

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Jalan Tol

2.1.1 Pemahaman Jalan Tol Sebagai Jalur Pendukung

Berdasarkan PP Nomor 23 Tahun 2024 tentang jalan tol, jalan tol adalah jalan bebas hambatan yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar. Tol adalah sejumlah uang tertentu yang wajib dibayarkan untuk pengguna jalan tol. Ruas jalan tol adalah satu bagian atau penggal dari sistem jaringan jalan tol yang pengusahaannya dapat dilakukan oleh Badan Usaha tertentu.



Gambar 2. 1 Jaringan Jalan Tol Jasa Marga Group
Sumber: www.jasamarga.com

Badan Pengatur Jalan Tol atau disingkat BPJT adalah badan yang dibentuk oleh Menteri, berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Menteri yang melaksanakan sebagian wewenang pemerintahan pusat dalam penyelenggaraan jalan tol yang meliputi perusahaan jalan tol sehingga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat.

Dalam pengoperasian jalan tol ada yang namanya Standar Pelayanan Minimal (SPM) merupakan ukuran yang harus dicapai dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan tol. SPM jalan tol mencakup kondisi jalan tol, kecepatan

tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, keselamatan serta unit pertolongan/penyelamatan dan bantuan pelayanan.

SPM jalan tol wajib dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol dalam rangka peningkatan pelayanan kepada pengguna jalan tol. SPM adalah ukuran jenis dan mutu pelayanan dasar yang harus dicapai dalam penyelenggaraan jalan tol. Adapun standar pelayanan minimum jalan tol berdasarkan Peraturan Menteri PU Nomor 16/PRT/M/2014 dapat diukur dari beberapa unsur, yaitu:

- a. Kondisi jalan tol
- b. Kecepatan tempuh rata-rata
- c. Aksesibilitas
- d. Mobilitas
- e. Keselamatan
- f. Unit pertolongan/penyelamatan dan bantuan pelayanan
- g. Lingkungan: dan
- h. Tempat istirahat, dan tempat istirahat dan pelayanan (TIP).

2.1.2 Syarat Teknis Jalan Tol

Persyaratan teknik pada jalan tol ini berisi mengenai kriteria sarana penunjang yang harus dipenuhi dalam pemanfaatan jalan tol sehingga fungsi jalan tol dapat berjalan dengan optimal. Adapun persyaratan jalan tol secara teknik yang diatur dalam PP Nomor 23 Tahun 2024 tentang Jalan Tol sebagai berikut:

- a. Jalan tol mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi daripada jalan umum non tol yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi.
- b. Jalan tol merupakan jalan kelas 1 dan mempunyai spesifikasi penyediaan prasarana dalam sebagai jalan bebas hambatan.
- c. Jalan tol yang digunakan untuk lalu lintas antarkota didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 80 km/jam dan untuk jalan tol di wilayah perkotaan didesain dengan kecepatan rencana paling rendah 60 km/jam.

- d. Kecepatan rencana paling rendah jalan tol ditetapkan dengan memperhatikan paling sedikit kondisi topografi, keselamatan lalu lintas, kebutuhan biaya investasi, dan implementasi pembangunan berkelanjutan.
- e. Setiap ruas jalan tol harus dilakukan pemagaran sesuai dengan ruang milik jalan dan dilengkapi dengan fasilitas penyebrangan jalan dalam bentuk jembatan atau terowongan.
- f. Pada tempat yang dapat membahayakan pengguna jalan tol, jalan tol harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang dapat menyerap energi benturan kendaraan.
- g. Setiap jalan tol paling sedikit wajib dilengkapi dengan aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, dan alat pemberi isyarat lalu lintas.
- h. Ketentuan pada poin G dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

2.1.3 Pengguna Jalan Tol

Berdasarkan Kepmen PUPR Nomor 370/KPTS/2007, pengguna jalan tol terbagi menjadi beberapa kategori, tiap kategori ditentukan oleh jumlah gandar pada setiap kendaraan bermotor. Berikut adalah kategori pengguna jalan tol:

- a. Golongan 1
Merupakan kendaraan sedang, yaitu Sedan, jip, pick Up/Truk Kecil, dan Bus
- b. Golongan II
Truk dengan 2 (dua) gandar
- c. Golongan III
Truk dengan 3 (tiga) gandar
- d. Golongan IV
Truk dengan 4 (empat) gandar
- e. Golongan V
Truk dengan 5 (lima) gandar



Gambar 2. 2 Golongan Kendaraan di Jalan Tol
 Sumber: www.jasamarga.com

2.2 Tinjauan *Rest Area*

2.2.1 Pemahaman *Rest Area* sebagai Sarana Istirahat

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), tempat istirahat merupakan ruang yang tersedia untuk berhenti sejenak dari kegiatan, *rest area* berfungsi sebagai ruang untuk melepas lelah atau mencari kekuatan baru. Dari pengertian tersebut, penulis memiliki pemahaman bahwa *rest area* merupakan suatu ruang atau fasilitas penunjang jalan tol yang berfungsi sebagai penyedia tempat untuk berhenti sejenak bagi pengguna jalan untuk beristirahat sebelum kembali lagi ke jalan dengan kondisi yang lebih baik. Adapun aktivitas yang dapat dilakukan yaitu kegiatan metabolisme, beristirahat, ibadah, mengecek kendaraan, dan berbelanja kebutuhan untuk diperjalanan.

Berdasarkan aktivitasnya dapat disimpulkan bahwa *rest area* memiliki prinsip adalah untuk menjamin sebagai berikut:

a. Keselamatan (*Safety*)

Rest area harus menjamin keselamatan bagi pengguna di sekitar *rest area* dari bahaya lalu lintas. Karena salah satu fungsi *rest area* adalah untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas.

b. Keamanan (*Security*)

Fungsi keamanan berpengaruh ketika pengguna berada pada posisi atau kondisi yang tidak membahayakan dalam memanfaatkan fasilitas peristirahatan. Pada saat pengguna merasa aman, pengguna tidak merasa gusar sehingga dapat beristirahat dan mengembalikan kondisi fisik maupun psikis dengan optimal.

c. Kenyamanan (*Comforting*)

Kenyamanan mencakup segala bentuk upaya untuk menjamin optimasi, efisiensi, dan kelayakan pelayanan bagi pelanggan *rest area*. Fungsi kenyamanan diperoleh ketika fungsi keamanan sudah tercapai. Hal ini dikarenakan ketika pengguna sudah merasa aman maka mereka akan merasakan kenyamanan yang akan menunjang kegiatan beristirahat.

2.2.2 Kriteria *Rest Area*

Tempat istirahat di jalan bebas hambatan harus memenuhi beberapa kriteria tertentu serta tidak mengganggu kelancaran dan keselamatan bagi para pemakai jalan lainnya di sepanjang jalan tersebut. Jalan bebas hambatan atau jalan tol yang memerlukan Tempat Istirahat adalah:

- a. Mempunyai panjang jalan minimum 30 km.
- b. Mempunyai minimum 2 jalur lalu lintas dan setiap jalur terbagi atas 2 lajur.
- c. Mempunyai tingkat rawan kecelakaan sedang dan tinggi.
- d. Mempunyai lahan yang memadai untuk penempatan fasilitas Tempat Istirahat dan Pelayanan.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan dan Prasarana Wilayah tentang ketentuan teknik, Tata Cara Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan Tol menyebutkan bahwa penempatan tempat istirahat dan pelayanan harus memenuhi ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- a. Jarak titik akhir lajur percepatan dengan titik awal lajur perlambatan antara tempat istirahat dan pelayanan dengan simpang susun untuk jurusan yang sama sekurang-kurangnya 3 (tiga) kilometer.
- b. Jarak antara Tempat Istirahat dan Pelayanan yang tidak setipe sekurang-kurangnya berjarak 10 (sepuluh) kilometer dan tidak lebih dari 20 (duapuluh) kilometer pada masing-masing jurusan.
- c. Jarak antara Tempat Istirahat dan Pelayanan tipe B sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) kilometer dan tidak lebih dari 20 (duapuluh) kilometer pada masing-masing jurusan.
- d. Jarak antara Tempat Istirahat dan Pelayanan tipe A sekurang-kurangnya 40 (empatpuluh) kilometer dan tidak lebih dari 120 (seratus duapuluh) kilometer pada masing-masing jurusan.
- e. Jarak penempatan bangunan Tempat Istirahat dan Pelayanan minimal 12,50 (duabelas koma limapuluh) meter dari tepi lajur lalu lintas.
- f. Setiap Tempat Istirahat dan Pelayanan dilarang dihubungkan dengan akses apapun dari luar jalan tol.
- g. Lokasi, tata letak dan rencana teknik Tempat Istirahat dan Pelayanan ditentukan oleh badan berdasarkan ketentuan teknik yang ditetapkan oleh pembina jalan.

Dalam perencanaan *rest area*, Ditjen Bina Marga mensyaratkan untuk memperhatikan sesuai kriteria yang ideal sebagai berikut:

- a. Lokasi dan ukuran kota terdekat karena akan mempengaruhi efektivitas *rest area*
- b. Volume lalu lintas dan karakteristiknya, selain akan mempengaruhi efektivitas penggunaan *rest area* juga mempengaruhi jenis fasilitas yang akan disediakan.
- c. Lansekap sepanjang jalan yang akan berpengaruh untuk mendukung tujuan keberadaan *rest area* bagi penggunaannya.
- d. Keterikatan dan sarana lain.
- e. *Alignment* jalan, lengkungan atau tikungan jalan mempengaruhi keamanan pengemudi.

- f. Kondisi geografis sepanjang jalan, topografi dan jenis tanah.
- g. Pengawasan dan pemeliharaan.
- h. Biaya pembangunan *rest area* harus diperhatikan agar lebih efisien dan fasilitas alam *rest area* dapat dimanfaatkan se-efektif mungkin oleh pengguna serta tahan lama.

2.2.3 Klasifikasi Tipe *Rest Area*

Berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 28 Tahun 2021, tempat istirahat dan pelayanan atau *rest area* antarkota diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) tipe, yaitu:

a. Tempat Istirahat dan Pelayanan Tipe A

TIP tipe A minimal memiliki luas tanah 6ha (enam hektar) dengan lebar depan sejajar jalan tol paling sedikit 150m. TIP tipe A minimal dilengkapi dengan fasilitas umum yang terdiri atas:

- Gerai anjungan tunai mandiri dengan fasilitas isi ulang kartu tol;
- Peturasan;
- Klinik kesehatan;
- Bengkel untuk kendaraan yang mengalami kerusakan ringan;
- Warung atau kios;
- Miniswalayan;
- Tempat ibadah;
- Stasiun pengisian bahan bakar umum;
- Rumah makan;
- Ruang terbuka hijau;
- Sarana tempat parkir;
- Fasilitas pengisian bahan bakar listrik sesuai dengan kebutuhan;
- Tempat pengolahan limbah dan air daur ulang; dan
- Fasilitas pemadam kebakaran, termasuk alat pemadam khusus bahan berbahaya dan beracun.

b. Tempat Istirahat dan Pelayanan Tipe B

TIP tipe B minimal memiliki luas tanah 3ha (tiga hektar) dengan lebar depan sejajar jalan tol paling sedikit 100m. TIP tipe B minimal dilengkapi dengan fasilitas umum yang terdiri atas:

- Gerai ATM dengan fasilitas isi ulang kartu tol;
- Peturasan;
- Warung atau kios;
- Miniswalayan;
- Tempat ibadah;
- Stasiun pengisian bahan bakar umum modular;
- Rumah makan;
- Ruang terbuka hijau;
- Sarana tempat parkir;
- Fasilitas pengisian bahan bakar listrik sesuai dengan kebutuhan;
- Tempat pengolahan limbah dan air daur ulang; dan
- Fasilitas pemadam kebakaran, termasuk alat pemadam khusus bahan berbahaya dan beracun.

c. Tempat Istirahat dan Pelayanan Tipe C

TIP tipe C minimal memiliki luas tanah 2500m² (dua ribu lima ratus meter persegi) dengan lebar depan sejajar jalan tol paling sedikit 25m. TIP tipe C minimal dilengkapi dengan fasilitas umum yang terdiri atas:

- Peturasan;
- Warung atau kios;
- Tempat ibadah;
- Sarana tempat parkir;
- Fasilitas pemadam kebakaran; dan
- Fasilitas pendukung lainnya yang bersifat sementara.

Tempat Istirahat dan Pelayanan antarkota tipe C hanya dioperasikan pada masa libur nasional atau kondisi tertentu setelah mendapat persetujuan dari BPJT (Badan Pengurus Jalan Tol).

2.3 Tinjauan Arsitektur Neo-Vernakular

2.3.1 Definisi Arsitektur Vernakular

Arsitektur vernakular dapat dibilang masih muda dalam konteks perkembangan ilmu pengetahuan meskipun penerapannya/praktiknya sudah

dilakukan sejak lama. Dalam perkembangannya, istilah vernakular pertama kali diperkenalkan oleh Bernard Rudofsky pada tahun 1964 lewat pameran *“Architecture without Architects”* di *Museum of Modern Art (MoMA)*. Kata vernakular berasal dari bahasa latin, *vena* yang berarti domestik, lokal, atau *indigenous* yang dijadikan Rudofsky untuk menamai arsitektur lokal. Seiring perkembangan zaman, term vernakular dipahami untuk menyatakan hubungan dengan “lokalitas”.



Gambar 2. 3 Contoh Bangunan Vernakular
Sumber: Pinterest, (2024)

Paradigma terkait vernakular semakin berkembang dimana setiap waktunya mengalami pengartian yang mendapat aspek penambahan. Menurut prosidig temu ilmiah IPLBI 2017 dengan judul “Menggalai Makna Arsitektur Vernakular: Ranah, Unsur, dan Aspek-Aspek Vernakularitas”, arsitektur vernakular adalah desain arsitektur yang menyesuaikan iklim lokal, menggunakan teknik dan material lokal, dipengaruhi aspek sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat setempat. Singkatnya Arsitektur vernakular adalah arsitektur yang terbentuk dari proses yang berlangsung lama dan berulang-ulang sesuai dengan perilaku, kebiasaan, dan kebudayaan di tempat asalnya.

2.3.2 Karakteristik Arsitektur vernakular

Menurut Mentayani, dkk. (2017), menyimpulkan beberapa pandangan ahli terkait arsitektur vernakular, dapat disimpulkan arsitektur vernakular memiliki beberapa karakteristik sebagai berikut:

- a. Diciptakan masyarakat setempat dan tenaga ahli lokal tanpa bantuan tenaga ahli/arsitek profesional.
- b. Diyakini mampu beradaptasi terhadap kondisi fisik, sosial, budaya, dan lingkungan setempat.
- c. Dibangun dengan memanfaatkan sumber daya fisik, sosial, budaya, religi, teknologi dan material setempat.
- d. Memiliki tipologi bangunan awal dalam wujud hunian dan lainnya yang berkembang di dalam masyarakat tradisional.
- e. Dibangun untuk mawadahi kebutuhan khusus, mengakomodasi nilai-nilai budaya masyarakat, ekonomi dan cara hidup masyarakat setempat.
- f. Fungsi, makna dan tampilan arsitektur vernakular sangat dipengaruhi oleh aspek struktur sosial, system kepercayaan dan pola perilaku masyarakatnya.

2.3.3 Definisi Arsitektur Neo-Vernakular

Arsitektur Neo Vernakular merupakan aliran desain dimana bangunan yang dirancang oleh arsitek kontemporer, dimana inspirasi kreatifnya sebagian besar berasal dari arsitektur vernakular dan elemen kreasinya sebagian besar berasal dari ekstraksi dari arsitektur vernakular yang dikembangkan dalam bentuk modern.

Arsitektur neo-vernakular berkembang pada saat era *post-modern* dimana arsitek-arsitek di masa itu melakukan protes terhadap gaya arsitektur modern yang cenderung menekankan fungsi dan meninggalkan unsur budaya setempat yang menghasilkan karya arsitektur yang monoton dan tidak berkarakter.

Perbedaan gaya arsitektur neo-vernakular dengan arsitektur vernakular adalah pada penerapan desainnya. Gaya arsitektur vernakular dan mencampurkan dengan teknologi modern sehingga kemajuan teknologi terjadi dengan tidak meninggalkan budaya yang sudah ada. (Rajpu & Tiwari, 2020)

Bentuk penerapan arsitektur tradisional dan vernakular ke dalam bangunan baru dapat dilakukan dalam bentuk fisik (tata ruang, *massing*, tektonika) dan bentuk non-fisik (budaya, filosofi, konsep) menjadi bentuk baru yang tetap mempertahankan budaya dan gaya dari lingkungan setempat. (Herlambang, 2017)



*Gambar 2. 4 Contoh Bangunan Neo-Vernakular
Sumber: Pinterest, (2024)*

2.3.4 Prinsip Arsitektur Neo-Vernakular

Menurut Brolin (1980), penerapan gaya neo-vernakular pada bangunan baru dapat muncul melalui beberapa hubungan yang diringkas ke dalam beberapa prinsip sebagai berikut:

a. Hubungan Langsung

Bangunan baru menyesuaikan fungsinya secara adaptif kepada konteks lingkungan di sekitarnya dan juga fungsi di masa sekarang.

b. Hubungan Abstrak

Bangunan baru menerapkan tradisi dan adat kebudayaan masyarakat sekitar bangunan sehingga penerapannya lebih banyak tampak pada bangunannya dan ornamen-ornamen pelengkapannya sehingga dapat berbaur dengan lingkungan sekitar bangunan baru tersebut.

c. Hubungan Lansekap

Bangunan baru memerhatikan keadaan iklim dan topografi lingkungan sekitarnya

Sehingga bangunan dapat beradaptasi dengan keadaan tapak dan cuaca yang ada.

d. Hubungan Kontemporer

Bangunan baru dibangun dengan metode pembangunan dan penggunaan material modern serta masih mengacu kepada konteks dan bentuk arsitektur

yang diterapkan sehingga bangunan baru memiliki unsur modern dengan campuran konsep arsitektur setempat.

e. Hubungan Masa Depan

Bangunan baru dibangun dengan pertimbangan terhadap keadaan yang akan terjadi di masa mendatang sehingga pertimbangan tersebut dapat diterapkan pada desain bangunan dan mengantisipasi keadaan yang akan datang tersebut.

2.3.5 Penerapan Arsitektur Neo-Vernakular

Dalam arsitektur neo-vernakular, penerapannya secara tidak langsung dapat menggunakan teknologi modern dengan tetap menjaga kondisi fisik dan non-fisik lingkungan sekitarnya. Menurut Chahanjiri (2014), terdapat beberapa penerapan yang dapat dilakukan pada desain neo-vernakular sebagai berikut:

- a. Meminimalisir perubahan lingkungan,
- b. Penggunaan sumberdaya yang sesuai dengan kebutuhan pembangunan,
- c. Membuat desain bangunan yang bersifat harmoni terhadap lingkungan sekitar,
- d. Pembangunan bangunan baru dengan melibatkan orang-orang dari lingkungan sekitar,
- e. Metode pembangunan yang menggabungkan praktik modern dengan metode tradisional sehingga menghasilkan bangunan yang memiliki percampuran desain,
- f. Percampuran teknologi sehingga menghasilkan dan menghadirkan praktik teknologi yang baru dalam pembangunan, dan
- g. Menanam vegetasi yang sesuai dengan kondisi bangunan serta lingkungan dan iklim di sekitar bangunan baru.

2.4 Studi Preseden

a. Rest Area KM 456 Tol Semarang-Solo

Tradisional tapi tetap modern dengan konsep kontekstual yang mengangkat kearifan lokal adalah desain yang diwujudkan pada bangunan *rest area* di KM 456 di Jalan Semarang-Solo (Salatiga). Bangunan pendopo menjadi wujud tradisional yang ingin dihadirkan, namun tetap modern

secara interior dan layoutnya. *Rest area* didesain dapat meningkatkan *length of stay* dengan konsep *view*, menjadi atraksi hiburan, dan meningkatkan *experience* melalui retail dan lansekap alami. *Rest area* ini terhubung satu sama lain (KM 456A & 456B) dengan adanya skybridge.



Gambar 2. 5 Rest Area KM 456
Sumber: www.mbtech.info

Tabel 2. 1 Fasilitas Rest Area KM 456

Lokasi	Jl. Tol Semarang - Solo, Baik, Ujung-Ujung, Kec. Pabelan, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah 50771
Luas	4,2 hektar
Fasilitas	• SPBU • Tempat ibadah/masjid • Toilet umum • Pujasera • Minimarket • ATM center • Area parkir • Restoran • Kios retail • Area bermain anak • Pengisian bahan bakar listrik • Wifi gratis • Pusat informasi wisata • Ruang terbuka hijau

Sumber: www.pinhome.id

b. Rest Area KM 260B Tol Pemalang-Pejagan

Bangunan *rest area* unik ini dulunya adalah pabrik gula yang dibangun pada tahun 1908, dan kemudian dialih fungsikan menjadi *rest*

area dengan tetap mempertahankan bentuk asli dari bangunan yang lama. *Rest area* ini dapat menampung sebanyak 10 ribu pengunjung di lahan seluas 10,6 hektare, dan terdapat sekitar 159 tenant UMKM. *Rest area* berkonsep *adaptive reuse* yang sekaligus menjadi area wisata edukasi, bermain, dan belanja lengkap dengan *tenant* UMKM yang menjual oleh-oleh dan makanan khas Brebes.



Gambar 2. 6 Rest Area KM 260B
Sumber: gpriority.co.id

Tabel 2. 2 Fasilitas Rest Area KM 260B

Lokasi	Cipugur, Banjartma, Kec. Bulakamba, Kabupaten Brebes, Jawa Tengah 52253
Luas	10,4 hektar
Fasilitas	• SPBU • Tempat ibadah/masjid • Toilet umum • Pujasera • Minimarket • ATM center • Area parkir • Restoran • Apotek • Bengkel • SPBU • Taman bermain anak • Ruang terbuka hijau

Sumber: auto2000.co.id

c. **Rest Area KM 695 Tol Jombang-Mojokerto**

Kompleks *rest area* dengan bangunan modern yang compact. Kegiatan berpusat ditengah area site, sehingga bebas dari *crossing*/pertemuan antara manusia dan kendaraan.



Gambar 2. 7 Rest Area KM 695

Sumber: www.dreamstime.com

Tabel 2. 3 Fasilitas Rest Area KM 695

Lokasi	Kedung Mlati, Kec. Kesamben, Kabupaten Jombang, Jawa Timur 61484
Luas	1,8 hektare
Fasilitas	• SPBU • Tempat ibadah • Toilet umum • Pujasera • Minimarket • ATM center • Restoran • Pengisian bahan bakar listrik • Ruang terbuka hijau

Sumber: Analias Pribadi, (2024)

2.5 Kesimpulan Studi Preseden

Tabel 2. 4 Analisis Studi Preseden

Analisa	Rest Area KM 456 Tol Semarang-Solo	Rest Area KM 260B Tol Peemalang-Pejagan	Rest Area KM 695 Tol Jombang-Mojokerto
Luas Lahan	4,2 hektare	10,4 hektare	1,8 hektare
Lokasi	Jl. Tol Semarang - Solo, Baok, Ujung-Ujung, Kec. Pabelan, Kabupaten	Cipugur, Banjarnegara, Kec. Bulakamba, Kabupaten Brebes, Jawa Tengah 52253	Kedung Mlati, Kec. Kesamben, Kabupaten Jombang, Jawa Timur 61484

	Semarang, Jawa Tengah 50771		
Tata Letak Massa Bangunan	Satu massa terpusat	Satu massa utama terpusat dan beberap massa tersebar	Satu massa terpusat
Fasilitas	• SPBU • Tempat ibadah/masjid • Toilet umum • Pujasera • Minimarket • ATM center • Area parkir • Restoran • Kios retail • Area bermain anak • Pengisian bahan bakar listrik • Wifi gratis • Pusat informasi wisata • Ruang terbuka hijau	• SPBU • Tempat ibadah/masjid • Toilet umum • Pujasera • Minimarket • ATM center • Area parkir • Restoran • Apotek • Bengkel • SPBU • Taman bermain anak • Ruang terbuka hijau	• SPBU • Tempat ibadah • Toilet umum • Pujasera • Minimarket • ATM center • Restoran • Pengisian bahan bakar listrik • Ruang terbuka hijau
Kelebihan	• Memiliki daya tarik yang tidak dimiliki rest area lainnya, yaitu adanya sky bridge yang menghubungkan rest area yang terletak bersebrangann • Memiliki desain yang modern, namun tidak	• Desain bangunannya yang unik merupakan bekas pabrik gula menjadi daya tarik bagi rest area ini. • Terdapat area playground yang besar. • Lahan yang sangat luas	• Bangunan terlihat cukup modern

	meninggalkan budaya lokal		
Kekurangan	• Tidak adanya SPBU pada rest area ini • Luas lahannya tidak sesuai dengan kriteria rest area tipe A	• Kahannya luas namun minim vegetasi, sehingga menjadi sangat terik dan panass	• Luas lahan Ssangat jauh dari ketentuan luas minimum rest area tipe A • memang berpenampilan modern namun kurang menyelaraskan dengan budaya setempat.

Sumber: Analisa Pribadi, (2024)