

**PENENTUAN ALTERNATIF LOKASI  
REST AREA KARANGPLOSO KABUPATEN MALANG  
(ALTERNATIVE DETERMINATION OF LOCATIONS  
REST AREA KARANGPLOSO MALANG DISTRICT)**

**Oleh :**

Shinta Maharani C. Tuka, Arief Setiawan, Widiyanto Hari Subagyo  
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Nasional Malang  
Jl. Bendungan Sigura-Gura No. 2 Malang Telp. (0341) 551431, 553015  
Email : [sintatuka@gmail.com](mailto:sintatuka@gmail.com)

**ABSTRAK**

Identitas Kecamatan Karangploso yang saat ini dikenal yaitu adanya *rest area* Karangploso yang terletak di Jalan Kertanegara, Desa Donowarih. *Rest area* tersebut dibangun Pemerintah Kabupaten Malang dengan tujuan mendukung posisi Karangploso sebagai jalur penghubung Malang - Batu dan juga karena meningkatnya kegiatan transportasi di wilayah Kecamatan Karangploso akibat perkembangan daerah wisata Kota Batu. Pembangunan *rest area* membawa dampak positif bagi masyarakat sekitar dengan terbukanya kesempatan untuk bekerja, namun sebenarnya keberadaan *rest area* Karangploso tidak sesuai dengan ketentuan yang seharusnya, mengabaikan dampak jangka panjang, sehingga saat ini berdampak pada berubahnya fungsi yang bukan lagi diperuntukan sebagai tempat istirahat melainkan sebagai tempat wisata / rekreasi masyarakat.

Tujuan penelitian adalah mengetahui alternatif lokasi yang layak direkomendasikan sebagai *rest area* Karangploso. Penelitian ini dilakukan dengan tahapan pertama menentukan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap keberadaan *rest area* berdasarkan penilaian stakeholder yang dilakukan dengan analisis delphi, melakukan analisis kesesuaian lahan yang dipilih sebagai alternatif lokasi dengan metode overlay dan analisis isi / *content analysis* dan merumuskan strategi pengembangan terhadap masing-masing alternatif melalui analisis SWOT (kekuatan, kelemahan, peluang, ancaman).

Hasil penelitian adalah diperolehnya empat alternatif lokasi *rest area* yang layak berdasarkan parameter dan pandangan stakeholder serta pemberian strategi yang dapat diterapkan.

**Kata Kunci :** *rest area*, alternatif lokasi, faktor lokasi, kesesuaian lahan, strategi

**ABSTRACT**

The identity of Karangploso subdistrict which is currently known is the existence of the Karangploso rest area which is located on Jl. Kertanegara, Donowarih Village. The rest area was built by the Government of Malang District with the aim of supporting the position of Karangploso as a link between Malang and Batu and also because of increased transportation activities in the Karangploso subdistrict area due to the development of the Batu City tourism area. The development of the rest area has a positive impact on the surrounding community with the opening of opportunities to work, but in fact the existence of the Karangploso rest area is not in accordance with the provisions that it should, ignoring the long-term impact, so that the current impact on changing functions is no longer intended as a place of rest but as a place tourism / recreation community.

The purpose of this research is to find out alternative viable locations recommended as a Karangploso rest area. This research was conducted with the first stage determining the factors that influence the existence of a rest area based on stakeholder assessment conducted by Delphi analysis, conducting land suitability analysis chosen as an alternative location by overlay method and content analysis and formulating development strategies for each each alternative through SWOT analysis (strengths, weaknesses, opportunities, threats).

The results of the study were obtained four alternative alternative rest area locations based on stakeholder parameters and views as well as the provision of strategies that could be applied.

**Keywords:** rest area, alternative locations, location factors, land suitability, strategy

## 1. Pendahuluan

*Rest area* merupakan salah satu bagian perlengkapan jalan yang saat ini terus dikembangkan oleh pihak penyelenggara jalan. Definisi *rest area* juga dijelaskan menurut website [restareahistory.org](http://restareahistory.org) yang juga berdasarkan *A Policy on Safety Rest Areas for the National System of Interstate and Defense Highways* (1958) bahwa *rest area unit as are to be provided on interstate highways as a security measure. Safety rest areas are cross-country areas with provisions for emergency stopping and resting by motorists for brief periods. they need main road kind entrances and exit connections, parking areas, benches and tables and should have bogs and facility wherever correct maintenance and oversight ar assured. They'll be designed for brief-time picnic use additionally to parking of vehicles for short periods.* Secara umum pengertian tersebut menjelaskan bahwa *rest area* (tempat istirahat) harus disediakan sebagai bentuk tindakan keselamatan bagi pengguna jalan dengan ketentuan berhenti dan beristirahat untuk waktu yang singkat, dilengkapi dengan tersedianya fasilitas-fasilitas pendukung lainnya.

Keberhasilan *rest area* dalam mendukung kebutuhan pengguna jalan mulai dari tahap dibangun sampai pada tahap siap untuk digunakan memang banyak ditemukan di jalan tol. Hal ini didukung dengan perencanaan *rest area* yang mengikuti standar dan pedoman yang berlaku mengenai ketentuan teknisnya. Begitupun dengan wilayah Malang Raya yang terdiri dari gabungan tiga wilayah yaitu Kota Batu, Kota Malang dan Kabupaten Malang yang juga dikenal sebagai salah satu daerah tujuan wisata di Provinsi Jawa Timur yang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi, baik oleh manusia maupun kegiatan lainnya seperti transportasi. Adanya aktivitas kunjungan wisata yang tinggi dapat dilihat contohnya pada Daerah Tujuan Wisata Kota Batu selama kurun waktu tiga tahun maupun ditambah dengan aktivitas masyarakat secara internal dalam suatu wilayah tentunya berdampak pada perkembangan transportasi terutama pada prasarana jalan raya yang semakin padat, sehingga pengemudi perlu adanya tempat istirahat.



Dibutuhkannya tempat istirahat bagi pengguna jalan ketika melakukan perjalanan juga berdasarkan pasal 90 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, didalamnya menjelaskan bahwa setelah pengemudi berkendara selama 4 jam berturut-turut, maka wajib beristirahat paling singkat setengah jam. Seperti halnya yang terjadi di Kecamatan Karangploso Kabupaten Malang.

Salah satu identitas dari Kecamatan Karangploso saat ini yaitu adanya *rest area* Karangploso yang terletak di Jalan Kertanegara Desa Donowarih. Meningkatnya kegiatan transportasi di wilayah Kecamatan Karangploso akibat perkembangan daerah wisata Kota Batu dan wilayah Karangploso yang dimanfaatkan sebagai jalur alternatif menjadi alasan mengapa *rest area* dibangun Pemerintah Kabupaten Malang dalam hal ini Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Cipta Karya dengan tujuan sebagai fasilitas pendukung untuk menarik wisatawan yang datang atau pulang dari dan ke Kota Batu agar singah sejenak untuk beristirahat. Namun, keberadaan *rest area* secara eksisting sebenarnya tidak sesuai dalam penentuan lokasinya antara lain adalah pembangunan yang hanya memanfaatkan lahan kosong, kepemilikan lahan dengan status bukan milik pemerintah dan bukan merupakan proses pembebasan lahan, pembangunan *rest area* tidak ikut mempertimbangkan faktor penentuan lokasi, sehingga peruntukan utama untuk wisatawan Kota Batu tidak optimal, pembangunan yang mengabaikan perencanaan jangka panjang, sehingga saat ini fungsi yang seharusnya adalah “tempat istirahat” berubah menjadi tempat wisata masyarakat.

*Rest area* menjadi penting untuk dikaji secara tepat, mengingat saat ini jumlah *rest area* justru disesuaikan dengan rata-rata volume kendaraan dan bukan pada ketentuan jarak yang sudah diatur. Ketentuan jarak menjadi faktor yang penting untuk menentukan keberadaan *rest area* satu dengan *rest area* lainnya, karena pada dasarnya *rest area* merupakan fasilitas pelengkap jalan yang wajib disediakan. Pertimbangan lainnya yang juga dimasukkan dalam penentuan alternatif lokasi *rest area*, juga terkait dengan keberadaan *rest area* terdekat pada jalan tol Pandaan – Malang (pintu keluar Karanglo) yang akan diukur jaraknya ke *rest area* Karangploso secara eksisting dan lokasi alternatif *rest area* untuk mengetahui layak / tidaknya sepanjang koridor utama Karangploso dibangun *rest area*. Namun, bukan dengan tujuan membandingkan satu objek dengan objek lainnya, tetapi batasan dalam penelitian ini dapat disebut dengan menguji coba penempatan *rest area* pada wilayah Karangploso, dimana Karangploso secara kawasan dikatakan benar jika ditempatkan *rest area*, tetapi secara titik terdapat ketidaksesuaian, sehingga penelitian ini dilakukan untuk mengetahui dimana lokasi *rest area* Karangploso yang seharusnya.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui alternatif lokasi yang layak direkomendasikan sebagai *rest area* Karangploso. Penelitian ini dilatarbelakangi dari keberadaan *rest area* Karangploso secara eksisting yang tidak sesuai dalam penentuan lokasinya.

## 2. Pembahasan

Pembahasan mengenai metode penelitian, teori lokasi dan *rest area*, sintesa pustaka dan gambaran umum mengenai *rest area* Karangploso dan alternatif lokasi *rest area* dan hasil analisis.

### a. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian ini yaitu (1) identifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap keberadaan *rest area* menggunakan analisis delphi, (2) analisis kesesuaian lahan yang layak direkomendasikan sebagai *rest area* Karangploso menggunakan analisis overlay dan analisis isi (content analysis), (3) strategi alternatif lokasi agar dapat dikatakan layak menggunakan analisis SWOT (kekuatan, kelemahan, peluang, ancaman).

### b. Teori Pendukung

#### Definisi Rest Area

Definisi *rest area* menurut Neufert (1978) dalam Winata (2015) merupakan tempat beristirahat sejenak untuk melepaskan kelelahan, kejenuhan, ataupun ke toilet selama dalam perjalanan jarak jauh. Tempat istirahat ini banyak ditemukan di jalan tol ataupun di jalan nasional dimana para pengemudi atau pengguna jalan beristirahat. Di jalan arteri primer juga banyak ditemukan restoran yang berfungsi sebagai tempat istirahat. Restoran-restoran ini banyak digunakan oleh pengemudi atau pengguna jalan antar kota untuk beristirahat. Definisi lainnya terkait *rest area* juga dijelaskan menurut Willy (2018) yaitu sebuah tempat untuk beristirahat sejenak yang banyak ditemukan disekitar jalan trans ataupun jalan tol sebagai tempat pengemudi untuk melepaskan kelelahan, kejenuhan, melakukan kewajiban ibadah ataupun buang air selama dalam perjalanan jauh.

#### Penentuan Lokasi Tempat Istirahat

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

- Kemudahan (akses) dari lokasi dapat dijangkau dengan mudah sarana transportasi umum;
  - Visibilitas yang terkait dengan posisi lokasi yang dapat dilihat dengan jelas;
  - 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;
  - Tempat parkir yang luas untuk kendaraan;
  - Ekspansi yang terkait dengan tersedianya tempat yang cukup luas jika dikemudian hari dilakukan perluasan usaha yang ada;
  - Lingkungan (terkait dengan daerah sekitar yang mendukung produk yang ditawarkan); dan
  - Peraturan Pemerintah (terkait dengan ketentuan diperbolehkan atau tidaknya suatu lokasi dibangun)
- Pemilihan lokasi untuk *rest area* menurut Purnamasari (2012) didasarkan pada faktor :
- Kondisi jalan yang sanggup menampung akan adanya *rest area* di daerah tersebut,
  - Kondisi kepadatan penduduk;
  - Tingkat rasa lelah pengemudi untuk bisa mengembalikan kesegaran agar bisa melanjutkan perjalanan.

Faktor yang menjadi pertimbangan dalam pengembangan atau peningkatan *rest area* menurut *Final Report National Transport Commission* :

- Kondisi topografi
- *Landmark* atau pemandangan indah
- Kualitas lingkungan
- Ketersediaan utilitas yang mendukung
- Kedekatan dengan persimpangan jalan utama
- Volume lalu lintas
- Kebutuhan lahan
- Keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan

#### Parameter Kesesuaian Lokasi Rest Area

- Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi dari bangkitan dan pergerakan yang berkaitan dengan tata guna lahan (Tamin, 2014)
- Ketersediaan lahan sebaiknya juga melihat aspek fisik, hukum dan sosial budaya (Baja, 2012)
- Penggunaan suatu lahan untuk dijadikan sebagai tempat berdirinya suatu properti harus memperhatikan aspek fisik yaitu kondisi lahan yang dilihat berdasarkan karakteristik lahan terkait ukuran, bentuk, kemiringan dan aksesibilitas suatu lahan (Timang, 2017)
- Kesesuaian lokasi tempat istirahat dengan penataan ruang dan perizinan lingkungan yaitu berada pada tanah yang dikuasai oleh pemerintah atau dapat melalui proses pembebasan lahan (Perencanaan Tempat Istirahat Pada Jalan Umum Kementerian PUPR 2018)
- Konflik penggunaan lahan didefinisikan sebagai ketidaksesuaian kepentingan antar kelompok pada suatu unit lahan (Hakim, 2016)
- 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 Kementerian PUPR dalam Imandiar, 2018)

#### Pentingnya Arahan Terhadap Penetapan Lokasi

Setelah menetapkan lokasi dari berbagai kegiatan yang akan dilaksanakan, perlu disusunnya kebijakan dan strategi agar kegiatan pada tiap lokasi berjalan sesuai dengan yang diharapkan.

#### c. Sintesa Pustaka

Berdasarkan kajian teori, maka variabel yang digunakan yaitu :

**Kelelahan, Kejenuhan dan Jarak antar rest area**  
 Dengan mengukur jarak antar lokasi rest area, dapat diketahui apakah jarak yang ada memenuhi standar berdasarkan waktu (jam) dan jarak tempuhnya (km). Ketiga faktor diatas dijadikan satu karena akan diukur kesesuaiannya berdasarkan jarak.

#### Kemudahan (akses) lokasi

Salah satu syarat penentuan lokasi *rest area* adalah mengenai akses lokasi, dilihat berdasarkan kecenderungan pengguna jalan untuk singgah pada *rest area*, karena pengguna jalan tentunya menyukai lokasi yang strategis dan juga dekat, sehingga mudah untuk dijangkau.

#### Visibilitas

Visibilitas menjadi ukuran kemudahan melihat *rest area* pada jarak pandang normal atau letak lokasi yang strategis misalnya dapat dilihat di tepi jalan utama.

### Lalu lintas

Variabel lalu lintas yang dipilih dilihat dari banyaknya orang yang melewati lokasi tersebut, terkait dengan volume lalu lintas dan juga kepadatan/kemacetan lalu lintas.

### Kondisi Jalan

Kondisi jalan yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah melihat kondisi jalan sekitar alternatif lokasi nantinya bahwa kondisi jalan dapat menampung jika ada *rest area*.

### Kondisi Topografi

Kondisi topografi suatu lahan menjadi pertimbangan penting untuk diketahui karena berpengaruh terhadap fungsi *rest area* sebagai bangunan/tempat istirahat.

### Kualitas lingkungan

Kualitas lingkungan terkait dengan ada atau tidaknya bentuk pencemaran lingkungan, misalnya pencemaran air, udara maupun tanah pada area/lahan yang menjadi titik lokasi dari *rest area*.

### Kebutuhan lahan

Kebutuhan lahan dalam penelitian ini dimaksudkan pada ketersediaan lahan kosong untuk lokasi *rest area*.

### Keamanan dan kenyamanan

Keamanan dan kenyamanan dimasukkan dalam variabel terpilih karena penentuan lokasi dalam hal ini adalah *rest area* atau tempat istirahat tentunya harus berlokasi pada lahan yang tidak rawan bencana alam.

Berdasarkan kajian teori yang ada, point-point diatas merupakan variabel penelitian. Namun, adapun variabel yang juga ikut dipertimbangkan (diluar teori) yaitu terkait dengan isu strategis yang merupakan saran dari pihak stakeholder.

#### d. Gambaran Umum Rest Area Eksisting



#### Menurut Kepala Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Cipta Karya :

- Keberadaan *rest area* Karangploso juga dikatakan tidak sesuai dalam lokasinya. Pembangunan *rest area* Karangploso hanya memanfaatkan tanah kas desa dan bukan merupakan proses pembebasan lahan

#### Menurut Pihak Pengelola Rest Area Karangploso :

- Pembangunan *rest area* Karangploso hanya melihat adanya lahan kosong yang dapat dimanfaatkan, tetapi tidak ikut mempertimbangkan faktor penentuan lokasi dibangunnya sebuah *rest area*, sehingga pemanfaatan *rest area* Karangploso yang peruntukan utamanya untuk wisatawan Kota Batu tidak optimal.
- Luas lahan yang tidak memadai, sehingga berdampak pada kelengkapan fasilitas yang mendukung keberadaan sebuah *rest area*

- Pihak pengelola *rest area* Karangploso menyebutkan bahwa sebenarnya *rest area* Karangploso kurang tepat disebut sebagai *rest area*

#### Menurut Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga

- *Rest area* Karangploso secara eksisting tidak melihat perencanaan jangka panjang, harusnya posisinya lebih masuk lagi ke wilayah Donowarih yang nantinya akan ada jalan Kawasan Ekonomi Khusus

- *Rest area* yang sekarang dominan dimanfaatkan sebagai tempat wisata oleh masyarakat.

#### e. Gambaran Umum Alternatif Lahan

##### Kebutuhan Lahan

Kebutuhan lahan secara fisik yaitu tersedianya lahan kosong pada **alternatif lahan 1** dengan luas 3.9 ha, secara hukum kepemilikan lahan hak milik, secara sosial Ada kemungkinan terjadi konflik lahan, karena lahan kosong ini juga berdekatan dengan lahan produktif ; **alternatif lahan 2** secara fisik merupakan lahan kosong dengan luas 2.4 ha, secara hukum kepemilikan lahan adalah hak milik dengan status tanah dikontrakan, secara sosial ada kemungkinan terjadi konflik lahan, karena posisi lahan berdekatan dengan fasilitas perdagangan lainnya, dimana jika ditempatkan *rest area* nantinya maka dinilai akan lebih banyak orang yang memilih ke *rest area*, sehingga fasilitas perdagangan yang sudah ada sebelumnya akan kehilangan pengunjung atau peminat ; alternatif lahan 3 dengan secara fisik dengan luas 1.3 ha, secara hukum kepemilikan lahan hak milik dengan status dimanfaatkan sebagai lapangan terbuka, secara sosial kemungkinan terjadi konflik lahan, karena posisi lahan ini juga berdekatan dengan lahan produktif, perumahan dan perdagangan jasa sekitarnya ; alternatif lahan 4 secara fisik dengan luas 2.7 ha, secara kepemilikan lahan hak milik, secara sosial kemungkinan terjadi konflik lahan, karena posisi lahan yang merupakan lahan pertanian, dimana jika ditempatkan *rest area* nantinya maka kemungkinan adanya alih fungsi lahan untuk memperluas lahan *rest area*.

##### Aksesibilitas Lahan

Posisi lahan pada 4 alternatif lokasi rest area Karangploso memiliki aksesibilitas yang tinggi, karena posisinya yang dekat dengan jalan utama ; untuk jarak dari persimpangan jalan utama yaitu lahan 1 dan 2 yaitu 3.2 km, lahan 3 yaitu 1.2 km dan lahan 4 yaitu 0.5 km.

##### Visibilitas

Posisi lokasi strategis dan mudah dijangkau karena dapat dilihat dengan jelas karena berada di tepi jalan utama.

##### Lalu Lintas

Posisi lokasi juga merupakan jalur yang dilalui wisatawan Kota Batu, dan untuk analisis lalu lintasnya klasifikasi tingkat pelayanan jalan LOS B.

##### Kondisi Topografi

Kondisi topografi lahan masuk dalam klasifikasi 2-15 %.

##### Kualitas Lingkungan

Kondisi lingkungan sekitar lahan 1 dimana tidak ada bentuk pencemaran lingkungan karena posisi

lahan yang jauh dari lokasi industri; Kondisi lingkungan sekitar lahan 2 dimana tidak ada bentuk pencemaran lingkungan karena posisi lahan yang jauh dari lokasi industri; Kondisi lingkungan sekitar lahan 3 dimana tidak ada bentuk pencemaran lingkungan karena posisi lahan yang jauh dari lokasi industri; Kondisi lingkungan lahan 4 terdapat pabrik / industri (PT.Sentausa).

#### Keamanan dan Kenyamanan Pengguna Jalan

**Lahan 1** : Lokasi tidak rawan kecelakaan dan bencana alam, berada diluar ruang milik jalan, lokasi memiliki iklim yang sejuk tetapi tidak didukung dengan view pemandangan seperti *rest area* eksisting atau lahan lainnya yang tepat berada dekat dengan pemandangan gunung. **Lahan 2 dan 3** : Lokasi tidak rawan kecelakaan dan bencana alam, berada diluar ruang milik jalan, lokasi memiliki iklim yang sejuk dan didukung dengan view pemandangan gunung seperti *rest area* eksisting. **Lahan 4** : Lokasi tidak rawan kecelakaan, tidak rawan bencana, namun merupakan lokasi titik macet Karangploso terutama pada hari libur.

#### Kondisi Jalan

Kondisi jalan pada lahan alternatif *rest area* masih dikatakan dapat menampung pergerakan lalu lintas jika ada *rest area* nantinya, namun perlu dilakukannya pelebaran jalan dan peningkatan fungsi jalan.

#### Kelelahan, Kejenuhan (Jarak antar *rest area*)

**Lahan 1 dan 2** : Jarak dari *rest area* tol terdekat 17 km, jarak terhadap pintu masuk tol 11 m dengan estimasi waktu. **Lahan 3** : Jarak dari *rest area* tol terdekat 15 km, jarak terhadap pintu masuk tol 9 m dengan estimasi waktu. **Lahan 4** : Jarak dari *rest area* tol terdekat 13 km, jarak terhadap pintu masuk tol 7 m dengan estimasi waktu.

#### Isu strategis

Dari 4 alternatif lahan *rest area* Karangploso, yang didukung dengan adanya isu strategis yaitu lahan 1 dan 2. Kedua lahan ini didukung isu strategis terkait dengan KEK, lebih khususnya pada isu pengembangan infrastruktur jalan, dimana wilayah atas Donowarih atau wilayah yang berbatasan dengan Batu juga terkena terkait isu tersebut.

#### f. Hasil Analisis

Membahas analisis mengenai analisis faktor yang berpengaruh terhadap keberadaan *rest area* menggunakan analisis delphi, analisa kesesuaian lahan yang layak direkomendasikan sebagai *rest area* menggunakan metode overlay serta analisis isi dan strategi alternatif lokasi menggunakan metode analisis SWOT dalam mencapai tujuan penentuan alternatif lokasi *rest area* Karangploso.

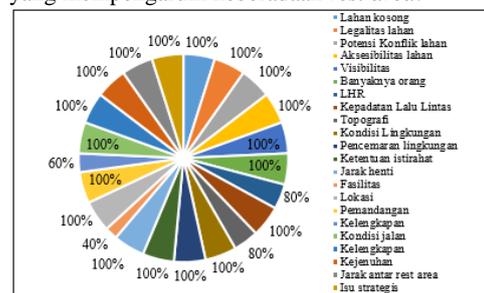
#### Identifikasi faktor yang berpengaruh terhadap keberadaan *rest area*

Adanya peran stakeholder dalam penelitian ini juga mengacu pada Pedoman Perencanaan Tempat Istirahat Pada Jalan Umum, dimana pada bagian "Prinsip Perencanaan Tempat Istirahat" dikatakan didalamnya pada point e yaitu keterlibatan seluruh stakeholder yang terkait baik dari pemerintah, swasta maupun masyarakat lokal agar penyelenggaraan tempat istirahat dapat berkelanjutan. Stakeholder yang dilibatkan yaitu :

Kode Responden	Keterangan
R1	Akademisi
R2	Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Cipta Karya
R3	Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga
R4	Kecamatan Karangploso
R5	Desa Donowarih (Pengelola Rest Area Karangploso)

Sumber : Hasil Penentuan Stakeholders, 2019

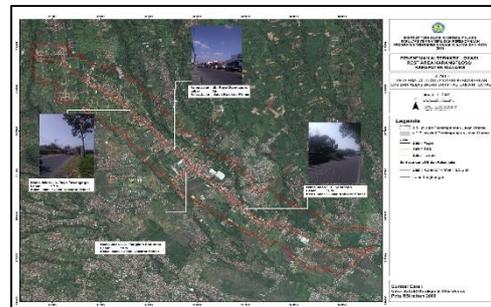
Dengan 3 kali iterasi yang dilakukan, ada 3 pendapat yang di eliminir dengan perhitungan rata-rata pilihan jawaban 0.00 yaitu ekspansi dan utilitas pada iterasi I dan luas lahan pada iterasi II. Iterasi analisis delphi berhenti pada putaran ketiga dengan nilai konsensus 94%, yaitu dapat dikatakan konsensus karena keputusan akhir tentang jajak pendapat dicapai >70%. Pada iterasi terakhir diperoleh hasil yaitu 12 faktor dengan 14 sub faktor yang mempengaruhi keberadaan *rest area*.



Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### Analisa Kesesuaian Lahan Yang Layak Direkomendasikan Sebagai Rest Area

#### Pergerakan Lalu Lintas Eksisting Terbesar



Sumber : Hasil Analisis, 2019

Pergerakan lalu lintas eksisting terbesar menjadi parameter yang paling utama, dikarenakan jika lahan yang ditentukan sudah sesuai dari semua aspek, namun tidak ada bentuk pergerakan pada lahan tersebut maka tidak dapat dikatakan lahan tersebut sesuai. Tingkat Pelayanan Jalan dengan LOS B pada sepanjang ruas jalan utama Karangploso memberi arti bahwa pergerakan eksisting terbesar memang ada disepanjang jalan utama, yang membedakannya adalah Jl.Kertanegara – Jl.Raya Tawangargo dominan dilewati bus-bus pariwisata, sedangkan Jl.Panglima Sudirman dominan dilewati wisatawan yang menggunakan mobil biasa.

#### Ketersediaan Lahan Kosong

Diperoleh 4 alternatif lahan kosong yang berada dekat pada jalan utama yaitu satu lahan pada Desa Ngijo, satu lahan pada Desa Donowarih dan dua

lahan pada Desa Tawangargo. Diperolehnya 4 lahan ini juga berdasarkan hasil survey lapangan.



Sumber : Hasil Analisis, 2019

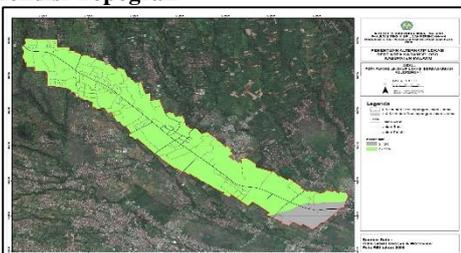
**Jarak Dari Titik Persimpangan Jalan Utama**

Kedekatan dengan persimpangan jalan utama merupakan salah satu parameter yang dipakai untuk mengukur kesesuaian lahan alternatif lokasi rest area dengan standar jarak berdasarkan persimpangan yaitu 0.5 km.



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Kondisi Topografi**



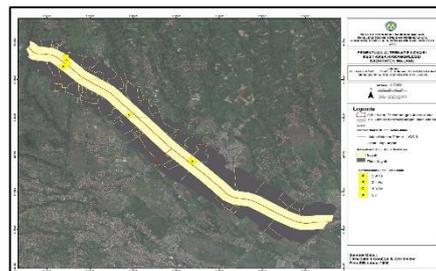
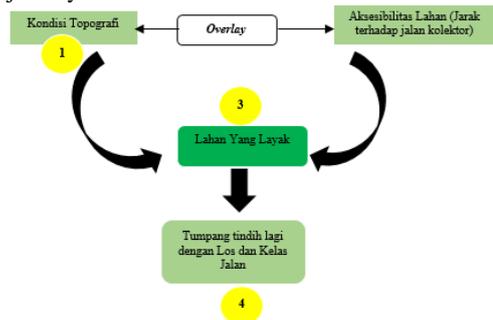
Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Aksesibilitas Lahan**

Aksesibilitas lahan merupakan parameter yang juga penting untuk menentukan kesesuaian lahan untuk rest area, karena lokasi lahan yang dekat dengan jalan maka dikatakan aksesibilitas pada lahan tersebut baik.

**Kelayakan Lahan**

Overlay atau tumpang tindih ini dilakukan dengan tiga parameter yaitu topografi, aksesibilitas lahan dan juga tingkat pelayanan jalan (LOS) dan kelas jalannya.



Sumber : Hasil Analisis, 2019

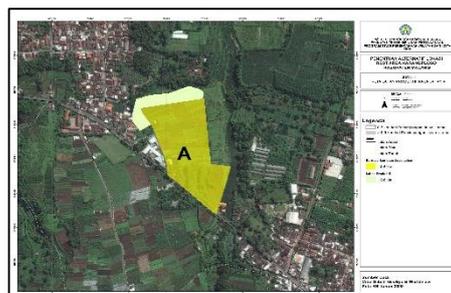
Peta diatas menjelaskan bahwa 4 alternatif lokasi tersebut dikatakan layak jika dioverlay menggunakan aspek fisik yaitu topografi, aksesibilitas lahan (jarak terhadap jalan) dan LOS beserta kelas jalannya.

**Potensi Konflik Lahan**

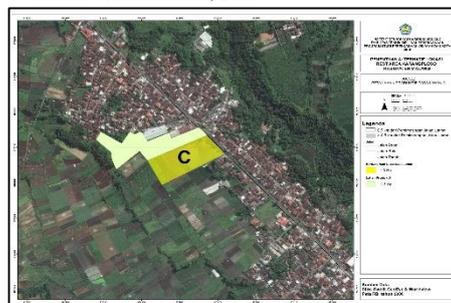
Potensi konflik lahan pada alternatif lokasi rest area dilihat dari adanya lahan produktif yang memungkinkan terjadinya alih fungsi lahan.

No	Kode Lahan	Luas Potensi Alih Fungsi Lahan
1	Lahan A	0,8 ha lahan produktif
2	Lahan C	1,3 ha lahan produktif
3	Lahan D	2,3 ha lahan produktif dan bangunan

Sumber : Hasil Analisis, 2019



Sumber : Hasil Analisis, 2019



Sumber : Hasil Analisis, 2019



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Ketentuan Jarak Antar Rest Area**

Ketentuan jarak antar rest area mengacu pada ketentuan jarak 25 km.

**Jarak Rest Area Tol Pandaan-Malang Terhadap Alternatif Lahan A**



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Jarak Rest Area Tol Pandaan-Malang Terhadap Alternatif Lahan B**



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Jarak Rest Area Tol Pandaan-Malang Terhadap Alternatif Lahan C**



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Jarak Rest Area Tol Pandaan-Malang Terhadap Alternatif Lahan D**



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Jarak Rest Area Tol Pandaan-Malang Terhadap Rest Area Eksisting**



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Analisis Isi**

No	Pertanyaan	Narasumber					Hasil Coding	
		1	2	3	4	5	Sama	Tidak Sama
1	Terkait dengan diperolehnya 4 alternatif lokasi rest area Karangploso, apakah responden setuju dengan alternatif lokasi tersebut?	R1 .1	R2 .1	R3.1	R4.1	R5.1	R1.1, R3.1, R4.1, R5.1	R2.1
2	Jika setuju/tidak setuju, hal apa yang menjadi pertimbangan terhadap pilihan tersebut?	R1 .2	R2.2	R3.2	R4.2	R5.2	R1.2, R3.2, R4.2, R5.2	R2.2

Sumber : Hasil Analisis, 2019

Keterangan : R1 (Responden 1 Akademisi), R2 ( Responden 2 Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Cipta Karya), R3 (Responden 3 Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga), R4 (Responden 4 Pihak Kecamatan Karangploso), R5 (Responden 5 Pihak Desa Donowarih/Pengelola Rest Area Eksisting).

**Hasil Wawancara Stakeholder**

No	Narasumber	Setuju/Tidak Setuju	Keterangan
1	Akademisi (Dr. Ir. Irena Sasongko, ST., M)	Setuju	Sangat perlu dan harus ada rest area di Karangploso, tetapi disarankan untuk tidak dekat dengan Batu. Karena jika dirakibkan dekat dengan Batu maka dijadikan sebagai tempat wisata, tetapi jika dirakibkan dekat dengan titik lokasi tol maka sesuai fungsinya sebagai tempat penhentian sementara.
2	Kepala Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Cipta Karya (Dr. Ir. Wahyu Hidayat, M.D)	Tidak Setuju	Tidak disetujui bahwa wilayah Karangploso atau sepanjang ruas jalan utama Karangploso dibangun rest area lagi, dikarenakan jika melihat pada kondisi yang sekarang dimana dibangunnya tol Malang yang bisa membuat akses tersendiri. Terkadang rest area didalam tol tentu akan lebih dipilih sebagai tempat istirahat wisatawan sebelum melanjutkan perjalanan, mengingat jika jarak Malang-Batu yang tidak terlalu jauh ditempuh. Sehingga, jika dibangun rest area lagi maka tidak akan berfungsi, sebab wisatawan lebih cenderung memilih untuk beristirahat pada rest area terdekat sebelum kelas menuju Karangploso.
3	Kepala Bidang PU Bina Marga (Khasrul Kusuma, ST., MT)	Setuju	Penentuan lokasi rest area tetap disetujui dengan pertimbangan bahwa kedepannya hal rest area yang harus dikonsentrasikan adalah melihat isu strategis yang ada, khususnya mengenai jalan-jalan strategis untuk dibangun. Rest area disarankan dibangun pada daerah jalan yang merupakan persimpangan Karangploso-Batu.
4	Pihak Kecamatan Karangploso (Nik. Ajar Purpono N)	Setuju	Rest area Karangploso diharuskan tetap ada, karena merupakan identitas bagi wilayah Karangploso saat ini, mengingat selama ini Karangploso tidak memiliki potensi kuat yang dapat dikembangkan seperti wilayah lainnya.
5	Pihak Pengelola Rest Area Karangploso/ Desa Donowarih (An Wiranto Hartono)	Setuju	Kebijakan rest area membawa dampak yang baik bagi wilayah Karangploso secara khusus, dan terlebih lagi jika ada pembangunan rest area kedepannya tetap diharuskan ada dan membawa dampak yang baik bagi masyarakat sekitar.

Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Analisa Arahan Terhadap Alternatif Lokasi Untuk Mendukung Feasibility Sebagai Rest Area**

Alternatif lokasi rest area Karangploso memiliki nilai total lahan 1 dan 2 : 3.90 pada faktor internal dan 3.80 pada faktor eksternal, lahan 3 : 3.75 pada faktor internal dan 3.65 pada faktor eksternal, lahan 4 : 3.30 pada faktor internal dan 3.65 pada faktor eksternal. Dengan nilai tersebut, alternatif lokasi rest area berada pada kolom sel I. Berikut ini merupakan matriks IE dari alternatif lokasi rest area.

IFAS dan EFAS alternatif lokasi rest area bertemu pada sel I, maka strategi yang tepat digunakan untuk pengembangan alternatif lokasi untuk rest area adalah strategi intensif.

		Total Nilai IFAS yang diberi bobot		
		Kuat (4,0 – 3,0)	Rata-Rata (2,99 – 2,0)	Lemah (1,99 – 1,0)
Total Nilai EFAS yang diberi bobot	Tinggi (4,0 – 3,0)	Sel I	Sel II	Sel III
	Sedang (2,99 – 2,0)	Sel IV	Sel V	Sel VI
	Rendah (1,99 – 1,0)	Sel VII	Sel VIII	Sel IX

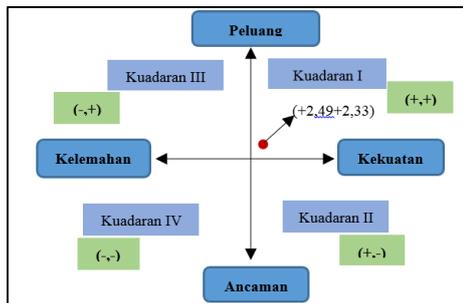
Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### Rata-Rata Nilai IFAS dan EFAS Untuk Kuadran SWOT

Lahan	Nilai Kekuatan-Kelemahan	Nilai Peluang - Ancaman
L.1	2.70	2.80
L.2	2.90	2.80
L.3	2.25	1.85
L.4	2.10	1.85
Rata-rata	2.49	2.33

Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### Kuadran SWOT



Sumber : Hasil Analisis, 2019

#### Strategi Alternatif Lokasi Rest Area Karangploso

##### Strategi SO (*Strengths-Opportunities*)

- Berdasarkan potensi dari setiap alternatif lokasi (lahan) yang merupakan lokasi yang didukung dengan aksesibilitas lahan dan visibilitas yang positif karena berada di jalan utama, sehingga dibutuhkan strategi untuk mengurangi dampak negatif dan mengoptimalkan dampak positif berdasarkan posisi lokasi. Strategi ini dapat dilakukan pihak pemerintah terkait untuk mengendalikan atau mengawasi arah penggunaan lahan ketika ditempatkan rest area nantinya
- Dibutuhkan kebijakan dari pemerintah terkait untuk melakukan ekspansi terhadap lahan jika dibutuhkan nantinya
- Diperlukannya kebijakan pemerintah agar lokasi yang dipilih dapat memberikan efisiensi yang maksimal, memperhatikan kepentingan berbagai pihak, terkhususnya dalam hal ini kebijakan tersebut mampu memproyeksikan berbagai kegiatan ekonomi dimasa yang akan datang dan bentuk timbal balik positif terhadap masyarakat sekitar lokasi rest area dapat diuntungkan, misalnya dengan dibukanya lapangan pekerjaan untuk berusaha
- Penguatan isu strategis terkait pengembangan kawasan ekonomi khusus (KEK);
- Posisi lahan yang merupakan jalur wisatawan menjadi input yang baik untuk direncanakan sebaik mungkin dengan pengambilan keputusan yang tepat agar posisi rest area benar-benar berfungsi sebagai tempat istirahat dan juga wisata, didukung dengan posisi lahan yang berkontur sebagai salah satu daya tarik bagi wisatawan untuk singgah

- Kekuatan dari setiap lokasi mendukung untuk dijadikan masukan bagi RDTR Karangploso yang dalam tahap penyusunan, terutama terkait dengan rencana peruntukan lahan (*zoning regulation*);
- Prioritas rencana yang mementingkan jangka panjang, mengetahui apakah memang rencana yang diusulkan memang dibutuhkan di wilayah bersangkutan

##### Strategi ST (*Strengths-Threats*)

- Posisi lahan yang menjadi jalur wisatawan ke Kota Batu dapat menjadi pertimbangan agar dukungan pemerintah dapat diberikan untuk penentuan lokasi rest area yang seharusnya. Dukungan pemerintah diberikan agar posisi Karangploso yang dilalui jalur wisatawan berfungsi lebih strategis untuk memanfaatkan potensi wilayahnya
- Jika kemungkinan terjadi alih fungsi lahan produktif untuk memperluas lahan rest area, pihak pemerintah sudah menentukan kebijakan yang kuat untuk mendukung hal tersebut

##### Strategi WO (*Weakness-Opportunities*)

- Dengan adanya ketertarikan pemerintah untuk pembangunan rest area yang seharusnya, maka dibutuhkan kebijakan dari pemerintah untuk melihat kelemahan-kelemahan yang ada dari alternatif lahan rest area. Kebijakan yang perlu dipertimbangkan adalah kondisi eksisting lahan, status lahan yang seharusnya adalah milik pemerintah atau dapat melalui proses pembebasan lahan, posisi lahan tidak berdekatan dengan persimpangan jalan utama
- Kebijakan pemerintah terkait agar tidak terjadinya konflik lahan / alih fungsi lahan antara lahan rest area dengan guna lahan yang sudah ada sebelumnya, yang berada disekitar lahan tersebut
- Masukan bagi RDTR Karangploso terkait peruntukan lahan yang diizinkan, bersyarat dan lainnya, sehingga penentuan lokasi rest area dapat mengacu pada rencana tersebut
- Adanya peningkatan, pemeliharaan maupun pelebaran jalan sekitar lokasi atau lahan yang menjadi pilihan, sehingga kemudahan (akses) lokasi lebih memudahkan untuk diakses

##### Strategi WT (*Weakness-Threats*)

- Adanya strategi pengembangan wilayah dari pemerintah agar dapat meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut
- Kebijakan pemerintah dibutuhkan agar rencana yang diusulkan tidak mematikan kondisi eksisting yang sudah ada sebelumnya
- Kebijakan untuk tidak menumpukkan kegiatan pada suatu lokasi, memperhatikan kapasitas jalan

#### g. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis, diperoleh 12 faktor yang menurut preferensi stakeholder berpengaruh terhadap keberadaan *rest area*, dimana consensus untuk menyepakati faktor tersebut adalah 94 % dengan jumlah tiga kali iterasi kuesioner delphi. Untuk analisis kesesuaian lahannya dimana dari 7 parameter yang digunakan, parameter ketentuan

jarak 25 km tidak sesuai pada setiap alternatif lokasi rest area Karangploso. Outputnya kemudian digunakan analisis SWOT untuk mendukung kelayakan alternatif lokasi, maka diperoleh 7 strategi SO, 4 strategi WO, 2 strategi ST dan 3 strategi WT.

#### h. Rekomendasi

##### Studi Lanjutan

- Melakukan penelitian secara lebih spesifik tentang kajian hubungan yang saling mempengaruhi antara volume arus wisatawan dan keberadaan tempat istirahat.
- Melakukan studi pengecekan seberapa banyak orang yang melewati tol / tidak ke Kota Batu, dimana ini berkaitan dengan keberadaan posisi *rest area*.
- Penelitian terkait rest area dari sisi pengguna (*rest area* sebagai tempat wisata).
- Penelitian terkait penentuan lokasi rest area dari alternatif lokasi *rest area*

##### Tindak Lanjut

- Pengambilan keputusan yang tegas terhadap keberadaan *rest area* Karangploso yang sebenarnya diketahui salah dan tidak layak disebut sebagai *rest area*.
- Penentuan kebijakan yang tepat untuk mendukung posisi strategis Karangploso sebagai jalur penghubung Malang – Batu.
- Menghindari penggunaan lahan yang tidak efisien dan tidak memberikan sumbangsih yang optimal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Neufert.1978. dalam Winata, Yurnas, Wahyu Hidayat dan Ratna Amanat. 2015. *Rest Area Di Jalan Lintas Pekanbaru-Dumai Dengan Pendekatan Arsitektur Hijau*. JOM FTEKNIK. Vol.2/No.2. 1-16
- Willy, Engelbertus. 2018. *Rest Area di Kecamatan Seberuang Kabupaten Kapuas Hulu*. Jurnal Online Mahasiswa Arsitektur Universitas Tanjungpura. Vol 6/No.2. 141-156
- Tjiptono. 2007. dalam Hanggita, Tio A. 2018. *Analisis Faktor Pemilihan Lokasi Usaha Jasa Pada UMKM di Kecamatan Pacitan*. Jurnal Manajemen Bisnis. Vol 8/ No.02
- Kotler. 2009. dalam Lempoy dkk. 2015. *Pengaruh Harga, Lokasi, Dan Fasilitas Terhadap Keputusan Menggunakan Jasa Taman Wisata Toar Lumimuut (Taman Eman) Sonder*. Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Jurusan Manajemen Universitas Sam Ratulangi Manado. Vol.3/No.1. 1072-1083
- Hurriyati. 2015. dalam Mayasari. 2017. *Pengaruh Harga Dan Lokasi Terhadap Keputusan Pembelianbatik Komar Di Cabang Sumbawa Bandung*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis Unpas Bandung
- Purnamasari. 2012. *Rest Area Di Mantingan Kabupaten Ngawi*. Progam Studi Teknik Arsitektur. Universitas Muhammadiyah Surakarta
- ARRB Transport Research Pty Ltd. (2005). *National Guidelines For The Provision Of The Rest Area Facilities*. Final report National Transport Comission
- Tamin, O.Z . 2014. dalam Ramdhani, Fitra dan Rahmat Trisnawan. 2018. *Analisis Model Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan Kabupaten*
- Baja, Sumbangan. 2012. *Perencanaan Tata Guna Lahan Dalam Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta : Andi
- Timang, Yehezkiel dan Retno Indryani. 2017. *Analisa Highest and Best Use Pada Lahan Kosong Di Jalan Raya Diponegoro Nomor 110-112 Surabaya*. Vol 6/No.2
- Hakim, Nurman. 2016. *Konflik Penggunaan Lahan di Taman Nasional Gunung Halimun Salak Kabupaten Lebak*. Jurusan Ilmu Perencanaan Wilayah Pascasarjana IPB. Jurnal Sosiologi Pedesaan. 128-138
- Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2018 tentang Perencanaan Tempat Istirahat Pada Jalan Umum
- Republik Indonesia.2009.Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Imandiar, Yudistira. 2018. *Dilema Rest Area, Penting untuk Istirahat Tapi Memicu Kemacetan*. <https://tirto.id/dilema-rest-area-penting-untuk-istirahat-tapi-memicu-kemacetan-cM5C>. Diakses 28 Juni 2018
- <http://restareahistory.org>