

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandar udara merupakan prasarana penting bagi suatu negara. Bandar udara merupakan kunci dalam melayani masyarakat untuk kebutuhannya akan transportasi udara. Seperti yang telah kita ketahui, negara Indonesia merupakan bentuk negara kepulauan maka transportasi udara menjadi media transportasi yang baik. Seiring dengan laju pertumbuhan penduduk di suatu daerah maka bandar udara harus terus berkembang agar kesinambungan antara distribusi barang dan jasa serta sebagai penunjang laju pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya dan industri.

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Udara tahun 2017 yang dimaksud dengan bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas - batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Sedangkan menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Untuk meningkatkan layanan transportasi udara, perlu perencanaan dan pengembangan yang matang, baik secara struktural dan fungsional. Peningkatan kebutuhan akan transportasi udara mengakibatkan terjadinya peningkatan penggunaan sisi udara (*airside*) suatu bandar udara. Sisi udara atau *airside* yang dimaksud adalah landasan pacu (*runway*), tempat parkir pesawat (*apron*) dan landasan hubung antara apron dan runway (*taxiway*). Sisi udara (*airside*) merupakan titik perpindahan pergerakan transportasi udara dan transportasi darat, sehingga dapat dikatakan bahwa sisi udara (*airside*) merupakan elemen kunci dari infrastruktur bandar udara. Peningkatan penggunaan sisi udara (*airside*) pada suatu bandar udara, menuntut adanya peningkatan sarana pada sisi udara atau *airside* tersebut.

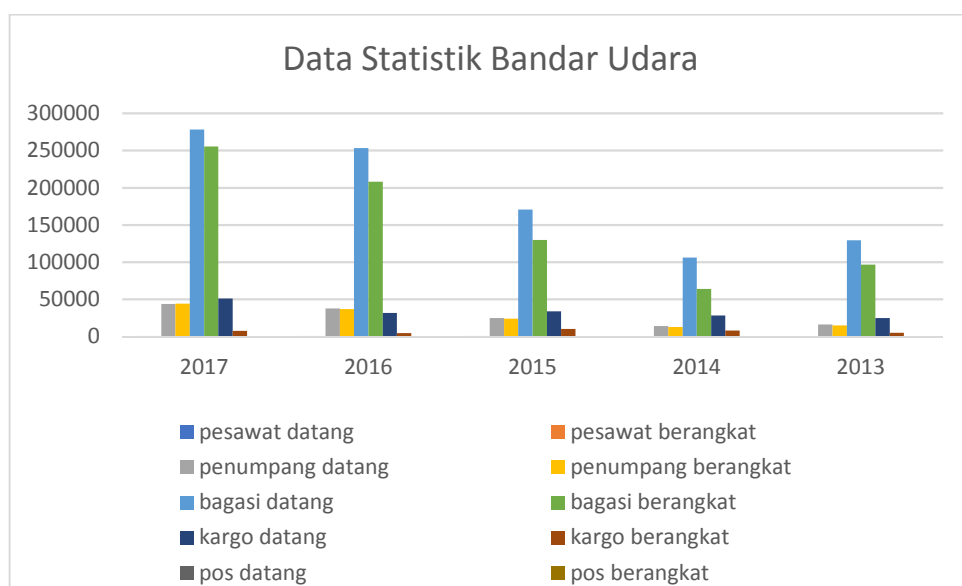
Pada bandar udara Gewayantana Larantuka merupakan, bandara *domestik* kelas 3, diperkirakan dalam beberapa tahun kedepan akan terus mengalami peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara dan juga peningkatan intensitas arus transportasi udara. Pada saat ini sisi udara (*airside*) bandar udara Gewayantana,

hanya bisa dilandasi oleh pesawat tipe ATR 72 600, dengan eksisting bandar udara yang didapat dari Direktorat Jendral Perhubungan Udara dari tahun 2013 – 2017 dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1.1 Data statistik bandar udara

Tahun	Pesawat		Penumpang		Bagasi		Kargo	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
2013	482	482	16121	15004	129114	96684	24609	4998
2014	344	344	14130	12610	105981	63776	28020	7848
2015	576	576	24739	24046	170552	129612	33750	10130
2016	657	657	37543	36929	253018	207946	31720	4700
2017	749	749	43879	44315	278201	255360	51143	7606

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Udara (2017)



Gambar 1.1 Grafik statistik bandar udara

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Udara (2017)

Berdasarkan data yang diperoleh, setiap pergerakan pada bandar udara Gewayantana Larantuka, mengalami peningkatan yang baik. Peningkatan cukup baik terjadi pada tahun 2013. Hanya pada tahun 2014 terjadi penurunan pada pergerakan pesawat, pergerakan penumpang, pergerakan bagasi dan pergerakan

kargo. Pergerakan diperkirakan akan semakin meningkat 10 tahun mendatang, mengingat Kabupaten Flores Timur terkenal dengan destinasi wisata rohani yang sangat menarik minat para pesiara dari luar maupun dari dalam negeri, seperti :

- Prosesi Semana Santa kota Larantuka.(Perarakan patung Tuan Ma mengelilingi kota Larantuka)



Gambar 1.2 Patung Tuan MA

- Prosesi Bahari (Prosesi mengantar patung Tuan Meninu melalui laut)



Gambar 1.3 Tuan Meninu

- Dan wisata alamnya seperti : pantai Wato Tena dan pantai Meko



Gambar 1.4 Pantai Watotena



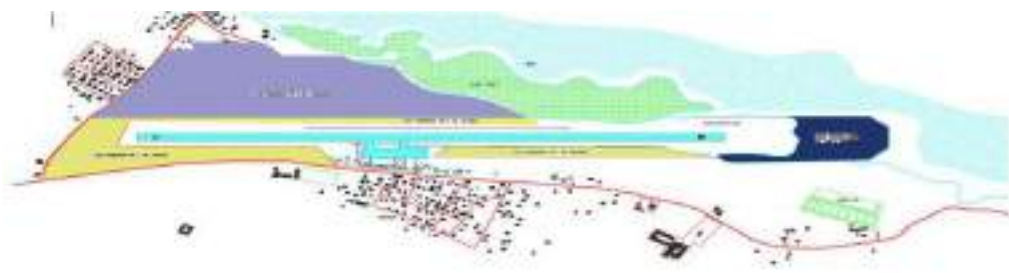
Gambar 1.5 Pantai Meko

yang ramai didatangi para wisatawan dari luar maupun dari dalam negeri setiap tahunnya.

Selain permintaan akan jasa transportasi udara dari luar Kabupaten Flores Timur, permintaan akan jasa transportasi udara juga, dilakukan oleh masyarakat Kabupaten Flores Timur sendiri. Peningkatan akan permintaan jasa transportasi udara ini disebabkan oleh terjangkauanya harga tiket pesawat terbang, bagi masyarakat menengah kebawah pada masa kini. Sehingga masyarakat Kabupaten Flores Timur mulai beralih menggunakan jasa transportasi udara.

Seiring dengan permintaan akan jasa transportasi udara yang terus meningkat, maka dengan ukuran eksisting sisi udara (*airside*) saat ini, yang hanya bisa di landasi oleh pesawat tipe ATR 72-600. Maka perlu perencanaan dan pengembangan kebutuhan sisi udara (*airside*) yang akan mendukung pengembangan transportasi pada sektor yang lain. Berdasarkan uraian diatas maka, timbul ide untuk melakukan penelitian mengenai,

“PERENCANAAN PENGEMBANGAN SISI UDARA (*AIRSIDE*) PADA BANDAR UDARA GEWAYANTANA LARANTUKA, KABUPATEN FLORES TIMUR, NUSA TENGGARA TIMUR”



Gambar 1.6 Layout Bandar Udara Gewayantana

Sumber : Direktorat Jendral Perhubungan Udara (2017)

1.2 Rumusan Masalah

1. Berapakah volume penumpang dan kargo pada bandar udara Gewayantana Larantuka, untuk kondisi 10 tahun mendatang ?
2. Berapakah jumlah kebutuhan pergerakan pesawat pada bandar udara Gewayantana Larantuka, untuk kondisi 10 tahun mendatang ?
3. Bagaimana kebutuhan panjang dan lebar sisi udara (*airside*), serta kebutuhan tebal perkerasan sisi udara (*airside*), pada bandar udara Gewayantana Larantuka untuk kondisi 10 tahun mendatang ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui volume penumpang dan Kargo pada bandar udara Gewayantana Larantuka, pada kondisi 10 tahun mendatang.
2. Mengetahui jumlah kebutuhan pergerakan pesawat di bandar udara Gewayantana Larantuka, pada kondisi 10 tahun mendatang.
3. Mengetahui kebutuhan panjang dan lebar sisi udara (*airside*), serta kebutuhan tebal perkerasan sisi udara (*airside*) di bandar udara Gewayantana Larantuka pada, kondisi 10 tahun mendatang.

1.4 Manfaat penelitian

1. Sebagai bahan informasi untuk masyarakat ilmiah sekaligus membuka peluang kepada penelitian lanjutan mengenai pengembangan sisi udara pada suatu bandar udara.
2. Sebagai referensi bagi lembaga terkait dalam melakukan perbaikan maupun pengembangan pada sarana bandar udara yang dimaksud.

1.5 Batasan masalah

1. Perhitungan sisi udara (*airside*).
2. Perhitungan peramalan (*forecasting*) penumpang 10 tahun mendatang.
3. Perhitungan struktur perkerasan sisi udara (*airside*) untuk 10 tahun mendatang.
4. Tidak meneliti tentang material yang digunakan untuk perkerasan sisi udara (*airside*).

1.6 keterkaitan Dengan Peneliti Terdahulu

Tabel 1.2 Keterkaitan dengan peneliti terdahulu

No	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Yosef Norbertus T. Muda, 2010.	Perencanaan Landasan Pacu dan Tebal Perkerasan Fleksibel Landasan Pacu Bandar Udara Waioti Maumere.	- Metode yang digunakan - Perencanaan yang dilakukan.	- Lokasi yang ditinjau
2	Sheellfia J. Permana, Hera Widyastuti, 2013	Studi Perencanaan Pengembangan Landasan Pacu dan Landasan Hubung Bandara Abdulrachman Saleh Malang	- Tinjauan perencanaan - Metode yang digunakan	- Lokasi yang ditinjau.