

**PERANCANGAN REST AREA TOL BREBES-
SEMARANG TIPE C DI PEKALONGAN DENGAN
PENDEKATAN ECO-CULTURE ARSITEKTUR**

***DESIGN OF BREBES-SEMARANG TYPE C TOLL REST AREA IN PEKALONGAN USING
AN ARCHITECTURAL ECO-CULTURE APPROACH***

**Nila Reina Puspita; Qomarun
Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik,
Universitas Muhammadiyah Surakarta**

Abstrak

Rest area merupakan tempat yang sangat diperlukan bagi pengendara sebagai tempat istirahat sementara. Tempat ini dapat ditemukan di sepanjang jalan tol dengan interval jarak yang berbeda-beda serta ketersediaan fasilitas yang berbeda menyesuaikan jenis tipe yang dipilih. Dalam berkendara terutama di jalan tol, pengendara biasanya butuh jeda istirahat setelah melakukan perjalanan beberapa jam. Hal itu disebabkan karena kondisi jalan yang lurus dan datar membuat pengendara merasakan kantuk dan jenuh. Apabila kondisi ini dipaksakan untuk terus melaju, maka berdampak terjadinya kecelakaan. Oleh karena itu, kebutuhan *rest area* juga perlu diperhatikan untuk memenuhi kebutuhan pengendara. Berdasarkan kutipan dari beberapa sumber berita menyampaikan bahwa jalan tol arah Brebes-Semarang terjadi kasus *overload* pengunjung *rest area* selama 2 tahun terakhir. Peristiwa tersebut terjadi pada *rest area* KM 338 A Pekalongan. Sehingga, petugas harus memberlakukan sistem buka tutup *rest area* selama beberapa kali. Para pengendara yang tidak mendapat kesempatan untuk berhenti di *rest area* tersebut akan dialihkan ke *rest area* berikutnya. Disisi lain mungkin pengendara sudah cukup lelah dan butuh waktu untuk istirahat sejenak setelah menempuh perjalanan jauh. Dari permasalahan tersebut dengan melihat potensi yang dimiliki oleh Pekalongan dan posisi lokasi yang berada di tengah antara Brebes-Semarang, dapat dijadikan solusi untuk merancang *rest area* tipe C dengan jarak yang lebih dekat dengan *rest area* tersebut. Proses perancangan *Rest Area* Pekalongan menggunakan pengumpulan data fisik dan non fisik serta melakukan pengolahan data atau analisis data. Setelah itu, melakukan penyusunan konsep dengan pendekatan *eco-culture* pada tampilan interior dan eksterior pada *Rest Area* tipe C Pekalongan.

Kata Kunci: *Rest Area, Jalan Tol, Pekalongan, Eco-Culture*

Abstract

Rest area is an indispensable place for motorists as a temporary resting place. This place can be found along the toll road with different distance intervals and the availability of different facilities according to the type chosen. When driving, especially on toll roads, drivers usually need a break after traveling for several hours. This is because the straight and flat road conditions make drivers feel sleepy and bored. If this condition is forced to continue driving, it will result in an accident. Therefore, the need for rest areas also needs to be considered to meet the needs of motorists. Based on excerpts from several news sources, it is said that the Brebes-Semarang toll road has had cases of overloaded rest area visitors for the past 2 years. The incident occurred at KM 338 A Pekalongan rest area. Thus, officers had to impose an open and close rest area system for several times. Drivers who do not get the opportunity to stop at the rest area will be diverted to the next rest area. On the other hand, the drivers may be quite tired and need time to take a short break after a long journey. From these problems by looking at the potential owned by Pekalongan and the location position in the middle between Brebes-

Semarang, it can be used as a solution to design a type C rest area with a closer distance to the rest area. The Pekalongan Rest Area design process uses physical and non-physical data collection and data processing or data analysis. After that, preparing the concept with an eco-culture approach to the interior and exterior appearance of the Pekalongan Type C Rest Area.

Keywords: Rest Area, Toll Road, Pekalongan, Eco-Culture

1. PENDAHULUAN

Berdasarkan Peraturan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dijelaskan bahwa jalan tol adalah jalan umum dari bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional dimana penggunaannya diwajibkan membayar tol atau tarif yang berlaku. Pembangunan jalan tol di Indonesia mengalami perkembangan yang sangat signifikan pada beberapa tahun terakhir. Hal itu salah satunya dapat dilihat dalam pembangunan jalan tol Trans Jawa. Salah satu pembangunan jalan tol Trans Jawa yang dilangsungkan pada waktu itu dengan target untuk mengatasi keluhan para pengguna jalan tol dari JABODETABEK ke wilayah Jawa Tengah dan Jawa Timur adalah Brebes-Semarang dengan Panjang 151 km dan diresmikan pada tahun 2018. Pulau Jawa menjadi pulau yang diprioritaskan dalam pembangunan karena jumlah kendaraan yang ditampung juga sangat banyak. Dikutip dari data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) Korlantas Polri mencatat jumlah kendaraan di Indonesia yang masih aktif hingga periode 9 Februari 2023 sebanyak 153.400.392 unit dengan sebagian adalah kendaraan pribadi sebanyak 147.153.603 unit (Ruly Kurniwan, 2023).

Tabel 1. 1 Data jumlah unit setiap jenis kendaraan di Indonesia
(Sumber : GAIKINDO, 2023)

Jenis Kendaraan	Jumlah
Sepeda motor	127.976.339 unit
Mobil pribadi	19.177.264 unit
Angkutan barang dan orang	5,7 juta unit
Bus	213.788 unit
Kendaraan khusus	85.113 unit

Sementara itu, berdasarkan data terakhir BPS tercatat jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2021 sebanyak 273,8 juta jiwa. Dari data yang sama tercatat persebaran jumlah kendaraan terbanyak hingga paling sedikit pada beberapa pulau di Indonesia dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1. 2 Data jumlah pengguna kendaraan di Indonesia
(Sumber : Kompas, diakses 6 Maret 2024)

Urutan	Wilayah	Jumlah
1	Pulau Jawa (59,7%)	91.590.781 unit
2	Pulau Sumatera (20,6%)	31.599.045 unit

3	Pulau Kalimantan (7,2%)	11.060.752 unit
4	Pulau Sulawesi (6%)	9.315.066 unit
5	Pulau Bali (3%)	4.736.239 unit
6	Nusa Tenggara	3.109.927 unit
7	Pulau Papua	1.291.942 unit
8	Maluku	696.640 unit

Hal ini tidak sebanding jika tidak diimbangi dengan penambahan akses ruas jalan untuk kendaraan disamping penambahan ataupun perluasan jalan primer dan sekunder. Dari permasalahan tersebut, maka pemerintah melangsungkan pembangunan jalan tol Trans Jawa secara besar-besaran sebagai salah satu sarana untuk peningkatan konektivitas, penurunan biaya logistik, dan pertumbuhan ekonomi dengan meringkas waktu yang ditempuh untuk ke setiap daerah dan terhindar dari kemacetan. Tanggapan dari masyarakat mengungkapkan bahwa “Dengan dibangunnya ruas-ruas tol baru dan mengambil alih proyek ruas tol yang belum berjalan, WTR (PT. Waskita Toll Road) berhasil mendorong pertumbuhan arus distribusi logistik maupun masyarakat yang berdampak positif pada pertumbuhan ekonomi di wilayah di mana ruas-ruas tol tersebut berada,” kata Siti Mukaromah, dalam kegiatan Sosialisasi Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Konstruksi Membangun Negeri Membangun Masyarakat, yang berlangsung di Cilacap, Jawa Tengah, Sabtu (11/3) (Subarkah, 2023).

Dalam menempuh perjalanan yang cukup panjang di jalan tol, pengemudi tentu membutuhkan waktu untuk beristirahat sejenak dengan tujuan melepas letih dan rasa jenuh. Bahkan berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh orang Prancis (Pierre Thiffault dan Jacques Bergeron) menjelaskan bahwa adanya korelasi antara jalan lurus dengan durasi panjang yang dapat menimbulkan rasa kantuk karena pengemudi hanya sedikit melakukan gerak sensorik (Agustiar, 2024). Akibatnya tubuh akan terasa rileks yang berpotensi melahirkan rasa kantuk yang memiliki potensi menyebabkan kecelakaan jika dipaksakan melanjutkan perjalanan tanpa adanya jeda istirahat.



Gambar 1. 1 Mobil tabrak truk di tol Batang-Semarang tiga tewas
(Sumber : Antaranews.com, 2019)

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, diperuntukan pengemudi kendaraan bermotor

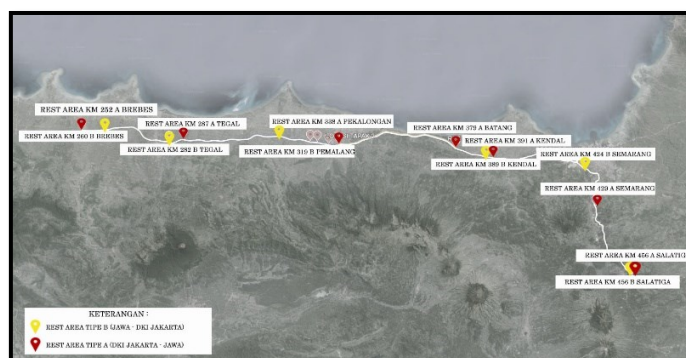
umum. Pengemudi yang mengemudikan kendaraan selama 4 jam berturut-turut diwajibkan beristirahat paling singkat setengah jam. Dengan waktu yang cukup singkat tersebut diharapkan para pengemudi yang beristirahat di *rest area* dapat memanfaatkan waktu semaksimal mungkin apabila kondisi *rest area* sangat ramai pengunjung.



Gambar 1. 2 Suasana *rest area* 338 A Peakalongan malam hari tahun 2022
(Sumber : TVOnenews.com, 2022)

Berdasarkan kutipan berita dalam 2 tahun terakhir menginformasikan bahwa *rest area* km 338 A Pekalongan selalu mengalami overload. Dalam kutipan berita dari TVOnenews.com tahun 2022, Dandiarso Setiawan sebagai Direktur PT.Orlando Aristo yang memiliki kedudukan sebagai pemilik *rest area* KM 338A mengungkapkan bahwa “Kenaikan yang sangat signifikan untuk volume kendaraan pemudik yang sudah memasuki *rest area* dalam kurun waktu dua hari ini, pada Rabu (27/4/2022). Hal itu menyebabkan terjadinya pemberlakuan buka tutup pintu masuk *rest area* sebanyak 7 kali, sebab sejak semalam hampir 3.500 kendaraan yang masuk di sini,” ungkapnya. Dalam pemberlakuan buka tutup ini, para pemudik dialihkan ke *rest area* berikutnya pada KM 379 A. Selain itu, dalam kutipan berita detiknews.com tahun 2023 Taufik Hidayat selaku Humas *rest area* km 338 A mengungkapkan bahwa “Ya, pintu masuk tol 338A, sementara ditutup dulu. Kendaraan yang masuk sudah lebih dari 3.000, Selasa (18/4/2023).” ungkapnya.

Disamping itu, menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol, dijelaskan bahwa perlu adanya sebuah *rest area* disetiap jarak beberapa kilometer. Pada permasalahan ini jarak dari *rest area* km 338 A Pekalongan ke *rest area* berikutnya di daerah Batang km 379 A juga cukup jauh, yaitu sepanjang 41 km. Hal ini tentu membuat pengemudi harus menahan rasa lelah untuk menemui *rest area* berikutnya.



Gambar 1. 3 *Rest Area* sepanjang jalan Brebes – Semarang
(Sumber : Google earth, 2024)

Dalam pemenuhan kebutuhan pengemudi untuk beristirahat sejenak di *rest area*, pihak Jasa Marga menyediakan beberapa fasilitas sesuai standar dan ketentuan yang berlaku sekaligus dapat menjadi potensi bagi wilayah Pekalongan untuk mengembangkan perekonomian warga di sekitar *rest area*. Selain itu, hal ini juga dapat menjadi wadah untuk mengembangkan sektor bisnis UMKM wilayah Pekalongan agar produk khas Pekalongan lebih dikenal oleh masyarakat luar daerah yang berkunjung ke *rest area* Pekalongan. Hal ini juga dapat mendorong angka kemiskinan Kota Pekalongan untuk terus turun. Dapat dilihat dari data Badan Pusat Statistika (BPS) Kota Pekalongan pada tahun 2021-2023 jumlah presentase kemiskinan selalu mengalami penurunan

Tabel 1. 3 Presentase Kemiskinan Kota Pekalongan
(Sumber : Data BPS, 2021-2023)

Indikator Kemiskinan	Garis Kemiskinan dan Persentase Penduduk Miskin		
	2021	2022	2023
Garis kemiskinan (Rp/kapita/bulan)	480.415,00	513.243,00	565.998,00
Jumlah penduduk miskin (000 jiwa)	23,49	21,81	21,36
Persentase penduduk miskin	7,59	7,00	6,81

Dari penjabaran uraian di atas dapat memperoleh kesimpulan yaitu dengan adanya *rest area* di wilayah Pekalongan memberikan potensi yang baik bagi pengemudi yang akan beristirahat sejenak maupun masyarakat sekitar *rest area* sebagai wadah untuk mengembangkan sektor usaha UMKM warga sekitar. Pada rencana perancangan berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 28 tahun 2021 serta peraturan terkait lainnya, maka *rest area* yang dirancang masuk dalam kategori tipe C. *Rest area* tipe C tersebut akan digunakan pengemudi untuk beristirahat sejenak dengan fasilitas meliputi toilet, tempat parkir, musholla, *food court* dan sedikit ruang pengelola *rest area*.

Berdasarkan potensi yang dimiliki oleh Pekalongan dengan budaya batiknya, maka konsep rancangan *rest area* akan menampilkan ciri khas Pekalongan agar memberi kesan yang menarik bagi pengunjung yang datang sekaligus mengenalkan budaya khas ke masyarakat luar daerah. Hal itu akan menggunakan konsep *eco-culture* pada perancangan *rest area*, agar masih bisa menerapkan kebudayaan yang ada namun tetap memperhatikan kondisi dan menjaga keseimbangan alam sekitarnya agar tidak rusak dengan hadirnya sebuah bangunan baru.

2. METODE

Metode pembahasan yang digunakan untuk merancang *rest area* dengan konsep *eco-culture* di Pekalongan adalah metode deskriptif dengan analisis yang sistematis, faktual, dan akurat berdasarkan data yang dikumpulkan.

a. Metode Pengumpulan Data

1) Observasi

Pencarian data untuk tapak dilakukan dengan observasi lingkungan tapak yang dilalui oleh jalan tol Brebes-Semarang di wilayah Pekalongan untuk memperoleh data yang diperlukan seperti kondisi eksisting, batasan-batasan, dan kondisi lingkungan sekitar.

2) Studi Kasus

Studi kasus digunakan untuk meninjau lebih jauh objek yang berkaitan dengan konsep yang diangkat guna mendapatkan rujukan mengenai perencanaan sebuah rancangan. Studi kasus dilakukan pada 3 objek yaitu *rest area* Tol Cipularang KM 97, *rest area* Tol Brebes Heritage Banjartma KM 260 B dan *rest area* KM 87 Tipe A Tol Bakauheni-Terbanggi Besar di Kabupaten Lampung, Sumatera.

3) Studi Literatur

Studi literatur dilakukan untuk melengkapi data primer yang dapat diperoleh dari buku, jurnal, majalah atau website yang dipercaya keasliannya dan berkaitan dengan permasalahan dan konsep yang diangkat pada rancangan *rest area*.

b. Metode Pengolahan Data

Tahap setelah pengumpulan data secara bertahap, langkah berikutnya adalah tahap analisis untuk mengidentifikasi permasalahan dan potensi lahan untuk perancangan dengan dikaitkan pada teori-teori terkait hingga dihasilkan sebuah kesimpulan untuk menerapkan konsep rancangan pada *rest area* dengan pendekatan *eco-culture* arsitektur.

c. Metode Penyusunan Konsep (Sintesa)

Metode sintesa merupakan gabungan dari beberapa analisa untuk menghasilkan konsep dan gambar desain yang meliputi perencanaan dan rancangan pengembangan *rest area* jalan tol Brebes-Semarang di Pekalongan dengan pendekatan *eco-culture* arsitektur.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN



Gambar 3. 1 Jarak *rest area* KM 338 A dengan *rest area* sebelum dan berikutnya
(Sumber : Analisis Penulis, 14 Maret 2024)

Berdasarkan gambar 3.1 di atas dapat dilihat bahwa jarak antara *rest area* sebelum km 338A sejauh 51 km dan sesudah km 338A sejauh 41 km. Berdasarkan Peraturan Menteri PUPR Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol, pada pasal 25 ayat 1 (Rakyat, 2021) menyebutkan bahwa penempatan lokasi tempat istirahat dan pelayanan harus memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- 1) Jarak antara TIP antarkota tipe A dan TIP antarkota tipe A berikutnya paling sedikit 20 km.
- 2) Jarak antara TIP antarkota tipe A dan TIP antarkota tipe B paling sedikit 10 km.
- 3) Jarak antara TIP antarkota tipe B dan TIP antarkota tipe B berikutnya paling sedikit 10 km.
- 4) Jarak antara TIP antarkota tipe C dan TIP antarkota lainnya paling sedikit 2 km.

Jika dilihat pada gambar di atas, *rest area* sebelum km 338A sudah memenuhi syarat untuk disediakan *rest area* dengan jarak minimal 50 km untuk setiap jurusan. Namun, pada *rest area* km 338A dengan *rest area* tipe A berikutnya cukup jauh yaitu 41 km. Dimana jarak tersebut hampir mendekati ketentuan jarak untuk mendirikan *rest area* untuk setiap jurusan. Oleh karena itu, agar pengemudi tidak terlalu jauh untuk menempuh *rest area* berikutnya perlu adanya *rest area* baru yang dapat dirancang dengan tipe C. Perancangan *rest area* tipe ini dilakukan karena hal yang tidak dapat dikendalikan adalah perilaku pengguna jalan tol yang tidak bisa diprediksi jumlah kendaraan yang lewat setiap detiknya dan kapan pengemudi akan melakukan istirahat sejenak setelah melakukan perjalanan panjang. Hal tersebut sering terjadi ketika momen hari besar, dimana orang-orang akan pulang kampung untuk berkumpul dengan keluarga besar.

Perencanaan lokasi *rest area* pada konsep perancangan ini menggunakan daerah Kabupaten Pekalongan. Sebab wilayah yang dilalui oleh jalur jalan tol adalah daerah bagian kabupaten. Daerah ini sering dijuluki sebagai “kota batik” ataupun “kota santri”. Julukan kota batik sendiri bahkan sudah sampai diakui oleh UNESCO pada 2 Oktober 2009 sebagai satu-satunya kota di Indonesia dan di Asia Tenggara yang menjadi jaringan kota kreatif UNESCO dengan industri batiknya. Dengan begitu industri ini dapat menjadi ladang penyerapan tenaga kerja untuk masyarakat sekitar, karena setiap UKM batik minimal membutuhkan 15 orang pekerja untuk seluruh pengerjaannya (Setyanti, 2015). Menurut wakil ketua yayasan Lasem Heritage Yulia Ayu menuturkan, setidaknya terdapat tiga kriteria dibalik penetapan UNESCO terhadap batik (Nabilla Ramadhian, 2020). Diantaranya seperti ilmu membatik yang turun temurun dari nenek moyang, kain batik menjadi bagian dari kehidupan manusia mulai dari sejak lahir hingga meninggal, serta kain batik kerap digunakan oleh masyarakat Indonesia dalam kegiatan sehari-hari sejak dulu hingga saat ini, contohnya seperti pakaian.

Dengan adanya budaya batik Pekalongan tersebut maka penulis akan menerapkannya ke dalam desain rancangan *rest area* agar lebih dikenal oleh masyarakat luar yang berkunjung ke *rest area* tersebut. Dalam perancangan *rest area* ini terdapat beberapa alternatif pemilihan tapak, diantaranya sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Kriteria Pemilihan Tapak
(Sumber : Analisa Penulis, 2024)

Kriteria	Tapak 1 Kecamatan Sragi	Tapak 2 Kecamatan Bojong	Tapak 3 Kecamatan Kedungwuni
Status lahan	Tapak berupa lahan pertanian pribadi milik masyarakat	Tapak berupa lahan pertanian pribadi milik masyarakat	Tapak berupa lahan pertanian pribadi milik masyarakat
Luasan	$\pm 5.000 \text{ m}^2$	$\pm 4.000 \text{ m}^2$	$\pm 6.000 \text{ m}^2$
Jarak dengan rest area 338 A Pekalongan	$\pm 9 \text{ km}$	$\pm 6 \text{ km}$	$\pm 3 \text{ km}$
RTRW Pekalongan	Termasuk kawasan budidaya sebagai lahan pertanian dan permukiman	Termasuk kawasan budidaya sebagai lahan pertanian dan permukiman	Termasuk kawasan budidaya sebagai lahan pertanian dan permukiman
Eksisting tapak	• Lahan pertanian • Lapangan • Permukiman warga	• Lahan pertanian • Permukiman warga • Jalan desa	• Lahan pertanian • Permukiman warga • Jalan desa • Kawasan industri batik dan kost
Topografi	Termasuk tanah datar	Termasuk tanah datar	Termasuk tanah datar

Berdasarkan penjabaran di atas, lokasi perancangan yang dipilih dari ketiga alternatif adalah tapak 3 yaitu “**Kecamatan Kedungwuni**”, karena tapak ini lokasinya yang strategis. Sebab mudah untuk diakses oleh masyarakat yang akan bekerja di *rest area* tersebut karena sudah terdapat akses

jalan di sebelah barat, hanya perlu menambah akses baru untuk memudahkan para pekerja. Lokasi tapak terpilih berada di Desa Tangkil Tengah, Kecamatan Kedungwuni, Kabupaten Pekalongan, Jawa Tengah. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, berikut adalah kondisi eksisting serta kriteria tapak dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3. 2 Eksisting tapak dan kriteria tapak
(Sumber : Analisa Penulis, 2024)

Batasan Tapak dan Kriteria Tapak	Keterangan
Luasan	$\pm 6.000 \text{ m}^2$
Batasan	• Timur : Kost, permukiman warga, toko batik • Selatan : Jalan tol • Barat : Permukiman warga, jalan desa, toko-toko • Utara : Persawahan
Status lahan	Lahan pertanian milik pribadi
Topografi	Tanah datar

Gagasan perancangan yang diterapkan pada rancangan desain rest area pada pada jalan tol Brebes-Semarang tipe C di Pekalongan dengan pendekatan eco-culture terdapat beberapa gagasan desain, diantaranya:

- 1) Menciptakan *rest area* dengan fasilitas yang baik sesuai dengan pedoman ketentuan Peraturan Menteri PUPR No.28 tahun 2021 sehingga dapat memberikan kenyamanan pada pengemudi yang akan beristirahat. Fasilitas tersebut diantaranya yaitu tempat parkir, toilet, musholla, dan tempat makan / kios UMKM.
- 2) Mewadahi masyarakat sekitar *rest area* dengan menyediakan kios-kios untuk mengembangkan produk UMKM masyarakat sekitar. Kios yang disediakan akan dibuat terpisah antara penjual produk basah yang perlu dimasak dengan produk kering dalam kemasan agar kualitas higienis tetap terjaga.
- 3) Penerapan konsep *eco-culture* pada bangunan *rest area* dengan menggunakan lima kriteria desain menurut pendapat Guy dan Farmer (Vania Puspita Quinnelita, 2022), yaitu:
 - *image of space*, diartikan sebagai penekanan kesan kebudayaan pada area ruang dalam. Penerapannya adalah dengan memberikan elemen batik pada interior bangunan.

- *source of environmental knowledge*, diartikan sebagai penggabungan antara fenomena alam atau lingkungan setempat dengan kebudayaan setempat. Penerapannya adalah dengan menggunakan sumber daya alam (tanaman, pasir, batu-batuan, dll) sekitar untuk pembangunan *rest area* dengan tujuan mendukung ekonomi lokal, adanya sistem pengelolaan limbah dan pemanfaatan limbah, serta memberi ruang untuk daerah penghujauan agar sejuk.
- *buildings image*, diartikan sebagai penekanan citra bangunan dengan menunjukkan identitas pada visual bangunan. Penerapannya yaitu pada bentuk massa, fasad, dan interior bangunan
- *technologies*, merupakan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan kreasi, metode dan material yang berhubungan dengan masyarakat dan lingkungan. Penerapan pada rancangan adalah dengan menggunakan material produk lokal dan metode kombinasi antara modern dan tradisional sesuai tingkat kebutuhan yang diperlukan.
- *idealized concept of place*, hubungan secara berkelanjutan dengan lingkungan dan budaya sekitar. Penerapan pada rancangan adalah dengan menerapkan sistem hemat energi agar tidak bergantung dengan sumber energi listrik dari PLN, bentuk bangunan dapat menunjukkan ciri khas daerah tersebut, serta kesesuaian tata bangunan dengan kondisi tapak.

Eco-culture merupakan penggabungan dari istilah *ecology* (ekologi) dan *culture* (budaya). Istilah ekologi pertama kali diperkenalkan oleh Ernest Haeckel, ahli ilmu hewan pada tahun 1869. Dalam Bahasa Yunani *oikos* (habitat) artinya cara bertempat tinggal atau rumah tangga dan *logos* (ilmu) bersifat ilmu atau ilmiah. *Eco* dalam Bahasa Indonesia adalah eko atau ekologi dan lingkungannya. Ekologi adalah ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang hubungan antara sesama makhluk hidup dan hubungan makhluk hidup dengan lingkungannya untuk mendapatkan kehidupan berkelanjutan serta efisiensi energi juga sumber daya alam di dalam perancangan arsitektur (D, 2020).

Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), *Culture* (budaya) adalah akal budi. Secara umum dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang dimiliki, dipikirkan, diketahui, dirasakan, dan dilakukan oleh sekelompok manusia yang telah berkembang dan diturunkan dari generasi ke generasi yang berasal dari sesepuh kelompok tersebut. Ahianba megatakan bahwa "Budaya merupakan karya seni serta sains material dan non-material yang ditambah pengetahuan, budi pekerti, pendidikan, dari pemikiran, tingkah laku dan sikap yang dikumpulkan oleh orang-orang melalui sejarahnya" (Yogyakarta, 2019). Sehingga pendekatan arsitektur *eco-culture* merupakan sebuah konsep perancangan yang menggabungkan antara kebudayaan serta tradisi

lokalnya masih dipertahankan dengan tetap memperhatikan ekologi lingkungan sekitar (Nuha, 2022).

4. PENUTUP

Berdasarkan pembahasan dan perencanaan di atas, penulis mendapatkan kesimpulan yaitu :

- a) Pemilihan lokasi perencanaan dan perancangan *rest area* tipe C di Pekalongan berada di Desa Tangkil Tengah, Kec. Kedungwuni, Kab. Pekalongan, Jawa Tengah dengan pertimbangan jarak dan potensi lahan sesuai kriteria yang tercantum dalam PERMEN PUPR nomor 28 tahun 2021.. Untuk luasan area perancangan $\pm 6.000 \text{ m}^2$
- b) Penulis mendapatkan ide desain dengan pendekatan *eco-culture* untuk mengenalkan budaya batik Pekalongan serta tetap mempertahankan keseimbangan lingkungan dengan adanya pendirian bangunan baru.
- c) Penulis menerapkan beberapa prinsip *eco-culture* pada rancangan *rest area* tipe C di Pekalongan.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang turut serta sebagai narasumber, pembimbing serta memberi doa dan dukungan, sehingga naskah dapat terselesaikan oleh penulis.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustiar, D. (2024). *Benarkah Nyetir di Jalan Lurus Bikin Ngantuk?* Jakarta: idntimes.com.
- D, F. (2020). BAB II Studi Literatur. *Tugas Akhir*, 1-42.
- Nabilla Ramadhian, K. D. (2020). Alasan Batik Indonesia Diakui UNESCO Sebagai Warisan Budaya Dunia. *Kompas.com*, 1.
- Nuha, U. (2022). TAMAN KOTA ECO CULTURE SEBAGAI ASET ICON UTAMA KOTA . *Journal of Economic, Business and Engineering (JEBE)*, 63-74.
- Rakyat, K. P. (2021). *Peraturan Menteri nomor 28 tahun 2021*. Jakarta: KEMENPUPR.
- Ruly Kurniwan, A. K. (2023). *Jumlah Kendaraan di Indonesia 147 Juta Unit, 87 Persen Motor*. Jakarta: Kompas.com.
- Setyanti, C. A. (2015). Alasan Pekalongan Dipilih Jadi Kota Kreatif UNESCO. *CNN Indonesia*, 1.
- Subarkah, M. (2023). *Pembangunan Jalan Tol Memberikan Dampak Positif Pada Masyarakat*. Cilacap, Jawa Tengah: REPUBLIKA.CO.ID.
- Vania Puspita Quinnelita, D. N. (2022). HARMONISASI KONSEP ECO-CULTURE PADA PROSES PERANCANGAN BANGUNAN. *Prosiding Seminar Intelektual Muda #7, Sains, Teknologi dan Kultur dalam Peningkatan Kualitas Hidup dan Peradaban*, 123-130.
- Yogyakarta, U. A. (2019). BAB II Kajian Teori. *Tugas Akhir*, 9-19.