

**KAJIAN TINGKAT PELAYANAN REST AREA JALAN TOL
MENURUT PERSEPSI PENGGUNA
(Studi Kasus : Ruas Jalan Tol Jakarta – Cikampek)**

TUGAS AKHIR

TKP - 481

Oleh:

RULIANTO HARTOPO

L2D 099 450



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2006**

ABSTRAKSI

Tingkat kecelakaan di jalan Tol yang setiap tahunnya terus bertambah menjadi alasan utama dibangunnya rest area. Keberadaan rest area sebagai salah satu fasilitas pelengkap fungsi jalan tol memiliki peran yang cukup penting dalam meminimalkan kecelakaan lalu lintas di jalan tol. Rest area merupakan salah satu bagian terpenting dari jalan tol yang letaknya berada pada daerah sisi pembatas jalan yang dilengkapi dengan prasarana pelengkap (Tomoaki Murakami, 1991). Akan tetapi rest area pada saat ini lebih terkesan sebagai fasilitas jalan tol yang hanya disediakan tanpa mempertimbangkan tingkat kebutuhan dan tingkat penyediaan sarana dan prasarana pendukungnya. Kondisi fasilitas pelayanan yang buruk menunjukkan rest area tersebut memiliki tingkat pelayanan yang buruk.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji tingkat pelayanan rest area jalan Tol Jakarta-Cikampek menurut preferensi pengguna dari jalan Tol yang nantinya diharapkan dapat menghasilkan rekomendasi mengenai pembangunan rest area yang sesuai dengan kebutuhan pengguna. Dalam mencapai tujuan tersebut maka ditetapkan sasaran studi yaitu identifikasi karakteristik pengguna rest area, identifikasi kondisi rest area, melakukan analisis karakteristik pengguna, melakukan analisis keterkaitan antara karakteristik pengguna dengan tingkat pelayanan, melakukan analisis tingkat pelayanan rest area berdasarkan kondisi dan ketersediaan sarana pelayanan.

Untuk dapat mengkaji tingkat pelayanan rest area digunakan variabel yang menjadi dasar penelitian ini. Variabel karakteristik pengunjung meliputi usia, pendidikan, pekerjaan, penghasilan, dan penggunaan moda. Variabel fasilitas pelayanan meliputi tempat ibadah, rumah makan, kios/toko, telepon umum, kamar mandi/ WC, taman, tempat parkir, bengkel, pomp bensin, dan tempat istirahat. Variabel tingkat pelayanan meliputi kondisi fasilitas pelayanan dan penyediaan fasilitas pelayanan. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode tabulasi silang dan metode skoring sturgess.

Dari hasil analisis tingkat pelayanan rest area diperoleh hasil bahwa pelayanan rest area tipe B memiliki skor tingkat pelayanan sebesar 24,69 yang menunjukkan bahwa tingkat pelayanan rest area ini masih buruk. Kondisi fasilitas pelayanan yang ada masih memiliki kondisi yang buruk. Sebanyak 53 responden menyatakan bahwa kondisi fasilitas pelayanan berupa tempat istirahat dan fasilitas taman masih buruk. Sedangkan rest area dengan tipe A memiliki skor tingkat pelayanan sebesar 33,67 yang menunjukkan bahwa rest area ini telah memiliki tingkat pelayanan yang sangat baik. Dari hasil kajian tingkat pelayanan rest area diperoleh hasil bahwa rest area tipe A pada pembangunan kedepannya, diharapkan pembangunan rest area lebih kepada pembangunan rest area tipe A yang terpadu dan memiliki fasilitas yang lengkap di mana sesuai dengan kondisi yang ada, pengunjung lebih memilih untuk menggunakan rest area tipe A yang memiliki fasilitas yang lengkap. Sedangkan untuk rest area tipe B, pengembangan rest area kedepannya diarahkan pada perbaikan kondisi dari tempat istirahat, tempat ibadah, kios/toko, bengkel, taman, serta fasilitas pelayanan KM/WC. Selain itu juga pengembangan diarahkan kepada peningkatan kualitas dari fasilitas rumah makan, KM/WC, kios/toko, dan tempat ibadah.

Dari analisis yang telah dilakukan maka diharapkan pihak pengelola melakukan perbaikan terhadap fasilitas pelayanan agar fasilitas tersebut nantinya dapat berfungsi sebagaimana mestinya, serta membuat suatu rencana penentuan lokasi rest area baru sebagai pengganti rest area yang telah ada.

Kata Kunci : Rest Area, Tingkat Pelayanan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap wilayah pastilah memiliki karakteristik yang berbeda. Keterkaitan antar wilayah maupun dengan kota merupakan suatu garis interaksi yang terus berhubungan. Suatu kota tidak terlepas dari berbagai aktivitas yang terdapat didalamnya, baik sosial maupun ekonomi. Aktivitas kota tersebut akan menimbulkan perkembangan pada pergerakan dalam kota maupun keluar kota. Perkembangan kota Jakarta sebagai ibu kota negara menuntut perkembangan diberbagai sektor dan hal ini meningkatkan arti penting dari transportasi. Sesuai dengan perkembangannya sebagai ibukota negara, kota Jakarta selalu diliputi dengan permasalahan jalan. Pertambahan jumlah penduduk yang tinggi mengakibatkan meningkatnya pergerakan di kota Jakarta. Tingkat kepadatan kendaraan yang semakin lama semakin tinggi membutuhkan suatu alternatif pemecahan yang pada akhirnya perlu diselenggarakannya jalan Tol sebagai jalan alternatif lintas jalan umum yang sudah ada (UU No. 38 Tahun 2004).

Jalan Tol sebagai salah satu prasarana jalan memiliki peranan yang penting bagi perkembangan wilayah. Jalan Tol diselenggarakan dengan tujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama diwilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Jalan Tol Jakarta-Cikampek merupakan koridor penghubung antar wilayah Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur di mana arus penumpang dan barang secara dominan melewati jalan Tol Jakarta-Cikampek. Pergerakan transportasi yang melalui jalan Tol Jakarta-Cikampek ini tidak hanya sebatas pergerakan internal di pulau Jawa saja, akan tetapi arus penumpang dan barang dari Sumatera dan Bali juga melalui jalan Tol Jakarta-Cikampek.

Jalan Tol sebagai jalan bebas hambatan merupakan jenis jalan yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi. Akan tetapi hal ini seringkali menyebabkan kecelakaan yang tidak sedikit menimbulkan korban jiwa. Salah satu faktor penyebabnya adalah rasa lelah dan rasa kantuk yang ditimbulkan akibat perjalanan jauh yang ditempuh pengemudi. Volume kendaraan merupakan salah satu pemicu terjadinya kecelakaan di jalan Tol. Jalan Tol Jakarta-Cikampek memiliki angka kepadatan yang tinggi. Volume lalulintas harian mencapai 289.592 (2005) dengan tingkat kecelakaan mencapai 35,21%. Berdasarkan data yang ada, ruas jalan Tol yang paling banyak kejadian kecelakaannya adalah jalan Tol Jakarta-Cikampek (995 kejadian)

kemudian diikuti Tol Jakarta-Tangerang (345), Cawang-Tomang-Cengkareng (319), Purbaleunyi (280 kejadian), Jagorawi (255 kejadian), Surabaya-Gempol (141 Kejadian), Palikanci (131 kejadian), Semarang (89 kejadian), dan Belmera (32 kejadian). Untuk lebih jelasnya lihat tabel 1.1 berikut ini :

TABEL I.1
JUMLAH KECELAKAAN DAN TINGKAT KECELAKAAN

Ruas Jalan Tol	Kendaraan KM	Jumlah Kecelakaan	Tingkat Kecelakaan	Jumlah Korban Meninggal	Tingkat Fatalitas
Jagorawi	5.418.860	255	12,89	22	1,11
Jakarta - Tangerang	2.995.445	349	31,92	12	1,1
Jakarta - Cikampek	7.742.623	995	35,21	59	2,09
Surabaya - Gempol	2.624.593	141	14,72	10	1,04
Cawang - Tomang - Cengkareng	4.970.745	319	17,58	13	0,72
Purbaleunyi	2.028.090	280	37,82	40	5,4
Belmera	527.411	32	16,62	1	0,52
Semarang	531.132	89	45,91	6	3,09
Palikanci	425.930	131	84,26	4	2,57

Sumber : PT Jasa Marga,2005

Kecelakaan lalu-lintas bisa terjadi karena kelalaian pengemudi, di mana pengemudi yang mengantuk dan lelah seringkali mengalami kecelakaan di jalan Tol. Selain itu emosi pengemudi yang tidak stabil saat berada di jalan Tol. Para pengemudi sering menganggap bahwa jalan Tol sebagai ajang kebut-kebutan. Sehingga mereka kurang waspada dan hal ini dapat berakibat fatal (Yusuf,1992).

Berdasarkan data statistik diatas, faktor kelalaian pengemudi menempati urutan teratas penyebab kecelakaan jalan Tol Jakarta-Cikampek. Sebanyak 778 kejadian (78,2%) kecelakaan di jalan Tol disebabkan oleh faktor pengemudi. Penyebab kecelakaan dari faktor pengemudi ini adalah kurang antisipasi dari pengemudi ketika akan mendahului kendaraan didepannya (65,12 %), karena mengantuk (30,72%), lengah (3,98%) dan lain-lain (0,13%). Pada faktor kendaraan, penyebab yang paling dominan adalah akibat ban pecah (60,68 %), kemudian karena selip (14,56 %), rem blong (13,59 %), kerusakan mekanis (8,74 %), kerusakan mesin (1,94%) dan lain-lain (0,49 %). Keberadaan marka jalan yang kurang memadai juga menyebabkan seringnya terjadi kecelakaan jalan Tol. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 1.2 berikut ini :

TABEL I.2
PENYEBAB KECELAKAAN JALAN TOL

FAKTOR PENYEBAB	JGR	JTB	JKP	SBY	PBL	BLM	SMR	PLK
PENGEMUDI								
a. Kurang Antisipasi	87	113	507	53	119	3	42	42
b. Lengah	4	12	31	2	4	3	3	0
c. Mengantuk	71	66	239	36	87	3	11	55
d. Mabuk	1	6	0	0	1	2	2	0
e. Tidak Tertib	3	19	0	12	4	0	0	0
f. Lain-lain	0	0	1	0	0	0	1	0
Total	166	216	778	103	215	11	59	97
KENDARAAN								
a. Ban Pecah	50	74	125	18	48	10	10	21
b. Selip	12	24	30	0	4	7	8	1
c. Rem Blong	3	19	28	7	3	2	9	5
d. Kerusakan Mesin	0	2	4	1	3	1	1	0
e. Kerusakan Mekanis	5	7	18	8	5	1	2	6
f. Lain-lain	2	1	1	4	0	0	0	0
Total	72	127	206	38	64	21	30	33
LINGKUNGAN								
a. Kendaraan Berhenti	4	3	0	0	1	0	0	0
b. Penyeberang	10	2	10	0	0	0	0	1
c. Asap Kendaraan	1	0	0	0	0	0	0	0
d. Asap Lingkungan	0	0	0	0	0	0	0	0
e. Kamtib	0	0	0	0	0	0	0	0
f. Hewan	0	0	1	0	0	0	0	0
g. Material di jalan	2	0	0	0	0	0	0	0
Total	17	5	11	0	1	0	0	1

Sumber : PT Jasa Marga 2005

Keterangan:

JTB : Jakarta-Tangerang Barat

SBY : Surabaya-Gempol

PLK : Palikanci

SMG : Semarang

JGR : Jagorawi

JKP : Jakarta-Cikampek

PBL : Purbaleunyi

BLM : Belmera

Jalan Tol Jakarta – Cikampek memiliki jumlah kecelakaan yang tinggi. Kecelakaan yang terjadi ini tidak sedikit menimbulkan korban jiwa dan kerugian materiil. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

TABEL I.3
DATA KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TOL

KETERANGAN	JGR	JTB	JKP	SBY	PBL	BLM	SMR	PLK
a. Jml. Kec. Tidak Ada Korban	80	181	432	62	63	19	49	88
b. Jml. Kec. Luka Ringan	83	105	281	37	100	5	22	28
c. Jml. Kec. Luka Berat	72	48	232	32	90	7	14	11
d. Jml. Kec. Peny. Kematian	20	15	50	10	27	1	4	4
Total	255	349	995	141	280	32	89	131
a. Jml. Korban Luka Ringan	220	160	717	107	306	12	49	117
b. Jml. Korban Luka Berat	119	50	371	48	171	9	23	21
c. Jml. Korban Meninggal	22	12	59	10	40	1	6	4
Total	361	222	1147	165	517	22	78	142
a. Jml. Kend. Tidak Rusak	29	48	285	42	95	4	21	7
b. Jml. Kend. Rusak Ringan	150	303	427	101	57	18	54	83
c. Jml. Kend. Rusak Berat	223	189	1093	92	313	13	59	50
Total Kendaraan Terlibat	402	540	1805	235	465	35	134	140
a. Kecelakaan Satu Kendaraan	133	228	426	74	129	26	48	103
b. Kecelakaan Dua Kendaraan	101	82	426	44	128	5	36	27
c. Kecelakaan Tiga Atau Lebih Kendaraan	21	39	143	23	23	1	5	1
Total	255	349	995	141	280	32	89	131

Sumber : PT Jasa Marga 2005

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa jumlah kecelakaan paling terbesar berada pada jalan tol Jakarta-Cikampek. Kecelakaan yang terjadi mengakibatkan jumlah korban yang cukup tinggi. Korban luka ringan mencapai 717 korban, korban luka berat mencapai 371 korban, dan korban meninggal dunia mencapai 59 orang.

Berdasarkan keterangan pada tabel-tabel diatas, faktor penyebab kecelakaan yang terjadi karena pengemudi kendaraan yang mengantuk adalah sebanyak 30,72% (239 kejadian). Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kecelakaan yang disebabkan karena mengantuk dan lelah terbilang cukup tinggi. Sebagai salah satu alternatif pemecahan masalah tersebut, dibutuhkan prasarana pelengkap jalan Tol guna menekan angka kecelakaan lalu lintas di jalan Tol. Prasarana pelengkap yang dimaksud adalah *rest area* yang juga merupakan salah satu persyaratan yang harus dimiliki oleh jalan bebas hambatan khususnya jalan Tol.

Rest area merupakan tempat peristirahatan sementara yang terdapat di jalan Tol dengan kelengkapan sarana dan prasarananya bagi para pengguna jalan Tol. *Rest area* yang memenuhi syarat adalah *rest area* yang telah dilengkapi fasilitas pendukung seperti bengkel, rumah makan, SPBU, telepon umum, tempat suplai air, kamar mandi dan wc umum, taman, tempat parkir, dan ruang istirahat (Tomoaki, 1991). *Rest area* digunakan sebagai tempat beristirahat sementara para pengemudi kendaraan yang mengalami kelelahan akibat perjalanan jarak jauh.

Keberadaan *rest area* sebagai tempat beristirahat sementara pada saat ini lebih terkesan sebagai fasilitas jalan Tol yang hanya disediakan tanpa mempertimbangkan tingkat kebutuhan dan tingkat penyediaan sarana dan prasarana pendukungnya, sehingga keberadaan *rest area* dirasa kurang berfungsi sebagaimana layaknya tempat istirahat sementara.

GAMBAR I.1
KONDISI FISIK SARANA PELAYANAN REST AREA
PADA BEBERAPA LOKASI REST AREA



Sumber : Hasil Observasi 2006

Berkaitan dengan kondisi dan penyediaan fasilitas pelayanan *rest area*, tingkat pelayanan *rest area* yang masih terbilang buruk pada beberapa *rest area* mencerminkan bahwa *rest area* yang ada belum berfungsi sebagaimana peruntukannya. Kecenderungan para pengguna untuk memanfaatkan fasilitas yang ada belumlah menunjukkan bahwa fasilitas yang disediakan telah memenuhi kebutuhan pengguna. Pada beberapa *rest area* tipe B misalnya, pemanfaatan tempat parkir kendaraan justru bukan hanya sekedar tempat parkir kendaraan, melainkan sebagai tempat untuk melepas rasa kantuk dan lelah pengemudi. Selain itu juga terlihat bahwa fasilitas pelayanan seperti KM/WC dan tempat ibadah yang jarang dimanfaatkan