

## ANALISIS RUTE POTENSIAL BANDARA INTERNASIONAL HUSEIN SASTRANEGARA YANG DAPAT DI SHARING DENGAN BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI

Abdul Nawir<sup>1</sup>, Dewanti<sup>1</sup>, & Latif Budi Suparma<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan, Universitas Gadjah Mada

\*Corresponding author. e-mail: abdulnawir@mail.ugm.ac.id

### ABSTRACT

*Husein Sastranegara Airport is an airport that serves approximately 64 flights per day and is the busiest airport in Indonesia. Local Government and PT. Angkasa Pura II agreed to reduce the flight burden of Husein Sastranegara Airport by implementing the Multi-Airport System concept at Husein Sastranegara International Airport and Kertajati International Airport. This study aims to determine potential routes that can be shared from Husein Sastranegara International Airport to Kertajati International Airport, routes that are often used and proposed by passengers of Husein Sastranegara International Airport and new routes proposed to exist at Husein Sastranegara International Airport and the International Airport. International Kertajati. This study uses quantitative descriptive data analysis. The results showed that 9 domestic flight routes that have been at Husein Sastranegara International Airport have been used by respondents and are potential routes, but only 4 potential routes are often used by passengers at Husein Sastranegara International Airport that can be shared to Kertajati International Airport sorted from the number of respondents Most of the routes to the cities of Denpasar, Surabaya, Medan and Balikpapan.*

*Keywords: Airport, Multi-Airport System, route, shared.*

### ABSTRAK

Bandara Udara Husein Sastranegara merupakan bandara yang melayani kurang lebih 64 penerbangan per-harinya dan menjadi bandara tersibuk di Indonesia. Pemda dan PT. Angkasa Pura II bersepakat untuk mengurangi beban penerbangan Bandara Husein Sastranegara dengan penerapan konsep Multi-Airport System pada Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Bandara Internasional Kertajati. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui rute potensial yang dapat di sharing (bagi) dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati, rute yang sering digunakan dan diusulkan oleh penumpang Bandara Internasional Husein Sastranegara dan rute baru yang diusulkan untuk ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Bandara Internasional Kertajati. Penelitian ini menggunakan analisis data deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan, bahwa 9 rute penerbangan domestik yang pernah ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara pernah digunakan oleh responden dan merupakan rute potensial, namun hanya 4 rute rute potensial yang sering digunakan oleh penumpang di Bandara Internasional Husein Sastranegara yang dapat di sharing ke Bandara Internasional Kertajati diurutkan dari jumlah responden terbanyak adalah rute tujuan Kota Denpasar, Surabaya, Medan dan Balikpapan.

**Kata Kunci :** *Bandara, Multi-Airport System, rute, sharing.*

## 1. PENDAHULUAN

Salah satu faktor penting pada kehidupan, pertumbuhan ekonomi, sosial dan politik serta mobilitas adalah sarana transportasi yang berkembang bersinergi pada suatu wilayah. Transportasi yang mengalami peningkatan sangat pesat adalah transportasi udara. Beberapa alasan dipilihnya transportasi udara karena lebih nyaman, cepat serta efektif. Permintaan akan jasa penerbangan semakin meningkat dari tahun ke tahunnya, hal ini ditunjukkan dengan peningkatan permintaan jasa penerbangan (Faizal & Raharjo, 2021).

Bandara Udara Husein Sastranegara merupakan bandara yang melayani kurang lebih 64 penerbangan per-harinya dan menjadi bandara tersibuk di Indonesia. Bandara Husein Sastranegara merupakan ujung tombak Jawa Barat karena termasuk dalam arus keluar masuk pesawat sehingga diperlukan pengembangan yang masif pada bandara oleh Pemerintah Daerah dan Angkasa Pura. Namun, permasalahannya bandara ini mempunyai keterbatasan lahan sehingga diperlukan pengembangan dalam memperluas Apron, Runway, atau terminal bagi penumpang (Anonim, 2019).

Pemda dan PT. Angkasa Pura II bersepakat untuk mengurangi beban penerbangan Bandara Husein Sastranegara dengan penerapan konsep Multi-Airport System pada Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Bandara Internasional Kertajati, untuk mengoptimalkan operasional kedua Bandara tersebut terutama pemindahan rute domestik pesawat jet. Namun, terdapat kelemahan adanya pemindahan sebagian penerbangan ke Bandara Kertajati sangat sulit dari segi akses perjalanannya dikarenakan kurangnya jasa transportasi penjemputan dan pengantaran seperti bus dan travel, selain itu kondisi jarak yang jauh menyebabkan kurangnya minat penumpang. Sedangkan, di sisi lain pemindahan rute domestik pesawat jet menyebabkan Bandara Husein Sastranegara menjadi sepi, sehingga tanggal 20 Agustus 2020 pesawat jet rute domestik kembali di Bandara Husein Sastranegara (Faizal & Raharjo, 2021; Hermanto, 2021).

Untuk mengatasi hal tersebut, diperkirakan pengoperasian Tol Akses Bandara Kertajati melalui Tol Cipali dan akan segera terkoneksi dengan akses Tol Cisumdawu (Cileunyi-Sumedang-Dawuan), agar estimasi perjalanan antara Bandung ke Kertajati hanya 1 jam saja dibandingkan sebelumnya yang harus menempuh 4 jam (Faizal & Raharjo, 2021).

Berdasarkan penelitian terdahulu, kesesuaian pengembangan terminal penumpang Bandara Internasional Husein Sastranegara terhadap SNI 03-7046-2004 dan diperoleh hasil bahwa pengembangan terminal penumpang Bandara tidak memenuhi standar yang

ditetapkan SNI, dimana desain tidak dapat memenuhi kebutuhan ruang terminal penumpang untuk umur perencanaan 20 tahun karena terdapat kekurangan ruang dan fasilitas (Graha & Santosa, 2015).

Selain itu, dalam melakukan analisis model prediksi pada peningkatan lalu lintas udara pada Bandara Internasional Husein Sastranegara dengan tujuan untuk mengetahui peningkatan demand dari segi kebutuhan pelayanan lalu lintas udara serta penumpang dari dan ke luar Kota Bandung. Diperkirakan pada tahun 2022 kapasitas landas pacu eksisting Bandara Internasional Husein Sastranegara sudah tidak dapat melayani kebutuhan pergerakan pesawat pada peak hour (Akbaridin & Sitompul, 2019).

Berdasarkan penelitian di atas, akan dilakukan penelitian berupa analisis rute penerbangan potensial Bandara Internasional Husein Sastranegara yang dapat dibagi dengan Bandara Internasional Kertajati. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui rute potensial yang dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati, rute yang sering digunakan dan diusulkan oleh penumpang Bandara Internasional Husein Sastranegara dan rute baru yang diusulkan untuk ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Bandara Internasional Kertajati.

## 2. METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian ini dilakukan di Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Bandara Internasional Kertajati. Metode pengumpulan data dilakukan dengan deskriptif kuantitatif, untuk memperoleh data primer. Data primer diperoleh dari hasil melalui survei di lapangan dan kuesioner yang dibagikan kepada perwakilan instansi Bandara yang sudah ditentukan dan penumpang Bandara Internasional Husein Sastranegara, pengumpulan data primer dilakukan untuk mendapatkan data lapangan dalam rangka menggali dan mendalami topik pokok penelitian. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan quota sampling yang termasuk dalam teknik pengambilan sampel non probability sampling. Peneliti menetapkan jumlah responden untuk mendapatkan rute penerbangan potensial pada Bandara Internasional Husein Sastranegara yang dapat dibagi ke Bandara Internasional Kertajati sebanyak 15 (lima belas) responden dari 5 (lima) instansi dengan kriteria hanya pegawai/karyawan yang mengelola langsung mengenai rute penerbangan pada kawasan Bandara Internasional Husein sastranegara, yaitu:

- a. PT. Angkasa II (Persero) Cabang Bandung dengan jumlah 3 (tiga) responden.
- b. Perum LPPNPI Cabang Bandung dengan jumlah 3 (tiga) responden.

- c. PT. Lion Airlines dengan jumlah 3 (tiga) responden.
- d. PT. Citilink Indonesia dengan jumlah 3 (tiga) responden.
- e. PT. AirAsia Indonesia dengan jumlah 3 (tiga) responden.

Jumlah responden pada kuesioner untuk mendapatkan rute yang sering digunakan oleh penumpang dan diusulkan tetap ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara didapatkan dengan menggunakan rumus slovin, yaitu 100 (seratus) responden dari penumpang.

$$n = \frac{412.488}{1 + 412.488 (0,1)^2}$$

$$n = 99,97 \approx 100 \text{ (Pembulatan)}$$

Analisis Statistik deskriptif digunakan untuk mengidentifikasi rute potensial yang dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati dengan melihat nilai mean dan tingkat capaian responden dari perhitungan respon pada kuesioner yang dibagikan ke PT. Angkasa Pura II (Persero) Cabang Bandung, Perum LPPNPI Cabang Bandung, PT. Lion Airlines, PT. Citilink Indonesia, PT. AirAsia Indonesia sebanyak 3 (tiga) responden setiap instansi dengan kuesioner menggunakan skala likert kemudian diolah dengan statistik deskriptif. Tingkat capaian responden yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

- a. Nilai kumulatif adalah jumlah nilai dari setiap pernyataan yang merupakan jawaban dari 15 responden.
- b. Persentase adalah nilai kumulatif item bagi dengan frekuensi dikalikan 100%.
- c. Sehingga diperoleh jumlah:
  - 1) kumulatif Maksimal:  $15 \times 4 = 60$
  - 2) jumlah kumulatif minimum:  $15 \times 1 = 15$
  - 3) nilai persentase terkecil adalah  $15 / 60 \times 100\% = 25\%$
  - 4) nilai rentang :  $100\% - 25\% = 75\%$

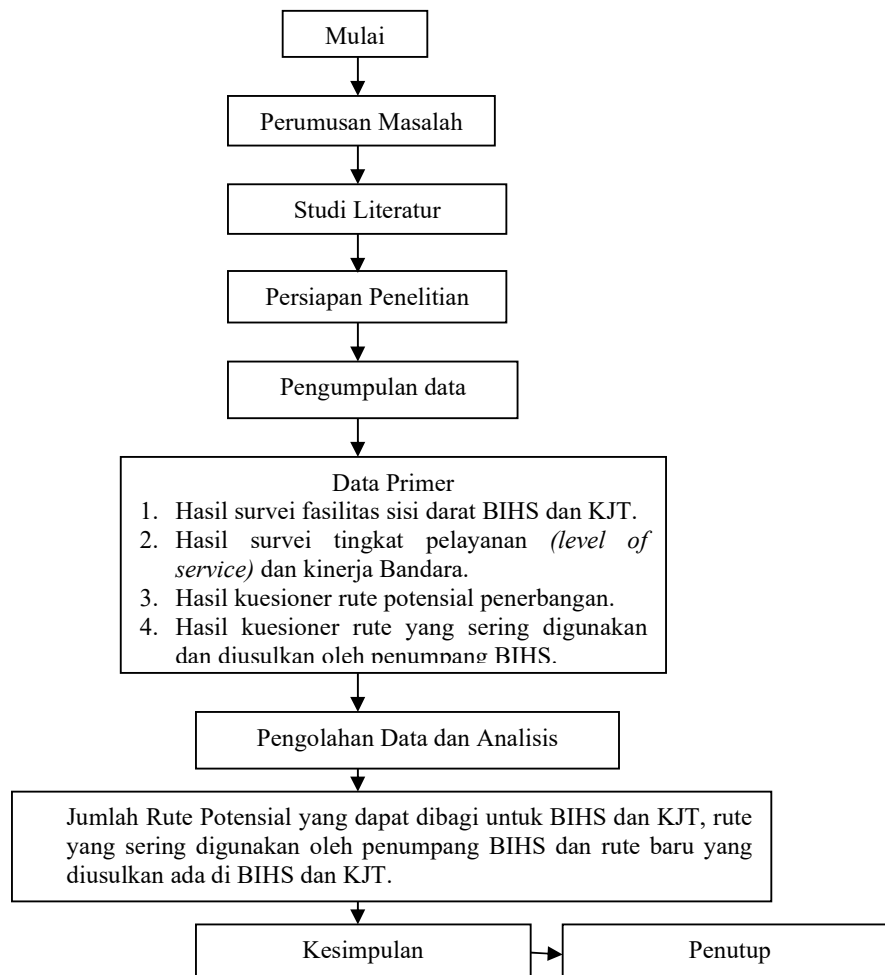
    bila nilai rentang tersebut dibagi empat skala pengukuran maka di dapatkan nilai interval persentase sebesar 18.75%.
- d. Untuk melihat dari skor setiap variable, berikut persentase tingkat capaian responden yang dapat dilihat pada Tabel 1.

**Tabel 1. Tingkat capaian responden**

Persentase	Kategori
81,26% - 100%	Sangat Setuju
62,51% - 81,25%	Setuju
43,76% - 62,50%	Tidak Setuju
25% - 43,75%	Sangat Tidak Setuju

*Sumber: Sujarweni, 2015*

Kuesioner yang dibagikan kepada 100 responden dari penumpang Bandara Internasional Husein Sastranegara juga diolah dengan statistik deskriptif untuk mendapatkan modus dari setiap pertanyaan maupun pernyataan dalam kuesioner untuk mendapatkan rute yang sering digunakan oleh penumpang Bandara Internasional Husein Sastranegara dan rute baru yang diusulkan oleh perwakilan instansi dan penumpang untuk ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Bandara Internasional Kertajati.

**Gambar 1. Bagan Alur Penelitian**

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Tujuan penelitian menganalisis rute potensial yang dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati, rute yang sering digunakan oleh penumpang Bandara Internasional Husein Sastranegara dan rute baru yang diusulkan untuk ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Bandara Internasional Kertajati, didapatkan dengan cara membagikan kuesioner kepada perwakilan instansi (PT. Angkasa Pura II Bandara Internasional Husein Sastranegara, Perum LPPNPI, PT. Lion Airlines, PT. Citilink dan PT. AirAsia Indonesia) dan penumpang Bandara Internasional Husein Sastranegara pada tanggal 06 – 18 Juni 2022.

#### a. Rute Potensial Bandara Internasional Husein Sastranegara yang dapat di *sharing*

Pengolahan hasil kuesioner yang sudah dikumpulkan dengan analisis statistik deskriptif untuk melihat rute potensial yang dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati dengan asumsi akses dari Kota Bandung menuju Bandara Internasional Kertajati, dengan penelitian tersebut adalah sebagai berikut :

**Tabel 2. Hasil pengolahan kuesioner untuk rute potensial dan rute yang dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati**

No	Rute	Data Umum	Keterangan	Jumlah	(%)	TCR	Kategori
1	Denpasar	Potensial	SS	11	73,3 %	93,3 %	Sangat Setuju
			S	4	26,7 %		
			TS	0	0 %		
			STS	0	0 %		
		Dapat dibagi	SS	3	20 %	66,7 %	Setuju
			S	6	40 %		
			TS	4	26 %		
			STS	2	13,3 %		
		Alasan	Ramai Penumpang	10	58,8 %		
			Rute Banyak	0	0 %		
			Sepi Penumpang	3	17,6 %		
			Rute Sedikit	2	11,8 %		
			Lainnya	2	11,8 %		
2	Medan	Potensial	SS	5	33,3 %	81,7 %	Sangat Setuju
			S	9	60 %		
			TS	1	6,7 %		
			STS	0	0 %		
		Dapat dibagi	SS	3	13,3 %	65 %	Setuju
			S	6	40 %		
			TS	4	40 %		
			STS	2	6,7 %		
		Alasan	Ramai Penumpang	6	35,3 %		
			Rute Banyak	1	5,9 %		
			Sepi Penumpang	3	17,6 %		

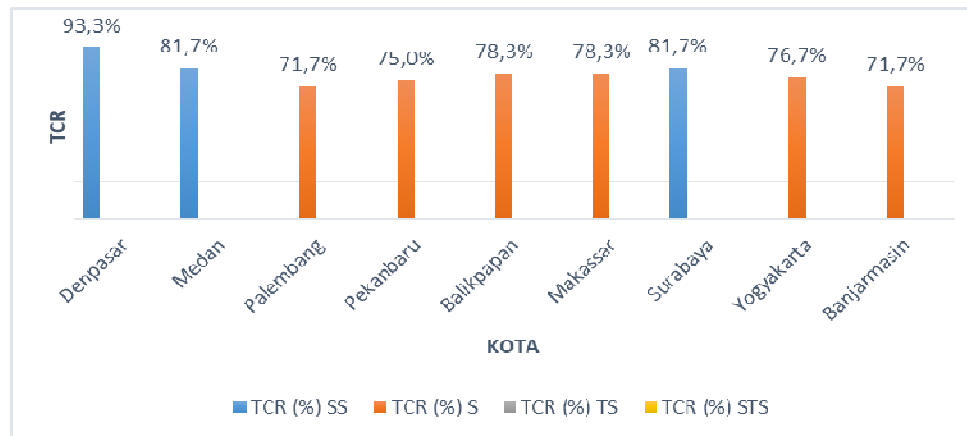
No	Rute	Data Umum	Keterangan	Jumlah	(%)	TCR	Kategori
3	Palembang		Rute Sedikit	3	17,6 %		
			Lainnya	4	23,5 %		
		Potensial	SS	3	20 %	71,7 %	Setuju
			S	7	46,7 %		
			TS	5	33,3 %		
			STS	0	0 %		
		Dapat dibagi	SS	1	6,7 %	53,3 %	Tidak Setuju
			S	2	13,3 %		
			TS	10	66,7 %		
			STS	2	13,3 %		
		Alasan	Ramai Penumpang	2	11,1 %		
			Rute Banyak	0	0 %		
			Sepi Penumpang	7	38,9 %		
			Rute Sedikit	4	22,2 %		
Lainnya	5		27,8 %				
4	Pakanbaru	Potensial	SS	3	20 %	75 %	Setuju
			S	9	60 %		
			TS	3	20 %		
			STS	0	0 %		
		Dapat dibagi	SS	0	0 %	51,7 %	Tidak Setuju
			S	3	3 %		
			TS	10	10 %		
			STS	2	2 %		
		Alasan	Ramai Penumpang	2	11,8 %		
			Rute Banyak	0	0 %		
			Sepi Penumpang	9	52,9 %		
			Rute Sedikit	2	11,8 %		
			Lainnya	4	23,5 %		
		5	Balikpapan	Potensial	SS	3	20 %
S	11				73,3 %		
TS	1				6,7 %		
STS	0				0 %		
Dapat dibagi	SS			2	13,3 %	63,3 %	Setuju
	S			6	40 %		
	TS			5	33,3 %		
	STS			2	13,3 %		
Alasan	Ramai Penumpang			6	37,5 %		
	Rute Banyak			1	6,3 %		
	Sepi Penumpang			5	31,3 %		
	Rute Sedikit			3	18,8 %		
	Lainnya			1	6,3 %		
6	Makassar			Potensial	SS	5	33,3 %
		S	7		46,7 %		
		TS	3		20 %		
		STS	0		0 %		
		Dapat dibagi	SS	0	0 %	50 %	Tidak Setuju
			S	4	26,7 %		
			TS	7	46,7 %		
			STS	4	27,7 %		

No	Rute	Data Umum	Keterangan	Jumlah	(%)	TCR	Kategori	
7		Alasan	Ramai Penumpang	5	31,3 %			
			Rute Banyak	0	0 %			
			Sepi Penumpang	3	18,8 %			
			Rute Sedikit	1	6,3 %			
			Lainnya	7	43,8 %			
	Surabaya	Potensial	SS	6	40 %	81,7 %	Sangat Setuju	
			S	7	46,7 %			
			TS	2	13,3 %			
			STS	0	0 %			
		Dapat dibagi	SS	2	13,3 %	63,3 %	Setuju	
			S	6	40 %			
			TS	5	33,4 %			
			STS	2	13,3 %			
		Alasan	Ramai Penumpang	5	29,4 %			
			Rute Banyak	1	5,9 %			
Sepi Penumpang	4		23,5 %					
Rute Sedikit	3		17,6 %					
Lainnya	4		23,5 %					
8	Yogyakarta	Potensial	SS	5	40 %	76,7 %	Setuju	
			S	6	46,7 %			
			TS	4	13,3 %			
			STS	0	0 %			
		Dapat dibagi	SS	0	0 %	46,7 %	Tidak Setuju	
			S	3	20 %			
			TS	7	46,7 %			
			STS	5	33,3 %			
		Alasan	Ramai Penumpang	4	25 %			
			Rute Banyak	0	0 %			
	Sepi Penumpang		5	31,2 %				
	Rute Sedikit		4	25 %				
	Lainnya		3	18,8 %				
	9	Banjarmasin	Potensial	SS	3	20 %	71,7 %	Setuju
				S	7	46,7 %		
TS				5	33,3 %			
STS				0	0 %			
Dapat dibagi			SS	0	0 %	48,3 %	Tidak Setuju	
			S	3	20 %			
			TS	8	53,3 %			
			STS	4	26,7 %			
Alasan			Ramai Penumpang	3	18,8 %			
			Rute Banyak	0	0 %			
		Sepi Penumpang	7	43,8 %				
		Rute Sedikit	4	25 %				
Lainnya	2	12,5 %						

Terlihat pada Tabel 2, didapatkan hasil analisis rute potensial dan rute yang dapat dibagi sebagai berikut:

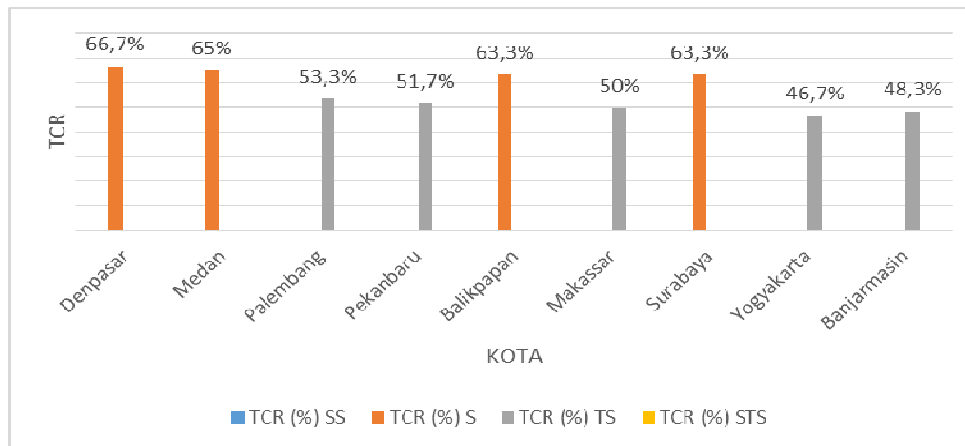


- a. Mayoritas responden setuju bahwa 9 rute yang pernah ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara merupakan rute potensial berdasarkan tingkat capaian responden. Terdapat 3 Kota yang masuk dalam kategori SS (Sangat Setuju), yaitu Kota Denpasar (93,3%), Medan (81,7%) dan Surabaya (81,7%) serta 6 Kota yang masuk dalam kategori S (Setuju), yaitu Kota Palembang (71,7%), Pekanbaru (75,0%), Balikpapan (78,3%), Makassar (78,3%), Yogyakarta (76,7%) dan Banjarmasin (71,7%).



**Gambar 2. Rute potensial Bandara Husein Sastranegara berdasarkan TCR**

- b. Dari 9 rute yang merupakan rute potensial di Bandara Internasional Husein Sastranegara tidak semua rute tersebut dapat dibagi berdasarkan tingkat capaian responden. Hanya 4 rute potensial masuk dalam kategori S (Setuju) yang disetujui oleh responden dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati, yaitu Kota Denpasar (66,7%), Medan (65%), Balikpapan (63,3%) dan Surabaya (63,3%) dengan mayoritas alasan adalah rute tersebut merupakan rute yang ramai penumpang. Serta 5 rute potensial lainnya masuk dalam kategori TS (Tidak Setuju) dengan mayoritas alasan sepi penumpang, yaitu Kota Palembang (53,3%), Pekanbaru (51,7%), Makassar (50%), Yogyakarta (46,7%) dan Banjarmasin (48,3%).



**Gambar 3. Rute yang dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati berdasarkan TCR**

**b. Rute baru yang diusulkan untuk ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Bandara Internasional Kertajati**

Dalam kuesioner yang di isi oleh perwakilan instansi (15 responden) dan penumpang (100 responden) di Bandara Internasional Husein Sastranegara terdapat pertanyaan berupa masukkan dari responden terkait rute baru yang dapat diusulkan untuk ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara dan Bandara Internasional Kertajati dan masing-masing responden diperbolehkan untuk memilih jawaban lebih dari satu.

**Tabel 3. Rute usulan untuk ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara**

No	Rute Usulan	Jumlah Jawaban	Persentase
1	Lombok	50	23,7%
2	Batam	45	21,3%
3	Labuan Bajo	37	17,5%
4	Padang	34	16,1%
5	Sorong	15	7,1%
6	Manado	12	5,7%
7	Lainnya	18	8,5%
Jumlah Jawaban		211	100%

Tabel 3 merupakan hasil usulan rute baru untuk ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara, dengan hasil rute tujuan Kota Lombok yang paling banyak diminati dengan jumlah responden 50 orang, kemudian Kota Batam 45 orang, Labuan Bajo 37 orang, Padang 34 orang, Sorong 15 orang, Manado 12 orang dan rute lainnya 18 orang. Rute tujuan kota lainnya, yaitu Kota Lampung, Samarinda, Bomakia, Ambon, Jambi, Bengkulu, Surakarta, Malang, Belitung, Semarang, Riau dan Pangkal Pinang. Namun rute

dengan kota tujuan lainnya ini tidak dapat dijadikan usulan rute baru untuk dibuka di Bandara Internasional Husein Sastranegara sebab hanya 8,5% untuk 12 Kota dengan rute tujuan baru yang diusulkan. Total keseluruhan jawaban adalah 211 jawaban.

Analisis rute usulan dari responden untuk ada di Bandara Internasional Husein Sastranegara, kemudian juga diajukan pertanyaan kepada responden penumpang “apakah ingin menggunakan Bandara Internasional Kertajati apabila akses dan rute tersedia”. Dari 100 responden terdapat 88 orang (88%) bersedia menggunakan Bandara Internasional Kertajati apabila akses jalan menuju Bandara sudah memadai dan rute yang diperlukan sudah beroperasi di Bandara tersebut, namun 12 orang (12%) tetap tidak bersedia menggunakan Bandara Internasional Kertajati sebab lokasinya yang jauh dan sudah merasa nyaman menggunakan Bandara Internasional Husein Sastranegara.

**Tabel 4. Rute usulan untuk ada di Bandara Internasional Kertajati**

No	Data Umum	Keterangan	Jumlah	Persentase
1	Apakah ingin menggunakan Bandara Kertajati bila akses dan rute tersedia	Ya	88	88,0%
		Tidak	12	12,0%
2	Rute yang di inginkan ada di Bandara Internasional Kertajati	Denpasar	56	21,9%
		Surabaya	35	13,7%
		Yogyakarta	35	13,7%
		Medan	32	12,5%
		Makassar	26	10,2%
		Balikpapan	22	8,6%
		Palembang	16	6,3%
		Pekanbaru	11	4,3%
		Banjarmasin	5	2,0%
		Lainnya	18	7,0%
Total jawaban			256	100%

Berdasarkan Tabel 5.13 dan Tabel 5.8 terdapat 4 rute usulan untuk ada di Bandara Internasional Kertajati dari responden yang hasilnya sama dengan rute yang dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati, yaitu

Kota Denpasar, Medan, Balikpapan dan Surabaya. Rute yang paling banyak diusulkan untuk ada di Bandara Internasional Kertajati adalah rute tujuan Kota Denpasar sebanyak 56 orang, kemudian Surabaya 35 orang, Yogyakarta 35 orang, Medan 32 orang, Makassar 26 orang, Balikpapan 22 orang, Palembang 16 orang, pekanbaru 11 orang, Banjarmasin 5 orang dan lainnya 18 orang. Lainnya merupakan rute tujuan Kota Samarinda, Pontianak, Atambua, Batam, Ambon, Padang, Belitung dan Jayapura, namun Kota pada rute lainnya ini tidak dapat masuk dalam kategori usulan yang dipertimbangkan sebab hanya bernilai 7 persen dari keseluruhan rute yang diusulkan. Jumlah jawaban pada pertanyaan ini adalah 256 jawaban, jumlah ini melebihi jumlah responden karena responden diperbolehkan untuk memilih jawaban lebih dari satu.

#### 4. KESIMPULAN

Terdapat 9 rute penerbangan domestik yang pernah beroperasi di Bandara Internasional Husein Sastranegara, yaitu dengan tujuan Kota Denpasar, Medan, Palembang, Pekanbaru, Balikpapan, Makassar, Surabaya, Yogyakarta dan Banjarmasin. Hasil analisis didapatkan bahwa 9 rute penerbangan tersebut merupakan rute potensial untuk beroperasi namun hanya 4 rute potensial tersebut yang dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati dengan mayoritas alasan ramai penumpang, yaitu tujuan Kota Denpasar, Medan, Balikpapan dan Surabaya.

Rute baru yang diusulkan ada di Bandara Husein Sastranegara adalah Kota Lombok, Batam, Manado, Padang, Labuhan Bajo dan Sorong dengan alasan terbanyak menyebutkan tujuan memilih rute tersebut diusulkan adalah untuk wisata. Pada Bandara Internasional Kertajati, 4 rute yang diusulkan dengan peminat terbanyak hasilnya sama dengan rute potensial yang dapat dibagi dari Bandara Internasional Husein Sastranegara ke Bandara Internasional Kertajati, yaitu Kota Denpasar, Medan, Balikpapan dan Surabaya.

#### 5. DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. (2019). Bandara Kertajati Keliru Sejak Lahir, Perlu Dana yang Besar untuk Meramaikannya. <https://ombudsman.go.id/news/r/alvin--bandara-kertajati-keliru-sejak-lahir-perlu-dana-yang-besar-untuk-meramaikannya>. Di akses 30 Juli 2019.
- Akbardin, J., & Sitompul, C. N. (2019). Analisis Model Prediksi Peningkatan Lalu Lintas Udara Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung . *Jurnal Rekayasa Sipil*, 8(1), 1–8.
- Faizal, A., & Raharjo, S. (2021). Persepsi Masyarakat Kota Bandung. *Seminar Nasional Dan Diseminasi Tugas Akhir*, 282–288.

- Graha, R. G. S., & Santosa, W. (2015). Evaluasi Pengembangan Terminal Penumpang Bandar Udara Husein Sastranegara. *Evaluasi Pengembangan Terminal Penumpang Bandar Udara Husein Sastranegara*, 15(3), 219–228.
- Hermanto, B. (2021). Dampak Pembangunan Bandara Internasional Kertajati Dalam Kajian Green Political Theory *Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Jambi*, 5, 62–73.
- Sujarweni, V. W. (2015). *Metodologi Penelitian Bisnis dan Ekonomi*, 33. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.