

Urgensi Bandara Kedua dalam Konteks Kebencanaan

Yunire Yunirman, Melinda Noer, Purnawan, Yossafra

Program Studi Pembangunan, Pascasarjana, Universitas Andalas, Padang

Correspondence: yyunire@gmail.com; melindanoer@yahoo.com; purnawan@gmail.com; yossyafra@eng.unand.ac.id

ABSTRAK

Bumi Pertiwi Indonesia terkenal dengan alamnya yang indah dan menjadi tempat tujuan wisata. Secara topografi alam Indonesia merupakan wilayah perbukitan dengan jalur transportasi darat yang cukup ekstrim pada banyak titik. Kondisi jalur transportasi ini menimbulkan ancaman untuk transportasi darat terutama pada saat kejadian bencana, mengingat sebagian besar wilayah Indonesia merupakan daerah rawan bencana dengan potensi bencana alam yang tinggi seperti banjir, longsor, gempa bumi, erupsi gunung berapi, kebakaran hutan, angin puting beliung, abrasi pantai, tsunami dan sebagainya. Kondisi ini menimbulkan kekhawatiran terhadap peta transportasi nasional. Setiap kejadian bencana, perekonomian masyarakat terganggu karena kerusakan transportasi darat. Saat ini tercatat di ibukota provinsi umumnya memiliki 1 bandara internasional. Yang kita sebut dengan bandara utama. Jika bandara utama lumpuh akibat kejadian bencana, dibutuhkan bandara kedua untuk memudahkan akses bantuan logistik, tentunya dengan pilihan lokasi bandar udara yang relatif aman. Dengan adanya bandara kedua, hal ini dapat mempercepat recovery pasca bencana, karena akses darat yang rusak akibat bencana dapat ditempuh dengan jalur udara. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengidentifikasi Bandara Kedua sebagai Ketahanan Transportasi Udara di tanah air. Penentuan Bandara Kedua dilaksanakan dengan menggunakan Metode AHP pada setiap Variabel yang dinilai, selanjutnya dilaksanakan Wawancara mendalam (*In deep Interview*) dengan para pakar transportasi. Keberadaan bandara kedua tentunya juga akan membuka perkembangan wilayah daerah sekitarnya. Hal ini relevan dengan teori perkembangan wilayah, setiap pembangunan baru akan memberikan multiplier efek kepada daerah sekitarnya.

Kata kunci : bandara kedua, pengembangan wilayah, recovery pasca bencana

ABSTRACT

Indonesia, also known as Bumi Pertiwi, is renowned for its stunning natural landscapes and is a major tourist destination. Topographically, Indonesia features a mountainous terrain with land transportation routes that are quite extreme at numerous points. This road infrastructure condition poses significant threats to overland transportation, especially during disasters, given that most of Indonesia is disaster-prone with a high potential for natural calamities such as floods, landslides, earthquakes, volcanic eruptions, forest fires, tornadoes, coastal abrasions, tsunamis, and others. This situation raises serious concerns regarding the national transportation map. Whenever a disaster occurs, the local economy is disrupted due to damage to land transportation infrastructure. Currently, most provincial capitals generally have one international airport, referred to as the primary airport. If the primary airport is paralyzed by a disaster, a secondary airport is required to facilitate logistical assistance access, ideally located in a relatively safe area. The presence of a secondary airport can accelerate post-disaster recovery, as land access damaged by disasters can be bypassed through air routes. This study aims to analyze and identify the establishment of a secondary airport to enhance air transportation resilience in the country. The selection of the secondary airport was conducted using the Analytical Hierarchy Process (AHP) method for each assessed variable, followed by in-depth interviews with transportation experts. Furthermore, the presence of a secondary airport will stimulate the regional development of its surrounding areas. This aligns with regional development theory, which posits that any new development will generate a multiplier effect on the surrounding region.

Keywords: secondary airport, regional development, post-disaster recovery

PENDAHULUAN

Kejadian bencana alam berulang yang terjadi di banyak tempat di tanah air menimbulkan dampak kerugian berupa fisik dan psikis. Karena itu, kita perlu memikirkan mitigasi bencana dengan matang agar pada saat terjadi bencana dapat ditanggulangi dengan cepat dan maksimal. Bandara memiliki peran yang sangat penting pada saat penanggulangan bencana, mengingat transportasi darat biasanya terdampak.

Hampir di semua propinsi di Indonesia memiliki bandar udara baik domestik maupun internasional. Namun lokasi bandara tersebut dikhawatirkan juga labil dan berpotensi tsunami, sehingga dipandang perlu menentukan bandara kedua yang merupakan bandara pendamping bandara utama karena ketahanan transportasi merupakan salah satu bentuk tanggung jawab dan kepedulian pemerintah dalam memudahkan masyarakat di Indonesia untuk bisa melakukan mobilisasi dalam hal ekonomi maupun sosial dengan lancar dan cepat.

Jika terjadi bencana, maka perekonomian masyarakat akan terganggu dan dibutuhkan waktu untuk pemulihan ekonomi ini agar kembali stabil. Untuk itu, perlu upaya untuk melakukan recovery pasca bencana.

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, dilakukan penelitian bandara kedua sebagai ketahanan transportasi dalam pengembangan wilayah dan tinjauan dari sisi kebencanaan.

Suatu Bandara atau Bandar Udara mencakup suatu kumpulan kegiatan yang luas untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan yang berbeda, misalnya kegiatan keamanan membatasi sedikit mungkin hubungan (pintu – pintu) antara sisi darat (land side) dan sisi udara (air side) sedangkan kegiatan pelayanan memerlukan sebanyak mungkin pintu terbuka dari sisi darat kesisi udara agar pelayanan berjalan lancar. Kegiatan-kegiatan itu saling tergantung satu sama lain sehingga suatu kegiatan tunggal dapat membatasi kapasitas dari keseluruhan kegiatan sesuai Fungsi Bandara (Usman, 2022).

Bencana (*disaster*) menurut (ISDR, 2004) merupakan suatu gangguan serius terhadap keberfungsian suatu komunitas atau masyarakat yang mengakibatkan kerugian manusia, materi, ekonomi, atau lingkungan yang luas dan melampaui kemampuan komunitas atau masyarakat yang terkena dampak untuk mengatasi dengan sumberdaya mereka sendiri. Bencana merupakan gabungan dari aspek ancaman bencana, kerentanan, dan kemampuan yang dipicu oleh suatu kejadian. Keadaan bencana sangat bergantung dari tindakan manusia dalam menghadapi dan menanggulangnya (De Guzman, 2002). Keberadaan bandara merupakan salah satu bentuk usaha pemerintah dalam memudahkan masyarakat di Indonesia untuk bisa melakukan mobilisasi dalam hal ekonomi maupun sosial dengan lancar dan cepat.

Keberadaan bandara di suatu negara merupakan indikator kemajuan bagi Negara yang dapat mempermudah hubungan antar daerah, nasional maupun internasional. Jika di suatu negara hanya mempunyai bandara utama yang bisa dikatakan sangat *crowded* melayani rute penerbangan maka untuk membantu pelayanan agar lebih maksimal dibutuhkan bandara pendamping yang kita sebut sebagai bandara kedua.

Bandara Perintis merupakan Bandara yang didesain untuk menunjang dan mendukung Ketahanan Nasional. Sebagai Jembatan untuk mewujudkan ketahanan nasional Bandara menjadi komponen penting yang perlu diperhatikan dalam menciptakan Ketahanan Nasional secara efektif, efisien, handal (*Reliable*) dan berkelanjutan (*Sustainable*) untuk daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan (3TP) (Nugraha, 2023). Keberadaan bandara merupakan salah satu bentuk usaha pemerintah dalam memudahkan masyarakat di Indonesia untuk bisa melakukan mobilisasi dalam hal ekonomi maupun sosial dengan lancar dan cepat. Jika kita lihat ibu kota negara kita Jakarta, Bandara Soekarno Hatta yang sudah selalu dikembangkan masih tetap membutuhkan bandara kedua yakni bandara Halim Perdana Kusuma.

Di daerah Sumatera Barat tepatnya di Padang kita mengenal bandara BIM sebagai pusat pelayanan transportasi udara berada pada daerah rawan bencana, pada tahun 2009 telah dibangun bandara kedua di Pasaman untuk mengangkut hasil-hasil perkebunan dan saat ini tidak terlalu berfungsi karena biaya operasional yang cukup tinggi. Sehubungan bandara BIM berada di daerah bencana maka diperlukan antisipasi dengan dibangunnya bandara kedua agar nanti jika terjadinya bencana seperti gempa yang kemungkinan besar dapat merusak bandara utama, maka untuk logistik ke lokasi bencana di Sumatera Barat dapat dialihkan ke bandara kedua. Disamping untuk kebutuhan saat bencana, bandara kedua juga potensial untuk mengangkut komoditi unggulan yang ada di Sumatera Barat, seperti dari komoditi pertanian dan perkebunan contohnya kakao, gambir, pinang, manggis, beras, cpo dan lain-lain, termasuk kerajinan seperti songket, bordiran, batik minang dan juga makanan olahan seperti aneka rendang dan aneka snack, potensial di bidang komoditi peternakan seperti telur, frozenfood, ikan salai. Pemanfaatan bandara kedua untuk penumpang dan barang diharapkan dapat membiayai operasional bandara itu sendiri.

Tanggap Darurat Bencana adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan dengan segera pada saat kejadian bencana untuk menangani dampak buruk yang ditimbulkan yang meliputi kegiatan penyelamatan dan evakuasi korban, harta benda, pemenuhan kebutuhan dasar, perlindungan, pengurusan pengungsi, penyelamatan, serta pemulihan prasarana dan sarana.

Proses penanggulangan bencana pada saat tanggap darurat meliputi : Pengkajian secara cepat dan tepat terhadap lokasi, kerusakan, dan sumber daya, Penentuan status keadaan darurat bencana, Penyelamatan dan evakuasi masyarakat terkena bencana, Pemenuhan kebutuhan dasar, Perlindungan terhadap kelompok rentan, Pemulihan dengan segera prasarana dan sarana vital.

METODE

Penelitian ini dimulai berdasarkan rumusan masalah tentang bandara kedua sebagai ketahanan transportasi dalam pengembangan wilayah. Selanjutnya data penelitian dikumpulkan secara kualitatif dan kuantitatif. Data kuantitatif diperoleh melalui kajian teori dan perumusan hipotesis terkait dengan partisipasi pakar, budaya masyarakat, political will, land governance, kualitas pengambilan keputusan. Penelitian ini dimulai berdasarkan rumusan masalah tentang fungsi bandara sebagai bandara pembantu saat muncul kejadian bencana. Hal ini dimaksud sebagai ketahanan transportasi dalam pengembangan wilayah. Dengan tujuan utamanya melihat bandara mana yang paling memungkinkan untuk dijadikan bandara kedua, diantara 5 bandara yang pernah aktif sebagai bandara pendukung di Sumatera Barat. Selanjutnya data penelitian dikumpulkan secara kualitatif dan kuantitatif. Data kuantitatif diperoleh melalui kajian teori dan perumusan hipotesis terkait dengan partisipasi Pakar, budaya masyarakat, political will, land governance. Data kualitatif dianalisis secara kualitatif dengan dengan metode *analytical hierarchy procces* (AHP).

Sumber Data

Sumber data yaitu data yang diperoleh langsung maupun tidak langsung terkait penelitian yang dilakukan. Sumber data langsung merupakan sumber data yang bersumber dari sumber utama yakni responden. Kemudian ada juga sumber data yang lain seperti observasi dan dokumentasi yang relevan dengan penelitian, dan juga data sekunder dari buku dan media elektronik.

Teknik pengumpulan sampel dari penelitian ini adalah dengan menggunakan purposive sampling yaitu peneliti menentukan pengambilan sampel dengan cara menetapkan ciri-ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian sehingga diharapkan dapat menjawab permasalahan penelitian. Tujuan dari purposive sampling untuk menghasilkan sampel yang secara logis dapat dianggap mewakili populasi. Alasan memilih metode purposive sampling adalah anggota populasi yang ada dalam penelitian ini terbatas jumlahnya, dan sesuai untuk digunakan pada penelitian kuantitatif atau penelitian yang tidak melakukan generalisasi.

Sumber data dari responden dipilih dari populasi penelitian. Populasi adalah keseluruhan dari subjek penelitian, sedangkan sampel adalah sebagian dari populasi tersebut. Nilai yang dihitung dan diperoleh dari populasi ini disebut dengan parameter. Menurut Sugiyono (1997:57) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang di tetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Sedangkan sampel menurut Sugiono (2008:118) adalah suatu bagian dari keseluruhan serta karakteristik yang dimiliki oleh sebuah populasi. Populasi dari penelitian ini adalah seluruh pihak terkait penetapan keputusan bandara mana yang paling sesuai.

HASIL

Penelitian pendahuluan dilakukan untuk membandingkan Bandara yang pernah Aktif di Sumatera Barat dengan memperhatikan Variabel Penilaian sebagaimana pada Tabel 1.

Tabel 1. Perbandingan 5 (lima) Bandara yang pernah Aktif di Sumatera Barat

No	Variabel	Rujukan	TABING/ Sultan syahrir (Padang)	LAPANGAN UDARA GADUT (Kabupaten Agam)	PIOBANG (Lima Puluh Kota)	PUSAKO ANAK NAGARI (Pasaman Barat)	ROKOT (Kepulauan Mentawai)
1	JARAK LURUS DI PETA DENGAN BIM (KM)	PerMenHub No. 39 Tahun 2019	12,88	57,93	72,05	110,85	159,13
2	AMAN BENCANA	Data Bencana Sumbar	X (daerah rawan bencana)	√ (daerah dataran tinggi)	√ (daerah dataran tinggi)	X (daerah rawan bencana)	X (daerah rawan bencana)
3	Luas Daerah (KM ²)	BPS Tahun 2021	695	3.571,14	3.571,14	3.864,02	6.033,76
4	Jumlah Penduduk (jiwa)	BPS Tahun 2021	909.040	525.384	374.067	436.298	87.623
5	Jauh Dari Pemukiman > 1,5 km (permenLH no 11/96) > 5 km (permen Hub no 69/2013)	PermenLH no 11/96 Permen Hub no 69/2013	X <i>Tidak tercapai</i>	<i>Tercapai</i>	<i>tercapai</i>	<i>Tercapai</i>	<i>Tercapai</i>
6	Jauh Dari Sutet	PerMen ESDM No. 01 Th 1992	X Dekat	X Dekat	Jauh	X Dekat	X Dekat
7	Area Pelayanan (Coverage Area)	PerMenHub PM 30/2021	Pelayanan TNI	X Tidak Beroperasional	Potensial untuk Penerbangan Regional/ mengcover kunjungan wisatawan Gambir, Pinang, Coklat, UnggasSongket, Rendang, Wisata	X Tidak Beroperasional	 Regional
8	Komoditi Unggulan	Kabupaten/Kota Dalam Angka Tahun 2021	X	X	Gambir, Pinang, Coklat, UnggasSongket, Rendang, Wisata	Hasil perkebunan	Hasil laut
9	Akses Menuju Lokasi	PermenHub No. 33 Tahun 2015	X Tersedia	√ Tersedia	√ Tersedia	X Tersedia	X Tersedia
10	Mudah Dikembangkan	PermenHub No. 87 Tahun 2015 PermenHub No. 36 Tahun 2021	X (sudah tidak aman untuk penerbangan, beberapa kali kecelakaan)	√ (memiliki lahan yang luas)	√ (memiliki lahan yang luas)	√ (memiliki lahan yang luas)	X (Terjadi abrasi akibat pantai, terancam tenggelam)
11	Sosial	Jurnal Dimensia Nurkholidah, dkk vol 9 no.1	X (khusus untuk militer)	√ (memiliki dampak sosial yang baik jika diaktifkan kembali)	√ (dampak sosial yang baik jika diaktifkan kembali)	√ (tingkat sosial meningkat)	√ (peningkatan sosial)
12	Ekonomi	Jurnal Dimensia Nurkholidah, dkk vol 9 no.1	X (sudah tidak digunakan untuk umum, tidak terlalu berdampak pada ekonomi)	√ (ekonomi akan semakin berkembang jika diaktifkan)	√ (ekonomi akan semakin berkembang jika diaktifkan)	√ (ada peningkatan ekonomi)	√ (ada peningkatan ekonomi)
13	Cuaca	BMKG	Cuaca di daerah padang cukup ekstrim	Cuaca di daerah lapangan terbang Gadut cukup stabil/ tidak terlalu ekstrim	Cuaca di daerah lapangan terbang Piobang cukup stabil/	Secara klimatologi pada pukul 14.00 WIB suhu 320 Celcius,	Cuaca di daerah kepulauan mentawai cukup ekstrim

Tabel 1. Menunjukkan Perbandingan 5 (lima) bandara yang pernah Aktif di Provinsi Sumatera Barat. Perbandingan dilakukan dengan 13 Variabel pengukuran dan didasarkan pada Rujukan. Berdasarkan Variabel Bencana diketahui Bandara Gadut dan Bandara Piobang menjadi Alternatif sementara dalam menentukan Lokasi Bandara Kedua. Banyak Aspek dan Variabel yang perlu diperhatikan dalam menentukan Lokasi Bandara sebagai Alternatif Bandara utama dalam menciptakan ketahanan transportasi. Selanjutnya Variabel dimaksud dikelompokkan pada beberapa kelompok yang dinilai sama / serupa.

SIMPULAN

Berdasarkan Penelitian yang telah dilaksanakan dalam menentukan Bandara Kedua sebagai Ketahanan Transportasi di Indonesia, dengan study kasus di Sumatera Barat, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Penelitian ini menunjukkan bahwa potensi dari 5 bandara yang pernah aktif di Sumatera Barat dapat dioptimalkan dalam sisi kajian kebencanaan mengatasi persoalan kelumpuhan transportasi dan kelancaran bantuan logistik saat terjadi bencana.
2. Penelitian ini menyajikan 5 Alternatif Bandara Kedua yang merupakan Bandara yang pernah Aktif dan/atau Aktif di Wilayah Sumatera Barat Seperti Bandara Pusako Anak Nagari di Pasaman Barat, Bandara Gadut di kabupaten Agam, Bandara Tabing/Sutan Sahrir di kota Padang, Bandara Rokot di Mentawai dan Bandara Piobang di kabyupaten 50 Kota. Dari penelitian sedehana yang dilakukan diperoleh beberapa nilai lebih atau nilai plus pada 2 bandara alternatif, yakni bandara Gadut dan Piobang.
3. Ketika peneliti menelaah dan melakukan wawancara dengan pemangku kepentingan di 2 lokasi Gadut dan Piobang, ditemukan persoalan tanah/land conflic di bandara Gadut akibat sengketa kepemilikan tanah yang tak kunjung selesai antara masyarakat sekitar dengan pemerintah daerah dan dengan kementerian perhubungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Lestari., Dewanti., dan S. Priyanto. 2020. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Angkutan Udara Rute Sumenep – Surabaya pp.. Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas. Vol (4) No (2).
- Nugraha. D., dan M.D. Barazki. 2023. Peningkatan Jembatan Udara Melalui Angkutan Udara Perintis Kargo Untuk Daya Dukung Ketahanan Nasional. Jurnal Ilmiah Aviasi. Vol (16) No (2).
- Sugiyono, 2019, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung.
- Usman.R., H. Yermadona., dan Ishak. 2022. Tinjauan Perencanaan *Runway* dan *Taxiway* Bandara International Minangkabau. Jurnal Ensiklopediaku. Vol (1) No (2).