

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis perhitungan yang telah dilakukan, dapat diberikan beberapa kesimpulan berikut :

1. Peningkatan arus lalu lintas udara selama tahun rencana merupakan masalah yang harus diantisipasi karena secara signifikan menurunkan kapasitas landasan pacu (*runway*) yang tersedia dengan demikian dapat menimbulkan kepadatan arus lalu lintas udara (*tundaan*) yang akan menurunkan efektivitas pelayanan suatu bandar udara.
2. Akibat terjadinya peningkatan, pada tahun 2022 kapasitas *runway* eksisting Bandara Husein Sastranegara sebesar 22 operasi per jam sudah tidak dapat melayani kebutuhan pergerakan pesawat pada *peak hour* yang mencapai 39 operasi per jam.
3. Kapasitas pada jam *peak hour* di Bandar Udara Husein Sastranegara ditentukan berdasarkan perhitungan kecepatan mendarat pesawat (*landing speed / approach speed*). Bahwa *runway* melayani pesawat terbanyak pada pukul 10.01-11.00 dengan jumlah 9 operasi termasuk operasi tak terjadwal.
4. Dari hasil perhitungan, kapasitas landasan pacu sudah tidak dapat memenuhi kebutuhan peningkatan lalu lintas udara, maka didesain *exit taxiway* sebagai usaha peningkatan kapasitas landasan pacu (terlampir).
5. Berdasarkan perhitungan dari faktor koreksi kondisi lingkungan bandara terhadap kondisi lingkungan yang ditetapkan ICAO, panjang *runway* yang dibutuhkan oleh pesawat B-738 NG pada kondisi MTOW adalah 3013 m, sedangkan *runway* eksisting sebesar 2220 m.

5.2 Saran

Ada beberapa hal yang dapat disarankan setelah melakukan analisis dalam Tugas Akhir ini, antara lain :

1. Untuk penelitian yang lebih lanjut dapat ditambahkan perhitungan kapasitas yang berdasarkan penundaan, dan perhitungan kapasitas jenuh/ kapasitas ultimit dari landasan pacu (*runway*), dan juga meninjau perkerasan *exit taxiway* pengembangan sehingga hasil perhitungan analisis yang didapat lebih baik dari yang sudah ada.
2. Dampak dari peningkatan kebutuhan pada volume lalu lintas yang akan beroperasi di runway bandara, harus dipertimbangkan dengan kondisi prasarana yang ada dengan meninjau kembali desain dan tata letak *taxiway*, dibuatnya *exit taxiway* ataupun adanya bandara pengganti.
3. Perlu dilakukan penjadwalan ulang (*reschedule*) terhadap maskapai penerbangan agar tidak terkonsentrasi pada jam-jam tertentu saja.
4. Untuk menghadapi peningkatan arus lalu lintas udara, dimungkinkan agar jam operasi bandar udara diperpanjang.
5. Pemerintah propinsi diharapkan mampu lebih meningkatkan pelayanan akan kebutuhan yang ada, baik dengan peningkatan kapasitas (*upgrading*) sehingga tidak menghambat pertumbuhan permintaan transportasi udara, karena tidak menutup kemungkinan kedepannya pertumbuhan volume lalu lintas udara pada Bandara Husein Sastranegara ini akan lebih meningkat.
6. Sesuai persyaratan ICAO, jika akan beroperasi pesawat rencana terbesar B 737-800 dengan kondisi *maximum take off weight* (MTOW), runway harus diperpanjang minimum menjadi 3013 m.
7. Dari hasil perhitungan yang didapatkan terdapat data-data yang tidak dapat digunakan dalam analisis, seperti forecast peningkatan penumpang, namun masih dapat digunakan untuk analisis lain seperti perhitungan kapasitas sisi darat (terminal) dari Bandar Udara Husein Sastranegara.
8. Perlu dilakukan suatu analisis lanjutan terhadap rencana pengembangan Bandar Udara Husein Sastranegara, baik pada sisi udara maupun sisi darat secara keseluruhan, agar hasil yang diharapkan lebih optimal lagi.