

KAJIAN KRITERIA PENENTUAN TEMPAT ISTIRAHAT BAGI PENGEMUD ANGKUTAN BARANG DI PANTURA KORIDOR JAKARTA – CIREBON Besar Setyabudi *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Medan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Every day the traffic flows along the coast of Jakarta - Cirebon dominating by the transport of goods either from the east (Central Java and East Java) and west (Jakarta and Banten). Monitoring results from the path of Jakarta to Cirebon coast shows that many trailer trucks and other freight vehicles crowd along northern route toward Jakarta Cirebon for average speed of about 30-40 miles per hour. The heavy traffic caused, congestion in a number of points, because of the markets, public transport indiscipline, road conditions and narrowing had because of the curve road and bridge.

The most important problem is the locations used as temporary parking place / parking lot side of the road freight transport mainly Pantura Jakarta - Cirebon among an illegal dismissal or parked alongside a road leading to, among others, the occurrence of congestion.

To answer the above problems the study was conducted with the approach qualitative and quantitative to look at the reality of (existing) conditions the pattern of operations and transportation services, by taking a survey between Jakarta - Cirebon, and research results will be a recommendation of the leadership or policy-making institution for transportation of goods in the territory of the North Coast (Pantura) with a condition that should be based on laws and regulations concerning road infrastructure.

Keywords: Rest Area, Transport of Goods, Northern Coast-Road of Jakarta-Cirebon

PENDAHULUAN

Perkembangan ekonomi wilayah sangat ditentukan oleh bagaimana sistem distribusi barang dan jasa di wilayah yang bersangkutan disediakan dan dioperasikan. Efisiensi distribusi akan menentukan biaya produksi, tingkat harga dan daya saing suatu komoditi di pasar. Demikian pentingnya proses distribusi ini, maka lazimnya usaha pengembangan ekonomi wilayah selalu dikaitkan dengan penyediaan prasarana transportasi sebagai

media distribusi, baik jalan, rel, pelabuhan maupun bandara.

Pantai Utara di daerah Jawa Barat yang memisahkan dirinya sebagai daerah terluar di Indonesia, bagaimanapun juga, hari ini memiliki suatu jaringan distribusi angkutan barang yang solid, kompak dan efisien sebagai prasyarat tercapainya visi tersebut. Jaringan distribusi harus mampu menjangkau setiap titik sentra produksi dan pemasaran dengan biaya semurah

nungkin, sehingga komoditi-komoditi andalan Jawa Barat mampu bersaing di pasar global.

Pada saat ini di Propinsi Jawa Barat terdapat tiga inlet/outlet utama bagi pergerakan angkutan barang, yaitu Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Cirebon dan terminal multi moda angkutan barang Gede Bage dan yang sedang di kembangkan juga tempat distribusi barang dan pergudangan di Jippo Cikarang. Untuk moda angkutan laut pergerakan angkutan barang lebih banyak melewati Pelabuhan Tanjung Priok di dibandingkan dengan Pelabuhan Cirebon. Hal ini diindikasikan karena ketersediaan fasilitas pengangkutan, fasilitas pelayanan dan jalur jalan menuju Cirebon yang sering juga disebut sebagai daerah Pantura (Pantai Utara) yang masih terbatas kemampuannya. Untuk moda angkutan darat saat ini share antara angkutan barang yang menggunakan jalan raya dengan kereta api sekitar perbandingan 3 : 1.

Meskipun dilihat dari sisi waktu perjalanan umumnya kereta lebih singkat, namun karena keterbatasan penetrasi sampai saat ini peran angkutan kereta api belum optimal demikian juga dengan terminal multi moda angkutan barang Gede Bage.

Terdapat beberapa permasalahan yang menyangkut pergerakan barang di Pantai utara antara Jakarta dan Cirebon yang menggunakan moda jalan raya. Permasalahan-permasalahan ini telah mulai meningkat ke tingkat yang penting, sehingga perlu segera diatasi. Permasalahan tersebut yang paling penting adalah lokasi-lokasi terutama disisi jalan Pantura Jakarta Cirebon seperti Jakarta, Rawaasung, Bekasi Jati barang, Kerawang, Cikampek, Jati Sari, Sukamandi, Ciasem,

Sukasari, Pamanukan Lohbener, Jati Barang Palimanan, Indramayu, Karang Ampel sampai Cirebon dan batas Jawa Tengah yang digunakan sebagai tempat tidak resmi bagi kendaraan angkutan barang. Banyak spot-spot sepanjang jalur angkutan barang yang digunakan sebagai lokasi pemberhentian tidak resmi ini menyebabkan terjadi kemacetan yang timbul karena adanya gangguan samping akibat banyaknya kendaraan angkutan barang yang berhenti/parkir.

Oleh karena itu sudah saatnya dilakukan manajemen/pengaturan operasional angkutan barang, salah satunya ialah dengan menyediakan tempat pemberhentian bagi kendaraan angkutan barang di sepanjang jalur pantai utara. Keberadaan tempat pemberhentian ini sangatlah penting. Selain sebagai tempat istirahat bagi pengemudi kendaraan angkutan barang, tempat pemberhentian ini juga dibutuhkan sebagai tempat menunggu bagi kendaraan angkutan barang karena adanya batasan waktu untuk memasuki kawasan perkotaan tertentu.

Keberadaan tempat pemberhentian resmi bagi angkutan barang juga memberikan kemudahan bagi pihak Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) untuk melakukan pengawasan dan pendataan yang perlu mendapat perhatian adalah bahwa lokasi pemberhentian ini harus dapat mengkoordinir kendaraan angkutan barang sesuai dengan kebutuhan, sehingga ketersediaan lahan faktor yang amat penting. Faktor lain yang perlu dipertimbangkan adalah adanya batasan kelas jalan yang dapat dilalui kendaraan angkutan barang, yang akan menimbulkan kemungkinan adanya pergantian moda dari kendaraan berat kepada kendaraan yang lebih ringan pada tempat pemberhentian. Mengingat hal tersebut

perlu juga diperhatikan jenis-jenis barang yang diangkut, apakah berupa peti kemas, general cargo, curah padat, maupun curah cair yang akan menentukan fasilitas-fasilitas yang harus disediakan dan jenis penanganan yang dibutuhkan pada tempat pemberhentian tersebut.

Rumusan masalah dalam kajian ini adalah, mengapa angkutan barang di Pantura berhenti untuk istirahat semau-nya sendiri ? dan Apakah pemerintah daerah telah menyiapkan tempat istirahat kendaraan angkutan barang di daerah Pantura ?.

Maksud kajian ini untuk mengevaluasi kriteria-kriteria yang dipertimbangkan dalam menentukan lokasi dan tipe tempat pemberhentian/istirahat Sementara untuk Angkutan Barang di jalan raya Pantura Jakarta-Cirebon. Tujuan kajian ini adalah memberi rekomendasi untuk menentukan lokasi pemberhentian/istirahat kendaraan angkutan barang yang layak di sepanjang rute/jalur angkutan barang di Jalur Pantura Jakarta-Cirebon.

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

1. Tempat Peristirahatan Kendaraan.

Tempat Istirahat kendaraan secara umum, khususnya di jalan bebas hambatan dan jalan non bebas hambatan adalah suatu tempat dan fasilitas yang disediakan bagi pemakai jalan sehingga baik pengemudi, penumpang maupun kendaraannya dapat beristirahat untuk sementara waktu karena alasan lelah dan penyebab lainnya. Oleh karena itu, tempat istirahat perlu dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memadai untuk menghilangkan dan mengusir rasa lelah dan lain sebagainya sehingga

mereka dapat melanjutkan perjalanan sampai ke tujuan dengan selamat.

Tempat Istirahat di jalan bebas hambatan dan non bebas hambatan harus memenuhi beberapa kriteria tertentu serta tidak mengganggu kelancaran dan keselamatan bagi para pemakai jalan lainnya di sepanjang jalan tersebut dan bermanfaat bagi pengemudi, penumpang dan kendaraan itu sendiri.

Suatu sistem tempat pemberhentian sementara angkutan barang mempunyai beberapa komponen penting, yang antara satu dengan komponen lainnya merupakan satu kesatuan yang tidak bisa dipisahkan. Komponen-komponen tersebut adalah sistem tata guna lahan yang ber-sesuaian, prasarana tempat pemberhentian, sarannya yang berupa kendaraan truck sebagai pengangkut barang serta sumber daya manusia yang mengelola komponen-komponen sehingga tempat pemberhentian sementara tersebut dapat berjalan secara selaras dan berkesinambungan. Dalam cara pandang yang lebih luas suatu tempat pemberhentian sementara merupakan salah satu bagian yang penting dari sistem transportasi angkutan barang, dimana sistem ini sendiri dalam pengelolaannya melibatkan juga pembinaan sistem jaringan jalan dan keikutsertaan unsur-unsur kelembagaan yang terkait dengan aspek legal dari operasional tempat pemberhentian sementara tersebut.

2. Sistem Jaringan Jalan

Secara umum prasarana transportasi darat (jalan) dapat dibedakan menjadi dua jenis yaitu :

- a. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum;
- b. Jalan khusus adalah jalan selain dari jalan umum, (jalan yang tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum) seperti jalan perkebunan, jalan pertambangan dan jalan inspeksi pengairan.

Sesuai dengan UU Lalu Lintas Angkutan jalan Nomor 22 Tahun 2009 bahwa untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan terpadu dengan moda transportasi lain ditetapkan jaringan jalan yang menghubungkan berbagai wilayah, dimana penetapan ini didasarkan pada kebutuhan transportasi, fungsi, peranan, kapasitas lalu lintas dan kelas jalan. Kelas jalan menjadi diperlukan mengingat penggunaan jalan dan pemenuhan kebutuhan angkutan.

Jaringan jalan merupakan suatu sistem yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan, hirarki. Menurut peran pelayanan jasa distribusinya, sistem jaringan jalan terdiri, sistem jaringan primer dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota dan sistem jaringan sekunder dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota. Sehingga aksesibilitas tersebut digunakan untuk kegiatan pergerakan mulai dari terminal, kawasan pemukiman, industri, pertambangan, pariwisata dan ruang lalu lintas berupa jalan, jembatan

ataupun lintas penyeberangan dan ini menjadikan kegiatan angkutan barang menjadi meningkat mobilisasinya begitu juga tonage barangnya.

3. Sistem Angkutan Barang Yang Efisien

Pola pergerakan angkutan barang sangat dipengaruhi oleh keseimbangan antara kebutuhan dan penyediaan, serta jarak jangkauan pelayanannya. Jarak pelayanan semakin jauh, akan dibutuhkan kemampuan daya muat yang besar sehingga akan makin efisien, semakin besar beban yang diangkut tanpa memperhatikan muatan sumbu kendaraan terberatnya, maka akan mempercepat tingkat kerusakan permukaan jalan.

Sistem angkutan barang yang efisien adalah sistem yang dapat menjaga terjadinya keseimbangan atau keadaan yang optimal antara berat muatan yang diangkut, jarak tempuh perjalanan dan beban sumbu terberat yang sesuai dengan batas muatan yang diijinkan, sehingga dengan demikian pemilihan jenis kendaraan yang sesuai menjadi sangat penting untuk dapat menciptakan sistem angkutan barang yang efisien, aman dan tertib.

Secara umum penentuan jenis moda angkutan yang sesuai untuk berbagai kondisi angkutan barang, untuk angkutan barang dengan ciri jarak jauh dan berat disarankan untuk menggunakan moda angkutan kereta api atau angkutan laut dan trailer (multi sumbu), sedangkan untuk angkutan jarak dekat dan ringan dapat digunakan kendaraan angkut truk sedang maupun truk kecil (pick-up), untuk angkutan jarak dekat disamping

pengaturan dari jarak dan muatan dapat pula dibatasi oleh kondisi geometrik dan kelas jalan yang ada yang umumnya tergantung pada jenis kendaraan dan rencana kendaraan yang akan digunakan untuk perencanaan geometrik jalannya sehingga dapat melakukan pemilihan jenis moda untuk angkutan barang sebagai berikut pada tabel 1.

Tabel 1 : Pemilihan jenis moda untuk angkutan barang

JARAK	MUATAN	
	RINGAN	BERAT
Jauh	Gandengan Trailer & Semi Trailer Pesawat Cargo	Trailer Kereta Api Kapal Laut
Dekat	Pick-Up Truk Kecil Truk Sedang	Truk Besar Gandengan Semi Trailer

4. Tempat Peristirahatan Sementara Angkutan Barang

Tempat peristirahatan adalah sarana pelayanan dengan tujuan untuk keselamatan dan kenyamanan berkendara bagi pemakai jalan, yang merupakan suatu lingkungan dengan fasilitas parkir dan fasilitas pelayanan umum lainnya pada sisi jalan tol dan diluar jalan, dimana pengendara atau pemakai jalan tol dan non tol dapat berhenti dalam waktu yang relatif singkat untuk beristirahat ataupun untuk keperluan lainnya.

Tempat pemberhentian sementara angkutan barang terdapat jenis-jenis tempat peristirahatan dan tempat peristirahatan dapat dibedakan berdasarkan kelengkapan fasilitas, tempat peristirahatan dibagi menjadi dua bagian yaitu :

a. Tempat Parkir

Adalah bagian dari tempat peristirahatan yang didalamnya

terdapat tempat parkir, taman, toilet umum dan kios-kios, tempat parkir ini dapat digunakan oleh pengemudi untuk melepaskan kelelahan dan ketegangan, pada areal ini dibangun fasilitas-fasilitas seperti toilet umum, taman, kedai minum, telepon umum, kran air, juga papan informasi dan telepon darurat;

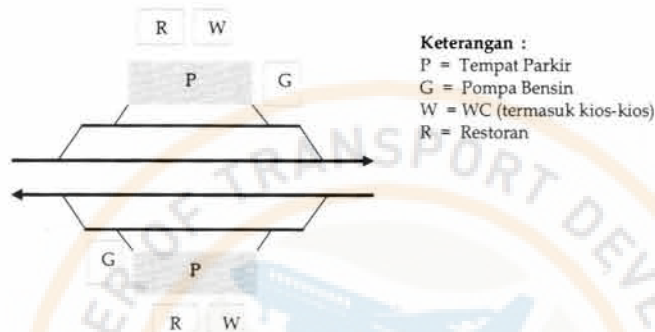
b. Tempat Pelayanan

Adalah bagian dari tempat peristirahatan yang minimal mempunyai stasiun bahan bakar (SPBU), toilet dan persil parkir.

c. Gambar Tempat Pemberhentian Sementara.

Pola dasar tempat peristirahatan ditempatkan pada masing-masing jalan utama. Tempat peristirahatan dibangun secara bebas pada masing-masing jurusan sehingga antara tempat peristirahatan yang satu dengan yang lainnya terpisah. Tempat peristirahatan yang paling umum digunakan karena fasilitas pelayanannya diletakkan lebih dekat ke jalan masuk. Penempatan masing-masing fasilitas diukur dari jalan utama secara berurutan antara lain, jalan menerus, jalur kendaraan dalam area, tempat parkir, restoran, kios, tempat istirahat terbuka, toilet umum dan

fasilitas bahan bakar. Tempat peristirahatan yang baik dapat terlihat panorama alam yang indah dan juga tidak dikelilingi oleh pemukiman penduduk yang padat (perkotaan) atau daerah tertutup, sebagai contoh lihat pada gambar 1.



Gambar 1. Tempat pemberhentian sementara

METODOLOGI

Kajian ini bersifat deskriptif dan kualitatif dengan melihat kenyataan yang ada pada angkutan barang umum di daerah pantai utara (pantura) arah batas akhir kota Jakarta-Cirebon dan sebaliknya.

Pendekatan yang digunakan dalam pembahasan kajian ini adalah dengan melihat kenyataan yang ada (*eksisting*) kondisi angkutan barang di wilayah pantai utara (pantura) dengan kondisi

yang seharusnya berdasarkan peraturan perundang-undangan mengenai prasarana jalan yang dijadikan tempat istirahat, pola operasinya dan pelayanan pengangkutannya.

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

1. Batas dan Jarak Koridor Pantai Utara Jakarta-Cirebon

Pergerakan barang antara Jakarta-Cirebon atau sebaliknya yang dikenal sebagai Koridor Pantai Utara (Pantura) berada diwilayah Jawa Barat yang berhubungan dengan akses oleh Propinsi Banten, DKI Jakarta dan Jawa Tengah, batas dan jarak koridor pantai utara Jakarta-Cirebon adalah sebagai terlihat pada tabel 2.

Tabel 2 : Batas dan jarak koridor pantai utara Jakarta-Cirebon

No	Daerah	Jarak
1.	Batas Jakarta - Rawa Pasung Bekasi	6,316 Km
2.	Rawa Pasung Bekasi - Karawang	41,289 Km
3.	Karawang - Cikampek	19,850 Km
4.	Cikampek - Pamanukan	45,424 Km
5.	Pamanukan Loh Bener	55,398 Km
6.	Loh Bener - Jati Barang	10,472 Km
7.	Loh Bener - Indramayu	7,366 Km
8.	Jatibarang - Palimanan	31,619 Km
9.	Indramayu - Karangampel	24,581 Km
10.	Palimanan - Cirebon	11,255 Km
11.	Karangampel - Cirebon	28,567 Km
12.	Cirebon - Batas Jawa Tengah	---

Sumber : Propinsi Jawa Barat Dalam Angka, Tahun 2009

2. Kebutuhan Perjalanan Angkutan Barang Saat Ini

Pergerakan barang didominasi oleh pergerakan kota Bandung, Bogor, Sukabumi, Bekasi dan Cirebon. Untuk pergerakan barang yang cukup besar di Bogor, Bekasi dan Cirebon dapat dipahami sebagai pergerakan yang bersifat ulang alik (commuter) karena letaknya yang dekat dengan Jakarta. Sedangkan Jakarta-Cirebon lebih disebabkan karena kedua kota tersebut merupakan pusat kegiatan ekonomi yang menimbulkan bangkitan sekali-gus pergerakan tarikan yang besar, dengan pola permintaan perjalanan tersebut, maka beban lalu lintas di dalam jaringan transportasi Koridor Jakarta-Cirebon melalui Pantai Utara relatif lebih besar dibandingkan dengan bagian tengah dan selatan sehingga konsekuensinya pengembangan jaringan transportasi di wilayah Pantai Utara mengalami laju yang juga lebih tinggi dibandingkan dengan wilayah lainnya.

3. Jaringan Jalan Pantai Utara Koridor Jakarta-Cirebon

Pembangunan akan semakin meningkat kalau didukung oleh transportasi darat yang tidak mengalami banyak hambatan, terutama dalam membawa hasil produksi dan

bahan baku. Transportasi darat merupakan salah satu sektor yang cukup besar peranannya dalam pembangunan karena kontribusinya untuk menembus isolasi suatu daerah. Konsep pola jaringan jalan raya di daerah Pantai Utara secara seluruhnya sebelum Propinsi Banten terbentuk adalah koridor Merak - Tangerang - DKI Jakarta - Cikampek - Cirebon. Pergerakan kenda-raan barang pada zona-zona trans-portasi juga termasuk terminal angkutan barang seperti terminal angkutan barang Gede Bage yang mempunyai spesifikasi seperti luas area kontainer dan kantor bersama, begitu juga pergerakan barang yang ada di Pantai Utara yang banyak berasal dari daerah industri di Lippo Cikarang dengan daerahnya JABABEKA sesuai dengan survei Asal Tujuan Trans-portasi Nasional tahun 2006 sebagai contoh barang yang bergerak dari dari 24 kabupaten/kota sebagai sampel hanya 7 kabupaten asal yaitu Kabu-paten Kuningan, Cirebon, Indramayu, Subang, Purwakarta, Karawang dan Bekasi. Ke 24 kabupaten/ Kota tujuan yaitu Kabupaten Bogor, Sukabumi, Cianjur, Bandung, Garut, Tasikmalaya, Ciamis, Kuningan, Cirebon Majalengka, Sumedang, Indramayu, Subang, Purwakarta, Kerawang, kota Bogor, Sukabumi, Bandung, Cirebon, Bekasi Depok, Cimahi, Tasikmalaya, Banjar adalah sebagai terlihat pada tabel 3.

Tabel 3 : Asal tujuan barang antar kabupaten/kota di lingkungan Jawa Barat Tahun 2006

No	Kabupaten Asal	Kabupaten/Kota Tujuan	Total *)
1.	Kuningan	24	35.066.822
2.	Cirebon	24	70.010.524
3.	Indramayu	24	46.351.790
4.	Subang	24	60.817802
5.	Purwakarta	24	31.236.488
6.	Karawang	24	64.894.939
7.	Bekasi	24	78.249.250

*) : Satuan dalam Ton/Tahun
Sumber : diolah, Asal Tujuan Transportasi Nasional, 2006

4. Opini Dinas Perhubungan Daerah

Berdasarkan hasil wawancara dan opini yang telah diolah dari Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota setempat yang dilalui jalur Pantai

Utara Jakarta-Cirebon akan keberadaan tempat peristirahatan sementara untuk angkutan barang dan telah didapat opininya terlihat pada tabel 4, 5, 6, 7, 8 :

Tabel 4. Opini Dinas Perhubungan Kabupaten Cirebon

No	Lokasi	Kegiatan	Uraian
1	Dinas Perhubungan Kabupaten Cirebon	Maksud	Agar angkutan barang yang menggunakan kendaraan berat tidak memasuki kota Cirebon dan mengurangi kemacetan lalu lintas, adanya pembongkaran dari kendaraan berat dan didistribusikan dengan kendaraan kecil di tempat pemberhentian sementara.
		Perencanaan	Telah ada, realisasi hanya sebatas persiapan lahan, perencanaan pembangunan/biaya, investor masih ragu-ragu
		Lokasi	Daerah Kanci antara Losari-Astanajapura
		Luas	Rencana 16 Ha, 6 Ha digunakan tempat pengujian kendaraan bermotor 10 Ha untuk tempat peristirahatan kendaraan barang
		Status	Lahan milik Pemda Cirebon

Sumber : Diolah

Tabel 5. Opini Dinas Perhubungan Bekasi

No	Lokasi	Kegiatan	Uraian
2	Dinas Perhubungan Bekasi	Maksud	Adanya masukan dari berbagai kalangan untuk membuat tempat pemberhentian sementara angkutan barang, Terminal nya belum ada
		Perencanaan	Pernah Dilakukan Studi
		Lokasi	Rawa pasang
		Luas	--
		Status	Lahan Tanah Kota Aset Kabupaten Bekasi

Sumber : Diolah

Tabel 6 : Opini Dinas Perhubungan Kabupaten Karawang

No	Lokasi	Kegiatan	Uraian
3	Dinas Perhubungan karawang	Maksud	Mengantisipasi kegiatan hari raya karena karawang merupakan pintu keluar kearah Jawa Tengah (lewat Cirebon) dan Kearah Bandung
		Perencanaan	Menampung pergerakan barang dari jalan tol cipularang, tol cirebon-karawang dan pelabuhan karawang
		Lokasi	Pangula (Cikampek)
		Luas	--
		Status	

Sumber : Diolah

Tabel 7 : Opini Dinas Perhubungan Kabupaten Subang

No	Lokasi	Kegiatan	Uraian
4.	Dinas Perhubungan Subang	Maksud	Tempat singgah sementara angkutan barang
		Perencanaan	Baru sebatas wacana
		Lokasi	--
		Luas	--
		Status	Lahan Kabupaten Subang

Sumber : Diolah

Tabel 8 : Opini Dinas Perhubungan Kabupaten Pamanukan

No	Lokasi	Kegiatan	Uraian
5.	Dinas Perhubungan Pamanukan	Maksud	Melakukan pemindahan dari angkutan barang yang parkir dipinggir-pinggir jalan dipindah ketempat lokasi peristirahatan
		Perencanaan	Pembuatan tempat pemberhentian skala kecil dan besar
		Lokasi	Batang Sari, Sukasari dan Karang Anyar
		Luas	--
		Status	--

Sumber : Diolah

5. Hasil Survei Terhadap Pengemudi Angkutan Barang

Pengamatan langsung dilapangan dilakukan di koridor Pantai utara dengan mengambil lokasi di daerah Cirebon, Bekasi, Karawang, Subang dan Pamanukan, wawancara dilaku-kan terhadap para pengemudi ang-kutan barang pada saat pengemudi sedang istirahat di tempat istirahat tidak resmi dengan jenis kendaraan truk 2 As, 3As dan > 3 As antar lain dihasilkan sebagai terlihat pada tabel 9 setelah diolah :

timur Kota Cirebon dan wilayah barat Jakarta dan Tangerang, kota-kota tersebut merupakan pusat distribusi barang untuk daerah Jawa dan Sumatera dan juga sebagai lintasar pergerakan angkutan barang Lintasan Pantai Utara Jakarta-Cikampek-Cirebon ditambah akses jalan tol Jakarta-Cikampek, Merak-Jakarta dan Palimanan-Kanci Cirebon dilihat dari pola perrgerakannya dikelompokan menjadi tiga pola pergerakan yaitu :

Tabel 9 : Hasil survey kepada pengemudi

No	Pertanyaan	Uraian
1.	Jenis Kendaraan	Jumlah kendaraan truk > 3 As yang terbesar meliwati koridor Jakarta Cirebon (Pantai Utara), dikarenakan pergerakan tersebut adalah pergerakan regional (antar propinsi)
2.	Umur Pengemudi	Umur pengemudi yang dominan adalah pengemudi dengan umur 30-40 Tahun dan kedua umur 40-50 Tahun ini merupakan umur pada masa produktif
3.	Kecepatan Tempuh	Kecepatan tempuh rata-rata 40-50 km/jam
4.	Kelelahan Pengemudi	Rata-rata kelelahan pengemudi yang tertinggi diatas 4 jam dan keduanya antara 3-4 jam dikarenakan waktu yang cukup lama disebabkan oleh berbagai hal macet, kerusakan jalan, banjir, pasar dan lain-lain
5.	Kekerapan Berhenti	Rata-rata pengemudi melakukan pemberhentian berkisar antara 1 – 2 kali untuk istirahat
6.	Fasilitas	Fasilitas yang diinginkan pengemudi angkutan barang pada saat istirahat adalah Tempat Makan, Penginapan, Toko/Kios, Ruang istirahat, Mushola, Pompa Bensin/Pelumas, Toilet, Tambal ban, Taman dan Bengkel

Sumber : Diolah

PEMBAHASAN

1. Rute dan Pola Angkutan Barang

Jaringan jalan Jakarta-Cirebon di Pantai Utara berorientasi pada pintu gerbang masuk dan keluar diwilayah

- a. Pola pergerakan antar kabupater dan kota di Propinsi Jawa Barat;
- b. Pola pergerakan pada kawasan andalan;
- c. Pola pergerakan antar kabupater dan kota pada propinsi Banten

Jakarta, Jawa barat dan Jawa Tengah serta perjalanan yang panjang dari Pulau Bali, ke Pulau Jawa ke Pulau Sumatera dan sebaliknya dengan membawa komoditas-komoditas yang disebar-kan pada daerah-daerah propinsi dan kabupaten kota.

2. Kriteria Penetapan Tempat Peristirahatan

Melihat pola pergerakan angkutan barang yang sedemikian tinggi di jalan Pantai Utara antara Jakarta-Cirebon dengan kendaraan yang rata-rata truk > 3As maka kriteria-kriteria yang diusulkan berdasarkan analisis bahwa berdasarkan tingkat kelelahan pengemudi yang mulai berjalan dari asal tujuan sudah mendapat hambatan di jalan antara lain jalan yang rusak, kegiatan masyarakat sekita jalan pantura seperti berdagang, pasar, parkir liar, kegiatan sosial dan agama, serta jumlah kendaraan yang melwati sehari-hari menjadikan perjalanan angkutan barang bertambah lama sehingga untuk pemberhentian sementara angkutan barang adalah sebagai berikut :

- Kriteria jarak atau waktu antara lokasi pemberhentian dengan daerah asal angkutan barang kurang lebih 4 km;
- Kriteria jarak atau waktu tempuh minimum antar 2 lokasi pemberhentian kurang lebih 4 jam;
- Kriteria batasan waktu masuk atau melalui daerah perkotaan
- Kriteria ketersediaan lahan;
- Kriteria kondisi lahan didasarkan pada aspek geografis, geologis, dan lingkungan;
- memperhitungkan volume lalu lintas angkutan barang jarak jauh yang cukup penting.

3. Lokasi Tempat Pemberhentian Sementara Di Pantura.

Berdasarkan usulan Dinas Perhubungan dan pengemudi akan tempat pemberhentian sementara angkutan barang pada koridor pantai utara antara Jakarta - Cirebon dan sebaliknya maka dipilih rencana lokasi adalah sebagaimana pata tabel 10.

Tabel 10. Kriteria tempat pemberhentiaan sementara angkutan barang

No	Kabupaten/Kota	Kriteria	
		Dishub	Pengemudi
1.	Batas Jakarta	--	--
2.	Bekasi	--	--
3.	Karawang	--	--
4.	Cikampek	Jomin Barat	Jatisari
5.		Sukasari	Sukamandi
6.		--	Ciasem
7.		--	Pamanukan
8.	Loh Bener	--	--
9.	Jatibarang	--	Kertasmaya
10.		--	Arjawinangun
11.	Palimanan	--	--
12.	Cirebon	--	--
13.	Loh Bener	--	--
14.	Indramayu	--	Indramayu
15.	Karangampel	--	--
16.	Cirebon	--	--
17.	Kanci	Kanci	---
18.	Batas Jawa Tengah	--	--

Sumber : Diolah

4. Fasilitas Tempat Pemberhentian Sementara

Fasilitas yang diusulkan untuk tempat pemberhentian sementara angkutan barang adalah dengan melihat tingkat kelelahan yang mencapai lebih 4 jam adalah maksimal untuk tempat pemberhentian sehingga berdasarkan hasil permintaan pengemudi fasilitas yang dibutuhkan dan tipikal seperti apa terlihat pada tabel 11.

- c. Pentingnya istirahat bagi pengemudi bila dilihat angkutan barang jarak jauh dan komoditas penting yang dibawa/angkut;
- d. Pemilihan kondisi lahan dilihat dari didasarkan pada letak geografis geologis dan lingkungan yang aman dari banjir, longsor dan struktur tanah yang tidak labil;
- e. Penentuan jarak atau waktu antara lokasi pemberhentian dengan

Tabel 11. Fasilitas tempat pemberhentian sementara

No	Fasilitas	Keterangan
1.	Lahan Parkir	Diperkirakan seluas 38.000 m2 untuk Jenis Kendaraan Truk 3 As dan semi Trailer dengan jumlah kendaraan 250 buah
2.	Tempat Makan	Diperkirakan seluas 1.300 m2 diperuntukan untuk tempat didalam/diluar tempat makan dengan segala kebutuhannya tempat duduk, meja dan warung
3.	Tempat Ruang Istirahat Bebas	Diperkirakan 660 m2 sebagai ruang gerak bebas para pengemudi dan kenek serta pengelola
4.	Toko	Seluas 270 m2 untuk kapasitas 500 orang
5.	Mushola	Seluas 135 m2 dengan kapasitas 135 orang
6.	Toilet	Seluas 270 untuk kapasitas 500 orang
7.	SPBU	Seluas 1.100 m2 untuk jumlah antrian 8 kendaraan
8.	Klinik Kesehatan	Seluas 110 m2 untuk melayani 500 orang
9.	Tempat Service	Seluas 300 m2
10.	Pos Keamanan	25 m2
	Taman	7.00m m2

Sumber : Diolah

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan sebagai berikut :

- 1. Kriteria penentuan lokasi tempat pemberhentian sementara antara lain adalah :
 - a. Ketersediaan lahan yang memadai dan strategis;
 - b. Penentuan titik pemberhentian yang disesuaikan dengan tingkat kelelahan waktu tempuh pengemudi;

- daerah asal angkutan barang agar lebih ideal sesuai tingkat kelelahan
- f. Kriteria batasan waktu masuk atau melalui daerah perkotaan yang situasinya tidak terprediksi seperti macet dan banjir dll.
- 2. Lokasi Tempat pemberhentian/istirahat sementara angkutan barang pada koridor pantai utara antara Jakarta-Cirebon sesuai dengan keinginan Pengemudi dan Dinas Perhubungan antara lain adalah :
 - a. Cikopo Purwakarta;
 - b. Pamanukan;

- c. Indramayu;
- e. Kanci, Cirebon;
- f. Sukamandi;

3. Fasilitas yang dibutuhkan didalam lokasi pemberhentian angkutan barang adalah lahan parkir, tempat makan, ruang istirahat, mushola, toilet, pompa bensin, taman, tempat kesehatan, tempat service/Suku Cadang dan pos keamanan.

B. Saran

1. Berdasarkan kriteria , lokasi, fasilitas serta tipe telah didapat, maka dalam memenuhi pembangunan Tempat Pemberhentian/istirahat Sementara Angkutan Barang harus dipertimbangkan bahwa daerah Jawa Barat banyak Pabrikasi, Industri, Pertanian, Perkebunan, Perikanan air tawar dan air laut begitu pula faktor regional yang ada di sepanjang koridor. Daerah di sekitar jalur Pantai Utara antara Jakarta-Cirebon memiliki volume lalu lintas yang tinggi dan juga merupakan pola pergerakan angkutan barang dari pintu-pintu masuk perbatasan propinsi Banten, DKI Jakarta, Jawa Tengah, DI Jogjakarta dengan terusnya Jawa Timur dan Bali serta Pulau Sumatera sehingga layak untuk mendapatkan perhatian utama dibandingkan dengan daerah lainnya.
2. Untuk solusi kemacetan lalu lintas di koridor jalan Pantura antara Jakarta-Cirebon dan sebaliknya dari sisi infrastruktur hendaknya jalan diperlebar minimal 30 m, jembatan di tambah menjadi 2 (dua) jembatan, larangan parkir di pinggir jalan, pengaturan pasar-pasar tradisional yang menggunakan bahu jalan dan terotol.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah;
- Undang-Undang RI Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan;
- Undang-Undang RI Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang;
- Kepmen Perhubungan No.KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum;
- Kepmen Perhubungan No, KM 63 Tahun 1993 Tentang Persyaratan Ambang batas Kelaikan jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Ruang Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak Muatanserta Komponennnya;
- Kepmen Negara Lingkungan Hidup No. KM 141 Tahun 2003 Tentang Ambang batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru Dan Kendaraan Bermotor Yang Sedang Diproduksi;
- Permen Perhubungan No. KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa lalu Lintas;
- PP RI No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan;
- PP RI No. 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan;
- PP RI No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan lalu Lintas Jalan;
- PP RI No. 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan Dan Pengemudi;

- PP RI No. 38 Tahun 2007 Tentang Kewenangan Pemerintah Dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah otonom
- Morlok, Edward K. 1991. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Penerbit Erlangga, Jakarta
- Poernomosidhi, I.F (2001), Fungsi dan Manfaat Pengangkutan, bahan Kuliah Pengantar Transportasi pada Program Pascasarjana Ilmu Lingkungan, Universitas Indonesia, Jakarta;
- Propinsi Jawa Barat Dalam Angka, Tahun 2010, Badan Pusat Statistik, Jakarta;
- Butir-Butir Pengarahan Dirjen Perhubungan Darat, Pada Rapat Koordinasi Teknis (RAKORNIS Perhubungan Darat, Surabaya, 4-6 Nopember 2008;
- Master Plant Transportasi darat, Layanan Transportasi Darat Yang Aman, Selamat, Mudah Dijangkau, Berdaya Saing Terintegrasi 2020, Jakarta 2005, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Departemen Perhubungan Jakarta;
- Hasil Pengolahan Data Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional 2006, Propinsi Jawa Barat, November 2006, Badan Penelitian dan Pengembang Perhubungan, PT LAPI ITB, Jakarta
- *) Lahir di Jakarta, 16 Agustus 1953 Pendidikan Lulus dari FISIP Universitas Terbuka, Jurusan Administrasi Negara Tahun 1995, Lulus Pasca Sarjana Program Magister Manajemen Universitas Tama Jagakarsa Tahun 2006, Saat ini sebaga Peneliti Madya Bidang Transportasi Darat

