

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Bandar Udara

Bandar Udara terdiri dari kata bandar yang berarti pelabuhan dan udara sehingga memiliki pengertian pelabuhan tempat moda transportasi udara dapat berangkat dan mendarat. Bandar udara sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu, tetapi bandara udara dewasa ini biasanya memiliki beragam fasilitas lain baik untuk operator layanan penerbangan seperti *Tower ATC* maupun bagi penumpang seperti gedung terminal.

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan adalah sebagai berikut.

1. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.
2. Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian

lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.

3. 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.

Menurut Anex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) bandar udara adalah area tertentu di darat atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang dimaksudkan untuk digunakan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

2.2. Jenis Bandar Udara

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan membagi bandar udara kedalam 7 jenis.

1. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
2. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
3. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.

4. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
5. Bandar Udara Pengumpul (*hub*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
6. Bandar Udara Pengumpan (*spoke*) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.
7. Pangkalan Udara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah Republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh Tentara Nasional Indonesia.

2.3. Peran Bandar Udara

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan 69 Tahun 2013 peran bandar udara.

1. Simpul dalam jaringan transportasi sebagai titik pertemuan berupa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara.
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah.

3. Tempat kegiatan alih moda transportasi dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan.
4. Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya
5. Pembuka isolasi daerah yang terisolir karena kondisi geografis dan karena sulitnya moda transportasi lain.
6. Pengembangan daerah perbatasan yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan.
7. Penanganan bencana yang memperhatikan kemudahan transportasi untuk penanganan bencana alam.
8. Prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

2.4. Klasifikasi Bandar Udara

Bandar udara di klasifikasikan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 6 tahun 2008 yang ditetapkan berdasarkan hal berikut.

1. Komponen jasa angkutan udara yang merupakan kemampuan menyediakan pelayanan untuk pergerakan pesawat, penumpang, maupun muatan barang,
2. Komponen pelayanan lalu lintas udara yang merupakan kemampuan menyediakan keselamatan dan keamanan lalu lintas udara,
3. Kapasitas bandar udara yang meliputi panjang landasan dan bentang sayap serta jarak antar roda,

4. komponen fasilitas dan kegiatan operasional bandara. (fasilitas komunikasi, elektronika, dan navigasi),
5. Penggunaan dan fungsi bandar udara dalam menyebarkan penumpang ke bandara lain dan kategori rute perjalanan.
6. Komponen sumber daya manusia operasional atau fungsional sebagai pendukung terselenggaranya tugas pokok.

2.5. Fasilitas Sisi Darat

Persyaratan teknis fasilitas sisi darat sangat ditentukan oleh jumlah penumpang yang dilayani oleh bandar udara baik pada waktu kerja normal maupun pada jam-jam sibuk. Fasilitas sisi darat disediakan untuk melayani seluruh kegiatan yang dilakukan oleh penumpang mulai dari keberangkatan sampai kedatangan. Didalam terminal penumpang terbagi tiga bagian yang mempunyai fungsi melayani keberangkatan, kedatangan, serta peralatan penunjang bandar udara.

2.5.1. Gedung Terminal Penumpang

1. Fasilitas keberangkatan

Berasarkan SKEP/77/IV/2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara harus memiliki fasilitas berupa hal dibawah ini.

- a. *Check in counter* adalah fasilitas pengurusan tiker pesawat terkait dengan keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang pada waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.

- b. *Check in area* adalah area yang dibutuhkan untuk menampung *check in counter*. Luasnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang pada waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- c. Rambu/marka terminal bandara adalah papan informasi dan petunjuk yang digunakan sebagai penanda arah dan pengaturan sirkulasi penumpang di dalam terminal.
- d. Fasilitas *Custom Imigration Quarantine/CIQ* (bandar udara internasional), ruang tunggu, tempat duduk, fasilitas umum lainnya yang harus tersedia di terminal keberangkatan. Jumlahnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang pada waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut.
- e. *Hall* keberangkatan dimana *hall* ini menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan keberangkatan calon penumpang.

2. Fasilitas Kedatangan

- a. Ruang kedatangan adalah ruangan yang digunakan untuk menampung penumpang yang turun dari pesawat setelah melakukan perjalanan. Luasnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang pada waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Fasilitas ini dilengkapi dengan *baggage claim area*.
- b. *Baggage conveyor belt* adalah fasilitas yang digunakan untuk melayani pengambilan bagasi penumpang. Panjang dan jenisnya dipengaruhi oleh jumlah penumpang pada waktu sibuk yang dilayani oleh bandar udara tersebut dan banyaknya bagasi penumpang yang diperkirakan harus dilayani.

- c. Rambu/marka terminal bandar udara, fasilitas *Costom Imigration Quarantine/CIQ* (bandar udara internasional) dan fasilitas umum lainnya yang harus disediakan sesuai jumlah penumpang pada waktu sibuk.

2.5.2. Gedung Terminal Barang (Kargo)

Berasarkan SKEP/77/IV/2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara fasilitas bangunan terminal barang (kargo) adalah bangunan terminal yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang penerbangan yang dilayani oleh bandar udara tersebut. Luasnya dipengaruhi oleh volume dan berat barang yang dilayani oleh bandar udara tersebut pada waktu sibuk. Fasilitas standar untuk terminal barang meliputi gudang, kantor administrasi, gedung operasi, jalan masuk, dan tempat parkir kendaraan umum.

2.5.3. Fasilitas Gedung Operasional

Berasarkan SKEP/77/IV/2005 Tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara harus memiliki fasilitas berupa hal dibawah ini.

1. Gedung operasional antara lain ; PKP-PK, menara kontrol, stasiun meteorologi, gedung NDB, gedung VOR dan gedung DME.
2. Bengunan teknis penunjang yang terdiri dari pembangkit tenaga listrik dan stasiun bahan bakar merupakan fasilitas yang terikat dengan jalannya operasional bandar udara dari segi kelistrikan dan pergerakan pesawat.
3. Bangunan administrasi dan umum terdiri dari kantor bandara, kantor keamanan, kantin dan tempat ibadah serta rumah dinas bandara. Fasilitas tersebut diatas diperlukan untuk mendukung pengoperasian bandara baik secara aspek administrasi, personalia, maupun lalu lintas kebandarudaraan.

2.6. Prakiraan Pertumbuhan Penumpang

Kebutuhan fasilitas merupakan hasil perhitungan dan kajian kebutuhan fasilitas pokok dan penunjang bandar udara berdasarkan prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo. Hal ini diatur dalam Keputusan Menteri Nomor 11 Tahun 2010 tentang Tata Nacbandarudaraan Nasional.

Suatu rencana bandar udara menurut Horonjeff dan McKelvey (1993) harus dikembangkan berdasarkan prakiraan. Dari prakiraan permintaan dapat ditetapkan evaluasi keefektivan jangka pendek, menengah, dan panjang, atau kira-kira 5, 10, 20 tahun. Makin panjang jangka prakiraan, ketepatannya makin berkurang dan harus dilihat sebagai suatu pendekatan saja.

2.7. Penelitian Terdahulu

2.7.1. Sangadji (2018)

Glendys Asri Aprianti Sangadji melakukan penelitian dengan judul Studi Pengembangan Bandar Udara Umbu Mehang Kunda Sumba Timur. Pada penelitian ini Sangadji mengkaji kebutuhan fasilitas dengan peraturan yang berlaku yaitu SKEP/77/IV/2005 dan melakukan kajian dengan rentang waktu 10 tahun. Kesimpulan yang didapat Sangadji diantaranya.

1. Hampir semua fasilitas yang ada saat ini mengalami perubahan dimensi menjadi lebih besar. Pada sisi darat akan mengalami pengalihan jalan masuk, area parkir menjadi lebih besar, terminal penumpang mengalami perubahan secara keseluruhan terdapatnya terminal kargo.

2. Pada fasilitas sisi darat mengalami perubahan kebutuhan ruang yang semuanya harus diperluas sehingga harus merubah sebagian besar eksisting. Selain itu sisi udara akan terjadi penambahan panjang dan lebar untuk landasan pacu dan apron.

2.7.2. Ruge (2017)

Stevi Suryaningsi Ruge melakukan penelitian dengan judul Kajian Teknis Standar Pelayanan Terminal Penumpang Bandar Udara Kasiguncu Kabupaten Poso. Pada penelitian ini Ruge mengkaji standar fasilitas dengan peraturan yang berlaku yaitu SKEP/77/IV/2005 dan mengumpulkan responden untuk dianalisis persepsi dan penilaian penumpang dengan IPA (*Importance Performance Analysis*). Kesimpulan yang didapat Ruge diantaranya.

1. Ada fasilitas yang belum sesuai atau belum memenuhi syarat yaitu *check-in counter* dan *conveyor belt*.
2. Berdasarkan analisis persepsi dan penilaian responden perlu dilakukan perbaikan pelayanan pada layanan kesehatan, fasilitas keamanan CCTV, waktu pelayanan *check-in*, area merokok, kelengkapan toilet dan kelengkapan ruang tunggu (TV dan tempat *charger*).

2.7.3. Pauta (2018)

Bartolomeus K. Pauta melakukan penelitian dengan judul Analisis Pertumbuhan Arus Penumpang Terhadap Kinerja Fasilitas Gedung Terminal Bandar Udara Mopah, Merauke. Pada penelitian ini Pauta mengkaji kebutuhan fasilitas dengan peraturan yang berlaku yaitu SKEP/77/IV/2005 dan. Kesimpulan yang didapat Wairo diantaranya.

1. Jumlah penumpang waktu sibuk di Bandar udara Mopah, Merauke yaitu 376 penumpang pada jam 07.00 sampai jam 08.00 di bagian keberangkatan dan kedatangan.
2. Ada fasilitas yang belum sesuai atau belum memenuhi syarat yaitu luas *hall* keberangkatan, jumlah *check-in counter*, luas *hall* kedatangan, luas toilet kedatangan dan keberangkatan.
3. Berdasarkan hasil prediksi arus penumpang dan perhitungan persyaratan teknis dapat disimpulkan bahwa gedung terminal bandar udara Mopah, Merauke yang sekarang tidak dapat beroperasi dengan maksimal dalam beberapa tahun kedepan karena jumlah penumpang prediksi yang tidak sesuai dengan kapasitas maksimal fasilitas tersebut saat ini.