

**DAMPAK RENCANA OPERASI PANGKALAN UDARA GATOT
SUBROTO WAY KANAN MENJADI BANDAR UDARA KOMERSIL
DITINJAU DARI ASPEK SPASIAL**

(Tesis)

Oleh

**ZULMAN HARIDAN
NPM 1820051004**



**PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PASCASARJANA
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

ABSTRAK

DAMPAK RENCANA OPERASI PANGKALAN UDARA GATOT SUBROTO WAY KANAN MENJADI BANDAR UDARA KOMERSIL DITINJAU DARI ASPEK SPASIAL

Oleh

ZULMAN HARIDAN

Bandar udara memiliki peran sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah. Salah satu isu penentuan tujuan perencanaan Kabupaten Way Kanan dalam RTRW adalah peluang pendayagunaan Pangkalan Udara TNI Angkatan Darat Gatot Subroto sebagai bandara komersial untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas yang cepat, nyaman, dan ekonomis. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui strategi pengembangan kawasan Bandar Udara Gatot Subroto di Kabupaten Way Kanan, Provinsi Lampung dalam mendukung pembangunan dan pengembangan wilayah serta pertumbuhan ekonomi wilayah berdasarkan kondisi fisik dan lingkungannya. Metode penelitian yang digunakan yaitu analisis deskriptif kuantitatif dengan alat analisis Satuan Kemampuan Lahan (SKL) untuk mengetahui karakteristik lahan agar pemanfaatan lahan dapat dilakukan secara optimal dengan tetap memperhatikan keseimbangan ekosistem dan analisis SWOT serta QSPM untuk menentukan strategi pengembangan Kawasan Bandara Gatot Subroto. Hasil analisis SKL menyimpulkan terdapat tiga klasifikasi kemampuan lahan di kawasan tersebut dengan persentasi terbesar yaitu 86,28% kemampuan lahan baik. Kemudian strategi dalam pengembangan Bandara Gatot Subroto dapat dilakukan melalui (1) Penguatan peran dan fungsi Bandara Gatot Subroto dalam mendukung integrasi antar moda transportasi dan konektivitas antar masyarakat sekitar dan daerah sekitarnya serta kegiatan strategis dan perekonomian daerah; (2) Pemeliharaan dan peningkatan manajemen operasional serta perlu dilakukan program-program dan kerja sama terkait pemasaran Bandara Gatot Subroto sebagai salah satu bandara perintis yang membantu pelayanan transportasi Kabupaten Way Kanan dan sekitarnya guna mendukung perkembangan dan arahan serta konektivitas daerah; dan (3) Penguatan peran dan fungsi Kabupaten Way Kanan dan integrasi pengembangan kegiatan strategis sebagai daya tarik untuk meningkatkan demand dari Bandara Gatot Subroto.

Kata kunci: bandar udara; kesesuaian lahan; strategi pengembangan wilayah

ABSTRACT

IMPACT OF THE PLANNED OPERATION OF GATOT SUBROTO WAY KANAN AIR BASE TO BECOME A COMMERCIAL AIRPORT FROM THE SPATIAL ASPECT

By

ZULMAN HARIDAN

Airports have a role as a gateway for economic activity in an effort to distribute development, growth and economic stability as well as harmonize national development and regional development. One of the issues in determining the planning objectives of Way Kanan Regency in the RTRW is the opportunity to utilize Gatot Subroto Air Base as a commercial airport to accommodate the needs of fast, comfortable, and economical mobility. This study aims to determine the strategy for developing the Gatot Subroto Airport area, Way Kanan Regency, Lampung Province in supporting regional development and development as well as regional economic growth based on physical and environmental conditions. The research method used is descriptive quantitative analysis with the Land Capability Unit (SKL) analysis tool to determine the characteristics of the land so that land use can be carried out optimally while taking into account the balance of the ecosystem and SWOT analysis and QSPM to determine the strategy for developing Gatot Subroto Airport Area. The results of the SKL analysis concluded that there were three classifications of land capability in the area with the largest percentage being 86.28% of good land capability. Then the strategy for developing Gatot Subroto Airport can be done through (1) Strengthening the role and function of Gatot Subroto Airport in supporting the integration of transportation modes and connectivity between the surrounding community and the surrounding area as well as strategic and regional economic activities; (2) Maintenance and improvement of operational management as well as programs and cooperation related to the marketing of Gatot Subroto Airport as one of the pioneer airports that assists transportation services in Way Kanan Regency and its surroundings to support development and direction and regional connectivity; and (3) Strengthening the role and function of Way Kanan Regency and integrating the development of strategic activities as an attraction to increase demand from Gatot Subroto Airport.

Keywords: airport; land suitability; regional development strategy

**DAMPAK RENCANA OPERASI PANGKALAN UDARA GATOT
SUBROTO WAY KANAN MENJADI BANDAR UDARA KOMERSIL
DITINJAU DARI ASPEK SPASIAL**

**Oleh
ZULMAN HARIDAN**

**Tesis
Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

**Pada
Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota
Pascasarjana Universitas Lampung**



**PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PASCASARJANA
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

Judul Tesis : DAMPAK RENCANA OPERASI PANGKALAN UDARA GATOT SUBROTO WAY KANAN MENJADI BANDAR UDARA KOMERSIL DITINJAU DARI ASPEK SPASIAL

Nama Mahasiswa : *Zulman Haridan*

Nomor Pokok Mahasiswa : 1820051004

Program Studi : Magister Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas : Pascasarjana Multidisiplin

MENYETUJUI

1. **Komisi Pembimbing**

[Signature]
Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T, M.T.
NIP 197410042000032002

[Signature]
Dr. Ir. Muhammad Irfan Affandi, M.Si.
NIP 196407241989021002

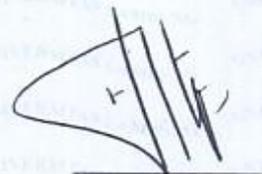
2. **Ketua Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas Lampung**

[Signature]
Dr. Ir. Muhammad Irfan Affandi, M.Si.
NIP 196407241989021002

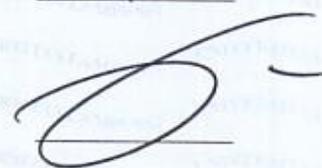
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

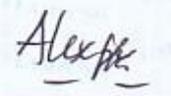
Ketua : Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T.



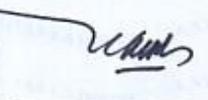
Sekretaris : Dr. Ir. Muhammad Irfan Affandi, M.Si.



Penguji
Bukan Pembimbing : Dr. Eng. Ir. Aleksander Purba, S.T.,
M.T., IPM., ASEAN Eng.

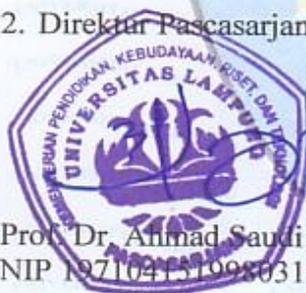


Anggota : Dr. Bambang Utoyo Sutiyoso, M.Si.



2. Direktur Pascasarjana Universitas Lampung

Prof. Dr. Ahmad Saadi Samosir, S.T., M.T.
NIP 197104151998031005



Tanggal Lulus Ujian Tesis : 20 Juni 2022

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Tesis dengan judul: **“DAMPAK RENCANA OPERASI PANGKALAN UDARA GATOT SUBROTO WAY KANAN MENJADI BANDAR UDARA KOMERSIL DITINJAU DARI ASPEK SPASIAL”** adalah karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan atas karya penulis lain dengan cara yang tidak sesuai dengan etika ilmiah yang berlaku dalam masyarakat akademik atau yang disebut plagiarisme.
2. Hak intelektual atas karya ini diserahkan sepenuhnya kepada Universitas Lampung.

Atas pernyataan ini, apabila di kemudian hari ternyata ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dan sanksi yang diberikan kepada saya, saya bersedia dan sanggup dituntut sesuai dengan hukum yang berlaku.

Bandarlampung, Juli 2022



ZULMAN HARIDAN
NPM. 1820051004

RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Desa Bakhu, Kecamatan Batu Ketulis, Kabupaten Lampung Barat pada tanggal 7 September 1984, sebagai anak pertama dari tiga bersaudara, putra dari Bapak Djauhari dan Ibu Zuarni. Tempat menyelesaikan pendidikan di Taman Kanak-Kanak (TK) Darma Wanita Bakhu Lampung Barat pada tahun 1990, Sekolah Dasar (SD) N 2 Bakhu pada tahun 1996, Sekolah Menengah Pertama (SMP) N 1 Liwa Lampung Barat pada tahun 1999, Sekolah Menengah Atas (SMA) Muhammadiyah 2 Palembang pada tahun 2002.

Tahun 2002, penulis terdaftar sebagai Mahasiswa Strata satu (S1) di Jurusan Fisika Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam Universitas Sriwijaya tetapi tidak dilanjutkan. Pada tahun 2003 terdaftar sebagai Mahasiswa Strata satu (S1) di Program Studi Teknik Arsitektur Universitas Sriwijaya dan lulus pada tahun 2008. Pada tahun 2018 penulis terdaftar sebagai Mahasiswa Strata dua (S2) di Magister Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Lampung. Penulis sebagai mahasiswa Pascasarjana Universitas Lampung juga bekerja sebagai ASN di Pemerintah Kabupaten Way Kanan sejak tahun 2009 s.d. tahun 2020. Sejak tahun 2020 s.d. sekarang mengabdikan sebagai ASN di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (KemenPUPR) Direktorat Jenderal Perumahan Satuan Kerja Penyediaan Perumahan Provinsi Lampung, Balai Pelaksana Penyediaan Perumahan Sumatera V.

PERSEMBAHAN

Istriku tercinta "Annisa Yukatania"

Anak-anak Ayah:

M. Abinaya Athalla Haridan

M. Azzam Syahzani Haridan

M. Alghani Mansa Haridan

**Teruntuk Emak, Mama, Ayah dan Papa,
tanda bakti, hormat, dan rasa terima kasih tak terhingga
kupersembahkan tesis ini sebagai wujud cinta, kasih, dan ketulusan
serta segala dukungan.**

**Kepada Adik-adik Tersayang,
terima kasih atas dukungan dan doa.**

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan sebesar-besarnya kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat, hidayah, dan anugerah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan judul ***“Dampak Rencana Operasi Pangkalan Udara Gatot Subroto Way Kanan Menjadi Bandar Udara Komersil Ditinjau Dari Aspek Spasial”*** sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Pascasarjana Multidisiplin, Universitas Lampung.

Penulis menyadari bahwa tesis ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan, dan nasihat dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih setulus-tulusnya kepada:

1. Prof. Dr. Karomani, M.Si., selaku Rektor Universitas Lampung;
2. Prof. Dr. Ir. Ahmad Saudi Samosir, S.T., M.T., selaku Direktur Pascasarjana Universitas Lampung;
3. Dr. Ir. Muhammad Irfan Affandi, M.Si., selaku Ketua Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota sekaligus pembimbing kedua atas arahan, bimbingan, ketulusan hati, kesabaran, nasihat, motivasi dan ilmu yang telah diberikan kepada penulis selama proses penyelesaian tesis;
4. Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T., selaku pembimbing utama atas waktu, saran, nasihat, bimbingan, dan ilmu yang bermanfaat kepada penulis selama proses penyelesaian tesis;
5. Dr. Ir. Eng. Aleksander Purba, S.T., M.T., IPM., ASEAN Eng., selaku penguji utama dalam memberikan arahan, bimbingan, saran dan masukan kepada penulis untuk proses penyempurnaan tesis;
6. Dr. Bambang Utoyo Sutiyoso, M.Si., selaku penguji kedua atas saran dan masukan untuk proses penyempurnaan tesis;

7. Dr. Ir. Citra Persada, M.Sc., selaku pembimbing akademik atas bimbingan selama perkuliahan;
8. Almarhum Dr. Ir. Sudarma Wijaya, M.S., atas kesempatan dan ilmu yang telah diberikan, jasmu abadi Bapak;
9. Seluruh dosen pengajar dan staf administrasi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Lampung (Bu Evi dan Mas Heri) atas ilmu dan bantuan dalam proses pembelajaran dan penyelesaian akademik;
10. Teristimewa Istri tercinta Annisa Yukatania dan anak-anakku serta Ayah, Emak, Papa, Mama, adik-adikku yang senantiasa mendoakan, memberikan nasihat, dan dukungan, bantuan, motivasi serta segala kebaikan dan kasih sayang yang tak pernah putus, sehingga meningkatkan motivasi bagi penulis;
11. Ir. Kussarwono, M.T., selaku Asisten Perekonomian dan Pembangunan Sekretariat Daerah Kabupaten Way Kanan atas kata-kata motivasinya “Pendidikan adalah Investasi jangka Panjang”;
12. Letkol CPN Muhammad Shahrir, selaku Komandan Pangkalan Udara TNI AD Gatot Soebroto Way Kanan, beserta penjaga tower ATC Gatot Soebroto, Mas Tri dan Mas Riza, terimakasih atas izin menerbangkan drone, sungguh pengalaman tak terlupakan;
13. Andrianus Mooy, Kasatpel Bandar Udara Gatot Soebroto, atas izin menginjakkan kaki di ruang terminal bandara, semoga Bandara Gatsoe semakin ramai;
14. Ir. Heriyanto, S.T., M.T., Kasatker Penyediaan Perumahan Provinsi Lampung, Ir. Rangi Liwitiara, S.T., PPK Rumah Swadaya dan RUK, dan Erwin Feriyanto, S.T., M.T., PPK Rumah Susun dan Rumah Khusus, beserta seluruh staff Satker PnP Lampung atas pengertian dan dukungannya selama penulis menyelesaikan Tesis;
15. Responden penelitian dari Lembaga Pemerintahan Provinsi Lampung, Kabupaten Way Kanan (Bappeda, Dinas PKPCK, Dinas Perhubungan), Tokoh Masyarakat Way Tuba, Camat Way Tuba atas kesediaan memberikan bantuan data dan informasi;

16. Sahabat perkuliahan Kak Hamdi, Ricky, Mas Eko, Andy dan Dilla yang selalu memberikan semangat dalam kebersamaan.

Penulis menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari sempurna dan dengan segala kekurangan yang ada, semoga tesis ini bermanfaat bagi para pembaca dan khususnya peneliti dalam mengembangkan dan mengamalkan ilmu pengetahuan. Semoga Allah SWT memberikan balasan terbaik atas segala jasa yang telah diberikan. Aamiin Allahumma aamiin

Bandar Lampung, Juni 2022.

Penulis,

ZULMAN HARIDAN

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	v
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang dan Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	5
II. TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Bandara	6
2.2 Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP).....	8
2.3 Bandara Gatot Subroto	10
2.3.1 Kebijakan Perubahan Bandara Gatot Subroto.....	13
2.3.2 Preseden	14
2.4 Peran Infrastruktur Bandara dalam Pembangunan.....	20
2.5 Strategi Pengembangan Kawasan	22
2.6 Analisis Kemampuan Lahan	25
2.7 Analisis Gaya Dukung Lahan	28
2.8 Analisis <i>Strength, Weakness, Opportunities, dan Threats</i> (SWOT)	29
2.9 Analisis <i>Quantitative Strategic Planning Matriks</i> (QSPM)	32
2.10 Kerangka Pemikiran.....	35
2.11 Penelitian Terdahulu	36
III.METODE PENELITIAN	39
3.1 Konsep Dasar dan Definisi Operasional	39
3.2 Objek Penelitian	41

3.3 Metode Penelitian dan Pengumpulan Data	42
3.3.1 Jenis Data	42
3.4 Teknik Analisis Data.....	44
IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	52
4.1 Kondisi Geografis dan Batas Administrasi	52
4.2 Kondisi Fisik Dasar.....	53
4.2.1 Klimatologi	53
4.2.2 Jenis Tanah.....	54
4.3 Kondisi Fasilitas Kawasan	54
4.3.1 Pendidikan.....	54
4.3.2 Kesehatan	55
4.3.3 Perdagangan dan Jasa.....	56
4.3.4 Pemerintahan.....	56
4.3.5 Peribadatan.....	56
V. HASIL DAN PEMBAHASAN	58
5.1 Arahan dan Eksiting Bandara Gatot Subroto	58
5.1.1 Analisis Kondisi Eksiting Sarana Prasarana	68
5.1.2 Analisis Guna Lahan Eksiting.....	79
5.1.3 Analisis Kemampuan Lahan	84
5.2 Strategi Pengembangan Bandara Gatot Subroto	86
5.2.1 Analisis Faktor Internal dan Eskternal Pengembangan Bandara Gatot Subroto	86
5.2.2 Faktor Internal Pengembangan Bandara Gatot Subroto	86
5.2.3 Faktor Eksternal Pengembangan Bandara Gatot Subroto.....	92
5.2.4 Strategi Pengembangan Bandara Gatot Subroto.....	96
VI. SIMPULAN DAN SARAN	106
6.1 Simpulan	106
6.2 Saran.....	107
DAFTAR PUSTAKA	109
LAMPIRAN.....	114

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Kelas Kemampuan Lahan	28
2. Matriks SWOT	31
3. Pembobotan IFAS EFAS Analisis SWOT	31
4. Responden dalam Penelitian	41
5. Pembobotan Satuan Kemampuan Lahan	46
6. Matriks Penilaian Faktor Internal.....	50
7. Matriks Penilaian Faktor Eksternal	50
8. Matriks Penilaian Analisis QSPM	51
9. Penyebaran Fasilitas Pendidikan di Kecamatan Way Tuba.....	55
10. Penyebaran Fasilitas Kesehatan Di Kecamatan Way Tuba	56
11. Data Persebaran Rumah Ibadah di Kecamatan Way Tuba	57
12. Distribusi PDRB Kabupaten Ogan Komering Ulu Tahun 2017-2021.....	63
13. Distribusi PDRB Kabupaten Ogan Komering Ulu Timur Tahun 2017-2021 .	65
14. Distribusi PDRB Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan Tahun 2017-2021	66
15. Prasarana Bandar Udara Gatot Subroto Sisi Darat	68
16. Prasarana Bandar Udara Gatot Subroto Sisi Udara.....	69
17. Jumlah Penduduk Kawasan Sekitar Bandara Gatot Subroto	71
18. Standar Kebutuhan Sarana Pendidikan	71
19. Kondisi Eksisting dan Tingkat Kebutuhan Fasilitas Pendidikan Kawasan Sekitar Bandara Gatot Subroto.....	72
20. Standar Kebutuhan Sarana Kesehatan	73
21. Tingkat Kebutuhan Fasilitas Kesehatan.....	73
22. Luasan Guna Lahan.....	81
23. Pembobotan Satuan Kemampuan Lahan	85

24. Luasan dari klasifikasi kemampuan lahan	86
25. Data Jumlah Penumpang Bandara Gatot Subroto	88
26. Matriks IFE Bandara Gatot Subroto	91
27. Matrik EFA Bandara Gatot Subroto	95
28. Pembobotan Matrik IFA EFA Pengembangan Bandara Gatot Subroto.....	96
29. Matriks IFA EFA Pengembangan Bandara Gatot Subroto	96
30. Analisis SWOT Pengembangan Bandara Gatot Subroto	98
31. Analisis QSPM Pengembangan Bandara Gatot Subroto	102
32. Urutan Strategi Hasil Analisis Matrik QSPM.....	104

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Pengaturan KKOP di Bandar Udara	9
2. Bandara Wirasaba atau Jenderal Besar Sudirman.....	15
3. Bandara Wiriadinata.....	17
4. Bandara Depati Amir Pangkal Pinang	19
5. Bandara Husein Sestranegara.....	20
6. Diagram Alir Analisis Fisik dan Lingkungan	26
7. Diagram Analisis SWOT	30
8. Kerangka Pemikiran.....	35
9. Peta Kawasan Penelitian	53
10. Peta Area Layanan Bandara Gatot Subroto Way Kanan	61
11. Laju PDRB Kabupaten Ogan Komering Ulu.....	64
12. Laju PDRB Kabupaten Ogan Komering Ulu Timur.....	65
13. Laju PDRB Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan	67
14. Fasilitas Bandara Gatot Subroto Kabupaten Way Kanan	69
15. Peta Kawasan Sekitar Bandara Gatot Subroto	70
16. Peta Sebaran Fasilitas Pendidikan.....	72
17. Peta Sebaran Fasilitas Kesehatan	74
18. Peta Jaringan Transportasi	75
19. Rencana Aksesibilitas Kawasan.....	76
20. Konsep pengembangan tiga simpul transportasi kawasan.....	77
21. Peta Jaringan Telekomunikasi	78
22. Peta Jaringan Listrik.....	79
23. Peta Lahan Pangkalan Udara TNI AD Gatot Subroto	80
24. Peta Guna Lahan Sekitar Bandara Gatot Subroto	80

25. Peta Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP).....	82
26. Peta Tata Ruang Wilayah Sekitar Bandara Gatot Subroto.....	83
27. Peta Klasifikasi Kemampuan Lahan Kawasan	85
28. Konsep pengembangan infrastruktur transportasi pada kawasan Bandara Gatot Soebroto	115
29. Album peta	118
30. Dokumentasi wawancara dan survei lokasi bandara Gatot Soebroto Way Kanan	137

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang dan Masalah

Pengembangan transportasi dan pembangunan wilayah merupakan salah satu aspek yang memiliki keterkaitan kuat satu sama lain. Pembangunan wilayah dan pengembangan transportasi perlu memerhatikan dan melihat aspek-aspek yang ada dalam pengembangan wilayah, kedua hal tersebut dapat menjadi suatu sistem yang membentuk dan mendukung pertumbuhan serta pembangunan ekonomi di suatu wilayah (Adisasmita, 2011). Transportasi memiliki manfaat bagi penggunaannya dalam aspek waktu serta lokasi dengan cara perpindahan suatu barang ataupun orang dari suatu tempat ke tempat lainnya dan dapat memberikan manfaat yang lebih luas bergantung bagaimana muatan yang dibawa dan waktu yang ditempuh, dan manfaat tersebut dapat membantu pembangunan di berbagai aspek seperti social, ekonomi dan politik (Adisasmita, 2012)

Suatu wilayah dalam proses perkembangannya dipengaruhi oleh beberapa aspek pendukung yang salah satunya adalah ketersediaan sarana, sarana dan utilitas termasuk didalamnya jaringan transportasi seperti jaringan jalan dan sarana pendukung transportasi yaitu halte, terminal bus dan bandara udara. Infrastruktur di suatu wilayah berperan sangat penting sebagai salah satu sarana dalam masyarakat atau penduduk melakukan kegiatan, memenuhi kebutuhannya dan berinteraksi yang mendukung keberlangsungan perekonomian wilayah. Infrastruktur yang dibangun dan dikembangkan terus ditingkatkan agar dapat berperan lebih luas kepada penggunaannya oleh masyarakat baik dalam aspek social, ekonomi dan budaya untuk membantu meningkatkan perekonomian dan kemajuan suatu wilayah. Hal ini berkaitan dengan bagaimana infrastruktur menjadi salah satu akses untuk membentuk,

mengarahkan dan memacu pertumbuhan dan perkembangan suatu wilayah yang dalam hal ini menjadi infrastruktur penting adalah infrastruktur transportasi. Suatu wilayah akan berkembang dengan pesat dan terjadi berbagai perubahan dan penambahan kegiatan, aktivitas penggunaan lahan dan pergerakan atau mobilitas masyarakat baik social maupun ekonomi. Perkembangan ini akan semakin baik dan memberikan manfaat yang luas ketika wilayah tersebut memiliki aksesibilitas atau adanya infrastruktur transportasi yang terintegrasi antar modanya seperti jalan, rel kereta, moda laut dan udara dalam mendukung kegiatan penduduknya. Setiap moda transportasi dapat diintegrasikan menjadi suatu simpul yang dapat menjadi pusat pertumbuhan disuatu wilayah seperti bandar udara yang menjadi simpul transportasi dan pusat pertumbuhan yang diharapkan dapat menyebarkan dampak positif dan membantu pertumbuhan kegiatan disekitarnya.

Keberhasilan pengembangan suatu wilayah salah satunya ditentukan oleh peran sektor transportasi khususnya Bandar udara. Bandara dapat memberikan pelayanan pada transportasi udara dengan menghubungkan sistem pada sumber daya dan juga proses didalamnya sehingga berdampak kepada kemajuan ketenagakerjaan, kemakmuran dan juga memengaruhi pertumbuhan ekonomi agar lebih stabil baik di daerah asal maupun daerah sekitarnya. Dalam pengembangan suatu wilayah, bandara atau bandar udara dapat berperan penting menjadi pintu gerbang ekonomi yang mendukung pengurangan ketimpangan pembangunan, pertumbuhan dan keseimbangan ekonomi serta keseimbangan pembangunan baik secara nasional maupun daerah dengan penggambaran bagaimana bandara memberikan dampak pada wilayah disekitarnya untuk memberi akses yang lebih mudah dalam mendorong kegiatan ekonomi, industry, pariwisata maupun perdagangan dan jasa. Bandar udara juga memiliki keterkaitan dengan berbagai sektor lainnya dalam pembangunan sebagai pemberi kemudahan akses.

Dalam RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2011-2031, salah satu isu dalam penentuan tujuan perencanaan Kabupaten Way Kanan adalah peluang pendayagunaan Pangkalan Udara TNI Angkatan Darat Gatot Subroto yang

diarahkan menjadi bandara komersial dalam membantu pengakomodasian pergerakan yang cepat atau singkat, nyaman dan ekonomi bagi penduduk di Kabupaten Way Kanan maupun sekitarnya. Pendayagunaan Bandar udara Gatot Subroto sebagai bandara komersil ini akan membantu memudahkan system transportasi antar wilayah. Bandar udara dapat melayani lebih dari satu wilayah dari lokasi keberadaan bandar tersebut yang dalam hal ini dapat meberikan dampak positif ataupun keuntungan bagi daerah sekitarnya dan juga oleh bandar itu sendiri dengan potensi cakupan penumpang yang luas, meskipun dalam pembangunan suatu bandara terdapat berbagai proses yang dilakukan dan bagaimana bandara udara sebagai salah satu infrastruktur transportasi yang terus berkembang baik multimoda dan multifungsional dengan efek atau hasil pembangunan secara komersil yang semakin besar. Dalam hal ini bandara udara memerlukan suatu lahan yang luas dalam pengembangannya dan lahan merupakan salah satu sumber daya yang memiliki ambang batas untuk menampung berbagai kegiatan diatasnya atau dimanfaatkan. Lahan yang tidak digunakan dengan baik atau tepat serta efisien dan efektif dalam memperhatikan karakteristiknya dapat menimbulkan ketidaksesuaiakn dalam penggunaan lahan yang melewati ambang batas.

Berdasarkan hal tersebut penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana strategi pengembangan yang dapat dilakukan untuk mendukung pengembangan kawasan Bandar Udara Gatot Subroto di Kabupaten Way Kanan, Provinsi Lampung dalam mendukung pembangunan dan pengembangan wilayah serta pertumbuhan ekonomi wilayah.

1.2 Rumusan Masalah

Bandara Gatot Subroto Way Tuba yang telah menjadi bandara komersial untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas yang cepat, nyaman, dan ekonomis ini terletak di Kabupaten Way Kanan, Provinsi Lampung yang terletak di antara beberapa kabupaten, yaitu Kabupaten Ogan Komering Ulu, Kabupaten Ogan Komering Ulu Timur, Kabupaten Ogan Komering Ulu

Selatan di Provinsi Sumatera Selatan. Sehingga, Bandara Gatot Subroto dapat membantu beban bandara utama yaitu Bandara Radin Inten II dalam rute penerbangan perintis yang baru disediakan yaitu Lampung – Palembang dan Lampung – Jakarta.

Perubahan bandara menjadi bandara komersial ini akan meningkatkan kegiatan dan aktivitas Bandara Gatot Subroto Way Tuba. Peningkatan kegiatan di bandara juga akan memengaruhi kegiatan lain di sekitar kawasan bandara sehingga akan terjadinya peningkatan penggunaan lahan dan semakin padat. Hal ini harus diantisipasi dengan pengaturan penggunaan lahan sekitar agar perkembangannya dapat dikendalikan dan tidak menjadi kawasan padat penduduk yang dapat mengganggu perkembangan kawasan tersebut.

Dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dibahas bagaimana bandara udara perlu menjamin keselamatan dan keamanan selama penerbangan dan perlu melakukan kegiatan dalam rangka melindungi dan mengendalikan lingkungan sekitarnya dalam pengembangan bandara. Pengendalian dimaksud termasuk dalam hal menentukan pola ruang dan struktur ruang kawasan sekitar guna mengendalikan pertumbuhan kepadatan permukiman dan bangunan-bangunan komersil agar tidak mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan. Dalam dokumen Studi Penyusunan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara Gatoto Subroto, dinyatakan bahwa cakupan terjauh adalah 4.000 m – 15.000 m dari ujung runway. Hal ini berarti tidak boleh ada permukiman, bangunan, halangan (obstacle) sejauh 4.000 m dari ujung runway dan selebihnya sampai dengan radius 15.000 m bangunan boleh berdiri dengan syarat ketinggian tertentu. Oleh karena itu diperlukan peraturan yang mengatur struktur ruang dan pola ruang kawasan sekitar bandara.

Berdasarkan paparan diatas maka muncul pertanyaan penelitian yaitu **“Bagaimana strategi pengembangan Kawasan Bandara Gatot Subroto berdasarkan kondisi fisik kawasan?”**

1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis strategi pengembangan kawasan Bandara Gatot Subroto, Way Kanan berdasarkan kondisi fisik kawasan.

Dalam mencapai tujuan penelitian tersebut, terdapat sasaran yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Menganalisis kondisi eksisting fisik kawasan Bandara Gatot Subroto;
2. Menganalisis strategi arah pengembangan kawasan Bandara Gatot Subroto.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai:

1. Bagi pemangku kebijakan, sebagai rekomendasi menentukan arah pengembangan kawasan bandar udara Gatot Subroto dan kawasan sekitar;
2. Bagi pemangku kepentingan, baik Pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, maupun Pemerintah Daerah Provinsi Lampung dan Kabupaten Way Kanan, sebagai pertimbangan memberikan investasi pembangunan sesuai arahan dan strategi yang berkelanjutan;
3. Bagi peneliti lain, sebagai bahan referensi melakukan penelitian selanjutnya.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Bandara

Bandara merupakan suatu kawasan di daratan dan/atau di perairan yang memiliki batasan tertentu dan digunakan untuk lokasi pesawat udara mendarat dan juga lepas landas, transportasi penumpang, bongkar muat barang serta tempat perpindahan intra dan moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya dimana Bandara terdiri atas Bandara umum dan Bandara khusus (Peraturan Menteri Perhubungan No.11 Tahun 2010 Tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional). Sedangkan definisi bandar udara menurut PT. (persero) Angkasa Pura adalah lapangan udara serta alat-alat yang digunakan untuk menjamin ketersediaan fasilitas angkutan udara bagi masyarakat. Dengan kata lain, bandar udara adalah sebuah kesatuan yang memiliki tujuan sebagai sebuah fasilitas utama untuk transportasi udara yang dapat digunakan oleh masyarakat dengan aman, nyaman, dan efektif.

Kebandarudaraan merupakan keseluruhan aspek yang berkaitan dengan berjalannya kegiatan di dalam Bandara dalam melaksanakan aspek keselamatan, kenyamanan, serta ketertiban baik lalu lintas antar unit-unit pesawat hingga penumpang, dan juga barang muatan. Tatahan Kebandarudaraan Nasional merupakan sebuah aturan kebandarudaraan yang berlaku secara nasional yang berisikan bagaimana perencanaan sebuah Bandara berdasarkan beberapa aspek, seperti rencana tata ruang, kondisi geografis, kondisi ekonomi, keasrian lingkungan, keselamatan penerbangan, serta berbagai keterpaduan dan kesatuan aspek-aspek pembangunan lainnya (Undang Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional). Terdapat

beberapa jenis penggunaan Bandara, diantaranya adalah Bandara Internasional dan Bandara Domestik. Bandara Internasional merupakan bandara yang memiliki rute perjalanan dalam skala internasional dan memiliki jalur penerbangan dalam dan luar negeri, sedangkan Bandara Domestik hanya memiliki rute perjalanan dalam skala yang lebih kecil, yaitu dalam negeri.

Kemudian, Bandara dikategorikan berdasarkan statusnya yaitu Bandara umum dan Bandara khusus. Bandara umum merupakan bandara yang pelayanannya meliputi kepentingan umum, seperti masyarakat dan khalayak ramai.

Sedangkan Bandara khusus merupakan bandara yang pelayanannya terbatas untuk melakukan kegiatan tertentu saja dan tidak terbuka untuk masyarakat untuk melakukan perjalanan/kegiatan transportasi.

Selain status, bandara juga memiliki Hierarki. Hierarki tersebut ditetapkan berdasarkan beberapa kriteria yang dinilai, seperti letaknya, tingkat kepadatan jadwal serta rute yang dimilikinya. Terdapat dua hierarki bandara yaitu Bandara Pengumpul (Hub) dan Bandara Pengumpan (Spoke). Bandara hub merupakan bandara yang memiliki lingkup pelayanan yang luas dan memiliki pengaruh terhadap perkembangan ekonomi secara provinsi maupun nasional. Terdapat beberapa skala pelayanan yang dimiliki Bandara hub, diantaranya adalah:

1. Skala primer: penunjang Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan jumlah penumpang lebih dari atau sama dengan lima juta orang pertahun;
2. Skala sekunder: penunjang PKN dengan jumlah penumpang diantara satu juta dan tidak lebih dari lima juta orang pertahun;
3. Skala tersier: penunjang PKN dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dengan jumlah penumpang diantara lima ratus ribu dan tidak lebih dari satu juta orang pertahun.

Kemudian, bandara spoke merupakan bandara yang memiliki cakupan pelayanan yang lebih sempit yang memiliki pengaruh perkembangan ekonomi terhadap lingkungan di sekitarnya, dengan kata lain bandara ini merupakan penunjang dari bandara hub dan merupakan salah satu sarana prasarana penunjang kegiatan lokal di sekitarnya.

2.2 Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP)

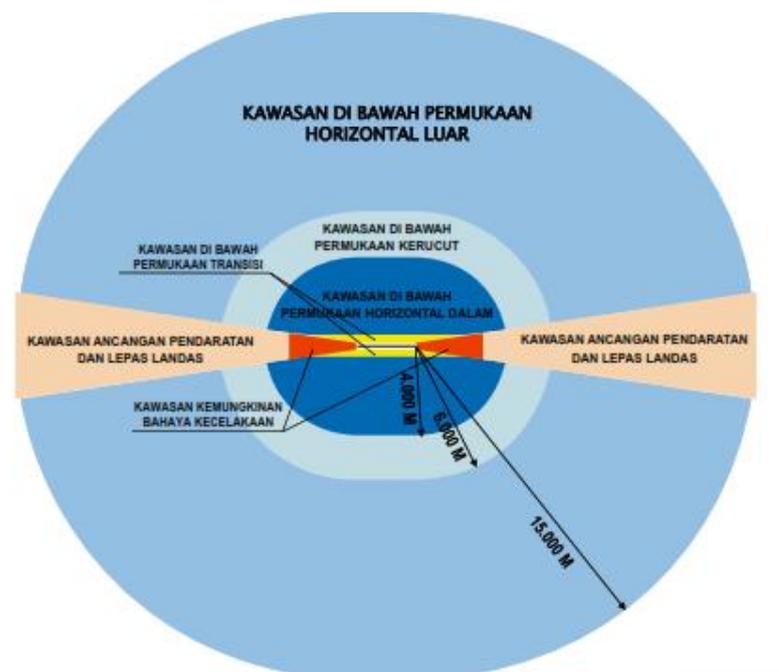
Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah daerah daratan dan/ atau perairan serta ruang udara di sekitar Bandara yang digunakan untuk berlangsungnya kegiatan penerbangan untuk menjamin keselamatan penerbangan. Sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa dalam rangka menjamin penerbangan dapat berlangsung dengan selamat dan aman, seluruh bandara harus dilengkapi dengan KKOP. Oleh karena itu, KKOP menjadi salah satu hal penting yang menjadi perhatian dalam proses pembangunan sebuah bandara karena perannya dalam kegiatan di sebuah bandara, seperti ketinggian bangunan di sekitar bandara yang sekiranya dapat menghalangi kegiatan penerbangan.

KKOP memiliki fungsi dalam mengatur dan mengendalikan ketinggian suatu bangunan atau benda yang diperkirakan dapat mengganggu atau menghalangi keselamatan operasi penerbangan pesawat serta mengatur dan mengendalikan tata guna lahan di sekitar Bandar udara dalam penyusunan tata ruang wilayah. KKOP ini tercantum dalam Rencana Induk Pengembangan Bandar Udara.

Dalam UU No. 1 Tahun 2009 Pasal 206, disebutkan bahwa KKOP terdiri dari:

- a. kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas (*approach and take-off area*)” adalah suatu kawasan perpanjangan kedua ujung landas pacu, di bawah lintasan pesawat udara setelah lepas landas atau akan mendarat, yang dibatasi oleh ukuran panjang dan lebar tertentu;
- b. kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan adalah sebagian dari kawasan pendekatan yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landas pacu dan mempunyai ukuran tertentu, yang dapat menimbulkan bahaya kecelakaan;
- c. kawasan di bawah permukaan transisi adalah bidang dengan kemiringan tertentu sejajar dan berjarak tertentu dari sumbu landas pacu, pada bagian bawah dibatasi oleh titik perpotongan dengan garis-garis datar yang ditarik tegak lurus pada sumbu landas pacu, dan pada bagian atas dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal dalam;
- d. kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam adalah bidang datar di atas dan di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian

- dengan ukuran tertentu untuk kepentingan pesawat udara melakukan terbang rendah pada waktu akan mendarat atau setelah lepas landas;
- e. kawasan di bawah permukaan kerucut adalah bidang dari suatu kerucut yang bagian bawahnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan horizontal dalam dan bagian atasnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal luar, masing-masing dengan radius dan ketinggian tertentu dihitung dari titik referensi yang ditentukan; dan
 - f. kawasan di bawah permukaan horizontal-luar bidang datar di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan keselamatan dan efisiensi operasi penerbangan, antara lain, pada waktu pesawat udara melakukan pendekatan untuk mendarat dan gerakan setelah tinggal landas atau gerakan dalam hal mengalami kegagalan dalam pendaratan.



Gambar 1. Pengaturan KKOP di Bandar Udara

Sumber: Angkasa Pura II, 2021

KKOP mengatur mengenai penggunaan wilayah di sekitarnya seperti daratan, perairan, dan udara. Dalam menggunakan daerah di sekitarnya, terdapat beberapa ketentuan yang harus dipenuhi, di antaranya adalah sebagai berikut:

- a. Tidak menimbulkan gangguan terhadap isyarat-isyarat navigasi penerbangan atau komunikasi radio antar bandar udara dan pesawat udara;
- b. Tidak menyulitkan penerbang membedakan lampu-lampu rambu udara dengan lampu-lampu lain;
- c. Tidak menyebabkan kesilauan pada mata penerbang yang mempergunakan bandar udara;
- d. Tidak melemahkan jarak pandang sekitar bandar udara;
- e. Tidak menyebabkan timbulnya bahaya burung, atau dengan cara lain dapat membahayakan atau mengganggu pendaratan atau lepas landas atau gerakan pesawat udara yang bermaksud mempergunakan bandar udara.

Berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU Nomor 23 Tahun 2014), Pemerintah Daerah memiliki kewenangan untuk mengatur sendiri urusan dalam pemerintahannya, dan hal ini pun mencakup wewenangnya dalam mengatur bangunan yang berada di sekitar bandara untuk memastikan bahwa KKOP dapat berjalan dengan baik tanpa mengganggu keberlangsungan operasi penerbangan di sebuah bandara.

2.3 Bandara Gatot Subroto

Bandar Udara Gatot Subroto merupakan salah satu Bandar udara yang secara administrasi berada di provinsi Lampung di kabupaten Way Kanan yang pengelolaannya dilaksanakan oleh pihak TNI AD sebagai salah satu pangkalan udara TNI AD dan memiliki kemampuan untuk dapat melayani pesawat jenis Hercules C 130 sebagai pesawat kristis. Dalam perkembangannya, kemudian dilakukan kesepakatan bahwa Bandar udara Gatot Subroto dapat digunakan sebagai salah satu sarana angkutan udara komersil atau sipil untuk melayani angkutan udara di wilayah yang jauh dari ibukota provinsi yaitu Provinsi Lampung dan Sumatera Selatan. Bandar Udara Gatot Subroto berada 30 km dari pusat kota Way Kanan Blambangan Umpu dan berada 280 km dari pusat pemerintahan Provinsi Lampung serta berjarak 13 km dari Kota Martapura, Provinsi Sumatera Selatan. Jalan akes utama dari Kota Way Kanan menuju

Bandara Gatot Subroto adalah melalui jalan nasional dengan kondisi dua lajur dua arah dengan lebar setiap lajur adalah 4 meter.

KKOP Bandara Gatot Subroto Kabupaten Way Kanan merupakan salah satu bandara yang berawal dengan fungsi landasan udara kegiatan militer menjadi Bandar udara sipil atau komersil dan dalam pelaksanaannya dilakukan penerapan KKOP yang dikoordinir langsung oleh kementerian perhubungan, dibawah naungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Terdapat beberapa dasar hukum yang dipakai dalam penerapan KKOP di Bandara Gatot Subroto Way Tuba, yaitu:

1. *“Undang- undang Nomor: 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;”*
2. *“Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;”*
3. *“Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan;”*
4. *“Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.44 Tahun 2002 tentang Tata letak kebandarudaraan;”*
5. *“Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara;”*
6. *“Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP.32/IV/88 Tahun 1988 tentang pedoman Pemberian Tanda, Pemasangan Lampu dan Pemberian Rekomendasi di Sekitar Bandar Udara;”*
7. *“Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP.110/VI/2000 Tahun 2000 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pembuatan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan di Bandar Udara dan Sekitarnya;”*
8. *“Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan SNI 03-7112-2005 mengenai KKOP sebagai Standar Wajib;”*
9. *“Persyaratan dan ketentuan teknis lainnya yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;”*

10. “*Ketentuan-ketentuan yang dikeluarkan oleh International Civil Aviation Organization (ICAO).*”

Berdasarkan dasar hukum tersebut maka ditetapkan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan di sekitar Bandar Udara Gatot Subroto Way Tuba, yaitu:

- a. Kawasan Pendekatan dan Lepas landas yaitu merupakan tepi dalam dari Kawasan ini berimpit dengan ujung-ujungnya Permukaan Utama, berjarak 60 M dari ujung landasan dengan lebar 300 M, dan meluas keluar secara teratur, dengan garis tengah merupakan perpanjangan dari sumbu landasan, sampai lebar 1.200 m pada jarak mendatar 15.000 m dari ujung Permukaan utama;
- b. Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan merupakan sebagian Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung Permukaan Utama dengan ketentuan bahwa tepi dalam dari Kawasan ini berimpit dengan ujung-ujung Permukaan Utama dengan lebar 300 M, dari tepi dalam tersebut Kawasan ini meluas keluar secara teratur, dengan garis tengahnya merupakan perpanjangan dari sumbu landasan, sampai lebar 1.200 m dan jarak mendatar 3.000 m dari ujung Permukaan Utama;
- c. Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Dalam, ditentukan oleh lingkaran dengan radius 4.000 m dari titik tengah setiap ujung Permukaan Utama dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan dan Kawasan ini tidak termasuk Kawasan Pendekatan dan Lepas landas serta Kawasan Di bawah Permukaan Transisi;
- d. Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Luar, ditentukan oleh lingkaran dengan radius 15.000 m dari titik tengah setiap ujung Permukaan Utama dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan dan Kawasan ini tidak termasuk Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas dan Kawasan Dibawah Permukaan Kerucut;
- e. Kawasan di Bawah Permukaan kerucut, ditentukan mulai dari tepi luar Kawasan Di bawah Permukaan Horizontal Dalam meluas ke luar dengan jarak mendatar 1.500 m;

- f. Kawasan Di Bawah Permukaan Transisi, dimana tepi dalam dari Kawasan ini berimpit dengan sisi Panjang Permukaan Utama, sisi Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas, Kawasan ini meluas ke luar sampai jarak mendatar 315 m dari sisi Panjang Permukaan Utama.

2.3.1 Kebijakan Perubahan Bandara Gatot Subroto

Transportasi merupakan sektor penting dalam suatu pembangunan daerah atau wilayah untuk mendukung konektivitas antar wilayah yang dapat membantu pertumbuhan ekonomi wilayah tersebut. Transportasi memiliki fungsi sebagai penggerak dan pendorong serta menunjang pembangunan daerah. Permasalahan dalam infrastruktur sering kali berkaitan dengan kurangnya aksesibilitas dan konektivitas moda transportasi yang menyebabkan tidak meratanya pembangunan. Berbagai program pembangunan terkait pengembangan transportasi di lakukan oleh setiap daerah dan salah satunya adalah Provinsi Lampung. Selain itu, kewenangan dalam pembangunan suatu infrastruktur transportasi juga sering menjadi kendala. Salah satu bentuk rencana dalam pengembangan infrastruktur transportasi udara itu adalah pendayagunaan Bandar Udara Gatot Subroto sebagai landasan udara TNI AD menjadi bandara komersial atau sipil untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas yang cepat, nyaman, dan ekonomis. Pendayagunaan Bandar udara Gatot Subroto sebagai bandara komersil ini akan membantu memudahkan system transportasi antar wilayah. Hal ini termasuk dalam dokumen RPJMN tahun 2015-2019 dimana salah satu program prioritas nasional yang dijalankan di Kabupaten Way Kanan adalah Percepatan Pemanfaatan Bandara Gatot Subroto sebagai Penerbangan Sipil. Program ini dibuat berdasarkan salah satu misi yang ditetapkan dalam RPJMN yaitu Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya maritime, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai Negara kepulauan.

Provinsi Lampung di salah satu rencana tata ruang yaitu Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung Tahun 2009-2029 dalam mengatur sistem jaringan transportasi udara memiliki rencana peningkatan fungsi tatanan Bandar udara yang salah satunya adalah pengembangan bandar udara Militer Gatot Subroto di Kabupaten Way Kanan menjadi bandar udara untuk penerbangan sipil. Hal ini juga disebutkan dalam RPJMD Provinsi Lampung Tahun 2019-2024 bahwa dalam rangka pembangunan infrastruktur kebandarudaraan perlu terus didorongan Bandara Raden Inten II menjadi Bandar Udara Internasional dan Embarkasi Haji, optimalisasi peran dan fungsi Bandar Udara Pekon Serai, *rintisan bandara Gatot Subroto menjadi Bandar Udara Komersial*. Kewenangan terkait isu tersebut menjadi kewenangan pemerintah pusat atau Provinsi Lampung. Rencana tersebut juga termasuk dalam program prioritas yang dilakukan Kabupaten Way Kanan yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Way Kanan Tahun 2011-2031, yaitu Program Pengembangan Bandar Udara Gatot Subroto sebagai landasan udara TNI AD menjadi bandara komersial atau sipil. Hal ini didukung dalam perencanaan anggaran dalam RPJMD Kabupaten Way Kanan Tahun 2016-2021 bahwa Pemerintah Kabupaten Way Kanan berkomitmen mendukung komersialisasi Lanudad Gatot Subroto melalui penyediaan anggaran sehingga tercipta akses transportasi udara bagi masyarakat Kabupaten Way Kanan dan kabupaten sekitarnya.

2.3.2 Preseden

Pada tahun 2016 pemerintahan pusat melalui presiden berencana membuka ruang udara bagi penerbangan komersil dalam rangka mengurangi kepadatan penerbangan komersil yang sudah ada dan salah satunya adalah dengan menjadikan beberapa penerbangan militer menjadi bandara komersil. Pengubahan beberapa bandara militer menjadi bandara komersil yang dapat digunakan bersama ini diharapkan dapat memberi keuntungan bagi pemerintah, pemilik maskapai, dan calon penumpang melalui pengembangan bandara yang dilakukan.

Terdapat beberapa bandara militer yang dijadikan sebagai bandara komersil di Indonesia yang menjadi pertimbangan dalam pengembangan Bandara Gatot Subroto sebagai bandara yang akan menjadi bandara komersial, yaitu:

a. Bandara Jenderal Besar Sudirman Jawa Tengah

Bandar Udara Jenderal Besar Sudirman atau dikenal dengan nama Bandar Udara Wirasaba merupakan sebuah Pangkalan Udara Militer type C yang berada di Purbalingga, Jawa Tengah. Lanud Jenderal Besar Sudirman merupakan bandara militer yang dikelola oleh TNI Angkatan Udara. Pemerintah Kabupaten Purbalingga, Jawa Tengah memaparkan bahwa Bandara ini direncanakan akan mulai beroperasi pada 22 April 2021 sebagai bandara komersial atau sipil.



Gambar 2. Bandara Wirasaba atau Jenderal Besar Sudirman

Sumber: Google, 2021

Kondisi Lanud Wirasaba yang akan dijadikan bandara komersial saat ini memiliki luas lahan sekitar 115.0420 hektar. Adapaun prasarana yang tersedia di dalam bandara adalah adanya landasan pacu sepanjang 850 meter yang memiliki lebar 50 meter, dan juga bahu landasan sepanjang 30 meter di kanan dan kirinya. Konstruksi tanah di dalamnya merupakan tanah dan rumput yang memiliki standar

California Bearing Ratio (CBR) yang sudah terjamin. Selain itu, bandara ini juga memiliki *taxiway* atau jalan menuju tempat terparkirnya pesawat seluas 300 x 25 meter, tempat parker pesawat seluas 100 x 45 meter, serta jalur darurat seluas 600 x 50 meter. Latar belakang perubahan bandara menjadi bandara komersial ini adalah perkembangan masyarakat dan sektor-sektor pembangunan di Yogyakarta seperti ekonomi, sosial dan budaya sehingga mendorong sektor pariwisata menjadi lebih pesat. Perkembangan ini perlu di dukung dengan tersedianya aksesibilitas atau konektivitas yang didukung dengan infrastruktur pendukung seperti infrasturktur jalan serta moda transportasi.

Mulai beroperasi pada tanggal 22 April 2021, bandara Jenderal Besar Soedirman ini dikelola oleh PT Angkasa Pura II. Guna mendukung pengoperasian bandara, Pemerintah Kabupaten Purbalingga Jawa Tengah menyiapkan sarana dan prasarana pendukung seperti kebutuhan listrik, air bersih, dan jaringan internet atau komunikasi, termasuk juga menyiapkan rambu-rambu lalu lintas. Pemerintah Provinsi Jawa Tengah memfasilitasi Trans-Jateng sebagai moda transportasi dari dan menuju bandara Jenderal Besar Sudirman. Usaha sosialisasi secara gencar dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Purbalingga mengenai dibukanya penerbangan komersial di Bandara Jenderal Besar Sudirman.

b. Bandara Wiriadinata Tasikmalaya

Bandara Wiriadinata berada di Tasikmalaya, Jawa Barat. Bandara Wiriadinata awal terbentuk sebagai Pangkalan Udara TNI AU Wiriadinata yang berfungsi sebagai pangkalan udara militer. Bandara ini memiliki landasan pacu dengan luas 2799 x 45 meter (9183 ft × 148 ft) dengan permukaan aspal dan ketinggian 350 meter di atas permukaan tanah. Selain digunakan untuk penerbangan komersial, bandara ini pun digunakan untuk menjadi lokasi pendidikan penerbangan yaitu Dirgantara Pilot School Tasikmalaya (DPST).

Bandara Wiriadinata secara resmi dapat digunakan secara bersama dengan fungsi bandara sipil atau komersil pada tahun 2014. Bandara Wiriadinata memiliki potensi daerah yang besar dan berkembang sehingga dibutuhkan adanya konektivitas pada daerah-daerah yang berpotensi dan juga termasuk dalam Rencana Pemanfaatan Lanud Wiriadinata sebagai Bandar Udara dalam rangka Pemberdayaan Wilayah Pertahanan Negara. Pemanfaatan secara bersama ini secara khusus akan memberikan manfaat kepada kedua belah pihak baik TNI AU dan juga pemerintahan Tasikmalaya dalam pembangunan Wilayah Priangan Timur Jawa Barat secara umum. Selain itu penggunaan bersama bandara ini sebagai Bandar udara komersil sangat membantu masyarakat, terutama pelaku-pelaku bisnis, karena membuka sektor pariwisata dengan jarak tempuh yang lebih pendek.



Gambar 3. Bandara Wiriadinata

Sumber: Google, 2021

Kondisi Lanud Wiriadinata telah ditetapkan sebagai Bandar Udara Khusus sebagai penyelenggaraannya oleh PT. Dirgantara Aviation Engineering (DAE), khususnya untuk mendukung kegiatan pendidikan di DPST, Lanud Wiriadinata saat ini memiliki landasan pacu berada pada elevasi 1148 ft dan memiliki dimensi 1140 x 30 meter dan azimuth runway 15 – 33. Bandara ini memiliki beberapa

kekurangan dalam fasilitasnya, diantaranya adalah permukaan aspalnya yang sudah berkurang, begitupun dengan dan daya rekatnya. Kemudian, kapasitas apron dan terminal serta fasilitas pendukung lainnya yang masih sangat terbatas dan tidak memiliki pencahayaan yang memadai yang mengakibatkan tidak dapat melayani penerbangan pada malam hari. Sehingga, bandara ini masih perlu dikembangkan lagi sebagai bandara perintis untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah.

Bandara yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan ini berperan mengembangkan potensi-potensi di Jawa Barat bagian selatan seperti industri dan pariwisata. Sepanjang 2018 jumlah penumpang yang berangkat dari bandar aini sebanyak 22.496 orang, dengan pesawat ATR 72 berkapasitas 72 kursi. Pemerintah Kota Tasikmalaya dan sekitarnya juga giat meningkatkan demand dengan membuat kegiatan-kegiatan menarik, sehingga berimbas kepada peningkatan jumlah penumpang pesawat.

c. Bandara Depati Amir Pangkal Pinang

Bandar Udara Pangkal Pinang merupakan bandara yang beradai di Kepulauan Bangka Belitung yang dikelola oleh PT Angkasa Pura II sejak tahun 2007. Bandara ini mengalami berbagai pembaharuan dalam segi fisik baik secara wilayah maupun terminal penumpang, serta fasilitas landasan pacu dan ruang udara. Beberapa fasilitas terus diperluas seiring dengan bertambahnya jumlah dan ukuran pesawat.



Gambar 4. Bandara Depati Amir Pangkal Pinang

Sumber: Google, 2021

Pihak pengelola melakukan pembaharuan Rencana Induk Bandara untuk merespon penambahan jumlah penumpang yang melebihi estimasi. Selain itu, pengelola juga mendukung rencana pemerintah untuk menjadikannya bandara internasional.

d. Bandara Husein Sastranegara

Bandara International Husein Sestranegara yang terletak di Kota Bandung. Bandara ini merupakan pangkalan Angkatan Udara TNI, Industri Dirgantara, Perguruan Tinggi Penerbangan, Sekolah Penerbangan, Perkumpulan Aerosport dan dikembangkan Museum Penerbangan untuk berbagai pesawat bersejarah. Kemudian pada tahun 1974, bandara ini secara resmi menjadi bandara komersial yang ditandai dengan dibangunnya kantor Perwakilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan nama Stasiun Udara Husein sastranegara Bandung untuk kepentingan kegiatan penerbangan komersial sipil.



Gambar 5. Bandara Husein Sastranegara

Sumber: Google, 2021

2.4 Peran Infrastruktur Bandara dalam Pembangunan

Infrastuktur memiliki peranan yang penting dalam aspek pembangunan, baik dalam aspek lingkungan, ekonomi, sosial, budaya, politik, dan lain-lain. Salah satu aspek terpenting adalah transportasi. Transportasi merupakan infrastuktur yang penting karena dapat menciptakan mobilitas masyarakat baik secara ekonomi maupun sosial. Transportasi juga dapat menjadi penghubung dalam konteks perdagangan yang menjadi *driving force* dalam pertumbuhan ekonomi. Selain itu, transportasi juga berhubungan dengan kegiatan ekonomi seperti produksi, konsumsi, serta distribusi. Oleh karena itu pemerintah mengutamakan transportasi untuk mempermudah seluruh kegiatan perekonomian. Transportasi juga merupakan salah satu fasilitas untuk produksi dan investasi yang dapat berdampak pada kemakmuran masyarakat.

Transportasi dapat mendorong kegiatan perekonomian dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah dan juga daerah sekitarnya serta terdapat hubungan di antara aksesibilitas wilayah dengan kesempatan kerja. Hal ini menunjukkan bahwa adanya moda transportasi seperti pelabuhan dan bandara tidak dapat langsung meningkatkan aksesibilitasm tetapi adanya interaksi

antar moda tersebut dapat menjadi peningkatan aksesibilitas. Moda transportasi seperti bandara memiliki peran yang penting dalam membangun sebuah daerah, baik secara lokal maupun di luar daerah tersebut. Beberapa peran bandara adalah sebagai berikut:

- a. Simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara;
- b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang digambarkan sebagai lokasi dan wilayah di sekitar bandar udara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian;
- c. Tempat kegiatan alih moda transportasi, dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan yang digambarkan sebagai tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya;
- d. Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya, digambarkan sebagai lokasi bandar udara yang memudahkan transportasi udara pada wilayah di sekitarnya;
- e. Pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain;
- f. Pengembangan daerah perbatasan, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia di kepulauan dan/atau di daratan;
- g. Penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya;

- h. Prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara, digambarkan dengan titik-titik lokasi bandar udara yang dihubungkan dengan jaringan dan rute penerbangan yang mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Selain peranan, bandara juga memiliki fungsi sebagai tempat penyelenggaraan pemerintah dan/atau perusahaan. Bandara juga merupakan sebuah unit kerja pemerintah dalam menjalankan beberapa tugas dalam melayani masyarakat, di antaranya adalah sebagai tempat pembinaan kegiatan penerbangan, kepabeanan, keimigrasian, serta kekarantinaan. Sedangkan bandara sebagai tempat penyelenggaraan meliputi tempat usaha bagi Unit Penyelenggara Bandara atau Badan Usaha Bandara, Badan Usaha Angkutan Bandara, serta Badan Hukum Indonesia ataupun individu melalui kerjasamanya dengan Unit Penyelenggara Bandara.

2.5 Strategi Pengembangan Kawasan

Wilayah merupakan kesatuan alam yang memiliki kesamaan ataupun homogenitas pada kesatuan masyarakat sebagai penduduk di dalam wilayah tersebut ataupun adanya kesamaan karakteristik dalam kondisi sosial dan kebudayaan serta dapat dibedakan dengan wilayah lainnya (Jayadinata, 1999). Dalam Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dikatakan bahwa wilayah merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait didalamnya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif atau fungsional. Pengembangan wilayah merupakan suatu upaya atau usaha dalam memanfaatkan suatu wilayah administrated ataupun wilayah dengan batasan kawasan tertentu untuk mencapai kesejahteraan masyarakat melalui pemanfaatan peluang dan pemanfaatan sumber daya secara optimal, efisien, sinergi dan berkelanjutan dengan menggerakkan kegiatan-kegiatan ekonomi didalamnya, menciptakan iklim kondusif dalam perlindungan serta menyediakan pelayanan sarana dan prasarana. Tujuan dalam pengembangan wilayah adalah menciptakan kondisi

yang aman, nyaman, efisien, lestari dalam mewujudkan kesejahteraan manusia.

Pengembangan suatu wilayah atau *regional development* merupakan suatu usaha dalam meningkatkan perkembangan sosial dan ekonomi wilayah tersebut dengan mengurangi ketidaksetaraan antar wilayah dan tetap menjaga kelestarian dan daya dukung lingkungan. Kondisi sosial dan ekonomi setiap wilayah berbeda dan setiap wilayah tidak memiliki intensitas yang sama dalam berkembang atau maju sehingga pengembangan wilayah perlu dilakukan berdasarkan aspek-aspek penting sesuai karakteristik wilayah tersebut. Pengembangan wilayah perlu disesuaikan dengan keadaan, potensi dan juga kelemahan atau isu permasalahan yang terjadi di suatu wilayah. Pengembangan wilayah adalah sebuah strategi yang mengelaborasi faktor internal seperti *strength* dan *weakness* serta eksternal seperti *opportunity* dan *threat* yang kemudian digunakan untuk meningkatkan produksi barang serta jasa baik secara internal maupun eksternal. Faktor internal yang dimaksud berupa kondisi sumber daya alam dan manusia serta teknologi, sedangkan faktor eksternal merupakan peluang serta ancaman yang berada di dalam wilayah lain. Menurut Mercado (2002), pengembangan wilayah yang memerhatikan potensi pertumbuhan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dengan penyebaran penduduk yang tepat dan meningkatkan kesempatan kerja serta produktifitas.

Pengembangan wilayah dipengaruhi oleh beberapa faktor tertentu, di antaranya adalah (Friednman dan Allonso, 2008):

- a. Sumber daya lokal, sebagai potensi alam yang dimiliki suatu wilayah seperti lahan pertanian, hutan atau tambang yang perlu dikembangkan untuk meningkatkan daya saing wilayah;
- b. Pasar, tempat pemasaran produk dari hasil suatu wilayah agar dapat berkembang;
- c. Tenaga kerja, sumber daya manusia dalam pengolahan sumber daya yang ada;

- d. Investasi, dalam pengembangan wilayah kegiatan yang ada akan selalu berkaitan dengan investasi modal dan akan terus tumbuh apabila wilayah memiliki kondisi kondusif bagi penanaman modal;
- e. Kemampuan pemerintah, sebagai elemen pembuat kebijakan dan pengarah pengembangan wilayah agar lebih efisien dan sebagai katalisator pembangunan;
- f. Transportasi dan Komunikasi, sebagai media pendukung dalam menghubungkan wilayah lainnya dan meningkatkan interaksi saling menguntungkan yang berpengaruh dalam perkembangan wilayah;
- g. Teknologi, kemampuan teknologi akan berpengaruh dalam proses pemanfaatan sumber daya wilayah dengan meningkatkan output produksi dan efektifitas pengerjaan sektor ekonomi wilayah.

Pengembangan wilayah memiliki kaitan yang erat dengan perencanaan karena merupakan satu kesatuan yang berkesinambungan. Dalam pengembangan wilayah perlu dilakukan perencanaan-perencanaan terkait wilayah yang akan dikembangkan sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan dan meratakan pembangunan penduduknya. Perencanaan dalam pengembangan wilayah dapat diketahui dengan menganalisis kondisi atau keadaan pada saat ini, dan memproyeksikan perkembangan dari berbagai faktor yang dapat dikontrol maupun tidak secara relevan, memperkirakan faktor-faktor pembatas serta menetapkan tujuan yang akan dicapai beserta Langkah-langkah yang ditentukan untuk mencapai tujuan tersebut (Tarigan, 2005). Adapun urutan langkah-langkah dalam perencanaan adalah sebagai berikut.

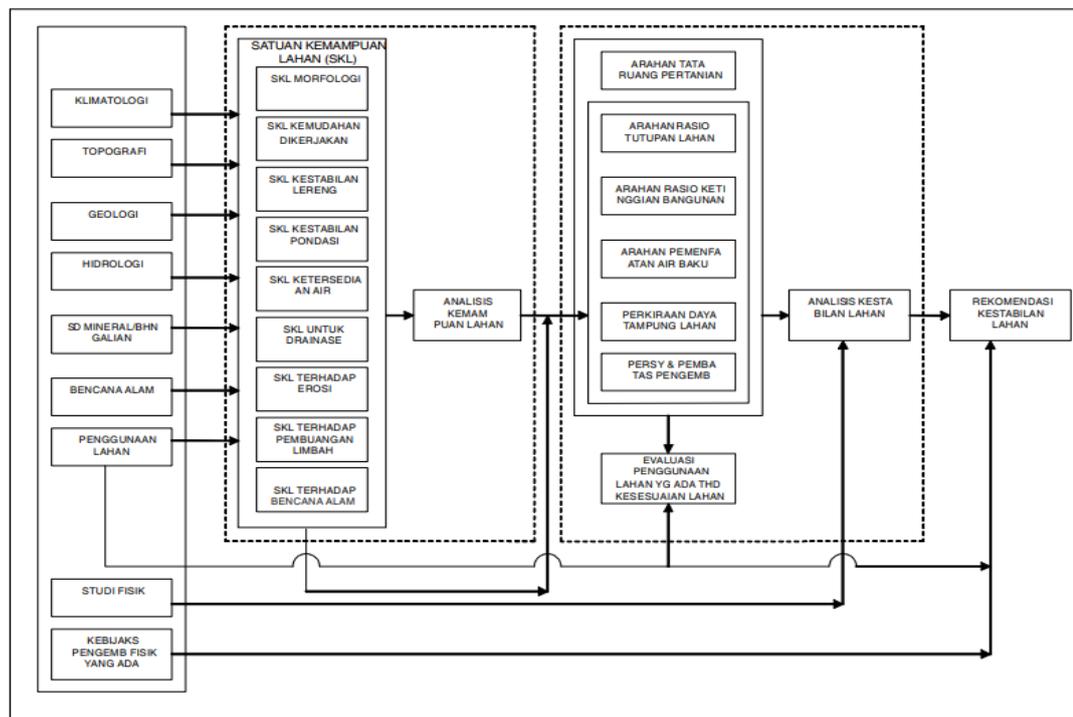
- a. Gambaran kondisi saat ini dan identifikasi persoalan, baik jangka pendek, jangka menengah maupun jangka panjang, sehingga diperlukan kegiatan pengumpulan data terlebih dahulu, baik data sekunder maupun data primer.
- b. Tetapkan visi misi dan tujuan umum yang merupakan kesepakatan bersama sejak awal.
- c. Identifikasi pembatas dan kendala yang sudah ada saat ini maupun yang diperkirakan akan muncul pada masa yang akan datang.

- d. Proyeksikan berbagai variabel yang terkait, baik yang bersifat controllable (dapat dikendalikan) maupun yang bersifat non-controllable (di luar jangkauan pengendalian pihak perencana).
- e. Tetapkan sasaran yang diperkirakan dapat dicapai dalam kurun waktu tertentu, yaitu berupa tujuan yang dapat diukur.
- f. Mencari dan mengevaluasi berbagai alternatif untuk mencapai sasaran tersebut, dengan memperhatikan keterbatasan dana dan faktor produksi yang tersedia.
- g. Memilih alternatif yang terbaik, termasuk menentukan berbagai kegiatan pendukung yang dilaksanakan.
- h. Menetapkan lokasi dari berbagai kegiatan yang akan dilaksanakan.
- i. Menyusun kebijakan dan strategi agar kegiatan pada tiap lokasi berjalan sesuai dengan yang diharapkan.

Langkah-langkah di atas dapat dilakukan dengan cara yang lebih sederhana, bergantung dengan jenis permasalahannya. Apabila permasalahannya merupakan masalah sederhana namun perencanaannya luas, maka langkah tersebut baru dapat dikatakan sebagai langkah utama. Menurut Miraza (2006, dalam Sirojuzilam, 2009), perencanaan wilayah diharapkan mampu menciptakan kesatuan yang dapat memperkuat posisi pengembangan dan pembangunan wilayah dari berbagai wilayah di sekitarnya.

2.6 Analisis Kemampuan Lahan

Kemampuan Lahan merupakan sebuah klasifikasi lahan yang dikembangkan untuk tujuan konservasi tanah. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 20 Tahun 2007 Tentang Pedoman Teknik Analisis Aspek Fisik dan Lingkungan, Ekonomi serta Sosial Budaya dalam Penyusunan Rencana Tata Ruang menjelaskan bahwa Analisis Kemampuan Lahan adalah bagian dalam analisis fisik dan lingkungan yang digunakan untuk mengenali ciri sumber daya alam dengan melihat kemampuan dan ketepatan lahan penggunaan lahan dapat dilakukan dengan maksimal serta tetap memperhatikan ekosistem.



Gambar 6. Diagram Alir Analisis Fisik dan Lingkungan

Analisis Kemampuan lahan (*land capability*) merupakan sebuah penilaian lahan dengan sistematis dengan dikelompokkan ke beberapa jenis berdasarkan sifat yang berupa potensi serta penghalang dalam penggunaannya. Kebutuhan data dalam Satuan Kemampuan Lahan (SKL), meliputi klimatologi, topografi, geologi, hidrologi, sumber daya mineral atau bahan galian, bencana alam serta penggunaan lahan.

Analisis SKL bertujuan untuk mendapatkan gambaran mengenai tingkat kemampuan lahan untuk dapat dibangun sebagai perkotaan ataupun sebagai acuan kesesuaian lahan. Ada beberapa SKL yang terdapat dalam analisis kemampuan lahan, diantaranya adalah:

- a. Morfologi, bertujuan untuk memilih bentuk morfologi di daerah perencanaan yang dapat dikembangkan sebagaimana dengan fungsinya.
- b. Kemudahan pengerjaan, bertujuan untuk mengetahui tingkat kemudahan lahan.
- c. Kestabilan lereng, bertujuan untuk mengetahui tingkat kestabilan lereng.

- d. Kestabilan pondasi, untuk mengetahui tingkat kemampuan untuk menahan bangunan berat.
- e. Ketersediaan air, bertujuan untuk melihat tingkat air yang tersedia pada setiap tingkatan.
- f. Drainase, bertujuan untuk melihat tingkat kemampuan lahan untuk mengalirkan air hujan secara alami.
- g. Erosi, bertujuan untuk melihat daerah yang telah terkikis tanah yang kemudian dapat diantisipasi.
- h. Pembuangan limbah, bertujuan untuk melihat daerah yang dapat digunakan sebagai tempat penampungan dan pengolahan limbah.
- i. Bencana alam, bertujuan untuk melihat tingkat kemampuan lahan untuk menerima bencana anal secara geologi agar dapat diantisipasi kerugian secara materi dan jumlah korban.

Menurut Effendi (1987), berdasarkan pembagian dari total nilai, dibentuklah beberapa kelas yang melihat nilai minimal serta maksimal dari keseluruhan nilai yang kemudian dirumuskan dalam sebuah rumus, yaitu:

$$I = \frac{R}{N}$$

Dengan keterangan:

I = lebar interval

R = jarak interval

N = jumlah interval

Dari hasil perhitungan interval tersebut, terdapat pengelompokan kemampuan lahan yang terbagi sesuai jarak interval nilai minimal dan maksimal, yaitu:

Tabel 1. Kelas Kemampuan Lahan

No	Kelas Kemampuan Lahan	Klasifikasi Pengembangan
1	Kelas A	Kemampuan Pengembangan Sangat Rendah
2	Kelas B	Kemampuan Pengembangan Rendah
3	Kelas C	Kemampuan Pengembangan Sedang
4	Kelas D	Kemampuan Pengembangan Tinggi
5	Kelas E	Kemampuan Pengembangan Sangat Tinggi

Sumber: Peraturan Menteri PU No.20/PRT/M/2007

2.7 Analisis Gaya Dukung Lahan

Daya dukung lahan merupakan hal yang penting yang harus dipertimbangkan didalam perencanaan tata ruang wilayah, agar mampu pendukung aktifitas pemanfaatan lahan secara berkelanjutan. Analisis daya dukung lahan dijelaskan dalam Peraturan Menteri Negara Perumahan Rakyat Nomor: 11/PERMEN/M/2008 tentang Pedoman Keserasian Kawasan Perumahan Dan Permukiman, dengan klasifikasi daya dukung lahan berdasarkan kemampuan lahan, yaitu:

- a. Kemampuan lahan kelas 1 (Kemampuan Pengembangan Sangat Tinggi), ratio tutupan lahannya maksimal 70%;
- b. Kemampuan lahan kelas 2 (Kemampuan Pengembangan Tinggi), rasio tutupan lahannya maksimal 50%;
- c. Kemampuan lahan kelas 3 (Kemampuan Pengembangan Sedang), rasio tutupan lahannya maksimal 20%;
- d. Kemampuan lahan kelas 4 (Kemampuan Pengembangan Rendah hingga Sangat Rendah), rasio tutupan lahannya 0%.

Metode sistem informasi geografis yang digunakan adalah dengan Metode sistem informasi geografis yang digunakan dengan cara mengtumpangtindihkan (*overlay*) peta penggunaan lahan eksisting dengan peta kemampuan lahan. Berdasarkan hasil tumpang tindih kedua peta tersebut

menghasilkan peta kesesuaian pemanfaatan lahan serta dapat diketahui luas lahan tidak terbangun dan luas lahan terbangun yang terdapat pada setiap tingkat kemampuan lahan. Adapun rumus yang digunakan dalam menentukan daya dukung lahan berkaitan dengan penentuan *Building Coverage (BC)* pada suatu lokasi. Prinsip dasarnya adalah menghitung berapa besar daerah yang tetap terbuka atau dilestarikan menurut Mock (1983), yaitu:

$$BC = \frac{(A - OS)}{A} \times 100\%$$

Dengan keterangan:

BC = *Building Coverage*

A = Area (Luas)

OS = *Open Space* (Lahan tidak terbangun)

2.8 Analisis *Strength, Weakness, Opportunities, dan Threats* (SWOT)

Strength, Weakness, Opportunities, dan Threats atau disingkat SWOT merupakan sebuah identifikasi berbagai aspek yang digunakan secara sistematis untuk membuat strategi dalam hal bisnis. SWOT digunakan dengan memaksimalnya faktor internal seperti *Strengths* dan *Weaknesses*, serta faktor eksternal seperti *Opportunities* dan *Threats* yang terdapat dalam dunia bisnis. Analisis SWOT berdasar pada anggapan sebuah strategi yang efektif akan menggunakan *Strengths* dan *Opportunities* dengan maksimal serta meminimalkan adanya *Weakness* dan *Threats*. Analisis ini jika diaplikasikan secara maksimal akan memiliki pengaruh yang baik bagi strategi dan mampu memberikan berbagai informasi mengenai bisnis yang dapat membantu actor untuk menentukan dan mengetahui potensi dan ancaman yang ada pada perusahaan.

SWOT juga berkaitan dengan proses pengambilan keputusan, dimana hal ini berhubungan dengan pengembangan visi, misi, tujuan, serta kebijakan yang dimiliki oleh perusahaan. Oleh karena itu, perencanaan strategis (*strategic planner*) diharuskan melihat seluruh aspek strategi perusahaan dalam

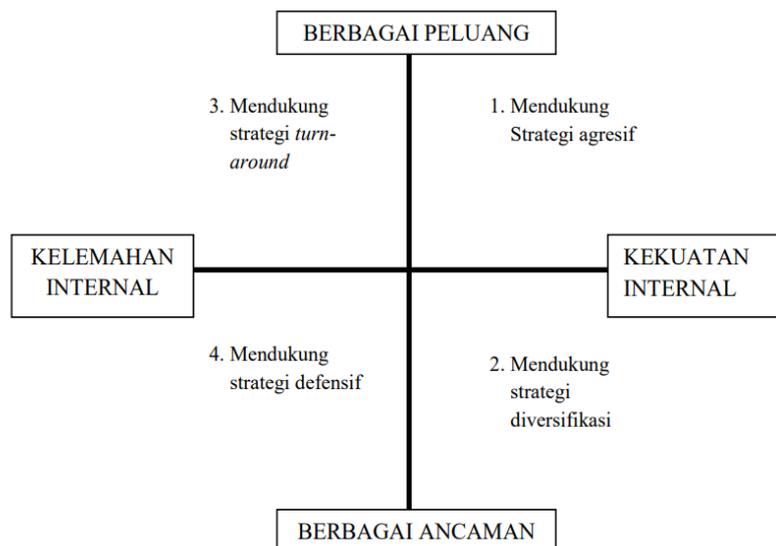
perusahaan. Hal ini disebut dengan analisis situasi yang juga disebut dengan analisis SWOT.

a. Analisis Lingkungan Eksternal (*Eksternal Faktor Analysis/ EFA*)

Kotler (2009), mengatakan bahwa bisnis harus melihat kekuatan lingkungan besar yang utama dan faktor lingkungan kecil yang lebih signifikan yang nantinya dapat memengaruhi kapabilitasnya dalam menghasilkan keuntungan. Bisnis harus memiliki sistem *marketing intelligent* eksternal dan intenal. Dimana peluang pemasaran mempunyai kemungkinan untuk memuaskan pelanggan. Kemudian, ancaman lingkungan merupakan tantangan yang dapat menyebabkan penurunan penjualan.

b. Analisis Lingkungan Internal (*Internal Faktor Analysis/ IFA*)

Kemampuan melihat peluang dan dapat menggunakan peluang tersebut adalah dua hal yang berbeda. Setiap bisnis harus mengevaluasi kekuatan dan kelemahan internalnya.



Gambar 7. Diagram Analisis SWOT

Sumber: Rangkuti, 2021

Matriks Tows atau SWOT merupakan sebuah *tools* yang digunakan untuk menyusun faktor-faktor strategis perusahaan. Matriks ini dapat memberikan gambaran mengenai peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi

perusahaan yang nantinya akan disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan dari internal (Rangkuti, 2013:83).

Tabel 2. Matriks SWOT

IFA/EFA	STRENGTHS (S)	WEAKNESSES (W)
OPPORTUNITIES (O)	<u>Strategi SO</u> Membuat strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang.	<u>Strategi WO</u> Membuat strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang.
THREATS (T)	<u>Strategi ST</u> Membuat strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman.	<u>Strategi WT</u> Membuat strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman.

Sumber: Rangkuti, 2022

Selain penggunaan matrik SWOT dengan kuadran diatas dapat juga dilakukan pembobotan nilai berdasarkan IFAS atau *Internal Faktor Analysis Strategy* dan EFAS atau *Eksternal Faktor Analysis Strategy*. Berikut adalah tabel perhitungan analisis SWOT menggunakan IFAS dan EFAS:

Tabel 3. Pembobotan IFAS EFAS Analisis SWOT

No	Faktor-Faktor Strategis	Bobot	Nilai	Bobot x Nilai
IFAS				
1	Kekuatan	<i>Professional Judgement</i>	<i>Professional Judgement</i>	
Jumlah				
2	Kelemahan	<i>Professional Judgement</i>	<i>Professional Judgement</i>	
Jumlah				
EFAS				
3	Peluang	<i>Professional Judgement</i>	<i>Professional Judgement</i>	
Jumlah				
4	Ancaman	<i>Professional Judgement</i>	<i>Professional Judgement</i>	
Jumlah				

Sumber: Diklat Spama, 2021

Langkah yang dilakukan dalam penggunaan tabel diatas adalah:

- a. Masukkan faktor-faktor kekuatan dan kelemahan pada Tabel IFAS dan EFAS kolom 1. Susun 5 sampai dengan 10 faktor dari kekuatan, kelemahan (Freddy Rangkuti, 2001: 22);
- b. Berikan bobot masing-masing faktor strategis pada kolom 2, dengan skala 1,0 (sangat penting) sampai dengan 0,0 (tidak penting). Semua bobot tersebut jumlahnya tidak melebihi dari skor total = 1,00. Faktor-faktor itu diberi bobot didasarkan pengaruh posisi strategis (Freddy Rangkuti, 2001: 22);
- c. Berikan nilai pada kolom 3 untuk masing-masing faktor dengan skala mulai dari 4 (sangat kuat) sampai dengan 1 (lemah), berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap kondisi kawasan pariwisata bersangkutan. Variabel yang bersifat positif (semua variabel yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai dari 1 sampai dengan 4 dengan membandingkan terhadap rata-rata pesaing utama. Sedangkan variabel yang bersifat negatif kebalikannya jika kelemahan besar sekali (dibanding dengan rata-rata pesaing sejenis) nilainya adalah 1, sedangkan jika nilai kelemahan rendah/di bawah rata-rata pesaing-pesaingnya nilainya 4;
- d. Kalikan bobot dengan nilai untuk memperoleh faktor pembobotan dalam kolom 4. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4,0 (menonjol) sampai dengan 1,0 (lemah).

Jumlahkan skor pembobotan (pada kolom 4), untuk memperoleh total skor pembobotan bagi kawasan yang bersangkutan. Nilai total ini menunjukkan bagaimana kawasan bereaksi terhadap faktor-faktor strategis internalnya.

2.9 Analisis *Quantitative Strategic Planning Matriks* (QSPM)

Analisis *Quantitative Strategic Planning Matriks* atau QSPM merupakan salah satu tahapan dalam penentuan strategi dimana alat analisis ini dapat dilakukan untuk menyusun strategis berdasarkan evaluasi alternative strategi secara

obyektif, dan faktor-faktor yang berasal dari internal maupun eksternal yang sudah diidentifikasi sebelumnya (David, 2010). Analisis QSPM secara konsep digunakan dalam rangka menentukan daya tarik reaktif dari berbagai strategi yang dibuat berdasarkan faktor-faktor yang diidentifikasi dalam internal dan eksternal suatu isu permasalahan. Pada analisis QSPM, strategi-strategi yang ada dapat diamati dengan berurutan dan juga bersamaan.

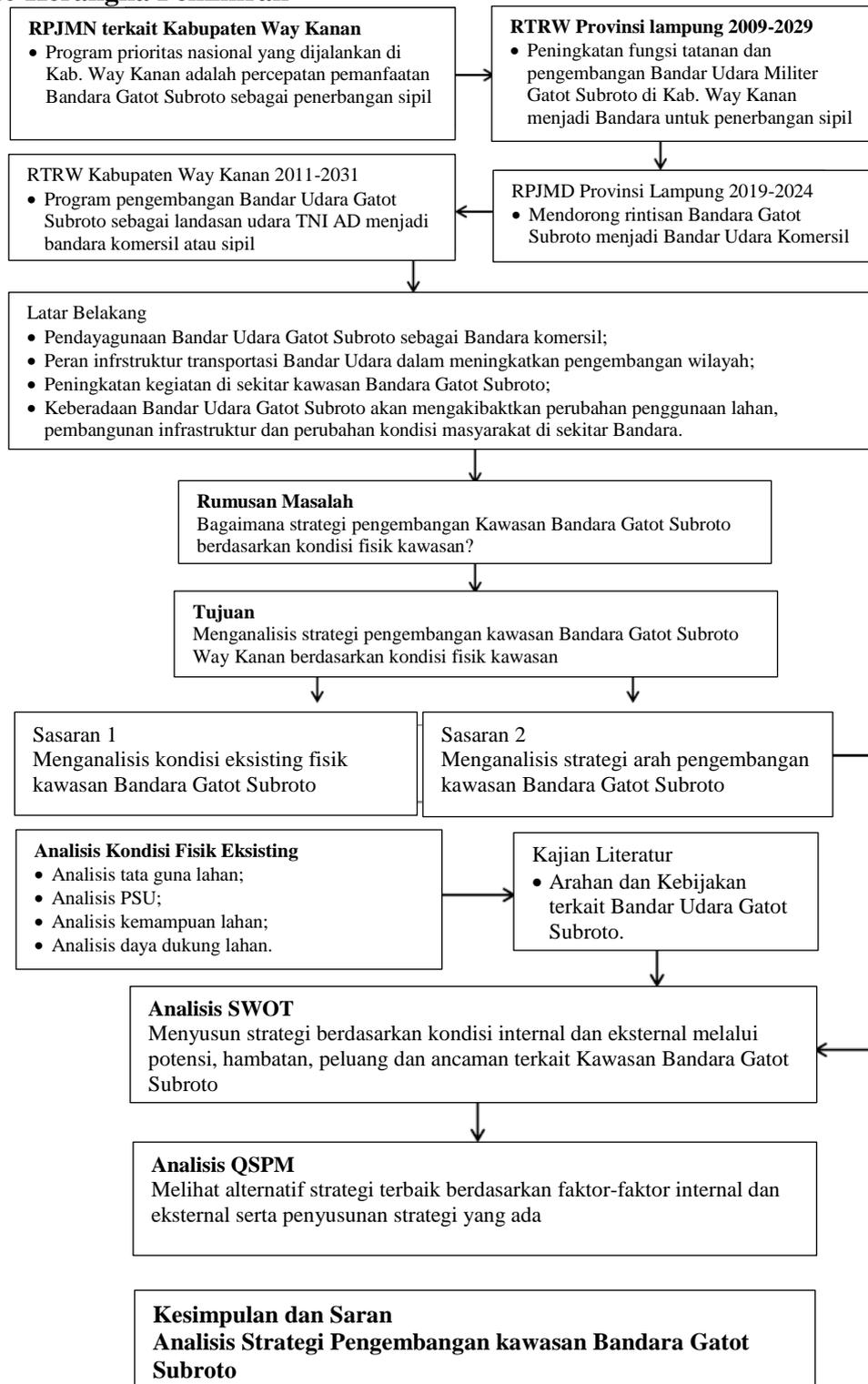
Analisis QSPM merupakan salah satu alat analisis yang digunakan dalam merekomendasikan pilihan strategis atas dasar pendapat ahli atau *expert choice* serta melibatkan unsur intuisi yang didasari oleh *key success factors* internal dan eksternal terpilih untuk menentukan pilihan yang paling menarik, terpercaya dan layak diterapkan sebagai upaya penetapan alternative pilihan. Terdapat beberapa langkah dalam melakukan analisis QSPM, yaitu (Davis, 2006):

- a. Buat daftar peluang atau ancaman yang berasal dari eksternal dan daftar kekuatan atau kelemahan yang berasal dari internal dibagian kolom kiri QSPM yang diambil dari matrik EFAS dan IFAS dari matriks sebelumnya. Buat minimal 10 faktor keberhasilan utama dari eksternal dan juga internal;
- b. Berikan bobot untuk setiap faktor eksternal dan internal utama yang dimasukkan. Pembobotan ini dilakukan sama dengan bobot yang ada dalam matriks EFAS dan IFAS. Nilai bobot dotampilkan disebelah kanan faktor-faktor keberhasilan penting eksternal dan internal;
- c. Evaluasi matriks pada tahap 2 atau pencocokan dan identifikasi berbagai strategi alternative yang perlu dipertimbangkan untuk diterapkan. Catat strategis dibaris teratas QSPM dan kelompokkan berbagai strategi dalam satu rangkaian eksklusif sebisa mungkin;
- d. Tentukan skor daya tarik atau *Attractiveness Score – AS* yang ditentukan dengan cara mengamati setiap faktor eksternal atau internal utama pada suatu waktu tertentu dengan diikuti pertanyaan “Apakah faktor ini memengaruhi pilihan strategi yang dibuat?” Jika jawaban atas pertanyaan ini ya, strategi kemudian perlu diperbandingkan relative terhadap faktor utama tersebut. Secara khusus, skor daya tarik harus diberikan pada setiap

strategi untuk menunjukkan daya tarik relatif satu satu strategi atas strategi yang lain, dengan mempertimbangkan faktor tertentu. Kisaran skor daya tarik adalah 1 = tidak memiliki daya tarik, 2 = daya tariknya rendah, 3 = daya tariknya sedang, 4 = daya tariknya tinggi. Kerjakanlah baris demi baris dalam mengembangkan QSPM. Jika jawaban atas pertanyaan diatas adalah tidak, yang mengindikasikan bahwa faktor utama yang bersangkutan tidak memiliki pengaruh terhadap pilihan spesifik yang dibuat, jangan memberikan skor daya tarik pada strategi dalam rangkaian tersebut. Gunakan tanda minus untuk mengindikasikan bahwa faktor utama tersebut tidak memengaruhi pilihan strategi yang dibuat. Catatan: Jika Anda memberikan nilai daya tarik (AS) untuk satu strategi, kemudian berikan nilai AS untuk yang lainnya. Dalam kata lain, jika satu strategi mendapat minus, maka yang lainnya pada baris yang sama harus mendapat minus juga;

- e. Hitung Penjumlahan Total Nilai Daya Tarik. Tambahkan Total Nilai Daya Tarik dalam masing-masing kolom strategi dari QSPM. Penjumlahan Total Nilai Daya Tarik (STAS) mengungkapkan strategi mana yang paling menarik dari setiap set alternatif. Nilai yang lebih tinggi mengindikasikan strategi yang lebih menarik, mempertimbangkan semua faktor internal dan eksternal yang relevan yang dapat memengaruhi keputusan strategis. Tingkat perbedaan antara Penjumlahan Total Nilai Daya Tarik dari set alternatif strategi tertentu mengindikasikan tingkat kesukaan relatif dari satu strategi di atas yang lainnya.”

2.10 Kerangka Pemikiran



Gambar 8. Kerangka Pemikiran

2.11 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan	Metode	Hasil
1	Bagus Ramadhan, 2018	“Strategi Pengendalian Pemanfaatan Lahan di Kawasan Jalan Kelok 18 Ruas Parangtritis – Girijati”	Mengetahui strategi pengendalian pemanfaatan lahan di Kawasan Jalan Kelok 18	Analisis Kesesuaian Lahan, Analisis Kerawanan Bencana, Analisis Persepsi Stakeholder, Analisis Arahan Zonasi Kawasan dan Disinsentif	Dengan pertimbangan arahan zonasi dan juga analisis fisik lingkungan didapatkan bahwa Jalan Kelok 18 perlu dilakukan pembatasan infrastruktur pendukung pariwisata, pembangunan fisik sebagai pembatas jalan, dan antisipasi penggunaan lahan disekitar.
2	Rasyid Ridha, 2016	“Analisis Daya Dukung Lahan sebagai Pengembangan Fasilitas Perkotaan Kecamatan Mpunda Kota Bima Tahun 2015-2035”	Menganalisis kemampuan lahan dalam upaya pengendalian lahan, Menganalisis kebutuhan fasilitas perkotaan, Merumuskan arahan rencana pengembangan fasilitas perkotaan	Analisis Kemampuan Lahan, Analisis Daya Dukung Lahan, Analisis Demogarfi, Analisis Fasilitas Perkotaan.	Daya dukung lahan Kec. Mpunda dibagi menjadi 4 bagian kelas. Dalam proyeksi kebutuhan fasilitas perkotaan akan dibutuhkan 646,34 Ha untuk pengembangan fasilitas dan permukiman. Arahan rencana daya dukung lahan Kec.Mpunda dengan menetapkan kawasan lindung dan memberikan batasan, syarat dan ketentuan

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan	Metode	Hasil
					pemanfaatan lahan.
3	Dina Yuliana dan Sitti Subekti, 2016	“Strategi Pengembangan Bandara Soekarno Hatta dalam Mendukung Destinasi Pariwisata Prioritas Tanjung Lesung – Pandeglang dan Sekitarnya”	Mengidentifikasi ketersediaan aksesibilitas, Mengidentifikasi ketersediaan dan kualitas jasa pelayanan informasi dalam menunjang pariwisata, Mengetahui strategi pengembangan Bandara Soekarno Hatta dalam mendukung destinasi pariwisata prioritas.	Analisis Deskriptif Kuantitatif, Analisis SWOT, Analisis IFAS dan EFAS.	Terdapat aksesibilitas berupa angkutan umum dan masih membutuhkan waktu lama untuk sampai di destinasi pariwisata Tanjung Lesung. Ketersediaan dan kualitas pelayanan di Bandara sudah baik namun pelayanan informasi masih kurang memadai. Strategi yang perlu dilakukan dalam mendukung pengembangan destinasi pariwisata prioritas di Tanjung Lesung dan sekitarnya adalah strategi perkembangan atau <i>growth</i> .
4	Rivaldo Restu Wirawan, 2019	“Daya Dukung Lingkungan Berbasis Kemampuan Lahan di Kota Palu”	Mengetahui tingkat kelas kemampuan lahan di Kota Palu dan menganalisis daya dukung lingkungan berbasis daya dukung	Analisis Kemampuan Lahan, Analisis Daya Dukung Lahan	Terdapat 5 kelas kemampuan lahan di Kota Palu dan kemampuan pengembangan di Kota Patu didominasi oleh kemampuan

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan	Metode	Hasil
					pengembangan rendah. Daya dukung lahan terbagi menjadi 5 kelas dan Kota Palu termasuk dalam kelas e yang sudah melebihi standar rasio tutupan lahan.
5	Wartha Ardhia, 2018	“Pengembangan Bandar Udara Fatmawati dalam Mendukung Visit Wonderful Bengkulu 2020”	Mengetahui strategi pengembangan Banadar Fatmawati dalam mendukung Visit Bengkulu 2020, Melihat ketersediaan aksesibilitas dari Bandara ke obyek wisata.	Analisis SWOT, Analisisi IFAS EFAS,	Perlunye peningkatan Kerjasama investasi dan kemitraan dengan intsansi lain, pelaksanaan pengoperasian pesawat besar. Peningkatan komitmen pelayanan prima bandara dan aksesibilitas menuju obyek wisata.

III. METODE PENELITIAN

3.1 Konsep Dasar dan Definisi Operasional

Konsep dasar dalam penelitian ini adalah menentukan strategi dalam arah pengembangan Kawasan Bandara Gatot Subroto berdasarkan potensi, kendala, peluang dan ancaman yang dilihat melalui kondisi eksisting fisik yang dilakukan dengan analisis fisik dan lingkungan di Kawasan Bandara Gatot Subroto serta dengan mengetahui arahan kebijakan terdahulu pada kawasan untuk menyeimbangkan strategi yang dibuat.

Definisi operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengertian-pengertian atau penjelasan mengenai hal-hal yang dibahas dalam penelitian ini dan menjadi batasan dalam penelitian, yaitu sebagai berikut:

1. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Undang Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan PM.69 Tahun 2013 tentang Tata letak dan Fasilitas Kebandarudaraan Nasional);
2. Bandara Gatot Subroto merupakan pangkalan udara milik TNI Angkatan Darat yang terletak di Way Tuba, Kabupaten Way Kanan, Provinsi Lampung;
3. Penggunaan lahan adalah setiap bentuk intervensi manusia terhadap lahan dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup baik material maupun spiritual;
4. Prasarana, Sarana dan Utilitas merupakan kelengkapan fisik untuk mendukung terwujudnya perumahan yang sehat, aman dan terjangkau.

Dengan demikian ketersediaan prasarana, sarana, dan utilitas umum merupakan kelengkapan dan bagian yang tidak terpisahkan dari upaya pengembangan perumahan dan kawasan permukiman;

5. Analisis Fisik dan Lingkungan adalah Analisa untuk mengenali karakteristik sumber daya alam dengan menelaah kemampuan dan kesesuaian lahan agar pemanfaatan lahan dapat dilakukan secara optimal dengan tetap memperhatikan keseimbangan ekosistem;
6. Analisis Kemampuan Lahan merupakan upaya yang dilakukan untuk mengetahui potensi suatu lahan. Dari analisis ini akan didapatkan penilaian terhadap potensi lahan yang nantinya akan menjadi acuan untuk menentukan pengelolaan dan pemanfaatan lahan yang benar;
7. Lahan adalah permukaan bumi tempat berlansungnya berbagai aktivitas dan merupakan sumber daya alam yang terbatas, yang penggunaannya memerlukan penataan, penyediaan, dan peruntukannya secara berencana untuk maksud-maksud penggunaan bagi kesejahteraan masyarakat dan satuan lahan adalah suatu wilayah lahan yang mempunyai karakteristik dan kualitas lahan tertentu yang dapat dibatasi dipeta.
8. Analisis Satuan Kemampuan Lahan (SKL) merupakan metode analisis untuk mengetahui nilai kemampuan lahan yang kemudian menghasilkan Peta Kemampuan Lahan;
9. Daya Dukung Lahan adalah jumlah penduduk yang dapat didukung atau disokong oleh suatu luas sumberdaya lahan pada lingkungan tertentu dalam keadaan makmur, sesuai dengan teknologi dan pengelolaan usahatani yang dilakukan petani;
10. Daya Tampung Lahan kapasitas lingkungan yang di dalamnya menampung aktivitas yang memanfaatkan sumberdaya alam pada suatu lahan dan sebagai ukuran kapasitas ataupun aktivitas pengguna ruang yang dapat di tampung di dalam suatu ekosistem;
11. Strategi adalah pendekatan secara keseluruhan yang berkaitan dengan pelaksanaan gagasan, perencanaan, dan eksekusi sebuah aktivitas dalam kurun waktu;

12. Analisis SWOT adalah bentuk analisis situasi kondisi yang bersifat deskriptif (memberi gambaran). Analisa ini menempatkan situasi dan kondisi sebagai faktor masukan, yang kemudian dikelompokkan menurut kontribusinya masing-masing.

3.2 Objek Penelitian

Objek penelitian dalam penelitian ini adalah Kawasan Bandara Gatot Subroto, Way Tuba yang terletak di Kabupaten Way Kanan, Provinsi Lampung. Pemilihan kawasan tersebut berdasarkan lokasi beradanya Bandara Gatot Subroto dan disesuaikan dengan batas administrasi yang ada.

Responden dalam penelitian ini dipilih dengan menggunakan metode *Non-Probability Sampling* dimana responden dipilih tidak acak dan peluang yang tidak sama pada setiap sampel yang ada dan dipilih berdasarkan kriteria dan ketentuan tertentu. Teknik pemilihan responden dalam penelitian ini adalah *Purposive Sampling* dengan responden yang sudah ditentukan oleh peneliti. Dalam penelitian ini responden dipilih berdasarkan ketentuan akan pengetahuan terkait hal-hal yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu terkait pengembangan kawasan Bandara Gatot Subroto Way Tuba di Provinsi Lampung, sehingga akan dipilih responden yang ahli di bidangnya dan data atau informasi yang didapatkan akan memiliki nilai objektivitas yang tinggi. Responden dalam penelitian ini adalah *Key Person* dengan kriteria atau standar yang ditentukan mengetahui informasi yang dibutuhkan. Berikut adalah beberapa gambaran responden yang akan ditemukan terkait informasi yang berkaitan dengan penelitian, yaitu:

Tabel 4. Responden dalam Penelitian

Nomor	Status/Keterangan	Frekuensi
1	BAPPEDA Provinsi Lampung	1
2	Dinas Perumahan dan Permukiman Provinsi Lampung	1
3	BAPPEDA Kabupaten Way Kanan	1
4	Dinas Perhubungan Way Kanan	1
5	Bandar Udara Gatot Subroto	1
6	Tokoh Masyarakat	2
	Jumlah	7

3.3 Metode Penelitian dan Pengumpulan Data

Penelitian yang dilakukan adalah untuk mengidentifikasi strategi pengembangan dalam pengembangan kawasan Bandara Gatot Subroto dan sekitarnya. Penelitian ini akan meneliti bagaimana kondisi eksisting kawasan Bandara Gatot Subroto, Way Tuba dan sekitarnya secara fisik dan juga melihat arahan-arahan yang direncanakan pada pengembangan kawasan bandara. Strategi pengembangan yang akan ditentukan adalah berdasarkan kondisi eksisting fisik kawasan dan mempertimbangkan arahan serta rencana yang sudah ditentukan untuk kawasan Bandara Gatot Subroto, Way Tuba. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan deduktif atau dengan melakukan pengumpulan teori dan kasus yang berkaitan untuk menentukan variabel dalam penelitian yang dilakukan.

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dimana dilakukan pengembangan dari fakta atau kejadian dengan fungsi model matematis atau dengan numerik dalam penyajian informasi ataupun interpretasi dari angka statistic dan bersifat objektif serta dapat diukur.

Pada penelitian ini akan dilakukan pengumpulan data atau pengumpulan informasi yang bersangkutan dengan objek penelitian sesuai batasan penelitian atau definisi operasional untuk mencukung pencapaian tujuan dan sasaran yang ditetapkan. Terdapat beberapa jenis data yang dikumpulkan, sebagai berikut:

3.3.1 Jenis Data

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diapat secara langsung dari lapangan atau sumber pertama yang diperoleh dan tidak terdapat dalam data sekunder. Data primer dalam penelitian ini didapat untuk melengkapi data sekunder agar menjadi informasi lapangan yang tepat dan akurat. Beberapa data primer yang dilakukan dalam penelitian ini adalah.

a. Wawancara

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data primer dengan melakukan tatap langsung antara peneliti dan narasumber dalam memperoleh data yang dibutuhkan. Dalam wawancara peneliti mengajukan pertanyaan-pertanyaan terkait isu atau permasalahan penelitian untuk mendapatkan output berdasarkan tujuan yang akan dicapai. Pada penelitian ini, wawancara dilakukan kepada responden yang telah dipilih berdasarkan *Purposive Sampling* dan dengan ketentuan-ketentuan dimana responden merupakan ahli di bidang yang berkaitan dengan informasi atau data yang akan digunakan pada penelitian ini.

b. Observasi

Observasi adalah metode dalam mengumpulkan data primer yang dilakukan dengan mengamati langsung objek penelitian dalam penelitian ini terkait kondisi eksisting Kawasan Bandara Gatot Subroto yang terletak di Kecamatan Way Tuba, Kabupaten Way Kanan, Provinsi Lampung.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapatkan melalui narasumber atau sumber informasi lain serta tidak langsung dari suatu objek atau data yang dikumpulkan berdasarkan dokumen yang berkaitan dengan kebutuhan dalam penelitian ini. Data yang dikumpulkan berupa dokumen atau data mengenai rencana dan arahan, serta data-data berupa shp yang digunakan untuk diolah dan dianalisis menjadi alat untuk membantu menjawab sasaran penelitian serta data lainnya yang akan diolah dan dianalisis sesuai kebutuhan penelitian. Data-data sekunder dalam penelitian ini didapat dengan metode berikut:

a. Kajian Literatur

Kajian literatur adalah pengumpulan data melalui dokumen-dokumen atau data yang sudah ada pada penelitian terdahulu yang berkaitan dan digunakan pada penelitian yang sedang dilakukan.

Kajian literatur juga digunakan untuk mendapatkan teori-teori yang berhubungan dengan penelitian untuk mencari variabel penelitian untuk mendukung analisis dalam mencapai sasaran dan tujuan. Kajian literatur dilakukan untuk mengumpulkan data-data terkait teori, konsep dan pengertian yang berhubungan dengan objek penelitian dalam mendukung tercapainya tujuan dan sasaran penelitian. Kajian literatur dilakukan dengan menggunakan sumber seperti dokumen, buku, majalah, jurnal, internet dan surat kabar lainnya.

b. Survei Instansi

Survei dengan instansi berkaitan merupakan metode pengumpulan data dengan mengakomodir data dari beberapa instansi yang berkaitan dengan objek penelitian dan disesuaikan dengan kebutuhan penelitian. Pada penelitian ini instansi yang akan dituju adalah BAPPEDA Kabupaten Way Kanan serta Bandara Gatot Subroto Way Tuba.

3.4 Teknik Analisis Data

Pada penelitian ini digunakan beberapa Teknik analisis data dalam pengolahan data yang didapat baik primer maupun sekunder yang sudah dikumpulkan dalam mencapai strategi yaitu merumuskan strategi pengembangan untuk Kawasan Bandara Gatot Subroto, Way Tuba. Dalam pengolahan data maka analisis yang dilakukan berdasarkan sasaran yang akan dicapai adalah sebagai berikut:

1. Sasaran Satu: Mengetahui kondisi eksisting fisik kawasan Bandara Gatot Subroto.

Pada sasaran pertama dilakukan observasi lapangan terkait kondisi fisik dan juga membutuhkan data-data yang berkaitan dalam setiap analisis yang digunakan. Pada pengolahan data untuk mencapai sasaran pertama digunakan analisis deskriptif yang merupakan analisis dengan menjelaskan fakta dan data yang sudah dikumpulkan.

a. Analisis Guna Lahan Eksisting Kawasan Bandara Gatot Subroto

Pada analisis ini akan dilihat bagaimana guna lahan eksisting di kawasan terbangunnya Bandara Gatot Subroto dan daerah sekitarnya. Penggunaan lahan di Kawasan Bandara Gatot Subroto dan sekitarnya akan dibandingkan dengan arahan dan rencana yang telah tersedia untuk melihat kesesuaian guna lahan yang ada. Analisis ini dilakukan dengan *geoprocessing*. *Geoprocessing* merupakan proses untuk pengolahan dengan melakukan analisis menggunakan data spasial dalam system informasi geografis dan menjadikannya suatu informasi atau data baru (Marjuki, 2014).

b. Analisis Kondisi Eksisting Prasarana Sarana Utilitas di Kawasan Bandara Gatot Subroto

Pada analisis ini akan dilihat bagaimana kondisi eksisting prasarana, sarana dan utilitas yang ada di Kawasan Bandara Gatot Subroto.

Akan dilakukan observasi untuk melihat prasarana yang ada seperti jaringan jalan, jaringan drainase, air bersih, persampahan dan jaringan listrik. Terkait kondisi eksisting sarana akan dilakukan observasi terkait fasilitas pelayanan public yang ada seperti kesehatan, peribadatan, pendidikan, dan perdagangan dan jasa.

Analisis ini menggambarkan kondisi eksisting persediaan prasarana, sarana dan utilitas yang tersedia dalam membantu memenuhi kebutuhan penduduk di sekitar Kawasan Bandara Gatot Subroto.

Penggunaan analisis ini akan dilengkapi dengan analisis deskriptif kuantitatif untuk menggambarkan keadaan berdasarkan variabel yang dipilih.

c. Analisis Kemampuan Lahan Kawasan Bandara Gatot Subroto

Pada analisis ini akan digunakan analisis kemampuan lahan yang termasuk dalam analisis aspek fisik dan lingkungan yang digunakan untuk mengetahui bagaiman karakter atau kriteria dari sumber daya alam dengan menganalisis kemampuan dan kesesuaian lahan sehingga dalam aktivitas penggunaan lahan yang dilakukan dapat sesuai dengan ketentuan dan tidak melewati ambang batas. Hasil pada

analisis kemampuan lahan ini akan menjadi rekomendasi dalam penyusunan strategi pemanfaatan ruang ataupun pengembangan wilayah kedepannya. Analisis kemampuan lahan dilakukan dalam beberapa tahapan, yaitu:

- 1) Pengumpulan data, data yang akan dibutuhkan adalah klimatologi; topografi; geologi; hidrologi; sumber daya mineral/bahan galian, bencana alam dan penggunaan lahan.
- 2) Melakukan analisis SKL atau Satuan Kemampuan Lahan, yaitu SKL Morfologi; SKL Kemudahan dikerjakan; SKL Kestabilan Lereng; SKL Kestabilan Pondasi; SKL Ketersediaan Air; SKL Drainase; SKL terhadap Erosi; SKL Pembuangan Limbah; SKL terhadap Bencana Alam. Setiap nilai SKL akan dibobotkan.

Tabel 5. Pembobotan Satuan Kemampuan Lahan

No	Satuan Kemampuan Lahan	Bobot
1	SKL Morfologi	5
2	SKL Kemudahan dikerjakan	1
3	SKL Kestabilan Lereng	5
4	SKL Kestabilan Pondasi	3
5	SKL Ketersediaan Air	4
6	SKL Terhadap Erosi	3
7	SKL Drainase	5
8	SKL Pembuangan Limbah	0
9	SKL Bencana Alam	5

Sumber: Permen PU No 26 Tahun 2007

- 3) *Superimpose* keseluruhan analisis SKL yang didapatkan untuk mendapatkan gambaran tingkat kemampuan lahan untuk dikembangkan sebagai perkotaan ataupun arahan-arahan pengembangan wilayah. Kemudian menjumlahkan hasil pembobotan.

d. Analisis Daya Dukung Lahan Kawasan Bandara Gatot Subroto

Pada analisis ini akan dilakukan analisis daya dukung untuk melihat jumlah penduduk dan kegiatan yang dapat didukung di lahan kawasan Bandara Gatot Subroto. Analisis ini akan melihat sejauh mana daya dukung yang dapat ditahan atau ditampung dan dikembangkan di Kawasan sekitar Bandara Gatot Subroto.

2. Sasaran Dua: Mengetahui strategi arah pengembangan kawasan Bandara Gatot Subroto.

Pada sasaran kedua akan dilakukan kajian literatur berupa pengkajian arahan dan rencana terkait pembangunan dan pengembangan Kawasan Bandara Gatot Subroto pada saat ini dan juga pada masa yang akan datang. Dalam pengolahan analisis pada sasaran ini akan dilakukan dengan analisis deskriptif.

a. Arahan dan Rencana Pengembangan Kawasan Bandara Gatot Subroto

Pada analisis ini akan dilihat dan dikaji dokumen-dokumen atau dilakukannya kajian literatur terhadap arahan-arahan dan juga rencana-rencana terkait pengembangan Kawasan Bandara Gatot Subroto. Berdasarkan hal tersebut maka akan diperoleh informasi berupa arahan atau rencana yang kemudian di sesuaikan dengan analisis kondisi fisik eksisting pada sasaran pertama untuk menjadi bahan pertimbangan dalam menentukan strategi pengembangan selanjutnya pada Kawasan Bandara Gatot Subroto.

b. Strategi Pengembangan Kawasan Bandara Gatot Subroto

Pada analisis ini akan ditentukan strategi pengembangan Kawasan Bandara Gatot Subroto dengan melakukan analisis SWOT serta dengan perhitungan nilai IFAS (*Internal Faktor Analysis Strategy*) dan EFAS (*Eksternal Faktor Analysis Strategy*). Analisis SWOT merupakan cara untuk mengidentifikasi berbagai faktor secara sistematis dalam rangka merumuskan suatu strategi. Analisis ini akan menghasilkan kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*) yang

berasal dari internal kawasan serta peluang (*opportunities*) dan ancaman (*threats*) yang berasal dari eksternal kawasan. Matriks analisis SWOT dibentuk melalui tahapan masing-masing faktor sehingga didapat strategi SO, ST, WO, WT. Terdapat delapan (8) tahapan dalam membentuk matriks SWOT, yaitu:

- 1) Menentukan faktor-faktor internal Kawasan Bandara Gatot Subroto berupa kekuatan dan kelemahan Kawasan Bandara Gatot Subroto, dalam hal ini yang menjadi faktor internal adalah sebagai berikut:
 - a. Peran dan Fungsi Bandara
Peran bandara terhadap kawasan sekitar dalam memberikan dampak serta terselenggaranya fungsi bandara sesuai dengan arahan dan kebijakan serta fungsi bandara pada umumnya.
 - b. *Supply-Demand* Mobilitas Bandara
Permintaan dan penawaran terkait mobilitas dan kegiatan perjalanan yang akan dilakukan bandara dimana terdapat jumlah pelanggan yang dilayani dengan baik.
 - c. Fasilitas Pelayanan Bandara
Pelayanan umum yang dapat diberikan bandara kepada pelanggan serta pelayanan bandara sebagai fasilitas public dalam mendukung kegiatan transportasi antar daerah.
- 2) Menentukan faktor-faktor eksternal Kawasan Bandara Gatot Subroto berupa peluang dan ancaman yang dapat terjadi dalam operasional Bandara Gatot Subroto, dalam hal ini yang menjadi faktor eksternal adalah sebagai berikut:
 - a. Sosial budaya
Faktor ini berasal dari kegiatan masyarakat atau penduduk mengenai mobilitas masyarakat serta interaksi social yang lebih luas di daerah sekitar Kawasan Bandara Gatot Subroto terkait adanya bangunan dan juga kegiatan operasional Bandara Gatot Subroto.

b. Ekonomi

Faktor ini mengenai kegiatan ekonomi yang terjadi akibat adanya kegiatan operasional Bandara Gatot Subroto serta kontribusi Bandara Gatot Subroto dalam meningkatkan kesejahteraan kawasan sekitar atau daerah regional dan membantu aksesibilitas dan menjadi simpul transportasi untuk beberapa daerah disekitarnya serta mengurangi kesenjangan daerah.

c. Fisik Lingkungan

Faktor ini mengenai kondisi fisik dan lingkungan pada Kawasan Bandara Gatot Subroto dalam melakukan kegiatannya sehingga tidak mengganggu lingkungan dan sesuai dengan arahan penataan ruang.

- 3) Berikan nilai atau bobot untuk setiap faktor yang dinilai dengan skala nilai 1,0 dengan keterangan sangat penting hingga 0,0 dengan keterangan tidak penting. Semua nilai bobot yang diberikan apabila ditotalkan tidak akan melebihi dari total bobot = 1,00
- 4) Kemudian berikan nilai rating dengan skala nilai 4 dengan keterangan sangat kuat hingga nilai 1 dengan keterangan lemah, penilaian dibuat berdasarkan keterangan atau faktor yang dinilai terhadap kawasan atau objek penelitian yang dilihat. Variabel dengan nilai positif atau termasuk kategori kekuatan dinilai dengan nilai 1 hingga 4 dan dibandingkan terhadap salah satu faktor terkuat. Sedangkan variable dengan nilai negative atau termasuk kategori kelemahan dinilai dengan sebaliknya.
- 5) Kemudian, nilai bobot yang sudah ditentukan dikali dengan nilai rating sehingga memperoleh faktor pembobotan pada kolom selanjutnya dan hasil pembobotan untuk setiap faktor akan bervariasi baik dengan nilai 4 atau dengan keterangan menonjol hingga nilai 1 atau dengan keterangan lemah.

- 6) Setelah itu, jumlahkan setiap skor pembobotan pada langkah sebelumnya sehingga mendapatkan nilai pembobotan faktor. Nilai ini menggambarkan bagaimana dalam menentukan strategi untuk menjadi reaksi dari faktor tersebut.

Tabel 6. Matriks Penilaian Faktor Internal

Faktor Internal	Bobot	Rating	Skor	Keterangan
Kekuatan				
Peran dan Fungsi Bandara				
Supply Demand Bandara				
Fasilitas Pelayanan Bandara				
Kelemahan				
Peran dan Fungsi Bandara				
Supply Demand Bandara				
Fasilitas Pelayanan Bandara				

Tabel 7. Matriks Penilaian Faktor Eksternal

Faktor Internal	Bobot	Rating	Skor	Keterangan
Peluang				
Sosial Budaya				
Ekonomi				
Fisik Lingkungan				
Ancaman				
Sosial Budaya				
Ekonomi				
Fisik Lingkungan				

- 7) Menyesuaikan kekuatan internal dengan peluang eksternal untuk mendapatkan strategi S-O.
- 8) Menyesuaikan kelemahan internal dengan peluang eksternal untuk mendapatkan strategi W-O.
- 9) Menyesuaikan kekuatan internal dengan ancaman eksternal untuk mendapatkan strategi S-T.
- 10) Menyesuaikan kelemahan internal dengan ancaman eksternal untuk mendapatkan strategi W-T.

Setelah dihasilkan strategi berdasarkan faktor internal dan eksternal melalui analisis SWOT, maka dilanjutkan dengan analisis QSPM. Tahap ini merupakan tahap akhir dalam perumusan strategi dengan memilih

alternative strategi yang terbaik berdasarkan hasil pada tahap awal atau analisis SWOT. Pada tahapan ini bobot yang diberikan sama pada tahapan sebelumnya, kemudian ditentukan nilai AS atau Attractiveness Score dengan melihat apakah faktor yang ada mempengaruhi strategi yang dibuat. Menghitung total nilai daya tarik (Total Attractiveness Scores – TAS), kemudian mengalihkan bobot dengan nilai daya tarik (AS). Alternatif strategi dengan nilai TAS yang terbesar adalah alternative strategi yang terbaik.

Tabel 8. Matriks Penilaian Analisis QSPM

Alternatif Strategi			
Faktor Internal	Bobot	AS	TAS
Kekuatan			
Peran dan Fungsi Bandara			
Supply Demand Bandara			
Fasilitas Pelayanan Bandara			
Kelemahan			
Pemasaran Kegiatan			
Permintaan Penerbangan			
Operasional Pelayanan Bandara			
Faktor Eksternal	Bobot	AS	TAS
Peluang			
Arahan Pengembangan Bandara			
Ekonomi Daerah			
Fisik Lingkungan			
Ancaman			
Sosial Budaya Masyarakat			
Ekonomi Masyarakat dan Sekitar			
Fasilitas Pelengkap			

IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

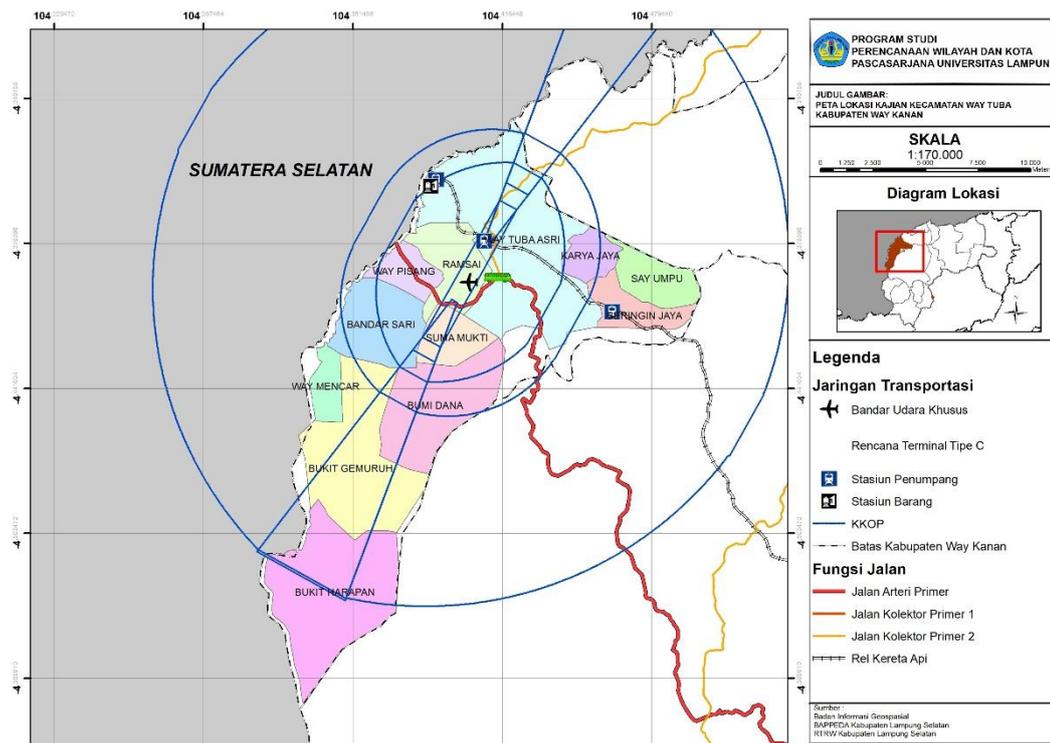
4.1 Kondisi Geografis dan Batas Administrasi

Kecamatan Way Tuba merupakan salah satu bagian dari wilayah Kabupaten Way Kanan, secara geografis Kecamatan Way Tuba berpenduduk 23.445 jiwa dengan 7.031 rumah tangga, dan luas wilayah 20.600 Ha, dengan batas wilayah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara: berbatasan dengan Kecamatan Bumi Agung
2. Sebelah Selatan: berbatasan dengan Kecamatan Blambangan Umpu
3. Sebelah Timur: berbatasan dengan Kecamatan Blambangan Umpu
4. Sebelah Barat: berbatasan dengan Kecamatan Jaya Pura Kab. Oku Timur.

Secara topografis Kecamatan Way Tuba sebagian besar daerahnya adalah dataran tinggi dan rendah serta perbukitan. Kecamatan Way Tuba terbentuk pada tahun 2000. Merupakan pecahan atau pemekaran dari Kecamatan Blambangan Umpu. Pada saat ini Kecamatan Way Tuba terdiri dari 13 Desa/ Kampung sebagai berikut:

- | | |
|------------------|------------------|
| a. Bukit Gemuruh | h. Karya Jaya |
| b. Bumi Dana | i. Say Umpu |
| c. Way Mencar | j. Beringin Jaya |
| d. Bandar Sari | k. Bukit Harapan |
| e. Suma Mukti | l. Way Pisang |
| f. Ramsai | m. Way Tuba Asri |
| g. Way Tuba | |



Gambar 9. Peta Kawasan Penelitian

Sumber: Hasil Pengolahan, 2022

4.2 Kondisi Fisik Dasar

4.2.1 Klimatologi

Kecamatan Way Tuba memiliki iklim tropis dengan 2 (dua) musim yang selalu berganti sepanjang tahun, yaitu musim hujan dan musim kemarau. Temperatur rata-rata di daerah ini pada 30° C. Secara umum Wilayah Kevamatan Way Tuba terbagi menjadi dua tipe iklim, yaitu memiliki curah hujan cukup tinggi, berkisar antara 3000 mm – 3500 mm per tahun. Sementara itu jika diklasifikasikan ke dalam iklim menurut R. Oldeman, maka Wilayah Kecamatan Way Tuba dan khususnya lokasi penelitian memiliki iklim kategori Iklim B yaitu, bulan basah 7-9 bulan, bulan kering < 2 bulan dan Iklim kategori C1 yaitu, Bulan basah 5-6 bulan, bulang kering < 2 bulan.

4.2.2 Jenis Tanah

Di wilayah Kecamatan Way Tuba dan sekitarnya ditemukan sebagian besar lahannya mempunyai jenis tanah assosiasi podzolik coklat kekuningan dan merah kekuningan. Pada umumnya kedalaman efektif tanah bervariasi dari dangkal sampai dalam dan biasanya dipengaruhi oleh jenis dan sifat tanah yang bersangkutan. Kedalaman efektif tanah di Kecamatan Way Tuba adalah 60 – 90 cm. Ditinjau dari tekstur tanahnya, maka tekstur tanah di sekitar lokasi penelitian diklasifikasikan dalam 3 kelas yaitu tekstur halus, sedang (lempung) dan kasar. Tekstur tanah di sebagian besar berupa tekstur sedang sampai halus, merupakan tanah yang dapat dikembangkan untuk jenis budidaya apapun.

4.3 Kondisi Fasilitas Kawasan

Sarana dan Prasarana di Kecamatan WayTuba yang telah ada dan berkembang antara lain sarana pendidikan, sarana kesehatan, sarana perdagangan dan jasa, sarana pemerintahan, sarana peribadatan. Tingkat pelayanan sarana dan prasarana ini merupakan potensi bagi perkembangan kegiatan masyarakat di wilayah Kecamatan Way Tuba.

4.3.1 Pendidikan

Fasilitas pendidikan yang ada di Kawasan Way Tuba terdiri dari Taman Kanak-kanan sebanyak 8 unit, Sekolah Dasar/ Sederajat sebanyak 14 unit, Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP)/ Sederajat sebanyak 7unit dan 5unit untuk Sekolah Menengah Umum/ Sederajat. Berikut adalah tabel persebaran sarana pendidikan di Kecamatan Way Tuba.

Tabel 9. Penyebaran Fasilitas Pendidikan di Kecamatan Way Tuba

No	Desa/Kelurahan	PAUD	TK	SD	SMP	SMA
1	Bukit Gemuruh	-	1	1	1	-
2	Bumi Dana	-	-	1	1	-
3	Way Mencar	-	1	1	-	-
4	Bandar Sari	-	2	1	2	2
5	Suma Mukti	-	-	1	-	1
6	Ramsai	-	2	1	-	-
7	Way Tuba	-	1	2	1	2
8	Karya Jaya	-	-	1	-	-
9	Say Umpu	-	-	1	-	-
10	Beringin Jaya	-	-	1	1	-
11	Bukit Harapan	-	1	1	-	-
12	Way Pisang	-	-	1	-	-
13	Way Tuba Asri	-	-	1	1	-
	Kecamatan Way Tuba	0	8	14	7	5

Sumber: BPS Kabupaten Way Kanan, 2022

4.3.2 Kesehatan

Pada tahun 2020 fasilitas kesehatan di Kecamatan Way Tuba tergolong sudah memadai, hal ini terbukti dari jumlah fasilitas dan tenaga medis yang dimiliki. Jumlah fasilitas kesehatan yang ada adalah puskesmas/ puskesmas pembantu sebanyak 8 dan tempat praktek dokter sebanyak 4 unit. Sedangkan jumlah tenaga medis terdiri dari dokter sebanyak 3 orang, bidan sebanyak 27 orang, dan mantri/ perawat sebanyak 10 orang.

Tabel 10. Penyebaran Fasilitas Kesehatan Di Kecamatan Way Tuba

No	<i>Desa/ Kelurahan</i>	<i>Rumah Sakit</i>	<i>Poliklinik</i>	<i>Puskesmas/ Puskesmas Pembantu</i>	<i>Praktek Dokter</i>	<i>Apotek</i>
1	Bukit Gemuruh	-	-	1	-	-
2	Bumi Dana	-	-	-	-	-
3	Way Mencar	-	-	1	-	-
4	Bandar Sari	-	1	1	-	1
5	Suma Mukti	-	-	-	-	-
6	Ramsai	-	-	1	-	-
7	Way Tuba	-	-	1	1	-
8	Karya Jaya	-	-	1	-	-
9	Say Umpu	-	-	-	-	-
10	Beringin Jaya	-	-	-	-	-
11	Bukit Harapan	-	-	1	-	-
12	Way Pisang	-	-	1	1	-
13	Way Tuba Asri	-	-	-	-	-
Kecamatan Way Tuba		0	1	8	2	1

Sumber: BPS Kabupaten Way Kanan, 2022

4.3.3 Perdagangan dan Jasa

Fasilitas perdagangan dan jasa di Kecamatan Way Tuba berupa pasar, toko dan warung-warung. Penduduk Kecamatan Way Tuba untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-harinya, berbelanja ke Pasar Way Tuba.

4.3.4 Pemerintahan

Fasilitas pemerintahan yang ada di Kecamatan Way Tuba relatif sama dengan Kecamatan-kecamatan yang lainnya, antara lain adanya kantor kecamatan sebagai pusat pemerintahan di Kecamatan Way Tuba. Kantor desa/ kampung 13 unit, kantor polisi 1 unit, dan kantor koramil sebanyak 1 unit, serta kantor pos sebanyak 1 unit.

4.3.5 Peribadatan

Pada tahun 2020 fasilitas peribadatan menurut golongan agama di Kecamatan Way Tuba terdiri atas masjid sebanyak 40 unit dan surau/ langgar sebanyak 75

unit, serta gereja sebanyak 5 unit dan Pura 2 unit. Adapun persebaran dari fasilitas peribadatan adalah sebagai berikut.

Tabel 11. Data Persebaran Rumah Ibadah di Kecamatan Way Tuba

No	<i>Desa/Kelurahan</i>	<i>Masjid</i>	<i>Surau/ Langgar</i>	<i>Gereja</i>	<i>Pura</i>	<i>Vihara</i>
1	Bukit Gemuruh	12	3	-	-	-
2	Bumi Dana	2	5	-	1	-
3	Way Mencar	2	2	-	-	-
4	Bandar Sari	2	7	-	-	-
5	Suma Mukti	1	4	-	-	-
6	Ramsai	2	12	3	-	-
7	Way Tuba	4	9	-	-	-
8	Karya Jaya	2	7	-	-	-
9	Say Umpu	2	6	-	-	-
10	Beringin Jaya	2	5	1	1	-
11	Bukit Harapan	2	2	-	-	-
12	Way Pisang	4	3	1	-	-
13	Way Tuba Asri	2	10	-	-	-
	Kecamatan Way Tuba	39	75	5	2	0

Sumber: BPS Kabupaten Way Kanan, 2022

VI. SIMPULAN DAN SARAN

6.1 Simpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang dilakukan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kondisi eksisting fisik kawasan Bandara Gatot Subroto
Berdasarkan hasil analisis SKL yang dilakukan pada kawasan Bandara Gatot Subroto dihasilkan bahwa terdapat tiga klasifikasi kemampuan lahan di kawasan tersebut dengan persentasi terbesar yaitu 86,28% kemampuan lahan baik yaitu seluar 1519,51 hektar, kemudian 8,54% dengan kemampuan cukup baik yaitu seluas 150,32 hektar dan 5,18% dengan kemampuan sangat baik yaitu seluar 91,21 hektar.
2. Strategi arah pengembangan kawasan Bandara Gatot Subroto.
Strategi alternatif yang dapat dilakukan dalam pengembangan Bandara Gatot Subroto adalah dengan mendorong kekuatan yang dimiliki dan menanggapi ancaman yang ada sebagai bahan dukungan keberlanjutan pengembangan. Strategi yang dapat dilakukan adalah Penguatan peran dan fungsi Bandara Gatot Subroto dalam mendukung integrasi antar moda transportasi dan konektivitas antar masyarakat sekitar dan daerah sekitarnya serta kegiatan strategis dan perekonomian daerah yang. Hal ini didukung oleh aspek kelembagaan lainnya serta pengembangan potensi-potensi daerah di Kabupaten Way Kanan dan daerah sekitarnya sebagai daya tarik dengan Penguatan peran dan fungsi Kabupaten Way Kanan dan integrasi pengembangan kegiatan strategis sebagai daya tarik untuk meningkatkan demand dari Bandara Gatot Subroto. Selain itu perlu dilakukan Pemeliharaan dan peningkatan manajemen operasional serta perlu dilakukan program-program dan kerja sama terkait pemasaran

Bandara Gatot Subroto sebagai salah satu bandara perintis yang membantu pelayanan transportasi Kabupaten Way Kanan dan sekitarnya guna mendukung perkembangan dan arahan serta konektivitas daerah. Hal ini perlu didukung dengan penyediaan fasilitas layanan pendukung bagi kegiatan terutama dari Pemerintah Daerah untuk meningkatkan aksesibilitas dengan menyediakan fasilitas pendukung berupa Bus antar kota yang melayani rute dari dan menuju bandara Gatot Subroto yang dapat memudahkan penumpang dan pengguna Bandara Gatot Subroto, penyediaan fasilitas pendukung ini juga dapat menjadi kegiatan baru bagi masyarakat dengan penciptaan lapangan pekerjaan, menambah penghasilan masyarakat, pertumbuhan ekonomi hingga mensejahterakan masyarakat.

6.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dijelaskan maka saran dari peneliti adalah sebagai berikut.

1. Peningkatan fungsi pelayanan dan operasional bagi Bandar Udara Gatot Subroto untuk meningkatkan pelayanan bagi penumpang dengan tetap memperhatikan karakteristik fisik dan lingkungan pada wilayah Bandara Gatot Subroto dan dapat mendukung kegiatan social ekonomi Kabupaten Way Kanan dan sekitarnya.
2. Penguatan peran dan fungsi Bandara Gatot Subroto oleh Pemerintah Daerah Provinsi Lampung dan Pemerintah Daerah Kabupaten Way Kanan dalam rangka penguatan simpul transportasi dan konektivitas antar wilayah serta mengurangi ketimpangan wilayah dengan menghubungkan beberapa daerah disekitarnya.
3. Pemerintah pusat dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan dapat memberikan bantuan pembiayaan dalam rangka pengembangan Bandara Gatot Subroto Way Kanan untuk mendukung bandara perintis hingga menjadi pusat pertumbuhan baru yang memiliki *multiplier effect*.

4. Pemerintah Daerah Kabupaten Way Kanan, dan daerah sekitarnya yaitu Pemerintah Daerah Kabupaten Ogan Komering Ulu, Pemerintah Daerah Kabupaten Ogan Komering Ulu Timur, dan Pemerintah Daerah Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dapat berupaya untuk lebih memaksimalkan peningkatan infrastruktur kawasan, salah satunya dengan dengan mekanisme Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dengan melihat potensi dari masing-masing wilayah.
5. Peneliti selanjutnya dapat meneliti lebih lanjut mengenai rencana detail pengembangan kawasan dengan melihat potensi dari Kabupaten Way Kanan, dan Kabupaten sekitarnya.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

- Aca, Sugandhy. 1999. *Penataan Ruang Dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Jaringan Transportasi; Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Arifin, N. A. 2007. *Peran Aksesibilitas dan Mobilitas Jaringan Transportasi bagi Pengembangan Ekonomi Pedesaan, Kasus Kabupaten Enrekag*.
- Arsyad, Sitanala. 1989. *Konservasi Tanah dan Air*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Way Kanan. 2021. *Kecamatan Way Tuba Dalam Angka Tahun 2021*. Blambangan Umpu: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Ogan Komering Ulu. 2022. *Kabupaten Ogan Komering Ulu dalam Angka Tahun 2022*. Baturaja: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Ogan Komering Ulu Timur. 2022. *Kabupaten Ogan Komering Ulu Timur dalam Angka Tahun 2022*. Martapura: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan. 2022. *Kabupaten Ogan Komering Ulu Selatan dalam Angka Tahun 2022*. Muaradua: Badan Pusat Statistik.
- Baja, Sumbangan. 2012. *Perencanaan Tata Guna Lahan dalam Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- David, F. R. 2002. *Manajemen Strategis Konsep Edisi Ke Tujuh*. Jakarta: Pearson Education Asia Pte. Ltd dan PT. Prenhallindo.
- David, F. R, 2006. *Manajemen Strategis, Edisi Sepuluh*. Jakarta: Salemba Empat.

- Dodgson J. S., Spackman M., Pearman A. D., Phillips L. D. 2009. *Multi-criteria analysis: A Manual*. Communities and Lokal Government.
- Friedman dan Alonso. 2008. *Regional Development Planning: A READER*. New Zealand Geografer. Vol. 23 hlm. 179
- Fletcher, J. R., & Gibb, R. G. 1990. *Land Resource Survey Handbook For Soil Conservation Planning In Indonesia*. Ministry of Forestry Directorate General Reforestation and Land Rehabilitation Indonesia and Department of Scientific and Industrial Research DSIR Land Resources Palmerston North New Zealand.
- Indah, N. F., & Ma'arif, S. 2014. *Pengaruh Keberadaan Bandara Internasional*. Jayadinata, J. T. 1999. *Tata Guna Lahan dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah*. Bandung: ITB.
- Kotler, Philip, Kevin Lane Keller. 2009. *Manajemen Pemasaran*. Jakarta: Indeks.
- Mercado, R.G. 2002. *Regional Development in the Philippine: A Review of Experience, State of the Art and Agenda for Research and Action*. Discussion Paper Series. Phillipine Institute for Development Studies
- Mock, F. J. 1973. *Water Availability Appraisal in Indonesia (Land Capability Appraisal)*. Basic Study Prepared for the FAO/UNDP Land Capability Appraisal Project. Bogor, Indonesia.
- Oktaviana, Maria Goretti., dkk. 2011. *Strategi Pengembangan Transportasi Antar Wilayah di Provinsi Papua Barat*. Jurnal Rekayasa Sipil, Vol. 5, No.3. 2011.
- Peraturan Daerah Kabupaten Way Kanan Nomor 11 Tahun 2011 Tentang RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2011-2031
- Peraturan Daerah Kabupaten Way Kanan Nomor 4 Tahun 2016 Tentang RPJMD Kabupaten Way Kanan Tahun 2016-2021
- Peraturan Menteri Perhubungan No.11 Tahun 2010 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional
- Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2013 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 29/PRT/M/2018 Tentang Standar Teknis Standar Pelayanan Minimal Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

- Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 17 Tahun 2009 Tentang Pedoman Penentuan Daya Dukung Lingkungan Hidup Dalam Penataan Ruang
- Anonim,
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 20 Tahun 2007 tentang Pedoman Teknis Analisis Aspek Fisik Dan Lingkungan, Ekonomi, Serta Sosial Budaya Dalam Penyusunan Rencana Tata Ruang
- Pontoh, N. K., Hudalah, D., Indradjat, P. N., & Viantari, D. (2013). *Dasar-Dasar Survei Untuk Perencanaan Wilayah dan Kota*. ITB.
- Pontoh, N. K., & Kustiawan, I. (2008). *Pengantar Perencanaan Perkotaan*. ITB.
- Rangkuti, F. 2001. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- _____. 2014. *Analisis SWOT Cara Perhitungan Bobot, Rating, dan OCAI*. Jakarta: Gramedia.
- Ridha, Rasyid, dkk. 2016. *Analisis Daya Dukung Lahan sebagai Pengembangan Fasilitas Perkotaan Kecamatan Mpunda Kota Bima Tahun 2015-2035*. Jurnal Wilayah dan Lingkungan Vol 4, No.1, April 2016.
- Ridha, Rasyid. 2016. *Analisis Daya Dukung Lahan sebagai Pengembangan Fasilitas Perkotaan Kecamatan Mpunda Kota Bima Tahun 2015-2035*. Jurnal Wilayah dan Lingkungan. Volume 4 Nomor 1 hal 65-80.
- Robinson Pearce. 1997. *Manajemen Strategik Formulasi, Implementasi dan Pengendalian*. Jakarta: Bina Rupa Aksara.
- RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2011-2031.
- Rustiadi, Ernan et al. *Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Jakarta: Crestpent Press dan Yayasan Obor Indonesia.
- Rondinelli, Denis A. and Kenneth Ruddle. 1985. *Applied Method of Regional Analisis*. Colorado: West View Press Inc.
- Sarwono, J. 2006. *Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sulistyorini, Rahayu, and Dwi Herianto. 2010. *Analisis Multi Kriteria sebagai Metode Pemilihan Suatu Alternatif Ruas Jalan di Propinsi Lampung*. Jurnal Rekayasa Vol. 14, No. 3, 2010.
- Sirojuzilam. 2006. *Teori Lokasi*. USU Press. Medan

- Silondae, Sutami, dkk. 2016. *Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya*. Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan, Volume 1, Nomor 1, 2016.
- Shobirin, M., Ali, Hapzi. 2019. *Strategi Pengembangan Infrastruktur dalam Meningkatkan Pelayanan Penumpang di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta Cengkareng*. Jurnal Ekonomi dan Manajemen Sistem Informasi, Volume 1, Issue 2, 2019.
- Suganda, A.H. 1988. *Pertimbangan Aspek Fisik Dasar Dalam Perencanaan Kota*. Thesis Program Magister, Program Pascasarjana, Institut Teknologi Bandung.
- Tamin, O. Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi Kedua. ITB, Bandung.
- Tarigan, R. (2004). *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- _____. (2005). *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
- Wirawan, Rivaldo Restu. 2019. *Daya Dukung Lingkungan Berbasis Kemampuan Lahan di Kota Palu*. Jurnal Spasial Vol. 6. No. 1.
- Yuliana, Dina & Sitti Subekti. 2016. *Strategi Pengembangan Bandara Soekarno Hatta dalam Mendukung Destinasi Pariwisata Prioritas Tanjung Lesung – Pandeglang dan Sekitarnya*. Jurnal Transportasi Multimoda. Volume 14/No.04. hal 177-192.