PENENTUAN LOKASI DAN DESAIN LAYOUT *REST AREA* RUAS JALAN PALEMBANG – JAMBI KM 113 S/D KM 130 DI KABUPATEN MUSI BANYUASIN

PUTU IRMA AYU SURYANINGSIH[1], **WIDORISNOMO**[2], **TORANG HUTABARAT**[3]
Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jalan Raya Setu No 89, Cibuntu, Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520
putuirma23@gmail.com

ABSTRACT
Musi Banyuasin Regency is one of the regencies in South Sumatra Province which is traversed by the Sumatran crossing which has a major influence on transportation. One of the road transportation infrastructure that plays an important role is the rest area. The rest area is one of the road infrastructure that is used to rest both vehicles and people because the rest area plays an important role in safety, but besides that the rest area also functions as a parking lot for vehicles that have been parking on the side of the Palembang - Jambi road, a place to raise and lower passengers , and can help the local economy and society. Thus, a rest area is planned to support the smooth transportation and road safety activities by determining several alternative locations and the layout design plan used.
The analytical method used in this study is a four-step planning analysis (four step model), parking analysis, and land requirements analysis. The analysis was carried out using primary data derived from direct observations in the field and secondary data obtained from related agencies. The four-step model analysis is based on data in the field.
From this analysis, the results of the higher segment load are used as a reference in determining alternative locations and compared to determine the best location based on ranking. There are several parameters to consider in determining the location, namely segment load, accessibility level, v/c ratio, and speed. Then make a layout design by taking into account the land requirements per facility.
From this study, two alternative locations were obtained, namely at KM 113 and KM 130 with different location characteristics and the need for land for a rest area of 1.6 ha.
***Keywords** : Alternative Location, Four Step Model, Layout Design*

ABSTRAK
Kabupaten Musi Banyuasin merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Sumatera Selatan yang dilalui oleh jalur lintas Sumatera yang memberi pengaruh besar terhadap transportasi. Salah satu prasarana transportasi jalan yang berperan penting adalah *rest area*. *Rest area* merupakan salah satu prasarana jalan yang digunakan untuk istirahat baik kendaraan maupun orang karena rest area berperan penting dalam keselamatan, namun selain itu rest area juga berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan yang selama ini parkir di tepi jalan Palembang - Jambi, tempat menaikan dan menurunkan penumpang, serta dapat membantu perekonomian daerah dan masyarakat. Dengan demikian maka direncanakan rest area untuk mendukung kelancaran kegiatan transportasi dan keselamatan jalan dengan menentukan beberapa lokasi alternatif dan rencana desain layout yang digunakan.
Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis perencanaan empat tahap (*four step model*), analisis parkir, dan analis kebutuhan lahan. Analisis dilakukan dengan menggunakan data primer yang berasal dari pengamatan langsung di lapangan dan data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait. Untuk analisis *four step model* dilakukan berdasarkan data di lapangan. Dari anaisis tersebut didapat hasil beban ruas yang lebih tinggi dijadikan acuan dalam menentukan alternatif lokasi dan dibandingkan untuk menentukan lokasi terbaik berdasarkan perangkingan. Adapun beberapa parameter yang diperhatikan dalam menentukan lokasi yaitu beban ruas, tingkat aksesibilitas, v/c ratio, dan kecepatan. Kemudian membuat desain layout dengan dengan memperhatikan kebutuhan lahan per fasilitas.
Dari penelitian ini didapat dua alternatif lokasi yaitu pada KM 113 dan KM 130 dengan karakteristik lokasi yang berbeda serta kebutuhan lahan untuk rest area sebesar 1,6 Ha.
Kata kunci : *Alterntif Lokasi, Four Step Model, Desain Layout*

[1]Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
[2,3]Dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

PENDAHULUAN

Perkembangan infrastruktur suatu daerah memberikan kemudahan untuk masyarakat dalam memenuhi kebutuhan. Dalam pemenuhan kebutuhan tersebut menimbulkan mobilitas baik orang maupun barang yang jangkauannya lebih luas dan jumlahnya semakin besar, oleh karena itu diperlukan penambahan maupun pengembangan sarana dan prasarana transportasi. Salah satu prasarana transportasi jalan yang berperan penting adalah *rest area*. Tempat Istirahat dan Pelayanan yang selanjutnya disebut TIP adalah suatu tempat istirahat yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas umum bagi pengguna Jalan Tol, sehingga baik bagi pengemudi, penumpang, maupun kendaraannya dapat beristirahat untuk sementara (Permen PUPR No 10 Tahun 2018). *Rest area* merupakan salah satu prasarana jalan yang digunakan untuk istirahat baik kendaraan maupun orang selain itu *rest area* juga bisa dijadikan tempat untuk menaikan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda juga bisa parkir di dalam *rest area*. *Rest area* juga dapat membantu perekonomian masyarakat sekitar dengan adanya rest area masyarakat dapat membuka kios dan menjual hasil daerahnya sendiri dan oleh-oleh khas daerah tersebut seperti minyak sawit.

Untuk mendukung kelancaran pergerakan dan aktivitas, *rest area* memiliki peran penting terkait dengan masalah keselamatan penumpang danpengemudi dengan menggunakan jasa angkutan, baik angkutan pribadimaupun angkutan umum. Karena pada ruas jalan Palembang – Jambi jugamerupakan daerah rawan kecelakaan dengan angka kecelakaan mencapai48 kejadian/tahun dan dengan penyebab kecelakaan yaitu faktor manusia yang kelelahan,dengan demikian rest area ini dapat membantu menekan angka kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Palembang – Jambi. Kendaraan umum yang digunakan masyarakat biasanya bus antar kota antar provinsi (AKAP) dan bus antar kota dalam provinsi (AKDP) yang kapasitasnya cukup besar untukmembantu mengatasi masalah transportasi. Selain angkutan umum kendaraan yang digunakan juga merupakan kedaraan pribadi dan juga angkutan barang yang dapat membantu masyarakat dalam memobillisasi pergerakan dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari.

Dalam perencanaan *rest area* perlu memperhatikan beberapa aspek pemilihan lokasi dan usulan desain layout dengan pertimbangan bahwa *rest area* tersebut memiliki skala yang lebih kompleks dan terdapat aktivitas-aktivitas didalamnya, serta menekan dampak negatif yang timbul dari adanya *rest area* tersebut. *Rest Area* tersebut diharapkan menjadi rest area yang memadai untuk menampung kegiatan tranportasi terutama dalam mendukung keselamatan lalu lintas.

Kabupaten Musi Banyuasin memiliki letak yang strategis karena dilintasi oleh Jalur Lintas Sumatera dimana jalur ini merupakan jalur yang cukup ramai dilintasi semua angkutan. Dan dialamnya terdapat pusat perbeanjaan Pasar Sungai Lilin yang biasa dijadikan tempat istirahat penumpang dan kendaraan.

Di kawasan Sungai lilin ini merupakan kawasan dengan tingkat kedatangan angkutan yang lumayan besar yaitu mencapai 1.251 kendaraan/hari. *Rest area* ini juga akan dijadikan sebagai tempat pemberhentian angkutan-angkutan yang selama ini berhenti di sembarang tempat seperti parkir di depan ruko atau pasar dan ada yang berhenti sembarang di tepi jalan. *Rest area* ini sangat penting untuk angkutan pribadimaupun angkutan umum mengingat jalan yang dilalui yaitu Lintas Sumatera,maka Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam (UU Nomor 22 tahun 2009 pasal 90 ayat (3)).

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan metodologi penelitian dari tahap awal mengidentifikasi masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan data, analisis kondisi lalu lintas

eksisting, permodelan transportasi, model lalu lintas eksisting, rekomendasi dan menghasilkan kesimpulan serta saran.

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Permodelan Transportasi

Perencanaan transportasi empat tahap *(four step model*) merupakan metode perencanaan transportasi empat tahap suatu pendekatan perencanaan transportasi klasik yang melalui empat tahapan perencanaan.

1. Analisis Bangkitan Perjalanan

   Merupakan tahapan yang digunakan dalam memperkirakan jumlah perjalanan yang berasal atau bertujuan di suatu zona dalam analisis lalu lintas.

Tabel 1. Hasil Analisis Bangkitan dan Tarikan Perjalanan

No	Zona	Bangkitan Perjalanan	Tarikan Perjalanan
1	1	8	3
2	2	10	12
3	3	27	26
4	4	11	12
5	5	13	14
6	6	33	21
7	7	10	24
8	8	16	11
9	9	40	54
10	10	13	15
11	11	30	32
12	12	150	187
13	13	60	59
14	14	37	32
15	15	36	45
16	E1	37	34
17	E2	495	476

Sumber : Peneliti, 2021

Berdasarkan data dari tabel diatas jumlah bangkitan perjalanan terbesar terdapatpada Zona E2 dengan jumlah 495 orang/hari dimana zona tersebut merupakan zona eksternal, untuk zona internal dengan bangkitan terbesar yaitu 160 orang/hari dan bangkitan terendah pada Zona 1 dengan jumlah 8 orang/hari. Tarikan terbesar terdapat pada Zona E2 dengan jumlah 476 orang/hari yang termasuk zona eksternal, untuk zona internal tarikan terbesar ada pada Zona 12 sebesar 187 orang/hari dan tarikan terendah pada Zona 1 dengan jumlah 3 orang/hari.

2. Analisis Sebaran Perjalanan

   Sebaran Perjalanan atau Distribusi perjalanan merupakan jumlah perjalanan yang bermula dari suatu zona asal yang menyebar ke banyak zona tujuan atau sebaliknya jumlah perjalanan yang datang mengumpulke suatu zona tujuan yang sebelumnya berasal dari sejumlah zona asal.

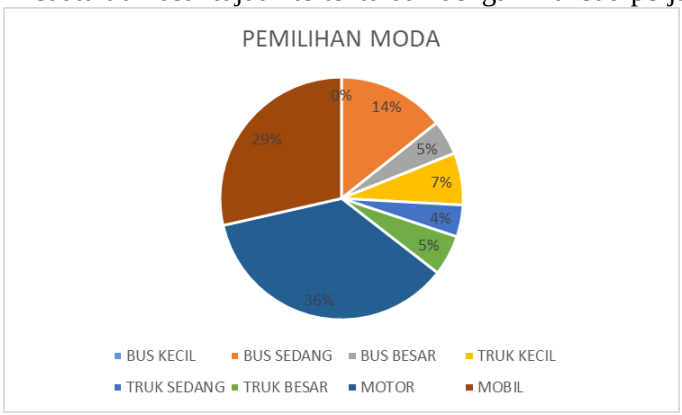
Tabel 2. Hasil Analisis Distribusi Perjalanan

O / D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	E1	E2	TOTAL
1	0	7	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	22
2	4	0	11	4	0	0	0	0	7	0	0	11	0	0	0	0	4	40
3	4	4	0	0	4	7	4	0	7	0	4	18	4	0	0	4	4	61
4	0	4	7	0	0	0	0	0	11	4	0	14	4	0	0	0	0	43
5	0	7	7	0	0	4	0	4	11	0	7	14	7	0	4	0	0	65
6	0	4	11	4	4	0	7	7	14	7	11	51	11	7	7	4	11	159
7	0	0	0	0	7	4	0	0	14	0	4	22	4	0	4	7	7	72
8	0	4	4	0	0	7	0	0	11	4	11	22	11	4	4	0	4	83
9	0	4	14	4	7	7	7	7	0	4	4	47	29	11	11	11	18	185
10	0	0	0	0	0	7	4	0	7	0	4	18	4	7	7	0	14	72
11	0	0	7	0	0	11	7	0	18	7	0	43	18	14	18	7	18	170
12	7	11	14	4	4	11	14	18	43	7	25	0	32	40	40	25	43	338
13	0	0	4	0	4	7	7	4	11	7	18	43	0	14	22	11	18	169
14	0	0	4	0	0	7	4	7	7	7	22	47	18	0	18	11	29	180
15	0	0	0	0	0	7	4	0	4	0	11	25	22	7	0	18	32	129
E1	0	0	7	4	0	4	0	0	7	0	14	29	4	4	7	0	22	101
E2	0	4	0	0	4	0	0	4	14	7	14	68	25	29	14	11	0	194
TOTAL	14,4147	46,8065	97,3401	17,9772	32,5565	82,6784	57,8233	50,369	193,775	53,8491	147,462	471,709	191,282	137,433	155,657	108,192	223,674	2083

Sumber : Peneliti, 2021

3. Analisis Pemilihan Moda

Tahap pemilihan moda merupakan suatu tahapan proses perencanaan angkutan yang berfungsi untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui proporsi penggunaan moda transportasi yang tersediauntuk melayani suatu titik asal tujuan tertentu dan dengan maksud perjalanan tertentu juga.



Gambar 1. Hasil Analisis Pemilihan Moda
Sumber : Peneliti, 2021

4. Analisis Pembebanan

Pembebanan perjalanan merupakan tahap akhir dalam pembuatan model transportasi, yang sekaligus merupakan pembebanan perjalanan yang dibangkitkan dari tiap-tiap zona ke zona tujuan melalui ruas jalan sesuai. Untuk mengetahui tahap Pembebanan Lalu Lintas maka dilakukan dengan menggunakan bantuan software PTV Visum 2021.

Tabel 3. Hasil Analisis Pembebanan Lalu Lintas

No	NAMA JALAN	BEBAN RUAS
1	Jl. Palembang - Jambi (Lintas Sumatera) I	176
2	Jl. Palembang - Jambi (Lintas Sumatera) II	798
3	Jl. Palembang - Jambi (Lintas Sumatera) III	919
4	Jl. Palembang - Jambi (Lintas Sumatera) IV	766
5	Jl. Palembang - Jambi (Lintas Sumatera) V	453
6	Jl. Palembang - Jambi (Lintas Sumatera) VI	393
7	Jl. Palembang - Jambi (Lintas Sumatera) VII	472

Sumber : Peneliti, 2021

PENENTUAN LOKASI *REST AREA*

Berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 10 Tahun 2018 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol dalam pasal 8, pemilihan lokasi *rest area* dilakukan dengan memperhatikan :

a. TIP tipe A disediakan paling sedikit 1 (satu) untuk setiap jarak 50 km (lima puluh kilometer) setiap jurusan
b. Jarak TIP tipe A dengan TIP tipe A berikutnya yaitu paling sedikit 20 km (dua puluh kilometer)
c. TIP tipe B dapat disediakan pada Jalan Tol antarkota yang memilikipanjang lebih dari 30 km (tiga puluh kilometer)
d. Jarak minimum antara TIP tipe A dan TIP tipe B yaitu 10 km (sepuluhkilometer)
e. Jarak minimum antara TIP tipe B dan TIP tipe B berikutnya yaitu 10 km (sepuluhkilometer)
f. Jarak minimum antara TIP tipe C dan TIP tipe A, TIP tipe B serta TIP tipe C yaitu 2 km (dua kilometer).

Persyaratan lain yang harus dipenuhi oleh sebuah lokasi *rest area* adalah sebagai berikut :

Faktor-faktor penting yang menjadi pertimbangan dalam penentuan lokasi suatu kegiatan menurut kesimpulan teori Kotler (2009) dalam Lempoy, dkk (2015), Tjiptono (2007) dan Hurriyati (2015 dalam Mayasari (2017) adalah :

a. Kemudahan (akses) suatu lokasi dapat dijangkau dengan mudah oleh sarana transportasi umum
b. Visibilitas yang terkait dengan posisi lokasi yang dapat dilihat dengan jelas
c. Lalu lintas (traffic) terkait dengan banyaknya orang yang melewati lokasi tersebut dapat memberi peluang terjadinya buying dan juga terkait dengan kepadatan dan kemacetan lalu lintas
d. Area parkir yang luas untuk kendaraan
e. Ekspansi yang terkait dengan tersedianya tempat yang cukup luas jika dikemudian hari dilakukan perluasan usaha yang ada
f. Lingkungan (terkait dengan daerah sekitar yang mendukung produk yang ditawarkan)
g. Peraturan Pemerintah (terkait dengan ketentuan diperbolehkan atau tidaknya suatu lokasi dibangun).

Faktor pemilihan lokasi untuk rest area menurut Purnamasari (2012) antara lain :

a. Kondisi jalan yang mampu menampung akan adanya rest area di daerah tersebut
b. Kondisi kepadatan penduduk
c. Tingkat rasa lelah pengemudi untuk bisa mengembalikan kesegaran agar bisa melanjutkan perjalanan.

Faktor yang menjadi pertimbangan dalam pengembangan rest area menurut Final Report National Transport Comission yaitu :

a. Kondisi topografi
b. Landmark atau pemandangan indah
c. Kualitas lingkungan
d. Ketersediaan utilitas yang mendukung
e. Kedekatan dengan persimpangan jalan utama
f. Volume lalu lintas
g. Kebutuhan lahan
h. Keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan

Parameter Kesesuaian Lokasi *Rest Area*

a. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi dari bangkitan dan pergerakan yang berkaitan dengan tata guna lahan (Tamin, 2014)
b. Ketersediaan lahan sebaiknya juga melihat aspek fisik, hukum dan sosialbudaya (Baja, 2012)

c. Penggunaan suatu lahan untuk dijadikan sebagai tempat berdirinya suatu properti harus memperhatikan aspek fisik yaitu kondisi lahan yangdilihat berdasarkan karakteristik lahan terkait ukuran, bentuk, kemiringandan aksesibilitas suatu lahan (Timang, 2017)
d. Kesesuaian lokasi tempat istirahat dengan penataan ruang dan perizinanlingkungan yaitu berada pada tanah yang dikuasai oleh pemerintah ataudapat melalui proses pembebasan lahan (Perencanaan Tempat IstirahatPada Jalan Umum Kementrian PUPR 2018)
e. Konflik penggunaan lahan didefinisikan sebagai ketidaksesuaian kepentingan antar kelompok pada suatu unit lahan (Hakim, 2016)
f. Ketentuan jarak antar rest area di jalan tol berkisar antara 40-50 km, sedangkan jarak rest area di jalan non tol dapat mengacu pada ketentuan rest area di jalan arteri berjarak 25 km (Kepala BPJT Kementrian PUPR dalam Imandiar, 2018).

USULAN LOKASI

1. Lokasi Alternatif 1

   Lokasi Alternatif 1 berada pada zona 12 yaitu terletak pada ruas jalan Palembang – Jambi KM 113 yang memiliki kapasitas ruas sebesar 2480,66 smp/jam dengan volume lalu lintas 1022.60 smp/jam, kecepatan sebesar 57,60 km/jam, kepadatan 1540,60 kendaraan/km dan V/C 0,83 dengan LOS yaitu D. Kondisi tata guna lahan pada pada lokasi alternatif 1 dapat dilihat pada gambar V.5 Lokasi ini memiliki lahankosong dengan luas lahan yang tersedia yaitu 2,7 Ha, sehingga nantinya cukup untuk dapat dibangun *rest area.* Lahan kosong ini tidak berpengaruh terhadap pemukiman karena letaknya yang jauh dari pemukiman yang jumlah penduduknya tinggi. Letak topografi lahan ini berada pada dataran rendah. Aksesibilitas lokasi ini berdasarkan jarak terhadap Simpul Dermaga Sungai Lilin (Zona12) sejauh 0,5 km, Jarak terhadap Pusat Perbelanjaan Pasar Sungai Lilin(Zona 12) sejauh 0,4 km, Jarak terhadap titik kordon luar Utara arah Provinsi Jambi (Zona 1) sejauh 121 km dan Jarak terhadap kordon luarSelatan arah Kota Palembang (Zona 15) sejauh 34 km. Adapun rest area bayangan berupa rumah makan dengan luas yang cukup besar sehingga menampung kendaraan-kendaraan yang ingin istirahat, dan terdapat 2 (dua) yaitu RM Musi Indah dan RM Pagi Sore. Namun jarak antara lokasi ini dengan RM Pagi Sore sejauh 10 km dan jarak dengan RM Musi Indah sejauh 35,5 km. Dengan jarak yang cukup jauh degan rest area bayangan ini maka memungkinkan adanya usulan rest area di lokasi alternatif 1 ini.

Gambar 2. Lokasi Alternatif 1 (Lahan Kosong)

2. Lokasi Alternatif 2

   Lokasi Alternatif 2 berada pada zona 9 yaitu terletak pada ruas jalan Palembang – Jambi KM 130 yang memiliki kapasitas ruas sebesar 2616,96 smp/jam dengan volume lalu lintas 903,21 smp/jam, kecepatansebesar 57 km/jam, kepadatan 936,66 kendaraan/km dan V/C 0,69 dengan LOS yaitu C. Kondisi tata guna lahan pada pada lokasi alternatif2 dapat dilihat pada gambar V.7 Lokasi ini merupakan perkebunan seluas 3,7 Ha, sehingga cukup untuk dibangun *rest area.* Lahan ini tidak berpengaruh terhadap pemukiman karena letaknya yang jauh dari pemukiman dan jumlah

penduduknya yang rendah. Letak topografilahan ini berada pada dataran rendah. Aksesibilitas lokasi ini berdasarkan jarak terhadap Simpul Dermaga Sungai Lilin (Zona 12) sejauh 16,1 km, Jarak terhadap Pusat Perbelanjaan Pasar Sungai Lilin (Zona 12) sejauh 16 km, Jarak terhadap titik kordon luar Utara arah Provinsi Jambi (Zona 1) sejauh 105 km dan Jarak terhadap kordon luarSelatan arah Kota Palembang (Zona 15) sejauh 50 km. Adapun rest area bayangan berupa rumah makan dengan luas yang cukup besar sehingga menampung kendaraan-kendaraan yang ingin istirahat, dan terdapat 2 (dua) yaitu RM Musi Indah dan RM Pagi Sore. Namun jarak antara lokasi ini dengan RM Pagi Sore sejauh 26 km dan jarak dengan RM Musi Indah sejauh 51 km. Dengan jarak yang cukup jauh degan rest area bayangan ini maka memungkinkan adanya usulan rest area di lokasi alternatif 2 ini.

Gambar 3. Lokasi Alternatif 2 (Perkebunan)

PENENTUAN LOKASI DENGAN PERANGKINGAN

Perangkingan ini dilakukan terhadap alternatif lokasi, Nilai dari masing-masing kriteria diberikan melihat dari nilai paling baik yaitu nilai 1 dan semakin terburuk yaitu nilai 2, sedangkan untuk ranking diberikan nilai 2 adalah yang terburuk hingga nilai 1 ke yang terbaik.

Tabel 4. Hasil Perangkingan Alternatif Lokasi *Rest Area*

No	Nama RuasJalan	Beban Ruas	Skor	Aksesibilitas	Skor	V/C ratio	Skor	Kecepatan	Skor	Total	Rangking
1	KM 113	919	1	16542	1	0,83	2	57,60	1	5	1
2	KM 130	766	2	16852	2	0,69	1	57	2	7	2

Sumber : Peneliti, 2021

Berdasarkan tabel perangkingan diatas maka didapatkan bahwa lokasi alternatif 1 merupakan lokasi terbaik yaitu terletak pada KM 113 di zona 12 karena dengan pergerakan paling besar dan lokasi yang dekat dengan pusat kegiatan (pasar).

USULAN DESAIN LAYOUT

1. Kebutuhan Lahan

   Untuk menentukan kebutuhan lahan, pertama kita harus menentukan jumlah pengguna yaitu pengguna angkutan umum, kendaraan pribadi, maupun angkutan barang dengan menggunakan metode asumsi dan pengamatan langsung di lokasi henti sembarangan di tepi jalan Palembang – Jambi. Penentuan luas lahan ini mengacu pada Ernst Neufert pada buku Data Arsitek dan buku Matric Handbook oleh David Adler.

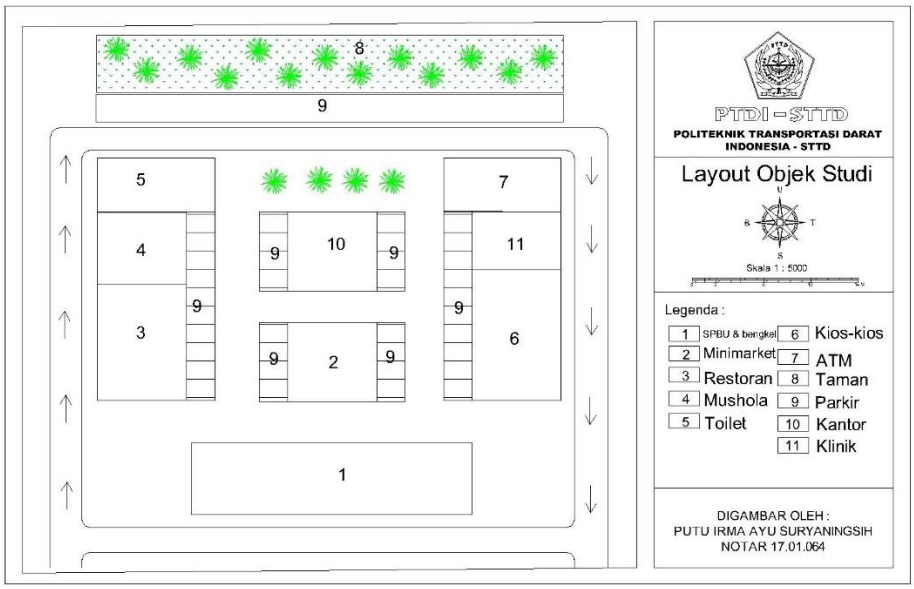
Tabel 5. Hasil Analisis Kebutuhan Lahan Per Fasilitas

No	Fasilitas	Luas (m^2)
1	Bengkel & Car Wash	2.377
2	SPBU	4.217
3	Restaurant	1.320
4	Minimarket	2.240
5	ATM Center	39
6	Toilet	461
7	Mushola	1.560
8	Pusat Informasi	250
9	Rekreasi	910
10	Klinik	1.594
11	Kantor Pengelola	78
12	Bangunan Service	223
13	Parkir	895,34
Total		**15.964,34**

Sumber : Peneliti, 2021

Berdasarkan data diatas maka dperoleh total keseluruhan lahan yangdibutuhkan yaitu 15.964,34 m^2.

2. Desain Layout



Gambar 4. Usulan Desain Layout
Sumber : Peneliti, 2021

KESIMPULAN

Berdasarkan perhitungan dan analisa yang sudah dilakukan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kondisi eksisting pada parkir di tepi jalan arteri saat ini, sudah tidak mampumenampung kendaraan yang parkir dikarenakan jumlah kendaraan yang parkir lebih besar dibandingkan dengan jumlah petak parkir yang tersedia.Hal ini mengakibatkan terganggunya kegiatan lalu lintas.
2. Untuk ususlan lokasi *rest area* yang dipilih berdasarkan hasil analisis makaterdapat 2 alternatif lokasi yang dipilih yaitu pada KM 113 dan KM 130.
3. Desain layout ditentukan berdasarkan kebutuhan lahan per masing-masingfasilitas sehingga didapatkan kebutuhan lahan sebesar 15.964,34 m^2.

DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2009. *Undang – Undang RepublikIndonesia Nomor 22 Tahun 20019 Tentang Lalu Lintas Dan Angktan Jalan*. Jakarta: Pustaka Timur.

Kementerian Perhubungan. 2006. *Keputusan Mentri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan.* Jakarta: Menteri Perhubungan.

Kementerian PUPR. 2018. *Peraturan Mentri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 10/PRT/M/2018 Tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol*. Jakarta: Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Kementerian Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2001. *Keputusan Mentri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 354/KPTS/M/2001 Tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol.* Jakarta: Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah.

Kementerian Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2001. *Keputusan Mentri Permukiman dan Prasarana Wilayah No. 353/KPTS/M/2001 Tentang Ketentuan Teknik, Tata Cara Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan Tol.* Jakarta: Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah.

Badan Pusat Statistik. 2020. *Kabupaten Musi Banyuasin Dalam Angka 2020*. Musi Banyuasin : Badan Pusat Statistik Kabupaten Musi Banyuasin.

_____1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Bina Marga

Munawar, Ahmad, 2004. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta : Penerbit Beta Offset

Neufert, Ernst, 1996. *Data Arsitek Edisi 33 Jilid 1*. Jakarta : Penerbit Erlangga. (Alih Bahasa oleh Sunarto tjahjadi)

Neufert, Ernst, 2003. *Data Arsitek Edisi Kedua Jilid 2*. Jakarta : Penerbit Erlangga. (Alih Bahasa oleh Sjamsu Amril)

Adler, David, 2018. *Metric Handbook Planning and Design Data Third Edition*. Architectural Press, Oxford.

Ulaikah, A., Wiwik, W.W. dan Sukamen. 2015. Perencanaan Rest Area Wilayah Suramadu di Kabupaten Bangkalan Madura. Jawa Timur.

Hendika, Y.W., Wahyu, H. dan Ratna, A. 2015. Rest Area di Jalan Lintas Pekanbaru – Dumai dengan Pendekatan Arsitektur Hijau. Riau.

Dzikri, R. 2020. Perencanaan Rest Area Tol Lintas Sumatera di Lampung Selatan dengan Pendekatan Ekologi Arsitektur. Lampung.

Andi, O.P. 2017. Rest Area Tol Pejagan – Pemalang dengan Pendekatan Arsitektur Perilaku. Jawa Tengah.

Shinta, M.C.T., Arief, S. dan Widyanto, H.S. 2019. Penentuan Alternatif Lokasi Rest Area Karangploso Kabupaten Malang. Jawa Timur.

Enggar, P. 2017. Pengembangan dan Perencanaan Rest Area KM 276 Tol Brebes – Pemalang sebagai Alternatif Sarana Rekreasi. Jawa Tengah.

Wikipedia bahasa Indonesia. 2021. Tempat istirahat - Wikipedia bahasa Indonesia, ensiklopedia bebas (akses 28 Juni 2021)

Urban.id. 2021. Pemkab Muba Perjuangkan Penetapan Lokasi Pintu Tol dan Rest Area untuk UMKM | kumparan.com (akses 2 Juli 2021)