

Evaluasi Kemanfaatan Rest Area Dalam Jaringan Jalan Tol Antar Kota (Studi Kasus Rest Area Cikopo-Palimanan (Cipali))

Tetty Sulastry Mardiana

Sekretariat Badan Litbang Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta, Indonesia, 10110

tetty_sulastry@yahoo.com

Diterima: 6 Mei 2019, Direvisi: 20 Mei 2019, Disetujui: 26 Mei 2019

ABSTRACT

Evaluation of Rest Area Benefit in Inter-City Toll Road Network (Case Study of Cikopo-Palimanan Rest Area (Cipali)): Cikampek-Palimanan so called Toll Cipali is a part of trans-Java network, also the longest road in Indonesia along 116.75 km. In Government Regulation No. 15 of 2005, among others, set on every intercity toll road are equipped with rest area (rest area) and services for the benefit highway users. This study aimed to get an idea of the importance of rest area along the Cipali road in meeting basic needs and expectations of users of toll roads and his contribution to unravel congestion along Cikampek-Palimanan Toll Road. This study uses a quantitative descriptive approach. After going through data processing, the result is the level of utilization of the rest area according to the user of the rest area stating that the level of utilization of the rest area is moderate to high depending on the distance between the rest areas, the farther the distance between the rest areas the higher the level of needs. Location of the rest area to another rest area along Cikampek-Palimanan Toll Road has been compliance with applicable laws, less than 50 kilometers (farthest distance is 28.4 km from the rest area rest area Km 102 to Km 130). Locations rest area Km 130 and 166 toward palimanan based Technical Guidelines How Siting Rest in Highway No.037/T/BM/1999, already exceeding the positioning or the distance from the toll gate to the facility location based fatigue resting place for driver, which is 20.3 km (rest area Km 130) and 8.7 km (rest area Km 166).

Keywords: Toll Cipali, rest area, policies, benefit levels, the basic needs.

ABSTRAK

Ruas Jalan tol Cikampek-Palimanan (Cipali) adalah bagian dari jaringan jalan tol trans jawa, dan merupakan ruas tol terpanjang di Indonesia yaitu sepanjang 116,75 km. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tersebut antara lain diatur agar pada setiap ruas jalan tol antarkota harus dilengkapi dengan tempat istirahat (rest area) dan pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan tol. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran manfaat rest area ruas jalan tol Cipali (studi kasus 1 rest area tipe A dan 1 rest area tipe B) dalam memenuhi kebutuhan dasar dan harapan pengguna jalan tol. Penelitian ini disampaikan secara deskriptif menggunakan pendekatan gabungan kualitatif dan kuantitatif. Setelah melalui proses pengolahan data maka hasilnya adalah tingkat kemanfaatan rest area menurut pengguna rest area menyatakan bahwa tingkat kemanfaatan rest area adalah sedang sampai tinggi tergantung jarak antara rest area, makin jauh jarak antar rest area makin tinggi tingkat kebutuhannya. Lokasi antar rest area di sepanjang ruas jalan tol Cipali sudah memenuhi peraturan yang berlaku, yaitu kurang dari 50 kilometer (jarak terjauh adalah 28,4 km dari rest area km 102 ke rest area Km 130). Lokasi rest area Km 130 dan 166 arah Palimanan berdasarkan Pedoman Teknis Cara Penentuan Lokasi Tempat Istirahat di Jalan Bebas Hambatan No.037/T/BM/1999, sudah melebihi ketentuan penentuan posisi atau jarak dari gerbang tol ke lokasi fasilitas tempat istirahat didasarkan tingkat kelelahan bagi pengemudi, yaitu berjarak 20,3 km (rest area Km 130) dan 8,7 km (rest area Km 166).

Kata Kunci: Tol Cipali; rest area; kebijakan; tingkat kemanfaatan; kebutuhan dasar.

I. Pendahuluan

Data Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Barat menyatakan sejak Juni hingga pertengahan Desember 2015 di Tol Cikopo-Palimanan (Cipali) telah terjadi 90 kasus kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 40 orang korban meninggal, 18 orang luka berat dan 97 orang luka ringan. Mayoritas kecelakaan lalu lintas di tol terpanjang di Indonesia itu akibat faktor kelelahan mencapai 55 kasus, sisanya akibat pengendara yang belum paham kondisi jalan dan human error atau kondisi

kendaraan yang tidak laik pakai serta tidak mengindahkan rambu lalu lintas. Kondisi jalan yang bagus dan lurus ini menyebabkan pengendara yang memacu kendaraan, sehingga konsentrasi pengendara tidak stabil dan cepat lelah akibatnya sulit mengendalikan kendaraannya dan akhirnya terjadi kecelakaan. Kerugian material akibat kecelakaan lalu lintas di Tol Cipali mencapai Rp1,79 miliar. (<https://news.okezone.com>, 2015)

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 bagian ketiga Pasal 90 mengamanahkan mengenai waktu

kerja pengemudi, di pasal ini menyatakan bahwa setiap mengemudikan kendaraan selama 4 jam harus istirahat selama sekurang-kurangnya setengah jam, untuk melepaskan kelelahan. (Republik Indonesia, 2009) Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 mensyaratkan bahwa pada setiap ruas jalan tol antarkota harus dilengkapi dengan tempat istirahat (*rest area*) dan pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan tol. (Republik Indonesia, 2005) Direktur Utama PT. LMS Hudaya Ariyanto di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Jakarta, Kamis (31/3/2016) menyampaikan bahwa Volume Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR) di Jalan Tol Cikopo-Palimanan (Cipali) adalah 25.000 unit, dari jumlah tersebut jenis kendaraan yang paling banyak menggunakan jalan tol terpanjang di Indonesia ini adalah golongan I, yaitu sedan, jip, pikap atau truk kecil, dan bus, dengan komposisi golongan kendaraan I sebesar 85 % berbanding dengan (golongan 2 - 4) sebesar 15 % artinya Tol Cipali didominasi mobil pribadi dan bus (Kompas, 2016). Keberadaan *rest area* sebagai tempat istirahat para pengguna jalan diharapkan dapat memenuhi kebutuhan dasar pengguna jalan untuk beristirahat melepaskan kelelahan selama perjalanan, antara lain makan, minum, dan menggunakan toilet. Keberadaan *rest area* diharapkan dapat memenuhi kebutuhan dasar pengguna jalan, dengan terpenuhinya kebutuhan dasar pengguna jalan maka diharapkan pengguna jalan dapat mengendarai kendaraannya dalam kondisi yang baik, tujuan jangka panjangnya adalah dapat menekan jumlah kecelakaan di sepanjang ruas jalan tol Cipali. Berangkat dari hal tersebut, maka diperlukan evaluasi kemanfaatan *rest area* di sepanjang ruas jalan tol Cipali dengan evaluasi dan analisis tingkat pemenuhan kebutuhan dasar dan harapan pengguna *rest area* tol Cipali. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran manfaat *rest area* ruas jalan tol Cipali (studi kasus 1 *rest area* tipe A dan 1 *rest area* tipe B) dalam memenuhi kebutuhan dasar dan harapan pengguna jalan tol.

Tempat istirahat atau dikenal secara lebih luas sebagai *rest area* adalah tempat beristirahat sejenak untuk melepaskan kelelahan, kejenuhan, ataupun ke toilet selama dalam perjalanan jarak jauh. (Kementerian PU, 1999) Layanan *rest area* berfungsi sebagai tempat untuk beristirahat, bersantai atau bahkan memperbaiki kendaraan jika diperlukan. Sebagian besar pengguna jalan menggunakan *rest area* ini untuk menggunakan toilet, membeli makanan atau minuman atau hanya untuk beristirahat selama perjalanan. Sebagian pengguna memanfaatkan *rest area* untuk piknik, membeli keperluan di supermarket atau restoran, rekreasi untuk anak-anak dan hewan peliharaan,

perawatan kendaraan, mengganti pengemudi, mendapatkan informasi atau bahkan untuk tidur. (Martin & Acebo, 2018) *Rest area* adalah tempat di sebelah jalan dengan area parkir dan fasilitas yang dapat digunakan oleh pengendara untuk beristirahat dalam perjalanan. (BOE (Boletín Oficial del Estado), 2015) Beristirahat saat berkendara untuk jarak jauh, disarankan untuk beristirahat setiap 2 jam mengemudi atau setiap 150/200 km, karena kelelahan bertanggung jawab atas 25% kecelakaan di jalan (González-Luque, 2002). Kecelakaan yang terkait dengan kelelahan dihubungkannya dengan lokasi *rest area*, disimpulkan bahwa kecelakaan karena kelelahan yang disebabkan oleh faktor-faktor lain berkurang di zona setelah tempat istirahat, hal tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan karena kelelahan berkurang segera setelah area istirahat dan meningkat jauh 30 mil (48,28 km) setelah tempat istirahat (Banerjee, 2009).

Keputusan Menteri Perhubungan dan Prasarana Wilayah Nomor 354/Kpts/M/2001 tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol, mengatur mengenai tipe tempat istirahat dan pelayanan. Tempat Istirahat dan pelayanan terdiri dari tipe A dan tipe B, perbedaan kedua tipe *rest area* ini dapat dilihat pada **Tabel 1**.

Tempat istirahat dan pelayanan harus sudah dibangun dan berfungsi dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Tempat Istirahat dan Pelayanan tipe A paling lambat 3 tahun sejak dioperasikannya Jalan Tol.
- b. Tempat Istirahat dan Pelayanan tipe B harus berfungsi pada saat Jalan Tol dioperasikan.

Pengoperasian tempat istirahat dan pelayanan harus mempertimbangkan keamanan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas.

Selain exit tol, Tol Cipali memiliki 8 lokasi *rest area*, 4 lokasi menuju palimanan yaitu *rest area* Km 86, *rest area* Subang Km 102, *rest area* Km 131, *rest area* Majalengka Km 166, dan 4 lokasi menuju Cikopo yaitu *rest area* Km 86, *rest area* Subang Km 102, *rest area* Km 131, *rest area* Majalengka Km 164. Ruas tol Cipali merupakan ruas panjang sejauh 116,75 km, dengan jalan yang cenderung lurus dan tidak ada tikungan yang tajam, dan tanjakan maupun turunan yang curam. Kondisi jalan mulus berstruktur beton dan aspal sehingga berpotensi membuat pengemudi mengantuk yang dapat berakibat fatal. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1990 tentang Jalan Tol pada Pasal 6 ayat 2 mengisyaratkan bahwa pada jalan tol antar kota di masing-masing jurusan tersedia sekurang-kurangnya satu tempat istirahat

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

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

Sumber: Keputusan Menteri Perhubungan Dan Prasarana Wilayah Nomor 354/Kpts/M/2001, 2001

setiap jarak 50 kilometer. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 bagian ketiga mengenai waktu kerja pengemudi, Pasal 90 menyatakan bahwa setiap mengemudikan kendaraan selama 4 jam harus istirahat selama sekurang-kurangnya setengah jam, untuk melepaskan kelelahan, tidur sejenak ataupun untuk minum kopi, makan dan lain-lain. Ruas jalan tol Cipali dirancang dengan *design speed* 120 km/jam sesuai peraturan pemerintah tentang kecepatan rencana/*design speed* jalur tol antar kota, dimana kecepatan berkendara berdasarkan regulasi batas kecepatan maksimum yaitu 100 km /jam.

Dalam menentukan *rest area* memiliki beberapa ketentuan, berdasarkan Pedoman Teknis Cara Penentuan Lokasi Tempat Istirahat di Jalan Bebas Hambatan No.037/T/BM/1999 tanggal 20 Desember 1999, bahwa dalam penentuan posisi atau jarak dari gerbang tol ke lokasi fasilitas tempat istirahat didasarkan sebagai berikut:

- a. Untuk tempat melepaskan kelelahan ringan, *rest area* berada sejauh 5-7 km dari gerbang tol.
- b. Untuk tempat melepaskan kelelahan sedang, *rest area* berada sejauh 3-4 km dari gerbang tol.
- c. Untuk tempat melepaskan kelelahan berat, *rest area* berada sejauh 1-2 km dari gerbang tol.

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya antara lain:

- a. Fasilitas *Rest area* Tipe A Pada Ruas Jalan Tol Cipularang, T. Ibnu Elfiansyah, Universitas Diponegoro Semarang, 2008, pada skripsi ini menganalisa mengenai konsep, perencanaan dan perancangan fasilitas *rest area* tipe A di ruas jalan tol Cipularang.

- b. *Analysis of the Location of Service and Rest areas and their facilities in Spanish Paying Motorways. Transportation Research Procedia* 33 , 4-11, Martin, A. R., & Acebo, H. P. (2018) menyimpulkan bahwa peraturan di Spanyol tentang daerah-daerah ini menunjukkan bahwa tidak ada indikasi jarak maksimum atau minimum antara *rest area* dan fasilitas minimum yang harus disediakan, namun dalam dokumen yang keluar tahun 1994 merekomendasikan jarak antar *rest area* adalah sejauh 40-60 km. Rata-rata antar *rest area* sejauh 23,74 km, dan 19,18 km antara semua jenis luas. Jarak maksimum rata-rata antar *rest area* adalah sejauh 34,31 km dan 28,27 km. Semua *rest area* memiliki fasilitas pompa bensin dan supermarket untuk berbelanja, kafe dan restoran. Masalah yang terdeteksi di Spanyol adalah keberadaan *rest area* memiliki fasilitas seperti area piknik atau zona untuk anak-anak tetapi tidak memiliki toilet, padahal kehadiran toilet lebih penting penting sehingga kekurangan ini perlu segera diperbaiki oleh pengelola *rest area*.
- c. Perencanaan dan perancangan *rest area* wilayah Suramadu di Kabupaten Bangkalan Madura, Ulaikah Agustinah, Wiwik Widyo Widjajanti, Sukarnen, Jurusan Arsitektur, Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya, 2015, menganalisa mengenai rencana fasilitas *rest area* wilayah Suramadu yang mendukung pengunjung agar beristirahat secara maksimal antara lain fasilitas *food court*, penginapan, souvenir, tempat refleksi, masjid, SPBU, bengkel, taman dan juga dilengkapi dengan fasilitas meeting point, dengan mengangkat tema Arsitektur Berwawasan Lingkungan, maka perencanaan dan perancangan *rest*

area wilayah Suramadu diharapkan mampu menggunakan material ramah lingkungan, hemat energi dengan memanfaatkan kondisi iklim, penggunaan kembali limbah air dan memiliki keselaran dengan lingkungan sekitar.

II. Metodologi Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif menggunakan pendekatan metode penelitian gabungan kualitatif dan kuantitatif, metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu. Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik (Sugiyono 2014). Responden ditentukan secara *random*, waktu survei dilakukan pada tanggal 6 s/d 10 Oktober 2016 (5 hari). *Output* penelitian ini adalah persepsi masyarakat tentang kemanfaatan *rest area*, hasil analisa berdasarkan pengamatan kondisi fasilitas di lapangan, hasil analisa berdasarkan aspek peraturan perundang-undangan yang berlaku, hasil analisa berdasarkan hasil wawancara dengan pengguna dan pengelola *rest area*, hasil analisa berdasarkan perhitungan karakteristik kendaraan yang masuk dan keluar *rest area* pada jam sibuk, durasi parkir kendaraan di *rest area*.

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah survei perhitungan volume lalu lintas dan survei durasi parkir. Jenis dan sumber data, yaitu data primer melalui hasil observasi, survei pada saat *peak* hari terkait aksesibilitas, dan kondisi fasilitas, wawancara dan kuisioner kepada para pengelola *rest area*, dan para pengguna *rest area*. Menurut Gay dan Diehl (1992), semakin banyak sampel yang diambil maka akan semakin representatif dan hasilnya dapat digeneralisir, namun ukuran sampel yang diterima akan sangat bergantung pada jenis penelitiannya, jika penelitiannya bersifat deskriptif, maka sampel minimunya adalah 10% dari populasi, sehingga apabila jumlah populasinya sebanyak 600, maka jumlah respondennya adalah 10 % berjumlah 60 responden. Penelitian ini dilakukan pada dua *rest area* KM 130 dan 166 arah Palimanan dengan jumlah responden 160 responden atau masing-masing lokasi survei sebanyak 80 responden.

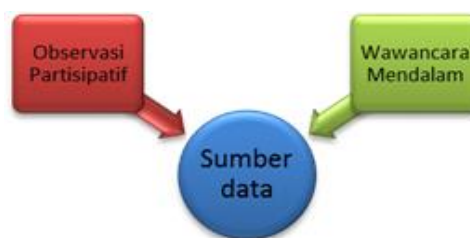
Data primer diambil dengan pengamatan langsung/observasi di lapangan dan *traffic counting* (TC) kendaraan yang keluar dan masuk lokasi *rest area*, wawancara pengguna dan pengelola *rest area*. Data sekunder antara lain, data lokasi *rest area*, studi literatur terkait *rest area*, peraturan perundang-undangan terkait *rest area*. Teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi

teknik dan sumber (gabungan) (Sugiyono, 2010) sebagaimana terlihat pada **Gambar 1**.

Teknik analisis data bersifat induktif dimana hasil lebih menekankan makna daripada generalisasi. Dalam pengolahan hasil wawancara dan observasi dilakukan pendekatan kuantifikasi melalui pembobotan pada jawaban responden dan temuan di lapangan (Sugiyono 2012). Penelitian ini dilaksanakan di *rest area* Km 130 (Tipe B) dan *rest area* Km 166 (Tipe A) arah Palimanan sebagai representasi *rest area* type B (Km 130) dan *rest area* tipe A (Km 166), sehingga 2 lokasi ini sangat sesuai untuk menjadi lokasi utama penelitian.

Analisis dilakukan berdasarkan persepsi pengguna *rest area* (karakteristik) dan peraturan perundang-undangan yang berlaku antara lain:

- Analisis terhadap jawaban responden dan menyusun grafik trend menggunakan *microsoft excel*, untuk mendapatkan penilaian kepuasan pengguna *rest area* Cipali dan terhadap hasil *traffic counting* untuk mengetahui jumlah pengguna *rest area*.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) Jalan Tol dengan indikator substansi pelayanan tempat istirahat antara lain kondisi jalan sepanjang *rest area*, kondisi toilet, lokasi parkir, penerangan sepanjang *rest area*, ketersediaan SPBU, bengkel umum, ketersediaan dan kondisi tempat makan dan minum, penggunaan kartu, ketersediaan papan informasi jumlah lahan parkir, jenis *rest area* dan kondisi *rest area*.
- Pedoman Teknis Cara Penentuan Lokasi Tempat Istirahat di Jalan Bebas Hambatan No.037/T/BM/1999 mengatur penentuan posisi atau jarak dari gerbang tol terdekat ke lokasi fasilitas tempat istirahat didasarkan tingkat kelelahan, seperti uraian sebelumnya.
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1990 tentang Jalan Tol, dengan indikator pada jalan tol antar kota di masing-masing jurusan tersedia



Sumber: Sugiyono, 2012

Gambar 1.
Teknik Pengumpulan Data.

sekurang-kurangnya satu tempat istirahat setiap jarak 50 kilometer.

III. Hasil dan Pembahasan

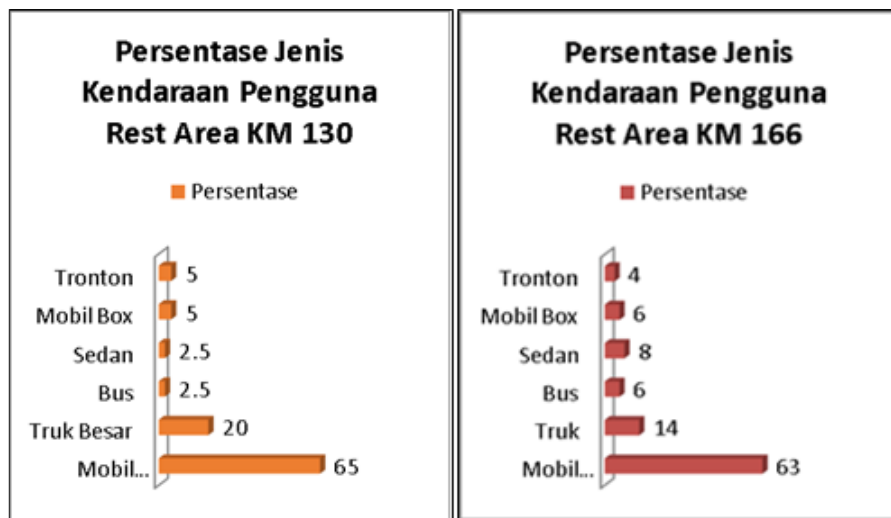
A. Karakteristik Responden/Pengguna Rest Area

Karakteristik pengguna *rest area* didapatkan dari hasil kuisioner yang disebarikan kepada responden sebanyak 160 responden di *rest area* Km 130, dan 196 responden di *rest area* Km 166. **Gambar 2** menampilkan data jenis kendaraan responden. Data jenis kendaraan responden pengguna *rest area* ruas jalan tol Cipali didominasi oleh kendaraan penumpang sebesar 65% pada *rest area* Km 130, dan 63% pada *rest area* Km 166. Data asal tujuan responden pengguna *rest area* ruas jalan tol Cipali, pada *rest area* Km 130 didominasi oleh responden yang melakukan perjalanan menuju daerah di sekitar Jawa Tengah sebesar 55%, dan pada *rest area* Km 166 didominasi oleh responden

yang melakukan perjalanan menuju daerah sekitar Jawa Barat sebesar 55% (**Gambar 3**).

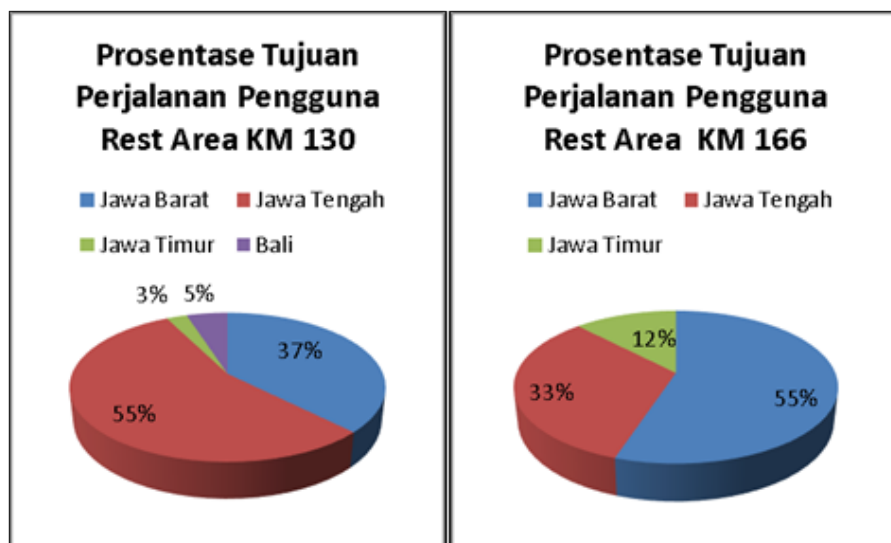
Sebagian besar responden memanfaatkan *rest area* untuk tujuan istirahat menghilangkan kelelahan sebanyak 38% (132 responden) pada Km 130, dan sebanyak 35% responden pada *rest area* Km 166, seperti terlihat pada **Gambar 4**. Rata-rata lamanya pengguna di *rest area* didominasi selama 30 s/d 40 menit, sebanyak 38% responden pengguna *rest area* Km 130, dan 55% pada responden pengguna *rest area* Km 166 (**Gambar 5**).

Gambar 6 di bawah ini menampilkan grafik kepuasan pengguna terhadap fasilitas toilet di *rest area* tol Cipali. Dari gambar 6 dapat disimpulkan bahwa pengguna *rest area* tol Cipali menyatakan bahwa fasilitas toilet *rest area* nyaman dan kebersihannya terjaga sebanyak 31% responden pada *rest area* Km 130, dan responden pada *rest area* Km 166 menyatakan fasilitas toilet nyaman



Sumber: Analisis, 2016

Gambar 2.
Data Jenis Kendaraan Responden.



Sumber: Analisis, 2016

Gambar 3.
Data Asal Tujuan Responden.

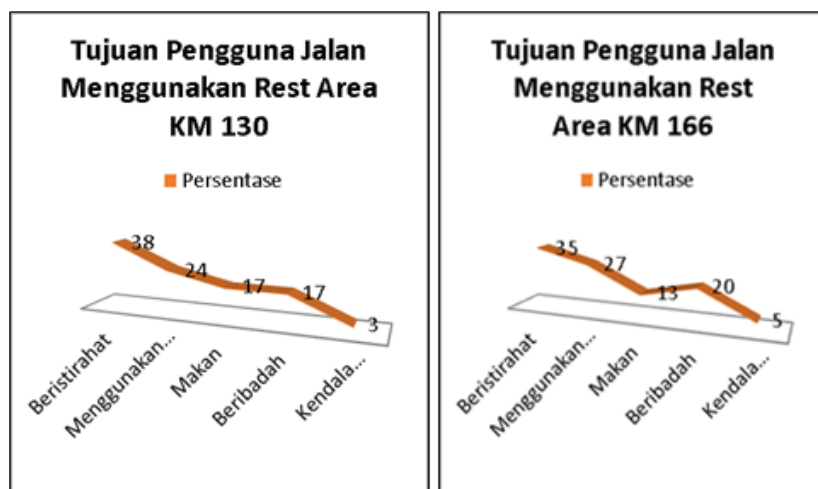
sebanyak 41% dan kebersihan terjaga sebanyak 44% responden. **Gambar 7** menampilkan tingkat kepuasan responden terhadap fasilitas makan di *rest area*. Tingkat kepuasan pengguna *rest area* Km 130 terhadap fasilitas tempat makan dominan menyatakan nyaman sebesar 38% responden, dan pada Km 166 sebanyak 34% responden.

Gambar 8 menampilkan tingkat kepuasan pengguna terhadap fasilitas musholla di *rest area*. Tingkat kepuasan pengguna *rest area* Km 130 terhadap fasilitas musholla dominan menyatakan nyaman dan kebersihan terjaga sebesar 38% responden, dan pada Km 166 sebanyak 52% responden menyatakan kebersihan terjaga. **Gambar 9** menampilkan tingkat kepuasan pengguna terhadap jumlah *rest area* pada ruas ruas jalan tol Cipali.

Tingkat kepuasan pengguna *rest area* Km 130 terhadap jumlah *rest area* di sepanjang ruas ruas jalan tol Cipali dominan menyatakan kurang sebesar 48% responden, dan pada Km 166 sebanyak 88%

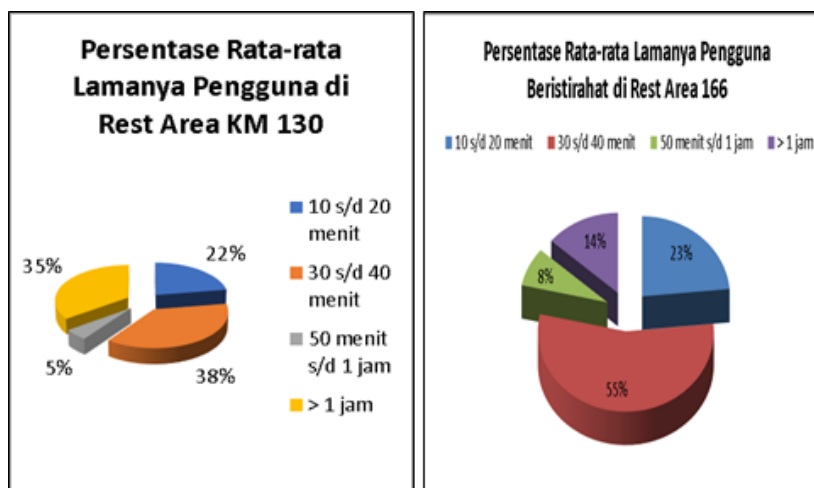
responden menyatakan jumlah *rest area* sudah cukup. **Gambar 10** menampilkan tingkat pemanfaatan *rest area* pada ruas jalan tol Cipali. Tingkat pemanfaatan *rest area* menurut pengguna *rest area* Km 130 dominan menyatakan sedang sebesar 67,5% responden, dan pada Km 166 sebanyak 69% responden menyatakan tingkat pemanfaatan tinggi. **Gambar 11** dan **12** menampilkan persentase jenis saran dan masukan pengguna *rest area* pada ruas jalan tol Cipali Km 130 dan Km 166.

Saran dan masukan pengguna *rest area* tol Cipali Km 130 rata-rata menyarankan penambahan SPBU sebesar 36% responden disusul oleh penambahan jumlah *rest area* sebanyak 23% responden, tempat makan diperbanyak jenisnya, dan bengkel. Saran dan masukan pengguna *rest area* tol Cipali Km 166 rata-rata menyarankan adanya penambahan taman/lahan terbuka hijau sebesar 22% responden dan disusul oleh penambahan penerangan jalan sebanyak 21% responden.



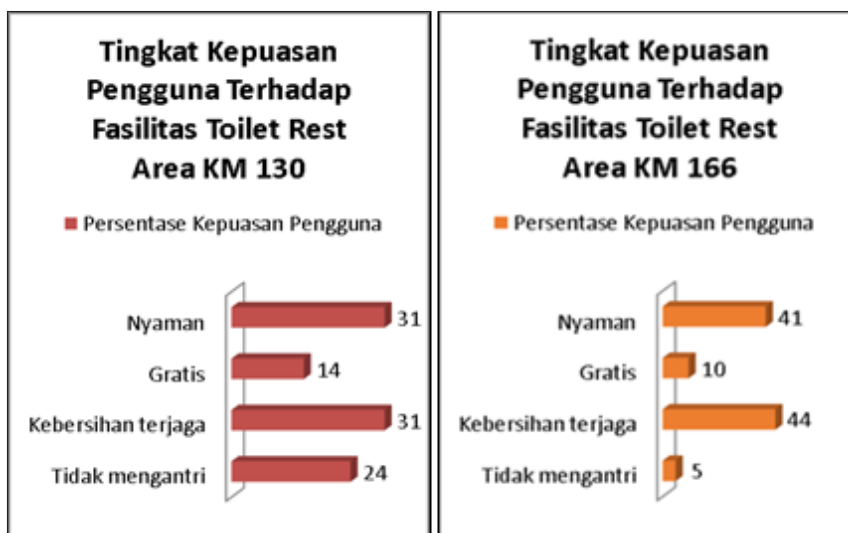
Sumber: Analisis, 2016

Gambar 4.
Tujuan Responden Menggunakan *Rest Area*.



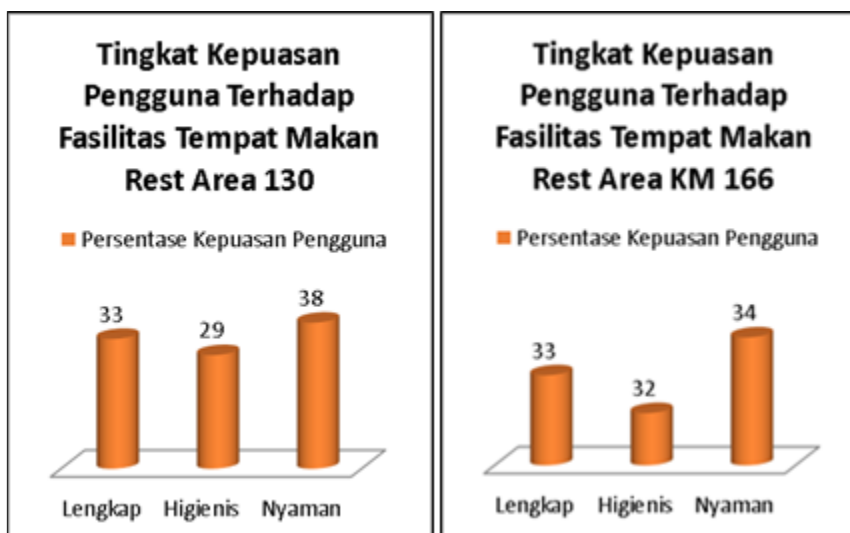
Sumber: Analisis, 2016

Gambar 5.
Rata-rata Durasi Penggunaan *Rest Area*.



Sumber: Analisis, 2016

Gambar 6.
Tingkat Kepuasan Responden Terhadap Fasilitas Toilet di Rest Area.



Sumber: Analisis, 2016

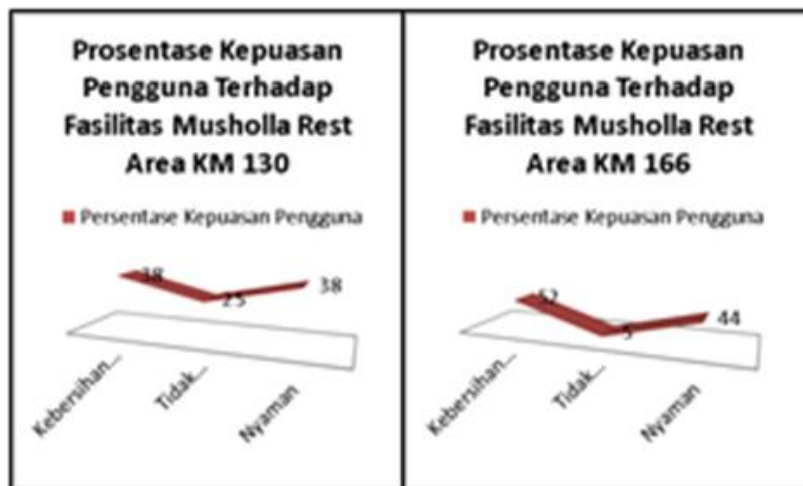
Gambar 7.
Tingkat Kepuasan Responden Terhadap Fasilitas Tempat Makan di Rest Area.

B. Hasil Observasi/Pengamatan dan Analisa

Rest area KM 130 memiliki luas (panjang x lebar) 83 meter x 187 meter, memiliki lokasi ibadah (musholla), lokasi komersil, restoran/ pujasera, toilet dan lahan parkir yang mampu menampung parkir kendaraan sejumlah 16 lot kendaraan besar dan 30 lot kendaraan kecil. Lahan yang ada masih dapat dikembangkan untuk lahan parkir sejumlah untuk 15 lot kendaraan besar (truk dan bis) dan 31 lot kendaraan penumpang (LV). Pengamatan kendaraan masuk dan keluar di lokasi rest area Km 130 dilakukan selama survei pada jam sibuk (pukul 10.10 s/d 13.58) selama 228 menit, dengan jumlah kendaraan masuk sebanyak 282 kendaraan, dan kendaraan keluar sebanyak 295 kendaraan, sehingga rata-rata kendaraan masuk/ menit adalah sebesar $1.23 \approx 2$ kendaraan/menit, dan kendaraan keluar sebanyak $1.29 \approx 2$ kendaraan/menit. Dengan rata-rata durasi parkir tiap kendaraan selama 24

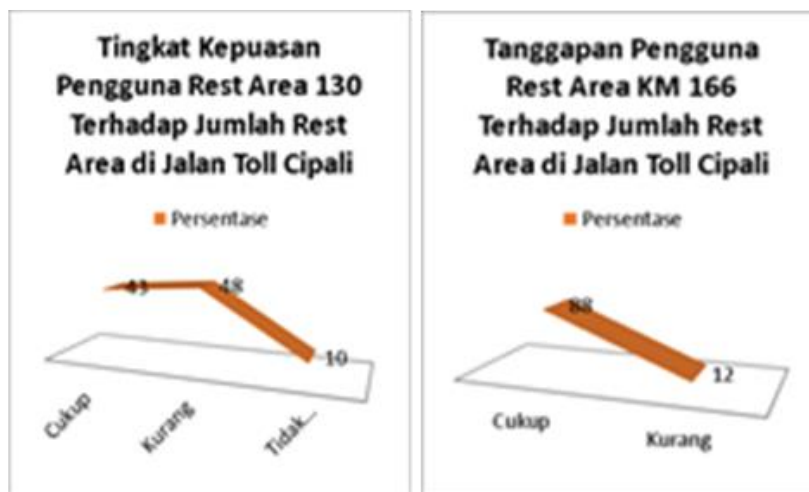
menit. Berdasarkan hasil observasi pada rest area 130 tidak ditemui antrian kendaraan baik pada pintu masuk maupun di pintu keluar. **Gambar 13** menampilkan layout rest area Km 130.

Rest area KM 166 memiliki luas (panjang x lebar) 83 meter x 275 meter, memiliki SPBU dengan 8 tempat pengisian, bengkel, lokasi ibadah (musholla), lokasi komersil, restoran/pujasera, toilet dan lahan parkir yang mampu menampung parkir kendaraan sejumlah 25 lot kendaraan besar (truk dan bis) dan 155 lot kendaraan penumpang (LV), dan 8 lot parkir kendaraan refil. Lahan yang ada masih dapat dikembangkan untuk lahan parkir sejumlah untuk 12 lot truk dan 10 lot bis, 18 gazebo, area driver truk, area driver bis dan tenant space. Pengamatan kendaraan masuk dan keluar dilakukan selama 203 menit mulai pukul 10:00 s/d 13:33 WIB. Jumlah kendaraan masuk sebanyak 402 unit, sedangkan kendaraan keluar



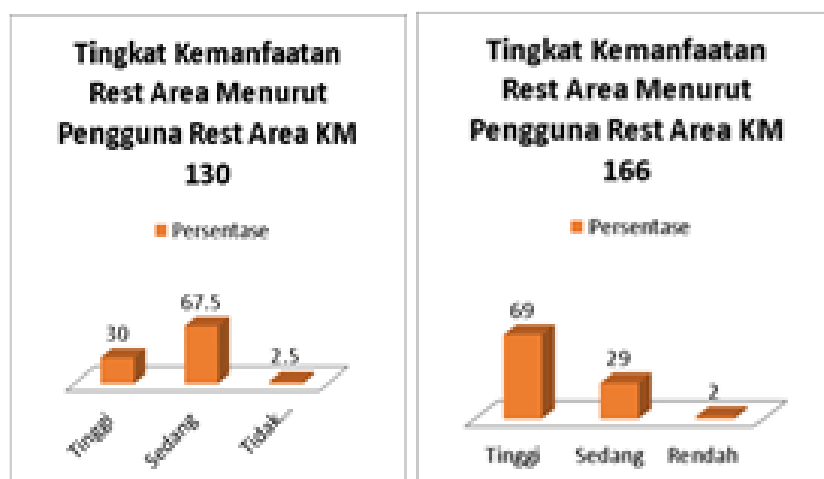
Sumber: Analisis, 2016

Gambar 8.
Tingkat Kepuasan Responden Terhadap Fasilitas Mushola di Rest Area.



Sumber: Analisis, 2016

Gambar 9.
Tingkat Kepuasan Responden Terhadap Jumlah Rest Area di Ruas Tol Cipali.

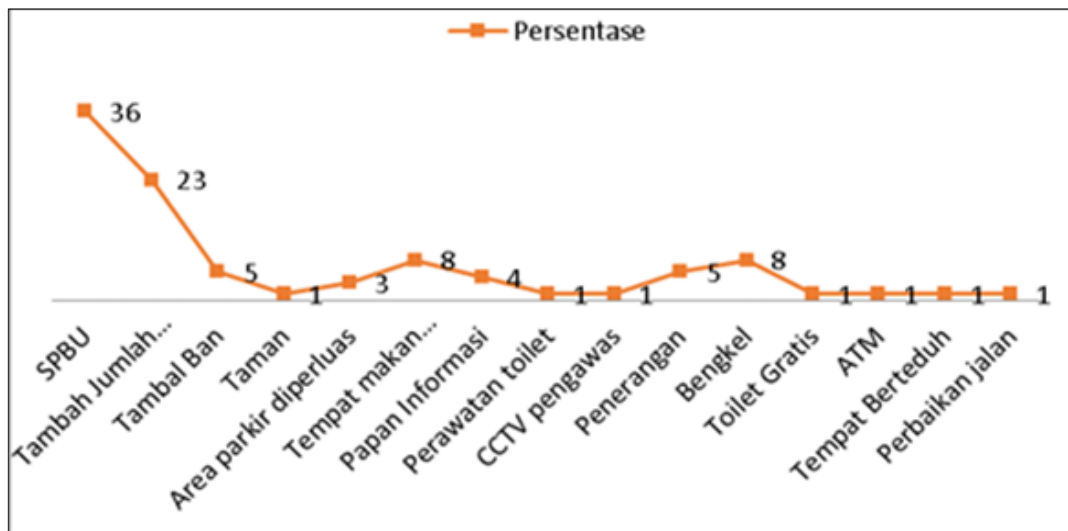


Sumber: Analisis, 2016

Gambar 10.
Tingkat Kemanfaatan Rest Area di Ruas Tol Cipali.

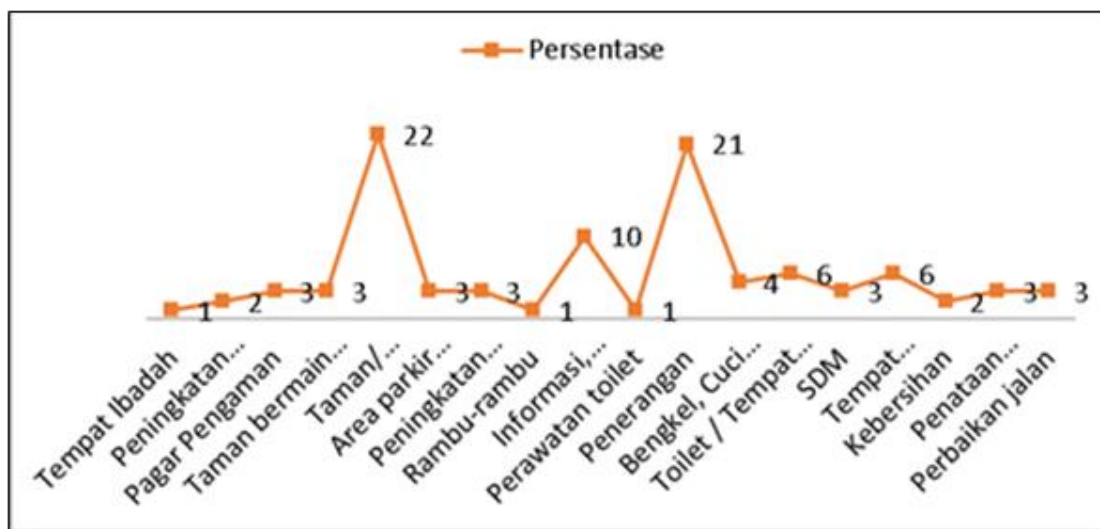
sebanyak 180 unit. Sehingga rata-rata kendaraan masuk adalah 2 unit kendaraan per menit, dan rata-rata kendaraan keluar adalah 1 unit kendaraan per menit. Dengan rata-rata durasi

parkir tiap kendaraan selama 39 menit. Berdasarkan hasil observasi pada rest area 166 tidak ditemui antrian kendaraan baik pada pintu masuk maupun pintu keluar rest area. **Gambar**



Sumber: Analisis, 2016

Gambar 11.
Persentase Jenis Saran dan Masukan Pengguna Rest area Km 130.



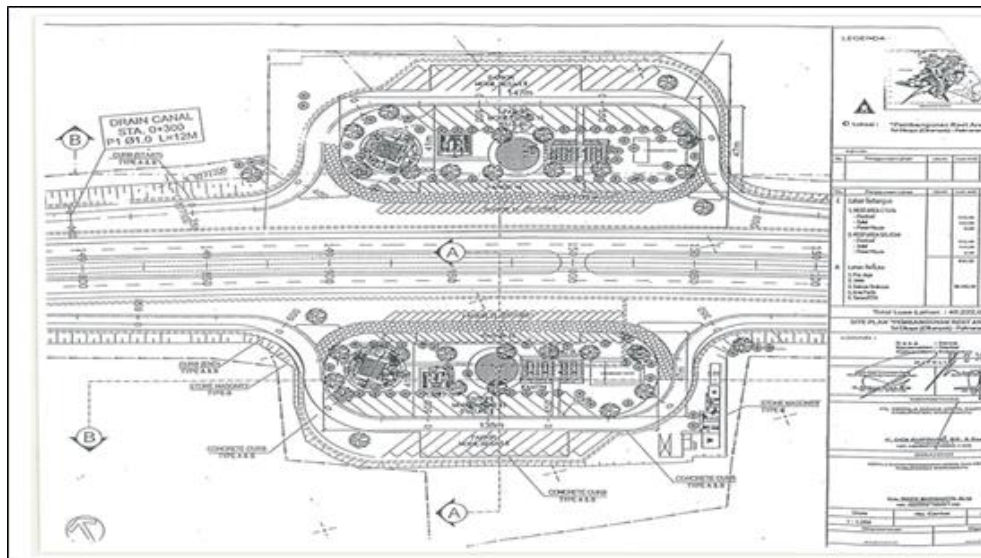
Sumber: Analisis, 2016

Gambar 12.
Persentase Jenis Saran dan Masukan Pengguna Rest area Km 166.

14 menampilkan *layout* dari *rest area* Km 166. Hasil observasi lapangan terhadap substansi pelayanan tempat istirahat dan tempat istirahat pelayanan berdasarkan indikator substansi pelayanan tempat istirahat dan tempat istirahat pelayanan sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan umum Nomor 16/PRT/M/2014, dapat dilihat pada **Tabel 2**.

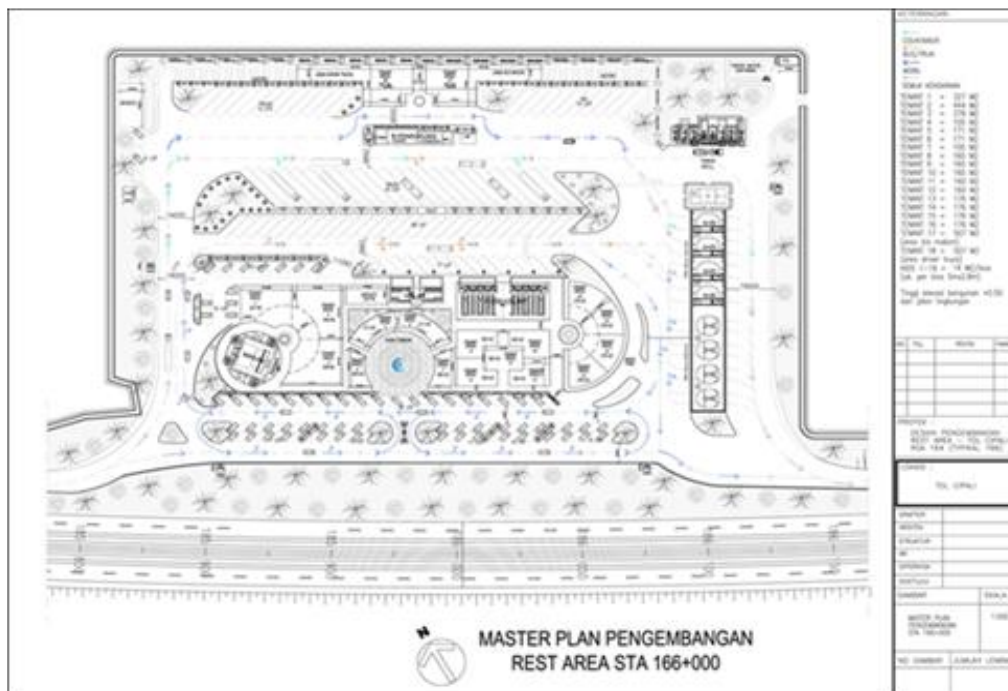
Berdasarkan dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) Jalan Tol pada Pasal 3 yang mengatur bahwa SPM jalan tol dievaluasi secara berkala tiap 1 bulan 1 kali oleh operator dan/atau tiap 6 bulan 1 kali oleh Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT), maka berdasarkan hasil wawancara kepada pengelola maka kewajiban ini sudah dilaksanakan dalam 1 bulan 1 kali oleh operator, dengan melewati proses pemeliharaan yang dilaksanakan rutin dalam 1 minggu 1 kali.

Kesesuaian jarak lokasi *rest area* satu dengan yang lainnya di ruas jalan tol Cipali disesuaikan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1990 Pasal 6 ayat 2, bahwa pada jalan tol antar kota di masing-masing jurusan tersedia sekurang-kurangnya satu tempat istirahat setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer, maka lokasi satu *rest area* ke *rest area* yang lain di sepanjang ruas jalan tol Cipali sudah memenuhi peraturan yang berlaku, karena jarak satu *rest area* ke *rest area* lainnya berjarak kurang dari 50 kilometer (jarak terjauh adalah 28,4 km dari *rest area* km 102 ke *rest area* Km 130). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol. mengatur tentang syarat teknis yang harus dipenuhi pengelola jalan tol, yaitu jalan tol harus mempunyai spesifikasi jarak antar simpang susun, paling rendah 5 kilometer untuk jalan tol luar perkotaan dan paling rendah 2 kilometer untuk jalan tol dalam perkotaan, keberadaan simpang susun



Sumber: PT. Lintas Marga Sedaya, 2016

Gambar 13.
Layout Rest Area Km 130.



Sumber: PT. Lintas Marga Sedaya, 2016

pada ruas jalan tol Cipali, ditemukan terdapat dua lokasi yang memiliki jarak kurang dari jarak minimal 5 kilometer, yaitu antar pintu tol masuk arah Palimanan km 98 ke *rest area* 102+300 dan pintu tol masuk arah Cikopo km 167 ke *rest area* km164+700. **Tabel 3** di bawah ini adalah tabel jarak pintu tol masuk ke lokasi *rest area* ruas jalan tol Cipali terdekat.

Berdasarkan tabel di atas yang disesuaikan dengan Pedoman Teknis Cara Penentuan Lokasi Tempat Istirahat di Jalan Bebas Hambatan No. 037/T/BM/1999, tanggal 20 Desember 1999, bahwa penentuan posisi atau jarak dari gerbang tol terdekat ke lokasi fasilitas tempat istirahat

didasarkan tingkat kelelahan adalah sebagai berikut:

- Kelelahan ringan, *rest area* berada sejauh 5-7 km dari gerbang Tol
- Kelelahan sedang, *rest area* berada sejauh 3-4 km dari gerbang Tol
- Kelelahan berat, *rest area* berada sejauh 1-2 km dari gerbang Tol

Maka lokasi *rest area* KM 130 dan 166 arah Palimanan dimana observasi dilaksanakan sudah melebihi batas jarak pintu tol masuk ke *rest area* terdekat untuk menghilangkan kelelahan ringan, sedang, dan berat bagi pengemudi, yaitu berjarak 20,3 km (*rest area* Km 130) dan 8,7 km (*rest area* Km 166).

Tabel 2.
Hasil Observasi Lapangan Terhadap Substansi Pelayanan Tempat Istirahat Dan Tempat Istirahat
Pelayanan Berdasarkan Indikator

Indikator	Hasil Observasi Km 130	Hasil Observasi Km 166
Kondisi Jalan	Terdapat keretakan ringan s/d sedang	Terdapat keretakan ringan s/d sedang
On/Off Ramp	Terdapat keretakan ringan	Terdapat keretakan ringan s/d sedang
Toilet	Berfungsi, bersih, gratis	Berfungsi, bersih, gratis
Parkir kendaraan	Berfungsi, teratur, cukup bersih Tidak ada yang parkir di on/ off ramp	Berfungsi, teratur, bersih, gratis Tidak ada yang parkir di on/ off ramp
Penerangan	Berfungsi cukup terang	Berfungsi cukup terang
Stasiun Pengisian Bahan Bakar (SPBU)	-	Berfungsi 100%
Bengkel umum	-	Tidak terlihat ada kegiatan pada bengkel
Tempat makan dan minum	Berfungsi baik, bersih dan mencantumkan harga makanan	Berfungsi baik, bersih dan mencantumkan harga makanan

Tabel 3.
Jarak Pintu Tol Masuk Terdekat ke Rest area Ruas Jalan Tol Cipali

No.	Arah	Kabupaten	Lokasi Pintu Tol Masuk (Km)	Lokasi Rest Area (Km)	Tipe Rest Area	Jarak Rest Area ke Rest Area Lain (Km)	Jarak Pintu Tol Masuk ke Rest Area (Km)
1.	Palimanan	Subang	76	86 + 600	B		10
2.	Palimanan	Subang	98	102+300	A	15+700	4
3.	Palimanan	Indramayu	109	130 + 700	B	28+400	20+300
4.	Palimanan	Majalengka	158	166 + 700	A	33	8+700
5.	Cikopo	Majalengka	167	164 + 700	A		2+300
6.	Cikopo	Indramayu	139	130 + 700	B	34	8+300
7.	Cikopo	Subang	109	102 + 800	A	27+900	6+200
8.	Cikopo	Subang	98	86 + 600	B	16+200	11+400

Sumber: Hasil Pengamatan Lapangan, 2016

IV. Kesimpulan

Kemanfaatan *rest area* menurut pengguna *rest area* baik KM 130 maupun KM 166 adalah sangat bermanfaat bagi pengurangan kelelahan pengemudi dan pengguna *rest area*. Kondisi *rest area* adalah cukup baik, artinya secara umum telah memenuhi peraturan yang berlaku. Tingkat kepuasan pengguna terhadap *rest area* adalah puas, hal ini karena fasilitas yang diperlukan pengguna dapat memenuhi harapan dan kebutuhan pengguna. Selama proses observasi dan *traffic counting* tidak ditemukan antrian kendaraan yang menuju dan keluar *rest area*. Di dalam *rest area* sendiri dapat menampung seluruh kendaraan pengguna dan tidak terdapat antrian untuk parkir kendaraan pengguna. Ditinjau dari kesesuaian dengan Peraturan Pemerintah Nomor 8 tahun 1990 Pasal 6 ayat 2, dan pada Peraturan Pemerintah nomor 15 tahun 2005 pasal 7 ayat 3, (Republik Indonesia, 1990) lokasi antar *rest area*

di sepanjang ruas jalan tol Cipali sudah memenuhi peraturan yang berlaku yaitu berjarak kurang dari 50 kilometer. Ditinjau dari kesesuaian dengan Pedoman Teknis Cara Penentuan Lokasi Tempat Istirahat di Jalan Bebas Hambatan No. 037/T/BM/1999, lokasi *rest area* KM 130 dan 166 sudah melebihi batas jarak pintu tol masuk ke *rest area* terdekat yaitu berjarak 20,3 km (*rest area* Km 130) dan 8,7 km (*rest area* Km 166). Ditinjau dari kesesuaian dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, jarak antarsimpang susun yaitu antara pintu tol masuk tidak memenuhi standar jarak antar simpang susun yang dipersyaratkan sejauh 5 kilometer.

V. Saran

Untuk mengakomodir harapan, saran pengguna *rest area* dan perbandingan hasil observasi dengan

peraturan yang berlaku maka rekomendasi antara lain melaksanakan perbaikan jalan pada ruas jalan yang mengalami kerusakan, memfasilitasi petugas *rest area* dengan kartu tanda pengenal dan seragam yang jelas, menyediakan papan informasi yang menyatakan jumlah lahan parkir yang tersedia atau keadaan *rest area* (penuh/tidak), serta informasi jenis *rest area* agar informasi sampai kepada pengguna *rest area* sebelum pengguna masuk. Untuk mengurangi teriknya cuaca di *rest area* perlu dibangun taman dan penghijauan. Sementara untuk keamanan perlunya pemasangan CCTV pengawas keamanan di *rest area*. Perlu disediakan tempat berteduh bagi pengemudi sehingga pengemudi tidak perlu beristirahat di dalam kendaraan yang menyala/ di musholla. Penambahan variasi restaurant berskala lokal dan internasional akan lebih baik agar menambah pilihan pengguna *rest area*. Pemasangan pagar pengaman perlu dilakukan antara batas *rest area* dengan lingkungan sekitar untuk keamanan kendaraan dan pengguna. Perlu disediakan informasi terkait keberadaan bengkel umum yang beroperasi dan petugas yang selalu berjaga di lokasi bengkel. Penataan areal parkir dan penambahan marka jalan berbentuk garis membujur berwarna putih dan hitam (zebra cross/pemisah jalan) perlu disediakan sehingga dapat menuntun pengguna *rest area* baik untuk parkir maupun melintas di sepanjang jalan *rest area*. Penambahan *rest area* baru perlu dibangun antara pintu masuk Km 109 dengan *rest area* Km 130.7, sehingga dapat mengakomodir kebutuhan pengemudi untuk beristirahat. Terkait jarak antar simpang susun (antar pintu tol/ antar pintu tol ke *rest area*), maka perlu dikaji ulang keberadaan pintu tol km 98 arah Palimanan ke *rest area* 102+300 yang berjarak kurang dari 5 km (4.3 km) dan pintu tol masuk arah Cikopo km 167 ke *rest area* km 164+700 (2.3 km), sehingga keberadaan simpang susun tersebut tidak menimbulkan gangguan terhadap arus kendaraan di ruas jalan tol Cipali.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Kementerian Perhubungan,

pengelola *rest area* PT. Lintas Marga Sedaya, PT. Wirani Son's, para pengelola parkir *rest area*, dan para pengguna *rest area* sebagai responden yang telah mendukung dalam penelitian ini.

Daftar Pustaka

- Banerjee, I. H. 2009. *Rest areas: Reducing accidents involving driver fatigue*. Berkeley: UC Berkeley Traffic Safety Center.
- BOE (Boletín Oficial del Estado). 2015. Septiembre 29). Ley 37/2015, p. 37.
- Elfiansyah, T. I. 2008. Fasilitas *Rest area* Tipe A Pada Ruas Jalan Tol Cipularang. Online. <http://eprints.undip.ac.id>.
- González-Luque, J. Á.-G. 2002. *La fatiga: cada cuánto hay que descansar*. Tráfico. 152, 32.
- Okezone.com. 2015. *Sejak Diresmikan Juni 2015 Tol Cipali Renggut 40 Nyawa*. Online. <https://news.okezone.com>. Diakses 15 Desember 2015.
- Kementerian PU. 1999. *Pedoman Teknis Cara Penentuan Lokasi Tempat Istirahat di Jalan Bebas Hambatan No. 037*. Jakarta.
- Kompas. 2016.). *Tol Cipali Didominasi Mobil Pribadi dan Bus*. Online. <https://properti.kompas.com>. Diakses 1 April 2016
- Martin, A. R., & Acebo, H. P. 2018. *Analysis of the Location of Service and Rest areas and their facilities in Spanish Paying Motorways*. Transportation Research Procedia 33 , 4-11.
- Kementerian Pemukiman dan Prasarana Wilayah. 2001. *Keputusan Menteri Pemukiman Prasarana Wilayah No. 354 tentang Operasi Jalan Tol*. Jakarta.
- Republik Indonesia. 1990. *Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1990 tentang Jalan Tol*. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2005. *Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol*. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Ulaikah Agustinah, W. W. 2015. *Perencanaan dan Perancangan Rest area Wilayah Suramadu di Kabupaten Bangkalan Madura*. Jurusan Arsitektur. Surabaya: Institut Teknologi Adhi Tama.