BAB I

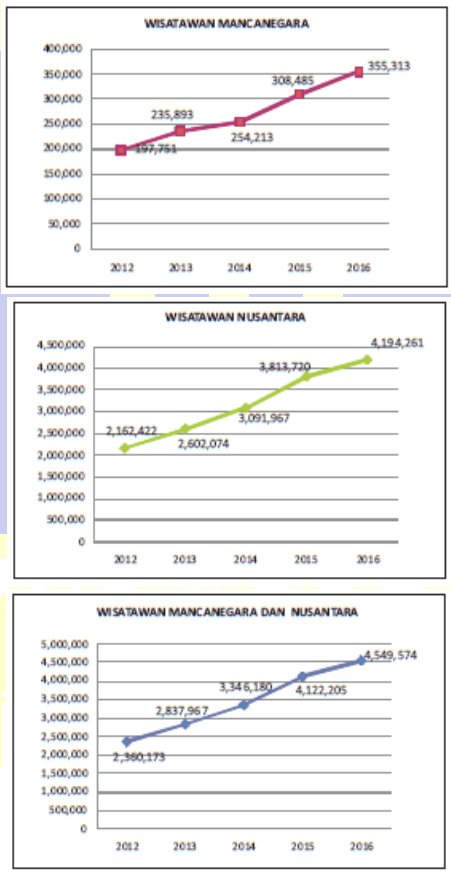
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Yogyakarta sebagai Kota Wisata

Yogyakarta merupakan salah satu kota di Indonesia yang menjadi destinasi wisata favorit baik wisatawan domestik maupun mancanegara. Ada banyak alasan mengapa Yogyakarta menjadi tujuan destinasi wisata favorit. Kota Yogyakarta merupakan kota yang unik, menyimpan berbagai macam cerita sejarah dan kebudayaan klasik Jawa yang masih sangat kental. Sebagai kota yang sarat akan kebudayaan daerah dan kearifan lokal yang masih dipertahankan, hal tersebut tentu saja memberikan ciri khas dan karakter tersendiri bagi kota Yogyakarta sebagai kota Wisata sekaligus kota budaya sehingga banyak menarik perhatian wisatawan dan *traveller* untuk datang berkunjung. *Jogja Never Ending Asia* seolah sudah pantas disematkan menjadi slogan yang kini banyak dielu elukan masyarakat bagi kota Yogyakarta.

Sebagai kota wisata berikut merupakan data wisatawan yang Berkunjung ke Yogyakarta ditinjau dari jumlah tamu menginap di Hotel. Menurut Badan Pusat Statistik Provinsi D.I. Yogyakarta, Tingkat Penghunian Kamar (TPK) Daerah Istimewa Yogyakarta bulan Mei 2018 :



Gambar 1.1 Grafik Perkembangan Wisatawan ke DIY Tahun 2012-2016
Sumber : Buku Statistik Kepariwisataan DIY, 2016

Tabel 1.1 Pertumbuhan Kunjungan Wisatwan ke DIY
Tahun 2012-2016

Tahun	Wisatawan Mancanegara	Pertumbuhan (%)	Wisatawan Nusantara	Pertumbuhan (%)	Wisatawan Mancanegara dan Nusantara	Pertumbuhan (%)
2012	197,751	16.62	2,162,422	50.36	2,360,173	46.80
2013	235,893	19.29	2,602,074	20.33	2,837,967	20.24
2014	254,213	7.77	3,091,967	18.83	3,346,180	17.91
2015	308,485	21.35	3,813,720	23.34	4,122,205	23.19
2016	355,313	15.18	4,194,261	9.98	4,549,574	10.37

Sumber : Buku Statistik Kepariwisataan DIY 2016

Berdasarkan data di atas, dapat diketahui bahwa jumlah wisatawan baik wisatawan nusantara maupun mancanegara semakin meningkat dari tahun ke tahun. Untuk menanggapi hal ini diperlukan suatu fasilitas untuk menampung kedatangan para wisatawan.

Untuk itu, Yogyakarta memerlukan strategi dan tindakan yang diharapkan mampu meningkatkan kualitas, serta fasilitas bagi para wisatawan yang datang maupun bagi warga masyarakat Yogyakarta itu sendiri, untuk menyelaraskan kenyamanan bersama. Baik itu fasiltas di bidang komersil maupun transportasi. Hal ini menyebabkan adanya peluang untuk merencanakan sebuah bangunan yang berfungsi untuk mewadahi moda atau pergerakan bagi wisatawan.

1.1.2 Gamping sebagai Pintu Masuk dari Arah Barat

Gambar 1.2 Letak 4 titik pintu masuk kota Yogyakarta

Sumber : Analisis STUPA 7, 2017

Kota Yogyakarta sendiri memiliki karakteristik, yakni dikelilingi oleh jalan lingkar (Ring Road) yang seolah memberi batas antara Kota Yogyakarta dengan kabupaten-kabupaten di

sekitarnya. Dengan 4 titik jalan masuk utama menuju Kota Yogyakarta yakni Jalan Magelang dari arah utara, Jalan Solo dari arah timur, Jalan Parangtritis dari arah selatan dan Jalan Wates dari arah barat.

Kawasan pusat kecamatan Gamping sendiri memiliki tingkat aktivitas yang cukup tinggi. Kondisi jalan yang ramai dikarenakan banyaknya bangunan retail di kawasan tersebut sehingga tingkat aktivitas jual beli di kawasan ini juga tinggi. Karena tingginya aktivitas di kawasan tersebut, maka perancangan bangunan komersial memiliki potensi yang besar di kawasan ini untuk mewadahi aktivitas jual beli di kawasan tersebut.

1.1.3 Isu Pembangunan Bandara di Kulon Progo

Isu pembangunan bandara di Kulon Progo kini tengah menjadi salah satu topik utama di Yogyakarta, di mana akses dari kota Yogyakarta menuju lokasi bandara yang baru melewati Jalan Wates, yakni kecamatan Gamping itu sendiri. Dengan kondisi jalan protokol yang lebar dan ramai, banyaknya fasilitas komersial, serta perbatasan antara jalan menuju kota Yogyakarta dengan jalan provinsi membuat Gamping menjadi salah satu kecamatan yang membutuhkan perlakuan khusus untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahan di dalamnya.

Gambar 1.3 Berita mengenai pembangunan bandara di Kulon Progo.
Sumber : Detik.com, 2018.

Gambar di atas merupakan salah satu berita tentang pembangunan bandara di Kulon Progo, Yogyakarta. Pada April 2019, ditargetkan landas pacu sepanjang 3.000 meter dan *taxiway* tuntas 100 persen, sementara apron dan bangunan terminal selesai 50%, sehingga bandara sudah bisa dioperasikan. (Detik.com, Juli 2018)

Tabel 1.2 Kedatangan/Keberangkatan Penumpang Pesawat di Bandara Adisucipto Tahun 2012-2016

No	Bulan	TAHUN																			
		2012				2013				2014				2015				2016			
		Nasional		Internasional		Nasional		Internasional		Nasional		Internasional		Nasional		Internasional		Nasional		Internasional	
		Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt
1	Januari	178,559	187,551	8,409	7,975	198,589	212,526	11,459	10,289	234,850	247,805	17,111	15,202	217,414	235,977	13,711	13,860	248,609	275,094	16,790	17,832
2	Februari	171,898	167,761	7,580	7,665	182,511	178,880	9,498	8,200	173,522	167,774	11,861	11,876	205,921	195,558	11,779	10,842	256,109	246,796	15,817	15,270
3	Maret	183,237	179,577	8,846	7,719	208,529	204,217	12,866	11,595	223,934	216,172	15,613	14,772	217,069	211,309	13,929	13,160	270,151	265,663	17,713	16,526
4	April	181,726	180,513	8,620	7,634	200,043	200,265	11,898	9,996	212,685	213,064	16,009	13,775	226,268	221,400	13,885	12,284	268,845	263,701	17,054	15,510
5	Mei	189,947	188,252	9,230	8,001	234,156	226,599	13,485	11,162	253,294	245,308	16,117	14,685	265,071	258,420	16,318	13,931	310,632	308,236	20,050	17,775
6	Juni	196,749	190,946	8,470	8,019	253,073	241,062	12,413	11,640	269,147	263,972	14,753	12,521	246,855	245,858	16,726	13,591	265,104	263,263	19,026	14,889
7	Juli	193,397	197,417	9,944	7,155	222,879	218,749	16,719	11,090	262,692	207,612	17,750	10,094	295,975	274,759	19,499	13,084	336,526	325,419	21,821	19,589
8	Agustus	216,762	185,963	8,976	6,450	271,874	254,221	15,649	12,981	284,380	319,856	16,157	17,023	291,203	299,599	16,845	17,932	306,933	309,390	17,546	16,717
9	September	216,403	210,117	8,281	8,269	228,472	236,587	13,169	13,672	246,638	250,340	14,328	14,728	249,057	238,937	15,988	14,974	285,039	281,074	17,018	15,643
10	Oktober	219,274	217,846	9,134	7,893	248,552	247,550	15,179	14,043	266,738	265,016	14,803	14,523	265,041	270,064	15,505	15,596	273,629	282,781	17,140	16,327
11	Nopember	211,927	217,468	12,246	10,707	232,205	238,046	15,792	13,718	243,928	249,753	15,378	13,745	256,759	261,119	16,244	14,383	265,314	267,221	16,215	15,176
12	Desember	233,050	218,361	11,808	11,234	256,342	248,328	18,563	18,318	261,529	269,996	17,584	17,477	283,318	279,745	19,074	18,926	312,615	310,774	17,622	17,874
	JUMLAH	2,392,929	2,341,772	111,544	98,721	2,737,225	2,707,030	166,690	146,704	2,933,337	2,916,668	187,464	170,421	3,019,951	2,992,745	189,503	172,563	3,399,506	3,399,412	213,812	199,128

Sumber data : PT (Persero) Angkasa Pura I

Sumber : Buku Statistik Kepariwisataan DIY 2016

1.1.4 *Rest Area* sebagai Sarana Promosi Potensi Daerah

Sejak 2016 lalu, Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah memulai rangkaian pembangunan dan pengembangan *Integrated Rest Area* atau Anjungan Cerdas. Konsep tempat peristirahatan di jalan nasional yang dikembangkan oleh Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) ini diharapkan juga dapat bereran sebagai sarana [romosi potensi daerah seperti pariwisata dan produk daerah.

Rencana pembangunan anjungan cerdas itu merupakan tindak lanjut dari saran Presiden Joko Widodo (Jokowi) pada saat berkunjung ke Danau Toba beberapa waktu yang lalu. Saat itu Jokowi menyarankan agar dapat dibangun semacam *Rest Area* di sekitar jalan dari bandara Silangit menuju ke Parapat.

Dengan dukungan yang diberikan Kementrian PUPR melalui anjungan cerdas ini, diharapkan dapat membantu perekonomian masyarakat dan mengangkat potensi wisata yang ada di daerah tersebut.

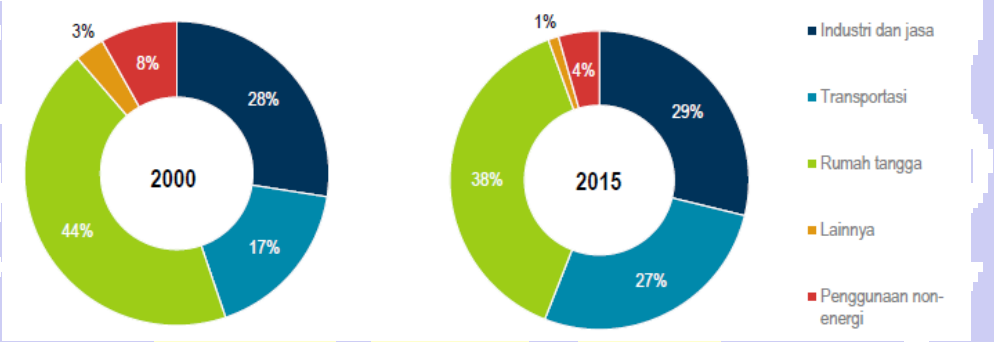
Integrated Rest Area memiliki empat fungsi utama, yaitu sebagai tempat untuk istirahat, pengembangan ekonomi lokal, pengembangan wisata/budaya, dan pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar jalan nasional. (SINERGI, edisi 27 Maret 2018)

Maka perancangan *Rest Area* ini dirancang agar mampu berperan sebagai sarana promosi potensi daerah seperti pariwisata dan produk daerah. Selain itu juga diharapkan mampu membantu perekonomian masyarakat dan mengangkat potensi wisata yang ada di daerah tersebut.

1.1.5 Efisiensi Energi

1.1.5.1 Penggunaan Energi di Indonesia

Global Warming atau pemanasan global kini telah menjadi persoalan lingkungan yang sangat mendesak. Komunitas Ilmiah Internasional menyakatakan bahwa penyebab utama global warming adalah aktivitas dari manusia itu sendiri, dan hal itu memberikan dampak yang besar bagi finansial dan biaya hidup manusia. Hal ini semakin menjelaskan bahwa *Global Warming* telah meningkat lebih cepat dari sebelumnya. Maka dari itu sangat penting untuk memperhatikan penggunaan energi di seluruh dunia sebagai prioritas utama. (Sassi, 2006 : 200)



Gambar 1.4 Penggunaan energi final per sektor di Indonesia, 2000 dan 2015

Sumber : Diadaptasi dari IEA (2017a), World Energy Balances 2017, www.iea.org/statistics.

Indonesia merupakan Negara eksportir energi dan merupakan produsen batubara terbesar kelima, eksportir terbesar ketujuh liquefied natural gas (LNG) dan produsen terbesar kelima biodiesel, di dunia (IEA, 2016a). Volume impor minyak mentah dan produk minyak naik signifikan mulai tahun 2004, ketika Indonesia beralih dari eksportir menjadi importer minyak, salah satunya disebabkan penurunan produksi minyak sejak tahun 2000. Saat ini, Indonesia merupakan importir minyak terbesar ketiga dan pengguna minyak untuk pembangkitan listrik terbesar kesepuluh di dunia. (IEA, 2016a)

Tabel 1.3 PDB Indonesia, populasi, penggunaan energi dan produksi listrik, 2030

	PDB (USD juta)	Populasi (juta)	Konsumsi energy final (EJ)	Produksi listrik (Twh)
Tahun dasar (2015)	2.8	257.6	6.8	233.9
Proyeksi (2030)	6.2	295.5	9.4	491.8
Pertumbuhan rata-rata per tahun	5.3%	0.9%	2.2%	5.1%

Sumber : Diadaptasi dari IEA (2016b), *World Energy Outlook* 2016 dan IEA (2017c), *World Energy Balances 2017*, www.iea.org/statistics.

Bangunan merupakan wadah yang digunakan sebagai tempat berlangsungnya aktifitas, baik individual maupun berkelompok, berskala kecil maupun berskala besar. Bangunan sangat berkaitan dengan energi, dalam hal ini dapat dibagi menjadi energi operasional dan energi konstruksi. Energi operasional adalah energi yang digunakan untuk mengakomodasi pemanas, pendingin, pencahayaan, penyedia air panas, serta menjalankan peralatan dan perlengkapan bangunan.(Sassi, 2006 : 228)

Konsumsi Energi Indonesia Naik 7 Persen Per Tahun, Ini yang Dilakukan SKK Migas

Senin, 20 Agustus 2018 14:46

Gambar 1.5 Berita tetang Konsumsi Energi di Indonesia

Sumber : Surabaya.tribunnews.com, 2018.

Hadirnya suatu pemikiran tentang cara untuk menghemat atau mengefisiensi kan energi khususnya pada bangunan adalah karena penggunaan energi yang semakin besar dari tahun ke tahun sehingga menyebabkan beberapa dampak negatif terhadap lingkungan dan ketersediaan energi.

1.1.5.2 Efisiensi Energi bagi Bangunan Komersial

Bangunan merupakan salah satu subjek yang mengkonsumsi energi dengan jumlah yang paling banyak. Penggunaan energi berpengaruh kepada penggunaan bahan bakar yang digunakan. Hal ini tentu saja memberikan pengaruh terhadap biaya yang dihabiskan untuk operasional bangunan. Untuk bangunan komersial biaya yang dihabiskan untuk kebutuhan operasional tentu saja berpengaruh terhadap biaya sewa bangunan tersebut.

Efisiensi energi menjadi salah satu cara untuk menekan pengeluaran biaya operasional bangunan. Semakin turunnya biaya operasional tentu saja dapat menekan biaya sewa, sehingga bangunan komersial ini dapat dijangkau oleh masyrakat-masyarakat menengah ke bawah. Untuk memberikan akomodasi komersial terhadap ekonomi kreatif masyarakat Gamping, efisiensi energi ini menjadi salah satu cara dalam rangka menekan biaya sewa sehingga bisa dijangkau oleh masyarakat Gamping.

1.1.5.3 Efisiensi Energi dalam Arsitektur

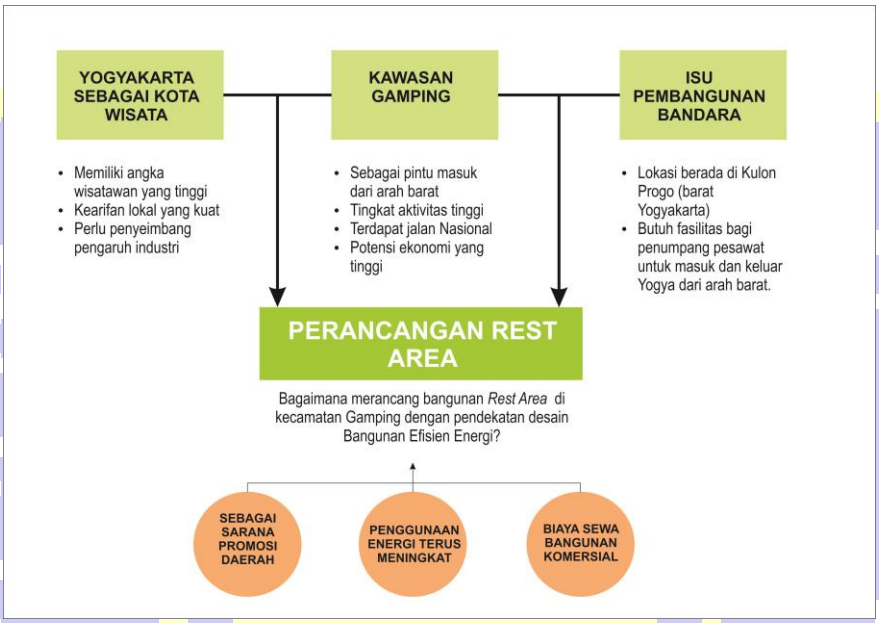
Untuk menanggapi munculnya dampak negatif terhadap lingkungan maka digerakkan konsep berarsitektur *sustainable building.* Tujuan dari *sustainable building* (bangunan berkelanjutan) dalam rangka menekan penggunaan energi memungkinkan bagi para penghuni bangunan untuk merawat bangunan, dan meningkatkan kualitas hidup mereka, dengan menekan produksi CO2. Salah satu solusi yang dapat dilakukan adalah dengan mengganti bahan bakar fosil menjadi bahan bakar yang terbarukan dengan emisi gas CO2 yang rendah. (Sassi, 2006 : 204)

Untuk memperkecil dampak lingkungan dari penggunaan energi yang berlebihan, dapat menggunakan 3 pendekatan berikut. Pertama, menganalisis bagaimana suatu energi digunakan pada suatu bangunan dan menerapkan desain efisien energi sebagai alternatif yang memiliki performa yang sama dengan desain sebelumnya. Kedua, apabila penerapan *zero energy building* tidak memungkinkan, maka dapat menggunakan sistem aktif dimana sistem tersebut menggunakan energi secara efisien. Ketiga, kebutuhan energi harus disediakan oleh energi alternatif, yang rendah akan emisi CO2. Pertama dengan meminimalisir kebutuhan energi, dan menggunakan energi yang terbarukan untuk menyediakan kebutuhan energi dengan layak. (Sassi, 2006 : 204)

Hasil analisis terhadap data yang telah dikaji pada STUPA 7, menyebutkan bahwa kecamatan Gamping berada di daerah perkotaan dataran rendah, dan tingkat kepadatan yang tinggi. Hal ini menyebabkan kecamatan Gamping memiliki kualitas udara yang yang buruk dan suhu yang tinggi. Untuk itu penerapan *zero energy building* menjadi tidak memungkinkan diterapkan pada bangunan ini. Karena dalam skala bangunan komersial kualitas penghawaan alami dengan kondisi udara dan suhu seperti pada lokasi tidak dapat mencapai tingkat kenyamanan yang baik.

Berdasarkan hasil kajian, maka pendekatan yang memungkinkan sebagai pemecahan masalah adalah tetap menerapkan sistem aktif pada bangunan, namun menggunakan energi tersebut secara efisien. Efisien energi tersebut dapat dicapai dengan desain arsitektur yang mendukung, seperti arah hadap bukaan, orientasi bangunan, dan lain lain.

1.2 Peta Permasalahan



Gambar 1.6 Peta Permasalahan
Sumber : Analisa Annisa Ramadhani, 2018

1.3 Permasalahan Umum

Bagaimana merancang bangunan *Rest Area* di Kecamatan Gamping Yogyakarta dengan kategori *formal Rest Area* tipe A berdasarkan *Guideline of Rest Area and Stopping Place*?

1.4 Permasalahan Khusus

Rumusan masalah khusus dari perancangan ini adalah :

1.4.1 Bagaimana merancang bangunan *Rest Area* dengan menerapkan pendekatan *energy efficient building*?

1.4.2 Bagaimana merancang bangunan *Rest Area* yang mampu mewadahi fasilitas agen bus di sekitar site?

1.4.3 Bagaimana merancang bangunan *Rest Area* yang mampu mewadahi kegiatan ekonomi kreatif bagi masyarakat sekitar?

1.4.4 Bagaimana merancang *Rest Area* yang mewadahi fungsi transit bagi kendaraan angkutan umum?

1.5 Tujuan Perancangan

Berdasarkan hasil kajian dari latar belakang maka tujuan dari perancangan *Rest Area* ini adalah untuk memberikan fasilitas transit, istirahat, dan komersil bagi para pengendara yang akan keluar dan masuk kota Yogyakarta dan penumpang pesawat yang akan pergi dan datang ke kota Yogyakarta dan sekitarnya.

Perancangan ini juga bertujuan untuk memberikan fasilitas komersial bagi wadah ekonomi masyarakat Gamping, sehingga diterapkan efisiensi energi untuk menekan biaya sewa bangunan sehingga mampu dijangkau oleh masyarakat Gamping. Selain itu, pendekatan efisiensi energi ini juga bertujuan untuk mengurangi dampak negative akibat semakin meningkatnya efek *global warming*.

1.6 Sasaran Perancangan

Perancangan kali ini merupakan bangunan *Rest Area* yang dapat menunjang ekonomi masyarakat sekitar dengan pendekatan efisiensi energi untuk menekan biaya sewa agar mampu dijangkau oleh masyarakat di Gamping. Perancangan ini menyasar pengendara jarak jauh yang melintasi Yogyakarta dari arah barat, wisatawan yang akan mengunjungi kota Yogyakarta, penumpang pesawat terbang yang akan memasuki dan keluar area kota Yogyakarta dan sekitarnya dengan kendaraan ber roda, serta masyarakat di sekitar kawasan perancangan.

1.7 Lingkup Permasalahan

1.7.1 Merancang *Rest Area* dengan pendekatan Bangunan Efisiensi Energi yang dapat memenuhi standar kenyaman termal bagi pengguna bangunan.

1.7.2 Desain konfigurasi massa, orientasi massa dan bukaan, serta building envelope yang sesuai dengan kondisi iklim setempat guna menerapkan prinsip hemat energi.

1.7.3 Mengintegrasikan 3 fungsi bangunan yaitu transit, istirahat, dan komersial yang diakomodasikan dalam perancangan.

1.8 Variabel Perancangan

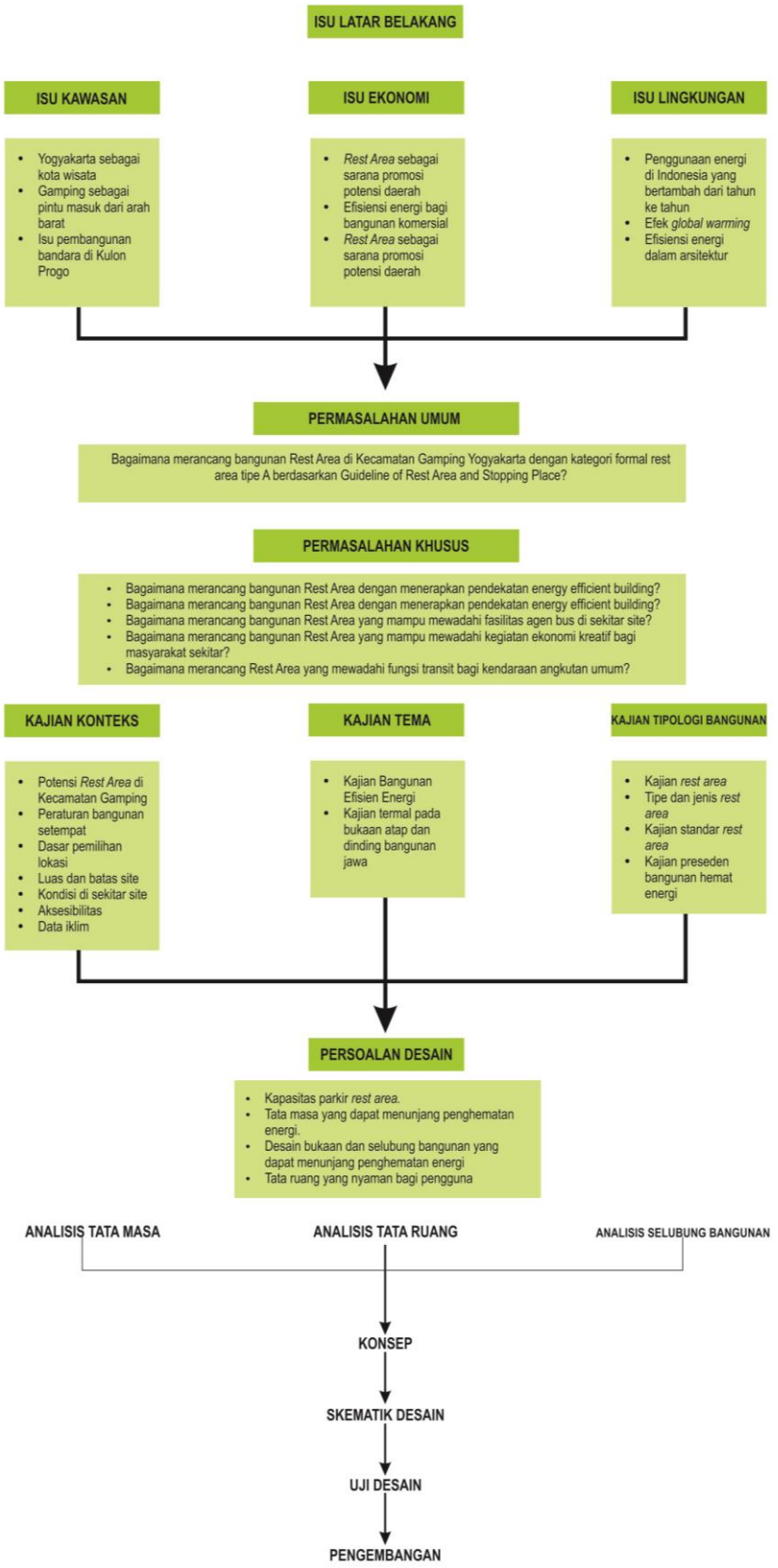
Tabel 1.4 Variabel Perancangan

Variabel	Sub Variabel	Kriteria	Tolak Ukur
Perancangan *Rest Area*	Fasilitas yang diakomodasi	*Rest Area* jenis *Commercial Rest Opportunities* dengan tipe A	*Guideline of Rest Area and Stopping Places – Location, Design and Facilities*, 2014.
	Rest Area dengan fasilitas komersial	Menunjang kegiatan ekonomi kreatif masyarakat Gamping dan sekitarnya	Kajian potensi lokasi sekitar site, 2018.
	Kebutuhan ruang dalam *Rest Area*	Memenuhi kriteria dan mengakomodasi pengunjung yang datang	Data Arsitek oleh Neufert.

Bangunan Efisiensi Energi	0rientasi tata masa dan bukaan terhadap angin dan matahari	Tata masa dan bukaan menunjang penggunaan energi secara efisien	Teori wind shadow dan sunchart.
	Penerapan penghawaan buatan dengan seefisien mungkin	Memenuhi kenyamanan termal pengguna bangunan	Menurut Prasasto Satwiko dalam buku Fisika Bangunan 2, tentang pertimbangan dalam desain penghawaan buatan namun tetap menghemat energi, 2004.

Sumber : Analisa Annisa Ramadhani, 2018.

1.9 Kerangka Berfikir



Gambar 1.7 Kerangka Berfikir
Sumber : Analisis Annisa Ramadhani, 2018.

1.10 Metode Perancangan

1.10.1 Pengenalan dan Pembatasan Masalah

Identifikasi kebutuhan pengendara yang akan memasuki kota Yogyakarta terutama wisatawan. Identifikasi kawasan Gamping sebagai pintu masuk kota Yogyakarta dari arah barat. Identifikasi standar kebutuhan dan fasilitas di dalam *Rest Area.*

1.10.2 Persiapan

a. Pengumpulan Data

Data kawasan di ambil dari proyek Studio Perancangan Arsitektur 7 serta melakukan survey langsung di lapangan pada kawasan Gamping. Data kajian tentang *Rest Area* dilakukan dengan pengumpulan data sekunder dengan mencari referensi di buku dan sumber sumber terkait.

1.10.3 Analisis Persoalan

Analisis terhadap kawasan Gamping, bagaimana mengakomodasi kegiatan yang ada di sekitar kawasan, serta peraturan di kawasan Gamping. Analisis pada kajian *Rest Area*, kebutuhan, standar, serta fasilitas utama yang harus dipenuhi di dalam sebuah *Rest Area*, tipe *Rest Area* yang akan diakomodasi. Analisis pada kajian bangunan efisien energi, aspek apa saja yang mempengaruhi pada desain.

1.10.4 Desain Awal

Desain awal menggunakan sketsa dan pemodelan dengan menggunakan Archicad.

1.10.5 Evaluasi Desain

Melakukan evaluasi hasil desain dengan cek standar menurut *Rest Area and Stopping Places – Location, Design, and Facilities Guidelines* dan melakukan perhitungan Overall Thermall Transfer Value (OTTV).

1.10.6 Pengembangan Desain

Hasil evaluasi tersebut menjadi pertimbangan dalam proses pengenmbangan desain agar tercapai tujuan dari perancangan ini.

1.10.7 Desain Final dan Presentasi

Desain final pada proses perancangan ini berupa gambar teknis yang terdiri dari gambar denah, siteplan, tampak, potongan, gambar rencana system pada bangunan, serta gambar 3D yang akan dipresentasikan kepada dosen pembimbing dan dosen penguji untuk kemudian diberi masukkan dan dilakukan perbaikan.

1.11 Keaslian Perancangan

Beberapa hasil penelitian dan perancangan yang bertemakan *Rest Area* di beberapa kota.

Tabel 1.5 Originalitas Tema

NO	PENULIS	JUDUL	TAHUN	ISI	TEMPAT
1	Marwati, Mutmainnah, Rahmat Setiyadi	Kawasan Peristirahatan dan Restoran Terapung di Ruas Jalan Poros Makassar-Malino	2015	Perencanaan area peristirahatan dan restoran terapung dengan penerapan arsitektur lokal Bugis-Makassar. Fokus perancangan pada area peristirahatan dengan fasilitas penunjang seperti SPBU, restoran, ATM, musholla, dll.	Makassar
2	Ahmad Athoillah Brilliawan	Perancangan *Rest Area* Tol Surabaya Malang di Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan (Tema : Regionalism Architecture)	2016	Merancang *Rest Area* untuk memnuhi kebutuhan pengendara Tol Surabaya-Malang dengan tema Regionalism budaya daerah setempat.	Malang
3	Hendika Yurnas Winata, Wahyu Hidayat, Ratna Amanati	*Rest Area* di Jalan Lintas Pekanbaru-Dumai dengan Pendekatan Arsitektur Hijau	2015	Merancang bangunan yang mampu mewadahi kebutuhan para pengguna jalan dan penumpang kendaraan bermotor pada *Rest Area* di jalan lintas Pekanbaru-Dumai dengan menerapkan ketentuan-ketentuan dan prinsip bangunan Arsitektur Hijau.	Riau

Sumber : Analisa Annisa Ramadhani, 2018.

Tema yang diambil pada perancangan telah beberapa kali digunakan, namun rancangan kali ini memiliki spesialisasi dan karakteristik tersendiri. Pada perancangan *Rest Area* pada umumnya berfungsi sebagai tempat transit dan peristirahatan bagi pengendara berjarak jauh saja. Namun *Rest Area* yang dirancang kali ini selain sebagai tempat transit dan peristirahatan diharapkan mampu menunjang kegiatan ekonomi masyarakat sekitar untuk mempromosikan potensi kawasan setempat.

Agar mampu dijangkau oleh masyarakat setempat maka bangunan ini menerapkan pendekatan Bangunan Efisiensi Energi untuk menekan biaya sewa. Selain itu pendekatan ini juga bertujuan untuk mengurangi dampak negatif dari Efek Rumah Kaca.