

## Dampak Pengembangan Fasilitas Landside Terhadap Pelayanan di Bandar Udara Internasional Lombok

Erni Haryani<sup>1</sup> Awan<sup>2</sup>

Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan  
Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia<sup>1,2</sup>

Email: [erniharyani@gmail.com](mailto:erniharyani@gmail.com)<sup>1</sup>

### Abstrak

Provinsi Nusa Tenggara Barat merupakan provinsi yang memiliki potensi pengembangan industri pariwisata yang pesat. Karena terdapat beberapa tempat wisata yang menarik seperti Gunung Rinjani, Gili Trawangan dan juga Sirkuit Mandalika. Dengan potensi tersebut, maka jumlah penumpang di Bandara Internasional Lombok akan meningkat. Oleh karena itu, guna meningkatkan kinerja pelayanan bandara saat ini, perlu dilakukan kajian. Pada Bandar Udara Internasional Lombok menggunakan konfigurasi landas pacu tunggal, 3 buah landas hubung, dan 24 Parking Stand. Berdasarkan hasil analisis didapat hasil kapasitas landas pacu adalah 52 operasi penerbangan per jam dalam kondisi VFR, kapasitas landas hubung adalah 48 operasi per jam berdasarkan kondisi saat keberangkatan, dan kapasitas landas parkir adalah 72 operasi per jam. Berdsarkan pergerakan pesawat udara pada jam sibuk dalam 5 tahun terakhir yaitu 18 pergerakan per jam, maka kapasitas airside Bandar Udara Internasional Lombok dapat beroperasi dengan baik. Penelitian ini bertujuan untuk: 1). Apakah dampak pengembangan fasilitas landside terhadap pelayanan Bandar udara internasional Lombok; 2). Seberapa besar dampak pengembangan fasilitas landside terhadap pelayanan Bandar Udara Internasional Lombok. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Dimana teknik yang digunakan berupa pengumpulan data yang dilakukan dengan cara melakukan wawancara kepada narasumber, observasi dan dokumentasi. Dengan proses analisis reduksi data yang diperoleh dari lapangan yang berupa rangkuman, memilih hal-hal pokok dan memfokuskan hal yang penting. Hasil penelitian menunjukkan bahwa semakin berkembangnya fasilitas landside di Bandar Udara Internasional Lombok semakin nyaman pula para penumpang menggunakan fasilitas landside di Bandar Udara Internasional Lombok. Selain kenyamanan penumpang, pengembangan fasilitas landside juga memberi dampak positif seperti PT Angkasa Pura I membuka peluang kerja sama pengelolaan area komersial untuk usaha Retail, Food & Beverage maupun Services di area landside.

**Kata Kunci:** Dampak Pengembangan, Fasilitas Landside



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

### PENDAHULUAN

Provinsi Nusa Tenggara Barat merupakan provinsi yang memiliki potensi pengembangan industri pariwisata yang pesat. Karena terdapat beberapa tempat wisata yang menarik seperti Gunung Rinjani, Gili Trawangan dan juga Sirkuit Mandalika. Dengan potensi tersebut, maka jumlah penumpang di Bandara Internasional Lombok akan meningkat. Oleh karena itu, guna meningkatkan kinerja pelayanan bandara saat ini, perlu dilakukan kajian. Pada Bandar Udara Internasional Lombok menggunakan konfigurasi landas pacu tunggal, 3 buah landas hubung, dan 24 Parking Stand. Berdasarkan hasil analisis didapat hasil kapasitas landas pacu adalah 52 operasi penerbangan per jam dalam kondisi VFR, kapasitas landas hubung adalah 48 operasi per jam berdasarkan kondisi saat keberangkatan, dan kapasitas landas parkir adalah 72 operasi per jam. Berdsarkan pergerakan pesawat udara pada jam sibuk dalam 5 tahun terakhir yaitu 18 pergerakan per jam, maka kapasitas airside Bandar Udara Internasional Lombok dapat beroperasi dengan baik.

Pertumbuhan ekonomi dan kemajuan daerah menuntut peningkatan pembangunan infrastruktur daerah, termasuk transportasi udara. Bandara Selaparang di Provinsi Nusa Tenggara Barat ternyata memiliki keterbatasan teknis untuk pengembangan sisi udara dan sisi darat. Oleh karena itu, pemerintah daerah dan PT. Angkasa Pura I telah merumuskan kebijakan untuk merelokasi bandara baru yang bertaraf Internasional, yaitu Bandara Internasional Lombok (BIL), untuk menggantikan bandara Selaparang. Data yang digunakan untuk analisis rekonstruksi bandara terdiri dari fasilitas teknis yang dibutuhkan sisi udara seperti landasan pacu, taxiway dan apron. Metode International Cooperation Aviation Organization (ICAO) dan Federal Aviation Association (FAA) digunakan mengacu pada Boeing Characteristic Airplane dan kapasitas formulasi apron pada waktu puncak berdasarkan Japan International Cooperation Agency (JICA).

Hasil analisis menunjukkan bahwa rencana rekonstruksi Tahap I dan Tahap II Bandara Internasional Lombok diklasifikasikan sebagai 4C dan 4E, masing-masing dengan 11 dan 31 landasan pacu berdasarkan standar ICAO pada tahun 2028. Angka tersebut sesuai dengan hasil analisis windrose pada sistem sampai dengan 95% faktor USAbility site arah. Pesawat yang direncanakan menggunakan fasilitas sisi udara pada Fase I adalah B 737-400 dan MD 82 serta B 747-400 pada Fase II. Panjang runway yang dibutuhkan untuk fase I adalah 3000 m, untuk fase II 4000 m, dan lebar runway 45 m dengan menggunakan nilai MTOW. Analisis dimensi taxiway berdasarkan ICAO, FAA dan Boeing Characteristic Airplane menghasilkan 15 m taxiway untuk fase I dan 23 m fase II. Analisis dibagi menjadi tiga analisis. Dimensi apron yang dibutuhkan untuk Tahap I Tahap 1 (2006, Tahap I Tahap 2 (2016) dan Tahap II (2028) masing-masing adalah 30.000 m<sup>2</sup>, 44.000 m<sup>2</sup>, dan 123.520 m<sup>2</sup>.

Tujuan Penelitian adalah untuk mengetahui dampak pengembangan fasilitas landside terhadap pelayanan Bandar Udara Internasional Lombok bagi penumpang dan untuk mengetahui seberapa besar dampak pengembangan fasilitas landside terhadap pelayanan Bandar Udara Internasional Lombok

## **Landasan Teori**

### **Bandar Udara Internasional Lombok**

Bandar Udara Internasional Lombok, juga dikenal sebagai Bandar Udara Internasional Zainuddin Abdul Madjid, adalah sebuah Bandar udara domestik dan internasional yang berlokasi di Praya, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat, Indonesia. Bandar udara ini dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I dan dibuka pertama kali pada tanggal 1 Oktober 2011 untuk menggantikan fungsi dari Bandar udara Selaparang, Kota Mataram. Bandar udara ini diresmikan oleh presiden ke 6 Republik Indonesia, Susilo Bambang Yudhoyono. Arsitektur Bandar udara ini memiliki ciri khas rumah adat Sasak. Bandar udara Internasional Lombok dibangun pada 2005 atau pada periode pertama kepemimpinan SBY. Saat itu, yang menjabat Menteri Perhubungan adalah Hatta Rajasa. Terletak persis di jantung pulau eksotik Lombok tepatnya di Jalan Tanak Awu. Melayani penerbangan domestik maupun internasional. Maskapai yang melayani rute domestik antara lain yaitu Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Lion Air, Wings Air, Citilink, Sky Aviation, Trans Nusa Aviation, Indonesia Air Transport (Non Reguler), dan Travira Air (Non Reguler). Rute internasional dilayani oleh Silk Air dan AirAsia.

### **Definisi Pengembangan**

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 18 tahun 2002. Pengembangan adalah kegiatan ilmu pengetahuan dan teknologi yang bertujuan memanfaatkan kaidah dan teori ilmu pengetahuan yang telah terbukti kebenarannya untuk meningkatkan fungsi, manfaat, dan aplikasi ilmu pengetahuan dan teknologi yang telah ada atau menghasilkan teknologi baru.

Pengembangan adalah suatu proses yang dipakai untuk mengembangkan dan memvalidasi produk pendidikan. Menurut Badudu dan Zain dalam Novendra (2016: 3). Pengembangan adalah hal, cara atau hasil kerja mengembangkan. Sedangkan mengembangkan berarti membuka, memajukan, menjadikan maju dan bertambah baik. Sedangkan menurut Mill dan Cristine dalam Novendra (2016: 4) “pengembangan pariwisata untuk memaksimalkan keuntungan dan meminimalkan permasalahan”. Menurut Seels & Richey pengembangan berarti proses menterjemahkan atau menjabarkan spesifikasi rancangan kedalam bentuk fitur fisik. Seperti yang dinyatakan oleh Sugiyono (2019:394) menyatakan pengembangan merupakan proses atau metode yang memang digunakan untuk mengembangkan produk dan memvalidasi produk tersebut. Pengembangan memusatkan perhatiannya tidak hanya pada analisis kebutuhan, tetapi juga isu-isu luas tentang analisis awal-akhir, seperti analisis kontekstual. Pada hakikatnya pengembangan adalah upaya pendidikan baik formal maupun non formal yang dilaksanakan secara sadar, berencana, terarah, teratur, dan bertanggung jawab dalam rangka memperkenalkan, menumbuhkan, membimbing, mengembangkan suatu dasar kepribadian yang seimbang, utuh, selaras, pengetahuan, keterampilan sesuai dengan bakat, keinginan serta kemampuan kemampuan sebagai bekal atas prakarsa sendiri untuk menambah, meningkatkan, mengembangkan diri ke arah tercapainya martabat, mutu dan kemampuan manusiawi yang optimal dan pribadi mandiri (Iskandar Wiryokusumo dalam Ali, 2013: 5).

### **Definisi Fasilitas**

Menurut kolter dalam (Apriyadi, 2017) mengemukakan bahwa “segala sesuatu yang bersifat peralatan fisik dan disediakan oleh pihak penjual untuk mendukung kenyamanan konsumen. Jadi fasilitas adalah sumber daya fisik yang ada dalam sebelum suatu jasa dapat ditawarkan kepada konsumen”. Fasilitas adalah penyediaan perlengkapan-perengkapan fisik untuk memberikan kemudahan kepada para tamu dalam melaksanakan aktivitas-aktivitas atau kegiatan-kegiatannya, sehingga kebutuhan-kebutuhan dapat terpenuhi. (Sulistiyono, dalam Yunus & Budianto, 2014:6). Fasilitas Pariwisata menurut PPRI No 50 Tahun 2011 adalah semua jenis sarana yang secara khusus ditujukan untuk mendukung penciptaan kemudahan, kenyamanan, keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan ke destinasi pariwisata.

### **Fasilitas *Landside***

Sisi darat suatu bandara adalah wilayah bandar udara yang tidak langsung berhubungan dengan kegiatan operasi penerbangan. Sisi darat terdiri atas jaringan jalan masuk dan keluar bandara beserta tempat parkir dan terminal sebagai bagian pembatas antara sisi darat dan sisi udara. Fasilitas sisi darat terdiri atas: Bangunan terminal penumpang; Bangunan terminal kargo; Menara pengatur lalu lintas penerbangan (control tower); Bangunan operasional penerbangan; Jalan masuk (access road) dan Fasilitas penunjang bandara jalan dan parkir kendaraan.

### **Dampak Pengembangan Fasilitas *Landside***

1. Peningkatan pertumbuhan ekonomi, peningkatan pendapatan masyarakat, penambahan lapangan pekerjaan, peningkatan produktivitas barang dan jasa, pengembangan wilayah, serta mendatangkan wisatawan atau pendatang dari luar wilayah.
2. Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas, peningkatan daya tarik wilayah bagi masyarakat luar daerah, dan peningkatan kualitas hidup.
3. Meningkatnya pencemaran udara akibat aktivitas penerbangan, meningkatnya kebisingan suara akibat aktivitas penerbangan, mengganggu habitat hewan dan tumbuhan, meningkatkan produksi sampah dan limbah dan menimbulkan pencemaran air.

4. Peningkatan kepadatan akan kawasan terbangun, peningkatan kepemilikan lahan besar-besaran oleh swasta atau pemerintah, peningkatan perubahan guna lahan, peningkatan jumlah penduduk, peningkatan harga tanah dan bangunan, Peningkatan volume kendaraan yang berakibat kepadatan lalu lintas, dan penurunan kualitas kesehatan.

### Penelitian Yang Relevan

**Tabel 1. Penelitian yang Relevan**

No	Nama	Tahun	Judul	Hasil Penelitian
1	Danny Satria	2022	Analisis Kapasitas Runway Bandar Udara Sultan Thaha Kota Jambi	Dari data analisis forecasting traffic menggunakan metode regresi linear berganda, maka didapat persamaan $Y = 2104,176 + 0,00242 X1 + 0,001634 X2$ . Sehingga dapat disimpulkan, jika melakukan analisa jumlah pesawat yang mendarat di Bandar Udara Sultan Thaha Saifuddin Jambi untuk 5 tahun mendatang. untuk analisa berdasarkan persamaan tersebut maka dapat disimpulkan pada 5 tahun mendatang Bandara Sultan Thaha Saifuddin Jambi mengalami peningkatan sebesar 2104 pesawat yang beroperasi.
2	Wahyu Ramadhan	2020	Sistem Pengawasan Fasilitas Bandara Oleh Unit Terminal Inspection Service Pada Pt Angkasa Pura II (Persero) Kantor Cabang Pekanbaru	Sistem Pengawasan yang dilakukan Terminal Inspection Service (TIS) mengacu pada PM 178 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan SOP unit Terminal Inspection Service. Dalam pelaksanaan Pengawasan Fasilitas Bandara Sultan Syarif Kasim II yang dilakukan Oleh Unit Terminal Inspection Service terdapat kendala kendala yaitu kurangnya fasilitas penunjang pengawasan fasilitas bandara seperti alat pengukur suhu AC untuk memastikan bahwa AC berfungsi dengan baik demi menjaga kenyamanan penumpang, dan juga Unit Terminal Inspection Service kekurangan sumber daya manusia, karena terjadi perluasan area bandara maka makin luas pula area dan fasilitas yang memerlukan pengawasan
3	Putu Agus Valguna	2020	Dampak Perkembangan Pariwisata Pulau Lombok terhadap Pengembangan Bandar Udara Internasional Lombok	Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa peramalan jumlah wisatawan yang menggunakan pesawat udara hingga tahun 2028 adalah 3.225.300 orang, jumlah penumpang pesawat udara pertahun hingga tahun 2028 adalah 7.209.918 orang. Jumlah penumpang jam sibuk di tahun 2028 untuk penumpang berangkat adalah 1.896 orang dan penumpang datang adalah 1.974 orang. Dampak yang diberikan oleh jumlah wisatawan pengguna pesawat udara adalah 50,04% untuk penumpang tahunan, 47,26% untuk penumpang berangkat pada jam sibuk, dan 52,36% untuk penumpang yang datang pada jam sibuk

### METODE PENELITIAN

Menurut Sugiyono (2015) Metode penelitian dapat diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid dengan tujuan dapat ditemukan, dikembangkan, dan dibuktikan suatu pengetahuan tertentu sehingga pada gilirannya dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah dalam bidang pendidikan. Perbedaannya dengan penelitian kuantitatif adalah penelitian ini berangkat dari data, memanfaatkan teori yang ada sebagai bahan penjas dan berakhir dengan sebuah teori. Moleong, setelah melakukan analisis dan penelitian terkait dengan definisi penelitian kualitatif kemudian membuat definisi sendiri sebagai sintesis dari pokokpokok pengertian penelitian kualitatif. Menurut Moleong (2016) menyebutkan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi,

motivasi, tindakan, dll, secara holistic, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

### **Pengumpulan Data**

Penelitian kualitatif sebagai human instrument, berfungsi menetapkan fokus penelitian, memilih informan sebagai sumber data, menilai kualitas data, analisis data, menafsirkan data dan membuat kesimpulan atas temuannya (Sugiyono, 2017). Informan dalam metode kualitatif berkembang terus (snowball) secara bertujuan (purposive) sampai data yang dikumpulkan dianggap memuaskan atau jenuh (redundancy). Peneliti merupakan key instrument dalam mengumpulkan data, peneliti harus terjun sendiri kelapangan secara aktif. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang bersumber dari penelitian itu sendiri baik secara langsung dari sumber asli ataupun media perantara seperti jurnal atau artikel. Sumber data ini di dapat dari hasil wawancara. Data tersebut bisa dikategorikan dalam data sekunder dan data primer. Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari sumber yang sudah ada dan data primer adalah data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti.

### **Data Primer**

Data primer adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung di lapangan oleh peneliti dari orang yang bersangkutan. Dikutip dari buku Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya oleh Iqbal Hasan, data primer didapatkan oleh peneliti secara langsung dengan cara wawancara, survei, eksperimen, dan sebagainya. Data primer biasanya akan tersedia dalam bentuk yang benar-benar mentah dan perlu diolah kembali. Namun, peneliti bisa lebih spesifik mendapatkan data yang dibutuhkan karena akan mencarinya dari sumber utama. Oleh karena itu, peneliti bisa menyesuaikan dalam pemilihan narasumber agar bisa mendapatkan data yang dibutuhkan. Data primer, menurut Sugiyono (2019) adalah sumber data yang diperoleh langsung dari sumber asli (tidak melalui media perantara). Data primer dapat berupa opini subyek (orang) secara individual atau kelompok, dan observasi. Metode yang digunakan untuk mendapatkan data primer yaitu metode wawancara dan observasi. Wawancara bisa dilakukan dengan kepala bengkel, *frontdesk*, bagian sparepart dan kegiatan observasi yang kemudian akan diolah oleh peneliti.

### **Data Sekunder**

Data sekunder menurut sugiyono (2018) merupakan data yang diperoleh peneliti atau pengumpul data secara tidak langsung. Dikatakan tidak langsung karena data diperoleh melalui perantara, yaitu bisa lewat orang lain, ataupun lewat dokumen.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Pengumpulan data merupakan suatu proses pengadaan data untuk keperluan penelitian. Pengumpulan data merupakan langkah yang amat penting dalam metode ilmiah. Pada umumnya, data yang dikumpulkan akan digunakan, kecuali untuk keperluan eksploratif, juga untuk menguji hipotesis yang telah dirumuskan. Oleh karena itu data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung melalui wawancara terhadap para informan. Sedangkan data sekunder adalah dokumen-dokumen perusahaan yang bias di publikasikan.

1. Wawancara. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila pila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit/kecil. Wawancara dilakukan secara terstruktur melalui tatap muka (face to face), peneliti atau pengumpul data telah mengetahui dengan pasti tentang informasi apa yang

akan diperoleh. Oleh karena itu dalam melakukan wawancara, peneliti telah menyiapkan instrumen peneliti berupa pertanyaan tertulis yang alternatif jawabannya pun telah disiapkan, setiap responden diberi pertanyaan yang sama dan peneliti atau pengumpul data mencatatnya (Sugiyono, 2019). Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data oleh peneliti untuk melakukan studi pendahuluan sebagai penentuan masalah yang diteliti. Peneliti menggunakan jenis wawancara terstruktur, namun tidak menutup kemungkinan untuk menggunakan wawancara tidak terstruktur guna memperkaya data yang digunakan peneliti. Dalam penelitian ini peneliti melakukan wawancara kepada 15 petugas PT. Angkasa Pura I pada Bandar Udara Internasional Lombok dengan 7 pertanyaan yang sama yang dapat memberikan informasi yang dibutuhkan peneliti sesuai dengan yang akan diteliti.

2. Observasi. Observasi yaitu suatu teknik pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti. Dalam hal ini focus peneliti yang diteliti dampak pengembangan fasilitas landside Bandar udara Internasional Lombok. Observasi adalah sebagai teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lainnya, dalam observasi ini, peneliti terlibat dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian. Sambil melakukan pengamatan, peneliti ikut melakukan apa yang dilakukan sumber data, dan ikut merasakan suka dukanya (Sugiyono, 2019). Dalam observasi ini, peneliti melakukan observasi secara langsung dan terlibat dalam kegiatan sehari-hari yang diamati sebagai sumber data. Peneliti terlibat langsung dalam kegiatan yang ada dalam bandara dan objek yang diteliti oleh peneliti.
3. Dokumentasi. Dalam hal ini peneliti menggunakan metode dokumentasi berupa foto-foto yang berkaitan dengan objek penelitian serta arsip-arsip dari peneliti sebelumnya maupun dokumen yang terkait dengan penelitian ini. Dokumentasi yaitu teknik non intreksi yang dilakukan oleh peneliti agar data yang diperoleh semakin kuat.
4. Studi Kepustakaan. Studi kepustakaan yaitu mencari dengan mengumpulkan bahan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti untuk memperoleh data sekunder dengan cara membaca, mempelajari dan mendalami literature-literatur yang berhubungan masalah dengan masalah yang dibahas dalam penelitian ini sehingga peneliti memperoleh landasan teori yang cukup untuk mempertanggung jawabkan analisis dan pembangunan masalah.

### **Langkah-Langkah Pengumpulan Data**

1. Mengajukan ijin untuk melakukan penelitian serta permohonan untuk mendapatkan data dari pihak PT Angkasa Pura I di Bandar Udara Internasional Lombok.
2. Melakukan observasi dan pengamatan pada tempat penelitian.
3. Melakukan wawancara kepada petugas terkait pihak PT. Angkasa Pura I pada Bandar Udara Internasional Lombok, sebagai pengelola bandar udara.
4. Pengambilan dokumentasi yang berupa foto maupun dokumen yang berkaitan dengan penelitian.
5. Melakukan pengelompokan data dan menganalisis data observasi, wawancara dan dokumentasi.
6. Penarikan kesimpulan dan verifikasi.

### **HASIL PEMBAHASAN DAN PENELITIAN**

#### **Hasil Penelitian**

Hasil penelitian menghasilkan jawaban informan serta data-data yang diperoleh dari lapangan yang berguna untuk dianalisis secara akademis sesuai dengan kebutuhan peneliti. Penelitian ini merupakan penelitian dengan metode kualitatif dimana teknik yang digunakan berupa pengumpulan data yang dilakukan dengan cara melakukan wawancara kepada

narasumber, observasi dan dokumentasi. Maka peneliti mendeskripsikan hasil wawancara sebagai berikut. Peneliti melakukan wawancara dengan narasumber pertama pada hari Selasa, 22 Agustus 2023 dengan salah satu petugas Angkasa Pura I. Berdasarkan hasil dari obsevasi dan wawancara terkait dampak pengembangan fasilitas landside yang dilakukan oleh pihak PT. Angkasa Pura I Seiring dengan perkembangan pembangunan Bandar Udara Internasional Lombok, maka bandara ini mempunyai daya saing tersendiri untuk memikat para pengguna jasa memakai jasa pelayanan yang ada di bandara. Untuk membangun sebuah bandar udara tidak semudah itu, sebab membangun suatu bandara harus mempertimbangkan berbagai faktor, mulai dari faktor alam seperti angin, ketinggian daratan maupun kondisi tanah dan harus membangun berbagai fasilitas.

### **Pembahasan**

Berdasarkan hasil penelitian yang di lakukan di PT. Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Lombok, maka selanjutnya peneliti akan membahas hasil penelitian:

1. Apa dampak positif dan negative dari penyediaan fasilitas landside di Bandar udara Internasional Lombok ?

Pembangunan dan perkembangan fasilitas landside Bandar Udara Internasional Lombok secara langsung telah menjadikan kawasan tersebut sebagai pusat pertumbuhan baru dan mampu mendorong pusat-pusat pertumbuhan lain di Lombok yang digambarkan dengan fenomena kenaikan harga tanah. Semakin berkembangnya fasilitas landside di Bandar Udara Internasional Lombok semakin nyaman pula para penumpang menggunakan fasilitas landside di Bandar Udara Internasional Lombok.

2. Pengusahaan apa yang dilakukan angkasa pura demi terwujudnya pengembangan fasilitas landside ?

Seiring dengan pengembangan fasilitas landside di Bandar Udara Intenasional Lombok yang dilakukan perusahaan untuk meningkatkan fasilitas bagi pengguna bandara, PT Angkasa Pura I membuka peluang kerja sama pengelolaan area komersial untuk usaha Retail, Food & Beverage maupun Services di area landside. Demografi penumpang di bandara - bandara PT Angkasa Pura I yang beragam menjadi peluang yang potensial untuk mengembangkan aneka kegiatan usaha.

3. Apa saja kendala yang dialami dalam pengembangan fasilitas landside Bandar Udara Internasional Lombok ?

Dalam melaksanakan pengembangan fasilitas Bandar Udara Internasional Lombok tentunya selalu menemui kendala, kendala tersebut dikarenakan oleh beberapa penyebab yang mengakibatkan pelayanan yang sesuai prosedur, antara lain:

a. Kurangnya Petugas Cleaning service. Kurangnya petugas cleaning service mengakibatkan beberapa Area di kedatangan tidak terjaga kebersihan seperti yang ditemukan oleh penulis yaitu sampah dari para penumpang yang membuang sampah tidak pada tempatnya dan sajadah di mushola yang digunakan tidak dirapikan kembali, begitupun dengan yang ada di ruang tunggu keberangkatan domestik di lantai tiga Bandar Udara Internasional Lombok. Hal tersebut yang menjadi kendala saat pemeriksaan fasilitas berupa toilet, area ruang tunggu dan tempat sampah yang selalu penuh. Waktu pengangkutan sampah yang penuh tidak diketahui berapa lamanya setiap pengangkutan sampah yang ada di area ruang tunggu juga menjadi penyebab penuhnya sampah di area tersebut. Saat penumpang ramai sering ditemukan toilet dalam keadaan kotor hal ini biasanya terjadi saat pergantian piket karena tidak ada yang berjaga pada saat pergantian piket.

- b. Jumlah Penumpang. Setiap hari penerbangan pagi menjadi penerbangan yang paling ramai di Bandar Udara Internasional Lombok di waktu pagi haripun para petugas porter dan trolleyman sibuk melayani penumpang dan kadang ketersediaan trolley yang ada di dropzone selalu kehabisan stok trolley karena menumpuk di area check in dan petugas porter di Bandar Udara tidak membantu untuk ketersediaan trolley jika kekurangan mereka hanya menunggu stok trolley yang hanya disupply oleh petugas trolleyman hal tersebut juga yang menghambat ketersediaan fasilitas trolley di area dropzone.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa semakin berkembangnya fasilitas landside di Bandar Udara Internasional Lombok semakin nyaman pula para penumpang menggunakan fasilitas landside di Bandar Udara Internasional Lombok. Selain kenyamanan penumpang, pengembangan fasilitas landside juga memberi dampak positif seperti PT Angkasa Pura I membuka peluang kerja sama pengelolaan area komersial untuk usaha Retail, Food & Beverage maupun Services di area landside.

Berdasarkan hasil penelitian, pembahasan dan kesimpulan yang diperoleh, maka penulis memberi saran yang diharapkan dapat menjadi masukan, yaitu: Bagi Perusahaan; Dengan dilakukannya penelitian dampak pengembangan fasilitas landside di Bandar Udara Internasional ini, diharapkan dapat menjadi bahan referensi bagi perencanaan pengembangan Bandar Udara Internasional Lombok di masa yang akan datang, dan perlu diadakan pengukuran secara lebih rinci dilapangan serta koordinasi yang baik dengan pihak-pihak yang terkait. Bagi Peneliti; Bagi peneliti yang mendatang diharapkan bisa meneliti secara mendalam bagaimana pentingnya dampak pengembangan fasilitas landside di Bandar Udara Internasional Lombok.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Angkasa Pura I. 2021 *"kepala staf presiden moeldoko apresiasi pengembangan bandara lombok"*
- Delveza, A. (2016). Strategi Pengembangan Fasilitas (Amenities) Objek. Novendra, 4.
- Direktorat jendran perhubungan udara. 2018 *"peran bandar udara"*
- Hubberman, M. d. (2016). definisi Analisis data.
- ICAO 2009, Annex 14 Aerodromes (5<sup>th</sup> ed.) *Internasionla Civil Aviation Organization. Montreal*
- Jauhariah. 2020 *"Dampak Pembangunan Sirkuit Kuta Mandalika Terhadap medlik. (2012). definis fasilitas.*
- Moehar. (2002). Teknik pengumpulan data dalam penelitian.
- Moleong. (2015). definisi penelitian data.
- Peraturan Menteri Nomor 39 Tahun.2019 *"Tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional."* satisfaction. Yogyakarta
- Sugiyono. (2015). Metodologi Penelitian.
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian.
- Sugiyono. (2018). Data Sekunder
- Sugiyono. (2019). definisi data primer.
- Sugiyono. (2019). Definisi Observasi.
- Sugiyono. (2019). Metodologi Wawancara.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kuantitatif, Qualitative, dan R&D.* Bandung: Alfabeta, CV.
- Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods).* Bandung: Alfabeta, CV.
- Sugiyono. 2019. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* Bandung: Alfabeta.

- Sugiyono.(2017). Analisis Data.  
Sulastiyono. (2014). Pengaruh Fasilitas Terhadap Kepuasan Pelanggan.  
Sumarno.(2014).Pengembangan.  
Themandalikagp. 2020 "*menko marves dukung penuh penyelesaian pembangunan sirkuit mandalika*"  
Tjiptono, Fandy dan Chandra, Gregorius, 2016. Service Quality  
Wiryokusumo, I. (2015). Definisi Pengembangan.