

BAB I

PENDAHULUAN

1. 1. Latar Belakang

Peningkatan kondisi ekonomi, sosial dan pertumbuhan penduduk menyebabkan meningkatnya tuntutan manusia terhadap sarana transportasi. Untuk menunjang kelancaran pergerakan manusia, pemerintah berkewajiban memberikan pelayanan dan pengaturan yang memadai baik prasarana maupun sarana. Seperti halnya Kota Batam, peningkatan yang pesat terutama pengaruh dari sektor pariwisata, dan perdagangan menyebabkan meningkatnya tuntutan penduduk kota Batam terhadap sarana transportasi. Propinsi kepulauan Riau terdiri dari beberapa kepulauan, salah satunya adalah pulau Batam yang terletak 20 km di pesisir selatan Negara Singapura dan termasuk dalam wilayah Bareleng yang tersebar menjadi beberapa pulau yaitu pulau Rempang, pulau Galang dan beberapa pulau disekitarnya dengan luas 715 km² atau 71.500 Ha (Lihat Gambar 1.1.), sedangkan pulau Batam sendiri memiliki luas 415 km² atau 41.500 Ha (Lihat Gambar 1.2.), ketika dibangun pada tahun 1970-an awal kota ini hanya dihuni sekitar 6.000 penduduk, namun hingga Desember 2008 telah berpenduduk 915.882 jiwa, yang tersebar di beberapa pulau yang termasuk dalam wilayah Bareleng. Wilayah Batam meliputi daratan dan juga perairan.

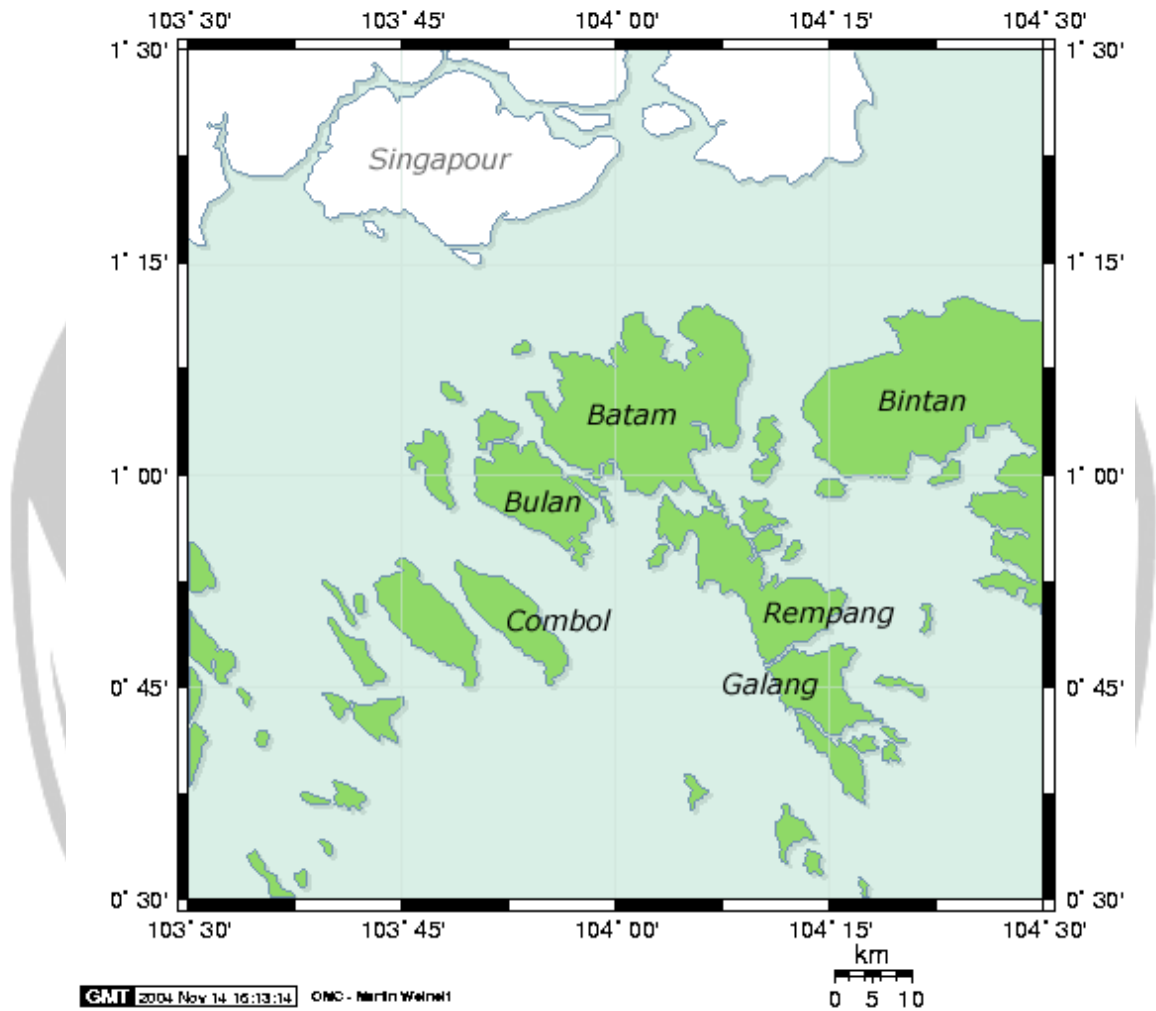
Posisi Batam dan Batas-batas Wilayah Batam :

Sebelah utara berbatasan dengan Singapura dan Malaysia

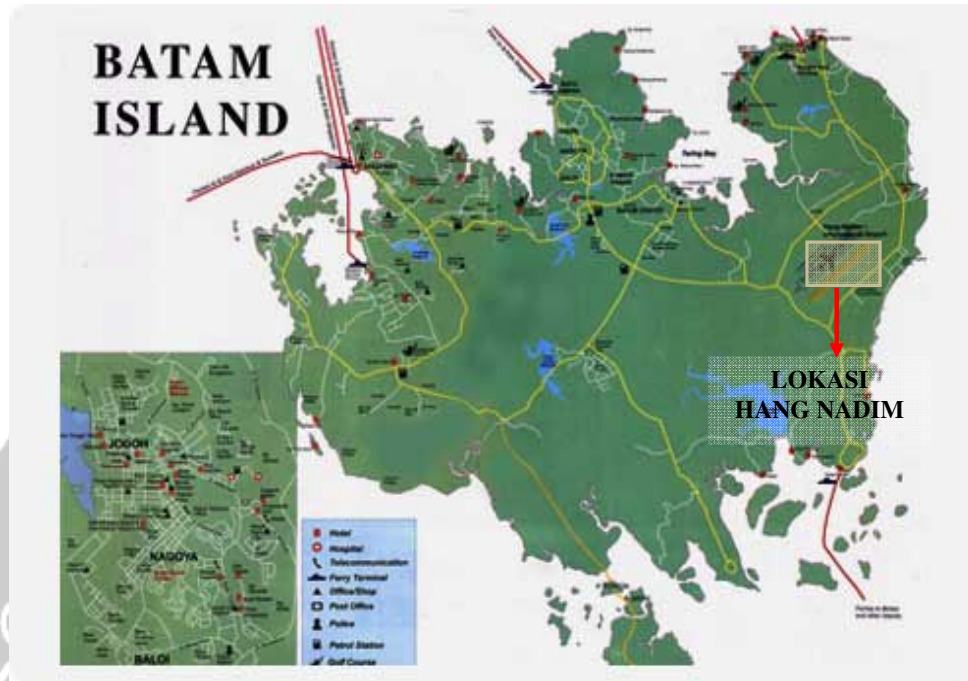
Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Daik-Lingga

Sebelah timur berbatasan dengan Pulau Bintan dan Tanjung Pinang

Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Karimun



Gambar (1.1) Peta Letak Pulau Batam



Gambar (1.2) Letak Lokasi Bandar Udara Hang Nadim

Pada dekade 1970-an, dengan tujuan awal menjadikan Batam sebagai Singapura-nya Indonesia, maka sesuai Keputusan Presiden nomor 41 tahun 1973, Pulau Batam ditetapkan sebagai lingkungan kerja daerah industri dengan didukung oleh Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam atau lebih dikenal dengan Badan Otorita Batam (BOB) sebagai penggerak pembangunan Batam.

Pada dekade 1980-an, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 1983, wilayah kecamatan Batam yang merupakan bagian dari kabupaten Kepulauan Riau, ditingkatkan statusnya menjadi Kotamadya Batam yang memiliki tugas dalam menjalankan administrasi pemerintahan dan kemasyarakatan serta mendukung pembangunan yang dilakukan Otorita Batam.

Di era Reformasi pada akhir dekade tahun 1990-an, dengan Undang-Undang nomor 53 tahun 1999, maka Kotamadya administratif Batam berubah statusnya menjadi daerah otonomi yaitu Pemerintah Kota Batam untuk menjalankan fungsi pemerintahan dan pembangunan dengan mengikutsertakan Badan Otorita Batam.

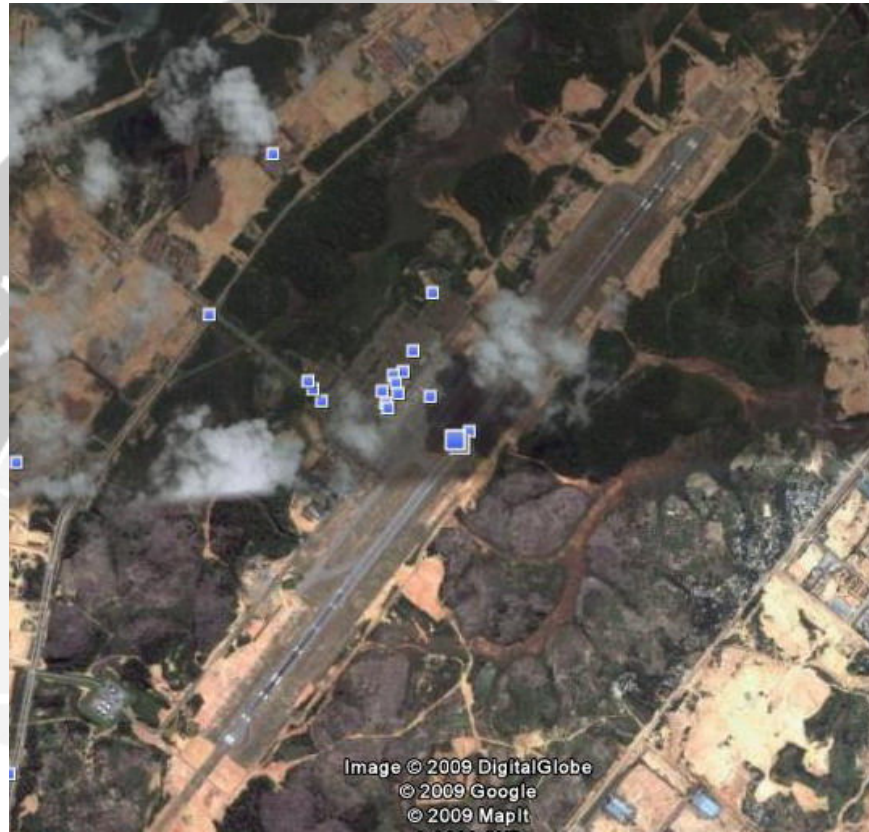
Akses menuju Kota Batam dapat ditempuh melalui jalur darat, laut dan udara, namun penggunaan jalur darat masih belum dapat di maksimalkan, karena jalur darat yang ada baru dapat menghubungkan pulau Batam dan pulau Rempang melalui jembatan Barelang (Lihat Gambar 1.3.), ini dikarenakan kota Batam merupakan sebuah pulau yang terpisah dari pulau-pulau sekitarnya di Propinsi Kepulauan Riau, sehingga transportasi yang praktis dapat digunakan secara optimal yaitu melalui laut dan juga udara untuk menghubungkan pulau-pulau disekitarnya serta berbagai propinsi dan beberapa negara di sekitarnya.



Gambar (1.3.) Jembatan Barelang

Melalui jalur udara, Batam dapat dicapai melalui Bandara Internasional Hang Nadim yang terletak di Nongsa pada koordinat [1° 7' 15,70" Lintang](#) Utara,

104° 7' 7,51" Bujur Timur. Dengan landas pacu sepanjang 4.025 meter, bandara ini memiliki landas pacu terpanjang di Indonesia (Lihat Gambar 1.4.).



Gambar (1.4.) Bandar Udara Hang Nadim

Batam juga memiliki lima pelabuhan ferry internasional untuk jalur laut yang menghubungkannya dengan Singapura dan Malaysia, yaitu : Batam Center, Batu Ampar (Harbour Bay), Nongsa, Waterfront City, dan Sekupang.

Oleh karena itu keberadaan Bandar Udara Hang Nadim Batam di Propinsi Kepulauan Riau, mempunyai peranan yang sangat penting guna menunjang arus lalu lintas Udara. Bandara Hang Nadim mulai beroperasi pada Mei 1995 dengan melayani penerbangan domestik dari Bandar Udara Jakarta, Surabaya, Yogyakarta, Pekanbaru, Padang, Medan, dan beberapa kota di Indonesia. Bandar

Udara Hang Nadim Batam sendiri mempunyai geometri Bandara yang cukup dan lahan yang cukup memadai untuk pesawat berbadan besar dan kapasitas apron yang mampu menampung tiga belas pesawat berbadan lebar (Lihat Gambar 1.5. dan Gambar 1.6.).



Gambar (1.5.) Foto Udara Apron



Gambar (1.6.) Foto Apron

Jenis pesawat yang dilayani Bandar Udara Hang Nadim Batam adalah jenis Boeing 733, Boeing 734, Boeing 732 dan Airbus 320 yang digunakan oleh beberapa maskapai penerbangan lokal seperti Garuda, Air Asia, Merpati, City Link, Batavia, Lion, Sriwijaya, Batavia, Kartika, Mandala. Bandar Udara Hang Nadim Batam merupakan salah satu penunjang dalam pengembangan daerah Batam.

1. 2. Permasalahan

Jumlah pesawat, penumpang, bagasi dan barang yang melalui Bandar Udara Hang Nadim Batam terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. (Lihat Tabel 1.1., Tabel 1.2., Tabel 1.3., Tabel 1.4., dan Tabel 1.5.)

Tabel 1. 1. Data Jumlah Penumpang di Bandar Udara Hang Nadim Tahun 2003 – 2008

No	Tahun	Jumlah Penumpang	
		Datang	Berangkat
1	2003	557,020	573,579
2	2004	948,971	957,149
3	2005	1,050,814	1,000,593
4	2006	1,293,379	1,227,762
5	2007	1,378,919	1,332,933
6	2008	1,296,655	1,267,783

Sumber : Bandar Udara Hang Nadim 2009

Tabel 1. 2. Data Jumlah Pesawat di Bandar Udara Hang Nadim Tahun 2003 – 2008

No	Tahun	Jumlah Pesawat	
		Datang	Berangkat
1	2003	9,927	9,924
2	2004	13,156	13,155
3	2005	13,480	13,482
4	2006	14,288	14,281
5	2007	14,759	14,757
6	2008	13,714	13,714

Sumber : Bandar Udara Hang Nadim 2009

Tabel 1. 3. Data Jumlah Bagasi di Bandar Udara Hang Nadim
Tahun 2003 – 2008

No	Tahun	Jumlah Bagasi (kg)	
		Bongkar	Muat
1	2003	5,309,917.00	6,406,304.00
2	2004	9,030,532.00	10,742,032.00
3	2005	9,462,305.00	10,939,940.00
4	2006	11,575,529.00	13,979,600.00
5	2007	12,406,856.00	14,341,269.00
6	2008	11,492,052.00	13,272,334.00

Sumber : Bandar Udara Hang Nadim 2009

Tabel 1.4. Data Jumlah Barang di Bandar Udara Hang Nadim
Tahun 2003 – 2008

No	Tahun	Jumlah Barang (kg)	
		Bongkar	Muat
1	2003	9,552,545.99	7,104,351.78
2	2004	13,874,297.21	7,629,463.87
3	2005	16,278,545.12	6,248,920.51
4	2006	15,709,473.12	6,863,699.85
5	2007	19,140,734.43	7,920,163.27
6	2008	20,196,322.00	8,224,973.10

Sumber : Bandar Udara Hang Nadim 2009

Tabel 1. 5. Data Jumlah Mail di Bandar Udara Hang Nadim
Tahun 2003 – 2008

No	Tahun	Jumlah Mail (kg)	
		Bongkar	Muat
1	2003	347,320.00	516,905.00
2	2004	382,541.00	362,676.00
3	2005	340,830.00	355,345.00
4	2006	295,707.00	487,813.00
5	2007	354,005.00	190,917.00
6	2008	398,152.00	105,532.00

Sumber : Bandar Udara Hang Nadim 2009

Hal ini sangat berkaitan dengan semakin murahnya harga tiket pesawat sebagai salah satu moda angkutan yang sangat penting di daerah ini, bila di bandingkan dengan menggunakan kapal laut, di tinjau dari segi biaya dan efisiensi waktu, maka pilihan menggunakan pesawat lebih menguntungkan, selain itu dengan melihat potensi yang dimiliki Batam sebagai daerah otorita maka dapat dipastikan jumlah

penumpang dan barang dari tahun ke tahun akan semakin meningkat. Adanya peningkatan jumlah penumpang dan barang dari tahun ketahun mengakibatkan permasalahan yang dihadapi Bandar Udara Hang Nadim Batam juga semakin kompleks.

Permasalahan yang dihadapi saat ini adalah terbatasnya sarana dan prasarana transportasi Udara, baik sarana fisik maupun manajemen transportasinya. Oleh karena itu dibutuhkan studi khusus untuk mengevaluasi sarana dan prasarana yang ada sehingga dapat meningkatkan kemampuan layanan Bandar Udara Hang Nadim Batam.

1. 3. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya pembahasan mengenai studi pengembangan Bandar Udara yang meliputi dua bagian utama, yaitu sisi Udara (*airside*) yang terdiri dari *runway*, *taxiway*, dan *apron*. serta sisi darat (*landside*) yang terdiri dari bangunan terminal, jalan masuk dan tempat parkir. serta fasilitas-fasilitas pendukung Bandar Udara lain yang ada, maka pembahasan hanya dilakukan pada evaluasi potensi daerah, jumlah penumpang, jumlah pesawat, jumlah bagasi dan barang, *runway*, *taxiway*, dan *apron*.

1.4. Tujuan dan Manfaat

Tujuan penulisan tugas akhir ini yaitu menggambarkan perencanaan pengembangan di Bandar Udara Hang Nadim Batam untuk tahun 2028.

Adapun manfaat yang hendak dicapai dari perencanaan pengembangan Bandar Udara Hang Nadim Batam agar pelayanan penumpang yang datang maupun yang akan berangkat dari Bandar Udara Hang Nadim Batam ini lebih dapat ditingkatkan dan dapat berfungsi secara efektif sesuai dengan standar – standar yang berlaku. Selain itu diharapkan dengan adanya perencanaan ini dapat menjadi masukan atau pertimbangan bagi pemerintah daerah setempat dalam pengembangan Bandar Udara Hang Nadim Batam.

