

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Transportasi merupakan infrastruktur dasar yang menjadi pembangkit ekonomi suatu wilayah. Transportasi memiliki peran yang sangat penting sebagai sarana pemindah orang dan barang dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Tanpa adanya prasarana transportasi yang baik, dapat dipastikan perkembangan ekonomi akan terhambat, sehingga investasi di infrastruktur transportasi menjadi sangat penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi daerah.

Provinsi Lampung sebagai provinsi yang memiliki potensi pertanian cukup besar tentunya memerlukan sarana dan prasarana transportasi yang baik. Kedekatan posisi Lampung terhadap Jakarta dan Palembang juga menuntut adanya aksesibilitas yang baik baik darat laut maupun udara. Sebagai upaya mendorong pertumbuhan ekonomi Provinsi Lampung, saat ini terdapat 2 bandar udara umum, 7 bandar udara khusus dan 2 pangkalan udara. Akan tetapi, banyaknya bandar udara yang ada belum mampu mendorong pusat pertumbuhan ekonomi wilayah Provinsi Lampung.

Kapasitas bandara yang masih terbatas, pemeliharaan yang belum memenuhi standar bandara internasional, rute penerbangan, dan lain sebagainya menjadi faktor-faktor penyebab belum optimalnya peran bandar udara di Provinsi Lampung dalam mendorong fungsi perekonomian, khususnya bandara umum.

Bandar udara di Provinsi Lampung seharusnya mampu berperan sebagai gerbang mobilitas kota, dimana memiliki fungsi yang maksimal dalam menghubungkan daerah satu dengan daerah lainnya. Salah satu peran vital dari bandara adalah gerbang pertama bagi masyarakat dalam melakukan kegiatan ekonomi dan dari kegiatan tersebut dapat bermanfaat banyak bagi masyarakat daerah itu sendiri. Bandar udara juga sebagai gerbang wisatawan yang ingin datang ke daerah tersebut selain itu juga mempunyai peran penting dalam mobilitas kota.

Oleh karena itu, untuk meningkatkan peran dan fungsi bandara udara di Provinsi Lampung perlu dilakukan kajian analisis spasial terhadap bandara umum yang ada saat ini, sehingga dapat dilakukan strategi pengembangan bandar udara di tahun-tahun berikutnya.

1.2 TUJUAN, SASARAN & OUTPUT

Tujuan kegiatan ini adalah untuk melakukan analisis pengembangan bandar udara di Provinsi Lampung berupa review bandara saat ini, penentuan alternatif lokasi dan strategi pengembangannya. Sasaran yang harus dicapai adalah:

- a. Terumuskannya kriteria dasar dalam melakukan review bandara eksisting.
- b. Terumuskannya kriteria penentuan calon lokasi pengembangan.
- c. Terumuskannya review bandara eksisting.
- d. Terumuskannya review alternatif lokasi pengembangan bandara.
- e. Terumuskannya dasar strategi pengembangan bandara.

Manfaat dari pekerjaan ini adalah:

- a. Memberikan penilaian terhadap bandara eksisting, sebagai input dalam pengambilan keputusan pengembangan bandara.
- b. Memberikan dasar strategi pengembangan bandar udara di Provinsi Lampung.

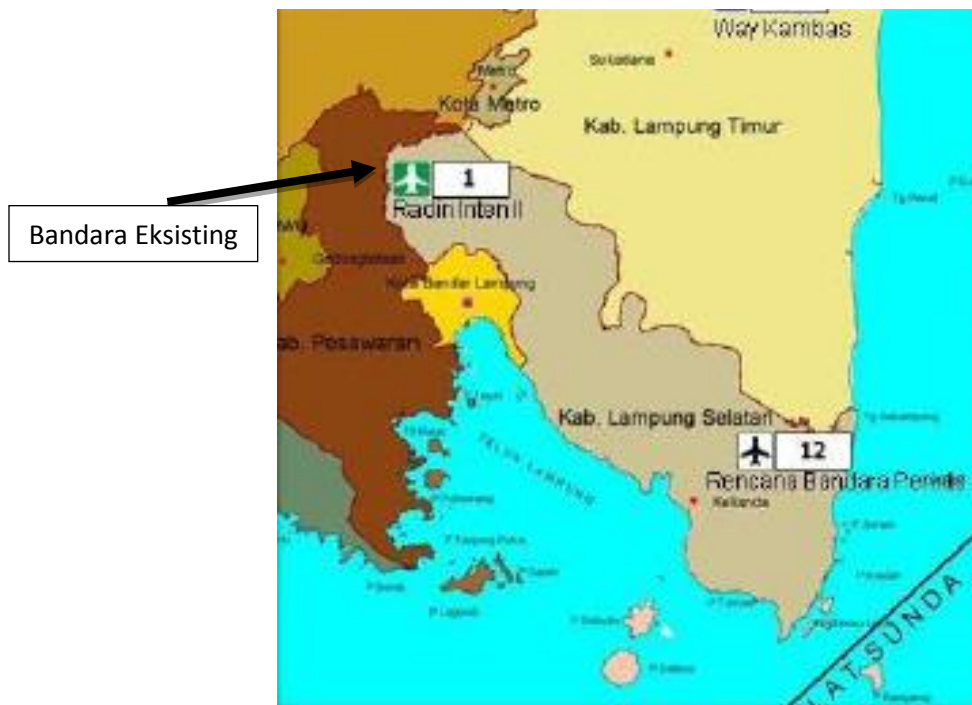
Output dari pekerjaan ini yaitu dokumen kajian analisis spasial strategi pengembangan bandar udara di Provinsi Lampung yang terdiri atas:

- a. Review bandara eksisting dan alternatif lokasi pengembangan.
- b. Dasar strategi pengembangan bandar udara di Provinsi Lampung.

1.3 RUANG LINGKUP PEKERJAAN

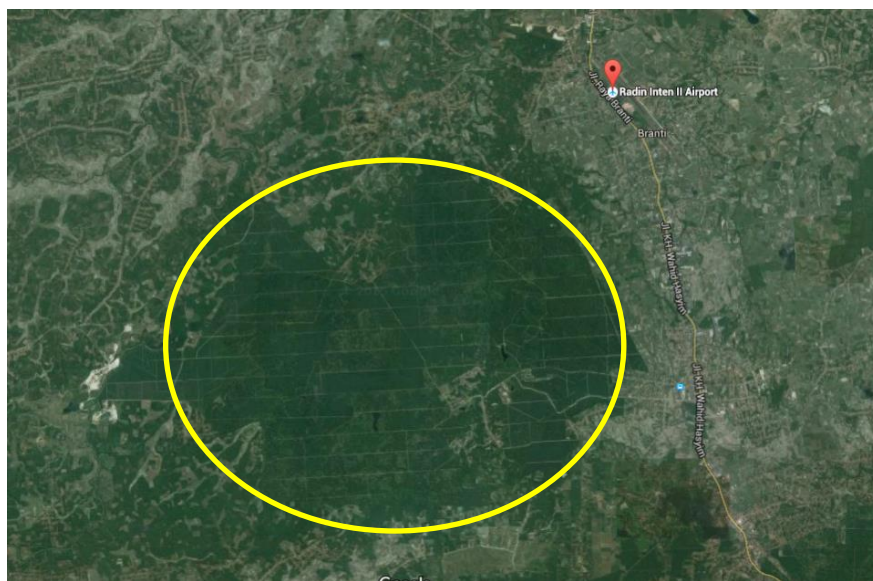
1.3.1 Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah studi pekerjaan di batasi pada kawasan bandara eksisting dan dua alternative lokasi pengembangan bandara udara baru di Provinsi Lampung.



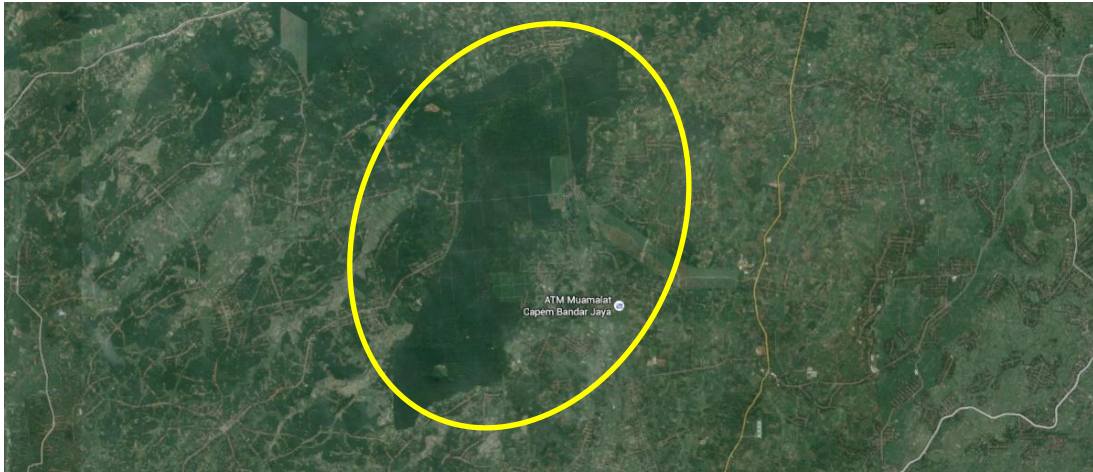
Gambar 1. Lokasi Bandara Eksisting

Bandara Udara eksisting terletak di Jalan Branti Raya di Branti Raya, Natar, di barat laut Bandar Lampung di Kabupaten Lampung Selatan.



Gambar 2. Alternatif 1 Lokasi Pengembangan Bandara Udara Baru

Alternatif pertama lokasi pengembangan bandara udara baru terletak di Rejosari yang berdekatan dengan Bandara Radin Inten II LS.



Gambar 3. Alternatif 2 Lokasi Pengembangan Bandara Udara Baru

Alternatif ke-2 pengembangan bandara udara baru terletak di Daerah Bekri Lampung Tengah.



Gambar 4. Alternatif 3 Lokasi Pengembangan Bandara Udara Baru

Alternatif ke3, area dekat kota baru.

1.3.2 Tahapan Pengerjaan dan Lingkup Substansi

Tahapan pengerjaan dari pekerjaan ini meliputi:

- a. Tahap persiapan: pembentukan tim, kajian terhadap kerangka acuan kerja dan menyiapkan konsep serta rencana kerja.
- b. Menentukan kriteria dasar penentuan lokasi terbaik pengembangan bandar udara
- c. Melakukan pengumpulan data data sekunder dan primer terkait teknis kebandaraan maupun kewilayahan.
- d. Melakukan analisis terhadap hasil observasi dan data.
- e. Melakukan sintesis terhadap hasil analisis.
- f. Melakukan perumusan wilayah yang terbaik.
- g. Merumuskan strategi pengembangan bandar udara di Provinsi Lampung.

Lingkup substansi pekerjaan ini meliputi:

- a. Kriteria dasar dalam melakukan review bandara eksisting
- b. Kriteria penentuan calon lokasi pengembangan
- c. Review bandara eksisting
- d. Review alternatif lokasi pengembangan bandara
- e. Dasar strategi pengembangan bandara

1.4 METODA

Metoda pengerjaan studi ini terdiri dari metoda survey dan metoda analisis. Metoda survey dilakukan dengan survey primer dan sekunder. Survey primer dilakukan langsung ke wilayah studi (bandara eksisting dan lokasi bandara baru) untuk pengambilan data fisik. Survey sekunder dilakukan dengan pengumpulan data sekunder ke beberapa instansi dan lembaga di Lampung.

Metoda analisis yang digunakan dalam studi ini terdiri dari analisis kawasan (kondisi fisik, aksesibilitas, dan lainnya), analisis proyeksi, analisis sentralitas, analisis kelayakan ekonomi, dan analisis SWOT.

Kriteria lokasi pengembangan bandara adalah sebagai berikut:

A Kelayakan Bandar Udara Internasional

- 1) Rencana Induk Nasional Bandar Udara
 - Termuat dalam RTRWN dan RTRWP
- 2) Pertahanan dan Keamanan Negara
 - Termuat dalam RTRWN dan RTRWP
- 3) Potensi, pertumbuhan dan perkembangan pariwisata
 - Terletak di daerah tujuan wisata
 - Tersedianya infrastruktur pariwisata
- 4) Kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional dan potensi permintaan kargo
 - potensi angkutan udara dalam dan luar negeri
 - potensi permintaan angkutan dalam dan luar negeri
- 5) Potensi kondisi geografis
 - lokasi berdekatan dengan bandar udara negara lain terdekat
 - Lokasi dengan bandar udara internasional yang telah ada
- 6) Aksesibilitas dengan bandara internasional di sekitarnya
 - Jumlah kapasitas dan frekuensi penerbangan ke/dari bandar udara internasional disekitarnya
 - Moda darat dan/laut ke/dari bandar udara internasional disekitarnya
- 7) Keterkaitan intra dan antar moda
 - Keterkaitan dengan moda udara ke/dari bandar udara ke/dari kota-kota lain

- Keterkaitan dengan moda darat ke/dari bandar udara ke/dari kota-kota lain
- Keterkaitan dengan moda laut ke/dari bandar udara ke/dari kota-kota lain

8) Kepentingan angkutan haji

- Potensi angkutan haji dalam cakupan bandar udara
- cakupan jarak bandar udara embarkasi/debarkasi haji terdekat

B Kelayakan Bandar Udara berdasarkan peruntukan bandara

1) Sebagai penanganan bencana

a) Berada di daerah rawan bencana:

- Masuk dalam deliniasi wilayah potensi gempa/tsunami/gunung berapi;
- Memiliki indeks resiko bencana sedang atau tinggi.

b) Berada pada daerah yang pernah terjadi bencana:

- Lebih dari 1 kali terjadi bencana yang sama di daerah yang sama dalam satu tahun;
- Mempunyai indeks resiko bencana tinggi

c) Bandara yang dijadikan crisis center dalam penanganan bencana:

- Berada pada jarak 500-600 km dari bandara di lokasi rawan bencana;
- Aman/tidak terkena dampak bencana

2) Sebagai pendorong industri dan perdagangan

a) Memiliki potensi pariwisata:

- Ketersediaan infrastruktur pariwisata
- Potensi jumlah kunjungan wisman/wisnus cukup tinggi

b) Memiliki potensi pertambangan:

- Adanya aktivitas pertambangan
- Adanya izin pertambangan

c) Memiliki potensi perdagangan:

- Jumlah dan Jenis komoditi ekspor dan impor
- Potensi pertumbuhan industri cukup tinggi

d) Memiliki potensi ekonomi:

- Laju pertumbuhan PADN tinggi
- Laju pendapatan perkapita penduduk tinggi

Kriteria perlunya dibangun bandara baru antara lain :

- a. Diperkirakan terjadinya peningkatan demand transportasi udara .
- b. Jika bandara yang ada sudah tidak dapat dikembangkan kapasitasnya untuk menampung pertumbuhan trafik yang berkembang terus .
- c. Kondisi aksesibilitas darat atau perairan suatu wilayah sulit dikembangkan dalam waktu dekat maupun jangka panjang ,
- d. Karena adanya perubahan lingkungan strategis yang menjadi kebijakan khusus dari pemerintah .

Penetapan lokasi bandar udara .

- a. Persaratan dan kebutuhan ruang udara dan luas lahan bandara . Terdiri dari :
Daerah lingkungan kerja bandara (DLKR) .
Lahan yang dikuasai oleh bandara untuk kepentingan kegiatan operasi pelayanan bandara .
Yang harus dijaga keamanan dan keselamatan penerbangannya .
- b. Lahan pengembangan dimasa yang akan datang .
- c. Daerah lingkungan kepentingan bandara (DLKP) .
Lahan diluar area kepemilikan bandara , namun diperlukan untuk menjamin keamanan dan keselamatan operasi pelayanan bandara . Termasuk area yang didalamnya terdapat fasilitas navigasi udara .

Disamping lahan tersebut diatas , perlu disediakan lahan untuk jalan masuk ke bandara yang menjamin keamanan ,kenyamanan dan kelancarannya. Persaratan lain yang perlu dipertimbangkan adalah ; untuk wilayah P. Sumatra , jarak lokasi bandara baru yang diusulkan minimal 200 km dari bandara yang sudah ada

1.5 SISTEMATIKA PEMBAHASAN

BAB 2 KEBIJAKAN NASIONAL

Membahas mengenai kebijakan nasional dan Provinsi yang terkait dengan Provinsi Lampung, yaitu dari Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional dan Provinsi, Rencana Induk Pariwisata Nasional, Rencana Induk Kebandarudaraan Nasional dan Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Lampung.

BAB 3 GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Membahas mengenai profil dari Provinsi Lampung, secara fisik, ekonomi, sosial dan kependudukan, serta kondisi transportasi eksisting. Selain itu dibahas juga mengenai kondisi kebandaraan, di lahan eksisting dan di lahan rencana pengembangan bandara.

BAB 4 ANALISIS PERMINTAAN DAN PENYEDIAAN TRANSPORTASI UDARA

Membahas mengenai tingkat permintaan dan penyediaan terkait transportasi udara, beserta analisis pendukung lainnya seperti analisis kelayakan ekonomi dan analisis SWOT.

BAB 5 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI STRATEGI PENGEMBANGAN

Mendeskripsikan kesimpulan hasil studi terkait pengembangan bandara baru, disertai dengan dasar strategi pengembangan pengembangan bandara baru.

BAB 2 TINJAUAN KEBIJAKAN

2.1 KEBIJAKAN NASIONAL

2.1.1 Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional

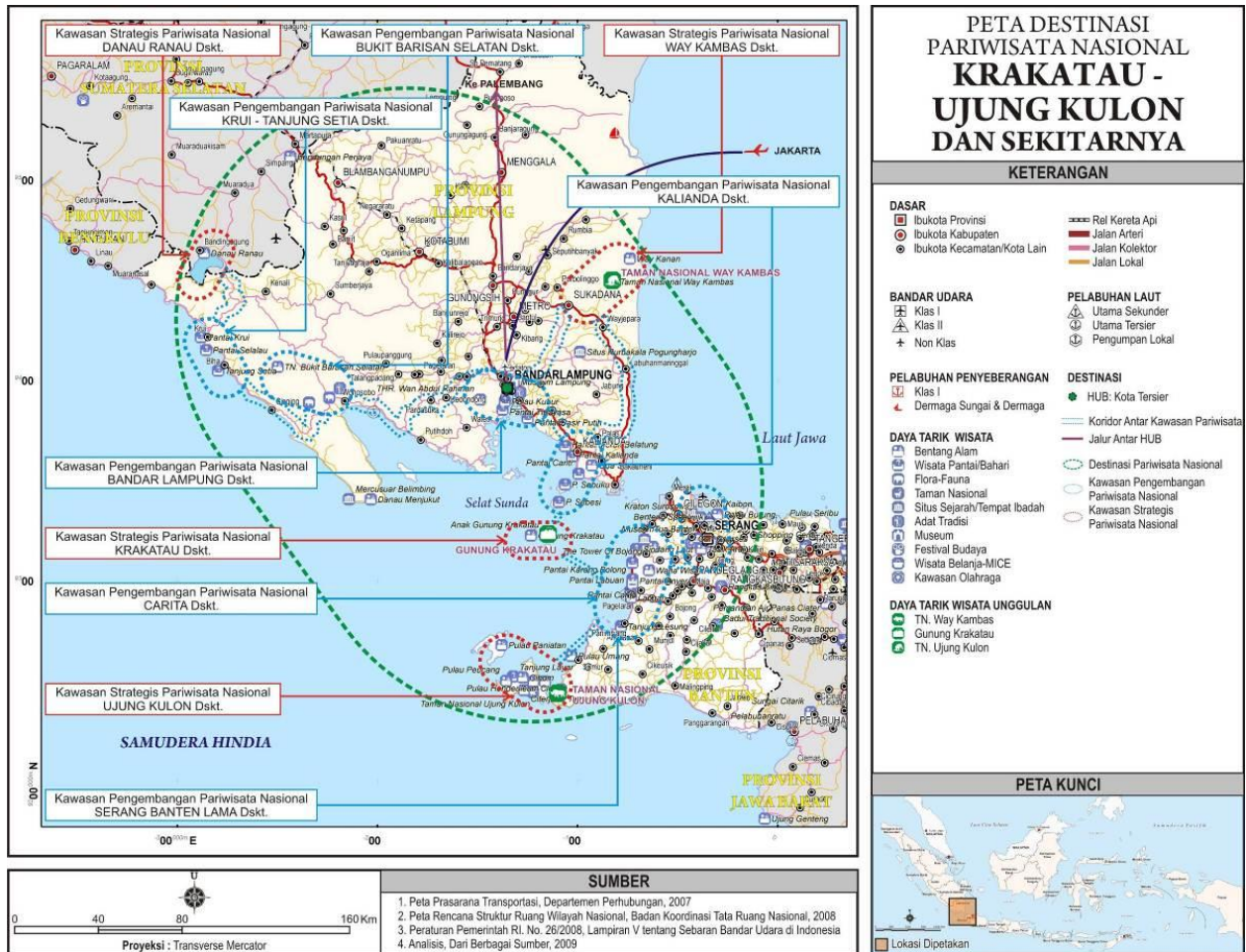
Undang-Undang tentang Penataan Ruang menjadi pedoman perumusan kebijakan pokok pemanfaatan ruang di wilayah nasional, telah mempertimbangkan kebijakan nasional dalam pemanfaatan ruang dalam wilayah Provinsi Lampung yang meliputi:

- a) Menetapkan Bandar Lampung sebagai Pusat Kegiatan Nasional [PKN] yang bercirikan sebagai pusat pertumbuhan berskala nasional serta mendorong kawasan sekitarnya untuk mengembangkan sektor unggulan yaitu perkebunan, pertanian, pariwisata dan perikanan; sebagai pintu gerbang ke kawasan nasional dan internasional; simpul transportasi nasional melalui Pelabuhan Panjang; pusat pengumpul dan pendistribusian barang dan jasa; dan pusat pelayanan pemerintahan
- b) Menetapkan kawasan andalan untuk pengembangan sektor unggulan pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, pariwisata, pertambangan dan industri yang sebagian merupakan produk unggulan nasional
- c) Mengarahkan kawasan Teluk Ratai sebagai kawasan yang mempunyai nilai strategis untuk kegiatan yang berpengaruh pada kepentingan pertahanan dan keamanan nasional. Kawasan ini diadakan sebagai pusat Armada Barat untuk menjaga pertahanan keamanan kawasan Sumatera dan sebagian Jawa bagian Barat.

2.1.2 Rencana Induk Pariwisata

Lampung, sebagai salah satu provinsi yang terletak di Pulau Sumatera memiliki potensi pariwisata yang bisa dikembangkan pula. Ada beberapa kawasan atau destinasi pariwisata yang perlu mendapatkan sentuhan agar bisa menjadi salah satu penopang pembangunan ekonomi yang memiliki kontribusi cukup berarti sebagai sumber pendapatan daerah. Dalam lampiran II Peta Perwilayahan Pembangunan 50 Destinasi Pariwisata Nasional disebutkan bahwa Provinsi Lampung memiliki 7 kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN) dari 222 total KPPN yang ada di Indonesia. Kawasan tersebut adalah Kawasan Danau dskt, Kawasan Way Kambas dskt, Kawasan Bandar Lampung dskt, Kawasan Krui –

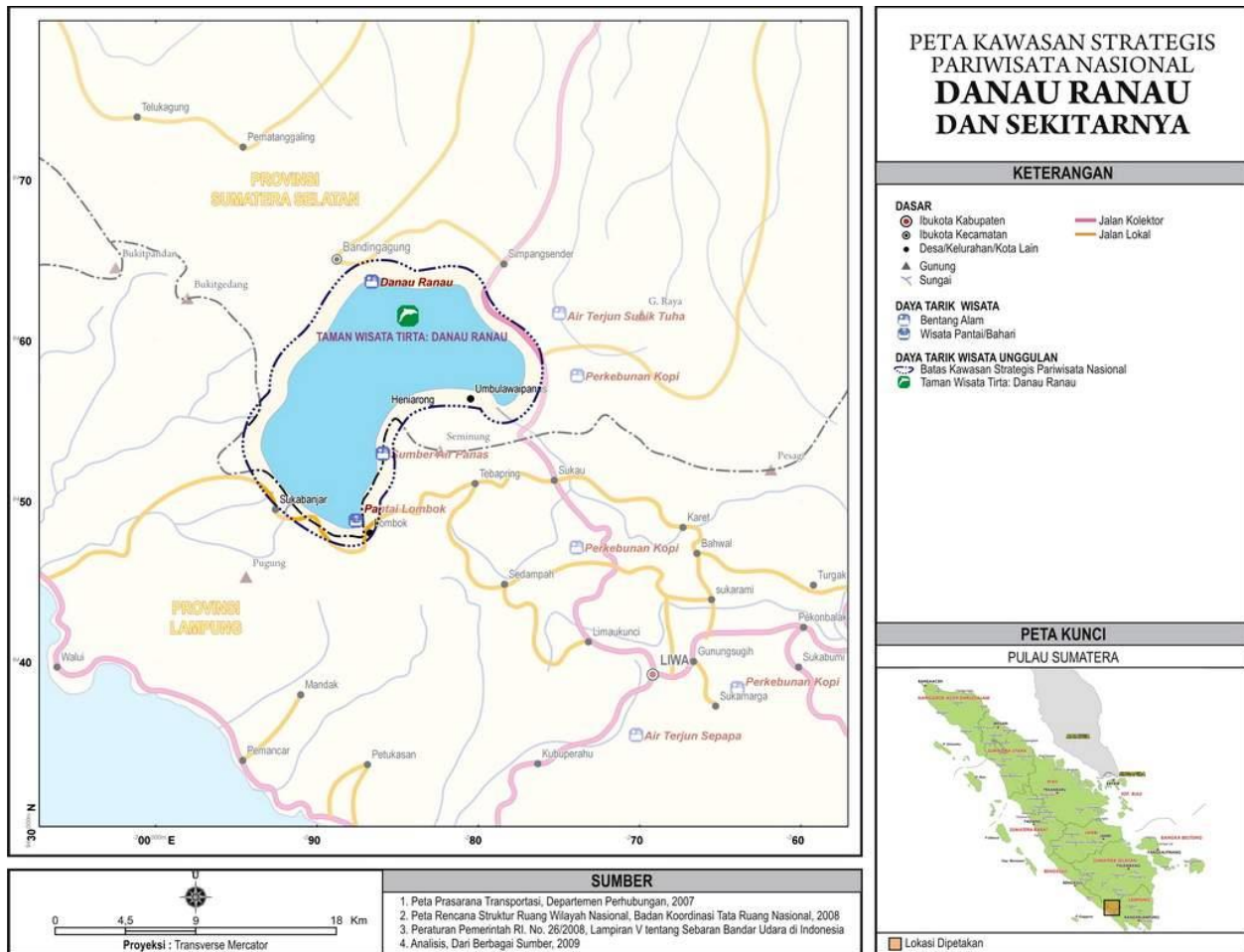
Tanjung Setia dskt, Kawasan Bukit Barisan Selatan dskt, Kawasan Kalianda dskt, dan Kawasan Krakatau – Selat Sunda dskt. Sedangkan dari 50 Destinasi Pariwisata Nasional yang Indonesia miliki, Provinsi Lampung memiliki satu destinasi yaitu Destinasi Krakatau – Ujung Kulon dskt.



Gambar 5. Peta Destinasi Pariwisata Nasional

Dalam lampiran III Peta 88 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional, dari 7 KPPN yang dimiliki Provinsi Lampung 3 diantaranya termasuk dalam kategori 88 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) yaitu Kawasan Danau Ranau dskt, Kawasan Way Kambas dskt, dan Kawasan Krakatau dan sekitarnya.

A. DANAU RANAU DAN SEKITARNYA



Gambar 6. Peta Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Danau Ranau dan Sekitarnya

Danau Ranau termasuk sebagai kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN) dan juga termasuk dalam kategori kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Danau Ranau merupakan salah satu kawasan yang masuk dalam program Perwilayahan Destinasi Pariwisata Nasional dengan arah kebijakan pengembangan sebagai berikut :

- Berdasarkan PP Republik Indonesia nomor 50 tahun 2011 tentang rencana induk pembangunan kepariwisataan nasional tahun 2010 - 2025 dengan pasal 13 ayat (1) a yaitu pengembangan rencana detail pembangunan kawasan strategis pariwisata nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.

- Berdasarkan pasal 13 ayat (1) b, yaitu pengembangan rencana tata bangunan dan lingkungan pada daya tarik wisata prioritas di kawasan strategis pariwisata nasional dengan penanggung jawab Kementerian yang bertanggung jawab di bidang pekerjaan umum
- Berdasarkan pasal 13 ayat (2), yaitu:
 - penyiapan rancangan peraturan tentang rencana detail Pembangunan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.
 - Penyiapan rancangan peraturan tentang tata bangunan dan lingkungan pada daya tarik wisata prioritas di kawasan strategis pariwisata nasional penanggung jawab Kementerian yang bertanggung jawab di bidang pekerjaan umum
 - Penetapan Regulasi Rencana Detail Pembangunan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.
 - Penetapan Regulasi tentang tata bangunan dan lingkungan pada daya tarik wisata prioritas di kawasan strategis pariwisata nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.

Danau Ranau merupakan salah satu kawasan yang masuk dalam program Pembangunan Pemasaran Pariwisata. Arah kebijakan pengembangannya berdasarkan pasal 34 huruf a yaitu Program pemasaran untuk mengembangkan kelompok pasar wisata massal (mass market) dari segmen wisatawan nusantara yang terfokus kepada destinasi-destinasi pariwisata nasional secara bertahap dan berkelanjutan dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.

B. WAY KAMBAS DAN SEKITARNYA

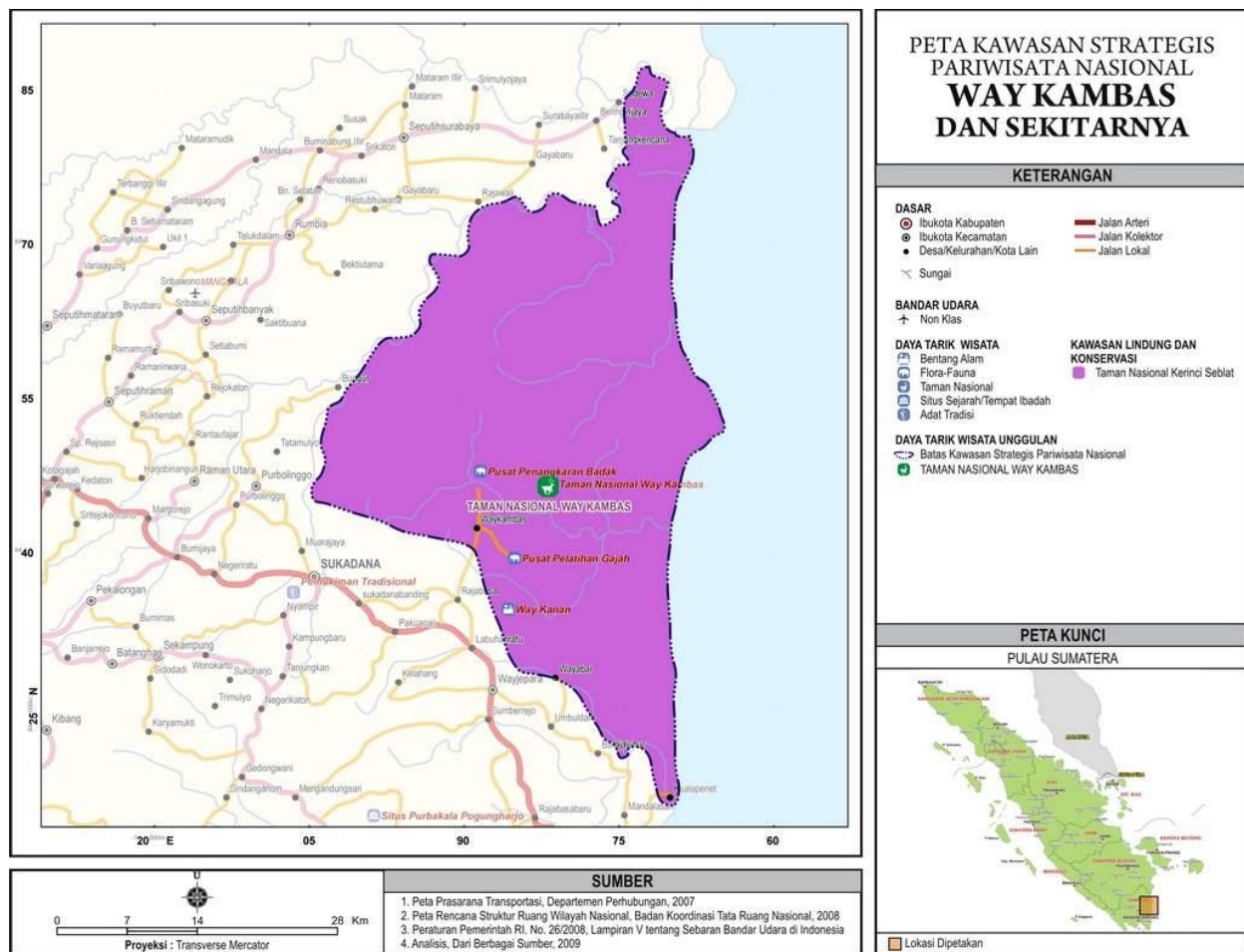
Way Kambas termasuk sebagai kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN) dan juga termasuk dalam kategori kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Way Kambas merupakan salah satu kawasan yang masuk dalam program Perwilayahan Destinasi Pariwisata Nasional dengan arah kebijakan pengembangan sebagai berikut :

- Berdasarkan Berdasarkan PP Republik Indonesia nomor 50 tahun 2011 tentang rencana induk pembangunan kepariwisataan nasional tahun 2010 - 2025 dengan pasal 13 ayat (1) a yaitu pengembangan rencana detail pembangunan kawasan strategis pariwisata nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.

- Berdasarkan pasal 13 ayat (1) b, yaitu pengembangan rencana tata bangunan dan lingkungan pada daya tarik wisata prioritas di kawasan strategis pariwisata nasional dengan penanggung jawab Kementerian yang bertanggung jawab di bidang pekerjaan umum
- Berdasarkan pasal 13 ayat (2), yaitu:
 - penyiapan rancangan peraturan tentang rencana detail Pembangunan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.
 - Penyiapan rancangan peraturan tentang tata bangunan dan lingkungan pada daya tarik wisata prioritas di kawasan strategis pariwisata nasional penanggung jawab Kementerian yang bertanggung jawab di bidang pekerjaan umum
 - Penetapan Regulasi Rencana Detail Pembangunan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.
 - Penetapan Regulasi tentang tata bangunan dan lingkungan pada daya tarik wisata prioritas di kawasan strategis pariwisata nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.

Way Kambas merupakan salah satu kawasan yang masuk dalam program Pembangunan Pemasaran Pariwisata. Arah kebijakan pengembangannya berdasarkan pasal 34 huruf a yaitu :

- Program pemasaran untuk mengembangkan kelompok pasar ceruk pasar (*niche market*/ minat khusus) dari segmen wisatawan nusantara yang terfokus kepada destinasi-destinasi pariwisata nasional secara bertahap dan berkelanjutan.
- Program pemasaran untuk mengembangkan kelompok ceruk pasar (*niche market*/ minat khusus) dari segmen wisatawan mancanegara yang terfokus kepada destinasi-destinasi pariwisata nasional secara bertahap dan berkelanjutan.



Gambar 7. Peta Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Way Kambas dan Sekitarnya

C. KRAKATAU DAN SEKITARNYA

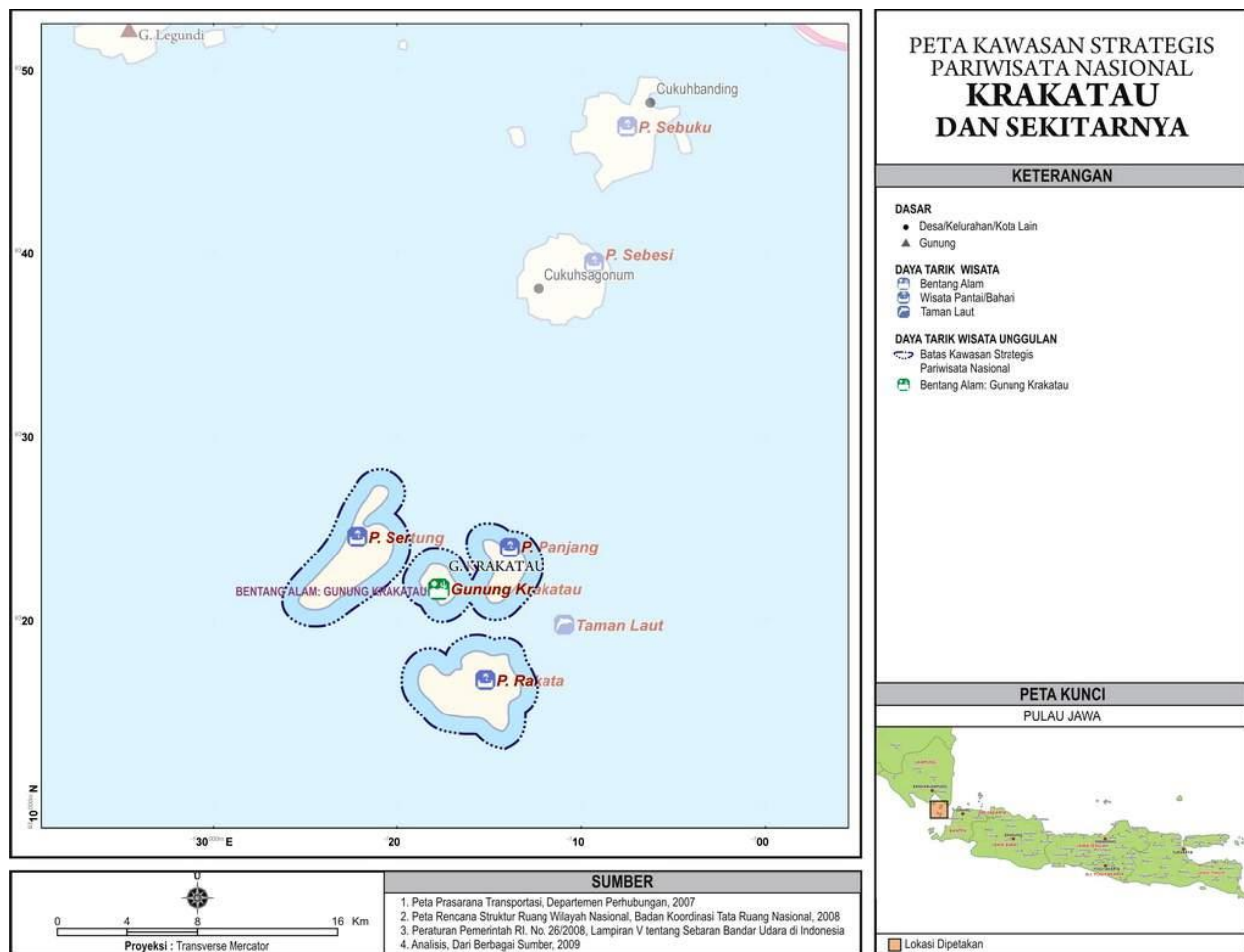
Krakatau termasuk sebagai kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN) dan juga termasuk dalam kategori kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Krakatau merupakan salah satu kawasan yang masuk dalam program Perwilayahan Destinasi Pariwisata Nasional dengan arah kebijakan pengembangan sebagai berikut :

- Berdasarkan Berdasarkan PP Republik Indonesia nomor 50 tahun 2011 tentang rencana induk pembangunan kepariwisataan nasional tahun 2010 - 2025 dengan pasal 13 ayat (1) a yaitu:
 - Pengembangan Rencana Induk Pembangunan Destinasi Pariwisata Nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.
 - pengembangan rencana detail pembangunan kawasan strategis pariwisata nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.

- Berdasarkan pasal 13 ayat (1) b, yaitu pengembangan rencana tata bangunan dan lingkungan pada daya tarik wisata prioritas di kawasan strategis pariwisata nasional dengan penanggung jawab Kementerian yang bertanggung jawab di bidang pekerjaan umum.
- Berdasarkan pasal 13 ayat (2), yaitu:
 - Penyiapan rancangan peraturan tentang rencana induk Pembangunan Destinasi Pariwisata Nasional
 - penyiapan rancangan peraturan tentang rencana detail Pembangunan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.
 - Penyiapan rancangan peraturan tentang tata bangunan dan lingkungan pada daya tarik wisata prioritas di kawasan strategis pariwisata nasional penanggung jawab Kementerian yang bertanggung jawab di bidang pekerjaan umum
 - Penetapan Regulasi rencana induk Pembangunan Destinasi Pariwisata Nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.
 - Penetapan Regulasi Rencana Detail Pembangunan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dengan enanggung jawab Kementerian yang bertanggung jawab di bidang pekerjaan umum
 - Penetapan Regulasi tentang tata bangunan dan lingkungan pada daya tarik wisata prioritas di kawasan strategis pariwisata nasional dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.
- Berdasarkan Pasal 13 ayat (3) Penyebarluasan informasi dan publikasi Peraturan tentang Pembangunan Destinasi Pariwisata Nasional, dan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional

Krakatau merupakan salah satu kawasan yang masuk dalam program Pembangunan Aksesibilitas Dan/Atau Transportasi Pariwisata berdasarkan pasal 19 ayat (1) arah kebijakan adalah sebagai berikut :

- Berdasarkan Pasal 19 ayat (1) huruf a
 - Pengembangan dan/atau peningkatan ketersediaan moda transportasi (darat-laut-udara dan perkereta-apian) sebagai sarana pergerakan wisatawan ke dan di destinasi pariwisata nasional sesuai kebutuhan dan perkembangan pasar
 - Peningkatan reliabilitas waktu dan jadwal pelayanan moda transportasi (darat-laut-udara dan perkereta-apian) untuk mendukung kepastian jadwal dan rencana perjalanan wisatawan di sepanjang koridor pariwisata utama di destinasi pariwisata nasional



Gambar 8. Peta Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Krakatau dan Sekitarnya

Krakatau juga merupakan salah satu kawasan yang masuk dalam program Pembangunan Pemasaran Pariwisata. Arah kebijakan pengembangannya berdasarkan pasal 34 huruf a yaitu :

- Program pemasaran untuk mengembangkan kelompok pasar wisata massal (**mass market**) dari segmen wisatawan nusantara yang terfokus kepada destinasi-destinasi pariwisata nasional secara bertahap dan berkelanjutan.
- Program pemasaran untuk mengembangkan kelompok pasar ceruk pasar (**niche market/** minat khusus) dari segmen wisatawan nusantara yang terfokus kepada destinasi-destinasi pariwisata nasional secara bertahap dan berkelanjutan.

- Program pemasaran untuk mengembangkan kelompok wisata massal (*mass market*) dari segmen wisatawan mancanegara yang terfokus kepada destinasi-destinasi pariwisata nasional secara bertahap dan berkelanjutan.
- Program pemasaran untuk mengembangkan kelompok ceruk pasar (*niche market/* minat khusus) dari segmen wisatawan mancanegara yang terfokus kepada destinasi-destinasi pariwisata nasional secara bertahap dan berkelanjutan.

D. BUKIT BARISAN SELATAN

Bukit Barisan Selatan merupakan salah satu kawasan yang masuk dalam program Pembangunan Pemasaran Pariwisata. Arah kebijakan pengembangannya berdasarkan pasal 34 huruf a yaitu Program pemasaran untuk mengembangkan kelompok pasar ceruk pasar (*niche market/* minat khusus) dari segmen wisatawan nusantara yang terfokus kepada destinasi-destinasi pariwisata nasional secara bertahap dan berkelanjutan dengan penanggung jawab kementerian di bidang kepariwisataan.

E. KAWASAN BANDAR LAMPUNG DAN SEKITARNYA

Bandar Lampung adalah ibu kota provinsi Lampung. Kawasan ini termasuk salah satu dari 222 Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN).

F. KAWASAN KRUI – TANJUNG SETIA DAN SEKITARNYA

Kawasan ini termasuk salah satu dari 222 Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN).

G. KAWASAN KALIANDA DAN SEKITARNYA

Kalianda adalah ibu kota Kabupaten Lampung Selatan. Kawasan ini termasuk salah satu dari 222 kawasan pengembangan pariwisata nasional (KPPN).

Melihat kondisi diatas, **Lampung memiliki peranan yang penting dalam Rencana Induk Pariwisata Nasional dan termasuk dalam KSPN.** Dengan demikian, untuk mendorong program pengembangan pariwisata nasional, pemerintah provinsi lampung **perlu menyediakan berbagai infrastruktur pendukung, salah satunya adalah bandara berstandar internasional yang mampu menarik wisatawan baik dari dalam negeri maupun luar negeri.**

2.1.3 Rencana Induk Kebandarudaraan Nasional

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan no 69 Tahun 2013 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional, rencana pengembangan bandara di Provinsi Lampung dilakukan pada 2 titik yaitu: Bandara Radin Inten II dan Bandara Pekon Serai, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 1. Bandara Lampung Menurut Rencana Induk Nasional Kebandarudaraan

Bandar Udara	Kota/Lokasi	Penggunaan		Hirarki		Klasifikasi	
		Bandar Udara		Bandar Udara		Landas Pacu	
		2020	2030	2020	2030	2020	2030
Radin Inten II	Tanjung Karang	Dom	Dom	PS	PS	4D	4D
Pekon Serai	Lampung	Dom	Dom	P	P	4C	4C

Sumber: Permenhub 69/2013

Keterangan:

Dom Domestik

PS Pengumpul Skala Sekunder

P Pengumpan

2.2 KEBIJAKAN PROVINSI LAMPUNG DAN KABUPATEN/KOTA DI PROVINSI LAMPUNG

2.2.1 Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Lampung

Peraturan Daerah [Perda] Nomor 15/2001 tentang Rencana Tata Ruang Provinsi Lampung, dimaksudkan untuk mengakomodasi seluruh kecenderungan perubahan dan perkembangan yang berlangsung selama ini, serta kebutuhan bagi daerah Provinsi Lampung di masa yang akan datang.

Dengan mempertimbangkan visi, misi dan tujuan pengembangan Provinsi Lampung, serta kebijakan pengembangan tata ruang Nasional terhadap Provinsi Lampung dalam kerangka pembangunan Nasional, maka kebijakan pembangunan tata ruang Provinsi Lampung ditetapkan sebagai berikut:

- a. Memposisikan Bandar Lampung sebagai pusat utama yang berperan dalam skala provinsi, Sumatera bagian Selatan dan Nasional. Dalam skala Provinsi Lampung, pusat utama Bandar Lampung akan didukung oleh pusat-pusat lainnya dalam hirarki yang lebih rendah.
- b. Memperkuat basis perekonomian rakyat. Pengalokasian ruang diarahkan untuk pengembangan aktivitas bertumpu pada kemampuan lokal, baik potensi dan sumber daya alam maupun sumber daya manusia.
- c. Memprioritaskan pengembangan perekonomian satuan ruang pada wilayah dengan tingkat perkembangan relatif rendah. Perkembangan diarahkan untuk mendistribusikan prasarana dan sarana ekonomi dan sosial untuk tata niaga yang lebih terjangkau bagi setiap satuan ruang pengembangan.
- d. Mengoptimalkan fungsi, penataan dan pengendalian kawasan lindung sesuai dengan fungsinya. Kebijakan ini memberikan perhatian pada kawasan lindung dengan fungsi melindungi daerah bawahnya; melindungi keanekaragaman hayati, ekosistem dan keunikan alam; melindungi kawasan pesisir; serta melindungi masyarakat dan kegiatannya dari bencana alam.
- e. Menetapkan kawasan penghasil komoditi unggulan berskala Nasional maupun Provinsi Lampung. Pada prinsipnya, setiap bagian dikembangkan sesuai dengan potensinya masing-masing untuk menjaga keberlanjutan perkembangan wilayahnya, dengan tetap mengupayakan pemanfaatan peluang pasar yang lebih luas, bahkan pada skala internasional.

- f. Menetapkan kawasan tertentu pada skala Nasional dan Provinsi Lampung. Dalam penetapan kawasan tertentu termasuk mengalokasikan pemanfaatan ruang bagi kepentingan dan keamanan skala Nasional di Teluk Ratai.

Sistem transportasi di Wilayah Provinsi Lampung juga ditaur dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung, terutama sistem transportasi udara. Pasal 18 pada Peraturan Daerah nomor 1 tahun 2010 mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung disebutkan bahwa, bandara Pakon Serai merupakan bandara yang dikembangkan untuk keperluan Navigasi, mitigasi bencana alam, serta dapat difungsikan sebagai bandara umum (Ayat 2). Sedangkan Bandara Belimbing yang berada di Kabupaten Lampung Barat, Fungsinya dialihkan sebagai Bandara yang menunjang kegiatan Pariwisata.

Pasal 38 pada Peraturan Daerah nomor 1 tahun 2010 mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung disebutkan pula bahwa adanya peningkatan fungsi dari Bandara Radin Inten II, yang semula merupakan bandara merupakan bandara pengumpul tersier menjadi pengumpul primer dan embarkasih haji. Selain itu, Bandara khusus milik TNI AU Gatot Subroto dialihfungsikan menjadi Bandar Udara umum dengan fungsi penerbangan sipil di Kabupaten Way Kambas. Pada pasal yang sama, beberapa Bandar udara khusus seperti Bandar udara militer TNI AU Astra Ksetra di Kabupaten Tulang Bawang dan Gatot Subroto di Kabupaten Way Kambas difungsikan sebagai Pusat Latihan Tempur Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara. Bandara Khusus Non Militer yang berada di Kabupaten Lampung Tengah, Lampung Timur dan Tulang Bawang dikembangkan sebagai bandara yang mendukung aktivitas perkebunan.

A. Kebijakan Struktur Ruang Wilayah Provinsi Lampung

1) Sarana dan Prasana/Infratuktur (Transportasi)

Pengembangan sistem jaringan transportasi Provinsi Lampung direncanakan mampu meningkatkan akses pelayanan perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah yang merata dan berhierarki serta meningkatkan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana transportasi yang terpadu dan merata di seluruh wilayah Provinsi Lampung. Strategi yang akan dilakukan untuk meningkatkan akses pelayanan perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah tersebut antara lain dengan menjaga keterkaitan antar kawasan perkotaan dan kawasan perdesaan, pengembangan pusat pertumbuhan, serta mengendalikan perkembangan kota-kota pantai serta mendorong kawasan perkotaan dan pusat pertumbuhan agar lebih kompetitif dan lebih efektif dalam pengembangan

wilayah disekitarnya. Strategi yang dilakukan mencakup rencana pengembangan system jaringan transportasi darat, laut dan udara. Dalam konteks pengembangan JSS akan dijelaskan rencana pengembangan jaringan transportasi darat dan laut.

2) Sistem Jaringan Transportasi Jalan

- a) **Jaringan jalan arteri primer:** merupakan jaringan jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antar Pusat Kegiatan Nasional (PKN) atau antara Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW);
- Lintas Timur mulai dari Bakauheni - Simpang Kalianda - Simpang Pugung - Simpang Tanjung Karang - Tegineneng - Gunung Sugih - Terbanggi Besar - Bujung Tenuk Simpang Pematang - Pematang Panggang - batas Provinsi Sumatera Selatan;
 - Lintas Tengah mulai dari Terbanggi Besar - Kotabumi - Bukit Kemuning - Simpang Empat - Batas Provinsi Sumatera Selatan.
- b) **Jaringan jalan Tol:** Rencana pengembangan jaringan transportasi jalan raya melalui pembagian beban arus yang melintas pada jalan Lintas Tengah dan Lintas Timur dengan jaringan jalan Tol Bakauheni – Babatan – Tegineneng – Terbanggi Besar dilanjutkan dengan rencana jalan Sumatera Toll Roads Network, dan Terbanggi besar – Menggala – Simpang Pematang. Untuk meningkatkan akses Pulau Jawa dengan Sumatera direncanakan akan dibangun sistem jaringan jalur penghubung Lampung – Banten melalui Infrastruktur Penghubung Jawa Sumatera.

Berdasarkan pertimbangan utama tersebut, maka jaringan transportasi yang membentuk struktur ruang Provinsi Lampung direncanakan sebagai berikut:

a) **Jalur Regional Yang Membentuk Pola Grid**

dibentuk oleh 5 (lima) jalur utama, yaitu: **Jalur Lintas Timur, Lintas Pantai Timur, Lintas Tengah, Lintas Barat, dan Lintas Pantai Barat.** Kelima ruas utama ini, membentang sejajar menghubungi bagian selatan provinsi hingga bagian utara dan berlanjut di beberapa provinsi lainnya di Pulau Sumatera.

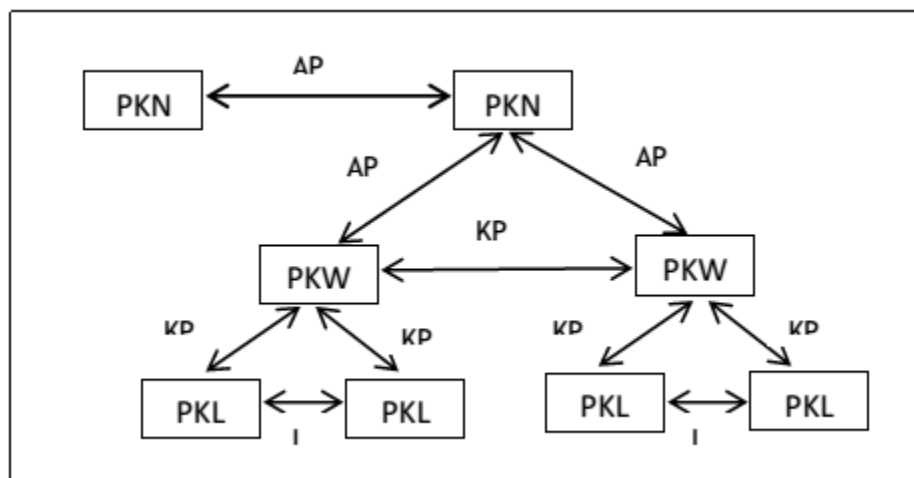
Keberadaan beberapa ruas jalan ini di bantu oleh beberapa ruas *feeder* seperti Bukit Kemuning – Liwa – Krui, Bdr. Lampung – Tanjung Bintang – Sribawono, Tegineneng -Metro – Sukadana, sehingga secara keseluruhan struktur ruang lebih terarah kepada pola grid.

b) Jalur sub-regional berpola laba-laba (spider-net)

Berpusat di Bandar Lampung yang akan memberikan akses yang tinggi terhadap perkembangan pusat pertumbuhan utama dengan bagian wilayah lainnya. Pola jaringan laba-laba ini ditunjukan untuk memelihara fungsi beberapa sarana transportasi penting seperti Pelabuhan Panjang dan **Bandara Raden Inten II**, serta melayani kebutuhan aktivitas ekonomi berskala besar.

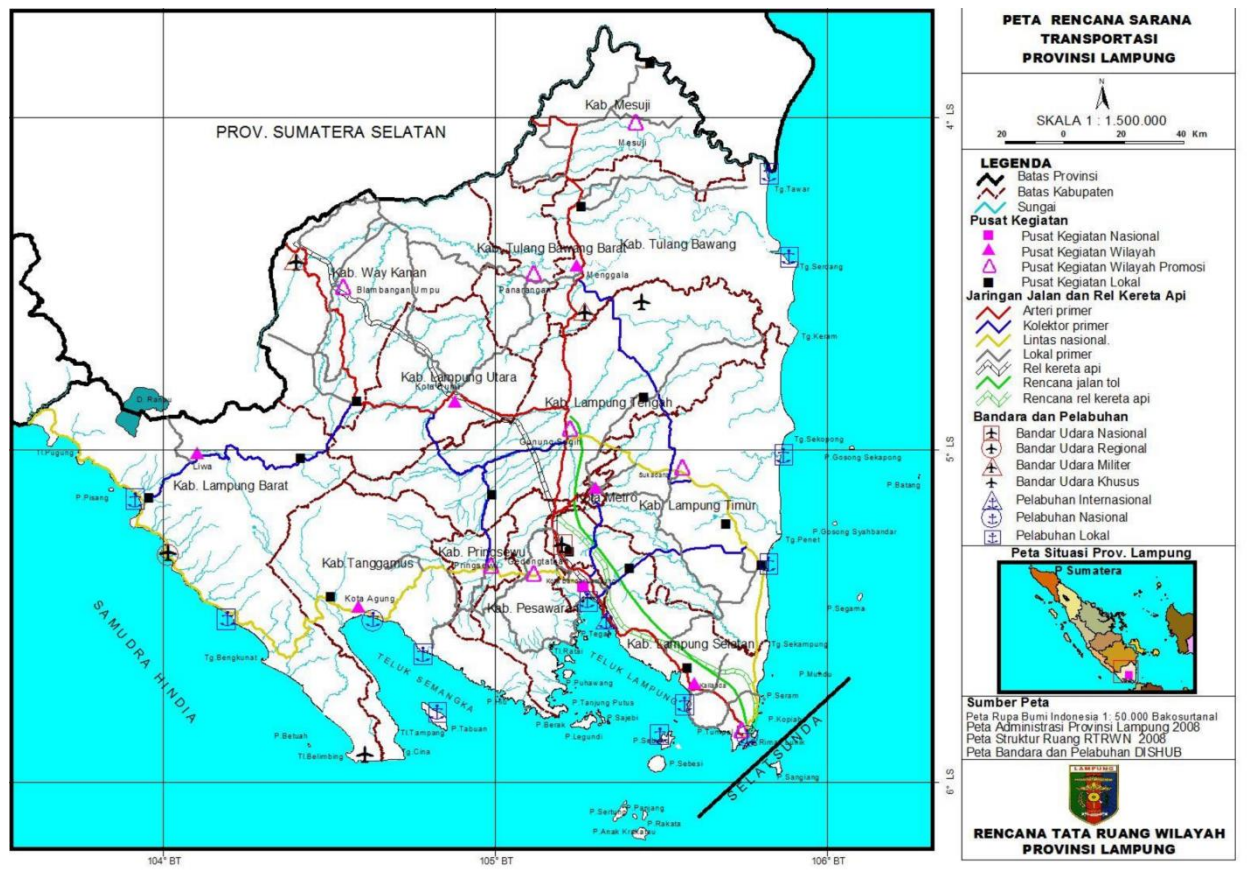
c) Jaringan jalan lokal yang merupakan feeder-road

dengan fungsi koleksi dan distribusi komoditi ekonomi dari dan ke wilayah pedesaan. Bersamaan dengan pembangunan *feeder-road*, pemanfaatan pelabuhan kecil didorong untuk melayani perdagangan antar bagian wilayah. Pelabuhan-pelabuhan yang dikembangkan untuk mendukung struktur ruang wlayah Lampung meliputi: pelabuhan Bakauheni, pelabuhan Panjang, pelabuhan Teluk Betung, pelabuhan Mesuji, pelabuhan Bratasena, pelabuhan Labuhan Maringgai, pelabuhan Kota Agung, dan pelabuhan Krui. Pemanfaatan jalur kereta api yang melayani pergerakan jarak sedang antar bagian wilayah Provinsi Lampung dengan bagian wilayah lainnya di region Sumatra bagian Selatan ditingkatkan utilitasnya.



Gambar 9. Matriks Jaringan Jalan dalam Struktur Ruang Provinsi Lampung

Sumber: RTRW Provinsi Lampung



Gambar 10. Peta Rencana Sarana Transportasi Provinsi Lampung

Sumber: RTRW Provinsi Lampung

3) Sistem Jaringan Kereta Api

Dalam rencana pengembangan jaringan kereta api terdapat pembagian antara jaringan jalur kereta api Nasional dan Jaringan Jalur Kereta api Regional.

a) Jaringan jalur kereta api Nasional terbagi menjadi:

- Perkeretaapian **Umum** yang terdiri dari:

Angkutan Penumpang mulai dari Bandar Lampung – Kota Bumi – Baturaja – Prabumulih – Kertapati (Pengembangan Jalur Bandar Lampung - Bakauheni).
Angkutan barang mulai dari Tarahan – Bandar Lampung – Kotabumi – Baturaja – Tanjung Enim.

- Perkeretaapian **khusus**, merupakan angkutan barang yang meliputi jalur Tanjung Bintang - Tarahan – Kotabumi – Baturaja - Tanjung Enim.

b) Jaringan Jalur Kereta Api Regional, merupakan angkutan penumpang dan barang yang meliputi :

- Bandar Lampung – Rejosari – Gedung Tataan – Pringsewu.
- Bandar Lampung – Tegineneng – Metro – Sukadana.
- Bandar Lampung – Terbanggi Besar – Kotabumi – Menggala.

4) Sistem Jaringan Transportasi Udara

Berdasarkan tatanannya, bandar udara di Provinsi Lampung meliputi:

- a) peningkatan pelayanan **Bandar udara Radin Inten II** melalui peningkatan hirarki bandara pengumpul tersier menjadi pengumpul primer dan embarkasi haji;
- b) Bandar udara Militer Gatot Subroto di Kabupaten Way Kanan akan dikembangkan menjadi bandar udara untuk penerbangan sipil;
- c) Peningkatan fungsi Bandar udara khusus sesuai dengan fungsinya masing – masing yaitu:
Pangkalan udara Astra Ksetra di Kabupaten Tulang Bawang berfungsi sebagai Pusat Latihan Tempur TNI Angkatan Udara;
 - Pangkalan Udara Gatot Subroto di Kabupaten Way Kanan berfungsi sebagai Pusat Latihan Tempur TNI-AD;
 - Bandar udara khusus di Kabupaten Lampung Tengah, Lampung Timur dan Tulang Bawang untuk mendukung aktivitas perkebunan;
 - Bandar udara khusus Blimbing di Kabupaten Lampung Barat untuk menunjang kegiatan pariwisata;
 - **Bandar udara Pekon Seray** di Kabupaten Lampung Barat selain untuk keperluan navigasi dan mitigasi bencana alam, dapat difungsikan menjadi bandar udara umum

B. Kebijakan Penataan Kawasan Strategis Nasional Provinsi Lampung

Kawasan Metropolitan Bandar Lampung, yang dilandaskan upaya untuk menciptakan sebuah kota yang kompak, efisien serta menjaga supaya tidak terjadi penumpukan aktivitas di satu kawasan saja. Lingkup dari kawasan metropolitan Bandar Lampung ini adalah Kota Bandar Lampung dan kecamatan-kecamatan di Kabupaten Lampung Selatan dan Pesawaran yang berbatasan dengan Kota Bandar Lampung. Pengembangan kawasan metropolitan diarahkan sedemikian sehingga suatu pusat

kegiatan dapat mempunyai fasilitas yang memadai untuk aktivitas sosial ekonominya. Dengan pengembangan Kawasan Metropolitan maka berbagai persoalan pembangunan dapat dieleminir melalui penyediaan infrastruktur secara lebih terpadu, pengelolaan lingkungan yang lebih berwawasan lingkungan karena terciptanya ruang-ruang terbuka hijau lebih banyak, sementara di sisi lain berbagai aspek positif konsep metropolitan seperti:

- 1) menyediakan peluang investasi dan lapangan pekerjaan yang lebih banyak daripada umumnya kawasan perkotaan
- 2) ketersediaan fasilitas pelayanan dan jasa yang lebih efisien, seperti sistem informasi, perbankan, jaringan pemasaran dan prasarana ekonomi lainnya yang lebih baik dibandingkan kawasan perkotaan.

Terkait dengan penetapan kawasan strategis ini, maka kewenangan dari Pemerintah Provinsi adalah dimulai dari penyusunan Rencana Rinci Kawasan Strategis, penyusunan DED prasarana perkotaan yang dikembangkan secara terpadu di Kota Metropolitan Bandar Lampung, pelaksanaan pembangunan dan pengawasannya. Pengembangan Kawasan Metropolitan Bandar Lampung juga didukung oleh pengembangan beberapa fungsi utama dari sub kawasan di dalamnya, yaitu:

- 1) **Kawasan Pelabuhan Terpadu Panjang** di Kota Bandar Lampung. Kawasan pelabuhan terpadu terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran, kegiatan penunjang pelabuhan, dan antar moda transportasi. Untuk Meningkatkan peran dari pelabuhan tersebut, maka dikembangkan pula fungsi industri. Terkait dengan penetapan kawasan strategis ini, maka kewenangan dari Pemerintah Provinsi adalah dimulai dari penyusunan Rencana Rinci Kawasan Strategis, penyusunan DED prasarana kawasan, pembiayaan pembangunan dan pengawasannya.
- 2) **Kawasan Bakauheni** memiliki nilai sangat strategis sebagai pintu gerbang Sumatera dari arah Jawa. Selain itu kawasan ini harus dipersiapkan terkait perkembangan wilayah akibat tersambunganya Sumatera dengan Jawa melalui pembangunan Jembatan Selat Sunda, melalui penataan ruang dan pembangunan infrastruktur yang memadai. Terkait dengan penetapan kawasan strategis ini, maka kewenangan dari Pemerintah Provinsi adalah dimulai dari penyusunan Rencana Rinci Kawasan Strategis Bakauheni, penyusunan masterplan prasarana dan DED prasarana kawasan hingga pelaksanaan pembangunan dan pengawasannya

2.2.2 Tataran Transportasi Wilayah Propinsi Lampung

Pengembangan sistem jaringan transportasi Provinsi Lampung direncanakan mampu meningkatkan akses pelayanan perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah yang merata dan berhierarki serta meningkatkan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana transportasi yang terpadu dan merata di seluruh wilayah Provinsi Lampung. Strategi yang akan dilakukan untuk meningkatkan akses pelayanan perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah tersebut antara lain dengan menjaga keterkaitan antar kawasan perkotaan dan kawasan perdesaan, pengembangan pusat pertumbuhan, serta mengendalikan perkembangan kota-kota pantai serta mendorong kawasan perkotaan dan pusat pertumbuhan agar lebih kompetitif dan lebih efektif dalam pengembangan wilayah disekitarnya. Strategi peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana transportasi yang terpadu dan merata di seluruh wilayah Provinsi Lampung ditempuh melalui upaya meningkatkan kualitas jaringan prasarana dan mewujudkan keterpaduan pelayanan transportasi darat, laut, dan udara. Pasal 17 tentang Rencana Pengembangan Bandar Udara yang menyatakan klasifikasi Bandar Udara Radin Inten II yang merupakan bandar udara umum akan ditingkatkan pelayanannya untuk dapat melayani rute lokal dan regional, rute-rute di Pulau Sumatera dan Pulau Jawa serta perencanaan di masa yang akan datang untuk membuka jalur internasional ke negara lain. Peningkatan pelayanan Bandar Udara Radin Inten II melalui peningkatan hirarki bandara pengumpul tersier menjadi pengumpul primer dan embarkasi haji.

BAB 3 GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

3.1 PROFIL PROVINSI LAMPUNG

Provinsi Lampung merupakan provinsi dengan jumlah penduduk terbesar kedua di Pulau Sumatera. Dalam skala nasional, Pulau Sumatera dihuni oleh sekitar 22% penduduk Indonesia. Tanah Sumatera yang luas, subur dan kaya akan hasil alam membuat pulau ini memiliki daya tarik investasi di sektor perkebunan dan pertambangan. Karakteristik wilayah telah bergeser dari pedesaan dengan tumbuhnya pusat – pusat pertumbuhan dan kota – kota kecil.

Dikelilingi oleh lautan, Pulau Sumatera belum mampu mendayagunakan potensi kelautan tersebut secara optimal. Seperti halnya lautan, alih fungsi lahan di daratan juga cukup tinggi. Hal ini disebabkan tingginya kebutuhan akan bahan baku berupa hasil – hasil pertanian dan perkebunan. Luasnya lahan pertanian di Pulau ini menjadikan Pulau Sumatera sebagai andalan produsen beberapa komoditas pertanian dan perkebunan bagi Pulau Jawa. Dengan demikian, Rencana pembangunan JSS akan berdampak secara langsung pada Provinsi Lampung. Provinsi ini akan tumbuh dengan cepat sebagai dampak JSS.

Provinsi Lampung terletak di bagian paling selatan Pulau Sumatera dan memiliki wilayah seluas 35.376,50 km² (termasuk di dalamnya pulau-pulau kecil yang berada diperairan laut bagian selatan). Bagian utara berbatasan dengan provinsi Sumatera Selatan dan Bengkulu. Sebelah barat berbatasan dengan Laut Jawa, sebelah selatan berbatasan dengan Selat Sunda, sebelah timur berbatasan dengan Samudera Indonesia. Provinsi Lampung merupakan bagian dari pegunungan Bukit Barisan yang hulu sungai-sungainya bermuara di pantai Timur, Selatan dan Barat dari Provinsi Lampung. Provinsi Lampung memiliki potensi hasil perkebunan dan perikanan serta kegiatan industri yang berkaitan dengan hasil pengolahan pertanian.

Pusat pemerintahan Provinsi Lampung terletak di Kota Bandar Lampung, serta terdiri dari 2 kota dan 12 kabupaten, yakni Kota Bandar Lampung, Kota Metro, Kabupaten Lampung Selatan, Kabupaten Lampung Tengah, Kabupaten Lampung Barat, Kabupaten Lampung Timur, Kabupaten Lampung Utara, Kabupaten Pasawaran, Kabupaten Tanggamus, Kabupaten Way Kanan, Kabupaten Tulang Bawang, Kabupaten Way Kanan Barat dan Kabupaten Pringsewu.

Sumber : Lampung Dalam Angka Tahun 2013

Menurut kondisi topografi, Provinsi Lampung dapat dibagi ke dalam 5 (lima) satuan ruang, yaitu:

- 29

meliputi wilayah Gedong Tataan, Kedaton, Sukoharjo, dan Pulau Pangung di Daerah Kabupaten Lampung Selatan, serta Adirejo dan Bangunrejo di Daerah Kabupaten Lampung Tengah.

- c) Dataran alluvial, mencakup kawasan yang sangat luas meliputi Lampung Tengah hingga mendekati pantai sebelah Timur. Ketinggian kawasan ini berkisar antara 25 hingga 75 meter d.p.l., dengan kemiringan 0% hingga 3%.
- d) Rawa pasang surut di sepanjang pantai Timur dengan ketinggian 0,5 hingga 1 meter d.p.l.
- e) Daerah aliran sungai, yaitu Tulang Bawang, Seputih, Sekampung, Semangka, dan Way Jepara.

Berdasarkan data PETA RBI Bakorsutanal tahun 2001 dan RTRW Provinsi Lampung, diketahui bahwa dari luas wilayah Provinsi Lampung sebesar 35.288,35 km², tutupan lahan yang terbesar adalah berupa pertanian lahan kering dengan persentase 60,9%, diikuti oleh savanna dan semak belukar dengan persentase 13,55%. Tutupan lahan paling kecil adalah mangrove yang hanya mencakup 0,01% dari luas lahan. Selengkapnya, Tutupan lahan Provinsi Lampung dapat dilihat secara rinci pada tabel berikut.

Tabel 2. Tutupan Lahan Provinsi Lampung Tahun 2007

No	Pemanfaatan	Luas (km ²)	Persentase (%)
1	Permukiman	2.321,83	6.58
2	Sawah	205,5	0.58
3	Pertanian Lahan Kering	21.492	60.90
4	Perkebunan	1.231,31	3.49
5	Hutan	2.080,26	5.90
6	Rawa, sungai, tubuh air	170,44	0.48
7	Tambak	340,87	0.97
8	Mangrove	4,36	0.01
9	Savanna dan Semak Belukar	4.780,84	13.55
10	Tambang dan Tanah Terbuka	2.407,09	6.82
11	Penggunaan Lainnya	253,85	0.72
	Jumlah		

Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung 2009-2029

3.1.2 Kondisi Kependudukan

Pada Akhir tahun 2008 terjadi pemekaran 2 kabupaten di provinsi lampung yaitu:

- a) Kabupaten Tanggamus yang terdiri dari:
 - Kabupaten Tanggamus dengan Ibukota di Tanggamus
 - Kabupaten Pringsewu dengan Ibukota di Pringsewu
- b) Tulang Bawang
 - Kabupaten Tulang Bawang dengan Ibukota di Menggala
 - Kabupaten Tulang Bawang Barat dengan Ibukota di Panaragan
 - Mesuji dengan Ibukota Mesuji.

Data Statistik dari Pemekaran Kabupaten ini belum tersedia baik kondisi eksisting maupun data time series sehingga dalam melakukan proyeksi penduduk Kabupaten Pemekaran tersebut masih mengikuti data kabupaten induk. Jumlah penduduk Provinsi Lampung pada tahun 2007 mencapai 7.289.767 jiwa dengan jumlah penduduk terbesar berada di Kabupaten Lampung Selatan, yaitu sebesar 1.341.258 jiwa. Jumlah penduduk perkabupaten selanjutnya dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 3. Jumlah Penduduk Provinsi Lampung Tahun 2007

No	Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk		
		Laki-Laki	Perempuan	Total
1	Lampung Barat	203.057	178.382	381.439
2	Tanggamus	434.011	392.599	826.610
3	Pringsewu *)			
4	Lampung Selatan	479.132	443.870	923.002
5	Lampung Timur	482.205	454.529	936.734
6	Lampung Tengah	582.156	578.065	1.160.221
7	Lampung Utara	285.488	276.826	562.314
8	Way Kanan	185.449	177.300	362.749
9	Tulang Bawang	405.068	369.197	774.265
10	Tulang Bawang Barat *)			
11	Mesuji *)			
12	Bandar Lampung	409.433	402.700	812.133
13	Metro	66.623	65.421	132.044
14	Pesawaran	217.117	201.139	418.256
	Jumlah	3.749.739	3.540.028	7.289.767

Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung 2009-2029

Pada tahun 2007 kepadatan penduduk di Provinsi Lampung adalah sebesar 207 jiwa/Km² dengan kepadatan penduduk terbesar terdapat di Kota Bandar Lampung, yaitu sebesar 4.208 jiwa/Km². Hal ini

disebabkan karena Kota Bandar Lampung merupakan ibukota Provinsi Lampung yang memiliki kelengkapan sarana prasarana dan aksesibilitas wilayah.

Kepadatan penduduk terendah di Provinsi Lampung pada tahun 2007 terdapat di Kabupaten Lampung Barat, Way Kanan, dan Tulang Bawang yang memiliki kepadatan masing-masing 77, 92 dan 98 jiwa/Km². Hal ini dipengaruhi oleh medan wilayah yang sulit untuk dijangkau serta ketersediaan prasarana dan sarana masih terbatas, sehingga menurunkan minat penduduk untuk menetap dan mencari kehidupan disana.

Tabel 4. Jumlah Penduduk dan Tingkat Kepadatan Tahun 2007

No	Kabupaten/Kota	Ibu Kota	Luas Wilayah (KM)	Jumlah Penduduk	
				Laki-Laki	Perempuan
1	Lampung Barat	Liwa	4,950.40	381,439	77.05
2	Tanggamus Pringsewu *)	Kota Agung Pringsewu	3,356.61	826,610	246.26
3					
4					
5	Lampung Selatan	Kalianda	2,007.01	923,002	459.89
6	Lampung Timur	Sukadana	4,337.89	936,734	215.94
7	Lampung Tengah	Gunung Sugih	4,789.82	1,160,221	242.23
8	Lampung Utara	Kotabumi	2,725.63	562,314	206.31
9	Way Kanan	Blambangan Umpu	3,921.63	362,749	92.50
10					
11					
12	Tulang Bawang Tulang Bawang Barat *) Mesuji *)	Menggala Pasaragan Mesuji	7,770.84	774,265	99.64
13	Bandar Lampung	Bandar Lampung	192.96	812,133	4,208.82
14	Metro	Metro	61.79	132,044	2,136.98
15	Pesawaran	Gedong Tataan	1,173.77	418,256	356.34
Jumlah			35,288.35	7,289,767	8,342

Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung 2009-2029

Dari hasil pengolahan dan analisis data, dapat diketahui hasil proyeksi jumlah penduduk untuk sepuluh dan duapuluh tahun kedepan. Berdasarkan perhitungan tersebut rata-rata pertumbuhan penduduk Provinsi Lampung tiap tahunnya diperkirakan mencapai 1,18% dan hingga akhir tahun rencana penduduk Provinsi Lampung terkonsentrasi di Kabupaten Lampung Selatan (18%) dari jumlah penduduk Provinsi Lampung. Hal ini disebabkan beberapa faktor antara lain karena faktor topografi wilayah yang relatif datar, lokasi strategis karena merupakan pintu gerbang antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, memiliki aksesibilitas yang baik dari berbagai moda, luas wilayah yang memadai dibanding Bandar Lampung dan Metro, serta ketersediaan sarana prasarana yang cukup untuk menarik aktivitas perdagangan dan industri. Selain itu letaknya yang berbatasan langsung dengan Kota Bandar Lampung

menjadi nilai lebih bagi Kabupaten Lampung Selatan, mengingat sektor usaha dan penyediaan lapangan usaha masih terkonsentrasi di Kota Bandar Lampung. Sementara ketersediaan lahan di Kota Bandar Lampung relatif terbatas, sehingga penduduk di Kota Bandar Lampung mencari permukiman di luar Kota Bandar Lampung terutama di daerah perbatasan antara Bandar Lampung dan Lampung Selatan dan Bandar Lampung - Pesawaran. Proyeksi jumlah penduduk untuk tahun 2019 dan 2029 dapat di lihat pada tabel berikut.

Tabel 5. Jumlah Penduduk dan Tingkat Kepadatan Tahun 2007

No	Kabupaten/Kota	Tahun	
		2013	2029
1	Lampung Selatan	1.015.195	1.149.939
2	Bandar Lampung	992.936	1.124.533
3	Tanggamus	863.756	867.526
4	Pringsewu *)		
5	Lampung Barat	485.385	558.491
6	Way Kanan	402.024	408.334
7	Lampung Utara	671.348	748.952
8	Tulang Bawang	978.696	1.129.296
9	Tulang Bawang Barat *)		
10	Mesuji *)		
11	Lampung Tengah	1.298.566	1.412.715
12	Lampung Timur	1.024.374	1.086.394
13	Metro	157.768	175.672
14	Pesawaran	460.033	521.431
Jumlah		7,289,767	8,342

Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung 2009-2029

3.1.3 Lokasi Potensial

A. Lokasi Kawasan Potensial Berdasarkan KSN RTR Selat Sunda DI Provinsi Lampung

Berdasarkan studi dalam penyusunan Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Selat Sunda (RTR KSN Selat Sunda), Provinsi Lampung memiliki beberapa kawasan ekonomi potensial yang dapat dikembangkan. Potensial ekonomi ini terdiri dari sektor unggulan serta sub sektor komoditinya dan infrastuktur. Berikut adalah tabel kawasan potensial ekonomi di Provinsi Lampung.

Tabel 6. Kawasan Ekonomi Potensial Provinsi Lampung

	KEP LAMPUNG SELATAN	KEP LAMPUNG TENGAH – LAMPUNG TIMUR	KEP BANDAR LAMPUNG – METRO
Sektor unggulan	Industri dan Pergudangan, Pelabuhan, Terminal Multimoda, Perdagangan	Periwisata Alam, Pertanian	Bandara, Pelabuhan Internasional, Pendidikan Tinggi
Sub Sektor dan atau komoditi Unggulan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kakao 2. Kelapa sawit (Ketibung, Jati Agung) 3. Perikanan (Ketapang, Kalianda) 4. Pariwisata – Pulau Sebesi, CAL Krakatau 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Padi (Kec Probolinggo) 2. Perkebunan Kakao (Sukanda) 3. Karet 4. Kelapa Sawit 5. Perikanan 6. Minyak Bumi 7. Pariwisata – Way Kambas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kegiatan perdagangan dan Jasa – Pusat Kota 2. Pendidikan Tinggi 3. Pemerintahan
Infrastruktur	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kawasan Industri 2. Pelabuhan Bakauheni – Terminal Antar Moda 3. Agropolitan 4. Minapolitan 5. Terminal 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pelabuhan Labuhan Meringgai 2. Pasar Induk 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pelabuhan Internasional Panjang 2. Bandara Internasional Radin Inten II 3. Kota Baru – Jati Agung

Sumber: RTR Kawasan Strategis Nasional Selat Sunda, 2011, dikutip dari Laporan Antara Penyusunan Konsep Pengembangan Kawasan Strategis Selat Sunda

B. Usulan Lokasi Kawasan Potensial berdasarkan Studi Awal Pengembangan Kawasan Strategis Selat Sunda 2011

Selain lokasi kawasan potensial yang telah disebutkan sebelumnya, kawasan strategis Selat Sunda telah dilakukan kajian studi awal potensi pengembangan kawasan strategis Selat Sunda 2011, kawasan potensial tersebut berdasarkan potensi sektor unggulan, sub sektro dan komoditi. Berikut adalah tabel dan rincian usulan lokasi kawasan potensial berdasarkan studi awal pengembangan kawasan strategis selat sunda 2011 di Provinsi Lampung.

Tabel 7. Zona Pengembangan Kawasan Potensial di Provinsi Lampung

Zona	Kabupaten/Kota	Kecamatan	Luas (Ha)	Potensi
A	Kab. Tulang Bawang	Penawar Tama	80.757,78	Pertanian
	Kab. Tulang Bawang Barat	Lambu Kibang		
	Kab. Mesuji	Rawajitu Utara		
B	Kab. Lampung Barat	Belalau, Sekincau, Balik Bukit	16.612,47	Pertanian, Pertambangan & Penggalian, Bangunan, Perdagangan, Hotel & Restoran,
C	Kab. Tulang Bawang	Banjar Agung, Gedung Aji, Menggala, Rawajitu Selatan	107.202,60	Pertanian
	Kab. Tulang Bawang Barat	Gunung Terang		
	Kab. Mesuji	Mesuji, Tanjung Raya		
D	Kab. Lampung Tengah	Anak Tuha, Way Pengubuan, Terusan Nunyai, Way Seputih	24.078,81	Pertanian, Pertambangan & Penggalian, Industri, Listri, Gas dan Air Bersih, Bangunan
	Kab. Mesuji	Tanjung Raya, Way Serdang		Pertanian
	Kab. Lampung Timur	Bandar Sribawono		Pertanian, Indsutri, Perdagangan, Hotel & Restoran

Sumber : Laporan Antara Penyusunan Konsep Pengembangan Kawasan Strategis Selat Sunda, 2011

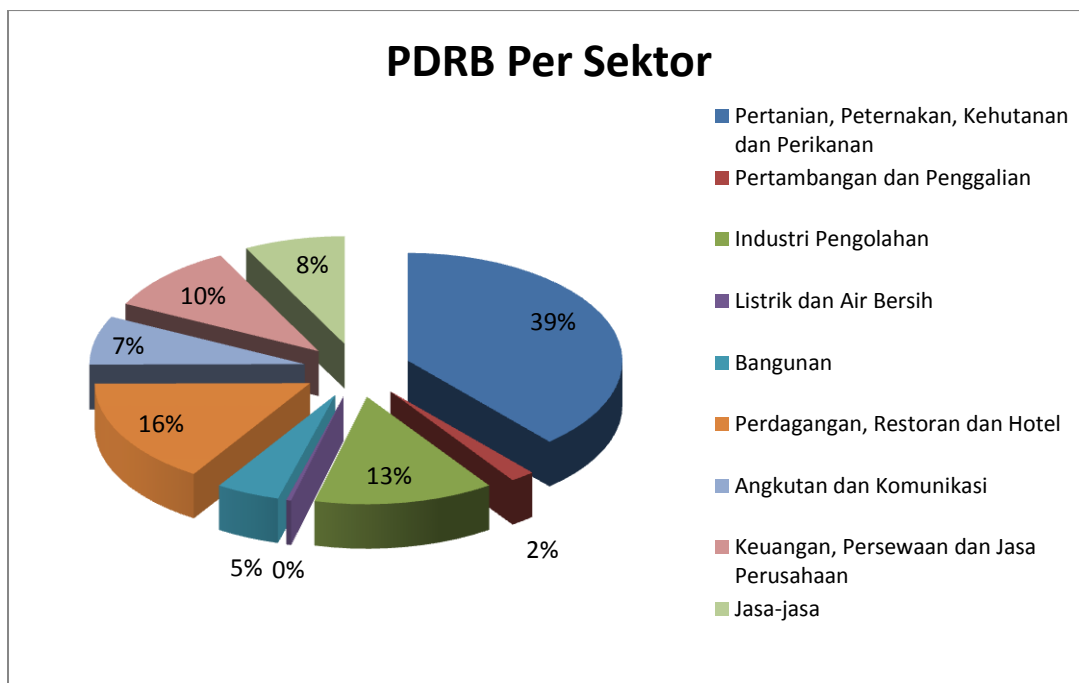
3.1.4 Kondisi Ekonomi Provinsi Lampung

Provinsi Lampung memiliki sumber daya manusia/jumlah penduduk sebesar 7,4 juta jiwa. Sumber daya tersebut mampu menghasilkan pendapatan regional (PDRB) sebesar Rp. 38,3 triliun pada tahun 2010. Jumlah tersebut umumnya disumbangkan oleh sektor pertanian, perdagangan dan industri pengolahan. Kontribusi sektor pertanian pada triwulan II tahun 2012 adalah sebesar 38,74%, jauh melampaui sektor industri pengolahan (16,01%) dan Sektor perdagangan, hotel dan restoran (13,64%). Pendapatan per kapita masyarakat Provinsi Lampung pada tahun 2011 adalah Rp. 16,7 juta, dengan pertumbuhan ekonomi yang tercatat pada triwulan II tahun 2012 adalah sebesar 6,35%. Nilai tukar petani (NTP) pada bulan September 2012 adalah sebesar 126,06.

Tabel 8. Produk Domestik Regional Bruto Provinsi Lampung Atas Dasar Harga Konstan

Lapangan Usaha	2008	2009	2010
Pertanian, Peternakan, Kehutanan dan Perikanan	14.317.532	14.693.881	14.759.602
Pertambangan dan Penggalian	812.854	737.977	712.841
Industri Pengolahan	4.608.469	4.879.401	5.177.596
Listrik dan Air Bersih	125.819	129.396	144.237
Bangunan	1.685.423	1.767.563	1.833.091
Perdagangan, Restoran dan Hotel	5.422.902	5.799.952	6.075.664
Angkutan dan Komunikasi	2.178.898	2.428.791	2.803.218
Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	2.691.785	3.039.338	3.900.645
Jasa-jasa	2.599.470	2.744.839	2.898.383
Produk Domestik Regional Bruto	34.443.152	36.221.139	38.305.277

Sumber: BPS, 2010



Gambar 12. Kontribusi Sektor – sektor terhadap PDRB Provinsi Lampung Tahun 2010

Sumber : Lampung Dalam Angka Tahun 2013

Bila dijabarkan menurut kota dan kabupaten, maka distribusi PDRB di masing – masing kota atau kabupaten adalah sebagai berikut:

Tabel 9. PDRB per Kabupaten/Kota Provinsi Lampung Tahun 2005 – 2009

Kabupaten/Kota	2005	2006	2007	2008	2009
(01) Lampung Barat	1.394.094,13	1.551.745,00	1.886.393,00	2.252.210,00	2.527.773,00
(02) Tanggamus	3.439.909,00	3.967.143,00	4.785.848,00	5.681.752,00	4.167.827,00
(03) Lampung Selatan	5.792.807,00	5.166.681,00	6.087.585,00	7.248.902,00	9.108.034,00
(04) Lampung Timur	5.897.732,26	6.462.747,00	7.157.048,00	8.177.979,00	8.958.866,00
(05) Lampung Tengah	6.466.699,87	7.669.657,00	9.193.036,00	11.092.671,00	13.635.156,00
(06) Lampung Utara	3.464.289,66	3.927.043,00	4.812.148,00	5.771.034,00	7.111.438,00
(07) Way Kanan	1.452.269,00	1.645.637,00	2.084.552,00	2.586.367,00	2.425.569,00
(08) Tulang Bawang	5.391.501,17	6.444.873,00	7.921.438,00	10.129.195,00	5.819.800,00
(09) Pesawaran	X	2.276.389,00	2.766.724,00	3.317.681,00	4.119.305,00
(10) Pringsewu	X	X	X	X	2.509.773,00
(11) Mesuji	X	X	X	X	2.844.919,00
(12) Tulang Bawang Barat	X	X	X	X	2.833.526,00
(71) Bandar Lampung	6.795.636,84	8.378.439,00	10.525.658,00	13.437.169,52	17.067.998,00
(72) Metro	586.644,43	660.023,00	756.550,00	869.206,77	1.017.101,00
Jumlah PDRB Kabupaten	40.681.583,36	48.150.377,00	57.976.980,00	70.564.167,29	84.147.085,00
PDRB Provinsi	40.906.789	49.118.989	60.921.966	74.490.599	88.322.488

Sumber: BPS, 2010

Bila dilihat dari jumlahnya, maka Kota Bandar Lampung merupakan penyumbang PDRB terbesar bagi Provinsi Lampung, diikuti oleh Kabupaten Lampung Tengah dan Kabupaten Lampung Selatan. Provinsi Lampung memiliki keunggulan komparatif yang signifikan terhadap produksi nasional maupun regional, diantaranya (Studi UNILA, 2012):

- Produksi Gula Sebesar 37 % Produksi Nasional
 - Perkebunan tebu dan gula putih:
 - ILP dan Gula putih mataram 12.124 ton/hari
 - Gunung Madu 11.432 ton / hari
 - SIL 10539 ton/hari
 - Bunga mayang 5.979 ton/hari
- Produksi tapioka sebesar 60% produksi Nasional
- Kopi Robusta sebesar 85% produksi Nasional
- Produksi Nanas Kaleng Sebesar 26% Pemasok Kebutuhan Dunia:
 - Perkebunan nanas dengan produksi 500.000 ton cayyane nenas komoditi ekspor ke lebih dari 30 negara/produsen terbesar ketiga dunia
- Pengekspor udang ke Amerika terbesar dari Indonesia
 - Tambak udang terbesar di Asia dan 40% produksi udang nasional
- Pemasok ternak terbesar ke Wilayah Banten dan Jabotabek serta beberapa Provinsi di Sumatera (lebih dari 150.000 ekor sapi per tahun)

- Pemasok Buah-Buahan dan Sayuran Segar ke DKI Jakarta dan Sekitarnya (Lebih dari 1,000 ton per hari)
- 11,22% Produksi Jagung Nasional / 53,66% Di Sumatera
- 24,43% Produksi Singkong Nasional / 81,95% Di Sumatera
- 27,56% Produksi Lada Nasional / 45,27% Di Sumatera
- 26,43% Produksi Kopi Nasional / 35,48% Di Sumatera
- Sentra Kakao 12.989 ha dengan produksi 8590 ton/tahun
- Tanaman pangan hortikultura dengan luas 37.00 ha
- Perikanan Darat
- Industri karet 96.408 ha dengan produksi 54.120 ton/thn

Berdasarkan tabel IRIO 2005 yang terdiri dari 22 sektor ekonomi, jumlah permintaan dan jumlah penawaran barang dan jasa Provinsi Lampung adalah Rp 64.802.010,7 juta (Rp. 64,8 triliun). Nilai permintaan akhir provinsi ini lebih besar dari total nilai permintaan antara, dengan nilai masing-masing adalah Rp 42.535.846,9 juta dan Rp16.219.652 juta. Hal lain yang dapat dilihat dari struktur permintaan dan penawaran adalah tingkat surplus masing-masing sektor. Dari hasil analisis dapat diketahui bahwa tingkat surplus sektor-sektor ekonomi di Provinsi Lampung cukup rendah dengan nilai surplus terbesar adalah 0,49%. Hasil ini menunjukkan bahwa kemampuan ekspor barang dan jasa Provinsi Lampung rendah.

Jika melihat komponen permintaan berdasarkan sektor-sektor ekonomi, dapat diketahui bahwa sektor dengan nilai permintaan terbesar adalah sektor industri makanan, minuman dan tembakau dengan nilai Rp 12.336.204 juta dan disusul oleh sektor bangunan lainnya dengan nilai Rp 8.004.102 juta. Dari komponen permintaan antara, sektor yang memiliki nilai tertinggi adalah sektor bangunan lainnya dengan nilai Rp 2.315.373 juta yang diikuti oleh sektor padi dengan nilai Rp 2.247.204 juta. Dari komponen permintaan akhir, sektor yang memiliki nilai terbesar adalah sektor industri makanan, minuman dan tembakau dengan nilai Rp 9.906.143 juta dan diikuti oleh sektor bangunan lainnya dengan nilai Rp 5.545.113 juta. Jika melihat komponen penawaran dapat diketahui bahwa nilai penawaran Provinsi Lampung adalah Rp 64.802.010,7 juta. Dari nilai tersebut, semuanya dihasilkan dari output domestik. Hal ini terjadi karena berdasarkan tabel IO, Provinsi Lampung tidak memiliki nilai impor.

Perkembangan perekonomian di Provinsi Lampung ditandai dengan peningkatan jumlah Pendapatan Domestik Regional Bruto pada tahun 2010 – 2014. Distribusi sektor perekonomian Provinsi Lampung ditandai dengan besarnya nilai kontribusi Sektor primer dan sektor sekunder yang menjadi basis perekonomian Provinsi Lampung. Sektor primer yang menjadi basis utama perekonomian provinsi ini adalah sektor pertanian; kehutanan dan perikanan dimana nilainya selalu berada diatas 30 persen, namun kontribusinya selalu menurun selama tahun 2010 – 2014 terhadap PDRB total Provinsi Lampung.

Perkembangan perekonomian di Provinsi Lampung ditandai dengan peningkatan jumlah Pendapatan Domestik Regional Bruto pada tahun 2010 – 2014. Distribusi sektor perekonomian Provinsi Lampung ditandai dengan besarnya nilai kontribusi Sektor primer dan sektor sekunder yang menjadi basis perekonomian Provinsi Lampung. Sektor primer yang menjadi basis utama perekonomian provinsi ini adalah sektor pertanian; kehutanan dan perikanan dimana nilainya selalu berada diatas 30 persen, namun kontribusinya selalu menurun selama tahun 2010 – 2014 terhadap PDRB total Provinsi Lampung.

Tabel 10. Distribusi PDRB Provinsi Lampung 2010 - 2014

Lapangan Usaha		2010	2011	2012	2013*	2014**
		Distribusi (%)				
A	Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	34,56	34,67	33,81	33,16	32,69
B	Pertambangan dan Penggalan	5,90	6,03	6,02	6,39	6,30
C	Industri Pengolahan	17,18	17,14	17,51	17,65	18,03
D	Pengadaan Listrik dan Gas	0,09	0,08	0,07	0,06	0,06
E	Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	0,11	0,11	0,10	0,10	0,10
F	Konstruksi	9,01	8,75	8,82	8,73	8,90
G	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	12,21	12,11	11,70	11,33	11,01
H	Transportasi dan Pergudangan	4,22	4,06	4,13	4,49	4,65
I	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	1,18	1,28	1,35	1,40	1,45
J	Informasi dan Komunikasi	3,32	3,35	3,54	3,54	3,45
K	Jasa Keuangan dan Asuransi	1,92	2,06	2,28	2,36	2,26
L	Real Estat	2,76	2,79	2,76	2,73	2,83
M,N	Jasa Perusahaan	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15
O	Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	3,26	3,06	3,26	3,35	3,54
P	Jasa Pendidikan	2,41	2,62	2,77	2,84	2,84
Q	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	0,87	0,91	0,93	0,93	0,92
R,S,T,U	Jasa lainnya	0,88	0,85	0,81	0,79	0,80
Produk Domestik Regional Bruto		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Pada sektor pertanian; kehutanan; dan perikanan, terdapat 2 sektor dominan yang mempengaruhi jumlah PDRB total Provinsi Lampung yaitu Pertanian, Peternakan, Perburuan dan Jasa Pertanian; dan Perikanan pada tahun 2010 – 2014. Khusus pada tanaman perkebunan, perkembangan sektor ini cukup baik terlihat dalam 5 tahun, terlihat peningkatan cukup signifikan.

Tabel 11. Distribusi Sub -Sektor Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan Pada PDRB Provinsi Lampung 2010 – 2014

Pertanian, Peternakan, Perburuan dan Jasa Pertanian	79,47	80,21	80,30	79,98	79,05
a. Tanaman Pangan	34,82	35,17	42,74	46,01	48,99
b. Tanaman Hortikultura	7,49	8,02	10,06	10,72	11,87
c. Tanaman Perkebunan	23,78	23,58	28,12	29,15	33,03
d. Peternakan	11,04	11,14	14,14	15,29	17,31
e. Jasa Pertanian dan Perburuan	2,34	2,30	2,69	3,00	3,53
Kehutanan dan Penebangan Kayu	1,13	1,08	1,36	1,52	1,72
Perikanan	19,40	18,71	22,61	24,56	28,68

Melihat trend yang ada saat ini, kebanyakan wilayah di Pulau Sumatera berkembang pesat seperti riau, sumatera utara dan lainnya akibat sektor - sektor primer yang berkembang di wilayah masing – masing. Jika ditelaah, hampir semua wilayah di Pulau Sumatera mempunyai kompetensi dalam meningkatkan sektor perkebunan dan pertambangan. Perkebunan kelapa sawit merupakan salah satu jenis tanaman yang sering ditanam dalam perkebunan. Provinsi Lampung sebagai salah satu wilayah dengan perkembangan sektor perkebunan yang besar diharapkan mampu memaksimalkan potensi perkebunan (Sawit, Karet dan Jati) untuk meningkatkan ekonomi.

Salah satu tarikan dan bangkitan dari transportasi adalah pertumbuhan ekonomi dan tumbuhnya pusat-pusat perekonomian wilayah. Perkembangan ekonomi yang terjadi selama tahun 2010 – tahun 2015 memperlihatkan bahwa perkembangan ekonomi akan bertumpu pada sektor perkebunan, sehingga pusat – pusat wilayah untuk melayani wilayah perkebunan akan muncul mulai memberikan tarikan penduduk baik karena Shift-Share antar wilayah baik di dalam atau di luar wilayah Provinsi Lampung, maupun kebutuhan akan tenaga kerja di bidang perkebunan. Tarikan orang dan barang akibat tumbuhnya perekonomian di suatu wilayah adalah hal yang lumrah. Hal ini disebabkan bertambahnya jumlah permintaan dan penyediaan barang dan jasa maupun tenaga kerja yang mengakibatkan akan terwujudnya suatu bentuk hubungan transportasi.

3.1.5 Kondisi Transportasi Provinsi Lampung

Sistim transportasi di wilayah Propinsi Lampung cukup lengkap . Terdiri dari moda angkutan darat , kereta api , angkutan penyeberangan , angkutan laut dan angkutan udara . Gambaran tranportasi di Propinsi Lampung sebagai berikut :

Tabel 12. Transportasi di Propinsi Lampung .

No.	MODA ANGKUTAN				
I	Angkutan Darat				
	Tahun	Bus		Truck	
	2012	1 224 1 208		6 043	
	2013			5 853	
2014					
II	Angkutan KA	Penumpang Berangkat		Muat Barang (Kg)	
	2012	629 933		10 320	
	2013	552 013		11 019	
	2014	643 014		14 683	
III	Angkutan Laut/ Penyeberangan				
	10 Pelabuhan	Penumpang		Barang (T)	
	2012	1 138 063 1 148 242		220 088	
	2013			310 157	
	2014				
	Angkutan Laut				
	Dalam negeri	Penumpang		Bongkar Barang (T)	
	2012			125 483 1 469 157	
	2013				
	2014				
	Luar negeri (Kuala Teladas)			10 422 T 7 673 T	
	2012				
	2013				
2014					
IV	Angkutan Udara				
		Penumpang		Barang (Kg)	
		Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
	2012	594 219	606 447	2 430 262	1 914 235
	2013	590 547	587 341	2 228 870	1 117 924
	2014	617 428	617 597	2 538 842	1 187 932

Sumber : Statistik Transportasi Propinsi Lampung 2014.

Kondisi kegiatan transportasi di Propinsi Lampung seperti itu , mengindikasikan angkutan udara belum merupakan pilihan utama masyarakat. Terlihat adanya keseimbangan jumlah lalu lintas antar moda transportasi. Oleh karena itu pembangunan ataupun pengembangan bandar udara lebih ditujukan untuk merangsang pertumbuhan dan perkembangan sosial ekonomi dimasa yang akan datang. Keberadaan bandara Radin Inten II , selama ini , telah memberikan kontribusi dalam menunjang pengembangan pertumbuhan ekonomi Propinsi Lampung . Antara lain merupakan gerbang masuk ke Propinsi Lampung , disamping moda angkutan yang lain. Dilihat dari karakter angkutan udara , lokasi bandar udara yang ada di Propinsi Lampung relatif berdekatan dengan bandara yang ada di Propinsi tetangga . Seperti bandara Soekarno Hatta di Propinsi Jakarta , bandara Sultan Mahmud Badarudin II di Palembang , Bandara Fatmawati di Bengkulu dan Bandara Sultan Thaha di Jambi . Sehingga untuk suatu kegiatan tertentu jarak tersebut menjadi kurang menarik menggunakan angkutan udara . Apalagi potensi produksi propinsi tetangga hampir mirip (kegiatan pertanian , kehutanan , perkebunan dan pariwisata . Sehingga mobilisasi barang dan penumpang menjadi kurang menarik menggunakan angkutan udara . Akibatnya pertumbuhan dan perkembangan bandara dalam memberikan pelayanan pengguna jasa penerbangan menjadi semakin ketat. Sebagian besar kegiatan ekonomi berorientasi ke pasar Jakarta dan daerah lain di P. Jawa . Selebihnya berusaha untuk memasarkan produksi daerahnya ke luar negeri melalui Batam ataupun lewat Jakarta.

LALU LINTAS ANGKUTAN UDARA EXISTING .

Lalu lintas angkutan udara di Propinsi Lampung pada saat ini , dilayani oleh sebelas bandar udara / aerodrome. Dua aerodrome merupakan pangkalan militer, tujuh bandar udara khusus dan dua bandar udara umum. Data lalu lintas udara yang ada hanya dari bandar udara umum . Yaitu dari bandar udara Radin Inten II dan bandar udara Pekon Serai. Secara umum , kondisi lalu lintas udara di bandar udara Radin Inten II jumlahnya paling banyak di Propinsi Lampung . Berikutnya adalah lalu lintas udara bandara Pekon Serai . Sedangkan lalu lintas udara yang menggunakan bandara khusus dan pangkalan militer tidak tersedia datanya. Dengan demikian jumlah lalu lintas udara yang menggunakan bandara Radin Inten II dan bandara Pekon Serai tersebut menggambarkan kondisi lalu lintas udara di Propinsi Lampung .

RUTE PENERBANGAN DARI PROPINSI LAMPUNG .

Sementara ini rute penerbangan dari dan ke Bandara Radin Inten II dan pekan Serai adalah sebagai berikut: Bandara Internasional Soekarno Hatta . Batam , Palembang , Bandung , Yogyakarta , Semarang , dan Bengkulu melalui bandara Pekan Serai.



Gambar 13. Rute Penrebangan di Bandar Udara Radin Inten II

Dari semua rute tersebut, lalu lintas udara yang cukup banyak frekwensi penerbangan dan penumpangnya adalah , Jakarta dan Batam . Rute lainnya relatif masih belum banyak .Walaupun dilihat dari load factor menunjukkan angka diatas 60 % . Artinya penerbangan yang ada sekarang masih cukup menguntungkan bagi airlines.Frekwensi penerbangan dari Lampung menunjukkan bahwa tidak semua jurusan / rute dilayani setiap hari . Rute yang belum dilayani setiap hari adalah Bandung , Yogyakarta, Semarang dan Pekan Serai . Rute yang sudah dilayani setiap hari adalah Jakarta , Batam, Palembang. Dengan demikian masih ada peluang untuk meningkatkan pelayanan angkutan udara dari dan ke Lampung . Antara lain dengan meningkatkan jumlah frekwensi penerbangan dan merintis rute baru . Hal ini sangat dimungkinkan untuk mendorong dan menunjang usaha meningkatkan kegiatan sosial ekonomi Propinsi Lampung , khususnya kegiatan pariwisata .

WILAYAH PELAYANAN BANDARA RADIN INTEN II .

Wilayah atau kota-kota yang dapat dilayani oleh bandara adalah yang berjarak kurang dari 100 km . Disamping itu daerah dan kota tersebut terhubung dengan jaringan darat yang baik. Kabupaten / kota yang dekat dengan bandar udara Radin Inten II , adalah kota Bandar Lampung , kabupaten Lampung Selatan , Lampung Tengah , Lampung Utara , Lampung Timur , Pringsewu , Tenggamas dan Pesawaran . Kabupaten lainnya cukup jauh dari bandar udara Radin Inten II. Jarak kota terdekat dari bandar udara Radin Inten II sebagai berikut :

Tabel 13. Wilayah Pelayanan Bandara Radin Inten II

Kota	#	Penduduk	km	miles
Metro	1	149552	23	14
Pringsewu	2	124791	26	16
Adiluwih	3	-	18	11
Bandar Lampung	4	-	28	
Adimulyo	5		13	8
Adirejo	6	-	16	10

Kota-kota inilah yang masuk dalam wilayah pelayanan bandar udara Radin Inten II , disamping wilayah lainnya disekitar bandar udara. Jarak beberapa kota di Indonesia dari bandar udara Radin Inten II .

Tabel 14. Jarak Kota Besar dari Bandara Radin Inten II

City	#	Population	km	miles
Jakarta	1	8 540 306	208	129
Surabaya	2	2 374 920	866	538
Medan	3	1 751 190	1221	759
Bandung	4	1 699 822	325	202
Bekasi	5	1 520 204	227	141
Tangerang	6	1 372 185	190	118
Makasar	7	1 321 832	1577	980
Semarang	8	1 288 221	610	379
Palembang	9	1 241 334	266	165
Depok	10	1 198 195	188	117

3.2 KEBANDARAAN

3.2.1. Bandara Eksisting

A. Kondisi Fisik Dasar Bandara Radin Inten II, Provinsi Lampung.

1) Morfologi

Kondisi morfologi di area bandara Raden Inten II menunjukkan bahwa daerah bandara Raden Inten II memiliki persen lereng 0 – 2%. Berdasarkan klasifikasi *van Zuidam* (1985), daerah bandara Raden Inten II digolongkan ke dalam kelas lereng datar. Morfologi bandara *existing* cukup baik untuk dijadikan bandara.



Gambar 14. Pengamatan morfologi Bandara Raden Inten II

Sumber: Observasi, 2015

2) Geologi

Kondisi geologi untuk bandara *existing* mengambil sampel di luar area bandara Raden Inten II, tetapi masih dekat dengan lokasi bandara (± 200 m dari lokasi bandara). Hal ini dilakukan karena tidak terdapat singkapan batuan di lokasi Bandara Raden Inten II. Singkapan tersebut cukup memadai dan representatif terhadap kondisi geologi lokasi bandara karena cukup dekat dan terdapat di morfologi yang sama.

Litologi yang tersingkap di area sekitar bandara adalah granit. Singkapan granit dalam kondisi lapuk, dengan deskripsi berwarna putih, fanerik, mineralogi terdiri atas kuarsa, feldspar, dan

mika. Batuan granit tergolong ke dalam batuan beku yang cukup baik dan jarang bermasalah jika dilakukan pembangunan di atasnya.



Gambar 15. Singkapan granit di area sekitar Bandara Raden Inten II.

Sumber: Observasi, 2015

3) Hidrologi Dan Sumber Air Bersih

Bandara *existing* Raden Inten II memiliki masalah dengan kondisi hidrologi. Daerah Bandara Raden Inten II yang terdiri dari litologi granit membuat lokasi ini tidak memiliki akifer sebagai sumber air. Sifat batuan beku yang tidak memiliki pori mengakibatkan air tidak dapat tersimpan di dalam batuan. Untuk memenuhi kebutuhan air bandara, pengelola Bandara Raden Inten II menggunakan air PDAM sebagai sumber air bersih.



Gambar 16. Sumber air Bandara Raden Inten II yang berasal dari PDAM

Sumber: Observasi, 2015

B. Sistem Pengelolaan Limbah Cair

Potensi limbah cair di lingkungan bandara dapat bersumber dari beberapa aktivitas yaitu:

- a. Aktivitas operasional bandara yang meliputi toilet bandara, restoran, dll
- b. Aktivitas penunjang bandara, seperti kantor kegiatan administrasi, rumah dinas pegawai bandara, dll

Secara umum air buangan dalam hal ini adalah limbah cair yang dihasilkan oleh aktivitas rumah tangga dapat dibedakan menjadi dua yaitu:

- a. *Black water*, yang dihasilkan oleh WC/ toilet atau kloset yang terdiri dari: air kencing (urine), tinja, air pembersih, materi pembersih (tissue toilet, sabun, dll) dan air guyur (toilet flushing).
- b. *Grey water*, air limbah yang dihasilkan dari air bekas mandi, mencuci pakaian dan buangan cair dari aktivitas dapur.

Dalam penanganan limbah cair, bandara Raden Inten II belum melengkapi dengan instalasi pengolahan limbah cair, limbah cair dari kegiatan domestik dialirkan langsung melalui jaringan drainase yang nantinya mengalir menuju perairan umum di dekat bandara. Sedangkan limbah cair yang berasal dari toilet langsung menuju septik tank. Limbah cair dari septik tank kemudian disedot dan diolah dengan menggunakan jasa pihak swasta. Pada Tabel 3.4 disajikan hasil uji laboratorium untuk kualitas air buangan, air permukaan pada outlet saluran drainase berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 82 tahun 2001 tentang Pengelolaan Kualitas Air dan Pengendalian Pencemaran Air.

Tabel 15. Kualitas air permukaan pada outlet saluran drainase

Parameter	Satuan	Hasil Uji		Baku Mutu Kelas III	Metode
		A1	A2		
Temperatur	C	27.4	27.2	Air $\pm 3^{\circ}\text{C}$	SNI 06-6989.23-2005
DO	mg/L	4.3	4.1	3	SNI 06-6989.14-2004
TDS	mg/L	154	179	1000	SNI 06.2413.3.7-1991
TSS	mg/L	14	14	400	SNI 06-6989.3-2004
pH		7.17	7.155	6-9	SNI 06-6989.11-2004
BOD	mg/L	4.50	4.00	6	SNI 6989.72-2009
COD	mg/L	34.452	29.268	50	SNI 6989.2-2009
PO ₄ -P	mg/L	0.034	0.031	1	SNI 06-6989.31-2005
NO ₃ -N	mg/L	2.3	2.7	20	MANUAL BOOK DR 8039-2010
NH ₃ -N	mg/L	0.427	<0.001	-	SNI 06-6989.30-2005
Arsen	mg/L	<0.02	<0.02	1	Arsen Merck Kit Test
Tembaga	mg/L	0.02	0.02	0.02	MANUAL BOOK DR 8506-2010

Keterangan:

Kelas III: Air yang diperuntukannya dapat digunakan untuk pembudidayaan ikan air tawar, peternakan, air untuk mengairi pertanian dan atau peuntukan lain yang mempersyaratkan mutu air yang sama dengan kegunaan tersebut

Lokasi A1: *Outlet Downstream*

Lokasi A2: *Outlet Upstream*

Sumber: DELH Bandar udara Radin Inten II (2015)



Gambar 17. Jaringan drainase areal bandara

Sumber: *Observasi, 2015*

C. Fasilitas Umum Bandara Radin Inten II, Provinsi Lampung

Bandara eksisting yang termasuk kedalam studi ini adalah Bandara Radin Inten II. Secara administratif, Bandara Radin Inten II terletak di wilayah Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan, yang berlokasi 28 km dari pusat Kota Bandar Lampung dan merupakan salah satu bandara umum terbesar yang ada di Provinsi Lampung. Bandar Udara Radin Inten II terletak di Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan dan berada 28 km dari pusat Kota Bandar Lampung. Bandar Udara Radin Inten II pada awalnya bernama Pelabuhan Udara Branti yang dibangun pada tahun 1943 sebagai peninggalan pemerintah Jepang. Sesuai dengan telex Sekjen Departemen Perhubungan No. 378/TLK/DEPHUB/VIII/85 tanggal 22 Agustus 1985 istilah Pelabuhan Udara Branti diubah menjadi Bandar Udara Branti. Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM10 Tahun 1997 tanggal 10 April 1997 nama Bandar Udara Branti diubah menjadi Bandar Udara Radin Inten II. Bandar Udara Radin Inten merupakan bandar udara utama di Provinsi Lampung dengan jam operasi dari pukul 06.00 – 21.00 WIB.

Fasilitas Landasan Bandara Radin Inten II mampu didarati oleh Pesawat Boeing 737 900 ER dengan fasilitas keselamatan penerbangan yang memadai untuk Bandara Kelas I (Satu). Bandara Radin Inten II saat ini berada dibawah pengawasan dan pengelolaan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Departemen Perhubungan. Berdasarkan klasifikasi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Bandara Radin Inten II pada saat ini termasuk dalam bandara kelas I, sedangkan menurut International Civil Aviation Organization (ICAO), landas pacu di bandara Radin Inten II termasuk dalam klasifikasi bandara landasar non-precision approach, runway code number 4 dan code leter C.

- Klasifikasi Operasi : II (Ditjen. Perhubungan Udara)
- Koordinat *Threshold Runway 14* :05°14'09,23" LS & 105°10'24,34" BT
- Koordinat *Threshold Runway 32* :05°14'58,92" L & 105°11'06,72" BT

b. Taxiway

Taxiway merupakan fasilitas penghubung antara landas pacu dengan apron dan digunakan untuk melayani pesawat yang akan menuju dan meninggalkan apron. Bandar Udara Radin Inten II saat ini memiliki 3 (tiga) buah taxiway. Adapun data teknis taxiway adalah sebagai berikut :

- Ukuran *Taxiway 1* : 125 m x 23 m
- Ukuran *Taxiway 2* : 125 m x 23 m
- Ukuran *Taxiway 3* : 184 m x 23 m
- Struktur lapis keras : *Flexible/Asphalt*
- Kemampuan : 150.000 lbs

c. Apron

Apron merupakan tempat parkir pesawat dalam keperluan bongkar-muat penumpang maupun barang. Bandar Udara Radin Inten II, saat ini mempunyai satu buah apron, dengan data teknis sebagai berikut :

- Panjang Apron : 425 meter
- Lebar Apron : 80 meter
- Struktur lapis keras : *Flexible / Asphalt*
- Kemampuan : 150.000 lbs
- Angka *Parking Stand* : 1,2,3,4 (Boeing Series)
- Angka *Parking Stand* : 5,6,7 (B- 737 800ng/900ER)

d. Runway Strip

Saat ini runway strip Bandara Radin Inten II berdimensi berukuran 2.710 m x 150 m di 2 sisi, pada arah runway R/W 14 –32 dengan konstruksi tanah yang dipadatkan dengan penutup gebalan rumput (Grass) dan memiliki kemampuan CBR 6%.

e. Turning Area

Turning area berada pada akhir kedua ujung runway, masing-masing berukuran 20m x 50m x 1,5 dengan konstruksi Flexible/Aspalth dengan kemampuan sebesar 150.000 lbs.

f. Runway End Safety Area (RESA)

Saat ini, RESA di ujung R/W 14 masuk kedalam atau berada di jalan lintas Nasional yang menghubungkan Kota Bandar Lampung-Metro-Kotabumi, area tersebut dimanfaatkan sebagai fasilitas RESA (Runway End Safety Area). RESA di ujung R/W 32 berupa gebalan rumput dan tanah yang dipadatkan dengan dimensi 90 m x 90 m.

g. Helipad

Helipad di Bandar Udara Radin Inten II berukuran 20m x 20m dengan 2 buah Helipad dan memiliki konstruksi berupa Rigid dengan kemampuan sebesar 200.000 lbs.

Fasilitas Lain yang dimiliki oleh Bandar Udara Radin Inten II dapat ditunjukkan oleh tabel berikut.

Tabel 16. Fasilitas lainnya di Bandara Radin Inten II Provinsi Lampung

No	Jenis Fasilitas	Satuan	Dimensi	Konstruksi	Slope	Kondisi
1	Over Run	M2	2 x 2.700	Aspal beton	-	Baik
2	Drainage Terbuka	M'	7.292	Pasangan Batu	-	Sedang
3	Drainage Tertutup	M'	530	Pasangan Batu	-	Sedang
4	Gorong-gorong	M'	3 x 190	Beton	-	Baik
5	Gorong - gorong	M'	4 x 130	Beton	-	Baik
6	Dinding penahan longsor	M'	1.2	Pasangan Batu	-	Baik
7	Pagar Landasan/Lap. Terbang	M'	6.040 X 2,25	Kawat Harmonika	-	Sedang
		M'	1000	teralis	-	Sedang
		M'	414	Kawat duri	-	Sedang
8	Signal Area dan Lingkaran Wind Sock	M2	211	Beton	-	Sedang
9	Jalan Inspeksi	M2	13.5	Aspal beton	-	Baik
10	Jalan Operasional	M2	13.382	Aspal beton	-	Baik
11	Accesroad	M2	1.23	Aspal beton	-	Baik
12	Box Culvert	M'	3 x 108	Beton	-	baik

2. Fasilitas Sisi Darat

Fasilitas sisi darat Bandar Udara Radin Inten II antara lain adalah bangunan terminal penumpang dan barang (kargo), bangunan umum dan tempat parkir kendaraan termasuk fasilitasnya. Fasilitas sisi darat berfungsi untuk melaksanakan kegiatan operasional di darat. Kegiatan ini meliputi kegiatan penanganan arus penumpang dan barang, penanganan arus lalu lintas dan sebagainya.

a. Bangunan Terminal Penumpang dan Kargo

Bangunan terminal merupakan tempat terjadinya sistem sirkulasi untuk mengatur gerakan arus penumpang dan barang yang terjadi dalam terminal agar arus tersebut dapat berjalan tertib dan lancar.

1) Terminal Penumpang Domestik

Bangunan terminal penumpang domestik mempunyai ukuran luas gedung 3.709 m², Fasilitas gedung terminal domestik eksisting terdiri dari

- Ruang Tunggu dengan jumlah lantai sebanyak 2 Lantai masing masing luasnya 320 m² (lantai 1) dan 1.032 m² (Lantai 2);
- *Bagage Conveyor* sebanyak 2 buah, masing masing bertipe O dan Linear;
- 2 unit escalator;
- 1 unit *Lift*;
- 1 unit Musholla;
- 2 unit Atm Center;
- 3 Konsesi;
- 6 unit Counter Check In;
- 7 Taxi Service;
- 8 unit Toilet;
- 1 ruang merokok;
- 20 unit trolley; dan
- 756 Kursi Tunggu.

2) Terminal VIP

Bangunan terminal VIP terletak sekitar 100 meter bersebelahan dengan terminal penumpang domestik, luas bangunan 307 m². Bangunan VIP diperuntukkan bagi tamu kehormatan dan pejabat daerah Provinsi Lampung dan tidak diperuntukkan umum sehingga memiliki tingkat pengamanan yang tinggi.

3) Terminal Cargo

Luas terminal kargo saat ini di Bandar Udara Radin Inten II adalah sebesar 3.111 m² dengan luas Bangunan cargo sebesar 528 m² dan terletak dekat dengan bangunan terminal penumpang domestik.

b. Kompleks Bangunan Operasi dan Administrasi

Kondisi bangunan operasi dan administrasi dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 17. Bangunan Operasi dan Administrasi Bandara Radin Inten II- Lampung

No.	Jenis Bangunan	Jumlah Unit	Tipe Bangunan	Luas Total (m ²)
1.	Kantor bandara	5	Permanen	628
2.	Tower (5 lantai)	1	Permanen	125
3.	Gedung PKP-PK	3	Permanen	492
4.	Power House	4	Permanen	498
5.	Gedung CCR	1	Permanen	48
6.	Gedung NDB	1	Permanen	40
7.	TX Station	1	Permanen	70
8.	Workshop/AAB	1	Permanen	300
9.	Gedung DVOR/DME	1	Permanen	50
10.	Rumah Pompa Air	3	Permanen	24
11.	Pos Keamanan	1	Permanen	15
12.	Operasional Housing	3 (Tipe C/70, Tipe D/50 dan Tipe E/36)	Permanen	2.606

Sumber : Data dan Informasi Bandara Radin Inten II, 2015

c. Menara Pengawas Lalulintas Udara (ATC Tower)

ATC Tower berjarak sekitar 50 meter dari posisi apron, menjadi satu dengan kompleks bangunan operasi dan administrasi. Luas bangunan adalah 125 m².

d. Gedung Meteorologi

Gedung meteorologi terletak 250 meter dari kompleks gedung operasi, luas bangunan adalah 176 m².

e. Fasilitas PKP-PK

Saat ini fasilitas PKP-PK Bandara Radin Inten II, dengan fasilitas kendaraan PKP-PK yang dioperasikan seperti dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 18. Peralatan PKP-PK Bandar Udara Radin Inten II-Bandar Lampung

No.	Fasilitas	Merk	Jumlah	Kapasitas
1.	Fire Rescue car/ Crash Tender	Mitsubishi Strada	1 unit	DP. 250 Kg
2.	Crash tender Fire	Morita	1 unit	4000 Lt air/400 Lt Foam
3.	Crash tender Fire	Rosenbaeur	1 unit	4000 Lt air/400 Lt Foam
4.	Ambulance	L-300 Mitsubishi	1 unit	2 pasien

Sumber : Data dan Informasi Bandara Radin Inten II, 2015



Gambar 19. Kendaraan PKP-PK yang ada di Bandara Radin Inten II, Lampung

3. Fasilitas Navigasi Penerbangan

Fasilitas navigasi yang terpasang di sekitar Bandar Udara Radin Inten II-Bandar Lampung adalah NDB (*Non Directional Beacon*), Beacon Monitor Receiver, DVOR (*Doppler VHF Omni Range*) dan DME (*Distance Measuring Equipment*).

- a. Non-Directional Beacon (NDB)
 - Cal sign : TF
 - Frekuensi : 290 KHz
- b. Beacon Monitor Receiver
 - Cal sign : TF
 - Frekuensi : 290 KHz
- c. DVOR (Doppler VHF Omni Range)
 - Call sign : TKG (kode morse)
 - Frekuensi : 115 MHz/CH-97X
- d. DME (Distance Measuring Equipment)
 - Call sign : TKG (DME)

- Frekuensi : 1.184 MHz & 1.123 Mhz
- Coverage : 60 Nm

4. Alat Bantu Pendaratan Visual

Alat bantu pendaratan visual yang dimiliki oleh Bandar Udara Radin Inten II–Lampung adalah Runway Light sebanyak 80 buah, Taxiway Light sebanyak 14 buah, Approach Light sebanyak 166 buah, REILS sebanyak 2 set, Threshold Light sebanyak 53 buah, Rotating Beacon sebanyak 1 unit, Landing TCe sebanyak 1 unit dan Flood Light sebanyak 3 unit. Saat ini Bandara Radin Inten II juga melengkapi dengan fasilitas PAPI sehingga akan lebih membantu pilot dalam melakukan proses approaching di runway sebanyak 8 buah di 1 sisi.

5. Fasilitas Komunikasi Penerbangan

Fasilitas Komunikasi Penerbangan dapat diperhatikan pada gambar berikut

Tabel 19. Fasilitas Komunikasi Di Bandara Radin Inten II Provinsi Lampung

No	Jenis Peralatan	Merk/Type	Frekuensi	Jumlah
1.	Tower Set			
	a. VHF – Transceiver	Rohde Schwarz	122,4 MHz	1 unit
	b. Control Desk	Frequenties Desk		1 unit
	c. Recorder System	ATIS Asmann	ATC Pilot	1 unit
2.	VHF – Transceiver portable	Walter Dittel	118-135,97 MHz	2 unit
3.	HF –Transceiver			
	a. SSB - Transceiver	YAESU FT 180 A	8070 KHz	1 unit
	a. SSB - Transceiver	YAESU FT 80 C	All band	1 unit
4.	Teleprinter	Siemens	RTT	
5.	AMSC	ELSA/AMS-316 N	RTT	2 unit
		Indonesia	WIIT	1 unit

6. Fasilitas Penunjang

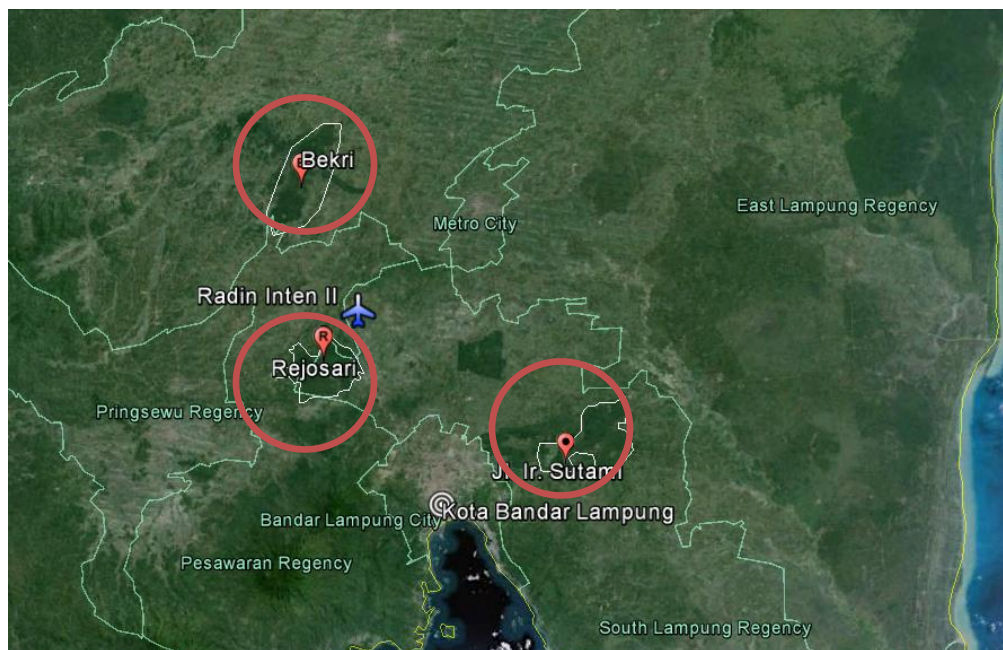
Fasilitas parkir kendaraan yang ada di Bandar Udara Radin Inten II-Bandar Lampung meliputi :

- Halaman parkir terminal luas 8.727 m², konstruksi lapis permukaan beton aspal, kondisi baik.
- Halaman parkir gedung perkantoran, luas 850 m², konstruksi lapis permukaan beton aspal, kondisi baik.
- Apron fire station, luas 828 m², konstruksi lapis permukaan beton aspal, kondisi baik.

3.2.2. Lokasi Calon Bandara

Lokasi wilayah calon pengembangan bandar udara baru dilakukan pada 3 wilayah yaitu sebagai berikut.

- a. Wilayah Rejosari di Kabupaten Lampung Selatan. Wilayah Rejosari ini merupakan didominasi oleh tanaman sawit yang dimiliki oleh PTPN. Calon Lokasi ini terletak di sebelah barat daya dari Bandara Radin Inten II dengan jarak dari bandara radin inten sebesar ± 6 KM dan terletak di sebelah barat laut dari Kota Bandar Lampung dengan jarak sebesar ± 22 km dengan menggunakan pengukuran jarak geometris pada Peta *Google Earth*.
- b. Calon Lokasi ini terletak di Wilayah Kecamatan Rejomulyo, Kabupaten Lampung Selatan (Jalan Ir. Sutami). Sama halnya dengan calon lokasi di Wilayah Kecamatan Rejosari, Calon Lokasi di Wilayah ini merupakan wilayah milik PT. Perkebunan Negara (Persero) dengan Dominasi Tanaman Karet. Calon Lokasi Ini terletak di sebelah Tenggara Bandara Radin Inten II dengan jarak antara ± 17 km ke arah timur laut Kota Bandar Lampung dan terletak di sebelah tenggara Bandara Radin Inten II dengan jarak ± 20 Km.
- c. Calon lokasi lainnya terletak di wilayah Kecamatan Bekri di Kabupaten Lampung Tengah. Calon lokasi ini merupakan Wilayah ini merupakan wilayah milik PT. Perkebunan Negara (Persero) dengan Dominasi Tanaman Sawit. Calon Lokasi Ini terletak di sebelah Tenggara Bandara Radin Inten II dengan jarak antara ± 45 km ke arah timur laut Kota Bandar Lampung dan terletak di sebelah tenggara Bandara Radin Inten II dengan jarak ± 20 Km serta berjarak ± 223 Km dari Kota Palembang.



Gambar 20. Peta Lokasi Calon Bandara DI Wilayah Provinsi Lampung

BAB 4 ANALISIS DEMAND DAN SUPPLY TRANSPORTASI UDARA

4.1 DEMAND TERHADAP TRANSPORTASI UDARA

Peramalan Penumpang dan Kargo di Provinsi Lampung (Bandara Raden Inten II)

Dalam meramalkan penumpang dan kargo di Bandara Raden Inten II digunakan dua skenario, yaitu skenario berdasarkan model pertumbuhan penumpang secara aritmatika dan geometrik. Hasil dari masing-masing model dibandingkan dengan hasil proyeksi penumpang dan kargo berdasarkan studi masterplan Bandara Raden Inten II dan dibandingkan dengan kelaziman yang terjadi untuk mendapatkan angka akhir jumlah penumpang di Bandara Raden Inten II.

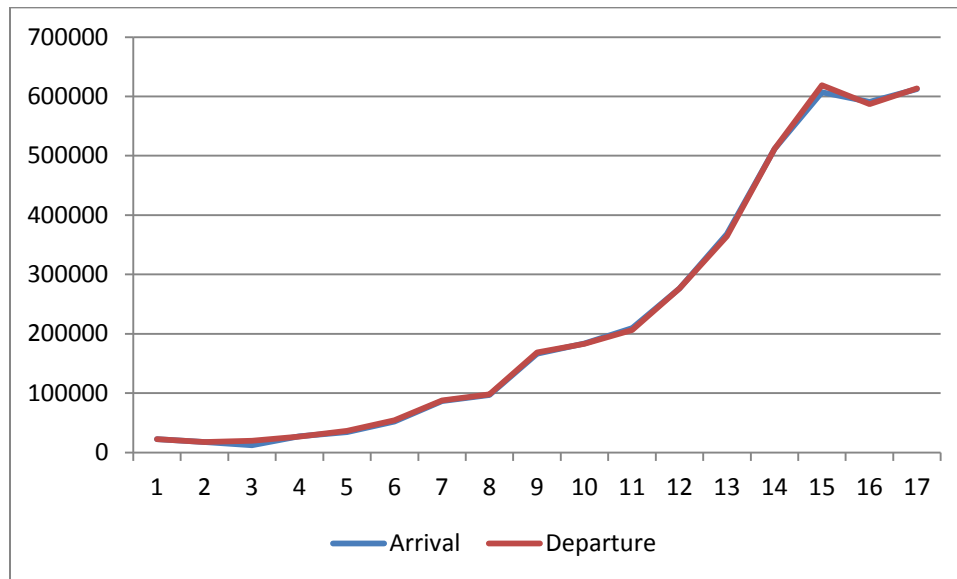
Data Jumlah Penumpang di Bandara Raden Inten II

Jumlah penumpang di Bandara Raden Inten II pada periode 1998-2000 menunjukkan adanya penurunan, selanjutnya meningkat mulai dari periode 2001 hingga 2014, kecuali pada periode 2012-2013 dimana terjadi penurunan. Kenaikan jumlah penumpang pada periode 2012-2014 tidak terlalu signifikan, yang menunjukkan mulai terjadinya kejenuhan dan stabilitas dalam jumlah penumpang. Data jumlah penumpang datang dan berangkat di dan dari Bandara Raden Inten II ditunjukkan pada Tabel 20 dan Gambar 21.

Tabel 20. Jumlah Penumpang dan Kargo di Bandara Raden Inten II 1998-2014

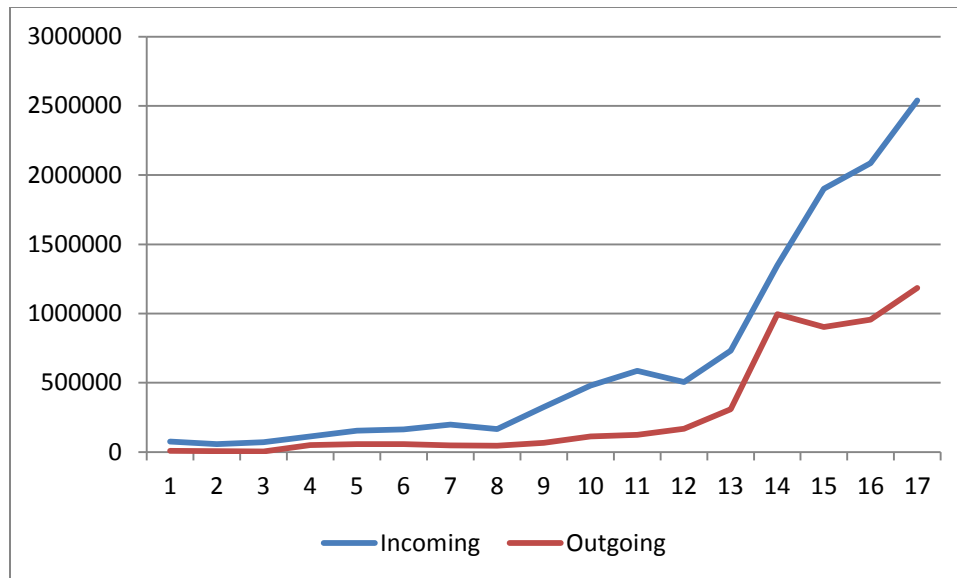
Tahun	Passenger		Kargo (kg)	
	Arrival	Departure	Incoming	Outgoing
1998	22557	22200	75938	8986
1999	17327	17488	56481	5030
2000	12315	19652	71171	3002
2001	27415	26960	112767	49759
2002	34361	36410	153680	56567
2003	52296	54265	162807	56579
2004	86384	87783	196953	46336
2005	96908	97924	165329	45829
2006	166306	168787	324525	65026
2007	183557	183101	480230	111242
2008	209577	206509	585441	122630

Tahun	Passenger		Kargo (kg)	
	Arrival	Departure	Incoming	Outgoing
2009	276404	276309	506026	167661
2010	367871	364264	730544	308570
2011	511529	511740	1348418	994632
2012	607192	619097	1901677	903303
2013	590545	587228	2086735	956290
2014	612195	613208	2538842	1184118



Gambar 21. Gambar Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat dari dan ke Bandara Raden Inten II 1998-2014

Untuk jumlah kargo, terdapat fluktuasi dari tahun ke tahun, namun secara umum terdapat kecenderungan meningkat. Pada periode 2011-2014 terjadi kenaikan yang cukup pesat dalam jumlah kargo. Hingga tahun 2014 belum terdapat adanya kejenuhan dalam jumlah kargo.



Gambar 22. Gambar Jumlah Kargo Datang dan Berangkat dari dan ke Bandara Raden Inten II 1998-2014

Peramalan Kebutuhan Penumpang dan Kargo di Bandara Raden Inten II

Peramalan penumpang dan kargo di Provinsi Lampung didasarkan pada data-data penumpang dan kargo pada tahun-tahun sebelumnya dan kemungkinan pertumbuhan kegiatan ekonomi. Jumlah penumpang di Bandara Raden Inten II sempat mengalami penurunan pada periode 1998-2000, setelah periode tersebut jumlah penumpang pesawat udara meningkat. Peramalan dilakukan dengan menggunakan dua pendekatan, yaitu peramalan berdasarkan metode aritmatika dan metoda geometrik.

Metoda Aritmatika

Rumus yang digunakan untuk menghitung jumlah penumpang/kargo dengan metoda aritmatika adalah sbb.

$$P_t = P_o + r \cdot N$$

dimana

P_t = jumlah penumpang tahun t

P_o = jumlah penumpang tahun awal

R = angka pertumbuhan

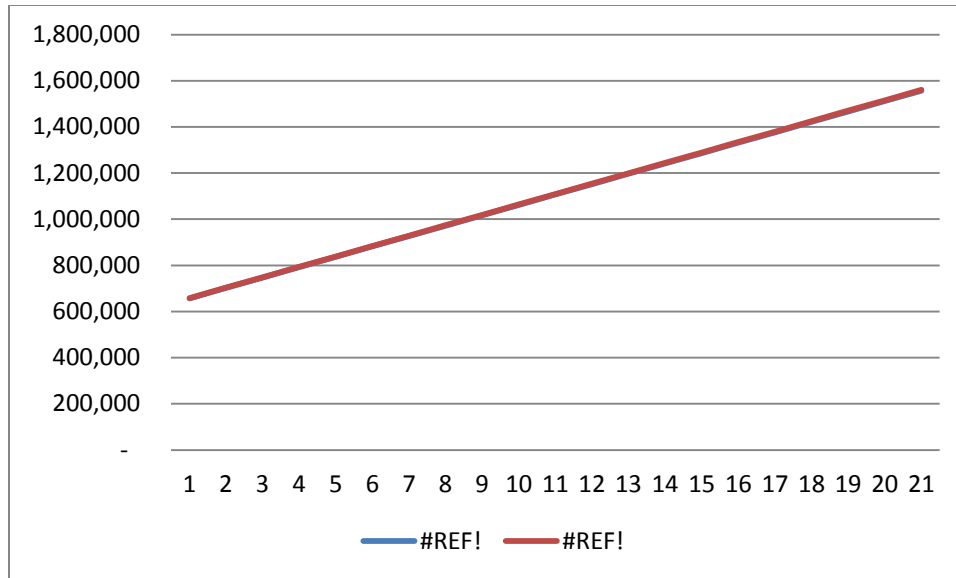
N = periode perencanaan

Berdasarkan formula tersebut dan dengan menggunakan data jumlah penumpang pada periode 2000-2014 angka pertumbuhan penumpang yang datang di Bandara Raden Inten II adalah 44.983 penumpang/tahun, sedangkan penumpang yang pergi adalah 45.096 penumpang/tahun. Untuk kargo, jumlah kargo yang datang adalah 186.621,2 kg/tahun dan yang diberangkatkan dari Bandara Raden Inten II adalah 87.258,38 kg/tahun. Angka pertumbuhan ini menunjukkan bahwa jumlah kargo yang datang lebih besar dari kargo yang diberangkatkan.

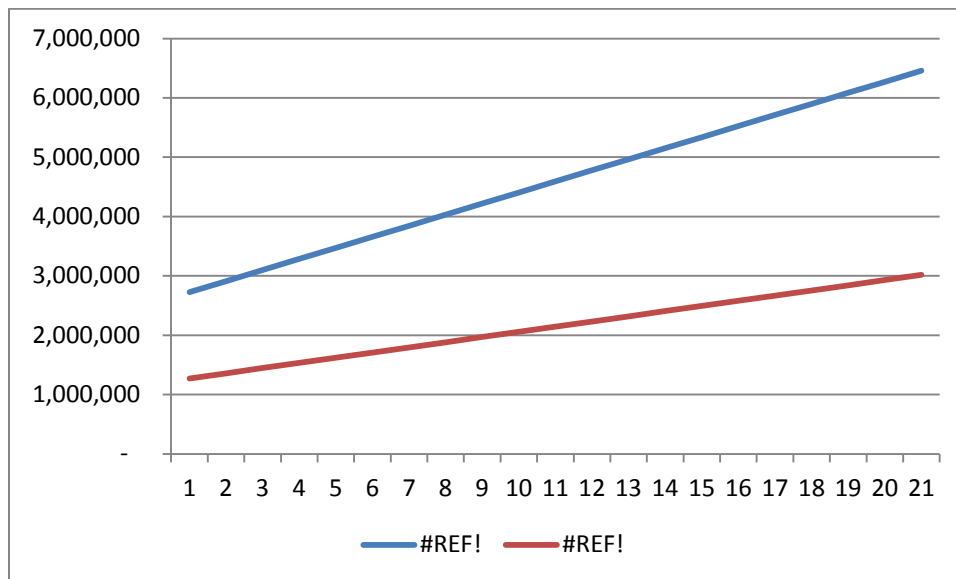
Berdasarkan angka pertumbuhan tersebut, jumlah penumpang dan kargo di Bandara Raden Inten II untuk 20 tahun kedepan dapat diperkirakan, seperti yang ditunjukkan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 21. Pertumbuhan Penumpang dan Kargo Bandara Radin Inten II

Tahun	Penumpang		Kargo	
	Arrival	Departure	Incoming	Outgoing
2015	657,178	658,304	2,725,463	1,271,376
2016	702,161	703,400	2,912,084	1,358,634
2017	747,144	748,496	3,098,705	1,445,892
2018	792,127	793,592	3,285,326	1,533,150
2019	837,110	838,688	3,471,947	1,620,408
2020	882,093	883,784	3,658,568	1,707,666
2021	927,076	928,880	3,845,189	1,794,924
2022	972,059	973,976	4,031,810	1,882,182
2023	1,017,042	1,019,072	4,218,431	1,969,440
2024	1,062,025	1,064,168	4,405,052	2,056,698
2025	1,107,008	1,109,264	4,591,673	2,143,956
2026	1,151,991	1,154,360	4,778,294	2,231,214
2027	1,196,974	1,199,456	4,964,915	2,318,472
2028	1,241,957	1,244,552	5,151,536	2,405,730
2029	1,286,940	1,289,648	5,338,157	2,492,988
2030	1,331,923	1,334,744	5,524,778	2,580,246
2031	1,376,906	1,379,840	5,711,399	2,667,504
2032	1,421,889	1,424,936	5,898,020	2,754,762
2033	1,466,872	1,470,032	6,084,641	2,842,020
2034	1,511,855	1,515,128	6,271,262	2,929,278
2035	1,556,838	1,560,224	6,457,883	3,016,536



Gambar 23. Gambar Jumlah Penumpang Datang dan Berangkat dari dan ke Bandara Raden Inten II 2015-2035



Gambar 24. Gambar Jumlah Kargo Datang dan Berangkat dari dan ke Bandara Raden Inten II 2015-2035

Berdasarkan tabel diatas jumlah penumpang yang datang pada tahun 2035 adalah 1.556.838 penumpang, dan yang berangkat 1.560.225 penumpang, sedangkan kargo yang datang 6.457.883 kg dan yang berangkat 3.016.536 kg. Untuk jumlah penumpang terdapat keseimbangan antara penumpang yang berangkat dan datang, namun untuk kargo, kargo yang datang lebih besar daripada yang berangkat dari Bandara Reden Inten II.

Model Geometrik

Rumus yang digunakan untuk menghitung jumlah penumpang/kargo dengan metoda geometrik adalah sbb.

$$P_t = P_o(1+r)^n$$

Dimana

P_t = jumlah penumpang tahun t

P_o = jumlah penumpang tahun awal

R = angka pertumbuhan

N = periode perencanaan

Berdasarkan formula tersebut angka pertumbuhan penumpang yang datang dan berangkat di Bandara menggunakan dua skenario, yaitu skenario optimis dimana angka pertumbuhan dihitung berdasarkan data tahun 2006-2014, yaitu sebesar 17,7% dan 17,5% masing-masing untuk penumpang yang datang dan berangkat; dan skenario pesimis dimana angka pertumbuhan dihitung berdasarkan data tahun 2011-2014, yaitu sebesar 7,4% dan 7,5% per tahun, masing-masing untuk penumpang datang dan berangkat. Proyeksi jumlah penumpang berdasarkan skenario tersebut ditunjukkan pada Tabel berikut.

Tabel 22. Proyeksi Jumlah Penumpang Skenario Optimis

Tahun	Arrival	Departure
2006	166,306	168,787
2007	183,557	183,101
2008	209,577	206,509
2009	276,404	276,309
2010	367,871	364,264
2011	511,529	511,740
2012	607,192	619,097
2013	590,545	587,228
2014	612,195	613,208

Tahun	Arrival	Departure
2015	720,384	720,521
2016	870,418	846,605
2017	1,027,094	994,752
2018	1,211,970	1,168,824
2019	1,382,045	1,373,356
2020	1,687,548	1,613,680
2021	1,991,306	1,896,058
2022	2,349,741	2,227,849
2023	2,772,695	2,617,700
2024	3,271,780	3,075,771
2025	3,860,700	3,614,001
2026	4,555,626	4,246,415
2027	5,375,639	4,989,495
2028	6,343,254	5,862,606
2029	7,485,039	6,888,504
2030	8,832,346	8,093,923
2031	10,422,169	9,510,279
2032	12,298,159	11,174,483
2033	14,511,828	13,129,905
2034	17,123,957	15,427,508
2035	20,206,269	18,127,167

Tabel 23. Proyeksi Jumlah Penumpang Skenario Pesimis

Tahun	Arrival	Departure
2011	511,529	511,740
2012	607,192	619,097
2013	590,545	587,228
2014	612,195	613,208
2015	645,794	650,950
2016	684,541	691,309
2017	725,614	734,170
2018	769,150	779,688
2019	815,300	828,029
2020	864,217	879,367
2021	916,071	933,887
2022	971,035	991,788
2023	1,029,297	1,053,279
2024	1,091,055	1,118,583
2025	1,156,518	1,187,935

Tahun	Arrival	Departure
2026	1,225,909	1,261,587
2027	1,299,464	1,339,805
2028	1,377,431	1,422,873
2029	1,460,077	1,511,091
2030	1,547,682	1,604,779
2031	1,640,543	1,704,275
2032	1,738,975	1,809,940
2033	1,843,314	1,922,156
2034	1,953,913	2,041,330
2035	2,071,147	2,167,893

Angka pertumbuhan kargo yang datang dan berangkat di Bandara dihitung dengan menggunakan dua skenario, yaitu skenario optimis dimana angka pertumbuhan dihitung berdasarkan data tahun 2006-2014, yaitu sebesar 29% dan 44% masing-masing untuk kargo yang datang dan berangkat; dan skenario pesimis dimana angka pertumbuhan dihitung berdasarkan data tahun 2011-2014, yaitu sebesar 23% dan 6% per tahun, masing-masing untuk kargo datang dan berangkat. Proyeksi jumlah kargo skenario tersebut ditunjukkan pada Tabel...

Berdasarkan angka pertumbuhan tersebut, jumlah kargo di Bandara Raden Inten II untuk 20 tahun kedepan dapat diperkirakan.

Tabel 24. Proyeksi Jumlah Penumpang Skenario Optimis (kg)

Tahun	Incoming	Outgoing
2006	324,525	65,026
2007	480,230	111,242
2008	585,441	122,630
2009	506,026	167,661
2010	730,544	308,570
2011	1,348,418	994,632
2012	1,901,677	903,303
2013	2,086,735	956,290
2014	2,538,842	1,184,118
2015	3,210,373	1,731,209
2016	6,128,390	2,492,941
2017	7,905,623	3,589,835
2018	10,198,254	5,169,362
2019	13,155,747	7,443,881

Tahun	Incoming	Outgoing
2020	16,970,914	10,719,189
2021	21,892,479	15,435,632
2022	28,241,298	22,227,310
2023	36,431,274	32,007,327
2024	46,996,344	46,090,551
2025	60,625,284	66,370,393
2026	78,206,616	95,573,366
2027	100,886,534	137,625,647
2028	130,143,629	198,180,932
2029	167,885,282	285,380,542
2030	216,572,013	410,947,980
2031	279,377,897	591,765,091
2032	360,397,488	852,141,731
2033	464,912,759	1,227,084,093
2034	599,737,459	1,767,001,094
2035	773,661,322	2,544,481,575

Tabel 25. Proyeksi Jumlah Penumpang Skenario Optimis (kg)

Tahun	Incoming	Outgoing
2011	1,348,418	994,632
2012	1,901,677	903,303
2013	2,086,735	956,290
2014	2,538,842	1,184,118
2015	3,086,349	1,494,922
2016	3,796,209	1,584,617
2017	4,669,337	1,679,694
2018	5,743,284	1,780,476
2019	7,064,240	1,887,304
2020	8,689,015	2,000,542
2021	10,687,488	2,120,575
2022	13,145,611	2,247,809
2023	16,169,101	2,382,678
2024	19,887,994	2,525,639
2025	24,462,233	2,677,177
2026	30,088,547	2,837,808
2027	37,008,913	3,008,076
2028	45,520,962	3,188,561
2029	55,990,784	3,379,874
2030	68,868,664	3,582,667

Tahun	Incoming	Outgoing
2031	84,708,457	3,797,627
2032	104,191,402	4,025,484
2033	128,155,424	4,267,014
2034	157,631,172	4,523,034
2035	193,886,341	4,794,416

Angka peramalan dengan metode geometrik cukup ideal hingga tahun 2030, namun setelah tahun tersebut jumlah penumpang dan barang terlihat kurang realistis

Perbandingan Skenario

Proyeksi Jumlah Penumpang

Pola pertumbuhan penumpang berdasarkan data yang ada pada dasarnya menunjukkan pola yang tidak linear. Oleh karena itu metoda aritmatika kurang tepat untuk digunakan dalam meramalkan jumlah penumpang dan kargo. Dengan menggunakan metoda aritmatika jumlah penumpang tidak berkembang secara signifikan. Adanya upaya mengembangkan kegiatan ekonomi, termasuk pariwisata akan menyebabkan terjadinya pertumbuhan yang tidak linear. Pertumbuhan ekonomi akan meningkatkan pergerakan dan seterusnya.

Apabila dibandingkan dengan hasil studi masterplan Bandara Raden Inten II, hasil peramalan dengan metoda geometrik skenario optimistis memiliki kesamaan pola dengan skenario optimistis pada hasil studi masterplan pada tahun 2030, dan memiliki kesamaan dengan metoda moderat pada tahun 2020 dan 2025. Tabel... menunjukkan perbandingan antara berbagai metoda dalam proyeksi jumlah penumpang di Bandara Raden Inten II.

Tabel 26. Perbandingan Proyeksi Jumlah Penumpang Datang

Jumlah Penumpang Tahun..	Metoda Aritmatika	Metoda Geometrik		Masterplan Bandara Raden Inten II		
		Skenario Optimis	Skenario Pesimis	Skenario Optimis	Skenario Moderat	Skenario Pesimis
2020	882.093	1.687.548	864.217	2.500.000	1.900.000	1.500.000
2025	1.107.008	3.860.700	1.156.518	4.500.000	3.200.000	2.500.000
2030	1.331.923	8.832.346	1.547.682	8.100.000	6.100.000	4.000.000
2035	1.556.838	20.206.269*	2.071.147	NA	NA	NA

Tabel 27. Perbandingan Proyeksi Jumlah Penumpang Berangkat

Jumlah Penumpang Tahun..	Metoda Aritmatika	Metoda Geometrik		Masterplan Bandara Raden Inten II		
		Skenario Optimis	Skenario Pesimis	Skenario Optimis	Skenario Moderat	Skenario Pesimis
2020	883.784	1.613.680	879.367	NA	NA	NA
2025	1.109.264	3.614.001	1.187.935	NA	NA	NA
2030	1.334.744	8.093.923	1.604.779	NA	NA	NA
2035	1.560.224	18.127.167*	2.167.893	NA	NA	NA

Proyeksi Jumlah Kargo

Proyeksi jumlah kargo dengan menggunakan metoda geometric menunjukkan peningkatan jumlah yang signifikan. Jika dibandingkan dengan hasil studi masterplan, pertumbuhan jumlah kargo sangat besar deviasinya. Metoda aritmatika memberikan hasil yang mendekati proyeksi berdasarkan hasil studi masterplan Bandara Raden Inten II. Olehkarena dalam analisa selanjutnya akan digunakan proyeksi berdasarkan metoda aritmatika.

Tabel 28. Perbandingan Proyeksi Jumlah Kargo Datang (kg)

Jumlah Penumpang Tahun..	Metoda Aritmatika	Metoda Geometrik		Masterplan Bandara Raden Inten II		
		Skenario Optimis	Skenario Pesimis	Skenario Optimis	Skenario Moderat	Skenario Pesimis
2020	3,658,568	16.970.914	10.719.189	2.100.00	2.000.000	1.800.000
2025	4,591,673	60.625.284	24,462,233	3.800.000	3.000.000	2.100.000
2030	5,524,778	216.572.013	68,868,664	6.000.000	4.000.000	3.000.000
2035	6,457,883	773.661.322	193,886,341	NA	NA	NA

Tabel 29. Perbandingan Proyeksi Jumlah Kargo Berangkat (kg)

Jumlah Penumpang Tahun..	Metoda Aritmatika	Metoda Geometrik		Masterplan Bandara Raden Inten II		
		Skenario Optimis	Skenario Pesimis	Skenario Optimis	Skenario Moderat	Skenario Pesimis
2020	1.707.666	8.689.015	2.000.542	NA	NA	NA
2025	2.143.956	24.462.233	2.677.177	NA	NA	NA
2030	2.580.246	68.868.664	3.582.667	NA	NA	NA
2035	3.016.536	193.886.341	4.794.416	NA	NA	NA

4.2 ANALISIS SENTRALITAS

Analisis sentralitas dilakukan untuk mengetahui lokasi sentral ditinjau dari segi kependudukan dan pengembangan kegiatan ekonomi. Lokasi bandara seharusnya dapat dengan mudah dijangkau dari lokasi pemusatan penduduk dan pengembangan kegiatan ekonomi.

Analisis sentralitas dilakukan dengan mengidentifikasi sebaran penduduk dan sebaran kegiatan ekonomi yang direncanakan. Sebaran penduduk diukur melalui kepadatan penduduk, sedangkan sebaran kegiatan ekonomi diukur dari 1) jumlah kawasan pariwisata potensial, 2) keberadaan rencana pengembangan minapolitan, dan 3) keberadaan kawasan industri pengolahan. Analisis sentralitas dilakukan dalam unit analisis kota/kabupaten

Kepadatan Penduduk

Berdasarkan Lampung dalam Angka 2015, diketahui bahwa kota/kabupaten dengan kepadatan penduduk tertinggi adalah Kota Bandar Lampung, disusul oleh Kota Metro, dan Kabupaten Lampung Selatan. Kepadatan penduduk di kabupaten lainnya dapat dikatakan rendah. Berdasarkan data kepadatan penduduk, dibuatlah tiga klasifikasi untuk menyatakan kepadatan penduduk tinggi, sedang, dan rendah. Kategori kepadatan penduduk tinggi digunakan untuk kota/kabupaten dengan kepadatan > 2646 jiwa/km², kepadatan penduduk sedang 1349 jiwa/km² – 2646 jiwa/km², dan kepadatan penduduk rendah < 1349 jiwa/km². Hanya satu kota/kabupaten yang termasuk dalam kategori 3, yaitu Kota Bandar Lampung, dua kota/kabupaten termasuk dalam kategori 2, yaitu Kabupaten Kota Metro dan Kabupaten Lampung Selatan, sisanya masuk kedalam kategori 1. Kondisi ini menunjukkan bahwa sebaran penduduk di Provinsi Lampung masih terpusat di Kota Bandar Lampung, Kota Metro, dan Kabupaten Lampung Selatan.

Kawasan Pariwisata Potensial

Berdasarkan kementerian Pariwisata diketahui bahwa pariwisata utama di Provinsi Lampung dapat dikelompokkan menjadi:

- a. Kawasan Pariwisata Danau Ranau, Taman Nasional Bukit Barisan, dan Pantai Krui dskt, di Lampung Barat
- b. Kawasan Pantai Pasir Putih dskt, Pantai Cantik dskt, dan Gunung Krakatau di Lampung Selatan
- c. Kawasan Situs Purbakala Pugung Raharjo, dan Taman Nasional Way Kambas di Lampung Timur

d. Kawasan Pantai Tirtayasa dskt di Bandar Lampung

Berdasarkan informasi tersebut dapat diketahui bahwa di Kabupaten Lampung Barat terdapat 3 kawasan pariwisata, di Kabupaten Lampung Selatan terdapat 3 kawasan, di Kabupaten Lampung Timur terdapat 2 kawasan, dan di Kota Bandar Lampung terdapat 1 kawasan.

Minapolitan

Berdasarkan keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan RI, Nomor KEP.39/MEN/2011 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor KEP.32/MEN/2010 tentang Penetapan Kawasan Minapolitan, kawasan minapolitan di Provinsi Lampung tersebar di Kabupaten Lampung Timur, Lampung Tengah, Lampung Selatan, Bandar Lampung, Pesawaran, Tulang Bawang, dan Tanggamus.

Industri Pengolahan

Berdasarkan BPS Provinsi Lampung tahun 2012, sebaran industri pengolahan di Provinsi Lampung tersebar di Bandar Lampung, Tulang Bawang Barat, dan Mesuji.

Lokasi Sentral di Provinsi Lampung

Dengan melakukan klasifikasi dan memberikan skor berdasarkan klasifikasi yang ada, dan tahap terakhir menjumlahkan semua skor yang ada di setiap kota/kabupaten, dapat disimpulkan bahwa lokasi sentral di Provinsi Lampung adalah Kabupaten Lampung Barat, diikuti oleh Kabupaten Lampung Selatan dan Kota Bandar Lampung, dan Kabupaten Lampung Timur.

Tabel 30. Kondisi Kepadatan Penduduk, Sebaran Kegiatan Pariwisata, Sebaran Minapolitan, dan Sebaran Industri Pengolahan di Provinsi Lampung

Kabupaten	Kepadatan Penduduk		Sebaran Kegiatan Pariwisata		Sebaran Minapolitan		Sebaran Industri Pengolahan		Total
	Besaran Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)	Skor	Jumlah Kawasan Pariwisata Utama	Skor	Keberadaan Kawasan Minapolitan	Skor	Keberadaan Industri Pengolahan	Skor	
2 Lampung Barat	138.72	1	3	3	Tidak Ada	0	Tidak Ada	0	7
Tanggamus	210.25	1	0	0	Ada	1	Tidak Ada	0	2
1 Lampung Selatan	1799.37	2	3	3	Ada	1	Tidak Ada	0	9
Lampung Timur	207.70	1	2	2	Ada	1	Tidak Ada	0	6
Lampung Tengah	381.27	1	0	0	Ada	1	Tidak Ada	0	2
Lampung Utara	322.42	1	0	0	Tidak Ada	0	Tidak Ada	0	1
Way Kanan	120.57	1	0	0	Tidak Ada	0	Tidak Ada	0	1
Tulang Bawang	119.90	1	0	0	Tidak Ada	0	Tidak Ada	0	1
Pesawaran	242.18	1	0	0	Ada	1	Tidak Ada	0	2
Pringsewu	725.35	1	0	0	Tidak Ada	0	Tidak Ada	0	1
Mesuji	138.61	1	0	0	Tidak Ada	0	Ada	1	2
Tulang Bawang Barat	209.16	1	0	0	Ada	1	Ada	1	3
Pesisir Barat	52.88	1	0	0	Tidak Ada	0	Tidak Ada	0	1
3 Bandar Lampung	3942.91	3	1	1	Ada	1	Ada	1	7
Metro	2619.03	2	0	0	Tidak Ada	0	Tidak Ada	0	2

4.3 ANALISIS BANDARA EKSISTING DAN CALON BANDARA BARU

4.3.1 Bandara Eksisting

A Analisis Aksesibilitas Lokasi dan Ketersediaan Lahan

Jalan akses utama dari Kota Bandar Lampung menuju ke Bandara Radin Inten II berupa Jalan Nasional dengan konstruksi perkerasan lentur (*flexible pavement*) dan sebagian lagi perkerasan kaku (*rigid pavement*) 4 (empat) lajur 2 (dua) arah dengan lebar tiap lajur sebesar 7 m, antara lajur dipisahkan median lebar 0,5 meter. Sarana transportasi yang digunakan oleh pengunjung/penumpang pesawat selama ini adalah kendaraan pribadi, taxi bandara dan angkutan umum perbatasan yang melayani rute Bandar Lampung –Tegineneng. Ketersediaan lahan untuk aktivitas sudah sangat terbatas. Hal ini terlihat dari lahan parkir eksisting yang sekarang sudah cukup padat.



Gambar 25. Sarana Transportasi Eksisting

Selain itu, Ketersediaan lahan yang ada saat ini dalam rangka pengembangan Kebandarudaraan hanya dapat dilakukan dengan menggunakan lahan bekas pertanian di sebelah barat dan selatan Bandar Udara Radin Inten II saat ini. Lahan kosong di wilayah barat Bandara Radin Inten II ini merupakan wilayah pertanian dan perkebunan seperti kelapa sawit. Sedangkan wilayah selatan Bandara Radin Inten merupakan wilayah kosong yang berbatasan dengan permukiman penduduk.



Gambar 26. Lahan Kosong Sekitar Radin Inten II

B Analisis Fisik Alami

Analisis Morfologi atau bentuk kenampakan alam dan kemiringan lereng memperlihatkan bahwa kondisi tanah di bandara ini cukup datar namun, sebagian besar wilayah Bandara Radin Inten II merupakan wilayah hasil rekayasa geologi dengan yang terdapat di Bandara Radin Inten II. Morfologi yang datar pada lokasi Bandara Raden Inten II dapat terbentuk karena adanya rekayasa morfologi berupa pengurukan yang membuat lokasi bandara menjadi datar. Pengurukan yang dilakukan sekitar 4 meter pada area landasan pacu.



Gambar 27. Rekayasa morfologi berupa pengurukan di Bandara Raden Inten II.

Sumber: Observasi, 2015

Dari gambaran morfologi di bandara Raden Inten II, untuk kegiatan pembangunan bandara sudah sangat baik. Akan tetapi, di sekitar Bandara Raden Inten II terdapat bukit yang cukup

tinggi. Bukit Branti dapat menjadi *obstacle* yang mengganggu kegiatan bandara seperti landing dan take off - nya pesawat di Bandara Raden Inten II dengan ketinggian yang mencapai 467 m dpl.



Gambar 28. Bukit yang dapat menjadi *obstacle* di Bandara Raden Inten II.

Sumber: Observasi, 2015

Selain itu, Lokasi Bandara Radin Inten Saat ini merupakan wilayah dengan kondisi tanah berupa Singkapan granit dalam kondisi lapuk, dengan deskripsi berwarna putih, fanerik, mineralogi terdiri atas kuarsa, feldspar, dan mika. Wilayah dengan singkapan atas berupa granit merupakan wilayah yang mampu menopang pembangunan dengan stabil. Namun, dengan jenis batuan singkapan berupa granit, wilayah bandara Radin Inten II tidak memiliki akifer yang berguna untuk menampung air akibat karakter jenis batuan bek (granit) yang tidak menyimpan air. Kondisi ini menyebabkan, pengeboran air dapat dilakukan dengan kedalaman yang tinggi.

Ketersedian air bersih juga menjadi isu penting dalam pengembangan bandara. Ketersedian air bersih di wilayah bandara ini juga menjadi masalah. Seperti yang dijelaskan pada uraian di atas, Air merupakan sumber daya yang memiliki peranan signifikan vital bagi keberlangsungan hidup makhluk hidup. Bagi kehidupan manusia, air memegang peranan penting dalam menopang kehidupan rumah tangga sehari-hari dan berbagai aspek kegiatan lainnya seperti perindustrian, pertanian, perikanan, peternakan, transportasi dan lainnya. Berbicara mengenai pemenuhan kebutuhan air yang dalam konteksnya terhadap aspek ketersediaan air bersih tentunya tak lepas dari dua syarat dan ketentuan yang meliputi: (1) Apakah kuantitas dan kontinuitas air bersih tersebut dapat memenuhi kebutuhan air bersih sehari-hari (2) Bagaimanakah kualitas air bersih

tersebut, apakah sesuai dengan standar yang ditetapkan sehingga dikatakan layak pakai. Table 3.1 menguraikan standar kebutuhan air pada tiap-tiap sektor yang dikutip dari Standar Nasional Indonesia (SNI) 19-6728.1-2002 mengenai Penyusunan neraca sumber daya-Bagian 1: Sumber daya air spasial.

Salah satu aspek transportasi yang terkait pada kajian ini adalah sektor bandar udara Radin Inten II. Dalam peranannya, kebutuhan air bersih pada kegiatan Bandara umumnya dipergunakan untuk kegiatan operasional bandara (penumpang, karyawan dan lainnya), kegiatan pemadam kebakaran dan kebutuhan rumah dinas pegawai. Masing-masing tentunya mempunyai total kebutuhan yang berbeda berdasarkan jumlah individu yang terlibat serta jenis aktivitas kegiatannya. Berdasarkan hasil evaluasi dari Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH) Bandar udara Radin Inten II Lampung Selatan, Provinsi Lampung, Tahun 2015, kebutuhan air bersih untuk tiap-tiap elemen bandara dapat disajikan sebagai berikut:

Tabel 31. Kebutuhan Air Bandara untuk Kegiatan Operasional

Penggunaan	Nilai	Unit
Penumpang	20	Liter/penumpang/hari
Pengantar/tamu	20	Liter/pengantar/hari
Karyawan	100	Liter/karyawan/hari
Mencuci mobil	400	Liter/mobil/hari
AC sentral	4	m ³ /unit/jam
Pesawat	2	m ³ /unit
Kebocoran air pada saat distribusi	20%	dari total kebutuhan

Sumber: DELH Bandar udara Radin Inten II (2015)

Adapun asumsi yang digunakan untuk perhitungan kebutuhan air pada kegiatan operasional adalah sebagai berikut (DELH Bandar udara Radin Inten II, 2015):

- Jumlah karyawan terminal penumpang dihitung berdasarkan jumlah rata-rata penumpang tiap tahun setelah dibagi seribu dua ratus
- Jumlah karyawan administrasi dihitung berdasarkan jumlah rata-rata penumpang tiap tahun setelah dibagi seribu dan dikalikan 73%
- Jumlah jam operasi AC sentral diperkirakan selama 18 jam tiap harinya

Tabel 32. Kebutuhan air bandara untuk rumah dinas pegawai

Penggunaan	Nilai	Unit
Air minum	2	Liter/orang/hari
Memasak dan mencuci	12	Liter/orang/hari
Mandi dan laundry	60	Liter/orang/hari
Flushing toilet	40	Liter/orang/hari
Kebutuhan lain-lain	10	Liter/orang/hari

Sumber: DELH Bandar udara Radin Inten II (2015)

Sedangkan asumsi yang digunakan untuk perhitungan kebutuhan air pada kegiatan rumah dinas pegawai adalah sebagai berikut (DELH Bandar udara Radin Inten II, 2015):

- Rumah dinas berjumlah 20 rumah
- Jumlah tiap penghuni adalah 5 orang
- Kebocoran air pada saat pendistribusian mencapai 20%
- Jumlah jam operasi pompa air adalah 8 jam tiap harinya.

Kebutuhan air untuk kegiatan pemadam kebakaran dibagi menjadi dua, di antaranya untuk kebakaran gedung dan kebakaran pesawat. Perhitungan kebutuhan air untuk pemadaman kebakaran pesawat dihitung berdasarkan tinggi rendahnya kategori ruang udara bandara (*aerodome category*) yang mana Radin Inten II termasuk kategori 7 yang memerlukan 2 unit mobil berkapasitas 4,000 L. Sedangkan untuk cadangan adalah sebanyak dua kali. Berdasarkan hal tersebut untuk kebutuhan kegiatan pemadam kebakaran pesawat dibutuhkan sebanyak 16,000 L dengan perhitungan 2 unit mobil dikali dengan 4,000 L dan dikali dengan cadangan sebanyak dua kali (DELH Bandar udara Radin Inten II, 2015). Adapun kebutuhan air untuk kebakaran gedung dihitung berdasarkan luas masing-masing gedung guna penentuan posisi dan jumlah hidran kebakaran yang tersedia. Diasumsikan jika terjadi kebakaran akan digunakan 2 hidran dari dalam gedung (kapasitas masing-masing 500 L/menit) dan 2 hidran diluar gedung (kapasitas masing-masing 100 L/menit) yang mana akan beroperasi selama 40 menit secara kontinu. Oleh karena itu kapasitas air yang harus tersedia adalah sebanyak 120,000 L dengan perhitungan hidran dalam (2 x 500 L/menit) ditambah hidran luar (2 x 1000 L/menit), hasil tersebut kemudian dikalikan waktu selama 40 menit (DELH Bandar udara Radin Inten II, 2015).

Berdasarkan diskusi dan observasi lapangan, sumber utama pemenuhan ketersediaan air bersih di Bandara Raden Inten II adalah bergantung dari pasokan PDAM. Hal ini dikarenakan daerah

kawasan bandara termasuk daerah yang sulit air. Air bersih dari PDAM ditampung pada tiga kolam penampungan utama untuk kemudian didistribusikan pada tanki untuk masing-masing unit kegiatan. Mengenai kajian kualitas air bersih, dikarenakan sumber air bersih sebagian besar berasal dari PDAM, maka dapat diasumsikan bahwa kualitas air bersih telah memenuhi syarat dan layak pakai.



Gambar 29. Bak Penampungan Air Bersih

Sumber: Observasi, 2015

4.3.2 Lokasi Bandara Baru

A KONDISI MORFOLOGI

1) Rejosari, Kabupaten Lampung Selatan

Berdasarkan klasifikasi van Zuidam (1985), morfologi di daerah Rejosari menunjukkan daerah Rejosari tergolong dengan morfologi lereng landai yang bergelombang. Hasil perhitungan persen lereng di lapangan menunjukkan bahwa daerah Rejosari memiliki persen lereng 3 – 7%. Beda elevasi antara daerah tertinggi dan rendahan di area Rejosari sekitar ± 5 m. Secara morfologi, daerah ini kurang baik untuk dijadikan bandara. Daerah ini bisa dijadikan bandara jika dilakukan kegiatan rekayasa berupa pengurukan. Secara morfologi, tidak terdapat *obstacle* yang dapat menghalangi kegiatan penerbangan di daerah Rejosari. Ini menjadi kelebihan lokasi Rejosari sebagai calon bandara.



Gambar 30. Morfologi Daerah Rejosari

2) Rejomulyo (Jalan Ir. Sutami), Kabupaten Lampung Selatan.

Daerah Jalan Ir. Sutami tergolong ke dalam morfologi datar. Hasil perhitungan persen lereng di lapangan menunjukkan bahwa daerah bandara Raden Inten II memiliki persen lereng 0 – 2%. Secara morfologi, daerah ini sangat baik untuk dijadikan bandara. Akan tetapi, daerah Jalan Ir. Sutami memiliki kekurangan dengan banyaknya obstacle. Banyaknya pabrik dan bangunan tinggi menjadi potensi gangguan terhadap kegiatan penerbangan jika lokasi Jalan Ir Sutami dipilih menjadi lokasi bandara.



Gambar 31. Pengamatan morfologi di daerah Jalan Ir. Sutami.

Sumber: Observasi, 2015

3) Bekri, Kabupaten Lampung Tengah

Berdasarkan klasifikasi van Zuidam (1985), daerah Bekri tergolong ke dalam morfologi datar – lereng landai. Hasil perhitungan persen lereng di lapangan menunjukkan bahwa daerah Rejosari memiliki persen lereng 1 – 4%. Beda elevasi antara daerah tertinggi dan rendahan di area Bekri sekitar + 2 m. Secara morfologi, daerah ini cukup baik untuk dijadikan bandara, jika dilakukan kegiatan rekayasa berupa sedikit pengurukan. Secara morfologi, tidak terdapat obstacle yang dapat menghalangi kegiatan penerbangan di daerah Bekri. Ini menjadi kelebihan lokasi Bekri sebagai calon bandara. Secara morfologi, tidak terdapat obstacle yang dapat menghalangi kegiatan penerbangan di daerah Bekri. Ini menjadi kelebihan lokasi Bekri sebagai calon bandara.



Gambar 32. Pengamatan morfologi di daerah Bekri.

Sumber: Observasi, 2015

B KONDISI GEOLOGI

1) Rejosari, Kabupaten Lampung Selatan

Analisis geologi di daerah Rejosari dilakukan di perkebunan sawit yang terdapat di area Rejosari. Pada area perkebunan sawit tersingkap granit dengan kondisi segar. Granit memiliki deskripsi berwarna putih, fanerik, mineralogi terdiri atas kuarsa, feldspar, dan mika. Batuan granit tergolong ke dalam batuan beku yang cukup baik dan jarang bermasalah jika dilakukan pembangunan di atasnya.



Gambar 33. Singkapan granit di area Rejosari.



Gambar 34. Sampel batuan granit di daerah Rejosari

2) Rejomulyo (Jalan Ir. Sutami), Kabupaten Lampung Selatan.

Analisis geologi di daerah Jalan Ir. Sutami dilakukan di perkebunan karet yang terdapat di area tersebut. Kondisi morfologi yang datar dan sebagian besar tertutup soil cukup sulit untuk menemukan singkapan batuan. Pada area perkebunan karet, terdapat singkapan tuff. Tuff litik memiliki deskripsi berwarna putih, butir debu halus, terpilah baik, kemas tertutup mineralogi terdiri atas kuarsa dan gelas. Batuan tuff cukup baik dilakukan pembangunan di

atasnya, namun kondisi tanah hasil lapukan tuff gampang sekali menjadi becek dan menjadi bidang gelincir sehingga mesti diwaspadai ketika kegiatan pembangunan.



Gambar 35. Singkapan tuff litik di daerah Jalan Ir. Sutami
Sumber: Observasi, 2015

3) Bekri, Kabupaten Lampung Tengah

Analisis geologi di daerah Bekri dilakukan di perkebunan sawit yang terdapat di area tersebut. Pada area perkebunan sawit, terdapat singkapan batupasir. Batupasir memiliki deskripsi berwarna coklat, butir pasir sedang, terpilah baik, kemas tertutup mineralogi terdiri atas kuarsa. Batupasir cukup baik untuk dilakukan kegiatan pembanguna karena tergolong batuan sedimen yang cukup kompak.



Gambar 36. Singkapan Batu Pasir di Daerah Bekri.

Sumber: Observasi, 2015

C KONDISI HIDROLOGI

1) Rejosari, Kabupaten Lampung Selatan

Daerah Rejosari memiliki sumber air yang berasal dari mata air rekahan. Dari kegiatan survey lapangan, terdapat mata air yang keluar dari celah - celah rekahan granit. Akan tetapi, debit air yang keluar tidak besar. Oleh karena itu, perlu dicari sumber air lain agar dapat mendukung kegiatan pembanguna bandara di daerah tersebut.



Gambar 37. Mata air dari rekahan granit di daerah Rejosari.

Sumber: Observasi, 2015

2) Rejomulyo (Jalan Ir. Sutami), Kabupaten Lampung Selatan.

Daerah Jalan Ir. Sutami tidak ditemukan mata air untuk mengetahui kondisi hidrologi di daerah ini. Oleh karena itu, dilakukan survey terhadap sumber air warga. Dari wawancara dengan warga, sumber air berasal dari sumur bor dengan kedalaman yang cukup dalam, hingga 50 meter dengan debit yang kurang baik ketika musim hujan. Hal ini dipengaruhi oleh sifat litologi dari tuff yang tidak dapat menyimpan fluida untuk waktu yang lama karena tuff memiliki porositas yang kecil.



Gambar 38. Sumber air berupa sumur bor di daerah Jalan Ir. Sutami

Sumber: Observasi, 2015

3) Bekri, Kabupaten Lampung Tengah

Daerah Bekri memiliki sumber air yang berasal dari sumur bor. Akifer berada pada posisi dangkal dengan kedalaman +20 -30 meter. Kondisi air baik, air berwarna jernih dan tidak berbau dengan debit yang besar. Dari wawancara dengan warga, sumber air tidak mengalami kekeringan ketika musim kemarau. Akifer yang berada pada litologi batupasir yang memiliki porositas dan permeabilitas baik membuat suplai air di daerah Bekri cukup untuk kegiatan pembangunan bandara.



Gambar 39. Sumur bor sebagai sumber air di daerah Bekri.

Sumber: Observasi, 2015

Tabel 33. Ringkasan Analisis Fisik Bandara Existing Dan Calon Lokasi Bandara

Jenis Variabel	Bandara Raden Inten II	Rejosari	Soetami	Bekri
Koordinat	S 05° 14' 25,77" E 105° 10' 31,97"	S 05° 16'06.3" E 105° 06'37.8"	S 05° 23'25.0" E 105° 22' 26.1"	5° 04' 11.2000" S, 105° 07' 46.5000" E
Morfologi	Datar, beda elevasi hanya 1 m, morfologi sudah berubah (dibuat datar karena sudah diuruk). Ada gunung yang bisa menjadi <i>obstacle</i> .	Bergelombang, beda elevasi 5 m. Secara morfologi kurang bagus untuk bandara, kecuali mau meratakan (dipapas atau diuruk). Tidak ada <i>obstacle</i>	Datar, beda elevasi hanya 1 m. Secara morfologi sangat baik. Akan tetapi banyak <i>obstacle</i> dari pabrik dan tiang listrik	Bergelombang, beda elevasi 2 m. Secara morfologi bagus untuk bandara, Tidak ada <i>obstacle</i>
Geologi	Batuan granit, keras, Tanah sudah diuruk, masih terdapat tanda – tanda kaolinit. Bagus untuk dibangun secara batuan	Batuan granit, keras, Terdapat lapukan granit dan tanah kaolinit. Lapukan granit sangat bagus bisa diamati (granit wash). Bagus untuk dibangun secara batuan	Batuan tuff. Singkapan sulit dan mayoritas tanah kaolinit. Bagus untuk dibangun secara batuan dengan beberapa kegiatan rekayasa	Batupasir, keras. Cukup baik untuk kegiatan pembangunan
Hidrologi	Tidak ada sumber air. Batuan kristalin massif. Sumber air dari PDAM yang ditampung di bak penampungan, Jika PDAM mati, air dibeli dari perusahaan swasta. Sungai besar sangat jauh (\pm 10 km dari bandara, hasil wawancara dengan petugas bandara)	Ada mata air (mata air rekahan) yang keluar dari granit wash. Lahan sekitar merupakan perkebunan sawit yang seharusnya punya banyak air. Dari survey awal diamati satu mata air (yang dekat dengan jalan dan perkebunan).	Sumur bor (dari rumah warga) dengan kedalaman cukup dalam	Sumber air dari sumur bor dengan kedalaman dangkal
Sumber Air	Termasuk daerah yang sulit mendapatkan sumber air bersih. Untuk aktivitas operasionalnya, kebutuhan air bersih diperoleh dari PDAM. Permasalahan yang terjadi adalah dikala adanya hambatan/gangguan pada PDAM. Solusinya adalah pihak bandara membeli air bersih dari pihak lain (swasta).	Berdasarkan observasi awal ditemukan mata air yang merupakan mata air rekahan. Perlu studi lebih lanjut khususnya berkaitan dengan debit, kontinuitas dan kualitas air.	Berdasarkan observasi awal di lapangan diperkirakan akan mengalami kesulitan mendapatkan air tanah sebagai sumber air. Perlu dipikirkan alternatif pemenuhan ketersediaan air bersih untuk lokasi ini.	Berdasarkan observasi awal, diperkirakan memiliki akifer dangkal dengan kedalaman kurang lebih 20 hingga 30 meter yang dapat dijadikan potensi sumber air tanah. Kajian studi lanjutan terkait debit, kontinuitas dan kualitas air perlu dilakukan

4.4 ANALISIS KELAYAKAN EKONOMI DAN FINANSIAL

Evaluasi kelayakan ekonomi pembangunan Bandar Udara Radin Inten II ini dihitung dengan dua alternatif penanganan yaitu tanpa pembangunan bandar udara dan dengan pembangunan bandar udara dengan mempergunakan tingkat diskon (*discount rate*) sebesar 10%, 12% dan 14%. Tingkat diskon ini diambil lebih tinggi dari tingkat inflasi yang terjadi pada tahun 2007 dan 2008, dengan suku bunga mencapai 12,55%.

Dari hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat dibuat suatu tabulasi dari beberapa parameter kelayakan ekonomi yang dimaksudkan dalam pengembangan Bandar Udara Radin Inten II Provinsi Lampung pada nilai pertumbuhan penumpang moderat dimana skenario ini menggambarkan kondisi stabilitas keamanan nasional yang terkendali dengan pertumbuhan ekonomi yang relatif meningkat.

Menurut Masterplan Bandara Radin Inten II, pengembangan bandara dinilai dari aspek kelayakan ekonomi dan finansial adalah sebagai berikut:

Tabel 34. Kelayakan Ekonomi Pengembangan Raden Inten II

Discount Rate	NPV	BCR	EIRR	Payback
(%/tahun)	(Rupiah)			Period
10	618.675.892	1.56		10 tahun 7 bulan
12	332.154.329	1.18	18.63	14 tahun 2 bulan
14	108.765.203	0.84		18 tahun 1 bulan

Sumber: Masterplan Bandara Radin Inten II

Perhitungan **kelayakan ekonomi** yang dilaksanakan pada 3 (tiga) tingkat diskon yaitu 10%, 12% dan 15% menunjukkan bahwa parameter Net Present Value yang dicapai bernilai positif dan nilai BCR lebih besar dari 1,0%. Dengan demikian rencana Pembangunan Bandar Udara Radin Inten II dinyatakan **LAYAK secara EKONOMI**.

Tabel 35. Kelayakan Finansial Pengembangan Raden Inten II

Tingkat Bunga	NPV	BCR	EIRR	Payback
(%/tahun)	(Rupiah)			Period
10	(279,251,475.00)	0.87		18 tahun 3 bulan
12	(87,024,560.00)	0.93	n.a	20 tahun 2 bulan
14	(21,234,565.00)	0.92		23 tahun 3 bulan

Sumber: Masterplan Bandara Radin Inten II

Perhitungan kelayakan finansial yang dilaksanakan pada 3 (tiga) tingkat diskon yaitu 10%, 12% dan 14% menunjukkan bahwa parameter Net Present Value yang dicapai bernilai negatif dan nilai BCR kurang dari 1,0%. Dengan demikian rencana Pembangunan Bandar Udara Radin Inten II dinyatakan **TIDAKLAYAK secara FINANSIAL**.

Tabel 36. Kelayakan Ekonomi Pengembangan Pekon Serai

Discount Rate	NPV	BCR
(%/tahun)	(Rupiah)	
13	61,072,105,324.11	1.89
15	35,783,276,731.04	1.57
18	10,789,587,921.25	1.19

Sumber: Masterplan Bandara Pekon Serai

Perhitungan kelayakan ekonomi yang dilaksanakan pada 3 (tiga) tingkat diskon yaitu 13%, 15% dan 18% menunjukkan bahwa parameter Net Present Value yang dicapai bernilai positif dan nilai BCR lebih besar dari 1,0%. Dengan demikian rencana Pembangunan Bandar Udara Pekon Serai dinyatakan **LAYAK secara EKONOMI**.

Tabel 37. Kelayakan Finansial Pengembangan Pekon Serai

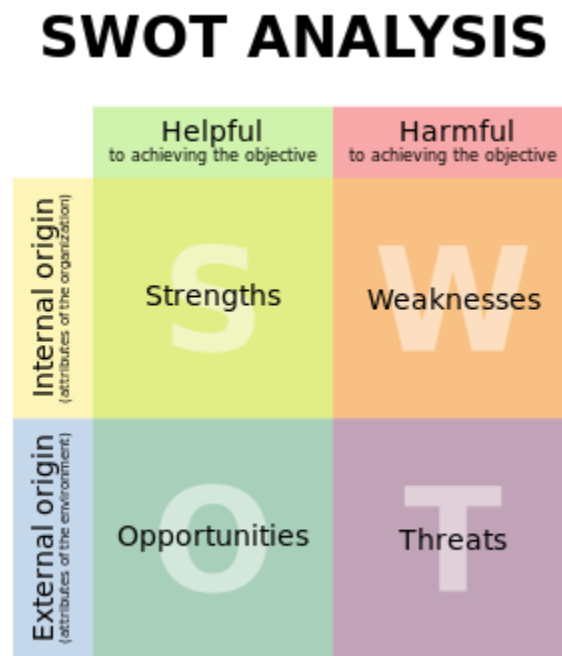
Tingkat Bunga	NPV	BCR
(%/tahun)	(Rupiah)	
13	(67,898,748,406.69)	0.0085
15	(62,672,522,510.93)	0.0074
18	(56,114,588,218.96)	0.0062

Sumber: Masterplan Bandara Pekon Serai

Perhitungan kelayakan finansial yang dilaksanakan pada 3 (tiga) tingkat diskon yaitu 13%, 15% dan 18% menunjukkan bahwa parameter Net Present Value yang dicapai bernilai negatif dan nilai BCR kurang dari 1,0%. Dengan demikian rencana Pembangunan Bandar Udara Pekon Serai dinyatakan **TIDAKLAYAK secara FINANSIAL**.

4.5 ANALISIS SWOT

Analisis SWOT adalah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan (strengths), kelemahan (weaknesses), peluang (opportunities), dan ancaman (threats) dalam suatu proyek atau suatu spekulasi bisnis. Keempat faktor itulah yang membentuk akronim SWOT (*strengths, weaknesses, opportunities, dan threats*).



Pengkategorian analisis SWOT sebagaimana Gambar 3.1 dijabarkan berikut ini :

- a. Strengths : berasal dari dalam dan memberi nilai tambah
- b. Opportunity : berasal dari luar dan memberi nilai tambah
- c. Weakness : berasal dari dalam yang melemahkan
- d. Threat : berasal dari luar dan menjadi ancaman.

Pengembangan bandara Radin Inten II dan Pekon Serai memiliki potensi dan hambatannya masing-masing. Berdasarkan studi analisis SWOT Pengembangan Bandar Udara di Provinsi Lampung, hasil penilaian kondisi Radin Inten II dan Pekon Serai adalah sebagai berikut:

Tabel 38. Analisis SWOT Bandara Raden Inten II

STRENGTHS	WEAKNESSES
<ol style="list-style-type: none"> 1. Utilitas <ol style="list-style-type: none"> a. Sumber listrik : jaringan listrik PLN b. Jalan akses : jalan Negara (Lintas tengah Lampung) 2. Lingkungan hidup <ol style="list-style-type: none"> a. BKK : tidak ada bangunan yang dilarang dalam zona BKK 3. Transportasi <ol style="list-style-type: none"> a. Interkoneksi : <ul style="list-style-type: none"> - Terkoneksi jalan Negara - Dekat rel kereta api - Rencana <i>Sumatera toll roads network</i> b. Sistem transportasi : sebagai bandara kelas 1 4. Teknik pengoperasian <ol style="list-style-type: none"> a. Fasilitas sisi udara : runway, taxiway, apron b. Fasilitas sisi darat : terminal penumpang, terminal kargo, bangunan operasi, fasilitas penunjang lainnya 5. Potensi penumpang : 1,2 jt pnp/tahun 6. Biaya pembangunan : <ul style="list-style-type: none"> - Lahan telah tersedia (APBN & APBD) - Kebutuhan pengembangan untuk ILS 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Utilitas <ol style="list-style-type: none"> a. Sumber air : kurang 2. Keselamatan <ol style="list-style-type: none"> a. KKOP : obstacle bukit Branti
OPPORTUNITIES	THREATS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Tata ruang <ol style="list-style-type: none"> a. Rencana kawasan strategis : Kawasan Metropolitan Bandar Lampung 2. Keselamatan <ol style="list-style-type: none"> a. Kerawanan bencana : intensitas skala gempa MMI IV – V (sedang) b. Kelerengan < 10% 3. Pertahanan dan keamanan <ol style="list-style-type: none"> a. Obyek vital : tidak ada 4. Lingkungan hidup <ol style="list-style-type: none"> a. Bukan kawasan hutan 5. Kawasan budaya <ol style="list-style-type: none"> a. Tidak ada kawasan budaya disekitar 6. Potensi pengembangan <ol style="list-style-type: none"> a. Berdasar kawasan peruntukan : <ul style="list-style-type: none"> - Rencana kawasan pemerintahan provinsi - Perdagangan dan jasa b. Tabel kriteria peran bandara : bandara sebagai pendorong industri, perekonomian dan perdagangan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tata ruang <ol style="list-style-type: none"> a. Rencana pola ruang : kawasan peruntukan perkebunan 2. Pertahanan dan keamanan <ol style="list-style-type: none"> a. Pangkalan militer : dekat batalyon Infanteri 143

Tabel 39. Analisis SWOT Bandara Pekon Serai

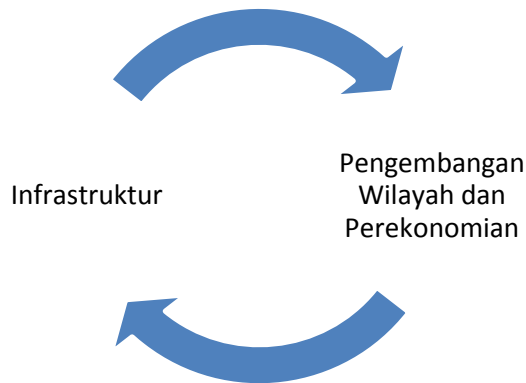
STRENGTHS	WEAKNESSES
<ol style="list-style-type: none"> 1. Utilitas <ol style="list-style-type: none"> a. Sumber listrik : jaringan listrik PLN b. Sumber air : sumur c. Jalan akses : jalan dua jalur 2. Keselamatan <ol style="list-style-type: none"> a. KKOP : tidak ada obstacle 3. Lingkungan hidup <ol style="list-style-type: none"> a. BKK : tidak ada bangunan yang dilarang dalam zona BKK 4. Transportasi <ol style="list-style-type: none"> a. Interkoneksi : Jalan akses menuju jalan Negara (lintas Barat Lampung) b. Sistem transportasi : bandar udara perintis dan mitigasi bencana 5. Teknik pengoperasian <ol style="list-style-type: none"> a. Fasilitas sisi udara : runway, taxiway, apron b. Fasilitas sisi darat : terminal penumpang, terminal kargo, bangunan operasional 6. Potensi penumpang : 600 pnp/thn 7. Biaya pembangunan : kebutuhan untuk perpanjangan landas pacu 	
OPPORTUNITIES	THREATS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Tata ruang <ol style="list-style-type: none"> a. Rencana kawasan strategis : kawasan agrominapolitan 2. Pertahanan dan keamanan <ol style="list-style-type: none"> a. Pangkalan militer : tidak ada b. Obyek vital : tidak ada 3. Lingkungan hidup <ol style="list-style-type: none"> a. Bukan kawasan hutan 4. Sosial budaya <ol style="list-style-type: none"> a. Bukan kawasan budaya 5. Potensi pengembangan <ol style="list-style-type: none"> a. Berdasar kawasan peruntukan <ul style="list-style-type: none"> - Pusat pemerintahan Kabupaten - Perikanan - Perdagangan dan jasa - Pariwisata (<i>surfing</i>) b. Tabel kriteria peran bandara <ul style="list-style-type: none"> - Bandara sebagai pembuka daerah terisolir - Bandara sebagai penanganan bencana 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tata ruang <ol style="list-style-type: none"> a. Rencana pola ruang : kawasan rawan bencana 2. Keselamatan <ol style="list-style-type: none"> a. Kerawanan bencana : <ul style="list-style-type: none"> - Intensitas skala gempa : MMI V – VI - Daerah rawan tsunami b. Kelerengan 20%

BAB 5 RENCANA IMPLEMENTASI

5.1 KESIMPULAN

Rencana pengembangan Bandar Udara di Provinsi Lampung telah tertuang dalam beberapa dokumen rencana. Dalam RTRW Provinsi Lampung tahun 2009 - 2029, Secara jelas mengamatkan bahwa, Bandara Radin Inten II akan ditingkatkan menjadi Bandara pengumpan primer dan embarkasi haji. Di Pulau Sumatera hanya ada satu bandara dengan hirarki pengumpan yaitu Bandara Internasional Kualanamu. Bila dibandingkan dengan Bandara Inernasional Kualanamu, Bandara Raden Inten II masih sangat kurang terutama dalam luas dan kemampuan runway, apron, dan taxiway, serta kelengkapan fasilitas bandara. Perbandingan Bandara Kualanamu dan Radin Inten II saat ini memperlihatkan bahwa luas fasilitas kebandarudaraan di Bandara Radin Inten II saat ini jauh lebih kecil. Disamping itu dalam Pasal 17 Dokumen Tatravil Provinsi Lampung dinyatakan bahwa Bandar Udara Radin Inten II yang merupakan bandar udara umum akan ditingkatkan pelayanannya untuk dapat melayani rute lokal dan regional, rute-rute di Pulau Sumatera dan Pulau Jawa serta jalur internasional ke negara lain.

Peningkatan pelayanan bandar udara seperti yang dinyatakan dalam dokumen-dokumen perencanaan perlu diikuti pula dengan adanya permintaan atau *demand* terhadap penerbangan dari dan ke Provinsi Lampung. Tanpa adanya peningkatan *demand* yang signifikan, peningkatan pelayanan Bandar udara ini hanya akan menimbulkan beban dan biaya. Jika mengacu pada *demand* terhadap bandar udara yang ada di Provinsi Lampung saat ini, peningkatan pelayanan bandar udara Raden Inten II belum diperlukan. Untuk meningkatkan *demand* perlu adanya upaya pengembangan wilayah dan kegiatan perekonomian yang tidak bersifat *business as usual*. Upaya pengembangan infrastruktur (dalam hal ini Bandar udara) dan kegiatan kawasan dan perekonomian dalam konteks ini bersifat terkait satu dengan yang lainnya dan akan saling memperkuat, seperti yang ditunjukkan pada Gambar



Berdasarkan kebijakan yang ada, Provinsi Lampung pada dasarnya berpotensi untuk berkembang. Peningkatan *demand* yang signifikan terhadap transportasi udara dari dan ke Provinsi Lampung mungkin terjadi. Dalam RTRWN dinyatakan bahwa Bandar Lampung adalah PKN dan sektor unggulan di Provinsi tersebut adalah pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, pariwisata, pertambangan dan industri. Lebih jauh dalam Rencana Kawasan Strategis dan Infrastruktur Selat Sunda (KSISS) dinyatakan bahwa Provinsi Lampung memiliki peran strategis dalam menghubungkan Pulau Sumatera dan Jawa, serta nasional. Dalam konteks KSISS Provinsi Lampung dinyatakan mengemban fungsi ekonomi dengan mengembangkan industri berbasis energi dan sumber daya alam untuk meningkatkan ekspor. Selanjutnya dalam RTRW Provinsi Lampung dinyatakan bahwa Bandar Lampung merupakan pusat utama yang berperan dalam skala provinsi, Sumatera bagian Selatan dan Nasional. Memperhatikan adanya potensi yang ada serta adanya dukungan dalam dokumen kebijakan, peningkatan demand terhadap transportasi udara dari dan ke Provinsi Lampung dapat dilakukan. Upaya yang dapat dilakukan adalah menciptakan demand yang signifikan terhadap pergerakan dengan memanfaatkan potensi yang ada. Sebagai contoh adalah pengembangan pariwisata berkelas internasional dengan menciptakan daya tarik wisata internasional, pengembangan kegiatan perekonomian berorientasi ekspor, dan sebagainya.

RADIN INTEN

A. Kebutuhan Lahan Bandara

Untuk menjamin kelancaran proses pembangunan dan mengantisipasi kebutuhan pengembangan di masa yang akan datang, bandar udara membutuhkan lahan yang cukup luas. Agar mampu menampung fasilitas yang diperlukan untuk memenuhi standar yang berlaku, Oleh sebab itu,

besaran kebutuhan lahan diperhitungkan berdasarkan luasan fasilitas dalam perencanaan bandar udara. Prakiraan perhitungan kebutuhan lahan bandara berdasarkan kebutuhan pengembangan hingga tahap akhir rencana . Sehingga untuk pengembangan pada setiap tahap tidak ada lagi kendala maupun masalah pembebasan lahan. Kebutuhan lahan bandar udara diperhitungkan berdasarkan hasil analisis kebutuhan fasilitas bandar udara.

B. Evaluasi Lahan Sekitar Bandara

Pengembangan bandara Bandar Udara Radin Inten II , akan berpengaruh pada RTRW kawasan sekitar bandara. Area sekitar bandar udara pada saat ini di dominasi oleh permukiman. Persyaratan bangunan di sekitar bandar udara harus memenuhi batas ketinggian maksimum yang tidak mengganggu operasi penerbangan. Apalagi di area bahaya kecelakaan tidak boleh ada kegiatan ataupun bangunan permanen .Terutama di area Runway Protection Zone , di ujung runway . Ketentuan KDB dan KLB yang diberlakukan yaitu : kDB : 40-60%, KBL : 1-2 lantai, agar ketinggian suatu bangunan tidak akan melebihi batas-batas yang sudah ditentukan berdasarkan permukaan batas keselamatan operasi penerbangan yang telah ditentukan. Oleh karena itu , langkah yang harus dilakukan adalah :

- 1) Untuk perencanaan masa yang akan datang permukiman di sekitar bandar udara yang berada di kawasan kebisingan perlu direlokasikan, karena menimbulkan permasalahan sehingga pada zona kebisingan tingkat 3 dan berdasarkan KKOP untuk kawasan permukiman termasuk kawasan di bawah permukaan transisi tidak diperbolehkan atau diizinkan ada permukiman penduduk.
- 2) Pada lahan yang sekarang berfungsi sebagai perkebunan dan permukiman penduduk di area sekitar bandar udara akan diarahkan pencadangan lahan untuk pengembangan Bandar Udara Radin Inten II
- 3) Pada kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan tidak diperbolehkan adanya kegiatan permukiman, industri, pemerintah dan perkantoran, sehingga perlu direlokasikan ke wilayah sekitarnya yang masih memungkinkan
- 4) Peningkatan frekuensi penerbangan dari dan ke Provinsi Lampung juga sangat berpengaruh terhadap pemanfaatan lahan di kawasan bandar udara, mengingat lokasinya sudah berada di wilayah dengan potensi pengembangan yang sangat baik. Pengembangan Bandar Udara Radin Inten II harus disesuaikan dengan rencana serta kebutuhannya dan untuk pengembangan kedepan, jika diperlukan relokasi diarahkan pada wilayah bagian barat kota atau timur wilayah bandar udara yang disesuaikan dengan kajian teknis standar penerbangan nasional serta keterkaitan dan kesesuaian dengan RTRW Provinsi Lampung dan RTRW Kabupaten Lampung Selatan.

Berdasarkan kenaikan kargo dan penumpang, Radin inten sudah berfungsi sebagai gerbang Provinsi Lampung, namun volumenya masih kecil. Karena keterbatasan lahan, investasi di Radin Inten II baiknya dibatasi terlebih dahulu, sementara itu dilakukan peningkatan kualitas keselamatan penerbangan. Jika nanti tetap dibutuhkan pengembangan, maka dilakukan di lokasi lain dengan syarat: ujung runway 14 akan digeser kurang lebih 1km. Adanya obstacle di Raden Inten II, yaitu: terlalu dekat dengan bukit Branti dan Jalan Raya Trans Sumatera. Jika dikembangkan, maka akan diperlukan penggusuran/ pembebasan lahan perumahan rakyat di lahan terkait. Sulitnya sumber air di bandara eksisting, menjadi hambatan pengembangan selanjutnya. Untuk embarkasi haji itu disarankan di lokasi baru. Dalam perencanaan jangka pendek dan menengah Bandara Radin Inten II , masih dapat dikembangkan dengan investasi yang terbatas. Dalam perencanaan jangka menengah maupun jangka panjang , perlu mencari lokasi baru pengganti bandara Radin Inten II. Pengembangan bandara khusus maupun pangkalan udara militer sebagai bandara umum , perlu dikaji kelayakan sosial ekonomi maupun finansialnya. Bandara baru dapat dibangun untuk mendorong dan menunjang pertumbuhan sosial ekonomi wilayah sekitarnya , dengan mempertimbangkan jarak bandara existing yang terdekat .

PEKON SERAI

A. Persoalan dan Potensi Pengembangan di Pekon Serai

- a) Bandara Pekon Serai belum masuk dalam daftar Rencana Induk Nasional Bandara .
- b) Perlu meningkatkan pemasaran angkutan udara melalui bandara Pekon Serai . Antara lain memasarkan pariwisata Lampung Barat .
- c) Infra struktur menuju obyek wisata perlu ditingkatkan .
- d) Menciptakan jaringan paket wisata dengan kota wisata lainnya (Jakarta , Bandung , Yogyakarta dan Bali .
- e) Pengembangan fasilitas bandara , agar lebih menarik bagi pengguna jasa bandara
- f) Bandara Pekon Serai lebih luas dari Radin Inten II.
- g) Terlihat adanya peningkatan dari demand supply.
- h) Harapannya, selain sebagai bandara penanggulangan bencana alam, Pekon Serai bisa menjadi bandara umum, dan akses untuk pariwisata di pantai barat. Minimal, pencapaian dalam jangka pendek adalah: Pekon Serai dapat penampung pesawat lebih besar seperti ATR72 dan setingkatnya.

BANDAR UDARA KHUSUS DAN BANDARA MILITER .

Masalah yang dihadapi bandara khusus menjadi bandara umum, yaitu:

- a) Perlu kesepakatan antara calon pengelola dengan pemilik bandara khusus maupun militer .
- b) Kelayakan sosial ekonomi dan finansial .
- c) Melengkapi fasilitas bandara , agar memenuhi kepentingan pengguna jasa bandara umum .
- d) Lahan pengembangan perlu kesepakatan dengan pemilik bandara .
- e) Akses ke bandara perlu izin pemilik bandara .
- f) Utilitas yang diperlukan bandara perlu mempertimbangkan kepentingan pemilik bandara .
- g) Dalam operasinya berpotensi terjadi berbenturan kepentingan .

KEBUTUHAN BANDAR UDARA DI MASA YANG AKAN DATANG

Dengan makin meningkatnya jumlah lalu lintas udara di propinsi Lampung, yang mencapai volume 6.194.666 penumpang per tahun pada tahun 2030, maka dibutuhkan bandara dengan fasilitas yang memadai .

A. Permasalahan-permasalahan yang dihadapi , antara lain :

- 1) Kebutuhan fasilitas bandara guna mengantisipasi permintaan jasa pelayanan angkutan udara yang memadai.
- 2) Daya dukung lahan bandara yang sesuai dengan kebutuhan kegiatan bandara pada tahap ultimit.
- 3) Memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan .
- 4) Penggunaan jenis pesawat kritis yang optimal .
- 5) Kebutuhan utilitas bandara yang memadai .
- 6) Akses ke bandara yang aman , nyaman dan lancar .
- 7) Memenuhi ketentuan RTRW .
- 8) Memenuhi persyaratan amdal .
- 9) Pengendalian tata ruang dan tata guna lahan disekitar bandara .
- 10) Kelayakan ekonomi dan finansial .

B. Alternatif pembangunan dan pengembangan bandara sebagai berikut :

- 1) Mengembangkan bandara Radin Inten II , dan bandara Pekon Serai .
- 2) Mengembangkan bandara khusus , menjadi bandara umum .

- 3) Mencari lokasi bandara baru yang sesuai dengan kebutuhan kegiatan pelayanan penerbangan dimasa yang akan datang .

Bandara baru dapat diartikan sebagai bandara pengganti bandara lama atau bandara baru sebagai bandara tambahan disamping bandara existing. Berdasarkan hasil proyeksi kebutuhan lalu lintas udara , kecenderungannya adalah bandara baru pengganti bandara lama. Mengingat lokasi bandara existing menghadapi banyak masalah . Sehingga sulit untuk dikembangkan. Alternatif mengembangkan bandara khusus menjadi bandara umum , perlu kajian yang lebih detail . Terutama berkaitan dengan :

- a. Manfaatnya menjadi bandara umum , dilihat dari segi kebutuhan sosial ekonomi (kelayakan ekonomi).
- b. Kelayakan finansial.
- c. Terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan.
- d. Tidak mengganggu lingkungan.
- e. Lahan tersedia cukup untuk kebutuhan kegiatan pelayanan penerbangan.
- f. Akses ke bandara tersedia , dalam kondisi nyaman , aman dan lancar.
- g. Utilitas tersedia , sesuai kebutuhan operasi bandara.
- h. Rute penerbangan diutamakan didalam area propinsi Lampung.

Dalam studi review MP Bandar Udara Raden Inten II tahun 2010, direncanakan pada tahap ultimit mampu melayani pesawat sejenis B 747 400 . Pada tahun 2015 akan melayani pesawat sejenis B737 900. Saat ini Bandar Udara Radin Inten II mampu melayani pesawat sejenis B737 300/400/500 dengan kapasitas penuh. Penggunaan pesawat sejenis B747 400, dimaksudkan untuk melayani rute penerbangan internasional terutama penerbangan ke Taiwan dan Cina sebagai salah satu negara yang telah melakukan kerja sama bilateral dengan Provinsi Lampung serta untuk melayani penerbangan jemaah haji Provinsi Lampung.

5.2 DASAR STRATEGI PENGEMBANGAN

Berdasarkan studi yang telah dilakukan, maka dasar strategi pengembangan bandara Provinsi Lampung adalah:

- a. Peningkatan kualitas keselamatan penerbangan bandara Radin Inten II.
- b. Peningkatan kualitas keselamatan penerbangan bandara Pekon Serai.
- c. Persiapan lokasi baru untuk pengembangan berikutnya.
- d. Pengembangan infrastruktur pendukung bandara
- e. Menciptakan demand:
 - pengembangan destinasi pariwisata berkelas internasional dengan menciptakan daya tarik wisata internasional,
 - pengembangan kegiatan perekonomian berorientasi ekspor (perkebunan *direct international*)