

Strategi Pengoptimalan Infrastruktur Pendukung Pariwisata Berkelanjutan

Mentari Pratami^{a,1}, Balqis Febriyantina Gunari^{b,2}, Valendya Rilansari^{a,3}

¹mentari.pratami@staff.itera.ac.id 1, ²balqisfebriyantina@gmail.com 2, ³valendya.rilansari@staff.itera.ac.id 3

^a ¹ Program Studi S1 Perencanaan Wilayah dan Kota, Jurusan Teknologi Infrastruktur dan Kewilayahan, Jl. Jati Agung, Lampung Selatan 35365.Indonesia

^b ² Kementerian PUPR, BPIW, Jl. Jl. Pattimura No. 20 Kebayoran Baru Jakarta Selatan 12110. Indonesia

Abstract

Banyuwangi Regency is located the easternmost of Java Island and is directly adjacent to Situbondo Regency in the north, the Bali Strait in the east, the Indian Ocean in the south and Jember Regency and Bondowoso Regency in the west. The development of the tourism sector is closely related and dependent on the available infrastructure development. However, the infrastructure related to tourism is inadequate. One of the infrastructures that is still not evenly developed is air transportation. Good transportation will increase visits to tourist areas, and attractive tourist objects will also increase the number of trips. Banyuwangi Regency is known for its domination of tourist destinations in each sub-district consisting of natural tourist destinations or mass tourism. Ijen Tourism Destinations which is one of the leading attractions in Banyuwangi included into (Triangle of Gold) and the Festival international scale contained in Ijen tourist destinations. The fact is that the availability of supporting infrastructure for tourism activities is still minimal in Ijen tourism in Licin District. The purpose of this study examines the strategies to optimize air transport infrastructure in sustainable tourism. The research method is quantitative analysis to calculate airport capacity requirements for the projection of the next 20 years, Qualitative analysis to identify the feasibility of both land and air facilities, as well as airport connectivity analysis which describes the spatial conditions of public transport serving Blimbingsari Airport. This study is expected to help the government or stakeholders in optimizing infrastructure, especially air transportation to support tourism mobility.

Keyword: air transport infrastructure, sustainable tourism, tourism mobility

I. PENDAHULUAN

Kabupaten Banyuwangi terletak di ujung paling timur Pulau Jawa dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Situbondo di utara, Selat Bali di timur, Samudera Hindia di selatan serta Kabupaten Jember dan Kabupaten Bondowoso di barat. Luas Kabupaten Banyuwangi yaitu 5.782,50 km² yang terdiri dari 25 kecamatan, sebelumnya 24 kecamatan. jumlah penduduknya tahun 2016 adalah 1.599.811 jiwa, dengan perbandingan jumlah penduduk berjenis kelamin laki-laki dan perempuan secara berturut-turut adalah 795.976 jiwa dan 803.835 jiwa (BPS Kabupaten Banyuwangi, 2017). Kebijakan tata ruang Wilayah Kabupaten Banyuwangi, seperti RPJMD Kabupaten Banyuwangi tahun 2016-2021 yang menyebutkan Visi Kabupaten Banyuwangi tahun 2005-2025 adalah "Kabupaten Banyuwangi yang religius, sejahtera, mandiri berbasis agrobisnis dan ekowisata terpadu." Hal ini memperkuat pariwisata sebagai basis pembangunan wilayah Kabupaten Banyuwangi yang terlihat dari persebaran lokasi pengembangan destinasi wisata yang terdapat di tiap kecamatan yang terdiri dari destinasi wisata jenis wisata alam ataupun wisata mass tourism.

Persebaran lokasi wisata di Kabupaten Banyuwangi telah tercantum jelas di dalam berbagai peraturan kebijakan, seperti RIPPARNAS (Rencana Induk Kepariwisata Nasional) 2010-2025 menjelaskan lokasi pariwisata di Kabupaten Banyuwangi yang termasuk dalam KSPN (Kawasan Strategis Pariwisata Nasional), RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kabupaten Banyuwangi Tahun 2011-2031, dan dokumen kebijakan lainnya sebagai beberapa sumber untuk memperoleh isu yang akan diambil untuk menentukan proses perencanaan dan target Kabupaten Banyuwangi ke depannya.

Unsur penting dalam pengembangan pariwisata adalah melalui penyediaan infrastruktur untuk mendukung kegiatan wisatawan dalam berwisata. Faktanya bahwa kondisi pariwisata di Kabupaten Banyuwangi terdapat berbagai potensi ataupun permasalahan terkait kondisi kualitas maupun kuantitas infrastruktur dasar. Infrastruktur tersebut diantaranya adalah transportasi darat, transportasi laut, transportasi udara, air bersih, drainase, air limbah, persampahan, telekomunikasi, energi dan listrik, serta fasilitas umum dan fasilitas sosial pendidikan dan kesehatan. Selain itu Wisata Ijen juga termasuk ke dalam rencana pengembangan

pariwisata di Kabupaten Banyuwangi yang merupakan salah satu wisata unggulan (termasuk ke dalam Segi Tiga Gold). Namun faktanya ketersediaan infrastruktur pendukung kegiatan pariwisata masih minim di wisata Ijen yang berada di Kecamatan Licin. Hal ini menyebabkan perlunya perencanaan infrastruktur yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan penunjang kegiatan pariwisata di Kabupaten Banyuwangi.

Pemenuhan kebutuhan untuk mendukung kegiatan pariwisata di Kabupaten Banyuwangi masih terus dikembangkan dan dibangun oleh Pemerintah Kabupaten Banyuwangi. Pemenuhan kebutuhan seperti infrastruktur yang sesuai untuk pendukung kegiatan pariwisata sebagai unsur penting agar basis pariwisata yang ada terus berlanjut. Adapun infrastruktur terkait pendukung pemenuhan kebutuhan kegiatan pariwisata ditentukan berdasarkan teori terkait kepariwisataan, seperti UU Kepariwisata No. 10 Tahun 2009 hal. 22-23, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata Republik Indonesia dan UNESCO tahun 2009 hal. 1, penelitian oleh Suwanto, 2004;21 dalam buku Dasar-Dasar Pariwisata, Sastrayuda, 2010 dalam Strategi Pengembangan dan Pengelolaan *Resort And Leisur*, maka diperoleh kesimpulan bahwa infrastruktur pendukung kegiatan pariwisata, diantaranya adalah transportasi, air bersih, telekomunikasi, listrik, kesehatan lingkungan, air limbah, dan persampahan. Analisis mendalam akan dilakukan pada infrastruktur pendukung kegiatan pariwisata.

Penelitian ini akan fokus pada salah satu jenis pengembangan infrastruktur untuk mengoptimalkan pariwisata berkelanjutan di Kabupaten Banyuwangi. Hal yang akan dianalisis adalah infrastruktur transportasi udara sebagai sarana simpul transportasi yang penting untuk mempermudah aksesibilitas wisatawan menuju Objek Daya Tarik Wisata (ODTW). Pertama, pemenuhan kebutuhan infrastruktur untuk mendukung pariwisata Ijen dan sekitarnya berdasarkan trend dan skenario kedua, pemenuhan kebutuhan infrastruktur untuk mendukung kegiatan pariwisata Ijen dan sekitarnya berdasarkan konsep berkelanjutan.

II. METODE PENELITIAN

Metode analisis transportasi udara yang akan digunakan untuk merencanakan infrastruktur transportasi udara pada wilayah studi di Kabupaten Banyuwangi adalah metode analisis kuantitatif dan kualitatif. Metode analisis kuantitatif digunakan untuk menghitung kebutuhan kapasitas bandar udara untuk proyeksi 20 tahun ke depan, sedangkan metode analisis kualitatif yang digunakan adalah untuk mengidentifikasi kelayakan fasilitas baik sisi darat maupun sisi udara, analisis konektivitas

bandara yang menggambarkan kondisi spasial angkutan umum yang melayani Bandar Udara Blimbingsari, dan yang terakhir merupakan analisis deskriptif untuk menggambarkan rencana pengembangan Bandar Udara Blimbingsari.

Analisis Kapasitas dan Kelengkapan Fasilitas Sisi Darat dan Sisi Udara Bandar Udara

Penetapan standar persyaratan teknis operasional fasilitas sisi darat, satuan yang digunakan untuk mendapatkan nilai standar adalah satuan jumlah penumpang yang dilayani. Hal ini karena aspek efisiensi, kecepatan, kenyamanan keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan dapat dipenuhi dengan terjaminnya kecukupan luasan yang dibutuhkan oleh masing-masing fasilitas. Pada bagian analisis kapasitas dan kelengkapan fasilitas sisi darat dan fasilitas sisi udara, pertama kalinya akan dilakukan analisis terhadap kapasitas fasilitas sisi darat melalui standar yang berlaku terkait standar mengenai sisi terminal penumpangnya dan untuk kapasitas fasilitas sisi udara akan dilakukan analisis melalui perhitungan mengenai *runway*, *apron*, dan *taxiway*. Perhitungan mengenai kesesuaian terhadap peraturan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

Hasil observasi mengenai fasilitas sisi darat akan dilakukan mengenai perbandingan terhadap kondisi eksistingnya berdasarkan SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandara. Analisis kelengkapan dan kapasitas fasilitas sisi darat terlebih dahulu akan dilakukan analisis kelengkapan berdasarkan hasil observasi dibandingkan dengan standar mengenai fasilitas sisi darat (bagian terminal penumpang). Selain itu akan dilakukan analisis kapasitas terminal penumpang berdasarkan jumlah penumpang pada waktu sibuk.

Analisis kelengkapan dan kapasitas fasilitas sisi udara, analisis kelengkapan dan kapasitas fasilitas sisi udara akan dilakukan analisis terlebih dahulu terhadap kapasitas sisi udara, seperti kapasitas *runway*, *taxiway*, dan *apron*. Setelah mengetahui kapasitas *runway*, *taxiway*, dan *apron* berdasarkan hasil perhitungan maka dibandingkan dengan kondisi eksistingnya dan setelah itu akan diketahui mengenai kondisi kelengkapan fasilitas sisi udara.

Analisis kapasitas sisi darat Bandar Udara dilakukan berdasarkan ketersediaan data, seperti kondisi serta kualitas fisik gedung terminal Bandar Udara Blimbingsari, frekuensi dan destinasi layanan penerbangan dari dan ke Bandar Udara Blimbingsari, rencana pengembangan Bandar Udara Blimbingsari, kondisi serta kualitas fisik aksesibilitas dari dan ke Bandar Udara Blimbingsari, kondisi serta kualitas fisik gedung terminal Bandar Udara Blimbingsari, kecukupan penyediaan gedung terminal Bandar Udara Blimbingsari. Terkait dengan data-data tersebut maka akan dilihat perbandingan jumlah wisatawan yang menggunakan armada

pesawat yang menuju Bandara Blimbingsari terhadap kondisi luasan terminal Bandara Blimbingsari. Hal ini dapat di ketahui melalui menganalisis data sekunder, melakukan observasi di terminal Bandara Blimbingsari, ataupun melakukan wawancara dengan pihak dibagian Kantor Angkasa Pura II atau Dinas Perhubungan. Analisis kapasitas sisi darat bandar udara dilakukan dengan cara membandingkan data yang dimiliki dengan standar yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara mengenai persyaratan teknis pengoperasian fasilitas sisi darat yang mengatur ketentuan besaran bangunan terminal penumpang.

Sebelum melakukan kesesuaian terhadap fasilitas di sisi darat yaitu bagian terminal penumpang, seperti fasilitas *hall* keberangkatan yang terdiri dari fasilitas *security gate*, ruang tunggu keberangkatan, *check in area*, *check in counter*, *Custom Immigration Quarantine*, tempat duduk, toilet, *hall* kedatangan, *baggage*, Sedangkan untuk area kedatangan, ketentuan yang ada mengatur bagian *hall* kedatangan, dengan fasilitas *baggage claim area*, dan *custom immigration quarantine*.

Berikut sebelum menjelaskan mengenai perhitungan secara detail mengenai fasilitas sisi darat, yaitu bagian terminal penumpang. Standar tersebut adalah Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7046-2004.

Analisis Proyeksi Kapasitas Bandar Udara

Analisis proyeksi kapasitas bandar udara akan sangat bergantung pada jumlah pengguna bandar udara yang akan menggunakan jasa pelayanan bandar udara tersebut. Analisis dilakukan dengan cara memproyeksikan jumlah pengguna bandar udara dalam rentang 20 tahun ke belakang, yaitu dari tahun 1997-2017. Namun karena Bandar Udara Blimbingsari baru beroperasi pada tahun 2004, maka pengambilan data penumpang dilakukan sebanyak 13 tahun saja. Proyeksi yang dilakukan akan bergantung pada tren jumlah penumpang pesawat yang akan mempengaruhi pola data. Analisis proyeksi yang digunakan adalah menggunakan analisis peramalan *time series*. Pola data yang dapat dipilih dalam analisis ini adalah jenis horizontal, seasonal, siklis, dan tren.

Adapun tahapan yang perlu dilakukan dalam analisis ini, yaitu:

Pilih Sekumpulan data Time Series → dibagi dalam:

- Suatu Perangkat Data Inisialisasi
- Suatu Perangkat Data untuk Uji Model.

Pilih Metoda yang Sesuai.

Awali Metoda → gunakan Data Inisialisasi.

Gunakan Metoda untuk melakukan Peramalan sepanjang data uji.

Modifikasi Prosedur Inisialisasi → cari nilai

parameter optimum.

Gunakan Model yang sesuai untuk melakukan peramalan

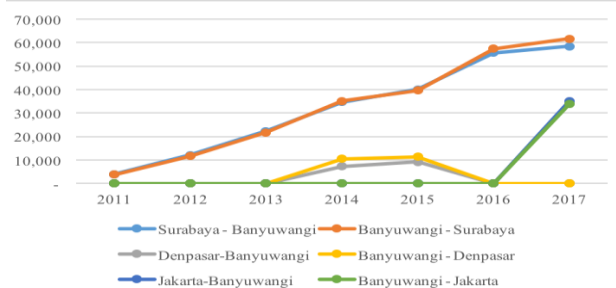
Analisis Konektivitas Bandara

Analisis konektivitas bandara dilakukan analisis spasial melalui ketersediaan data adanya rute ataupun ketersediaan angkutan umum atau bus yang disediakan sebagai sarana pendukung aksesibilitas penumpang dari Bandara Blimbingsari menuju atau ke Bandara Blimbingsari. Konektivitas Bandar Udara Blimbingsari dalam jaringan transportasi yang menghubungkan moda angkutan umum/ moda transportasi di bandara terhadap terminal ataupun stasiun di Kabupaten Banyuwangi.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Kapasitas Fasilitas Sisi Darat

Analisis kapasitas dilakukan untuk menghitung kebutuhan luasan fasilitas sisi darat Bandar Udara Blimbingsari. Analisis kapasitas akan sangat bergantung pada jumlah pergerakan pengguna bandar udara pada saat ini. Berikut adalah grafik yang menjelaskan pertumbuhan pergerakan penumpang Bandar Udara Blimbingsari.



Gambar 1. Grafik Pertumbuhan Pergerakan Penumpang Bandar Udara Blimbingsari

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi, 2017

Keenam rute tersebut, masing-masing memiliki frekuensi penerbangan yang berbeda-beda, untuk rute Surabaya-Banyuwangi dan sebaliknya memiliki 3 (tiga) kali penerbangan dalam satu hari, yaitu pada pagi hari satu kali, dan pada siang hari 2 (dua) kali penerbangan. Sedangkan untuk rute Jakarta-Banyuwangi dan sebaliknya terdapat 5 (lima) kali penerbangan dalam satu hari, yaitu 1 (satu) penerbangan pada pagi hari dan 4 (empat) penerbangan pada siang dan sore hari.

Pada bagian analisis kapasitas Bandara Blimbingsari bagian sisi darat akan dilakukan analisis terlebih dahulu kapasitas terminal penumpang Bandara Blimbingsari perhitungan terhadap luasan tiap fasilitas di bagian terminal penumpang berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor:

SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara. Dalam hal ini pada bagian kapasitas fasilitas sisi darat pada tahun 2017 dan akan dilihat perbandingannya terhadap kapasitas terminal penumpang pada luasan eksistingnya. Selain itu juga akan ditunjukkan pula hasil observasi fasilitas dibagian terminal penumpang. Setelah diketahui kesesuaian fasilitas sisi darat eksisting terhadap standar maka akan diketahui kelayakan fasilitas sisi darat Bandara Blimbingsari. Pada bagian ini juga akan dijelaskan pula mengenai fasilitas sisi udara Bandara Blimbingsari dengan menggunakan perhitungan ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Fasilitas sisi udara yang terdiri dari perhitungan kondisi *runway*, *apron*, dan *taxiway*.

Tabel 1. Kelengkapan Terminal Penumpang (luas lahan dan jumlah unit) Tahun 2017

| NO | KELENGKAPAN TERMINAL PENUMPANG | LUAS LAHAN (M ²) | JUMLAH UNIT | KETERANGAN |
|----------------------|---|------------------------------|-------------|--|
| KEBERANGKATAN | | | | |
| 1 | Hall Keberangkatan | 161.42 | - | - |
| 2 | Security Gate | - | 1 | - |
| 3 | Ruang Tunggu Keberangkatan | 72.41 | - | - |
| 4 | Check-in Area | 18.51 | - | - |
| 5 | Check-in Counter | - | 2 | - |
| 6 | Timbang Bagasi | - | 2 | - |
| 7 | Fasilitas Custom Imigration Quarantine | - | 1 | - |
| 8 | Tempat Duduk | - | 22 | - |
| 9 | Toilet | - | 15 | Tersebar di ruang tunggu, hall keberangkatan dan hall kedatangan |
| KEDATANGAN | | | | |
| 1 | Baggage Claim Area | 66.62 | - | - |
| 2 | Fasilitas Custom Imigration Quarantine | - | 1 | - |
| 3 | Hall Kedatangan | 138.80 | - | - |
| 4 | Tempat Parkir Luas Lahan | 1,884 | - | - |
| | Kebutuhan Terminal Luas Lahan | 472.76 | - | - |
| | Terminal Eksisting (hasil <i>google earth</i>) | 750.00 | - | - |

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Hasil analisis di atas mengenai keharusan adanya ketersediaan akan fasilitas sisi darat (fasilitas keberangkatan dan fasilitas kedatangan) Bandara Blimbingsari yang terdiri dari luasan hall keberangkatan, jumlah unit *security gate*, luasan ruang tunggu keberangkatan, *check-in area*, dan

jumlah unit *check-in counter*, timbang bagasi, fasilitas *custom imigration quarantine*, tempat duduk, dan toilet. Luasan bagian tiap fasilitas sisi darat (kedatangan) yang terdiri dari luasan akan fasilitas *baggage claim area*, *hall* kedatangan, tempat parkir. Sedangkan Fasilitas *Custom Imigration Quarantine* berbentuk dalam bentuk jumlah unit. Hasil perhitungan keharusan adanya fasilitas-fasilitas di atas dengan standar luasan fasilitas yang seharusnya menghasilkan luasan lahan terminal penumpang yang seharusnya adalah 472.76 m² sedangkan luasan lahan terminal penumpang adalah 750 m². Hal ini berbeda jauh dengan kebutuhan sesuai standar bahwa luasan terminal penumpang eksisting melebihi dari standar dan hal ini kemungkinan luasnya lahan terminal penumpang saat ini di Bandara Blimbingsari dipengaruhi oleh pengembangan Bandara Blimbingsari menuju internasional. Namun perhitungan luasan tersebut belum memperhitungkan kebutuhan akan luasan fasilitas kantor, gudang, ruang komersil, dll.

Analisis Kapasitas Fasilitas Sisi Udara

Pada bagian analisis kapasitas fasilitas sisi udara akan dilakukan perhitungan sesuai dengan rumus perhitungan oleh standar ICAO. Hal ini berkaitan dengan kesesuaian terhadap standar ICAO akan *runway*, *taxiway*, *apron*. Dalam hal ini akan dijelaskan mengenai kondisi *runway*, *taxiway*, dan *apron* berdasarkan kondisi luasan yang seharusnya serta dibandingkan dengan kondisi eksistingnya tahun 2017.

Kondisi Runway

Panjang landasan pacu yang seharusnya berdasarkan perhitungan dengan standar ICAO adalah 1,508.98 meter. Panjang *runway* eksisting adalah 1,800 meter. Jadi, panjang *runway* eksisting tahun 2017 di Bandara Blimbingsari melebihi kondisi panjang landasan pacu yang seharusnya, namun panjang landasan pacu tersebut mungkin sudah disiapkan untuk menuju pengembangan Bandara Blimbingsari menuju internasional.

Kapasitas *runway* tahun 2017 berdasarkan hasil perhitungan melalui berdasarkan asumsi bahwa jam sibuk (1 jam di tiap 5 menitnya ada 12 *flight*) dan jam operasional di Bandara Blimbingsari tahun 2017 adalah 6 jam. Penentuan kapasitas *runway* tahunan melalui perhitungan antara jumlah *flight* dalam *peak hour* dikalikan dengan jumlah jam operasional *per day* dan dikalikan 365 (agar persamaan menjadi tahun). Jadi di peroleh nilai 10,950 per tahun.

Jumlah *flight* tahun 2017 adalah 16 *flight* per harinya sehingga pergerakan pesawat tahunannya berdasarkan jumlah *flight* adalah 5,760 pergerakan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No 69 tahun 2013 tentang Ke Bandaraan Nasional

menjelaskan bahwa Penambahan landas pacu baru (pergerakan pesawat tahunan eksisting/ kapasitas pergerakan pesawat tahunan) diperlukan penambahan kapasitas landas pacu atau tidak. Berdasarkan ketentuan rumus di atas maka dapat disimpulkan bahwa kapasitas landas pacu yang tersedia pada tahun 2017 masih mencukupi dan tidak perlu dikembangkan. $IAP4 \leq 0.75$ Kapasitas yang tersedia masih mencukupi, tidak perlu dikembangkan.

Kondisi Taxiway

Wheel base pesawat jenis Boeing 737-500 diketahui dengan 11.8 m maka dapat disimpulkan bahwa jenis pesawat yang lebih kecil dari itu memiliki wheel base lebih kecil. Jadi lebar taxiway adalah 7.5-10.5 m.

Kondisi Apron

Berdasarkan perhitungan dengan standar ICAO memperlihatkan bahwa jumlah gate position pada tahun 2017 adalah 10 gate position (dengan U mutual 0.8 dan jenis pesawat A dengan T = 1 jam). Pesawat yang beroperasi di Bandara Blimbingsari termasuk ke dalam pesawat kategori kelas A (ATR72-60 dan CRJ1000 dan pesawat kelas B adalah B732-500). Jenis pesawat kelas A dengan gate occupancy time adalah 0,75 jam dan utility factor adalah mutual yaitu 0.8 maka jumlah gate positionnya adalah 8. Total panjang apron dari keseluruhan jenis pesawat (panjang apron saat gate occupancy time = 1 jam) adalah 1096.28 meter dan panjang apron saat gate occupancy time = 0.75 jam adalah 868.63 meter.

Analisis Kelengkapan Fasilitas Sisi Darat Bandara Blimbingsari

Analisis kelengkapan fasilitas sisi darat Bandara Blimbingsari diperoleh dari hasil observasi fasilitas sisi darat bandara. Selain itu akan dilakukan perbandingan untuk membandingkan kesesuaian antara fasilitas terminal penumpang eksisting dengan fasilitas terminal penumpang dengan pelayanan domestik sesuai dengan SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Bandara.

Tabel 2. Hasil Observasi di Terminal Penumpang Bandara Blimbingsari

| Ketersediaan Fasilitas Sisi Darat | Ada | Tidak | Keterangan |
|--|-----|-------|---|
| Akses masuk dan keluar gedung terminal | ✓ | | Jumlah lajur kendaraan: 2 lajur |
| Kondisi terminal penumpang | ✓ | | Deskripsi kondisi terminal penumpang: cukup ramai namun tidak sampai adanya penumpang yang tidak mendapatkan kursi. Ket: Kursi di ruang tunggu tidak terisi penuh: Sepi Kursi di ruang tunggu terisi penuh: Cukup Jumlah penumpang |

| Ketersediaan Fasilitas Sisi Darat | Ada | Tidak | Keterangan |
|---|-----|-------|--|
| Fasilitas toilet | ✓ | | melebihi jumlah kursi di ruang tunggu: Ramai Ketersediaan toilet disabilitas: Ada/Tidak |
| Kantin/ toko pusat oleh-oleh khas Banyuwangi yang berasal dari UMKM/ restoran | ✓ | | |
| Fasilitas penginapan/ hotel | | ✗ | |
| Signage keterangan bandara | ✓ | | |
| Petunjuk rute menuju destinasi wisata dari Bandara Blimbingsari | | ✗ | <i>Keterangan: adanya di bandara hanya peta titik destinasi wisata bukan peta rute.</i> |
| Peta titik-titik persebaran destinasi wisata | ✓ | | |
| Money Changer/ATM | ✓ | | Adanya ATM, fasilitas money changer belum tersedia |
| Tourist Information Centre | | ✗ | Hasil wawancara dengan DISHUB dijelaskan ada fasilitas TIC koordinasi dengan DISBUDPAR. Di terminal penumpang hanya terdapat Banyuwangi Tourism Map |
| Area parkir | ✓ | | Memuat berapa lahan parkir untuk mobil: ± 100 mobil SRP Memuat berapa lahan parkir untuk motor: ± 100 SRP Memuat berapa lahan parkir untuk bus: ±5 SRP |
| Angkutan umum menuju dan/ke bandara | ✓ | | Ketersediaan angkutan umum di Bandar Udara: Ada/Tidak Jenis: Taxi Bandara/ Bus DAMRI (2 unit) |
| Fuel Service, sebagai penyuplai bahan bakar avtur | ✓ | | Gambar observasi untuk Fuel Service tidak diperoleh |
| Menara pengawas lalu lintas udara | ✓ | | |

Sumber: Hasil Observasi, 2018

Fasilitas yang tidak terdapat di Bandara Blimbingsari adalah Fasilitas penginapan/ hotel, Petunjuk rute menuju destinasi wisata dari Bandara Blimbingsari, dan Tourist Information Centre. SNI 03-7046-2004 menjelaskan bahwa luasan terminal penumpang untuk pelayanan skala domestik cukup 240 m² dan untuk pelayanan skala internasional adalah 600 m², namun keterkaitan dengan luasan terminal penumpang eksisting di Bandara Blimbingsari berdasarkan hitungan dari google earth adalah seluas 750 m².

Analisis Kelengkapan Fasilitas Sisi Udara

Kondisi eksisting untuk dimensi ukuran tiap

fasilitas sisi udara Bandara Blimbingsari, yaitu *apron*, *taxiway*, dan *runway* (landas pacu) berdasarkan *Masterplan* Bandara Blimbingsari tahun 2011-2031 bahwa dimensi apron (60 m × 40 m), dimensi taxiway (73 m × 15 m), dimensi *runway* (1400 m × 30 m). Dimensi *apron*, *taxiway* dan *runway* tersebut adalah kondisi eksisting tahun 2011. Selain itu berdasarkan hasil analisis menjelaskan bahwa perhitungan IAP4 mengenai kebutuhan pengembangan kapasitas *runway* atau landas pacu Bandara Blimbingsari tahun 2017 masih mencukupi dan tidak perlu dikembangkan.

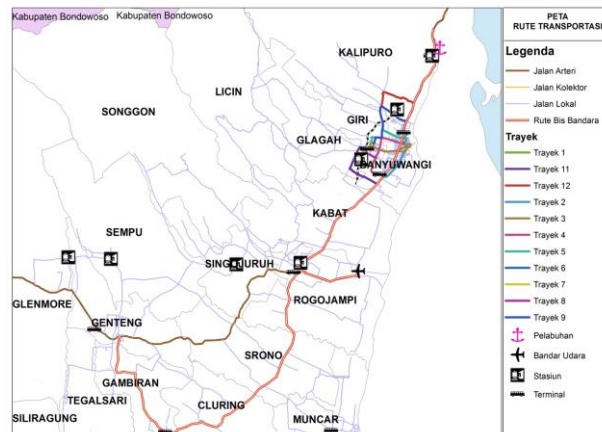
Analisis Konektivitas Bandar Udara

Analisis konektivitas Bandar Udara Blimbingsari dilakukan dengan cara melihat ketersediaan angkutan umum yang melayani Bandar Udara Blimbingsari dan keterhubungannya dengan simpul transportasi lainnya. Untuk angkutan umum eksisting yang melayani Bandar Udara Blimbingsari adalah taksi bandara dan Bus Damri. perhitungan mengenai kebutuhan jumlah bus Damri dan taksi berdasarkan proyeksi jumlah penumpang tahun 2018-2038. Proyeksi jumlah penumpang dengan mempertimbangkan besarnya persentase wisatawan yang menggunakan bus Damri dan taksi, yang secara berturut-turut 30% dan 14%. Hal lain yang menjadi pertimbangan adalah kapasitas bus Damri yaitu 17 penumpang dan kapasitas taksi yaitu 4 penumpang. Berikut hasil perhitungan jumlah kebutuhan bus Damri dan taksi berdasarkan asumsi bahwa proyeksi jumlah penumpang atau keseluruhan penumpang pesawat menggunakan fasilitas bus Damri dan taksi untuk melayani penumpang pesawat menuju dan dari Bandara Blimbingsari.

Tabel 3. Jumlah Kebutuhan Bus Damri dan Taksi Per jam/ Per hari

| Tahun | Proyeksi | Jumlah bus dalam 1 hari | Jumlah bus per jam | Jumlah taxi dalam 1 hari | Jumlah taxi per jam |
|-------|-----------|-------------------------|--------------------|--------------------------|---------------------|
| 2017 | 188,949 | 9 | 2 | 18 | 3 |
| 2022 | 1,051,358 | 51 | 5 | 101 | 9 |
| 2027 | 1,887,062 | 91 | 7 | 181 | 13 |
| 2032 | 2,722,766 | 132 | 8 | 261 | 16 |
| 2038 | 3,725,616 | 180 | 10 | 357 | 20 |

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 2. Peta Rute Transportasi

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi (hasil olahan)

Berdasarkan peta diatas, dapat diketahui bahwa dari ke 12 trayek angkutan kota di Kabupaten Banyuwangi tidak melayani hingga ke Bandar Udara Blimbingsari. Trayek angkutan kota di Kabupaten Banyuwangi hanya melayani Kecamatan Banyuwangi saja. Namun terdapat bus damri yang melayani keterhubungan antar simpul transportasi yaitu dari pelabuhan terhubung ke stasiun dan bandar udara. Lebih lengkapnya, rute bus damri tersebut melalui:

- Rute 1: Bandara Banyuwangi – Pelabuhan Ketapang: Terminal Sritanjung – Stasiun Ketapang – Penyebrangan Ketapang – Terminal Brawijaya – Bandara Blimbingsari
- Rute 2: Bandara Banyuwangi – Genteng: Terminal Genteng – Jajag – Srono – Bandar Udara Blimbingsari.

Berdasarkan hasil analisis perhitungan yang telah dilakukan maka diperoleh strategi pengoptimalan infrastruktur transportasi udara untuk pengembangan pariwisata berkelanjutan di Banyuwangi. Strategi tersebut dibagi dua, diantaranya pertama, strategi pengoptimalan transportasi udara berdasarkan tren, artinya tanpa melibatkan batasan jumlah wisatawan dan kedua, strategi pengoptimalan transportasi udara berdasarkan konsep *sustainability*. Strategi yang dikembangkan pada umumnya sama, bedanya hanya pada pemenuhan kebutuhan untuk wisatawan yang diskenariokan akan selalu meningkat (tren) dan pemenuhan kebutuhan untuk wisatawan yang diskenariokan akan dibatasi melalui penerapan konsep *sustainable* (pertimbangan daya dukung lingkungan). Namun infrastruktur transportasi udara tidak akan terlalu berpengaruh dengan penerapan konsep *sustainability* hanya saja dalam penyelenggaraan konsep Bandara Blimbingsari mesti mempertimbangkan konsep lingkungan dan penyediaan fasilitas pendukung yang mesti multimoda untuk mempermudah aksesibilitas wisatawan menuju simpul-simpul transportasi

untuk menuju ODTW. Hal ini bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Strategi pengembangan transportasi udara berdasarkan tren dan konsep *sustainability*, diantaranya:

- Memperluas cakupan pelayanan moda transportasi dari dan menuju ke Bandara, melalui penyelenggaraan kebijakan (1) meningkatkan penyediaan jumlah dan memperluas rute moda transportasi dari dan menuju ke bandara, melalui penyelenggaraan program pengadaan tambahan moda bus DAMRI, taksi, dan angkutan kota di bandara dan program penambahan rute bus DAMRI dan angkutan kota yang mengintegrasikan Bandara Blimbingsari dan simpul transportasi (2) peningkatan kualitas layanan transportasi bandara, melalui penyelenggaraan program penyusunan peraturan daerah yang mengatur *headway* dan kapasitas bus DAMRI dan angkutan perkotaan dan program penyediaan fasilitas fisik dan prioritas layanan bandara untuk penumpang berkebutuhan khusus.
- Konsep *sustainability* melalui penyelenggaraan kebijakan (1) meningkatkan penyediaan jumlah dan memperluas rute moda transportasi dari dan menuju ke bandara melalui penyelenggaraan program pengadaan tambahan moda bus DAMRI, taksi, dan angkutan kota di bandara dan program penambahan rute bus DAMRI dan angkutan kota yang mengintegrasikan Bandara Blimbingsari dengan Terminal Terpadu dan akomodasi di 4 kecamatan (2) peningkatan kualitas layanan transportasi bandara melalui penyelenggaraan program penyusunan peraturan daerah yang mengatur *headway* dan kapasitas bus DAMRI dan angkutan perkotaan.
- Menyediakan fasilitas terkait informasi pariwisata dan fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus, melalui penyelenggaraan kebijakan (1) penyediaan layanan bandara untuk penumpang berkebutuhan khusus, melalui penyelenggaraan program penyediaan fasilitas fisik dan prioritas layanan bandara untuk penumpang berkebutuhan khusus (2) pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk meningkatkan layanan moda transportasi dari dan menuju ke bandara melalui penyelenggaraan program penyediaan aplikasi *Online Reservation* dan *website* bandara.
- Meningkatkan layanan keamanan di moda transportasi dari dan menuju ke bandara, melalui

penyelenggaraan kebijakan peningkatan layanan keamanan di moda transportasi dari dan menuju ke bandara, serta penyelenggaraan program peningkatan layanan keamanan di moda transportasi dari dan menuju ke bandara.

- Meningkatkan pelayanan fasilitas sisi udara dan darat di bandara, melalui penyelenggaraan kebijakan pengembangan fasilitas sisi udara dan darat di bandara, dengan penyelenggaraan program penambahan kapasitas terminal bandara dan program penambahan panjang *apron*.

IV. KESIMPULAN

Kondisi eksisting Bandar Udara Blimbingsari Kabupaten Banyuwangi sudah dibangun dengan penyediaan kelengkapan fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat yang selayaknya sebagai fasilitas yang mempermudah aksesibilitas wisatawan menuju Objek Daya Tarik Wisata (ODTW). Sebagai bentuk strategi pengoptimalan pentingnya memasukkan konsep *sustainability* dalam pengembangan transportasi udara di Kabupaten Banyuwangi. Hal yang membedakan adalah strategi pengoptimalan pengembangan pariwisata dengan tren adalah penyediaan kebutuhan infrastruktur yang didasarkan pada pemenuhan kebutuhan untuk proyeksi wisatawan dengan mengabaikan faktor batasan wisatawan dan dengan mempertimbangkan adanya peningkatan pertumbuhan ekonomi dari sektor pariwisata (konsep pariwisata yang *mass tourism*). Lain halnya dengan ketika dimasukkan konsep *sustainability* dalam pengembangan pariwisata, memperhatikan perhitungan daya dukung lingkungan (membatasi jumlah wisatawan).

DAFTAR PUSTAKA/REFERENSI

Adisasmita, Sakti Adji. (2011). Perencanaan Pembangunan Transportasi. Graha Ilmu: Yogyakarta.

BPS Kabupaten Banyuwangi. (2017). Kabupaten Banyuwangi Dalam Angka. Banyuwangi: BPS.

Doda, Yudi, dkk. (2014). Perencanaan Runway, Taxiway, dan Apron Bandar Udara Jalaludin

Gorontalo. Gorontalo: Universitas Negeri Gorontalo.

Gunawan, Rully Medianto. (2016). Analisis Konektivitas Jaringan Transportasi Udara Nasional. Jurnal Angkasa, Volume VIII, Nomor 2, November 2016 Sekolah Tinggi Teknologi Adisutjipto (STTA).

<http://blimbingsari-airport.dy.web.id>

<http://gloopic.net/spesifikasi-teknis-pesawat-terbang>

Kemenpar 2017. Strategi Pembangunan Pariwisata: Sinergi Indonesia Incorporated dalam mengelola Kompleksitas Pariwisata.

Masterplan Bandara Blimbingsari Tahun 2011-2031.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.

Perhitungan bagian fasilitas sisi udara melalui standar ICAO (International Civil Aviation Organization)-2006.

PP Nomor 50 Tahun 2010 Tentang Rencana Induk Kepariwisata Nasional.

SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Bandara.

Siregar, Syofian (2010). Statistika Deskriptif untuk Penelitian. Rajawali Press.

Sugiyono (2020). Metode Penelitian Pariwisata (Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi R&D). Alfabeta.