

ANALISIS MARKA *SERVICE ROAD* TERHADAP KESELAMATAN BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG

Linggar Preveria¹, Setyo Hariyadi Suranto Putro², Fiqqih Faizah³

^{1,2,3}Politeknik Penerbangan Surabaya, Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236

Email: linggar1057@gmail.com

Abstrak

Setiap bandar udara harus memiliki keselamatan yang baik. Salah satu faktor penunjang keselamatan adalah memperbaiki fasilitas yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada. Penelitian ini memfokuskan pada Bandar Udara Radin Inten II Lampung (Kode ICAO: WILL; Kode IATA: TKG) dalam pengelolaannya bandara ini dibawah angkas pura II untuk melayani penumpang. Bandar Udara Radin Inten II Lampung juga melayani kargo. Tujuan dari penelitian ini mampu memberikan keselamatan bagi para penumpang maka diperlukan suatu penelitian yang dapat memberikan penjelasan terkait keselamatan marka *service road*.

Metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan menggambarkan keadaan yang sedang terjadi pada objek penelitian. Data diperoleh dari observasi secara langsung tinjauan pustaka, dan melakukan kuesioner. Objek dari penelitian tugas akhir ini dilakukan di Bandar Udara Radin Inten II Lampung.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terhalangnya marka *service road* oleh bangunan garbarata atau bangunan aviobridge karena kurang standarnya *service road* di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung yang menyebabkan terhambatnya kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) yang akan beroperasi serta mobil *refuelling* yang akan melakukan pengisian *avtur* di pesawat dikarenakan banyak penumpang yang naik dan turun atau *embark* dan *disembark* yang tanpa menggunakan garbarata atau *aviobridge*. Oleh karena itu, perlu dilakukan mitigasi terhadap fasilitas keselamatan penerbangan yang ada.

Kata Kunci: Marka , Keselamatan , *Service road*

Abstract

Every airport must have good safety. One of the factors supporting safety is improving facilities that are not in accordance with existing regulations. This study focuses on Lampung Radin Inten II Airport (ICAO Code: WILL; IATA Code: TKG) in the management of this airport under Angkasa Pura II to serve passengers. Radin Inten II Lampung Airport also serves cargo. The purpose of this study is to be able to provide safety for passengers, so a study is needed that can provide an explanation regarding the safety of service road markings.

This research method uses quantitative methods to describe the current state of the object of research. Data obtained from direct observation, literature review, and conducting questionnaires. The object of this research is done at Radin Inten II Airport, Lampung.

The results showed that the service road markings were blocked by the garbarata building or the aviobridge building due to the lack of standard service roads at Radin Inten II Lampung International Airport which caused the Ground Support Equipment (GSE) vehicle to be blocked and the refueling car to fill the aviation fuel on the plane.

because many passengers get on and off or embark and disembark without using aerobridges or aviobridges. Therefore, it is necessary to mitigate the existing flight safety facilities.

Keywords: *Marking, Safety, Safety road*

PENDAHULUAN

Bandar Udara Radin Inten II Lampung (Kode ICAO: WILL; Kode IATA: TKG) Dalam menciptakan sistem transportasi udara yang efektif dan efisien di negara kita maka dibangunlah bandar udara yang letaknya tersebar di seluruh daerah yang ada di Indonesia dan salah satunya yang ada di Lampung ini yaitu Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung. Bandar Udara merupakan pintu gerbang perekonomian, bisnis, edukasi, dan kegiatan yang lainnya dari daerah, wilayah maupun negara khususnya di Indonesia. Salah satu fungsi bandar udara adalah melaksanakan jasa kebandarudaraan, yang memberikan jaminan keamanan, ketertiban, kenyamanan, efisiensi, efektif, dan layanan ekonomis terhadap suatu operasi penerbangan serta kegiatan usaha lain yang terkait, sesuai dengan PP No 3 tahun 2001 mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan.

Bandar Udara Raden Inten II pastinya selalu mengalami peningkatan penumpang baik dalam penerbangan domestik maupun penerbangan internasional setelah virus covid 19 menurun. Oleh karena itu, pengelola bandar udara harus mampu menciptakan sesuatu yang baik terhadap mutu pelayanan di Bandar Udara tersebut. Dalam menciptakan mutu pelayanan operasi yang baik, salah satu caranya adalah terciptanya keselamatan dan keamanan yang baik di suatu bandar udara. Maka, untuk menciptakan hal tersebut yaitu dengan cara menyiapkan pengelolaan dan melaksanakan pengaturan serta pengawasan kegiatan pelayanan operasi di area sisi udara atau *airside* maupun di area sisi darat atau *landside*.

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui seberapa pentingnya marka *apron service road* guna menjamin keselamatan di marka *service road*. Agar

masalah yang di bahas tidak dapat meluas dan pembahasan ini menjadi masalah yang jelas dan dapat terarah dengan baik, saya selaku pihak peneliti membatasi penelitian ini dan saya menitik fokuskan pada analisis marka *service road* yang berguna menjamin pergerakan *Ground Support Equipment* (GSE) serta mobil *refueling* dan penumpang di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung dapat berjalan dengan baik.. waktu penelitian dilakukan selama pelaksanaan *On The Job Training* pada Bandar Udara Radin Inten II Lampung yang dilaksanakan selama 2 bulan. Terhitung dari tanggal 18 Januari – 18 Maret 2022.

METODE

Metode penelitian kuantitatif yaitu riset dengan pemakaian informasinya berbentuk angka dimana dalam tata cara ini ditekankan keaslian sehingga diwajibkan dalam terjun langsung ke lapangan dalam riset. (Sugiyono, 2008). Pembuatan rancangan penelitian dalam metode kuantitatif Data diperoleh dari observasi secara langsung tinjauan pustaka, dan melakukan kuesioner. Subjek penelitian disini adalah berupa orang – orang yang bekerja di bandara Radin Inten II Lampung. Metode pengumpulan data dilakukan lewat tanya jawab singkat serta mengajukan kuesioner kepada orang – orang yang bersangkutan pada bidangnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Pengajuan kuesioner dengan memberikan 8 pernyataan yang kemudian disebarkan dan ditanggapi oleh 57 responden. Masing – masing responden hanya dapat memberikan satu tanggapan pada masing – masing pernyataan.

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	178.268	70.196		2.540	.126
	SERVICEROAD	.306	.332	.545	.920	.455

a. Dependent Variable: KESELAMATAN DI BANDARA

Gambar 1 Uji T

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	957.558	1	957.558	.847	.455 ^b
	Residual	2260.442	2	1130.221		
	Total	3218.000	3			

a. Dependent Variable: KESELAMATAN DI BANDARA
b. Predictors: (Constant), SERVICEROAD

Gambar 2 Uji F

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.545 ^a	.298	-.054	33.61876

a. Predictors: (Constant), SERVICEROAD

Gambar 3 Uji R

Correlations

[DataSet0]

Correlations						
		X01	X02	X03	X04	TOTAL
X01	Pearson Correlation	1	.149	.085	.263*	.491**
	Sig. (2-tailed)		.268	.529	.048	.000
	N	57	57	57	57	57
X02	Pearson Correlation	.149	1	-.031	.161	.385**
	Sig. (2-tailed)	.268		.820	.230	.003
	N	57	57	57	57	57
X03	Pearson Correlation	.085	-.031	1	.219	.766**
	Sig. (2-tailed)	.529	.820		.102	.000
	N	57	57	57	57	57
X04	Pearson Correlation	.263*	.161	.219	1	.629**
	Sig. (2-tailed)	.048	.230	.102		.000
	N	57	57	57	57	57
TOTAL	Pearson Correlation	.491**	.385**	.766**	.629**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.003	.000	.000	
	N	57	57	57	57	57

Gambar 4 Uji Variabel X

Correlations

Correlations						
		Y01	Y02	Y03	Y04	TOTAL
Y01	Pearson Correlation	1	-.296*	.118	.205	.511**
	Sig. (2-tailed)		.025	.384	.126	.000
	N	57	57	57	57	57
Y02	Pearson Correlation	-.296*	1	-.172	-.214	.345**
	Sig. (2-tailed)	.025		.201	.110	.009
	N	57	57	57	57	57
Y03	Pearson Correlation	.118	-.172	1	-.055	.490**
	Sig. (2-tailed)	.384	.201		.686	.000
	N	57	57	57	57	57
Y04	Pearson Correlation	.205	-.214	-.055	1	.403**
	Sig. (2-tailed)	.126	.110	.686		.002
	N	57	57	57	57	57
TOTAL	Pearson Correlation	.511**	.345**	.490**	.403**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.009	.000	.002	
	N	57	57	57	57	57

Gambar 5 Uji Variabel Y

Pembahasan

Kesimpulan bahwa hasil pernyataan x1 dengan responden 57 orang mendapatkan hasil 85% sangat setuju dengan pernyataan x1, pernyataan x2 dengan responden 57 orang mendapatkan hasil 92% sangat setuju dengan pernyataan x2, pernyataan x3 dengan responden 57 orang mendapatkan hasil 60% sangat setuju dengan pernyataan x3, pernyataan x4 dengan responden 57 orang mendapatkan hasil 61% sangat setuju dengan pernyataan x4.

Kesimpulan bahwa hasil pernyataan y1 dengan responden 57 orang mendapatkan hasil 81% sangat setuju dengan pernyataan y1, pernyataan y2 dengan responden 57 orang mendapatkan hasil 94% sangat setuju dengan pernyataan y2, pernyataan y3 dengan responden 57 orang mendapatkan hasil 93% sangat setuju dengan pernyataan y3, pernyataan y4 dengan responden 57 orang mendapatkan hasil 87% sangat setuju dengan pernyataan y4.

Jadi dapat disimpulkan bahwa validasi secara manual dan otomatis dengan menggunakan aplikasi SPSS dapat dilihat dari penjabaran diatas terdapat hasil dan data yang valid sehingga adanya hubungan kedua variabel mengenai marka *serice road*(X) dan keselamatan di Bandar Udara(Y) maka hasil diatas dapat dilihat bahwa korelasi antara kedua variabel sangat tinggi, kuat dan dalam uji SPSS terdapat pengaruh antara varibel X dan Y

Validitas

Uji validitas menggunakan metode pearson correlation, dari output SPSS dilihat nilai pearson correlation pada tabel total dan dibandingkan dengan r tabel, dikatakan valid apabila pearson correlation > r tabel. Semakin besar nilai pearson correlation semakin valid (tanda positif atau negatif dapat diabaikan karena tanda tersebut hanya menunjukkan hubungan dari indikator). Dengan menggunakan r tabel (df=57-2=55; alpha=5%) sebesar 0.266 maka semua nilai pearson correlation > r tabel sehingga semua indikator valid. Selain itu, hasil uji validitas juga menunjukkan bahwa p-value untuk

semua indikator kurang dari 0,05 (alpha) dan menghasilkan keputusan tolak H_0 (H_0 : Indikator tidak mengukur dimensi yang sama/tidak valid). Hal ini berarti bahwa semua indikator yang digunakan dalam penelitian ini valid dan dapat digunakan.

Penyelesaian Masalah Jangka Pendek

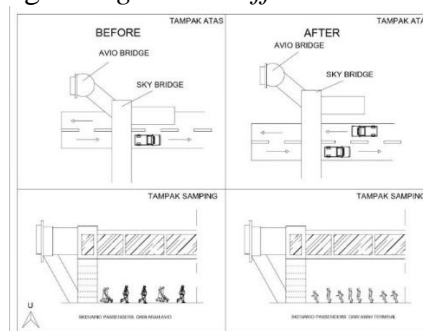
Terdapat Marka *Service Road* yang kurang memenuhi standard untuk digunakan, masalah ini dapat diselesaikan dengan dilakukan perbaikan terhadap bangunan yang menuju garbarata, namun dalam masa pandemi ini setiap bandara meminimalisirkan pengeluaran langkah mitigasi yang digunakan ialah dengan cara:

1. Memperpanjang waktu atau *ground time* pada setiap maskapai yang ingin melakukan pengisian avtur atau *refuelling* di *apron* sehingga pada saat penumpang sudah sampai diterminal akan aman dan tanpa gangguan mobil pengisian avtur dapat jalan dengan aman.
2. Memperbanyak penjagaan pada saat para penumpang yang akan melalui *service road* sehingga para *ground staff* dapat memperlakukan sistem penjagaan jika ada mobil *refuelling* yang akan melakukan *refuelling* pada pesawat yang akan diisi.
3. Berdasarkan yang peneliti temukan bahwa perlu diadakannya sosialisasi dan *safety awarness* kepada seluruh pihak – pihak yang terkait yang terutama di sisi udara atau *airside* sehingga dapat mengetahui hal apa yang penting.

Jangka Panjang

Untuk menyelesaikan permasalahan ini diperlukan tindakan jangka panjang agar *service road* sesuai dengan perturan yang sudah ditetapkan dalam Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 mengenai marka *Apron Service Road* yaitu dengan cara membenahi gedung yang menghalangi *service road* sehingga

dapat menjamin keselamatan para penumpang serta *ground staff*.



Gambar 6 Skenario Jangka Panjang

Sehingga dari gambar diatas dapat peneliti jabarkan untuk marka *service road* yang terdapat pada gambar *before* ini menutupi *service road* sehingga harus adanya perbaikan dengan tata letak bangunan yang menuju garbarata sehingga dalam foto *after* dapat dilakukan perbaikan sehingga marka *service road* dapat maksimal di Bandar Udara Radin Inten II Lampung, Sehingga penumpang yang tidak melalui *aviobridge* atau garbarata bisa melalui *passenger path* yang terdapat dibawah *sky bridge*.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti, maka dari pembahasan Bab 1 sampai dengan Bab 4 dapat peneliti simpulkan, antara lain:

1. Dari hasil pembahasan pada bab 4 dapat peneliti tekankan bahwa adanya pengaruh terhadap 2 variabel tersebut sehingga terdapat hasil dan data yang valid sehingga adanya hubungan kedua variabel mengenai marka *service road*(X) dan keselamatan di Bandar Udara(Y) maka hasil diatas dapat dilihat bahwa korelasi anatara kedua variabel sangat tinggi, kuat dan dalam uji SPSS terdapat pengaruh antara variabel X dan Y.
2. Diketahui nilai sig untuk variabel *service road*(X1) adalah sebesar 0,455 terhadap Y ialah sebesar $0,455 > 0,05$ dan nilai t hitung $9,20 > t$

tabel 4,303, sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil diterima yang artinya terdapat pengaruh antara *service road*(X1) terhadap Keselamatan di Bandar Udara(Y).

3. Diketahui nilai signifikan untuk pengaruh variabel *service road*(X1) secara simultan terhadap Keselamatan di Bandar Udara(Y) ialah sebesar $0,455 > 0,05$ dan nilai f hitung sebesar $0,847 < f$ tabel 10,1. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak diterima yang artinya tidak terdapat pengaruh antara variabel *service road*(X1) secara simultan terhadap Keselamatan di Bandar Udara(Y).
4. Menurut pemahasan diatas, terhalangnya marka *service road* oleh bangunan garbarata atau bangunan *aviobridge* karena kurang standarnya *service road* di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung yang menyebabkan terhambatnya kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) yang akan beroperasi serta mobil *refuelling* yang akan melakukan pengisian avtur di pesawat dikarenakan banyak penumpang yang naik dan turun atau *embark dan disembark* yang tanpa menggunakan garbarata atau *aviobridge*.
- 5.
6. Perbaikan terhadap marka *service road* adalah satu hal yang sangat penting karena agar kegiatan di sisi udara dapat berjalan dengan baik sehingga pada saat penumpang naik dan turun atau *embark dan disembark* tidak mengganggu alur kerja di sisi udara.

Setelah melakukan wawancara kepada pihak – pihak terkait dapat disimpulkan bahwa marka *service road* sangat penting dan perlu diperhatikan karena marka tersebut sangat penting mengatur lalu lintas di area sisi udara.

Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka ada beberapa masukan atau saran yang ditunjukkan bagi pihak Bandar Udara sebagai berikut:

1. Disarankan kepada PT (Persero) Angkasa Pura I Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung selaku pengelola untuk mengatur alur jalan nya kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE) yang akan beroperasi serta mobil *refuelling* yang akan melakukan pengisian avtur di pesawat.
2. Disarankan kepada PT (Persero) Angkasa Pura I Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung selaku pengelola untuk pengadaan atau pembuatan marka *service road* di area sekitar sisi udara guna memenuhi standarisasi sisi udara di suatu Bandar Udara.
Disarankan kepada PT (Persero) Angkasa Pura I Kantor Cabang Bandar Udara Internasioanal Radin Inten II Lampung selaku pengelola untuk harus sering memberikan sosialisasi mengenai *safety awareness* kepada para pekerja agar menjamin keselamatan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]Arikunto,Suharsimi. (2019). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta.
- [2]Arikunto,Suharsimi. (2010). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Yogyakarta: Rineka Cipta.
- [3]Darmadi, Hamid. (2014). Metode Penelitian Pendidikan. Bandung: Alfabeta.
- [4](Dirjen Perhubungan Udara, 2005; Jenderal & Udara, 2019; Kemenhub, 2013; Kementerian Perhubungan, 2016; *Km_no_22_tahun_2005.Pdf*, n.d.; Nation, 2001)
- [5]Dirjen Perhubungan Udara, K. P. (2005). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan

- Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara. *Kementerian Perhubungan*, 1–140.
- [6]M. Iqbal Hasan. 2001. Pokok-pokok Materi Statistik I (Statistik Deskriptif), Bumi Aksara. Jakarta.
- [7]Jenderal, D., & Udara, P. (2019). *Undang-Undang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulation Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome); Perhubungan (Berita Negara Republik Indones. I.*
- [8]Kementerian Perhubungan. (2013). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121. *PermenhubNo.28Th2013,121.*
http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2013/pm.28_tahun_2013.pdf
- [9]Kementerian Perhubungan. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 81 Tahun 2016 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.* 1–32.
- [10]Km no 22 (2005) Pemberlakuan standar nasional Indonesia (SNI) 03-7094-2005 mengenai rambu-rambu di terminal bandar udara sebagai standar wajib
- [11]Nation. (2001). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. *Journal of the American Chemical Society*, 123(10), 2176–2181.
- [12]nazir. (1998). Metode Penelitian. Jakarta : Rineka Cipta
- [13]Sugiyono. (2014). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta
- [14]Sugiono. (2009). Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D. Bandung: Alfa Beta.
- [15]Sukandarrumidi. (2012). Metodologi Penelitian: Petunjuk Praktis untuk Peneliti Pemula. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.