

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan suatu daerah yang meningkat seiring dengan pertumbuhan daerah tersebut, menghasilkan besarnya kebutuhan akan pertumbuhan sarana dan prasarana transportasi. Pertumbuhan sarana transportasi ini secara langsung dipengaruhi oleh semakin meningkatnya pertumbuhan ekonomi masyarakat yang akhirnya meningkatkan jumlah permintaan masyarakat akan kebutuhan moda transportasi.

Dalam suatu kondisi di mana permintaan terus meningkat pada tingkat yang signifikan, perkiraan menyangkut besarnya permintaan pada masa depan sangat penting. Peramalan permintaan masa yang akan datang adalah suatu prosedur yang tidak pasti dan sulit dan ketika peramalannya meleset, keseluruhan moda transportasi mungkin menjadi tidak mencukupi dalam kemampuannya untuk menampung lalu lintas masa depan atau karena sedikitnya penanam modal dan lemahnya kemampuan ekonomi.

Transportasi udara adalah moda transportasi yang lebih baik untuk perjalanan jarak jauh, karena memiliki banyak kelebihan dibanding moda transportasi lain, sehingga secara tidak langsung mempengaruhi pola kehidupan ekonomis masyarakat.

Dengan adanya transportasi udara maka lebih memungkinkan dan mempermudah untuk menjangkau daerah-daerah yang lain.

Bandar udara Adisucipto adalah bandar udara domestik yang termasuk bandar udara kelas I B. Bandar udara ini terletak pada lokasi yang cukup strategis yaitu \pm 9 km sebelah timur kota Jogjakarta. Kegiatan operasional bandar udara ini ditunjang dengan beberapa fasilitas. Fasilitas dan spesifikasinya dapat dilihat pada tabel 1.1 berikut ini.

Tabel 1.1 Spesifikasi Bandar Udara Adisucipto

No	Fasilitas	Spesifikasi
1	Nama	Bandara : Adisucipto (Bandar Udara Domestik)
		Telepon : (0274) 512144, 560108, 560179
		Telex : 25172
		Faximile : 560155
		Alamat : Jl Solo Km 9 Jogjakarta
2	Klasifikasi Bandara	Klas I B
3	Lokasi / Luas	07,47 LS – 110,26 BT / Areal = 88.690 m ²
4	Elevasi	107 m
5	Kode ICAO / IATA	ICAO = WIJ / IATA = JOG
6	Jam Operasi	06.00 – 21.00 (16 jam)
7	Jarak Dari Kota	9 Km
8	Landasan	Sebutan : RWY 09 / RWY 27
		Sudut Magnetik : 08,6 / 26,8
9	Apron	Ukuran : 2.200 x 45 m
		Kekuatan : PCN 38 FCXT
		Permukaan : Asphalt Concrete
		Kekuatan : 110.000 lbs
		Kapasitas : 8 parking standar B-737 dan sejenisnya
10	Terminal	Luas : Aspal beton = 14.749 m ²
		Semen concrete = 123,41 m ²
10	Terminal	Domestik (Kedatangan dan Keberangkatan),

Tabel 1.1 (Lanjutan)

		Luas = 5.274,4 m ² ; Kargo, luas = 384 m ² ; Adm = 2.320 m ²
11	Jalan dan Parkir	Jl Umum dan parkir = 2.268,4 m ²
12	Fasilitas Pengamanan / Audio Visual & Komputer	X'Ray Walkthrough, Handy metal detector Explosive detector, PAS, PABX
13	Catu Daya Listrik	PLN : 555 KVA Standby genset : 500 dan 250 KVA UPS : nil
14	Fasilitas Komunikasi	ADC, APP, Facsimile, Automatic Massage Switching Center, Telex (Visat), Direct Speech (Visat), TTY, Radio Komunikasi (SSB)
15	PKP PK	Disyaratkan = CAT 7 Tersedia = CAT 7
16	Alat Bantu Navigasi	NDB, ILS, DVOR, DME, ATIS, RVR.
17	Visual Aids	Runway Light, Pals CAT 1, SQFL, Threshold Vasi, Approach Light, Landing T, Taxiway
18	Pelayanan Meteo	Pengamatan : ada Prakiraan : ada Radio & Telekomunikasi : ada
19	Mekanikal / Air	Sumur Gali, kapasitas total = 60 liter / detik Ac Control = 2.619.400 BTU / H Conveyor = 4 unit Mower = 2 unit Alat Besar = 2 unit
20	Transportasi	Taxi
21	Fasilitas Penunjang	Bea Cukai, Karantina hewan / tumbuhan, Imigrasi (on call). Gedung Cargo , DPPU Pertamina
22	Pelayanan Umum	Money Changer, Restoran, Telepon umum, Waving Galery.

(Sumber : PT (PERSERO) Angkasa Pura I, 1996)

Bandar udara ini direncanakan mampu menunjang moda transportasi udara untuk perhubungan antar daerah di dalam negeri maupun internasional, yang dari tahun ke tahun mengalami perkembangan sesuai dengan kebutuhan pemakai jasa transportasi udara dan pertumbuhan ekonomi masyarakat.

Daerah Istimewa Jogjakarta merupakan salah satu daerah tujuan wisata domestik dan internasional yang cukup ramai dikunjungi oleh para wisatawan baik domestik maupun mancanegara, sehingga lalu lintas angkutan udara yang melalui bandar udara Adisucipto senantiasa ramai. Perkembangan wisatawan mancanegara dan wisatawan nusantara yang berkunjung ke propinsi Daerah Istimewa Jogjakarta dapat dilihat pada tabel 1.2 di bawah ini.

Tabel 1.2 Perkembangan Wisatawan Tahun 1991-2001

TAHUN	Wisatawan mancanegara	Wisatawan nusantara
1991	216.051	492.048
1992	256.192	561.224
1993	299.433	610.818
1994	323.194	640.801
1995	344.265	837.265
1996	351.542	901.575
1997	277.847	638.552
1998	78.833	309.095
1999	73.361	440.786
2000	78.414	540.996
2001	92.945	739274

(Sumber : Biro Pusat Statistik DIJ, 2002)

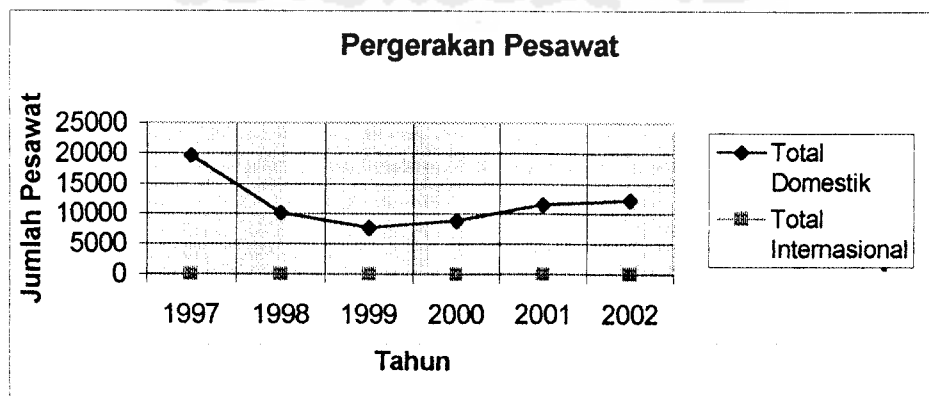
Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa perkembangan wisatawan yang berkunjung ke Daerah Istimewa Jogjakarta mengalami peningkatan dan penurunan dari tahun ke tahun, hal ini juga mempengaruhi jumlah pergerakan lalu lintas angkutan udara yang melalui bandar udara Adisucipto Jogjakarta. Statistik pergerakan lalu lintas angkutan udara yang melalui bandar udara Adisucipto Jogjakarta dapat dilihat pada tabel 1.3 berikut ini.

Tabel 1.3 Perkembangan Lalu Lintas Angkutan Udara Bandar Udara Adisucipto

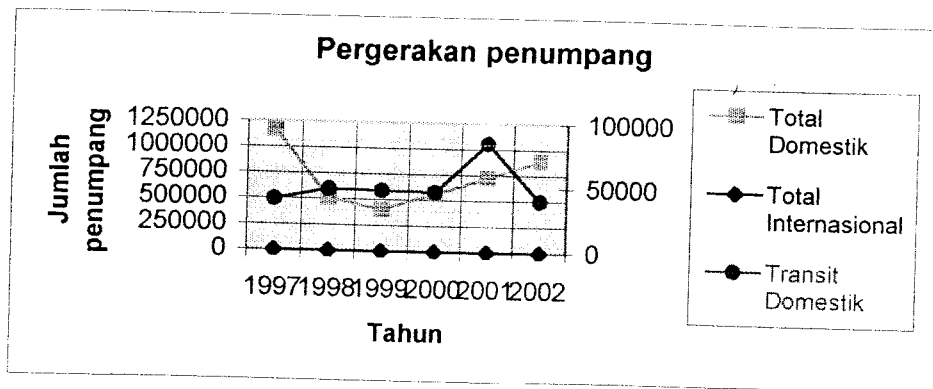
KETERANGAN	TAHUN					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
PERGERAKAN PESAWAT						
Total Internasional	2	0	2	2	0	0
Total Domestik	19.674	10.095	7.659	8.887	11.167	12285
LOKAL	0	0	0	0	338	0
Total Pesawat	19.676	10.095	7.661	8.889	11.505	12285
PENUMPANG						
Total Internasional	152	0	174	6	0	0
Total Domestik	1.164.637	510.017	407.648	561.925	722.267	889553
Transit Int'l	0	0	0	0	0	0
Transit Domestik	39.523	47.749	47.289	46.074	84.477	39809
Total Penumpang	1.204.312	557.766	455.111	608.005	806.744	929362
BAGASI (TON)						
Total Internasional	0	0	0	0	0	0
Total Domestik	8.949	4.410	3.721	4.703	6.095	7724
Total Bagasi	8.949	4.410	3.721	4.703	6.095	7724
KARGO (TON)						
Total Internasional	0	0	0	0	0	0
Total Domestik	3.284	2.240	1.443	1.673	2.067	2599
Total Kargo	3.284	2.240	1.443	1.673	2.067	2599
POS (TON)						
Total Internasional	0	0	0	0	0	0
Total Domestik	948	970	1.315	991	373	401
Total Pos	948	970	1.315	991	373	401

(Sumber : PT (PERSERO) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Adisucipto, 2002)

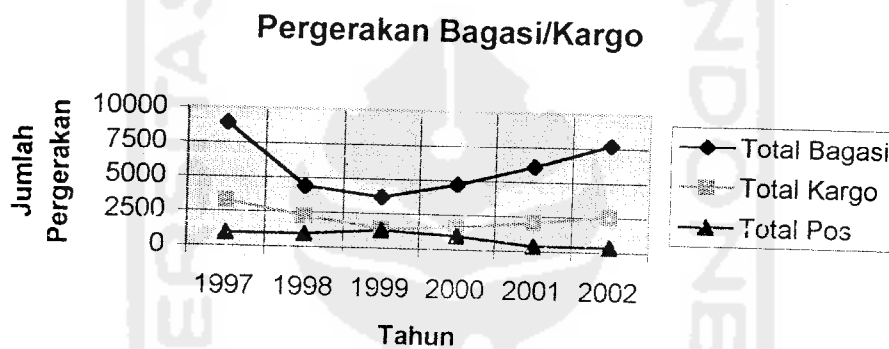
Dari tabel di atas dapat dilihat, bahwa perkembangan lalu lintas angkutan udara yang melalui bandar udara Adisucipto Jogjakarta mengalami fluktuasi. Untuk jelasnya dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Grafik 1.1 Pergerakan Pesawat



Grafik 1.2 Pergerakan Penumpang



Grafik 1.3 Pergerakan Bagasi / Kargo

Dari grafik di atas dapat dilihat bahwa mulai tahun 1997 mengalami penurunan yang cukup berarti sampai akhir tahun 1999 krisis moneter terjadi. Namun dengan semakin membaiknya keadaan perekonomian pada pertengahan tahun 2000 lalu lintas angkutan udara mengalami peningkatan sampai sekarang.

Peningkatan ini terjadi pada pergerakan pesawat, penumpang dan angkutan barang / kargo. Peningkatan pergerakan pesawat ini antara lain karena bertambahnya frekuensi penerbangan udara untuk rute penerbangan Jakarta, Surabaya dan Denpasar seiring dengan naiknya permintaan akan jasa transportasi udara pada jalur-jalur tersebut. Untuk pergerakan penumpang, peningkatan ini dipicu oleh naiknya

jalur tersebut. Untuk pergerakan penumpang, peningkatan ini dipicu oleh naiknya jumlah penumpang domestik. Hal ini disebabkan oleh bersaingnya harga tiket pesawat dengan tiket kereta api untuk tujuan penerbangan Jakarta-Jogja-Surabaya. Sedangkan peningkatan pergerakan kargo disebabkan naiknya permintaan akan angkutan kargo udara, baik pergerakan kargo antar pulau Jawa, Nusa Tenggara maupun Kalimantan yang diangkut oleh maskapai penerbangan Garuda Indonesia, Merpati Nusantara dan Pelita Air Service.

Jam-jam puncak pergerakan pesawat udara di *runway* pada umumnya terjadi pada pagi (07.01-08.00) dan sore hari (17.01-18.00) yang banyak didarati oleh pesawat jenis Boeing dan Fokker. Pergerakan pesawat ini dipengaruhi oleh jumlah penumpang yang datang dan berangkat pada jam puncak.

Pada tabel 1.4 berikut ini disajikan data jenis-jenis pesawat yang tinggal landas pada jam-jam sibuk di bandar udara Adisucipto Jogjakarta.

Tabel 1.4 Jenis-jenis Pesawat yang Tinggal Landas di Runway

TAHUN	BERANGKAT	DATANG	JAM PUNCAK	JENIS PESAWAT
1997	13 Februari	6 Juli	17.01-18.00	B737=12, F100=7, F28=2, F70=2, HS748=1
1998	5 Februari	18 Februari	11.01-12.00	B737=4, CN235=1, F100=2, F70=2, HS748=1
1999	15 Agustus	28 Oktober	13.01-14.00	B737=9
2000	10 April	13 Januari	07.01-08.00	F-70=1, F28=2, B-737=6
2001	14 April	21 Januari	07.01-08.00	B737-300=3, B737-400=4, F28=5, F28-400=2, FK70=1
2002	3 Mei	14 Juli	17.01-18.00	B737-300=4, F28=6, B737-400=4

(Sumber : PT (PERSERO) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Adisucipto, 2002)

Tingkat padatnya suatu kegiatan terminal, apron dan runway dalam periode waktu tertentu akan identik dengan besarnya pelayanan yang diberikan untuk kegiatan tersebut. Tingkat kepadatan dalam periode waktu satu jam disebut jam puncak/*peak hour*. Sedangkan tingkat kepadatan tertinggi dalam satu hari selama satu tahun disebut sebagai hari puncak/*peak day*.

Berikut ini akan disajikan data jumlah penumpang pada hari puncak dan jam puncak dari tahun 1997 sampai dengan 2002 pada tabel 1.5 dan 1.6.

Tabel 1.5 Jumlah Penumpang Yang Melalui Bandar Udara Adisucipto Pada Hari Puncak

TAHUN	BERANGKAT			DATANG		
	Tanggal	Hari	Jml Pnp	Tanggal	Hari	Jml Pnp
1997	30 Maret	Minggu	2.661	18 Juli	Jum'at	2.734
1998	3 Februari	Selasa	1.944	28 Januari	Rabu	2.561
1999	24 Januari	Minggu	1.003	17 Januari	Minggu	987
2000	18 Juni	Minggu	946	13 Januari	Kamis	2.239
2001	14 April	Sabtu	2.390	21 Januari	Minggu	2.414
2002	14 Des	Sabtu	2591	4 Des	Rabu	2776

(Sumber : PT (PERSERO) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Adisucipto, 2002)

Tabel 1.6 Jumlah Penumpang Yang Melalui Bandar Udara Adisucipto Pada Jam Puncak

TAHUN	BERANGKAT			DATANG		
	Tanggal	Jam	Jml Pnp	Tanggal	Jam	Jml Pnp
1997	13 Februari	17.01-18.00	688	6 Juli	17.01-18.00	625
1998	5 Februari	07.01-08.00	353	18 Februari	18.01-19.00	352
1999	15 Agustus	13.01-14.00	209	28 Oktober	07.01-08.00	238
2000	10 April	08.01-09.00	258	13 Januari	18.01-19.00	900
2001	14 April	11.01-12.00	1.599	21 Januari	14.01-15.00	1.754
2002	3 Mei	18.01-19.00	785	14 Juli	06.01-07.00	1.014

(Sumber : PT (PERSERO) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Adisucipto, 2002)

Dengan adanya kecenderungan jumlah arus lalu lintas yang semakin meningkat dari waktu ke waktu, maka dibutuhkan suatu penanganan dari fasilitas yang benar-benar memadai. Khususnya fasilitas sisi darat yang pelayanannya berhubungan dengan pergerakan penumpang dan barang.

Untuk penanganan yang tepat harus direncanakan sebaik mungkin, yang selanjutnya diterapkan guna mengimbangi permintaan dan perkembangan suatu bandar udara. Karena sebenarnya perkembangan suatu bandar udara bukan hanya dipengaruhi oleh perkembangan teknologi pesawat itu sendiri, tapi juga dipengaruhi oleh jumlah permintaan akan kebutuhan fasilitas suatu bandar udara di masa yang akan datang.

Fenomena tersebut di atas merupakan konsep dasar yang melatarbelakangi perlunya dilakukan evaluasi kebutuhan fasilitas sisi darat bandar udara Adisucipto Jogjakarta.

1.2 Perumusan Masalah

Persentase kenaikan pergerakan pesawat (*aircraft movement*), pergerakan penumpang (*passenger movement*) dan angkutan barang (*cargo*) di bandar udara Adisucipto, menyebabkan kebutuhan penggunaan akan fasilitas sisi darat maupun udara semakin meningkat, sehingga diperlukan adanya suatu evaluasi kebutuhan terhadap fasilitas-fasilitas yang ada sekarang untuk memenuhi kebutuhan penggunaan di masa sekarang dan masa yang akan datang.

Dengan melihat kondisi di atas, maka penulis mencoba mengevaluasi kebutuhan fasilitas khususnya fasilitas sisi darat bandar udara Adisucipto untuk masa sekarang dan prakiraan 10-20 tahun mendatang.

Berikut ini pada tabel 1.7 disajikan persentase kenaikan pergerakan pesawat, penumpang dan kargo di bandar udara Adisucipto tahun 2000 sampai 2002.

Tabel 1.7 Persentase Kenaikan Pergerakan Pesawat, Penumpang dan Kargo Di Bandar Udara Adisucipto Tahun 2000-2002

Tahun	Jenis Pergerakan	Kenaikan (%)	Kapasitas yang ada
2000	Pergerakan pesawat	16 %	Gedung Terminal = 5.274,4 m ² Kargo = 384 m ² Lapangan Parkir = 2.268,64 m ²
	Pergerakan penumpang	34 %	
	Pergerakan kargo	16 %	
2001	Pergerakan pesawat	29 %	Gedung Administrasi = 2.320 m ²
	Pergerakan penumpang	33 %	
	Pergerakan kargo	23 %	
2002	Pergerakan pesawat	7 %	
	Pergerakan penumpang	15 %	
	Pergerakan kargo	26%	

(Sumber : PT (PERSERO) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Adisucipto, 2002)

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui dan mengevaluasi fasilitas sisi darat masa sekarang (2003).
2. Merancang ulang kebutuhan fasilitas sisi darat untuk tahun 2013 dan (2023).

1.4 Batasan Masalah

Evaluasi kebutuhan fasilitas sisi darat pada bandar udara Adisucipto ini dibatasi pada lingkup sebagai berikut :

1. Lokasi fasilitas sisi darat bandar udara Adisucipto dengan memperhatikan pergerakan kedatangan dan keberangkatan penumpang, bagasi dan barang.
2. Yang di evaluasi dan di rancang ulang adalah fasilitas sisi darat meliputi gedung terminal, gedung kargo dan luasan lapangan parkir.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran, informasi dan rencana pengkajian guna peningkatan efektifitas dan optimalisasi dari fasilitas dan penanganan penumpang oleh pihak pengelola yaitu PT (Persero) Angkasa Pura I.

Selain itu juga untuk mengetahui apakah fasilitas yang ada saat ini mampu memenuhi permintaan pengguna jasa transportasi udara di bandara Adisucipto untuk masa yang akan datang.

Sedangkan bagi ilmu pengetahuan, dapat diperolehnya pengetahuan tentang penerapan suatu cara evaluasi kebutuhan fasilitas dan penanganan penumpang di suatu bandar udara.

