

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pulau Lombok adalah sebuah pulau di kepulauan Sunda Kecil atau Nusa Tenggara yang terpisahkan oleh Selat Lombok dari Bali di sebelah barat dan Selat Alas di sebelah timur dari Sumbawa. Luas pulau ini mencapai 5.435 km², menempatkannya pada peringkat 108 dari daftar pulau berdasarkan luasnya di dunia. Kota utama di pulau ini adalah Kota Mataram. Topografi pulau ini didominasi oleh gunung berapi Rinjani yang ketinggiannya mencapai 3.726 meter di atas permukaan laut dan menjadikannya yang ketiga tertinggi di Indonesia.

Lombok dalam banyak hal mirip dengan Bali, dan pada dasawarsa tahun 1990-an mulai dikenal wisatawan mancanegara. Namun dengan munculnya krisis moneter yang melanda Indonesia pada akhir tahun 1997 dan krisis-krisis lain yang menyertainya, potensi pariwisata agak terlantarkan. Lalu pada awal tahun 2000 terjadi kerusuhan antar-etnis dan antar agama di seluruh Lombok sehingga terjadi pengungsian besar-besaran kaum minoritas. Mereka terutama mengungsi ke pulau Bali. Namun selang beberapa lama kemudian situasi sudah menjadi kondusif dan mereka sudah kembali. Pada tahun 2007 sektor pariwisata adalah satu-satunya sektor di Lombok yang berkembang. Maka dari itu, pada tahun 2006 dibangunlah Bandar Udara Internasional Lombok untuk menunjang sarana transportasi bagi para wisatawan lokal maupun wisatawan asing yang ingin menikmati keindahan alam yang dimiliki Pulau Lombok tersebut.

Menurut Annex 9, *Facilitation*, Bab I, Definisi dan Penerapan, Bandar Udara Internasional adalah setiap bandar udara yang berada di wilayah

negara anggota dan ditetapkan oleh negara yang bersangkutan sebagai bandar udara bagi kedatangan dan keberangkatan penerbangan internasional, dimana ketentuan-ketentuan tentang kepabeanan, imigrasi, kesehatan, karantina hewan dan tumbuh-tumbuhan serta prosedur sejenis dilaksanakan. Adapun definisi bandar udara menurut PT (Persero) Angkasa Pura II adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat. Kegunaan bandar udara selain sebagai terminal lalu lintas manusia / penumpang juga sebagai terminal lalu lintas barang. Untuk itu, di sejumlah bandar udara yang berstatus bandar udara internasional ditempatkan petugas-petugas bea cukai.

Bandara internasional sering menangani penerbangan domestik (penerbangan yang terjadi di satu negara) juga penerbangan internasional. Di beberapa negara kecil kebanyakan bandar udara merupakan internasional, sehingga konsep suatu "bandara internasional" memiliki makna kecil. Di negara-negara tersebut, terdapat sebuah sub-kategori bandar udara internasional terbatas yang menangani penerbangan internasional, tetapi terbatas pada tujuan jarak pendek (umumnya karena faktor geografi) atau campuran bandara sipil/militer. Di Indonesia, bandar udara yang berstatus bandar udara internasional antara lain adalah Kuala Namu (Deliserdang), Soekarno-Hatta (Cengkareng), Djuanda (Surabaya), Sultan Aji Muhammad Sulaiman (Kota Balikpapan), Hasanuddin (Makassar), Bandara Internasional Lombok (Pulau Lombok) dan masih banyak lagi.

Bandar Udara Internasional Lombok adalah Bandara domestik dan internasional yang berlokasi di Kabupaten Lombok Tengah, provinsi Nusa Tenggara Barat, Indonesia. Bandara ini dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I dan dibuka pertama kali pada tanggal 1 Oktober 2011 untuk menggantikan fungsi dari Bandara Selaparang Mataram. Ketika Bandara Internasional

Lombok beroperasi, semua jadwal penerbangan yang ada di Bandara Selaparang Lombok dipindahkan ke bandara baru. Dikarenakan Bandara Selaparang tidak bisa didarati pesawat berbadan lebar maka diharapkan bahwa pelayanan internasional dan domestik akan segera melengkapi rute untuk pesawat berbadan lebar. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. KM/33/2007 BAB 1, Pasal 1 tentang Rencana Induk Bandara yaitu; “Rencana Induk Bandar Udara untuk selanjutnya disebut rencana induk adalah pedoman pembangunan dan pengembangan bandar udara yang mencakup keseluruhan kebutuhan dan penggunaan serta tata ruang udara untuk kegiatan penerbangan dan kegiatan penunjang penerbangan dengan mempertimbangkan aspek – aspek teknis, pertahanan keamanan, social budaya serta aspek – aspek terkait lainnya.”

Rencana induk bandara (*Masterplan*) sangat diperlukan untuk memenuhi persyaratan dalam penetapan lokasi pembangunan suatu bandara. Sehingga hasil dari rencana induk bandara adalah berupa sebuah Peta Rencana Induk (*Masterplan*). Seperti yang tertera pada UU Penerbangan no 1 Tahun 2009, Peta Rencana Induk Bandara harus menampilkan semua objek bangunan maupun fasilitas yang berada pada kawasan area bandara baik di sisi darat (*land side*) smaupun sisi darat (*air side*) bandara. Maka dari itu diperlukan survey secara langsung untuk menyediakan informasi yang lebih lengkap dan akurat mengenai keadaan suatu lahan yang dalam kasus ini adalah situasi di dalam area bandar udara.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 33 Tahun 2007 Pasal 10 dan Pasal 11 tentang Penggunaan dan Pemanfaatan Lahan dan Ketentuan Lain; Rencana penggunaan dan pemanfaatan lahan untuk keperluan peningkatan pengoperasian, pelayanan pengelolaan dan perusahaan serta pembangunan dan pengembangan bandar udara berlaku untuk kurun 20 (dua puluh) tahun dan dapat ditinjau kembali sampai 5 (lima) tahun. Maka dari itu

dilaksanakan kembali pengukuran topografi terhadap Bandar Udara Internasional Lombok pada tahun 2017 untuk meninjau kembali Rencana Induk Bandara Awal yang dibuat pada tahun 2007. Untuk meninjau perubahan penggunaan dan pemanfaatan lahan bandara dari hasil pengukuran detail situasi yang dilaksanakan penulis terhadap Rencana Induk Bandara Awal.

Pengukuran topografi adalah pengukuran posisi dan ketinggian titik-titik kerangka pemetaan serta pengukuran detail topografi, sehingga dapat digambarkan di atas bidang datar dalam skala tertentu. Yang dimaksud dengan kerangka pemetaan adalah jaringan titik kontrol (x,y) dan (z) yang akan digunakan sebagai referensi pengukuran dan titik kontrol pengukuran. (Subagio. 2000). Pengukuran topografi secara langsung atau disebut juga dengan pengukuran terestris merupakan pekerjaan pengukuran topografi dilakukan dilapangan dengan menggunakan peralatan ukur seperti : Theodolit, *Waterpass*, dan alat ukur ekstra terestris yaitu GPS.

Pengukuran terestris merupakan salah satu metode pemetaan untuk menggambarkan permukaan bumi. Metode pemetaan secara terestris dilakukan berdasarkan pengukuran dan pengamatan yang seluruh kegiatannya dilakukan di atas permukaan bumi secara langsung. Metode ini juga memiliki keunggulan yaitu ketelitian yang tinggi dibandingkan dengan metode fotogrametri dan ekstra terestris, walaupun akuisisi data lebih lama untuk cakupan wilayah yang luas. Guna hasil dari pengukuran topografi menjadi pedoman dan dapat dijadikan acuan dalam pembangunan awal suatu bandara maupun pembangunan yang berkelanjutan pada bandara yang sudah ada.

Pengukuran Topografi dilakukan di seluruh area Bandara Internasional Lombok sebagai peninjauan ulang terhadap rencana induk bandara yang ada seperti berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka judul laporan Tugas

Akhir ini adalah “Evaluasi Rencana Induk Bandar Udara Internasional Lombok Berdasarkan Peta Detail Situasi”.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Peta Rencana Induk Bandara Internasional Lombok?
2. Bagaimana hasil pengukuran detail situasi aktual Bandara Internasional Lombok?
3. Bagaimana perbandingan antara peta rencana induk bandara dengan peta detail situasi bandara hasil pengukuran aktual?

1.3 Tujuan

1. Mengetahui *existing* peta rencana induk bandara.
2. Mengetahui hasil dari pengukuran detail situasi aktual bandara.
3. Mengetahui perbandingan dari peta rencana induk bandara dengan peta detail situasi bandara hasil pengukuran aktual.

1.4 Manfaat

Manfaat secara teoritis, laporan ini berguna bagi pengembangan konsep dari mata kuliah Survey Satelit, Kerangka Dasar Hozintal (KDH), Kerangka Dasar Vertikal (KDV), Pengukuran Detail Situasi dan Aplikasi AutoCAD.

Manfaat secara praktis yang diharapkan penulis dalam penulisan tugas akhir ini bermanfaat bagi ;

1. Penulis, sebagai penambah wawasan dan pengetahuan penulis terhadap konsep keilmuan pengukuran topografi serta kegunaan dan pengaplikasiannya.
2. Pembaca, sebagai media informasi yang membahas tentang peninjauan perubahan penggunaan dan pemanfaatan lahan terhadap desain rencana suatu bandara.

3. Lembaga / institus terkait, dapat menjadi pedoman untuk peninjauan kembali ataupun biasa disebut review rencana induk bandara.