



Pemerintah Daerah
Provinsi Lampung



POLICY PAPER

RENCANA INDUK PENGEMBANGAN BANDAR UDARA MASA DEPAN LAMPUNG



BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN INOVASI DAERAH
PROVINSI LAMPUNG

2016

Kata Pengantar

Dengan memanjatkan rasa syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, sehingga *Policy Paper* Rencana Induk Pengembangan Bandar Udara Masa Depan Lampung dapat diselesaikan. Kami mengucapkan terimakasih atas kepercayaan yang diberikan kepada kami untuk menjadi bagian dalam mendukung kegiatan ini.

Dalam *Policy Paper* ini dijelaskan ringkasan eksekutif dari pendahuluan, metode dan hasil pengumpulan data, analisis data, penentuan strategi dan kebijakan, hingga rekomendasi akhir.

Harapan kami, bahwa *Policy Paper* ini dapat menjadi acuan dalam pengembangan bandar udara masa depan di provinsi Lampung sehingga dapat bermanfaat bagi masyarakat juga nusa dan bangsa. Akhir kata, kami mohon maaf bila terdapat salah penulisan dan kami berharap masukan, saran, dan koreksi sehingga perbaikan dapat dilakukan untuk kegiatan selanjutnya.

Bandar Lampung, 2016

Institut Teknologi Sumatera

Daftar Isi

Kata Pengantar.....	ii
Daftar Isi.....	iii
Latar Belakang.....	4
Maksud, Tujuan, dan Sasaran	4
Lingkup Kegiatan.....	5
Wilayah Studi	6
Metodologi.....	6
Pengumpulan dan Pengolahan Data	8
Analisis Data.....	15
Analisa Kebutuhan Fasilitas Bandara	25
Strategi dan Kebijakan	33

Latar Belakang

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.

Maksud, Tujuan, dan Sasaran

a. Maksud Kegiatan

Maksud dari kegiatan ini adalah menyusun Rencana Induk Pengembangan Bandar Udara Masa Depan Lampung.

b. Tujuan Kegiatan

Tujuan studi ini adalah didapatkannya panduan dalam perencanaan transportasi hingga pengembangan wilayah pada sektor dan wilayah tersebut.

c. Sasaran Kegiatan

Sasaran dari kegiatan ini adalah dihasilkannya dokumen Rencana Induk Pengembangan Bandar Udara Masa Depan Lampung sebagai panduan dalam perencanaan transportasi hingga pengembangan wilayah pada sektor dan wilayah tersebut.

Lingkup Kegiatan

Lokasi kegiatan kontraktual ini dilaksanakan di Wilayah BBPJM III, Provinsi Lampung. Ruang lingkup pekerjaan dan ruang lingkup substansi ini antara lain adalah:

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.

Sedangkan 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

Wilayah Studi

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

Bandara Udara utama eksisting di Provinsi Lampung saat ini adalah Bandar Udara Radin Inten II yang terletak di Jalan Branti Raya di Branti Raya, Natar, di barat laut Bandar Lampung di Kabupaten Lampung Selatan.

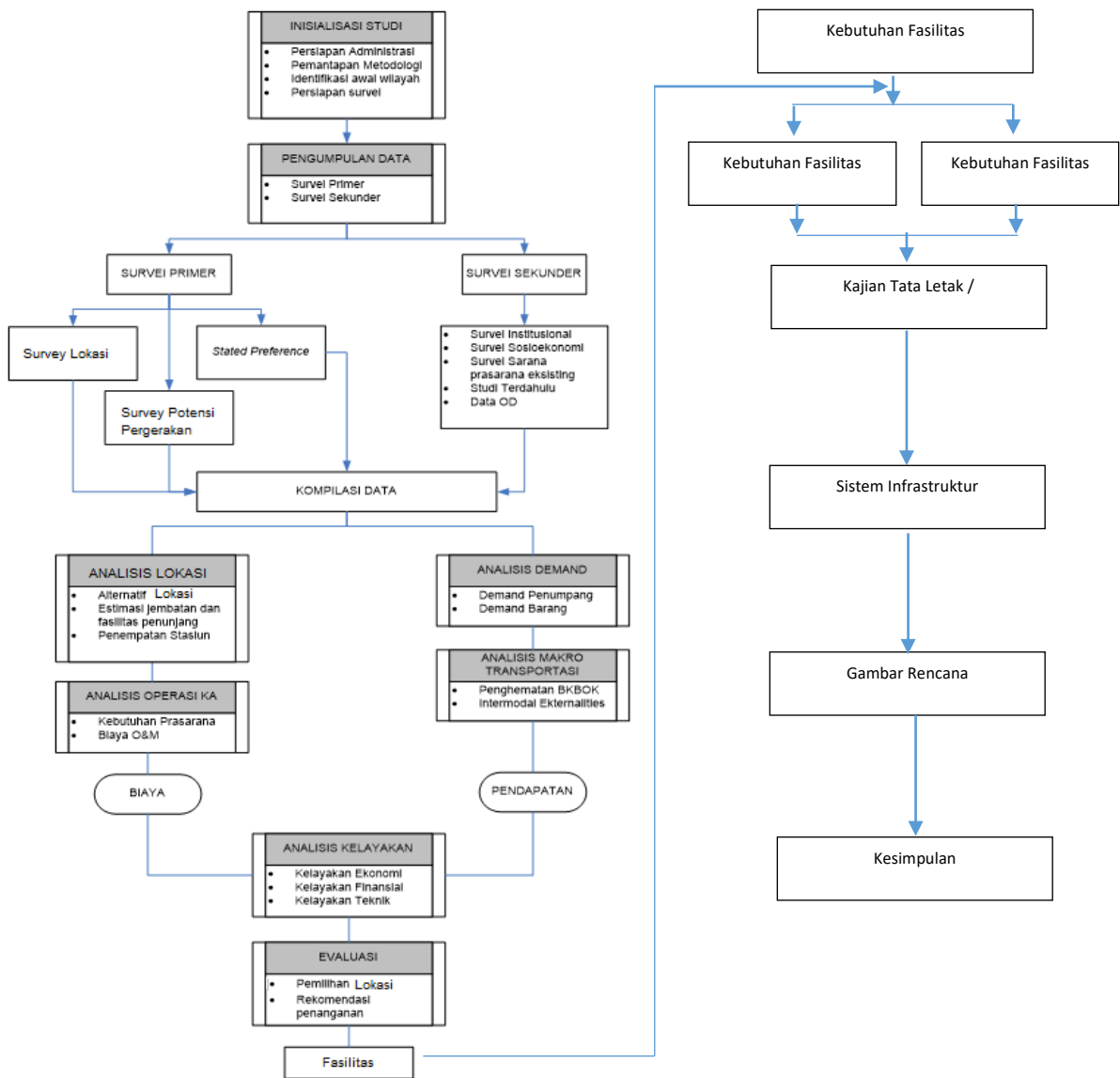
Dalam pengembangannya ke depan, akan dilihat prospek wilayah, persyaratan teknis, pertimbangan ekonomi, social dan lingkungan sedemikian sehingga bandara masa depan Lampung dapat memberikan nilai manfaat yang besar bagi Provinsi Lampung sendiri maupun bagi wilayah lain di sekitarnya.

Metodologi

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.

Secara umum tahapan pelaksanaan pekerjaan studi ini terdiri dari: Persiapan, Pengumpulan Data, Analisis dan Perencanaan dan Finalisasi. Untuk memenuhi target waktu dan substansi yang disyaratkan, maka kegiatan dalam studi ini dapat dilihat pada **Gambar** berikut



Gambar 1 Bagan Alir Tahap Pelaksanaan Studi

Pengumpulan dan Pengolahan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan 4 cara yakni survey sekunder, survey potensi pengguna, *survey stated preference* dan survey koridor. Berikut ini adalah informasi yang diperoleh dari hasil survey lapangan.

a) Hasil Survey Pengukuran dan Pemetaan Topografi

1. Hasil Pengukuran BM dalam Koordinat Geodetik

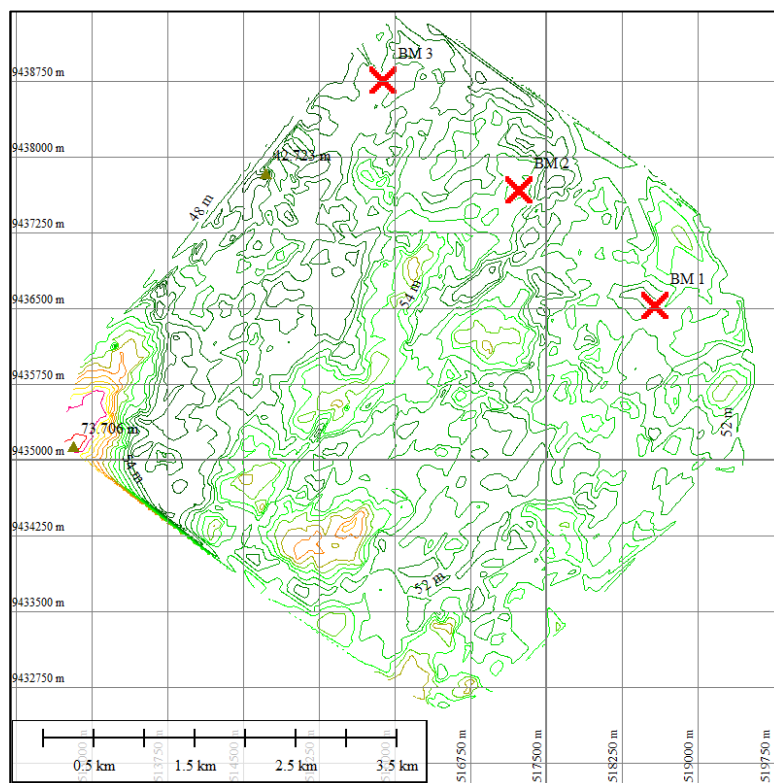
Nama Titik	Lintang	Bujur	Tinggi Elipsoid
BASE 1	-5.097727958	105.1675424	63.518
BASE 2	-5.087372731	105.1554633	65.073
BASE 3	-5.077589726	105.1432684	61.494

2. Hasil Pengukuran BM dalam Koordinat UTM

Nama Titik	X UTM48S	Y UTM48S	Tinggi dari MSL (EGM2008)
BASE 1	518570.049	9436530.575	49.396
BASE 2	517231.502	9437675.569	65.073
BASE 3	515880.058	9438757.286	61.494

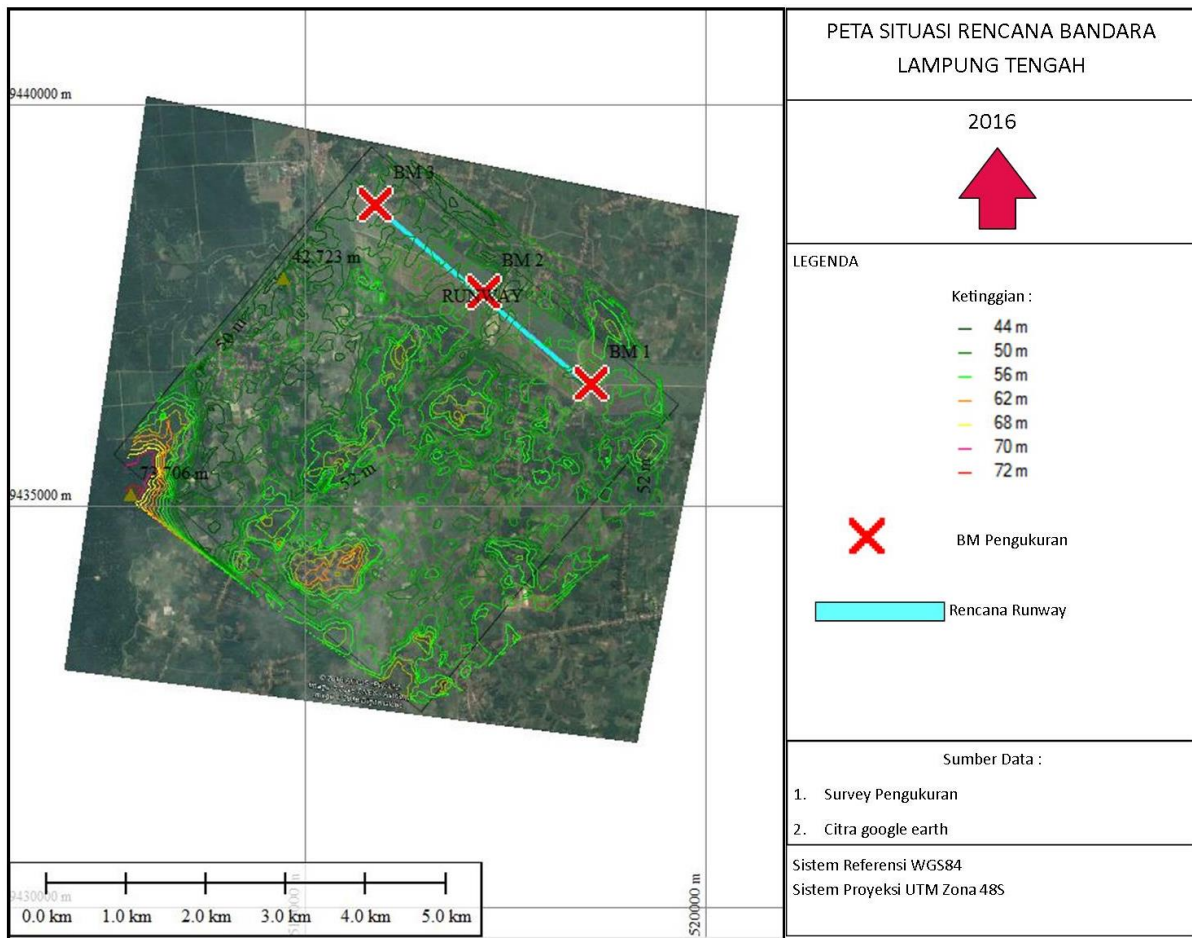
3. Pengukuran Kontur Area

Kontur pada area 5x5 Km adalah sebagai berikut:



POLICY PAPER

Rencana Induk Pengembangan Bandar Udara Masa Depan Lampung



b) Hasil Survei Penyelidikan Tanah

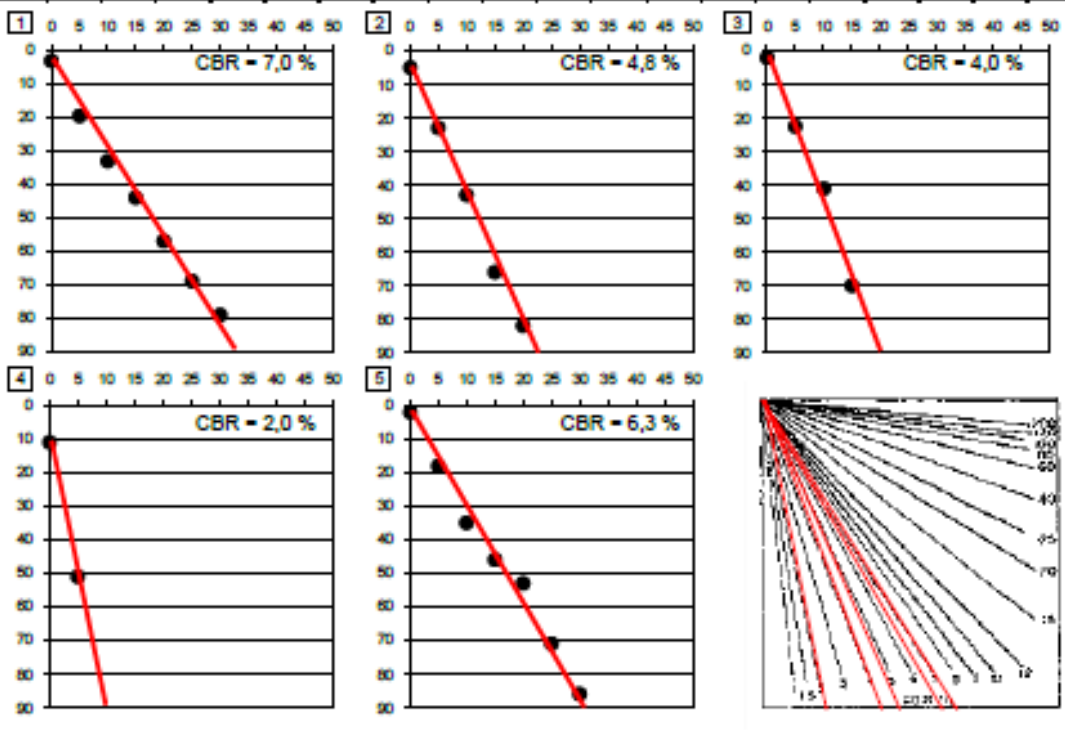
Data mengenai kondisi lapisan tanah tersebut akan dapat digunakan untuk perencanaan infrastruktur maupun bidang teknis lainnya antara lain pada lokasi-lokasi *runway*, *taxiway*, bangunan menara, terminal, hanggar, maupun bangunan-bangunan penunjang lainnya. Maka dari itu dilakukan tes DCP (Dynamic Cone Penetrometer) dengan hasil sebagai berikut.



SCALA DYNAMIC CONE PENETROMETER TEST

PROJECT : MASTERPLAN PENGEMBANGAN BANDARA PROV. LAMPUNG By : Mewanto
 LOCATION : BEKRI - LAMPUNG Date : 14 November 2016
 CLIENT : BALITBANGDA Checked By : Dr. Ir. Lusmelia Afiani, DEA

1				2				3				4				5			
OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT			
TYPE	t (cm)	*	∑x1 2,54	TYPE	t (cm)	*	∑x1 2,54	TYPE	t (cm)	*	∑x1 2,54	TYPE	t (cm)	*	∑x1 2,54	TYPE	t (cm)	*	∑x1 2,54
60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38
STRUCTURAL NO. :1				STRUCTURAL NO. :2				STRUCTURAL NO. :3				STRUCTURAL NO. :4				STRUCTURAL NO. :5			
R	D	ΔD	SPP	R	D	ΔD	SPP	R	D	ΔD	SPP	R	D	ΔD	SPP	R	D	ΔD	SPP
0	3	0	0	0	5	0	0	0	2	0	0	0	11	0	0	0	2	0	0
5	19,5	16,5	3,3	5	23	18	3,6	5	22,5	20,5	4,1	5	51	40	8	5	18	16	3,2
10	33	13,5	2,7	10	43	20	4	10	41	18,5	3,7	10	100	49	9,8	10	35	17	3,4
15	44	11	2,2	15	66	23	4,6	15	70	29	5,8	15				15	48	11	2,2
20	57	13	2,6	20	82	16	3,2	20	98	28	5,6	20				20	53	7	1,4
25	69	12	2,4	25	95	13	2,6	25				25				25	71	18	3,6
30	79,2	10,2	2,04	30				30				30				30	86	15	3
35	90,5	11,3	2,26	35				35				35				35	97	11	2,2
40				40				40				40				40			
45				45				45				45				45			

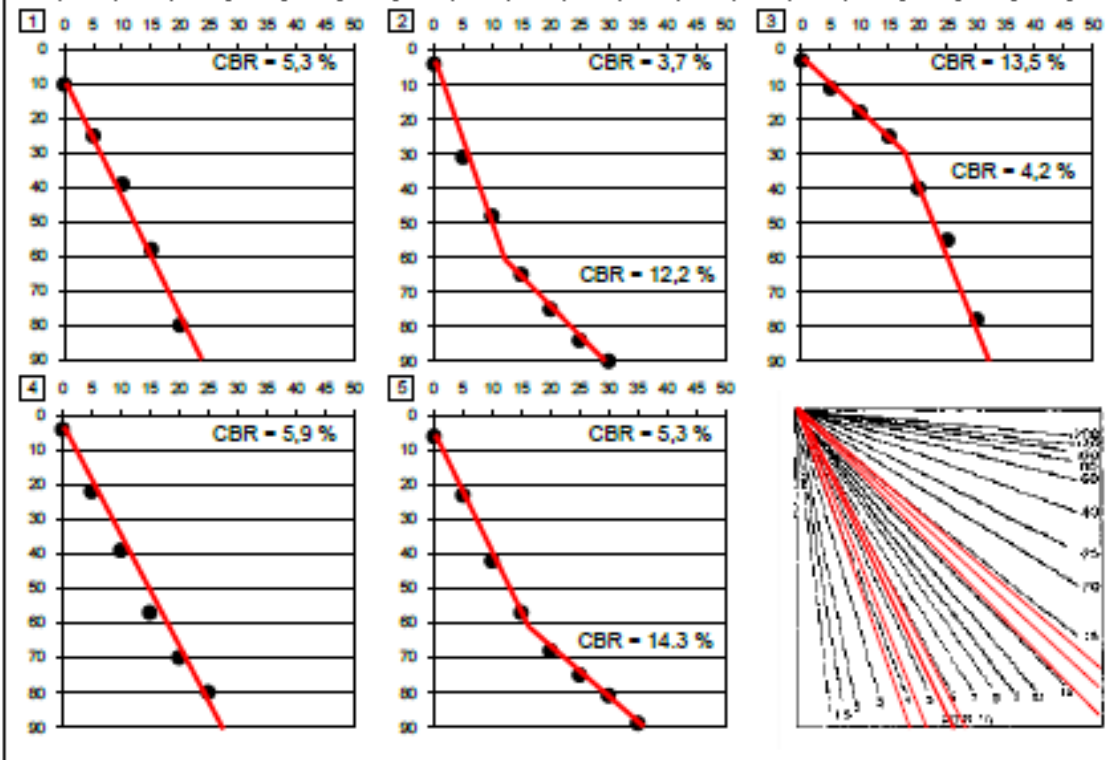




SCALA DYNAMIC CONE PENETROMETER TEST

PROJECT : MASTERPLAN PENGEMBANGAN BANDARA PROV. LAMPUNG By : Mawanto
 LOCATION : BEKRI - LAMPUNG Date : 14 November 2016
 CLIENT : BALITBANGDA Checked By : Dr. Ir. Lasmella Afiani, DEA

6				7				8				9				10			
OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT			
TYPE	t(cm)	s	xx1 2,54	TYPE	t(cm)	s	xx1 2,54	TYPE	t(cm)	s	xx1 2,54	TYPE	t(cm)	s	xx1 2,54	TYPE	t(cm)	s	xx1 2,54
60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38
STRUCTURAL NO. :1				STRUCTURAL NO. :2				STRUCTURAL NO. :3				STRUCTURAL NO. :4				STRUCTURAL NO. :5			
R	D	Δ D	SPP	R	D	Δ D	SPP	R	D	Δ D	SPP	R	D	Δ D	SPP	R	D	Δ D	SPP
0	10	0	0	0	4	0	0	0	3	0	0	0	4	0	0	0	6	0	0
5	25	15	3	5	31	27	5,4	5	11	8	1,6	5	22	18	3,6	5	23	17	3,4
10	39	14	2,8	10	48	17	3,4	10	18	7	1,4	10	39	17	3,4	10	42	19	3,8
15	58	19	3,8	15	65	17	3,4	15	25	7	1,4	15	57	18	3,6	15	57	15	3
20	80	22	4,4	20	75	10	2	20	40	15	3	20	70	13	2,6	20	68	11	2,2
25	99	19	3,8	25	84	9	1,8	25	55	15	3	25	80	10	2	25	75	7	1,4
30				30	90	6	1,2	30	78	23	4,6	30	98	18	3,6	30	81	6	1,2
35				35				35	92	14	2,8	35				35	89	8	1,6
40				40				40				40				40	97	8	1,6
45				45				45				45				45			

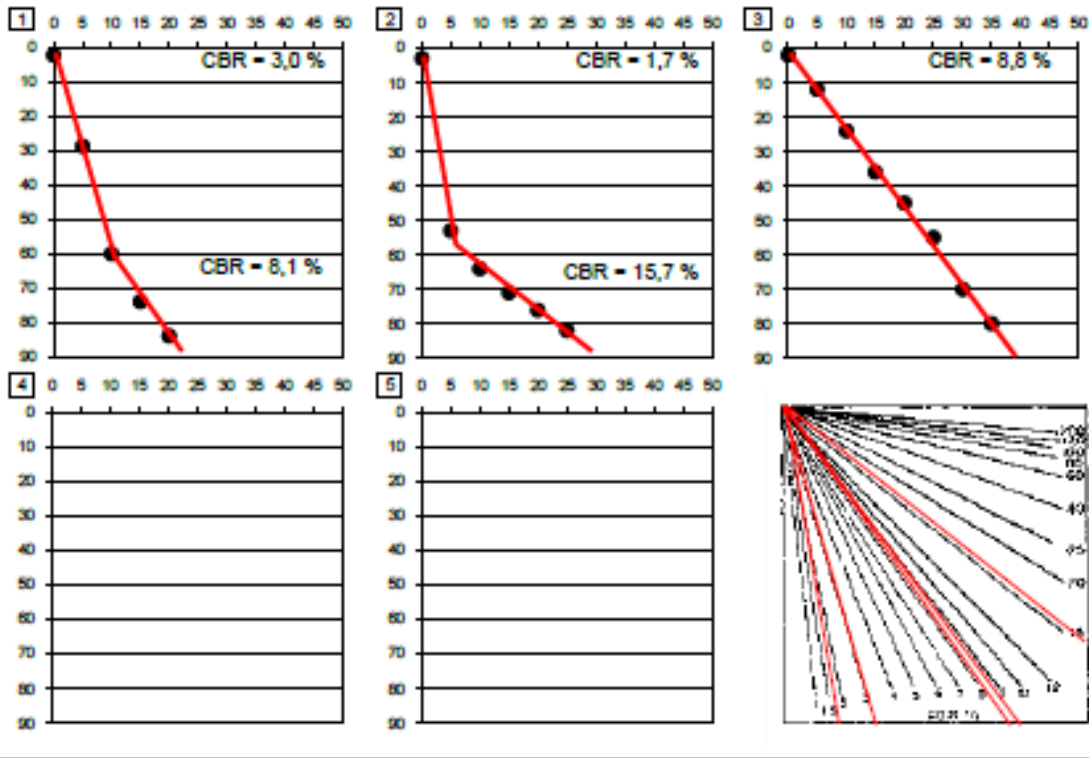




SCALA DYNAMIC CONE PENETROMETER TEST

PROJECT : MASTERPLAN PENGEMBANGAN BANDARA PROV. LAMPUNG By : Miswanto
 LOCATION : BEKRI - LAMPUNG Date : 14 November 2016
 CLIENT : BALITBANGDA Checked By : Dr. Ir. Lusmella Afriani, DEA

11				12				13											
OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT				OVERLYING PAVEMENT			
TYPE	t(cm)	*	xx1 2,54	TYPE	t(cm)	*	xx1 2,54	TYPE	t(cm)	*	xx1 2,54	TYPE	t(cm)	*	xx1 2,54	TYPE	t(cm)	*	xx1 2,54
60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38	60	100	1,61	63,38
STRUCTURAL NO. :1				STRUCTURAL NO. :2				STRUCTURAL NO. :3				STRUCTURAL NO. :4				STRUCTURAL NO. :5			
R	D	Δ D	SPP	R	D	Δ D	SPP	R	D	Δ D	SPP	R	D	Δ D	SPP	R	D	Δ D	SPP
0	2	0	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0				0			
5	28,6	26,6	5,32	5	53	50	10	5	12	10	2	5				5			
10	60	31,4	6,28	10	64	11	2,2	10	24	12	2,4	10				10			
15	74	14	2,8	15	71	7	1,4	15	36	12	2,4	15				15			
20	84	10	2	20	76	5	1	20	45	9	1,8	20				20			
25	92	8	1,6	25	82	6	1,2	25	55	10	2	25				25			
30				30	95	13	2,6	30	70	15	3	30				30			
35				35				35	80	10	2	35				35			
40				40				40	94	14	2,8	40				40			
45				45				45				45				45			



Analisis Data

a. Evaluasi Kapasitas Pelayanan Bandar Udara Radin Inten II Lampung

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. 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. Dari semua rute tersebut, lalu lintas udara yang cukup banyak frekwensi penerbangan dan penumpangnya adalah Jakarta dan Batam. Rute lainnya relatif masih belum banyak.

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.

Tahun	Passenger		Cargo (kg)	
	Arrival	Departure	Incoming	Outgoing
1998	22.577	222.000	75.938	8.936
1999	17.327	17.488	56.481	5.030
2000	12.315	19.652	71.171	3.002
2001	27.415	26.960	112.767	49.759
2002	34.361	36.410	153.680	49.759
2003	52.296	54.265	162.807	56.579
2004	86.384	87.783	196.953	46.336
2005	96.908	97.924	165.329	45.829
2006	166.306	168.787	324.525	65.026
2007	183.557	183.101	480.230	111.242
2008	209.577	206.509	585.441	122.630
2009	276.404	276.309	506.026	167.661
2010	367.871	364.264	730.544	308.570
2011	511.529	511.740	1.348.418	994.632
2012	607.192	619.097	1.901.677	903.303
2013	590.545	587.228	2.086.735	956.290

Tahun	Passenger		Cargo (kg)	
	Arrival	Departure	Incoming	Outgoing
2014	612.195	613.208	2.538.842	1.184.118

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

Demand yang diprediksi meliputi jumlah penumpang di masa mendatang. Prediksi dilakukan mengacu pada data penumpang (baik kedatangan maupun keberangkatan) tahun 2005 hingga 2014. Prediksi pertumbuhan penumpang mengikuti persamaan fungsi geometric, sehingga didapatkan hasil prediksi penumpang tahunan, penumpang dan kendaraan pada saat jam puncak pada tahun 2016-2036 dalam tabel berikut.

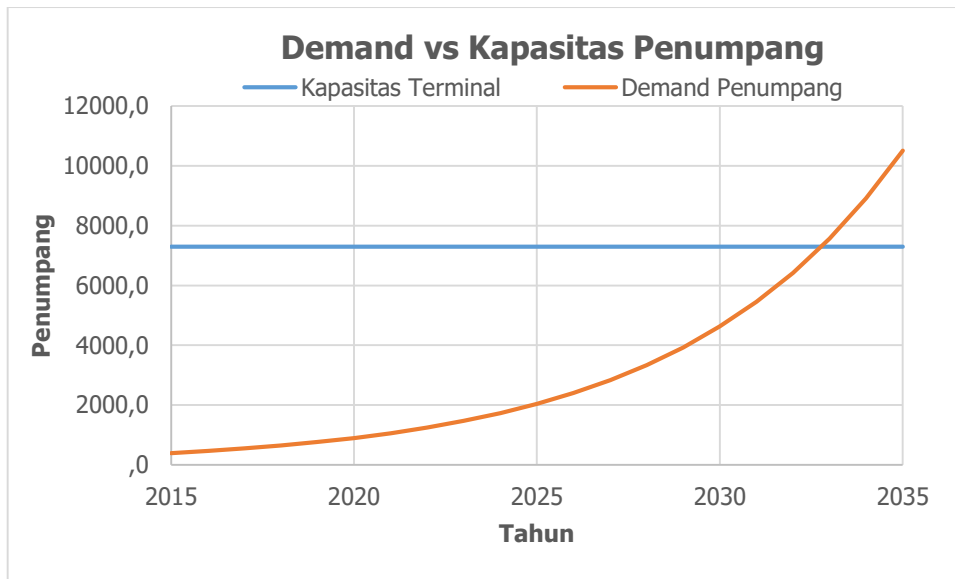
Tahun	Penumpang (orang/tahun)	Penumpang (orang/jam puncak)	Penumpang (smp/jam puncak)
2015	1.443.623	396	277
2016	1.700.715	466	326
2017	2.003.606	549	384
2018	2.360.457	647	453
2019	2.780.884	762	533
2020	3.276.217	898	628
2021	3.859.805	1.057	740
2022	4.547.379	1.246	872
2023	5.357.471	1.468	1.027
2024	6.311.921	1.729	1.211
2025	7.436.461	2.037	1.426
2026	8.761.410	2.400	1.680
2027	10.322.495	2.828	1.980
2028	12.161.814	3.332	2.332
2029	14.328.972	3.926	2.748
2030	16.882.420	4.625	3.238
2031	19.891.033	5.450	3.815
2032	23.435.971	6.421	4.495
2033	27.612.871	7.565	5.296
2034	32.534.427	8.914	6.239
2035	38.333.436	10.502	7.352

Prediksi Penumpang dan Kendaraan pada Tahun 2016-2036

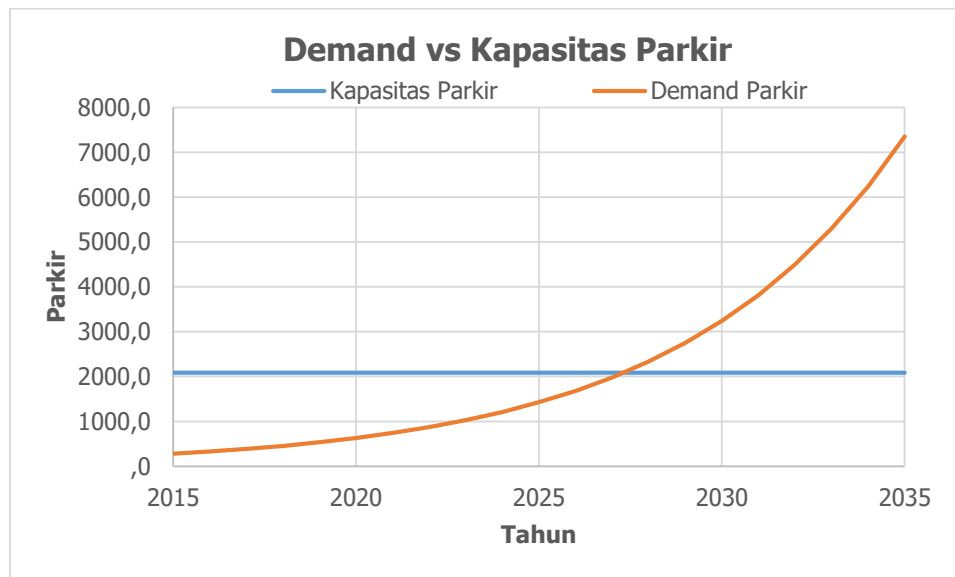
Dari analisis kapasitas dan demand yang telah dilakukan, maka dapat diplot pada grafik hubungan antara kapasitas (supply) dan demand sebagai berikut.

POLICY PAPER

Rencana Induk Pengembangan Bandar Udara Masa Depan Lampung



Grafik Demand-Kapasitas Terminal Penumpang



Grafik Demand-Kapasitas Parkir Bandara

Dari grafik terlihat bahwa fasilitas terminal penumpang akan mencapai limitnya pada tahun 2029, sedangkan untuk fasilitas parkir akan mencapai limit pada tahun 2027. Sehingga pengembangan/relokasi bandara perlu dilakukan sebelum tahun 2027.

b. Analisis Penentuan Lokasi Bandara Baru Lampung

Strategi pengembangan Bandara di Provinsi Lampung dilakukan melalui analisis spasial yang dilakukan pada Tahun 2015. Metode analisis tersebut dilakukan melalui pembobotan terhadap bandara eksisting dan tiga alternatif pengembangan bandara.

Hasil yang didapatkan dari analisis tersebut adalah bahwa untuk jangka pendek, perlu dilakukan evaluasi dan pengembangan Bandara Radin Inten II; Sedangkan untuk jangka menengah dan maupun jangka panjang, perlu mencari lokasi baru pengganti Bandara Radin Inten II Lampung Selatan.

1. Alternatif Pemilihan Lokasi Bandara Baru

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

- 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*.
- 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.
- 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.

2. 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

3. Skoring Alternatif Lokasi Bandar Udara Baru

Kriteria	Rejosari	Skor	Rejomulyo	Skor	Bekri	Skor
Kesesuaian dengan RTRW	Tidak sesuai	0	Tidak sesuai	0	Tidak sesuai	0
Potensi Pariwisata	Ada	1	Ada	1	Tidak ada	0
Pertanian, Perkebunan, dan Agroindustri	12%	0	12%	0	23%	1
Industri Pengolahan	-	0	-	0	15%	1
Perdagangan, hotel, dan restoran	-	0	-	0	15%	1
Pertumbuhan PDRB						
Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi	Terminal tipe A dan Stasiun KA	1	Tidak ada	0	Penataan Stasiun Bekri	1
Intermodalitas						
Jarak dari Bandara Radin Inten II	20 km	1	6 km	0	20 km	1
Akses Jalan Utama	Jalan Desa	0	Jalan Provinsi	1	Jalan Nasional	1

Kondisi Jalan Utama	Buruk	0	Baik	1	Baik	1
Akses Jalan Minor	Jalan Perkebunan	0	Jalan Provinsi	1	Jalan Perkebunan	0
Kondisi Jalan Minor	Baik	1	Baik	1	Rusak	0
Ketersediaan Lahan	Ada	1	Ada	1	Ada	1
Morfologi	Bergelombang	0	Datar	1	Bergelombang	0
Potensi Obstacle	Tidak Ada	0	Tidak Ada	0	Ada	1
TOTAL		5		7		9

Hasil skoring alternatif lokasi pengembangan bandara baru didapatkan:

- Alternatif 1 (Rejosari) = skor 5
- Alternatif 2 (Rejomulyo) = skor 7
- Alternatif 3 (Bekri) = skor 9

Berdasarkan pada hasil analisis tersebut, maka alternatif pengembangan bandar udara baru di Provinsi Lampung berada di Bekri, Lampung Tengah.

c. Analisis Rencana Pembangunan Bandara Baru Lampung

Pengembangan fasilitas di Bandar Udara Baru Lampung direncanakan berdasarkan hasil analisis proyeksi atau prakiraan lalu lintas udara, baik lalu lintas pesawat terbang dan pengguna yang memanfaatkan bandar udara. Hasil prediksi lalu lintas angkutan udara merupakan data pokok untuk perhitungan kapasitas dan analisa kebutuhan fasilitas yang ada.

Prakiraan permintaan jasa angkutan udara diperlukan dalam penyusunan rencana induk suatu bandar udara untuk menentukan kebutuhan fasilitas-fasilitas bandar udara termasuk besaran-besarannya. Hal utama yang diperkirakan adalah jumlah penumpang dan jumlah barang atau kargo jika ada. Mereka adalah pengguna utama atau pengguna akhir (*end-user*) suatu bandar udara. Berdasarkan jumlah penumpang dan jumlah kargo dapat ditentukan pesawat-pesawat yang digunakan, jumlah pergerakan pesawat pesawat kritis dan jumlah penumpang jam sibuk.

Jangka waktu prakiraan permintaan jasa angkutan udara untuk penyusunan rencana induk suatu bandar udara umumnya adalah 25 sampai 30 tahun dan ditinjau kembali setiap lima tahun.

1. Rencana Tahap Pelaksanaan Pembangunan

Dalam menentukan tahapan pembangunan hal-hal yang perlu diper-timbangkan adalah:

- Proyeksi lalu lintas di bandar udara untuk menentukan jenis fasilitas-fasilitas serta dimensi pada setiap pembangunan.
- Prakiraan dana yang dibutuhkan dan yang tersedia untuk pembangunan bandar udara seluruhnya dan untuk setiap tahap pembangunan.
- Menentukan jenis fasilitas yang mutlak dibangun sejak awal dan fasilitas yang dapat ditunda pembangunannya sampai tahap pembangunan tertentu.

Dalam perencanaan Rencana Induk Bandar Udara Baru Lampung, berdasarkan analisa prakiraan permintaan jasa angkutan udara maka direncanakan menjadi 2(dua) tahap pengembangan yaitu:

A. Tahap I (2022)

B. Tahap II (2032)

2. Kesesuaian Tahapan Fasilitas Dan Kebutuhan

Pengembangan fasilitas bandar udara diorientasikan pada pengembangan yang optimal yang didasarkan pada keterbatasan-keterbatasan yang ada, sehingga tidak perlu terjadi adanya penambahan fasilitas yang tidak diperlukan atau penggunaannya kurang optimal.

Tahapan pengembangan fasilitas berdasarkan kebutuhan adalah sebagai berikut:

a) Prakiraan Permintaan Jasa Angkutan Udara

Pada Tabel VIII.1 diperlihatkan tentang prakiraan permintaan jasa angkutan udara pada Bandar Udara Baru Lampung yang diprediksi sampai dengan tahun 2032.

Prakiraan Permintaan Jasa Angkutan Udara

NO.	KETERANGAN	TAHAP I	TAHAP II
		2022	2032
1.	Pergerakan Penumpang (Pnp)		
	a. Tahunan	4.547.379	23.435.971
	b. Harian	12.459	64.208
	c. Jam Sibuk	1.246	6.421
2.	Pergerakan Pesawat		
	a. Tahunan	6.552	8.112
	b. Harian	18	22
	c. Jam Sibuk	16	30

NO.	KETERANGAN	TAHAP I	TAHAP II
		2022	2032
3.	Jumlah Pesawat Jam Sibuk	3	4
4.	Pesawat Terbesar	B737-900	B747-400

Sumber: Analisa Konsultan, 2016

b) Prakiraan Kebutuhan Fasilitas Sisi Udara

Pada BAB IX diperlihatkan tentang kebutuhan fasilitas sisi udara dan tahapan pengembangannya.

c) Prakiraan Kebutuhan Fasilitas Sisi Darat

Pengembangan fasilitas sisi darat bandar udara adalah pengembangan yang berorientasi pada pemanfaatan lahan/tapak secara optimal dengan keterbatasan-keterbatasan yang dimiliki oleh tapak.

d) Prakiraan Kebutuhan Fasilitas Penunjang

Kebutuhan fasilitas penunjang mengikuti perkembangan fasilitas sisi udara dan sisi darat.

3. Tahapan Pembangunan Fasilitas Sisi Udara

Tahapan pembangunan fasilitas sisi udara terbagi menjadi 3 tahap lingkup pekerjaan, yaitu:

a) Lingkup Pekerjaan Tahap I

- Pengadaan lahan
 - Pembebasan lahan yang diperlukan dalam pengembangan
- Pekerjaan Persiapan
 - Penyiapan lahan
 - Pembersihan lahan untuk daerah perpanjangan runway.
 - Pembuatan direksi keet, base camp, pengadaan air bersih, pengadaan instalasi listrik, sarana komunikasi dan pembuatan jalan proyek.
- Pekerjaan Sipil Sisi Udara
 - Pekerjaan tanah seperti stripping, grading, galian dan timbunan.
 - Pekerjaan perkerasan: pembangunan runway sepanjang 3000 m x 45 m ke arah TH 13.
 - Pembuatan marka baru pada perpanjangan runway
 - Pembuatan RESA pada ujung TH 13.

- Pembuatan jalan GSE dan jalan inspeksi.
 - Pembuatan saluran drainase pada fasilitas sisi udara.
- b) Lingkup Pekerjaan Tahap II
- Pekerjaan Persiapan
 - Penyiapan lahan
 - Pembersihan lahan untuk daerah perpanjangan runway dan pelebaran apron.
 - Pembuatan direksi keet, base camp, pengadaan air bersih, pengadaan instalasi listrik, sarana komunikasi dan pembuatan jalan proyek.
 - Pekerjaan Sipil Sisi Udara
 - Pekerjaan tanah seperti stripping, grading, galian dan timbunan.
 - Pekerjaan pelapisan ulang (overlay) perkerasan yang sudah ada.
 - Pembuatan marka baru pada perpanjangan runway dan apron baru.
 - Pembuatan RESA pada ujung TH 13.
 - Pembuatan jalan GSE dan jalan inspeksi.
 - Pembuatan saluran drainase pada fasilitas sisi udara.
4. Tahapan Pembangunan Fasilitas Sisi Darat

Rencana pentahapan pembangunan fasilitas sisi darat Bandar Udara Lampung dibagi menjadi 3 tahap, yaitu:

a) Lingkup Pekerjaan Tahap I

Berikut ini adalah perencanaan pekerjaan yang perlu dilakukan pada tahap I yaitu:

- Pekerjaan Sipil Sisi Darat
 - Pembangunan infrastruktur berupa jalan masuk dan keluar masing-masing selebar 6 m beserta rambu dan markanya.
 - Pembangunan infrastruktur jalan ketiga zona sisi darat dan jalan di depan terminal beserta rambu dan markanya.
 - Pembangunan nodes berupa fountain yang berfungsi sebagai titik simpul pemisah jalan ke tiga zona sisi darat
 - Pembuatan pagar pembatas di sisi darat.
- Pekerjaan Fasilitas Sisi Darat

- ingkup kegiatan pembangunan tahap I dilaksanakan pada tahun sebelumnya (tahun 2021) adalah pekerjaan pematangan lahan untuk area sisi darat.
- Lingkup kegiatan pembangunan pada tahun 2022 adalah:
 - i. Pembangunan terminal penumpang yang mengakomodasi kebutuhan hingga sampai tahap II.
 - ii. Pembangunan sarana parkir kendaraan pribadi seperti mobil, motor dan taksi sampai pada tahap II
 - iii. Penyediaan lahan sampai tahap II untuk area parkir bus
 - iv. Pembangunan bangunan kantor bandara dan menara pengawas
 - v. Pembangunan rumah genset
 - vi. Pembangunan rumah pompa
 - vii. Pembangunan PKP-PK kategori V
 - viii. Pembangunan parkir GSE
- Lingkup kegiatan pembangunan pada tahun 2022 adalah:
 - i. Pembangunan rumah dinas
 - ii. Pembangunan pos jaga
 - iii. Pembangunan pinyu tol kawasan
 - iv. Pembangunan fasilitas umum sebagai penunjang area rumah dinas karyawan

b) Lingkup Pekerjaan Tahap II

Berikut ini adalah perencanaan pekerjaan yang perlu dilakukan pada tahap II yaitu:

- Pekerjaan Fasilitas Sisi Darat
 - Lingkup kegiatan pembangunan pada tahap II dilaksanakan pada tahun sebelumnya (tahun 2031) adalah:
 - i. Pembangunan terminal penumpang yang mengakomodasi kebutuhan hingga sampai tahap II
 - ii. Penyediaan lahan bagi terminal VIP sampai tahap II
 - iii. Pembangunan sarana parkir kendaraan pribadi seperti mobil, motor dan taksi sampai pada tahap II

- iv. Pembangunan kantor dan taman meteorologi
 - v. Pembangunan bengkel
 - vi. Pembangunan bak sampah
 - vii. Pembangunan kantor keamanan
- Lingkup kegiatan pembangunan pada tahun 2033 adalah pembangunan kantin karyawan

Analisa Kebutuhan Fasilitas Bandara

a. Analisa Kapasitas dan Kebutuhan Fasilitas Sisi Udara

Fasilitas sisi udara, baik konfigurasi maupun dimensinya, direncanakan berdasarkan pada kebutuhan pelayanan pesawat udara terbesar yang dilayani dan volume lalu lintas pergerakan pesawat udara dari waktu ke waktu.

Fasilitas sisi udara dibatasi terhadap Landas pacu (*runway*), penghubung Landas pacu (*taxiway*), tempat parkir pesawat (*apron*), *runway strip* dan daya dukung perkerasan *runway*, *taxiway* dan *apron*. Kapasitas sisi udara merupakan bagian penting dari perencanaan desain masterplan. Analisis yang dilakukan terhadap fasilitas sisi udara yang mampu mengakomodir jumlah pergerakan pesawat, berdasarkan hasil proyeksi lalu lintas angkutan udara pada masa yang akan datang.

Kapasitas bandar udara dipengaruhi oleh beberapa hal diantaranya jumlah kapasitas pergerakan pesawat di *runway*, *taxiway* dan juga jumlah pesawat yang mampu dilayani oleh *apron*. Dari besaran-besaran kapasitas tersebut kemudian akan didapatkan batasan nilai kapasitas terendah yang menjadi penentuan kemampuan dari layanan bandar udara tersebut.

Hasil analisis kapasitas bandar udara yang diperoleh sangat penting bagi analisis pembangunan fasilitas selanjutnya, yakni dengan membandingkan besaran kapasitas tersebut dengan hasil peramalan kebutuhan fasilitas yang didasarkan pada hasil peramalan lalu lintas angkutan udara yang akan datang.

Berikut ini adalah hasil dari analisa kebutuhan fasilitas Bandara Baru Lampung dari sisi udara:

No.	ITEM		TAHAPAN PENGEMBANGAN	
			TAHAP I 2015-2022	TAHAP II (Ultimate) 2022-2032
1	Pesawat Terbesar		B-737-900	B-747-400
2	Rute Terjauh		Lampung - Surakarta	Lampung - Yogyakarta
3	Aerodrome Reference Code		4C	4D
4	Kategori Operasional <i>Runway</i> Operasi <i>Runway</i> 13-31		Non-Instrument	Non-Instrument
5	Dimensi <i>Runway</i> Operasi <i>Runway</i> 13-31		3.000 m x 45 m	3.000 m x 45 m
6	Dimensi <i>Runway</i> Strip Operasi <i>Runway</i> 13-31		3.120 m x 150 m	3.120 m x 150 m
7	Stopway			
	<i>Runway</i> 13		100 m x 60 m	100 m x 60 m
	<i>Runway</i> 31		100 m x 60 m	100 m x 60 m
8	RESA			
	<i>Runway</i> 13		90 m x 90 m	90 m x 90 m
	<i>Runway</i> 31		90 m x 90 m	90 m x 90 m
9	Turning Area			
	<i>Runway</i> 13		120 m x 100 m	120 m x 100 m
	<i>Runway</i> 31		120 m x 100 m	120 m x 100 m
10	TORA			
	<i>Runway</i> 13		3000 m	3000 m
	<i>Runway</i> 31		3000 m	3000 m
11	LDA			
	<i>Runway</i> 13		3000 m	3000 m
	<i>Runway</i> 31		3000 m	3000 m
12	ASDA			
	<i>Runway</i> 13		2920 m	2920 m
	<i>Runway</i> 31		2920 m	2920 m
13	TODA			
	<i>Runway</i> 13		3240 m	3240 m
	<i>Runway</i> 31		3240 m	3240 m
14	<i>Taxiways</i>	Perpendicular	1	1
		Dimensi A	192 m x 18 m	177 m x 23 m
		Dimensi B	192 m x 18 m	177 m x 23 m
15	<i>Apron</i>	Jenis Pesawat:		
		ATR 72	3	3
		B737-900	28	32
		B747-400	0	9

No.	ITEM		TAHAPAN PENGEMBANGAN	
			TAHAP I 2015-2022	TAHAP II (Ultimate) 2022-2032
16	PCN	Runway 13-31	30/F/C/Y/T	
		Taxiway A	30/F/C/Y/T	
		Apron A	30/F/C/Y/T	
17	Alat Bantu Pendaratan	Runway 13	PAPI, Marka, Threshold light, Runway Light	PAPI, Marka, Threshold light, Runway Light
		Runway 31	PAPI, Marka, Threshold light, Runway Light	PAPI, Marka, Threshold light, Runway Light
18	Fasilitas Komunikasi Penerbangan		SSB, VHF A/G, AFTN PABX, Tower Set	SSB, VHF A/G, AFTN PABX, Tower Set
19	Fasilitas PLLU		ADC	ADC
20	Alat Bantu Navigasi Udara		NDB, DVOR/DME	NDB, DVOR/DME
21	Kategori PKP-PK		Kategori VI	Kategori VI

b. Analisa Kebutuhan Fasilitas Sisi Darat

1. Zona Fasilitas Publik

Yaitu zona dengan tingkat aksesibilitas tinggi yang terbuka untuk umum dengan tingkat keamanan yang tidak ketat yang menampung kegiatan utama bandar udara, fasilitas yang terdapat di zona publik adalah:

- Bangunan Terminal Penumpang

Untuk perhitungan bandar udara kali ini konsultan memakai hasil perhitungan luas terminal yang terbesar yaitu berdasarkan SKEP/347/XII/1999, pembangunan terminal dilaksanakan dalam tiga tahap sesuai kenaikan kelas pesawat pada tahap I (tahun 2022) menggunakan kelas pesawat B737-300, tahap II (tahun 2032) menggunakan kelas pesawat B747-400. Maka luas terminal penumpang pada tahap I adalah 14.577 m², tahap II adalah 122.877 m²

- Bangunan Terminal VIP (*Very Important Person*)

Total luas Terminal VIP adalah 147,48 m², ditambah sirkulasi 20% adalah 176,97 m² (dibulatkan menjadi 177 m²) dengan KDB 40%, maka total luas kebutuhan lahan untuk bangunan operasional adalah 442,5 m².

- Lahan Parkir

Dari hasil tabel perhitungan besaran untuk lahan parkir sampai pada tahap II (tahun 2032) adalah:

- Parkir mobil : 183.790 m²
- Parkir motor : 18.904 m²
- Parkir Bus : 26.256 m²
- Parkir taksi : 55.137 m²

Luas total untuk lahan parkir setelah ditambah sirkulasi 100% adalah 568.175 m²

2. Zona Fasilitas Teknis

Yaitu zona dengan tingkat aksesibilitas tinggi dan tingkat keamanan yang tinggi (restricted area) yang mengakomodasikan kegiatan fasilitas-fasilitas teknis operasional bandar udara dan berbatasan langsung dengan sisi udara, fasilitas yang terdapat di zona teknis adalah:

- Bangunan Operasional

Standar luas ruang kerja 8 m² per orang (SKEP 347/XII/99)

- Hall/lobi asumsi 30 m²
- Ruang Kepala ATC sebesar 10 m² (standart Neufert, 1 set meja kursi tamu dikurangi menjadi 2 orang)
- Ruang Staff ATC asumsi jumlah pegawai 6 orang, standar luas ruang kerja 8 m² /orang maka luasan yang dibutuhkan 48 m²
- Ruang kepala teknisi (jabatan fungsional) sebesar 10 m² (standart Neufert, 1 set meja kursi tamu dikurangi menjadi 2 orang)
- Ruang staff kespen jumlah pegawai 3 orang, standar luas ruang kerja 8 m² /orang maka luasan yang dibutuhkan 24 m²
- Ruang staff telnav jumlah pegawai 3 orang, standar luas ruang kerja 8 m² /orang maka luasan yang dibutuhkan 24 m²
- Ruang staff listrik jumlah pegawai 3 orang, standar luas ruang kerja 8 m² /orang maka luasan yang dibutuhkan 24 m²
- Ruang Staff bangunan dan landasan jumlah pegawai 3 orang, standar luas ruang kerja 8 m² /orang maka luasan yang dibutuhkan 24 m²

- Ruang fasilitas AAB/Kend jumlah pegawai 2 orang, luas ruang kerja kerja 8 m² /orang maka luasan yang dibutuhkan 16 m²
 - Ruang fasilitas terminal/penerangan jumlah pegawai 2 orang, luas ruang kerja kerja 8 m² /orang maka luasan yang dibutuhkan 16 m²
 - Ruang fasilitas higienis/sanitasi jumlah pegawai 2 orang, luas ruang kerja kerja 8 m² /orang maka luasan yang dibutuhkan 16 m²
 - Ruang Rapat. Dengan asumsi untuk menampung 20 orang, dengan standar orang duduk 0,866 m²/orang + meja rapat asumsi 20 m² adalah 37,32 m² (dibulatkan menjadi 37 m²)
 - Ruang arsip berfungsi sebagai tempat penyimpanan data-data kebandarudaraan asumsi luas ruang arsip 9 m²
 - Ruang Peralatan/Gudang asumsi sebesar 4 m²
 - Standar luas pantry menurut data arsitek adalah 9 m²
 - Musholla
 - Toilet
- Bangunan Administrasi
- Total luas bangunan administrasi adalah 174 m² ditambah sirkulasi 20% adalah 208,8 m², dengan KDB 40%, sudah termasuk area parkir, maka total luas kebutuhan lahan untuk bangunan operasional adalah 522 m².
- Menara Pengawas
- Menara yang direncanakan berjumlah 4 lantai, maka luasnya adalah 123 m² yang terdiri dari lobi/ruang tunggu, ruang lift, ruang tangga, ruang kontrol dan servis, dengan KDB 40% maka besarnya adalah 307,5 m².
- Bangunan Genset (Power Supply House)
- Seluruh total luas bangunan adalah 120 m² ditambah sirkulasi 20% adalah 144 m², dengan KDB 40%, sudah termasuk area parkir, maka total luas kebutuhan lahan untuk bangunan operasional adalah 360 m²
- Stasiun PKP-PK
- Total luas bangunan PKP-PK sampai pada tahap II (tahun 2032) adalah 365,1 m² ditambah sirkulasi 20% adalah 438,12 m² (dibulatkan menjadi 438 m²).

- Klinik Kesehatan
Total luas bangunan P3K adalah 107 m² ditambah sirkulasi 20% adalah 128,4 m² dengan KDB 40% maka luas lahannya menjadi 321 m².
- *Ground Support Equipment (GSE) Park*
kebutuhan parkir GSE sampai tahap II untuk melayani pesawat sekelas B-737-900, yang terletak didekat apron adalah 200 m², dengan jenis kendaraan GSE: *water browser, catering truck, lavatory truck, towing tractor, ground power unit, container dolly, owing tug, belt loader* dan *truck mounted passenger step*.
- Bangunan Suplai Air Bersih (*Water Supply Building*)
Terdiri atas ruang pompa dan bak penampungan air bersih, dengan dimensi total 5 m x 10 m. Berdasarkan perhitungan di atas, maka:
Total luas *Water Supply Building* adalah 50 m² dengan KDB 40%, maka luas lahan kebutuhan menjadi 125 m².
- Bangunan Meteorologi
Total luas kantor meteorologi adalah 125 m² ditambah sirkulasi 20% adalah 150 m² dengan KDB 40% maka luas lahan yang dibutuhkan adalah 375 m².
- Taman Meteo
Fungsi taman meteo adalah tempat untuk meletakkan alat pengamatan cuaca tersebut. Asumsi lahan berukuran 30 m x 30 m dan harus bebas dari segala bentuk halangan/bangunan dengan jarak bebas minimal 10 kali tinggi peralatan pengamatan cuaca yang tertinggi.
- Bengkel (*Workshop Building*)
Total luas Workshop Building adalah 172 m² ditambah sirkulasi 20% adalah 206,4 m² dengan KDB 40%, maka total luas lahan kebutuhan menjadi 516 m².
- Bak Pembakaran Sampah
Bangunan ini berupa incinerator untuk membakar sampah. Kebutuhan incinerator tergantung dari perhitungan mekanikal. Jika sampah belum perlu incinerator, maka disediakan area untuk pembakaran sampah.
Fasilitas ini digunakan untuk membakar sampah yang dihasilkan bandara. Luas lahan yang diperlukan adalah 400 m². Berdasarkan perhitungan di atas, maka

luas bak pembakaran sampah adalah 400 m². Dengan tambahan luasan 200% sebagai buffer, maka luas lahan kebutuhan menjadi 1200 m².

- Kantor Keamanan

Total luas bangunan kantor keamanan adalah 75,7 m² ditambah sirkulasi 20% adalah 90,84 m² dengan KDB 40% maka luas lahan yang dibutuhkan adalah 227,1 m².

- Kantin Karyawan

Total luas kantin adalah 54 m² ditambah sirkulasi 20% adalah 64,8 m² dengan KDB 40% maka luas lahan yang dibutuhkan adalah 162 m².

3. Zona Fasilitas Penunjang

- Terminal dan Parkir Kargo

Luas gudang kargo sampai pada tahap II adalah 1764,4 m² maka,

12 truck biasa dengan dimensi 75 m² = 900 m²

5 mobil staff (pribadi) 35 m² = 175 m²

Luasan parkir adalah 935 m² dengan sirkulasi 100% maka luas parkir terminal kargo adalah 1.870 m²

- Fasilitas Ibadan (Mushalla)

Total mushalla adalah 76,8 m² ditambah sirkulasi 20% adalah 92,16 m² (dibulatkan menjadi 92 m²) dengan KDB 40% maka luas lahannya menjadi 230 m².

- Pos Jaga

Pos jaga ini diletakkan pada area tertentu untuk menjaga privasi dan keamanan zona bandara. Dibutuhkan 3 unit pos jaga yang diletakkan di tiga zona, yaitu zona area teknis, zona area penunjang dan rumah dinas, asumsi luas pos jaga adalah 4 m²/unit. Maka total luas pos jaga keseluruhan adalah 12 m².

Konsep zonasi wilayah darat Bandara Baru dapat dilihat pada gambar di bawah ini:

Ke arah jalan utama

Jalur akses baru ke kawasan bandara yang dihubungkan ke jalan provinsi Pontianak - Singkawang

Perletakkan zona sisi darat berada di tengah *runway* agar dapat melayani secara maksimal dari kedua arah *runway*

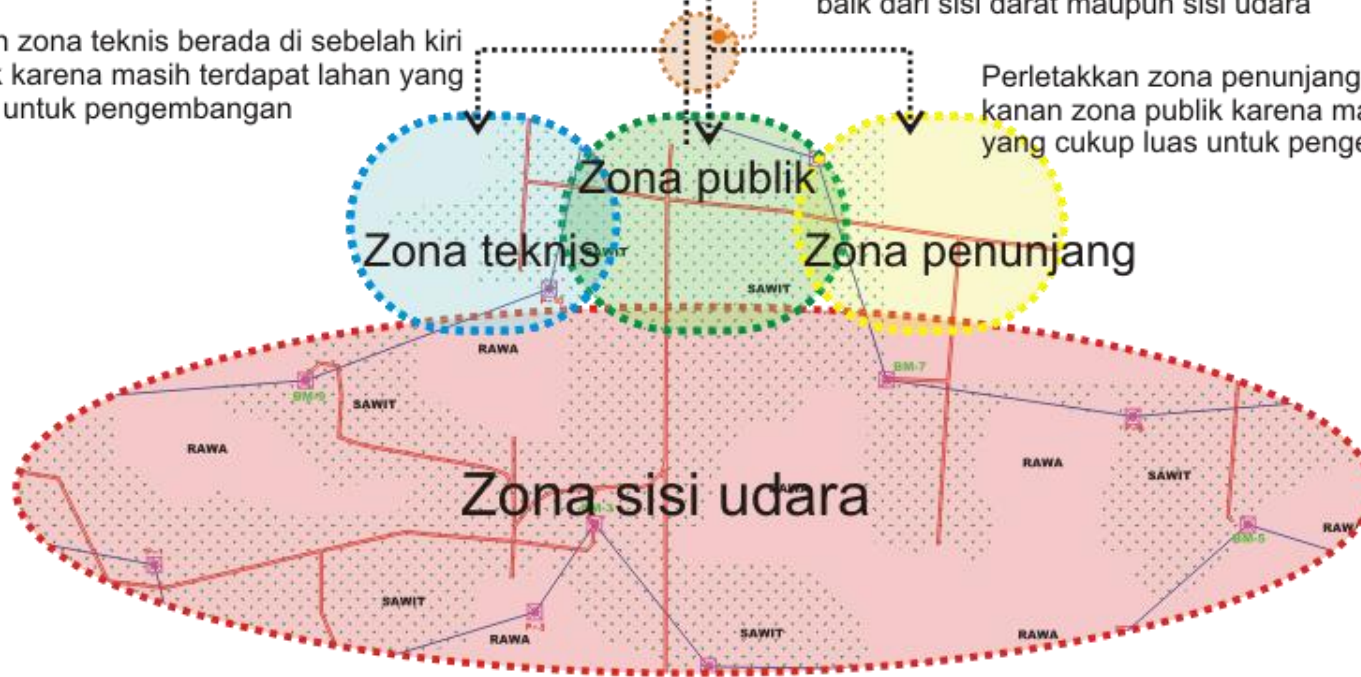
Perletakkan zona teknis berada di sebelah kiri zona publik karena masih terdapat lahan yang cukup luas untuk pengembangan

Terdapat pemisahan jalur sirkulasi kendaraan agar tidak terjadi penumpukan kendaraan demi kemudahan sirkulasi kawasan

Nodes yang berfungsi sebagai simpul pemisah jalur sirkulasi ke tiga zona sisi darat

Perletakkan zona teknis berada ditengah agar dapat melayani kebutuhan penumpang berupa kemudahan sirkulasi baik dari sisi darat maupun sisi udara

Perletakkan zona penunjang berada di sebelah kanan zona publik karena masih terdapat lahan yang cukup luas untuk pengembangan



Strategi dan Kebijakan

a. Strategi Pembangunan Bandar Udara

1. Kebijakan Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Lampung

- Rencana Tata Ruang Nasional atau RTRWN merupakan acuan bagi tinjauan kebijakan penataan ruang dan sistem transportasi secara nasional. Di dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional yang tertuang dalam pola pengembangan sistem transportasi di wilayah Provinsi Lampung lebih dititik beratkan pada upaya:
- Menyediakan prasarana dan sarana transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi serta memenuhi standar nasional dan internasional;
- Meningkatkan daya saing industri jasa transportasi nasional di pasar global sehingga dapat memberikan nilai tambah;
- Memberdayakan masyarakat, dunia usaha dan pemerintah dalam rangka penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien;
- Meningkatkan peran transportasi dalam mempercepat laju pertumbuhan pembangunan nasional;
- Memperkuat posisi untuk memperjuangkan kepentingan negara dan bangsa dalam pergaulan dan percaturan internasional.

2. Kebijakan Pengembangan Transportasi

- Pengembangan sistem transportasi di wilayah Provinsi Lampung, selain meningkatkan sarana dan prasarana juga membuka jalur-jalur transportasi yang bertujuan:
 - Peningkatan kualitas Perencanaan Pembangunan Prasarana Transportasi;
 - Peningkatan Pembangunan dan Pemeliharaan Prasarana dan Sarana Transportasi;
 - Peningkatan Jaringan Pelayanan Transportasi untuk melayani Wilayah Pedalaman, Daerah terpencil, Perbatasan, Kawasan cepat tumbuh, atau Pusat-pusat Pengembangan;
 - Peningkatan akses ke lokasi industri dan distribusi dalam rangka mendukung sektor industri, pertanian, perdagangan dan pariwisata;
 - Peningkatan keselamatan penyelenggara Transportasi;

- Peningkatan kualitas pelayanan jasa Transportasi;
 - Peningkatan peran BUMN, BUMD, Swasta dan Koperasi dalam penyediaan dan pengoperasian sarana transportasi;
 - Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia.
- Pengembangan sistem transportasi udara di wilayah Provinsi Lampung adalah:
Prasarana sistem transportasi udara menjadi prioritas pengembangan transportasi di Provinsi Lampung. Sistem transportasi udara memiliki peranan alternatif sarana transportasi setelah transportasi darat dan laut dalam mengakses wilayah Provinsi Lampung. Pengembangan beberapa Bandar udara di wilayah Provinsi Lampung adalah dikembangkan dan ditingkatkan kualitas bandar udara yang lebih baik, sehingga dapat melayani penerbangan secara rutin. Pembangunan Bandar udara baru Provinsi Lampung diharapkan dapat mampu memberikan pelayanan dalam rangka mendukung pengembangan wilayah Provinsi Lampung maupun sebagai jembatan untuk mencapai daerah-daerah lain.