

# POTENSI PENGEMBANGAN KAWASAN BANDARA INTERNASIONAL SOEKARNO HATTA DAN KOTA TANGERANG MENJADI AEROTROPOLIS

Jurnal Pengembangan Kota (2017)

Volume 5 No. 2 (121–130)

Tersedia online di:

<http://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jpk>

DOI: 10.14710/jpk.5.2.121-130

**Fakhri Adrian\*, Wisnu Pradoto**

*Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota*

*Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro*

**Abstrak.** Saat ini ASEAN memiliki kebijakan *single aviation market* yang mengarahkan negara di Asia Tenggara mengembangkan infrastruktur bandara untuk pemenuhan permintaan transportasi udara. *Single aviation market* dapat meningkatkan aktivitas bisnis bandara dan daya saing kota dengan akses terintegrasi bandara di Indonesia. Hal tersebut dapat menciptakan Bandara Internasional Soekarno Hatta menjadi *airport city* dan kota disekitarnya (Kota Tangerang) menjadi *aerotropolis*. Namun, saat ini kesiapan Pemerintah Kota Tangerang dan dinas terkait untuk mengembangkan Kota Tangerang sebagai *aerotropolis* belum teridentifikasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji potensi pengembangan Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis* dengan menganalisis kondisi eksisting, kebijakan dan penataan ruang, dan kesiapan Pemerintah Kota Tangerang. Persepsi pemerintah Kota Tangerang ini akan menentukan keberhasilan pembangunan *aerotropolis* yang diusulkan. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah kuantitatif. Metode analisis yang digunakan adalah deskriptif, spasial dan AHP. Hasil analisis menunjukkan Kota Tangerang berpotensi untuk dikembangkan menjadi *aerotropolis*.

**Kata kunci:** *aerotropolis; airport city; Kota Tangerang; AHP*

Nowadays ASEAN has single aviation market policy which lead South East Asia Countries should develop their airport to satisfy the air transportation needs. Single aviation market will increase business activity and integrated access airport's city competitiveness in Indonesia. It makes the Soekarno Hatta International Airport become airport city and the city near the airport (Tangerang City) become the aerotropolis. Nevertheless, the readiness of governments to develop Tangerang City become aerotropolis has not identified. This research aims to assess the potential development of Soekarno Hatta International Airport area and Tangerang City to be develop into aerotropolis with analyzing the existing condition, spatial planning and policy, and the governments readiness of Tangerang City. Local government perception on this concept will significantly influence the success of aerotropolis development. The research approach is quantitative. The analysis methods used is descriptive, spatial, and AHP. This research found that Tangerang City has the potential to be developed into aerotropolis.

**Keyword:** *Aerotropolis; airport city; Kota Tangerang; AHP*

*Cara mengutip:* Adrian, F., & Pradoto, W. (2017). Potensi Pengembangan Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang Menjadi Aerotropolis. **Jurnal Pengembangan Kota**. Vol 5 (2): 121-130. DOI: 10.14710/jpk.5.2.121-130

## 1. PENDAHULUAN

Pembangunan transportasi dan pengembangan wilayah memiliki hubungan yang sangat erat dan saling berkesinambungan. Pembangunan transportasi harus berbasis pada pengembangan wilayah dan transportasi merupakan kekuatan pembentuk pertumbuhan dan pembangunan ekonomi wilayah (Adisasmita, 2011). Transportasi

dapat memberikan manfaat terhadap lokasi dan waktu dengan memindahkan barang dan orang ke

ISSN 2337-7062 (print), 2503-0361 (online) © 2017

This is an open access article under the CC-BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>). – lihat halaman depan © 2017

\*Email: [fakhriadrian.planologi@gmail.com](mailto:fakhriadrian.planologi@gmail.com)

Diterima 3 Oktober 2017, disetujui 28 November 2017

tempat yang berbeda sehingga manfaatnya lebih besar, menyangkut muatan dalam waktu yang lebih besar, dan manfaat dan kemanfaatan (*benefit*) dalam bidang ekonomi, sosial, politik (Adisasmita, 2012).

Bandara menyediakan pelayanan transportasi udara melalui interaksi yang kompleks antara sumber daya dan proses. Bandara memberikan dampak signifikan terhadap ketenagakerjaan, kemakmuran dan memberikan stabilitas ekonomi ke daerah sekitarnya. Wilayah atau konurbasi yang dilayani oleh lebih dari satu bandara akan mendapatkan keuntungan berlebih, sehingga dapat meningkatkan keuntungan ekonomi oleh bandara-bandara tersebut (ACI Europe & York Aviation, 2004). Bandara berkembang dari infrastruktur transportasi udara menjadi titik akses terintegrasi, dan perusahaan menciptakan pembangunan komersial yang berada di dalam dan di luar batas bandara. Saat ini, secara tidak disadari semua dari fungsi komersial pusat suatu metropolitan berada di dan sekitar bandara. Hal tersebut membuat bandara berkembang dari bandara kota menjadi kota bandara (Kasarda, 2013).

Belakangan ini terdapat strategi pengembangan area bandara untuk meningkatkan daya saing bisnis dan kota sekitarnya dengan cara meningkatkan kepentingan bandara tersebut di seluruh dunia, strategi tersebut adalah *aerotropolis* (Banai, 2017; Kasarda & Appold, 2014). Sebuah *aerotropolis* dapat dibangun berdasarkan bandara pusat, hubungan bandara pusat dengan *aerotropolis* yang lebih besar akan memberikan manfaat timbal balik (Kasarda, 2006 dalam Yeo, Wang, & Chou, 2013). *Aerotropolis* adalah sebuah subregional dari metropolitan yang infrastruktur, guna lahan, dan ekonominya berpusat di bandara. Terdiri dari aeronautikal, logistik, dan elemen komersial, dan semua itu dihubungkan oleh infrastruktur transportasi dengan klaster bisnis yang berorientasi dengan penerbangan dan pengembangan residensial yang secara berkelanjutan memiliki timbal balik satu sama lain (Kasarda & Lindsay, 2011). Dalam menawarkan jaringan pasar jarak jauh yang cepat untuk bisnis *aerotropolis*, bandara merupakan nilai penting dalam bisnis ini (Kasarda, 2008). Nilai utama *aerotropolis* berada pada penawaran bisnis yang memiliki jaringan yang cepat antara produsen, konsumen, dan mitra usaha

secara nasional dan internasional yang meningkatkan keuntungan perusahaan dan wilayah (Bonnat, 2013 dalam Kasarda & Appold, 2014).

Pembangunan *aerotropolis* memiliki beberapa kriteria yaitu struktur ruang wilayah yang harus menempatkan bandara memiliki hierarki tertinggi, luas *aerotropolis* adalah wilayah di dalam radius 30 kilometer dari bandara, zonasi yang mengatur pada intensitas kepadatan dan ketinggian bangunan, tata guna lahan yang didominasi guna lahan *mixed use*, fungsi kawasan sebagai kawasan bisnis dan komersial, penyediaan kawasan bisnis dengan konsep CBD yang mengakomodasi berbagai bidang bisnis dan industri serta mengakomodasi fasilitas hunian, integrasi antara pusat kota dengan bandara, dan transportasi multimoda yang cepat, terjangkau, dan mudah diakses (Ayunintyas, 2013). Bandara inti dari *aerotropolis* merupakan *airport city* (Hanifa & Roychansyah, 2015), terdapat koridor ruang hijau yang membatasi antar guna lahan (Banai, 2017; Kasarda, 2016).

ASEAN memiliki kebijakan *single aviation market* yang mengarahkan negara di Asia Tenggara mengembangkan infrastruktur bandara untuk pemenuhan permintaan transportasi udara. Permintaan terhadap transportasi udara di Indonesia saat ini lebih tinggi jika dibandingkan dengan PDB per kapita Indonesia. Ekonominya diperkirakan akan tumbuh sebesar 6% hingga 10% per tahun. Lalu dengan adanya *single aviation market* dapat menambah permintaan penggunaan transportasi udara sebesar 6% hingga 10% (Abeyratne, 2014). *Single aviation market* dapat meningkatkan aktivitas bisnis bandara dan daya saing kota dengan akses terintegrasi bandara di Indonesia. Bandara Internasional Soekarno Hatta merupakan bandara dengan jalur penerbangan terpadat di Indonesia (Susantono, 2014). Hal tersebut mendorong pengembangan Bandara Internasional Soekarno Hatta menjadi *airport city* dan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*.

Kota Tangerang memiliki Bandara Internasional Soekarno Hatta yang berpotensi untuk dikembangkan karena menjangkau rute nasional maupun internasional, kapasitas parkir pesawat yang luas, fasilitas bandara yang memadai, serta menjadi hub utama transportasi udara di Jabodetabek dan sekitarnya. Keberadaan bandara

di Kota Tangerang belum dimanfaatkan menjadi simpul ekonomi yang besar. Jika bandara dijadikan simpul penggerak ekonomi, pusat kawasan, dan hub transportasi disertai dengan terbentuknya *aerotropolis* maka Kota Tangerang dapat meningkatkan daya saing, serta bisnis Kota tersebut sampai di tingkat internasional.

Dalam RTRW Provinsi Banten, Kota Tangerang diarahkan menjadi PKN atau Pusat Kegiatan Nasional. Oleh karena itu, Kota Tangerang diarahkan menjadi kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional, nasional, atau beberapa provinsi. Arahan peraturan zonasi pada Pusat Kegiatan Nasional antara lain pemanfaatan ruang untuk kegiatan ekonomi perkotaan berskala internasional dan nasional yang didukung dengan fasilitas dan infrastruktur perkotaan yang sesuai dengan kegiatan ekonomi yang dilayani.

Menurut Kasarda dan Appold (2014), kesiapan dari setiap *stakeholders* sangat penting untuk pengembangan pembangunan *aerotropolis*. *Airport stakeholders* memiliki perhatian tentang dampak dari industri transportasi udara terhadap lingkungan lokal maupun global, dengan mengingat perubahan iklim, kualitas udara lokal, kebisingan, dan kemacetan lalu lintas sekitar Bandara (Baa, 2007 dalam Rawson & Hooper, 2012). Selain itu, pengaruh dari pemangku kepentingan terhadap industri penerbangan menumbuhkan kepedulian komunitas lokal, pelanggan, rekan bisnis, dan investor serta asuransi memastikan bahwa tanggung jawab akan secara berkelanjutan (Hooper dkk, 2003 dalam Rawson & Hooper, 2012).

Potensi pengembangan *aerotropolis* di Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang didapat berdasarkan kesesuaian kondisi eksisting Kota Tangerang dengan kriteria pengembangan *aerotropolis*, melihat potensi pengembangan *aerotropolis* dengan melihat kebijakan pembangunan dan penataan ruang kota, dan kesiapan pemerintah Kota Tangerang untuk mengembangkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*.

Menurut Hanifa dan Roychansyah (2015), Kota Tangerang siap menjadi *aerotropolis* karena Bandara Soekarno Hatta direncanakan menjadi

*airport city*, dan Kota Tangerang siap secara keruangan, serta Kota Tangerang memiliki aksesibilitas dan infrastruktur yang memadai. Perbedaan mendasar antara penelitian yang dilakukan oleh Hanifa dan Roychansyah (2015) dengan penelitian ini adalah tujuan penelitian. Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat kesiapan dan *willingness* dari stakeholder untuk mengembangkan Bandara Soekarno Hatta menjadi *aerotropolis*, sedangkan penelitian Hanifa dan Roychansyah (2015) bertujuan untuk mengidentifikasi potensi penerapan konsep *aerotropolis* di Bandara Soekarno Hatta dan Kota Tangerang, serta merencanakan Kota Tangerang dengan Bandara Soekarno Hatta Menjadi *aerotropolis*.

Pada tahun 2016, kesiapan *stakeholder* dan Pemerintah Kota Tangerang untuk mengembangkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis* belum teridentifikasi. Maka berdasarkan permasalahan tersebut, muncul pertanyaan penelitian "Bagaimana potensi pengembangan Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*".

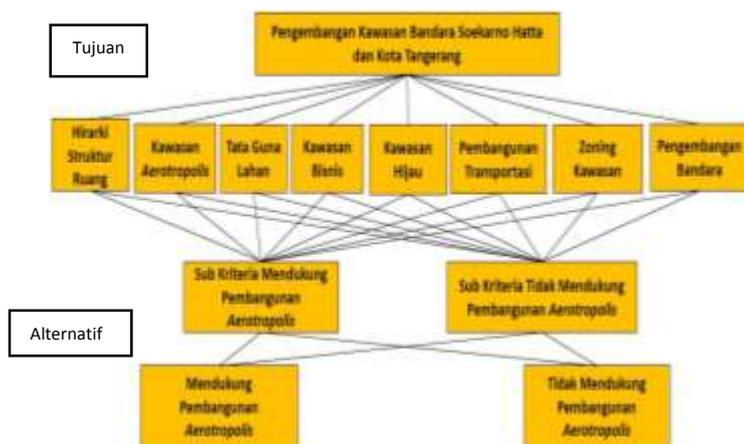
## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Menurut Sugiyono (2012), metode kuantitatif memenuhi kaidah ilmiah yaitu konkrit, obyektif, terukur, rasional dan sistematis. Serta metode kuantitatif menggunakan data penelitian berupa angka-angka dan analisis menggunakan statistik. Data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari kuesioner terhadap Pemerintah Kota Tangerang dan observasi. Data sekunder diperoleh melalui telaah dokumen dari RTRW Kota Tangerang, RTRW Provinsi Banten, KKOP Bandara Soekarno Hatta, Kawasan Kebisingan, Rencana Induk Bandara Internasional Soekarno Hatta, dan Kota Tangerang dalam Angka.

Pada penelitian ini, peneliti menerapkan teknik *sampling nonprobability sampling*. *Nonprobability sampling* adalah teknik yang tidak memberi peluang untuk dipilih menjadi sampel. Teknik yang digunakan adalah *purposive sampling*. *Purposive*

sampling adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2006). Responden terdiri dari *Airport Masterplan and Environment Manager* PT. Angkasa Pura 2, Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Tangerang, Kepala Bidang Perencanaan Prasarana dan Sarana Bappeda Kota Tangerang, Kepala Sie Perencanaan Ruang Kota DCKTR Kota Tangerang, Kepala Sub Bidang Fasilitas Pengawasan dan Pengendalian Penanaman Modal BPMPTSP Kota Tangerang. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif, spasial, dan AHP.

*Analytic hierarchy process* (AHP) pertama kali dikembangkan oleh Thomas Saaty (1980 dalam Buchori, Manullang, & Basuki, 2007) sebagai metode pengambilan keputusan. Metode ini cocok terutama untuk keputusan kompleks yang melibatkan perbandingan elemen-elemen keputusan, yang sulit untuk dikuantifikasi, dan biasa digunakan ketika peneliti ingin membuat keputusan dengan melibatkan berbagai kriteria. Penyusunan hierarki AHP untuk pengembangan kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta terdiri atas 4 tingkat yaitu tujuan, kriteria, subkriteria, dan alternatif (lihat Gambar 1). Kriteria, subkriteria, dan alternatif yang dipilih berdasarkan pada hasil kajian literatur yang sudah disintesis kemudian disesuaikan dengan kondisi eksisting di lokasi studi.



**Gambar 1.** Hierarki AHP Pada Penelitian

- **Tingkat 1: Tujuan**  
Tujuan yang diharapkan adalah menjadikan pengembangan Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang menjadi

*aerotropolis* berdasarkan potensi yang dimiliki dan rencanakan.

- **Tingkat 2: Kriteria**  
Kriteria yang digunakan untuk mengembangkan suatu *aerotropolis* antara lain:
  - a. Hierarki struktur ruang: kawasan bandara harus berada di hierarki tertinggi pada struktur ruang wilayah daerahnya
  - b. Kawasan *aerotropolis*: kawasan *aerotropolis* memiliki luas 30 km dari *airport city* dan berisi kluster-kluster terhubung dengan bandara dan terasosiasi residensial
  - c. *Zoning* kawasan: pengaturan *zoning* kawasan yang mempertimbangkan KKOP, intensitas pemanfaatan lahan, kebisingan, dan standar-standar yang berlaku untuk area bandara
  - d. Tata guna lahan: tata guna lahan *mixed use* yang didominasi oleh kawasan komersial dan kawasan residensial dengan kemudahan komuter
  - e. Kawasan bisnis: menciptakan kawasan bisnis yang berhubungan dengan bandar udara
  - f. Kawasan hijau: memiliki kawasan hijau sebagai batas-batas antarguna lahan
  - g. Pembangunan transportasi: memiliki transportasi menuju bandara yang terintegrasi dengan aksesibilitas sangat baik
  - h. Pengembangan bandara: bandara inti dari *aerotropolis* merupakan *airport city*
- **Tingkat 3 : Sub Kriteria**
  - a. Hierarki struktur ruang
    - Kota Tangerang dan Kecamatan Tangerang menjadi hierarki tertinggi
    - Kota Tangerang dan Kecamatan Benda menjadi hierarki tertinggi
    - Kota Tangerang tidak menjadi hierarki tertinggi
  - b. *Kawasan aerotropolis*
    - Dalam radius 30 km dari Bandara Soekarno Hatta menjadi *aerotropolis*
    - Kurang dari radius 30 km Bandara Soekarno Hatta menjadi *aerotropolis*
    - Tidak terdapat *aerotropolis* dalam radius 30 km Bandara Soekarno Hatta
  - c. *Zoning Kawasan*
    - Memperhatikan standar pembangunan area bandara
    - Tidak memperhatikan standar pembangunan area bandara

- d. Tata Guna Lahan
  - Mempertahankan tata guna lahan eksisting
  - Merencanakan tata guna lahan *mixed use* yang didominasi perumahan
  - Merencanakan tata guna lahan *mixed use* yang didominasi komersial
- e. Kawasan Bisnis
  - Membangun kawasan bisnis di Kota Tangerang
  - Menggunakan kawasan bisnis di luar Kota Tangerang
- f. Kawasan Hijau
  - Mempertahankan kawasan hijau yang berada di Kota Tangerang
  - Merencanakan kawasan hijau di jalur transportasi dan menjadi pembatas antarguna lahan
- g. Pembangunan Transportasi
  - Menerapkan transportasi dengan konsep TOD antara bus, *commuterline*, kereta bandara ekspres, dan bandara
  - Menerapkan transportasi dengan konsep TOD antara bus, dan *commuterline*
  - Tidak menerapkan konsep TOD dalam sistem transportasi Kota Tangerang
- h. Pengembangan Bandara
  - Mengembangkan Bandara Soekarno Hatta menjadi *airport city*
  - Mengembangkan Bandara Soekarno Hatta menjadi *nonairport city*
- Tingkat 4: alternatif  
 Alternatif yang akan dikerucutkan dari tujuan, kriteria, hingga sub kriteria adalah mengembangkan kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*, atau mengembangkan kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang menjadi *non-aerotropolis*.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kota Tangerang khususnya sebagai bagian dari kawasan *aerotropolis* memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi *aerotropolis*. Kota Tangerang memiliki pengaturan zona kawasan daerah sekitar bandara yaitu batas kawasan kebisingan dan kawasan keselamatan operasi penerbangan. Kota Tangerang juga memiliki tata

guna lahan *mixed use* didominasi oleh lahan permukiman dan lahan bisnis seperti kawasan niaga dan kawasan industri. Lalu Kota Tangerang juga telah memiliki kawasan hijau yang membatasi tiap guna lahan. Kota Tangerang juga telah memiliki Bandara Internasional Soekarno Hatta yang saat ini sedang dikembangkan untuk menjadi *airport city*.

Pada saat yang akan datang, Kota Tangerang akan memiliki kondisi sistem transportasi perkotaan yang menghubungkan antar moda transportasi umum dengan mengembangkan konsep *transit oriented development* antara bus rapid transit lokal, bus rapid transit Transjabodetabek, kereta bandara ekspres, kereta *commuterline*, dengan Bandara Internasional Soekarno Hatta. Selain itu, Kota Tangerang akan memiliki kluster bisnis yang terintegrasi dengan bandar udara dan sistem transportasi yang berguna sebagai sektor ekonomi utama dalam *aerotropolis*.

Menurut Hanifa dan Roychansyah (2015), Kota Tangerang siap menjadi *aerotropolis* karena Bandara Soekarno Hatta direncanakan menjadi *airport city*, dan Kota Tangerang siap secara keruangan, serta Kota Tangerang memiliki aksesibilitas dan infrastruktur yang memadai.



**Gambar 2.** Prioritas Pengembangan Kriteria *Aerotropolis*

Berdasarkan hasil analisis AHP dengan program *expert choice*, nilai inkonsistensi narasumber menunjukkan bahwa secara keseluruhan tidak ada nilai inkonsistensi sebesar 1 atau lebih dari 1 (lihat Gambar 2). Rata-rata nilai inkonsistensi yang dihasilkan adalah 0,288. Nilai inkonsistensi tersebut wajar dan baik karena mendekati 0 atau tidak lebih dari 1. Hasil rata-rata inkonsistensi sebesar 0,288

menandakan data tersebut konsisten dan dapat dipertanggung jawabkan.

Rata-rata nilai vp mengindikasikan prioritas dalam pengembangan *aerotropolis* Kota Tangerang. Semakin tinggi nilai vp menunjukkan kriteria yang lebih prioritas, begitu juga sebaliknya, semakin rendah nilai vp menunjukkan kriteria yang lebih kurang prioritas. Maka dalam prioritas pengembangan kriteria *aerotropolis*, Pemerintah Kota Tangerang secara berurutan memilih mengembangkan Bandara Internasional Soekarno Hatta terlebih dahulu, lalu tata guna lahan, dilanjutkan hierarki struktur ruang, kemudian kawasan *aerotropolis* bersamaan dengan *zoning* kawasan, selanjutnya pembangunan transportasi, kawasan bisnis, dan terakhir mengembangkan kawasan hijau Kota Tangerang.



**Gambar 3.** Prioritas Pengembangan Subkriteria *Aerotropolis*

Berdasarkan Gambar 3 terkait prioritas hierarki struktur ruang, prioritas yang dipilih adalah mengembangkan Kota Tangerang dan Kecamatan Benda menjadi hierarki tertinggi. Prioritas tersebut dipilih karena subkriteria Kota Tangerang dan Kecamatan Benda menjadi hierarki tertinggi memiliki nilai vp terbesar diantara subkriteria yang lain.



**Gambar 4.** Prioritas Kawasan *Aerotropolis*

Berdasarkan Gambar 4 terkait prioritas kawasan *aerotropolis*, kawasan *aerotropolis* yang dipilih adalah menjadikan Kota Tangerang secara keseluruhan menjadi *aerotropolis*. Hal tersebut diambil dari pemilihan sub kriteria “dalam radius 30 km dari Bandara Internasional Soekarno Hatta menjadi *aerotropolis*”. 30 km dari Bandara Internasional Soekarno Hatta mencakup keseluruhan dari luas Kota Tangerang. Hal tersebut sesuai dengan kriteria pengembangan *aerotropolis* yang luasnya mencapai 30 km yang dapat diisi dengan kluster-kluster bisnis yang terhubung dengan bandara.



**Gambar 5.** Prioritas *Zoning* Kawasan

Berdasarkan Gambar 5 terkait prioritas *zoning* kawasan, Pemerintah Kota Tangerang memprioritaskan memperhatikan standar pembangunan area bandar udara pada Bandara Internasional Soekarno Hatta. Jadi pemerintah Kota Tangerang akan membatasi dan mengatur pembangunan sesuai dengan KDB, KLB, KKOP, dan Kawasan Kebisingan. Hal tersebut sesuai dengan kriteria pengembangan *aerotropolis* yang mengharuskan pengembangan pembangunan memperhatikan standar pembangunan area bandara.



**Gambar 6.** Prioritas Tata Guna Lahan

Berdasarkan Gambar 6 terkait prioritas tata guna lahan, Pemerintah Kota Tangerang lebih memilih merencanakan tata guna lahan *mixed use* yang didominasi fungsi komersial. Hal tersebut dikarenakan nilai vp subkriteria tersebut lebih besar

dari subkriteria yang lain. Merencanakan tata guna lahan *mixed use* yang didominasi komersial cocok dengan teori untuk mengembangkan tata guna lahan *aerotropolis* yang didominasi fungsi komersial yang terasosiasi residensial.



Gambar 7. Prioritas Kawasan Bisnis

Berdasarkan Gambar 7 terkait prioritas kawasan bisnis, Pemerintah Kota Tangerang memilih prioritas membangun kawasan bisnis di Kota Tangerang dibandingkan dengan menggunakan kawasan bisnis dari luar Kota Tangerang untuk mengembangkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*. Pada kriteria kawasan bisnis, Kota Tangerang harus menghubungkan kawasan-kawasan bisnis yang berada di Kota Tangerang dengan Bandara Internasional Soekarno Hatta melalui peningkatan jaringan dan kualitas sistem transportasi darat Kota Tangerang.



Gambar 8. Prioritas Kawasan Hijau

Berdasarkan Gambar 8 yakni grafik prioritas kawasan hijau, prioritas yang dipilih pada kriteria kawasan hijau untuk mengembangkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis* adalah merencanakan kawasan hijau di jalur transportasi dan menjadi pembatas antarguna lahan. Hal tersebut sesuai dengan kriteria kawasan hijau untuk mengembangkan *aerotropolis*.

Kemudian jika berdasarkan prioritas pengembangan transportasi seperti pada Gambar 9, prioritas pengembangan transportasi yang dipilih oleh

Pemerintah Kota Tangerang adalah merencanakan transportasi kota dengan konsep *transit oriented development (TOD)* yang mengintegrasikan moda transportasi umum dengan memiliki simpul transit dan saling terhubung. Moda transportasi yang diintegrasikan antara lain bus, *commuterline* Jabodetabek, Kereta Bandara Ekspres, dan Bandara Internasional Soekarno Hatta. Hal tersebut sangat sesuai dengan pengembangan transportasi untuk *aerotropolis* yang mengedepankan aksesibilitas dan kecepatan dengan kemudahan komuter.

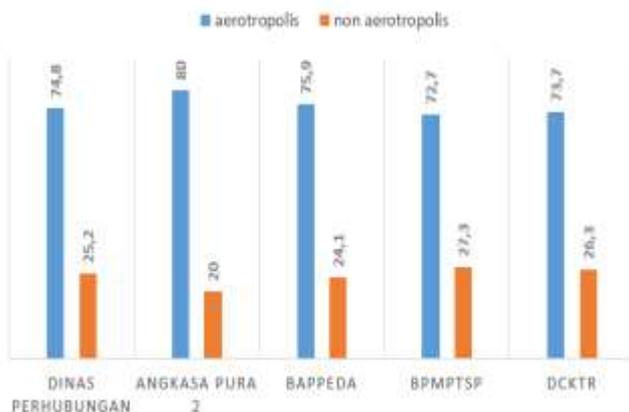


Gambar 9. Prioritas Pengembangan Transportasi



Gambar 10. Prioritas Pengembangan Bandara

Selain itu, dilakukan juga analisa prioritas pengembangan bandara yang hasilnya dapat dilihat seperti pada Gambar 10. Supaya terbentuk sebuah *aerotropolis*, maka wilayah tersebut harus memiliki pusat perkembangan *aerotropolis*. Pusat dari sebuah *aerotropolis* adalah *airport city* yang berfungsi menjadi hub transportasi dan pemacu pertumbuhan di sekitarnya. Jadi untuk membentuk suatu *aerotropolis*, wilayah tersebut harus memiliki pusat yang berupa *airport city*. Pemerintah Kota Tangerang memilih prioritas Bandara Internasional Soekarno Hatta untuk menjadi *airport city* dibandingkan dengan *non-airport city* (lihat Gambar 11). Hal tersebut membuat Kota Tangerang dapat menjadi *aerotropolis* jika Bandara Internasional Soekarno Hatta dikembangkan menjadi *airport city*.



**Gambar 11.** Prioritas Pengembangan Kota Tangerang

Berdasarkan hasil analisis AHP menggunakan program *expert choice* terhadap nilai inkonsistensi narasumber menunjukkan bahwa secara keseluruhan tidak ada nilai inkonsistensi sebesar 1 atau lebih dari 1. Nilai IK tertinggi dimiliki oleh narasumber dari Badan Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu yaitu Bapak Purwanto dengan nilai sebesar 0,140. Namun nilai inkonsistensi tersebut masih wajar dan baik karena mendekati 0 atau tidak lebih dari 1. Lalu nilai inkonsistensi terendah terdapat pada narasumber dari Bappeda Kota Tangerang yaitu Bapak Ruta Ireng dengan nilai sebesar 0,035 yang berarti narasumber dari Bappeda adalah narasumber yang paling konsisten. Dari nilai inkonsistensi yang didapatkan langkah selanjutnya adalah perhitungan rata-rata nilai inkonsistensi. Hasil rata-rata inkonsistensi adalah sebesar 0,072 yang berarti data tersebut konsisten dan dapat dipertanggung jawabkan.

*Stakeholder* memiliki nilai prioritas pengembangan Kota Tangerang yang berbeda. Namun, Secara Agrerat *stakeholder* siap mengembangkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*. Kesiapan *stakeholder* ditunjukkan dengan nilai rata-rata prioritas pengembangan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis* sebesar 76 %.

#### 4. KESIMPULAN

Mewujudkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis* dibutuhkan proses yang panjang, lahan, komitmen setiap *stakeholder*, serta dana yang besar. Keberhasilan suatu *aerotropolis* bergantung pada pemanfaatan bandara sebagai pusat aktivitas yang menciptakan manfaat ekonomi. Melihat hasil

analisis dari metode AHP menunjukkan *Stakeholder* memiliki nilai prioritas pengembangan Kota Tangerang yang berbeda. Namun, secara agrerat *stakeholder* siap mengembangkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*. Kesiapan *stakeholder* ditunjukkan dengan nilai rata-rata prioritas pengembangan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis* sebesar 76 %. Besaran angka tersebut dapat menjadi modal utama dalam mewujudkan kawasan *aerotropolis* di Kota Tangerang. Lebih lanjut, prioritasi pengembangan tersebut diantaranya terkait dengan pengembangan lahan secara mixed use untuk komersial, perencanaan lahan hijau, dan pengembangan system TOD. Hal ini sesuai dengan kriteria pengembangan yang dikembangkan oleh Kasarda Kasarda (2013) dan Banai (2017).

Dalam mengembangkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*, *stakeholders* diharapkan mengembangkan Bandara Internasional Soekarno Hatta menjadi *airport city* terlebih dahulu. Kedua, Pemerintah Kota Tangerang harus membuat rencana tata guna lahan *aerotropolis* yang didominasi fungsi komersial dan residensial. Ketiga, merencanakan hierarki struktur ruang dengan menjadikan Kecamatan Benda memiliki hierarki serupa dengan pusat kota, Pemerintah Kota Tangerang dianjurkan fokus untuk mengembangkan *zoning* kawasan yang memperhatikan standar pembangunan area bandara, lalu mengembangkan kawasan *aerotropolis* di dalam radius 30 km dari Bandara Soekarno Hatta. Setelah itu mengembangkan jaringan transportasi yang terintegrasi antarmoda transportasi. Dilanjutkan dengan mengembangkan kawasan bisnis Kota Tangerang yang terhubung dengan bandara. Terakhir, pemerintah kota dianjurkan membangun kawasan hijau sebagai batas antar klaster dan koridor hijau di sepanjang jalan utama Kota Tangerang. Berikut rekomendasi alur pengembangan kawasan *aerotropolis* dapat dilihat pada Gambar 12.

Rumusan rekomendasi ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada Pemerintah Kota Tangerang dalam upaya pengembangan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*. Kedepannya, Pemerintah Kota Tangerang diharapkan mendukung setiap pengembangan Kota Tangerang yang mengarah pada *aerotropolis*. Bappeda Kota

Tangerang dan Dinas Cipta Karya Tata Ruang diharapkan mendukung terciptanya kawasan bisnis menjadi kluster bisnis yang terhubung Bandara Internasional Soekarno Hatta sesuai kerjasamanya dengan PT Angkasa Pura 2.



**Gambar 12.** Rekomendasi Alur Pengembangan Kawasan Aerotropolis

Hubungan antara kluster bisnis dan residensial diprakarsai oleh Dinas Perhubungan dengan mengembangkan transportasi umum yang terintegrasi untuk memudahkan pergerakan manusia dan barang di dalam Kota Tangerang serta menuju Kota Tangerang. Lalu Badan Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu mengarahkan pengembangan bisnis dan aktivitas daerah di Kota Tangerang ke arah *aerotropolis*. Pengembangan Kota Tangerang tersebut seiring dengan pengembangan Bandara Internasional Soekarno Hatta menjadi *airport city* oleh PT. Angkasa Pura 2. Jadi ketika Bandara Internasional Soekarno Hatta itu telah menjadi *airport city*, Kota Tangerang akan menjalankan fungsi dan peran *aerotropolis* untuk meningkatkan daya saing daerahnya yang berpusat pada Bandara Internasional Soekarno Hatta didukung oleh Bappeda Kota Tangerang.

Tantangan dari realisasi pengembangan *aerotropolis* di Kota Tangerang dan Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta harus dijawab dengan *masterplan aerotropolis* yang disepakati oleh *stakeholders* dan memiliki legal basis yang jelas terhadap pembagian tanggung jawab kerja masing-masing *stakeholder* dan kepemilikan aset dari pembangunan *aerotropolis* itu tersendiri. Lalu *masterplan* dari Bandara Internasional Soekarno Hatta harus dicantumkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang

sehingga tidak menyebabkan perubahan-perubahan *masterplan* bandara setiap kali pergantian pemimpin daerah Kota Tangerang. Pemerintah harus memposisikan dirinya pada kedudukan yang tepat dengan acuan kerja yang jelas dengan pemimpin yang komitmen demi terciptanya bentuk kota yang dinamakan dengan *Aerotropolis* Tangerang.

Adapula rekomendasi penelitian lanjutan terhadap peneliti untuk mengembangkan *aerotropolis* Bandara Internasional Soekarno Hatta. Rekomendasi penelitian lanjutan tersebut yaitu sebagai berikut.

1. Kajian pengaruh keberadaan *aerotropolis* terhadap pertumbuhan *urban sprawl* di Kota Tangerang;
2. Kajian reduksi *urban sprawl* dengan mengembangkan ruang hijau di antara kluster-kluster *aerotropolis* Kota Tangerang;
3. Kajian efektivitas sarana prasarana transportasi umum sebagai akses penunjang *aerotropolis*;
4. Kajian kehidupan sosial dalam guna lahan *mixed use* residensial dan komersial *aerotropolis* Kota Tangerang.
5. Kajian peraturan ruang terbuka hijau pada Undang-Undang 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang.
6. Potensi pengembangan *eco-airport city* pada Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta

## 5. DAFTAR PUSTAKA

- Abeyratne, R. I. (2014). ASEAN Single Aviation Market and Indonesia-Will It Survive Against the Giants? *Indonesia Law Review*, 4(2), 163-175.
- ACI Europe, & York Aviation. (2004). *The Social and Economic Impact of Airports in Europe*. Retrieved from
- Adisasmita, S. A. (2011). *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, S. A. (2012). *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

- Ayunintyas, Y. (2013). *Prinsip Perencanaan Aerotropolis*. Universitas Diponegoro, Yogyakarta.
- Banai, R. (2017). The Aerotropolis Urban Sustainability Perspectives from the Regional City. *Journal of Transport and Land Use*, 10(1), 357-373. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/26211735>
- Buchori, I., Manullang, O. R., & Basuki, Y. (2007). *Metode Analisis Perencanaan*. Semarang: Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro.
- Hanifa, R., & Roychansyah, M. S. (2015). *Perencanaan Kota Tangerang Sebagai Aerotropolis*. Universitas Gadjah Mada.
- Kasarda, J. D. (2008). The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis. *Airport cities: The evolution*. Kasarda, J. D. (2013). Airport Cities: The Evolution. *Airport World*, 18(2).
- Kasarda, J. D. (2016). About the Aerotropolis. Retrieved from [www.aerotropolis.com](http://www.aerotropolis.com)
- Kasarda, J. D., & Appold, S. J. (2014). Planning a Competitive Aerotropolis *The Economics of International Airline Transport* (pp. 281-308): Emerald Group Publishing Limited.
- Kasarda, J. D., & Lindsay, G. (2011). *Aerotropolis: the Way We'll Live Next*: Farrar, Straus and Giroux.
- Rawson, R., & Hooper, P. D. (2012). The Importance of Stakeholder Participation to Sustainable Airport Master Planning in the UK. *Environmental Development*, 2, 36-47. doi:<https://doi.org/10.1016/j.envdev.2012.03.013>
- Sugiyono. (2006). *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D* Bandung: Alfabeta.
- Susantono, B. (2014). *Revolusi Transportasi*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Yeo, G.-T., Wang, Y., & Chou, C.-C. (2013). Evaluating the Competitiveness of the Aerotropolises in East Asia. *Journal of Air Transport Management*, 32, 24-31. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.06.004>