

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Rest area memiliki fungsi vital sebagai tempat beristirahat sementara bagi pengendara, mengurangi risiko kelelahan saat berkendara, serta menyediakan layanan seperti toilet, tempat makan, SPBU, dan parkir. Kinerja Rest Area yang baik berkontribusi terhadap keselamatan berkendara dan kenyamanan pengguna jalan tol. Namun, sering kali ditemukan berbagai permasalahan, seperti keterbatasan kapasitas parkir, kemacetan di dalam area Rest Area, serta kualitas fasilitas yang kurang memadai. Masalah ini dapat memengaruhi tingkat pelayanan dan bahkan menimbulkan kemacetan di bahu jalan tol.

Rest area di Jalan Tol Medan–Binjai perlu dianalisis dari sisi kapasitas dan kinerjanya, untuk mengetahui apakah fasilitas yang tersedia saat ini sesuai dengan kebutuhan pengguna. Penelitian ini penting dilakukan sebagai bahan evaluasi dan perencanaan ke depan dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan dan efisiensi operasional rest area, khususnya dalam menghadapi lonjakan volume kendaraan saat momen-momen tertentu seperti libur nasional atau mudik.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa, “Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam” (Pasal 90 ayat 3). Istirahat mengacu pada istirahat untuk

melepas lelah setelah kelelahan. Bagi pengguna transportasi darat yang menempuh jarak jauh, jeda lalu lintas menjadi hal yang krusial. Jalan tol adalah jalan yang telah menetapkan standard kecepatan yang boleh dilalui oleh kendaraan pengangkut. Akibatnya, kendaraan tidak diperbolehkan melaju pelan sehingga diperlukan Rest Area bagi pengemudi untuk menurunkan tingkat kecelakaan. Membangun tempat istirahat berdasarkan jarak atau jarak yang mempertimbangkan kelelahan pengemudi penting untuk memenuhi pentingnya tempat istirahat bagi pengguna jalan.

Oleh karena itu, penting untuk mengembangkan fasilitas umum berupa Rest Area yang dapat mengakomodasi berbagai aktivitas lalu lintas yang terjadi di ruas jalan Medan - Binjai Rest Area Tipe A telah ditetapkan sebagai pilihan yang sesuai dengan ketentuan Badan Pembangunan Umum dalam perancangan Rest Area tol Medan - Binjai. Pemilihan tipe ini didasarkan pada lokasi pembangunan Rest Area yang memungkinkan penumpang dan pengemudi untuk berhenti atau beristirahat sejenak karena kelelahan dan menghindari kecelakaan. Rest Area Tipe A ini dilengkapi dengan berbagai fasilitas seperti tempat parkir, restoran, toko souvenir, SPBU, bengkel, dan fasilitas umum dan lainnya yang memadai untuk menghilangkan rasa lelah dan memenuhi kebutuhan kendaraan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat Dan Pelayanan Pada Jalan Tol menjelaskan bahwa pada Jalan Tol Antarkota harus tersedia TIP (Tempat Istirahat dan Pelayanan) untuk kepentingan Pengguna Jalan Tol (Pasal 3 ayat 1). TIP Antarkota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disediakan paling sedikit 1 (satu) untuk setiap jarak 50 km (lima puluh kilometer) pada setiap jurusan (Pasal 3 ayat 2). Jarak antara TIP antarkota

tipe A dan TIP antarkota tipe A berikutnya paling sedikit 20 km (dua puluh kilometer) (Pasal 25 ayat 1). Pengguna Jalan Tol dapat menggunakan fasilitas parkir gratis pada TIP antarkota paling lama 3 (tiga) jam (Pasal 31 ayat 1).

Rest area juga terbagi menjadi tiga yaitu **Rest area Tipe A** tempat istirahat dan pelayanan (TIP) di jalan tol yang memiliki lahan parkir yang luas dan fasilitas yang lengkap dibanding tipe lainnya. Tipe A dirancang untuk memenuhi kebutuhan istirahat, bahan bakar, makanan, layanan kendaraan, mushola, toilet dan layanan kesehatan bagi pengguna jalan. **Rest area Tipe B** tempat istirahat dan pelayanan (TIP) di jalan tol yang memiliki lahan parkir yang tidak sama ukurannya dengan Tipe A dan memiliki fasilitas Toilet, mushola, makanan, layanan Kesehatan. **Rest area Tipe C** Fasilitas sederhana dan terbatas, Tipe C biasanya dibangun di tempat-tempat dengan lalu lintas rendah atau untuk mengisi jeda antar Rest area besar (tipe A atau B)

Tujuannya adalah untuk memberikan kenyamanan kepada pengguna jalan dan memastikan keselamatan perjalanan mereka hingga mencapai tujuan akhir. Fungsi dari desain tempat istirahat tipe A adalah untuk menyediakan area yang dapat menjadi tempat yang nyaman bagi orang-orang lainnya, dengan menggunakan semua kemungkinan yang tersedia.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Adapun rumusan dalam penelitian yang meliputi sebagai berikut :

1. Mengetahui kapasitas parkir yang tersedia di Rest Area Jalan Tol Medan–Binjai berdasarkan Standar Pelayanan Minimal (SPM);

2. Menganalisis kesesuaian kapasitas Rest Area pada kendaraan yang menggunakan fasilitas tersebut, terutama pada waktu-waktu puncak pada saat arus sibuk maupun libur nasional.

### **1.3. Batasan Masalah**

Batasan masalah dalam studi ini akan berfokus pada Penelitian ini hanya difokuskan pada satu atau dua Rest Area utama yang berada di sepanjang Jalan Tol Medan – Binjai, baik arah menuju Binjai maupun arah menuju Medan. Analisis kapasitas difokuskan pada :

1. Fasilitas parkir, termasuk jumlah lahan parkir untuk kendaraan ringan (mobil pribadi), kendaraan berat (bus/truk), dan kendaraan roda dua jika tersedia;
2. Kinerja Rest Area dianalisis berdasarkan indikator utama, seperti tingkat hunian parkir;
3. Durasi tinggal kendaraan, kelancaran arus lalu lintas; dan
4. Persepsi pengguna terhadap kenyamanan dan pelayanan.

### **1.4. Tujuan Penelitian**

Dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran menyeluruh mengenai Analisis Dampak kesesuaian Rest Area pada kendaraan yang menggunakan fasilitas tersebut, terutama pada waktu waktu puncak.

## **1.5. Sistematika Penulisan**

Sistematika Penulisan yang digunakan untuk menyusun penelitian adalah sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisikan tentang latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Berisikan penguraian penelitian terdahulu untuk dijadikan acuan melaksanakan penelitian secara literatur yang berhubungan dengan topik yang di ambil.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini mencakup metode penelitian, sumber data, Teknik pengumpulan data, lokasi penelitian dan prosedur penelitian

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini membahas tentang hasil penelitian dan menganalisis data yang diperoleh dari penelitian.

### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Berisikan kesimpulan dan saran dari penelitian yang telah dilakukan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Tinjauan Umum Jalan Bebas Hambatan/Jalan Tol**

##### **2.1.1. Pengertian Jalan Tol**

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menjelaskan bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Adapun tujuan diselenggarakannya jalan tol untuk :

1. Memperlancar lalu lintas di daerah yang sudah berkembang;
2. Meningkatkan hasil guna dan gaya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi;
3. Meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan;
4. Meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.

Penyelenggaraan jalan tol dilakukan oleh pemerintah ataupun badan usaha yang memenuhi persyaratan. Jalan tol memiliki tarif tertentu yang wajib dibayarkan oleh para penggunaannya untuk pengembalian investasi, pemeliharaan serta pengembangan jalan tol.

Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol menjelaskan bahwa jalan tol adalah jalan bebas hambatan yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar. Sedangkan Tol adalah sejumlah uang tertentu yang wajib dibayarkan untuk penggunaan Jalan Tol.

Penyelenggaraan Jalan Tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan yang dapat dicapai dengan membina jaringan Jalan Tol.

Sedangkan penyelenggaraan Jalan Tol bertujuan untuk :

1. Ketertiban, keamanan, kelancaran, keselamatan arus penumpang dan barang, serta kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
2. Penyelenggaraan jalan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, percepatan distribusi logistik, pemerataan pembangunan, dan implementasi Pembangunan Jalan Berkelanjutan;
3. Peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
4. Pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat dengan memenuhi kinerja jalan yang laik fungsi dan berdaya saing;
5. Sistem jaringan jalan yang efisien dan efektif untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi terpadu;
6. Pengusahaan Jalan Tol yang transparan, akuntabel, dan berkeadilan serta memenuhi SPM Jalan Tol;
7. Partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan jalan; dan
8. Sistem jaringan jalan yang berkelanjutan.

Sedangkan lingkup penyelenggaraan Jalan Tol meliputi pengaturan Jalan Tol, pembinaan Jalan Tol, pengusahaan Jalan Tol, dan pengawasan Jalan Tol.

Dari beberapa definisi di atas dapat disimpulkan, Jalan Tol adalah jalan umum yang diperuntukkan bagi kendaraan bermotor dan dikenakan tarif atau biaya tertentu

sebagai imbalan atas pelayanan dan pemeliharaan yang diberikan. Jalan tol biasanya dibangun dengan standar teknis lebih tinggi dibanding jalan biasa, seperti jumlah lajur lebih banyak, bebas hambatan (tanpa lampu lalu lintas), akses masuk dan keluar yang terbatas (melalui gerbang tol), serta dirancang untuk mendukung kecepatan dan efisiensi transportasi.

### **2.1.2. Pengertian Tempat Istirahat Dan Pelayanan (Rest Area)**

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 Tentang Tempat Istirahat Dan Pelayanan Pada Jalan Tol, 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 (Bab 1 Ketentuan Umum, Pasal 1). Dengan demikian Rest Area adalah fasilitas yang disediakan oleh pelayanan jasa jaringan jalan tol dengan fungsi sebagai tempat istirahat sementara bagi pengguna jalan.

Menurut (Amir, Zahriah, and Irfandi 2024), rest area merupakan fasilitas yang bertujuan untuk menyediakan tempat yang dibutuhkan oleh pengemudi kendaraan yang sedang melakukan perjalanan, fasilitas yang tersedia di dalam rest area antara lain tempat makan (restoran), tempat istirahat, mini market, SPBU dan fasilitas pelengkap lainnya. Fungsi dari adanya rest area adalah sebagai tempat untuk beristirahat yang mampu memulihkan kembali kesegaran dan meningkatkan kebugaran pengemudi yang telah melakukan perjalanan.

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa Rest Area adalah fasilitas yang disediakan di sepanjang jalan tol atau jalan raya untuk memberikan tempat istirahat sementara bagi pengguna jalan, khususnya pengemudi dan penumpang kendaraan bermotor. Rest Area biasanya terletak di lokasi strategis pada jarak tertentu disepanjang jalan tol, dan dirancang untuk meningkatkan keselamatan, kenyamanan, dan kebugaran pengemudi selama perjalanan jauh.

Keberadaan Rest Area sebagai sarana penunjang jalan tol bertujuan untuk :

1. Tempat beristirahat bagi pengemudi, guna mencegah kelelahan dan meningkatkan keselamatan berkendara;
2. Menyediakan fasilitas umum seperti toilet, musholla dan tempat makan;
3. Memfasilitasi pengisian bahan bakar di beberapa lokasi SPBU;
4. Menjadi pusat informasi dan pelayanan darurat jika diperlukan;
5. Memberikan tempat bagi UMKM lokal untuk menjual produk.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 Tentang Tempat Istirahat Dan Pelayanan Pada Jalan Tol menjelaskan bahwa Tempat Istirahat dan Pelayanan (Rest Area) antarkota diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) tipe, yaitu :

1. Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota tipe A;
2. Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota tipe B; dan
3. Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota tipe C.

## 2.2. Penelitian Sebelumnya

Dari berbagai penelitian yang pernah dilakukan oleh beberapa mahasiswa dan dosen Fakultas Teknik terkait yang dilakukan oleh penulis, maka dalam hal ini penulis mencoba melakukan penelitian berdasarkan Studi Pustaka terhadap hasil penelitian yang ada, dan literatur yang berkaitan dengan penelitian ini, diantaranya :

Jurnal berjudul Evaluasi Kelayakan Dan Pelayanan Rest Area Km. 10 Jalan Tol Jagorawi oleh Muhammad Fikri Dzikrillah dan Eko Wiyono. Dalam jurnal ini disampaikan Kinerja parkir adalah ukuran seberapa efektif dan efisien lahan parkir digunakan dalam menampung kendaraan, biasanya dihitung menggunakan indeks parkir, yaitu perbandingan antara jumlah kendaraan yang parkir dengan kapasitas parkir tersedia. Jika indeks parkir melebihi angka 1, seperti yang terjadi di Rest Area KM. 10 Tol Jagorawi pada pukul 17.30–18.30 (dengan nilai 1,75), berarti jumlah kendaraan yang masuk melebihi kapasitas lahan parkir yang ada, sehingga diperlukan upaya peningkatan kinerja parkir seperti pengaturan arus lalu lintas internal atau penambahan kapasitas parkir (Dzikrillah and Wiyono 2019).

Penelitian dengan judul Perencanaan Fasilitas Rest Area Jalan Tol Semarang-Demak Dengan Meninjau Kapasitas Ruang Parkir Berdasarkan Demand Volume Kendaraan disusun oleh Alif Fayeza Muhammad. Penelitian yang dilakukan menyimpulkan bahwa kinerja parkir merupakan ukuran efisiensi penggunaan lahan parkir yang menunjukkan seberapa optimal fasilitas parkir mampu menampung kendaraan dalam waktu tertentu. Kinerja ini dinilai melalui berbagai parameter seperti indeks parkir, durasi parkir, akumulasi kendaraan, volume parkir, serta tingkat penggunaan (occupancy rate) dan tingkat pergantian (parking turnover). Indeks parkir

sendiri dihitung dari perbandingan antara jumlah kendaraan yang terparkir dengan kapasitas parkir tersedia, dan jika nilainya lebih dari 1 (atau >100%), berarti kebutuhan lahan parkir melebihi kapasitas yang tersedia, sehingga bisa menyebabkan penumpukan kendaraan. Dalam konteks perencanaan rest area seperti di Jalan Tol Jagorawi atau Semarang–Demak, kinerja parkir menjadi kunci untuk memastikan tidak terjadi antrean panjang di pintu masuk rest area. Ketika indeks parkir melebihi kapasitas ideal pada jam-jam sibuk, hal ini menandakan perlu adanya penyesuaian baik melalui pengaturan arus lalu lintas internal, penambahan kapasitas lahan parkir, maupun pengaturan zona parkir berdasarkan jenis kendaraan. Evaluasi kinerja parkir ini penting dalam merancang fasilitas rest area yang efisien dan nyaman bagi pengguna jalan tol (Muhammad 2022).

### **2.3. Ketentuan Tempat Istirahat Dan Pelayanan (Rest Area)**

Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol mengatur tentang ketentuan penyediaan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) di jalan tol. Tempat Istirahat dan Pelayanan tersedia untuk kepentingan pengguna Jalan Tol dengan memperhatikan :

- a. Kondisi parkir; jalan akses,
- b. Keselamatan;
- c. Keamanan;
- d. Kenyamanan; jalan lingkungan, dan area distribusi dan pergerakan seluruh golongan dan/atau jenis muatan kendaraan; dan
- e. Kelestarian lingkungan.

Tempat Istirahat dan Pelayanan dilengkapi dengan pos terpadu untuk pelayanan keamanan, pelayanan kesehatan, dan pelayanan penyelamatan darurat dan disediakan paling sedikit 1 (satu) untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer pada setiap jurusan. Setiap tempat istirahat dan pelayanan dilarang dihubungkan dengan akses apa pun dari luar jalan tol, kecuali untuk tempat istirahat dan pelayanan dengan pengembangan dapat diberikan akses terbatas ke luar jalan tol.

Tempat Istirahat dan Pelayanan dapat dikembangkan dengan menambah fasilitas penunjang lainnya, berupa :

- a. Penambahan area promosi produk tertentu dan daerah serta promosi usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah;
- b. Penambahan area lokasi perpindahan untuk orang dan barang/logistik;
- c. Pengembangan untuk destinasi wisata dan kawasan industri;
- d. Fasilitas inap; dan/atau
- e. Area bermain anak.

Pengusahaan tempat istirahat dan pelayanan dilakukan dengan mengakomodasi usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah melalui pola kemitraan. Untuk mengakomodasi usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah. Badan Usaha harus mengalokasikan lahan paling sedikit 30% (tiga puluh persen) dari total luas lahan area komersial untuk usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah, baik untuk Jalan Tol yang masih dalam tahap perencanaan dan konstruksi. Pengusahaan tempat istirahat dan pelayanan harus memberikan usaha dan keringanan bagi usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah. Setiap usaha mikro, usaha kecil

dan usaha menengah harus memiliki surat keterangan sebagai usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah.

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat Dan Pelayanan Jalan Tol menjelaskan, Tempat Istirahat dan Pelayanan terdiri atas Tempat Istirahat dan Pelayanan Perkotaan dan Tempat Istirahat Pelayanan antarkota. Ketentuan untuk pembangunan Tempat Istirahat dan Pelayanan sebagai berikut :

1. Pada Jalan Tol Antarkota harus tersedia Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) untuk kepentingan pengguna jalan tol;
2. Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) disediakan paling sedikit 1 (satu) untuk setiap jarak 50 km (lima puluh kilometer) pada setiap jurusan;
3. Pada Jalan Tol Perkotaan dapat disediakan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) untuk kepentingan pengguna jalan tol;
4. Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) antarkota dan TIP perkotaan disediakan oleh BUJT sesuai dengan ketentuan teknis dan administrasi;
5. Setiap Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) dilarang dihubungkan dengan akses apapun dari luar jalan tol, kecuali untuk TIP dengan pengembangan dapat diberikan akses terbatas keluar jalan tol.

Berdasarkan Standar Pelayanan Masyarakat pada Fasilitas Publik (SPM-FP) Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, dalam melakukan pembangunan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) harus memperhatikan antara lain :

**Tabel 2.1 Kriteria Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Jalan Tol**

No.	Komponen Substansi Teknis	Kriteria			
		Sistem Manajemen	Layanan Masyarakat		
			Sarana	Informasi	Edukasi
<b>1. Efisiensi energi</b>					
1.1	Mengurangi konsumsi daya energi	Pengelola Fasilitas mempunyai perencanaan penghematan konsumsi daya listrik	Tersedianya sarana yang menunjang program mengurangi konsumsi daya listrik	Tersedianya informasi mengenai langkah penghematan daya listrik	Tersedianya panduan kepada pengunjung mengenai perilaku hemat energi
1.2.	Menggunakan alat elektronik dan/atau mesin yang hemat energi dan ramah lingkungan	Pengelola Fasilitas menetapkan data kerja pengadaan dan penggunaan alat elektronik dan/atau mesin yang hemat energi dan ramah lingkungan	Tersedianya elektronik dan/atau mesin yang hemat energi dan ramah lingkungan berstandar hemat energi	Tersedianya informasi mengenai peralatan elektronik dan/atau mesin yang hemat energi dan ramah lingkungan	
<b>2. Efisiensi air</b>					
2.1.	Mengurangi konsumsi air	Pengelola Fasilitas mempunyai perencanaan penghematan konsumsi air	Terpasangnya peralatan yang efisien dalam konsumsi air	Tersedianya informasi mengenai langkah penghematan konsumsi air	Tersedianya panduan kepada pengunjung mengenai perilaku hemat air
2.2.	Menggunakan alat sanitasi yang hemat konsumsi air	Pengelola Fasilitas menetapkan tata kerja penggunaan alat sanitasi yang hemat konsumsi air	Tersedianya alat sanitasi yang hemat konsumsi air	Tersedianya informasi mengenai alat sanitasi yang hemat konsumsi air	
2.3.	Melakukan pengelolaan air limbah	Pengelola Fasilitas melakukan upaya pengelolaan air limbah	Tersedianya sarana pengelolaan air limbah	Tersedianya informasi mengenai pengelolaan air limbah	
<b>3. Efisiensi material/bahan</b>					

No.	Komponen Substansi Teknis	Kriteria			
		Sistem Manajemen	Layanan Masyarakat		
			Sarana	Informasi	Edukasi
3.1.	Penggunaan bahan pembersih sanitasi yang ramah lingkungan	Pengelola Fasilitas menetapkan dan memastikan bahwa bahan pembersih sanitasi yang digunakan ramah lingkungan	Tersedianya bahan pembersih sanitasi yang digunakan ramah lingkungan	Tersedianya informasi mengenai bahan pembersih sanitasi yang digunakan ramah lingkungan	Tersedianya panduan kepada pengunjung mengenai perilaku penggunaan bahan pembersih sanitasi secara ramah lingkungan
3.2.	Penggunaan plastik dan kertas secara efisien	Pengelola Fasilitas menetapkan tata kerja dan memastikan penggunaan plastik dan kertas secara efisien	Tersedianya sarana dalam pelaksanaan efisiensi dalam penggunaan plastik dan kertas	Tersedianya informasi pelaksanaan efisiensi dalam penggunaan plastik dan kertas	Tersedianya panduan kepada pengunjung mengenai perilaku penggunaan plastik dan kertas yang ramah lingkungan.
<b>4. Pengelolaan sampah</b>					
4.1.	Pewadahan sampah	Pengelola Fasilitas menetapkan tata kerja penggunaan wadah/tempat untuk menyimpan sampah	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tersedianya tempat sampah dalam jumlah yang memadai dengan pemilahan sesuai ketentuan</li> <li>- Tersedianya tempat penampungan sampah Sementara</li> </ul>	Tersedianya informasi/pengelolaan pewadahan sampah	Tersedianya panduan kepada pengunjung mengenai penggunaan tempat sampah

No.	Komponen Substansi Teknis	Kriteria			
		Sistem Manajemen	Layanan Masyarakat		
			Sarana	Informasi	Edukasi
4.2.	Pemilahan sampah	Pengelola Fasilitas menetapkan tata kerja penggolongan dan pemilahan sampah serta memastikan bahwa sampah terpilah dilakukan pengolahan secara tepat sesuai jenisnya	Tersedianya tempat untuk sampah yang terpilah	Tersedianya informasi mengenai penggolongan dan pemilahan sampah	Tersedianya panduan kepada pengunjung mengenai pemilahan sampah
4.3.	Pengangkutan sampah				
4.4.	Pengumpulan sampah	Pengelola Fasilitas menetapkan tata kerja dan memastikan tidak ada sampah yang tercecer	Tersedianya sarana pengumpulan sampah	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tersedianya informasi mengenai tempat pengumpulan sampah</li> <li>- Tersedianya informasi jadwal pengumpulan sampah</li> </ul>	
5.	<b>Penhijauan</b>	Pengelola fasilitas menetapkan tata kerja penghijauan terkait estetika, iklim mikro dan mengurangi polusi udara	Tersedianya sarana untuk penghijauan untuk : Estetik, iklim mikro dan mengurangi polusi udara	Tersedianya informasi kepada pengunjung mengenai manfaat dari program penghijauan	Menyediakan himbuan dan panduan kepada pengunjung untuk menjaga tanaman dan fasilitas penghijauan
6.	<i>Food Waste</i>	Pengelola Fasilitas menetapkan tata kerja dalam upaya	Tersedianya sarana penunjang pengurangan food waste	Tersedianya informasi mengenai upaya pengurangan	Tersedianya himbuan kepada pengunjung terkait upaya

No.	Komponen Substansi Teknis	Kriteria			
		Sistem Manajemen	Layanan Masyarakat		
			Sarana	Informasi	Edukasi
		pengurangan food waste		food waste kepada pedagang	pengurangan food waste
7.	<b>Kondisi khusus</b>	Pengelola Fasilitas menetapkan tata kerja. Khusus terkait 1 s/d 4 dalam upaya mengantisipasi kondisi khusus	Tersedianya sarana pendukung Untuk mengantisipasi kondisi khusus	Tersedianya informasi tambahan bagi pengunjung pada kondisi khusus	Adanya himbauan tambahan bagi pengunjung pada kondisi khusus
Pengelola Fasilitas melakukan pemantauan dan evaluasi serta perbaikan secara berkelanjutan terhadap penerapan SPM-FP					

Sumber : SPM-FP, Kementerian Lingkungan Hidup 2019

### 2.3.1. Klasifikasi Tempat Istirahat Dan Pelayanan (Rest Area)

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat Dan Pelayanan Jalan Tol menjelaskan terdapat 2 jenis klasifikasi Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) yaitu :

1. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Perkotaan;
2. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Antarkota, yang terbagi dalam :
  - a. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) antarkota tipe A;
  - b. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) antarkota tipe B; dan
  - c. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) antarkota tipe C.

### 2.3.2. Lokasi Dan Luasan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP)

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat Dan Pelayanan Jalan Tol, menjelaskan tentang lokasi Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) yaitu :

### **2.3.2.1. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Perkotaan**

Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Perkotaan, harus memenuhi ketentuan yaitu :

- a) TIP perkotaan memiliki luas tanah paling sedikit 1 ha (satu hektar) dengan lebar depan sejajar Jalan Tol paling sedikit 100 m (seratus meter);
- b) TIP perkotaan dapat diintegrasikan dalam satu kawasan dengan kantor gerbang Tol dengan tetap memperhatikan keamanan dan kelancaran operasional Jalan Tol serta keselamatan Pengguna Jalan Tol;
- c) Luasan tanah untuk kawasan kantor gerbang Tol sebagaimana dimaksud di atas tidak termasuk dalam luasan tanah yang menjadi lokasi Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Perkotaan di jalan tol;
- d) Konstruksi bangunan fasilitas dan layanan TIP perkotaan dapat dibangun di atas Rumaja Tol dengan tetap mengacu pada ketentuan teknis Jalan Tol dan persyaratan konstruksi gedung;
- e) Jarak antara TIP perkotaan dengan TIP lainnya paling sedikit 10 km (sepuluh kilometer); dan
- f) Jarak antara TIP perkotaan dengan TIP lainnya yang terintegrasi dengan fasilitas moda transportasi lainnya paling sedikit 5 km (lima kilometer).

### **2.3.2.2. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Perkotaan**

Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota, harus memenuhi ketentuan yaitu :

- a) Perencanaan jumlah dan luasan TIP antarkota dilakukan dengan memperhitungkan kebutuhan pelayanan kepada Pengguna Jalan Tol

selama masa konsesi;

- b) Pembangunan TIP antarkota pada ruas jalan tol yang baru dioperasikan dapat dilakukan secara bertahap;
- c) TIP antarkota harus sudah selesai dibangun oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) paling lambat 3 (tiga) tahun sejak jalan tol dioperasikan;
- d) Sebelum TIP antarkota dibangun secara permanen, Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) harus menyediakan TIP sementara dengan fasilitas paling sedikit sarana tempat parkir, peturasan, dan warung atau kios;
- e) Dalam hal TIP antarkota berada sejajar pada lalu lintas 2 (dua) arah, TIP antarkota dapat dihubungkan dengan jembatan atau terowongan untuk perpindahan orang/barang;
- f) Konstruksi bangunan jembatan atau terowongan yang berada di atas Rumaja Tol dapat dimanfaatkan sebagai fasilitas dan layanan TIP;
- g) Pemanfaatan jembatan atau terowongan dilaksanakan berdasarkan ketentuan teknis Jalan Tol dan persyaratan konstruksi bangunan gedung;
- h) Jarak antar-TIP di Jalan Tol Antarkota pada arah yang sama harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :
  - jarak antara TIP antarkota tipe A dan TIP antarkota tipe A berikutnya paling sedikit 20 km (dua puluh kilometer);
  - jarak antara TIP antarkota tipe A dan TIP antarkota tipe B paling sedikit 10 km (sepuluh kilometer);
  - jarak antara TIP antarkota tipe B dan TIP antarkota tipe B berikutnya paling sedikit 10 km (sepuluh kilometer); dan

- jarak antara TIP antarkota tipe C dan TIP antarkota lainnya paling sedikit 2 km (dua kilometer).
- i) Jarak antara TIP antarkota merupakan 1 (satu) kesatuan pengukuran yang menerus dan tidak terpisahkan antara Jalan Tol Antarkota dan Jalan Tol Perkotaan;
- j) Dalam kondisi tertentu, jarak antar TIP dapat ditoleransi paling banyak 10% (sepuluh persen) dari ketentuan jarak minimum yang dipersyaratkan;
- k) Luas TIP antarkota harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :
  - TIP antarkota tipe A memiliki luas tanah paling sedikit 6 ha (enam hektar) dengan lebar depan sejajar Jalan Tol paling sedikit 150 m (seratus lima puluh meter);
  - TIP antarkota tipe B memiliki luas tanah paling sedikit 3 ha (tiga hektar) dengan lebar depan sejajar Jalan Tol paling sedikit 100 m (seratus meter);
  - TIP antarkota tipe C memiliki luas tanah paling sedikit 2.500 m<sup>2</sup> (dua ribu lima ratus meter persegi) dengan lebar depan sejajar Jalan Tol paling sedikit 25 m (dua lima meter).
- l) TIP antarkota tipe B dapat disediakan pada Jalan Tol Antarkota yang memiliki panjang lebih dari 30 km (tiga puluh kilometer).

### **2.3.3. Tipe Fasilitas Tempat Istirahat Dan Pelayanan**

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat Dan Pelayanan Jalan Tol, fasilitas yang harus tersedia pada Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) jalan tol, yaitu :

#### **2.3.3.1. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Perkotaan**

Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Perkotaan paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas umum yang terdiri atas :

- a. Gerai anjungan tunai mandiri dengan fasilitas isi ulang kartu Tol;
- b. Tempat parkir;
- c. Peturasan;
- d. Tempat ibadah;
- e. Mini swalayan;
- f. Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU);
- g. Fasilitas pengisian bahan bakar listrik sesuai dengan kebutuhan;
- h. Fasilitas untuk penyandang disabilitas dan ruang laktasi;
- i. Ruang terbuka hijau;
- j. Tempat pengolahan limbah dan air daur ulang; dan
- k. Fasilitas pemadam kebakaran, termasuk alat pemadam khusus untuk bahan berbahaya dan beracun.

#### **2.3.3.2. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Antarkota**

1. Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota Tipe A

Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota Tipe A paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas umum yang terdiri atas :

- a. Gerai anjungan tunai mandiri dengan fasilitas isi ulang kartu Tol;
  - b. Peturasan;
  - c. Klinik kesehatan;
  - d. Bengkel untuk kendaraan yang mengalami kerusakan ringan;
  - e. Warung atau kios;
  - f. Mini swalayan;
  - g. Tempat ibadah;
  - h. Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU);
  - i. Rumah makan;
  - j. Ruang terbuka hijau;
  - k. Sarana tempat parkir;
  - l. Fasilitas pengisian bahan bakar listrik sesuai dengan kebutuhan;
  - m. Tempat pengolahan limbah dan air daur ulang; dan
  - n. Fasilitas pemadam kebakaran, termasuk alat pemadam khusus untuk bahan berbahaya dan beracun.
2. Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota Tipe B

Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota Tipe B paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas umum yang terdiri atas :

- a. Gerai anjungan tunai mandiri dengan fasilitas isi ulang kartu Tol;
- b. Peturasan;
- c. Warung atau kios;
- d. Mini swalayan;
- e. Tempat ibadah;

- f. Stasiun Pengisian Bahan Bakar (SPBU) umum modular;
  - g. Rumah makan;
  - h. Ruang terbuka hijau;
  - i. Sarana tempat parkir;
  - j. Fasilitas pengisian bahan bakar listrik sesuai dengan kebutuhan;
  - k. Tempat pengolahan limbah dan air daur ulang; dan
  - l. Fasilitas pemadam kebakaran, termasuk alat pemadam khusus untuk bahan berbahaya dan beracun
3. Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota Tipe C

Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) Antarkota Tipe C paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas umum yang terdiri atas :

- a. Peturasan;
- b. Warung atau kios;
- c. Tempat ibadah;
- d. Sarana tempat parkir;
- e. Fasilitas pemadam kebakaran; dan
- f. Fasilitas pendukung lainnya yang bersifat sementara.

TIP antarkota tipe C hanya dioperasikan pada masa libur nasional atau kondisi tertentu setelah mendapat persetujuan dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

#### **2.3.4. Syarat Geometri pada Tempat Istirahat dan Pelayanan**

Menurut (Direktorat Jenderal Bina Marga 2009), standard geometri jalan bebas hambatan untuk jalan tol meliputi ketentuan teknis geometri jalan utama, jalan penghubung (*ramp*), simpangsusun, geometri pelataran tol dan gerbang tol, dan tempat

istirahat dan pelayanan. Tempat Istirahat dan Pelayanan merupakan suatu tempat dan fasilitas yang disediakan bagi pemakai jalan sehingga baik pengemudi, penumpang maupun kendaraannya dapat beristirahat untuk sementara karena alasan lelah. Sedangkan tempat pelayanan merupakan bagian dari lokasi Tempat Istirahat yang digunakan untuk melayani para pemakai jalan yang sedang beristirahat, dan dilengkapi dengan berbagai fasilitas umum.

Tempat Istirahat dan Tempat Pelayanan memiliki persyaratan umum, antara lain :

- a. Tempat istirahat dan pelayanan hanya diperuntukkan bagi pengguna jalan bebas hambatan untuk jalan tol dan dilarang dihubungkan dengan akses apapun dari luar;
- b. Tempat istirahat dan pelayanan adalah fasilitas pelayanan bagi pengguna jalan bebas hambatan untuk jalan tol dan bukan fasilitas yang menjadi tempat tujuan; dan
- c. Tempat istirahat dan pelayanan harus dapat melayani semua jenis kendaraan pengguna jalan bebas hambatan untuk jalan tol.
- d. Persyaratan geometri jalan keluar dan jalan masuk harus memenuhi persyaratan :
  - Jarak antara nose ramp jalan masuk (on ramp) simpang susun dengan nose ramp jalan keluar ( off ramp) ke tempat istirahat dan pelayanan atau sebaliknya pada arah yang sama minimal adalah 5 (lima) km;
  - Jarak interval antara tempat istirahat dan pelayanan pada arah yang sama ditentukan sebagaimana Tabel di bawah ini :

**Tabel 2.2 Jarak Interval Antara Tempat Istirahat Dan Pelayanan**

	Jarak Minimum (Km)	Jarak Maksimum (Km)
Jarak tempat istirahat dengan tempat istirahat dan pelayanan	10	20
Jarak tempat pelayanan dengan tempat pelayanan	30	50

Sumber : Geometri Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol, Dirjend. Bina Marga 2009

- Geometri jalur utama pada lokasi tempat istirahat harus memenuhi ketentuan sebagaimana tabel di bawah ini :

**Tabel 2.3. Geometri Jalur Utama Pada Lokasi Tempat Istirahat**

V <sub>R</sub> Jalur Utama (km/jam)	Komponen Geometri	
	Radius Tikungan Minimum (m)	Landai Maksimum (%)
120	2.000	2
100	1.500	2
80	1.000	3
60	500	4

Sumber : Geometri Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol, Dirjend. Bina Marga 2009

Geometri jalan keluar dan jalan masuk (*ramp*) dengan 1 jalur lalu lintas harus memenuhi kriteria sebagaimana tabel berikut :

**Tabel 2.1. Geometri Jalan Keluar Dan Jalan Masuk (*ramp*) Dengan 1 Lajur Lalu Lintas**

Komponen Geometri	Standar Kriteria
Kecepatan rencana	40 km/jam
Lebar lajur	4,00 m
Lebar bahu luar (kiri)	2,50 m
Lebar bahu dalam (kanan)	0,50 m
Kemiringan melintang normal	2%
Landai maksimum	6%

Sumber : Geometri Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol, Dirjend. Bina Marga 2009

- Jalan dan/atau prasarana pergerakan lalulintas di dalam kawasan tempat istirahat dan pelayanan harus dilengkapi dengan pengaturan lalu lintas dan rambu-rambu;

- Jalan masuk dan jalan keluar ( on/off ramp) tempat istirahat dan pelayanan dilengkapi dengan lajur perlambatan dan lajur percepatan; dan
- Jarak nose ramp jalan keluar dan jalan masuk dengan pencabangannya atau dengan fasilitas umum (area tempat parkir, area SPBU, dan lain-lain) minimal 60 meter.

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat Dan Pelayanan Jalan Tol, geometri Tempat Istirahat dan Pelayanan pada jalan tol adalah :

#### **2.3.4.1. Geometri Tempat Istirahat Dan Pelayanan Perkotaan**

Tempat Istirahat dan Pelayanan Perkotaan disediakan pada daerah yang relatif datar dan lurus. Dengan ketentuan :

1. Jarak titik akhir lajur percepatan dengan titik awal lajur perlambatan antara TIP perkotaan dan simpang susun atau sebaliknya untuk jurusan yang sama paling sedikit 1,5 km (satu koma lima kilometer) dan/atau sesuai dengan hasil kajian manajemen lalu lintas;
2. Jarak titik awal lajur percepatan dengan titik awal lajur perlambatan dengan pencabangannya atau dengan fasilitas umum, antara area tempat parkir dan area stasiun pengisian bahan bakar umum paling sedikit 60m (enam puluh meter);
3. Jalan keluar dan jalan masuk (on/off ramp) dengan 1 (satu) lajur lalu lintas harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :
  - a. Kecepatan rencana 40 km/jam (empat puluh kilometer per jam);
  - b. Lebar lajur 3,5 m (tiga setengah meter);

- c. Lebar bahu luar (kiri) 1 m (satu meter);
  - d. Lebar bahu dalam (kanan) 1 m (satu meter);
  - e. Kemiringan melintang normal 2% (dua persen); dan
  - f. Landai maksimum 4% (empat persen).
4. Jalan keluar dan jalan masuk (on/off ramp) TIP juga harus dilengkapi dengan lajur perlambatan dan lajur percepatan dengan panjang paling sedikit 50 m (lima puluh meter);
  5. Jalan dan/atau prasarana di dalam kawasan TIP perkotaan dilengkapi dengan papan informasi elektronik, pemarkaan dan rambu yang dapat berupa rambu elektronik, pengaturan lalu lintas, lampu penerangan umum, petugas keamanan, dan kamera pengawas;
  6. Dalam hal lalu lintas diberlakukan searah, pengaturan lalu lintas dan perambuan di TIP perkotaan dapat digunakan pada arus lalu lintas sebaliknya; dan
  7. Papan informasi elektronik dan rambu elektronik dipasang dengan mengikuti standar pencahayaan yang tidak menyilaukan dan tidak mengganggu penglihatan Pengguna Jalan Tol.

#### **2.3.4.2. Geometri Tempat Istirahat Dan Pelayanan Antarkota**

1. Tempat Istirahat Dan Pelayanan Tipe A
  1. Jarak antar-TIP di Jalan Tol Antarkota pada arah yang sama harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :
    - a. Jarak antara TIP antarkota tipe A dan TIP antarkota tipe A berikutnya paling sedikit 20 km (dua puluh kilometer);

- b. Jarak antara TIP antarkota tipe A dan TIP antarkota tipe B paling sedikit 10 km (sepuluh kilometer);
  - c. Jarak antara TIP antarkota tipe B dan TIP antarkota tipe B berikutnya paling sedikit 10 km (sepuluh kilometer); dan
  - d. Jarak antara TIP antarkota tipe C dan TIP antarkota lainnya paling sedikit 2 km (dua kilometer).
2. Jarak antara TIP antarkota merupakan 1 (satu) kesatuan pengukuran yang menerus dan tidak terpisahkan antara Jalan Tol Antarkota dan Jalan Tol Perkotaan;
  3. Dalam kondisi tertentu, jarak antar TIP dapat ditoleransi paling banyak 10% (sepuluh persen) dari ketentuan jarak minimum yang dipersyaratkan.
  4. Luas TIP antarkota harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :
    - a. TIP antarkota tipe A memiliki luas tanah paling sedikit 6 ha (enam hektar) dengan lebar depan sejajar Jalan Tol paling sedikit 150 m (seratus lima puluh meter);
    - b. TIP antarkota tipe B memiliki luas tanah paling sedikit 3 ha (tiga hektar) dengan lebar depan sejajar Jalan Tol paling sedikit 100 m (seratus meter); dan
    - c. TIP antarkota tipe C memiliki luas tanah paling sedikit 2.500 m<sup>2</sup> (dua ribu lima ratus meter persegi) dengan lebar depan sejajar Jalan Tol paling sedikit 25 m (dua lima meter).

5. TIP antarkota tipe B dapat disediakan pada Jalan Tol Antarkota yang memiliki panjang lebih dari 30 km (tiga puluh kilometer)

#### **2.4. Tinjauan Umum Ruang Parkir Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP)/Rest Area**

Para pengguna jalan tol tentu membutuhkan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) yang memenuhi standard kriteria, untuk melanjutkan perjalanan. Tersedianya lahan parkir yang memadai pada Rest area sangat penting terhadap dampak lalu lintas jalan tol agar tetap lancar dan aman.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Menurut (Samuel and Erwan 2021), parkir diartikan sebagai suatu kegiatan untuk meletakkan atau menyimpan kendaraan di suatu tempat tertentu yang lamanya tergantung kepada selesainya keperluan dari pengendara tersebut. Sedangkan menurut Agung Setyadi dalam (Beni Irawan 2013), parkir merupakan kegiatan menghentikan atau menyimpan kendaraan bermotor di sebuah tempat yang sudah disediakan. Parkir sangat penting dalam elemen transportasi dan keberadaannya tidak dapat dianggap mudah. Hal ini berdasarkan pada suatu kenyataan bahwa suatu kendaraan tidaklah mungkin berjalan terus atau tidak berhenti.

Jadi definisi di atas dapat disimpulkan bahwa parkir kegiatan memberhentikan atau menempatkan kendaraan dalam jangka waktu tertentu di suatu tempat, baik di jalan umum maupun di tempat khusus, dengan atau tanpa pengemudi di dalamnya.

#### **2.4.1. Kapasitas Dan Kinerja Parkir**

Kapasitas parkir menurut (Winayati, Lubis, and Haris 2019) adalah jumlah kendaraan maksimum yang dapat dilayani oleh suatu lahan parkir selama waktu pelayanan. Besar kecilnya kapasitas suatu lahan parkir akan sangat menentukan besarnya volume kendaraan yang dapat ditampung. Hal ini berarti tingkat kapasitas sangat mempengaruhi dimensi lahan parkir tersebut. Menurut (Aryoto 2021), kapasitas parkir adalah kemampuan maksimal suatu lahan parkir untuk melayani kendaraan yang akan parkir selama waktu pelayanan. Dari definisi di atas dapat disimpulkan tentang kapasitas parkir yaitu jumlah maksimum kendaraan yang dapat ditampung di suatu arena parkir pada waktu tertentu, dengan mempertimbangkan ukuran lahan, jenis kendaraan, dan tata letak parkir.

Menurut Moeheriono dalam (Mokosolang, Liando, and Sampe 2021), kinerja adalah merupakan gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program kegiatan atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi dan misi organisasi yang dituangkan melalui perencanaan strategis suatu organisasi. Wahyudi dalam (Hatidah Hatidah and Agung Indriansyah 2022) menjelaskan, secara etimologi, kinerja berasal dari kata prestasi kerja (performance). Pada umumnya kinerja dibedakan menjadi dua, yaitu kinerja individu dan kinerja organisasi. Kinerja individu adalah hasil kerja pegawai baik dari segi kualitas maupun kuantitas berdasarkan standard kerja yang telah ditentukan, sedangkan kinerja organisasi adalah gabungan dari kinerja individu dengan kinerja kelompok. Kinerja merupakan suatu fungsi dari motivasi dan kemampuan. Untuk menyelesaikan tugas atau pekerjaan seseorang sepatutnya memiliki derajat kesediaan dan tingkat keamanan tertentu. Dari penjelasan definisi

diatas dapat disimpulkan kinerja parkir adalah ukuran atau indikator yang digunakan untuk menilai seberapa baik suatu fasilitas parkir berfungsi dalam memenuhi kebutuhan pengguna kendaraan, baik dari segi kapasitas, kenyamanan, efisiensi, maupun perputaran tempat parkir.

Suthayana dalam (Maulidya Dewi Masitha, Budi Sugiarto Waloejo 2020), analisis kinerja parkir diukur berdasarkan volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, kapasitas parkir, indeks parkir, tingkat pergantian parkir, dan penyediaan parkir.

Berikut merupakan analisis kinerja parkir yaitu :

1. Volume parkir merupakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu atau per hari);
2. Akumulasi parkir adalah jumlah keseluruhan yang diparkir di suatu tempat pada waktu tertentu dan dibagi sesuai dengan kategori jenis maksud perjalanan, dimana integrasi dari akumulasi parkir selama periode waktu tertentu menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan per periode waktu tertentu;
3. Durasi parkir adalah lama waktu yang dihabiskan oleh pemarkir pada ruang parkir. Lamanya parkir dinyatakan dalam satuan jam. Menurut lamanya waktu yang digunakan untuk parkir, maka parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut :
  - a. Parkir waktu singkat yaitu pemarkir yang menggunakan ruang parkir kurang dari 1 jam dan untuk keperluan berdagang;
  - b. Parkir waktu sedang yaitu pemarkir yang menggunakan ruang parkir antara 1 sampai 4 jam dan untuk keperluan berbelanja; dan

- c. Parkir waktu lama yaitu pemarkir yang menggunakan ruang parkir lebih dari 4 jam dan untuk keperluan bekerja.
4. Kapasitas parkir merupakan kemampuan maksimum ruang tersebut dalam menampung kendaraan periode waktu tertentu;
5. Tingkat pergantian parkir menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir yang diperoleh dari pembagian antara jumlah total kendaraan yang parkir dengan jumlah petak parkir yang tersedia selama waktu pengamatan;
6. Indeks parkir adalah perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir. Indeks parkir digunakan untuk mengetahui apakah jumlah petak parkir yang tersedia dapat memenuhi atau tidak untuk menampung kendaraan yang parkir;
7. Penyediaan parkir adalah batas ukuran banyaknya kendaraan yang dapat diparkir. Hal ini dimaksudkan untuk mengetahui seberapa besar daya tampung dari ruang parkir yang tersedia atau seberapa banyak kendaraan yang dapat di parkir

#### **2.4.2. Karakteristik Parkir**

Beberapa masalah transportasi di sejumlah kota besar telah berada pada tahap kritis, antara lain masalah kemacetan, tundaan, serta polusi suara dan udara. Selain itu, permasalahan transportasi regional juga sudah membutuhkan perhatian serius. Karakteristik parkir digunakan untuk mengetahui kondisi tempat parkir pada lokasi studi. Parameter ini dapat memengaruhi pemanfaatan lahan parkir. Parameter yang harus diketahui antara lain (Tamin 2000) :

- a) **Indeks Parkir** adalah ukuran yang menunjukkan seberapa besar penggunaan ruang parkir yang tersedia. Ia dihitung sebagai persentase dari jumlah kendaraan yang diparkir di suatu tempat parkir terhadap kapasitas total tempat parkir

tersebut. Dengan kata lain, indeks parkir memberikan informasi tentang tingkat keberadaan kendaraan yang sedang menggunakan fasilitas parkir. Kemudian dapat diketahui seberapa besar kebutuhan parkir yang dapat menampung kendaraan apabila dibandingkan dengan kapasitas parkir normal. Dengan menggunakan indeks parkir dapat diketahui apakah permintaan parkir sebanding atau tidak dengan kapasitas yang tersedia. Jika nilai indeks parkir >100%, berarti permintaan ruang parkir lebih besar dari kapasitas yang ada. Jika nilai indeks parkir < 100%, berarti permintaan masih dapat dipenuhi (Hobbs dalam kutipan (Muhammad 2022)). Menurut (Muhammad 2022), rumus yang digunakan untuk mendapatkan nilai indeks parkir adalah sebagai berikut :

$$IP = \frac{Akumulasi\ Parkir}{Kapasitas\ Parkir} \times 100\% \dots \dots \dots (1)$$

Dimana :

- a)  $IP < 1$ , artinya kapasitas parkir tidak bermasalah;
  - b)  $IP = 1$ , artinya kebutuhan parkir seimbang, kapasitas normal;
  - c)  $IP > 1$ , artinya kebutuhan parkir melebihi kapasitas normal.
- b) **Durasi Parkir.** Informasi ini sangat diperlukan untuk mengetahui lama suatu kendaraan parkir. Menurut (Muhammad 2022), durasi parkir diperoleh dengan cara mengamati waktu kendaraan masuk dan kendaraan tersebut keluar, dengan melihat selisih dari waktu tersebut. Durasi parkir dapat dilihat berdasarkan rata-rata waktu parkir sebuah kendaraan di suatu tempat dalam satu satuan waktu. Dengan mengambil sampel dari masing masing kendaraan yang beroperasi setelah itu dirata-ratakan. Untuk tiap kendaraan dihitung rumus : (Muhammad 2022)

$$Durasi = T_{IN} - T_{OUT} \dots \dots \dots (2)$$

Rata-rata durasi waktu paling lama untuk kendaraan parkir dari semua kendaraan dihitung dengan persamaan :

$$D = (d_1 + d_2 + \dots + d_n) / n \dots \dots \dots (3)$$

Dimana:

D = durasi terlama

d1, d2, dn = durasi waktu parkir masing-masing kendaraan

c) **Akumulasi Parkir** dapat dijadikan sebagai ukuran kebutuhan ruang parkir di lokasi studi. Informasi ini sangat dibutuhkan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu. Menurut (Muhammad 2022)), informasi ini dapat diperoleh dengan cara menjumlahkan kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar. Sehingga besarnya akumulasi parkir dapat ditentukan dengan perumusan berikut (Aryoto 2021) :

$$Akumulasi\ parkir_t = E_i - E_x + X \dots \dots \dots (4)$$

Dimana :

E<sub>i</sub> = Kendaraan yang masuk ke lokasi parkir;

E<sub>x</sub> = Kendaraan yang keluar dari lokasi parkir;

X = Jumlah kendaraan yang ada.

d) **Tingkat pergantian (*Parking turn-over*) dan Tingkat Penggunaan (*Occupancy rate*)** adalah tingkat penggunaan ruang parkir dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan jumlah ruang-ruang parkir untuk satu periode tertentu. Persamaan yang digunakan untuk mencari turnover parkir adalah sebagai berikut : (Muhammad 2022)

$$\text{Turnover parking} = (\text{Volume Parkir})/(\text{Kapasitas Parkir}) \dots\dots\dots (5)$$

e) **Volume Parkir** ialah kendaraan yang ikut serta dalam suatu beban parkir (yaitu kendaraan-kendaraan dengan periode waktu tertentu, umumnya per hari). Menurut (Muhammad 2022)), pada referensi-referensi tertentu dimana acuan yang digunakan adalah lahan parkir yang tidak dibatasi oleh waktu, perhitungan volume parkir juga mempertimbangkan jumlah kendaraan yang sudah ada pada lahan parkir tersebut. Sehingga perumusan yang digunakan adalah :

$$V = E_i + x \dots\dots\dots (6)$$

Dimana :

$E_i$  = Entri (Kendaraan yang masuk ke lokasi);

$X$  = Kendaraan yang sudah ada. (Aryoto 2021)

f) **Kapasitas Statis.** Jumlah satuan ruang parkir (SRP) yang mampu disediakan lahan parkir. Parameter-parameter yang menentukan besarnya kapasitas statis antara lain sebagai berikut : (Muhammad 2022)

Panjang efektif lahan ( $L$ )

Satuan Ruang Parkir ( $x$ )

$$\text{Kapasitas Statis} = L/x \dots\dots\dots (7)$$

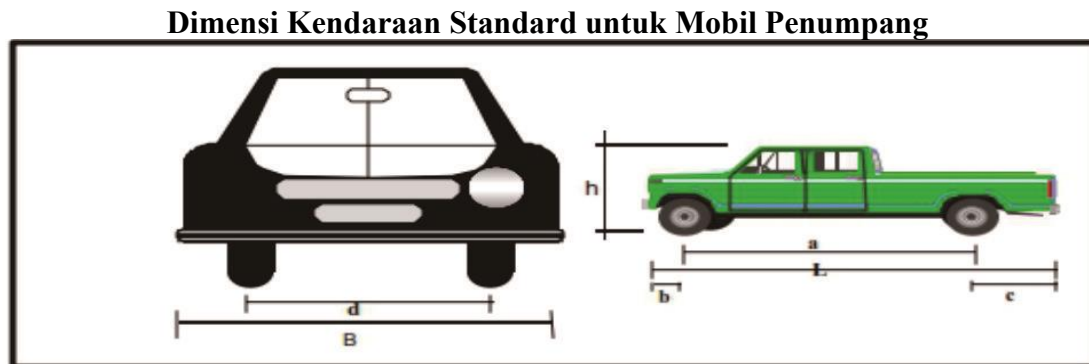
g) **Jenis Kendaraan.** Kebutuhan dalam rest area dapat menunjang sarana dan prasana, yaitu untuk mempermudah pengguna. Rest area terletak di jalan tol, jadi harus mengetahui jenis kendaraan dan ukuran kendaraan sebagai acuan untuk merancang jalur. Pentingnya mengetahui ukuran kendaraan guna kelancaran jalur dan sirkulasi di dalam rest area.

### 2.4.3. Satuan Ruang Parkir (SRP)

Menurut Soejono (Aryoto 2021), Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah luas efektif untuk memarkir satu kendaraan (mobil penumpang, truk, motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu. Sedang menurut (Winayati et al. 2019), Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan termasuk ruang bebas dan arus lalu lintas dimana dimensi kendaraan dari tahun ke tahun cenderung mengecil. Parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan yang mana pemakai kendaraan menginginkan suatu parkir yang mudah dicapai dan memiliki keamanan yang terjamin.

Sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, dalam menentukan Satuan Ruang Parkir (SRP) didasarkan atas beberapa hal berikut ini:

1. Dimensi kendaraan standard untuk mobil penumpang



a = jarak gandar  
b = depan tergantung  
c = belakang tergantung  
d = lebar

h = tinggi total  
B = lebar total  
L = panjang total

Gambar 2.1.

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996

2. Ruang bebas kendaraan parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (aisle). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

3. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh, lebar bukaan pintu kendaraan karyawan kantor akan berbeda dengan lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti tabel di bawah ini :

**Tabel 2.5. Lebar Bukaan Pintu Kendaraan**

<b>Jenis Bukaan Pintu</b>	<b>Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir</b>	<b>Gol</b>
Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm	<ul style="list-style-type: none"><li>• Karyawan/pekerja kantor</li><li>• Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas</li></ul>	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pengunjung tempat olah raga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan</li></ul>	II

Jenis Bukaian Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
	eceran/swalaya, rumah sakit, bioskop	
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	• Orang cacat	III

*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat*

1996

Berdasarkan Butir 1 dan 2, penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan butir 3, penentuan SRP untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan, yaitu :

**Tabel 2.6. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)**

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m <sup>2</sup> )
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,30 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

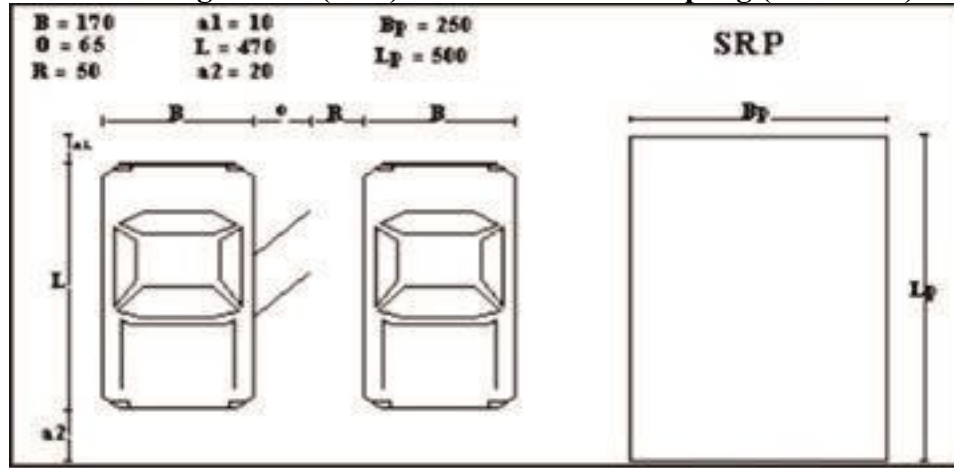
*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat*

1996

Besar Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk tiap jenis kendaraan sebagai berikut :

1. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang

**Gambar 2.2.**  
**Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (dalam cm)**



*Gambar 2.2*

*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

**Keterangan :**

$B$  = lebar total kendaraan

$L$  = panjang total kendaraan

$O$  = lebar bukaan pintu

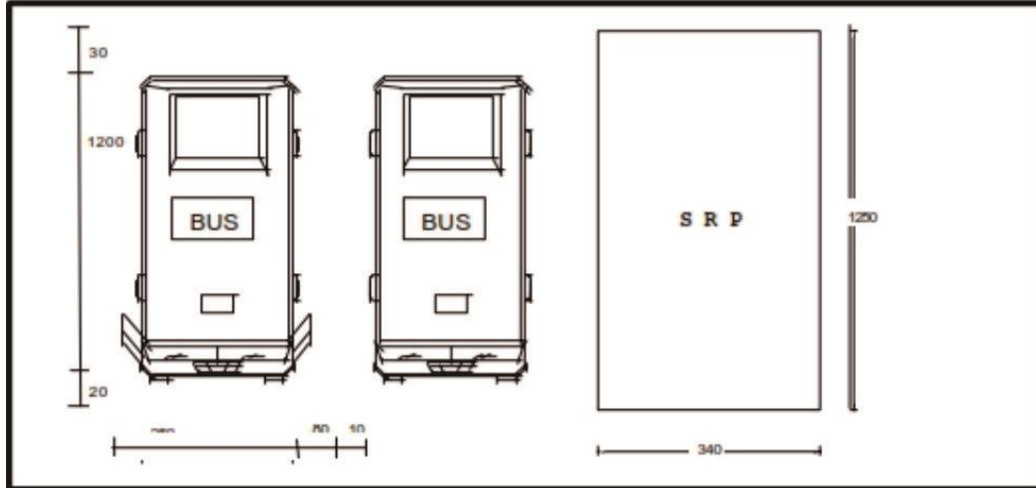
$a_1, a_2$  = jarak bebas arah longitudinal

$R$  = jarak bebas arah lateral

Gol I	:	$B = 170$	$a_1 = 10$	$B_p = 230 = B + O + R$
		$O = 55$	$L = 470$	$L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
		$R = 5$	$a_2 = 20$	
Gol II	:	$B = 170$	$a_1 = 10$	$B_p = 250 = B + O + R$
		$O = 75$	$L = 470$	$L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
		$R = 5$	$a_2 = 20$	
Gol II	:	$B = 170$	$a_1 = 10$	$B_p = 300 = B + O + R$
		$O = 80$	$L = 470$	$L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
		$R = 50$	$a_2 = 20$	

## 2. Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk

**Gambar 2.3.**  
**Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam cm)**



**Gambar 2.4.**

*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

### 2.4.4. Pola Parkir

Sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, pola parkir kendaraan ditentukan sebagai berikut :

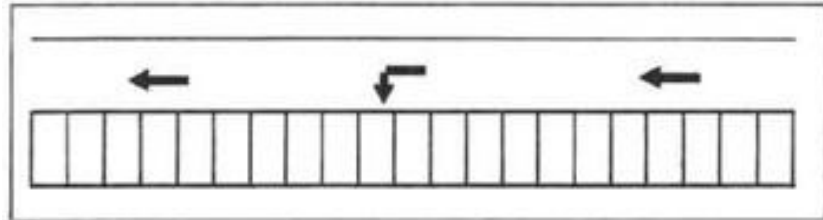
#### 2.4.4.1. Pola Parkir Mobil Penumpang

1. Parkir kendaraan satu sisi. Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit.
  - a. Membentuk sudut 90°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan

keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90°.

#### Pola Parkir Sudut 90°



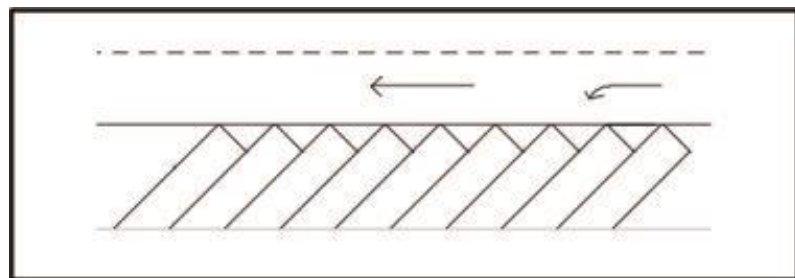
*Gambar 2.4*

*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

- b. Membentuk sudut 30°, 45°, 60°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, dan kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut 90°.

#### Pola Parkir Sudut 30°, 45°, 60°



*Gambar 2.5*

*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

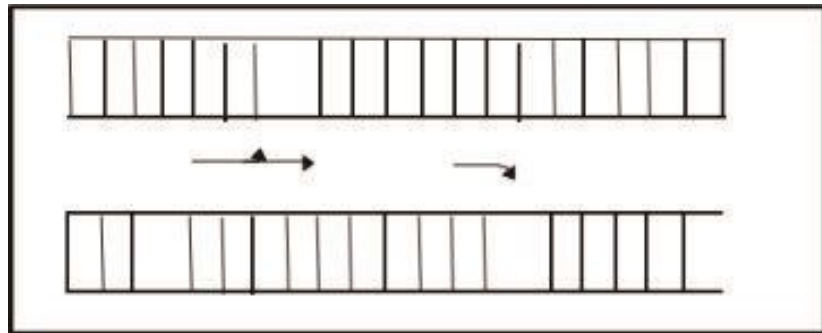
2. Parkir kendaraan dua sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai

a. Membentuk sudut  $90^\circ$

Pada pola parkir ini, arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah

**Parkir Kendaraan Dua Sisi Membentuk Sudut  $90^\circ$**

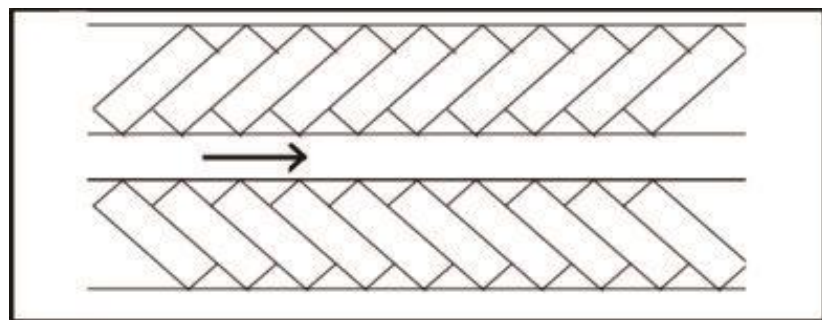


*Gambar 2.6*

*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

b. Membentuk sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$ ,  $60^\circ$

**Parkir Kendaraan Dua Sisi Membentuk Sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$ ,  $60^\circ$**



*Gambar 2.7*

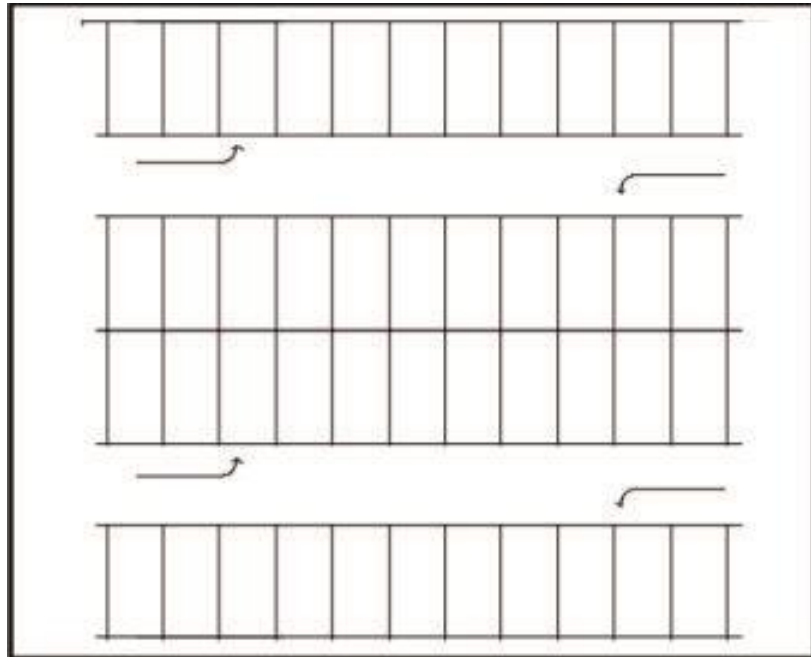
*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

3. Pola parkir pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas

- a. Membentuk sudut  $90^\circ$

**Pola Parkir Pulau Membentuk Sudut  $90^\circ$**



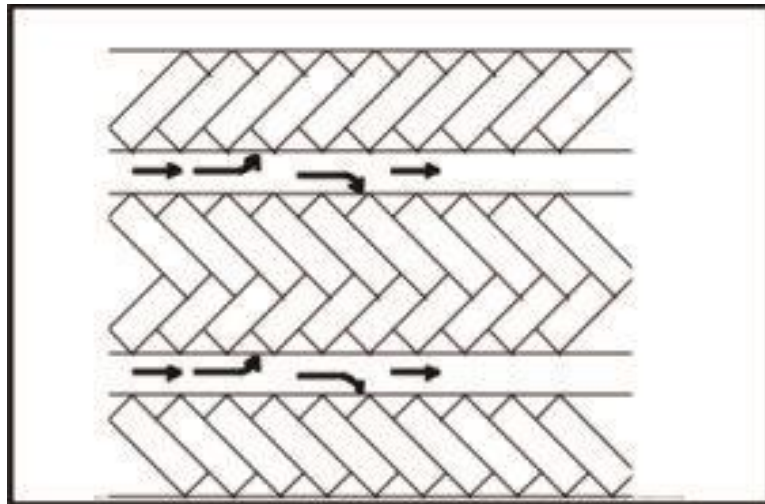
*Gambar 2.8*

*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

b. Membentuk sudut 45°

1. Bentuk tulang ikan tipe A

**Pola Parkir Pulau Sudut 45° Bentuk  
Tulang Ikan Tipe A**

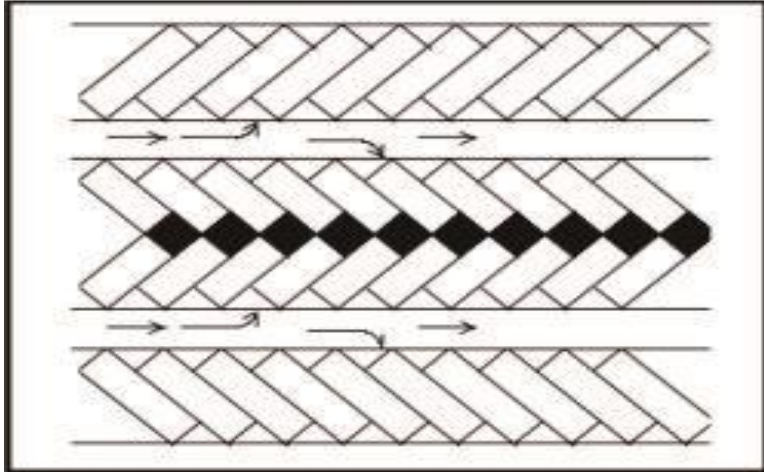


*Gambar 2.9*

*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir,  
Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

2. Bentuk tulang ikan tipe B

**Pola Parkir Pulau Sudut 45° Bentuk  
Tulang Ikan Tipe B**

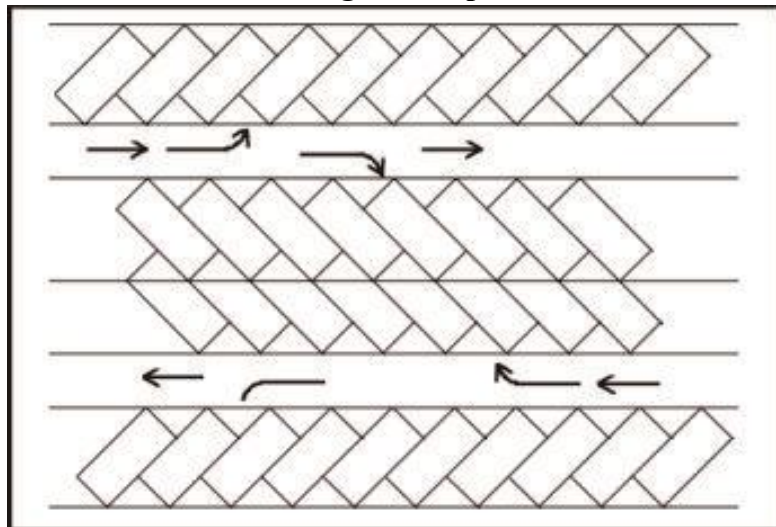


*Gambar 2.10*

*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

3. Bentuk tulang ikan tipe C

**Pola Parkir Pulau Sudut 45° Bentuk  
Tulang Ikan Tipe C**



*Gambar 2.11*

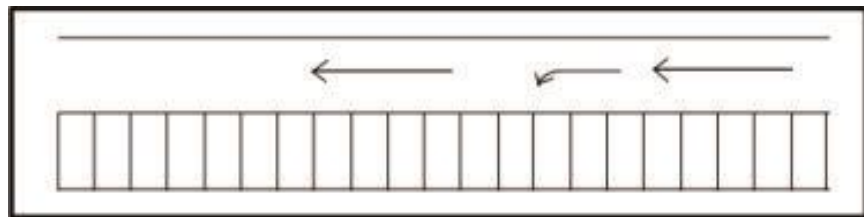
*Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996*

#### 2.4.4.2. Pola Parkir Bus/Truk

Posisi kendaraan dapat dibuat menyudut 60° ataupun 90°, tergantung dari luas areal parkir. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° lebih menguntungkan.

##### 1. Pola Parkir Satu Sisi

###### Pola Parkir Satu Sisi

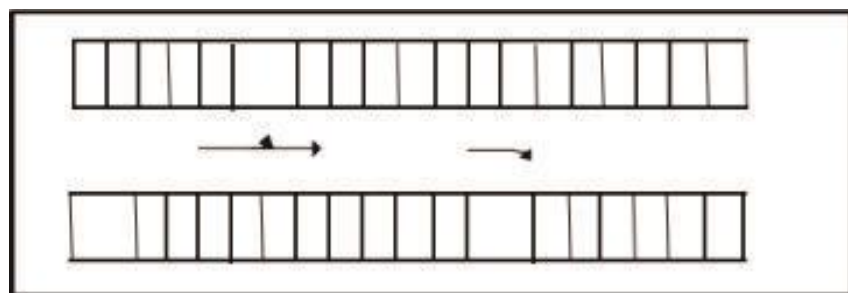


Gambar 2.12

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996

##### 2. Pola Parkir Dua Sisi

###### Pola Parkir Dua Sisi



Gambar 2.13

Sumber : Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Dirjend. Perhubungan Darat 1996

#### **2.4.5. Area Tempat Parkir**

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat Dan Pelayanan Jalan Tol, tempat parkir di Tempat Istirahat dan Pelayanan Jalan Tol memiliki ketentuan :

##### **2.4.5.1. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Perkotaan**

Ketentuan tempat parkir pada lokasi Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Perkotaan, yaitu :

1. Tempat parkir pada lokasi TIP Perkotaan harus mampu menampung paling sedikit :
  - a. 50 (lima puluh) unit kendaraan golongan I (kendaraan kecil termasuk bus); dan
  - b. 10 (sepuluh) unit kendaraan golongan II/III/IV/V (truk dengan 2 (dua) gandar atau lebih).
2. Lokasi tempat parkir kendaraan golongan I (kendaraan kecil termasuk bus) terpisah dengan tempat parkir kendaraan golongan II/III/IV/V (truk dengan 2 (dua) gandar atau lebih);
3. Tempat parkir kendaraan golongan II/III/IV/V (truk dengan 2 (dua) gandar atau lebih) harus dilengkapi dengan fasilitas istirahat;
4. TIP perkotaan harus menyediakan tempat parkir khusus untuk :
  - a. Kendaraan pengangkut bahan berbahaya dan beracun yang ditempatkan terpisah dari parkir kendaraan lainnya;
  - b. Penyandang disabilitas; dan

- c. Pengisian baterai kendaraan listrik.

#### **2.4.5.2. Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Antarkota**

Ketentuan tempat parkir pada lokasi Tempat Istirahat Dan Pelayanan (TIP) Antarkota, yaitu :

1. Dapat menampung paling sedikit :
  - a. 200 (dua ratus) unit kendaraan golongan I (kendaraan kecil termasuk bus) dan 50 (lima puluh) unit kendaraan golongan II/III/IV/V (truk dengan 2 (dua) gandar atau lebih), pada TIP antarkota tipe A;
  - b. 100 (seratus) unit kendaraan golongan I (kendaraan kecil termasuk bus) dan 25 (dua puluh lima) unit kendaraan golongan II/III/IV/V (truk dengan 2 (dua) gandar atau lebih), pada TIP antarkota tipe B; dan
  - c. 20 (dua puluh) unit kendaraan golongan I (kendaraan kecil termasuk bus) dan 5 (lima) unit kendaraan golongan II/III/IV/V (truk dengan 2 (dua) gandar atau lebih), pada TIP antarkota tipe C;
2. Tempat parkir kendaraan golongan I (kendaraan kecil termasuk bus) dan tempat parkir kendaraan golongan II/III/IV/V (truk dengan 2 (dua) gandar atau lebih) berada pada lokasi yang terpisah; dan

3. Tempat parkir kendaraan golongan II/III/IV/V (truk dengan 2 (dua) gandar atau lebih) harus dilengkapi dengan fasilitas istirahat;
4. TIP antarkota harus menyediakan tempat parkir khusus untuk :
  - a. Kendaraan pengangkut bahan berbahaya dan beracun yang ditempatkan terpisah dari parkir kendaraan lainnya;
  - b. Penyandang disabilitas; dan
  - c. Pengisian baterai kendaraan listrik.
5. Pengguna Jalan Tol dapat menggunakan fasilitas parkir gratis pada TIP antarkota paling lama 3 (tiga) jam;
6. BUJT dapat menggunakan sistem pembayaran parkir elektronik dalam mengelola fasilitas parkir;
7. Dalam hal Pengguna Jalan Tol melebihi waktu, BUJT dapat memberlakukan tarif progresif; dan
8. Besaran tarif ditetapkan oleh BUJT setelah mendapat persetujuan dari BPJT.