

DAMPAK BANDARA INTERNASIONAL JAWA BARAT TERHADAP WILAYAH SEKITARNYA

IMPACT OF WEST JAVA INTERNATIONAL AIRPORT ON THE SURROUNDING AREAS

Harun Din Haq, 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

West Java International Airport is located in Kertajati District, one of the sub-districts in the north of Majalengka Regency which was inaugurated in mid-2018 and has been operating for about a year until now. However, the positive and negative impacts on the surrounding area are currently unknown. The purpose of this study was to determine the public perception of the positive and negative impacts of BIJB on the surrounding area at this time as a recommendation for the development of BIJB and the surrounding area. The qualitative descriptive method was used in this study by using question material related to the impact of the airport on the surrounding area in interviews with representatives of 14 village officials in Kertajati District. The results of this study indicate that the impact of BIJB on the surrounding area has 3 positive social and economic impacts, 6 negative social impacts but only 1 negative impact on the environment. The recommendation of this research to the government is to increase the positive impacts and reduce the negative impacts that will arise at present or in the future from BIJB on the surrounding areas based on the impacts that have been identified and their directions are known in this research.

Keywords: airport, airport city, west java, region, impact

ABSTRAK

Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) terletak di Kecamatan Kertajati, salah satu kecamatan yang berada di utara Kabupaten Majalengka mulai diresmikan pertengahan 2018 dan sudah beroperasi sekitar satu tahun hingga saat ini. Namun dampak positif maupun negatif terhadap wilayah sekitarnya saat ini masih belum diketahui. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui persepsi masyarakat terkait dampak positif dan negatif dari BIJB terhadap wilayah sekitarnya saat ini sebagai rekomendasi untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya. Metode deksriptif kualitatif digunakan dalam penelitian ini dengan menggunakan materi pertanyaan terkait dampak bandara terhadap wilayah sekitarnya pada wawancara dengan perwakilan 14 perangkat desa di Kecamatan Kertajati Hasil dari penelitian ini bahwa 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. Rekomendasi dari penelitian ini kepada pemerintah adalah meningkatkan dampak positif dan mengurangi dampak negatif yang akan muncul saat ini atau di masa yang akan datang dari BIJB terhadap wilayah sekitarnya berdasarkan dampak-dampak yang telah diidentifikasi dan diketahui arahnya dalam penelitian ini.

Kata kunci: Bandara, Kota Bandara, Jawa Barat, Wilayah, Dampak.

PENDAHULUAN

Perkembangan kehidupan manusia dengan meningkatnya kemajuan teknologi menuntut manusia untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya dengan waktu yang singkat dikarenakan kesibukan manusia yang semakin padat. Oleh karena manusia membutuhkan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya secara cepat maka dibutuhkan transportasi yang cepat,

efektif serta efisien untuk memenuhi kebutuhan perpindahan tersebut.

Semakin berkembangnya teknologi juga berdampak pada kemajuan transportasi baik transportasi darat, transportasi laut, maupun transportasi udara. Moda transportasi dari ketiga jenis transportasi tersebut selalu berkembang seiring berjalannya waktu. Seperti contohnya transportasi darat dengan berbagai pilihan moda yang bisa melaju dengan kencang seperti *BRT (Bus Rapid*

Transit), kereta api cepat, *Mass Rapid Transit (MRT)* dan lain sebagainya. Di sisi lain transportasi laut juga sudah bisa mengakomodir kapal dengan beban muatan yang besar yang dapat mengangkut manusia maupun barang dalam jumlah besar dalam sekali perjalanan. Adapun dalam transportasi udara menurut Adisasmita (2014) dengan hanya membutuhkan waktu 50 tahun saja jenis transportasi ini berkembang dengan pesat dibandingkan transportasi darat dan laut dengan bukti empiris dunia sudah menikmati pelayanan penerbangan pesawat jet yang berkecepatan tinggi dan berbadan lebar ditambah dengan kapasitasnya angkutnya yang sangat besar.

Perkembangan transportasi udara khususnya bandara memicu pengembangan *aerotropolis* di dunia seperti di Amerika, Korea Selatan, Belanda dan beberapa negara maju lainnya. Penelitian Ayuningtyas (2014) menunjukkan keberadaan *aerotropolis* telah memberikan preseden yang baik dimana bandara dan wilayah sekitarnya dapat saling memberikan manfaat yang terlihat dari indikasi peningkatan pertumbuhan ekonomi pada wilayah sekitar bandara dan pengembangan bisnis dan industri yang semakin pesat disekitar wilayah bandar udara. Hanya sedikit negara berkembang yang mengembangkan bandara dan wilayah sekitarnya dengan tema *aerotropolis* seperti Thailand (Suvarnabumi Airport) sehingga perlu penyesuaian standar *aerotropolis* jika tema pengembangan ini ingin diimplementasikan di negara berkembang seperti Indonesia.

Di Indonesia sendiri salah satu pengembangan *aerotropolis* adalah di Jawa Barat yaitu Kabupaten Majalengka, Kecamatan Kertajati dengan dibangunnya Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB). Keberadaan Bandara Internasional Jawa Barat sampai saat ini belum diketahui dampaknya terhadap wilayah sekitar. Sehingga tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui dampak positif dan negatif dari BIJB terhadap wilayah sekitar. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitar.

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui persepsi masyarakat terkait dampak positif dan negatif yang ditimbulkan dari BIJB terhadap wilayah sekitarnya saat ini sebagai rekomendasi untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya. Selain itu sasaran dari

penelitian ini adalah teridentifikasinya persepsi masyarakat terkait dampak BIJB yang ditimbulkan kepada wilayah sekitarnya saat ini.

TINJAUAN PUSTAKA

Beberapa penelitian sebelumnya yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Metropolis and Beyond* (Blumenfeld, 1979) menjelaskan hubungan antara bandara dan wilayah sekitarnya yang sering menimbulkan masalah dan beberapa solusi alternatif agar bandara dan wilayah sekitarnya dapat saling memberikan manfaat. *From Airport to Airport City* (Guller, 2001) menjelaskan perubahan bandara yang tidak hanya sebagai sarana transportasi udara namun telah berubah fungsinya layaknya menjadi sebuah kota. *Defining the Area; Evaluating Urban Output and Forms of Interaction Between Airport and Region* (Schlaack, 2009) mendefinisikan terdapat 4 pola perkembangan kota di sekitar kawasan bandara. *Residents' perceptions of airport construction impacts: A negativity bias approach* (Carlos dkk, 2019) menjelaskan bahwa pembangunan, operasi, pemindahan, maupun perluasan dari bandara memiliki dampak terhadap wilayah sekitarnya. *Aerotropolis The Way We'll Live Next* memberikan peneliti pengetahuan mengenai definisi maupun contoh-contoh preseden sukses *aerotropolis* yang ada di dunia (Kasarda, 2011). *Planning a Competitive Aerotropolis* menjelaskan mengenai definisi dan pengertian *aerotropolis* dan tahapan-tahapan dalam perencanaan *aerotropolis* yang kompetitif (Kasarda dan Appold, 2014). Berikut merupakan rangkuman tabel penelitian sebelumnya :

Tabel 2. Kajian Penelitian Sebelumnya

No	Judul	Jenis	Penyusun	Fokus
1.	<i>Metropolis and Beyond</i>	Buku	Hans Blumenfeld, 1979	Menjelaskan hubungan antara airport dan region
2.	<i>From Airport to Airport City</i>	Buku	Guller Guller, 2001	Menjelaskan perubahan bandara menjadi airport city
3.	<i>Defining the Airea; Evaluating Urban Output and Forms of Interaction Between Airport and Region</i>	Buku	Johana Schlaack, 2009	Menjelaskan pola perkembangan kota di sekitar kawasan bandara
4.	<i>Aerotropolis The Way We'll Live Next</i>	Buku	John D. Kasarda dan Greg Lindsay, 2011	Memperkenalkan <i>aerotropolis</i> sebagai kota masa depan dimana manusia akan hidup.
5.	<i>Planning a Competitive Aerotropolis</i>	Artikel Publikasi	John D. Kasarda dan Stephen J. Appold, 2014	Penjelasan mengenai perencanaan <i>aerotropolis</i> yang kompetitif dengan meningkatkan "economic of speed" dan peningkatan pegerakan barang dalam penerbangan dalam konektivitas bandara, manusia dan mobilitas produk dan tata guna lahan
6.	<i>Residents' perceptions of airport Construction impacts: A negativity bias approach</i>	Artikel Publikasi	Monterrubio Carlos, Konstantinos Andriotis, dan Gregoria RodríguezMuñoz, 2019	Penjelasan mengenai dampak dari pembangunan, operasi, pemindahan, maupun perluasan dari bandara terhadap wilayah sekitarnya.

Sumber : Analisis Penulis, 2020

Tinjauan Pustaka dalam penelitian ini dimulai dari teori bandar udara menurut Adisasmita (2013) 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. Hanifa (2015) mengungkapkan bahwa dalam pembangunan bandara dan wilayah sekitarnya jika dibiarkan berkembang dengan sendirinya tanpa arahan pengembangan yang jelas maka akan menimbulkan lahat pembangunan dimana pengembangan bandara dan wilayah sekitarnya akan berkembang sendiri-sendiri sehingga tidak dapat saling memberikan manfaat satu sama lain sehingga saling merugikan.

Terdapat sisi positif dalam berkembangnya bandara dan dampaknya terhadap wilayah sekitarnya. Di sisi positif, manfaat terkait dengan penciptaan lapangan kerja, produktivitas, dan pendapatan. Bandara

dapat menjadi pemberi kerja terbesar di suatu wilayah, terutama pekerja yang kurang terampil, serta menjadi magnet bagi pengembangan komersial dan gerbang menuju pariwisata (Robertson, 1995). Selain itu terdapat kerugian berupa pengembangan bandara atau nilai perluasan dalam hal infrastruktur, lapangan kerja dan manfaat di seluruh wilayah berikutnya, telah menjadi beban masyarakat lokal (Cidell, 2015). Kerugian ini karena ruang lingkup bandara. Menurut Tomkins dkk (1998), banyak biaya yang terkait dengan bandara cenderung terkonsentrasi di lingkungan lokal langsung, sehingga manfaat aktualnya di tingkat lokal dipertanyakan (Cidell, 2015).

Selain itu terdapat sisi negatif dalam berkembangnya bandara dan dampaknya terhadap wilayah sekitarnya. Di sisi negatif, bandara memiliki dimensi lingkungan dan sosial yang penting, sehingga proyek perluasan dan pengembangan bandara sering memancing debat publik karena biaya

lingkungan dan sosialnya (Lawton & Fujiwara, 2016). Dampak ekonomi fasilitas-fasilitas ini sering dianggap lebih positif daripada dampak lingkungan dan sosialnya karena yang terakhir cenderung dianggap lebih negatif. Dalam hal keberlanjutan, dampak lingkungan dan sosial sama pentingnya dengan dampak ekonomi. Oleh karena itu, efek bandara baik selama konstruksi atau ekspansi perlu diperiksa dari berbagai perspektif (Li dan Loo, 2016). Lalu menurut Carlos dkk (2019) membagi dampak pembangunan, operasi, pemindahan, dan perluasan bandara kedalam tiga dampak besar yaitu dampak ekonomi, dampak lingkungan dan dampak sosial yang dapat berupa dampak negatif dan dampak positif. Berikut merupakan dampak dari adanya bandar udara menurut Carlos dkk (2019):

1. Ekonomi

A. Dampak Positif

Peningkatan pertumbuhan ekonomi, peningkatan pendapatan masyarakat, penambahan lapangan pekerjaan, peningkatan produktivitas barang dan jasa, pengembangan wilayah, serta mendatangkan wisatawan atau pendaftar dari luar wilayah.

2. Lingkungan

A. Dampak Negatif

Meningkatnya pencemaran udara akibat aktivitas penerbangan, meningkatnya kebisingan suara akibat aktivitas penerbangan, mengganggu habitat hewan dan tumbuhan, meningkatkan produksi sampah dan limbah dan menimbulkan pencemaran air.

3. Sosial

A. Dampak Positif

Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas, peningkatan daya tarik wilayah bagi masyarakat luar daerah, dan peningkatan kualitas hidup.

B. Dampak Negatif

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.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deduktif kualitatif. Dampak yang dinilai dengan pendekatan tersebut menggunakan dampak berdasarkan teori Carlos dkk (2019).

Pengumpulan Data

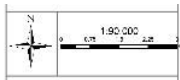
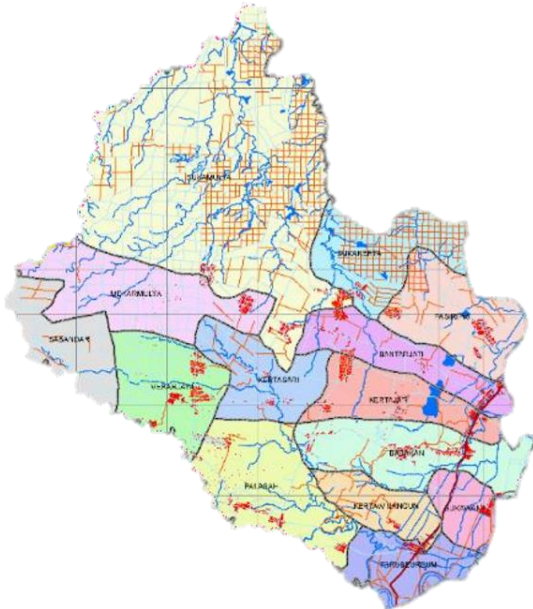
Data dikumpulkan melalui metode wawancara dengan menggunakan kerangka dampak bandara terhadap wilayah sekitarnya yang dituangkan dalam 21 pertanyaan dalam 4 skala *likert* (Sangat setuju, setuju, kurang setuju dan tidak setuju). Skala *likert* adalah skala pengukuran yang dikembangkan oleh *Likert* pada tahun 1932 (Budiaji, 2013). Skala *likert* mempunyai empat atau lebih butir-butir pertanyaan yang dikombinasikan sehingga membentuk sebuah skor/nilai yang merepresentasikan sifat individu, misalkan pengetahuan, sikap, dan perilaku (Budiaji, 2013). Dalam proses analisis data, komposit skor, biasanya jumlah atau rata-rata, dari semua butir pertanyaan dapat digunakan (Budiaji, 2013). Penggunaan jumlah dari semua butir pertanyaan valid karena setiap butir pertanyaan adalah indikator dari variabel yang direpresentasikannya (Budiaji, 2013).

Responden yang menjadi sampel penelitian yaitu 14 orang yang mewakili perangkat desa yang ada di Kecamatan Kertajati sebagai tempat beroperasinya BIJB. Responden menjabat sebagai kepala desa, sekretaris desa atau kepala seksi ekonomi pembangunan desa yang ada di Desa Babakan, Desa Bantarjati, Desa Kertajati, Desa Kertasari, Desa Kertawangunan, Desa Mekarjaya, Desa Mekarmulya, Desa Pakubeureum, Desa Palasah, Desa Pasiripis, Desa Sahbandar, Desa Sukakarta, Desa Sukamulya, dan Desa Sukawana yang merupakan 14 desa yang ada di Kecamatan Kertajati yang merasakan dampak secara langsung maupun tidak langsung dari BIJB. 21 pertanyaan yang diajukan menjadi tolok ukur dampak-dampak yang ada apakah bernilai positif atau negatif berdasarkan pengalaman masyarakat.

Wawancara dilakukan pada tanggal 03 Februari 2020 sampai 06 Februari 2020 saat Bandara Internasional Jawa Barat kurang lebih telah beroperasi selama 1,5 tahun lebih

(Operasional BIJB dimulai pada bulan Mei 2018).

Berikut merupakan peta administrasi per desa di Kecamatan Kertajati:



Gambar 1. Peta Administrasi Kecamatan Kertajati

Sumber : Dinas Perumahan dan Permukiman Provinsi Jawa Barat, 2013, diolah.

Analisis Data

Data dianalisis dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Data yang dianalisis yaitu data tanggapan berupa hasil perhitungan skala *likert* dengan menghitung tanggapan dari 4 skala *likert* yang ada berdasarkan wawancara dengan 14 perangkat desa yang ada di Kecamatan Kertajati sebagai perwakilan masyarakat. Penulis melakukan interpretasi berupa pemberian pembobotan dengan memberikan bobot 4 untuk komentar sangat setuju, bobot 3 untuk komentar setuju, bobot 2 untuk komentar kurang setuju dan bobot 1 untuk komentar tidak setuju dan dilakukan penjumlahan dari setiap skor dampak serta dilakukan rata-rata skor. Jika total skor dampak lebih besar dari rata-rata skor maka dampak tersebut terjadi namun jika skor dampak lebih kecil dari rata-rata skor maka dampak tersebut tidak terjadi.

Jika tanggapan sangat setuju dan atau setuju melebihi tanggapan kurang setuju dan atau tidak setuju maka dampak tersebut benar-benar terjadi pada wilayah sekitar BIJB dan jika tanggapan kurang setuju dan atau tidak setuju melebihi tanggapan sangat setuju dan atau setuju maka dampak tersebut tidak terjadi pada wilayah sekitar BIJB.

DATA DAN ANALISIS

Sebelum melakukan penelitian ini, penulis telah melakukan penelitian sebelumnya dengan salah satu metode melakukan wawancara dengan Pemerintah Provinsi yaitu dengan Bappeda Provinsi Jawa Barat, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, Dinas Permukiman dan Perumahan Provinsi Jawa Barat dan beberapa dinas terkait serta pada Pemerintah Kabupaten Majalengka yaitu dengan Bappeda Kabupaten Majalengka, Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka, Dinas Bina Marga dan Cipta Karya Kabupaten Majalengka dan lain sebagainya. Hasilnya dalam segi perencanaan menurut beberapa penjelasan dari beberapa institusi tersebut sudah sangat baik berdasarkan interpretasi dari hasil wawancara. Namun setelah penulis melakukan wawancara secara langsung, hasil dari perencanaan berupa implementasi rencana tersebut masih sangat kurang dan dampaknya masih belum dirasakan oleh masyarakat.

Berikut merupakan hasilnya (bagian angka diatas merupakan skor asli dari wawancara sedangkan bagian bobot terdapat pada angka bagian bawah serta total bobot terdapat pada angka dalam kurung kolom dampak):

Tabel 2. Hasil rekapitulasi wawancara dengan perwakilan dari 14 perangkat desa yang ada di Kecamatan Kertajati

No	Dampak	SS	S	KS	TS
1	Peningkatan pertumbuhan ekonomi (Ekonomi-Positif) (37)	2 8	8 24	1 2	3 3
2	Peningkatan pendapatan masyarakat (Ekonomi-Positif) (29)	1 4	3 9	6 12	4 4
3	Penambahan lapangan pekerjaan (Ekonomi-Positif) (37)	0 0	11 33	1 2	2 2
4	Peningkatan produktivitas barang dan jasa (Ekonomi-Positif) (28)	0 0	3 9	8 16	3 3
5	Pengembangan Wilayah (Ekonomi-Positif) (32)	1 4	6 18	3 6	4 4
6	Mendatangkan wisatawan atau pendatang dari luar wilayah (Ekonomi-Positif) (34)	1 4	6 18	5 10	2 2
7	Meningkatnya pencemaran udara akibat aktivitas penerbangan (Lingkungan-Negatif) (22)	0 0	1 3	6 12	7 7
8	Meningkatnya kebisingan suara akibat aktivitas penerbangan (Lingkungan-Negatif) (37)	2 8	7 21	3 6	2 2
9	Mengganggu habitat hewan dan tumbuhan (Lingkungan-Negatif) (22)	0 0	3 9	2 4	9 9
10	Meningkatkan produksi sampah dan limbah (Lingkungan-Negatif) (22)	1 4	1 3	3 6	9 9
11	Menimbulkan pencemaran air	0	0	3	11

No	Dampak	SS	S	KS	TS
	(Lingkungan-Negatif) (17)	0	0	6	11
12	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas (Sosial-Positif) (38)	1 4	10 30	1 2	2 2
13	Peningkatan daya tarik wilayah bagi masyarakat luar daerah (Sosial-Positif) (35)	2 8	7 21	1 2	4 4
14	Peningkatan kualitas hidup (Sosial-Positif) (33)	0 0	7 21	5 10	2 2
15	Peningkatan kepadatan akan kawasan terbangun (Sosial-Negatif) (41)	4 16	6 18	3 6	1 1
16	Peningkatan kepemilikan lahan besar-besaran oleh swasta atau pemerintah (Sosial-Negatif) (37)	0 0	10 30	3 6	1 1
17	Peningkatan perubahan guna lahan (Sosial-Negatif) (41)	3 12	8 24	2 4	1 1
18	Peningkatan jumlah penduduk (Sosial-Negatif) (38)	1 4	9 27	3 6	1 1
19	Peningkatan harga tanah dan bangunan (Sosial-Negatif) (48)	8 32	5 15	0 0	1 1
20	Peningkatan volume kendaraan yang berakibat kepadatan lalu lintas (Sosial-Negatif) (42)	2 8	11 33	0 0	1 1
21	Penurunan kualitas kesehatan (Sosial-Negatif) (22)	0 0	2 6	4 8	8 8
Skor Rata-rata: 32,95					

Sumber : Analisis Penulis, 2020

Dasar penulis dalam melakukan interpretasi skala *likert* pada tabel 1 adalah melakukan perhitungan skor rata-rata dari komentar yang telah dikalikan dengan bobot masing-masing komentar seperti yang telah

dijelaskan sebelumnya. Skor rata-rata ini diperlukan guna mengetahui interpretasi hasil wawancara dengan catatan jika skor akhir komentar setiap dampak yang telah dikalikan dengan bobot melebihi skor rata-rata berarti interpretasinya dampak tersebut telah terjadi karena banyak masyarakat berkomentar sangat setuju maupun setuju dilihat dari hasil skornya yang besar. Sebaliknya jika skor akhir komentar setiap dampak yang telah dikalikan dengan bobot kurang dari skor rata-rata berarti interpretasinya dampak tersebut belum terjadi karena banyak masyarakat berkomentar kurang setuju maupun tidak setuju dilihat dari hasil skornya yang kecil.

Peningkatan pertumbuhan ekonomi mendapatkan skor *likert* 37 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Tanggapan dari masyarakat juga secara umum menjelaskan terjadi peningkatan daya beli masyarakat, penambahan lapangan pekerjaan serta pegeseran gaya hidup masyarakat ke masyarakat kota dan lain sebagainya.

Peningkatan pendapatan masyarakat mendapatkan skor *likert* 29 (dibawah rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini belum terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Tanggapan secara umum dari masyarakat adalah peningkatan daya beli masyarakat belum meningkat secara signifikan, walaupun banyak tanah terjual, banyak masyarakat yang berprofesi sebagai petani kehilangan mata pencahariannya, dan lain sebagainya.

Penambahan lapangan pekerjaan mendapatkan skor *likert* 37 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Umumnya masyarakat menanggapi beberapa warga telah bekerja di BIJB, beberapa industri baru menyerap tenaga kerja dari Kecamatan Kertajati dan lain sebagainya.

Peningkatan produktivitas barang dan jasa *likert* 28 (dibawah rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini belum terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat menanggapi bahwa belum ada penambahan dan peningkatan barang dan jasa yang signifikan di Kecamatan Kertajati.

Pengembangan Wilayah mendapatkan skor *likert* 32 (di bawah rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini belum terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Berdasarkan

tanggapan masyarakat bahwa terdapat penambahan fasilitas, sarana, serta prasarana baru di Kecamatan Kertajati namun belum signifikan

Mendatangkan wisatawan atau pendatang dari luar wilayah mendapatkan skor *likert* 34 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat memberikan tanggapan bahwa beberapa pendatang dari Bandung sebagai karyawan BIJB bermukim di Kecamatan Kertajati sehingga warga membuka usaha kost maupun usaha kontrakan rumah karena fenomena tersebut.

Meningkatnya pencemaran udara akibat aktivitas penerbangan mendapatkan skor 22 (dibawah rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini belum terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Menurut masyarakat bahwa masih minimnya pencemaran udara yang terjadi serta belum terasa adanya pencemaran udara di beberapa desa di Kecamatan Kertajati.

Meningkatnya kebisingan suara akibat aktivitas penerbangan mendapatkan skor *likert* 37 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat menanggapi dengan terganggunya oleh aktivitas penerbangan siang dan malam yang ditimbulkan oleh pesawat yang mendarat maupun lepas landas di BIJB.

Mengganggu habitat hewan dan tumbuhan mendapatkan skor 22 (dibawah rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini belum terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Tanggapan dari masyarakat menilai bahwa habitat hewan dan tumbuhan di Kecamatan Kertajati belum terganggu dengan kehadiran BIJB.

Meningkatkan produksi sampah dan limbah mendapatkan skor 22 (dibawah rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini belum terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat memberikan tanggapan berupa produksi sampah dan limbah belum bertambah di Kecamatan Kertajati sejak hadirnya BIJB.

Menimbulkan pencemaran air mendapatkan skor 17 (dibawah rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini belum terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Menurut masyarakat belum terasa pencemaran air di Kecamatan Kertajati sejak dibangunnya BIJB.

Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas mendapatkan skor *likert* 38 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat menanggapi bahwa terdapat moda transportasi baru menuju Kecamatan Kertajati serta terdapat pembangunan jalan-jalan baru yang semakin memudahkan akses Kecamatan Kertajati.

Peningkatan daya tarik wilayah bagi masyarakat luar daerah mendapatkan skor *likert* 35 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Menurut masyarakat karena adanya BIJB mendatangkan daya tarik masyarakat luar untuk mengunjungi BIJB.

Peningkatan kualitas hidup mendapatkan skor *likert* 33 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat merasakan peningkatan kualitas hidup khususnya yang bekerja di BIJB dan mendapatkan ganti rugi tanah dari pemerintah akibat pembangunan BIJB dan wilayah sekitarnya.

Peningkatan kepadatan akan kawasan terbangun mendapatkan skor *likert* 41 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat memberikan tanggapan terdapat penambahan kawasan terbangun seperti pembangunan rumah baru akibat relokasi pembangunan bandara, jalan baru maupun fasilitas sarana dan prasarana baru yang dibangun oleh pemerintah maupun swasta.

Peningkatan kepemilikan lahan besar-besaran oleh swasta atau pemerintah mendapatkan skor *likert* 37 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Menurut masyarakat beberapa lahan saat ini di Kecamatan Kertajati telah dimiliki oleh pemerintah dan swasta.

Peningkatan perubahan guna lahan mendapatkan skor *likert* 41 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Tanggapan dari masyarakat bahwa perubahan penggunaan lahan masih didominasi perubahan guna lahan pertanian menjadi guna lahan permukiman.

Peningkatan jumlah penduduk mendapatkan skor *likert* 38 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah

terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat memberikan pendapat bahwa penambahan penduduk berasal dari luar Kertajati yang bekerja di BIJB dan relokasi penduduk dari kawasan terdampak BIJB membuat penduduk di beberapa desa di Kecamatan Kertajati bertambah.

Peningkatan harga tanah dan bangunan mendapatkan skor *likert* 48 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat merasakan bahwa harga tanah di Kecamatan Kertajati naik berkali-kali lipat akibat adanya BIJB dan pengembangan kawasan di sekitarnya.

Peningkatan volume kendaraan yang berakibat kepadatan lalu lintas mendapatkan skor *likert* 42 (diatas rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini telah terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat memberikan tanggapan semakin banyak kendaraan yang melewati Kecamatan Kertajati serta semakin banyak warga yang memiliki kendaraan pribadi menimbulkan semakin meningkatnya volume kendaraan di Kecamatan Kertajati.

Penurunan kualitas kesehatan mendapatkan skor 22 (dibawah rata-rata skor 32,95) yang menandakan bahwa dampak ini belum terjadi di BIJB dan wilayah sekitarnya. Masyarakat menanggapi bahwa kualitas kesehatan di Kecamatan Kertajati belum menurun meskipun adanya BIJB dan pengembangan kawasan disekitarnya.

Berdasarkan interpretasi secara keseluruhan dari skala *likert* dari bagian dampak ekonomi dapat diketahui bahwa BIJB belum seluruhnya memberikan dampak positif pada aspek ekonomi wilayah sekitarnya. Hal ini dikarenakan menurut perwakilan masyarakat baru dampak peningkatan pertumbuhan ekonomi, penambahan lapangan pekerjaan dan kedatangan wisatawan atau pendatang dari luar wilayah saja yang dampak positifnya baru dirasakan secara langsung. Untuk peningkatan pendapatan masyarakat, peningkatan produktivitas barang dan jasa dan pengembangan wilayah dampak positifnya belum secara langsung dirasakan oleh masyarakat.

Berdasarkan interpretasi secara keseluruhan dari skala *likert* dari bagian dampak lingkungan dapat diketahui bahwa BIJB belum berdampak negatif pada aspek lingkungan wilayah sekitarnya. Hal ini dikarenakan menurut perwakilan masyarakat dampak pencemaran udara akibat aktivitas

penerbangan, berkurangnya habitat hewan dan tumbuhan, peningkatan produksi sampah dan limbah, dan timbulnya pencemaran air tidak terjadi di wilayah sekitar BIJB. Hanya peningkatan kebisingan suara akibat aktivitas penerbangan saja yang berdampak negatif pada wilayah sekitar BIJB.

Berdasarkan interpretasi secara keseluruhan dari skala *likert* dari bagian dampak sosial dapat diketahui bahwa BIJB telah memberikan dampak positif pada aspek sosial wilayah sekitarnya. Hal ini dikarenakan menurut perwakilan masyarakat terdapat dampak peningkatan aksesibilitas dan konektivitas, peningkatan daya tarik wilayah bagi masyarakat luar daerah dan peningkatan kualitas hidup yang telah dirasakan oleh masyarakat.

Lalu untuk dampak sosial negatif berdasarkan interpretasi secara keseluruhan dari skala *likert* yang sangat terasa oleh masyarakat saat ini adalah 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, dan peningkatan volume kendaraan yang mengakibatkan kepadatan lalu lintas. Sedangkan untuk menurunnya kualitas kesehatan masih belum terasa oleh masyarakat. Sehingga jika dielaborasi hasil dampak sosial BIJB pada masyarakat masih negatif karena dominasi dampak yang dirasakan masyarakat saat ini masih didominasi oleh dampak negatif.

Secara keseluruhan nilai skala *likert* yang diperoleh menyatakan bahwa dampak ekonomi yang dirasakan positif oleh masyarakat saat ini baru 3 dari 6 dampak ekonomi positif yang terasa saat ini yaitu peningkatan pertumbuhan ekonomi, penambahan lapangan pekerjaan dan mendatangkan wisatawan atau pendatang dari luar wilayah. Lalu untuk dampak lingkungan hanya 1 dampak lingkungan negatif dari 5 dampak lingkungan negatif yang terasa oleh masyarakat saat ini yaitu meningkatnya kebisingan suara akibat aktivitas penerbangan. Terakhir untuk dampak sosial terdapat 6 dari 7 dampak sosial negatif yang saat ini dirasakan oleh masyarakat yaitu 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, dan peningkatan volume kendaraan yang mengakibatkan kepadatan lalu lintas. Lalu 3 dampak sosial positif yang telah dirasakan oleh masyarakat saat ini yaitu peningkatan aksesibilitas dan konektivitas, peningkatan daya tarik wilayah bagi masyarakat luar daerah dan peningkatan kualitas hidup yang telah dirasakan oleh masyarakat.

Rekomendasi untuk Pemerintah Provinsi Jawa Barat adalah dampak-dampak menurut masyarakat dari segi sosial negatif yang ada dari BIJB perlu diminimalisir oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat, dampak ekonomi yang positif perlu ditingkatkan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan dampak lingkungan yang negatif yang akan muncul saat BIJB dan wilayah sekitarnya berkembang di masa yang akan datang perlu diminimalisir mulai dari saat ini.

Dampak ekonomi yang positif untuk perbaikan pembangunan Jawa Barat berupa peningkatan lapangan kerja perlu ditingkatkan dengan memberikan pelatihan kepada warga lokal Kecamatan Kertajati khususnya yang memiliki KTP berdomisili di Kertajati seperti keahlian penerbangan maupun industri padat karya yang sangat dibutuhkan di BIJB dan wilayah sekitarnya saat ini karena berdasarkan temuan penulis walaupun BIJB telah membuka lowongan pekerjaan untuk warga asli Kecamatan Kertajati namun posisi yang diberikan masih hanya sebagai staff, satpam, petugas kebersihan dan lain sebagainya yang dikhawatirkan jika jabatan-jabatan strategis yang ada di BIJB dan wilayah sekitarnya belum dimiliki oleh masyarakat lokal Kertajati maka warga asli akan semakin terusir dan minimnya kepedulian kepada Kecamatan Kertajati karena jabatan-jabatan strategis tersebut diduduki oleh orang luar Kecamatan Kertajati.

Untuk dampak positif berupa pertumbuhan ekonomi maka Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu mempercepat pembangunan infrastruktur yang ada di BIJB dan wilayah sekitarnya. Contoh konkretnya adalah Tol Cisumdawu yang menghubungkan Metropolitan Bandung Raya dengan Kabupaten Majalengka sehingga waktu tempuh dari Bandung ke Majalengka semakin singkat dan menarik minat masyarakat Kota Bandung dan sekitarnya

untuk terbang dari BIJB daripada harus menempuh jarak yang begitu jauh ke Bandara Halim Perdana Kusuma atau Bandara Soekarno Hatta. Lalu penambahan moda transportasi seperti bus damri dan kereta dengan trase terbaru Rancaekek-Tanjungsari-Kertajati-Arjawinangun perlu dipercepat guna memberikan opsi pemilihan moda transportasi dari Metropolitan Bandung Raya menuju BIJB. Infrastruktur lokal yang tak kalah penting di sekitar BIJB adalah pembangunan infrastruktur dasar seperti jalan, infrastruktur air bersih, energi, persampahan, drainase dan lain sebagainya guna menarik investor dari luar agar pertumbuhan ekonomi di BIJB dan sekitarnya semakin meningkat.

Lalu mengenai dampak positif ekonomi berupa mendatangkan wisatawan atau pendatang dari luar perlu dimaksimalkan dengan revitalisasi kawasan wisata yang ada di Kabupaten Majalengka atau membangun daya tarik wisata baru khususnya di Kecamatan Kertajati sehingga wisatawan atau pendatang tidak hanya sekedar lewat Kertajati saja namun berkontribusi dalam pertumbuhan ekonomi yang didapatkan dari retribusi tempat-tempat wisata yang ada di Kecamatan Kertajati dan Kabupaten Majalengka.

Untuk peningkatan pendapatan masyarakat yang belum dirasakan masyarakat saat ini berupa dampak ekonomi yang positif, Pemerintah Provinsi Jawa Barat seperti yang dijelaskan sebelumnya perlu memberikan pelatihan kerja karena berdasarkan temuan rata-rata mata pencaharian masyarakat Kecamatan Kertajati masih sebagai petani, perlu pergeseran mata pencaharian dari pertanian menuju mata pencaharian yang berorientasi industri sehingga masyarakat memiliki keahlian-keahlian baru yang diperlukan oleh pemilik modal yang menginvestasikan modalnya misalnya dengan membuat pabrik di Kertajati dan pendapatan masyarakat pun dapat meningkat seiring dengan berkembangnya pertumbuhan ekonomi di BIJB dan wilayah sekitarnya.

Bagian dampak ekonomi positif yang peningkatan produktivitas barang dan jasa perlu penyederhanaan perizinan dari Pemerintah Provinsi Jawa Barat guna memberikan kemudahan bagi investor untuk mendirikan bisnisnya di BIJB dan wilayah sekitarnya sehingga akan tumbuh produsen barang dan jasa baru yang berkembang

sehingga meningkatkan produktivitas barang dan jasa yang ada.

Terakhir bagi dampak ekonomi yang positif yaitu pengembangan wilayah perlu diingat tidak hanya pembangunan yang bersifat eksternal saja yang harus diprioritaskan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat namun juga pembangunan secara internal dimana penulis masih menemukan beberapa ganti rugi tanah yang belum menguntungkan bagi masyarakat dan beberapa masalah terkait relokasi tempat tinggal masyarakat yang terkena dampak pembangunan bandara karena untuk pengembangan wilayah yang perlu difokuskan adalah internal Kecamatan Kertajati sendiri yang jika sudah berkembang akan memberikan dampak positif pada wilayah sekitarnya.

Pada bagian dampak lingkungan negatif yang belum terjadi seperti belum terjadi pencemaran udara akibat aktivitas penerbangan perlu menjadi pertimbangan dalam pembangunan kawasan permukiman di BIJB dan wilayah sekitarnya agar dibangun jauh dari bandara sehingga tidak terjadi pencemaran udara di tempat tinggal masyarakat.

Walaupun dampak lingkungan negatif berupa berkurangnya habitat hewan dan lingkungan belum terjadi, Pemerintah Jawa Barat perlu melakukan konservasi dan preservasi terkait habitat hewan dan tumbuhan karena untuk hewan khususnya burung akan sangat mengganggu penerbangan jika masuk dalam kawasan bandara yang berdampak pada kerusakan mesin pesawat jika tertabrak dan masuk dalam baling-baling mesin pesawat dan hewan darat bisa memasuki landasan pacu yang menghalangi proses lepas landas pesawat. Lalu pentingnya konservasi tumbuhan karena di Kecamatan Kertajati masih terdapat kawasan hutan dan pertanian yang perlu dijaga agar tidak tercemari oleh polusi udara akibat kegiatan penerbangan.

Bagi dampak lingkungan negatif berupa peningkatan produksi sampah dan limbah, Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu memberikan regulasi yang ketat bagi industri yakni harus menyediakan IPAL (Instalasi Pengolahan Air Limbah) komunal maupun pribadi sehingga limbah yang dihasilkan oleh kegiatan industri tidak mencemari lingkungan. Selain itu dari segi persampahan, Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu menciptakan sistem persampahan yang baik dengan membangun TPS di beberapa titik di BIJB dan wilayah

sekitarnya dan berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Majalengka guna mengoptimalkan TPA yang ada di Kabupaten Majalengka agar dengan adanya pengembangan di BIJB dan wilayah sekitarnya tidak memberikan produksi sampah yang melebihi batas TPA yang ada.

Selain itu bagi dampak lingkungan negatif berupa timbulnya pencemaran air walaupun belum terjadi dengan cara Pemerintah Provinsi Jawa Barat memberikan perizinan dan regulasi terkait pembangunan industri yang tidak mencemari sumber air dan melarang pembuangan limbah-limbah industri ke sungai-sungai yang ada di BIJB dan wilayah sekitarnya sehingga kualitas air yang ada tetap terjaga.

Untuk dampak lingkungan negatif yang terjadi berupa peningkatan kebisingan suara akibat aktivitas penerbangan perlu diperhatikan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat terkait pembangunan permukiman dan beberapa fasilitas lainnya seperti pendidikan perlu mempertimbangkan kawasan kebisingan BIJB akan polusi suara tidak berdampak signifikan pada masyarakat.

Pada bagian dampak sosial positif berupa peningkatan aksesibilitas dan konektivitas yang telah terasa oleh masyarakat saat ini perlu dijaga dengan cara Pemerintah Provinsi Jawa Barat memberikan trayek-trayek baru untuk bus-bus antar kota menuju BIJB minimal dari area Cirebon, Indramayu, Kuningan dan Sumedang agar aksesibilitas BIJB dan wilayah sekitarnya semakin meningkat. Untuk konektivitas perlu penghubungan antara pelabuhan patimban yang sedang dibangun saat ini dengan BIJB dan penghubungan kereta cepat Jakarta-Bandung yang rencananya akan dihubungkan ke BIJB agar konektivitas BIJB dan wilayah sekitarnya dapat menjangkau area yang lebih luas dan untuk mendukung pengembangan segitiga rebana yang dicanangkan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

Untuk dampak sosial positif berupa peningkatan daya tarik wilayah bagi masyarakat luar daerah yang telah terjadi maka Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu menggencarkan promosi wisata di Kabupaten Majalengka guna menarik minat wisatawan dari luar daerah untuk berwisata di Kabupaten Majalengka sehingga BIJB dan wilayah sekitarnya dapat menjadi gerbang utama dalam pengembangan wisata di Jawa Barat bagian timur.

Lalu untuk bagian terakhir dari dampak sosial positif yakni peningkatan kualitas hidup maka Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu menjaga taraf kualitas hidup masyarakat BIJB dan wilayah sekitarnya dengan cara memberikan tempat tinggal yang layak, aman, jauh dari kawasan kebisingan dan KKOP (Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan), dan menjaga stabilitas lingkungan yang ada sehingga kualitas hidup masyarakat tetap terjaga atau bahkan meningkat walaupun hidup berdampingan dengan bandara.

Mengenai dampak sosial negatif berupa peningkatan kepadatan kawasan terbangun maka Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Majalengka untuk segera mengesahkan RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) Kecamatan Kertajati dan beberapa peraturan tata ruang terkait sehingga pembangunan dapat terkendali khususnya pada zona KKOP (Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan) karena semakin mendekati bandara ketinggian dan kepadatan bangunan harus semakin minim agar menjaga keamanan penerbangan sehingga jika terjadi kecelakaan tidak berdampak pada korban jiwa atau sampai terkena kawasan permukiman.

Disamping itu bagi dampak sosial negatif yang telah terasa berupa perubahan tata guna lahan, Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu menegaskan dalam RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) dengan memberikan penjelasan matriks ITBX (I diizinkan, T Terbatas, B Bersyarat, dan X dilarang) sejelas-jelasnya sehingga tidak terjadi perubahan guna lahan besar-besaran yang akan berdampak pada stabilitas lingkungan.

Kemudian dampak sosial negatif yang telah terjadi berupa peningkatan volume kendaraan maka Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu memberikan regulasi berupa pembatasan kendaraan pribadi dan memberikan banyak pilihan moda transportasi publik seperti menyediakan angkot, bus dalam kota, *LRT (Light Rapid Transit)* maupun moda transportasi lainnya guna memudahkan masyarakat untuk bepergian dalam BIJB dan wilayah sekitarnya maupun bepergian keluar. Rekayasa lalu lintas juga perlu dilakukan untuk mengurangi beban jalan utama sehingga tidak terjadi kemacetan di pintu tol maupun jalur masuk bandara.

Peningkatan jumlah penduduk yang menjadi dampak sosial negatif yang terus bertambah saat ini perlu ditanggulangi oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat dengan cara membatasi pembuatan KTP dengan domisili Kecamatan Kertajati. Pengunjung dari luar daerah diperbolehkan untuk terus bertambah namun penduduk tetap BIJB dan wilayah sekitarnya perlu dijaga agar tidak terjadi pemadatan kawasan terbangun yang berimplikasi pada sulitnya bandara untuk berkembang jika suatu saat permintaan akan penerbangan meningkat.

Dalam bagian dampak sosial negatif berupa naiknya harga tanah dan bangunan yang sedang berlangsung saat ini maka Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu dengan segera melakukan konsolidasi tanah agar iklim investasi di BIJB dan wilayah sekitarnya tetap terjaga dan warga serta investor masih dapat membeli tanah dan bangunan di BIJB dan wilayah sekitarnya dengan harga yang wajar.

Kepemilikan lahan besar-besaran oleh pemerintah atau swasta yang merupakan dampak sosial negatif yang terjadi saat ini perlu dikendalikan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat dengan memberikan ganti rugi tanah yang layak bagi masyarakat dan memberikan kemudahan perizinan bagi masyarakat lokal untuk membeli tanah di BIJB dan wilayah sekitarnya sehingga masyarakat juga dapat merasakan kepemilikan tanah dan tidak tersiksa dengan harga sewa tanah jika harus menyewa tanah ke pihak swasta maupun pemerintah.

Yang terakhir bagi dampak sosial negatif yang belum dirasakan masyarakat saat ini berupa penurunan kualitas kesehatan maka Pemerintah Provinsi Jawa Barat perlu menjaga stabilitas lingkungan di BIJB dan wilayah sekitarnya dengan menjauhkan kawasan permukiman dari KKOP (Kawasan Keselamatan Operasional Bandara) dan memberikan jaminan kesehatan dan fasilitas kesehatan yang baik sehingga kualitas kesehatan masyarakat tetap terjaga atau bahkan naik ditengah gempuran polusi dari kegiatan penerbangan dan kegiatan non penerbangan yang akan berkembang di BIJB dan wilayah sekitarnya.

Penelitian ini dilakukan setelah beroperasinya BIJB selama 1,5 tahun sehingga dampak bandara terhadap wilayah sekitarnya sudah mulai terasa oleh masyarakat sekitar dan sampai penulis membuat karya ini, belum ada yang meneliti

dampak BIJB terhadap wilayah sekitarnya menggunakan materi pertanyaan Carlos dkk (2019) yang sangat jelas melihat dampak bandara melalui dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan sehingga kebaruan penelitian ini sangat baik.

KESIMPULAN

Kesimpulan yang didapat dalam penelitian ini berdasarkan tujuan penelitian berupa mengetahui persepsi masyarakat terkait dampak positif dan negatif yang ditimbulkan dari BIJB terhadap wilayah sekitarnya saat ini sebagai rekomendasi untuk pengembang BIJB dan wilayah sekitarnya dan sasaran berupa teridentifikasinya persepsi masyarakat terkait dampak BIJB yang ditimbulkan kepada wilayah sekitarnya saat ini adalah BIJB belum memberikan dampak ekonomi dan sosial positif yang maksimal, memberikan banyak dampak sosial yang negatif namun belum berdampak negatif terhadap lingkungan saat ini yang penjelasan komprehensifnya telah dijelaskan pada bagian sebelumnya serta rekomendasi untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya sebagai bahan rekomendasi bagi Pemerintah Provinsi Jawa Barat telah dijelaskan pada bagian data dan analisis per komponen dari 21 komponen dari 3 elemen utama.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menghaturkan terima kasih kepada Bapak Dr. Ir. Heru Purboyo Hidayat Putro., DEA. selaku dosen pembimbing tesis 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, S.A. (2012). Penerbangan dan Bandar Udara. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, S.A. (2013). Mega City & Mega Airport. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, S.A. (2014). Tataran Bandar Udara Nasional. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- AYUNINGTYAS, Y.R. (2013). Konsep Perencanaan Aerotropolis Songdo, Korea Selatan. Skripsi yang tidak diterbitkan (ST), Universitas Gadjah Mada.
- AYUNINGTYAS, Y.R. (2014). Prinsip Perencanaan Aerotropolis. Tesis yang tidak diterbitkan (MT), Universitas Gadjah Mada.
- Blumenfeld, H. (1979). *Metropolis... and Beyond*. A Willey Interscience Publication John Wiley & Sons, Inc.: US Amerika.
- BUDI AJI, W. (2013) Skala Pengukuran Dan Jumlah Respon Skala Likert. *Jurnal Ilmu Pertanian dan Perikanan* Desember 2013, Vol. 2 No. 2, Hal : 127-133
- CARLOS dkk. (2019). Residents' perceptions of airport construction impacts: A negativity bias approach. Elsevier. Diperoleh dari <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.10.398> [Diakses 17/02/2020].
- CIDELL, J. (2015). The role of major infrastructure in subregional economic development: An empirical study of airports and cities. *Journal of Economic Geography*, 15(6), 1125–1144.
- Dinas Perumahan Dan Permukiman Provinsi Jawa Barat. (2013). Rencana Induk Kertajati Aerocity. Dinas Permukiman dan Perumahan Provinsi Jawa Barat. Tidak diterbitkan.
- Guller, G. (2001). From Airport to Airport City. Barcelona: Airport Region Conference.
- HANIFA, R. (2015). Perencanaan Kota Tangerang Sebagai Aerotropolis. Skripsi yang tidak diterbitkan (ST), Universitas Gadjah Mada.
- KASARDA, J.D. dan APPOLD, S.J. (2014) Planning a Competitive Aerotropolis, University of North Carolina at Chapel Hill and Kenan Flagler Business School, Diperoleh dari <http://www.aerotropolis.com/files/PlanningACompetitiveAerotropolis.pdf>[Diakses 10/02/2014].
- Kasarda, J.D. & Lindsay, G. (2011). *Aerotropolis The Way We'll Live Next*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- LAWTON, R.N., dan FUJIWARA, D. (2016). Living with aircraft noise: Airport proximity, aviation noise and subjective wellbeing in England. *Transportation Research Part D*, 42, 104–118.
- LI, L., dan LOO, B. P. Y. (2016). Impact analysis of airport infrastructure within a sustainability framework: Case studies on Hong Kong International Airport. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(9), 781–793.
- ROBERTSON, J.A. (1995). Airports and economic regeneration. *Journal of Air Transport Management*, 2(2), 81–88.
- SCHLAACK, J. (2009). Defining the Area; Evaluating Urban Output and Forms of Interaction Between Airport and Region. IN KNIPPENBERGER, U. & WALL, A. (Eds.) *Airport in Cities and Region*. German, KIT Publishing.

