

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pengertian Bandar Udara

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. Sedangkan Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, tentang penerbangan pada pasal 1 ayat 33 bahwa Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat 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 lainnya. Menurut PT (persero) Angkasa Pura, Bandar Udara adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat

2. Profil Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang

Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang bandar udara yang terletak di Pakis, Kabupaten Malang, Jawa Timur, atau 17 km arah timur dari pusat Kota Malang. Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang memiliki dua landasan pacu yang pertama untuk pesawat-pesawat kecil seperti Hercules C-130 dengan panjang 1.500 m, dan yang kedua untuk jenis pesawat besar seperti Boeing 737 dengan panjang 2.300 m.

3. Terminal Penumpang Bandar Udara

Menurut SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Bandar Udara menyatakan bahwa Terminal Penumpang adalah semua bentuk bangunan yang menjadi penghubung sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya, pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari darat ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersial serta harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan.

Fokus dari penelitian ini hanya pada terminal penumpang area keberangkatan di Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang. Penelitian ini berfokus pada terminal keberangkatan penumpang.

B. Penelitian Relevan

Dalam penelitian ini, peneliti memiliki beberapa sumber kajian pustaka dari beberapa peneliti lain, penelitian tersebut antara lain:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

NO.	Nama Peneliti	Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Rio Nurdin, Hayuning Santa Asisi, Y.I Wicaksono, Bagus Hario Setiadji.	2017	Analisis Kelayakan Terminal Penumpang 1A Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta	1. Hasil forecasting tahun 2024 didapatkan penumpang berangkat saat peak hour sebesar 2.943 penumpang per jam dan penumpang datang saat peak hour sebesar 3.189 penumpang per jam. 2. Check in counter minimum yang harus disediakan untuk melayani penumpang peak hour tahun 2014

				<p>adalah 37 loket, sedangkan untuk tahun 2024 adalah 60 loket dengan service time 1,222 menit per penumpang.</p> <p>3. Baggage claim device minimum yang harus disediakan untuk melayani penumpang peak hour tahun 2014 adalah 7 buah, sedangkan untuk tahun 2024 adalah 11 buah.</p> <p>4. Ruang tunggu keberangkatan masih dapat melayani penumpang peak hour tahun 2014 dan tahun 2024 dengan Level Of Service (LOS) kategori Excellent Level Of Comfort.</p>
2.	Lita Yarlina	2012	Analisis Kapasitas	1. Kapasitas terminal penumpang Bandara

			Terminal Penumpang Di Bandar Udara SMB II Palembang	<p>Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II – Palembang termasuk kategori “menengah”.</p> <p>2. Luas hall keberangkatan perlu penambahan berdasarkan perhitungan yang diperlukan saat ini 1320 m² sedangkan eksistingnya 971,18 m².</p> <p>3. Jumlah tempat duduk harus ditambah berdasarkan perhitungan yang dibutuhkan 167 buah sedangkan eksistingnya hanya 104 buah.</p> <p>4. Hasil peramalan jumlah penumpang dengan menggunakan regresi linier dan data time series dari jumlah total tahunan</p>
--	--	--	---	---

				penumpang yang datang dan berangkat di Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II – Palembang rata-rata peningkatannya hanya bertambah 174.631 orang.
3.	Putu Yudhya Pratama, I Gusti Raka Purbanto, I Wayan Suweda	2015	Analisis Kebutuhan Fasilitas Terminal Penumpang Domestik Bandar Udara Ngurah Rai Bali	<p>1. Pengembangan tahap III memang sudah perlu dilakukan karena fasilitas eksisting tahun 2011 sudah tidak dapat melayani dan menampung kegiatan pemrosesan penumpang.</p> <p>2. Hasil perhitungan kebutuhan fasilitas pada pembahasan dijelaskan beberapa fasilitas terminal keberangkatan sudah mencapai titik jenuh seperti area pelataran, hall keberangkatan,</p>

				<p>baggage claim area. Sedangkan tingkat kebutuhan fasilitas tahun 2023 pada terminal kedatangan sesuai dengan standar perhitungan, sudah dalam kondisi jenuh terhadap pengembangan tahap III.</p> <p>3. Perhitungan standar fasilitas terminal penumpang domestik (keberangkatan) pada tahun 2023 masih dapat menampung dan melayani penumpang. Titik jenuh area terminal keberangkatan domestik terjadi pada tahun 2028. Sedangkan titik jenuh untuk terminal kedatangan terjadi pada tahun 2016.</p>
--	--	--	--	---

4.	Avindra Hilmi Afif	2017	Evaluasi Terminal Keberangkatan Domestik Bandar Udara Internasional Hang Nadim Batam	<p>1. Jumlah Check-in counter eksisting ialah 31, pelayanan minimum berdasarkan standar pada SNI 03-7046-2004 dengan data penumpang pada saat peak hour ialah 45 dan pelayanan berdasarkan waktu maksimum ialah 75 loket check-in. Perhitungan penumpang dengan waktu rata-rata penumpang per hari hasilnya ialah 22 loket untuk waktu minimum dan 34 loket untuk waktu pelayanan maksimum. Hasil loket saat peak hour sangat banyak pada maskapai penerbangan Lion Air.</p>
----	-----------------------	------	--	--

				<p>2. Jumlah security check-in pada kondisi eksisting ialah 4 buah, dengan teori antrian FIFO maka kebutuhannya ialah 5 untuk waktu pelayanan minimum dan 5 untuk waktu pelayanan maksimum saat terjadi peak hour. Berdasarkan perhitungan SNI 03-7046-2004 dibutuhkan 6 security check-in.</p> <p>3. Kapasitas Ruang Tunggu Keberangkatan Pada ruang tunggu A3-A4 (Citilink) dapat melayani 342 penumpang duduk dan 322 penumpang berdiri jadi total dapat melayani 666 penumpang sedangkan jumlah</p>
--	--	--	--	---

				<p>penumpang saat peak hour pada ruang tunggu tersebut ialah 784 penumpang. Untuk ruang tunggu A5 (Garuda Indonesia) dapat melayani 120 penumpang duduk dan 172 penumpang berdiri jadi total dapat melayani 292 penumpang, jumlah penumpang saat peak hour pada ruang tunggu tersebut ialah 219 penumpang. Dan untuk ruang tunggu A6-A9 dapat melayani 540 penumpang duduk dan 710 penumpang berdiri jadi total dapat melayani 1250 penumpang sedangkan jumlah penumpang saat peak hour pada ruang</p>
--	--	--	--	--

				<p>tunggu tersebut ialah 1377 penumpang.</p> <p>4. Dari perhitungan LOS (Level of Service) ruang tunggu untuk Garuda Indonesia masuk dalam kategori LOS A (Excellent level of comfort) yang berarti bahwa kinerja ruang tunggu sangat baik dalam melayani jumlah penumpang pada saat peak hour. Ruang Tunggu A3 dan A4 untuk Citilink berada pada kategori LOS D (condition acceptable for short periods time) saat terjadinya peak hour yang berarti bahwa kinerja ruang tunggu masih belum maksimal dalam melayani jumlah penumpang pada saat</p>
--	--	--	--	---

				<p>peak hour. Sedangkan untuk ruang tunggu A6-A9 berada pada kategori LOS B yang berarti kinerja ruang tunggu termasuk nyaman jika penumpang berada saat terjadi peak hour.</p> <p>5. Forecasting Penumpang 10 Tahun ke Depan Pertumbuhan penumpang bandara yang dilakukan berdasarkan prosentase rata-rata penumpang per tahun ialah 9,6 %.</p> <p>6. Kebutuhan Check-in counter, Security check-in, dan Ruang Tunggu Keberangkatan pada 2028 Berdasarkan SNI 03-7046-2004 kebutuhan loket check-in total untuk</p>
--	--	--	--	--

				<p>waktu pelayanan minimum ialah 128 loket dan 216 untuk waktu pelayanan maksimum. Jumlah banyak tersebut didominasi oleh maskapai penerbangan Lion Air dan Citilink, dengan Lion Air membutuhkan 53 loket, Citilink membutuhkan 40 untuk waktu pelayanan minimum dan Lion Air 89 loket Citilink 67. Sedangkan jika dihitung menggunakan waktu rata-rata harian maka dibutuhkan 55 loket untuk waktu pelayanan minimum dan 93 untuk waktu pelayanan maksimum. untuk</p>
--	--	--	--	---

				<p>waktu pelayanan maksimum. Untuk Kebutuhan luasan ruang tunggu Citilink membutuhkan 3458,5 m² , Ruang Tunggu Garuda Indonesia membutuhkan 969,5 m² , dan untuk Lion, Wings, Batik, Sriwijaya, Malindo , dan NAM Air membutuhkan 7111,96 m² . Untuk Security check-in yang berdasarkan teori antrian FIFO dibutuhkan 12 Security check-in untuk waktu pelayanan minimum dan 14 untuk waktu pelayanan maksimumnya. Sedangkan berdasarkan rumusan dari SNI dibutuhkan</p>
--	--	--	--	---

				16 buah security checkin.
--	--	--	--	---------------------------

Sumber: Peneliti

Perbedaan penelitian peneliti dengan penelitian terdahulu, penelitian ini hanya berfokus pada 3 poin pembahasan yaitu mengenai menghitung kesamaan luas ruang tunggu keberangkatan terminal penumpang di Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang dengan SKEP/77/VI/2005, menghitung kapasitas ruang tunggu keberangkatan terminal penumpang Bandar Udara Abdulrachman Saleh Malang saat peak hour, serta kesesuaian jumlah tempat duduk di terminal keberangkatan penumpang berdasarkan SKEP/77/VI/2005.

C. Kerangka Pemikiran

Jumlah penumpang yang menggunakan jasa transportasi udara semakin meningkat. Peningkatan jumlah penumpang secara langsung akan mempengaruhi luas dan kapasitas yang terdapat di terminal Bandar Udara tersebut.

Oleh karena itu, untuk melakukan evaluasi terhadap luas dan kapasitas di terminal Bandar Udara dapat dilakukan dengan menggunakan metode Analisis data jumlah penumpang untuk mendapatkan data jumlah penumpang pada saat peak hour (waktu sibuk).

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

