

BAB III

DESKRIPSI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA

III.1. Profil Propinsi DIY

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu propinsi dari Negara Kesatuan Republik Indonesia. Propinsi DIY terletak di pulau Jawa, berbatasan dengan Samudera Hindia di sebelah selatan dan propinsi Jawa Tengah di sebelah barat, utara, dan timur. Posisi DIY terletak antara 7°.33' - 8°.12' Lintang Selatan dan 110°.00' - 110°.50' Bujur Timur merupakan propinsi terkecil di Indonesia setelah propinsi DKI Jakarta. Propinsi DIY mencakup area seluas 3.185,8 km² yang terbagi dalam lima Daerah Tingkat II, yaitu: (sumber: Badan Pusat Statistik DIY, 2006)

- Kota Yogyakarta (ibukota propinsi), luas 32,50 km² (1,02%)
- Kabupaten Sleman, luas 574,82 km² (18,04%)
- Kabupaten Kulonprogo, luas 586,27 km² (18,40%)
- Kabupaten Bantul, luas 506,85 km² (15,91%)
- Kabupaten Gunungkidul, luas 1485,36 km² (46,63%)



Gambar III.1. Peta wilayah Propinsi DIY
Sumber : www.kulonprogo.go.id

Propinsi DIY secara umum dikenal luas sebagai kota pelajar dan kota budaya. Oleh karena itu propinsi DIY dipadati oleh masyarakat pendatang yang sebagian besar bertujuan untuk menuntut ilmu di propinsi ini. Terlepas dari

kepadatan jumlah masyarakat pendatang, propinsi DIY memiliki populasi penduduk $\pm 3.281.800$ jiwa dengan pertumbuhan penduduk 0,72 % per tahun dengan sebagian besar masyarakatnya bekerja pada sektor pertanian (36,09%) dan perdagangan (24,26%) (*sumber: Badan Pusat Statistik DIY, 2008*)

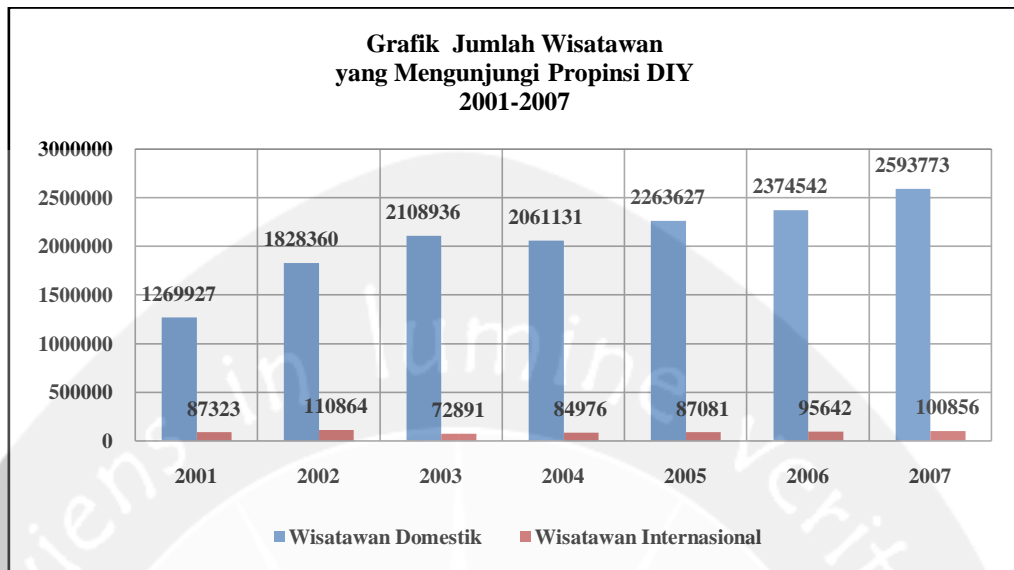
Ditinjau dari kondisi alam dan iklim, propinsi DIY berada di kaki gunung Merapi dan menurun ke arah selatan hingga pesisir samudera Indonesia. Suhu di Yogyakarta berkisar antara 26°–33° celcius dengan curah hujan antara 2000 hingga 3000 mm/tahun. Secara geologis, kondisi tanah di propinsi DIY relatif subur dan ketersediaan air tanah yang cukup.

III.1.1. Potensi Wisata Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Propinsi DIY telah dikenal luas sebagai kota pelajar dan kota budaya, namun potensi yang dimiliki propinsi DIY tersebut masih belum dimanfaatkan semaksimal mungkin. Potensi yang dimaksud adalah potensi budaya sebagai tujuan wisata serta potensi pendidikan yang dapat menarik pelajar dari kota-kota lain di Indonesia bahkan mancanegara.

Aspek pariwisata di propinsi DIY merupakan potensi yang besar untuk terus dikembangkan. Propinsi DIY dan daerah di sekitarnya memiliki tempat-tempat tujuan wisata yang menarik. Tujuan wisata itu diantaranya, Kompleks Keraton Yogyakarta, kompleks candi-candi (Prambanan, Ratu Boko, Mendut, dan Borobudur), sentra industri kerajinan tangan (Kotagede, Kasongan, dll), sentra perbelanjaan Malioboro, objek wisata alam pegunungan (Dieng, Ketep, dan Kaliurang), objek wisata alam pantai (Parangtritis, Baron, dll), dan berbagai tujuan wisata alam, budaya, dan pendidikan lainnya.

Perkembangan pariwisata propinsi DIY terus meningkat setiap tahunnya. Hal ini ditandai dengan terus bertambahnya jumlah wisatawan domestik maupun internasional yang memasuki propinsi DIY, baik melalui jalur darat maupun jalur udara. Berikut adalah data jumlah wisatawan domestik dan mancanegara yang mengunjungi Propinsi DIY:



Grafik III.1. Data wisatawan yang mengunjungi Propinsi DI.Yogyakarta
 Sumber : Badan Pusat Statistik Propinsi DIY, 2008

Berdasarkan data diatas dan dikomparasikan dengan data jumlah penumpang yang melalui bandar udara internasional Adisutjipto, dapat dianalisis bahwa hingga tahun 2003 jumlah wisatawan yang berkunjung ke propinsi DIY banyak yang melalui jalur darat dari beberapa kota besar di pulau Jawa yang memiliki bandar udara besar (Jakarta-Surabaya) karena bandar udara Adisutjipto belum mampu menjadi jangkar wilayah Jawa bagian selatan sehingga opsi penerbangan pariwisata langsung ke DIY masih kurang.

Oleh karena itu, untuk mengembangkan potensi pariwisata tersebut dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai, salah satunya adalah fasilitas bandar udara. Bandar udara merupakan salah satu pintu gerbang masuk utama bagi sebuah wilayah melalui jalur udara. Bandar udara yang representatif tentunya mencerminkan keadaan wilayah tersebut dan dapat mengembangkan potensi-potensi yang ada di wilayah itu. Potensi yang dapat dikembangkan tidak hanya pada sektor pariwisata dan pendidikan saja, namun keberadaan sebuah bandar udara yang memiliki fasilitas lengkap akan semakin memajukan sektor perdagangan dan perekonomian wilayah, tidak hanya bagi wilayah di propinsi DIY, namun juga bagi wilayah disekitar propinsi DIY (Jawa Tengah bagian selatan).

III.1.2. Sarana dan Prasarana Transportasi

Transportasi di Propinsi DIY didominasi oleh moda transportasi darat yaitu kendaraan bermotor, seperti mobil, sepeda motor, taksi, bus, dan kereta api serta kendaraan tak bermotor, seperti sepeda, becak, dan andong. Alat transportasi yang paling mendominasi di jalan-jalan kota Yogyakarta adalah sepeda motor. Pada setiap daerah tingkat II (Kotamadya/Kabupaten) memiliki armada transportasi umum yang dapat diakses baik di dalam kota hingga antar kota dalam Propinsi. Namun kendaraan umum di Yogyakarta cenderung kurang diminati oleh masyarakat yang cenderung lebih senang menggunakan kendaraan pribadi. Hal inilah yang seringkali menimbulkan kepadatan pada jam-jam tertentu.

Kereta api, meskipun secara terbatas, menghubungkan beberapa tempat di propinsi DIY, seperti Wates - Kota Yogyakarta - Kalasan dan juga menjangkau tempat-tempat lain di sekitar Yogyakarta, seperti Purworejo, Kutoarjo, Klaten, dan Solo. Adapun armada transportasi lain seperti bus dan taksi dapat beroperasi penuh sesuai dengan rute yang dikehendaki. Secara umum, sarana prasarana transportasi pendukung bagi kepentingan rencana pembangunan bandar udara internasional yang baru di DIY cukup mendukung dan mampu melayani akses dari dan menuju bandar udara

Rencana pemerintah propinsi DIY untuk membangun bandar udara internasional Yogyakarta diharapkan akan membuka jalur transportasi langsung dari dan menuju lokasi bandar udara internasional Yogyakarta di kawasan pantai selatan kabupaten Kulonprogo. Moda transportasi darat yang dapat direncanakan tersebut adalah kendaraan seperti mobil angkutan, bus, serta kereta api.

Saat ini transportasi yang mengakses bandar udara internasional Adisutjipto sudah memfasilitasi beberapa kota disekitar propinsi DIY seperti rute Bandara Adisutjipto-Kebumen untuk bagian barat DIY, dan Bandara Adisutjipto-Magelang untuk bagian utara DIY. Sedangkan untuk bagian timur DIY (Klaten-Solo) dapat diakses melalui jalur kereta api. Namun hal tersebut hanya berlaku pada jadwal yang telah ditentukan.

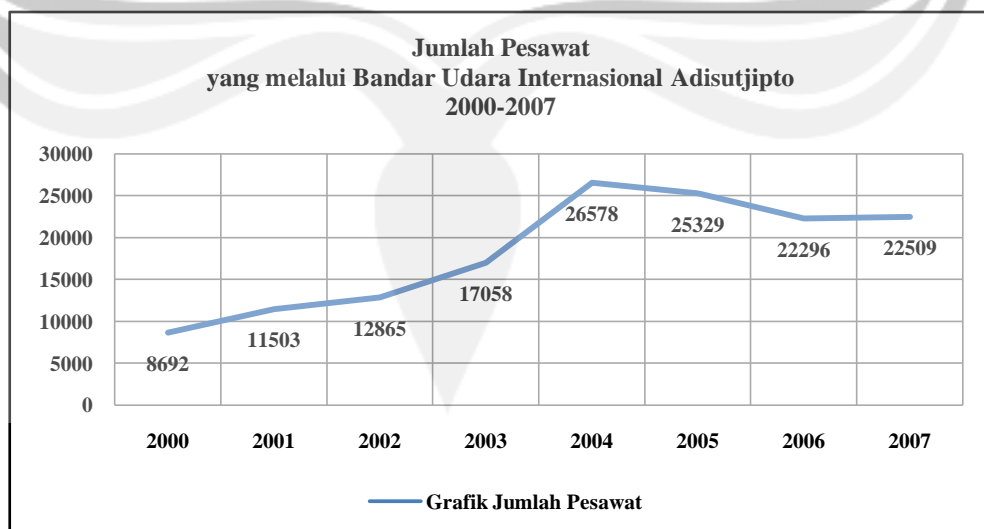
III.2. Bandar Udara Internasional Yogyakarta

III.2.1. Data Lalu Lintas Angkutan Udara di Yogyakarta

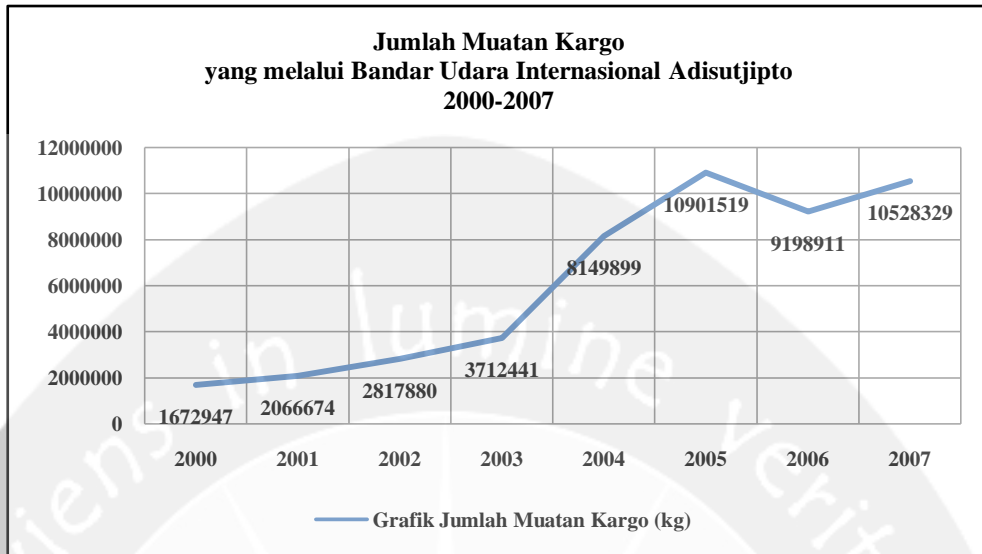
Bandar udara internasional Adisutjipto saat ini sudah mencapai batas kemampuan daya tampung penumpang (1.000.000 penumpang per tahun). Adapun data statistik lalu lintas angkutan udara yang melalui bandar udara Adisutjipto di Yogyakarta adalah sebagai berikut :



Grafik III.2. Jumlah Penumpang yang melalui Bandara Internasional Adisutjipto 2000-2007
Sumber : Bandar Udara Internasional Adisutjipto



Grafik III.3. Jumlah Pesawat yang melalui Bandara Internasional Adisutjipto 2000-2007
Sumber : Bandar Udara Internasional Adisutjipto



Grafik III.4. Jumlah Muatan Kargo yang melalui Bandara Internasional Adisutjipto 2000-2007
Sumber : Bandar Udara Internasional Adisutjipto

Bandar udara Adisutjipto saat ini melayani berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional dengan menggunakan armada 28 maskapai penerbangan domestik dan 10 maskapai penerbangan internasional diantaranya adalah: (sumber: Statistik lalu-lintas udara 2006 PT. Angkasa Pura I)

a. Domestik

Garuda Indonesia Airlines, Merpati Nusantara Airlines, Lion Air, Wings Air, Mandala Airlines, Batavia Air, Sriwijaya Air, Air Asia, Kartika Air, Pelita Air, dan berbagai maskapai penerbangan komersial, kargo, militer, hingga personal yang tidak terjadwal resmi pada otoritas bandar udara internasional Adisutjipto.

b. Internasional

Garuda Indonesia Airlines, Singapore Airlines, Airmark Aviation, Japan Air Sist, Japan Airlines, Malaysia Air System, Kuwait Airlines, Asia Air (carter), dan berbagai maskapai penerbangan komersial, kargo, militer, hingga personal yang tidak terjadwal resmi pada otoritas bandar udara internasional Adisutjipto.

III.2.2. Situasi dan Kondisi Bandar Udara Adisutjipto saat ini.

Bandar udara internasional Adisutjipto merupakan bandar udara kelas IB yang memiliki landasan pacu dengan dimensi 2.200 m x 45 m dan luas apron 28.055 m². Terminal penumpang yang ada di bandar udara ini memiliki luas 8500 m² yang dapat menampung 1.000.000 orang/tahun. Saat ini pesawat terbesar yang dapat dilayani di bandar udara internasional Adisutjipto adalah pesawat Boeing-737 series, Airbus-320 series, dan McDonnell Douglas-82 series. Bandar udara internasional Adisutjipto tidak

Bandar udara internasional Adisutjipto beroperasi selama 15 jam sehari (06.00-21.00 WIB). Saat ini ada 8 maskapai penerbangan berjadwal yang melayani rute dari dan ke Yogyakarta, serta ditambah beberapa penerbangan tak berjadwal/carter. Dalam satu hari rata-rata ada pergerakan pesawat komersial sebanyak 64 kali dengan jumlah penumpang rata-rata 7.000 orang/hari dan jumlah penumpang dalam satu tahun mencapai 2,5 juta orang. Kesibukan di bandar udara internasional Adisutjipto masih ditambah dengan aktivitas penerbangan militer, terutama pergerakan pesawat latih milik Skadron Pendidikan TNI-AU yang digunakan oleh para siswa Akademi Angkatan Udara.

Bandar udara internasional Adisutjipto saat ini sudah *overload*, sehingga perlu direnovasi terutama pada gedung terminal penumpang agar dapat menampung jumlah penumpang yang terus meningkat. Kondisi bandar udara internasional Adisutjipto saat ini sudah terlalu padat dan terkesan kumuh serta tidak teratur. Hal ini merupakan citra negatif karena bandar udara internasional Adisutjipto merupakan salah satu pintu gerbang pariwisata propinsi DIY.

III.3. Tinjauan Lokasi Bandar Udara Internasional Yogyakarta

III.3.1. Kebijakan Pengembangan Kawasan Kabupaten Kulonprogo

Kabupaten Kulonprogo, salah satu kabupaten di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), terletak di bagian paling barat DIY. Secara

geografis terletak antara 7° 38' 42" - 7° 59' 3" Lintang Selatan dan 110° 1' 37" - 110° 16' 26" Bujur Timur.



Gambar III.2. Peta wilayah Propinsi DIY dan letak Kabupaten Kulonprogo
Sumber : www.kulonprogo.go.id

Kabupaten Kulon Progo dengan luas wilayah 586,28 km² secara administratif terdiri dari 12 kecamatan, 88 desa dan 930 dusun. Secara fisiografis Kulonprogo terdiri dari dataran pantai di bagian selatan, di bagian tengah dan timur berupa topografi bergelombang sampai berbukit, dan di bagian barat serta utara berupa perbukitan-pegunungan.

Berdasarkan kebutuhan akan peningkatan pelayanan fasilitas transportasi udara bagi pemerintah Propinsi DIY dan disesuaikan dengan perkembangan dan pertumbuhan ekonomi dan perdagangan wilayah Kabupaten Kulonprogo dan wilayah sekitarnya, maka pemerintah Propinsi DIY dan pemerintah Kabupaten Kulonprogo menyusun rencana untuk

mendirikan bandar udara baru di wilayah administratif Kulonprogo. Rencana umum ini kemudian tertuang dalam Peraturan Bupati Kulonprogo Nomor 40 Tahun 2005 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Pantai Selatan Tahun 2005-2015. Bupati Kulonprogo, Toyo S. Dipo telah menyediakan lahan seluas 750 Ha di pesisir pantai Bugel untuk dapat dijadikan lahan pembangunan bandar udara di masa depan (*sumber: Kedaulatan Rakyat 23/01/2008 tentang Pendirian Bandara Baru di Kulonprogo*).

III.3.2. Kondisi Fisik Lokasi Bandar Udara

Atas dasar peraturan Bupati tersebut, maka peruntukan lahan bagi bandar udara internasional yang baru ini terletak di Kecamatan Panjatan wilayah Garongan – Pleret. Kondisi eksisting lahan saat ini hanya berupa lahan kosong yang diperuntukkan sebagai lahan pertanian namun tidak produktif, memiliki topografi datar, temperatur yang mendukung, dan memiliki luasan lahan yang mencukupi untuk didirikan bandar udara berskala internasional



Gambar III.3. Foto udara lahan yang disiapkan untuk bandar udara internasional
Sumber : google earth, 2010

Lahan yang disiapkan untuk pembangunan bandar udara internasional ini memiliki luas panjang $\pm 5,5$ km dan lebar ± 700 m dengan jarak dari bibir pantai sejauh 300 m. Perencanaan bandar udara internasional ini pada realisasinya akan berdampingan dengan Pangkalan TNI Angkatan Laut yang posisinya tepat disamping lahan bandar udara.

Terkait dengan kondisi fisik lokasi bandar udara, ada beberapa persyaratan yang harus dimiliki oleh tapak sebagai kriteria untuk memfasilitasi kebutuhan elemen-elemen bandar udara. Berikut adalah kriteria lahan yang optimal digunakan dalam perancangan bandar udara internasional :

1. *Air Side*

- a. Lahan yang ada mampu menyediakan fasilitas landasan pacu dengan panjang minimal 3600 m, belum termasuk *clearway* dan *runway end safety area* untuk di sekitar bandar udara.
- b. Memiliki *turning area* yang dapat digunakan pesawat memutar untuk menuju apron maupun sebaliknya.
- c. Memiliki *taxiway* lebih dari 1 (satu) dan dilengkapi dengan *rapid end taxiway* dengan sudut kemiringan berkisar antara 25° hingga 45° .
- d. Memiliki jarak ruang gerak selebar 15 meter antara ekor pesawat hingga ujung sayap pesawat yang sedang dalam posisi berjalan menuju *taxiway*.
- e. Mempunyai lubang *in let* drainase setiap 50 meter di landasan pacu untuk menghindari genangan air.
- f. Memiliki ruang transisi untuk memberikan kenyamanan calon penumpang ketika menuju pesawat maupun ruang kedatangan. Hal ini bisa dilakukan dengan *garbarata* maupun akses khusus yang aman.

2. *Land Side*

- a. Membutuhkan luas bangunan terminal memadai dengan menganalisis jumlah penumpang pada jam sibuk sebagai acuan perhitungan.
- b. Memiliki area imigrasi, bea cukai, pengurusan visa dan pembayaran fiskal untuk keperluan penerbangan internasional.

- c. Memiliki ruang CIQ (*Custom Imigration Quarantina*) internasional sebagai tempat karantina benda – benda khusus di dalam bandar udara.
- d. Memiliki *smoking area* dan fasilitas bagi para difabel di beberapa bagian/ruang tertentu.
- e. Memiliki fasilitas transit baik berupa ruang khusus maupun hotel yang berjarak efisien dan mudah dijangkau dengan cepat oleh penumpang.
- f. Memiliki fasilitas – failitas penunjang kenyamanan penumpang yang dapat dipergunakan dengan leluasa khususnya di daerah *flight interface*.

Berdasarkan kriteria diatas, kondisi topografi tapak dan luas tapak yang tersedia dirasa cukup untuk memfasilitasi kebutuhan bandar udara berskala internasional.

Untuk menuju lokasi tapak bandar udara internasional Yogyakarta, sudah tersedia jalan arteri yang menghubungkan kotamadya Yogyakarta dengan kabupaten Kulonprogo.



Gambar III.5. Foto akses jalan menuju lokasi tapak bandar udara
 Sumber : Dokumentasi Bima K.Adhitya, 2008

Secara umum tidak banyak unit hunian penduduk di lokasi sekitar tapak. Bangunan yang ada cenderung bersifat semi permanen dan non permanen. Pada bagian lainnya, terdapat pemanfaatan lahan untuk fungsi pertanian, namun hanya untuk jenis tanaman tertentu karena jenis tanah yang tidak produktif.



Gambar III.6. Foto tapak di desa Bugel yang berfungsi sebagai lahan pertanian
Sumber : Dokumentasi Bima K.Adhitya, 2008



Gambar III.7. Foto tapak di desa Bugel pada pesisir pantai
Sumber : Dokumentasi Bima K.Adhitya, 2008

Kondisi fisik lainnya disekitar tapak adalah tidak adanya bangunan tinggi. Hal ini terkait dengan persyaratan keselamatan penerbangan bahwa disekitar lokasi bandar udara, tidak diperkenankan adanya bangunan tinggi pada radius ± 1 km.