

**BANDARA INTERNASIONAL JAWA BARAT DAN DUKUNGAN
PEMERINTAH DAERAH SEBAGAI PENDORONG PENINGKATAN
PENGEMBANGAN WILAYAH BERBASIS BANDARA**

**WEST JAVA INTERNATIONAL AIRPORT AND SUPPORT OF LOCAL
GOVERNMENTS AS DRIVERS FOR INCREASING AIRPORT-BASED
REGIONAL DEVELOPMENT**

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

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 objectives of this study are: (1) To examine the factors that influence the development of airport-based areas based on the existing conditions of BIJB and the surrounding area; (2) Knowing the perspective of stakeholders in the form of provincial and district governments regarding the concept of airport-based regional development which should be prioritized; (3) Provide recommendations for the development of BIJB and the surrounding area based on the concept of regional development which should be prioritized based on the perspective of the provincial government and district government. The influencing factors were obtained through a literature review. Then the method used is importance performance analysis with data acquisition through interviews with the government to determine stakeholder perceptions of what variables should be prioritized for the progress of BIJB and the surrounding area. As a result, from 37 variables obtained through a literature review, integration variables, land use, business areas and 7 other variables were selected according to the provincial and district governments to be the first priority. The recommendation of this research is the improvement of variables that are not in accordance with the concept of airport-based regional development by the government. It is necessary to coordinate to realize the first priority variable according to the government in this study.

Keywords: Airport, Airport City, Perspective, Governments

ABSTRAK

Bandara Internasional Jawa Barat 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: (1) Mengkaji faktor-faktor yang berpengaruh pada pengembangan wilayah berbasis bandara berdasarkan pada kondisi eksisting BIJB dan wilayah sekitarnya; (2) Mengetahui perspektif pemangku kepentingan berupa pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten terkait konsep pengembangan wilayah berbasis bandara yang sebaiknya didahulukan; (3) Memberikan rekomendasi untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya berdasarkan konsep pengembangan wilayah yang sebaiknya didahulukan berdasarkan perspektif pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten. Faktor-faktor yang berpengaruh diperoleh melalui tinjauan pustaka. Lalu metode yang digunakan adalah *importance performance analysis* dengan perolehan data melalui wawancara dengan pemerintah untuk mengetahui persepsi pemangku kepentingan mengenai variabel apa yang sebaiknya didahulukan untuk kemajuan BIJB dan wilayah sekitarnya. Hasilnya dari 37 variabel yang diperoleh melalui tinjauan pustaka terpilih variabel integrasi, tata guna lahan, kawasan bisnis dan 7 variabel lainnya yang menurut pemerintah provinsi & kabupaten menjadi prioritas pertama. Rekomendasi penelitian ini adalah perbaikan variabel yang belum sesuai dengan konsep pengembangan wilayah berbasis bandara oleh pemerintah. Perlu dilakukan koordinasi untuk mewujudkan variabel prioritas pertama menurut pemerintah pada penelitian ini.

Kata kunci: Bandara, Kota Bandara, Perspektif, Pemerintah

PENDAHULUAN

Semakin berkembangnya teknologi 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 seperti bus 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. Pada 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.

Hal tersebut memicu pengembangan *aerotropolis* di dunia seperti di Amerika, Korea Selatan, Belanda dan beberapa negara maju lainnya seperti yang diteliti oleh Ayuningtyas (2014) 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*) dan Taiwan (*Taoyuan Airport*) sehingga perlu penyesuaian standar *aerotropolis* jika tema pengembangan ini ingin diimplementasikan di negara berkembang seperti Indonesia.

Operasional Bandara Internasional Jawa Barat yang menurut sebagian besar media populer diresmikan oleh presiden pada pertengahan 2018 menimbulkan sebuah pertanyaan besar dengan pengembangan

kawasan sekitarnya menjadi *aerocity* apakah sudah sesuai konsep pengembangan wilayah berbasis bandara atau belum. Yang dikhawatirkan adalah terjadinya latah pembangunan seperti yang terjadi di Bandara Sokarno-Hatta menurut Hanifa (2015) dimana pembangunan wilayah yang terjadi di sekitar bandara dibiarkan berkembang dengan sendirinya tanpa arahan pengembangan yang jelas karena konsep pengembangan wilayah berbasis bandara kurang diterapkan pada rencana maupun implementasi tata ruang disana. Dikhawatirkan pengembangan Bandara Internasional Jawa Barat dan wilayah sekitarnya berjalan secara terpisah sehingga adanya Bandara Internasional Jawa Barat tidak memberikan manfaat yang signifikan pada wilayah sekitarnya dan kemungkinan dapat menimbulkan kerugian bagi wilayah sekitarnya karena pengembangannya tidak sesuai dengan standar konsep pengembangan wilayah berbasis bandara.

Operasional Bandara Internasional Jawa Barat yang menurut sebagian besar media populer diresmikan oleh presiden pada pertengahan 2018 menimbulkan sebuah pertanyaan besar dengan pengembangan kawasan sekitarnya menjadi *aerocity* apakah telah memberikan dampak yang baik terhadap wilayah sekitarnya atau malah memberikan dampak yang buruk terhadap wilayah sekitarnya. Diperlukan identifikasi faktor-faktor yang berpengaruh pada pengembangan wilayah berbasis bandara berdasarkan pada kondisi eksisting BIJB dan wilayah sekitarnya.

Dibutuhkan perspektif dari pemangku kepentingan terkait untuk mengkaji sejauh mana implementasi standar konsep pengembangan wilayah berbasis bandara yang merupakan faktor yang berpengaruh dalam pengembangan wilayah berbasis bandara dikembangkan pada Bandara Internasional Jawa Barat dan wilayah sekitarnya karena dikhawatirkan dengan pemahaman *aerocity* maka yang dikembangkan hanya Kecamatan Kertajati saja tanpa melihat dampaknya yang lebih luas di wilayah sekitar Kecamatan Kertajati.

Melalui perspektif yang didapat dari pemangku kepentingan diharapkan peneliti dapat mengetahui perkembangan perencanaan terkini yang diimplementasikan oleh pemangku kepentingan terkait dan dapat memberikan rekomendasi yang sesuai dengan arahan pembangunan yang sedang berjalan saat ini kepada pemangku kepentingan terkait.

Sehingga tujuan dari penelitian ini adalah: (1) Mengkaji faktor-faktor yang berpengaruh pada pengembangan wilayah berbasis bandara berdasarkan pada kondisi eksisting BIJB dan wilayah sekitarnya; (2) Mengetahui perspektif pemangku kepentingan berupa pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten terkait konsep pengembangan wilayah berbasis bandara yang sebaiknya didahulukan; (3) Memberikan rekomendasi untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya berdasarkan konsep pengembangan wilayah yang sebaiknya didahulukan berdasarkan perspektif pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten. Sedangkan sasaran dalam penelitian ini adalah: (1) Teridentifikasinya faktor-faktor yang berpengaruh pada pengembangan wilayah berbasis bandara berdasarkan pada kondisi eksisting BIJB dan wilayah sekitarnya; (2) Teridentifikasinya persepsi pemerintah Provinsi Jawa Barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka terkait variabel yang paling penting untuk dikembangkan di Bandara Internasional Jawa Barat dan wilayah sekitarnya; (3) Teridentifikasinya rekomendasi untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya berdasarkan konsep pengembangan wilayah yang sebaiknya didahulukan berdasarkan perspektif pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten.

TINJAUAN PUSTAKA

Schlaack (2009) memberikan teori mengenai pola perkotaan di kawasan dekat bandara dengan memasukkan 4 terminologi yang berbeda yaitu *airport city*, *aerotropolis*, *airport corridor*, dan *airport region*. Berikut merupakan gambaran bentuk pola perkotaan yang diberikan Schlaack (2009):



Gambar 1. Skema Hubungan antara Bandara, Kota, dan Pola Perkembangannya

Sumber: Schlaack, 2009

Dari gambar 1 Schlaack (2009) menjelaskan bahwa pada pendekatan yang pertama berfokus pada *airport city*, yaitu daerah yang mengelilingi bandara, yang sebagian besar dikelola oleh pihak otoritas bandara sendiri yang ditandai dengan pengembangan yang terintegrasi secara ekonomi dari bandara dan *real estate*. Bentuk dan pola pembangunan *airport city* ini dapat diamati pada setiap bandara di dunia. Sedangkan konsep yang kedua berfokus kepada area bandara yang lebih luas, yang disebut *aerotropolis*. Menurut pendekatan Kasarda dalam Schlaack (2009), *aerotropolis* membentang di atas area seluas 25 kilometer dari sekitar bandara pusat dan ditandai oleh sistem jaringan transportasi yang radial.

Konsep ketiga yang diberikan oleh Schlaack (2009) digambarkan sebagai *airport corridor*, yang muncul di daerah yang menghubungkan bandara dengan pusat wilayah metropolitan. Konsep *airport corridor* dikatakan dapat berpotensi memberikan integrasi kawasan bandara yang berkelanjutan sebagai pembangunan wilayah metropolitan yang bersifat *polycentric* dan memungkinkan keseimbangan manfaat ekonomi untuk kota, masyarakat, dan pihak lainnya. Sedangkan konsep yang terakhir adalah konsep menyeluruh dari sebuah *airport region*. Dari perspektif Schlaack (2009) *airport region*

dalam dan sekitar wilayah operasional bandara. Istilah *city* (kota) yang digunakan disini tidak menunjukkan fungsi administratif dari sebuah kota, namun *airport city* dapat disebut sebuah kota dalam syaratnya secara kualitatif sebuah kota (kepadatan, kualitas akses, lingkungan, dan layanan) (Ayuningtyas, 2013).

Semakin berkembangnya teori mengenai bandara dan perkembangan wilayah di sekitarnya, kemudian Guller (2001) mengelompokkan bentuk pola hubungan antara bandara dan kota langsung ke dalam konsep *aerotropolis* dan terbagi menjadi 2 bentuk pola perkotaan. Bentuk perencanaan dan pengembangan perkotaan dengan melihat bandara sebagai pusat, dalam perencanaan *aerotropolis* terdapat 2 jenis, yaitu (1) memiliki pusat aktifitas yang terpusat pada kawasan bandara dan (2) pusat aktifitas yang menyebar namun tetap terkoneksi secara langsung ke bandara sebagai pusatnya.

Menurut Kasarda (2008) dalam pengembangan *airport city* harus didasarkan pada hal berikut ini:

1. Bandara perlu untuk menciptakan sumber keuntungan baru yang berasal dari bukan aktivitas penerbangan, keduanya harus dapat berkompetisi dan mewujudkan pelayanan yang lebih baik dibandingkan dengan fungsi bandara hanya memiliki fungsi untuk aktivitas penerbangan.
2. Penyediaan sektor komersial terjangkau dalam biaya dan lokasi.
3. Adanya potensi peningkatan penumpang dan kargo untuk menjadi modal pengembangan *airport city*.
4. Perlu adanya pertimbangan fungsi bandara sebagai katalis dan magnet untuk pengembangan kawasan bisnis.

Kasarda dan Appold (2014) memberikan penjelasan mengenai konsep *aerotropolis* yaitu secara spasial, berupa kawasan metropolis "tradisional" yang menjadi pusat kota dan pusat dari jaringan komuter dari kawasan sub urban *aerotropolis* terdiri dari sebuah *airport city* sebagai pusat dan perluasan koridor dan kluster bisnis yang terkait dengan aktifitas penerbangan, dan

pengembangan kawasan perumahan. Beberapa kluster dapat di amati berada pada 32 km dari bandara tersibuk yang memiliki efek ekonomi hingga mencapai 96 km. Gambaran skema *aerotropolis* yang digambarkan oleh Kasarda pada gambar 2.

Lebih lanjut Ayuningtyas (2014) menjelaskan rumusan prinsip perencanaan *aerotropolis*. Prinsip perencanaan *aerotropolis* yang telah dirumuskan yaitu;

1. Prinsip struktur ruang wilayah, yang menempatkan bandara memiliki hirarki tertinggi atau sama dengan pusat kota;
2. Prinsip jarak, berlokasi dalam radius 30 km;
3. Prinsip zonasi, yang mengatur pada intensitas kepadatan dan ketinggian bangunan dengan mempertimbangkan kawasan keselamatan operasional penerbangan dalam pengembangan kawasan perkotaan di sekitar bandara;
4. Prinsip tata guna lahan, dengan dominasi guna lahan *mixed use*;
5. Prinsip peruntukan utama fungsi kawasan, sebagai kawasan bisnis dan komersial;
6. Prinsip penyediaan kawasan bisnis, dengan konsep CBD yang mengakomodasi berbagai bidang bisnis dan industri serta mengakomodasi fasilitas hunian;
7. Prinsip integrasi, yang terintegrasi dalam penunjang layanan antara pusat kota dan bandara dan terintegrasi dalam konektivitas; dan
8. Prinsip konektivitas yang terhubung dengan transportasi multimoda yang cepat, terjangkau, dan mudah diakses.

Antar variabel yang digunakan dalam penelitian ini tidak ada hubungan sebab akibat karena setiap variabel didapatkan dari teori yang berbeda-beda dengan sumber yang berbeda beda pula sehingga antar variabel tidak memiliki hubungan sebab akibat.

Elaborasi teori yang dibuat berdasarkan teori-teori yang telah dibahas sebelumnya terdapat pada Lampiran bagian Tabel A. Tabel A selanjutnya akan dijadikan materi wawancara kepada pemerintah dan

pengguna. Terdapat 3 pembagian skala dalam tabel 2 dengan penjelasan berikut:

1. Makro

Cakupan makro merupakan cakupan terluas dengan kriteria mencapai skala ketelitian peta sekitar 1:600.000 atau lebih sesuai dengan kriteria *aerotropolis* yaitu 30 km dari bandara untuk melihat keterkaitan dan integrasi bandara dengan wilayah sekitarnya. Selain itu terdapat beberapa variabel keterhubungan transportasi seperti konektivitas, integrasi, transportasi makro, dan lain sebagainya dan data berupa tataran transportasi wilayah Provinsi Jawa Barat yang memerlukan kajian keterhubungan skala 1:600.000 berdasarkan peta yang ada dalam dokumen tersebut. Sehingga dapat dijustifikasi bahwa skala ini merupakan skala provinsi.

2. Messo

Cakupan messo merupakan cakupan sedang dengan kriteria Kecamatan Kertajati dan beberapa kawasan di sekitarnya sebagai *airport city* yaitu inti dari *aerotropolis*. Ketelitian skala peta maksimal adalah 1:200.000 dan ketelitian peta minimal adalah 1:100.000 berdasarkan data Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Provinsi BIJB dan Kertajati *Aerocity* yang peneliti dapatkan dari Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan terdapat beberapa variabel yang harus diteliti dalam skala yang dijustifikasi oleh peneliti sebagai skala kawasan strategis seperti perencanaan kota, tata guna lahan, zonasi dan lain sebagainya untuk mengetahui seberapa jauh kawasan strategis ini sesuai dengan konsep pengembangan wilayah berbasis bandara.

3. Mikro

Cakupan mikro merupakan cakupan terkecil dalam penelitian ini untuk meneliti bandara dan beberapa kawasan sekitarnya (Kecamatan Kertajati) dengan ketelitian peta minimal adalah 1:25.000 dan maksimal 1:50.000 berdasarkan data yang peneliti dapatkan dari RDTR Kecamatan Kertajati untuk mengetahui variabel-variabel dalam skala mikro yang perlu dianalisis seperti sumber keuangan non penerbangan, sektor

komersial, kawasan bisnis, penyediaan kawasan bisnis dan lain sebagainya sehingga peneliti menjustifikasi bagian ini sebagai skala kecamatan.

METODE

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah deduktif kualitatif dengan menggunakan teori konsep *aerotropolis* yang dikemukakan oleh Kasarda dan Lindsay (2011) sebagai kerangka acuan dasar standar *aerotropolis* yang dielaborasi dengan beberapa konsep pengembangan wilayah berbasis bandara yang menjadi tolak ukur yang dibandingkan oleh peneliti. Sugiyono (2015) mendefinisikan metode kualitatif sebagai metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat postpositivisme seperti pada penelitian ini dimana realitas itu memang nyata dan sesuai hukum alam, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah seperti objek empiris bandara pada penelitian ini, dimana penelitian ini sebagai instrumen kunci dalam evaluasi rencana bandara, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan) dari beberapa instansi pemerintah provinsi maupun kabupaten, dan analisis data bersifat deduktif kualitatif karena indikator yang dinilai secara kualitatif dan penelitian dimulai dari hal yang bersifat umum menjadi hal yang bersifat khusus.

Metode analisis dalam penelitian ini menggunakan metode *importance-performance analysis*. Metode ini digunakan untuk mengetahui variabel-variabel mana saja yang menurut pemerintah serta masyarakat dan pengguna harus ditingkatkan. Metode ini dapat mengetahui celah antara tingkat kepentingan dan tingkat kinerja menurut persepsi pemerintah maupun masyarakat dan pengguna. Metode ini sangat penting untuk digunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui tingkat performa dari variabel yang ada sehingga diketahui mana variabel yang masih memiliki kinerja dan kepentingan yang masih rendah atau sudah tinggi dibandingkan dengan menggunakan metode lain yang tidak dapat mengetahui aspek ini seperti *multi criteria*

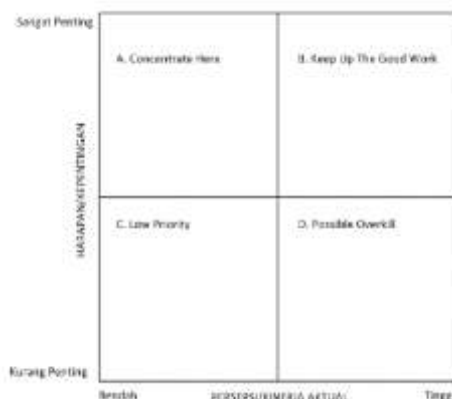
decision analysis yang hanya dapat mengetahui tingkat kepentingan tiap variabel saja.

Menurut Nova (2016) hasil penelitian dari IPA disampaikan dalam bentuk kuadran 2 dimensi yang bersifat grafis dan mudah diinterpretasi dan terdapat 2(dua) cara dalam mempresentasikan data IPA yaitu:

1. Menempatkan garis perpotongan kuadran pada nilai rata-rata pada sumbu tingkat kepuasan dan sumbu prioritas penanganan dengan tujuan mengetahui secara umum penyebaran data terletak pada kuadran ke berapa.

2. Menempatkan garis perpotongan kuadran pada nilai rata-rata hasil pengamatan pada sumbu tingkat kepuasan dan sumbu prioritas penanganan dengan tujuan untuk mengetahui secara spesifik masing-masing faktor terletak pada kuadran berapa. Dalam konteks IPA, langkah-langkah yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- Menghitung *mean* harapan/tingkat kepentingan setiap responden.
- Menghitung *mean* persepsi/tingkat kinerja setiap responden.
- Melakukan plotting *mean* harapan dan *mean* persepsi secara cartesian ke dalam kuadran IPA Martilla dan James.
- Melakukan interpretasi dan analisis seputar indikator-indikator apa yang masuk ke dalam kategori.



Gambar 3. Kuadran IPA

Sumber: Nova, 2016

Hasil kuadran penelitian yang dicontohkan oleh Martilla dan James dalam Nova (2016) ditunjukkan pada Gambar 3.

Menurut Nova (2016) dalam menginterpretasikan kuadran, Martilla dan James merinci sebagai berikut:

1. *Concentrate Here* (konsentrasi di sini).

Faktor-faktor yang terletak dalam kuadran ini dianggap sebagai faktor yang penting dan atau diharapkan oleh konsumen tetapi kondisi persepsi dan atau kinerja aktual yang ada pada saat ini belum memuaskan sehingga pihak manajemen berkewajiban mengalokasikan sumber daya yang memadai untuk meningkatkan kinerja berbagai faktor tersebut. Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini merupakan prioritas untuk ditingkatkan.

2. *Keep up with the good work* (pertahankan prestasi).

Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap penting dan diharapkan sebagai faktor penunjang bagi kepuasan konsumen sehingga pihak manajemen berkewajiban memastikan bahwa kinerja institusi yang dikelolanya dapat terus mempertahankan prestasi yang telah dicapai.

3. *Low Priority* (prioritas rendah).

Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini mempunyai tingkat persepsi atau kinerja aktual yang rendah sekaligus dianggap tidak terlalu penting oleh konsumen sehingga manajemen tidak perlu memprioritaskan atau terlalu memberikan perhatian pada faktor-faktor tersebut.

4. *Possibly Overkill* (terlalu berlebihan).

Faktor-faktor yang terletak pada kuadran ini dianggap tidak terlalu penting dan atau tidak terlalu diharapkan sehingga pihak manajemen perlu mengalokasikan sumber daya yang terkait dengan faktor-faktor tersebut kepada faktor-faktor lain yang mempunyai prioritas penanganan lebih tinggi yang masih membutuhkan peningkatan, semisal di kuadran B.

Kerangka Analisis

Kerangka analisis yang digunakan dalam penelitian ini ditunjukkan dalam gambar 4. Metode pengumpulan data dilakukan dengan wawancara yang bersifat direktif

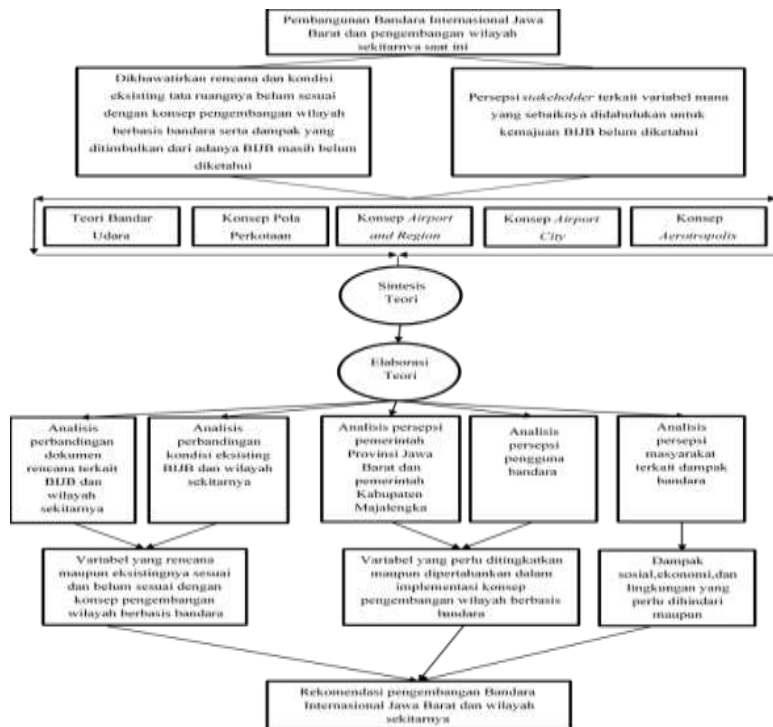
pada tabel 2 dengan cara menanyakan tingkat *importance* dan tingkat *performance* dari setiap variabel yang ada. Untuk menghindari perbandingan kesamaan pengisian skor, maka peneliti melakukan wawancara *importance* dan *performance* dari 37 variabel pada waktu yang berbeda. Untuk wawancara *importance* dengan skor 1-30 berarti variabel cukup penting bagi pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya, skor 31-60 berarti variabel penting untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya dan skor 61-100 berarti variabel sangat penting untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya. Sedangkan untuk wawancara *performance* dengan skor 1-30 berarti variabel kurang terimplementasi bagi pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya, skor 31-60 berarti variabel cukup terimplementasi untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya dan skor 61-100 berarti variabel sangat terimplementasi untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya. Untuk daftar pertanyaan yang diajukan kepada narasumber dapat dilihat di lembar wawancara *importance performance analysis* pada bagian lampiran pada tabel E. Untuk narasumber pemangku kepentingan berupa pemerintah dipilih dari SKPD (Satuan Kerja Perangkat Daerah) yang berkaitan dengan perencanaan, implementasi maupun pembangunan BIJB dan wilayah sekitarnya. Bagi narasumber SKPD pemerintah Provinsi Jawa Barat adalah perwakilan dari BAPPEDA (Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah) Provinsi Jawa Barat, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Jawa Barat, PT.BIJB dan PT.BIJB *Aerocity Development*. Sedangkan narasumber SKPD pemerintah Kabupaten Majalengka terdiri dari perwakilan dari BAPPELITBANGDA (Badan Perencanaan, Pembangunan, Penelitian, dan Pengembangan Daerah) Kabupaten Majalengka, Dinas Bina Marga dan Cipta

Karya Kabupaten Majalengka, Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka, dan Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP) Kabupaten Majalengka. Daftar narasumber pemerintah provinsi dan kabupaten dalam penelitian ini terdapat pada bagian lampiran pada Tabel B. Sedangkan untuk posisi penelitian diantara beberapa penelitian terkait Bandara Internasional Jawa Barat terdapat pada bagian lampiran pada Tabel H.

HASIL DAN PEMBAHASAN

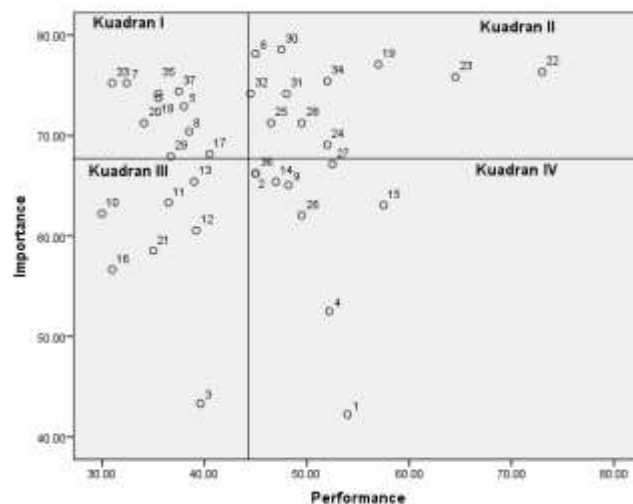
Importance-performance analysis ditempuh untuk mengetahui persepsi pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Pemerintah Kabupaten Majalengka guna mengetahui variabel prioritas utama, variabel sangat dipertahankan, variabel dipertahankan, dan variabel yang tidak diintervensi.

Berikut merupakan hasil analisis IPA dari 37 variabel menurut pemerintah Provinsi Jawa Barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka berdasarkan wawancara peneliti kepada 12 responden yang merupakan perwakilan dari SKPD yang berkaitan dengan pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya di tingkat Provinsi Jawa Barat dan tingkat Kabupaten Majalengka:



Gambar 4. Kerangka Analisis

Sumber: Analisis Penulis, 2019



Gambar 5. Hasil Analisis IPA Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Pemerintah Kabupaten Majalengka

Sumber: Analisis Penulis, 2019

Tabel 1. Hasil Analisis IPA Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Pemerintah Kabupaten Majalengka

Kuadran I (Prioritas Pertama)	Kuadran II (Prioritas Prestasi)
1.Integrasi (5)	1.Konektivitas (6)
2.Transportasi Makro (7)	2.Zonasi (19)
3.Perencanaan Transportasi Multimoda (8)	3.Status dan Kelas Bandara (22)
4.Aktivitas menyebar namun terkoneksi langsung pada bandara (17)	4.Lokasi Terminal Bandara (23)
5.Perencanaan Kota (18)	5.Bangunan Terminal Bandara (24)
6.Tata Guna Lahan (20)	6.Hubungan Mikro Bandara dan Kota (25)
7.Sektor Komersial (29)	7.Sumber Keuangan Non Penerbangan (28)
8.Penyediaan Kawasan Bisnis (33)	8.Potensi Peningkatan Penumpang dan Kargo (30)
9.Kawasan Bisnis (35)	9.Bandara sebagai katalis dan magnet dalam pengembangan bisnis (31)
10.Perencanaan Bandara (37)	10.Perencanaan Kawasan Bisnis (32)
	11.Pengembangan Bandara (34)
Kuadran III (Prioritas Rendah)	Kuadran IV (Prioritas Berlebih)
1.Struktur Ruang (3)	1.Jarak (1)
2.Aerotropolis (10)	2.Pengaturan Sistem Komunikasi (2)
3.Airport Corridor (11)	3.Cakupan Layanan (4)
4.Airport Region (12)	4.Airport City (9)
5.Terminal Penumpang (13)	5.Hubungan Bandara dan Kota (14)
6.Aktivitas Terpusat Pada Kawasan Bandara (16)	6.Alokasi Lahan Untuk Fasilitas Pendukung (15)
7.Perencanaan Spasial Kota (21)	7.Pemisahan Operasional (26)
	8.Alokasi Lahan Yang Terkena Dampak Kebisingan Bandara (27)
	9..Desain (36)

Keterangan : nomor yang berada dalam kurung merupakan nomor urutan variabel berdasarkan tabel 2 dan untuk mengetahui posisi variabel dalam kuadran IPA yang ditunjukkan gambar 10

Sumber: Analisis Penulis, 2019

Dari hasil analisis tersebut dapat terlihat bahwa kuadran I (prioritas pertama/variabel prioritas utama) dengan 10 variabel, kuadran II (prioritas prestasi/variabel sangat dipertahankan) dengan 11 variabel, kuadran III (prioritas rendah/variabel tidak diintervensi) dengan 7 variabel, dan kuadran IV (prioritas berlebih/variabel dipertahankan) dengan 9 variabel. Hasil analisis ini mengacu pada lampiran D (hasil wawancara *importance-performance analysis* pemerintah Provinsi Jawa Barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka) sebagai data dasar dalam penyusunan analisis ini.

Pada kuadran I yang merupakan prioritas pertama atau variabel prioritas utama integrasi, transportasi makro, dan perencanaan transportasi multimoda

termasuk pada bagian ini karena akses menuju BIJB baru ditunjang dengan Tol Cipali serta hanya bus damri dan *shuttle bus* saja yang saat ini menjadi moda transportasi publik menuju BIJB dari pusat-pusat kota di sekitarnya sehingga integrasi, transportasi dan perencanaan transportasi multimoda memiliki tingkat performa yang rendah menurut pemerintah Provinsi Jawa Barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka. Selain itu aktivitas menyebar namun terkoneksi pada bandara juga masuk dalam kuadran I karena dampak dari integrasi, transportasi makro, dan perencanaan transportasi multimoda belum memiliki performa yang baik sehingga menurut pemerintah pusat-pusat kegiatan yang menyebar di sekitar BIJB belum bisa terhubung dengan baik ke BIJB.

Perencanaan kota, tata guna lahan, sektor komersial, penyediaan kawasan bisnis dan kawasan bisnis masuk dalam prioritas utama ini karena hingga saat ini rencana detail tata ruang Kecamatan Kertajati belum dijadikan peraturan daerah sehingga untuk perwujudan Kertajati *Aerocity* masih sulit karena belum adanya kejelasan peraturan tata ruang sebagai dasar investor mengembangkan bisnis di Kertajati *Aerocity*. Pemerintah Provinsi Jawa Barat pun belum menyediakan akses jalan dalam pengembangan kawasan Kertajati *Aerocity* sehingga minat investor dalam mengembangkan bisnisnya masih minim yang menyebabkan BIJB belum memiliki bisnis pendukung di sekitar bandara. Untuk perencanaan bandara sendiri masih memiliki performa yang rendah walaupun menurut pemerintah ini aspek yang sangat penting karena saat ini dari rencana induk BIJB baru fase 1 saja dari 4 fase yang terimplementasi sehingga BIJB belum memiliki fasilitas yang cukup lengkap seperti yang direncanakan karena terkendala pembebasan lahan dimana harga tanah walaupun naik karena pembangunan sedang berkembang disekitar BIJB.

Pada kuadran II yang merupakan prioritas prestasi atau variabel yang harus sangat dipertahankan adalah konektivitas karena perencanaan konektivitas yang sudah baik menurut pemerintah karena sudah ada pengembangan trase kereta api Tanjungsari-Kertajati-Arjawinangun, lalu karena adanya pengembangan segitiga rebana menyebabkan adanya rencana penghubungan kereta cepat dari Bandung ke BIJB. Selain itu juga zonasi terdapat pada bagian ini karena peraturan terkait KKOP dan kawasan kebisingan bandara saat ini sudah terimplementasi dengan baik di BIJB dan wilayah sekitarnya menurut pemerintah. Status dan kelas bandara juga menjadi prioritas prestasi karena BIJB telah sesuai dengan standar Adisasmita (2012), FAA, dan ICAO (Ayuningtyas, 2012) sehingga standar-standar tersebut sudah terimplementasi dengan baik di BIJB menurut pemerintah. Selain itu lokasi terminal bandara, bangunan terminal bandara, dan hubungan mikro bandara dan kota menjadi prioritas prestasi karena

gedung terminal bandara sudah menjadi bangunan yang kompak akan berbagai macam kegiatan yang memudahkan penumpang dari tujuan yang berbeda berada pada bangunan yang sama serta bangunan terminal bandara telah menyediakan terminal untuk moda transportasi lain dan hubungan mikro bandara dan kota yang berarti penyediaan fasilitas untuk staff dan pengunjung bandara telah diakomodir dengan baik menurut pemerintah. Selain itu sumber keuangan non penerbangan dengan tingkat kepentingan yang tinggi sudah memiliki performa yang baik menurut pemerintah karena BIJB telah memiliki sumber keuangan non penerbangan yang baik dari *tenant* bisnis yang membuka usaha dari BIJB yang didukung dengan potensi peningkatan penumpang dan kargo dimana PT.BIJB telah menjalin kerjasama dengan pihak lain untuk kerjasama usaha kargo yang telah berjalan dengan baik karena fungsi variabel bandara sebagai katalis dan magnet dalam pengembangan bisnis yang menarik adanya bisnis-bisnis lain yang berkembang karena aktivitas penerbangan. Perencanaan kawasan bisnis juga termasuk dalam bagian kuadran prioritas prestasi karena menurut pemerintah telah direncanakan berbagai macam bisnis seperti bisnis kargo dan *MICE (Meeting Incentive Conventions and Exhibitions)* di sekitar BIJB yang dapat meningkat karena adanya aktivitas penerbangan di BIJB. Lalu pengembangan bandara juga termasuk dalam kategori ini karena pemindahan rute dari Bandara Husein Sastranegara pertengahan 2019 lalu membuat BIJB memiliki tambahan rute baru untuk dalam negeri maupun luar negeri ditambah dengan pengelolaan Kerjasama Operasional (KSO) oleh PT.BIJB dan PT.Angkasa Pura II yang menjadikan pengelolaan BIJB semakin baik menurut pemerintah.

Kuadran III menjelaskan prioritas rendah atau variabel yang seharusnya tidak diintervensi karena memiliki tingkat performa dan tingkat kepentingan yang rendah. Struktur ruang termasuk dalam bagian ini karena menurut pemerintah struktur ruang yang ada saat ini sudah cukup dan tidak perlu ditingkatkan lagi. *Aerotropolis, airport*

corridor dan airport region termasuk dalam kuadran III karena pemerintah masih belum mengerti terkait konsep ini dan performa implementasi konsep ini di lapangan juga masih rendah. Terminal penumpang juga termasuk bagian kuadran ini karena terminal maupun stasiun penghubung di sekitar BIJB performanya belum cukup baik dalam menyediakan pilihan moda menuju BIJB dan pemerintah masih berfokus pada pengembangan sekitar BIJB dan Kertajati *Aerocity* saat ini. Aktivitas terpusat pada bandara dan perencanaan spasial kota saat ini juga masih dinilai sebagai prioritas yang rendah oleh pemerintah karena belum terimplementasinya rencana Kertajati *Aerocity*.

Kuadran IV yang merupakan prioritas berlebih atau variabel dipertahankan salah satunya adalah jarak karena jarak antara BIJB dengan pusat kota disekitarnya sudah menunjukkan performa cukup baik namun dirasa masih belum menjadi variabel yang penting bagi pemerintah. Selain itu pengaturan sistem komunikasi juga sudah memiliki performa yang baik karena jaringan jalan, jaringan kereta api dan jaringan listrik tidak terganggu dengan adanya BIJB namun pemerintah masih menilai tingkat kepentingan aspek ini rendah. Lalu ada variabel cakupan layanan dimana pada bagian ini performa BIJB yang memiliki radius pelayanan 30 km sudah baik namun pemerintah masih belum menilai aspek ini sebagai aspek yang penting. *Airport city* walaupun saat ini sudah direncanakan Kertajati *Aerocity* namun menurut pemerintah variabel yang lain jauh melebihi kepentingan variabel ini. Hubungan bandara dan kota saat ini performanya sudah cukup baik dengan tersedianya fasilitas penunjang untuk staff dan pengguna BIJB namun menurut pemerintah variabel ini belum menjadi prioritas saat ini. Untuk bagian alokasi lahan untuk fasilitas pendukung dengan performa saat ini BIJB kawasan terbangun, kawasan hijau dan jaringan penghubung konektivitas sudah memiliki proporsi yang baik namun tingkat kepentingan variabel ini menurut pemerintah masih rendah. Selanjutnya pemisahan operasional juga sudah memiliki performa yang baik dengan memisahkan jalur apron

dan bus walau belum menjadi variabel yang penting bagi pemerintah. Lalu untuk alokasi lahan yang terkena dampak kebisingan bandara saat ini masih dimanfaatkan oleh lahan pertanian produktif dan beberapa akan dikembangkan sebagai lapangan rekreasi golf namun masih menjadi variabel dengan tingkat kepentingan yang rendah menurut pemerintah. Terakhir untuk desain walaupun sudah mengadopsi desain kearifan lokal dalam bandara dan memiliki tempat rekreasi khusus kearifan lokal pada lantai 3 bandara menurut pemerintah variabel ini tingkat kepentingannya masih rendah dibandingkan variabel yang lain.

Tidak ada keterkaitan antar variabel yang ada dalam satu kuadran maupun antar kuadran karena setiap variabel ditanyakan masing-masing kepada responden dan memiliki skor tersendiri dan tidak ditanyakan keterhubungan antar variabel kepada responden.

Selain itu agar mencegah peneliti mengarahkan ke variabel tertentu, peneliti juga bertanya kepada responden terkait variabel mana yang paling penting dan harus diimplementasikan lebih dahulu menurut 12 responden dan hasilnya terdapat pada bagian lampiran pada Tabel C.

Berdasarkan tabel 5 dapat diketahui bahwa setiap SKPD memiliki pandangan yang berbeda terkait variabel apa saja yang paling penting dan harus diimplementasikan lebih dulu untuk kemajuan BIJB dan wilayah sekitarnya.

Selain itu penulis juga memberikan pertanyaan terbuka tambahan kedua yaitu terkait tingkat kepuasan pemerintah Provinsi Jawa Barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka untuk mengetahui apakah pemerintah provinsi dan kabupaten sudah puas atau belum terkait pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya saat ini. Hasilnya terdapat pada bagian lampiran pada Tabel D.

Berdasarkan Tabel D dapat diketahui bahwa hanya 2 dari 12 perwakilan pemerintah Provinsi Jawa Barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka yang menyatakan sudah puas terhadap pengembangan BIJB

dan wilayah sekitarnya sedangkan 10 lainnya menyatakan belum puas terhadap pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya.

KESIMPULAN

Ditemukan 36 variabel yang menjadi faktor-faktor yang berpengaruh dalam pengembangan wilayah berbasis bandara yang disesuaikan dengan kondisi eksisting Bandara Internasional Jawa Barat dan wilayah sekitarnya berdasarkan tinjauan pustaka yang telah dilakukan sebagai bahan dalam *importance performance analysis* kepada Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Pemerintah Kabupaten Majalengka dan dituangkan dalam pertanyaan kuisisioner yang diberikan.

Berdasarkan tahapan *importance performance analysis* berdasarkan wawancara dengan pemerintah Provinsi Jawa Barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka maka didapatkan 10 variabel dari 36 variabel yang menjadi prioritas pertama dengan tingkat kepentingan yang tinggi namun dengan tingkat performa yang rendah yaitu integrasi, transportasi makro, perencanaan transportasi multimoda, aktivitas menyebar namun terkoneksi langsung pada bandara, perencanaan kota, tata guna lahan, sektor komersial, penyediaan kawasan bisnis, kawasan bisnis, dan perencanaan bandara. Lalu pada prioritas prestasi terdapat 11 variabel yang memiliki tingkat kepentingan dan tingkat performa yang tinggi yaitu konektivitas, zonasi, status dan kelas bandara, lokasi terminal bandara, bangunan terminal bandara, hubungan mikro bandara dan kota, sumber keuangan non penerbangan, potensi peningkatan penumpang dan kargo, bandara sebagai katalis dan magnet dalam pengembangan bisnis, perencanaan kawasan bisnis dan pengembangan bandara. Sedangkan 7 variabel yang termasuk dalam prioritas rendah yaitu yang memiliki tingkat kepentingan dan tingkat performa yang rendah adalah struktur ruang, aerotropolis, airport corridor, airport region, terminal penumpang, aktivitas terpusat pada bandara, dan perencanaan spasial kota.

Selain itu terdapat beberapa variabel yang termasuk kategori prioritas berlebih yang berarti memiliki tingkat kepentingan yang rendah namun memiliki tingkat performa yang tinggi. 9 variabel yang termasuk dalam kategori ini adalah jarak, pengaturan sistem komunikasi, cakupan layanan, *airport city*, hubungan bandara dan kota, alokasi lahan untuk fasilitas pendukung, pemisahan operasional, alokasi lahan yang terkena dampak kebisingan bandara, dan desain. Selain itu setelah melakukan pertanyaan terbuka pada pemerintah diketahui bahwa antar pemerintah memiliki pandangan berbeda-beda terkait variabel mana yang sebaiknya didahulukan untuk pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya di masa depan dan 10 dari 12 responden dari pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten menyatakan belum puas dengan pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya saat ini.

Setelah dilakukan *importance performance analysis* terhadap hasil wawancara dengan 12 responden perwakilan pemerintah Provinsi Jawa Barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka dapat diketahui bahwa masih terdapat 11 variabel yang menunjukkan tingkat kepentingan dan tingkat performa yang baik yang harus sangat dipertahankan, Terdapat 9 variabel yang menghasilkan skor tingkat kepentingan yang rendah namun menunjukkan tingkat performa yang tinggi sehingga performa yang terdapat dalam variabel ini perlu dipertahankan oleh pemerintah. Lalu terdapat 7 variabel yang memiliki tingkat kepentingan dan tingkat performa yang rendah yang perlu diabaikan oleh pemerintah. Dan terdapat 10 variabel yang termasuk dalam variabel prioritas paling utama yang harus ditingkatkan guna pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya karena memiliki tingkat kepentingan yang tinggi namun memiliki tingkat performa yang rendah berdasarkan persepsi dari pemerintah Provinsi Jawa barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka sehingga 10 variabel ini merupakan rekomendasi kepada pemerintah provinsi dan kabupaten yang jika dikembangkan akan sesuai dengan arahan pembangunan pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten saat ini. Selain itu diketahui juga

bahwa memang beberapa perwakilan dari responden pemerintah provinsi dan kabupaten belum sepenuhnya memahami tentang konsep pengembangan wilayah berbasis bandara setelah peneliti melakukan wawancara dengan responden pemerintah.

Rekomendasi dari bagian ini adalah Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan pemerintah Kabupaten Majalengka perlu melakukan koordinasi guna mensukseskan pengembangan BIJB dan wilayah sekitarnya dengan melakukan implementasi dari rencana-rencana yang telah dibuat dan tertuang dalam dokumen yang sudah sesuai dengan konsep dan perlu komitmen pasti yang dijamin secara jelas seperti pembentukan KEK jika KSP BIJB dan Kertajati *Aerocity* telah berkembang dan antar tingkatan pemerintah telah memiliki visi yang sama dalam mengembangkan BIJB dan wilayah sekitarnya karena saat ini antar tingkatan pemerintah masih belum terjamin visi yang sama dan komitmen yang pasti dalam mengembangkan BIJB dan wilayah sekitarnya.

Rekomendasi bagi variabel yang perlu diprioritaskan menurut pemerintah adalah :

1. Integrasi

Integrasi berupa penunjang layanan antara pusat kota dan bandara serta terintegrasi dalam konektivitas perlu didorong dengan percepatan pembangunan tol cisumdawu serta trase kereta api Tanjungsari-Kertajati-Arjawinangun agar bandara dan wilayah ds sekitarnya terhubung dengan baik oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat

2. Transportasi Makro

Koridor transportasi eksisting yang ada di kabupaten sekitar BIJB sebaiknya diintegrasikan pada BIJB untuk meningkatkan aktivitas dan pendapatan BIJB melalui perencanaan transportasi yang tertuang dalam tataran transportasi wilayah Provinsi Jawa Barat oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

3. Perencanaan Transportasi Multimoda

Peningkatan *aerolanes* berupa optimalisasi penggunaan tol cipali dan tol cisumdawu serta percepatan pembangunan LRT dan

kereta bandara untuk memberikan variasi transportasi multimoda pada BIJB yang harus segera diimplementasikan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

4. Aktivitas Menyebar Namun Terkoneksi Langsung Pada Bandara

Pusat-pusat aktivitas yang menyebar di sekitar bandara perlu dioptimalkan konektivitasnya agar pusat-pusat aktivitas yang ada di terintegrasi dengan baik dengan BIJB melalui perencanaan tata ruang yang holistik yang disusun oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

5. Perencanaan Kota

Ruang hijau yang ada perlu dioptimalkan untuk menghubungkan antar klaster guna menjaga stabilitas lingkungan dan penggunaan lahan *mixed use* perlu dilakukan guna efisiensi guna lahan yang perlu diimplementasikan dengan koordinasi Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Pemerintah Kabupaten Majalengka.

6. Tata Guna Lahan

Diperlukan pembebasan lahan dan pembangunan jalan pada kawasan Kertajati *Aerocity* agar investor mau berinvestasi disana sehingga variasi guna lahan yang terdapat di Kertajati *Aerocity* semakin lengkap dan terintegrasi ke BIJB. Tindakan ini harus segera dilakukan Pemerintah Provinsi Jawa Barat karena harga lahan semakin hari semakin tinggi di sekitar BIJB.

7. Sektor Komersial

Perlu disediakan lebih banyak sektor komersial yang terjangkau dalam biaya dan lokasi di Kertajati *Aerocity* guna memberikan sumber keuangan non penerbangan yang lebih besar dan meningaktkan potensi investasi di Kertajati *Aerocity* dengan cara memberikan kemudahan proses perizinan yang diberikan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

8. Penyediaan Kawasan Bisnis

Penyediaan kawasan bisnis berkonsep CBD dengan fasilitas hunian perlu ditingkatkan dalam Kawasan Kertajati *Aerocity* maupun

diluar Kertajati *Aerocity* sebagai generator pendapatan non penerbangan untuk BIJB yang dapat dituangkan dalam RDTR Kecamatan Kertajati yang implementasinya Pemerintah Provinsi Jawa Barat dapat berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Majalengka.

9. Kawasan Bisnis

Jika BIJB ingin dijadikan KEK (Kawasan Ekonomi Khusus) perlu dibangun dengan mengembangkan CBD dan *logistic park* sebagai penompang pendapatan di Kertajati *Aerocity*. Dengan membuat kelembagaan yang jelas dengan koordinator Pemerintah Provinsi Jawa Barat dengan menggandeng beberapa instansi terkait.

10. Perencanaan Bandara

Jalur khusus barang perlu dioptimalkan dan dikembangkan jika dalam Kertajati *Aerocity* akan dibangun *logistic park* sehingga alur pergerakan barang dan alur pergerakan penumpang tidak terganggu serta pemisahan operasional tetap harus dilakukan walaupun pengembangan bandara sudah tahap *ultimate* agar kegiatan penerbangan tetap berjalan dengan baik dengan cara Pemerintah Jawa Barat berkoordinasi dengan PT.BIJB dan Pemerintah Kabupaten Majalengka agar implementasinya dapat segera dilakukan

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, SAKTI ADJI. (2012). *Penerbangan dan Bandar Udara*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- ADISASMITA, SAKTI ADJI. (2013). *Mega City & Mega Airport*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- ADISASMITA, SAKTI ADJI. (2014). *Tataran Bandar Udara Nasional*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- AYUNINGTYAS, YONANDA RAYI. (2013). *Konsep Perencanaan Aerotropolis Songdo, Korea Selatan*. Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan UGM: Tidak diterbitkan.
- AYUNINGTYAS, YONANDA RAYI. (2014). *Prinsip Perencanaan Aerotropolis*. Magister Perencanaan Kota dan Daerah UGM: Tidak diterbitkan.
- GULLER, G. (2001). *From Airport to Airport City*. Barcelona: Airport Region Conference
- HANIFA, RACHMAN. (2015). *Perencanaan Kota Tamgerang Sebagai Aerotropolis*. Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan UGM: Tidak diterbitkan.
- ILHAMI, RIZKY. (2019). *Peran Pemerintah dalam Pemberdayaan Masyarakat di Kawasan Bandara Internasional Jawa Barat*. Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pasundan Vol.2 No.1 Tahun 2019. Diunduh dari: <https://journal.unpas.ac.id/index.php/aradigmapolistaat/article/download/1663/823/> diakses pada 22 Maret 2022
- ISMANIAR, IMMA dan SEBAYANG, ASNITA FRIDA. (2015). *Dampak Pembebasan Lahan Pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) Terhadap Produktivitas Lahan Pertanian Masyarakat Di Sekitar Kertajati Kab Majalengka*. Jurnal

- Ekonomi dan Pembangunan, Volume. 11 No. 1 Tahun 2015
doi:<https://doi.org/10.29313/v11i1.6308> diakses pada 22 Maret 2022
- KASARDA, JOHN. D. (2008). *The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis Chapter 1 di Airport Cities; The Evolution*. London. Insight Media. diunduh dari <http://www.aerotropolis.com/files/evolutionChapter1.pdf> diakses pada 21 Mei 2019.
- KASARDA, JOHN D. dan Lindsay, Greg. (2011). *Aerotropolis The Way We'll Live Next*. New York: Farrar, Straus and Giroux
- KASARDA., JOHN D. dan Appold., S. J. (2014) *Planning a Competitive Aerotropolis*, the University of North Carolina at Chapel Hill and Kenan Flagler Bussiness School, diunduh dari <http://www.aerotropolis.com/files/PlanningACompetitiveAerotropolis.pdf> diakses pada 10 Februari 2014.
- NOVA, EKA SETIYA. (2016). *Persepsi Masyarakat dan Wisatawan Terhadap Kualitas Lingkungan Wisata Pantai Pangandaran*. Jurusan Magister Perencanaan Wilayah dan Kota SAPPK ITB: Tidak Diterbitkan.
- ROCHMAN, B., MEILINA, C., FAJRIATI, C., AMALIA, D., & SUBHAN, H. (2021). *Analisis Ekologi Administrasi: Dampak Pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) Kertajati di Desa Putridalem Kecamatan Jatitujuh Kabupaten Majalengka*. Jurnal Inovasi Penelitian, 1(12), 2761-2768. <https://doi.org/10.47492/jip.v1i12.539>
- 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.
- SUGIYONO. (2015). *Metode Penelitian Kualitatif Kuantitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- TJAHJONO, TRI, dan YULIAWATI, ENY. (2017). *Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BIJB) dan Potensi Kertajati sebagai Aerocity*. Warta Ardhia, vol. 43, no. 1, 2017, pp. 43-50, doi:10.25104/wa.v43i1.274.43-50. diakses pada 22 Maret 2022