

**ANALISIS POTENSI DEMAND KONSEP AEROTROPOLIS
DI SEKITAR BANDARA RADIN INTEN II PROVINSI LAMPUNG**

(Tesis)

Oleh:

Muhammad Athaya Atha

2220051003



**MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PASCASARJANA MULTIDISIPLIN
UNIVERSITAS LAMPUNG
2025**

**ANALISIS POTENSI DEMAND KONSEP AEROTROPOLIS
DI SEKITAR BANDARA RADIN INTEN II PROVINSI LAMPUNG**

Oleh:

Muhammad Athaya Atha

(Tesis)

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

Pada

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



**MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PASCASARJANA MULTIDISIPLIN
UNIVERSITAS LAMPUNG
2025**

ABSTRACT

ANALYSIS OF DEMAND POTENTIAL FOR THE AEROTROPOLIS CONCEPT AROUND RADIN INTEN II AIRPORT, LAMPUNG PROVINCE

By

Muhammad Athaya Atha

This study analyzes the demand potential for the aerotropolis concept around Radin Inten II Airport in Lampung Province, specifically in Natar District. Using a qualitative method involving document studies, questionnaires with 101 air travel users, and interviews with six representatives from related agencies, the research reveals strong community support for the development of the aerotropolis area. A total of 97% of respondents agree with this concept, supported by the fact that 40% often use air travel and 43% travel once a month. Issues with public transportation in Bandar Lampung City and the need for better connectivity are primary reasons for this support. Regional planning documents from Lampung Province and Lampung Selatan Regency also support the development through spatial integration, multimodal transportation, and upgrading the airport to international status. The aerotropolis delineation includes areas with strict zoning according to aviation safety standards. The aerotropolis development is expected to generate new employment opportunities, boost economic growth, and strengthen regional connectivity. The findings indicate that Natar District has strategic potential as an aerotropolis area that can support sustainable development in Lampung Province.

Keywords: Aerotropolis, Demand Potential, Radin Inten II Airport, Natar District, Regional Development, Spatial Planning.

ABSTRAK

ANALISIS POTENSI DEMAND KONSEP AEROTROPOLIS DI SEKITAR BANDARA RADIN INTEN II PROVINSI LAMPUNG

Oleh

Muhammad Athaya Atha

Penelitian ini menganalisis potensi demand konsep *aerotropolis* di sekitar Bandara Radin Inten II, Provinsi Lampung, khususnya di Kecamatan Natar. Dengan metode kualitatif yang melibatkan studi dokumentasi, kuesioner terhadap 101 responden pengguna pesawat, dan wawancara dengan enam perwakilan instansi terkait, penelitian ini mengungkapkan dukungan kuat masyarakat terhadap pengembangan kawasan *aerotropolis*. Sebanyak 97% responden menyatakan setuju dengan konsep ini, didukung oleh fakta bahwa 40% responden sering menggunakan pesawat terbang dan frekuensi perjalanan mencapai 43% sekali sebulan. Permasalahan transportasi publik di Kota Bandar Lampung dan kebutuhan akan konektivitas yang lebih baik menjadi alasan utama dukungan tersebut. Dokumen perencanaan wilayah Provinsi Lampung dan Kabupaten Lampung Selatan turut mendukung pengembangan kawasan ini melalui integrasi tata ruang, transportasi multimoda, dan peningkatan fasilitas bandara menjadi internasional. Deliniasi wilayah *aerotropolis* mencakup kawasan dengan zonasi ketat sesuai standar keselamatan penerbangan. Pengembangan *aerotropolis* diharapkan dapat membuka lapangan kerja baru, meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dan memperkuat konektivitas wilayah. Hasil ini menunjukkan bahwa Kecamatan Natar memiliki potensi strategis sebagai kawasan *aerotropolis* yang dapat mendukung pembangunan berkelanjutan di Provinsi Lampung..

Kata Kunci: *Aerotropolis*, Potensi *Demand*, Bandara Radin Inten II, Kecamatan Natar, Pengembangan Wilayah, Perencanaan Tata Ruang.

Judul Tesis

**ANALISIS POTENSI DEMAND KONSEP
AEROTROPOLIS DI SEKITAR BANDARA
RADIN INTEN II PROVINSI LAMPUNG**

Nama Mahasiswa

Muhammad Athaya Atha

Nomor Pokok Mahasiswa

2220051003

Program Studi

Magister Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas

Pascasarjana Multidisiplin

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing



Dr. Ir. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T.

NIP. 197410042000032002

Prof. Dr. Ir. Muhammad Irfan Affandi, M.Si.

NIP. 196407241989021002

2. Ketua Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota

Universitas Lampung

Prof. Dr. Ir. Muhammad Irfan Affandi, M.Si.

NIP. 196407241989021002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua

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

Sekretaris

: Prof. Dr. Ir. M. Irfan Affandi, M.Si.

Penguji

Bukan Pembimbing

: Prof. Dr.Eng., Ir Aleksander Purba,
S.T., M.T.,IPM., ASEAN Eng.

Anggota

: Prof. Dr. Bambang Utoyo S, M.Si.

2. Direktur Pascasarjana Universitas Lampung

Prof. Dr. Ir. Murnadi, M.Si.

NIP. 19640326 198902 1 001

Tanggal Lulus Ujian Tesis : 12 September 2025

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

1. Tesis dengan judul **“ANALISIS POTENSI DEMAND KONSEP AEROTROPOLIS DI SEKITAR BANDARA RADIN INTEN II PROVINSI LAMPUNG”** adalah karya saya sendiri serta tidak melakukan penjiplakan ataupun pengutipan atas karya penulisan lain dengan cara tidak sesuai etika ilmiah yang berlaku dalam masyarakat akademik ataupun yang biasa disebut *plagiarism*.
2. Hak intelektual atas karya ini akan diserahkan sepenuhnya kepada Universitas Lampung.

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

Bandar Lampung 12 September 2025

Penulis



Muhammad Athaya Atha

NPM 2220051003

RIWAYAT HIDUP

Penulis lahir di Kota Bandar Lampung pada tahun 1999 sebagai anak ketiga dari tiga bersaudara dari bapak Ajmain Yusuf dan ibu Ria Sianturi. Saat ini penulis berdomisil di Kota Bandar Lampung, mendapatkan pendidikan dasar hingga menengah atas di Kota Bandar Lampung. Kemudian melanjutkan pendidikan S1 pada program studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sumatera pada tahun 2017, pada tahun 2022 penulis melanjutkan Pendidikan S2 pada program studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Lampung

PERSEMBAHAN

Karya ini kupersembahkan kepada orang tuaku yang telah membesarkanku dengan penuh kasih sayang dan pengorbanan. Terima kasih atas segala ilmu, nilai-nilai hidup, dan doa yang tak pernah putus

SANWACANA

Bismillahirrahmanirrahim

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Tesis ini berjudul “**Analisis Potensi Demand Konsep Aerotropolis Di Sekitar Bandara Radin Inten II Provinsi Lampung**”

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui potensi dari kebutuhan masyarakat terkait konsep *aerotropolis*. Sehingga dapat memberikan masukan rekomendasi pembangunan kawasan perkotaan yang ada di sekitar kawasan bandara di radin inten II.

Tesis yang Penulis tidak dapat menjadi sempurna, oleh karena itu, kritik dan saran dapat diberikan kepada sebagai proses pembelajaran di masa mendatang. Penulis juga mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Lusmeilia Afriani, D.E.A., I.P.M selaku Rektor Universitas Lampung.
2. Prof. Dr. Ir. Murhadi, M.Si., sebagai Direktur Program Pascasarjana Universitas Lampung.
3. Bapak Prof. Dr. Ir. M. Irfan Affandi, M.Si., selaku Ketua Program Studi Pascasarjana Perencanaan Wilayah dan Kota dan sebagai Dosen Pembimbing atas saran, waktu dan masukan yang diberikan.
4. Dr. Ir. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T. dan Prof. Dr. Ir. M. Irfan Affandi, M.Si, . selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan inspirasi, ilmu, waktu dan perhatian sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
5. Prof. Dr.Eng., Ir Aleksander Purba, S.T., M.T.,IPM., ASEAN Eng. dan Prof. Dr. Bambang Utoyo S, M.Si. sebagai Dosen Penguji atas saran, dan masukan yang diberikan untuk perbaikan tesis ini
6. Segenap dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota pada Pascasarjana Universitas Lampung yang memberikan inspirasi, ilmu dan motivasi kepada penulis.
7. Bapak dan Ibu serta teman teman di Badan Pengelolaan Pajak dan Retribusi daerah Kota Metro atas dukungan dan pengertian yang kalian berikan selama saya izin untuk melanjutkan kuliah S2.

8. Keluarga penulis (Bapak Ajmain Yusuf, Ibu Ria Sianturi, Ayu Rachma Adjri dan Muhammad Aji Adzmi) yang telah mendidik saya dan memberikan saya dukungan moril serta materil dengan tulus cinta dan kasihnya
9. Teman teman S1 Perencanaan Wilayah dan Kota 2017, Institut Teknologi Sumatera (Siti Yuszahra adila, Ghazy adhana, Daffa Aldian, Wahyu Agung) terimakasih untuk segala saran support dan kebersamaan yang telah diberikan
10. Rekan-rekan Angkatan 2022 di Magister Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Lampung (Saskia Susanti dan Syifa Novia) atas kebersamaan, semangat dan bantuan yang penulis dapatkan selama ini.
11. Teman-teman (Alyssa Dita, Dandy, Kurnia) terimakasih sudah selalu ada dan jadi teman yang seru buat diajak ngobrol dan ngopi bareng.
12. Semua pihak yang tidak penulis sebutkan sebelumnya atas dukungan kepada penulis hingga tesis ini dapat terselesaikan.

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	v
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian	6
II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERPIKIR	7
A. Kawasan Perkotaan.....	7
B. Pengertian Transportasi.....	8
C. Pengertian Transportasi Udara.....	9
D. Pengertian Bandar Udara	11
E. Pengertian Kawasan <i>Aerotropolis</i>	11
1. Karakter Kawasan <i>Aerotropolis</i>	12
2. Prinsip Kawasan <i>Aerotropolis</i>	14
F. Kebijakan Pemerintah Tentang Kawasan <i>Aerotropolis</i>	15
G. Preseden Kawasan <i>Aerotropolis</i>	19
H. Penelitian Terdahulu	24
I. Kerangka Berfikir.....	27
III. METODE PENELITIAN	29
A. Metode Dasar Penelitian.....	29
B. Konsep Dasar dan Definisi Operasional	31
C. Lokasi Penelitian, Responden dan Waktu Penelitian	36
D. Jenis Data dan Metode Pengumpulan Data	37
E. Metode Analisis Data	38

IV.	GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	44
A.	Ruang Lingkup Wilayah	44
1.	Kecamatan Natar Raya	44
B.	Jumlah Penduduk Lampung Selatan	48
C.	Jumlah Penduduk Kecamatan Natar	49
D.	Jumlah Pesawat, dan Penumpang Dalam Negeri per Bulan melalui Bandar Udara Radin Inten II	50
V.	HASIL DAN PEMBAHASAN	51
A.	Karakteristik Responden	51
1.	Karakteristik Umur Responden	51
2.	Jenis Pekerjaan Responden	52
B.	Dokumen Yang Mempengaruhi Terhadap Kawasan <i>Aerotropolis</i>	52
1.	Materi Teknis Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung	53
2.	Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan 2011 – 2031	68
3.	Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Natar 2021 – 2041 Kabupaten Lampung Selatan	85
4.	Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Lampung 2022 – 2037	95
5.	Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Lampung Selatan	96
6.	Pengembangan Bandara Radin Inten II	98
7.	Rencana Pengembangan Jalur Kereta Api dan Bandara Udara	100
8.	Sintesis Mengkaji Dokumen Yang Mempengaruhi Terhadap Kawasan <i>Aerotropolis</i>	103
C.	Analisis Potensi <i>Demand</i> Kawasan <i>Aerotropolis</i> Kecamatan Natar ..	105
1.	Seberapa Sering Responden Bepergian Menggunakan Pesawat Terbang	105
2.	Frekuensi Perjalanan Responden Dengan Pesawat Udara	107
3.	Jarak Yang ditempuh Menuju Bandara	108
4.	Asal Kecamatan Responden	110
5.	Jenis Transportasi yang digunakan Menuju Bandara Radin Inten II	110
6.	Peningkatan Jumlah Penduduk di Provinsi Lampung Membutuhkan Konsep <i>Aerotropolis</i>	112
7.	Permasalahan Yang Terjadi di Kota Bandar Lampung	114
8.	Pengembangan Kawasan <i>Aerotropolis</i> di Sekitar Kawasan Radin Inten II	116
9.	Sintesis Variabel Potensi <i>Demand</i> Kawasan <i>Aerotropolis</i> Kecamatan Natar	118
D.	Mengetahui Deliniasi Wilayah <i>Aerotropolis</i> di Kawasan Bandara Udara Radin Inten II	120
1.	Peta Administrasi Kecamatan Natar	120
2.	Peta Kepadatan Penduduk Kecamatan Natar	123
3.	Peta Lokasi Bandara Radin Inten II	126
4.	Peta Topografi Kecamatan Natar	130

5. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Kecamatan Natar.....	132
6. Peta Potensi <i>Demand</i> Kawasan <i>Aerotropolis</i> Kecamatan Natar....	138
7. Sintesis Variabel Deliniasi Potensi Wilayah Kawasan <i>Aerotropolis</i> di Kecamatan Natar	142
E. Teridentifikasi Kawasan <i>Aerotropolis</i> Kecamatan Natar	145
1. Sintesis Variabel Identifikasi Kawasan <i>Aerotropolis</i> Kecamatan Natar.....	173
VI. KESIMPULAN DAN SARAN	177
A. Kesimpulan	177
B. Saran.....	179
DAFTAR PUSTAKA.....	181
LAMPIRAN.....	184

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 2. 1 Tabel penelitian terdahulu	24
Tabel 3. 1 Definisi Operasional.....	33
Tabel 3. 2 Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.....	37
Tabel 4. 1 Jumlah Penduduk Lampung Selatan	48
Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Kecamatan Natar	49
Tabel 4. 3 Jumlah Pesawat, dan Penumpang Dalam Negeri per Bulan	50
Tabel 5 1 Jumlah Penumpang Pesawat Radin Inten II Menurut Bulan.....	105
Tabel 5 2 Kebijakan Pemerintah Terkait <i>Aerotropolis</i>	147
Tabel 5 3 Teridentifikasi Kebijakan Kawasan <i>Aerotropolis</i>	155

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
Gambar 2 1 Amsterdam Airport <i>Schiphol Aerotropolis</i>	12
Gambar 2 2 Incheon <i>International Airport</i>	20
Gambar 2 3 Schipol <i>Airport</i>	21
Gambar 2 4 Dallas/Fort Worth <i>International Airport</i>	23
Gambar 2 5 Kerangka Berfikir.....	27
Gambar 3. 1 Analisis <i>Coding</i>	42
Gambar 4 1 Luas Wilayah Kecamatan Natar	45
Gambar 4 2 Peta Administrasi Kecamatan Natar.....	46
Gambar 4 3 Peta Lokasi Bandara Radin Inten II	47
Gambar 5 1 Karakteristik Umur Responden.....	51
Gambar 5 2 Jenis Pekerjaan Responden	52
Gambar 5 3 Indikasi Program Utama Perwujudan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung Tahun 2023 - 2043	57
Gambar 5 4 Indikasi Program Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan 2011-2031	71
Gambar 5 5 Program Pemanfaatan Ruang Kawasan Perkotaan Natar 2021 - 2041	87
Gambar 5 6 Photo Udara Lokasi Integrasi Kereta Api Bandara	100
Gambar 5 7 Site Plan Pengembangan Stasiun Kerta Api - Bandara	101
Gambar 5 8 Jumlah Responden Yang Bepergian Menggunakan Pesawat	106
Gambar 5 9 Frekuensi Perjalanan Responden Dengan Pesawat Udara	108
Gambar 5 10 Jarak Yang Ditempuh Menuju Bandara.....	109
Gambar 5 11 Asal Kecamatan Masyarakat	110
Gambar 5 12 Jumlah Kendaraan Menuju Bandara	111
Gambar 5 13 Perlukah Konsep Kawasan <i>Aerotropolis</i> dibutuhkan.....	112
Gambar 5 14 Permasalahan di Kota Bandar Lampung.....	114
Gambar 5 15 Responden Masyarakat Terhadap Pengembangan <i>Aerotropolis</i> ...	116

Gambar 5 16 Administrasi Kecamatan Natar.....	122
Gambar 5 17 Kepadatan Penduduk Kecamatan Natar	125
Gambar 5 18 Lokasi Bandara Radin Inten II	129
Gambar 5 19 Topografi Kawasan Aerotropolis Kecamatan Natar.....	131
Gambar 5 20 Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Kecamatan Natar.....	137
Gambar 5 21 Peta Potensi Demand Kawasan <i>Aerotropolis</i> Kecamatan Natar ...	141
Gambar 5 22 Masterplan Kawasan <i>Aerotropolis</i>	171

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota sebagai sebuah kawasan konsentrasi kegiatan, pelayanan, dan pemerintahan telah mengalami perkembangan yang sangat tinggi pada jumlah penduduk. Badan Pusat Statistik memperkirakan, penduduk Indonesia yang tinggal di wilayah perkotaan akan terus meningkat menjadi 66,6 persen pada 2035. Sedangkan pada 2020-an, jumlah populasi yang tinggal di perkotaan diperkirakan telah mencapai 57,3 persen dari populasi total Indonesia (Badan Pusat Statistik, 2023). Salah satu dampak dari tingginya jumlah penduduk adalah meningkatnya angka urbanisasi pada kawasan perkotaan yang merupakan pusat dari kegiatan sosial, dan ekonomi. Dari segi sosial, kepadatan penduduk yang ada sangat mungkin menyebabkan terjadinya *urban sprawl*.

Provinsi Lampung yang merupakan pintu gerbang Pulau Sumatera mengalami pengembangan yang cukup pesat hal ini dapat dilihat dari pertumbuhan jumlah penduduk sebesar 9.419,58 juta jiwa hal ini mengingat dari jumlah penduduk dari tahun sebelumnya dampak dari perkembangan di Provinsi Lampung tidak hanya di Kota Bandar Lampung tentunya hal ini memberikan dampak pada daerah lain terutama daerah diluar Kota Bandar Lampung untuk ikut berkembang. Fenomena tersebut memicu karakteristik perkotaan oleh kota inti Kota Bandar Lampung berekspansi ke wilayah di sekitarnya yang lebih luar, yang lebih dikenal dengan wilayah *peri-urban*

Daerah *peri-urban* Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan yang memiliki potensi seperti Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM), pengembangan lahan dan keterkaitan dengan Kota Bandar Lampung, Kecamatan Natar masih memerlukan fasilitas-fasilitas yang beragam seperti pendidikan, kesehatan, dan sarana transportasi yang memadai untuk mendukung kegiatan sosial dan ekonomi penduduknya. Menurut badan pusat

statistik Kecamatan Natar hanya memiliki satu rumah sakit dua puskesmas non rawat inap dan tiga puskesmas rawat inap, mata pencaharian Kecamatan Natar masih didominasi dengan pertanian wilayah Kecamatan Natar masih bergantung pada kota untuk fasilitas dan jasa, sehingga penghuninya harus menggunakan moda transportasi pribadi untuk mengakses fasilitas-fasilitas tersebut Kecamatan Natar merupakan merupakan salah satu daerah penyangga satelit dari Kota Bandar Lampung.

Kecamatan Natar memiliki potensi untuk menjadi kawasan yang strategis dalam pengembangan ekonomi dan infrastruktur di sekitar kota. Hal ini dibuktikan dengan jumlah penduduk di Kecamatan Natar sebesar 198,665 jiwa lebih banyak dari Ibu Kota Kabupaten Lampung Selatan yaitu Kalianda yang sebesar 98.673 jiwa dari hal diatas Kecamatan Natar dapat dikategorikan sebagai wilayah peri-urban karena memiliki ciri-ciri kekotaan dan desa yang berpadu. Desa-desa di Kecamatan Natar menunjukkan karakteristik *peri-urban* sekunder dan rural *peri-urban*.

Desa Branti Raya yang merupakan desa salah satu desa di Kecamatan Natar yang memiliki potensi seperti tanaman, pengembangan UMKM, industri dan pariwisata Desa Branti Raya memiliki beberapa fasilitas penting, termasuk bandar udara internasional Radin Inten II yang melayani rute penerbangan internasional dan domestik, adanya bandar udara di Desa Branti raya memiliki potensi untuk menjadi kawasan strategis dalam pengembangan di sekitar kota hal ini dapat dilihat dari Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Lampung yang tumbuh sebesar 15,19% dari lapangan usaha transportasi hal ini bisa di dapat dengan adanya peningkatan arus penumpang di semua moda termasuk transportasi. Menurut data dari Badan Pusat Statistik pergerakan arus penumpang yang menggunakan moda transportasi, seperti pesawat mengalami kenaikan dibanding tahun 2023 pada tahun 2024 tercatat jumlah penumpang yang berangkat dari Bandara Radin Inten II pada tahun 2024 sebanyak 491.46 jiwa sedangkan pada tahun 2023 masyarakat yang bepergian menggunakan pesawat pada tahun 2023 sebanyak 468.265 jiwa, dari desa yang memiliki potensi UMKM dan industri pariwisata serta memiliki fasilitas bandar udara

internasional Radin Inten II dari hal tersebut Kecamatan Natar memiliki potensi sebagai kawasan *aerotropolis*

Aerotropolis merupakan, sebuah kota mandiri baru yang berkembang di sekitar bandar udara. *aerotropolis* menawarkan berbagai kemampuan sebuah pusat pelayanan yang handal. Hal ini meliputi keterhubungan antar pihak/instansi, fasilitas manufaktur dan distribusi yang sensitif terhadap waktu, fasilitas perhotelan dan hiburan, fasilitas retail, fasilitas konvensi, fasilitas perdagangan dan kompleks pameran dagang, dan bangunan perkantoran yang memerlukan kemudahan akses dengan transportasi udara untuk para eksekutif dan profesional. Pengembangan bandar udara yang terhubung dengan fasilitas komersial pada saat ini telah menjadi fondasi dari pembangunan kawasan metropolitan di abad 21, dimana semakin memudahkan para pelaku perjalanan dan pelaku bisnis dalam melakukan aktivitas bisnis dalam zona bandar udara, sehingga mampu mengakses perjalanan udara secara cepat dalam waktu yang singkat.

Luas *aerotropolis* adalah wilayah di dalam radius 30 kilometer dari bandara, zonasi yang mengatur pada intensitas kepadatan dan ketinggian bangunan, tata guna lahan yang didominasi guna lahan *mixed use*, fungsi kawasan sebagai kawasan bisnis dan komersial, penyediaan kawasan bisnis dengan konsep CBD yang mengakomodasi berbagai bidang bisnis dan industri serta mengakomodasi fasilitas hunian, integrasi antara pusat kota dengan bandara, dan transportasi multimoda yang cepat, terjangkau, dan mudah diakses. Di Indonesia, *aerotropolis* merupakan isu strategis dalam pengembangan bandar udara sebagai kota bandar udara. Beberapa bandar udara seperti Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan Bandara Internasional Kuala Lumpur dalam konsep pengembangan kawasan sekitarnya telah diarahkan sebagai *aerotropolis* oleh pengelola bandar udaranya. Sementara itu terdapat kecenderungan beberapa bandar udara di kota-kota besar lainnya di Indonesia juga mengindikasikan pengembangan ke arah *aerotropolis* sebagaimana dinyatakan oleh para pengelola bandar udaranya.

Dalam Peraturan Gubernur Nomor 14 tahun 2023 Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Lampung tahun 2023 – 2043 disebutkan bahwa Kecamatan Natar menjadi Kawasan Perkotaan Natar Lampung Selatan. pembangunan sarana prasarana infrastruktur seperti sistem jaringan persampahan, jaringan transmisi tenaga listrik, peningkatan bandara udara meliputi rencana stasiun bandara internasional radin inten II, pembangunan jalan akses terminal baru bandar udara radin inten II. Kemudian didukung juga dengan adanya Peraturan Bupati Lampung Selatan Nomor 18 tahun 2021 terkait RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) Kawasan Perkotaan Kecamatan Natar tahun 2021 – 20241. Dalam arahan dokumen RTRW Kabupaten Lampung Selatan disebutkan pengembangan infrastruktur Kecamatan Natar, Pengembangan kawasan ekonomi, pengembangan kawasan strategis dan kawasan perkotaan Kecamatan Natar melalui penyusunan *masterplan* bandara radin inten II.

Kecamatan Natar memiliki potensi sebagai Kawasan *aerotropolis*. Hal ini diperkuat dengan dokumen TATRAWIL (Tataran Transportasi Wilayah) Provinsi Lampung tahun 2022-2037. Disebutkan rencana pengembangan *aerotropolis* dengan cara mempercepat proses peningkatan status bandar udara radin inten II menjadi bandar udara internasional radin inten II dan embarkasi haji serta mendorong percepatan pembangunan *skybridge* yang terintegrasi dengan stasiun dan bandara. Nantinya direncanakan pengembangan *aerocity* atau kota bandara yang dikembangkan seluas 2000 Ha dengan konsep *aerotropolis* dan terintegrasi dari pengembangan metropolitan Bandar Lampung. Selain itu juga, bandar udara internasional radin inten II dapat menjadi pendamping bandar udara soekarno hatta, tidak hanya sebagai terminal distribusi tetapi juga dapat sebagai sentral kegiatan mulai dari perdagangan dan jasa, hiburan, bisnis dan hotel yang mengarah pada konsep *aerocity*. Dari hal tersebut maka guna dari penelitian ini untuk mengetahui potensi *demand* dari konsep *aerotropolis* apakah masyarakat setuju dengan adanya kawasan *aerotropolis* di Provinsi Lampung dan mengetahui apakah masyarakat merasa butuh dengan adanya konsep *aerotropolis* tersebut.

B. Rumusan Masalah

Penelitian yang sebelumnya meneliti tentang penerapan pengembangan konsep *aerotropolis*. Penelitian yang dilakukan oleh Al Rasyid (2023), penelitian ini untuk mendapatkan gambaran terkait dengan konsep *aerotropolis* di Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto, Kuala Lumpur International *Airport*, dan Singapore Changi *Airport*. Dengan menggunakan metode studi komparatif didapatkan hasil yaitu hanya Kuala Lumpur International *Airport* dan Singapore Changi *Airport* yang sangat baik dalam menerapkan konsep *aerotropolis*. Untuk Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto sendiri masih banyak memiliki kekurangan dan keterbatasan dalam memenuhi prinsip-prinsip *aerotropolis* seperti prinsip struktur tata ruang wilayah, prinsip tata guna lahan, prinsip peruntukan utama dari fungsi suatu kawasan, prinsip penyediaan kawasan bisnis, serta prinsip konektivitas transportasi. Penelitian ini membandingkan tiga studi kasus untuk mengetahui bandara mana yang menerapkan kawasan *aerotropolis* paling tepat.

Berbeda dengan dengan penelitian yang dilakukan sekarang karena penelitian yang dilakukan saat ini hanya untuk mengetahui potensi *demand* apakah bandar udara radin inten II berpotensi sebagai kawasan *aerotropolis* dan apakah masyarakat setuju dengan adanya konsep *aerotropolis* di bandara udara radin inten II. **Sehingga rumusan masalah pada penelitian ini “Mengetahui Potensi *Demand* Konsep *Aerotropolis* di Sekitar Bandara Radin Inten II Provinsi Lampung**

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang pada permasalahan ini mengetahui potensi *demand* dari konsep *aerotropolis* apakah masyarakat setuju dengan adanya kawasan *aerotropolis* di Provinsi Lampung penelitian hanya membahas terkait potensi *demand* dari konsep *aerotropolis* dengan metode pengambilan data melalui kuesioner dan wawancara serta analisis deskriptif yang diolah dengan alat bantu arcgis, adapun sasaran dalam penelitian ini yaitu dapat mengetahui “**Bagaimana**

Potensi Demand Konsep Aerotropolis di Sekitar Bandara Radin Inten II Provinsi Lampung” untuk itu sasaran penelitian ini meliputi

1. Mengkaji dokumen perencanaan yang mempengaruhi kawasan *aerotropolis* di bandara radin inten II
2. Mengetahui potensi *demand* masyarakat terkait kawasan *aerotropolis*
3. Mengetahui deliniasi wilayah *aerotropolis* di kawasan bandara udara radin inten II
4. Teridentifikasi arahan kebijakan mengenai kawasan *aerotropolis* di kawasan bandara Radin Inten II

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian dapat dibedakan ke dalam dua bagian manfaat penelitian ini memiliki akademisi dan praktisi yaitu:

1. Bagi masyarakat Provinsi Lampung terutama Kecamatan Natar, hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi solusi permasalahan yang terjadi. Berpartisipasi aktif dalam proses sosialisasi dan pembangunan kawasan *aerotropolis* dengan memberikan dukungan sosial serta mengikuti kebijakan tata ruang yang telah ditetapkan, mempersiapkan diri untuk memanfaatkan peluang ekonomi yang tercipta, seperti membuka usaha di sektor transportasi, perdagangan, jasa, pariwisata, dan usaha kecil menengah yang mendukung kegiatan di kawasan *aerotropolis*.
2. Bagi pemerintah Provinsi Lampung dan pemerintah Kabupaten Lampung Selatan, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran serta menjadi bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan diharapkan dapat memanfaatkan hasil penelitian ini untuk menyusun peraturan daerah dan pedoman teknis yang mendukung pengembangan kawasan *aerotropolis*, Mengembangkan strategi investasi daerah yang menarik bagi investor dengan memperhatikan tata ruang yang sesuai
3. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi sumber informasi dan referensi tambahan bagi peneliti lain dalam menyusun penelitian selanjutnya. menggunakan data dan temuan dalam penelitian ini sebagai dasar perbandingan atau validasi untuk studi terkait pengembangan kawasan *aerotropolis* di wilayah lain

II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERPIKIR

A. Kawasan Perkotaan

Kawasan perkotaan adalah wilayah yang memiliki kegiatan utama bukan pertanian dengan fungsi sebagai tempat permukiman perkotaan, pusat pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, serta kegiatan ekonomi. Kawasan ini biasanya meliputi kota induk dan daerah pengaruh di sekitarnya, yang bisa melebihi batas administratif kota tersebut. Kawasan perkotaan juga ditandai oleh kepadatan penduduk yang relatif besar, struktur tata ruang yang jelas, serta fungsi-fungsi perkotaan seperti pasar, pusat administrasi, dan pusat militer. Definisi ini diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan di Indonesia, seperti PP No. 59 Tahun 2022, UU No. 22 Tahun 1999, dan UU No. 24 Tahun 1992, yang secara konsisten menyebutkan bahwa kawasan perkotaan adalah wilayah dengan kegiatan utama non-pertanian dan fungsi permukiman serta pelayanan sosial dan ekonomi.

Pengertian mengenai kota yang kemudian lebih sering dijadikan acuan di Indonesia adalah tempat dimana konsentrasi penduduk lebih padat dari wilayah sekitarnya karena terjadinya pemusatan kegiatan fungsional yang berkaitan dengan kegiatan atau aktivitas penduduknya. Dengan ungkapan yang berbeda, definisi kota yang lain adalah permukiman yang berpenduduk relatif besar, luas areal terbatas, pada umumnya bersifat non agraris, kepadatan penduduk relatif tinggi, tempat sekelompok orang-orang dalam jumlah tertentu dan bertempat tinggal dalam suatu wilayah geografis tertentu, cenderung berpola hubungan rasional, ekonomis dan individualistik. Selain pengertian kota dikenal pula perkotaan (*urban*) yang pengertiannya lebih luas menunjukkan ciri/karakteristik/sifat kekotaan. Dalam hal ini perkotaan atau kawasan perkotaan adalah permukiman yang meliputi kota induk dan daerah pengaruh di luar batas administratifnya yang berupa daerah pinggiran.

sekitarnya/kawasan suburban. Kawasan perkotaan terhadap pengembangan *aerotropolis* memiliki prinsip yaitu :

1. Pusat pertumbuhan ekonomi baru *aerotropolis* menjadikan bandara sebagai pusat pertumbuhan ekonomi, menciptakan efek sebaran (*spread effect*) yang mendorong perkembangan kawasan sekitar, termasuk munculnya kawasan industri, perdagangan, dan perbelanjaan baru
2. Pembukaan lapangan kerja: Pembangunan fasilitas seperti hotel, kantor, logistik, dan perdagangan menciptakan banyak peluang kerja baru bagi masyarakat setempat
3. Kemudahan akses fasilitas: Masyarakat lokal dan pengguna bandara dapat dengan mudah mengakses berbagai kebutuhan dalam satu lokasi, seperti layanan kesehatan, pendidikan, dan perbelanjaan
4. Konektivitas yang Lebih Baik: *Aerotropolis* meningkatkan aksesibilitas antara bandara dengan pusat-pusat pertumbuhan kota melalui pengembangan infrastruktur transportasi yang terintegrasi (Perdana, 2017).

B. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang atau manusia) dari tempat asal ke tempat tujuan, dari tempat origin ke tempat destination. Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan merupakan salah satu kebutuhan dasar untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan hidup manusia serta sangat dibutuhkan dalam perekonomian dan pembangunan. Mengingat sangat pentingnya peranan transportasi dalam perekonomian (Adisasmita, 2011). Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dapat ditegaskan lagi bahwa transportasi adalah jasa yang

dipergunakan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan (Kamaluddin, 2003). Dalam hal kegunaannya, transportasi dapat menciptakan guna tempat (*place unility*) dan guna waktu (*time unility*) yang memindahkan barang dan manusia ke tempat yang berbeda sehingga kegunaannya lebih besar. Demikian pula menyangkut muatan dalam waktu yang lebih besar; demikian pula manfaat dan kemanfaatan (*benefit*) dalam bidang ekonomi, sosial, dan politik

C. Pengertian Transportasi Udara

Pengertian pesawat udara di Indonesia menurut Undang-Undang No. 83 Tahun 1958 adalah setiap alat yang dapat memperoleh daya angkat dari udara., kemudian pada Undang-Undang No. 2 Tahun 1962, pesawat udara diartikan sebagai semua alat angkut yang dapat bergerak dari atas tanah atau air ke udara atau ke angkasa atau sebaliknya. Menurut Undang-Undang No. 15 Tahun 1992, pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara. Kemudian baru pada Undang-Undang Penerbangan No. 1 Tahun 2009, pengertian pesawat udara lebih mirip dengan menurut Konvensi Chicago 1944, yaitu “setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan”

Transportasi udara di Indonesia sebagai negara kepulauan dengan rentang wilayah negara mengharuskan penanganan moda transportasi angkutan darat, laut dan udara secara terpadu untuk mewujudkan sistem angkutan nasional yang andal, efektif dan efisien. Setiap moda angkutan memiliki karakteristik yang khas, keunggulan dan kelemahan. Moda transportasi darat, laut dan udara harus menjadi kesatuan sistem agar dapat menjawab tujuan perangkutan, yakni melayani perpindahan atau mobilisasi orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Oleh karena itu disusun Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang bertujuan mewujudkan pengangkutan yang andal

dan berkemampuan tinggi dalam menunjang sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat.

Transportasi udara menurut Sistranas (Sistem Transportasi Nasional) adalah bagian penting dari sistem transportasi yang menghubungkan wilayah-wilayah di Indonesia, baik dalam lingkup domestik maupun internasional. Transportasi udara ini memiliki peran vital dalam mendukung mobilitas manusia, distribusi barang, serta memperkuat integrasi wilayah. Secara umum, transportasi udara diatur untuk memastikan keamanan, efisiensi, keterjangkauan, dan keberlanjutan. Dalam Sistranas, transportasi udara dikelola dengan memperhatikan berbagai aspek seperti:

1. **Konektivitas:** Menjamin bahwa seluruh wilayah, terutama daerah terpencil dan kepulauan, terhubung dengan baik melalui jaringan transportasi udara. Ini termasuk pembangunan dan pengembangan bandara-bandara di daerah-daerah strategis.
2. **Efisiensi dan Aksesibilitas:** Pengaturan agar transportasi udara dapat diakses oleh masyarakat luas, dengan efisiensi waktu dan biaya yang masuk akal.
3. **Keamanan dan Keselamatan:** Standar keselamatan penerbangan selalu menjadi prioritas dalam pengelolaan transportasi udara, sesuai dengan peraturan internasional dan nasional.
4. **Dukungan terhadap Ekonomi Nasional:** Transportasi udara mendorong kegiatan ekonomi dengan mempercepat perpindahan barang dan jasa antar wilayah, serta mendukung sektor-sektor strategis seperti pariwisata, perdagangan, dan investasi.
5. **Infrastruktur Pendukung:** Pengembangan infrastruktur pendukung seperti bandara, navigasi udara, dan sistem pengelolaan lalu lintas udara untuk mendukung kelancaran dan keamanan penerbangan.

D. Pengertian Bandar Udara

Menurut ICAO (*International Civil Aviation Organization*), Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatannya) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan bandar udara menurut PT (Persero) Angkasa Pura adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas. Seperti (1) pergantian moda bagi penumpang, (2) naik atau turun penumpang dan bongkar muat barang/muatan, (3) operasi berbagai jasa seperti: perdagangan, fasilitas umum, fasilitas sosial, fasilitas transit, promosi, dan lain-lain, (4) sebagai elemen tata ruang wilayah, yakni titik tumbuh dalam perkembangan wilayah. Usaha jasa kebandarudaraan diatur oleh peraturan perundang-undangan, termasuk standar internasional, karena itu usaha jasa bandar udara sarat dengan keamanan dan keselamatan, sehingga tidak dapat dipisahkan dari usaha jasa pengamanan. Oleh karena itu, penyelenggara bandar udara yang bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancarannya itu perlu diatur secara tegas peran dan fungsi Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat pemerintah dalam keamanan dan ketertiban masyarakat, sehingga tidak terjadi tumpang tindih dalam mengamankan bandar udara. Hal-hal terpenting adalah: Undang-Undang Penerbangan, Aspek Hukum Jasa Kebandarudaraan, dan Undang- Undang POLRI.

E. Pengertian Kawasan *Aerotropolis*

Konsep *aerotropolis* adalah konsep yang paling populer dan menjadi salah satu konsep yang sukses dalam pengembangan dan kemajuan di bidang bisnis penerbangan, yang banyak diterapkan. Dengan konsep tersebut diyakini mampu menjadikan dari daerah tersebut sendiri yang kurang terhubung baik dengan bandar udara bisa menjadi lebih terhubung lebih baik, yang dimana seluruh jenis aktivitas akan disediakan dan juga ditingkatkan oleh pihak yang terkait dengan bandar udara (Yusuf, M., & Kusumawati, 2013). Menurut

Nicholas De Santis (seniman asal New York sekaligus pengemuka pertama konsep *aerotropolis*), *aerotropolis* memiliki pengertian dimana menempatkan bandar udara pada titik tertinggi sebagai pemeran utama dalam perkembangan dan kemajuan untuk suatu wilayah atau kawasan, dimana suatu wilayah atau kawasan tersebut yang memiliki penerapan konsep tata letak wilayah dan infrastruktur serta bagian sektor perekonomiannya yang ada berpusat pada bandar udara (Brata, 2022).

1. Karakter Kawasan *Aerotropolis*

Secara umum *aerotropolis* adalah suatu alat baru dalam sebuah mengatur strategi yang paling relevan dari sebuah perencanaan bandar udara serta bisa dijadikan sebagai alat pemanfaatan lahan untuk kegiatan *commerce* secara serentak di berbagai aspek bisnis lainnya, dalam rangka memperoleh manfaat dari bandar udara serta mengoptimalkan peran dari bandar udara itu sendiri, bahkan dapat memberikan keuntungan bagi wilayah sekitarnya maupun dalam skala nasional. Dimana strategi tersebut menjadikan bandar udara sebagai kota atau *airport city* sehingga memiliki kedudukan yang tinggi dalam menerapkan dan mengatur tata letak wilayah, penyediaan dan juga pengembangan pada infrastruktur, bahkan pada bagian sektor perekonomian daerah (Yusuf, M., & Kusumawati, 2013)



Sumber: Schiphol Real Estate, 2014

Gambar 2 1 Amsterdam *Airport Schiphol Aerotropolis*

pengembangannya. *Aerotropolis* menjadi generator utama pengembangan kawasan karena merupakan kawasan cepat tumbuh berbasis bandara atau sering disebut *airport- centric commercial development*. Kawasan ini menciptakan secara mandiri :

1. *Significant employment*,

Dalam pengembangan kawasan *aerotropolis* merujuk pada pekerjaan-pekerjaan yang memiliki dampak besar terhadap ekonomi dan pertumbuhan wilayah tersebut.

2. *Shopping*

Dalam konteks pengembangan kawasan *aerotropolis*, "berbelanja" berarti kegiatan membeli barang atau jasa di berbagai toko dan pusat perbelanjaan yang ada di dalam atau di sekitar kawasan tersebut. Ini mencakup berbagai aktivitas, seperti Pembelian kebutuhan sehari-hari: Membeli makanan, minuman, pakaian, dan barang-barang keperluan rumah tangga.

3. *Trading*

Dalam konteks pengembangan *aerotropolis*, "*trading*" atau perdagangan merujuk pada kegiatan jual beli barang dan jasa yang terjadi di kawasan tersebut. Ini mencakup perdagangan internasional, perdagangan domestik, perdagangan grosir dan ritel, Perdagangan elektronik (*e-commerce*)

4. *Business meeting*

pengembangan *aerotropolis*, "*business meeting*" mengacu pada pertemuan bisnis yang dilakukan di dalam atau di sekitar kawasan tersebut. Pertemuan ini dapat melibatkan berbagai pihak, seperti: investor, pengusaha, pemerintah dan pihak industri

5. *Entertainment*

konteks pengembangan *aerotropolis*, "*entertainment*" atau hiburan mengacu pada berbagai fasilitas dan kegiatan yang dirancang untuk memberikan kesenangan dan relaksasi bagi orang-orang di kawasan tersebut. Ini mencakup: pusat perbelanjaan, atraksi wisata, fasilitas olahraga, acara olahraga

6. *Leisure destinations*

Dalam konteks pengembangan *aerotropolis*, "*leisure destinations*" berarti tempat-tempat atau tujuan wisata yang dirancang untuk rekreasi dan relaksasi. Ini mencakup: hotel dan resort, taman hiburan, pusat perbelanjaan, taman wisata alam, taman wisata budaya sehingga menjadi kota handal dan menjadi daya tarik global (melalui airplane network) dan lokal (melalui multimodal lokal).

2. Prinsip Kawasan *Aerotropolis*

Evolusi function dan form ini mentransformasikan secara esensial sejumlah bandara kota (*city airport*) menjadi kota bandara (*airport cities*) Kasarda dalam Sumarata (2022) Kawasan *aerotropolis* memiliki prinsip sebagai standar dalam pengembangan kawasan *aerotropolis* yaitu meliputi

1. Prinsip struktur tata ruang wilayah.

Prinsip tersebut menempatkan bandar udara berada pada garis tertinggi dari pusat kota inti. Pada prinsip ini hirarki struktur ruang pada bandara harus berada di hirarki tertinggi pada struktur ruang wilayah daerahnya

2. Prinsip jarak.

Menjadi acuan penting pada penerapan konsep *aerotropolis*, yang dimana prinsip tersebut memiliki ketentuan yaitu dengan jarak radius 30 kilometer. Pada prinsip ini kawasan *aerotropolis* memiliki luas 30 km dari *airport city* dan berisi klaster-klaster terhubung dengan bandara dan terasosiasi residensia

3. Prinsip zonasi.

Pada prinsip ini merujuk kepada hal-hal yang mengatur terkait intensitas kepadatan dan juga ketinggian bangunan dalam pengembangan kawasan perkotaan di sekitar bandar udara dengan melakukan pertimbangan terhadap kawasan keselamatan dalam operasional penerbangan. Prinsip zonasi ini pengaturan zoning kawasan yang mempertimbangkan KKOP, intensitas pemanfaatan lahan, kebisingan, dan standar- standar yang berlaku untuk area bandara

4. Prinsip tata guna lahan

Dengan mengoptimalkan peran bandar udara dalam memenuhi kebutuhan pengguna bandar udara. Maksud pada prinsip ini adalah tata guna lahan *mixed use* yang didominasi oleh kawasan komersial dan kawasan residensial dengan kemudahan komuter. Prinsip penyediaan kawasan bisnis, dengan menerapkan konsep *Central Business District/CBD* yang mengakomodasi berbagai aspek di bidang bisnis dan perindustrian, juga mengakomodasi kebutuhan penggunaan ruang tinggal atau hunian yang bersifat sementara atau tetap serta kawasan hijau yang sebagai batas-batas antar guna lahan

5. Prinsip peruntukan utama dari fungsi suatu kawasan.

Yaitu sebagai kawasan *business* dan *commercial*s. Maksud dari prinsip ini merupakan menciptakan kawasan bisnis yang berhubungan dengan bandar udara

6. Prinsip konektivitas transportasi.

Menghubungkan antara pusat kota inti dengan bandar udara melalui akses moda transportasi massal yang cepat, terjangkau, dan tentunya dengan akses yang mudah. Yaitu pembangunan transportasi memiliki transportasi menuju bandara yang terintegrasi dengan aksesibilitas sangat baik

7. Prinsip integrasi

Menghubungkan antara pusat kota inti dan bandar udara Kasarda dalam Sumarata (2022) penyatuan dan sinkronisasi berbagai elemen dalam kawasan aerotropolis, termasuk transportasi, ekonomi, sosial, dan tata ruang agar bekerja secara kolaboratif dan sinergis

F. Kebijakan Pemerintah Tentang Kawasan *Aerotropolis*

Kebijakan *aerotropolis* adalah serangkaian panduan dan aturan yang ditetapkan untuk mengelola, mengembangkan, dan mengoperasikan kawasan *aerotropolis* yaitu wilayah yang dikembangkan secara terintegrasi dengan bandara dan berfungsi sebagai pusat ekonomi, transportasi, logistik, dan bisnis. Sering mencakup zona industri, pusat logistik, kawasan komersial,

hingga perumahan dan fasilitas pendukung lainnya, yang berfokus pada aktivitas ekonomi yang berhubungan dengan penerbangan dan logistik udara. Arahan kebijakan *aerotropolis* di Indonesia ditujukan untuk mendukung pengembangan wilayah yang terintegrasi dengan bandara sebagai pusat aktivitas ekonomi, logistik, dan bisnis. Berikut beberapa arahan kebijakan yang diambil oleh pemerintah Indonesia terkait pengembangan *aerotropolis*. Pengembangan kawasan *aerotropolis* di Indonesia didukung oleh berbagai peraturan perundang-undangan, termasuk Undang-Undang (UU), Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Presiden (Perpres), dan Peraturan Menteri (Permen). Beberapa peraturan yang relevan dan mendukung pengembangan kawasan adalah sebagai berikut:

1. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Undang undang ini mengatur segala aspek penerbangan di Indonesia, termasuk pengelolaan dan pengembangan bandara. Undang undang ini memberikan dasar hukum untuk pengembangan kawasan aeropolis yang terintegrasi dengan bandara. Dukungan terhadap *aerotropolis* : Pengaturan mengenai penyediaan dan pengembangan fasilitas pendukung penerbangan yang melibatkan sektor logistik dan bisnis, serta memperluas fungsi bandara tidak hanya sebagai transportasi udara, tetapi juga sebagai pusat ekonomi.
2. Peraturan Pemerintah (PP) No. 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup di Bandara, mengatur pengelolaan lingkungan hidup di sekitar bandara, termasuk pelestarian lingkungan dan pengelolaan dampak lingkungan dari pembangunan bandara dan kawasan sekitarnya. Dukungan terhadap *aerotropolis* Menjaga keseimbangan antara pembangunan ekonomi dan kelestarian lingkungan dalam pengembangan aeropolis, termasuk kontrol emisi, suara, dan polusi.
3. Peraturan Presiden No. 98 Tahun 2014 tentang Perizinan untuk Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Perpres ini mempercepat proses perizinan di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), termasuk yang berlokasi di sekitar bandara. Proses perizinan lebih sederhana dan

cepat untuk berbagai jenis investasi, termasuk industri logistik, manufaktur, dan pariwisata.

Dukungan terhadap *aerotropolis* Mendukung percepatan pembangunan kawasan *aerotropolis* yang terintegrasi dengan KEK dan berfokus pada investasi di bidang logistik, manufaktur, dan pariwisata.

4. Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. PM 69 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara. Permen ini mengatur tentang standar penyelenggaraan dan pengelolaan bandar udara, termasuk pengembangan fasilitas pendukung. Permen ini juga mengatur aspek-aspek teknis operasional bandara yang terkait dengan *aerotropolis*. Mengatur syarat-syarat pengembangan kawasan pendukung bandara, yang dapat meliputi zona logistik, bisnis, dan pariwisata yang terintegrasi dengan *aerotropolis*
5. Peraturan Presiden No. 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN). Perpres ini menetapkan percepatan pengembangan berbagai proyek infrastruktur strategis, termasuk bandara, pelabuhan, dan kawasan industri yang berpotensi menjadi bagian dari aeropolis. Dukungan Terhadap *Aerotropolis* : Memfasilitasi percepatan pembangunan infrastruktur di sekitar bandara, termasuk akses transportasi, fasilitas logistik, dan zona industri.

Penelitian ini akan mengkaji dokumen perencanaan yang ada di Provinsi Lampung apakah Provinsi Lampung mendukung adanya konsep pengembangan kawasan *aerotropolis* kemudian apakah sesuai dengan kebijakan yang disebutkan diatas. Berikut dokumen perencanaan yang ada di Provinsi Lampung.

1. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung (RTRW)
Dalam dokumen ini menjelaskan tujuan penataan ruang wilayah adalah mewujudkan Provinsi Lampung berjaya berbasis pengembangan ekonomi yang berdaya saing dengan memperhatikan daya dukung dan daya tampung lingkungan secara berkelanjutan.

2. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan (RTRW)
 Penataan Ruang Wilayah Kabupaten bertujuan untuk mewujudkan Ruang Kabupaten sebagai Pintu Gerbang Investasi Provinsi yang Berbasis Pada Kawasan Pertanian, Perikanan, Pariwisata, serta Industri yang terintegrasi dan bersinergi dengan perwujudan pembangunan yang berkelanjutan serta penataan sistem perkotaan dan pusat distribusi yang mampu memacu pertumbuhan wilayah penguatan pelayanan prasarana dan sarana wilayah yang mampu meningkatkan kondisi investasi dan perekonomian wilayah
3. Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Natar (RDTR)
 Dalam dokumen ini dijelaskan bahwa arahan pembangunan Kecamatan Natar menjadi kawasan perkotaan. Dimana BWP prioritas di dalam dokumen ini adalah BWP A yang arahan pembangunan meliputi sistem prasarana transportasi, sistem energi/kelistrikan
4. Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Lampung (Tatrawil)
 Dalam dokumen ini dijelaskan perencanaan dan pengembangan transportasi di wilayah Provinsi Lampung 20 (dua puluh) tahun ke depan sehingga dapat menjadi the *engine of growth* (motor penggerak pembangunan) melalui konektivitas antar wilayah yang terintegrasi dan bersinergi secara efektif dan efisien
5. Tataran Transportasi Lokal (Tatralok)
 Tataran transportasi lokal untuk mendapatkan suatu tataran transportasi lokal yang terorganisasi secara sistematis yang mencakup seluruh moda transportasi yang ada di Wilayah Kabupaten Lampung Selatan dengan menggunakan pemodelan transportasi
6. Rencana Pengembangan Jaringan Kereta Api
 Dalam dokumen ini dijelaskan peningkatan prasarana perkeretaapian Pembangunan Stasiun KA Bandara & Jembatan Penghubung Stasiun K.A. dengan Bandar Udara Radin Inten II di Provinsi Lampung
7. Pengembangan Kawasan *Aerotropolis* Bandara Radin Inten II

Bandara Radin Inten II Lampung Selatan saat ini sudah memiliki rencana induk pengembangan yang nantinya akan mendukung kawasan tersebut menjadi *aerocity* atau *aerotropolis*

G. Preseden Kawasan *Aerotropolis*

Preseden *aerotropolis* adalah konsep pengembangan kota atau kawasan yang berpusat pada bandara sebagai inti aktivitas ekonomi dan transportasi.

Bandara menjadi pusat dari sebuah ekosistem yang menghubungkan perusahaan, bisnis, logistik, dan infrastruktur transportasi dalam skala besar.

Berikut adalah beberapa contoh preseden *aerotropolis* yang sukses di dunia:

1. *Aerotropolis* di Bandara *International Incheon*, Seoul, Korea Selatan
Incheon International Airport menjadi pusat dari kawasan *aerotropolis* yang luas. Di sekitar bandara, terdapat zona industri, pusat bisnis, area teknologi, dan kawasan perumahan. Bandara ini berfungsi sebagai pusat logistik dan transportasi bagi Korea Selatan dan Asia Timur. Proyek seperti Songdo International Business District adalah bagian dari pengembangan *aerotropolis* yang berkelanjutan di kawasan ini. Bandara *Internastional Incheon*, termasuk kategori dominan logistik dengan dukungan fasilitas penumpang yang juga sangat kuat. Bandara *Incheon* memiliki Free Trade Zone (FTZ) yang luas dengan fasilitas Airport LogisPark dan beberapa terminal kargo modern yang mengakomodasi berbagai perusahaan logistik global seperti DHL, FedEx, UPS, dan maskapai kargo lainnya.

Zona ini khusus melayani logistik internasional dan manufaktur dengan area luas yang difokuskan pada ekspres pengiriman, logistik global, dan fasilitas rantai dingin (*cold-chain*) yang cocok untuk barang bernilai tinggi dan mudah rusak, termasuk produk elektronik, farmasi, dan bahan makanan segar. Fasilitas ini juga mendukung logistik industri kecil hingga menengah, dengan insentif pajak dan tarif untuk menarik investasi manufaktur dan logistik ke wilayah ini. Seluruh zona logistik ini menjadikan Bandara *Incheon* sebagai pusat

kargo udara terkemuka di Asia Timur dan salah satu hub kargo global terbesar. Bandara Incheon juga dikenal sebagai salah satu bandara dengan fasilitas penumpang terbaik di dunia, menawarkan terminal penumpang yang modern dan nyaman, layanan premium, pusat perbelanjaan, dan konektivitas transportasi yang efisien. Fasilitas penumpang yang lengkap termasuk teknologi canggih untuk pemrosesan imigrasi dan keamanan, serta layanan yang mendukung mobilitas tinggi bagi penumpang internasional dan bisnis.



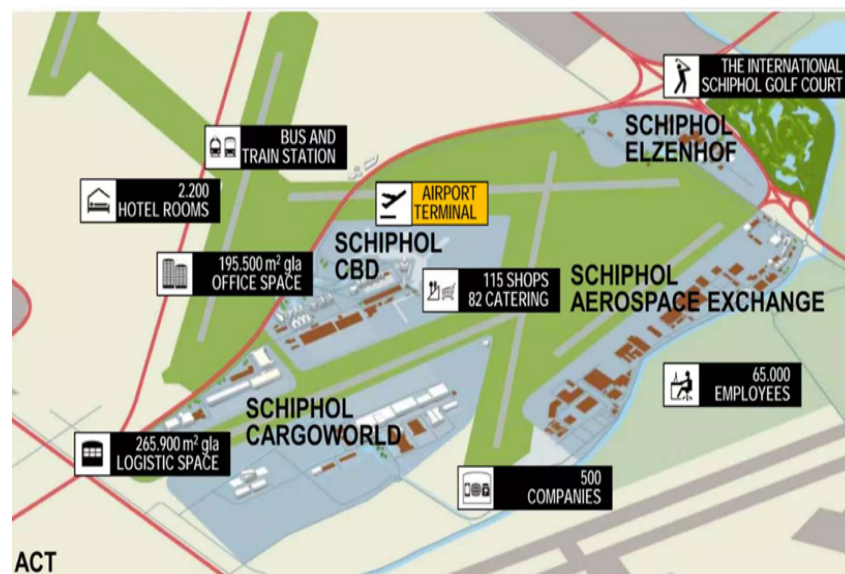
Sumber : John D. Kasarda, 2021

Gambar 2 2 Incheon International Airport

2. Bandara, Schiphol, Amsterdam. Schiphol dianggap sebagai salah satu contoh sukses dari konsep *aerotropolis*. Kawasan di sekitar bandara ini menggabungkan infrastruktur transportasi, seperti kereta cepat dan jalan raya, dengan kawasan bisnis, hotel, pusat perbelanjaan, dan fasilitas logistik. Model ini membantu memperkuat peran schiphol sebagai hub internasional, menarik investasi bisnis, dan meningkatkan jumlah pekerjaan di kawasan tersebut.

Bandara Schiphol merupakan tempat logistik bunga yang mendukung pengiriman bunga secara efisien dan berkelanjutan melalui inisiatif seperti *Ideal Flower box*, yang merupakan solusi pengemasan standar untuk pengiriman bunga. Proyek ini diluncurkan oleh *Holland Flower Alliance* (HFA), aliansi antara *Amsterdam Airport Schiphol*, KLM Cargo, dan Royal FloraHolland, untuk mengoptimalkan rantai pasok bunga mulai dari pertumbuhan di Afrika Timur dan Amerika Selatan, pengiriman udara ke Schiphol, hingga penyimpanan dan distribusi ke pelanggan *Royal FloraHolland*.

Schiphol menangani volume besar pengiriman bunga dan sangat berperan dalam industri bunga Belanda yang menjadi salah satu komoditas utama ekonomi negara tersebut. Sekitar 22% dari total impor kargo di Schiphol terdiri dari bunga. Bandara ini juga menyediakan fasilitas kargo khusus dengan suhu terkontrol untuk menjaga kesegaran bunga selama pengiriman.



Sumber : Schiphol Real Estate, 2014

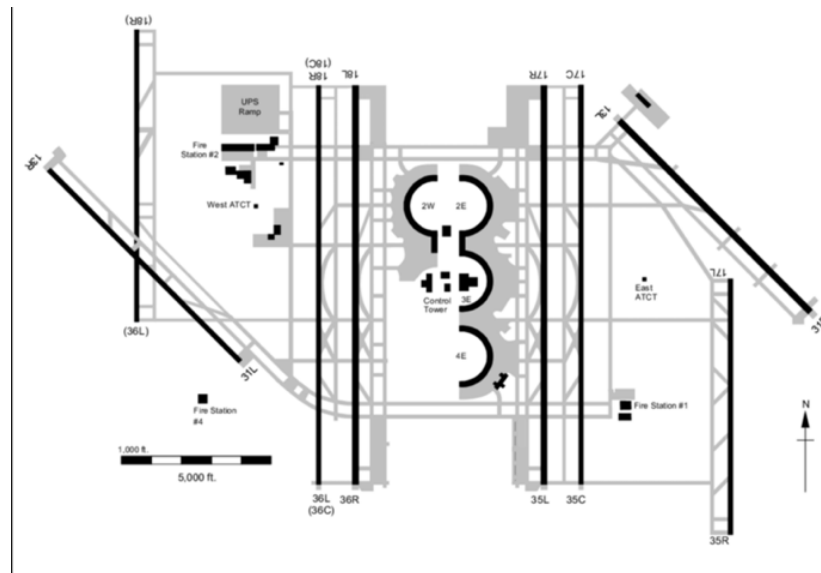
Gambar 2 3 Schipol Airport

3. *Dallas/Fort Worth International Airport (DFW)* menjadi contoh sukses *aerotropolis* yang mengintegrasikan kawasan bandara dengan pusat bisnis, industri, dan transportasi. Kawasan ini menjadi pusat distribusi logistik, pusat perdagangan, dan telah mendorong perkembangan ekonomi di Texas. *Aerotropolis* ini memanfaatkan lokasi geografis strategis di Amerika Serikat untuk menghubungkan berbagai rute internasional.

Aerotropolis di *Dallas/Fort Worth International Airport (DFW)* termasuk kategori dominan logistik, DFW memiliki berbagai fasilitas logistik besar yang meliputi pusat distribusi, pergudangan, dan zona perdagangan bebas (*free trade zones*) yang mendukung berbagai jenis logistik. Fasilitas logistik di situ termasuk penanganan produk *cold chain* (rantai dingin) untuk barang seperti ikan segar dan farmasi, serta logistik ekspres untuk produk bernilai tinggi dan kebutuhan waktu kritis. Zona industri dan bisnis seperti Las Colinas di sekitar DFW adalah pusat kantor perusahaan besar dan fasilitas industri manufaktur serta distribusi yang terhubung erat dengan bandara. Infrastruktur multimoda transportasi sangat mendukung penyebaran logistik dan distribusi barang yang cepat dan efisien ke pasar regional dan internasional.

Dua gudang kargo baru dengan total luas sekitar 350.000 kaki persegi yang dirancang untuk mendukung logistik sektor-sektor pertumbuhan tinggi seperti farmasi, barang mudah rusak, dan *e-commerce* lintas batas. Terminal kargo dengan tujuh tempat parkir pesawat kargo besar, dilengkapi sistem penanganan kargo otomatis dan keamanan tingkat tinggi untuk meningkatkan efisiensi operasional. Fasilitas rantai dingin (*cold chain*) khusus dengan penyimpanan suhu terkontrol untuk produk farmasi, makanan segar, dan barang yang membutuhkan pengaturan suhu ketat. Infrastruktur multimoda yang mengoptimalkan konektivitas antara bandara dengan jalan tol, rel kereta api, dan jalur transportasi lainnya untuk distribusi cepat dan efisien ke berbagai

pasar domestik maupun internasional. Fasilitas penanganan kargo khusus termasuk untuk hewan hidup, bahan berbahaya, dan produk bernilai tinggi.



Sumber: Airportmaps.com

Gambar 2 4 Dallas/Fort Worth International Airport

H. Penelitian Terdahulu

Tabel 2. 1 Tabel penelitian terdahulu

No	Judul Jurnal dan Penelitian	Tahun dan Tempat Penelitian	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan yang dijadikan alasan tinjauan penelitian
1	Penerapan Konsep <i>Aerotropolis</i> Pada Pengembangan Bandar Udara	Tahun 2023 Semarang	Kualitatif Komparatif	Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto di Samarinda, Kuala Lumpur International Airport di Malaysia, Singapore Changi Airport di Singapura	Berdasarkan hasil analisis mengenai penerapan <i>aerotropolis</i> pada masing-masing bandar udara yang dijadikan sebuah studi kasus untuk penelitian ini, bisa disimpulkan bahwa dua dari tiga bandar udara tersebut telah memenuhi prinsip-prinsip dari <i>aerotropolis</i> . Dari perbandingan ketiga studi kasus tersebut, yang diantaranya Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto, Kuala Lumpur International Airport, Singapore Changi Airport, hanya Kuala Lumpur International
2	Manajemen Bisnis <i>Aerotropolis</i> (Airport City): Sebuah Studi Pemetaan Sistematis	Tahun 2021 Bandung	Systematic mapping study (SMS) yang berakar pada study literature review (SLR)	Memfokuskan pada 10 kota bandara di dunia yang telah mengaplikasikan model <i>Aerotropolis</i> dalam pengembangannya, yaitu Amsterdam, Paris, Dubai, Dallas, Chicago, Memphis, Hongkong, Singapore, Incheon, dan Washington.	Pengembangan <i>Aerotropolis</i> adalah proses pengembangan yang dilakukan di sekitar bandara. Bandara ini dapat mempengaruhi pertumbuhan area di sekitarnya dan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, regional, dan nasional. Penelitian ini melakukan klasifikasi literatur <i>Aerotropolis</i> Development melalui pencaharian artikel dari database ilmiah. Metode riset yang digunakan adalah Systematic Mapping Study untuk menentukan fokus penelitian yang sudah dilakukan. Hasilnya adalah 19 artikel yang terkait dengan <i>Aerotropolis</i> Planning, Practices, Evaluation, Infrastructure, Critique, Sustainable <i>Aerotropolis</i> , Spatial Planning, dan Airport Perspective dari tahun 2011-2021. Penelitian ini memberikan petunjuk bagi peneliti untuk melengkapi research gap di masa depan.

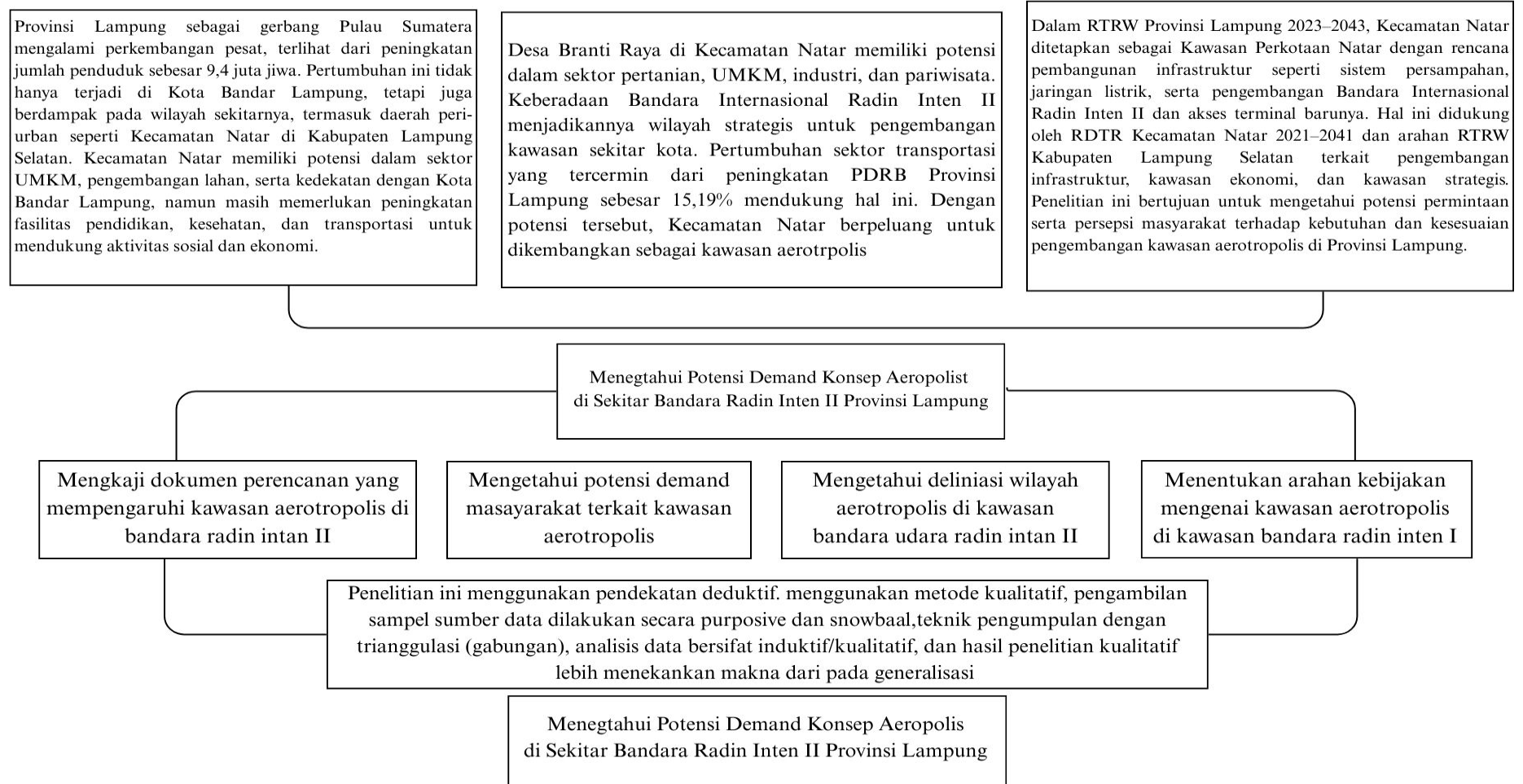
Tabel 2.1 Lanjutan

No	Judul Jurnal dan Penelitian	Tahun dan Tempat Penelitian	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan yang dijadikan alasan tinjauan penelitian
3	Kesesuaian Lahan Untuk Rencana Tata Ruang Kawasan Kertajati <i>Aerocity</i>	Tahun 2020 Semarang	Metode skoring yang diproses menggunakan Software ArcGIS 10.4	Kesesuaian Lahan dan Pembuatan Peta Zona Kesesuaian Lahan di Kawasan Kertajati <i>Aerocity</i>	Ada 2 kriteria kesesuaian lahan di Kawasan Kertajati <i>Aerocity</i> : kesesuaian untuk Industri dan kesesuaian untuk Permukiman. Ada cluster-cluster seperti Aerospace park dan Residential Township. Analisis menunjukkan ada 2 kelas klasifikasi untuk Industri dan Permukiman. Setelah pengolahan data dan penggabungan dengan rencana tata ruang, pembangunan Kawasan Kertajati <i>Aerocity</i> sesuai dengan rencana dan akan dilakukan secara bertahap.
4	Potensi Penerapan Konsep <i>Aerotropolis</i> pada Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin	Tahun 2019 Makassar	Metode analisis komparatif, spasial, dan AHP	Mengetahui potensi penerapan konsep <i>aerotropolis</i> melalui prinsip pengembangan <i>aerotropolis</i>	Kawasan bandara Sultan Hasanuddin memiliki karakteristik dari RTRW Kota Makassar dan Kab. Maros, seperti kawasan strategis bandar udara dan sistem pusat pelayanan. Namun, prinsip <i>aerotropolis</i> tidak sepenuhnya cocok dengan keadaan kawasan Bandara Sultan Hasanuddin. Ada empat prinsip <i>aerotropolis</i> yang tidak sesuai dengan kondisi eksisting kawasan tersebut.
5	Konsep Pengembangan <i>Aerotropolis</i> Di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar	Tahun 2021 Makassar	Explanatory dengan pendekatan deduktif kualitatif. Pendekatan deduktif	Mengetahui Konsep Pengembangan <i>Aerotropolis</i> di Bandara Internasional Sultan Hasanudin Makassar	Hasil penelitian menunjukan bahwa karakteristik pelayanan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dalam mendukung konsep <i>aerotropolis</i> berdasarkan karakteristik <i>aerotropolis</i> yakni prinsip struktur ruang, prinsip jarak/aksesibilitas, prinsip zonasi, prinsip tata guna lahan, prinsip peruntukkan utama fungsi kawasan, prinsip penyediaan kawasan bisnis, prinsip integrasi dan prinsip konektivitas memiliki pengaruh di dalam pengembangannya.

Sumber : Hasil Olahan Peneliti 2024

Pada penelitian sebelumnya lebih berfokus dengan konsep penerapan serta pengembangan *aerotropolis* di Indonesia dengan luar negeri, lalu kesesuaian lahan untuk konsep *aerotropolis*. Seperti contoh penelitian Konsep Pengembangan *Aerotropolis* Di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, yang dimana penelitian ini berfokus pada Mengetahui Konsep Pengembangan *aerotropolis* Di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tentunya hal ini berbeda dengan penelitian saat ini yang meneliti tentang Analisis potensi *demand* konsep *aerotropolis* di sekitar Bandara Radin Inten II Provinsi Lampung penelitian ini berfokus pada mengetahui *demand* untuk konsep *aerotropolis* di kawasan bandara radin inten II dengan cara mengkaji dokumen perencanaan, mengambil kuesioner untuk potensi *demand*, pemetaan deliniasi wilayah dan arahan kebijakan terkait kawasan *aerotropolis*

I. Kerangka Berfikir



Sumber : Hasil Olahan Peneliti 2023

Gambar 2 5 Kerangka Berfikir

Penelitian ini terkait berlatar belakang terkait perkembangan jumlah penduduk yang setiap tahunnya meningkat sehingga menyebabkan *urban sprawl* di wilayah peri urban dimana fenomena tersebut menjadikan wilayah di luar inti Kota Bandar Lampung ikut berkembang fenomena tersebut memberikan karakteristik perkotaan di Luar Kota Bandar Lampung, Salah satu wilayah peri urban di Kota Bandar Lampung adalah Kecamatan Natar, Lampung Selatan. Desa Branti Raya Kecamatan Natar, memiliki potensi seperti pengembangan UMKM, Desa Branti Raya memiliki infrastruktur penting salah satunya adalah bandara udara radin inten II. Adanya bandara udara di daerah tersebut menjadikan wilayah tersebut berpotensi sebagai wilayah strategis menjadi kawasan *aerotropolis*. Dapat dilihat dari PDRB Provinsi Lampung yang tumbuh 15,19% dari transportasi dari hal tersebut menjadikan Kecamatan Natar memiliki potensi sebagai kawasan *aerotropolis*. Dalam RTRW Provinsi Lampung disebutkan Kecamatan Natar menjadi kawasan perkotaan Natar. dari hal tersebut maka penelitian ini dilakukan untuk mengetahui potensi *demand* pengembangan kawasan *aerotropolis* di Kecamatan Natar.

III. METODE PENELITIAN

A. Metode Dasar Penelitian

Metode penelitian adalah prosedur yang dilakukan dalam penelitian. Metode penelitian sebuah teknik untuk memahami fenomena yang akan disurvei dan meneliti sebuah fenomena yang menjadi objek penelitian. Pada penelitian ini menjelaskan pendekatan penelitian, objek penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, teknik pengumpulan data yang terkait penelitian ini.

Metode penelitian yang digunakan yaitu menggunakan metode kualitatif. karena metode penelitian berlandaskan pada filsafat *postpositivisme*, digunakan meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi (Sugiono, 2015). Pada penelitian ini metode kualitatif yang digunakan untuk menganalisis hasil pengambilan data berupa dokumentasi, instrumen penelitian seperti buku catatan, camera dan lain lain, sampel data *snowball*, hubungan dengan responden sama (Sugiono, 2013).

Metode kualitatif cocok digunakan terutama bila permasalahan masih remang-remang bahkan gelap, peneliti bermaksud ingin memahami secara mendalam suatu situasi sosial yang kompleks, penuh makna. Metode kualitatif pada penelitian ini digunakan untuk menjawab tujuan pertama, kedua dan keempat. Yaitu mengkaji dokumen perencanaan yang mendukung adanya kawasan *aerotropolis* di Provinsi Lampung dengan menggunakan studi dokumentasi mengumpulkan dan menganalisis dokumen, catatan, atau arsip yang relevan pada penelitian ini menggunakan dokumen perencanaan atau dokumen

pendukung yang mendukung adanya kawasan *aerotropolis*, tujuan kedua mengetahui *demand* masyarakat terkait kawasan *aerotropolis* apakah masyarakat setuju dengan kawasan *aerotropolis* tujuan kedua menggunakan pengambilan kuesioner dan wawancara agar mendukung hasil analisis tujuan pertama, untuk tujuan keempat menentukan arahan kebijakan dari kawasan *aerotropolis* di Provinsi Lampung dengan metode studi dokumentasi mengumpulkan dan menganalisis dokumen, dengan dokumen perencanaan yang ada Di Provinsi Lampung.

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian dengan menggunakan alat pengukur atau alat pengambilan data langsung pada subjek sebagai sumber informasi yang dicari Pratama (2024), pada penelitian ini data primer bersifat kuesioner dan wawancara, dimana tujuan kedua diambil menggunakan data primer yaitu melalui kuesioner dari masyarakat dan stakeholder terkait untuk mengetahui potensi *demand aerotropolis* di Kecamatan Natar

Data sekunder merupakan data atau informasi yang didapat secara tidak langsung melainkan didapat dari berbagai sumber dengan kebutuhan data dalam suatu penelitian. data sekunder sebagai data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan oleh pihak pengumpul data primer atau pihak lain dalam bentuk tabel atau diagram Husein Umar (2013), kemudian data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung diterima oleh pengumpul data, bisa melalui orang lain atau dokumen Sugiyono (2016) Contoh data sekunder meliputi laporan keuangan, buku teks, data sensus pemerintah, data arsip, data statistik, data pasar, dan data yang diperoleh dari internet atau rekaman audio/video

Dalam penelitian ini data sekunder yang digunakan berupa Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung tahun 2023-2032, Rencana Tata Ruang Kabupaten Lampung Selatan 2011-2031, Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Kecamatan Natar 2021-2041, Tatanan Transportasi Wilayah Provinsi Lampung 2022-2037, Tataran Transportasi Lokal Kabupaten

Lampung Selatan dan lainnya yang mendukung penelitian kemudian data tersebut diolah dan dianalisis sesuai dengan penelitian. Data sekunder dibutuhkan untuk menjawab sasaran pertama dan keempat.

B. Konsep Dasar dan Definisi Operasional

Definisi operasional adalah definisi yang memiliki arti tunggal dan diterima secara objektif dengan kata lain definisi operasional merupakan suatu definisi operasional merupakan suatu definisi mengenai variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik variabel yang telah diamati definisi operasional yang akan dibahas antara lain :

Potensi merupakan kemampuan yang mempunyai kekuatan untuk dikembangkan sehingga dapat menjadi sumber penghidupan atau daya tarik yang berkelanjutan, misalnya dalam konteks ekonomi atau pariwisata.

Demand adalah kebutuhan dapat diukur melalui data kuantitatif mengenai jumlah permintaan konsumen pada berbagai tingkat harga, serta dianalisis untuk merencanakan produksi, pengadaan, dan distribusi agar kebutuhan tersebut dapat terpenuhi secara optimal

Konsep merupakan penjelasan atau penetapan makna suatu konsep dengan merinci kegiatan, prosedur, atau operasi yang harus dilakukan untuk mengukur, mengamati, Mengubah konsep abstrak menjadi variabel yang dapat diukur secara empiris.

Kawasan atau wilayah diukur dan diamati dalam penelitian secara jelas dan terukur. Dalam konteks penelitian, kawasan biasanya didefinisikan berdasarkan batasan wilayah administratif yang diatur oleh peraturan perundang-undangan serta karakteristik fisik dan non-fisik yang dapat diamati atau diukur

Aerotropolis adalah wilayah perkotaan yang berpusat pada bandara sebagai inti dengan klaster bisnis dan residensial di sekitarnya, yang dirancang untuk

mendukung pertumbuhan ekonomi melalui pengelolaan ruang dan infrastruktur yang terintegrasi dan terencana secara efektif

Bandar Udara 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, serta sebagai tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi.

Kebijakan adalah penjelasan spesifik tentang bagaimana kebijakan diukur atau diobservasi dalam suatu penelitian. Definisi ini penting untuk memberikan kejelasan dan menghindari ambiguitas dalam pengumpulan dan analisis data

Tabel 3. 1 Definisi Operasional

No	Tujuan	Indikator	Parameter
1	Mengkaji dokumen perencanaan yang mempengaruhi kawasan <i>aerotropolis</i> di bandara radin inten II	Struktur tata ruang wilayah	Menempatkan bandar udara berada pada garis tertinggi dari pusat kota inti.
		Zonasi	Mengatur terkait intensitas kepadatan dan juga ketinggian bangunan dalam pengembangan kawasan perkotaan di sekitar bandar udara dengan melakukan pertimbangan terhadap kawasan keselamatan dalam operasional penerbangan.
		Tata guna lahan	Mengoptimalkan peran bandar udara dalam memenuhi kebutuhan pengguna bandar udara.
		Kawasan bisnis	Menciptakan kawasan bisnis yang berhubungan dengan bandar udara
		Kawasan hijau	Memiliki kawasan hijau sebagai batas-batas antar guna lahan
		Pembangunan transportasi	Memiliki transportasi menuju bandara yang terintegrasi dengan aksesibilitas sangat baik
2	Mengetahui potensi <i>demand</i> masyarakat terkait kawasan <i>aerotropolis</i>	Prinsip integrasi	Menghubungkan antara pusat kota inti dan bandar udara
		Pusat Pertumbuhan Ekonomi Baru	Menjadikan bandara sebagai pusat pertumbuhan ekonomi, menciptakan efek sebaran (<i>spread effect</i>) yang mendorong perkembangan kawasan sekitar, termasuk munculnya kawasan industri, perdagangan, dan perbelanjaan baru
		Pembukaan Lapangan Kerja	Pembangunan fasilitas seperti hotel, kantor, logistik, dan perdagangan menciptakan banyak peluang kerja baru bagi masyarakat setempat

Tabel 3.1 Lanjutan

No	Tujuan	Indikator	Parameter
2	Mengetahui potensi <i>demand</i> masyarakat terkait kawasan <i>aerotropolis</i>	Kemudahan Akses Fasilitas	Masyarakat lokal dan pengguna bandara dapat dengan mudah mengakses berbagai kebutuhan dalam satu lokasi, seperti layanan kesehatan, pendidikan, dan perbelanjaan
		Konektivitas yang Lebih Baik	<i>Aerotropolis</i> meningkatkan aksesibilitas antara bandara dengan pusat-pusat pertumbuhan kota melalui pengembangan infrastruktur transportasi yang terintegrasi
		Peta Administrasi	Sebagai visualisasi informasi geografis dan administratif yang mendukung tata kelola wilayah, perencanaan pembangunan, pengambilan keputusan, dan komunikasi informasi kepada masyarakat
3	Mengetahui deliniasi wilayah <i>aerotropolis</i> di kawasan bandara udara radin inten II	Peta Lokasi Bandara Radin Inten II	Membantu dalam perencanaan dan pengelolaan tata ruang di sekitar bandara dengan memperlihatkan hubungan bandara dengan infrastruktur pendukung seperti jalan utama, fasilitas umum, dan permukiman.
		Peta Topografi Kawasan <i>Aerotropolis</i> Kecamatan Natar	Peta ini penting untuk merencanakan pembangunan infrastruktur, tata ruang, dan pengelolaan lingkungan di kawasan <i>Aerotropolis</i> agar sesuai dengan kondisi topografi yang ada
		Peta Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Kecamatan Natar	Peta ini membantu memastikan bahwa pembangunan di sekitar bandara tidak melanggar batasan ketinggian dan tidak mengganggu sistem navigasi penerbangan
		Peta Potensi <i>Demand</i> Kawasan <i>Aerotropolis</i> Kecamatan Natar	Sebagai dasar pengambilan keputusan yang lebih baik dalam pengembangan kawasan <i>Aerotropolis</i> .

Tabel 3.1 Lanjutan

No	Tujuan	Indikator	Parameter
4	Teridentifikasi arahan kebijakan mengenai kawasan <i>aerotropolis</i> di kawasan bandara Radin Inten II	Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan	Menjadi payung hukum dan landasan implementasi, seperti Peraturan Presiden atau Peraturan Daerah khusus <i>aerotropolis</i>
		Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2014	
		Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 14 Tahun 2023 Tentang Rencana Tata Ruang Provinsi Lampung	Pengaturan tata ruang makro, mengintegrasikan konsep <i>aerotropolis</i> ke dalam kebijakan wilayah
		Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan 2011 – 2031	Pengaturan tata ruang makro, mengintegrasikan konsep <i>aerotropolis</i> ke dalam kebijakan wilayah
		Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Natar 2021 - 2041	Mengatur detail zonasi, peruntukan lahan, dan pengendalian pemanfaatan ruang di sekitar bandara
		Tatanan Transportasi Wilayah (TATRAWIL) Provinsi Lampung	Fokus pada pengaturan arus mobilitas barang dan penumpang secara makro.
		Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Lampung Selatan	Fokus pada detail teknis pengelolaan transportasi yang mendukung aktivitas sehari-hari pengguna bandara dan masyarakat sekitar.

Sumber : Hasil Olahan Peneliti 2024

C. Lokasi Penelitian, Responden dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di wilayah Kabupaten Lampung Selatan, Kecamatan Natar Provinsi Lampung. Lokasi ini dipilih secara sengaja (Purposive) dengan pertimbangan Kabupaten Lampung Selatan, Kecamatan Natar merupakan wilayah di Provinsi Lampung yang memiliki potensi untuk menjadi kawasan *aerotropolis* karena Kecamatan Natar merupakan tempat bandar udara radin inten II sehingga wilayah Kecamatan Natar memiliki sumber daya yang potensial untuk dikembangkan menjadi kawasan *aerotropolis*.

Responden pada penelitian ini dibagi menjadi dua yaitu masyarakat untuk mengetahui potensi *demand* dari kawasan *aerotropolis*. Masyarakat pada penelitian ini adalah masyarakat yang bepergian menggunakan pesawat terbang, dengan kriteria sebagai berikut

1. Umur 20 sampai 50 tahun
2. bekerja meliputi pegawai swasta, pegawai negeri sipil, pegawai badan usaha milik negara, mahasiswa.
3. Responden yang menggunakan pesawat terbang dalam waktu 1 tahun terakhir

Dalam hal ini responden diambil untuk menjawab tujuan kedua pada penelitian ini, pengambilan sampel pada penelitian ini dilakukan *Nonprobability Sampling* dengan teknik *snowball* dan *Purposive sampling*. (Sugiono, 2013). Sehingga pada penelitian ini mendapat 101 responden yang mewakili penelitian, waktu penelitian dilakukan pada Juni 2024

Responden yang diwawancarai seputar adanya dokumen perencanaan *aerotropolis*, Kesiapan dan kendala terhadap kawasan *aerotropolis* dalam penelitian ini berjumlah 6 orang yang mewakili berbagai *stakeholder*, meliputi

1. Satu orang Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Cipta Karya, Provinsi Lampung
2. Dua orang dari Dinas Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Lampung,

1. Satu orang dari Dinas Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Lampung Selatan
2. Satu orang dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Lampung Selatan
3. Satu Orang dari Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.

D. Jenis Data dan Metode Pengumpulan Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer dilakukan dengan pengumpulan data secara langsung menggunakan teknik wawancara dan kuesioner langsung dengan tujuan mendapatkan hasil sesuai dengan fakta yang sebenarnya yang dapat menunjang penelitian.

Tabel 3. 2 Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian

No	Jenis Data	Tahun	Sumber
1	Arahan Pemanfaatan Ruang (Indikasi Program Utama) Perwujudan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung Tahun 2023 – 2029 Terhadap Kawasan <i>Aerotropolis</i>	2023	Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung Tahun 2023 – 2029
2	Indikasi Pembangunan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan 2011 -2031	2012	Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan 2011 - 2031
3	Ketentuan khusus Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandara Radin Inten II.	2021	Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Natar 2021- 2041
4	Ketentuan Intensitas Pemanfaatan Ruang Bandara Radin Inten II	2021	Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Natar 2021- 2042
5	Arahan kebijakan terkait kawasan <i>aerotropolis</i> di Provinsi Lampung	2022	Tatanan Transportasi Wilayah (TATRAWIL) Provinsi Lampung 2022 - 2037
6	Arahan pengembangan terkait kawasan <i>aerotropolis</i> di Kabupaten Lampung Selatan	2019	Tataran Transportasi Lokal (Tatalok) Kabupaten Lampung Selatan 2019 - 2024
7	Jumlah Penumpang Pesawat Menurut Bulan (jiwa), 2023-2024	2025	Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung 2025

Tabel lanjutan 3.2

No	Jenis Data	Tahun	Sumber
8	Radius dari Ketentuan khusus Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) di sekitar Bandara	2009	Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
9	prosedur yang harus ditempuh dalam menentukan lokasi pembangunan bandar udara di Indonesia	2014	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2014

Sumber : Hasil Olahan Peneliti 2025

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari literatur, internet dan instansi yang mendukung pada penelitian ini. Data yang sekunder yang dibutuhkan adalah Rencana Tata Ruang Provinsi Lampung 2023 -2029 yang diperoleh dari instansi Perumahan Kawasan Permukiman dan Cipta Karya Provinsi Lampung, Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Lampung Selatan, serta publikasi dari internet

E. Metode Analisis Data

Metode analisis data adalah tahapan atau prosedur sistematis dalam proses penelitian yang digunakan untuk mengolah dan menafsirkan data yang telah dikumpulkan agar dapat menjawab permasalahan penelitian dan menghasilkan kesimpulan yang bermakna. Metode ini mencakup teknik pengelolaan data seperti pengelompokan, sintesis, penyusunan pola, serta pemilihan bagian data yang penting untuk dipelajari dan disimpulkan.

1. Analisis Tujuan Pertama

Penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif pada tujuan pertama menggunakan analisis deskriptif. Analisis deskriptif kualitatif adalah metode analisis data yang digunakan untuk menganalisis, menggambarkan, dan meringkas berbagai kondisi, situasi, atau fenomena sosial berdasarkan data yang dikumpulkan, seperti hasil wawancara, observasi, atau dokumentasi. Metode ini menekankan pada pemahaman makna, bukan pada generalisasi atau angka statistik, dan

bertujuan memberikan gambaran utuh serta mendalam mengenai fenomena yang diteliti. Mulia (2022).

Data yang diolah menggunakan analisis deskriptif merupakan data dokumentasi, Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya- karya monumental dari seseorang, Pengertian dokumentasi adalah mencari data mengenai hal-hal atau variabel berupa catatan, transkrip, buku-buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, legger, agenda dan sebagainya. Dokumen yang dianalisis merupakan dokumen resmi yaitu dokumen resmi dapat dibagi kedalam dua bagian. Pertama dokumen internal, yaitu dapat berupa catatan, seperti memo, pengumuman, instruksi, aturan suatu lembaga, sistem yang diberlakukan, hasil notulensi rapat keputusan pimpinan, dan lain sebagainya. Kedua, dokumentasi eksternal yaitu dapat berupa bahan-bahan informasi yang dihasilkan oleh suatu lembaga sosial, seperti majalah, koran, buletin, surat pernyataan, dan lain sebagainya Herdiansyah dalam Abdussamad (2021).

Dokumen resmi yang dianalisis pada tujuan pertama adalah Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung Tahun 2023 – 2029, meliputi Arahan Pemanfaatan Ruang (Indikasi Program Utama) Perwujudan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung Tahun 2023 – 2029 Terhadap Kawasan Aerotropolis. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan 2011 -2031, Indikasi Pembangunan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan 2011 -2031. Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Natar 2021- 2041, Ketentuan khusus Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandara Radin Inten II. Tatanan Transportasi Wilayah (TATRAWIL) Provinsi Lampung 2022 – 2037, Arahan kebijakan terkait kawasan aerotropolis di Provinsi Lampung Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kabupaten Lampung Selatan 2019 – 2024, Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung 2025, Arahan pengembangan terkait kawasan *aerotropolis* di Kabupaten Lampung Selatan

2. Analisis Tujuan Dua

Pada analisis tujuan dua, yaitu mengetahui potensi *demand* masyarakat terhadap kawasan *aerotropolis*. Teknik metode pengambilan data pada tujuan dua ini, menggunakan teknik *snowball* sampling dilakukan secara *Nonprobability Sampling* yaitu teknik pengambilan data secara tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Sedangkan *snowball sampling* adalah metode untuk mengidentifikasi, memilih dan mengambil sampel dalam suatu jaringan atau rantai hubungan yang menerus. Dalam sampling *snowball*, identifikasi awal dimulai dari seseorang atau kasus yang masuk dalam kriteria penelitian. Kemudian berdasarkan hubungan keterkaitan langsung maupun tidak langsung dalam suatu jaringan, dapat ditemukan responden berikutnya atau unit sampel berikutnya. Prosedur pelaksanaan teknik *sampling snowball* dapat dilakukan bertahap dengan wawancara mendalam dan kuesioner.

Kriteria dalam mengambil data kuesioner dalam penelitian ini meliputi masyarakat yang bepergian menggunakan pesawat terbang, dengan kriteria umur 20 sampai 50 tahun baik yang sudah bekerja meliputi pegawai swasta, pegawai negeri sipil, pegawai badan usaha milik negara, pelajar. Kuesioner dalam penelitian ini mendapatkan sebanyak 101 responden dimana hal ini dibutuhkan untuk instrumen pengumpulan data berupa daftar pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh informasi mendalam dari responden meliputi permasalahan yang terjadi di Kota Bandar Lampung, Setuju dengan konsep *aerotropolis*, 101 responden ini didapatkan menggunakan metode *snowball sampling* sampel awal yang kecil dipilih sesuai kriteria penelitian, kemudian sampel tersebut memberikan referensi atau rekomendasi untuk menemukan sampel lainnya yang memiliki kemiripan, proses ini berulang hingga jumlah sampel yang dibutuhkan terpenuhi. Sugiyono (2017) sehingga dari Hasil penelitian ini masyarakat

yang menjawab 97% setuju terhadap pengembangan kawasan *aerotropolis*. Pengembangan *aerotropolis* di Provinsi Lampung tentunya bisa memberikan dampak positif bagi masyarakat di Provinsi Lampung seperti peningkatan lapangan kerja

Kemudian selain menggunakan kuesioner untuk mendukung dan hasil dari tujuan kedua peneliti menambah wawancara dengan *stakeholder* yang bersangkutan dengan kawasan *aerotropolis*. *Stakeholder* yang dipilih dalam penelitian ini berjumlah 6 responden meliputi 1 dari Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Cipta Karya, 2 Orang dari Dinas Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Lampung, 1 Dinas Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Lampung Selatan, 1 Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Lampung Selatan dan 1 dari Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.

Hasil kuesioner didapatkan, akan dilakukan analisis deskriptif menggunakan visualisasi dengan *pie chart* untuk dilakukan secara naratif, menjelaskan proporsi tiap kategori, misalnya kategori mana yang paling dominan atau paling sedikit. Kemudian hasil dari kuesioner tersebut didukung oleh hasil wawancara yang didapatkan dengan *stakeholder* terkait untuk memperdalam hasil dari tujuan kedua. Metode analisis wawancara menggunakan metode *coding*.

Coding merupakan metode yang dilakukan Dalam penelitian kualitatif. data coding atau pengkodean data memegang peranan penting dalam proses analisis data dan menentukan kualitas abstraksi data hasil penelitian. *coding* merupakan diperlukan untuk menolong agar peneliti mampu melihat jawaban dari pertanyaan penelitiannya dari tumpukan data hasil wawancara yang biasanya jumlah katanya sangat banyak. Karena itu, diperlukan suatu metode untuk melakukan analisis kualitatif dalam rangka menghasilkan analisis yang kaya, dan *coding* adalah salah satu langkah awalnya. *Coding* adalah istilah yang biasa digunakan untuk proses menghasilkan code/kode.

Coding dibutuhkan untuk menunjukkan keterkaitan antara data yang didapat dengan analisis yang dihasilkan (Prihapsari, 2021).

Hasil transkripsi data	Kode
“ <i>Saya melihat rumah-rumah di sana memiliki rantai yang besar untuk mengunci rumah. Pemilik rumah juga memelihara anjing, anjing penjaga, dengan tanda pada pagar: Hati-hati ada anjing galak</i> ”.	KEAMANAN (SECURITY)

Sumber : Prihapsari, 2023

Gambar 3. 1 Analisis *Coding*

Dari hasil *coding* dan kuesioner yang telah dilakukan kemudian hasil dari data tersebut diolah secara deskriptif untuk memperoleh informasi mendalam dari responden terkait sikap, pendapat, pengalaman, atau fenomena tertentu. wawancara yang ditanyakan meliputi kendala yang dihadapi dalam membangun kawasan *aerotropolis*, Saran terkait permasalahan *aerotropolis* yang sedang anda hadapi ?

3. Analisis Tujuan Ketiga

Pada analisis tujuan ketiga menggunakan analisis ArcGIS yang merupakan analisis Spasial Pengolahan data merupakan suatu kegiatan yang dilakukan untuk memproses berbagai bentuk data sehingga menghasilkan informasi yang bermanfaat (Jogiyanto, 2005). Analisis arcgis digunakan untuk memberikan gambaran secara spasial secara lebih dengan jelas dalam bentuk visualisasi (Peta). Analisis dengan pendekatan SIG merupakan proses kompleks yang menggabungkan data spasial dan non-spasial untuk menghasilkan informasi geografis yang mendukung pengambilan keputusan. Metode analisis seperti *overlay*, *buffering*, dan multikriteria sangat membantu dalam berbagai bidang, Penggunaan perangkat lunak SIG seperti ArcGIS dan QGIS memudahkan proses ini dengan menyediakan alat untuk digitasi, pengolahan, analisis, dan visualisasi data geografis secara efektif

Peta yang digunakan dalam tujuan ketiga meliputi peta administrasi Kecamatan Natar peta ini untuk mengetahui Kecamatan Natar mengetahui luas wilayah masing masing dari Kecamatan Natar, luas wilayah Kecamatan Natar, kemudian peta lokasi bandar udara radin inten II untuk mengetahui area yang terkait dengan bandara untuk kawasan *aerotropolis*, peta persebaran penduduk Kecamatan Natar ini adalah visualisasi kepadatan penduduk di berbagai wilayah dalam Kecamatan Natar, peta topografi untuk mengetahui topografi Kecamatan Natar yang menjadi kawasan *aerotropolis*, peta radius Kawasan Keselamatan Penerbangan (KKOP) fokus utama peta ini adalah penggambaran kawasan KKOP di sekitar bandara dan peta deliniasi kawasan *aerotropolis* Kecamatan Natar untuk mengetahui luasan dari kawasan *aerotropolis* Natar meliputi radius KKOP dan tutupan lahan di Kecamatan Natar. Aplikasi ArcGIS yang digunakan pada penelitian ini adalah versi 10.8 dengan menggunakan data spasial yang didapatkan melalui survey penelitian.

4. Analisis Tujuan Keempat

Metode analisis tujuan keempat adalah menentukan teridentifikasinya arahan kebijakan dalam kawasan *aerotropolis* di Kecamatan Natar dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif, dimana data yang diambil adalah data dokumentasi resmi yang didapatkan melalui survei, publikasi internet kemudian data tersebut dilakukan analisis secara deskriptif, data yang dilakukan adalah data yang berkaitan dengan kawasan *aerotropolis* menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2014 pada pasal 6 yaitu indikator kelayakan penerbangan wilayah meliputi kesesuaian Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Rencana Tata Ruang Kabupaten/Kota, Tataran Transportasi Wilayah dan Tataran Transportasi Lokal. Dokumen yang dikaji akan mengambil arahan kebijakan yang teridentifikasi mendukung adanya kawasan *aerotropolis* di Kecamatan Natar, Provinsi Lampung

IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Ruang Lingkup Wilayah

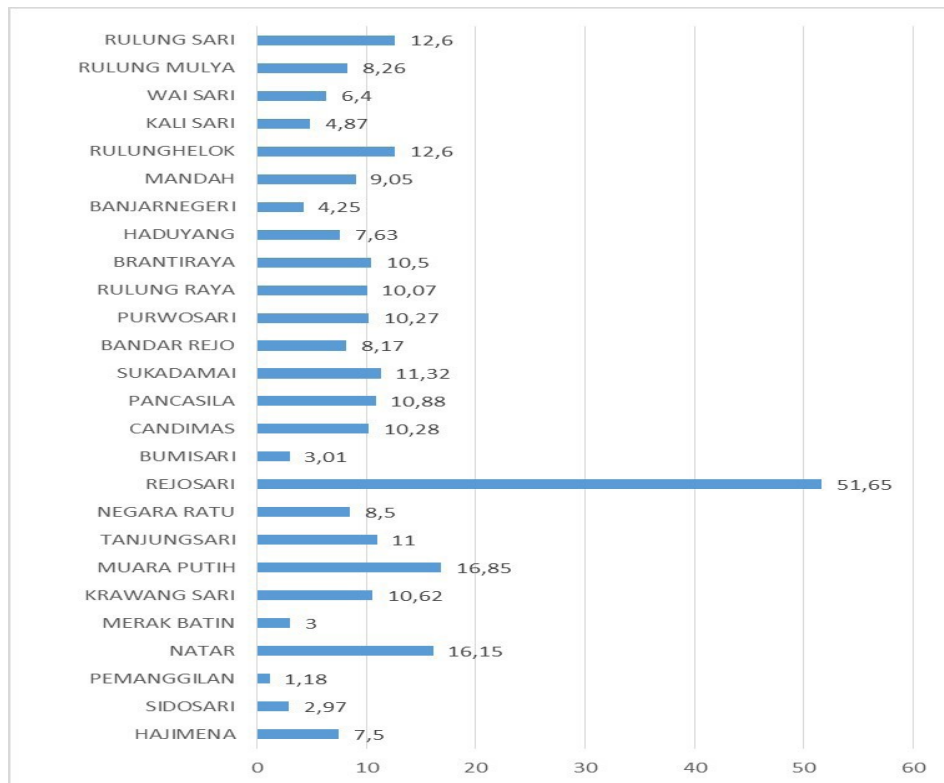
Wilayah Kabupaten Lampung Selatan terletak antara 105014' sampai dengan 105045' Bujur Timur dan 5015' sampai dengan 60 Lintang Selatan. Mengingat letak yang demikian ini, daerah Kabupaten Lampung Selatan seperti halnya daerah-daerah lain di Indonesia merupakan daerah tropis Kabupaten Lampung Selatan memiliki beberapa pulau terletak di 4 kecamatan yaitu kecamatan Katibung, Rajabasa, Ketapang, Bakauheni. Pulau terbanyak ada di kecamatan Rajabasa yaitu sebanyak 16 pulau. Di Kecamatan Rajabasa terdapat Pulau Sebesi, yaitu pulau yang terluas di Kabupaten Kabupaten Lampung Selatan (4.643.Ha).

1. Kecamatan Natar Raya

Kecamatan Natar merupakan salah satu bagian dari wilayah Kabupaten Lampung Selatan yang membawahi 26 Desa dengan luas wilayah 269,58 km² atau 11,89 persen dari luas daratan Kabupaten Lampung Selatan. Berdasarkan geografisnya Kecamatan Natar memiliki batasan batasan sebagai berikut

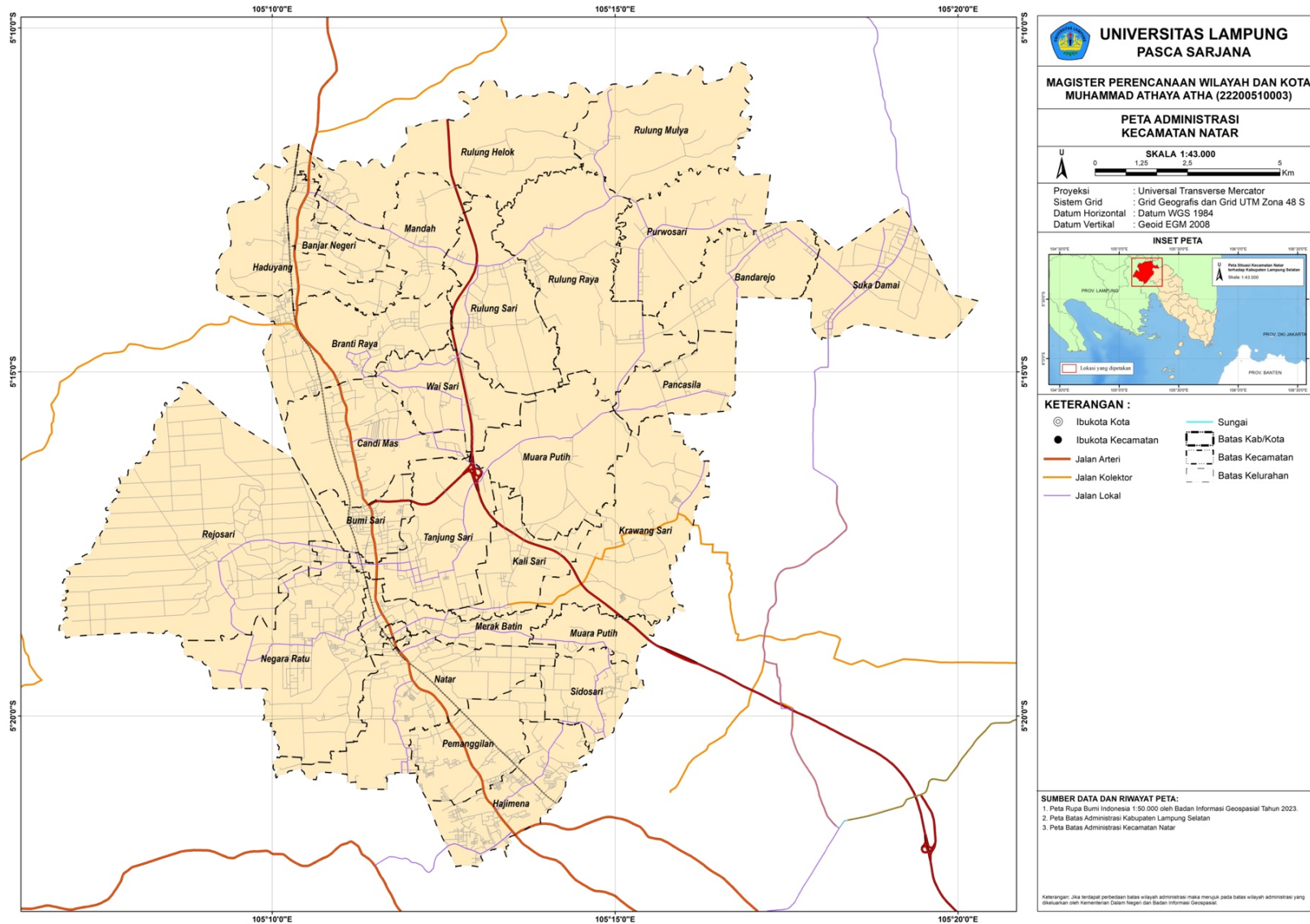
1. Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Pesawaran
2. Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Lampung Selatan
3. Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Pesawaran
4. Sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Jati Agung

Ibukota Kecamatan Natar terletak di Desa Merak Batin. Desa Rulung Mulya adalah desa yang paling jauh dari ibukota kecamatan yaitu mencapai 23 kilometer, sedangkan desa yang paling dekat adalah Desa Muara Putih, Desa Tanjung Sari, dan Desa Negara Ratu yang berjarak 1 kilometer dari ibukota kecamatan. Kecamatan Natar dihuni oleh berbagai etnis/suku baik asli maupun pendatang



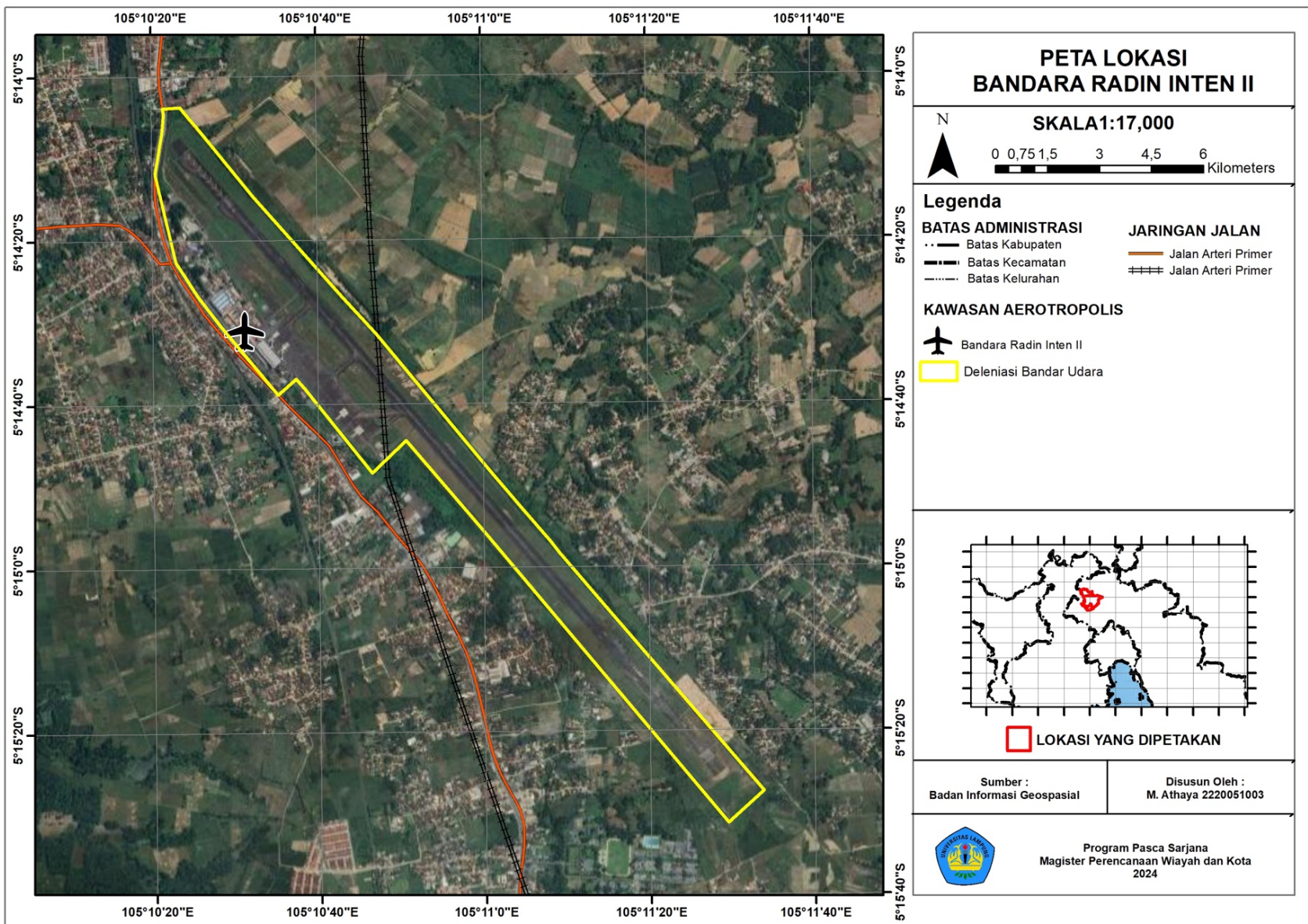
Sumber : Kecamatan Natar Dalam Angka 2023

Gambar 4 1 Luas Wilayah Kecamatan Natar



Sumber :Hasil Olahan Penelitian 2024

Gambar 4 2 Peta Administrasi Kecamatan Natar



Sumber : Hasil Olahan Penelitian 2024

Gambar 4 3 Peta Lokasi Bandara Radin Inten II

B. Jumlah Penduduk Lampung Selatan

Tabel 4. 1 Jumlah Penduduk Lampung Selatan

Kecamatan	Jumlah Penduduk (Ribu)	Persentase Penduduk	Rasio Jenis Kelamin Penduduk
Natar	198.70	18.04	103.30
Jati Agung	125.00	11.35	104.10
Tanjung Bintang	87.00	7.90	102.70
Tanjung Sari	33.90	3.08	104.10
Katibung	75.10	6.82	104.30
Merbau	58.50	5.31	103.40
Mataram	25.60	2.32	106.30
Way Sulan	68.40	6.21	104.20
Sidomulyo	60.30	5.47	103.40
Candipuro	18.90	1.71	99.70
Way Panji	98.70	8.96	103.20
Kalianda	25.60	2.33	106.90
Rajabasa	63.90	5.80	102.40
Palas	36.90	3.35	102.20
Sragi	44.20	4.02	105.20
Penengahan	55.70	5.06	103.40
Ketapang	25.10	2.28	101.70
Bakauheni	1.101.40	100.00	103.50
Lampung Selatan			

Sumber : Badan Pusat Statistik, Lampung Selatan dalam Angka, 2024

Tabel diatas menjelaskan jumlah penduduk Kabupaten Lampung Selatan dalam tahun 2023 tercatat penduduk Kabupaten Lampung Selatan berjumlah 1.101.40 jiwa kepadatan penduduk di Lampung Selatan cukup beragam dengan penduduk paling tinggi berada di Kecamatan Natar dengan jumlah penduduk 198.70 jiwa dan terendah berada di Kecamatan Rajabasa dengan jumlah penduduk sebesar 106.90 jiwa. Jumlah *sex ratio* pada Kabupaten Lampung Selatan tahun 2023 naik sebanyak 103,5 dengan jumlah penduduk laki laki lebih banyak dibanding perempuan.

C. Jumlah Penduduk Kecamatan Natar

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk Kecamatan Natar

Desa/Kelurahan di Kecamatan Natar	Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Natar (Jiwa)		
	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
	2022	2022	2022
Hajimena	6.683	6.688	13.371
Sidosari	2.899	2.784	5.683
Pemanggilan	4.384	4.19	8.574
Natar	8.4	8.04	16.44
Merak Batin	8.58	8.424	17.004
Krawang Sari	2.538	2.362	4.9
Muara Putih	3.58	3.304	6.884
Tanjungsari	5.621	5.361	10.982
Negara Ratu	7.478	7.203	14.681
Rejosari	2.135	2.063	4.198
Bumisari	4.424	4.298	8.722
Candimas	6.034	5.98	12.014
Pancasila	1.59	1.561	3.151
Sukadamai	3.793	3.639	7.432
Bandar Rejo	1.822	1.733	3.555
Purwosari	1.891	1.756	3.647
Rulung Raya	2.679	2.652	5.331
Brantiraya	5.95	5.888	11.838
Haduyang	3.712	3.683	7.395
Banjarnegeri	2.652	2.56	5.212
Mandah	2.415	2.339	4.754
Rulunghelok	1.417	1.391	2.808
Kali Sari	4.402	4.263	8.665
Wai Sari	1.145	1.09	2.235
Rulung Mulya	1.01	893.00	894.01
Rulung Sari	2.208	2.078	4.286
Kecamatan Natar	99.442	96.223	195.665

Sumber : Badan Pusat Statistik Kecamatan Natar dalam angka, 2024

Tabel diatas menjelaskan terkait jumlah penduduk yang ada di Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan jumlah penduduk di Kecamatan Natar berdasarkan jenis kelamin sebanyak 195.665 jiwa yang terdiri dari 99.442

penduduk laki-laki dan 96.223 penduduk perempuan. Penduduk Desa Merak Batin memiliki jumlah penduduk paling banyak sebanyak 17.004 jiwa dengan jumlah laki laki sebanyak 8.580 dan perempuan 8.424 jiwa, sedangkan desa Rulunghelok memiliki jumlah penduduk paling sedikit di Kecamatan Natar dengan jumlah penduduk sebanyak 2.808 Jiwa dengan jumlah laki laki 1.417 dan perempuan 1.391 jiwa.

D. Jumlah Pesawat, dan Penumpang Dalam Negeri per Bulan melalui Bandar Udara Radin Inten II

Tabel 4. 3 Jumlah Pesawat, dan Penumpang Dalam Negeri per Bulan

Bulan	Pesawat/Flight		Penumpang/Passenger	
	<i>Tiba Arrival</i>	<i>Berangkat Departure</i>	<i>Tiba Arrival</i>	<i>Berangkat Departure</i>
Januari/ <i>January</i>	235	233	28.365	30.64
Februari/ <i>February</i>	208	208	27.509	28.34
Maret/ <i>March</i>	227	230	30.46	30.206
April/ <i>April</i>	254	254	35.33	30.433
Mei/ <i>May</i>	298	304	36.69	48.019
Juni/ <i>June</i>	273	276	39.302	44.321
Juli/ <i>July</i>	303	305	49.57	45.225
Agustus/ <i>August</i>	261	264	39.382	41.503
September/ <i>September</i>	249	246	38.83	40.427
Oktober/ <i>October</i>	257	257	39.962	42.142
November/ <i>November</i>	283	284	41.962	43.027
Desember/ <i>December</i>	293	294	42.384	43.982
Jumlah/ <i>Total</i>	3.141	3.155	449.746	468.265

Sumber : Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung dalam angka 2024

Tabel 4.3 diatas tahun 2023, jumlah penumpang pesawat berangkat dari Bandara Radin Inten II sebanyak 468.265 ribu orang. Sedangkan penumpang yang tiba sebanyak 449.746 ribu orang pada Bulan Desember penumpang yang tiba sebanyak 42.384 jiwa dan berangkat sebanyak 43.982 sedangkan pada Bulan Februari sebanyak 27.509 dan yang tiba sebanyak 28.34 jiwa menjadi paling sedikit pada tahun 2023 dan yang terbanyak pada Bulan Desember

VI. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian ini dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Mengkaji Dokumen Perencanaan Yang Mempengaruhi Kawasan *Aerotropolis* Di Bandara Radin Inten II

- a. Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung mendukung, kawasan *aerotropolis*. Kawasan perkotaan Kecamatan Natar sampai Jati Agung, Peningkatan stasiun kereta api, rencana stasiun bandara internasional radin inten II, pembangunan jalan akses terminal baru bandar udara radin inten II.
- b. Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lampung Selatan mendukung adanya kawasan *aerotropolis*, strategi penataan sistem perkotaan dan pusat distribusi yang mampu memacu pertumbuhan wilayah meliputi mengembangkan kota sebagai Kota Modern, Kecamatan Natar termasuk dalam kawasan strategis dengan sudut kepentingan ekonomi.
- c. Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Natar mendukung adanya konsep kawasan *aerotropolis*, arahan kawasan perkotaan Natar meliputi Penyusunan Rencana Induk Transportasi Perkotaan, Pengembangan Bandar Udara Radin Inten II, Pembangunan *sky bridge*.
- d. Dokumen tataran transportasi wilayah Provinsi Lampung tahun 2022 - 2037 mendukung adanya kawasan *aerotropolis* dengan konsep *aerocity*. Dokumen Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Lampung Selatan mendukung adanya kawasan *aerotropolis* saat ini sudah direncanakan pengembangan jalur kereta bandara untuk rute Sumatera Selatan - Tanjung Karang - Metro menuju bandara radin inten II.

2. Mengetahui Potensi *Demand* Masyarakat Terkait Kawasan

Aerotropolis

Hasil kuesioner sebanyak 40% sering menggunakan pesawat terbang. Dengan jumlah ini bisa mengoptimalkan jumlah pengguna transportasi udara dengan konsep *aerotropolis*. Sebanyak 26 responden menjawab setuju adanya konsep *aerotropolis* karena bisa menimbulkan pertumbuhan ekonomi baru dan 22 responden menjawab agar bisa mempermudah konektivitas. Hasil penelitian ini masyarakat yang menjawab 97% setuju terhadap pengembangan kawasan *aerotropolis*. Pengembangan *aerotropolis* di Provinsi Lampung tentunya bisa memberikan dampak positif bagi masyarakat di Provinsi Lampung seperti peningkatan lapangan kerja.

3. Mengetahui Deliniasi Wilayah *Aerotropolis* Di Kawasan Bandara Udara Di Radin Inten II

Potensi *Demand* Kawasan *Aerotropolis* Kecamatan Natar pada penelitian ini meliputi. Zona ancangan pendaratan harus bebas dari bangunan tinggi dan aktivitas perkotaan kecuali pertanian. Zona bahaya kecelakaan hanya untuk bangunan keselamatan penerbangan. Zona horizontal dalam cocok untuk fasilitas umum, sedangkan zona horizontal luar dapat digunakan untuk infrastruktur transportasi seperti jalan dan parkir yang terintegrasi. Zona permukaan kerucut dalam cocok untuk fasilitas MICE dan zona permukaan transisi cocok untuk ruang terbuka hijau, perkantoran, serta fasilitas komersial yang mendukung kebutuhan penumpang dan masyarakat sekitar. Kawasan *aerotropolis* di Radin Inten II sangat potensial dikembangkan sebagai kawasan dengan fungsi ganda, logistik dan passenger, karena berada di lokasi strategis yang terhubung dengan jalur transportasi utama termasuk rencana jalur kereta api dan jalan tol.

4. Teridentifikasi Arahan Kebijakan Mengenai Kawasan *Aerotropolis* Di Kawasan Bandara Radin Inten II

Pengembangan kawasan di sekitar Bandara Radin Inten II didukung oleh kebijakan perencanaan wilayah yang kuat, tercermin dalam dokumen RTRW Provinsi Lampung yang menekankan pembangunan berkelanjutan dan ekonomi berdaya saing. RTRW Kabupaten Lampung Selatan menetapkan kawasan strategis di Natar, diintegrasikan dengan RDTR dan TATRAWIL Provinsi, yang mendukung program transportasi strategis menuju kawasan seperti Bakauheni *Harbourcity* dan *Aerocity* Radin Inten II. Hal ini menciptakan landasan hukum dan strategi terintegrasi untuk pengembangan *aerotropolis* sebagai pusat pertumbuhan ekonomi dan infrastruktur transportasi di Lampung.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disarankan beberapa hal sebagai berikut :

1. Pemerintah memberikan sosialisasi kepada masyarakat mengenai kebijakan pengembangan *aerotropolis* untuk memastikan pemahaman dan penerimaan. Fasilitasi pelatihan peningkatan keterampilan bagi masyarakat agar siap mengisi peluang kerja yang tersedia di kawasan *aerotropolis*. Monitor dan evaluasi tingkat partisipasi masyarakat secara berkala untuk memperbaiki proses keterlibatan dan pemanfaatan peluang.
2. Pemerintah Provinsi dan Kabupaten Lampung Selatan menyusun kebijakan lintas sektor secara terintegrasi untuk mendukung pengembangan kawasan *aerotropolis* sesuai dengan rencana tata ruang dan peraturan yang berlaku, Menyusun rencana pembangunan jangka menengah dan panjang oleh badan perencanaan pembangunan daerah tingkat provinsi dan kabupaten dengan memasukkan kawasan *aerotropolis* sebagai pusat pertumbuhan ekonomi baru. Integrasikan pembangunan kawasan *aerotropolis* ke dalam rencana strategis daerah. Percepat pengembangan sistem transportasi oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dengan membangun jaringan jalan,

terminal, stasiun kereta api, dan transportasi umum terintegrasi yang menghubungkan langsung ke bandara.

3. Untuk pengelola bandara menyusun dan mengkaji secara lebih lanjut peraturan yang berfokus pada kawasan *aerotropolis* sebagai acuan dalam upaya pengembangan kawasan perkotaan untuk pertumbuhan ekonomi baru. Khususnya di kawasan bandara radin inten II Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung.
4. Peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti lebih lanjut terkait intensitas bangunan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) kawasan *aerotropolis* Kecamatan Natar.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, I.S.A., 2011. Pengantar Perencanaan Transportasi. Yogyakarta: PT Graha Ilmu.
- Adrian,F. dan Pradoto, W., 2017. Potensi pengembangan kawasan bandara internasional soekarno hatta dan kota tangerang menjadi aerotropolis. *Jurnal Pengembangan Kota*, 5(2), pp.121-130.
- Akil, A. and Ihsan, I., 2019. Potensi Penerapan Konsep Aerotropolis pada Kawasan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. *Jurnal Wilayah & Kota Maritim (Journal of Regional and Maritime City Studies)*
- Alfareshya, V., 2018. Dampak proyek pembangunan bandara internasional Soekarno-hatta (landasan pacu runway 3) terhadap perkembangan ekonomi penduduk sekitar bandara (studi kasus desa rawa burung) (Bachelor's thesis, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta).
- Badan Pusan Statistik Kabupaten Lampung Selatan. 2024. *Kabupaten Lampung Selatan Dalam Angka 2024*. BPS. Provinsi Lampung.
- Badan Pusan Statistik Kabupaten Lampung Selatan. 2024. *Kabupaten Lampung Selatan Dalam Angka 2024*. BPS. Provinsi Lampung.
- Badan Pusan Statistik Kabupaten Lampung Selatan. 2024. *Kecamatan Natar Dalam Angka 2024*. BPS. Provinsi Lampung.
- Badan Pusan Statistik Provinsi Lampung. 2024. *Provinsi Lampung Dalam Angka 2024*. BPS. Provinsi Lampung.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Selatan. (2019). *Laporan Akhir Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kabupaten Lampung Selatan Tahun 2019*. Kalianda: Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Selatan.
- Ginangjar, J., Rizal, M. and Arifianti, R., 2021. Manajemen Bisnis Aerotropolis (Airport City): Sebuah Studi Pemetaan Sistematis. *Bahtera Inovasi*,
- Hadinata, S. and Prasetyo, I., 2024. Kajian Pemanfaatan Ruang Di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara Syukuran Aminuddin Amir Luwuk. *Jurnal Kajian Wilayah dan Kota*, 3(2), pp.70-84.

- Indonesia, R., 2009. Undang-undang Republik Indonesia nomor 36 tahun 2009 tentang Kesehatan. *Jakarta Republik Indones.*
- Kasarda, J.D. and Chen, M.I., 2021. The Incheon Aerotropolis: An exemplar of 21st-century airport-centric development.
- Kasarda, J.D. and Lindsay, G., 2011. Aerotropolis: the way we'll live next. Macmillan+ ORM.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2012). *Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2014 tentang Tata Cara dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kurniawan, J.S., 2017. Perwujudan/Implementasi Konsep Interaksi Aerotropolis Berbasis Tata Ruang di Indonesia. *Warta Ardhia*, 42(4), pp.195-202.
- Madern, C.J., 2014. Collaborative Decision Making at Schiphol Airport.
- Manaf, M. and Syafri, S., 2021. Konsep Pengembangan Aerotropolis di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *Urban and Regional Studies Journal*, 3(2), pp.60-69.
- Mandaka, M., Al Rasyid, A.H. and Sasmito, A., 2023. Penerapan Konsep Aerotropolis pada Pengembangan Bandar Udara: Application of Aerotropolis Concept in Airport Development. *SARGA: Journal of Architecture and Urbanism*
- Mandaka, M., Al Rasyid, A.H. and Sasmito, A., 2023. Penerapan Konsep Aerotropolis pada Pengembangan Bandar Udara: Application of Aerotropolis Concept in Airport Development. *SARGA: Journal of Architecture and Urbanism*
- Pemerintah Provinsi Lampung. (2022). *Tatanan Transportasi Wilayah (Tatrawil) Provinsi Lampung Tahun 2022–2037*. Bandar Lampung: Dinas Perhubungan Provinsi Lampung.
- Peraturan Bupati Kabupaten Lampung Selatan Nomor 18 Tahun 2021 Tentang *Rencana Detail Tata Ruang (RDTR)*. Kabupaten Lampung Selatan Tahun 2021– 2041. Lampung.
- Peraturan Daerah Kabupaten Lampung Selatan Nomor 15 Tahun 2012 Tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)* Kabupaten Lampung Selatan Tahun 2011 – 2031. Lampung.

- Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 14 Tahun 2023 Tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Tahun 2023-2043*. Lampung.
- Priharsari, D. and Indah, R., 2021. Coding untuk menganalisis data pada penelitian kualitatif di bidang kesehatan. *Jurnal Kedokteran Syiah Kuala*, 21(2).
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*. Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia.
- Rostianingsih, S., Handoyo, I. and Gunadi, K., 2004. Pemodelan peta topografi ke objek tiga dimensi. *Jurnal Informatika*, 5(1), pp.14-21.
- Shanti Pujilestari, S., Pengembangan Pariwisata Berkelanjutan Di Wilayah Dki Jakarta Dengan Kecerdasan Buatan.
- Soleman, I.D.S., Roychansyah, M.S. and Rahmi, D.H., 2017. Identifikasi Prinsip Aerotropolis di Bandara Sam Ratulangi Kota Manado. *Temu Ilm. Ikat. Peneliti Lingkungan. Binaan Indonesia*
- Wismadi, A., 2017. Shopping Mall Di Kawasan Aerotropolis New Yogyakarta International Airport, Temon, Kulon Progo Pendekatan Fungsi Skala Ekonomi Terpadu Dalam Aktivitas Perdagangan.
- Yadav, S., 2020. Real Estate at Schiphol Amsterdam Airport.
- Yusuf, M. and Kusumawati, D., 2013. Pengkajian Pemeliharaan Fasilitas PKP-PK Di Bandar Udara Adi Sucipto-Yogyakarta. *Warta Penelitian Perhubungan*, 25(2), pp.104-112.