

BAB I
PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Cepu merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Blora yang memiliki prospek perkembangan menjadi pusat pengelolaan minyak dan gas Blok Cepu. Untuk mendukung hal itu diperlukan peningkatan pembangunan. Salah satu pembangunan yang dilaksanakan adalah dalam bidang transportasi mengingat kontribusi sektor pertambangan merupakan pendapatan yang tinggi terhadap perekonomian Kabupaten ini oleh sebab itu dibutuhkan moda untuk mendukung eksplorasi minyak dan gas bumi di Blok Cepu.

Transportasi di Cepu untuk mengakses hubungan dengan kota – kota penting di Indonesia, adalah melalui darat, laut dan udara. Untuk mendapatkan waktu tempuh yang cepat diperlukan pengembangan transportasi udara. Salah satunya dengan pembangunan bandar udara yang memiliki fungsi, keberadaan dan peranan yang strategis.

Bandar udara sebagai prasarana dalam penyelenggaraan penerbangan merupakan tempat pelayanan jasa kebandarudaraan dalam menunjang kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya harus ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kebandarudaraan sesuai dengan tingkat kebutuhannya.

Dalam transportasi udara, satu – satunya bandar udara yang ada di Kabupaten Blora, yaitu Bandar Udara Ngloram. Bandar udara itu tidak aktif, namun pada saat beroperasi pernah didarati oleh pesawat terbang yang mengangkut sejumlah dosen di Pusat Pengembangan Tenaga Perminyakan dan Gas Bumi (PPT MIGAS).

Bandara Ngloram merupakan bandar Udara khusus yang dibangun tahun 1978 dan dihentikan operasinya pada tahun 1984. Bandara ini lantas dialihkan kepemilikannya dari PT Pertamina ke Departemen Pertambangan dan Energi pada tahun 1988. Pemerintah Propinsi Jawa Tengah pada Agustus 2007 mengirim surat kepada Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) agar Bandar Udara Ngloram, yang merupakan aset departemen, dilimpahkan kepada Departemen Perhubungan agar dapat diaktifkan. Akhirnya kebijaksanaan Pemerintah Pusat mengenai rencana pengembangan transportasi udara yang tertuang dalam surat rekomendasi pengelolaan lapangan terbang untuk Ngloram, yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan Jusman Syafii Djamal,

BAB I

PENDAHULUAN

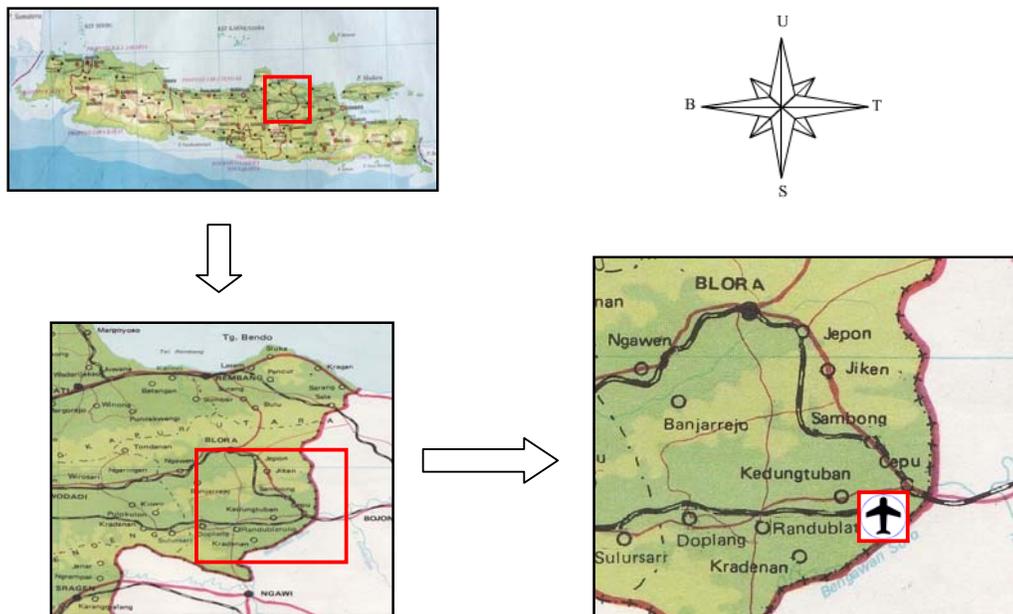
ditujukan pada pengalihan pengelolaan pembangunan Bandar Udara Ngloram kepada Pemerintah Propinsi Jawa Tengah. Hal itu sejalan dengan rencana pengembangan fasilitas Blok Cepu oleh ExxonMobile dan Pertamina serta master plan kawasan Bandar Udara Ngloram yang selanjutnya dimasukan dalam rencana tata ruang kecamatan (RTRK) Cepu yang pengesahannya dilakukan DPRD melalui peraturan daerah (perda) Kabupaten Blora. Pengembangan Bandar Udara Ngloram ditujukan untuk melayani penumpang umum dan ekspatriat. Hal itu berarti terjadi Peningkatan Fungsi Bandar Udara Ngloram dari Bandar Udara Khusus menjadi Bandar Udara Komersial.

Dalam Peningkatan Fungsi Bandar udara akan meningkatkan pula rencana pesawat yang akan mendarat di Bandar Udara ini. Hal ini jelas akan mempengaruhi kebutuhan ruang fasilitas sisi darat maupun udara Bandar Udara Ngloram.

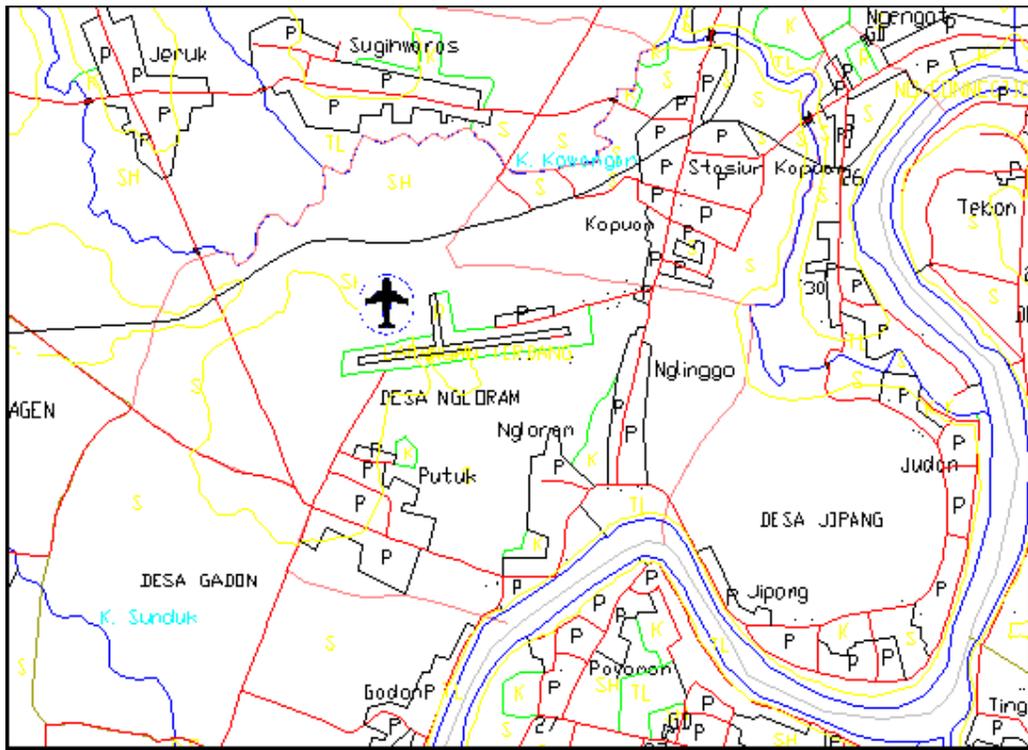
1.2. LOKASI DAN SITUASI BANDAR UDARA

Bandar Udara Ngloram terletak di Desa Ngloram, Kecamatan Cepu Kabupaten Blora, Propinsi Jawa Tengah. Bandar Udara ini memiliki landasan pacu 900m x 30m, saat ini mampu melayani pesawat sejenis CASA / DHC-6 berkapasitas 20 penumpang.

Untuk lebih jelasnya, mengenai lokasi ini dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 1. 1. Peta Kabupaten Blora, Jawa Tengah



Gambar 1. 2. Kondisi Eksisting Bandara Ngloram Cepu

Ket :



= Bandar udara Ngloram,Cepu

 = Aliran Sungai

 = Jalan raya

P = Pemukiman penduduk

Kondisi eksisting ini berdiri di atas lahan seluas 21,7871 Hektar dan lahan sekeliling berupa ladang perkebunan rakyat, sawah, rumah pedesaan, jalur jalan Kereta Api utama lintas Utara Surabaya – Jakarta, dan aliran sungai Bengawan Solo. Letak ujung landasan berjarak sekitar 1,5 km dari aliran Bengawan Solo atau sekitar 10 km dari kota kecamatan Cepu. Kota kecamatan Cepu letaknya strategis pada persimpangan ke kota-kota lain di sekitarnya yaitu Ngawi, Bojonegoro, Tuban, Blora, dan Rembang. Jarak Kota Blora ke beberapa kota lainnya yaitu Cepu sekitar 54 km, Semarang 127 km, Kudus 98 km, Surabaya 179 km, Yogyakarta 195 km, Surakarta 130 km, dan Pacitan 252 km.

1.2.1 Komponen Transportasi

Kabupaten Blora dilalui oleh jalan provinsi yang menghubungkan Kota Semarang dengan Surabaya melalui Purwodadi. Jalur ini kurang begitu ramai jika dibandingkan dengan jalur Semarang-Surabaya lewat Rembang, karena kondisi jalannya yang kurang lebar meskipun namun pada hari raya jalan ini selalu digunakan sebagai jalur alternatif. Di kabupaten ini terdapat fasilitas terminal penumpang sebanyak dua buah salah satu diantaranya terletak di Cepu, sehingga fasilitas ini sangat mendukung terhadap pembangunan bandar udara.

Dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Blora Pasal 25 ayat (2) Jalan kolektor primer yang sudah dikembangkan di Kabupaten Blora meliputi:

- a. Semarang – Purwodadi – Blora – Cepu – Bojonegoro (Jatim) – Surabaya (Jatim). Ruas jalan ini disebut sebagai lintas utara Blora, melalui Kecamatan Kunduran, Ngawen, Blora, Jepon, Jiken, Sambong dan Cepu.
- b. Semarang – Purwodadi – Wirosari – Cepu – Bojonegoro (Jatim) – Surabaya (Jatim). Ruas jalan ini disebut sebagai lintas selatan Blora, melalui Kecamatan Jati, Randublatung, Kedungtuban, Cepu.
- c. Ruas Semarang – Rembang – Blora – Cepu – Bojonegoro (Jatim) – Surabaya (Jatim). Ruas jalan ini melalui Kecamatan Blora, Jepon, Jiken, Sambong dan Cepu.
- d. Ruas Pati – Blora melalui Kecamatan Todanan – Japah – Ngawen – Blora.
- e. Rencana Pembangunan Jalan Lingkar Cepu – Bojonegoro

Dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Blora Pasal 25 ayat (6)

- f. Lokasi Terminal di Cepu sebagai Terminal angkutan jarak jauh (AKAP dan AKDP), Terminal angkutan jarak sedang dan terminal angkutan jarak dekat.

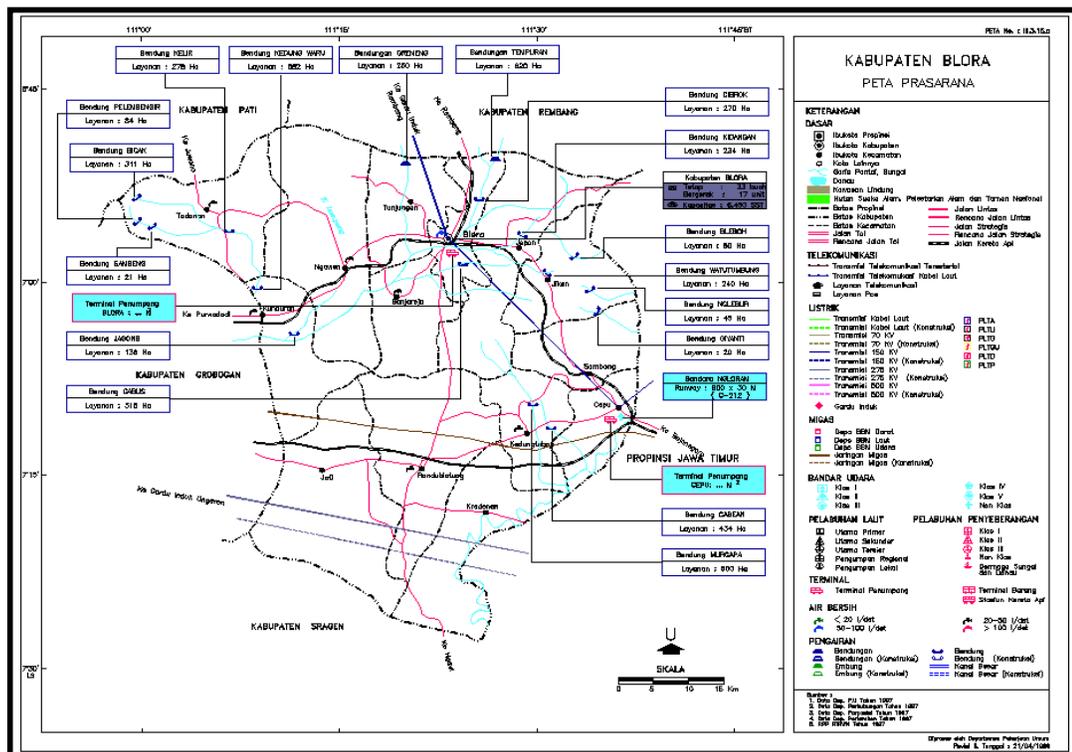
Jalur kereta api melewati wilayah Kabupaten Blora, namun tidak melintasi ibukota kabupaten ini. Stasiun kereta api Cepu merupakan stasiun penting untuk perhentian kereta api berbagai jurusan diantaranya Surabaya-Jakarta (KA Sembrani), atau Surabaya- Semarang (KA Rajawali), serta

BAB I
PENDAHULUAN

kereta api lokal Semarang-Bojonegoro (KRJ). Kabupaten Blora berada dalam wilayah dengan sistem jaringan infrastruktur dan jaringan transportasi lengkap dan yang memadai.

Dalam Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Blora Pasal 26 ayat Rencana pengembangan perkeretaapian meliputi arahan pengembangan jalur kereta api ganda, dan penataan jalur perkeretaapian yang melintasi Kota Cepu. Jalur Kereta Api yang beroperasi saat ini adalah Jalur Surabaya sampai Jakarta (melewati Kota Cepu) dan seluruh perjalanan kereta api yang melintasi kota Cepu tersebut berhenti di Stasiun Cepu.

Adanya Stasiun Cepu dan Terminal Cepu Hal itu akan mendukung Bandar Udara Ngloram sebagai suatu sistem transportasi yang berkesinambungan.



Gambar 1.3 Peta Prasarana Transportasi di wilayah Kabupaten Blora

1.2.2 Komponen Ruang dan Lahan

Reaktivasi bandara Ngloram harus dilaksanakan sejalan dengan rencana tata ruang di berbagai tingkatan pemerintahan khususnya RTRW propinsi dan kabupaten. RTRW propinsi Jawa Tengah, berdasar : “Peta Rencana Tata

BAB I

PENDAHULUAN

Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Tengah Tahun 2003 – 2018” (lihat gambar 1.4) menunjukkan areal Ngloram merupakan kawasan Budidaya berupa kawasan pertanian lahan kering. Tetapi berdasar klasifikasi pemanfaatan lahan sesuai RTRW propinsi Jawa Tengah tidak ada alokasi lahan khusus untuk prasarana transportasi, jadi kawasan pertanian dapat dimanfaatkan untuk lokasi Bandar Udara. Dalam Peta Prasaran Transportasi propinsi Jawa Tengah yang dipublikasikan oleh Departemen Perhubungan tahun 2007, sudah mengalokasikan Bandara Ngloram sebagai bagian dari sistem transportasi Propinsi Jawa Tengah, lihat gambar 1.5

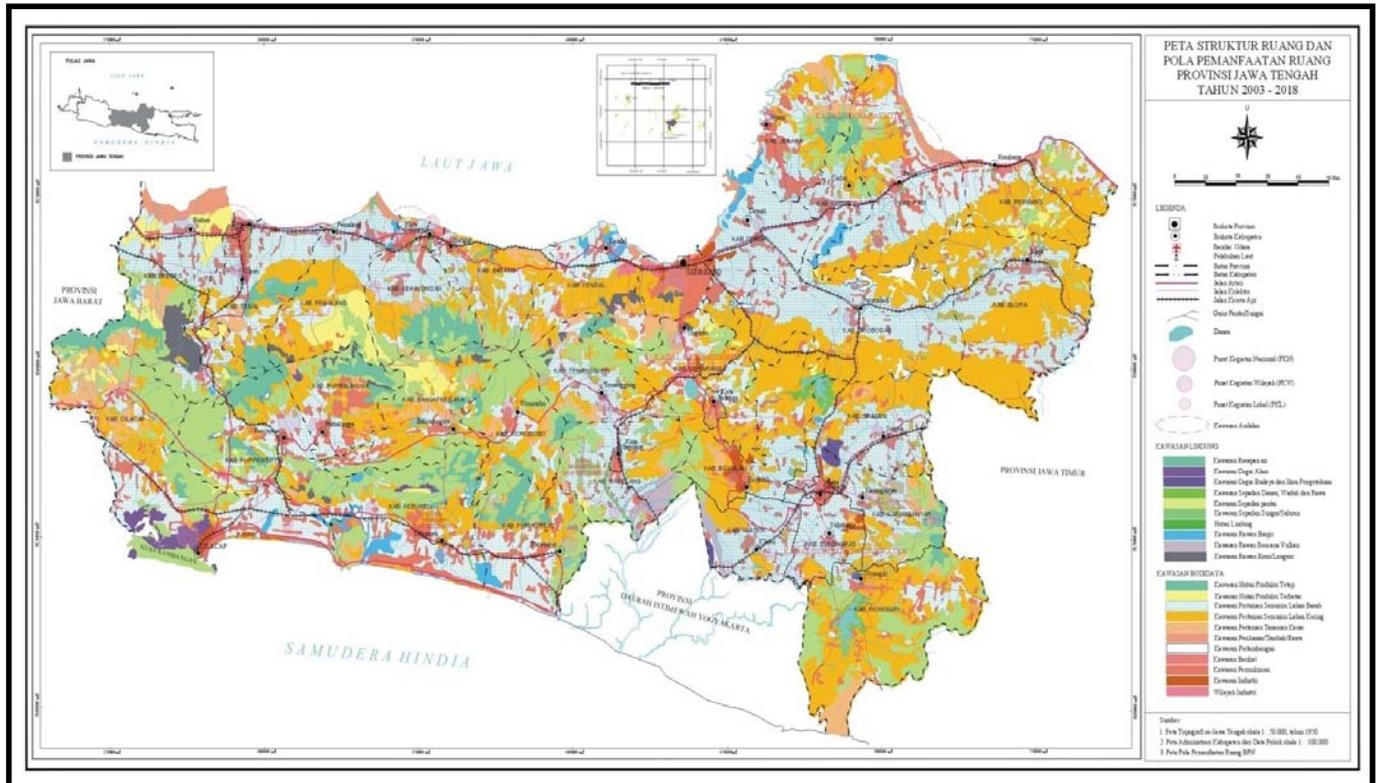
RTRW Kabupaten Blora dengan mengacu pada penataan prasarana transportasi Kabupaten Blora, juga telah dialokasikan pengembangan Bandara Ngloram sebagai pendukung sistem prasarana Transportasi di wilayah Kabupaten ini, Berdasar rencana penataan ruang baik di tingkat Propinsi maupun Kabupaten menunjukkan kesesuaiannya untuk pemanfaatan sebagai Bandara.

Kelayakan lokasi ditinjau mengacu pada kondisi teknis, kesesuai terhadap RTRW, dan ketersediaan Prasarana wilayah. Berdasarkan kondisi teknis lokasi yang tidak termasuk wilayah banjir, relatif datar meskipun berada di sekitar perbukitan, dan memiliki lapisan geologi stabil, maka lokasi ini tepat dijadikan wilayah Bandara. Lebih spesifik pada Bandara yang akan didarati pesawat baling-baling ini (turboprop) membutuhkan daerah dengan kecepatan angin tinggi pada frekuensi kejadian relatif rendah. Dalam hal ini kecepatan batasnya adalah 19 km/jam atau 10 knots dari arah melintang (cross winds). Jadi untuk landasan dengan orientasi Timur-Barat akan mengalami cross winds dari Utara dan Selatan. Berdasar data yang ada dari kedua arah tersebut untuk kecepatan angin diatas 10 knots mencapai prosentase kejadian sekitar 7% per tahun. Untuk persyaratan lokasi atau *usability factor* membutuhkan prosentase tidak melebihi 5% maka areal ini tidak memenuhi syarat tetapi dengan selisih hanya 2 % umumnya masih dapat diterima.

Dari segi RTRW tidak ada benturan kepentingan dari seluruh rencana pengembangan wilayah yang sudah dicanangkan, jadi Reaktivasi Bandara Ngloram sudah sesuai dengan RTRW kabupaten maupun propinsi. Prasarana

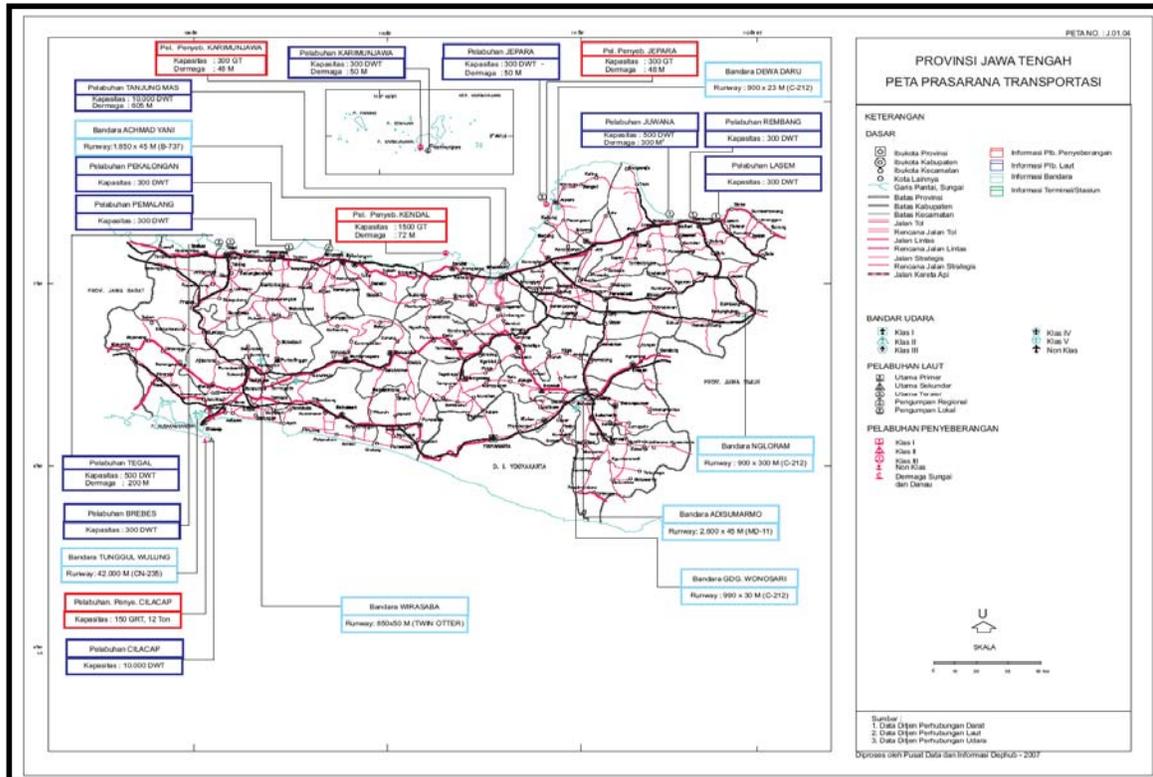
BAB I
PENDAHULUAN

wilayah yang tersedia secara keseluruhan juga mendukung keberadaan Bandara ini.



Gambar 1.4 Pola Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Propinsi Jawa Tengah, 2003 – 2018

BAB I
PENDAHULUAN



Gambar 1.5 Penataan Prasarana Transportasi Propinsi Jawa Tengah

1.3. MAKSUD DAN TUJUAN

Maksud studi ini adalah untuk mengetahui adanya *demand* yang diperkirakan akan meningkat pada tahun 2010-2020 yaitu dari segi penumpang maupun barang dari dan ke luar Kabupaten Blora. Hal ini berpengaruh terhadap pengembangan serta optimalisasi bandar udara. Karena itu cara penataan fasilitas yang sudah ada meliputi segi teknis, ekonomi, lingkungan dan keselamatan operasi penerbangan perlu dikaji kembali.

Tujuan dari studi pengembangan Bandar Udara Ngloram adalah:

- a. Melakukan analisis dan pengkajian terhadap kebutuhan yang meningkat dari penumpang dan barang.
- b. Menganalisis kelayakan landasan pacu, dan *apron* yang sudah ada sampai umur rencana yaitu 2020.
- c. Mengetahui tingkat layanan landasan pacu pada umur rencana.

BAB I
PENDAHULUAN

1.4. PEMBATAAN MASALAH

Penyusunan tugas akhir ini dengan judul Peningkatan Fungsi Bandara Nloram, Cepu Sebagai Bandara Komersial hanya membatasi pada *runway*, *taxiway* dan *apron* kondisi eksisting dan sampai tahun rencana (tahun 2020).

1.5. SISTEMATIKA PENYUSUNAN

Sistematika penyusunan Tugas Akhir dengan judul “Peningkatan Fungsi Bandara Ngloram, Cepu Sebagai Bandara Komersial” ini dibagi menjadi beberapa bab dengan materi sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan berisi : latar belakang, lokasi dan situasi bandara, maksud dan tujuan proyek, pembatasan masalah, serta sistematika penyusunan Tugas Akhir.

BAB II STUDI PUSTAKA

Bab ini berisi tentang pembahasan mengenai tinjauan umum, cara atau metode yang dipakai dapat berupa ketentuan maupun peraturan dalam menganalisis dan merencana berdasarkan literatur yang ada.

BAB III METODOLOGI

Dalam bab ini akan dibahas mengenai tinjauan umum, pengumpulan data, dan analisis data.

BAB IV EVALUASI DAN ANALISIS KONDISI EKSISTING

Membahas mengenai kondisi eksisting landasan pacu, kebutuhan landasan pacu pada umur rencana.

BAB V ANALISA KEBUTUHAN RUANG BANDARA NGLORAM PADA TAHUN RENCANA

Bab ini membahas mengenai analisis kebutuhan ruang bandara di tahun rencana dan faktor-faktor pendukung adanya pengembangan tersebut.

BAB VI PERENCANAAN

Dalam Bab ini mencakup perencanaan tebal perkerasan *runway*, *taxiway* dan *apron*.

BAB I
PENDAHULUAN

BAB VII RENCANA KERJA DAN SYARAT- SYARAT

Bab ini membahas rencana kerja berdasarkan ketentuan dan peraturan yang berlaku, baik secara umum, administrasi, dan teknis sebagai acuan untuk menyusun Rencana Anggaran Biaya.

BAB VIII RENCANA ANGGARAN BIAYA

Bab ini membahas mengenai pendahuluan, daftar harga satuan dan upah, analisis biaya penggunaan alat, perhitungan volume, analisis harga satuan, perhitungan rencana anggaran biaya peningkatan kapasitas landasan pacu, jadwal pelaksanaan proyek peningkatan kapasitas landasan pacu.

BAB IX PENUTUP

Dalam Bab ini memuat tentang kesimpulan dan saran mengenai topik yang dibahas dalam laporan Tugas Akhir.

