

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab V berisikan kesimpulan dari penelitian ini, rekomedasi kebijakan, dan rekomendasi penelitian lanjutan. Analisis yang dilakukan untuk menyelesaikan penelitian ini antara lain : analisis kondisi eksisting Kota Tangerang untuk dikembangkan menjadi *Aerotropolis*, analisis kebijakan pembangunan dan penataan ruang di Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang, dan analisis kesiapan Pemerintah Kota Tangerang terhadap pengembangan *Aerotropolis* di Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang.

5.1 Kesimpulan

Pembangunan transportasi dan pengembangan wilayah memiliki hubungan yang erat dan berkesinambungan (Adisasmita 2011). Transportasi dapat memberikan manfaat terhadap lokasi dan waktu (Adisasmita 2012). Bandara berfungsi untuk melayani pergerakan transportasi udara melalui interaksi kompleks antara sumber daya dan proses. Bandara juga memberikan dampak signifikan terhadap ketenagakerjaan, kemakmuran, dan menstabilkan ekonomi daerah sekitarnya (Europe 2004). Saat ini, bandara secara terus menerus berkembang lebih dari fungsinya sebagai infrastruktur transportasi udara menjadi multinodal. Perusahaan multifungsi yang besar berada di dalam dan di sekitar bandara. selain itu kawasan niaga yang biasanya berada di pusat perkotaan bisa ditemukan juga di kawasan sekitar bandara. Hal tersebut membuat bandara kota bandara menjadi kota bandara (Kasarda 2013).

Perubahan bandara kota menjadi kota bandara memiliki keterkaitan dengan model strategi baru untuk mengembangkan area bandara yang berguna untuk meningkatkan daya saing bisnis kota di sekitar bandara dengan meningkatkan kepentingan bandara tersebut di dunia, strategi tersebut dinamakan *aerotropolis* (Kasarda & Appold 2014). *Aerotropolis* merupakan sub wilayah perkotaan yang infrastruktur, tata guna lahan, dan ekonominya semua berpusat di bandara. 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 daerah. Secara spasial, jika perkotaan biasanya terbentuk dari pusat kota dan *commuter-linked suburbs*, *Aerotropolis* terdiri dari *airport city* sebagai nukleus dan di sekitarnya terdapat klaster-klaster bisnis terhubung bandara yang terasosiasi dengan pembangunan residensial. Klaster tersebut dapat ditemui dalam radius sampai 20 mil (32 kilometer) dari hub bandara tersibuk dengan dampak ekonomi yang signifikan dan dapat diukur hingga 60 mil (96 kilometer) (Bonnat, 2013, dalam Kasarda dan Appold, 2014).

Dalam mengembangkan suatu bentuk *aerotropolis* terdapat beberapa hal yang harus dipenuhi. *Aerotropolis* terdiri dari *airport city* sebagai nukleus dan di sekitarnya terdapat klaster-klaster bisnis terhubung bandara yang terasosiasi dengan pembangunan residensial yang dapat ditemui dalam radius sampai 20 mil (32 kilometer) dari hub bandara tersibuk dengan dampak ekonomi yang signifikan dan dapat diukur hingga 60 mil (96 kilometer). Kawasan bandara harus berada di hirarki tertinggi pada struktur ruang wilayah daerahnya. *Aerotropolis* memiliki Tata guna lahan *mixed use* yang didominasi oleh kawasan komersial dan kawasan residensial dengan kemudahan komuter. Memiliki transportasi menuju bandara yang terintegrasi dengan aksesibilitas sangat baik. Memiliki kawasan hijau sebagai batas-batas antar guna lahan. Memiliki pengaturan *zoning* kawasan yang mempertimbangkan KKOP, intensitas pemanfaatan lahan, kebisingan, dan standar-standar yang berlaku untuk area *airport*.

Berdasarkan analisis yang dilakukan terkait dengan potensi pengembangan Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis* dari segi kondisi eksisting Kota Tangerang untuk dikembangkan menjadi *aerotropolis*, kebijakan pembangunan dan penataan ruang di Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang, serta kesiapan pemerintah Kota Tangerang terhadap pengembangan *aerotropolis* di Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta dan Kota Tangerang, Kawasan Bandara Internasional dan Kota Tangerang memiliki potensi besar untuk dikembangkan menjadi *aerotropolis*. Walaupun dalam implementasi Kota Tangerang menjadi *aerotropolis* dibutuhkan proses yang panjang, komitmen yang besar dari setiap *stakeholder*, lahan, serta dana yang besar. Berikut merupakan kesimpulan dari analisis yang telah dilakukan yaitu:

1. Kota Tangerang khususnya sebagai bagian dari kawasan *aerotropolis* memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi *aerotropolis*. Kota Tangerang saat ini 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* di dominasi 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*.
2. 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 klaster bisnis yang

terintegrasi dengan bandar udara dan sistem transportasi yang berguna sebagai sektor ekonomi utama dalam *aerotropolis*.

3. Potensi pengembangan *aerotropolis* diperkuat dengan kesiapan dari Pemerintah Kota Tangerang untuk mengembangkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*. Dalam mengembangkan Kota Tangerang menjadi *aerotropolis*, pemerintah memprioritaskan pengembangan Bandara Internasional Soekarno Hatta menjadi *airport city*. Kedua pemerintah kota tangerang merencanakan tata guna lahan sebagai dampak keberadaan *airport city* yang didominasi fungsi komersial dan residensial. Ketiga, pemerintah Kota Tangerang akan fokus dalam mengembangkan zoning kawasan yang memperhatikan standar pembangunan area bandara, lalu mengembangkan kawasan *aerotropolis* dengan menghubungkan klaster-klaster bisnis dengan bandara, serta merencanakan hirarki struktur ruang dengan menjadikan Kecamatan Benda memiliki hirarki serupa dengan pusat kota. Setelah itu pemerintah kota akan mengembangkan jaringan transportasi yang terintegrasi antar moda transportasi. Dilanjutkan dengan mengembangkan kawasan bisnis Kota Tangerang yang terhubung dengan bandara. Terakhir, pemerintah kota akan membangun kawasan hijau sebagai batas antar klaster dan koridor hijau di sepanjang jalan utama Kota Tangerang.

Keberhasilan suatu *aerotropolis* bergantung pada pemanfaatan bandara sebagai pusat aktivitas barang dan manusia yang menciptakan manfaat ekonomi. 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 saat ini *masterplan* dari Bandara Internasional Soekarno Hatta belum dicantumkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang yang dapat menyebabkan perubahan-perubahan *masterplan* bandara setiap kali pergantian pemimpin daerah Kota Tangerang. Maka 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.

5.2 Rekomendasi Kebijakan

Berdasarkan hasil analisis diperlukan tindak lanjut pemerintah untuk dalam rangka pengembangan kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta menjadi *aerotropolis*. pengembangan kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta membutuhkan penanganan dan kesiapan pemerintah supaya tercipta suatu bentuk wilayah *aerotropolis* dari Bandara Internasional

Soekarno Hatta. 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 menuju *aerotropolis*. Bappeda Kota Tangerang dan Dinas Cipta Karya Tata Ruang diharapkan mendukung terciptanya kawasan bisnis menjadi klaster bisnis yang terhubung Bandara Internasional Soekarno Hatta sesuai kerjasamanya dengan PT Angkasa Pura 2. Hubungan antara klaster bisnis dan residensial di prakarsai 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 siap menjadi *airport city*, Kota Tangerang sudah siap untuk menjalankan fungsi dan peran *aerotropolis* untuk meningkatkan daya saing daerahnya dengan menggunakan Bandara Internasional Soekarno Hatta menjadi pusat dari tata guna lahan, infrastruktur, dan ekonomi Kota Tangerang yang didukung oleh Bappeda Kota Tangerang.

5.3 Rekomendasi Penelitian Lanjutan

Dari hasil penelitian yang didapat, adapula rekomendasi penelitian lanjutan terhadap peneliti untuk mengembangkan *aerotropolis* Bandara Internasional Soekarno Hatta. Rekomendasi penelitian lanjutan tersebut antara lain :

1. Kajian pengaruh keberadaan *aerotropolis* terhadap pertumbuhan *urban sprawl* di Kota Tangerang
2. Kajian reduksi *urban sprawl* dengan mengembangkan ruang hijau di antara klaster-klaster *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- aerotropolis* pada Kawasan Bandara Internasional Soekarno Hatta