

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Pengertian judul

Shelter : Sebagai tempat rekreasi, istirahat atau ibadah atau yang lainnya

Sumber: <http://fuadyars10.blogspot.com/2012/04/shelter-hunian-darurat.html>

truck : sebuah kendaraan bermotor untuk mengangkut barang, disebut juga sebagai mobil barang.

Sumber: <http://agustinus1980.mywapblog.com/pengertian-truck.xhtml>

Kabupaten : Pembagian wilayah administratif di Indonesia setelah provinsi, yang dipimpin oleh seorang bupati.

Sumber: <http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten>

Sragen : Sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Tengah.

Sumber: http://id.wikipedia.org/wiki/Kabupaten_Sragen

Shelter truck jl. Solo-Sragen adalah tempat beristirahat sejenak untuk melepaskan kelelahan, kejenuhan yang di buat khusus untuk truck, dan lokasi kawasan tersebut di wilayah Kabupaten Sragen.

1.2 Latar Belakang

1.2.1 Umum

Transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sedangkan pengertian lain, transportasi adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (*kuda, sapi, kerbau*), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*).

Perkembangan pertumbuhan ekonomi di Indonesia sangat pesat dari tahun ke tahun, hal ini mengakibatkan kepadatan

transportasi di Indonesia semakin meningkat. Sistem pendistribusian barang di negara Indonesia masih didominasi transportasi darat, sehingga armada truck sebagai armada pengangkut barang merupakan hal penting dalam sistem pendistribusian barang, sehingga apabila pendistribusian barang terhambat maka akan berimbas pada kestabilan ekonomi yaitu naiknya suatu barang akibat biaya operasional yang dikeluarkan mengalami penambahan. Selain dari itu terdapat ada beberapa faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi terhambatnya pendistribusian suatu barang antara lain:

- kondisi armada/kendaraan yang di gunakan
- kondisi jalan
- kondisi awak dari kendaraan
- kondisi keramaian lalu lintas
- kondisi lingkungan

1.2.2 Khusus

Pendistribusian suatu barang yang menggunakan jalur darat memiliki kelebihan dan kekurangan yang tinggi antara lain:

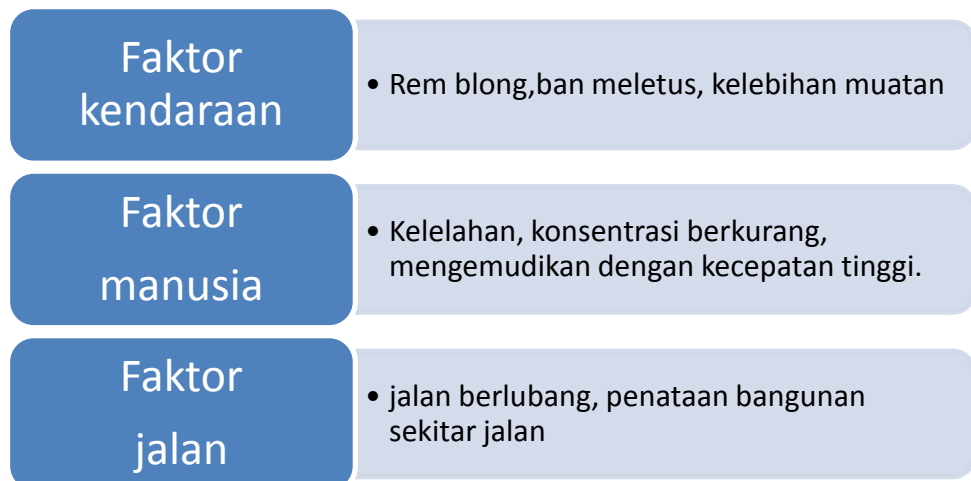
- 1) Keuntungan : biaya yang di butuhkan untuk selama perjalanan lebih rendah, Fleksibel dalam hal pelayanan karena sangat mungkin untuk mengubah tujuan/mengubah haluan, Dan kemampuan mengangkut barang lebih banyak
- 2) Kekurangan: memiliki resiko yang cukup tinggi, resiko yang sering terjadi yaitu kecelakaan di jalan raya. Dikarenakan dalam perjalanan darat arus kendaraan paling padat dibandingkan dengan transportasi jalur laut(kapal) maupun udara(pesawat).

Terjadinya kecelakaan di jalan raya terkait dengan unsur-unsur transportasi yang meliputi jalan, kendaraan, manusia, kelengkapannya, serta tata penguna lahan sekitar jalan.

Ada beberapa faftor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan antara lain:

- 1) Faktor manusia :
Kelelahan saat mengemudi, mengantuk, saat mengemudikan dengan kecepatan yang tinggi, konsentrasi berkurang/terganggu, pelanggaran rambu-rambu jalan.
- 2) Faktor kendaraan :
Akibat tidak fungsinya dari sistem-sistem dari kendaraan Rem blong, ban meletus, lepasnya baut pengunci, kelebihan muatan Dll.
- 3) Faktor jalan :
Permukaan jalan yang licin mengakibatkan ban selip, permukaan jalan yang tidak rata/bergelombang, kurangnya Penenrangan Jalan, medan penataan yang buruk pada lahan bangunan sekitar jalan dapat menggagu sudut pandang pengemudi.

KECELAKAAN



Gambar 1.1.: faktor-faktor penyebab kecelakaan

Sumber : ilustrasi penulis 2014

Dari faktor-faktor tersebut yang paling sering menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah faktor manusia, seorang pengemudi truck membutuhkan stamina yang lebih dibandingkan mengemudikan kendaraan pribadi, karena muatan yang dimuat oleh truck lebih berat dan ukuran dimensinya lebih besar. Resiko untuk sang pengemudi kendaraan truck itu lebih tinggi kecelakaan di jalan.

1.3 Tinjauan umum

1.3.1 Kondisi geografis Jawa Tengah

Jawa Tengah sebagai salah satu Propinsi di Jawa, letaknya diapit oleh dua propinsi besar, yaitu Jawa Barat dan Jawa Timur. Letaknya 5°40' dan 8°30' Lintang Selatan dan antara 108°30' dan 111°30' Bujur Timur (termasuk Pulau Karimunjawa). Jarak terjauh dari Barat ke Timur adalah 263 Km dan dari Utara ke Selatan 226 Km (tidak termasuk pulau Karimunjawa).

a. Luas penggunaan lahan

Secara administratif Propinsi Jawa Tengah terbagi menjadi 29 Kabupaten dan 6 Kota. Luas wilayah Jawa Tengah sebesar 3,25 juta hektar atau sekitar 25,04 persen dari luas pulau Jawa (1,70 persen luas Indonesia). Luas wilayah Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2009 tercatat seluas 3,25 juta hektar atau sekitar 25,04% dari luas Pulau Jawa (1,70% dari luas Indonesia). Luas yang ada, terdiri dari 992 ribu hektar (30,47%) lahan sawah dan 2,26 juta hektar (69,53%) bukan lahan sawah.

Menurut penggunaannya, persentase lahan sawah dengan pengairan teknis adalah 38,65%, tadah hujan 28,49% dan lainnya dengan pengairan setengah teknis persen, sederhana, dan lain-lain. Dengan menggunakan teknik irigasi yang baik, potensi lahan sawah yang dapat ditanami padi lebih dari dua kali sebesar 74,64%.

Lahan kering yang dipakai untuk tegal/kebun sebesar 32,28% daritotal bukan lahan sawah. Persentase itu merupakan yang terbesar, dibanding persentase penggunaan bukan lahan sawah lain.

b. Keadaan iklim

Menurut Stasiun Klimatologi Klas I Semarang, suhu udara rata-rata di Jawa Tengah tahun 2011 berkisar antara 25,2°C sampai dengan 27,7°C. Tempat - tempat yang letaknya berdekatan dengan pantai mempunyai suhu udara rata-rata relatif tinggi. Untuk kelembaban udara rata-rata bervariasi, dari 75 persen sampai

dengan 84 persen. Curah hujan tertinggi tercatat di Stasiun Meteorologi Kebumen yaitu sebesar 3.513 mm dan hari hujan terbanyak tercatat di Stasiun Meteorologi Cilacap 227 hari.

1.3.2 Kondisi geografis jawa tengah

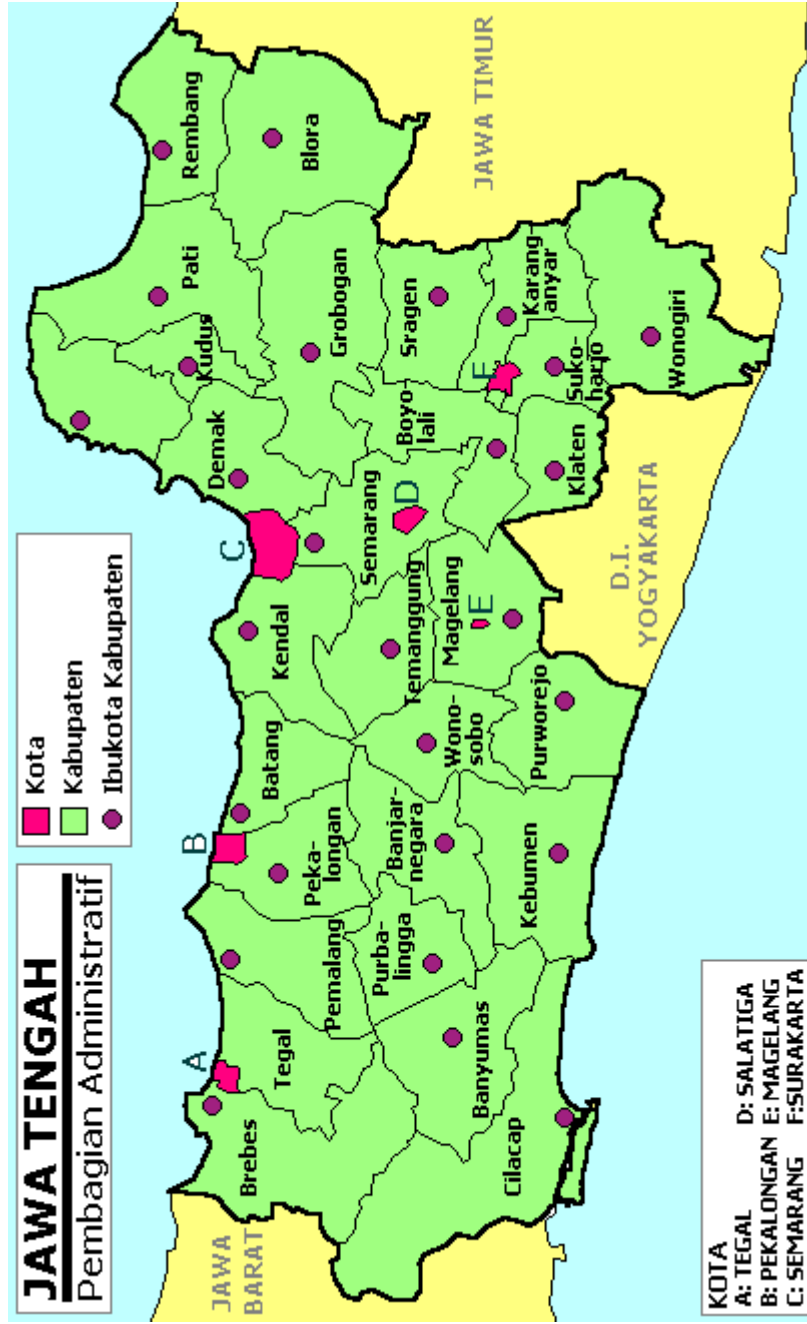
Kabupaten Sragen merupakan kabupaten yang terletak di propinsi Jawa Tengah. Secara geografis Kabupaten Sragen berada di perbatasan antara Jawa Tengah dengan Jawa Timur. Sehingga Sragen merupakan gerbang masuk propinsi Jawa Tengah dari arah Timur.

a. Batas batas wilayah Kabupaten Sragen

- 1) Sebelah Timur : Kabupaten Dati II Ngawi(propinsi jawa timur)
- 2) Sebelah Barat : Kabupaten Dati II Boyolali
- 3) Sebelah utara : Kabupaten Dati II Grobogan
- 4) Sebelah selatan : Kabupaten Dati II Karanganyar

Letak garis lintang dan garis bujur kabupaten sragen adalah :

- 1) 7° 15 LS dan 7° 30 LS
- 2) 110° 45 BT dan 111° 10 BT



Gambar 1.2.: Peta Jawa Tengah

Sumber : http://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_kabupaten_dan_kota_di_Jawa_Tengah

b. Luasan wilayah

Luas wilayah Kabupaten Sragen adalah 941,55 km² yang terbagi dalam 20 kecamatan, 8 kalurahan, dan 200 desa. Secara fisiologis, wilayah Kabupaten Sragen terbagi atas:

- 1) 40.037,93 Ha(42,52%) Lahan basah(sawah)
- 2) 54.117,88 Ha(57,48%) Lahan kering

Kabupaten sragen dibagi menjadi 2 bagian, yaitu :

a. Sebelah selatan Bengawan Solo :

- 1) Luas Wilayah : 32.760 ha (34,79 %)
- 2) Tanah Sawah : 22.027 ha (54,85 %)
(9 Kec. 88 Desa & Kelurahan)

b. Sebelah utara Bengawan Solo :

- 1) Luas Wilayah : 61.395 ha (65,21 %)
- 2) Tanah Sawah : 18.102 ha (45,15 %)
(11 Kec. 120 Desa)

c. Iklim

Wilayah Kabupaten Sragen berada di dataran dengan ketinggian rata rata 109 M diatas permukaan laut. Sragen mempunyai iklim tropis dengan suhu harian yang berkisar antara 19 31 ° C. Curah hujan rata-rata di bawah 3000mm per tahun dengan hari hujan di bawah 150 hari per tahun.

Sumber : Potensi Investasi Provinsi Jawa Tengah 2011

Provil jawa tengah

1.4 Permasalahan Umum

Saat ini setiap jalur jalan raya banyak tersedianya rest area baik yang dikelola pihak swasta maupun Pemda, keberadaan *rest area* berfungsi sebagai tempat untuk beristirahat untuk pengguna jalan seperti pengendara motor, mobil pribadi, dan pengguna jalan yang melintasi area *rest area*.

Namun apabila diamati rest area tidak hanya untuk kebutuhan para pengemudi tetapi untuk semua pengguna jalan yang lainnya. Hal ini dapat

dilihat saat puncak arus lebaran/hari libur. Namun kebanyakan pengendara sering beristirahat pada SPBU, karena kurangnya tempat istirahat.



Gambar 1.3. : Rest Area 247 ketapang

Sumber : <http://www.area247ketapang.com/>



Gambar 1.4. : Rest Area cikapali

Sumber : <http://www.andimujahidin.net/?p=210>

Desain Rest Area yang direncanakan lebih menekankan pada kenyamanan dalam persinggahan dan peristirahatan yang atraktif, yaitu :
Perencanaan tempat istirahat (*Rest Area*) di ruas tol Cikampek – Palimanan, dalam upaya peningkatan pelayanan bebas hambatan Cikampek – Palimanan diruas tol Kabupaten Subang Jawa Barat.

Konsep utama dari bangunan *Rest Area* lebih menitik beratkan pada sirkulasi, yaitu kemudahan sirkulasi yang aman, meliputi jalan masuk ke bangunan dan sirkulasi kendaraan di site *Rest Area* sebagai bangunan publik yang berada pada kawasan jalan tol/ jalan bebas hambatan. Pengembangan pola sirkulasi yang aman dan efisien bagi pengguna jalan tol (pengunjung) dan pengelola.

Penampilan bangunan yang atraktif (didominasi ruang terbuka dan tata ruang luar), yang meliputi bentuk, fasade, bukaan, warna, tekstur, elemen lansekap, view, landmark dan path

Pemilihan massa bangunan ditentukan dengan menggunakan aspek Form Follow Function, meliputi :

1. Dapat mencerminkan fungsi di dalamnya (kejelasan)
2. Pemilihan bentuk massa disesuaikan dengan orientasi pada view jalan tol menuju kawasan
3. Bentuk akan memberikan kesan luas terhadap kawasan
4. Bentuk massa akan berorientasi pada kawasan jalan tol

Rest area diharapkan dapat mewadahi kegiatan penjualan barang dan jasa, maka penampilan bangunan harus dibuat konteks dengan fungsinya.

Penampilan *Rest Area* memberikan kesan luas, atraktif dan aman sehingga dapat menarik perhatian pengguna jalan Tol. Perencanaan bangunan *Rest Area* dikaitkan dengan karakteristik bangunan didominasi warna

cerah/terang, hal tersebut sebagai daya tarik/atraktif guna menarik

pengunjung (pengguna jalan tol). *Rest Area* mirip ini dilengkapi berbagai fasilitas (SPBU, ATM, kantin, restoran, toilet, sarana ibadah, bengkel, dsb).



Gambar 1.5. : Rest Area SPBU Jatisomo Km. 12

Sumber :Data Penulis 2014

Kebanyakan rest area saat ini cenderung di desain hanya untuk kenyamanan yang menggunakan kendaraan pribadi (BMW, JAGUAR, dll). Sehingga untuk pengemudi kendaraan angkutan barang/truck akan memunculkan beberapa masalah antara lain :

- 1) Akses, geometri persimpangan kurang sesuai dengan kebutuhan Truck yang memiliki ukuran yang lebih besar.
- 2) Ukuran tempat parkir dibuat sesuai dengan kebutuhan kendaraan pribadi. Sehingga Truck mengalami kesulitan saat akan parkir.
- 3) Fasilitas pendukung seperti adanya bengkel dan toko di sediakan untuk melayani kendaraan pribadi.

Selain memiliki akses, geometri, kebutuhan lebar jalan dan lingkaran untuk membelok yang lebih dari pada kendaraan pribadi, kebutuhan dari pengemudi dan awak truck berbeda dengan pengemudi kendaraan pribadi, misalkan :

- 1) Kebutuhan bekal perjalanan.

Dalam rest area terdapat minimarket/toko yang menyediakan barang kebutuhan selama perjalanan ,akan tetapi hanya menyediakan barang

kebutuhan dalam beberapa jam kedepan sedangkan truck bisamelakukan perjalanan selama beberapa hari.

2) Keamanan.

Barang yang dibawa kendaraan truck leebih memiliki nilai ekonomi tinggi sehingga akan rawan terhadap tindakan yang bersifat kriminalitas (perampokan,pencurian,pemerasan)sehingga membutuhkan keamanan level yang lebih dari kendaraan pribadi.

3) Spesifikasi bengkel yang ada dalam rest area.

Banyak produsen kendaraan yang mendirikan bengkel resmi dalam rest area contoh : Toyota,honda,suzuki sedangkan merk produsen truck saat ini yang beredar di indonesia kebanyakan bukan dari merk yangada tersebut contoh : Hino,mercedes benz,fuso. Sehingga penangananya kurang sesuai dengan kebutuhan kendaraan angkutan barang/truck.

Kekurangan ini yang menyebabkan pengemudi truck tidak berminat beristirahat di rest area. Kebanyakan mereka memilih beristirahat di tepi jalan atau fasilitas umum yang sebenarnya bukan tempat istirahat (SPBU,masjid,terminal, bus umum). Serta menimbulkan permasalahan baru.

1) Pengemudi truck yang parkir dan beristirahat di tepi jalan

Hal ini mengakibatkan sudut pandang pengendara lain menjadi sempit karena terhalang angkutan barang yang parkir di tepi jalan.

2) Lokasi istirahat rawan menciptakan kawasan kumuh.

Lokasi yang sering di gunakan truck akan menyebabkan munculkan kawasan kumuh,warung makan,rumah liar yang tidak tertata keberadaanya. Selain tidak nyaman dari segi estetika juga akan menjadi kawasan yang rawan, karena penghuninya rata-rata ilegal dan akan mendatangkan masalah baru di kemudian hari.

3) Struktur tanah di tepi jalan sekitar tempat parkir akan rusak.

Karena tidak adanya struktur jalan yang di buat bukan untuk menahan beban truck. Sehingga apabila ada kendaraan yang turun daro bahu jalan rentan terhadap kecelakaan.

1.5 Permasalahan Khusus

Jl. Solo-Sragen merupakan gerbang untuk masuk Propinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur. Dari perkembangan kendaraan dari tahun ke tahun semakin meningkat jumlah truck yang masuk di Kabupatebn Sragen cukup tinggi. Selain itu pengamatan lapangan juga banyak dijumpai di tepi Jl. Solo-Sragen di Kecamatan Masaran paling banyak digunakan untuk istirahat dan awak truck. Selain itu daerah tersebut ada pabrik tekstil sering truck yang mau masuk ke pabrik itu berhenti di tepi jalan untuk antri masuk pabrik maka perlu disediakan kawasan istirahat untuk pengemudi truck dan armada trucknya.

Usulan pembuatan *rest area* khusus truk dan kendaraan angkutan berat, muncul dalam pembahasan Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) Perhubungan.

Wacana itu mencuat, setelah banyak masyarakat yang mengeluhkan banyaknya truk yang parkir di tepi jalan, terutama di kawasan ring road Mojosoongo, karena tak adanya lokasi peristirahatan khusus bagi sopir dan kru truk.

Ketua Pansus Raperda Perhubungan Abdullah AA mengungkapkan, area istirahat khusus truk mendesak untuk direalisasi, agar tak muncul lagi keluhan dari warga soal truk yang parkir sembarangan.

Keluhan masyarakat itu akan ditindaklanjuti. Apapun, itu kan aspirasi. Dan tugas pemerintah, termasuk legislatif, adalah mengakomodir apa yang menjadi aspirasi masyarakat.

Menurut Abdullah, dengan adanya *rest area*, sopir truk tidak akan memarkir kendaraannya sembarangan saat butuh istirahat. Mereka bisa melepas penat di tempat khusus yang disediakan.

Di *rest area* nanti bisa disediakan berbagai fasilitas. Selain lahan untuk parkir truk, juga ada musala, MCK, restoran dan penginapan," tuturnya.

Untuk menikmati fasilitas itu, kru truk akan dipungut retribusi yang besarnya ditentukan kemudian. Demi keselamatan pengguna jalan secara umum juga, termasuk sopir dan kru truk. Mereka bisa istirahat di tempat yang nyaman.

Politisi Partai Hanura ini menambahkan, usulan tersebut akan dibahas lebih detail di Komisi III bersama instansi terkait yang menjadi partner kerjanya. Termasuk luas lahan yang dibutuhkan, besar anggaran, dan sebagainya. (**Irfan Salafudin / CN39 / SMNetwork**)

Sumber:

<http://www.suaramerdeka.com/v1/index.php/read/news/2013/06/23/161861/Mencuat-Usulan-Pembuatan-Rest-Area-Khusus-Truk>



Gambar 1.6. : Parkir tepi jalan

Sumber :Data Penulis 2014



Gambar 1.7. : Parkir tepi jalan

Sumber :Data Penulis 2014

Tabel 1.1 jumlah perkembangan truck di Jawa Tengah

Tahun	Jumlah
2009	401.425
2010	416.901
2011	441.086
2012	470.060
Total	1729.472

Sumber : dirjen Perhubungan Darat 2013

1.6 Rumusan Permasalahan

Membuat suatu tempat istirahat dan tempat parkir yang memadai untuk kendaraan angkutan/truck untuk melepaskan rasapenat dan lelah dari perjalanan jauh. Untuk mengurangi angka kecelakaan yang dari tahun ke tahun semakin meningkat serta mengurangi kemacetan. Agar stamina para pengendara kendaraan angkutan/truck lebih segar karena dapat beristirahat. Untuk menarik dan kenyamanan para pengemudi angkutan/truck maka memberikan fasilitas yang lengkap misal Tempat makan, penginapan, SPBU, Km/Wc, masjid, ATM, gazebo, bengkel, permainan anak, tempat parkir, trmpat istirahat.

- 1) Desain shelter truck Jl. Solo-Sragen mampu menampung berbagai jenis kendaraan truck angkutan barang sesuai kebutuhan yang di perlukan oleh kendaraan truck.
- 2) Desain shelter truck Jl. Solo-Sragen didesain sesuai kebuthan dari kendaraan truck sampai awaknya, shelter truck ini memiliki fasilitas yang lengkap misalnya tempat parkir yang luas sesuai kendaraan truck, tempat makan, kedai kopi, bengkel, SPBU, ATM, Km/Wc, masjid, penginapan, gazebo.
- 3) Tampilan desain shelter truck Jl. Solo-Sragen berkarakterstik arsitektur modern yang memiliki ornament yang sangat minim. Eksterior dengan gaya arsitektur modern didominasi dengan jendela yang berukuran lebar dan atau tinggi, list plang beton memanjang dan kanopi yang menjeorok ke depan. Dengan kolom yang simple atau bahkan tanpa kolom. Bentuk masa modern di dekorasi dengan ornament garis vertical, horizontal, dan

diagonal yang sederhana pada dinding eksterior yang luas. Interior modern ditata dengan ornament yang sederhana, plafond bertingkat dan void di ruang-ruang public yang meberikan kesan luas.

1.7 Tujuan Dan Sasaran

1.7.1 Tujuan

Memberikian tempat istirahat sebagai wadah bagi para pengemudi kendaraan angkutan barang/truck. Untuk beris tirahat serta mengurangi gangguan arus lalu lintas yang di sebabkan oleh kendaraan angkutan barang yang parkir di tepi jalan.

1.7.2 Sasaran

Menciptakan kawasan tempat istirahat yang nyaman khusus untuk para pengemudi, awak/kenek truck yang mampu membeikan fasilitas serta menampung aktifitas pengemudi dan kendaraan selama beristirahat.

1.8 Metode Pembahasan

1. Studi lapangan

Kompilasi data yang dikelompokkan dalam data primer dan sekunder.

- a. Data primer adalah data yang disusun melalui survey lapangan dan wawancara langsung dengan pihak yang bersangkutan dan berkaitan denga data yang ada saat ini.
- b. Data sekunder adalah data yang didapat dari instansi yang terkait, seperti bapeda Dati II sragen, dinas perhubungan, DLAJJR
- c. Studi banding bangunan yang berkarateristik sama (rest area)

2. Studi literatur

Mengumpulkan landasan-landasan tteori yang berhubungan dengan judul dan spesifikasi dan referensi maupun teori.

3. Analisa sinteesa

Menganalisa dilakukan dengan membahas data yang diperoleh dari hasil pengamatan study lapangan dengan landasan teori dari study kepustakaan.

1.9 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Tentang pokok pikiran dan latar belakang yang mendasari pemilihan judul, tujuan, sasaran, permasalahan, metode permasalahan dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN UMUM

Berisi tentang kajian teori dan data Kaupaten sragen untuk memenuhi spesifikasi shalter truck.

BAB III TINJAUAN SHALTER TRUCK JL.SOLO-SRAGEN

Pendekatan tentang pemilihan lokasi, bangunan, serta sisitim dan tata lingkungan yang baik untuk SHALTER TRUCK

BAB IV PENDEKATAN KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang dasar pertimbangan analisa Makro dan Mikro, konsep perencanaan dan perancangan.