

BAB I. PENDAHULUAN

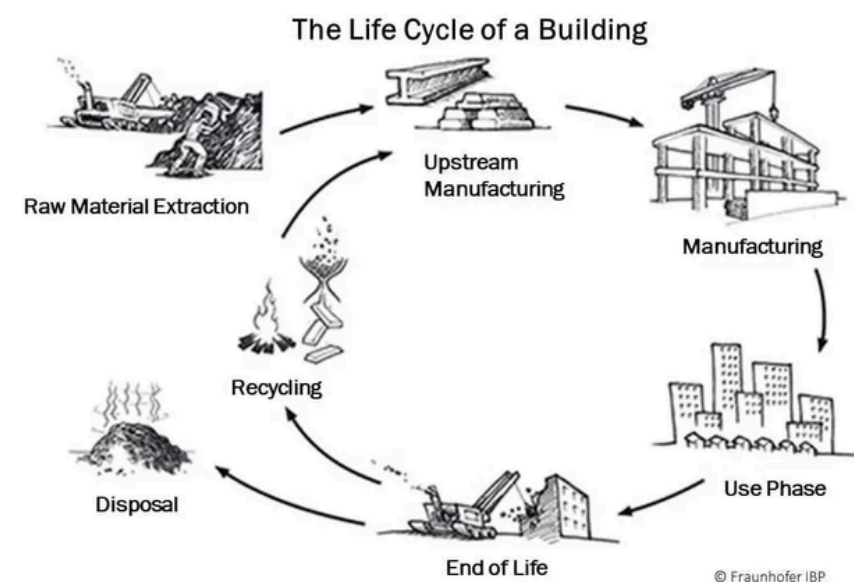
1.1. LATAR BELAKANG

1.1.1 BANGUNAN TERBENGKALAI

Sektor pembangunan merupakan salah satu penyumbang terbesar bagi kerusakan lingkungan. Penggunaan energi yang besar saat Pembangunan, pengelolaan, maupun saat penghancuran dan limbah atau *carbon footprint* yang dihasilkan dari ketiga proses tersebut membebani lingkungan di kawasan tersebut. Hal ini mendorong pengambilan langkah-langkah untuk mencegah atau mengurangi dampak kerusakan yang dihasilkan oleh sektor pembangunan dan salah satu langkah yang bisa diambil adalah memfungsikan bangunan yang sudah terbengkalai atau sudah tidak efektif menjadi bangunan dengan fungsi baru yang sesuai dengan kebutuhan masa kini.

Salah satu cara yang dapat digunakan adalah dengan menerapkan pendekatan *adaptive reuse* pada bangunan terbengkalai. Dengan menggunakan pendekatan ini, limbah yang dihasilkan dari proses pembuatan bangunan baru di lahan yang sama bisa dikurangi. Hal ini dikarenakan *adaptive reuse* tidak sepenuhnya mengubah bangunan terbengkalai menjadi bangunan baru, melainkan tetap mempertahankan beberapa bagian dari bangunan lama. Dengan pendekatan *adaptive reuse*, kenangan atau sejarah yang dimiliki bangunan tersebut dapat dipertahankan dan disampaikan ke generasi masa kini.

Di antara bangunan terbengkalai yang sudah ditinggalkan, beberapa merupakan cagar budaya atau bangunan bersejarah yang memiliki nilai yang penting bagi bangsa Indonesia. Di Jakarta sendiri, banyak bangunan bersejarah yang tidak terawat dengan baik, padahal bangunan tersebut menyimpan sejarah kota Jakarta maupun Indonesia, dan salah satu bangunan tersebut adalah Eks Terminal Bandara Kemayoran. Terminal bandara Kemayoran merupakan bangunan yang menjadi saksi perkembangan di antara Indonesia dari masa ke masa.



Gambar 1. Diagram Siklus Bangunan
Sumber: Fraunhofer IBP/Jan Paul Lindner



Gambar 2. Perubahan Terminal Bandara Kemayoran
Sumber: Dokumen PPKK, Penulis (2023)

1.1.2 SEJARAH KAWASAN

Bandara Internasional Kemayoran merupakan bandara internasional pertama di Indonesia. Bandara ini diresmikan pada 8 juli 1940 oleh *Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij* (KNILM) milik Belanda. Pesawat pertama yang mendarat adalah DC-3 milik KNILM yang diterbangkan dari Lapangan Terbang Tjililitan, pada tanggal 6 juli 1940 (2 hari sebelum peresmian)

Pada saat perang asia pasifik berkecamuk, Kemayoran tidak luput dari serangan, dan tanggal 9 februari 1942, kemayoran diserang oleh Pasukan Udara Angkatan Laut Kekaisaran Jepang dan Bandara Kemayoran diduduki dan digunakan oleh militer jepang.

Setelah kependudukan Jepang (1942-1945), Bandara Kemayoran berpindah kepemilikan kepada pemerintah indonesia. Pada tahun 1950 - an Bandara Kemayoran memasuki era penerbangan sipil modern ditandai dengan penggunaan pesawat yang menggunakan mesin jet. Hal ini juga didahului dengan menasionalisasikan maskapai penerbangan *KLM Interinsulair Bedrijf* menjadi Garuda Indonesian Airways

Seiring dengan meningkatnya kuota penerbangan, memaksa pemereintah untuk membuka lapangan terbang baru yang lebih strategis. Sehingga pada 31 Maret 1985 Perum Angkasa Pura akhirnya resmi menghentikan seluruh kegiatan operasional Bandar Udara Kemayoran.

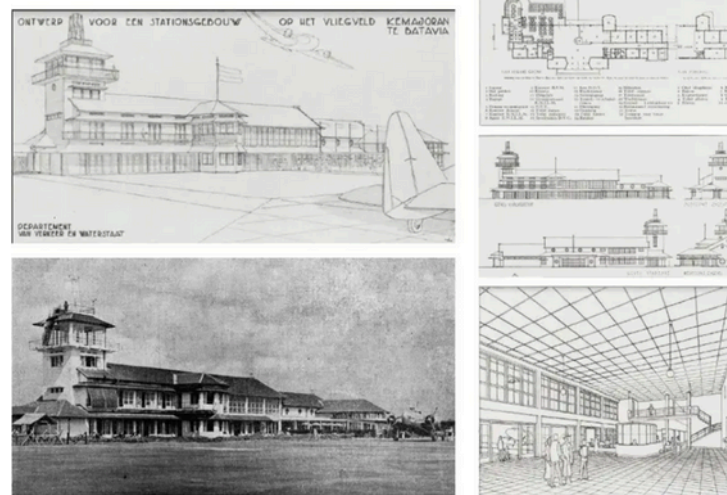
Setelah berhenti beroperasi, pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden RI no. 53 Tahun 1985 jo Keppres No. 73 tahun 1999 menetapkan Badan Pengelola Komplek Kemayoran (BPKK) sebagai pengelola Komplek Kemayoran. PPKK (dulu BPKK) memiliki kantor yang masih satu kavling dengan eks terminal bandara kemayoran, hingga dipindahkan kantornya ke gedung yang baru dan meninggalkan bangunan kantor yang tidak terpakai.



Gambar 3. Diagram Perubahan Kawasan Bandara Kemayoran
Sumber: Penulis

1940

DESAIN AWAL TERMINAL BANDARA KEMAYORAN, 1940



Gambar rencana atau desain awal dari bandara kemayoran yang diresmikan Belanda

1942



Penguasaan Jepang pada perang dunia kedua juga berdampak pada pendudukan bandara kemayoran sebagai pangkalan militer Jepang.

1950



Pasca perang dunia kedua berakhir, bandara kemayoran dimiliki oleh indonesia dan terjadi perubahan langgam menjadi modern tropis

1986



Kegiatan terakhir yang diselenggarakan di bandara kemayoran adalah indonesian air show. Setelah kegiatan ini, bandara kemayoran ditinggalkan dari seluruh kegiatan.

1985



Kebutuhan penerbangan yang meningkat, dan alasan keamanan. Bandara Kemayoran memberhentikan seluruh aktivitas penerbangan.

Gambar 4. Timeline Sejarah Bandara Kemayoran
Sumber: Penulis

1.1.3 URGENSI FUNGSI MUSEUM DAN GALLERI

Terdapat beberapa museum penerbangan yang ada di Indonesia. seperti Museum Dirgantara A.Sulaksono di Malang dan Museum Pusat TNI AU Dirgantara Mandala di Yogyakarta. Museum-museum tersebut berfokus pada menampilkan sejarah pesawat atau penerbangan dengan menampilkan pesawat yang dulu pernah digunakan. Kedua museum itu juga lebih memfokuskan pada sejarah penerbangan militer dari pada penerbangan komersial atau publik.

Ada kebutuhan untuk menghadirkan museum yang bertemakan penerbangan Indonesia dalam konteks umum dan komersial. Museum penerbangan tidak memerlukan lahan yang luas untuk menampilkan sejarah penerbangan, dengan teknologi masa kini ada banyak cara untuk memaparkan sejarah tersebut. Dengan begitu keterbatasan lahan untuk membuka sebuah museum dapat diatasi.

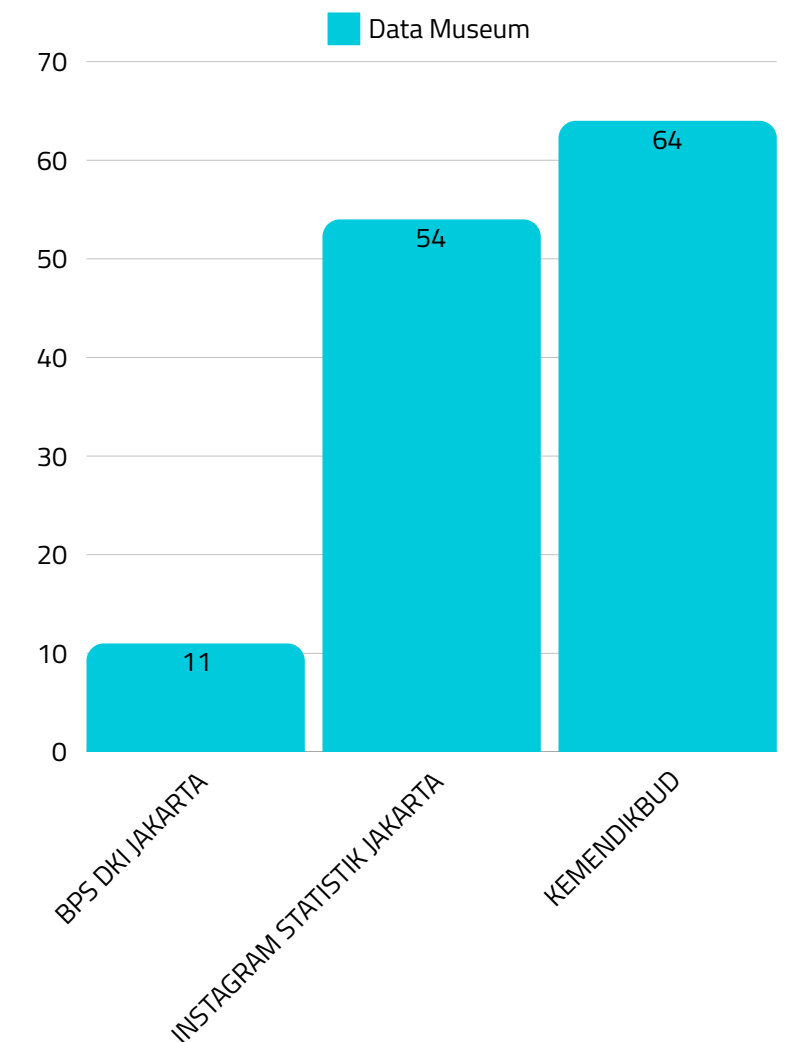
Studi yang dilakukan oleh (Ardhiati, 2020), dan (Anggita, 2021) telah menunjukkan bahwa beberapa bangunan tua di Jakarta berpotensi menjadi galeri satelit pada Galeri Nasional Indonesia , alasan mengapa Galeri Nasional Indonesia (Galnas) Satellite menggunakan bangun tua bersejarah atau bangunan cagar budaya adalah untuk melestarikan bangunan dan sejarah tersebut.

Eks Terminal Bandara Kemayoran dirasa memenuhi kriteria untuk menjadi Galnas satelit dimana menggunakan prinsip adaptive reuse dalam prosesnya. Prinsip adaptive reuse berbeda dengan restorasi dan pelestarian, dimana prinsip adaptive reuse merubah beberapa bagian lama dari bangunan untuk memenuhi kebutuhan fungsi masa kini.

Hal ini diperkuat dengan dukungan komunitas seperti ATCO, IndoFlyer, KMO, dan Komunitas Tintin berpendapat bahwa Bandara Kemayoran memiliki peran penting dalam sejarah sektor penerbangan, maupun sejarah Negara Indonesia. Mereka kemudian memberikan suatu usulan dalam bentuk petisi untuk melestarikan dan menjadikan Eks Terminal Bandara Kemayoran tersebut, menjadi Museum Kedirgantaraan Indonesia, dengan melakukan ini diharapkan sejarah penerbangan indonesia bisa tetap diajarkan dan disaksikan untuk generasi yang akan datang.

Dikutip dari laman youtube Candrian Attahiyat (2019), Prof.Dr. Mundarjdito (Ketua Tim Tenaga Ahli Cagar Budaya Provinsi DKI Jakarta) Bandara Kemayoran layak untuk dijadikan cagar budaya dengan alasan:

- Berusia lebih dari 50 tahun
- Bandara Internasional pertama di Indonesia
- Memiliki nilai budaya yang penting (adanya nilai signifikansi)
- Menambah khasanah arsitektur Indonesia melalui konsep modernisme di era awal kemerdekaan Indonesia.



Gambar 5. Data Jumlah museum di Jakarta
Sumber: Penulis

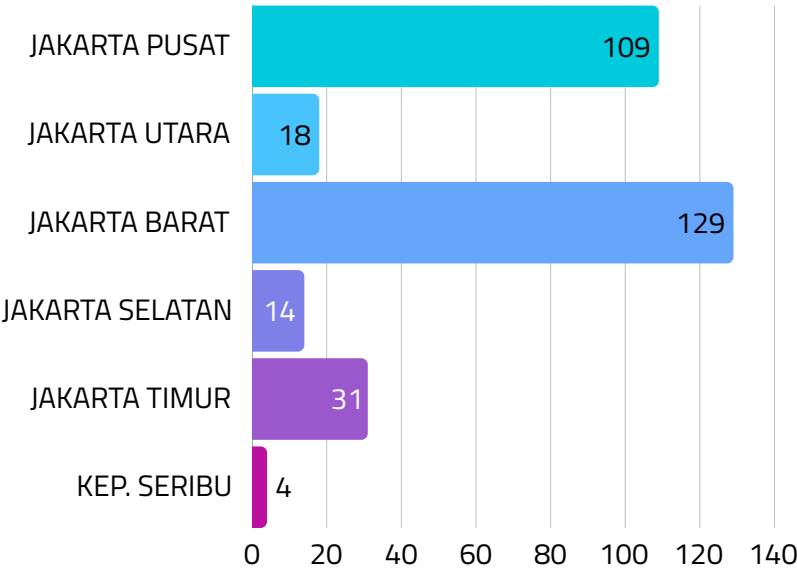
1.1.4 CAGAR BUDAYA

Berdasarkan surat keputusan gubernur DKI Jakarta nomor 268 thn 2024 mengenai penetapan bangunan eks terminal menjadi bangunan cagar budaya, maka per tanggal 5 april 2024 Bangunan Eks Terminal Bandara Kemayoran telah resmi menjadi bangunan cagar budaya.

Bangunan Eks Terminal Bandara Kemayoran ditetapkan sebagai BGCB (Bangunan Gedung Cagar Budaya) karena telah memenuhi kriteria yang ditetapkan dalam UU No.11 tahun 2010 yaitu:

- Berusia lebih dari 50 tahun (didirikan pada tahun 1962-1962)
- Mewakili masa gaya paling singkat 50 tahun (Bergaya Modern Tropis)
- Memiliki arti khusus bagi sejarah (Bandara internasional Pertama)
- Memiliki nilai kebudayaan

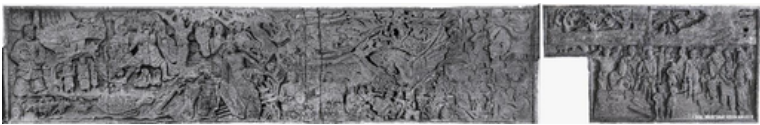
Penetapann Bangunan Eks Terminal Bandara Kemayoran sebagai BGCB menambah alasan mengapa bangunan ini perlu dipertahankan dan mendapatkan fungsi baru sebagai museum penerbangan. Dengan memberikan fungsi museum penerbangan pada Bangunan EKs Terminal Bandara Kemayoran akan memberikan pengetahuan pada generasi baru tentang sejarah penerbangan Indonesia, dan Bangunan EKs Terminal Bandara Kemayoran merupakan bandara komersial pertama yang di bangun pada era koloniar



Gambar 6. Jumlah Dan Persebaran Cagar Budaya DKI Jakarta
Sumber: detik news (2024)

Selain dari sosial budaya, alasan Bangunan EKs Terminal Bandara Kemayoran menjadi begitu penting untuk dilestarikan adalah langgam fasad yang mewakili modern tropis. Langgam fasaad yng unik telah membuat bangunan eks terminal lebih menonjol dari bqngunan bangunan disekitarnya .

Pada bagian dalam ruang VIP terdapat 3 buan relief yang terpajang didinding ruang . Relief ini peninggalan dari era Sukarno. Relief ini masing-masing memiliki tema tersendiri yaitu pada relief pertama menceritakan tentang "sangkuriang", relief kedua menceritakan tentang "manusia Indonesia", dan relief yang terakhir bertemakan flora dan funa.



RELIEF 1



RELIEF 2



RELIEF 3

BENDA ATAU OBJEK CAGAR BUDAYA
RELIEF 3 PERUPA DI LANTAI 1 DAN 2

Gambar 7. Relief Eks Terminal Bandara Kemayoran
Sumber: SETNEG (2020)

1.2. ISU / PERMASALAHAN

Berdasarkan pemaparan pada latar belakang, isu atau permasalahan yang diangkat adalah:

- **Eks Bandara Kemayoran** menjadi bangunan terbengkalai yang disebabkan peralihan zaman sehingga memudarkan nilai sejarah bangunan tersebut, **padahal terdapat potensi** sebagai museum dan galeri.
- Terdapat komunitas yang berkegiatan di kawasan Eks Bandara Kemayoran yang perlu diwadahi dalam lingkup Bandar Kemayoran

1.3. TUJUAN DAN SASARAN

Berdasarkan pemaparan pada latar belakang, tujuan dan sasaran yang diangkat adalah:

- Memfungsikan kembali bangunan yang sudah terbengkalai sesuai dengan kebutuhan masa kini.
- Mewadahi kegiatan komunitas yang berada kawasan Terminal Bandara Kemayoran maupun di sekitar kawasan Kemayoran
- Memberikan usulan desain museum penerbangan kepada pihak pemerintah untuk pemugaran Terminal Bandara Kemayoran.

1.4. MANFAAT

Manfaat Subjektif

Manfaat bagi penulis adalah mendapatkan pemahaman, kesempatan untuk penerapan dan eksplorasi mengenai perancangan museum dengn pendekatan *adaptive reuse* pada bangunan terbengkalai.

Manfaat Objektif

Manfaat bagi masyarakat dan pembaca adalah memperoleh kajian mengenai perancangan museum dengan pendekatan *adaptive reuse* dengan harapan bangunan ini mampu bertahan dengan kebutuhan masa kini.

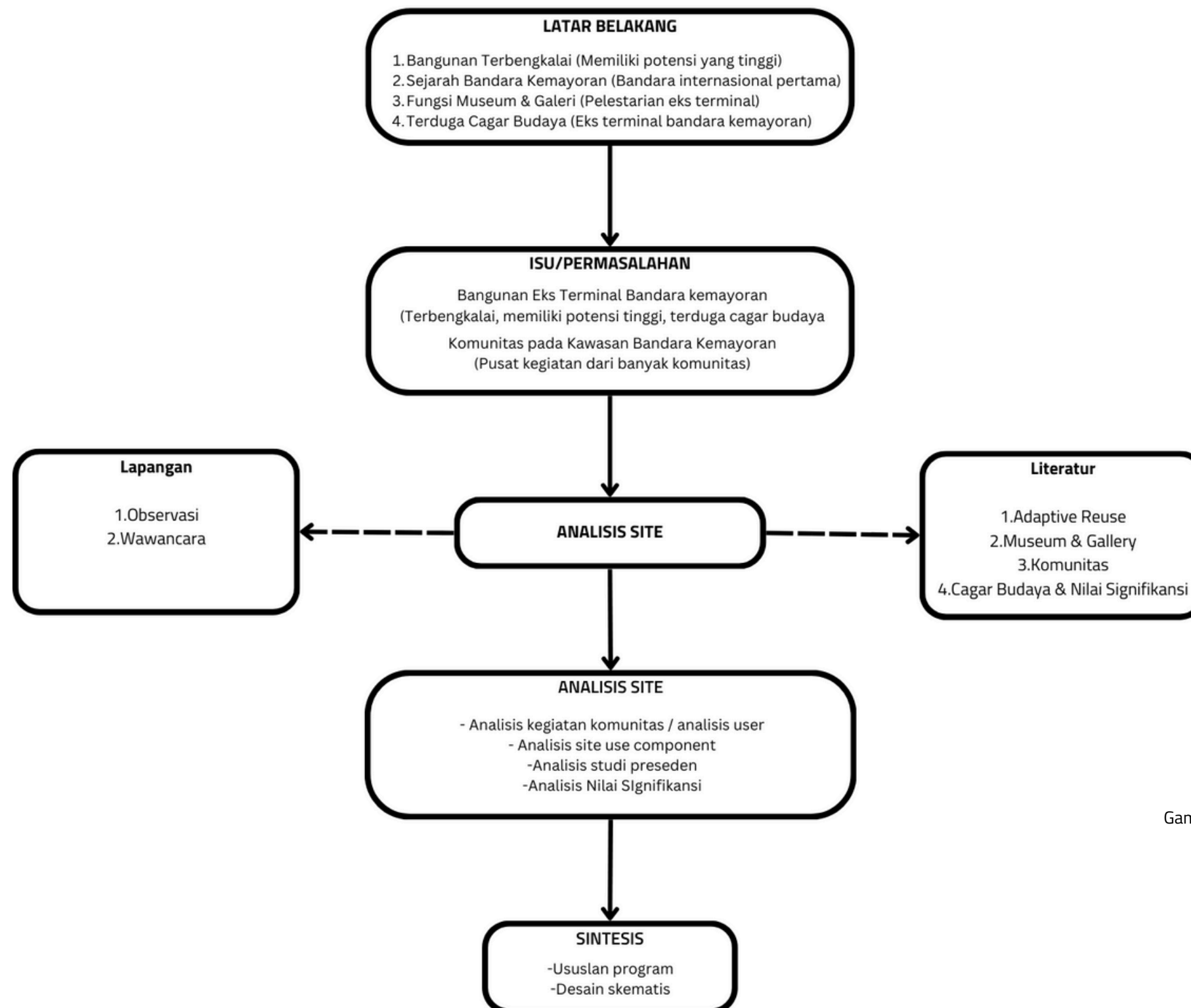
1.5. RUANG LINGKUP PEMBAHASAN

Ruang lingkup pembahasan mencakup kawasan seluas +-30.800 yang termasuk ke dalam Kompleks Kawasan Kemayoran dan bangunan dengan luas 4.250 m2. Perancangan ini berfokus pada Terminal Bandara Kemayoran yang menjadi salah satu bangunan bersejarah di Kawasan Kemayoran yang erat akan unsur sejarah Kota Jakarta dan Indonesia. Perancangan ini berfokus pada gedung Terminal Bandara Kemayoran untuk menjaga nilai signifikansi dengan memberikan fungsi baru yang menyesuaikan dengan masa kini.

1.6. PENDEKATAN PERANCANGAN

Perancangan museum penerbangan ini menggunakan pendekatan *adaptive reuse*. penggunaan Pendekatan *Adaptive reuse* bertujuan untuk mempertahankan bagian bangunan yang ada, beserta dengan ciri khasnya dan memberikan fungsi baru dengan menyesuaikan kebutuhan masa kini.

1.7. SISTEMATIKA PENULISAN



Gambar 8. Diagram Sistematika Penulisan
Sumber: SETNEG (2020)