

Analisis Perencanaan dalam Pemanfaatan *Rest Area* pada Jalan Tol Kawasan Probolinggo

Emei Dwinanarhati Setiamandani¹, Firman Firdausi^{2*}

Dewa Ayu Putu Shandra Dewi³, M. N. Romi A. Setiawan⁴

^{1,2,3,4} Program Studi Administrasi Publik, Universitas Trihuwana Tungadewi

*Email korespondensi: firman.firdausi.88@gmail.com

Abstract

Development planning on a global and national scale has a very clear direction. This is stated in the SDG's which were updated after the MDG's program. In SDG's planning, it is very important to have an element of sustainability in terms of products, energy, natural resources and human resources. One of the infrastructure developments in Indonesia, one of which is toll roads. The construction of toll roads must also annul the objectives of the direction of development in Indonesia and globally. One that is built in the construction of highways is a rest area. Utilization of rest areas on toll roads has a socio-environmental impact on the surrounding area. The Probolinggo highway is a new road so studies are needed for future development. This study uses a qualitative method based on description. Through primary and secondary data analysis, it was found that the construction of a rest area in the Probolinggo area annulled the important points of the SDGs by using sustainable development and involving all development actors as rest area partners.

Keywords: Highway, Sustainable Development, Rest Area.

Abstrak

Perencanaan pembangunan di dunia dan skala nasional sudah sangat jelas arahnya. Hal ini tertuang dalam SDG's yang diperbarui setelah program MDG's. Pada perencanaan SDG's penting sekali adanya unsur keberlanjutan baik dari segi produk, energi, sumber daya alam dan sumber daya manusia. Salah satu pembangunan infrastruktur di Indonesia salah satunya adalah jalan tol. Pembangunan jalan tol juga harus menganulir tujuan dari arah pembangunan di Indonesia maupun global. Salah satu yang dibangun dalam pembangunan jalan tol adalah *rest area*. Pemanfaatan *rest area* di jalan tol memiliki dampak sosial-lingkungan pada wilayah yang ada di sekitarnya. Jalan tol probolinggo merupakan jalan tol yang masih baru sehingga diperlukan kajian-kajian untuk pengembangan pembangunan dalam jangka waktu di masa depan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang berbasis pada deskripsi. Melalui analisa data primer dan sekunder ditemukan bahwa pembangunan *rest area* di kawasan probolinggo menganulir poin penting dari SDG's dengan menggunakan sustainable development dan melibatkan semua aktor pembangunan sebagai mitra *rest area*.

Kata Kunci: Jalan Tol, Pembangunan Berkelanjutan, Rest Area.

PENDAHULUAN

Pembangunan di Indonesia menjadi hal yang menjadi sektor strategis. Salah satu program yang paling strategis adalah jalan tol. Jalan termasuk jalan nasional yang merupakan salah satu *part of network* jalan. Selain itu sebagai jalan nasional yang mengharuskan pengguna untuk membayar jasa tol. Jasa tol ini juga merupakan pendapatan yang dapat menunjang perekonomian. Jalan Tol area Pasuruan-Probolinggo (Jalan Tol Paspro) merupakan salah satu dari jalan tol yang memiliki panjang ±40-50 km. Jalan ini menghubungkan beberapa daerah pada Pasuruan sampai pada titik di Probolinggo. Jalan tol ini juga menjadi penghubung kota utama Jawa Timur yaitu Surabaya dan Banyuwangi. Alur dari tol ini menjadi bagian dari Jalan Tol Trans Jawa. Jalan tol ini mulai dapat digunakan efektif pada tahun 2019.

Dalam penyelenggaraannya, Jalan Tol antarkota ternyata memiliki keharusan dilengkapi dengan TIP/*rest area* dan pelayanan untuk kepentingan pengguna Jalan Tol. Menurut Dalam penyelenggaraan Pengusahaan Tempat Peristirahatan Jalan, yang bertanggung jawab adalah

Badan BUJT, meliputi pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan kontruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan. Tempat Peristirahatan Jalan dilengkapi dengan beberapa sarana penunjang serta fasilitas umum bagi pengguna jalan Tol. Pengguna jalan tol meliputi penumpang, supir, maupun pengunjung jalan tol itu sendiri.

Pembangunan jalan tol beserta segala pengembangannya merupakan bentuk pembangunan infrastruktur yang ada pada proyek strategi nasional. Pada fenomena ini tentunya pemerintah dan sektor swasta yang terlibat harus dapat menganalisa dampak dari pembangunan tersebut. Tujuan dari penelitian ini yang pertama yaitu untuk menganalisa dampak sosial-lingkungan dari penggunaan *rest area* di jalan tol. Kedua, untuk mengetahui pola Kerjasama penggunaan *rest area* antar pelaku kebijakan dan ekonomi.

Analisa dilandaskan pada grand teori empat pilar pembangunan berkelanjutan dan middle teori aktor pembangunan. Soemarwoto dalam Sutisna (2006:9) mengemukakan empat pilar tersebut antara lain:

- a. Pro Ekonomi Kesejahteraan yaitu menitikberatkan pada kesejahteraan anggota masyarakat dengan meminimalisir kerusakan lingkungan. Hal ini dapat dicapai dengan penggunaan inovasi teknologi.
- b. Pro Lingkungan Berkelanjutan yaitu tentang menjaga keseimbangan alam terutama sektor vital.
- c. Pro Keadilan Sosial, yaitu adil dan setrara dalam penggunaan sumber daya alam terutama yang menyangkut kepentingan umum. Keadilan di sini juga mencakup gender dan pelayanan.
- d. Pro lingkungan hidup (Pro-Environment) yaitu tentang bagaimana kelayakan terhadap keseuian lingkungan. Misalnya dengan menghitung luas wilayah, debit air, maupun kawasan lindung.

Analisa selanjutnya digunakan teori aktor pembangunan yang meliputi pemerintah, swasta, dan masyarakat dan/atau kelompok masyarakat. Pemerintah berperan dalam regulasi kebijakan dan perencanaan pembangunan (Suryono, 2010). Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan mengizinkan pelibatan para pihak dalam mendukung pembangunan berkelanjutan. Poin-poin penting dalam pembangunan berkelanjutan (SDG's) diserahkan pada pemerintah sebagai pusat pembuat kebijakan dalam merumuskan dan melaksanakan.

Pihak swasta berperan sebagai stimulus maupun penjemabatan antara pihak pemerintah dengan masyarakat. Selain sebagai pendukung sektor ekonomi, pihak swasta juga mampu untuk memberikan pelatihan sebagai bentuk kolaborasi dengan masyarakat (Lestari, 2017). Pihak masyarakat termasuk di dalamnya kelompok masyarakat berperan dalam Sumber Daya Manusia yang akan di tempatkan di sektor swasta dan juga pemerintah. Pada praktiknya, pihak masyarakat juga berperan penting dalam pengembangan ekonomi.

Melalui penelitian ini, akan terungkap bagaimana perencanaan yang baik dalam pemanfaatan *rest area* pada jalan tol di Kawasan Probolinggo dapat berkontribusi secara positif terhadap pembangunan yang berkelanjutan. Analisis perencanaan akan memungkinkan identifikasi penerapan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan, seperti penggunaan sumber daya secara efisien, pelestarian lingkungan, dan pemberdayaan masyarakat lokal. Penelitian ini akan membantu mengevaluasi sejauh mana *rest area* di jalan tol tersebut memenuhi kebutuhan pengguna jalan dengan mempertimbangkan aspek-aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Dengan menghubungkan penelitian ini dengan teori empat pilar pembangunan berkelanjutan

yang meliputi pertumbuhan ekonomi, keberlanjutan lingkungan, keadilan sosial, dan partisipasi masyarakat, dapat diperoleh pemahaman yang lebih dalam tentang bagaimana rest area tersebut dapat berkontribusi terhadap pembangunan yang seimbang dan berkelanjutan.

Melalui middle teori aktor pembangunan, penelitian ini akan memperjelas peran dan kepentingan berbagai pihak yang terlibat dalam perencanaan dan pengelolaan rest area, sehingga dapat diidentifikasi solusi yang mempertimbangkan kepentingan semua aktor terkait. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya akan memberikan pemahaman yang lebih baik tentang pemanfaatan rest area pada jalan tol di Kawasan Probolinggo, tetapi juga akan memberikan wawasan yang berharga bagi pembangunan berkelanjutan secara lebih luas.

METODE PENELITIAN

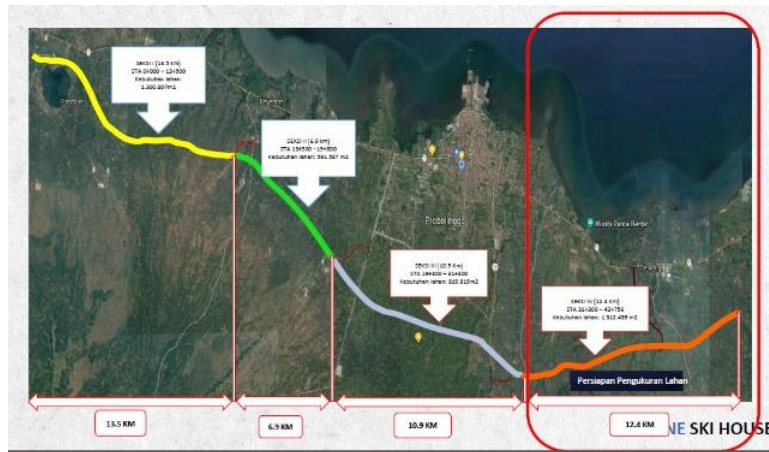
Pada penelitian ini menggunakan metode empiris dengan spesifikasi kualitatif. Metode empiris menggunakan penelitian lapangan. Data yang digunakan berasal dari penelitian lapangan tersebut. Sedangkan makna kualitatif merupakan penjabaran secara deskriptif data yang diperoleh. Metode deskriptif kualitatif didukung oleh penguatan validitas data yang bersumber dari wawancara, observasi dan dokumentasi. Hal ini juga dikuatkan oleh pengambilan data primer dan sekunder yang lengkap (Moleong, 2018). Pengambilan sampling dilakukan secara *purposive-sampling* yang dalam hal ini sudah diketahui para pihak yang terlibat dalam pemanfaatan *rest area* di wilayah tol probolinggo.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembangunan Jalan Tol Pasuruan-Probolinggo Sektor 4 dengan panjang 12,4 km siap dilaksanakan. Sektor ini melanjutkan 3 sektor sepanjang ±30 kilometer yang sudah beroperasi sejak awal April tahun 2019. Pembangunan jalan tol tersebut meneruskan pembangunan Jalan Tol Paspro bagian 1 hingga bagian 3 yang memiliki panjang 31 kilometer.

Pembangunan Tol Pasuruan-Probolinggo ini dicanangkan sebagai bagian dari Tol Trans Jawa direncanakan turut mendukung percepatan pembangunan dan ekonomi. Percepatan tersebut meliputi mobilitas logistik, migrasi, dan wisata nasional terutama untuk Surabaya, Pasuruan, dan Probolinggo. Jalan tol ini pada uji cobanya mampu memangkas waktu tempuh dari Surabaya ke Probolinggo menjadi lebih cepat 2 jam yang biasanya 3 jam 30 menit menjadi 90 menit. Jalan tol ini juga menjadi sarana dan alternatif bagi arus kunjungan pariwisata ke kawasan wisata Bromo dan beberapa tempat yang memiliki potensi wisata besar lainnya.

Pada momen penelitian ini dilaksanakan, perkembangan pembangunan jalan tol untuk ruas jalan ini sudah mencapai pada sektor 4, dimana hilirnya berada pada wilayah Desa Clarak, di wilayah probolinggo. Sedangkan Batas akhir section 3 pada koordinat STA 31+300. Bagian Pasuruan Probolinggo seksi 4 merupakan kelanjutan dari seksi 1, 2 dan 3, yang mana koordinat akhir ruas Paspro 1,2 dan 3 merupakan koordinat awal ruas Paspro section 4. Pada gambar 1 di bawah ini dapat di lihat bahwa beberapa ruas jalan telah di selesaikan. Proyeksi penambahan pada seksi 4 tentunya harus di dukung oleh sarana berupa rest area dan fasilitas umum lainnya.



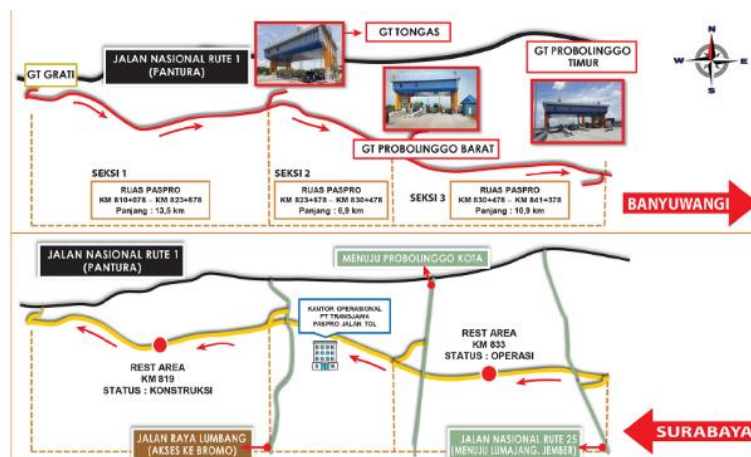
Gambar 1. Peta Ruas Jalan Tol Pasuruan-Probolinggo

Sumber: Bappeda Kab. Probolinggo, 2020

Pembangunan Jalan Tol maupun segala fasilitasnya memiliki dampak sosial, lingkungan dan ekonomi tersendiri. Penelitian (Maria Ulfa et al., n.d.) menjelaskan dampak dari pembangunan infrastruktur tol adalah sebagai berikut:

1. Percepatan pembangunan karena jarak waktu tempuh lebih cepat;
2. Pemerataan penduduk di sekitar gerbang exit tol karena operasional ekonomi di daerah tersebut meningkatkan sehingga yang semula daerah tersebut sepi penduduk menjadi padat penduduk;
3. Kenaikan harga tanah yang stabil bagi pemilik tanah di sekitar jalan tol.

Pada gambar 2 di bawah ini rata-rata lajur tol melewati daerah yang semula jarang penduduk. Peletakan gerbang exit memang direncanakan tepat sasaran untuk mengurangi kemacetan dan pemerataan ekonomi serta pembangunan.



Gambar 2. Rest area Jalan Tol di Kawasan Probolinggo

Sumber: Bappeda Kab. Probolinggo, 2021

Pada gambar 2, proyeksi awal tahun 2020 pembangunan seksi 4 akan segera dimulai. Penentuan trase dan anggaran biaya sudah dilakukan oleh pihak tol Pasuruan-Probolinggo. Kendala dalam pembangunan pasti ada, namun permasalahan dan hambatan akan tetapi dapat terselesaikan satu persatu. Analisa pembangunan yang mendasar mencakup analisa melalui grand theorie pembangunan berkelanjutan. Pertama yaitu dengan pro ekonomi kesejahteraan. Pembangunan *rest area* pada prinsipnya digunakan sebagai pendapatan dari segi ekonomis.

Pendapatan ini masuk kepada BUJT selaku pengelola, namun BUJT tidak dapat berdiri sendiri tanpa adanya Sumber Daya Manusia yang berasal dari wilayah terdekat (Sutisna, 2006).

Kedua dengan pro-lingkungan berkelanjutan yaitu dengan menjaga sektor lingkungan yang vital. Pembangunan rest area bukanlah pembangunan seperti pendirian pabrik atau industri besar yang memiliki dampak limbah yang cukup beresiko pada lingkungan. Pada pembangunan rest area menggunakan standar rancangan yang baik termasuk menghitung keberadaan air tanah yang akan digunakan dalam operasional. Peta geografis dengan pencitraan kontur tanah menjadi salah satu pertimbangan titik dibangunnya rest area ini.

Ketiga dengan pro keadilan sosial yaitu dengan memperhatikan potensi ekonomi lokal yang ada pada Kawasan tersebut. Pada indikator ini pemerintah setempat berkolaborasi dengan pelaku usaha lokal. Hal ini tentu disamping menopang ekonomi masyarakat sekitar, juga memasarkan produk-produk asli yang tidak terdapat dalam rest area yang lain. Keempat dengan pro-lingkungan hidup yaitu dengan memperhatikan variabel kelayakan lingkungan. Pada semua rest area baik Tipe A-C semua memiliki RTH. RTH menjadi acuan rancangan pembangunan bagi semua perkotaan. Selain berfungsi sebagai serapan air RTH dapat digunakan untuk menstabilkan suhu di sekitar lokasi.

Pembangunan berkelanjutan ini sebenarnya mengacu kepada SDG's sebagaimana yang dicanangkan oleh pemerintah di beberapa tahun yang lalu. Poin penting pada pembangunan berkelanjutan sebenarnya terletak pada unsur keberlangsungan baik alam maupun manusia itu sendiri. Hal ini menjadi mutlak diperhatikan dalam setiap pembangunan baik skala kecil maupun skala besar. Pembangunan berkelanjutan memperhatikan keberlangsungan alam, sumber daya energi, dan manusia. Efektifitas dari semua aktifitas manusia menjadi kunci dalam setiap poin SDG's ini (Mukmin Muhammad, 2017).

Pada pembangunan rest area jalan tol yang menjadi perhatian penting yaitu pada perkembangan ekonomi (poin 8 SDG's) dan air bersih/sanitasi (poin 6 SDG's). Pada poin 8 perihal ekonomi pemerintah dan sektor swasta melibatkan masyarakat/kelompok masyarakat lokal untuk menjadi mitra rest area. Hal ini juga mampu mewujudkan poin 17 dari SDG's yaitu kemitraan untuk keberlangsungan. Sistem bagi hasil yang di perjanjikan oleh para aktor / pihak yang terlibat di sini menjadi salah satu bahan kajian penelitian ini. Perencanaan *rest area* menjadi kewenangan dari pihak pemerintah dalam hal ini kabupaten probolinggo dan BUJT sebagai pengelola jalan tol (PermenPUPR Nomor 10 Tahun 2018). Masyarakat maupun kelompok masyarakat seperti UMKM dilibatkan dalam proses perencanaan *rest area* ini.



Gambar 3. FGD antara Pemerintah Kabupaten Probolinggo, BUJT, dan Perwakilan Masyarakat

Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2020

Jalan Tol memiliki banyak dampak sosial dan lingkungan terkait dengan keberadaanya (Sumaryoto, 2010). Aspek ekonomi benar-benar menjadi multiple effect dalam segmen jalan tol ini, bahkan sampai menyumbang pertumbuhan ekonomi sekitar 8 persen dalam daerah tersebut. Kabupaten Probolinggo masih sangat potensial untuk perkembangan ekonomi dan pemerintah daerahnya sepakat pada segmen UMKM harus memiliki prioritas.

Kawasan probolinggo memiliki kondisi sosial budaya yang masih menjunjung tinggi budaya lokal. Hal ini menjadi pertimbangan prioritas adanya pihak lokal baik sebagai UMKM maupun sebagai pemerintah setempat. Berdasarkan hasil analisis data sekunder terdapat beberapa UMKM yang menonjol yang mampu ditempatkan pada *rest area* daerah Probolinggo. Pada sesi ini partisipatif yang sifatnya bottom up lebih berperan sebagaimana alur perencanaan yang ada di daerah.

Tabel 1. Hasil Analisa UMKM yang mampu masuk ke dalam *rest area* jalan tol (4 tertinggi)

No	Nama Produk/UKM	Variabel/Kriteria			Total
		Uji Kelayakan	Produksi Sendiri	Bertahan Di lokasi	
		Layak/Tidak	Sendiri/Bukan	Dapat/Tidak	
1	Batik Tulis	2	2	2	10
2	Mamin	2	2	2	9
3	Handycraft	2	2	2	10
4	Kopi	2	2	2	10

Sumber: Dinas Koperasi dan UMKM Kab. Probolinggo, 2020, diolah.

Pada tabel 1 merupakan hasil analisa dari 125 UMKM yang ada di Kabupaten Probolinggo dan diambil skor tertinggi yang dianggap mampu bersaing dengan usaha skala besar yang biasanya terdapat dalam *rest area* yang ada di beberapa titik di pulau jawa. Analisa ini mencakup beberapa variable yaitu:

- 1) Adanya jaminan produk
- 2) Uji coba kelayakan
- 3) Merupakan produk sendiri
- 4) Memiliki target produk
- 5) Dapat bertahan di lokasi *rest area*

Analisa pada UMKM ini diambil berdasarkan ya dengan skor (2) dan tidak dengan skor (1) Variabel pertama yaitu jaminan produk dalam hal keberlangsungan produk yang dipasarkan.

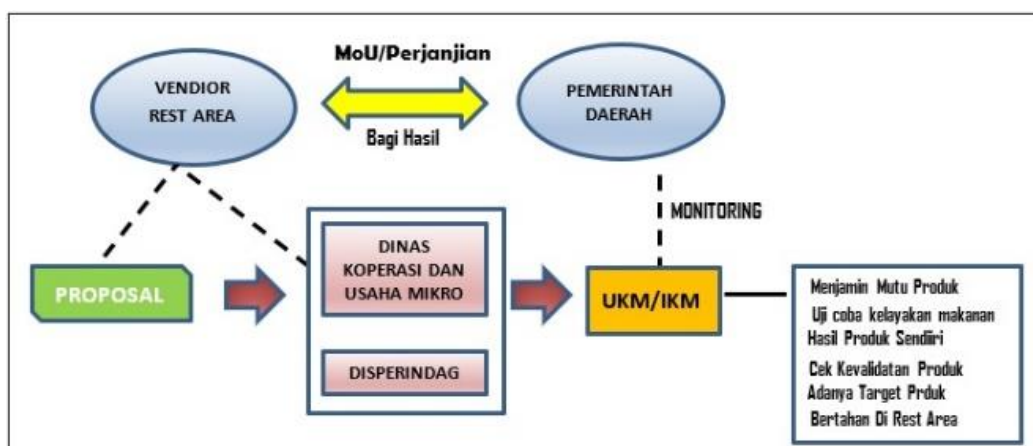
Pada pengeloan rest area di unit usaha tidak bisa sebuah produk dibiarkan habis atau expired. Proses pengeolaan rest area sudah memiliki standar manajemen yang jelas sehingga jaminan produk harus terpenuhi.

Variabel kedua yaitu uji coba kelayakan produk. Produk yang ada dalam rest area minimal sudah teruji kualitasnya sehingga layak jual dan mampu bersaing dengan produk sejenis yang berskala nasional. Pada poin ini pemerintah dan BUJT tidak memprioritaskan produk dengan brand ternama, namun lebih memprioritaskan produk masyarakat lokal. Variabel ketiga dengan prioritas produk lokal. Pada proses peratingan, dari ratusan UMKM yang mampu mempertahankan produk lokalnya hanya pada 4 UMKM. Pada batik tulis, memiliki karakteristik yang sangat khas dan kualitas yang mampu diandalkan. Sedangkan untuk sektor mamin masih bersifat umum namun memiliki cita rasa lokal yang khas seperti kopi dan salah satu restoran yang memiliki brand lokal.

Variabel keempat dengan target produk di sini artinya memacu konsistensi perekonomian yang ada pada rest area. Produk yang laku biasanya mampu untuk mencapai target. Oleh karena itu pertimbangan kualitas dan kelayakan produk menjadi variabel tak terpisahkan pada variabel ini. Variabel kelima yaitu dapat bertahan di lokasi rest area. Pengertian dapat bertahan di sini lebih luas. Pada produk makanan, minimal bukan produk yang tidak cepat membuang atau perputaran cepat. Sedangkan pada konsistensi, maka sewa dan manajerial ruang di rest area haruslah profesional. UMKM tidak dapat tutup sewaktu-waktu karena sewa dan target harus tetap dijalankan.

Tahap selanjutnya setelah analisa kemampuan sosial-ekonomi penggunaan jalan tol, maka dilanjutkan kepada proses kerja sama. Pada bagian ini proses kerja sama disajikan menjadi beberapa model. Berdasarkan *depth interview* dengan instansi terkait dan data sekunder maka terdapat 2 (dua) model aleternatif perjanjian skema kerja sama pada gambar di bawah ini. Pengusahaan Tempat Istirahat dan Pelayanan yang dimakud meliputi pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan kontruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan. Pada kegiatan ini membahas terkait dengan sistem dan skema bisnis berdasarkan Permen. PU dan Perumahan Nomor 10/PRT/M/2018 yang outputnya menjadi pedoman dalam melaksanakan skema kerja sama di Kabupaten Probolinggo.

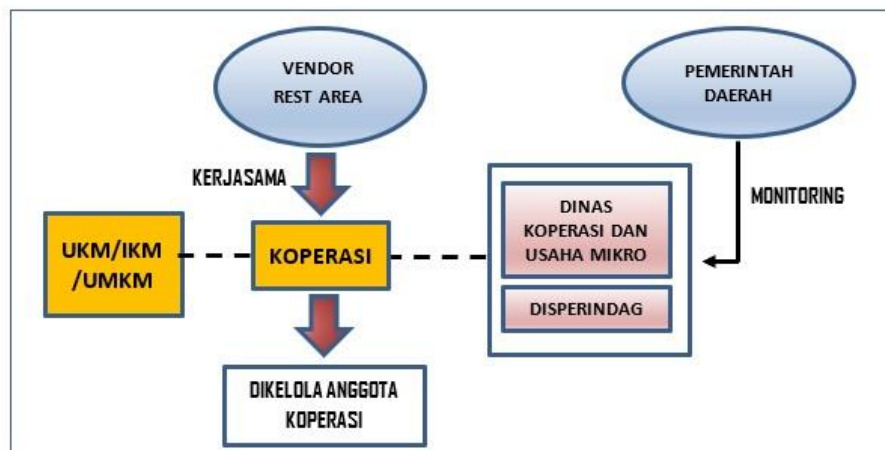
Pada gambar 4 di bawah dapat dijelaskan bahwa BUJT memberikan kewenangan dalam mengelola *rest area* atau tempat peristirahatan secara total kepada pihak ke3 ataupun vendor yang telah dipilih oleh pihak BUJT, sehingga nantinya jalinan kerjasama yaitu antara pemerintah daerah dengan vendot *rest area* yang menangani dan mengelola tempat tersebut.



Gambar 4. Skema Bisnis Kerjasama Pengusahaan Tempat Peristirahatan Jalan Tol (Alternatif 1)

Sumber: Dinas Koperasi dan UMKM Kab. Probolinggo

Pada skema bisnis ke-2 atau alternatif ke-2, pemerintah daerah menawarkan model kerjasama dengan memanfaatkan adanya koperasi yang berada di *rest area*. Dengan adanya koperasi tersebut diharapkan dapat meminimalkan hal-hal terburuk terkait dengan modal keuangan ataupun modal usaha selama usaha tersebut berada di lokasi tempat peristirahatan jalan tol. Pemerintah daerah berkewajiban memonitoring dan mengevaluasi terhadap UMKM atau UMKM yang berada di lokasi, dengan kerjasama dari Dinas koperasi dan usaha mikro serta Dinas Perindustrian dan Perdagangan yang memiliki kewenangan menyeleksi masuk dan berhak memulai usaha. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 5. Skema Bisnis Kerjasama Pengusahaan Tempat Peristirahatan Jalan Tol (Alternatif 2)

Sumber: Dinas Koperasi dan UMKM Kab. Probolinggo,2020.

Pada pembangunan *rest area* di Kawasan Kabupaten Probolinggo berdasarkan analisa luas wilayah, kemampuan penggunaan resta area, dan tingkat arus lalu lintas jalan tol maka *rest area* dapat disarankan tipe B dengan luasan 3 Ha. Pada tipe B paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas publik seperti ATM, Pengisian Kartu Tol, toilet umum, minimarket, masjid, rumah makan/restoran, RTH, dan area parkir.

Pertimbangan pada tipe B yaitu pada variabel di bawah ini yaitu :

- Jalan Tol Probolinggo belum sepenuhnya tersambung sampai ke titik perencanaan yaitu Banyuwangi. Oleh karena itu track jalan ini relatif masih pendek sampai beberapa tahun ke depan;
- Statistik kendaraan yang melewati tidak seramai jalan tol trans-jawa sehingga implikasi penggunaan rest area juga tidak seramai jalur trans-jawa;
- Tujuan pengguna jalan tol masih relatif bersifat transit. Artinya masih banyak yang bertujuan seperti wisata menuju ke Bali atau ke wilayah timur. Sebagian yang menuju tempat wisata di wilayah Probolinggo masih dapat ditempuh dengan jalur biasa.

Pada variabel pertama, jalan tol masih bersifat jalur sekunder dalam pilihan pengguna jalan. Hal ini disebabkan kepadatan lalu lintas di jalur non-tol masih bersifat lancar. Berbeda dengan jalur seperti malang-surabaya yang mayoritas memilih jalan tol karena kondisi jalan yang sangat padat, kualitas jalan yang sering rusak, dan waktu tempuh yang jauh lebih lama daripada jalur tol. Tol ini akan menjadi pilihan utama ketika sudah tersambung ke titik akhir yaitu wilayah Banyuwangi.

Variabel kedua melalui perhitungan statistik kendaraan yang melalui jalan tol. Berdasarkan data sekunder dari (Badan Pengatur Jalan Tol, 2017) ada 3 tol dengan traffic tertinggi yaitu:

Tabel 2. Lima Jalur Tol dengan Volume Tertinggi

No	Nama Tol	Rata-Rata Per hari
1	Jakarta ke/dari Cikampek	561.948
2	Jakarta ke/dari Ciawi (lewat Bogor)	517.147
3	Jakarta dari/ke Tangerang	364.499
4	Cawang (CTC)	322.908
5	Surabaya dari/ke Gempol/Malang	280.523

Sumber: Data sekunder, 2017, diolah

Sementara pada jalur tol probolinggo pada kondisi paling tinggi traffic (hari raya) hanya mencapai ± 38.000 per hari. Variabel ketiga destinasi tujuan yang dilalui tol wilayah probolinggo kebanyakan menuju ke ujung pulau jawa, yaitu Banyuwangi. Banyak wisatawan yang menuju ke Bali dan harus melalui penyebrangan di wilayah tersebut. Untuk dapat mempersingkat waktu tempuh biasanya pengemudi dan pengelola wisata pasti akan memilih jalan tol. Sementara itu penggunaan jalan tol untuk wilayah probolinggo sendiri masih ada namun juga menjadi jalur transit menuju probolinggo kota. Wisatawan banyak yang mengambil tempat inap di wilayah Kota Probolinggo meskipun destinasi wisata lebih banyak di daerah Kabupaten Probolinggo seperti Gunung Bromo dan Pulau Gili Ketapang.

Berdasarkan jumlah statistik harian dan penggunaan jalan tol sebenarnya dapat dijadikan analisa tambahan bagi peneliti yang berfokus pada VCR (kepadatan dan pengguna jalan tol). Melalui metode VCR ini dapat diketahui lebih rinci lagi sebab pengendara menggunakan atau beralih kepada jalur tol. Pada salah satu penelitian dengan mengambil lokus di tol malang-kepanjen dengan berfokus pada VCR, probabilitas perpindahan kepada lajur tol mencapai 90% dengan memperhatikan penentuan tarif ideal (Iswara et al., 2017). Hal ini dapat dilakukan juga pada tol probolinggo untuk menggiring pengendara menggunakan lajur tol dengan menghitung tarif ideal. Jika traffic meningkat, maka probabilitas penggunaan rest area juga meningkat.

Variabel lain yang dapat dipertimbangkan adalah ekspansi harian, apabila ke depan jalan tol probolinggo bukan hanya digunakan sebagai jalur wisatawan, namun juga jalur pulang pergi kerja seperti surabaya. Ekspansi harian dapat dijadikan dasar dalam menentukan traffic dan potensi penggunaan rest area. (Shiky, 2016).

KESIMPULAN

Bahwa pembangunan rest area jalan tol Kawasan Probolinggo sudah memenuhi kriteria pembangunan berkelanjutan sebagaimana yang dicanangkan dalam SDG's. Peran aktor pembangunan *rest area* tol menjadi peran penting dalam pelaksanaan pembangunan berkelanjutan skala lokal-nasional. Hal ini bukan hanya berdampak pada sisi ekonomi namun juga ciri khas produk daerah yang ada. Secara sosial, pembangunan jalan tol membawa perubahan dalam pola mobilitas masyarakat setempat serta interaksi sosial antar wilayah. Contohnya, pembangunan jalan tol dapat meningkatkan aksesibilitas bagi penduduk lokal untuk mencari pekerjaan di daerah yang lebih jauh atau untuk mengakses layanan kesehatan dan pendidikan yang lebih baik. Namun, dampak negatifnya mungkin terjadi dalam bentuk pemisahan komunitas lokal atau perubahan dalam pola sosial tradisional.

Dari segi lingkungan, pembangunan jalan tol dapat memiliki dampak yang luas, mulai dari deforestasi untuk pembangunan jalur, hingga perubahan pola aliran air dan degradasi habitat alami. Sebagai contoh, pembangunan jalan tol di Probolinggo mungkin mengakibatkan penggusuran lahan dan penebangan hutan, yang dapat mengancam keberlanjutan lingkungan hidup dan biodiversitas di wilayah tersebut. Selain itu, peningkatan aktivitas transportasi juga dapat menyebabkan polusi udara dan suara yang berpotensi merugikan lingkungan dan kesehatan masyarakat sekitar.

Dalam hal ekonomi, pembangunan jalan tol dapat memberikan dampak positif berupa peningkatan konektivitas dan mobilitas barang dan orang, yang pada gilirannya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi lokal. Contoh nyata dari dampak ekonomi positif ini adalah peningkatan aktivitas perdagangan dan pariwisata di sepanjang jalur jalan tol, yang mungkin membawa manfaat ekonomi langsung kepada pelaku usaha lokal. Namun, perlu diingat bahwa dampak ekonomi juga dapat tidak merata, dengan beberapa komunitas lokal mungkin tidak mendapat manfaat yang sebanding atau bahkan merasakan dampak negatif seperti kenaikan harga lahan dan biaya hidup. Pembangunan jalan tol di Probolinggo dengan segala fasilitasnya memiliki dampak yang kompleks dan harus dikelola dengan hati-hati untuk meminimalkan dampak negatifnya sambil memaksimalkan manfaatnya bagi masyarakat lokal dan lingkungan sekitar.

DAFTAR PUSTAKA

- Iswara, A.Y dkk. (2017). Kajian Potensi Pengguna Jalan Tol Malang-Kepanjen. *Jurnal Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil Universitas Brawijaya*, 1(2), 1-15.
- Badan Pengatur Jalan Tol. (2017). 5 Tol dengan Volume Tertinggi 2017. <https://bpjt.pu.go.id/berita/5-jalan-tol-dengan-volume-lalu-lintas-tertinggi-tahun-2017>. (diakses tanggal 1 Oktober 2021)
- Ulfa, M., Dewi, I.K., Syahbandar, Y. (2019). *Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung terhadap Perkembangan Wilayah Kecamatan Cimanggis*. *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Perencanaan Wilayah & Kota*. 2(2), 19-33.
- Lestari, A. W., & Firdausi, F. (2017). Peran pemerintah Kota Batu dalam implementasi kebijakan pembangunan pariwisata berdasarkan paradigma pembangunan berkelanjutan (sustainable development). *Masyarakat, Kebudayaan Dan Politik*, 30(3), 260–265.
- Mukmin, M. (2017). *Perencanaan Pembangunan*. Makasar: CV. Dua Bersaudara
- Moleong, L.J. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosadakarya.
- Sumaryoto (2010). Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, dan Ekonomi Lingkungannya. *Jurnal Rural and Development (Jurnal R&D)*. 1 (2), 161-168.
- Suryono, A. (2010). *Dimensi-Dimensi Prima Teori Pembangunan*. Malang: UB Press
- Sutisna, N. (2006). *Enam Tolok Ukur Pembangunan Berkelanjutan*. Jakarta: Regional Development Institute.
- Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10/PRT/M/2018 Tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol
- Shiky, Mauren Ninata et al. (2016). Analisis Karakteristik Volume Lalu Lintas Di Jalan Tol Semarang. *Jurnal Karya Teknik Sipil*. 5 (2), 94-104.