

# **PERSEPSI MASYARAKAT KOTA BANDUNG TERHADAP AKSESIBILITAS DAN SARANA PRASARANA BANDAR UDARA HUSEIN SASTRANEGARA DAN BANDAR UDARA KERTAJATI**

**ALMER FITRIANTO FAIZAL, SADAR YUNI RAHARJO**

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

almerfitrianto@gmail.com

## **ABSTRAK**

*Provinsi Jawa Barat khususnya telah memiliki 2 Bandara internasional yaitu Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Kota Bandung dan Bandar Udara Internasional Jawa Barat Kertajati Kabupaten Majalengka. Kedua Bandara ini memiliki fasilitas yang sudah berstandar internasional, akan tetapi fungsi penerbangan dari Bandar Udara Husein Sastranegara Kota Bandung akan dipindahkan ke Bandar Udara Kertajati yang berada di Kabupaten Majalengka. Hal ini terjadi karena melihat Bandar Udara Husein Sastranegara di Kota Bandung tidak bisa menampung lebih banyak penumpang dan penerbangan karena terkendala oleh luas lahan yang terbatas. Sementara Bandar Udara Kertajati di Kabupaten Majalengka memiliki luas lahan yang dapat diperluas dan memiliki runway yang cukup panjang sehingga dapat mendukung operasi penerbangan yang menggunakan pesawat jet berbadan lebar. Begitu halnya dengan kelengkapan fasilitas terminal yang sudah berstandar internasional sehingga bisa menampung banyak penumpang baik domestik ataupun penumpang internasional. Sehingga Bandar Udara Internasional Kertajati di Kabupaten Majalengka ini dapat juga difungsikan sebagai embarkasi haji di Provinsi Jawa Barat. Tujuan penelitian untuk mengidentifikasi persepsi warga Kota Bandung aksesibilitas dan sarana prasarana di kedua bandara tersebut*

**Kata kunci:** Bandar Udara, karakteristik, persepsi

## **ABSTRACT**

*West Java Province in particular has 2 international airports, namely Husein Sastranegara International Airport, Bandung City and West Java Kertajati International Airport, Majalengka Regency. Both airports have international standard facilities, but the flight function from Husein Sastranegara Airport in Bandung City will be moved to Kertajati Airport in Majalengka Regency. This happened because Husein Sastranegara Airport in Bandung City could not accommodate more passengers and flights because it was constrained by the limited land area. Meanwhile, Kertajati Airport in Majalengka Regency has a land area that can be expanded and has a runway long enough to support flight operations using wide-body jets. Likewise with the completeness of terminal facilities that have international standards so that they can accommodate many passengers, both domestic and international passengers. So that Kertajati International Airport in Majalengka Regency can also function as a hajj*

*embarkation in West Java Province. The purpose of the study was to identify the perceptions of the citizens of Bandung City of accessibility and infrastructure facilities at the two airports*

**Keywords:** *Airport, Characteristic, Perception*

## 1. PENDAHULUAN

Transportasi adalah faktor terpenting bagi kehidupan, pertumbuhan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh secara bersamaan pada suatu wilayah. Salah satu transportasi yang perkembangannya semakin hari semakin pesat adalah transportasi udara. Hal ini disebabkan karena transportasi udara merupakan alat transportasi yang efektif, cepat, aman, dan nyaman (Adisasmita, 2012). Peranannya bertambah besar dengan ditunjukkan oleh peningkatan jumlah permintaan jasa penerbangan yang diukur dari semakin banyaknya penumpang yang menggunakan penerbangan setiap tahunnya.

Bandar Udara Husein Sastranegara adalah salah satu bandara tersibuk di Indonesia yang melayani hingga 64 penerbangan dalam satu hari (Angkasa Pura II, 2017). Bandar Udara Husein Sastranegara ini juga menjadi ujung tombak Jawa Barat dalam arus keluar masuk pesawat dan hal ini mengakibatkan perlunya pengembangan fungsi bandara yang semakin masif oleh Pemerintah Daerah dan Angkasa Pura. Akan tetapi permasalahan yang sedang dihadapi bandara ini adalah terbatasnya lahan untuk pengembangan seperti memperluas *Apron*, *Runaway*, ataupun terminal untuk penumpang. Pengembangan yang dilakukan Pemda dan Angkasa Pura adalah mengurangi beban penerbangan internasional yang semula ada di Bandar Udara Husein Sastranegara ke Bandar Udara Kertajati Majalengka, Jawa Barat. Hal ini diakibatkan karena luas lahan di Bandar Udara Husein Sastranegara sudah tidak memungkinkan lagi untuk diperluas, area yang tidak aman untuk dijadikan bandar udara internasional karena terlalu dekat dengan pusat kota. Hal lain yang mengakibatkan perlunya pemindahan lokasi dan fungsi ke Kabupaten Majalengka adalah lokasi Bandar Udara Kertajati ini akan memiliki akses yang beragam. Di antaranya akses kereta jalur Pantura selain rencana kereta khusus bandara nantinya. Juga terkoneksi dengan rencana tol yang ada, Cisumdawu (Cileunyi-Sumedang-Dawuan). Keunggulan Bandar udara Internasional Kertajati ini pun terletak pada sarana dan prasarana yang lebih baik dibandingkan dengan sarana dan prasarana yang terdapat di Bandar Udara Husein Sastranegara (Media Indonesia, 2018)

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi persepsi masyarakat khususnya warga Kota Bandung terkait sarana dan prasarana dan aksesibilitas yang terdapat di Bandar Udara Husein Sastranegara Kota Bandung dan Bandar Udara Kertajati Kabupaten Majalengka. Sasaran dari penelitian ini adalah mengidentifikasi kondisi aksesibilitas dan prasarana berdasarkan hasil persepsi masyarakat Kota Bandung.

## 2. KAJIAN PUSTAKA

### 2.1 BANDAR UDARA

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2010 Tentang Tata Nal Kebandarudaraan Nasional, Bandar Udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batasan-batasan tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya, yang terdiri atas Bandar Udara umum dan Bandar Udara khusus, yang selanjutnya Bandar Udara umum disebut dengan Bandar Udara.

## 2.2 KELENGKAPAN FASILITAS TERMINAL

Berdasarkan SNI Nomor 03-7046 Tahun 2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara terdapat beberapa jenis, luas, dan kelengkapan dari bangunan terminal penumpang disesuaikan dengan luas bangunan yang merupakan representasi dari jumlah penumpang yang dilayani dan kompleksitas fungsi dan pengguna yang ada. Karena penelitian ini mempunyai 2 lokasi dengan fasilitas internasional, maka berikut adalah tabel terkait kelengkapan fasilitas:

*Table 1 Fasilitas Terminal*

|                                                                  |   |                                                                     |
|------------------------------------------------------------------|---|---------------------------------------------------------------------|
| <b>Terminal standar</b><br>600 m <sup>2</sup><br>(internasional) | a | Teras kedatangan dan keberangkatan ( <i>curb side</i> )             |
|                                                                  | b | Ruang lapor diri ( <i>check in area</i> )                           |
|                                                                  | c | Ruang tunggu berangkat ( <i>departure lounge</i> )                  |
|                                                                  | d | Toilet pria dan wanita ruang tunggu keberangkatan ( <i>toilet</i> ) |
|                                                                  | e | Ruang pengambilan bagasi ( <i>baggage claim</i> )                   |
|                                                                  | f | Area komersial ( <i>concession area/room</i> )                      |
|                                                                  | g | Kantor airline ( <i>airline administration</i> )                    |
|                                                                  | h | Toilet pria dan wanita untuk umum ( <i>public toilet</i> )          |
|                                                                  | i | Ruang simpan barang hilang ( <i>lost &amp; found room</i> )         |
|                                                                  | j | Fasilitas fiskal ( <i>fiscal counter</i> )                          |
|                                                                  | k | Fasilitas imigrasi dan bea cukai ( <i>Immigration and custom</i> )  |
|                                                                  | l | Fasilitas karantina                                                 |
|                                                                  | m | Fasilitas telepon umum ( <i>public telephone</i> )                  |
|                                                                  | n | Fasilitas pemadam api ringan                                        |
|                                                                  | o | Peralatan pengambilan bagasi – tipe <i>gravity roller</i>           |
|                                                                  | p | Kursi tunggu                                                        |

*Sumber: SNI No. 03-7046-2004*

## 2.3 AKSESIBILITAS

Terkait dengan lokasi, salah satu faktor yang menentukan apakah suatu lokasi menarik untuk dikunjungi atau tidak adalah tingkat aksesibilitas. Tingkat aksesibilitas adalah tingkat kemudahan untuk mencapai suatu lokasi ditinjau dari lokasi lain di sekitarnya. Tingkat aksesibilitas antara lain dipengaruhi jarak, kondisi prasarana perhubungan, ketersediaan berbagai sarana penghubung termasuk frekuensinya tingkat keamanan serta kenyamanan untuk melalui jalur tersebut (Tarigan, 2006)

## 2.4 PERSEPSI RESPONDEN

Pendapat Robbins (2003) menyatakan jika persepsi merupakan sebuah proses yang ditempuh masing-masing individu untuk mengorganisasikan serta menafsirkan kesan dari indera yang anda miliki agar memberikan makna kepada lingkungan sekitar. Banyak faktor-faktor yang dapat mempengaruhi sebuah persepsi, mulai dari pelaku persepsi, objek yang dipersepsikan serta situasi yang ada.

## 2.5 RUMUS SLOVIN

Mengutip buku *Statistika Seri Dasar dengan SPSS* oleh Aloysius Rangga Aditya Nalendra, dkk. (2021:27-28), rumus slovin adalah formula untuk menghitung jumlah sampel minimal jika perilaku sebuah populasi belum diketahui secara pasti. Rumus ini digunakan oleh peneliti untuk menentukan jumlah sample yang akan diteliti.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

## 3. METODOLOGI

### 3.1 METODOLOGI PENELITIAN

Menurut Nazir (2005: 58) penelitian komparatif adalah sejenis penelitian deskriptif yang ingin mencari jawaban secara mendasar tentang sebab-akibat, dengan menganalisis faktor-faktor

penyebab terjadinya ataupun munculnya suatu fenomena tertentu. Penelitian komparatif merupakan penelitian yang bersifat membandingkan. Penelitian ini dilakukan untuk membandingkan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek yang diteliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu. Pada penelitian ini variabelnya masih mandiri tetapi untuk sampel yang lebih dari satu atau dalam waktu yang berbeda. Jadi, penelitian komparatif adalah jenis penelitian yang digunakan untuk membandingkan antara dua kelompok atau lebih dari suatu variabel tertentu. Peneliti hanya mencari satu atau lebih akibat-akibat yang ditimbulkan dan mengujinya dengan menelusuri kembali masa lalu untuk mencari sebab-sebab, kemungkinan hubungan, dan maknanya. Penelitian ini cenderung menggunakan data kuantitatif.

### **3.2 METODE PENGUMPULAN DATA**

Metode pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data primer dan sekunder, dimana data-data primer diambil langsung ke lapangan dengan cara observasi dan kuesioner, seperti yang dijelaskan oleh Arikunto (2010) observasi sering diartikan sebagai sebuah cara untuk memperhatikan sesuatu dengan aktivitas yang sempit, yakni dengan menggunakan mata. Menurut Sutoyo Anwar (2009:168) Angket atau kuesioner merupakan sejumlah pertanyaan atau pernyataan tertulis yang dianggap fakta atau kebenaran yang diketahui dan perlu dijawab oleh responden tentang data faktual atau opini yang berkaitan dengan diri responden

### **3.3 METODE ANALISIS**

Untuk mencapai tujuan perlu dilakukan berbagai tahapan metode analisis data. Metode analisis data akan menghasilkan temuan yang akan menjawab sasaran dari penelitian ini. Berikut ini merupakan tahapan-tahapan analisis data yang merupakan gambaran secara singkat bagaimana penelitian dari awal hingga mencapai tujuan akhirnya.

#### **1. Karakteristik Pengguna dalam Menggunakan kedua Bandara**

Data karakteristik pengguna atau penumpang yang pernah menggunakan kedua Bandara dibutuhkan untuk mengetahui pengalaman para penumpang dalam penggunaan kedua bandara. Karakteristik ini didapat dari kuesioner yang disebar kepada responden. Variabel ini berupa tujuan penggunaan Bandara, frekuensi menggunakan Bandara, dan durasi kunjungan.

#### **2. Sarana Prasarana dan Pelayanan Bandara**

Pada tahapan ini untuk mengetahui persepsi penumpang atau pengguna terkait sarana prasarana, dan pelayanan Bandara dilakukan dengan menyebarkan form kuesioner dengan variabel keamanan di bandara, kemudahan mendapat informasi, kemudahan mendapatkan taksi Bandara, kenyamanan ruang tunggu, dan kondisi toilet. Hasil kuesioner ini dianalisis menggunakan metode Skala Interval Likert untuk mengetahui nilai skala untuk masing-masing variabel.

#### **3. Aksesibilitas Menuju kedua Bandara**

Pada tahapan akhir ini form kuesioner disebar kepada responden guna mengetahui persepsi masyarakat terkait aksesibilitas dengan variabel ketersediaan dan kondisi jalan, durasi tempuh, dan biaya yang dibutuhkan menuju masing-masing Bandara. Kemudian hasil persepsi dianalisis dengan menggunakan Interval Skala Likert untuk mengetahui nilai skala untuk masing-masing variabel.

## **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **3.2 ANALISIS PERSEPSI PENUMPANG MENGGUNAKAN INTERVAL SKALA LIKERT**

Pada sub-bab ini akan menganalisis persepsi responden terkait sarana, prasarana, dan aksesibilitas yang terdapat di Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Kota

Bandung dan Bandar Udara Internasional Kertajati Kabupaten Majalengka. Persepsi para responden ini diukur dari penilaian skala Likert yang memiliki skala 1 (Tidak Baik), 2 (Kurang Baik), 3 (Cukup Baik), 4 (Baik), 5 (Sangat Baik).

1. Aksesibilitas Bandar Udara Husein Sastranegara

Berdasarkan hasil analisis menggunakan skala interval likert, terlihat bahwasannya kondisi aksesibilitas dari titik awal responden menuju Bandara Husein Sastranegara Kota Bandung mendapat nilai presentase sebesar 84,1% yang dimana masuk di kategori skala 5 atau sangat baik.

*Table 2 Aksesibilitas Bandara Husein Sastranegara*

| No    | Pertanyaan                              | Hasil Kuesioner |    |    |   |   | Skor       |            | Presentase | Kategori    |
|-------|-----------------------------------------|-----------------|----|----|---|---|------------|------------|------------|-------------|
|       |                                         | 5               | 4  | 3  | 2 | 1 | Skor Total | Skor Ideal |            |             |
| 1     | Ketersediaan Jaringan Jalan             | 51              | 36 | 3  | 2 | 1 | 434        | 500        | 86.8       | Sangat Baik |
| 2     | Kondisi Jaringan Jalan                  | 51              | 34 | 15 | 0 | 0 | 436        | 500        | 87.2       | Sangat Baik |
| 3     | Durasi Perjalanan dari Rumah ke Bandara | 46              | 22 | 23 | 9 | 0 | 405        | 500        | 81         | Sangat Baik |
| 4     | Biaya yang dikeluarkan menuju Bandara   | 42              | 30 | 21 | 7 | 0 | 407        | 500        | 81.4       | Sangat Baik |
| Total |                                         |                 |    |    |   |   | 1682       | 2000       | 84.1       | Sangat Baik |

*Sumber: Hasil Analisis, 2021*

2. Sarana Prasarana dan Pelayanan Bandar Udara Husein Sastranegara

Berdasarkan pada hasil analisis menggunakan skala interval likert, terlihat bahwasannya kondisi sarana dan prasarana di Bandara Husein Sastranegara memiliki penilaian dengan presentase sebesar 81,89% atau bisa masuk dalam kategori Sangat Baik.

*Table 3 Sarana Prasarana Bandara Husein Sastranegara*

| No    | Pertanyaan                                          | Hasil Kuesioner |    |    |    |   | Skor       |            | Presentase | Kategori    |
|-------|-----------------------------------------------------|-----------------|----|----|----|---|------------|------------|------------|-------------|
|       |                                                     | 5               | 4  | 3  | 2  | 1 | Skor Total | Skor Ideal |            |             |
| 5     | Biaya untuk membeli tiket pesawat menuju destinasi  | 32              | 41 | 21 | 4  | 2 | 397        | 500        | 79.4       | Baik        |
| 6     | Tingkat keamanan di Bandara                         | 44              | 37 | 17 | 2  | 0 | 423        | 500        | 84.6       | Sangat Baik |
| 7     | Kemudahan mendapat informasi terkait penerbangan    | 46              | 38 | 12 | 1  | 3 | 423        | 500        | 84.6       | Sangat Baik |
| 8     | Kemudahan Mendapatkan Taksi di Area Bandara         | 37              | 32 | 20 | 4  | 7 | 388        | 500        | 77.6       | Baik        |
| 9     | Kemudahan Mencapai Bandara dengan Transportasi Umum | 41              | 31 | 16 | 11 | 1 | 400        | 500        | 80         | Sangat Baik |
| 10    | Kenyaman di Ruang Tunggu                            | 40              | 38 | 19 | 3  | 0 | 415        | 500        | 83         | Sangat Baik |
| 11    | Ketersediaan Destinasi Penerbangan antar Kota       | 36              | 36 | 21 | 6  | 1 | 400        | 500        | 80         | Sangat Baik |
| 12    | Kondisi Kelengkapan Fasilitas Ruang Tunggu          | 41              | 36 | 21 | 2  | 0 | 416        | 500        | 83.2       | Sangat Baik |
| 13    | Kondisi Kelengkapan Fasilitas Toilet                | 43              | 37 | 20 | 0  | 0 | 423        | 500        | 84.6       | Sangat Baik |
| Total |                                                     |                 |    |    |    |   | 3685       | 4500       | 81.89      | Sangat Baik |

*Sumber: Hasil Analisis, 2021*

3. Aksesibilitas Bandar Udara Kertajati

Berdasarkan hasil analisis menggunakan skala interval likert, terlihat bahwasannya kondisi aksesibilitas dari titik awal responden menuju Bandara Kertajati Kabupaten Majalengka mendapat nilai presentase sebesar 59,45% yang masuk kedalam kategori Cukup

Table 4. Aksesibilitas Bandar Udara Kertajati

| No    | Pertanyaan                              | Hasil Kuesioner |   |   |   |   | Skor       |            | Presentase | Kategori |
|-------|-----------------------------------------|-----------------|---|---|---|---|------------|------------|------------|----------|
|       |                                         | 5               | 4 | 3 | 2 | 1 | Skor Total | Skor Ideal |            |          |
| 1     | Ketersediaan Jaringan Jalan             | 5               | 2 | 5 | 1 | 2 | 316        | 500        | 63.2       | Baik     |
| 2     | Kondisi Jaringan Jalan                  | 2               | 2 | 5 | 1 | 1 | 312        | 500        | 62.4       | Baik     |
| 3     | Durasi Perjalanan dari Rumah ke Bandara | 1               | 1 | 5 | 2 | 9 | 282        | 500        | 56.4       | Cukup    |
| 4     | Biaya yang dikeluarkan menuju Bandara   | 1               | 1 | 5 | 2 | 8 | 279        | 500        | 55.8       | Cukup    |
| Total |                                         |                 |   |   |   |   | 1189       | 2000       | 59.45      | Cukup    |

Sumber: Hasil Analisis, 2021

#### 4. Sarana Prasarana Bandar Udara Kertajati

Berdasarkan pada hasil analisis menggunakan skala interval likert, terlihat bahwasannya kondisi sarana dan prasarana di Bandara Kertajati Kabupaten Majalengka memiliki penilaian dengan presentase sebesar 67,42% yang masuk kedalam kategori Baik

Table 5. Sarana Prasarana Bandar Udara Kertajati

| No    | Pertanyaan                                          | Hasil Kuesioner |   |   |   |   | Skor       |            | Presentase | Kategori |
|-------|-----------------------------------------------------|-----------------|---|---|---|---|------------|------------|------------|----------|
|       |                                                     | 5               | 4 | 3 | 2 | 1 | Skor Total | Skor Ideal |            |          |
| 5     | Biaya untuk membeli tiket pesawat menuju destinasi  | 1               | 2 | 5 | 1 | 6 | 295        | 500        | 59         | Cukup    |
| 6     | Tingkat keamanan di Bandara                         | 1               | 3 | 4 | 6 | 0 | 359        | 500        | 71.8       | Baik     |
| 7     | Kemudahan mendapat informasi terkait penerbangan    | 1               | 3 | 4 | 7 | 1 | 347        | 500        | 69.4       | Baik     |
| 8     | Kemudahan Mendapatkan Taksi di Area Bandara         | 4               | 2 | 5 | 4 | 9 | 308        | 500        | 61.6       | Baik     |
| 9     | Kemudahan Mencapai Bandara dengan Transportasi Umum | 4               | 2 | 5 | 1 | 7 | 304        | 500        | 60.8       | Baik     |
| 10    | Kenyaman di Ruang Tunggu                            | 1               | 3 | 4 | 3 | 0 | 366        | 500        | 73.2       | Baik     |
| 11    | Ketersediaan Destinasi Penerbangan antar Kota       | 6               | 3 | 4 | 1 | 6 | 319        | 500        | 63.8       | Baik     |
| 12    | Kondisi Kelengkapan Fasilitas Ruang Tunggu          | 2               | 2 | 5 | 3 | 0 | 362        | 500        | 72.4       | Baik     |
| 13    | Kondisi Kelengkapan Fasilitas Toilet                | 2               | 3 | 4 | 1 | 0 | 374        | 500        | 74.8       | Baik     |
| Total |                                                     |                 |   |   |   |   | 3034       | 4500       | 67.42      | Baik     |

Sumber: Hasil Analisis, 2021

## 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan terhadap para penumpang ataupun pengguna Bandar Udara Husein Sastranegara Kota Bandung dan Bandar Udara Kertajati

Berdasarkan hasil kuesioner terkait aksesibilitas, sarana prasarana, dan pelayanan Bandara yang menggunakan alat pengukuran Interval Skala Likert, menghasilkan skala yang berbeda diantara kedua Bandara ini. Bandar Udara Husein Sastranegara Kota Bandung memiliki skala 5 (Sangat Baik) dengan nilai 84,1% sedangkan Bandar Udara Kertajati Kabupaten Majalengka menghasilkan skala 3 (Cukup Baik) dengan presentase sebesar 59,45%. Bandar Udara Husein Sastranegara kota Bandung memiliki skala yang lebih tinggi daripada Bandar Udara Kertajati Kabupaten Majalengka dikarenakan responden menganggap ketersediaan jalan, kondisi jalan, durasi tempuh menuju Bandar Husein Sastranegara lebih unggul. Hal tersebut divalidasi dengan hasil observasi peneliti bahwasannya jalur menuju Bandar Udara Kertajati Kabupaten Majalengka tidak terlalu baik. Hal ini dikarenakan belum tersedianya jaringan jalan yang

langsung menuju Bandara tersebut dan memakan waktu tempuh yang sangat lama. Sementara hasil kuesioner terkait sarana prasarana dan pelayanan, Bandar Udara Husein Sastranegara Kota Bandung tetap dianggap memiliki skala yang lebih baik oleh para responden dengan mendapatkan skala 5 (Sangat Baik) dan presentase sebesar 81,89%. Hal ini berbeda dengan skala yang dimiliki Bandar Udara Kertajati Kabupaten Majalengka yang memiliki skala 4 (Baik) dengan nilai presentase sebesar 67,42%. Temuan ini sesuai dengan hasil observasi yang peneliti lakukan. Karena Bandar Udara Kertajati Kabupaten Majalengka sudah tidak beroperasi sejak pandemi Covid-19 pada tahun 2020 silam. Mengakibatkan banyaknya fasilitas yang tidak dipergunakan. Walaupun Bandara ini beroperasi sebelum pandemi, akan tetapi jumlah penerbangan masih terbilang sedikit.

### UCAPAN TERIMA KASIH

Puji serta syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, Kepada kedua orang tua, dosen pembimbing, dosen penguji, dosen wali, rekan-rekan penulis, Dinas Perhubungan Kota Bandung, serta pihak-pihak lain yang tidak dapat penulis tuliskan satu per satu. Karena berkat doa dan bantuannya penulis dapat menyelesaikan penelitian ini dengan sebaik-baiknya.

### DAFTAR RUJUKAN

- Basuki, I. H. (1985). *Merancang, Merencana Lapangan Terbang*. Bandung: P.T. Alumni.
- Nursyadah, D. (2019). Persepsi Mahasiswa STIE Sutatmadja Terhadap Dimensi Kualitas Pelayanan Bandara. *Ekonomi, Pendidikan, Akuntansi*, 35-57.
- Sabur, F. (2015). Kajian Waktu Tempuh Pergerakan Penumpang. *Jurnal Perhubungan Udara*, 29-38.
- Sartono, W. (2016). *Bandar Udara (Pengenal dan Perencanaan Geometrik Runway, Taxiway, dan Apron*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Saputra, R. T. (2016). Penentuan Lokasi Bandar Udara di Kabupaten Lamongan. 21-50.
- Soegiyono. (2010). Penerapan Asean Open Sky dan Kaitannya dengan Kedaulatan Udara Indonesia. *Kajian Kebijakan dan Hukum Kedirgantaraan*, 204-222.
- Sugiono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tritjahjono, D. (2017). Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BIJB) dan Potensi Kertajati Sebagai Aerocity. *Jurnal Perhubungan Udara*, 43-50.
- Yuliana, D. (2017). Pengaruh Fasilitas, Layanan Dan Informasi Aksesibilitas Terhadap Tingkat Kepuasan. *Jurnal Perhubungan Udara*, 27-42.
- Yunus, H. (2010). *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Zain, S., & Badudu, J. (1994). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Zulaicha. (2014). Pengaruh Fasilitas Bandar Udara Terhadap Kinerja Ketepatan Waktu Maskapai. *Jurnal Perhubungan Udara*, 223-234.