

# **DAMPAK SOSIAL PERENCANAAN DAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL JAWA BARAT DAN KERTAJATI AEROCITY TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL MASYARAKAT**

## **SOCIAL IMPACT OF THE PLANNING AND DEVELOPMENT OF WEST JAVA INTERNATIONAL AIRPORT AND KERTAJATI AEROCITY ON SOCIAL LIFE OF COMMUNITIES**

Harun Din Haq dan Heru Purboyo Hidayat Putro  
Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), Institut Teknologi Bandung, Gedung Labtek IX.A Sugijanto Soegijoko, Lantai II, Jalan Ganesha Nomor 10, Kota Bandung, Jawa Barat, 40132  
harundinhaq@gmail.com

### **ABSTRACT**

*Massive infrastructure development is currently giving rise to many mega-projects that have sprung up in Indonesia. Even though airports in several studies have stated that they can increase economic activity, in practice they often ignore the social aspects of the community in their participation in planning, implementing, and supervising existing megaprojects. The objectives of this study is determine the social impact of the planning and development of West Java International Airport and Kertajati Aerocity. The data collection method was carried out through secondary data collection in planning documents owned by the West Java Provincial Government and the Majalengka Regency Government and interviews with several stakeholders related to BIJB. The analytical method used in this study is the analytical method used in the Yiftachel and Mandelbaum (2017) article using social impact assessment. Based on the results of the analysis carried out by the researchers, it can be seen that some components in the social impact analysis have shown quite good results, but some components still show deficiencies which reflects that the planning of BIJB and Kertajati Aerocity still does not meet the rules of an equitable city due to several factors. Based on social impact analysis using the theoretical perspective of Yiftachel and Mandelbaum (2017) the importance of social impact analysis on a large project that greatly impacts the lives of the surrounding community is no less important than environmental impact analysis.*

*Keywords: Social Impact, Social Impact Assessment, Infrastructure Impact, Development Impact, Social Life*

### **ABSTRAK**

Pembangunan infrastruktur secara masif saat ini menimbulkan banyak megaprojek-megaprojek yang bermunculan di Indonesia. Walaupun bandara di beberapa studi telah disebutkan bahwa dapat meningkatkan kegiatan ekonomi, namun pada praktiknya seringkali mengabaikan aspek sosial masyarakat dalam partisipasinya dalam perencanaan, implementasi, maupun pengawasan terhadap megaprojek yang ada. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui dampak sosial dari perencanaan dan pengembangan Bandar Udara Internasional Jawa Barat dan Kertajati Aerocity terhadap kehidupan sosial masyarakat. Metode pengumpulan data dilakukan melalui pengumpulan data sekunder dalam dokumen-dokumen perencanaan milik Pemerintah Provinsi Jawa Barat maupun Pemerintah Kabupaten Majalengka serta wawancara dengan beberapa pemangku kepentingan yang berkaitan dengan BIJB. Metode analisis yang dilakukan dalam penelitian ini adalah metode analisis seperti yang digunakan pada artikel Yiftachel dan Mandelbaum (2017) dengan teori *social impact assessment*. Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti dapat diketahui bahwa beberapa komponen dalam analisis dampak sosial sudah menunjukkan hasil yang cukup baik yang ditunjukkan dengan 8 potensi pada variabel lingkungan terbangun dan 2 potensi kesenjangan sosio-spasial namun untuk beberapa komponen masih menunjukkan kekurangan yang mencerminkan bahwa perencanaan BIJB dan Kertajati Aerocity masih belum memenuhi kaidah kota yang berkeadilan yang ditunjukkan dengan 8 poin kekurangan pada variabel lingkungan terbangun dan 2 poin kekurangan pada variabel kesenjangan sosio-spasial. Berdasarkan analisis dampak sosial menggunakan sudut pandang teori Yiftachel dan Mandelbaum (2017) pentingnya analisa dampak sosial terhadap suatu proyek yang besar yang sangat berdampak pada kehidupan masyarakat sekitar menjadi hal yang tak kalah penting dari analisa dampak lingkungan.

Kata kunci: Dampak Sosial, *Social Impact Assessment*, Dampak Infrastruktur, Dampak Pembangunan, Kehidupan Sosial

## PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur secara masif saat ini menimbulkan banyak megaprojek-megaprojek yang bermunculan di Indonesia. Tak terkecuali pada sektor transportasi karena pertumbuhan jumlah penduduk berimplikasi pada tingginya permintaan akan moda transportasi yang cepat efektif dan efisien. Atmadjati (2014) mengungkapkan bahwa Indonesia bersama negara-negara di kawasan Asia Pasifik bakal menikmati *booming* penumpang udara yang begitu dahsyat. Petinggi airbus memprediksi industri penerbangan di Asia Pasifik dalam kurun 20 tahun ke depan tumbuh lebih dari 200%, sebuah pencapaian hebat, mengingat dalam 10 tahun terakhir pertumbuhan itu "hanya" mencapai 50%. Hal ini secara tidak langsung memberikan dampak sosial terhadap perilaku bepergian masyarakat.

Meningkatnya permintaan terhadap transportasi udara menimbulkan banyak dibangunnya bandara-bandara baru di Indonesia seperti dikutip dari [cnbcindonesia.com](http://cnbcindonesia.com) (diakses pada 04 Desember 2019) bahwa PT. Angkasa Pura II telah mengalokasikan belanja modal senilai Rp.11 triliun pada 2019 dengan 5 proyek bandara megah yang saat ini sering diperbincangkan yaitu: (1) Bandara Internasional Jawa Barat di Kecamatan Kertajati, Majalengka; (2) Bandara Kediri; (3) Bandara NYIA di Kulonprogo, Yogyakarta; (4) Bandara Baru di Bali Utara; (5) Pengembangan Bandara Soekarno-Hatta II. Maraknya pembanguana bandara juga akan berdampak pada kehidupan sosial masyarakat di sekitar bandara.

Walaupun bandara di beberapa studi telah disebutkan bahwa dapat meningkatkan kegiatan ekonomi, namun pada praktiknya seringkali mengabaikan aspek sosial masyarakat dalam partisipasinya dalam perencanaan, implementasi, maupun pengawasan terhadap megaprojek yang ada. Selain itu pembangunan bandara seringkali mengkonversikan lahan pertanian mengingat lahan pertanian adalah lahan dengan tingkat kelerengan yang rendah (cenderung datar) sehingga sangat cocok untuk dibangun bandara dan fasilitas lainnya seperti *runway* yang membutuhkan tanah dengan kelerengan yang rendah. Alih fungsi lahan pertanian menjadi berbagai bentuk berdasarkan kebutuhan pembangunan pada saat ini tidak semata mata memunculkan permasalahan dari

bidang pangan akan tetapi berdampak kepada munculnya permasalahan sosial maupun ekonomi bagi mereka yang selama ini menjadikan pertanian sebagai *livelihood* atau mata pencaharian (Soebajja, 2014).

Seperti yang terjadi di Kecamatan Kertajati, Kabupaten Majalengka dimana Lahan pertanian yang selama ini menjadi sumber kehidupan bagi petani beralih fungsi menjadi lahan non pertanian. Lahan tersebut digunakan untuk pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat. Dengan adanya perubahan fungsi lahan pertanian, maka petani akan merasakan dampaknya. Bila demikian maka apa yang terjadi terhadap petani di daerah Kertajati tersebut? Hal itu terjadi mengingat posisi dan fungsi tanah/lahan memiliki arti penting (Soebajja, 2014).

Dengan total luasan lahan pengembangan BIJB dan Kertajati Aerocity mencapai sekitar 5.000 ha maka partisipasi masyarakat menjadi penting sebagai arahan kepada pemerintah untuk pengembangan di masa yang akan datang. Dengan skala proyek yang besar tersebut dan dampaknya terhadap Kecamatan Kertajati dan Kabupaten Majalengka karena transformasi dari kegiatan pedesaan menuju kegiatan metropolitan yang besar maka perlu dinilai seberapa besar dampak sosial dan partisipasi masyarakat Kecamatan Kertajati dalam pembangunan BIJB dan Kertajati *Aerocity*.

Zulfikar dan Rukayat (2017) meneliti Implementasi Kebijakan Pembangunan Bandara Udara Kertajati di Kabupaten Majalengka dengan hasil penelitian dampak sosial, ekonomi dan politis Dalam pembangunan BIJB Kertajati dari sisi konten kebijakan masih membutuhkan beberapa perbaikan dan masukan, terutama sebagai akibat dari pelaksanaannya yang bertahap dan tidak sekaligus atau tidak sesuai dengan yang direncanakan akibat dari komitmen yang rendah dari semua pihak, serta belum terperhatikannya persepsi dan ekpektasi yang terjadi di masyarakat setempat. Sedangkan dari sisi konteks pelaksanaan, dipengaruhi juga oleh sejauhmana strategi yang dilaksanakan serta sinergitas lembaga dan program yang masih rendah dalam menyikapi permasalahan pembebasan lahan yang semakin kompleks. Penelitian ini hanya berfokus ranah kebijakan yang berimplikasi pada dampak sosial, ekonomi dan politis.

Santoso, Nurwati, dan Apsari (2019) meneliti pergeseran mata pencaharian masyarakat di wilayah pembangunan bandara internasional Jawa Barat (BIJB) membuah hasil bahwa Pembangunan BIJB faktanya telah menggusur banyak pemukiman milik warga dan juga menggusur sebagian besar lahan pertanian produktif warga masyarakat, sehingga berdampak pada terjadinya perubahan sosial dan juga perubahan ekonomi pada masyarakat setempat yang notabene sebagian besar masyarakat bermata pencaharian sebagai petani (di sektor agraris). Terdapat berbagai bentuk pergeseran mata pencaharian dan pilihan pekerjaan baru yang dilakukan oleh masyarakat setempat dalam menyikapi hal tersebut, salah satu jenis pekerjaan yang banyak diminati oleh masyarakat di wilayah Kecamatan Kertajati adalah menjadi pekerja migran ke luar negeri pada sektor informal, karena dipandang sesuai dengan kapasitas mereka yang berpendidikan rendah dan tidak memiliki keahlian khusus dalam bekerja. Penelitian ini berfokus pada dampak sosial dari segi mata pencaharian penduduk.

Rinandar (2019) meneliti dampak pembangunan bandara internasional Jawa Barat (BIJB) terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat menghasilkan perkembangan pembangunan BIJB dan respon masyarakat masih dengan tanggapan yang baik dan menunggu pengembangan BIJB menuju masyarakat yang sejahtera, Masyarakat yang berhak dan masyarakat terdampak sebagian merespon dengan positif dan sebagian lain merespon dengan negatif. Masyarakat yang merespon dengan positif ditunjukkan dengan membangun pemukiman baru dan melakukan perubahan pekerjaan menjadi lebih baik dari petani menjadi pekerja di PT. BIJB, sedangkan yang merespon dengan negatif ditunjukkan dengan keluhan kesah masyarakat karena hilangnya mata pencaharian yang tadinya petani menjadi tidak bekerja; Perubahan sosial masyarakat dilihat dari penguasaan tanahnya, tanah yang dikuasai oleh diri sendiri 60% dan 40% dikuasai orang lain. Dilihat dari mata pencahariannya yang tadinya petani berubah menjadi wiraswasta, pedagang, peternak dan lain-lain, Perubahan ekonomi masyarakat dilihat dari pendapatan masyarakat, dengan adanya pembangunan BIJB pendapatan masyarakat bertambah, terutama bagi petani mampu melakukan strategi penghidupan dengan mencari tambahan di luar sektor pertanian. Dilihat dari perkembangan pasar tanah, harga tanah di sekitar BIJB cukup stabil

dan terbilang sangat murah, namun setelah pembangunan BIJB harga semakin cepat perkembangannya sehingga harga bervariasi, ditunjukkan dengan estimasi harga tanah di sebelah Barat BIJB lebih mahal dari sebelah Utara. Penelitian ini lebih berfokus kepada dampak sosial dan ekonomi akibat perubahan harga tanah di kawasan sekitar BIJB.

Hermanto (2021) meneliti dampak pembangunan Bandara Internasional Kertajati dalam kajian *green political theory* menyimpulkan dalam pembangunan Bandara Internasional Kertajati, negara dalam memberikan kesempatan kepada warga negara secara kolektif untuk berpartisipasi dalam proses-proses pembuatan kebijakan publik baik bersifat ekosentrisme maupun antroposentrisme (eko-demokrasi). Jangan sampai pembangunan Bandara Internasional Kertajati menimbulkan bencana alam, perubahan iklim, polusi udara, dan kehancuran lingkungan. Pembangunan Bandara Internasional Kertajati tidak boleh bersifat ekosentrisme saja, dimana lingkungan alam dimanfaatkan secara maksimal hingga mengakibatkan krisis. Penelitian ini lebih berfokus kepada dampak lingkungan serta sosial dan ekonomi secara umum dari segi *green political theory*.

Haq dan Putro (2021) meneliti dampak Bandara Internasional Jawa Barat terhadap wilayah sekitarnya menghasilkan dampak BIJB terhadap wilayah sekitarnya memberikan 3 dampak sosial dan ekonomi yang positif, memberikan 6 dampak sosial negatif namun hanya memberikan 1 dampak negatif terhadap lingkungan. Penelitian ini berfokus pada pembangunan berkelanjutan yakni aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan.

Penelitian ini memiliki kebaruan dari penelitian-penelitian sebelumnya dengan menggunakan konsep *just city* dan SIA menurut Yiftachel dan Mandelbaum (2017) menggunakan variabel lingkungan terbangun dan kesenjangan sosio-spasial. Sehingga perlu diteliti sejauh mana dampak sosial akibat adanya pembangunan BIJB dan wilayah sekitarnya guna mengetahui apakah BIJB dan wilayah sekitarnya memberikan dampak positif atau negatif dan seberapa jauh BIJB dan wilayah sekitarnya memberikan kesejahteraan kepada penduduk lokal khususnya di Kecamatan Kertajati dan umumnya di Kabupaten Majalengka dan Provinsi Jawa Barat.

Berdasarkan pendahuluan yang telah dijelaskan maka tujuan penelitian yaitu mengetahui dampak sosial dari perencanaan dan pengembangan Bandar Udara Internasional Jawa Barat dan Kertajati *Aerocity* terhadap kehidupan masyarakat.

Sedangkan sasaran yang dimuat dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi karakteristik dampak sosial yang terjadi di masyarakat Kecamatan Kertajati sebagai dampak yang ditimbulkan oleh Bandar Udara Internasional Jawa Barat dan Kertajati *Aerocity*.

## TINJAUAN PUSTAKA

Bandar udara secara teknis/fisik adalah suatu jalur tanah yang rata dan diperkeras, yang digunakan oleh pesawat udara melakukan lepas landas dan pendaratan, biasanya dilengkapi dengan menara pengawas, hanggar, serta terminal penumpang dan terminal kargo (*The Heritage Illustrated Dictionary of the English Language* dalam Adisasmita, 2013).

Secara operasional, bandar udara didefinisikan sebagai tempat yang melayani pesawat udara yang melakukan lepas landas (*take-off*) dan pendaratan (*landing*), menaikkan dan menurunkan penumpang, memuat dan membongkar barang (kargo) udara, serta merupakan alih moda transportasi secara, antar dan intra (Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 44 Tahun 2002 Tentang Tataran Kebandarudaraan Nasional dalam Adisasmita, 2013).

Secara fungsional bandara udara diartikan sebagai prasarana transportasi udara terdiri dari fasilitas sisi udara (*airside*) dan sisi darat (*landside*) yang disediakan dan digunakan untuk melayani kegiatan penerbangan yang dilakukan melalui bandar udara (Adisasmita, 2013). Menurut Adisasmita (2013) salah satu fungsi utama bandara yaitu merupakan tempat perpindahan moda transportasi, atau alih antar moda transportasi, yaitu antara moda pesawat udara dengan transportasi jalan, atau sebaliknya antara moda transportasi jalan dengan moda pesawat udara, atau antar pesawat udara dengan pesawat udara dalam angkutan terusan (*transfer*). Setiap bandar udara harus mampu melayani kegiatan penerbangan pada setiap saat (tanpa pengecualian) dengan menjamin keamanan, keselamatan, kelancaran, dan ketertiban.

merupakan penjelasan yang dimuat sepenuhnya merupakan penjelasan yang dimuat dari Yiftachel dan Mandelbaum (2017) terkait penilaih dampak sosial. Mari kita tarik memutar waktu singkat ke belakang untuk mengetahui paradigma dari SIA. Asal usul SIA (*Social Impact Assessment*) diperkirakan terjadi pada tahun 1960an karena terjadinya periode gejolak fenomena sosial di Eropa dan Amerika.

Ulasan terkait SIA juga mengidentifikasi beberapa kekurangan, terutama kurangnya relatifnya referensi yang eksplisit dan terbuka di sebagian besar prosedur SIA untuk budaya, identitas, gender, hubungan kekuasaan dan masalah hak asasi manusia dan sosial keadilan. Investigasi kami nanti dalam makalah ini bertujuan untuk berkontribusi pada masalah-masalah yang sedang dipelajari.

Walaupun demikian penggunaan dan penelitian SIA pada perencanaan wilayah dan kota masih bersifat sporadis (belum dominan). Para ahli berupaya memutuskan metode untuk menilai dampak pembangunan dimulai dari beberapa dekade lalu tetapi tanpa keserasian dan koordinasi antar ahli.

Terdapat beberapa dampak sosial positif dari adanya bandara yaitu harga tanah di wilayah sekitar menjadi tinggi. Tanah yang awalnya hanya lahan kosong, saat ini menjadi sesuatu hal yang memiliki harga jual tinggi. Penghasilan masyarakat bertambah sehingga tingkat pendidikan masyarakat pun semakin meningkat sehingga mereka menyekolahkan anaknya kejenjang yang lebih tinggi dan meningkatkan kualitas SDM masyarakat mendapatkan *training*, *workshop* dan sosialisasi kepada masyarakat dalam rangka membangun SDM yang berkualitas dan mempersiapkan IKM dari Pemerintah Daerah (Nurkhodilah dan Pratiwi, 2020).



**Gambar 1. Presiden Meninjau Proyek BIJB**

Sumber: *kbr.id* diakses pada 16 Juni 2023

Dibalik dampak positif tentu juga bandara memiliki dampak sosial yang negatif diantaranya berdampak pada penambahan jumlah penduduk di sekitar kawasan bandara, banyak budaya baru yang masuk, terjadi penipuan, pencurian dan menjadi daerah rawan kriminalitas. Selain munculnya mafia tanah dan sengketa tanah. Kemudian beberapa dampak yang kemungkinan akan terjadi yaitu pengaruh budaya asing yang kurang baik akan mudah ditiru oleh generasi penerus, dan menjadi daerah pengguna narkoba (Nurkhodilah dan Pratiwi, 2020).

## METODE

Penelitian ini merupakan penelitian deduktif kualitatif dengan menggunakan kerangka penelitian Yiftachel dan Mandelbaum (2017) namun hanya memakai 2 variabel yakni keadaan lingkungan terbangun dan kesenjangan spasial sosial-ekonomi. Sedangkan untuk variabel identitas dan keanekaragaman budaya dan demokrasi dalam perencanaan tidak digunakan dalam penelitian ini. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif berdasarkan hasil wawancara, penelaahan data-data sekunder dan observasi lapangan.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sumber data sekunder berupa dokumen-dokumen pembangunan Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Pemerintah Kabupaten Majalengka dalam kurun waktu 5 tahun terakhir. Selain itu juga digunakan sumber data primer yang bersumber dari hasil wawancara dan observasi lapangan.

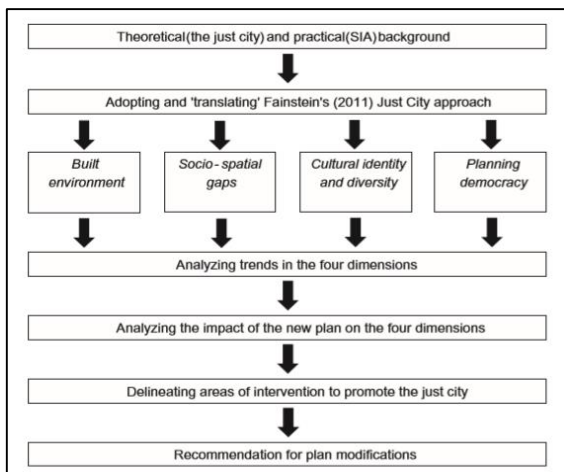
Instrumen penelitian menggunakan *in-depth* interview berdasarkan pertanyaan variabel variabel turunan terkait aspek-aspek SIA (*Social Impact Assessment*) yang ditujukan kepada informan penelitian dengan rekapitulasi tertulis terkait poin-poin penting yang berkaitan dengan penelitian ini. Kamera dari *smartphone* juga digunakan untuk mendokumentasikan kondisi eksisting yang ada di lapangan berdasarkan kondisi terkini.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui pengumpulan data sekunder dalam dokumen-dokumen perencanaan milik Pemerintah Provinsi Jawa Barat maupun Pemerintah Kabupaten Majalengka. Untuk pengumpulan data primer dilakukan wawancara dengan metode *purposive sampling* dengan kriteria *stakeholders* yang berkaitan dengan

pembangunan BIJB yaitu beberapa informan penelitian dari OPD di Kabupaten Majalengka maupun Provinsi Jawa Barat untuk mengetahui perkembangan pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat dan Kertajati *Aerocity*. Kriteria pemilihan responden wawancara ditentukan berdasarkan keterkaitan pemangku kepentingan terhadap keterlibatannya dalam pembangunan BIJB seperti Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Dinas Perhubungan dan beberapa pihak terkait baik di tingkat Provinsi Jawa Barat maupun Kabupaten Majalengka khususnya para kepala bidang yang berkaitan langsung dengan BIJB. Kriteria pemilihan untuk beberapa pihak yang berkaitan langsung dengan pengelolaan bandara seperti PT.BIJB dan PT.Angkasa Pura II juga dilakukan guna mengetahui gambaran secara langsung terkait BIJB di lapangan. Teknik analisis yang dilakukan dalam penelitian ini adalah metode analisis seperti yang digunakan pada artikel Yiftachel dan Mandelbaum (2017) dengan teori *social impact assessment* sehingga variabel yang akan diteliti sesuai dengan artikel tersebut namun metode ini akan dipakai untuk menilai dampak sosial dalam studi kasus Bandara Internasional Jawa Barat dan Kertajati *Aerocity*. Hasil elaborasi teorinya melahirkan 4 variabel yang akan dianalisis dalam penelitian ini menurut Yiftachel dan Mandelbaum (2017) yaitu:

1. Keadaan lingkungan terbangun: menilai dan membandingkan kondisi fisik lingkungan kota sesuai dengan "Indeks Pemeliharaan-Pengabaian" yang telah dibuat. Selain itu, kami menganalisis pola spasial dari investasi kota yang tercermin dari anggaran kota.
2. Kesenjangan spasial sosial-ekonomi: menganalisis karakteristik populasi dan kesenjangan sosial-ekonomi antara lingkungan hunian.
3. Identitas dan keanekaragaman budaya: memetakan identitas komunitas dan sejauh mana perencanaan kota memenuhi kebutuhan mereka. Untuk variabel ini tidak akan dipakai dalam penelitian.
4. Demokrasi dalam perencanaan dan opini publik: menganalisis survei komprehensif terkait partisipasi publik dan sikap terhadap perencanaan kota secara umum, dan rencana kota baru pada khususnya. Untuk variabel ini tidak akan dipakai dalam penelitian.

Analisis dari data yang dikumpulkan dalam tiga dimensi ini mengarahkan peneliti untuk mengidentifikasi serangkaian masalah dan peluang dalam mempromosikan kota yang adil pada perencanaan BIJB dan Kertajati *Aerocity*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam Gambar 2.



**Gambar 2. Metode Analisis**


Sumber : Yiftachel dan Mandelbaum, 2017











**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dalam bagian ini akan dijelaskan kondisi eksisting ketujuh elemen pengelolaan yang telah dijelaskan pada Bab II sebelumnya untuk memberikan gambaran terkait pengelolaan eksisting yang ada di BIJB saat ini. Untuk memperoleh data ini peneliti melakukan observasi lapangan dan melakukan wawancara dengan perwakilan dari pihak PT.Angkasa Pura II dan PT. BIJB selaku pengelola dan operator BIJB. Berikut merupakan gambar hasil observasi lapangan berkaitan dengan variabel penelitian yang ditunjukkan dalam Tabel 1.

**Tabel 1. Dokumentasi hasil observasi lapangan berdasarkan variabel penelitian**

| No | Variabel               | Foto dan Deskripsi  |
|----|------------------------|---|
| 1. | Ruang Publik Perkotaan |  <p>Kondisi Pedestrian Jalan Kertajati-Jatitujuh</p> |

| No | Variabel                              | Foto dan Deskripsi   |
|----|---------------------------------------|--|
|    |                                       |  <p>Kondisi Pedestrian Jalan di depan Kantor Desa Kertawinangun</p>   |
| 2. | Bangunan Publik                       |  <p>Lantai 3 Terminal BIJB</p>  <p>Lantai 1 Terminal BIJB</p>  |
| 3. | Infrastruktur dan Transportasi Publik |  <p>Shuttle Bus di BIJB</p>  <p>Bus Damri di BIJB</p>  <p>Angkutan Pedesaan di Kecamatan Kertajati</p>  <p>Kendaraan Pribadi (motor) di jalan Kertajati-Jatitujuh</p> |

| No | Variabel                        | Foto dan Deskripsi  | No | Variabel                             | Foto dan Deskripsi  |   |  |
|----|---------------------------------|---|----|--------------------------------------|---|---|--|
| 4. | Ruang Terbuka Publik            |    |    |                                      |    |   |  |
|    |                                 | Rencana RTH pedestrian milik PT.BIJB  |    |                                      |   | Jalan lingkungan di Desa Sukumulya            |  |
|    |                                 |    |    |                                      |   | Rencana RTH publik berupa taman milik PT.BIJB |  |
|    |                                 | Lapangan olahraga di Kecamatan Kertajati  |    |                                      |   | Jalan lingkungan di Desa Mekarjaya            |  |
|    |                                 |  |    |                                      |   |   |  |
|    |                                 | Ruang terbuka publik di depan Kantor Kecamatan Kertajati                            |    |                                      |   |   |  |
| 5. | Kualitas Pemeliharaan Perumahan |  | 6. | Tingkat Integrasi Struktur Perkotaan |  |   |  |
|    |                                 | Mesjid di Desa Pakubereum   |    |                                      | Puskesmas Sukumulya sebagai fasilitas kesehatan di Kecamatan Kertajati                |   |  |
|    |                                 |  |    |                                      |  |   |  |
|    |                                 | Mesjid di Desa Bantarjati   |    |                                      | Salah satu SD sebagai fasilitas pendidikan di Kecamatan Kertajati                     |   |  |
|    |                                 |   |    |                                      |  |   |  |
|    |                                 |   |    |                                      | Pasar di Kecamatan Jatitujuh sebagai fasilitas perdagangan                            |   |  |

| No | Variabel | Foto dan Deskripsi  |
|----|----------|---|
|    |          |  <p>Fasilitas perdagangan di Kecamatan Arjawinangun, Kabupaten Indramayu</p> |

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2019

## A. Analisis Dampak Sosial

### 1. Analisis Lingkungan Terbangun

Perencanaan tata ruang publik adalah faktor kunci dalam distribusi sumber daya publik seperti alam, status, dan pemeliharaan lingkungan. Pada bagian ini berdasarkan Yiftachel dan Mandelbaum (2017) terdapat 6 parameter sebagai elemen kunci dari kualitas kehidupan perkotaan yaitu : (1) Ruang Publik Perkotaan – jalan dan alun-alun; (2) Bangunan Publik; (3) Infrastruktur dan Transportasi Publik (aksesibilitas dan frekuensi); (4) Ruang Terbuka Publik; (5) Kualitas Pemeliharaan Perumahan; (6) Tingkat integrasi struktur perkotaan.

#### a. Ruang Publik Perkotaan

Untuk ketersediaan ruang jalan maupun pedestrian di Kecamatan Kertajati belum terdapat jalur pedestrian khusus karena masih bercirikan kawasan pedesaan namun hal ini membahayakan bagi pengguna jalan khusus seperti penyandang disabilitas, anak-anak maupun orang tua karena sangat rentan disebabkan oleh ruang pedestrian yang minim.

Selain itu ketersediaan fasilitas pendukung ruang jalan masih minim. Penunjuk jalan ditunjukkan hanya untuk kendaraan saja, untuk penunjuk jalan bagi pejalan kaki masih kurang dan fasilitas penerangan jalan masih terbatas sehingga menyulitkan pejalan kaki untuk bepergian di malam hari dan mengurangi tingkat keamanan saat berjalan kaki.

#### b. Bangunan Publik

Tak hanya ruang terbuka hijau saja yang dijadikan ruang publik namun bangunan terminal bandara pun dijadikan ruang publik masyarakat Kertajati untuk sekedar berlibur dan bercengkrama karena lantai 1 dan lantai 3 gedung terminal dapat diakses oleh masyarakat dengan berbagai macam fasilitas yang memadai untuk bersantai dan berkumpul. Walaupun sebelum adanya bandara, yang dijadikan bangunan publik untuk masyarakat

berkegiatan hanyalah bangunan serbaguna di sekitar kantor desa maupun kantor kecamatan yang kerap kali terbatas dan hanya tersedia 1 bangunan di setiap desa maupun setiap kecamatan penyebarannya.

Oleh karena itu dengan kehadiran BIJB sebenarnya menambah bangunan publik yang ada di Kertajati sehingga menambah inklusifitas Kecamatan Kertajati dengan semakin bertambahnya ruang publik yang ada dan dapat diakses banyak kalangan karena bandara merupakan sebuah simpul kegiatan transportasi dimana semua orang datang dan pergi.

#### c. Infrastruktur dan Transportasi Publik

Infrastruktur dan transportasi publik yang tersedia di Kecamatan Kertajati belum banyak memadai dan hanya terkonsentrasi di dalam kawasan bandara yang merupakan simpul kegiatan transportasi. Namun hal ini berdampak positif karena terdapat banyak moda transportasi darat yang menuju Kecamatan Kertajati dari luar Kabupaten Majalengka.

Namun untuk transportasi dalam Kecamatan Kertajati masih sangat minim yakni hanya dilalui Angkot (Angkutan Perkotaan) dan Angdes (Angkutan Pedesaan) yang jam operasionalnya terbatas hanya sampai sore saja dengan armada yang tidak terlalu banyak. Hal ini membuat masyarakat Kertajati masih mengandalkan sepeda motor sebagai kendaraan pribadi untuk bepergian dalam kawasan Kecamatan Kertajati dan mengurangi inklusifitas dalam segi transportasi publik.

Selain itu ketersediaan halte maupun tempat pemberhentian transportasi publik sangatlah minim, tidak ada halte untuk angkot maupun angdes sehingga masyarakat harus menunggu di pinggir jalan untuk menaiki moda transportasi tersebut. Satu-satunya pemberhentian beberapa moda transportasi darat hanya ada dalam kawasan BIJB sehingga menyulitkan masyarakat Kertajati untuk mengakses transportasi umum dan membuat ketergantungan terhadap kendaraan pribadi.

#### d. Ruang Terbuka Publik

Secara umum berdasarkan pengamatan peneliti, ruang terbuka publik yang terdapat pada Kertajati *Aerocity* sudah cukup baik dengan penyediaan ruang kreatif dan teknologi untuk menunjang bisnis penerbangan dan mengakomodir kebutuhan masyarakat kota

yang membutuhkan ruang publik yang aman dan nyaman seperti pada gambar poin ke 4 dalam tabel 1 di bagian sebelumnya.

Namun pada kenyataannya, ruang publik yang ada di kawasan rencana Kertajati Aerocity saat ini masih didominasi oleh alun-alun desa dan lapangan sepak bola sebagai saran masyarakat Kertajati untuk berkumpul dan berinteraksi dengan kondisi yang cukup memadai sebagai ruang publik Kecamatan Kertajati. Bahkan dengan adanya BIJB, Kantor Kecamatan Kertajati semakin baik dari segi estetika sehingga menarik masyarakat untuk berkegiatan dan berkumpul.

**e. Kualitas Pemeliharaan Perumahan**

Kualitas pemeliharaan kawasan perumahan di sekitar Kecamatan Kertajati terpelihara cukup baik karena masih dalam kawasan pedesaan yang asri dengan kualitas lingkungan yang baik. Gedung-gedung kantor pemerintahan desa juga masih baik dan beberapa direnovasi sebagai dampak CSR dari PT.BIJB sendiri.

Namun untuk beberapa jalan lingkungan yang menghubungkan kawasan perumahan di Kertajati masih mengalami kekurangan karena kualitas jalan yang buruk dan sangat sulit dilalui oleh kendaraan bermotor karena banyaknya jalan berlubang dan perkerasan jalan yang kurang terawat sehingga menyulitkan aksesibilitas lingkungan bagi masyarakat.

**f. Tingkat Integrasi Struktur Perkotaan**

Tingkat integrasi struktur perkotaan yang ada Kecamatan Kertajati bisa disebut cukup minim karena walaupun dekat dengan Tol Cipali dan adanya BIJB, fasilitas penunjang untuk kawasan perumahan masih cukup minim. Seperti untuk fasilitas kesehatan hanya ada puskesmas dan menyulitkan masyarakat Kertajati untuk mendapat fasilitas kesehatan yang notabene dalam Kecamatan Kertajati terdapat bandara internasional.

Untuk fasilitas pendidikan dominasinya Sekolah Dasar yang tersebar di beberapa desa di Kecamatan Kertajati. Sedangkan untuk SMP dan SMA/SMK hanya terletak di sekitar jalan kolektor primer Kertajati-Indramayu yang persebarannya kurang baik.

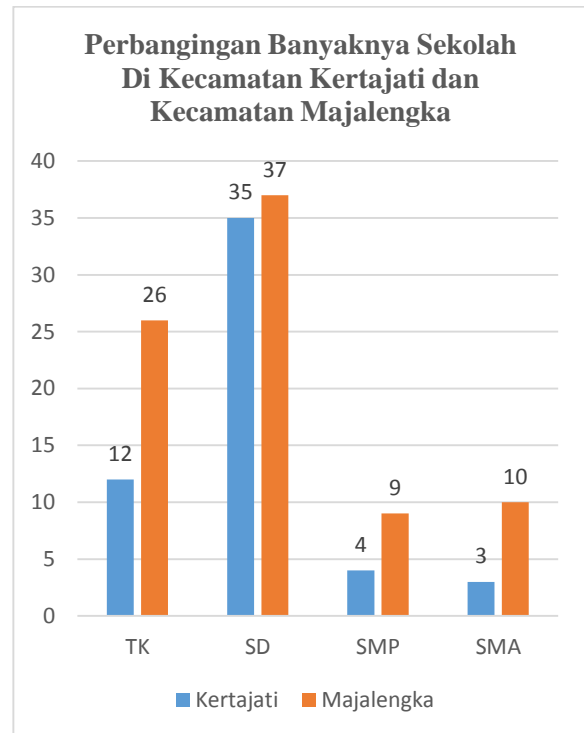
Fasilitas perdagangan dan jasa juga masih sangat minim di Kecamatan Kertajati. Untuk pasar saja masih terdapat di Kecamatan Jatitujuh yang berada di utara Kecamatan Kertajati dan untuk fasilitas komersil yang lebih lengkap terdapat di Kecamatan Arjawinangun Kabupaten Indramayu karena dekat dengan

Stasiun Jatibarang sehingga menyulitkan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan pokok.

**B. Analisis Kesenjangan Sosio-Spasial**

**1. Pendidikan**

Analisis pada bagian pendidikan dilakukan dengan membandingkan antara banyaknya sekolah yang ada di Kecamatan Kertajati dan Kecamatan Majalengka sebagai pusat Kabupaten Majalengka sebagai indikator tingkat pendidikan di 2 kecamatan tersebut.



**Gambar 2. Perbandingan Banyaknya Sekolah di Kecamatan Kertajati dan Kecamatan Majalengka**

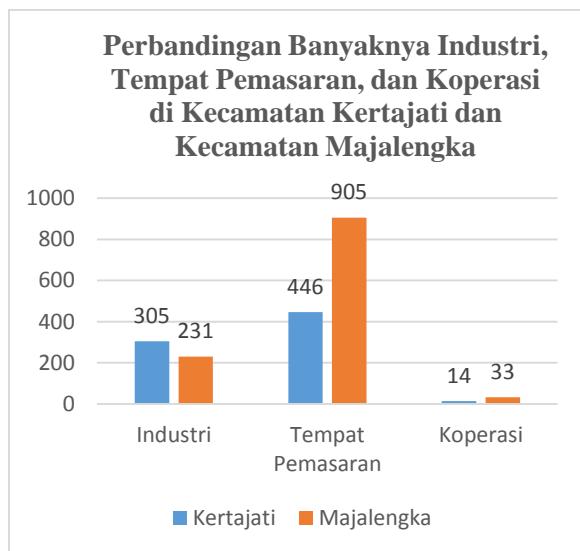
Sumber: BPS Kabupaten Majalengka, 2019

Untuk rasio perbandingan jumlah banyaknya sekolah antara Kecamatan Kertajati dan Kecamatan Majalengka perbedaannya masih cukup jauh sehingga menimbulkan kesenjangan di bidang pendidikan yang sangat berbeda dimana seharusnya untuk kawasan yang akan bertransformasi ke bentuk perkotaan metropolitan dengan kegiatan bisnis dan industri sebaiknya akses masyarakat untuk pendidikan yang baik dan layak harus tersedia dengan baik.

**2. Pendapatan**

Untuk mengetahui komparasi pendapatan yang berimplikasi pada tersedianya lapangan kerja dan kesejahteraan masyarakat yang ada di

dalamnya di Kecamatan Kertajati dan Kecamatan Majalengka dilakukan dengan membandingkan bidang ekonomi yaitu jumlah industri, tempat pemasaran dan koperasi di Kabupaten Majalengka untuk mengetahui potensi pendapatan dari ketiga sektor usaha ini. Semakin banyak sektor usaha yang ada maka akan berpotensi pada semakin besar pendapatan kecamatan tersebut.



**Gambar 3. Perbandingan Banyaknya Industri, Tempat Pemasaran, dan Koperasi di Kecamatan Kertajati dan Kecamatan Majalengka**

Sumber: BPS Kabupaten Majalengka, 2019

Data menunjukkan bahwa dari segi kuantitas industri masih dimenangkan oleh Kecamatan Kertajati namun segi ketimpangannya dengan Kecamatan Majalengka masih cukup baik. Untuk tempat pemasaran masih terbilang ketimpangannya cukup jauh karena Kecamatan Majalengka memiliki 905 tempat pemasaran sedangkan Kecamatan Kertajati hanya 446. Jumlah koperasi juga masih memiliki ketimpangan yang signifikan yakni 14 koperasi di Kecamatan Kertajati dan 33 Koperasi di Kecamatan Majalengka. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pendapatan di Kecamatan Kertajati masih terpaut jauh dengan tingkat pendapatan di Kecamatan Majalengka yang idealnya kawasan yang akan dikembangkan menjadi metropolitan pendapatan daerahnya setidaknya harus sedikit mendekati dengan pendapatan ibukota Kabupaten.

Berdasarkan hasil analisis lingkungan terbangun dapat diketahui bahwa kawasan ruang terbuka hijau di sekitar kecamatan kertajati masih bercirikan pedesaan yang

mudah untuk ditata, selain itu terdapat terminal bandara sebagai bangunan publik yang menjadi ruang publik untuk berekspresi. Selain itu infrastruktur transportasi yang mulai tumbuh memudahkan akses dari dan menuju Kecamatan Kertajati. Ruang terbuka publik juga telah direncanakan dengan baik di masa yang akan datang oleh PT.BIJB serta saat ini Kecamatan Kertajati terhubung dengan Tol Cipali sehingga mudah diakses dari Cirebon, Bandung, maupun kota-kota besar lain di Indonesia.

Kendati demikian masih terdapat beberapa kekurangan dari segi lingkungan terbangun yakni belum ada fasilitas pendukung pedestrian dan pendukung kaum difabel. Bangunan publik yang ada belum tersebar secara merata serta hanya terdapat moda transportasi angkot dan angdes dalam Kecamatan Kertajati. Selain itu saat ini RTH yang ada hanya berupa lapangan sepak bola dan alun-alun desa yang minim fasilitas. Dari segi konektivitas juga beberapa jalan lingkungan masih berkualitas buruk dengan aspal yang berlubang dan perkerasan yang buruk. Dari segi fasilitas, fasilitas pendidikan serta perdagangan dan jasa yang merupakan fasilitas utama yang dibutuhkan oleh kawasan berbasis bandara masih minim dan belum tersebar secara merata

Berdasarkan hasil analisis kesenjangan sosio spasial diketahui rasio perbandingan sekolah SD di Kecamatan Kertajati dan Kecamatan Majalengka sudah menunjukkan rasio yang cukup baik. Kecamatan Majalengka menjadi tolak ukur karena merupakan ibukota Kabupaten Majalengka dimana fasilitas umum dan fasilitas sosialnya sudah cukup memadai. Selain itu banyak industri yang berkembang di Kecamatan Kertajati lebih banyak dari Kecamatan Majalengka.

Namun untuk rasio perbandingan sekolah TK, SMP dan SMA rasionya masih cukup jauh dengan Kecamatan Majalengka serta tempat pemasaran dan koperasi masih minim dibandingkan dengan Kecamatan Majalengka.

Berdasarkan pembahasan maka dapat diketahui potensi dampak sosial yang ada di BIJB dan wilayah sekitarnya untuk variabel yaitu:

1. Masih bercirikan kawasan pedesaan yang mudah untuk ditata untuk kawasan pedestrian.
2. Terdapat terminal bandara sebagai ruang publik masyarakat kertajati untuk berekreasi.

3. Infrastruktur dan transportasi publik terpusat pada kawasan bandara yang memudahkan Kecamatan Kertajati diakses dari luar.
4. PT.BIJB telah menyediakan rencana ruang terbuka publik yang baik untuk Kertajati *Aerocity*.
5. Pemeliharaan kawasan perumahan cukup baik setelah adanya BIJB karena bantuan dana CSR dari PT. BIJB untuk Kecamatan Kertajati.
6. Terhubung dengan Tol Cipali yang mendukung konektivitas dengan struktur ruang kota diluar Kecamatan Kertajati.

Sedangkan untuk variabel kesenjangan sosio-spasial potensi atau kelebihan adalah :

1. Rasio perbandingan sekolah SD antara Kecamatan Kertajati dan Kecamatan Majalengka cukup baik.
2. Banyaknya industri di Kecamatan Kertajati melebihi Kecamatan Majalengka.

Walaupun demikian untuk variabel lingkungan terbangun masih terdapat beberapa kekurangan yaitu:

1. Belum ada fasilitas pedestrian untuk yang berkebutuhan khusus;
2. Fasilitas pendukung pedestrian belum memadai;
3. Bangunan publik yang ada belum tersebar secara merata untuk memenuhi kebutuhan publik masyarakat;
4. Hanya terdapat angkot dan angdes dengan armada yang terbatas untuk transportasi di dalam Kecamatan Kertajati;  
Banyak jalan lingkungan yang menghubungkan antar kawasan

Sedangkan dari segi variabel kesenjangan sosio spasial terdapat beberapa kekurangan yaitu:

1. Rasio perbandingan jumlah banyaknya sekolah di Kecamatan Kertajati dan Kecamatan Majalengka masih cukup jauh antara sekolah TK, SMP, dan SMA;
2. Banyaknya tempat pemasaran dan koperasi di Kecamatan Kertajati masih terpaut jauh jumlahnya dengan yang ada di Kecamatan Majalengka;

## PEMBAHASAN

Beberapa Kebijakan yang menyangkut banyak kepentingan yang berbeda lebih sulit diimplementasikan sehingga isi kebijakan merupakan salah satu faktor penting yang harus diperhatikan dalam merumuskan suatu kebijakan.

Hal ini tercermin dari hasil penelitian dimana fasilitas umum dan fasilitas sosial belum merata karena belum banyak program dari pemerintah yang belum terlaksana. Contohnya belum adanya fasilitas difabel, fasilitas pedestrian di ruang terbuka perkotaan.

Alih fungsi lahan pertanian dapat mengubah struktur mata pencaharian dalam satu keluarga dan pilihan pekerjaan baru yang dilakukan oleh masyarakat setempat dalam menyikapi hal tersebut, salah satu jenis pekerjaan yang banyak diminati oleh masyarakat di wilayah Kecamatan Kertajati adalah menjadi pekerja migran ke luar negeri pada sektor informal, karena dipandang sesuai dengan kapasitas mereka yang berpendidikan rendah dan tidak memiliki keahlian khusus dalam bekerja. Hal ini didukung dengan hasil perbandingan rasio sekolah yang ada di Kecamatan Kertajati masih minim. Diperlukan pemerataan dari segi pendidikan di Kecamatan Kertajati untuk mempersiapkan masyarakat Kecamatan Kertajati yang akan bertransformasi menjadi masyarakat kota besar.

Berdasarkan konsep politik hijau dimana teori politik harus selaras dengan teori-teori lingkungan menyebutkan jangan sampai pembangunan Bandara Internasional Kertajati menimbulkan bencana alam, perubahan iklim, polusi udara, dan kehancuran lingkungan. Pembangunan Bandara Internasional Kertajati tidak boleh bersifat ekosentrisme saja, dimana lingkungan alam dimanfaatkan secara maksimal hingga mengakibatkan krisis. Hal ini didukung oleh hasil penelitian ini bahwa ruang terbuka publik yang ada masih minim sehingga perlu diperhatikan pembangunan dari segi ekologis untuk keberlanjutan lingkungan yang akan datang di Kecamatan Kertajati.

Berdasarkan penelitian ini dapat diketahui bahwa dampak pembangunan BIJB memberikan peningkatan kepadatan akan kawasan terbangun, peningkatan kepemilikan lahan besar-besaran oleh swasta atau pemerintah, peningkatan perubahan guna lahan, peningkatan jumlah penduduk, peningkatan harga tanah dan bangunan.

Peningkatan volume kendaraan yang berakibat kepadatan lalu lintas, dan penurunan kualitas kesehatan. Hal ini didukung oleh penelitian ini dimana beberapa dampak sosial negatif telah dirasakan oleh masyarakat sehingga perlu

penanganan dampak sosial guna kesejahteraan sosial masyarakat Kecamatan Kertaji di masa yang akan datang.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti dapat diketahui bahwa beberapa komponen dalam analisis dampak sosial sudah menunjukkan hasil yang cukup baik secara kualitatif dari segi variabel lingkungan terbangun dan kesenjangan sosio-spasial dilihat dari 10 potensi yang dibahas pada bagian pembahasan.

Namun untuk beberapa komponen masih menunjukkan kekurangan yakni terdapat 8 poin variabel lingkungan terbangun dan 2 variabel kesenjangan sosio spasial yang mencerminkan bahwa perencanaan BIJB dan Kertaji Aerocity masih belum memenuhi kaidah kota yang berkeadilan seperti yang dijelaskan pada bagian pembahasan.

Berdasarkan analisis dampak sosial menggunakan sudut pandang teori Yiftachel dan Mandelbaum (2017) menunjukkan bahwa dampak sosial dari adanya BIJB yang dirasakan oleh masyarakat masih minim yang ditunjukkan dengan pemerataan fasilitas publik pada kecamatan yang didalamnya terdapat bandara bertaraf internasional masih minim dan belum merata serta menjangkau semua kalangan termasuk yang berkebutuhan khusus dan terakhir masih terjadi kesenjangan sosio-spasial dengan kecamatan yang merupakan pusat kegiatan Kabupaten Majalengka yang idealnya kesenjangan antara kedua kecamatan ini tidak terlalu jauh karena Kecamatan Majalengka sebagai pusat pemerintahan dan Kecamatan Kertaji sebagai pusat industri dan bisnis yang sebaiknya bisa setara kondisi sosio-spasialnya.

Berikut merupakan rekomendasi atau saran yang sebaiknya dilakukan dari peneliti terkait hasil analisis dampak sosial dan respon masyarakat yang disusun berdasarkan komponen matriks potensi dan masalah yang telah dijelaskan pada bagian sebelumnya sebelumnya:

### 1. Ruang Publik Perkotaan

Perlu inklusifitas khususnya untuk kaum difabel pada pedestrian dan penambahan fasilitas perlengkapan jalan pada ruang publik di BIJB untuk memberikan rasa nyaman dan aman kepada masyarakat.

### 2. Bangunan Publik

Perlu optimalisasi terkait keramahan terhadap kaum difabel dan inklusifitas terkait fasilitas di beberapa bangunan publik di BIJB dan beberapa penambahan beberapa bangunan publik dengan pemerataan agar mudah diakses masyarakat

### 3. Infrastruktur dan Transportasi Publik

Perlu penambahan moda transportasi baik yang ada di dalam kawasan maupun luar kawasan BIJB guna mempermudah aksesibilitas dan konektivitas BIJB.

### 4. Kualitas Pemeliharaan Perumahan

Dibutuhkan peningkatan kualitas pemeliharaan kawasan perumahan dan perawatan jalan lingkungan untuk meningkatkan visual keindahan kawasan sekitar BIJB.

### 5. Tingkat Integrasi Struktur Perkotaan

Pemerintah daerah perlu mempercepat pembangunan Tol Cisumdawu dan trase kereta api Rancaekek-Tanjungsari-Kertaji dan fasilitas pendidikan dan perdagangan dan jasa perlu dibangun secara merata di Kecamatan Kertaji guna meningkatkan integrasi struktur perkotaan

### 6. Pendidikan

Pemerintah sebaiknya menambah fasilitas pendidikan untuk meningkatkan kualitas pendidikan di Kecamatan Kertaji.

### 7. Pendapatan

Industri-industri yang ada di Kecamatan Kertaji sebaiknya ditambahkan kualitas dan kuantitasnya secara optimal dan tempat pemasaran dan koperasi perlu ditambahkan dan disebar secara merata untuk meningkatkan pendapatan masyarakat.

Sebagai penutup, pentingnya analisa dampak sosial terhadap suatu proyek yang besar yang sangat berdampak pada kehidupan masyarakat sekitar menjadi hal yang tak kalah penting dari analisa dampak lingkungan. Karena jika suatu proyek dirasa oleh masyarakat dapat meningkatkan kesejahteraan dan meningkatkan taraf hidupnya maka proyek tersebut akan prospektif di masa yang akan datang karena keterlibatan dan manfaat yang dirasakan oleh masyarakat sekitar sendiri. Konflik antara pemerintah dan masyarakat pun akan minim sehingga pemerintah maupun pengelola BIJB dan Kertaji Aerocity tidak perlu lagi mengeluarkan dana CSR sebagai bentuk tanggung jawab

kepada masyarakat serta masyarakat sendiri yang akan menjaga *sustainability* dari proyek yang ada.

#### UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menghaturkan terima kasih kepada Bapak Dr. Ir. Heru Purboyo Hidayat Putro, D.E.A selaku dosen pembimbing mata kuliah teori perencanaan penulis yang telah membimbing, memberikan arahan maupun bahan literatur dan memberikan semangat kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan karya ini dengan sebaik-baiknya.

Ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya juga penulis haturkan kepada Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), Institut Teknologi Bandung tempat penulis menuntut ilmu dan memperoleh gelar M.PWK yang telah memberikan ilmu sebagai dasar penulis dalam menyelesaikan karya ini dan memberikan dukungan finansial untuk menyelesaikan penelitian ini.

#### DAFTAR PUSTAKA

- ADISASMITA, SAKTI ADJI. 2013. *Mega City dan Mega Airport*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- ATMADJATI, ARISTA. 2012. *Manajemen Bandar Udara*. Yogyakarta: leutrikaprio.
- BPS KABUPATEN MAJALENGKA.2019. *Kecamatan Kertajati Dalam Angka 2018*. BPS Kabupaten Majalengka: Majalengka
- BPS KABUPATEN MAJALENGKA.2019. *Kecamatan Majalengka Dalam Angka 2018*. BPS Kabupaten Majalengka: Majalengka
- CNBCINDONESIA.COM.2019. diakses di <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190120134328-4-51489/ini-5-proyek-bandara-raksasa-ri-ada-yang-bisa-salip-changi> diakses pada 04 Desember 2019
- HAQ, HARUN DIN DAN PUTRO, HERU PURBOYO HIDAYAT PUTRO. 2021. *Dampak Bandara Internasional Jawa Barat Terhadap Wilayah Sekitarnya*. CR Journal Volume 7 No.1 Juni 2021 Hal.38-50.
- HERMANTO, BAMBANG. 2021. *Dampak Pembangunan Bandara Internasional Kertajati dalam Kajian Green Political Theory*. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jambi (JISIP-UNJA), Volume 5 Nomor 2 (2021) Hal.62-73.
- NURKHODILLAH, ANNISA FITRI dan PRATIWI, POERWANTI HADI. 2020. *Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta Bagi Masyarakat Purworejo*. Jurnal Pendidikan Sosiologi. Voulme 9 Nomor 1 2020 Hal 1-29.
- RINANDAR, NIAR MUFLIHAT. 2019. *Dampak Pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat. Skripsi Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional*. Yogyakarta: Tidak Diterbitkan.
- SANTOSO, MEILANNY BUDIARTI, NURWATI, NUNUNG, APSARI, NURLIANA CIPTA. 2019. *Pergeseran Mata Pencaharian Masyarakat di Wilayah Pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB)*. Share : Social Work Jurnal. Volume 9 Nomor 2 Hal.168-178.
- SOEBAGJA, RIAN ARFIANSYAH. 2014. *Implikasi Pembebasan Lahan Terhadap Pekerjaan dan Kelangsungan Hidup (Studi Kasus Pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat di Blok Cintakarya Desa Kertajati Kabupaten Majalengka)*. Program Studi Sosiologi FISIPOL-UGM: Tidak diterbitkan.
- YIFTACHEL, OREN DAN MANDELBAUM, RANI.2017. *Doing the Just City: Social Impact Assessment and the Planning of Beersheba, Israel*. Planning Theory dan Practice.18:4, 525-548.DOI: 10.1080/14649357.2017.1381758
- ZULFIKAR, WALUYO DAN RUKAYAT, YAYAT. 2017. *Implementasi Kebijakan Pembangunan Bandara Udara Kertajati di Kabupaten Majalengka*. CR Journal Volume 3 No.1 Juni 2017 Hal.13-24.

