

Operasional Yogyakarta International Airport, akankah Bandar Udara Adisutjipto Digunakan?

(Operational Yogyakarta International Airport, will Adisutjipto Airport be Used?)

DANNY SETIAWAN

ABSTRAK

Telah beroperasinya Yogyakarta International Airport (YIA) menggantikan Bandar Udara Adisutjipto (JOG) sejak tahun 2019, menjadi pertanyaan bagi masyarakat akan digunakan untuk apakah Bandar Udara Adisutjipto? dengan menggunakan metode analisis review kebijakan, maka akan dilihat aspek regulasi dan tata ruang terhadap Bandar Udara Adisutjipto. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Bandar Udara Adisutjipto yang terdiri dari 2 Terminal akan direncanakan untuk: Terminal A sebagai heritage kuliner dan Terminal B dioperasikan sebagai aktivitas penerbangan pesawat jenis propeller, sementara itu lahan parkir bandar udara akan digunakan sebagai kawasan peruntukan permukiman, hal ini sesuai dengan struktur Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) yang mengamankan pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD).

Kata kunci: Bandar Udara, Rencana Tata Ruang, *Transit Oriented Development*

ABSTRACT

The operation of Yogyakarta International Airport (YIA) has replaced Adisutjipto Airport since 2019, so the question for the community will be used for what is Adisutjipto Airport? by using the policy review analysis method, the aspects of regulation and spatial planning on Adisutjipto Airport will be seen. The results showed that Adisutjipto Airport consisting of 2 terminals would be planned for Terminal A as culinary heritage and Terminal B being operated as a propeller-type aircraft flight activity, while the airport parking lot would be used as a residential designation area, this was in accordance with the structure Regional Spatial Planning (RTRW) of the Special Region of Yogyakarta (DIY) which mandates the development of Transit-Oriented Development (TOD).

Keywords: Airport, Spatial Plan, *Transit Oriented Development*

PENDAHULUAN

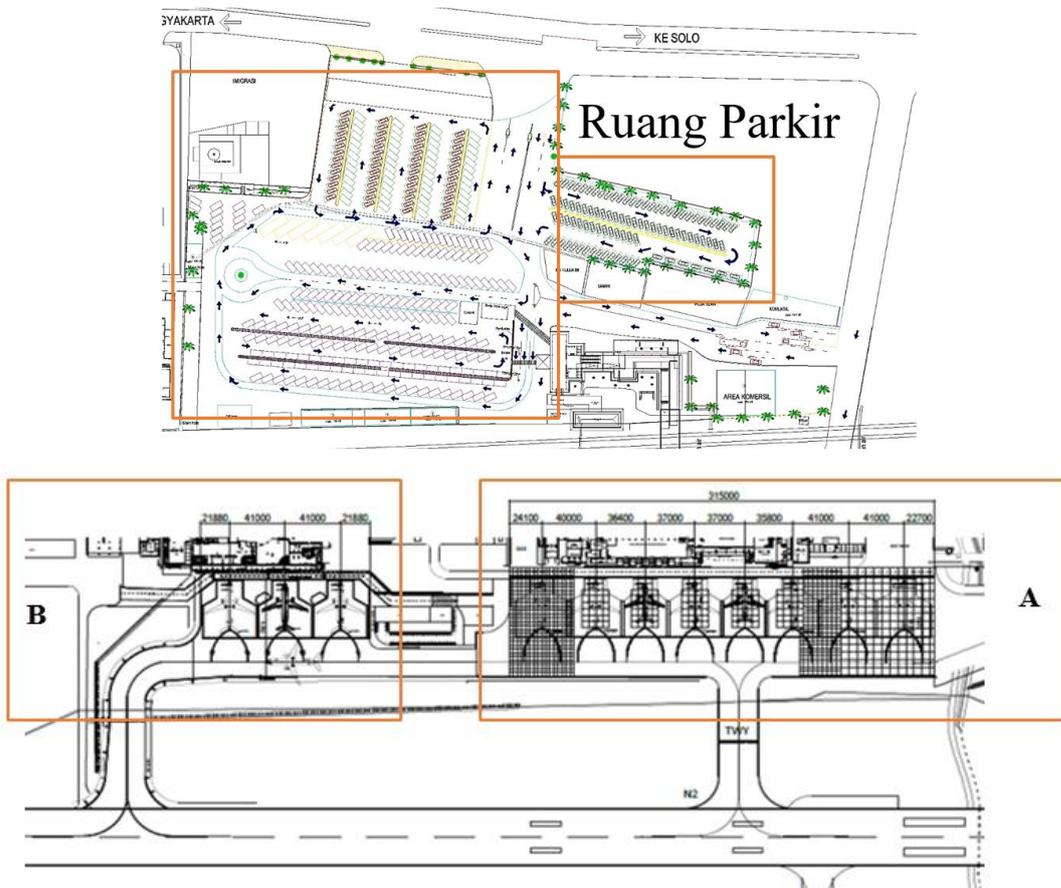
Bandar Udara memiliki peranan penting sebagai salah satu gerbang utama kegiatan perekonomian berupa mobilisasi pergerakan barang dan jasa, pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan prasarana yang dapat memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara. Bandar udara Adisutjipto Yogyakarta (JOG) merupakan *civil enclave* milik TNI Angkatan Udara yang dibangun tahun 1938 dan dirancang untuk penerbangan militer lebih dari 40 tahun.

Bandar udara Adisutjipto berdiri dengan lahan seluas 88.690 m², dengan dua landasan pacu meliputi komersil dan non komersil. Pengoperasian Adisutjipto melayani dua jenis penerbangan, yaitu penerbangan terjadwal dan penerbangan tidak terjadwal. Dahulu bandar udara ini merupakan lapangan udara militer, namun penggunaannya diperluas untuk kepentingan sipil yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I dengan kapasitas normal bandar udara sebanyak 1,2 sampai 1,5 juta penumpang per-tahun. Kondisi saat ini, setiap tahunnya terjadi kenaikan jumlah penumpang pesawat pada Bandar Udara Adisutjipto rata-

rata sebesar 13% (dari tahun 2008-2017) (Setiawan, 2019).

Meningkatnya jumlah penumpang pesawat pada Bandar Udara Adisutjipto juga berdampak pada kebutuhan lahan terminal dan parkir bagi penumpang yang menunggu keberangkatan dan memarkir kendaraannya baik untuk megantar, memarkir kendaraan untuk beberapa hari, dan atau penjemput (Gambar 1). Hal ini menyebabkan semakin diperlukannya pengembangan terminal dan ruang parkir yang mencukupi pada saat waktu puncak kedatangan atau keberangkatan penumpang pesawat (Setiawan, 2019 dan Fitriada, 2019). Pengembangan yang dilakukan untuk perluasan Bandar Udara Adisucipto telah mencapai batas, keterbatasan lahan untuk perluasan pengembangan Bandar Udara Adisucipto menjadi masalah utama. Dengan berbagai pertimbangan tersebut maka pemerintah pusat yang diwakili oleh Menteri Perhubungan bersama dengan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta memutuskan untuk memindahkan Bandar Udara ke Kabupaten Kulon Progo, tepatnya di Kecamatan Temon. Bandar Udara baru ini

diberi nama *Yogyakarta International Airport* (YIA), sementara untuk Bandar Udara Adisucipto hanya difungsikan sebagai pangkalan militer TNI Angkatan Udara. Bandar Udara YIA telah beroperasi sejak 29 April 2019, berbagai pihak maskapai telah berpindah aktivitas di Bandar Udara YIA dan sampai dengan 29 Maret 2020 seluruh operasional telah berpindah penuh ke Bandar Udara YIA. Dan saat ini Bandar Udara Adisutjipto tidak lagi berfungsi melayani penerbangan sebagaimana biasanya, berdasarkan kondisi tersebut perlu dilakukan penyelesaian permasalahan bagi fasilitas terminal bandar udara, lahan parkir kendaraan bermotor yang ada di Bandara Adisutjipto dan kegiatan lebih lanjut dengan mempertimbangkan aspek kebijakan oleh operator dan regulator, sehingga didapatkan analisis rencana pengembangan seperti apa yang akan dilakukan pada Bandar Udara Adisutjipto dan hal ini akan menjadi tujuan penelitian. Hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat kepada masyarakat terkait perpindahan bandar udara dan potensi pengembangan yang akan dilakukan.



GAMBAR 1. Fasilitas Terminal dan Parkir Kendaraan Bermotor pada Bandar Udara Adisutjipto (Sumber: PT. Angkasa Pura I - Yogyakarta, 2019)

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis review kebijakan, yaitu dengan melihat aspek regulasi dan tata ruang terhadap Bandar Udara Adisutjipto. Tujuan dari metode ini adalah untuk melakukan integrasi dan koordinasi kebijakan antar sektor dalam penyusunan kebijakan tata ruang dan memperoleh solusi sinergis, terintegrasi dalam mewujudkan upaya penataan ruang yang terintegrasi (Wikantiyoso, 2017). Data dalam penelitian ini dibedakan menjadi data primer dan data sekunder. Data primer dilakukan dengan menggunakan teknik survei wawancara yaitu dengan mencari responden, dalam hal ini responden terdiri dari 3 instansi yaitu Manajemen PT Angkasa Pura I – Yogyakarta, Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kab. Sleman dan Dinas Perhubungan Provinsi DIY. Sementara pada data sekunder dilakukan dengan *review* regulasi berupa peraturan terkait yaitu (Gubernur DIY, 2019) tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DIY tahun 2019-2039, (Menteri Agraria dan Tata Ruang RI, 2017) tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, (Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kab. Sleman, 2019) tentang Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Koridor Pintu Masuk Bandara Adisutjipto.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dengan direncanakannya pemindahan Bandar Udara Adisutjipto ke Bandar Udara YIA pada tahun 2020, dapat dipastikan bahwa Bandar Udara Adisutjipto tidak dapat dioperasikan lagi sebagai penerbangan komersil. Berdasarkan hasil wawancara oleh *Sales & Business Development Senior Manager*, PT. Angkasa Pura I, terdapat rencana alih pemanfaatan Bandara Udara Adisutjipto yaitu: pada Terminal A akan direncanakan sebagai heritage kuliner dan pada Terminal B direncanakan sebagai aktivitas penerbangan TNI Angkatan Udara (AU) dan direncanakan sebagai penerbangan propeller (pesawat baling – baling), sementara pada lahan parkir kendaraan bandar udara akan direncanakan

parkir pengunjung heritage kuliner, parkir bus pariwisata, *park and ride*, dan angkutan penerus dari bandar udara ke pusat Kota Yogyakarta, dengan dilayani Bus Trans Jogja. Berdasarkan informasi hasil wawancara tersebut, maka selanjutnya dilakukan analisis dengan melihat regulasi terkait, apakah rencana alih fungsi terminal dan lahan parkir kendaraan bandar udara Adisutjipto dapat dilaksanakan sebagaimana yang telah direncanakan atau dicantumkan dalam regulasi.

1. Terminal A dan B Bandara Adisutjipto

Direncanakannya Terminal B Bandar Udara Adisutjipto sebagai penerbangan TNI AU dan penerbangan propeller (pesawat baling – baling), maka hal ini sebagaimana yang terjadi atau contoh pada aktivitas penerbangan di Bandar Udara Halim Perdana Kusuma Jakarta (HLP) yang juga merupakan *civil enclave* milik TNI Angkatan Udara. Aktivitas Bandar Udara HLP tidak hanya digunakan sebagai penerbangan Militer dan Propeller (jarak dekat), akan tetapi digunakan juga sebagai aktivitas penerbangan Komersil (jarak jauh) sejak tahun 2014, dengan tujuan untuk mengalihkan penerbangan dari Bandar Udara Soekarno Hatta (CGK), hal ini dikarenakan aktivitas penerbangan di CGK yang dinilai begitu padat, sehingga terjadinya pembagian aktivitas penerbangan atau maskapai. Aktivitas penerbangan militer dan komersil dalam satu bandar udara dinilai memiliki dampak negatif, yaitu penundaan waktu terbang (*delay*) bagi penerbangan komersil akibat adanya penerbangan militer dalam menggunakan landasan pacu (*runway*), sehingga diperlukan adanya pengaturan penyesuaian pergerakan pesawat komersil yang lebih efisien (Wibowo, dkk, 2015 dan Setiawan, 2019). Aksesibilitas dan waktu tempuh menuju Bandara dari pusat kota menjadi harapan bagi penumpang pesawat, hal ini dikarenakan penumpang pesawat menginginkan waktu tempuh yang pasti menuju bandara, sehingga ketersediaan moda transportasi penghubung harus memberikan kepastian waktu tempuh agar tidak terjadi keterlambatan dalam penerbangan (Alber, 1971, Setiawan, 2017 dan Miharja dan Puspaningrum, 2017). Dalam perspektif ekonomi, apabila rencana diberlakukannya penerbangan propeller di Bandar Udara Adisutjipto, tentu akan sangat potensial, hal ini dapat dilihat dari data pergerakan pesawat saat

Bandar Udara Adisutjipto beroperasi yaitu dalam 1 hari dapat melayani pergerakan kedatangan 95 pesawat dan keberangkatan 68 pesawat dari dan ke Bandar Udara Adisutjipto.

Direncanakannya Terminal A Bandar Udara Adisutjipto sebagai Heritage Kuliner, namun apabila akan dikembangkan dan digunakan sebagai optimalisasi pengoperasian penerbangan propeller dan komersil maka pemanfaatan bandar udara harus sesuai dengan kapasitas dan daya tampung maksimum yaitu 1,72 juta penumpang/tahun, sehingga kinerja pelayanan bandar udara tetap stabil dan nyaman.

2. Parkir Kendaraan Bermotor Bandara Udara Adisutjipto

Berdasarkan rencana Pola Ruang (Gubernur DIY, 2019), lahan parkir Bandar Udara Adisutjipto dapat dimanfaatkan sebagai Kawasan Peruntukan Permukiman dan diamanatkan sebagai pengembangan Kawasan Berorientasi Transit/*Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan sekitar Stasiun Kereta Api Maguwo. TOD adalah kawasan yang ditetapkan dalam rencana tata ruang sebagai kawasan terpusat pada integrasi intermodal dan antarmoda yang berada pada radius 400 meter sampai dengan 800 meter dari simpul transit moda angkutan umum massal yang memiliki fungsi pemanfaatan ruang campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi (Menteri Agraria dan Tata Ruang RI, 2017). Berdasarkan hal tersebut, lahan parkir Bandar Udara Adisutjipto dapat dimanfaatkan sebagai kawasan peruntukan permukiman yang memiliki model pengembangan sebagai kawasan TOD karena berada pada radius 800 meter dari Stasiun Kereta Api Stasiun Maguwo (Gambar 2).

Pemanfaatan ruang pada lokasi parkir Bandar Udara Adisutjipto dapat dilihat dalam Peraturan (Bupati Sleman, 2017) tentang Pengendalian Pemanfaatan Ruang, lokasi lahan parkir Bandar Udara Adisutjipto berada pada SPU-2: Sarana Pelayanan Umum Transportasi. Ketentuan kegiatan dan penggunaan lahan (ITBX) pada SPU-2: Sarana Pelayanan Umum Transportasi tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pemanfaatan ruang yang diizinkan meliputi: perumahan (rumah dinas), perdagangan dan jasa (jasa bengkel, garasi bus/kendaraan, penitipan kendaraan, SPBU, SPBE, jasa travel, jasa logistic), pelayanan

umum (klinik, pusat informasi, terminal, stasiun, lapangan parkir umum, dan rest area), ruang terbuka hijau (jalur hijau dan taman), ruang terbuka non hijau (lapangan olahraga), dan peruntukan khusus (pengolahan air baku).

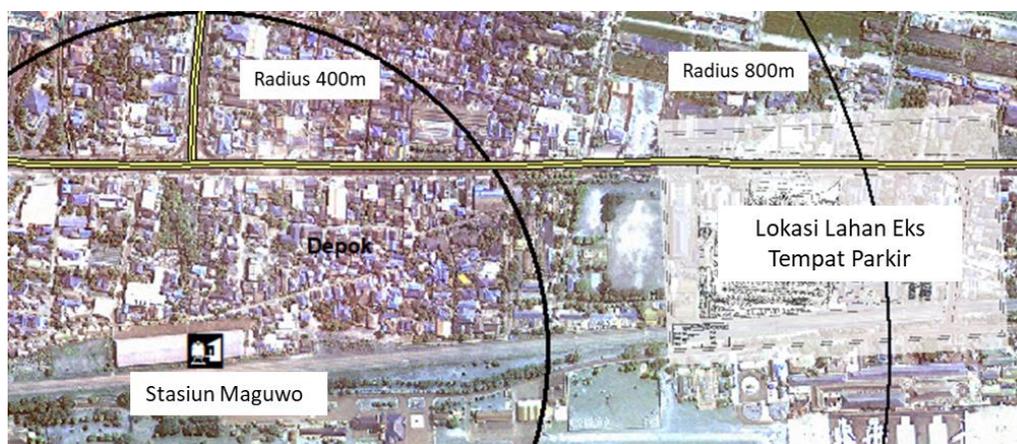
2. Pemanfaatan ruang yang diizinkan secara terbatas meliputi: perumahan (*guest house*), perdagangan dan jasa (pertokoan, cafetarian, restoran, supermarket), perkantoran dan pelayanan umum (kantor pemerintahan, perkantoran swasta, kantor kesehatan dan sosial), ruang terbuka non hijau (taman bermain dan taman parkir), dan peruntukan khusus (instansi kepolisian).
3. Pemanfaatan ruang yang memerlukan izin penggunaan bersyarat meliputi: perdagangan dan jasa (toko minuman beralkohol, jasa perawatan barang, penitipan hewan), ruang terbuka hijau (hutan kota), dan peruntukan khusus (TPS, menara telekomunikasi dan sumur dalam).
4. Pemanfaatan ruang yang tidak diizinkan meliputi: perumahan (rumah tunggal, rumah deret, townhouse, rusunawa, apartemen, asrama, rumah kost, panti jompo, panti asuhan), perdagangan dan jasa (diskotik, pasar tradisional, hypermarket, peralatan rumah tangga, perlegkapan dan penitipan, alat dan bahan farmasi, bisnis lapangan olahraga, studio keterampilan, bioskop, resort), industry (makanan, minuman, komestik, tekstil, peternakan, produk logam, peralatan mesin), pelayanan umum (sekolah, perguruan tinggi, rumah sakit, laboratorium, gedung olahraga, gedung serbaguna), ruang terbuka hijau (pemakaman), peruntukan lainnya (pertanian), dan peruntukan khusus (daur ulang sampah, penimbunan barang bekas, pembangkit gardu listrik, instansi militer, dan irigasi).
5. Ketentuan intensitas pemanfaatan ruang meliputi: KDB maksimal (jalan arteri 50%, jalan kolektor 50%, jalan lokal/lingkungan 50%), KLB maksimal (jalan arteri 1, jalan kolektor 1, jalan lokal/lingkungan 0,5), KDH minimum 20%, dan Sempadan Jalan (jalan arteri 22 meter, jalan kolektor 12,5 meter, jalan lokal 10-15 meter, dan jalan lingkungan 3-8 meter).

Lokasi tempat parkir Bandara Adisutjipto berdasarkan (Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kab. Sleman, 2019) koridor pintu masuk Bandara Adisutjipto berada pada blok

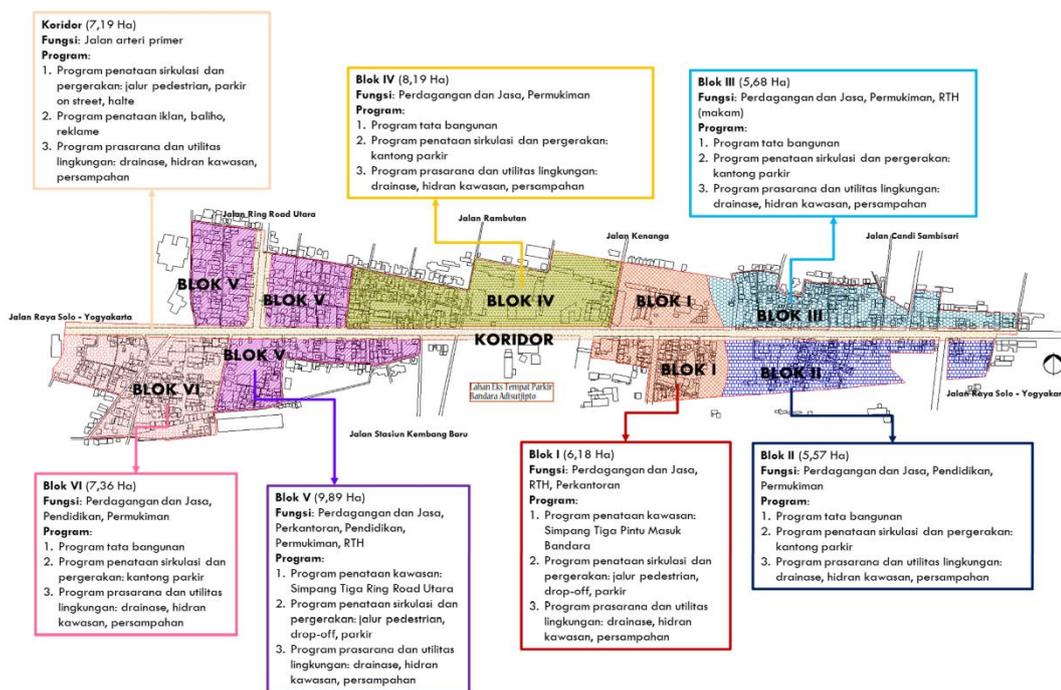
yang tidak dalam prioritas penanganan. (Gambar 3) Blok prioritas terdekat dari Lahan Tempat Parkir Bandara Adisutjipto adalah Blok I dan Blok IV. Blok I berupa penggal jalan sepanjang ± 260 m dari simpang tiga Hotel Platinum ke arah timur dan ± 164 m ke arah utara dan selatan jalan Laksda Adisucipto. Merupakan blok paling padat diantara blok lainnya di wilayah perencanaan. Terdapat berbagai fungsi pelayanan publik dan menjadi tempat masyarakat beraktivitas mulai dari pejalan kaki, PKL, parkir, pengguna angkutan umum. Sedangkan Blok IV berupa penggal jalan dari Hotel Platinum sepanjang ± 600 m

ke arah barat. Berada di utara Jalan Laksda Adi Sucipto. Blok IV merupakan blok yang potensial berkembang dengan cepat. Blok dengan dominasi fungsi perdagangan dan jasa. Permukiman berada dibelakang fungsi perdagangan dan jasa.

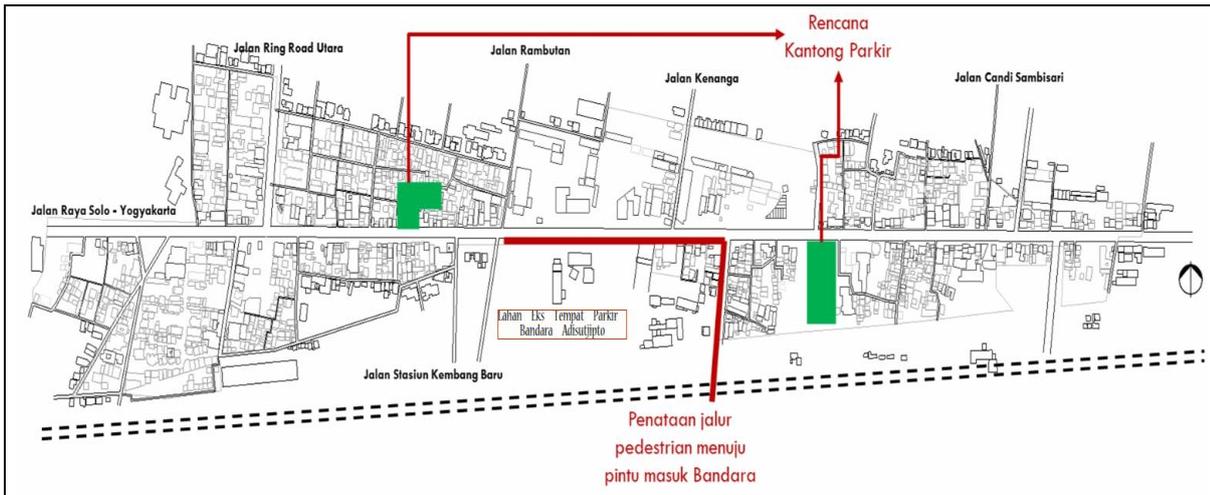
Rencana pemanfaatan ruang pada lokasi lahan tempat parkir Bandara Adisutjipto berdasarkan (Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kab. Sleman, 2019) koridor pintu masuk Bandara Adisucipto adalah sebagai Jalur Pedestrian menuju pintu masuk Bandar Udara, tempat parkir, dan tempat berkumpul evakuasi darurat (Gambar 4, Gambar 5, dan Gambar 6).



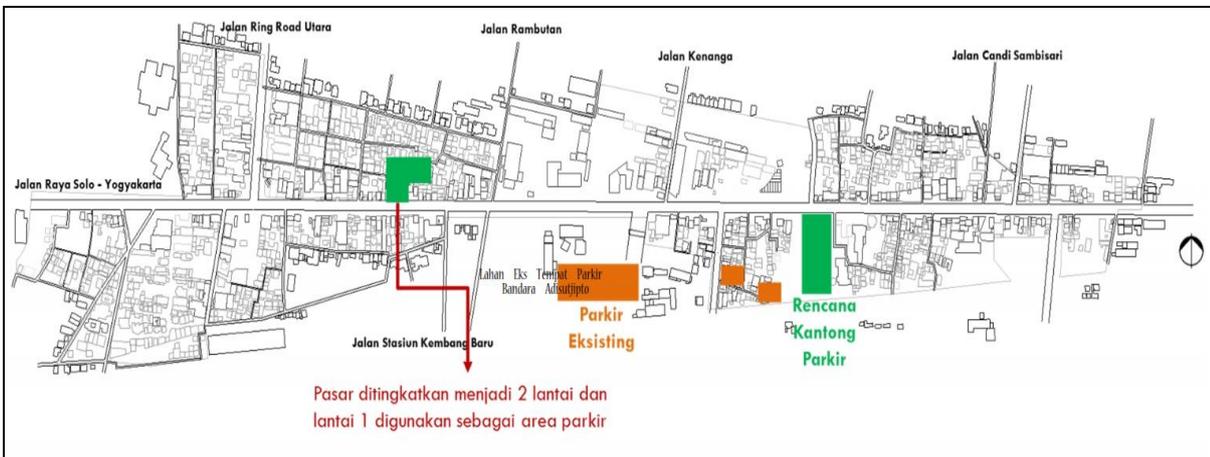
GAMBAR 2. Lokasi Lahan Pakrir Bandar Udara Adisutjipto berdasarkan Radius Kawasan Berorientasi Transit Stasiun Kereta Api Stasiun Maguwo (Sumber: Gubernur DIY, 2019 dan Menteri Agraria dan Tata Ruang RI, 2017)



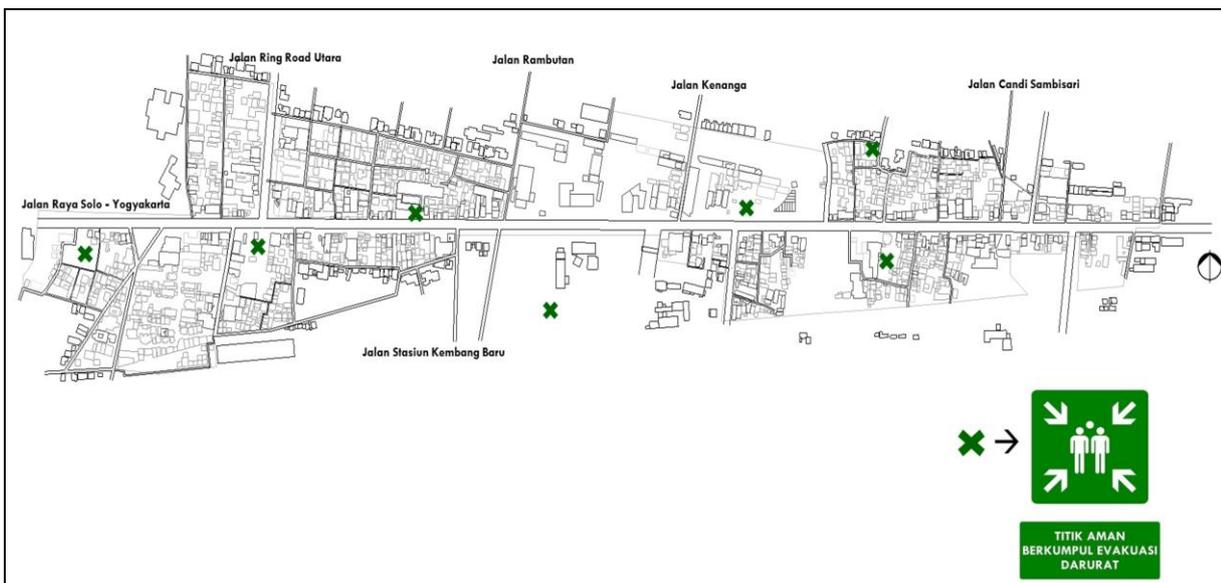
GAMBAR 3. Blok Prioritas RTBL Koridor Pintu Masuk Bandar Udara Adisutjipto (Sumber: Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kab. Sleman, 2019)



GAMBAR 4. Rencana Penataan Jalur Pedestrian RTBL Koridor Pintu Masuk Bandar Udara Adisutjipto (Sumber: Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kab. Sleman, 2019)



GAMBAR 5. Rencana Sistem Parkir RTBL Koridor Pintu Masuk Bandar Udara Adisutjipto (Sumber: Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kab. Sleman, 2019)



GAMBAR 6. Rencana Sistem Penyelamatan / Evakuasi RTBL Koridor Pintu Masuk Bandar Udara Adisutjipto (Sumber: Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kab. Sleman, 2019)

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis pemanfaatan terminal dan lahan parkir kendaraan bermotor pada Bandar Udara Adisutjipto (JOG) yang tidak beroperasi lagi dan telah berpindah menjadi Bandar Udara Yogyakarta International Airport (YIA), maka: pada terminal A dan B masih sangat berpotensi untuk digunakan sebagai penerbangan propeller dan komersil, namun apabila akan di optimalkan penerbangan pada Bandar Udara Adisutjipto, kapasitas yang diberlakukan sebaiknya mengacu daya tampung bandara yaitu 1,72 juta penumpang/tahun. Lahan parkir kendaraan bermotor dapat dimanfaatkan sebagai lahan parkir penumpang pesawat dan digunakan sebagai kawasan peruntukan permukiman sebagaimana yang dipersyaratkan dalam Peraturan (Bupati Sleman, 2014) tentang Pengendalian Pemanfaatan Ruang.

DAFTAR PUSTAKA

- Alber, R., Adam, J., dan Gould, P., (1971). *Spatial Organization*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, NJ.
- Bupati Sleman, (2017). *Peraturan Bupati Sleman Nomor 44 Tahun 2017 Tentang Pengendalian Pemanfaatan Ruang*, Yogyakarta.
- Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kab. Sleman, (2019). *Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Koridor Pintu Masuk Bandara Adisutjipto*, Yogyakarta.
- Fitrada, A.G., (2019). *Investigating the Impact of Airport Relocation on the Transport Network in Special Region of Yogyakarta, Indonesia*, Journal of The Civil Engineering Forum, Vol. 5, No. 2 (May 2019), Hal. 93-104, Yogyakarta.
- Gubernur DIY, (2019). *Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2019 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2019 – 2039*, Yogyakarta.
- Menteri Agraria dan Tata Ruang RI, (2017). *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertahanan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*, Jakarta.
- Miharja, M., dan Puspaningrum, D., (2017). *The Potency of Halim Perdana Kusuma Airport Development as Commercial Airport*, Jurnal Teknik Sipil, Vol. 24, No. 1, Hal. 19-26, 2017, Bandung.
- PT. Angkasa Pura I – Yogyakarta, (2019). *Fasilitas Terminal dan Parkir Kendaraan Bermotor pada Bandar Udara Adisutjipto*, Yogyakarta.
- Setiawan, D., (2017). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi dengan Mempertimbangkan Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) Penumpang Menuju New Yogyakarta International Airport (Studi Kasus: Kereta Api, Kendaraan Umum dan Kendaraan Pribadi)*, Tesis MSTT UGM, 2017, Yogyakarta.
- Setiawan, D., (2019). *Analisis Kapasitas Apron dan Ruang Tunggu Keberangkatan Penumpang Pesawat pada New Yogyakarta International Airport*, Jurnal Semesta Teknik, Vol. 22, No.1, Hal. 31-40, Mei 2019, Yogyakarta.
- Wibowo, A.H., Ramadhan, R.D., Riyanto, B., dan Yulipriyono, E., (2015). *Analisis Kapasitas Bandara Halim Perdana Kusuma Sebagai Bandara Komersil*, Jurnal Karya Teknik Sipil, Vol. 4, No. 4, Hal. 172-188, 2015, Semarang.
- Wikantiyoso, R., (2017). *Implementasi On Map Policy dalam Penataan Ruang Berkelanjutan*, Seminar Nasional Teknik FST-UNDANA, 2017, Kupang.

PENULIS:

Danny Setiawan

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Teknologi

Yogyakarta, Jalan Glagahsari No. 63, Kampus
2 UTY, Yogyakarta.

Email: danny.setiawan@staff.uty.ac.id