**REKOMENDASI HASIL STUDI/PENELITIAN**

**PUSLITBANG TRANSPORTASI UDARA**

| **NO** | **JUDUL STUDI** | **HASIL STUDI** | **REKOMENDASI** | **DISAMPAIKAN KEPADA** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Studi Penyusunan Rencana Induk (Master Plan) Bandar Udara Maimun Saleh Aceh (Kontraktual) | Penyusunan Master Plan Bandara dilaksanakan untuk menyediakan pedoman dalam pengembangan bandar udara. Master Plan mencakup analisis kapasitas, kebutuhan dan pemanfaatan lahan, kebutuhan fasilitas bandar udara, tata letak fasilitas bandar udara, tahapan pelaksanaan pembangunan daerah lingkungan kerja, daerah lingkungan kepentingan, kawasan keselamatan operasi penerbangan, batas kawasan kebisingan serta analisis finansial sampai dengan tahun rencana (target year). | Untuk memenuhi ketentuan yang ada didalam UU no. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan mengenai andar udara. Melengkapi syarat yang dibutuhkan dalam kegiatan pembangunan dan atau pengembangan andar udara sehingga proyek dimaksud dapat terencana dengan baik | * Direktorat Bandar Udara * Bandar Udara Maimun Saleh Aceh |
|  | Studi Penyusunan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) dan Analisis Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN) Pembangunan Balai Penelitian Teknologi Keselamatan Penerbangan (Kontraktual) | Penyusunan AMDAL dilaksanakan agar dampak dari pembangunan balai tersebut dapat diketahui dan dievaluasi. AMDAL dilakukan pada tahap perencanaan, satu tahun sebelum pembangunan, yang digunakan untuk pengambilan keputusan. Pihak-pihak yang terlibat dalam proses penyusunan AMDAL adalah komisi penilai AMDAL yang berkedudukan di Kementerian Lingkungan Hidup (dan di Bapedalda untuk tingkat daerah), pihak pembangun yaitu Pusat Litbang Perhubungan Udara, dan masyarakat sekitar yang terpengaruh atas adanya pembangunan dan kegiatan Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi Keselamatan Penerbangan. Sementara itu, ANDALALIN ditujukan untuk menilai pengaruh yang terjadi akibat adanya bangunan baru di suatu kawasan. | Tersedianya Amdal dan Andalalin sebagai salah satu persyaratan dalam pembangunan Balai Penelitian dan Pengembangan Teknologi keselamatan Transportasi | * Kepala Badan Litbang Perhubungan * Direktorat Bandar Udara * Kepala UPBU Bandar Udara Budiarto |
|  | Studi Pengelolaan Lalu Lintas Penerbangan dan Penataan Rute Penerbangan di Indonesia (Kontraktual) | Pelayanan lalu lintas penerbangan mempunyai tujuan mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara di udara; mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (obstacle) di daerah manuver (manouvering area); memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan; memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (search and rescue). | Terwujudnya transportasi udara yang handal, selamat dan aman . terhindar dari terjadinya tabrakan antarpesawat udara di udara; mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (obstacle) di daerah manuver (manouvering area); memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan; memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (search and rescue). | * Direktorat Angkutan Udara * LPPNPI |
|  | Studi Pengembangan Bandar Udara Aerotropolis di Indonesia (Swakelola) | Kecenderungan fungsi dan peranan bandar udara di kota-kota besar di dunia pada saat ini tidak hanya sekadar pada fungsi perpindahan moda angkutan bagi pelaku perjalanan atau pergantian moda bagi pergerakan barang saja, tetapi bandar udara telah berkembang secara pesat berperan sebagai titik pusat dalam produksi global dan sistem bisnis yang menawarkan kecepatan, kemampuan yang efektif dan efisien, serta konektivitas yang handal. | Untuk 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 | * Direktorat Bandar Udara * Seluruh Otorita Bandar Udara |
|  | Studi Kebutuhan Peralatan dan SDM Balai Penelitian Teknologi Keselamatan Penerbangan (Swakelola) | Penyiapan perumusan kebijakan di bidang penerbangan akan lebih efektif dan efisien, apabila didahului dengan kegiatan policy research dan didukung dengan kegiatan engineering research, sehingga setiap perumusan kebijakan di bidang transportasi yang ditetapkan sepenuhnya berdasarkan fakta dan data yang valid. Selain itu dengan terbitnya Instruksi Menteri Nomor 1 Tahun 2013 tentang rencana aksi peningkatan keselamatan penerbangan, Badan Litbang khususnya Puslitbang Perhubungan Udara mendapat beban tanggung jawab tambahan berupa riset dan development terhadap penyebab kecelakaan pesawat terbang yang menyangkut penelitian secara khusus terkait dengan kecelakaan pesawat udara. Untuk melengkapi semua fasilitas balai diperlukan adanya pemenuhan kebutuhan peralatan dan Sumber Daya Manusia (SDM). Peralatan yang akan dioperasionalkan dan digunakan serta SDM yang nantinya akan mengoperasikan serta menggunakan fasilitas peralatan yang dibutuhkan untuk kegiatan engineering research. | Terpenuhinya kebutuhan peralatan dan Sumber Daya Manusia (SDM). Peralatan yang akan dioperasionalkan dan digunakan serta SDM yang nantinya akan mengoperasikan serta menggunakan fasilitas peralatan yang dibutuhkan untuk kegiatan engineering research. | * Kepala Badan Litbang Perhubungan |
|  | Studi Evaluasi Kinerja dan Penataan Rute Angkutan Udara Perintis di Kawasan Timur (Swakelola) | Pada beberapa Kawasan Timur Indonesia, transportasi udara memegang peranan penting untuk menghubungkan semua daerah tersebut. Kondisi geografis yang berbentuk pegunungan mengakibatkan dibutuhkannya pesawat udara yang dapat menjangkau ke semua daerah tersebut. Selama ini, untuk menjangkau ke semua daerah tersebut, pemerintah telah menjalankan suatu program keperintisan dengan jalan memberikan subsidi berupa angkutan udara perintis. Program keperintisan berdasarkan permintaan dari pemerintah daerah setempat dan dilaksanakan setahun sekali dengan sistem tender yang diikuti oleh perusahaan angkutan udara niaga terdaftar di Indonesia. | Meningkatkan kinerja dan detail rute terinci yang harus dilayani oleh perusahaan angkutan udara perintis yang bekerja sama dengan pemerintah daerah di Kawasana Indonesia Timur | * Direktorat Angkutan Udara * Direktorat Bandar Udara * Direktorat Navigasi Penerbangan |
|  | Studi Biaya Jasa Pelayanan Navigasi (Swakelola) | Pelayanan navigasi penerbangan meliputi pelayanan lalu lintas penerbangan (air traffic services); pelayanan telekomunikasi penerbangan (aeronautical telecommunication services); pelayanan informasi aeronautika (aeronautical information services); pelayanan informasi meteorologi penerbangan (aeronautical meteorological services); dan pelayanan informasi pencarian dan pertolongan (search and rescue).Penentuan besarnya biaya pelayanan navigasi penerbangan telah ditetapkan oleh peraturan menteri nomor PM 17 tahun 2014 tentang Formulasi dan Mekanisme Penetapan Biaya Pelayanan Jasa Navigasi Penerbangan. Perbedaan besaran biaya pelayanan navigasi di luar negeri dengan di Indonesia serta dengan ditetapkannya peraturan tersebut, apakah sudah sesuai atau belum dengan besarnya biaya pelayanan navigasi penerbangan serta pelayanan yang diberikan oleh pihak penyelenggara pelayanan navigasi. Oleh karena itu, perlu dilakukan Studi Biaya Jasa Navigasi Penerbangan untuk melakukan penghitungan secara komprehensif terhadap biaya layanan jasa navigasi penerbangan di Indonesia | Dapat lebih secara komprehensif terhadap formulasi dan mekanisme biaya layanan jasa navigasi penerbangan di Indonesia, sehingga peningkatan pelayanan, kualitas dan kuantitas navigasi penerbangan dapat terpenuhi dimasa mendatang | * Direktorat Angkutan Udara * Direktorat Navigasi Penerbangan |
|  | Penelitian Pengembangan Software untuk Metoda Analisa Damage Tolerance Repair Struktur Pesawat Terbang (Swakelola) | Penelitian pengembangan metodologi analisis dan perangkat lunak damage tolerant repair diusulkan untuk memberikan kontribusi kepada regulator di Indonesia, industri pembuat pesawat dan operator di Indonesia untuk menerapkan regulasi terkait dengan perbaikan struktur badan pesawat yang memenuhi kriteria damage tolerance. Dengan adanya metode analisis dan perangkat lunak pihak regulator dapat memiliki keyakinan regulasi dapat dijalankan oleh industri pembuat pesawat dan operator maupun maintenance center. Adanya perangkat lunak akan sangat membantu operator yang melakukan perbaikan struktur badan pesawat pada lokasi yang belum ada pada Structural Repair Manual (SRM) atau bila SRM dibuat tanpa mempertimbangkan kriteria damage tolerance. | Dengan adanya metodologi dan perangkat lunak damage tolerant repair operator dapat merencakan inspeksi terhadap perbaikan yang dilakukan pada struktur badan pesawat terbang. Meningkatkan keselamatan transportasi udara dengan memenuhi ketentuan damage tolerant untuk perbaikan struktur badan pesawat yang dilakukan. | * Direktorat KUPPU * PT. Dirgantara Indonesia * Garuda Maintenance Facility * Merpati Maintenance Facility |
|  | Penelitian Supply Chain dan Metoda Manufacture Bahan Composite untuk Sektor Tranportasi Udara (Swakelola) | Material komposit merupakan bahan baku pesawat udara yang memegang peranan penting pada dekade terakhir. Penggunaan bahan komposit pada pesawat udara telah mengalami peningkatan sejak beberapa dekade terakhir. Airbus telah memanfaatkan bahan komposit sebagai bahan pembangun pesawat udara sejak program A300 pada dekade 1970-1980. Bahan komposit memberikan keunggulan dibandingkan dengan paduan Aluminium dalam hal berat dan kemudahan pembentukan bahan mengikuti kontur dan desain yang diinginkan. Kecenderungan kenaikan biaya bahan bakar, pesawat udara diharapkan lebih ringan dan memiliki bentuk aerodinamis untuk mengurangi drag. Penggunaan komposit memungkinkan keuntungan ini untuk dimanfaatkan | Untuk memetakan rantai pasokan (supply chain) bahan komposit di Indonesia, mulai dari pasokan bahan baku, pengembangan material, produsen, dan potensi pemanfaatannya pada sektor transportasi, khususnya transportasi udara. | * Direktorat KUPPU * PT. Dirgantara Indonesia * Garuda Maintenance Facility * Merpati Maintenance Facility |
|  | Studi Potensi Peningkatan Pemanfaatan Komponen Dalam Negeri (Local Content) Dalam Rancang Bangun Pesawat Produk Indonesia (Swakelola) | Penggunaannya telah meningkat pada dekade terakhir sehingga pesawat udara modern seperti Boeing 78, Airbus A380 dan Airbus A350 dibangun dengan menggunakan kandungan bahan komposit mencapai 50% dari seluruh rangka (airframe) pesawat, menggantikan bahan konvensional yang terbuat dari logam seperti paduan aluminium. Dengan keterbatasan pasokan paduan aluminium, kecenderungan penggunaan bahan komposit pada masa depan akan mengalami peningkatan. | Mendorong produktifitas industri dirgantara nasional dalam membangun komponen-komponen pesawat bagi pesawat nasional namun diharapkan dapat menjadi produk bertaraf internasional di masa yang akan datang | * Direktorat KUPPU * PT. Dirgantara Indonesia * Garuda Maintenance Facility * Merpati Maintenance Facility |
|  | Penelitian Implementasi ADS-B di Indonesia (Swakelola) | Kebijakan dan sasaran keselamatan paling sedikit memuat komitmen pimpinan penyedia jasa penerbangan; penunjukan penanggung jawab utama keselamatan; pembentukan unit manajemen keselamatan; penetapan target kinerja keselamatan; penetapan indikator kinerja keselamatan; pengukuran pencapaian keselamatan; dokumentasi data keselamatan; dan koordinasi penanggulangan gawat darurat. Maskapai penerbangan sebagai penyedia sarana angkutan udara, keselamatan merupakan prioritas dunia penerbangan. Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) adalah suatu sistem monitoring yang berupa tim atau organisasi di dalam suatu perusahaan penerbangan yang memiliki tugas dan tanggung jawab dalam mewujudkan keselamatan meliputi perawatan dan pengoperasian pesawat udara dalam mencegah suatu bahaya/resiko di lapangan. | Terpenuhinya kemampuan pengamatan dan target level of safety layanan lalu lintas udara (ATS) di ruang udara Indonesia dimana masih banyak blank area di wilayah FIR Indonesia yang belum tercover oleh Radar. | * Direktorat Navigasi Penerbangan * LPPNPI * BPPT * PT. INTI |
|  | Penelitian Evaluasi dan Kesiapan Air Navigation Training Area (Swakelola) | Dalam pengembangan expertise di bidang navigasi, tentunya diperlukan sarana pelatihan, salah satunya adalah air space atau ruang udara yang menjadi training area bagi pengendali lalu lintas udara atau ATC. Akan tetapi, ruang udara tersebut saat ini terdesak oleh kegiatan penerbangan dimana lalu lintas udara yang sibuk, seperti ruang udara Jakarta, mengambil sebagian hingga sebagian besar ruang udara yang menjadi training area. Untuk menjaga agar pengembangan navigasi penerbangan tidak overlap karena oleh terbatasnya ruang udara, maka perlu dilakukan evaluasi terhadap ruang udara di wilayah lainnya untuk dipersiapkan sebagai training area. Pembagian area berdasarkan space dan time dari 2 atau 3 bandar udara yang berdekatan jaraknya sehingga perlu analisa lebih lanjut. | Terpenuhinya ruang udara khususnya bagi yang mengikuti sekolah-sekolah penerbangan baik dari sisi pilot maupun ATC yang masih menempuh pendidikan | * Direktorat Navigasi Penerbangan * Direktorat Angkutan Udara * Sekolah-sekolah Penerbangan * LPPNPI |
|  | Pengkajian Beban Kerja Pemandu Lalu Lintas Penerbangan (Kelompok) | Pembangunan sektor transportasi udara diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efektif dan efisien dalam menunjang serta sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas nasional, mendukung pola distribusi barang dan jasa nasional, serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih membutuhkan Untuk mendukung terwujudnya transportasi udara yang handal, selamat dan aman diperlukan adanya kesiapan dari sisi SDM penerbangan khususnya Personel Air Traffic Controllerperkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara. | Terwujudnya transportasi udara yang handal, selamat dan aman | * Direktorat Navigasi Penerbangan * Direktorat Angkutan Udara * LPPNPI |
|  | Rencana Pembangunan Bandara Baru Bumi Siliwangi Karawang di Lepas Pantai Pakis Jaya (Usulan Daerah / Klinik Transport) | * Terkait isu pelestarian lingkungan dan penggunaan air tanah, usulan Bandara Bumi Siliwangi memiliki nilai postif dalam hal tidak adanya pembebasan lahan atau penebangan hutan produksi dan bukan berada dalam lokasi sumber air untuk desa-desa sekitarnya. * Secara teknis terdapat ancaman bird strike terhadap blade engine pesawat karenan lokasi usulan Bumi Siliwangi berada di pesisir pantai dimana terdapat banyak tambak perikanan warga sehingga populasi burung penangkap ikan meningkat. * Reklamasi untuk penyediaan lahan bagi pembangunan bandara usulan Bumi Siliwangi memerlukan perencanaan dan perizinan terintegrasi dikaitkan dengan reservoir air tanah dan perubahan permukaan air laut serta arus laut. * Secara navigasi, pilihan bandara usulan JICA (E4) lebih baik karena ruang udaranya tidak bersinggungan dengan ruang udara Bandara Soekarno Hatta dan Halim Peradana Kusuma. * Investasi dan pendanaan lebih besar bagi pembangunan bandara usulan Bumi Siliwangi terkait dengan reklamasi dan keterbatasan aksessibilitas menuju lokasi. | * Reklamasi untuk penyediaan lahan bagi pembangunan bandara usulan Bumi Siliwangi memerlukan perencanaan dan perizinan terintegrasi dikaitkan dengan reservoir air tanah dan perubahan permukaan air laut serta arus laut. * Secara navigasi, pilihan bandara usulan JICA (E4) lebih baik karena ruang udaranya tidak bersinggungan dengan ruang udara Bandara Soekarno Hatta dan Halim Peradana Kusuma. * Investasi dan pendanaan lebih besar bagi pembangunan bandara usulan Bumi Siliwangi terkait dengan reklamasi dan keterbatasan aksessibilitas menuju lokasi. | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Barat |
|  | Pembangunan Bandara di Nias Selatan guna menunjang dunia usaha.(Usulan Daerah / Klinik Transport) | Kabupaten Nias Selatan sudah memiliki 2 (dua) Bandar Udara yaitu Bandar Udara Lasondre (dikelola oleh UPBU Ditjend Hubud) dan bandara Teluk Dalam (dikelola oleh Pemda Kabupaten Nias) | Usulan pembangunan bandar udara baru di Kabupaten Nias Selatan Sumatera Utara perlu dilakukan kajian yang lebih mendalam | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten |
|  | Pembangunan Runway Baru Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo(Usulan Daerah / Klinik Transport) | * Pembangunan 2 (dua) runway secara paralel belum terdapat dalam Dokumen Rencana Induk Bandar Udara Djalaluddin sehingga perlu dilakukan review ulang terhadap rencana induk tersebut. * Belum tersedia dokumen AMDAL sesuai dengan ketentuan dalam peraturan Menteri Lingkungan Hidup nomor 5 tahun 2012. * Belum tersedia lahan sesuai dengan kebutuhan. | Pembangunan Runway Bandara Djalaluddin Gorontalo belum dapat dilaksanakan karena Kapasitas runway eksisting belum jenuh dan masih dapat menampung seluruh pergerakan pesawat di bandar udara | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten |
|  | Usulan RAPBN TA. 2015 terkait sektor transportasi udara dalam mendukung persiapan Asian Games ke XVIII pada tahun 2018(Usulan Daerah / Klinik Transport) | Untuk kegiatan pengembangan 4 (empat) bandar udara yaitu bandar udara Atung Bungsu Kota Pagar Alam, Bandar Udara Sekayu di Kab. Musi Banyuasin, Bandara Bandi Agung di Kab. OKU Selatan dan bandar udara lahan di Kabupaten lahat perlu dipelajari lebih lanjut dan mendalam karena dalam PM. 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional belum ada tercantum mengenai peran, fungsi, penggunaan, hierarki, penggunaan dan klasifikasi dari keempat bandar udara tersebut. | Pengembangan Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud badaruddin II sebagai infrastruktur pendukung persiapan Asian Games ke XVIII pada tahun 2018 sudah sesuai dengan masterplan yang dimiliki dan tidak ada permasalahan pembebasan lahan dar 3.050 m menjadi 3.500 m. Studi AMDAL sudah dilakukan tinggal menunggu penyelesaian pembangunan penambahan parking stand dan diperkirakan selesai tahaun 2015. | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Permohonan Pengembangan Lapangan Udara Militer Astra Ksetra di Kabupaten Tulang bawang agar juga berfungsi sebagai lapangan udara sipil. (Usulan Daerah / Klinik Transport) | * Bandar udara Raden Inten II Lampung kondisinya belum over capacity, bahkan dari data angkutan udara dalam website Ditjend Hubud dalam 2 tahun terakhir mengalami penurunan sehingga belum pelu bandara lain sebagai supporting staff. * Dilihat dari lokasi, jarak pangkalan udara Astra Ksetra dengan Bandara raden Inten II kurang lebih 70 km yang memungkinkan menggunakan transportasi darat karena dilalui jalan nasional. | Pengembangan Bandara Astra Ksetra belum dapat dilaksanakan karena Pangkalan udara Astra Ksetra tidak termasuk dalam rencana pengembangan bandara sesuai dengan PM. 69 Tahun 2013 tentang tatanan Kebandarudaraan Nasional. | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Permohonan melanjutlan pembangunan bandara baru di Kota Singkawang Kalbar. (Usulan Daerah / Klinik Transport) | * Potensi Pariwisata di Kota Singkwang saat ini menunjukkan pertumbuhan yang perlu dipertimbangkan untuk menujang pembangunan bandar baru di Kota Singkawang. * Setelah dilakukan perjanjian kerjasama MOU antara Direktirat Jenderal Perhubungan Udara dengan PLN Balikpapan SUTT maka dpat dilakukan pembangunan bandara baru Kota Singkawang. | Bandara Baru di Kota Singkawang bisa dibangun setelah menyelesaika relokasi dengan Under Ground Cable SUTT melalui APBD Kota Singkwang | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Pembangunan Bandar Udara Tanjung Bendera tahap I. (Usulan Daerah / Klinik Transport) | * Pembangunan Bandar Tanjung bendera belum dapat dilaksanakan karena belum pernah dilakukan Studi AMDAL. * Belum ada penetapan rencana induk oleh Menteri Perhubungan. * Belum termuat dalam Tatananan Kebandarudaraan Nasional, Sistem Transportasi nasional dan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kementerian Perhubungan. | Pembangunan Bandar Tanjung bendera belum dapat dilaksanakan karena belumdilakukan Studi AMDAL, rencana induk, dan Belum termuat dalam Tatananan Kebandarudaraan Nasional | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Evaluasi permohonan dukungan bandara Wirasaba Purbalingga yaitu bantuan dana sebesar Rp. 226.000.000.000 untuk pembangunan bandara Wirasaba di Purbalingga.(Usulan Daerah / Klinik Transport) | Bandara Tunggul wulung hanya melayani kurang dari 10.000 pnp pertahun, hal ini menunjukkan bahwa demand disekitar bandara belum terlalu tinggi sehingga tidak perlu dibangun Bnadara Baru. | Usulan dukungan pembangunan Bandara Wirasaba Purbalingga belum menjadi priorotas Pemerintah dengan Pertimbangan bahwa untuk pulau Jawa cakupan pelayanan bandara adalah 100 km atau jarak 2 (dua) bandara adalah 200 km Rencana pembanguan bandara Wirasaba masih dalam cakupan pelayanan Bandara Tunggul Wulung di Cilacap dengan jarak 46,83 km yang beroperasi saat ini. | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Permohonan sharing dana APBD Provinsi Sumatera Barat untu Rencana Pengembangan bandara Pusako Anak nagari. (Usulan Daerah / Klinik Transport) | Rencana pembuatan dokumen AMDAL pembangunan Bandara Pusako Anak Negeri dan Dokumen RTT diusulkan dibebankan pada APBD Propinsi Sumatera barat Tahun Anggaran 2016. | Apabila telah disepakati bersama antara unit terkait maka pembangunan Bandara Pusako Anak nagari dapat menggunakan sharing dana APBN, APBD Propinsi Sumatera Barat dan APBD Kabupataen Pasaman Barat. | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Perpanjangan landasan/runway H. Asan Sampit.(Usulan Daerah / Klinik Transport) | Perpanjangan dan pengembangan landas pacu/runway bandara malikussaleh Lhokseumawe harus mengacu PM 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebnadarudaraan Nasional dimana sampai dengan tahun 2030, masih berstatus sebagai bandara pengumpan dengan panjang landas pacu maksimal 1800 m dimana saat ini penumpangnya masih dibawah 1000 orang/tahun. | * Untuk perpanjangan landasan dari 1800 m menjadi 3000 m, terlebih dahulu disusun Dokumen Rencana Induk (masterplan), Dokumen Analisa Mengenai Dampak Lingkungan dan hasil kajian kelayakan dari maskapai yang akan melayani. Sehingga untuk saat ini, perpanjangan runway dari 1800 m menjadi 3000 m belum dapat dilaksanakan * Setelah selesai disusun Rencana Induk dan Amdal, perpanjangan runway sebaiknya hanya sampai dengan 2.250 m dan pelebaran runway sampai dengan 45 m | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Peningkatan pelayanan publik area Bandar udara R. Inten II. (Usulan Daerah / Klinik Transport) | Meningkatkan kenyamanan ruang tunggu dan sekitar bandara dengan menambah jumlah toilet pria dan wanita, meningkatkan kebersihan setiap ruang publik, pendingin ruangan yang berfungsi dengan baik. | Melakukan penataan dan penertiban di area parkir dan selanjutnya akan dilakuakan perluasan secara bertahap. Penataan area retail sehingga lebih teratur dan nyaman untuk berbelanja para penumpang | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Tindak lanjut kesepakatan bersama pembangunan Bandar udara Mozes kilangin Timika Papua. (Usulan Daerah / Klinik Transport) | * Bandara Mozes Kilangin Timika sangat strategis pada sisi letak, sehingga sangat mendukung pembangunan di Papua secara khusus di Kabupaten Mimika, dan menjadi gerbang utama memalui transportasi udara. * Pengoperasian navigasi penerbangan segera diarahkan ke Airnav Indonesia. | * Untuk segera membentuk Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU), dan mendistribusikan atau menempatkan SDM untuk pengoperasian yang lebih optimal. * Perlu diupayakan untuk menunjuk pejabat UPBU. | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Pembangunan Lanjutan Bandara Segun di Kabupaten Sorong. (Usulan Daerah / Klinik Transport) | * Pembangunan Bandara Segun dimaksudkan sebagai reliever dari Bandara Domine Eduard Osok, yang demand nya terus meningkat dan tidak dapat dikembangkan lagi karena kondisi geografis. Jarak antara Bandara Segun dengan bandara terdekat (±82 km) memenuhi syarat minimum jarak antar bandara di Wilayah Papua sesuai PM 69 tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional (60 km); * Kabupaten Sorong merupakan wilayah yang potensial untuk pengembangan ekonomi di wilayah Indonesia Timur. Kabupaten tersebut telah ditetapkan sebagai PKN dan merupakan penghasil minyak dan gas nasional, yang perlu didukung pengembangan infrastrukturnya; * Alih guna lahan telah diselesaikan dengan baik dan telah dibangun akses jalan darat ke kota sepanjang 26 Km; * Pengembangan Bandara Segun telah sesuai dengan rencana pengembangan bandara secara nasional (PM tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional); * Kondisi alam Kabupaten Sorong yang berupa pegunungan dengan lereng curam dan dataran rendah yang berawa, moda angkutan yang sesuai adalah angkutan udara; | Tahun 2015 ini merupakan tahap akhir pembangunan Bandar udara. Apabila tidak diteruskan pembangunannya, proyek akan terbengkalai dan biaya investasi yang telah dikeluarkan tidak bermanfaat. | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Permohonan Anggaran Pembangunan Calon DOB Kabupaten Okikha Provinsi Papua guna pembangunan infrastruktur perhubungan udara. (Usulan Daerah / Klinik Transport) | * Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional bahwa lokasi usulan pembangunan bandar udara di kampung Tulem distrik Witawaya merupakan salah satu daerah yang layanan transportasi udaranya masih dapat dilayani oleh Bandar Udara Wamena karena radius antara Tulem dengan Bandara Udara Wamena kurang lebih berjarak 7 km dan ketentuan diatas juga menyatakan bahwa cakupan layanan satu bandar udara untuk wilayah Papua 15 km atau jarak satu bandar udara dengan bandara terdekat lainnya dengan radius 30 km; * Kampung Tulem Distrik Witawaya merupakan pintu masuk/*finalapproach* bagi pesawat udara yang akan *landing* di Bandar Udara Wamena; | Untuk kurun waktu jangka panjang lahan di lokasi Tulem Distrik Witawaya cukup potensial apabila akan dilakukan pembangunan bandar udara baru menggantikan Bandar Udara Wamena jika mengalami *over capacity*, hanya saja jika yang digunakan lahan *air strip* milik misionaris keadaannya tidak jauh berbeda karena *air strip* tersebut terdapat *obstacle* dan panjang landasannya hanya sekitar 700 m; | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Pengkajian Pengembangan dan Pembangunan Bandar Udara Alas Leuser – Aceh. (Studi Kecil) | * Bandar udara Alas Leuser yang berada di Kutacane merupakan bandar udara yang berpotensi untuk mendukung peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) karena berada diwilayah yang memiliki banyaknya potensi pariwisata. Oleh sebab itu, diperlukan adanya dukungan dari Pemerintah Daerah untuk meningkatkan kunjungan wisata ke Kabupaten Kutacane memalui program-program promosi pariwisat. * Posisi saat ini, tidak terdapat data yang menunjukkan bahwa terjadi peningkatan jumlah pergerakan penumpang maupun pesawat. * Fasilitas landas pacu dengan PCN 12 FCYT dan panjang 1200 meter yang pada saat ini didarati oleh pesawat tipe C-212, masih dapat didarati oleh pesawat yang lebih besar yaitu pesawat ATR 42 yang memerlukan PCN 11 FCYT dan panjang 1.090 meter. * Untuk pengembangan fasilitas landas pacu bandar udara dapat dilaksanakan apabila terjadi peningkatan jumlah pergerakan penumpang sehingga diperlukan pelayanan penerbangan dengan pesawat tipe ATR 72, yaitu dengan melakukan overlay agar PCN menjadi 14 FCYT, dan memperpanjang landas pacu menjadi 1.450 meter. | Program pengembangan bandar udara belum perlu dilaksanakan. | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |
|  | Pengkajian Perubahan Ketentuan Penetapan Tarif Terhadap Pemilihan Maskapai Oleh Penumpang(Studi Kecil) | * Aspek keselamatan yang terkait dengan besaran tarif berada dalam komponen perhitungan cost, yaitu maintenance cost. * Hasil perhitungan tarif menunjukkan nilai yang lebih besar dari ketentuan tarif batas bawah, dengan demikian dapat dipastikan tidak ada komponen biaya yang dikompromi/ dikurangi. | Berdasarkan perhitungan sebelumnya, penetapan tarif batas bawah (sebesar 40% dari tarif batas atas) dapat dilakukan namun perlu juga mempertimbangkan strategi pemasaran, dimana operator dapat menentukan beberapa tarif jual dibawah tarif batas bawah dalam bentuk promo atau discount dan sebagainya, akan tetapi besaran tarif rata-rata harus diatas tarif batas bawah sehingga aspek operasional dan keselamatan tidak terabaikan. | * Direktorat Angkutan Udara |
|  | Kajian Crashworthiness Pada Struktur Pesawat Udara(Studi Kecil) | * Data dari 2005 s.d 2013 terjadi 6 (enam) kali peristiwa runway incursion di Indonesia; * 5 (lima) dari kejadian tersebut merupakan runway incursion kategori A (very serious) dan 1 (satu) kejadian termasuk dalam runway incursion kategori C; * 5 (lima) kejadian runway incursion tersebut disebabkan oleh hewan yang memasuki restricted area (area landas pacu), sedangkan 1 (satu) kejadian disebabkan oleh manusia yang memasuki area landas pacu; * Hazard (bahaya) untuk terjadinya runway incursion di Indonesia cukup besar, khususnya di bandar udara perintis dimana standar bandar udara tidak memenuhi standar ICAO sehingga sering terjadi hewan atau manusia yang masuk ke dalam landas pacu. | * Dilakukan pengawasan menyeluruh terhadap fasilitas dan peralatan di bandar udara agar sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan; * Melengkapi seluruh bandar udara dengan pagar agar terhindar dari manusia dan hewan untuk masuk ke dalam bandar udara; * Federal Aviation Administration (FAA) Amerika Serikat membangun beberapa sistem untuk mencegah terjadinya runway incursion yaitu (1) the Incursion Collision Avoidance System (ICAS), (2) The Runway Incursion Monitoring Detection Alerting System (RIMDAS), dan (3) The Asset Tracking and Incursion Management System (ATIMS). Sebaiknya Indonesia juga membangun sistem2 yang serupa, khususnya untuk bandar udara padat; * Membuat Runway Incursion Guidance Document. | * Direktorat KUPPU * Direktorat Navigasi Penerbangan * Direktorat Bandar Udara |
|  | Kajian Dampak Peralihan Organisasi (UPT ke AIRNAV) terhadap Personel Teknisi Penerbangan(Studi Kecil) | * Perubahan organisasi yang terjadi pada pengelola yang menaungi personel teknisi penerbangan yaitu dari Unit Penyelenggara Bandar Udara Cakrabhuana Cirebon menjadi Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan Bandara Cakrabhuana Cirebon; * Perubahan organisasi ini berdampak kepada kekuatan personel teknisi penerbangan baik pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Cakrabhuana Cirebon maupun Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan Bandara Cakrabhuana Cirebon; * Pada Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan Bandara Cakrabhuana Cirebon terdapat kekurangan personel teknisi penerbangan untuk mendukung operasional pelayanan navigasi penerbangan. | * Kekurangan personel teknisi penerbangan pada Kantor Pelayanan Navigasi Penerbangan Bandara Cakrabhuana Cirebon harus menjadi perhatian serius pihak AirNav Indonesia pusat, karena berdampak pada kualitas pelayanan navigasi dan keselamatan penerbangan secara umum. * Program re current traning tidak dapat dilaksanakan pada seluruh personel teknisi penerbangan dikarenakan keterbatasan SDM yang tersedia sehingga ketika program re curerent training dilaksanakan dapat mengganggu operasional pelayanan navigasi penerbangan. Padahal disisi lain program re current training sangat bermanfaat bagi teknisi penerbangan. | * Direktorat KUPPU * Direktorat Navigasi Penerbangan * Direktorat Bandar Udara |
|  | Kajian Perpanjangan Landas Pacu Bandar Udara Wunopito Lewoleba Kabupaten Lembata(Studi Kecil) | * Bandar udara Wunopito-Lewoleba merupakan bandar udara UPT daerah yang berpotensi untuk mendukung peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) karena berada diwilayah yang memiliki banyaknya potensi pariwisata dan merupak daerah rawan bencana sehingga perlu diperpanjang sesuai dengan Instruksi Menteri Perhubungan No 5 Tahun 2015. * Dari data angkutan udara Tahun 2010 s.d. 2014, terjadi peningkatan jumlah pergerakan penumpang maupun pesawat tetapi masih skala kecil sehingga dari hasil forecasting sampai dengan Tahun 2030 Bandara Wunopito masih sebatas sebagai bandara pengumpan dengan jumlah 85.968 penumpang. * Fasilitas landas pacu dengan PCN 12 FCYT dan panjang 1200 meter dapat didarati oleh pesawat ATR 42 yang memerlukan PCN 11 FCYT dan panjang 1.200 meter (restricted) * Untuk pesawat tipe ATR 72 maka perlu dilakukan overlay agar PCN menjadi 14 FCYT, dan memperpanjang landas pacu menjadi 1.500 meter. | Perlu dilakukan koordinasi masalah pendanaan antara Pemda dan Pemerintah Pusat, dan status lahan yang sampai dengan Tahun 2015 belum dibebaskan PEMDA. | * Direktorat Bandar Udara * Dinas Perhubungan Propinsi * Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota |