

MODEL PENGELOLAAN TEMPAT ISTIRAHAT PADA JALAN NON TOL (MANAGEMENT MODEL OF REST AREA ON NON TOLL ROADS)

Harlan Pangihutan¹⁾, Hendra Hendrawan²⁾

^{1),2)}Puslitbang Jalan dan Jembatan

^{1),2)}Jalan A.H. Nasution No. 264, Bandung, 40294

e-mail: ¹⁾harlan.pangihutan@pusjatan.pu.go.id, ²⁾hendra2wan@pusjatan.pu.go.id

Diterima: 15 November 2016; direvisi; 30 November 2016; disetujui: 16 Desember 2016

ABSTRAK

Tempat istirahat merupakan bagian dari perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan yang pelaksanaannya merupakan kewajiban dari penyelenggara jalan. Tujuan dari penyediaan tempat istirahat pada jalan non tol selain untuk mengurangi jumlah kecelakaan juga untuk mendorong pengembangan ekonomi lokal daerah setempat. Investasi yang diperlukan untuk mengelola tempat istirahat tidaklah sedikit, dengan demikian diperlukan model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan yang optimal agar tempat istirahat pada jalan non tol dapat berkelanjutan. Tulisan ini bertujuan untuk membahas model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan yang optimal yang sesuai dengan kondisi di Indonesia. Metode yang digunakan untuk menjawab tujuan tersebut yaitu melalui kajian pustaka terkait legalitas hukum dan wawancara dengan pemangku kepentingan. Hasil kajian dan wawancara dianalisis secara deskriptif kualitatif. Berdasarkan hasil analisis diperoleh bahwa model kelembagaan yang tepat mengacu kepada regulasi yang ada yaitu Unit Pelayanan Teknis (UPT). Jenis pembiayaan dengan bentuk UPT hanya mencakup kegiatan pemeliharaan dan operasional manajemen. Standar pelayanan bentuk UPT ini mencakup perkerasan jalan, tempat parkir, utilitas, dan fasilitas yang mencakup pengamanan, pemeliharaan aset, serta operasional manajemen.

Kata kunci: tempat istirahat, jalan non tol, model kelembagaan, UPT, pembiayaan, standar pelayanan

ABSTRACT

Rest area is a part of road facilities which is not directly related to road users and its implementation is the authority of road organizer. The purpose of non toll rest area provision is to reduce the number of traffic accidents and also to encourage local economic growth. To manage such area requires relatively big investment, therefore, institutional model, financing and optimum service standard are required, so that it becomes sustainable. The study aims to discuss institutional model, financing and optimum standard of services suited to Indonesian condition. The method used to achieve the goal is by conducting literature review related to legal aspects and stakeholder interview. The results were analyzed by qualitative and descriptive methods. Based on that analysis result, suitable institutional model conforming with the existing regulation is Technical Service Unit (TSU), financing of TSU covers for maintenance activity and operational management, while service standard covers road pavement, parking lot, utilities, and other facilities including security, asset maintenance, and operational management.

Keywords: rest area, non toll roads, institutional model, TSU, financing, standard services

PENDAHULUAN

Tempat istirahat pada jalan non tol (jalan umum) merupakan tempat yang diperuntukkan bagi pengguna jalan umum untuk beristirahat. Tujuan dari penyediaan tempat istirahat sebagaimana tertuang dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 34 Tahun 2006 (Indonesia 2006) yaitu untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan atau mengurangi jumlah kecelakaan yang disebabkan kelelahan. Berdasarkan data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam Umyati et al. (2015), jumlah kecelakaan yang disebabkan kelelahan yaitu sekitar 25% dari total jumlah kecelakaan. Total jumlah kecelakaan di Indonesia pada tahun 2015, berdasarkan laporan *World Health Organization (WHO)* (2016), yaitu 38.279 jiwa atau rata-rata 5 jiwa per jam, dimana jumlah kecelakaan yang disebabkan oleh kelelahan diperkirakan berkisar 1-2 jiwa per jam. Kecelakaan lalu lintas telah mengakibatkan kerugian baik materil ataupun immateril. Berdasarkan data dari Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 (Indonesia 2010b), pada tahun 2010 kerugian akibat kecelakaan mencapai 2,9-3,1 % dari total Pendapatan Domestik Bruto (PDB) Indonesia. Persentase ini, pada tahun 2015 setara dengan 337-360 triliun rupiah dari total PDB Indonesia (11,6 ribu triliun rupiah).

Tempat istirahat, berdasarkan Pasal 22 dan 23 PP No. 34 Tahun 2006 (Indonesia 2006) adalah bagian dari perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna yang penyediaannya dilaksanakan oleh penyelenggara jalan. Penyelenggaraan tempat istirahat sebagaimana dijelaskan dalam PP tersebut, meliputi pengadaan, pembangunan, pemeliharaan, dan peningkatan. Upaya mendorong penyediaan tempat istirahat yang dikelola langsung oleh pemerintah merupakan bagian dari arah kebijakan RUNK Jalan untuk mengurangi jumlah kecelakaan melalui peningkatan peran pemerintah dengan menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas yang memenuhi standar kelaikan keselamatan jalan. Penyediaan prasarana lalu lintas, salah satunya adalah tempat istirahat, merupakan strategi yang bersifat kuratif dan preventif dalam rangka penanganan korban, pencegahan luka, dan pencegahan kecelakaan.

Konsep tempat istirahat pada jalan non tol yang dikembangkan oleh Pusat Litbang Jalan dan Jembatan adalah tempat istirahat yang menerapkan konsep Anjungan Pelayanan Jalan (APJ) (Nugroho, Hendrawan dan Pangihutan 2016). Konsep APJ adalah konsep yang memberikan keleluasaan penyelenggara jalan untuk menyediakan fungsi tambahan lainnya selain fungsi utamanya untuk beristirahat dan pengelolaan jalan (Pangihutan et al. 2016a). Fungsi tambahan yang dapat dikembangkan pada tempat istirahat diantaranya: Pos tanggap darurat, pusat informasi, fasilitas umum, dan inkubator ekonomi lokal. Penambahan fungsi tersebut perlu disesuaikan dengan kebutuhan, sumber daya, dan rencana pengembangan induk sektoral daerah setempat. Dengan adanya fungsi tambahan tersebut diharapkan penyediaan tempat istirahat dapat berkelanjutan melalui peningkatan peran pemangku kepentingan diantaranya pemerintah daerah, swasta, dan masyarakat.

Penyediaan tempat istirahat memerlukan biaya investasi yang tidak sedikit (State of California Department of Transportation 2009). Investasi tersebut diperlukan untuk pengadaan prasarana dasar yang diperlukan agar tempat istirahat dapat terwujud dan beroperasi. Prasarana dasar yang diperlukan meliputi lahan, jalan akses, sirkulasi, fasilitas, dan utilitas. Selain investasi untuk pengadaan prasarana dasar, diperlukan pula biaya operasional yang meliputi biaya untuk belanja umum, belanja pegawai, dan belanja pemeliharaan. Agar penyediaan dan pengelolaan tempat istirahat dapat berkelanjutan, maka perencanaan dan pengelolaan tempat istirahat harus direncanakan seefisien dan seefektif mungkin. Efisiensi dan efektifitas dari penyediaan infrastruktur, salah satunya dipengaruhi oleh model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan.

Sampai saat ini, di Indonesia belum ada model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan untuk tempat istirahat pada jalan non tol. Umumnya tempat untuk beristirahat di jalan non tol sudah disediakan oleh masyarakat umum atau badan usaha setempat berupa tempat makan, masjid, pusat oleh-oleh, dan lainnya. Mengacu pada Pasal 23 PP No. 34 Tahun 2006, penyediaan tempat istirahat pada jalan umum seharusnya dilaksanakan oleh penyelenggara jalan.

Tujuan dari tulisan ini yaitu untuk membahas model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan yang optimal untuk pengelolaan tempat istirahat pada jalan non tol yang sesuai dengan kondisi di Indonesia terutama dilihat dari aspek regulasi.

KAJIAN PUSTAKA

Tempat Istirahat

Tempat istirahat pertama kali dibangun pada tahun 1959 di Ohio Amerika Serikat (Dowling 2008). Sebelum tempat istirahat dibangun, pengguna jalan beristirahat pada bahu jalan atau taman-taman terbuka. Untuk memfasilitasi kebutuhan pengguna jalan beristirahat, pada tahun 1928, dibangun taman rekreasi untuk pertama kali pada rute 16,3 miles dari desa Saranac Michigan, Amerika Serikat. Tingginya permintaan penyediaan taman rekreasi dan untuk mengendalikan penyediaannya, penyelenggaraan taman rekreasi diambil alih oleh Departemen Jalan Raya Negara Bagian Michigan. Taman rekreasi dalam perkembangannya pada tahun 1950an berubah menjadi tempat istirahat (*rest area*) dengan menambahkan fasilitas kebutuhan dasar diantaranya tempat makan, tempat duduk, dan toilet (Dowling 2008).

Di Indonesia, tempat untuk beristirahat umumnya ditemukan di sepanjang koridor jalan, baik pada sistem jaringan jalan primer maupun sekunder. Tempat yang dapat dimanfaatkan untuk beristirahat diantaranya rumah makan, penginapan, Stasiun Pengisian Bahan Umum (SPBU), tempat ibadah, dan bahu jalan. Tempat untuk beristirahat yang disediakan oleh masyarakat atau badan usaha umumnya belum memenuhi persyaratan teknis jalan (Indonesia 2011). Hal ini berdampak pada peningkatan ketidakteraturan, kemacetan, kecelakaan, dan permasalahan lainnya. Untuk mengatasi eksternalitas tersebut, sudah seharusnya penyediaan tempat istirahat dilaksanakan oleh penyelenggara jalan, hal ini sesuai dengan ketentuan di dalam Pasal 23 PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Melalui penyediaan tempat istirahat yang dilaksanakan oleh penyelenggara jalan, diharapkan dapat meningkatkan kedisiplinan dan penyediaannya memenuhi prinsip keamanan, kemudahan, keselamatan, dan kenyamanan.

Tempat Istirahat dengan Konsep APJ

APJ adalah tempat yang digunakan selain untuk beristirahat juga dapat dimanfaatkan untuk sebagai simpul interaksi antara penduduk lokal dan pengguna jalan (Pangihutan dan Hendrawan 2016b). Interaksi melalui tempat istirahat diperlukan untuk mendorong peningkatan pengembangan ekonomi lokal dengan memperkenalkan dan memasarkan potensi alam dan produk masyarakat lokal daerah setempat. Dengan adanya simpul interaksi tersebut diharapkan peran serta pemangku kepentingan untuk keberlanjutan penyediaan tempat istirahat dapat meningkat.

Menurut Pangihutan dan Hendrawan (2016b), salah satu prinsip penyediaan tempat istirahat dengan konsep APJ yaitu optimalisasi fasilitas dan potensi yang ada disekitar anjungan untuk mendukung fungsi-fungsi tambahan yang dikembangkan. Fungsi-fungsi tambahan tersebut mencakup pos tanggap darurat, fasilitas umum, pusat informasi, dan inkubator bisnis lokal. Fasilitas dan potensi sumber daya yang diperlukan diidentifikasi secara komprehensif (sosial, ekonomi, dan lingkungan) kebutuhannya dengan memperhatikan rencana pengembangan induk sektoral daerah setempat.

Diperlukan tiga pilar keberlanjutan, agar penyediaan tempat istirahat pada jalan non tol dengan konsep APJ dapat berkelanjutan. Ketiga pilar keberlanjutan tersebut yaitu kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan (Widiarto 2008 dan Indonesia 2014). Kelembagaan diperlukan agar pengelolaan sumber daya (*inputs*) yang ada dapat optimal untuk mencapai tujuan yang diharapkan dari penyediaan tempat istirahat. Pembiayaan diperlukan untuk mengatur jenis-jenis pendapatan, pengeluaran, dan mekanisme pemanfaatan serta pengendaliannya. Adapun standar pelayanan diperlukan sebagai tolok ukur untuk mengevaluasi, memberikan kepastian, dan meningkatkan kualitas dan kinerja pelayanan yang diberikan (Indonesia 2014).

Kelembagaan

Definisi lembaga dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2008a) adalah sistem badan sosial atau organisasi yang melakukan usaha untuk mencapai tujuan tertentu. Menurut Koentjaraningrat (1997),

sistem badan sosial atau organisasi tersebut harus bersifat mantap (*established*) dan hidup (*constitued*) di dalam masyarakat. Pola atau perilaku dari individu atau anggota dalam suatu lembaga disusun dalam bentuk hirarki dengan tujuan untuk mempermudah koordinasi antar individu dalam menjalankan fungsi dan tanggung jawabnya. Untuk mengendalikan pelaksanaan tugas fungsi dan tanggung jawab tersebut diperlukan aturan dan prosedur yang disepakati bersama (Cernea 1987). Dengan demikian, menurut Koentjaraningrat (1997) terdapat enam ciri yang harus dimiliki lembaga yaitu:

- 1) Organisasi pola-pola pemikiran dan perilaku yang terwujud melalui aktivitas-aktivitas kemasyarakatan dan hasil-hasilnya
- 2) Memiliki suatu tingkat kekekalan tertentu yang dilihat dari jangka waktunya
- 3) Memiliki satu atau beberapa tujuan tertentu
- 4) Mempunyai alat perlengkapan yang dipergunakan untuk mencapai tujuan
- 5) Memiliki lambang yang menggambarkan tujuan dan fungsi lembaga
- 6) Memiliki tradisi tertulis ataupun yang tak tertulis, yang merumuskan tujuannya dan tata tertib atau aturan yang berlaku.

Berdasarkan ciri lembaga tersebut, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa lembaga adalah suatu tatanan dan pola hubungan antara anggota atau organisasi yang saling mengikat yang diwadahi dalam suatu wadah atau jaringan dengan faktor-faktor pembatas dan pengikat berupa norma, kode etik, aturan formal maupun informal, untuk mencapai tujuan bersama.

Kelembagaan menurut Oetomo (2010) adalah suatu bentuk kesatuan unsur formal (kesepakatan) beserta jaringan dukungan yang dikembangkan secara terorganisir yang secara berkelanjutan mempengaruhi sistem manajemen sumber daya dari suatu entitas tertentu, untuk menghasilkan dan atau melindungi perubahan.

Unsur utama yang harus ada dalam suatu kelembagaan, yaitu komponen kelembagaan, aturan main kelembagaan dan prinsip kelembagaan. Komponen kelembagaan menurut Syahyuti (2006) terdiri atas pelaku atau individu, kepentingan atau tujuan, aturan, dan struktur. Aturan main kelembagaan menurut Djogo et al. (2003), terdiri atas: 1) tujuan lembaga, 2) aturan yang memfasilitasi

koordinasi dan kerjasama dengan dukungan tingkah laku, hak dan kewajiban anggota, 3) penegakan aturan atau hukum dan kode etik, 4) kontrak dan insentif, 5) hak milik (*property rights*). Prinsip kelembagaan menurut Syahyuti (2006) yaitu adaptasi terhadap ketentuan dan kondisi yang ada, berorientasi pada kebutuhan, partisipatif, efisiensi, efektifitas, fleksibilitas, memiliki nilai tambah, bermanfaat atau menguntungkan, desentralisasi dan berkelanjutan.

Secara garis besar tahapan pembentukan lembaga dapat dilihat pada Gambar 1.



Sumber: Koentjaraningrat (1997)

Gambar 1. Proses pembentukan lembaga berdasarkan komponennya

Lingkup kelembagaan menurut Oetomo (2010) diantaranya dipengaruhi oleh tujuan, kondisi sosial budaya ekonomi dan politik, dan komponen ekosistem, sumber daya, teknologi dan lain-lain. Pengaruh tersebut berimplikasi pada lingkup kelembagaan diantaranya:

- 1) Tujuan yang berbeda akan menghasilkan bentuk lembaga yang berbeda
- 2) Lingkungan yang berbeda (kondisi sosial, budaya, ekonomi, dan politik) meskipun memiliki tujuan yang sama akan menghasilkan bentuk lembaga yang berbeda
- 3) Geografis, sumber daya alam, teknologi, memerlukan penyesuaian karakteristik lembaga yang berbeda meskipun tujuannya sama

Model kelembagaan yang terdapat di Indonesia mengacu kepada peraturan perundang-undangan diantaranya Badan Layanan Umum (BLU), Unit Pelaksana Teknis (UPT), Koperasi, dan Badan Usaha Milik Negara/Daerah (BUMN/D). Masing-masing lembaga tersebut memiliki dasar hukum, tujuan, struktur organisasi, dan pengelolaan yang berbeda.

Pembiayaan

Dalam KBBI (2008), biaya diartikan sebagai pengeluaran yang dapat berbentuk uang atau moneter lainnya. Menurut Supriyono dalam Supriadi (2001), biaya adalah pengorbanan ekonomis yang dibuat untuk memperoleh barang atau jasa. Definisi dari biaya yaitu semua jenis pengeluaran yang berkenaan dengan penyelenggaraan sesuatu baik dalam bentuk uang, atau barang dan jasa yang dapat dinilai dengan uang (Supriadi 2001).

Pada institusi pemerintah, mengacu Peraturan Pemerintah No. 71 Tahun 2010 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan Nomor 02 Paragraf 50, (Indonesia 2010a) definisi pembiayaan yaitu seluruh transaksi keuangan pemerintah, baik penerimaan maupun pengeluaran, yang perlu dibayar atau akan diterima kembali, yang dalam penganggaran pemerintah terutama dimaksudkan untuk menutup defisit atau memanfaatkan surplus anggaran.

Dalam manajemen perbankan, pembiayaan dapat diartikan sebagai penyediaan uang atau tagihan berdasarkan persetujuan atau kesepakatan yang mewajibkan pihak yang dibiayai untuk mengembalikan uang atau tagihan tersebut setelah jangka waktu tertentu dengan imbalan atau bagi hasil (Kasmir 2001).

Dari kedua definisi tersebut, secara luas pembiayaan dapat diartikan sebagai pendanaan yang dikeluarkan untuk mendukung investasi yang telah direncanakan, baik dilakukan secara mandiri maupun bersama dengan pihak lain tanpa atau harus dikembalikan dalam jangka waktu tertentu.

Tujuan dari pembiayaan, terbagi ke dalam dua skala yaitu tujuan makro dan tujuan mikro (Kasmir 2001). Tujuan makro dari pembiayaan diantaranya untuk peningkatan ekonomi, peningkatan dana usaha, peningkatan produktivitas, pembukaan lapangan kerja, pendistribusian pendapatan. Adapun tujuan mikro dari pembiayaan yaitu diantaranya: Pemaksimalan laba, meminimalan resiko, pendayagunaan faktor produksi (sumber daya alam, sumber daya manusia, alat, metode), dan pengalokasian (*transfer*) sumber daya atau dana.

Untuk mencapai tujuan tersebut, terdapat dua komponen penting dalam pembiayaan yaitu penerimaan, dan pengeluaran. Penerimaan pembiayaan pada institusi pemerintah sesuai

Undang-undang Nomor. 71 tahun 2010 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan (Indonesia 2010a) dikelompokkan ke dalam enam penerimaan diantaranya penggunaan Sisa Lebih Pembiayaan Anggaran (SiLPA) tahun anggaran sebelumnya, pencairan dana cadangan, hasil penjualan kekayaan yang dipisahkan, penerimaan pinjaman, penerimaan kembali pemberian pinjaman, penerimaan piutang. Sedangkan untuk pengeluaran pembiayaan diantaranya: pembentukan dana cadangan, penyertaan modal pemerintah, pembayaran pokok pinjaman (utang), pemberian pinjaman.

Pada institusi perbankan atau swasta, sumber penerimaan pembiayaan menurut Syafi'i (2001) diantaranya: modal sendiri, sumber pembiayaan dari masyarakat dapat dalam bentuk pinjaman, dan sumber pembiayaan dari institusi disertai dengan perikatan kontrak dan pembatasan penggunaan dengan transaksi atau imbalan tertentu sesuai kesepakatan. Institusi pemberi pembiayaan pada umumnya bank atau kreditur, koperasi, perusahaan, dan pemerintah. Adapun pengeluaran pembiayaan dalam institusi perbankan atau swasta, terbagi ke dalam dua kelompok pengeluaran pembiayaan yaitu pengeluaran untuk pembiayaan produksi dan pengeluaran untuk pembiayaan konsumsi. Pembiayaan produksi ditujukan untuk memenuhi kebutuhan produksi, perdagangan atau investasi sedangkan pembiayaan konsumsi. ditujukan untuk memenuhi kebutuhan konsumsi yang akan habis digunakan untuk pemenuhan kebutuhan (Syafi'i 2001).

Dalam pemanfaatannya, Syaif'i (2001) membagi pembiayaan kedalam dua kelompok yaitu pembiayaan untuk investasi dan pembiayaan modal kerja. Pembiayaan untuk investasi yaitu pembiayaan yang digunakan untuk membeli aktiva tetap, seperti mesin produksi, menambah bangunan gudang, menambah bangunan toko, membeli peralatan dan lain-lain, yang gunanya untuk meningkatkan kapasitas produksi usaha. Sedangkan pembiayaan untuk modal kerja yaitu pembelian persediaan, stock barang dagangan, serta menggantikan modal yang tertanam pada piutang atau membayar pinjaman.

Pembiayaan untuk investasi tempat istirahat pada Jalan Tol umumnya melalui skema *Built Operate Transfer (BOT)* atau *Built Operate Own (BOO)*. Perbedaan dari kedua

skema itu yaitu terkait kepemilikan aset setelah habis masa konsesi. Untuk membiayai pengelolaannya, baik dengan skema *BOT* atau *BOO*, mengandalkan biaya sewa dan jenis usaha lain tetapi tidak termasuk parkir, tempat ibadah, dan toilet dimana pengguna dapat memanfaatkannya secara gratis.

Pengelolaan

Pengelolaan menurut Arikunto (2008), dapat didefinisikan sebagai penyelenggaraan atau pengurusan sumber daya agar sesuatu dapat berjalan lancar, efektif, dan efisien dengan tujuan agar diperoleh hasil yang optimal dan berkelanjutan. Pengelolaan mengatur struktur dan fungsi organisasi, pengalokasian dan pengendalian sumber daya, dan evaluasi kebermanfaatan sumber daya. Tahapan lengkap dalam suatu pengelolaan terdiri atas pemrograman (*programming*), penganggaran (*budgeting*), perencanaan (*planning*), pelaksanaan (*actuating*), pengendalian (*controlling*), penilaian (*auditing*), dan evaluasi (*evaluating*).

Tahapan akhir dari suatu pengelolaan yaitu penilaian dan evaluasi, berfungsi untuk menilai dan mengevaluasi pelaksanaan dan pertanggungjawaban dari pemanfaatan sumber daya. Evaluasi dilakukan untuk mengetahui sejauh mana efisiensi dan efektifitas pengelolaan tempat istirahat dilaksanakan. Adapun pertanggung jawaban untuk mengetahui seberapa jauh tingkat akuntabilitas atau kepercayaan dan kemudahan membaca laporan pengelolaan tempat istirahat.

Untuk memudahkan penilaian efisiensi dan efektifitas dari suatu pelayanan diperlukan alat bantu berupa standar pelayanan. Standar pelayanan yang ditetapkan agar optimal dalam proses penilaian dan evaluasi harus bersifat spesifik (*spesific*), dapat diukur (*measurable*), dapat dicapai (*attainable*), realistis (*realistic*), dan dapat dicapai pada kurun waktu tertentu (*timely*).

HIPOTESIS

Pengelola tempat istirahat pada jalan non tol yang sesuai dengan regulasi adalah berupa UPT yang merupakan bagian dari organisasi pemerintah.

METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui survey dan wawancara narasumber dari berbagai instansi pemerintah dan badan usaha yang terkait dengan isu-isu yang dikaji. Sampel diperoleh melalui metode *purposive sampling* yaitu sampel dipilih sedikit dan dipilih menurut tujuan penelitian (Arikunto 1993).

Intansi pemerintah tersebut meliputi: Direktorat Jenderal Bina Marga (DJBM), Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat dan Kota Cimahi, UPT Rusunawa Provinsi Jawa Barat dan Kota Cimahi, dan P.T. Jasa Marga Tbk. Kota Cimahi diambil sebagai salah satu sampel penelitian, karena merupakan pionir dan berpengalaman dalam pembangunan fasilitas publik nirlaba yang diprakarsai oleh pemerintah yaitu pengelolaan Rumah Susun Sederhana Sewa (Rusunawa). Demikian pula Provinsi Jawa Barat memiliki pengalaman dalam penyelenggaraan fasilitas publik nirlaba untuk tingkat provinsi. Adapun data sekunder yang digunakan, meliputi peraturan perundang-undangan, pengalaman dalam penyelenggaraan infrastruktur untuk pelayanan publik, dan masukan dari berbagai narasumber dan praktisi. Peraturan perundang-undangan yang dikaji meliputi peraturan terkait jalan, kelembagaan pemerintah dan swasta, penyelenggaraan infrastruktur, dan kerjasama pemerintah dengan badan usaha.

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan pendekatan analisis deskriptif kualitatif. Teknik ini digunakan untuk penelitian dimana pengumpulan data dilakukan melalui pengamatan dan wawancara. Data yang diperoleh berupa kata-kata, tulisan, gambar, dan bukan angka.

Data yang diperoleh dikumpulkan dan dicatat secara rinci mengenai hal-hal yang dianggap bertalian dengan masalah. Data yang terkumpul selanjutnya dilakukan verifikasi dan triangulasi terhadap sumber data lainnya.

Dalam teknik analisis deskriptif, untuk sumber data yang diperoleh dari hasil wawancara, peneliti mengutamakan perspektif emik yaitu pandangan responden lebih diutamakan. Hasil dari wawancara kemudian di analisis dengan metode triangulasi yaitu membandingkan hasil wawancara dengan

sumber data lain terutama dengan ketentuan peraturan perundangan yang ada.

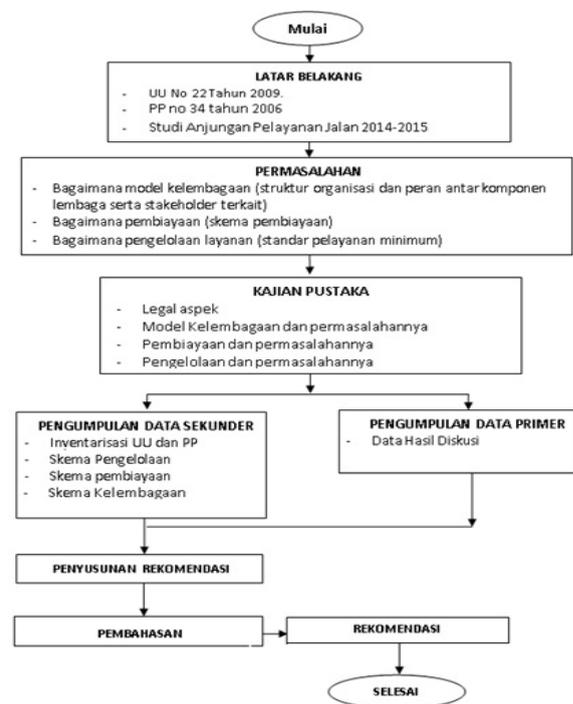
Tahap analisis dalam analisis deskriptif kualitatif yaitu analisis data, penafsiran data, pengecekan keabsahan temuan, dan pemberian makna. Analisis data adalah proses pencarian dan pengaturan hasil wawancara atau bahan yang telah dikumpulkan secara sistematis. Pengecekan keabsahan data dilakukan untuk memperoleh kesimpulan yang tepat dan obyektif yang bersesuaian dengan fakta yang ada. Aspek-aspek yang dianalisis dalam penelitian ini meliputi:

- 1) Kelembagaan, yaitu untuk memastikan tujuan yang ingin dicapai dari lembaga, pihak dan anggota yang terlibat, fungsi dan wewenang, hubungan struktur dan fungsional, serta bagaimana mengendalikan fungsi dan peran masing-masing pihak dan anggota yang terlibat untuk mencapai tujuan.
- 2) Pembiayaan yaitu untuk memetakan pola penerimaan dan pengeluaran dari pelayanan yang diberikan, pengawasan dan pengendalian sumber daya, serta bagaimana menyusun strategi untuk meningkatkan pelayanan melalui pemanfaatan sumber daya yang ada.
- 3) Pengelolaan yaitu untuk menjaga agar kualitas pelayanan yang diberikan tetap optimal dan memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan prinsip efisiensi dan efektifitas

Penelitian ini dilakukan secara sistematis dan komprehensif melalui kajian pustaka dan wawancara dengan pemangku kepentingan khususnya yang terkait dengan penyediaan infrastruktur untuk pelayanan publik. Hasil dari penelitian ini, diharapkan dapat dimanfaatkan oleh pemerintah dalam membuat kebijakan model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan untuk mewujudkan pengelolaan tempat istirahat yang berkelanjutan.

Secara garis besar, tahapan dalam penelitian ini dimulai dari indentifikasi latar belakang yang mendorong perlunya penyediaan tempat istirahat pada jalan umum, dilanjutkan dengan identifikasi komponen yang meliputi model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan yang diperlukan untuk mendorong pengelolaan tempat istirahat yang berkelanjutan. Untuk menjawab permasalahan

dari masing-masing komponen, dilakukan kajian pustaka dan wawancara langsung dengan pemangku kepentingan sebagai dasar dalam penyusunan rekomendasi awal. Hasil rumusan berupa rekomendasi awal selanjutnya dibahas dalam forum untuk kemudian disepakati sebagai rekomendasi model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan yang dipandang optimal untuk pengelolaan tempat istirahat. Kerangka pemikiran sebagaimana diuraikan sebelumnya dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Kerangka penelitian

HASIL DAN ANALISIS

Penentuan model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan haruslah tepat ukuran (*right size*), tepat fungsi (*right function*), dan tepat aturan dan perilaku (*right behavior*). Kesesuaian tersebut menjadi faktor utama yang menentukan keberhasilan pemerintah dalam menyelenggarakan tempat istirahat yang efektif dan efisien. Terdapat beberapa tantangan dan masalah strategis yang dihadapi oleh pemerintah. Analisis diawali dengan tinjauan inisiatif penyediaan tempat istirahat dalam kerangka peraturan atau regulasi yang berlaku saat ini dilanjutkan dengan analisis model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pengelolaan untuk tempat istirahat yang sesuai dengan kondisi di Indonesia.

Inisiatif penyediaan tempat istirahat

Tempat istirahat merupakan salah satu perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan yang berfungsi untuk mengurangi jumlah kecelakaan akibat kelelahan. Sesuai dengan fungsi dan wewenangnya, penyediaan tempat istirahat merupakan kewajiban dari penyelenggara jalan (Indonesia 2006). Namun dalam regulasi belum menjelaskan secara teknis bagaimana penentuan lokasi dari tempat istirahat terutama pada Jalan Nasional, Jalan Provinsi, jalan Kabupaten, Jalan Kota, ataupun Jalan Desa.

Regulasi lain yang mendukung perlunya penyediaan tempat istirahat tersebut dapat dilihat pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Indonesia 2009) tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Di dalam undang-undang tersebut diatur bahwa setelah mengemudikan kendaraan selama empat jam berturut-turut, pengemudi kendaraan bermotor umum wajib beristirahat paling singkat setengah jam.

Model kelembagaan

Amanat peraturan perundangan telah mengisyaratkan pentingnya pemerintah mengambil peran sebagai inisiator penyedia tempat istirahat pada jalan umum. Hal ini akan memperkuat peran pemerintah sebagai penyelenggara fasilitas layanan publik. Keunggulannya bila pemerintah mengambil inisiatif adalah bentuk layanan publik yang diberikan tidak bersifat komersial (nirlaba), menjangkau seluruh lapisan masyarakat, dan bersifat jangka panjang.

Permasalahan lain yang dihadapi dari pengelolaan infrastruktur pelayanan publik yaitu masih adanya kelemahan dari aspek regulasi terkait kelembagaan untuk aset yang dikelola yang melibatkan pihak lain (swasta). Regulasi yang diperlukan oleh pemerintah daerah yaitu terkait kerjasama antara pemerintah daerah (pemda) dan swasta (khususnya dalam pengelolaan aset atau pemindahan aset) yang memberikan wewenang kepada daerah untuk mengelola aset yang tidak dimiliki oleh daerah (penguasaan masih dimiliki oleh pemerintah pusat). Pemda mengalami kesulitan untuk mengendalikan aset. Sebagai contoh dalam kajian tentang kelembagaan Rusunawa, ternyata terdapat

permasalahan penting terkait regulasi dimana tidak ada legalitas yang memperbolehkan pengelolaan aset negara untuk kepentingan kelompok tertentu (Pangihutan et al. 2016a).

Tugas teknis operasional adalah tugas untuk melaksanakan kegiatan teknis tertentu yang secara langsung berhubungan dengan pelayanan masyarakat. Tugas teknis penunjang adalah tugas untuk melaksanakan kegiatan teknis tertentu dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas organisasi induknya.

Pembiayaan

Mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 18 Tahun 2008 (Indonesia 2008b) model kelembagaan UPT merupakan organisasi yang bersifat mandiri, yaitu satuan kerja yang diberikan kewenangan mengelola kepegawaian, keuangan dan perlengkapan sendiri dan tempat kedudukannya terpisah dari organisasi induk. Dalam konteks ini, sesuai regulasi dan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD), UPT dapat mengenakan tarif atas layanan publik yang diberikan, namun bukan sebagai upaya pengembalian dana investasi (*cost recovery*) yang ditanamkan oleh pemerintah, namun dalam rangka penyelenggaraan kegiatan pemeliharaan dan operasional pengelolaan aset.

Meskipun UPT memiliki kewenangan dalam penentuan tarif sewa tersebut, pada kenyataannya pendapatan sewa tersebut tidak dapat menutupi biaya operasional pengelolaan dan pemeliharaan aset, sehingga pengelolaan kurang maksimal. Penentuan besar tarif sering kali kurang sesuai. Besar tarif yang dibebankan kepada *tenant* harus melalui kajian dan pembahasan. Utamanya karena tarif yang dibebankan kepada *tenant* harus terjangkau dengan sasaran masyarakat lokal. Misalnya dapat dilihat dalam penentuan tarif sewa pada rusunawa harus melalui pembahasan dengan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) terlebih dahulu karena sasarannya adalah masyarakat berpenghasilan rendah.

Pengelolaan dan standar pelayanan

Masalah yang sering menjadi kendala dari pengelolaan aset publik berdasarkan hasil survei dan wawancara adalah sarana prasarana yang terbengkalai akibat tersendatnya proses serah terima dari pembangun ke pengelola.

Terdapat kasus dimana aset belum diserahkan kepada pemerintah daerah, sehingga pemerintah daerah belum dapat mengelola dan memanfaatkan aset. Implikasinya adalah aset menjadi tidak terpelihara. Di sisi lain, pemerintah pusat kurang memperhatikan aset yang dimiliki karena keterbatasan sumber daya dan memiliki skala prioritas kepentingan yang berbeda sehingga terjadi penurunan kualitas aset.

Dalam pengelolaan aset publik, sebagai contoh Rusunawa atau tempat istirahat pada jalan tol, lembaga yang bersangkutan belum memiliki indikator dalam sasaran mutu (atau standar pelayanan minimum) atau indikatornya belum spesifik dan tidak bisa terukur, sehingga timbul kesulitan dalam proses monitoring dan evaluasi. Standar pelayanan minimum aset tempat istirahat harus memiliki kejelasan kuantitas, kualitas, dan ketersediaan.

Permasalahan lain yaitu adanya kekhawatiran pemerintah daerah apabila sasaran *tenant* tidak tepat, dimana tempat istirahat sudah diupayakan untuk dimanfaatkan oleh masyarakat lokal untuk pengembangan usaha produk lokal. Kekhawatiran ini, dikarenakan adanya kasus yang muncul pada pengelolaan Rusunawa. Meskipun telah melakukan seleksi dengan ketat dimana peruntukan Rusunawa bagi masyarakat berpenghasilan rendah, namun dalam perjalanannya, banyak penghuni yang memperjual belikan hak penghuniannya kepada orang-orang yang tidak berhak.

Hak dan kewajiban *tenant*, pengelolaan, dan sanksi yang akan diterapkan apabila terjadi pelanggaran dalam beberapa pengelolaan infrastruktur publik belum terperinci secara jelas. Sebagai contoh dalam pengelolaan Rusunawa masih terdapat kelemahan terkait prosedur pelaporan dan pencatatan segala kegiatan penghuni, dan masih adanya kesulitan untuk kontrol keamanan penghuni.

Dari hasil analisis dan wawancara menunjukkan belum optimalnya pengelolaan dikarenakan keterbatasan sumber daya manusia, utamanya jika lembaga yang mengelola bukan badan usaha swasta yang memang berorientasi pada profit. Keterbatasan SDM dapat diatasi jika kualitas kepemimpinan dalam lembaga tersebut sudah baik. Kepuasan pengguna dan *tenant* sering kali tidak terpetakan sehingga

sulit untuk mengetahui kinerja aset publik dilihat dari persepsi kepuasan pengguna.

PEMBAHASAN

Lama perjalanan yang cukup panjang, sesuai dengan karakteristik perjalanan, tempat istirahat dapat dibangun pada jalan arteri khususnya jalan antar kota dimana memiliki karakteristik perjalanan jarak jauh.

Mengacu pada ketentuan di atas dimana tempat istirahat dapat dibangun pada sembarang ruas jalan antar kota dan dilaksanakan oleh penyelenggara jalan, maka inisiatif pembangunan tempat istirahat menjadi kewajiban dari pemerintah pusat (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), cq DJBM), atau Dinas Bina Marga Provinsi, Kabupaten, Kota yang dilintasi ruas jalan antar kota.

Model kelembagaan

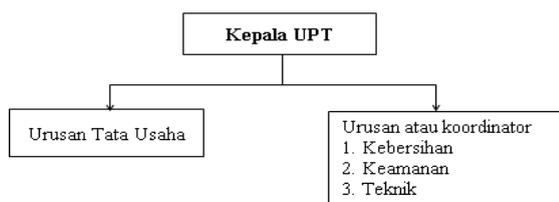
Terdapat beberapa kelemahan pemerintah sebagai penyelenggara layanan publik. Mengacu kepada hasil wawancara permasalahan tersebut diantaranya struktur kelembagaan pemerintah dalam mengelola aset publik cenderung gemuk, kompleks, dan birokratis, sehingga sering menyebabkan tugas dan wewenang yang duplikasi atau tumpang tindih, tidak efektif, lama, respon yg lamban, dan adanya pembengkakan belanja pegawai dan operasional. Sebagai contoh untuk Rusunawa yang dikelola oleh UPT Kota Cimahi dan Provinsi Jawa Barat, pengeluaran untuk pengelolaan Rusunawa besarnya rata-rata dua kali dibandingkan pendapatannya. Biaya ini akan semakin membengkak untuk aset yang tidak segera dihibahkan dari pusat ke daerah, karena aset bangunan tidak terpantau pemeliharaannya.

Paradigma modern dalam pengelolaan aset infrastruktur sudah bergeser ke pola relasi multi pemangku kepentingan (antarnegara, instansi, masyarakat, dan swasta), namun sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945 (Indonesia 1945) sudah menjadi tugas dari pemerintah untuk memberikan pelayanan publik kepada masyarakat.

Dengan inisiatif pemerintah dalam penyediaan tempat istirahat dan mengacu pada peraturan yang ada khususnya terkait

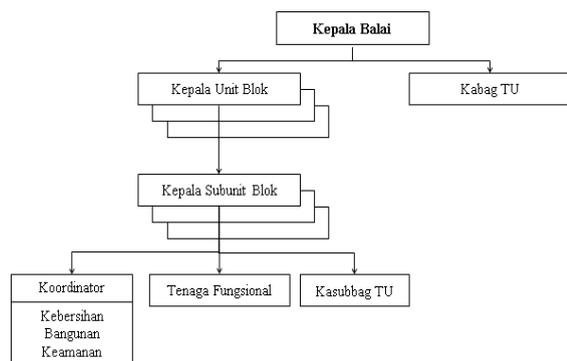
pengelolaan aset, maka bentuk kelembagaan yang dianggap paling sesuai dengan kerangka peraturan yang berlaku adalah UPT, yang merupakan satuan kerja yang bersifat mandiri yang melaksanakan tugas teknis operasional tertentu dan atau tugas teknis penunjang tertentu dari organisasi induknya.

Struktur organisasi UPT secara umum dapat berbentuk Balai, Loka, Pos atau nomenklatur lainnya, yang terdiri dari: kepala, subbagian/urusan/petugas tata usaha, seksi/subseksi, dan kelompok jabatan fungsional. Contoh penerapan model kelembagaan UPT untuk tempat istirahat dapat menggunakan model kelembagaan pada Rusunawa Kota Cimahi dan Rusunawa Provinsi Jabar. Struktur UPT yang ada dipimpin oleh kepala UPT, dibantu oleh urusan tata usaha, dan pejabat fungsional yang berhubungan dengan keamanan, kebersihan dan pemeliharaan. Struktur organisasi UPT diperlihatkan pada Gambar 3 dan 4.



Sumber: Kota Cimahi (Indonesia 2005)

Gambar 3. Struktur organisasi UPT Rusunawa kota Cimahi



Sumber: Provinsi Jawa Barat (Indonesia 2009a)

Gambar 4. Struktur organisasi UPT Rusunawa Provinsi Jawa Barat

Dalam pengelolaan tempat istirahat, bentuk kelembagaan yang direkomendasikan berdasarkan hasil kajian dan wawancara yaitu UPT. Dasar pemilihan UPT daripada Badan Layanan Umum (BLU) atau Badan Usaha Milik Negara/Daerah (BUMN/BUMD) yaitu lembaga harus bersifat nirlaba, berorientasi pada

pelayanan publik, dan pengelolaannya di bawah kendali langsung institusi penyelenggara jalan. Selain itu untuk menekan biaya operasional dan sesuai peraturan perundangan yang ada, struktur organisasi UPT lebih sederhana dibanding bentuk lembaga lainnya.

Pembiayaan

Kekurangan pembiayaan pada penyelenggaraan tempat istirahat dapat ditarik dari pendapatan yang dibebankan kepada pengguna tempat istirahat atau *tenant*. Pembebanan tersebut hanya berlaku selain untuk fasilitas dasar. Pendapatan tersebut berupa sewa dan bagi hasil. Fasilitas yang berfungsi untuk pendapatan diantaranya rumah makan, kios, klinik kesehatan, fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM), SPBU, bengkel, dan ruang serba guna.

Pendapatan yang diperoleh dari bagi hasil atau sewa tersebut sebagian disetorkan ke kas negara atau daerah, dan sebagian dimanfaatkan untuk dana cadangan. Dana cadangan harus disepakati dan ditetapkan besarnya agar lebih transparan, akuntabel dan memudahkan dalam pengendalian pemanfaatannya.

Berdasarkan hasil analisis dan survei pada pengelolaan tempat istirahat pada jalan tol, dan menyesuaikan terhadap karakteristik tempat istirahat, pola pendapatan yang dapat digunakan untuk mendukung pembiayaan pada tempat istirahat dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Pola pendapatan dari fasilitas tempat istirahat pada jalan umum

No	Fasilitas tempat istirahat	Pola Pendapatan		
		Sewa	Bagi Hasil	Tidak Berbayar
Fungsi Utama				
1.	Tempat Istirahat (Toilet, Parkir, Tempat Duduk dan rebahan, Kamar Mandri, Tempat Ibadah)			√
2.	Pos Manajemen Jalan			√
3.	Outlet (rumah makan, stan/kios)	√	√	
4.	Pusat Informasi			√
Fungsi Tambahan				
5.	Klinik Kesehatan	√		
6.	Ruang Bermain Anak			√
7.	Fasilitas ATM	√		
8.	SPBU	√	√	
9.	Bengkel	√	√	
10.	Ruang Serba Guna (RSG)	√		

Pengelolaan dan standar pelayanan

Ditinjau dari aspek standar pelayanan, umumnya pengelolaan infrastruktur publik belum memiliki standar pelayanan yang jelas dan terkuantifikasi. Standar pelayanan masih bersifat umum dan kualitatif, sehingga menimbulkan perbedaan persepsi penilaian. Namun mengacu kepada hasil analisis dan wawancara, setidaknya terdapat beberapa komponen yang perlu diatur standar pelayanannya diantaranya perkerasan jalan dan tempat parkir, perlengkapan jalan, utilitas (telekomunikasi, listrik, sanitasi dan air bersih, dan limbah atau persampahan), dan fasilitas (taman, toilet, tempat ibadah, pusat informasi,

SPBU, toko atau outlet, rumah makan, bengkel, kantor pengelola, ruang serba guna, pos keamanan, dan sarana pemadam kebakaran). Standar pelayanan yang diperlukan perlu dikuantifikasi terutama terkait volume, tingkat kerusakan, waktu respon, dan periode pengecekan ulang. Penyusunan standar pelayanan harus mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2014 tentang Pedoman Standar Pelayanan (Indonesia 2014)

Standar pelayanan untuk tempat istirahat pada jalan umum secara garis besar dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Standar pelayanan minimal tempat istirahat pada jalan umum

Item Pelayanan	Standar Pelayanan Minimal		
	Indikator	Cakupan/Kriteria	Tolok Ukur
Pekerasan Jalan dan Tempat Parkir	Fungsi struktural dan fungsional seluruh perkerasan jalan	Seluruh permukaan jalan (tidak ada lubang, retak, pecah, bleding, dan lain-lain). Berfungsi, nyaman dan aman.	Waktu toleransi pemenuhan 1x24 jam
Perlengkapan Jalan	Fungsi dan manfaat	Lokasi, struktur, arsitektur, bahan, mekanikal dan elektrik. Berfungsi, nyaman, aman, dan berestetika.	Waktu toleransi pemenuhan 1x24 jam
Utilitas	Fungsi dan manfaat	Lokasi, struktur, arsitektur, bahan, mekanikal dan elektrik. Berfungsi, nyaman, aman, sehat, dan mudah.	Waktu toleransi pemenuhan 1x24 jam
Fasilitas	Fungsi dan manfaat	Struktur, arsitektur, bahan, mekanikal dan elektrik. Berfungsi, nyaman, aman, sehat, mudah, dan berestetika.	Waktu toleransi pemenuhan 2x24 jam

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan uraian di muka, dapat diambil kesimpulan bahwa penyediaan tempat istirahat merupakan hal yang wajib dilaksanakan, karena selaras dengan PP Nomor 34 Tahun 2006 pasal 22, 23 dan penjelasannya (Indonesia 2006) dan UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 90 (Indonesia 2009b), dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan. Inisiatif penyediaan tempat istirahat adalah pemerintah, baik pemerintah pusat, maupun pemerintah daerah, sesuai dengan keberadaan dan status jalan.

Model kelembagaan pengelolaan tempat istirahat menurut regulasi yang berlaku saat ini adalah Unit Pelayanan Teknis (UPT), dengan

struktur organisasi yang sesuai kebutuhan. Adapun model pembiayaan kegiatan

pengelolaan untuk UPT mencakup kegiatan pemeliharaan dan operasional manajemen dengan pola pendapatan tambahan berupa sewa dan bagi hasil untuk fasilitas yang bukan kebutuhan dasar. Sedangkan standar pelayanan diperlukan adalah untuk perkerasan jalan dan tempat parkir, sarana pelengkap jalan, utilitas, fasilitas tempat istirahat, pengamanan, pemeliharaan fasilitas dan aset, serta operasional manajemen.

Saran

Untuk memperoleh tingkat keberhasilan dari model kelembagaan, pembiayaan, dan standar pelayanan yang optimal selain melalui kajian literatur dan wawancara dengan pemangku kepentingan untuk penyediaan infrastruktur pelayanan publik, perlu dilakukan uji coba penyelenggaraan tempat istirahat dengan konsep APJ dan dievaluasi.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih diucapkan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan, serta kepada Kepala Balai Sistem dan Teknik Lalu Lintas yang telah mendukung penelitian pengelolaan tempat istirahat pada jalan umum dengan konsep APJ.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 1993. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta
- . 2008. *Manajemen Pendidikan*. Yogyakarta: Aditya Media
- State of California Department of Transportation. 2009. *Partnership Strategies for Safety Roadside Rest Areas*. California: Division of Research and Innovation.
- Cernea, M. 1987. *The "production" of a social methodology*. Washington: World Bank Reprint Series: number 430.
- Supriadi, Dedi. 2001. *Satuan Biaya Pendidikan SD, SLTP, SMU*. Jakarta: Kementerian Pendidikan Nasional
- Djogo, Tony, Sunaryo, Suharjito Didik, Sirait Martua. 2003. *Kelembagaan dan Kebijakan dalam Pengembangan Agroforesti*. Bahan Ajaran Agroforesti 8. Bogor: ICRAF.
- Dowling, Joanna. 2008. "Balancing Past and Present Rest Areas and the American Travel Experience". *National Safety Rest Area Conference*. Washington DC: WSDOT
- Indonesia. 1945. *Undang-Undang Dasar Tahun 1945*. Jakarta: Sekretarian Negara.
- . *Pemerintah Daerah Kota Cimahi. 2005.. Peraturan Walikota No. 01 Tahun 2005 dan perubahannya tentang Pembentukan UPT Rusunawa*. Cimahi: Pemkot Cimahi.
- . 2006. *Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- . 2008a. Kementerian Pendidikan Nasional. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- . 2008b. Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara. *Peraturan Menteri Negara Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pedoman Organisasi UPT Kementerian dan lembaga pemerintah nonkementerian*. Indonesia: Menpan.
- . 2009a. Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat. *Peraturan Gubernur Nomor 113 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas dan Badan di lingkungan Pemerintah Provinsi Jawa Barat*. Bandung: Pemda Jabar.
- . 2009b. *Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretarian Negara.
- . 2010a. *Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 2010 tentang Standar Akuntansi Pemerintahan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan.
- . 2010b. *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- . 2011. Kementerian Pekerjaan Umum. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19 2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- . 2014. Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi. *Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2014 tentang Pedoman Standar Pelayanan*. Jakarta: Kemenpan.
- Kasmir 2001. *Manajemen Perbankan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Koentjaraningrat. 1997. *Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: P.T. Gramedia Pustaka Utama.
- Nugroho, A., Hendrawan, H., Pangihutan, H. 2016. *Laporan Akhir Kebijakan Anjungan Pelayanan Jalan*. Bandung: Pusjatan
- Oetomo, Andi. 2010. *Bahan Kuliah Matrikulasi S2 Perencanaan Wilayah dan Kota*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Pangihutan, Harlan., Hendrawan, Hendra., Nugroho, Anjang., Parbowo. 2016a. *Laporan Akhir Penerapan Terbatas Anjungan Pelayanan Jalan*. Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan. Bandung
- Pangihutan, Harlan, Hendrawan, Hendra. 2016b. *Perencanaan Tempat Istirahat Pada Jalan Umum dengan Konsep Anjungan Pelayanan Jalan*. Konferensi, Lokakarya, dan Pameran 3rd IndoTREC. Medan
- Syafi'i, Antonio. 2001. *Bank Syari'ah Dari Teori ke Praktek*. Jakarta: Gema Insani
- Syahyuti, 2006. *30 Konsep Penting dalam Pembangunan Perdesaan dan Pertanian*. Jakarta : Bina Rena Pariwisata
- Umyati, Ani., Yadi, Yayan Harry., Sandi, Eka Setia Norma. 2015. "Pengukuran Kelelahan Kerja Pengemudi Bis dengan Aspek Fisiologis Kerja dan Metode Industrial Fatigue Research Commitee (IFRC)". Seminar Nasional IENACO.
- Widiarto. 2008. *Perencanaan Transportasi Komprehensif dan Berkelanjutan: Apresiasi Terhadap Pemikiran Prof. Dr. Bs.*

*Kusbinatoro. A Handbook in Honor of Prof.
Dr. Bs. Kusbiantoro. Bandung.*

World Health Organization (WHO). 2016. *Global
Status Report On Road Safety 2015.*