
PENERAPAN PENDEKATAN ARSITEKTUR KONTEKSTUAL PADA BANDARA YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT, KULON PROGO

Hafiid Dirham Gurindam

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
hafiidirham@gmail.com

Suharyani

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
suh892@ums.ac.id

ABSTRAK

Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) memiliki peran penting sebagai pintu gerbang suatu daerah dan simbolis daerah tersebut. Sebagai bandara internasional, YIA menjadi tempat pertukaran dan pertemuan bagi individu dari berbagai negara. Desain bandara memiliki peran signifikan dalam mencerminkan karakter dan budaya wilayahnya. Pendekatan arsitektur kontekstual menjadi fokus penelitian untuk memahami bagaimana prinsip-prinsipnya diterapkan pada YIA. Penelitian ini mengidentifikasi prinsip-prinsip arsitektur kontekstual yang diterapkan pada YIA, termasuk permeability, variety, legibility, robustness, visual appropriateness, richness, dan personalization. Metodologi penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan pengumpulan data sekunder dan primer, serta analisis data deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa YIA telah menerapkan sebagian besar prinsip arsitektur kontekstual.

KEYWORDS:

arsitektur kontekstual; budaya; bandara

PENDAHULUAN

Bandara tidak hanya berfungsi sebagai pintu gerbang ke suatu negara dan wilayah, namun juga merupakan bangunan ikonik di wilayah tersebut, yang memberikan kesan dan pengalaman pertama dan terakhir kepada pengunjung (Shafiq, 2018). Dengan demikian, gedung bandara menjadi bangunan penting di kawasan, terutama di bandara internasional tempat orang-orang dari seluruh dunia datang dan pergi. Bandara adalah tempat interaksi dan pertemuan di mana orang-orang dari budaya berbeda berkumpul (Caver, 2020). Bandara internasional memainkan peran sosial dan budaya yang penting sehingga perhatian dan konteks yang besar harus diberikan pada desain bangunan.

Desain bandara dapat mencerminkan karakteristik dan budaya unik dari wilayah yang dilayaninya. Hal ini dapat dicapai melalui pemanfaatan elemen arsitektur, program seni dan budaya (Shafiq, 2018). Budaya biasanya digambarkan sebagai seperangkat nilai, sikap, dan keyakinan bersama yang mendefinisikan sekelompok orang manusia, dimana perilaku bergantung pada kapasitas proses simbolik (Thirsk, 2014).

Ada banyak pendekatan arsitektur yang mempertimbangkan faktor sosial dan budaya, namun dalam kasus bandara internasional, kami memperhatikan lokasi dan iklim bandara yang akan dibangun, serta mencerminkan faktor sosial, budaya, dan kemasyarakatan. Perlu mempertimbangkan pendekatan iklim dan mempertimbangkan arsitektur yang spesifik konteks.

Pendekatan Arsitektur Kontekstual telah banyak diterapkan pada berbagai proyek pengembangan bandara di seluruh dunia, antara lain Bandara Changi Singapura, Bandara Soekarno-Hatta Jakarta, dan Bandara Internasional Ngurah Rai Bali. Dengan menerapkan konsep ini, dimungkinkan untuk menciptakan bandara unik yang akan menjadi simbol baru suatu kota atau wilayah.

Dalam arsitektur secara umum, arsitektur kontekstual mengacu pada kesinambungan dan hubungan antara suatu bangunan dengan lingkungannya. Kata "konteks" berasal dari kata Latin *textus* yang berarti "substansi", *textere* yang berarti "menjahit bersama-sama", dan *con* yang berarti "dengan". *Contextus* adalah kata Latin yang berarti "kain yang dijahit (bahan gabungan)" (Widati, 2015).

Begitu juga dengan Bandara International Yogyakarta Airport yang dimana berfungsi sebagai bandara International. Sebagai bandara terbesar di Indonesia Bandara International Yogyakarta Airport juga turut serta dalam pelestarian budaya, berlangsung aktivitas sosial, dan juga memiliki tujuan yang berkelanjutan di masa mendatang.

PERMASALAHAN DAN TUJUAN

Rumusan Masalah

Berdasarkan pada pemikiran latar belakang dan fenomena di atas, terdapat rumusan masalah yang akan dibahas sebagai berikut.

1. Bagaimana penerapan pendekatan arsitektur kontekstual pada *Yogyakarta International Airport* (YIA) ?
2. Apakah *Yogyakarta International Airport* (YIA) sudah bisa disebut menerapkan arsitektur kontekstual ?

Tujuan Penelitian

1. Mengetahui prinsip-prinsip pendekatan arsitektur kontekstual yang digunakan pada bangunan *Yogyakarta International Airport* (YIA).
2. Mengidentifikasi apakah bangunan *Yogyakarta International Airport* (YIA) menerapkan atau tidak pendekatan arsitektur kontekstual.

KAJIAN PUSTAKA

Arsitektur Kontekstual

Brent C. Brolin, dalam karyanya "Architecture in Context," menyoroti pentingnya arsitektur kontekstual, yang mencerminkan keinginan dalam desain arsitektur untuk mengintegrasikan bangunan baru dengan lingkungannya. Pendapat serupa diungkapkan oleh Bill Raun, yang menekankan bahwa arsitektur kontekstual memerlukan keterhubungan antara bangunan dan lingkungannya.

Dantrivani & Hardiyati (2021) menambahkan bahwa keterhubungan tersebut dapat dicapai dengan menghadirkan kembali unsur lingkungan ke dalam desain bangunan baru. Konsep "kontekstual" muncul sebagai respons terhadap arsitektur modern yang dianggap anti-sejarah, monoton,

industrialisasi, dan kurang memperhatikan bangunan tua di sekitarnya.

Dalam dunia desain arsitektural, konsep dan pendekatan khusus diterapkan untuk menciptakan desain yang sesuai dengan kebutuhan spesifik dan memiliki ciri khas unik yang membedakan desain antara arsitek, lokasi, atau gaya arsitektur tertentu (Baskoro & Hantono, 2023). Tujuan utama arsitektur kontekstual adalah menciptakan struktur bangunan yang tidak hanya dapat berdiri sendiri, tetapi juga berkontribusi positif terhadap lingkungan sekitarnya (Alhamdi dalam Widati, 2015).

Menurut Wolford (2004), dalam konteks arsitektur, "konteks" merujuk pada kesinambungan dan hubungan antara bangunan dan lingkungannya. Asal kata "konteks" berasal dari bahasa Latin *textus*, yang berarti "substansi", *textere* yang berarti "menjahit bersama-sama", dan *con* yang berarti "dengan". Secara harfiah, konteksus dalam bahasa Latin mengacu pada kain yang dijahit bersama (Widati, 2015).

Prinsip Pendekatan Arsitektur Kontekstual

Pada penerapan prinsip Arsitektur Kontekstual di Bandara Yogyakarta International Airport, terdapat beberapa kriteria fundamental yang dapat dijadikan sebagai acuan untuk menghubungkan bangunan baru dengan lingkungan sekitarnya. Kriteria-kriteria tersebut diterapkan berdasarkan teori yang dijelaskan oleh Ian Bentley (1985) dalam karyanya yang berjudul *Responsive Environment*.

Teori tersebut mencakup tujuh kriteria pokok, yakni: (1) *Permeability*; mempertimbangkan kemudahan akses dan sirkulasi, (2) *Variety*; mengakomodasi keberagaman fungsi, (3) *Legibility*; memastikan kemudahan identifikasi bangunan dan orientasi, (4) *Robustness*; memperhitungkan ruang-ruang temporal, (5) *Richness*; memperhatikan kekayaan rasa (material), (6) *Visual Appropriateness*; keterkaitann hubungan desain bangunan dengan lingkungan alam maupun lingkungan bangunan sekitar, dan (7) *Personalization*; melibatkan partisipasi aktif antara komunitas dan masyarakat setempat (Dantrivani & Hardiyati, 2021).

(P1). Permeability

Hanya lokasi yang mudah diakses yang mampu menyediakan beragam pilihan atau tindakan. *Permeability* memiliki dampak fundamental terhadap struktur tata letak dan pengaturan ruang. Kualitas permeabilitas dapat dinilai dari sejauh mana variasi sirkulasi yang tersedia di lingkungan tersebut.

Hal tersebut terjadi karena *permeability* dianggap sebagai aspek kritis dalam merancang lingkungan yang responsif, maka faktor ini harus dipertimbangkan sejak awal proses perancangan. Desainer harus membuat keputusan mengenai jumlah sirkulasi yang dibutuhkan, bagaimana mereka dapat terkoneksi satu sama lain, arah yang harus diambil, dan juga cara menetapkan batas kasar serta blok-blok yang dapat dikembangkan di seluruh lokasi secara keseluruhan (Ismailiyah et al., 2019).

(P2). Variety

Ketersediaan tempat yang mudah diakses menjadi tidak signifikan kecuali jika terdapat beragam fungsi yang dapat diakses. Oleh karena itu, variabilitas (terutama dalam konteks fungsi) merupakan elemen kunci kedua dalam menciptakan lingkungan yang responsif. Untuk memaksimalkan variasi fungsi dalam suatu lokasi, langkah pertama bagi seorang perancang adalah memahami jenis fungsi yang dibutuhkan di lokasi tersebut. Selanjutnya, perlu dipetakan bagaimana sebuah bangunan dapat mengakomodasi berbagai fungsi secara kombinatorial, dengan mempertimbangkan faktor ekonomi dan fungsi.

Setelah itu, volume bangunan yang telah ditentukan akan diuji untuk memastikan kemampuannya menampung berbagai fungsi dengan layak. Dengan demikian, desain dapat diperkembangkan lebih lanjut sesuai kebutuhan (Ismailiyah et al., 2019). Saat ini terminologi urban design (desain perkotaan) dan new urbanism (faham urbanisme baru) adalah kurang lebih sama. Kata kunci "*Mixed-use*" (fungsi campuran) adalah ide kuat yang diusung oleh paham ini.

Teori ini menekankan bahwa lingkungan binaan (arsitektur dan elemen bangunan lainnya) adalah bagian yang tidak terpisahkan yang memberikan kontribusi terhadap kehidupan (Kamil, 2017).

(P3). Legibility

Untuk mengevaluasi sejauh mana kemudahan dalam pemahaman tata letak suatu area, dapat dilihat dari seberapa mudah orang dapat memahami susunan keseluruhannya. Salah satu pendekatan yang dapat digunakan untuk mempermudah pemahaman tata letak adalah dengan mengadopsi teori 5 elemen kota yang dikembangkan oleh Kevin Lynch sebagai berikut (Ismailiyah et al., 2019).

- *Path* atau sirkulasi,
- *Edge* yang merujuk pada batas-batas wilayah seperti sungai dan pohon,
- *District* yang mencakup blok-blok wilayah dengan fungsi serupa,
- *Node* yang menandai simpul pertemuan beberapa kegiatan atau aktivitas,
- *Landmark* yang berperan sebagai penanda penting dalam suatu kawasan. Instalasi seni, citra etnis, dan aktivitas sosial budaya yang mencerminkan kota tersebut.

(P4). Robustness

Menurut Ian Bentley, konsep *robustness* mengacu pada kemampuan sistem untuk terus beroperasi secara efisien ketika menghadapi perubahan atau gangguan. Dalam konteks arsitektur, *robustness* dapat dijelaskan sebagai kemampuan suatu bangunan untuk tetap nyaman dan aman dihuni meskipun mengalami perubahan kondisi lingkungan, seperti perubahan iklim, bencana alam, atau perubahan dalam penggunaan. Pencapaian *robustness* ini melibatkan pendekatan holistik yang memperhatikan interaksi antara bangunan, manusia, dan lingkungan sekitarnya (Ismailiyah et al., 2019).

Manusia memerlukan lingkungan yang nyaman dalam melakukan aktivitas,

bangunan sebagai tempat berjalannya aktivitas didesain sedemikian rupa harus mencapai kenyamanan lingkungan fisik dengan memperhatikan kenyamanan (Rossa et al., n.d.).

(P5). Visual Appropriate

Merujuk pada konsep dalam arsitektur yang menekankan pentingnya tampilan fisik suatu bangunan sesuai dengan fungsinya dan konteks lingkungan sekitarnya. Ini melibatkan pemilihan elemen desain, gaya arsitektur, dan material yang sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan dari lingkungan sekitarnya. Dengan kata lain, suatu bangunan dianggap visual tepat jika penampilannya menghormati dan berbanding dengan konteks visual sekitarnya serta menciptakan keselarasan yang memadukan bangunan dengan lingkungannya.

Perancang membutuhkan indikator yang menunjukkan keterkaitan bangunan yang diamati/didesain dengan konteksnya; baik hubungan yang menguatkan dengan mengikuti kondisi yang ada (mirip/similar), maupun hubungan yang mudah terlihat dari kondisi elemen kawasan yang ada (contrast). Manapun sikap yang dipilih dari keduanya harus menghasilkan hubungan yang selaras/harmonis. Indikator semacam ini disebut *contextual cues* (Ismailiyah et al., 2019).

(P6). Richness

Sejauh ini, kita telah membahas langkah- langkah untuk mencapai tata letak yang efisien dan desain bangunan secara menyeluruh. Meskipun demikian, terdapat aspek rinci yang belum tuntas. Seorang perancang harus membuat keputusan tambahan untuk meningkatkan variasi pengalaman sensorik agar menciptakan kenyamanan bagi pengguna. Bagi banyak orang, penglihatan merupakan indra yang dominan, dan banyak informasi diperoleh melalui indera ini.

Oleh karena itu, pembahasan kali ini akan lebih fokus pada kekayaan visual. Namun, penting untuk dicatat bahwa

kekayaan tidak hanya terbatas pada aspek visual, melainkan juga melibatkan indera gerak, penciuman, pendengaran, dan peraba. Beberapa contoh cara untuk mencapai pengalaman sensorik dari sisi non-visual akan diuraikan (Ismailiyah et al., 2019).

(P7). Personalization

Dalam penjelasan sebelumnya, kita telah mengeksplorasi berbagai cara untuk mencapai beberapa kualitas yang mendukung responsivitas bangunan dan lingkungannya. Namun, hal tersebut dilakukan tanpa mempertimbangkan proses ekonomi dan pembentukan kebijakan masyarakat yang tengah berlangsung. Ini tidak berarti bahwa pendekatan *Responsive Environments* mengesampingkan atau meremehkan partisipasi publik. Meskipun demikian, terlepas dari sejauh mana tingkat partisipasi masyarakat, masih akan ada pihak yang harus menerima keputusan yang diambil oleh orang lain dalam kelompoknya. Oleh karena itu, penting untuk menciptakan kondisi yang memungkinkan setiap pengguna mempersonalisasi lingkungannya.

Hanya dengan cara ini setiap individu dapat mencapai kepuasan dan menciptakan ciri khas, jejak, dan nilai yang unik. Meskipun mencapai personalisasi yang diinginkan memerlukan usaha besar dan seringkali tidak berhasil, namun dalam konteks tahapan lain, personalisasi juga memiliki urgensi lain yang perlu diwujudkan. Personalisasi dapat membantu menjelaskan pola aktivitas yang ada dalam suatu masyarakat atau tempat.

Secara tidak langsung, personalisasi juga berperan penting terhadap *robustness* dengan memperkuat ciri khas lingkungan, mencakup beragam kegunaan yang luas dan berubah secara dinamis seiring waktu. Dengan memberikan kesempatan kepada setiap pengguna untuk menampilkan wujud bangunan yang berbeda, personalisasi dapat memperjelas fungsi dan kegunaan bangunan (Ismailiyah et al., 2019).

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode penelitian kualitatif berdasarkan pengumpulan data sekunder dan premier yang diperoleh. Berikut merupakan langkah-langkah utama dari penelitian yang dilakukan, diantaranya.

1. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan dua cara. Cara pertama dengan data sekunder yang didapat melalui tinjauan atau studi literatur terkait pada penelitian dan artikel pendukung sebagai penunjang studi literatur. Cara kedua adalah dengan data primer yang didapat melalui studi lapangan langsung berupa observasi dan analisis penulis yang menggambarkan keadaan faktual di lapangan (Nasution, 2023).

2. Metode Analisis Data

Analisis data dilakukan menggunakan metode deskriptif kualitatif yang dilakukan menggunakan analisis pendekatan kontekstual yang dikaitkan dengan elemen-elemen pembentuk ruang dan fasilitas bangunan.

3. Metode Penyajian Analisis Data

Penyajian analisis dilakukan dengan cara objek yang didapat dianalisis dengan bentuk tabel yang berisi prinsip pendekatan arsitektur kontekstual kemudian dikaitkan dengan penerapan pada bangunan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bandara Internasional Yogyakarta memiliki 2 lantai yaitu Lantai dasar dan lantai atas yang sama-sama berfungsi sebagai terminal bandara sedangkan secara fungsi terbagai menjadi 2 fungsi bangunan yang pertama *Air side* (sisi udara) dan *Land side* (sisi darat). *Air side* merupakan bagian bandara yang berhubungan dengan kegiatan take off (lepas landas) maupun landing (pendaratan), sedangkan *land side* yang berhubungan dengan kedatangan penumpang dan pengurusan penumpang.

Hal ini menyebabkan penelitian dibatasi dan berfokus hanya pada bagian *land side* saja. Pada bagian *land side* terbagai menjadi 3 bagian pada Bandara Internasional Yogyakarta

diantaranya Terminal Bandara, *Crub*, Gedung penghubung (Malioboro), Stasiun Bandara. Terminal bandara adalah tempat penumpang melakukan kepengurusan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pengecekan/pemeriksaan serta tempat menunggu bagi penumpang. *Crub* adalah tempat dimana penumpang naik turun dari moda transportasi untuk menuju dan meninggalkan bandara. Gedung penghubung disini menjadi tempat yang menghubungkan antara terminal bandara dan *crub* dengan Stasiun dan tempat parkir bandara. Maka, ruangan pada bangunan Bandara Internasional Yogyakarta sebagai berikut.

Tabel 1. Area Bandara Internasional Yogyakarta

Lantai 1	
	• Parkir bandara
	• Bangunan penghubung (Malioboro)
	• Crub
	• Terminal bandara
Lantai 2	
	• Bangunan penghubung (Malioboro)
	• Stasiun bandara
	• Crub
	• Terminal bandara

Setelah mengetahui ruang-ruang yang terdapat di Bandara Internasional Yogyakarta kemudian dilakukannya observasi dan pemaparan hasil yang berdasarkan dengan *Point Responsive Environment* dapat dilihat di bawah ini.

(P1). Permeability

Permeability merujuk pada kemudahan akses dan sirkulasi di dalam dan sekitar bangunan. Bangunan yang kontekstual harus mempertimbangkan kelancaran akses dan sirkulasi bagi semua orang, baik pejalan kaki, pengguna kendaraan, maupun transportasi umum.



Gambar 1. Denah pada area dalam bandara

(Sumber: https://yogyakarta-airport.co.id/frontend/uploads/defaults/thumbnails/thumbnail_rehizw20200328094258.jpg)

Yogyakarta International Airport dalam poin *permeability* sangat terasa

pada bagian crub bandara dimana crub sendiri menjadi titik awal dimana penumpang datang dan menjadi titik akhir penumpang meninggalkan bandara. Pada area ini sering terjadi penumpukan penumpang, sehingga untuk merespon hal tersebut Yogyakarta International Airport memberikan 2 crub pada lantai bawah dan lantai atas untuk menunjang kemudahan akses kendaraan pribadi maupun umum.



Gambar 2. Crub bagian atas
(Sumber: dokumentasi penulis, 2023)

Akses pejalan kaki direspon dengan sedikitnya bloking dan juga luasnya area yang diberikan tanpa hambatan sehingga memudahkan pejalan kaki bergerak dan berpindah. Selain itu 2 crub saling terhubung dengan adanya lift, eskalator, dan juga ramp untuk disabilitas.

(P2). Variety

Variety merujuk pada keberagaman fungsi dan aktivitas yang ada di dalam dan sekitar bangunan. Bangunan yang kontekstual tidak hanya berfungsi tunggal, tetapi dapat mengakomodasi berbagai fungsi dan aktivitas. Hal ini menciptakan lingkungan yang dinamis, adaptif, dan menarik.



Gambar 3. Interior gedung penghubung
(Malioboro)
(Sumber: dokumentasi penulis, 2023)

Pada area penghubung ini menghubungkan area crub kedatangan penumpang dengan area parkir dan juga stasiun bandara. Area ini juga dikenal dengan sebutan area Malioboro, karena dirancang untuk menyerupai kawasan Malioboro di Yogyakarta. Pada area ini memberikan fungsi utama sebagai penghubung bagi penumpang serta memberikan fungsi tambahan yaitu menjadi pusat oleh oleh khas lokal di bandara mulai dari perbelanjaan hingga kuliner. Area penghubung Bandara YIA dirancang untuk menjadi pusat kegiatan ekonomi dan sosial di kawasan Yogyakarta. Ruang multifungsi ini dapat menjadi solusi untuk memenuhi prinsip *variety*.

(P3). Legibility

Legibility merujuk pada kemudahan identifikasi bangunan dan orientasi di dalam dan sekitar bangunan. Bangunan yang kontekstual harus mudah dikenali dan diingat, dengan bentuk, ukuran, atau detail arsitektur yang khas. Tata letak internal juga harus jelas dan memudahkan orientasi pengguna. Bandara Yogyakarta *Internasional Airport* meletakkan beberapa *landmark* yang mudah dikenali dan juga detail arsitektur yang khas di beberapa area bandara sebagai berikut.

1. Bangunan Penghubung (Area Malioboro).



Gambar 4. Landmark tugu jogja yg berada di
gedung penghubung (area malioboro)
(Sumber : dokumentasi penulis, 2023)



Gambar 5. Lampu jalan khas Malioboro
(Sumber : dokumentasi penulis, 2023)



Gambar 6. Ornamen khas Yogyakarta pada atap toko oleh-oleh
(Sumber : dokumentasi penulis, 2023)

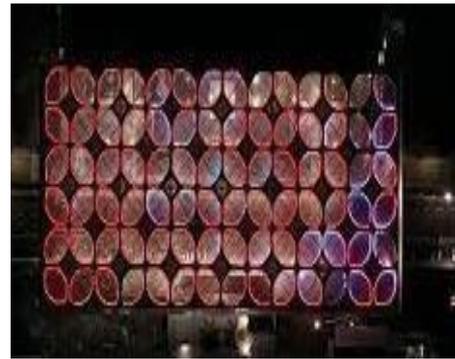
2. Area Crub (*Drop Point*).



Gambar 7. Plengkung Gading
(Sumber: dokumentasi penulis, 2023)



Gambar 8. Plengkung Gading area drop point lantai atas
(Sumber : dokumentasi penulis, 2023)



Gambar 9. Motif batik kawung pada atap drop point

(Sumber : <https://maria.co.id/ikon-yogyakarta-international-airport/>)

3. Area Terminal Bandara Yogyakarta International Airport.



Gambar 10. Desain Gumuk pasir di area check in

(Sumber: dokumentasi penulis, 2023)

(P4). Robustness

Poin aspek *robustness* menekankan kemampuan suatu bangunan untuk tetap nyaman dan aman dihuni dalam menghadapi perubahan kondisi lingkungan, seperti perubahan iklim, bencana alam, atau perubahan penggunaan. Hal itu dicapai dengan merespon hubungan antara bangunan, manusia dan alam sekitar.

Bandara Yogyakarta *Internasional Airport* terletak di kawasan pesisir dan juga dekat dengan Gunung Merapi dengan begitu secara langsung bandara berbatasan dengan laut. Oleh karena itu, tantangan yang dihadapi berupa bahaya bencana alam dan telah mengupayakan tindakan pencegahan berupa mitigasi bencana alam sebagai berikut.

1. Mitigasi Banjir

- Ukuran saluran dibuat yang besar untuk menabung potensi banjir

persen kemungkinan terjadi di bandara.

- Terdapat pond penampungan air sementara dengan volume 43.300 m³.
 - Saluran bandara juga dapat difungsikan sebagai penampung (*long storage*) dengan kapasitas 180.000 m³.
2. Mitigasi Gempa
 - Kekuatan bangunan dirancang mampu menahan gempa bersekala 8,8 M dengan menggunakan struktur beton dengan mutu beton f'c35 Mpa/k 421.
 - Pondasi bangunan terminal menggunakan borepile dengan kedalaman 26 meter.
 3. Mitigasi Vulkanik
 - Desain atap menggunakan struktur rangka baja yang mampu menahan abu vulkanik dengan tebal 5 cm.
 4. Mitigasi Tsunami
 - Lantai dasar Terminal, berada pada ketinggian 9,25 MSL (*Mean Sea Level*).
 - Lantai 2 Terminal, berada di ketinggian 21,25 MSL (*Mean Sea Level*).

Dengan begini Bandara Yogyakarta International Airport sudah menerapkan respon terhadap bahaya bencana apabila terjadi dikemudian hari.

(P5). Visual Appropriate

Poin aspek ini menekankan visual yang mampu menciptakan hubungan antara bangunan dan lingkungan sekitarnya, serta antara pengguna dan bangunan itu sendiri. Pada aspek ini juga ditekankan hubungan bangunan dengan bangunan disekitarnya. Bandara YIA sendiri jauh dari pusat kota dan tergolong di daerah non penduduk sehingga bangunan bandara ini berdiri sendiri hal ini membuat tidak adanya ikatan bangunan bandara dengan bangunan lain. Selain itu dari segi hubungan dengan lingkungan alam sendiri tidak begitu terlihat dari sisi luar bangunan.

(P6). Richness

Kekayaan bukanlah mengenai visual semata, namun juga mengenai *sense of motion* (indra gerak), *sense of smell* (indra penciuman), *sense of hearing* (indra pendengaran) dan *sense of touch* (indra peraba).



Gambar 11. Kolam pada lantai bawah area crub/drop poin

(Sumber : Dokumentasi penulis, 2023)

Pada area crub/drop poin pada lantai bawah terdapat kolam yang menambah ekseprien penumpang hal ini memberikan *sense of smell* (indra penciuman) karena terdapat aroma air yang terdapat di lantai dasar membuat lingkungan terasa lebih menyenangkan dan menarik untuk dinikmati.

(P7). Personalization



Gambar 12. Desain relief pada pintu masuk Keberangkatan

(Sumber : dokumentasi penulis, 2023)

Keterlibatan masyarakat atau komunitas dalam proses desain arsitektur dapat menjadi salah satu cara untuk mewujudkan *personalization*. Keterlibatan ini dapat memberikan kesempatan bagi masyarakat atau komunitas agar membuat masyarakat sekitar ikut merasa memiliki. Pada Bandara Yogyakarta International Airport

melibatkan seniman lokal yaitu Yoga Budi Wiantro (pengrajin muntilan) memiliki karya berupa desain relief yang berada pada pintu masuk keberangkatan.

Tabel 2. Hasil Penelitian Keseluruhan

No.	Prinsip Pendekatan Arsitektur Kontekstual	Yogyakarta International Airport
1.	Permeability	√
2.	Variety	√
3.	Legibility	√
4.	Robustness	√
5.	Visual Appropriate	X
6.	Richness	√
7.	Personalization	√

Hasil dari analisis penelitian ini menunjukkan bahwa bangunan Yogyakarta international airport telah menerapkan 6 prinsip dari 7 prinsip pendekatan arsitektur kontekstual.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa Yogyakarta International Airport (YIA) telah menerapkan 6 prinsip-prinsip *Responsive Environment* yang menjadi acuan penerapan arsitektur kontekstual.

Pertama pada aspek *Visual Appropriate* memang dapat dipahami bahwa bangunan ini tergolong baru serta letaknya yang jauh dari pemukiman membuat bangunan ini tidak memiliki ikatan atau hubungan dengan bangunan disekitarnya. Selain itu dari segi hubungan dengan alam desainnya pun juga tidak saling terhubung karena memang dapat dipahami sekitar bandara hanya tanaman pohon-pohonan yang tidak memiliki hubungan dengan desain bangunan bandara secara langsung maupun tidak langsung. Maka dari itu, dapat ditarik kesimpulan bahwa Yogyakarta International Airport (YIA) menerapkan pendekatan arsitektur kontekstual berdasarkan acuan 6 aspek yang diterapkan.

Saran

Penelitian ini perlu dikembangkan dan disempurnakan lagi. Metode penelitian perlu diperdalam guna mengetahui lebih lanjut terkait prinsip pendekatan arsitektur kontekstual.

DAFTAR PUSTAKA

- Baskoro, M., & Hantono, D. (2023). <title/>. *Idealog: Ide Dan Dialog Desain Indonesia*, 7(2), 225. <https://doi.org/10.25124/idealog.v7i2.4552>
- Caver, V. (n.d.). *Airports - Cultural Ambassadors*. <https://doi.org/10.57709/17494431>
- Dantrivani, R., & Hardiyati, S. (2021). Penerapan Arsitektur Kontekstual Pada Community Learning Center untuk Anak Putus Sekolah di Kapuk, Jakarta Barat. In *Januari* (Issue 1). <https://jurnal.ft.uns.ac.id/index.php/se nthong/index>
- Kamil, E. M. (2017). Pengenalan Metoda Disain dan Penerapannya pada Studio Perancangan Arsitektur. In *Jurnal Arsir* (Vol. 1, Issue 1).
- Nasution, F. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif*.
- Rossa, A., Alfian Firmansyah, M., Zuhri, S., Studi Arsitektur, P., Timur, J., & Rungkut Madya, J. (n.d.). Pengaruh Desain Fasad Bandara Banyuwangi Terhadap Kenyamanan Termal.
- Ismailiyah, Rumah Tahfidz, P., Lingkungan, P., Responsif, Y., & Banyumas, B. (2019). *Proyek Akhir Sarjana Design Of Tahfidz House With Responsive Environment Approach In Baturraden Banyumas*.
- Shafiq, S. M. (2018). *Airports as Portrayers of Regional Character and Culture: A Case Study of Sulaymaniyah International Airport*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15785.03683>
- Thirsk, N. J. (2014). *Copyright Page Regional and Airport Planning Components of the Aerotropolis*.
- Widati, T. (n.d.). Pendekatan Kontekstual Dalam Arsitektur Frank Lloyd Wright.