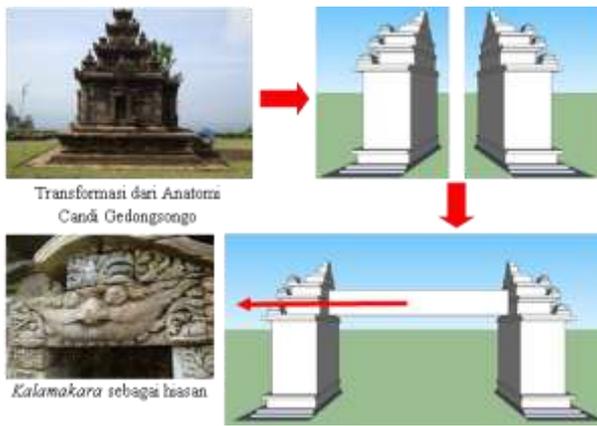
3.5.1 Pendekatan Tampilan Eksterior

Penampilan eksterior perancangan *rest area* merupakan transformasi dari anatomi bentuk Candi Gedongsongo. Candi Gedongsongo merupakan salah satu identitas Kota Ungaran. Transformasi ini meliputi pembagian anatomi tubuh candi, penggunaan bahan material maupun penggunaan relief pada bangunan.

Berdasarkan anatomi Candi Gedongsongo di atas akan diolah sebagai tampilan eksterior bangunan sehingga mampu dikenali oleh pengguna jalan tol Solo-Semarang sebagai berikut.

1. *Gate* (pintu gerbang)

Pengadaan *gate* pada *rest area* digunakan sebagai penanda pengguna memasuki kawasan. *Gate* ini digunakan sebagai *point of interest* dengan tata letak pada bahu jalan sebagai transisi.



Gambar 13. Anatomi Candi sebagai Transformasi Bentuk *Gate Rest Area*

2. Pengolahan Atap SPBU

Pada pengolahan atap SPBU terdapat penerapan aspek estetika idiomatik melalui penggunaan ornamen pada atap dan penggunaan detail kolom sebagai langkah kehadiran identitas Candi Gedongsongo.



Gambar 14. Gate sebagai Penanda Pencapaian



Penggunaan ornament atap candi pada pengolahan atap SPBU

Penggunaan ornament atap candi pada pengolahan atap SPBU

Gambar 15. Transformasi Anatomi Candi terhadap Pengolahan SPBU

3.5.2 Pendekatan Tampilan Interior

Selain sebagai penanda pencapaian lokasi, *rest area* diharapkan mampu menjadi sarana peristirahatan yang nyaman sehingga proses pemulihan kembali dapat berjalan optimal. Dengan memanjakan melalui penataan interior diharapkan pengguna dapat merasakan ketenangan untuk rileksasi.

1. Pengolahan pintu masuk

Pengolahan pada pintu masuk menggunakan relung berhiaskan *kalamakara* sebagai penanda dan kehadiran elemen Candi Gedongsongo. Penggunaan relung ini merupakan salah satu identitas yang menonjol pada objek Candi Gedongsongo.



Gambar 16. Relung Pintu Berhiaskan Kalamakara dengan Setengah Rahang Atas

2. Penggunaan ornamen dinding dan pola lantai

Penggunaan ornamen Candi Gedongsongo sebagai ornamen dinding dan pola lantai dalam bangunan sebagai penghadiran idiomatik Kota Ungaran. Ornamen ini dapat dijadikan sebagai pengarah alur sirkulasi dalam bangunan.



Gambar 16. Relief atau Ornamen Digunakan sebagai Pengarah Sirkulasi dalam Interior

4. KESIMPULAN

Konsep perancangan *rest area* jalan tol Solo-Semarang melalui aspek estetika idiomatik Kota Ungaran mempunyai dua fungsi yaitu sarana peristirahatan dan penanda pencapaian kota. Pada fungsi sarana peristirahatan menerapkan prinsip psikoanalisis mengenai kebutuhan manusia. Sedangkan sebagai penanda pencapaian menggunakan Candi Gedongsongo sebagai objek idiomatik Kota Ungaran.

4.1 Perspektif Kawasan



Gambar 18. View Mata Burung



Gambar 19. View Luar Kawasan

Pada gambar 18 menunjukkan perspektif kawasan yang mengarahkan sirkulasi dalam *rest area*. Sirkulasi dalam kawasan terdiri dari dua area yaitu komersil dan istirahat.

4.2 Eksterior Bangunan

Pada pengolahan eksterior bangunan, *rest area* menggunakan material alam berupa imitasi batuan candi sehingga memunculkan idiomatik Candi Gedongsongo. Selain itu, idiomatik diperkuat melalui penggunaan ornament pada atap bangunan.



Gambar 20. Area SPBU



Gambar 21. Area pada Area Komersil

4.3 Interior Bangunan

Pada pengolahan interior bangunan menggunakan penerapan transformasi dan imitasi objek Candi Gedongsongo yang diwujudkan melalui material dan bentuk ornamen.



Gambar 22. Interior Toilet Umum

Penggunaan material batuan untuk mengesankan suasana Candi Gedongsongo serta penggunaan hiasan di area dinding merupakan salah satu bentuk estetika idiomatik.



Gambar 23. Interior Masjid Area Putra

REFERENSI

- Lacan, Jacques. 1986. *The Four Fundamental Concepts of Psychoanalysis*. London: Penguins Books, hal. 68.
- Pratama, Pangestu Panji. 2011. *Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa*, (Online), (<http://panjiploembond.blogspot.com/2011/08/pembangunan-jalan-tol-trans-jawa-merak.html>, diakses 27 Maret 2013)
- Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005, No. 32. Sekretaris Negara. Jakarta.

