

**LAPORAN ANTARA**  
**KAJIAN BANDARA TENTANG PERSEPSI MASYARAKAT**  
**TERHADAP RENCANA PEMBANGUNAN BANDAR UDARA**  
**(BANDARA) KABUPATEN BATANG TAHUN 2018**



**KONSULTAN**  
**FAKULTAS EKONOMI UNIVERSITAS PEKALONGAN**

## KATA PENGANTAR

*Assalamu 'alaikumWr. Wb.*

Puji syukur senantiasa kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Pengasih, bahwasanya berkat rahmat dan karunia Nya tim penyusun berhasil menyelesaikan laporan antara **“Kajian Persepsi Masyarakat Terhadap Rencana Pembangunan Bandara Kabupaten Batangtahun 2018”** tanpahalangan yang berarti. Kegiatan penyusunan kajian ini dilaksanakan oleh tim peneliti Fakultas Ekonomi Universitas Pekalongan bekerjasama dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Batang, dalam rangka mengawali berbagai kegiatan yang berkaitan dengan rencana Pemerintah Kabupaten Batang akan membangun Bandara.

Harapan kami laporan yang disajikan ini bisbermanfaat dan memenuhi harapan semua pihak, khususnya bagi Pemerintah Daerah dan masyarakat Kabupaten Batang. Pada kesempatan ini, tak luput tim penyusun menyampaikan terima kasih setulusnya atas bantuan dan dukungan semua pihak baik para pemangku kepentingan, tokoh masyarakat, maupun masyarakat umum yang menjadi responden, yang telah memberikan masukan baik berupa data maupun saran-saran lainnya.

Semoga bantuan dan dukungan dari semua pihak dicatat sebagai amal baik oleh Allah,

Tuhan Yang Maha Kuasa, amin.

*Wassalamu 'alaikum Wr. Wb.*

## DAFTAR ISI

### Halaman

KATA PENGANTAR .....	
i	
DAFTAR ISI .....	
ii	
BAB I PENDAHULUAN .....	
1	
1.1.Latarbelakang .....	
1	
1.2.TujuanKajian .....	
5	

1.3. Metode Kajian .....	5
1.4. Manfaat Kajian .....	10
1.5. Sistematika Laporan .....	10
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>12</b>
2.1. Konsepsi Tentang Pembangunan .....	12
2.2. Infrastruktur .....	14
2.3. Bandar Udara (Bandara) .....	16
2.4. Pelayanan Publik .....	18
2.5. Kesejahteraan Masyarakat .....	21
<b>BAB III GAMBARAN UMUM KABUPATEN BATANG .....</b>	<b>24</b>
3.1. Kondisi Geografis .....	24

3.2. Penduduk dan Ketenagakerjaan .....	
27	
3.3. Kondisi Perekonomian .....	28
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....	
33	
4.1. Deskripsi Responden .....	
33	
4.2. Hasil Penelitian .....	35
4.3. Pembahasan .....	
40	
4.4. Saran/Masukan, dan Harapan Responden .....	
42	
BAB V PENUTUP .....	
44	
5.1. Simpulan .....	
44	
5.2. Saran .....	
45	
5.3. Rekomendasi .....	
45	

DAFTAR PUSTAKA

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Perkembangan suatu wilayah dapat terwujud jika didukung oleh tersedianya sarana dan prasarana seperti jalan raya, terminal, listrik, telepon, pelabuhan laut dan juga bandar udara. Keberadaan infrastruktur memiliki peran yang sangat penting dalam mewujudkan interaksi sosial dan kelangsungan sistem perekonomian. Semakin baik keadaan infrastruktur, semakin baik pula pengaruhnya terhadap interaksi sosial dan keadaan ekonomi suatu wilayah serta akan memacu kemajuan dan perkembangan suatu wilayah. Hal tersebut dimungkinkan karena sarana dan prasarana transportasi berfungsi sebagai pembentuk, pengarah, dan pemacu pertumbuhan suatu wilayah. Adanya fungsi sarana dan prasarana transportasi tersebut dapat terlihat dari sejauhmana kepesatan yang terjadi pada penggunaan lahan suatu wilayah, serta intensitas dan frekuensi pergerakan sosial ekonomi masyarakat. Aktivitas ini akan lebih meningkat bilamana suatu wilayah juga didukung oleh ketersediaan sistem transportasi yang lengkap dan membentuk integrasi antar moda, baik moda jalan, moda rel, moda laut, dan moda udara. Simpul yang menghubungkan antara moda transportasi tersebut seperti halnya bandar udara, akan menjadi pusat pertumbuhan baru dan membangkitkan tumbuhnya kegiatan-kegiatan lain disekitarnya.

Letak geografis suatu wilayah mempunyai kedudukan penting pula dalam konstelasinya dengan wilayah lain, baik dalam aktivitas ekonomi maupun politik.

Oleh karena itu, pengembangan ekonomi dan politik yang kuat di suatu wilayah, khususnya melalui berbagai pembangunan infrastruktur akan sangat mempengaruhi keberhasilan pembangunan di wilayah yang bersangkutan dan juga wilayah di sekitarnya. Penyediaan sarana infrastruktur publik sangat berkaitan dengan pelayanan sosial yang akan diberikan oleh pemerintah daerah kepada masyarakat setempat. Di era keterbukaan demokrasi pembangunan daerah tidak dapat dilepaskan dari partisipasi masyarakat.

Pembangunan menjadi bagian tak terpisahkan dari masyarakat itu sendiri, sedangkan peran pemerintah adalah memberikan jalan atau sebagai mediator untuk mewujudkan keinginan masyarakat atas apa yang dikehendaki untuk kemajuan masyarakat di daerah. Pada hakekatnya pembangunan itu dilaksanakan oleh pemerintah bersama rakyat dengan tujuan memberikan kemakmuran dan kesejahteraan pada rakyat. Desa/kelurahan dan masyarakatnya mempunyai kedudukan yang penting dilihat dari nilai-nilai positif yang dimiliki sebagai sumber tenaga kerja, kekayaan alam yang merupakan pendapatan Negara, serta sifat umum masyarakat desa yang sederhana dalam tingkah laku dan masih menjunjung tinggi azas kejujuran yang perlu dibangun dan dibina usaha pembangunan Negara ([www.materibelajar.id](http://www.materibelajar.id)).

Dalam rangka upaya pengembangan daerah menuju pada terpenuhinya kebutuhan akan infrastruktur untuk mewujudkan interaksi sosial dan kelangsungan system perekonomian daerah, Kabupaten Batang memiliki program pengembangan

infrastruktur publik berupa pembangunan Bandar Udara (Bandara). Rencana pembangunan infrastruktur berupa Bandar udara ini merupakan salah satu upaya untuk mempercepat pencapaian visi, misi, dan tujuan pembangunan daerah terutama untuk jangka panjang. Sebagaimana kita ketahui, Pemerintah Kabupaten Batang telah menetapkan Visi Pembangunan Jangka Panjang Kabupaten Batang adalah **“Terwujudnya Kabupaten Batang Yang Harmonis, Energik, Berdaya Saing, Agamis, Tentram, dan Sejahtera”**( <https://www.batangkab.go.id>). Untuk mewujudkan visi tersebut diperlukan kebijakan pembangunan yang akurat, termasuk pengembangan infrastruktur wilayah yang mampu memacu pertumbuhan ekonomi wilayah, mendukung kelancaran aktivitas sosialekonomi, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Salah satu program pembangunan infrastruktur yang telah dicanangkan oleh Pemerintah Kabupaten Batang adalah pembangunan Bandar Udara (Bandara), yang merupakan program pembangunan multi tahun, di mana kajian untuk rencana pembangunan Bandara tersebut mulai dilaksanakan pada tahun 2018. Sebenarnya pada masa penjajahan Belanda, di wilayah Kabupaten Batang pernah berdiri Bandara yang hanya digunakan untuk pendaratan Helikopter, namun seiring dengan kemerdekaan Indonesia dan semakin berkembangnya Kabupaten Batang, Bandara tersebut sudah tidak berfungsi lagi, oleh karena itu Bupati Batang memiliki gagasan dan merencanakan untuk membangun Bandara perintis di wilayah Kabupaten Batang.

Telah menjadi wacana publik bahwa fungsi dan peranan Bandara sangat penting untuk memperlancar proses transportasi, dan sangat strategis dalam



menunjang kehidupan masyarakat. Lebih khusus, Bandara berperan sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang segala kegiatan/sektor pembangunan (perhubungan, perdagangan, pariwisata). Sebagaimana diketahui bahwa fungsi transportasi mampu mengembangkan sektor riil dan jasa yang handal dan berkemampuan tinggi. Kemampuan tersebut dapat menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan (khususnya sektor pariwisata), memperlancar mobilitas manusia, barang, dan jasa lain, serta mendorong peningkatan hubungan dalam konteks nasional, regional, dan internasional. Eksistensi Bandara selalu mengandung sinergi dan saling berinteraksi dengan komponen lainnya melalui manajemen modern dengan pendekatan *quality cost and delivery* (QCD), (Wayan Windia, dkk, 2011). Sektor ini telah memberikan kontribusi dan peranan yang tinggi terhadap pergerakan penumpang dan barang, karena kecepatannya dalam pelayanan, kenyamanan, keamanan, dan kehandalan. Sektor ini juga memegang peran penting dalam konteks pengembangan bidang sosial, ekonomi, budaya, dan lingkungan.

Bertolak dari kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi udara yang cepat, aman, dan nyaman, maka pembangunan Bandara memerlukan dukungan dari semua pihak sehingga kajian dari aspek lingkungan, aspek sosial ekonomi, dan aspek budaya masyarakat sangat diperlukan untuk menyelenggarakan kegiatan pembangunan Bandara yang efektif dan efisien. Program pembangunan Bandara yang sudah dicanangkan oleh Bupati Batang,

diharapkan akan memberikan multiplier efek yang positif bagi masyarakat dan daerah, diantaranya adalah :

- a. Membuka lapangan pekerjaan baru dan mendorong masyarakat untuk melakukan kegiatan ekonomi yang mendukung beroperasinya Bandara, sehingga dalam jangka panjang bisa meningkatkan kesejahteraan masyarakat
- b. Potensi industri yang sudah ada di Kabupaten Batang bisa dieksploitasi secara maksimal sehingga akan berdampak positif bagi penyerapan tenaga kerja dan mendorong pertumbuhan ekonomi daerah.
- c. Pembangunan Bandara di Kabupaten Batang juga bisa mendorong berkembangnya berbagai usaha seperti perhotelan, rumah makan, transportasi darat, pariwisata, dan sebagainya.
- d. Potensi pendapatan daerah akan meningkat seiring dengan peningkatan penggunaan transportasi darat, laut, dan udara seiring dengan pembukaan Bandara di Kabupaten Batang
- e. Dari berbagai efek multiplier tersebut dampak yang paling diharapkan adalah meningkatnya kesejahteraan masyarakat.

Selain berbagai dampak positif sebagaimana yang telah disebutkan di muka, tentu saja program Pemerintah Daerah untuk membangun Bandara juga bisa berakibat pada munculnya komplain atau pertentangan oleh sebagian masyarakat. Hal ini biasanya akan dilakukan oleh masyarakat, terutama para pemilik lahan pertanian yang terdampak pembangunan Bandara, sehingga terkadang menyebabkan masyarakat melakukan perlawanan. Selain faktor status kepemilikan lahan,

ketidapahaman masyarakat tentang rencana untuk mendirikan Bandara ini seringkali mendatangkan salah persepsi yang pada akhirnya menimbulkan berbagai hambatan sehingga sangat penting dilakukan proses persuasi guna membangun pemahaman dan sikap publik khususnya masyarakat terdampak supaya terjalin titik temu kesepakatan dan mencapai hubungan yang saling menguntungkan antara pihak pembangun bandara dengan masyarakat terdampak, sebab pembangunan Bandara di Kabupaten Batang merupakan upaya pemerintah dalam penyediaan dan peningkatan fasilitas publik yang membutuhkan adanya partisipasi dari masyarakat setempat. Pendekatan oleh pihak yang memiliki wewenang dalam proses pembangunan Bandara sangat dibutuhkan pada proses komunikasi dengan warga terdampak pembangunan Bandara dalam melakukan persuasi kepada masyarakat baik dengan masyarakat yang pro maupun kontra supaya bersedia untuk berpartisipasi.

## **1.2. Tujuan Kajian**

Kajian persepsi masyarakat terhadap rencana pembangunan bandar udara (Bandara) Kabupaten Batang tahun 2018 merupakan kegiatan awal sebelum dilakukan studi kelayakan yang lebih rinci atas rencana pembangunan Bandara. Dengan demikian tujuan dari kajian ini adalah untuk memperoleh gambaran tentang persepsi persetujuan dari masyarakat terhadap rencana pembangunan Bandara di Kabupaten Batang, serta masukan/saran ataupun harapan masyarakat jika pembangunan Bandara sudah direalisasi.

### **1.3. Metode Kajian**

#### **a. Pengumpulan Data**

Untuk bisa memperoleh gambaran tentang persepsi masyarakat apakah secara umum menyetujui atau tidak terkait dengan rencana pembangunan Bandara yang telah diprogramkan oleh pemerintah Kabupaten Batang, diperlukan berbagai macam data baik berupa data primer yang diperoleh secara langsung dari masyarakat maupun data sekunder. Data primer yang diperlukan tersebut dikumpulkan dengan metode penyebaran instrumen berupa pertanyaan-pertanyaan, dan mengakomodir saran/masukan serta harapan masyarakat berkaitan dengan pembangunan Bandara. Selain data primer, dalam kajian ini juga diperlukan data sekunder berupa dokumen-dokumen yang diperlukan dalam penyusunan kajian, seperti data kependudukan, data angkatan kerja, kondisi ekonomi masyarakat, pendapatan per kapita, dan sebagainya. Data-data sekunder tersebut dikumpulkan dengan metode dokumentasi.

#### **b. Ruang Lingkup Kajian**

Ruang lingkup kajian meliputi seluruh wilayah yang ada di Kabupaten Batang, dengan sasaran kajian berupa responden yaitu masyarakat, baik masyarakat umum, para pekerja pendatang, tokoh masyarakat, serta para pengambil kebijakan yang terkait dengan rencana pembangunan Bandara. Namun demikian, mengingat rencana lokasi pembangunan Bandara berada di Kecamatan Batang Kota, maka lingkup kajian juga lebih difokuskan pada

wilayah sekitar calon lokasi Bandara tersebut. Lokasi tersebut berada di wilayah Kecamatan Batang yang berada di ujung utara Kecamatan, meliputi Kelurahan Denasri Wetan, Denasri Kulon, Kasepuhan, Karangasem Utara, dan Klidang Lor. Berikut ini disajikan gambar calon lokasi pembangunan Bandara Kabupaten Batang.

Gambar 1  
Calon Lokasi Bandara



### c. Sampel Responden

Populasi penelitian dalam penyusunan kajian ini meliputi masyarakat di Kabupaten Batang yang jumlahnya bisa tak terhingga, maka sampel responden ditetapkan dengan pendekatan interval taksiran (Siti Nurhayati, 2012) dengan rumus :

$$n = \left\{ \frac{Za}{e} \right\}^2$$

di mana : n adalah jumlah sampel  
Z adalah luas daerah pada kurva normal  
a adalah simpangan baku dari populasi  
e adalah sampling error

Dengan menetapkan sampling error sebesar 5 %, maka berdasarkan rumus tersebut diperoleh sampel sebanyak 100 orang (dibulatkan), yang terdiri atas beberapa kelompok, meliputi kelompok masyarakat umum, pekerja pendatang, tokoh masyarakat, dan pengambil kebijakan. Sebaran sampel responden sebagaimana perhitungan di atas bisa disajikan pada tabel sebagai berikut :

Tabel 1  
Sebaran Kelompok Responden

No	Kelompok	Sasaran/Jumlah
1	Masyarakat umum	65 orang
2	Pekerja pendatang	6 orang (PLTU)
3	Tokoh masyarakat	13 orang
4	Pengambil kebijakan	16 orang
<b>Jumlah</b>		<b>100 orang</b>

#### d. Teknik Analisis

Setelah semua data yang diperlukan terkumpul, lalu dilakukan pengolahan atau analisis data dengan langkah-langkah sebagai berikut :

- 1) Kompilasi data, untuk mengelompokkan data yang berasal dari pertanyaan tertutup dan data yang berasal dari pertanyaan terbuka
- 2) Tabulasi atas data-data yang bisa ditabelkan, terutama yang berkaitan dengan persepsi masyarakat atas rencana pembangunan Bandara di Kabupaten Batang
- 3) Pengujian instrumen penelitian (uji validitas data) menggunakan uji CVI (*Content Validity Index*), yakni indeks persetujuan responden terhadap berbagai aspek yang ditanyakan (Grant & Davis; 1996).
- 4) Analisis data

Tahap analisis disini dilakukan dengan teknik deskriptif analitis, yaitu suatu teknik analisis yang dilakukan untuk menilai karakteristik dari sebuah data. Karakteristik itu banyak sekali, antara lain: nilai *Mean*, *Median*, *Sum*, *Variance*,

*Standar error, Standar error of mean, mode, range* atau rentang, minimal, maksimal, *skewness* dan *kurtosis*. Metode deskriptif adalah metode penelitian yang dilakukan untuk mengetahui keberadaan variabel mandiri, baik hanya pada satu variabel atau lebih (variabel yang berdiri sendiri) tanpa membuat perbandingan dan mencari hubungan variabel itu dengan variabel yang lain”. Sugiyono (2009).

#### **1.4. Manfaat Kajian**

Kajian persepsi masyarakat terhadap rencana pemerintah Kabupaten Batang untuk membangun Bandara diharapkan memiliki beberapa kemanfaatan, diantaranya adalah sebagai berikut :

- a. Hasil kajian ini diharapkan bisa bermanfaat untuk mengetahui persepsi masyarakat mengenai persetujuannya terhadap rencana pembangunan Bandara oleh pemerintah Kabupaten Batang
- b. Hasil kajian ini akan menjadi pijakan bagi pemerintah Kabupaten Batang untuk memutuskan langkah lebih lanjut atas rencana pembangunan Bandara
- c. Hasil kajian ini juga diharapkan bermanfaat bagi pemerintah Kabupaten Batang untuk menyusun kebijakan-kebijakan baik jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang jika rencana pembangunan Bandara sudah direalisasikan.

#### **1.5. Sistematika Laporan**

Bab I      PENDAHULUAN



Bab ini berisi latar belakang dilaksanakannya kajian, tujuan kajian, metode kajian yang digunakan, manfaat kajian, dan sistematika laporan.

## Bab II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan disajikan konsep dasar teori-teori yang relevan dengan kajian persepsi masyarakat atas rencana pembangunan Bandar Udara (Bandara) Kabupaten Batang, meliputi pengertian dan klasifikasi Bandara, konsep tentang pembangunan, teori infrastruktur, pelayanan publik, dan kesejahteraan masyarakat.

## Bab III GAMBARAN UMUM

Bab ini berisi tentang gambaran secara garis besar wilayah Kabupaten Batang seperti kondisi geografis, kependudukan dan angkatan kerja, serta kondisi perekonomian Kabupaten Batang.

## Bab IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini disajikan hasil analisis dari kajian yang dilakukan, terutama yang berkaitan dengan persepsi persetujuan masyarakat terhadap program pemerintah Kabupaten Batang untuk membangun Bandara. Selain analisis persepsi juga disajikan hasil analisis dan pembahasan terkait dengan saran, masukan dan harapan masyarakat terhadap program pembangunan Bandara tersebut.

## Bab V PENUTUP

Bab ini menyajikan simpulan umum hasil kajian, serta saran dan rekomendasi yang diajukan kepada pemerintah Kabupaten Batang terkait dengan rencana pembangunan Bandara.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Konsepsi tentang Pembangunan**

Kecenderungan globalisasi dan regionalisasi membawa sekaligus tantangan dan peluang baru bagi proses pembangunan di Indonesia. Dalam era seperti ini, kondisi persaingan antar pelaku ekonomi (badan usaha dan/atau negara) akan semakin tajam. Dalam kondisi persaingan yang sangat tajam ini, tiap pelaku ekonomi (tanpa kecuali) dituntut menerapkan dan mengimplementasikan secara efisien dan efektif strategi bersaing yang tepat (Kuncoro, 2004). Pada awal pemikiran tentang pembangunan sering ditemukan adanya pemikiran yang mengidentikan pembangunan dengan perkembangan, pembangunan dengan modernisasi dan industrialisasi, bahkan pembangunan dengan westernisasi. Seluruh pemikiran tersebut didasarkan pada aspek perubahan, di mana pembangunan, perkembangan, dan modernisasi serta industrialisasi, secara keseluruhan mengandung unsur perubahan. Namun begitu, keempat hal tersebut mempunyai perbedaan yang cukup prinsipil, karena masing-masing mempunyai latar belakang, azas dan hakikat yang berbeda serta prinsip kontinuitas yang berbeda pula, meskipun semuanya merupakan bentuk yang merefleksikan perubahan

Pembangunan (*development*) adalah proses perubahan yang mencakup seluruh sistem sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan,

pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya. Di sisi lain pembangunan juga diartikan sebagai proses perubahan yang direncanakan untuk memperbaiki berbagai aspek kehidupan masyarakat. Sedangkan Siagian (1994), memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)”. Pendapat lain dikemukakan oleh Ginanjar Kartasasmita (1997), yang memberikan pengertian lebih sederhana, yaitu sebagai “suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana”.

Konsep pembangunan di Indonesia tertuang dalam pembukaan UUD 1945 yaitu melindungi segenap bangsa, dan seluruh tumpah darah Indonesia, mewujudkan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, serta ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Pelaksanaan pembangunan mencakup semua aspek kehidupan bangsa, yaitu aspek politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan secara berencana, menyeluruh, terarah, terpadu, bertahap dan berkelanjutan untuk memacu peningkatan kemampuan nasional dalam rangka untuk mewujudkan kehidupan yang sejajar dan sederajat dengan bangsa lain yang lebih maju.

Keberhasilan suatu pembangunan bisa diukur dengan berbagai variabel dan indikator. Penggunaan indikator dan variabel pembangunan bisa berbeda

untuk setiap Negara. Di Negara-negara yang masih miskin, ukuran kemajuan dan pembangunan mungkin masih sekitar kebutuhan-kebutuhan dasar seperti listrik masuk desa, layanan kesehatan pedesaan, dan harga makanan pokok yang rendah. Sebaliknya, di Negara-negara yang telah dapat memenuhi kebutuhan tersebut, indikator pembangunan akan bergeser kepada faktor-faktor sekunder dan tersier (Tikson, 2005). Sejumlah indikator ekonomi yang dapat digunakan oleh lembaga-lembaga internasional antara lain pendapatan perkapita yang diukur dengan *Gross National Product* (GNP), atau Produk Domestik Bruto (PDB), struktur perekonomian, urbanisasi, dan jumlah tabungan. Disamping itu terdapat pula dua indikator lainnya yang menunjukkan kemajuan pembangunan sosial ekonomi suatu bangsa atau daerah yaitu Indeks Kualitas Hidup (IKH) atau *Physical Quality of life Index* (PQLI), dan Indeks Pembangunan Manusia atau *Human development Index* (HDI).

Indeks Kualitas Hidup atau *The Physical Quality of Life Index (PQLI)* dapat diartikan sebagai “*an attempt to measure the quality of life or well-being of a country. The value is the average of three statistics: basic literacy rate, infant mortality, and life expectancy at age one, all equally weighted on a 0 to 100 scale*” ([https://en.wikipedia.org/wiki/Physical\\_Quality\\_of\\_Life\\_Index](https://en.wikipedia.org/wiki/Physical_Quality_of_Life_Index)). Jadi, Indeks Kualitas Kehidupan Fisik (PQLI) adalah upaya untuk mengukur kualitas hidup atau kesejahteraan suatu negara. Nilai ini adalah rata-rata dari tiga statistik yaitu tingkat keaksaraan dasar, kematian bayi, dan harapan hidup pada usia satu tahun, semuanya sama-sama tertimbang pada skala 0 hingga 100. Sedangkan Indeks Pembangunan

Manusia (IPM) atau *Human development Index* (HDI) adalah pengukuran perbandingan dari harapan hidup, melek huruf, pendidikan dan standar hidup untuk semua negara seluruh dunia. IPM digunakan untuk mengklasifikasikan apakah sebuah negara adalah negara maju, negara berkembang atau negara terbelakang dan juga untuk mengukur pengaruh dari kebijaksanaan ekonomi terhadap kualitas hidup. Indikator yang digunakan untuk mengukur IPM meliputi angka harapan hidup saat kelahiran, angka harapan sekolah dan angka rata-rata lama sekolah, serta standar hidup layak yang dihitung dari Produk Domestik Bruto/PDB(keseimbangan kemampuan berbelanja)per kapita.

## **2.2. Infrastruktur**

Infrastruktur adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi. Jadi infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan. Sarana dan prasarana fisik, atau sering disebut dengan infrastuktur, merupakan bagian yang sangat penting dalam sistem pelayanan masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan pemerintahan, perekonomian, industri dan kegiatan sosial di

masyarakat dan pemerintahan. Pembangunan infrastruktur adalah sebagai sebuah pelayanan yang diberikan oleh Negara kepada rakyat sebagai unsur pembangunan nasional.

Mulai dari sistem energi, transportasi (darat, laut, dan udara), bangunan-bangunan perkantoran dan sekolah, hingga telekomunikasi, rumah peribadatan dan jaringan layanan air bersih, kesemuanya itu memerlukan adanya dukungan infrastruktur yang handal.

Ruang lingkup pembangunan infrastruktur secara umum dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu : (Septo Indarto, 2012)

1. Pembangunan infrastruktur transportasi guna mendukung peningkatan aksesibilitas masyarakat seperti : jalan, jembatan, tambatan perahu; stasiun kereta api, lapangan udara; dan sebagainya
2. Pembangunan infrastruktur yang mendukung produksi pertanian, seperti : irigasi
3. Pembangunan infrastruktur yang mendukung pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, meliputi: penyediaan air minum, sanitasi perdesaan.

Terkait pembangunan infrastruktur, dampak langsung pembangunan tersebut adalah terbukanya ruang/peleluang untuk mengakses sumberdaya yang ada, baik sumber daya alam maupun sumber daya lainnya seperti pasar dan sumberdaya manusia. Itu artinya terbuka berbagai peluang bagi banyak pihak untuk mendapatkan manfaat yang sebelumnya mungkin tidak termasuk opsi bagi mereka. Tapi secara umum ada dua pihak yang sangat berpeluang besar mendapatkan *optimum advantage*,

mereka adalah “pemilik modal (investor) dan SDM berkualitas (*entrepreneur*)”. Selain dua pihak tersebut, yang lain tentu juga mungkin mendapatkan manfaat, meskipun tidak pada tahap optimum. Hal inilah barangkali yang menjadi alasan bagi negara-negara maju untuk cenderung memberikan bantuan bagi pembangunan infrastruktur dibanding bidang lainnya. Dengan penguasaan permodalan dan sumberdaya manusia yang lebih kompetitif mereka lah yang akan memaksimalkan peluang-peluang yang terbuka sebagai dampak dari pembangunan infrastruktur tersebut.

Pembangunan infrastruktur yang secara massif kita lakukan sekarang ini sudah barang tentu akan membuka peluang termasuk kemungkinan masuknya beragam investasi asing. Keterbukaan ekonomi global tidak dapat dihindari. Sudah semestinya kita mempersiapkan masyarakat kita agar mereka lah yang mendapatkan manfaat optimal dari peluang-peluang yang tercipta. Pelatihan keterampilan dan kewirausahaan harus digalakkan. Badan Usaha di tingkat daerah dan desa (BUMDes) harus dihidupkan. *Entrepreneurship Incubator* di perguruan-perguruan tinggi harus diwajibkan dan di dukung penuh. Kita dorong para lulusan yang tercipta dari perguruan tinggi tersebut untuk menghidupkan BUMdes-BUMDes yang jumlahnya bisa puluhan ribu sehingga sumberdaya (alam, manusia, pasar) membawa manfaat optimum bagi kesejahteraan masyarakat.

### **2.3. Bandar Udara (Bandara)**



Berdasarkan pengertian dalam kamus besar bahasa Indonesia, Bandar Udara (disingkat: Bandara) atau pelabuhan udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunaannya. Sedangkan menurut Undang-Undang, Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (pasal 1 butir 33 UU Nomor 1 Tahun 2009).

Dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 (pasal 1) juga disebutkan bahwa Bandar Udara terdiri atas beberapa jenis, yaitu :

- a. Bandar Udara Umum, yaitu bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
- b. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
- c. Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
- d. Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.

- e. Bandar Udara Pengumpul (*hub*), adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
- f. Bandar Udara Pengumpan (*spoke*), adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.

Dilihat dari jenisnya, Angkutan Udara dibedakan menjadi 2 jenis, yaitu angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga (pasal 83 UU Nomor 1 Tahun 2009). Angkutan udara niaga terdiri atas angkutan udara niaga dalam negeri, dan angkutan udara niaga luar negeri. Sedangkan Kegiatan angkutan udara bukan niaga berupa: a. angkutan udara untuk kegiatan keudaraan (*aerial work*); b. angkutan udara untuk kegiatan pendidikan dan/atau pelatihan personel pesawat udara; atau c. angkutan udara bukan niaga lainnya yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara niaga. Kegiatan angkutan udara bukan niaga dapat dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, lembaga tertentu, orang perseorangan, dan/atau badan usaha Indonesia lainnya (pasal 101 UU Nomor 1 Tahun 2009).

Pemerintah daerah atau badan usaha yang memiliki angkutan udara niaga juga bisa menyelenggarakan “**angkutan udara perintis**”. Dalam penyelenggaraan angkutan udara perintis, pemerintah daerah wajib menjamin tersedianya lahan, prasarana angkutan udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta kompensasi lainnya (pasal 104 ayat 2 UU Nomor 1 Tahun 2009). Angkutan udara perintis

dilaksanakan secara terpadudengan sektor lain berdasarkan pendekatan pembangunan wilayah.

#### **2.4. Pelayanan Publik**

Tujuan utama dibentuknya pemerintahan adalah untuk menjaga suatu sistem ketertiban didalam mana masyarakat bisa menjalani kehidupan secara wajar. Pemerintahan modern pada hakekatnya adalah pelayanan kepada masyarakat dan memiliki tugas untuk melayani masyarakat, menciptakan kondisi yang memungkinkan setiap anggota masyarakat mengembangkan kemampuan dan kreativitasnya demi mencapai kemajuan bersama. Sebagai unit kerja publik, pemerintah bekerja guna memenuhi (memproduksi, mentransfer, mendistribusikan) dan melindungi kebutuhan, kepentingan dan tuntutan pihak yang diperintah sebagai konsumen dan *sovereign*, akan jasa-publik dan layanan *civil*, dalam hubungan pemerintahan.

Pemerintah merupakan suatu organisasi yang berwenang untuk merumuskan dan melaksanakan keputusan- keputusan yang mengikat bagi seluruh penduduk di dalam wilayahnya. Secara teoretis, Pemerintah memiliki dua kedudukan yaitu “sebagai salah satu organ negara dan sebagai administrasi negara”. Sebagai organ negara, pemerintah bertindak untuk dan atas nama negara. Sedangkan sebagai administrasi negara, pemerintah dapat bertindak baik dalam lapangan pengaturan (*regelen*) maupun dalam lapangan pelayanan (*bestuuren*). Terkait dengan

kedudukannya sebagai pelaksana administrasi Negara, pemerintah berkewajiban untuk menyelenggarakan pelayanan terbaik bagi masyarakat, dalam arti menyelenggarakan fungsi pelayanan dalam kualitas yang berkualitas. Menurut Zeithaml dkk.(2003), indikator untuk mengukur kualitas pelayanan meliputi unsur bukti fisik (*tangible*), kehandalan (*reliability*), daya tanggap (*responsiveness*), jaminan (*assurance*), dan empati (*emphaty*).

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 25 tahun 2009 (pasal 1), pengertian pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas jasa, barang, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Sementara menurut Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara No.63/KEP/M.PAN/7/2003, pelayanan publik adalah segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam rangka upaya memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat terdapat asas- asas yang harus dijadikan pedoman dalam pelayanan publik oleh aparat pemerintah, diantaranya:

- a. Kepentingan umum, dalam arti pemberian pelayanan tidak boleh mengutamakan kepentingan pribadi dan/ atau golongan.

- b. Kepastian hukum, meliputi jaminan terwujudnya hak dan kewajiban dalam penyelenggaraan pelayanan.
- c. Kesamaan hak, yakni pemberian pelayanan tidak membedakan suku, ras, agama, golongan, gender, dan status ekonomi.
- d. Keseimbangan hak dan kewajiban, yakni berkaitan dengan pemenuhan hak harus sebanding dengan kewajiban yang harus dilaksanakan, baik oleh pemberi maupun penerima pelayanan.
- e. Keprofesionalan, berarti pelaksana pelayanan harus memiliki kompetensi yang sesuai dengan bidang tugas.
- f. Partisipatif, yaitu peningkatan peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan dengan memperhatikan aspirasi, kebutuhan, dan harapan masyarakat.
- g. Persamaan perlakuan/ tidak diskriminatif; setiap warga negara berhak memperoleh pelayanan yang adil.
- h. Keterbukaan : setiap penerima pelayanan dapat dengan mudah mengakses dan memperoleh informasi mengenai pelayanan yang diinginkan
- i. Akuntabilitas, mengandung makna bahwa proses penyelenggaraan pelayanan harus dapat dipertanggung jawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- j. Fasilitas dan perlakuan khusus bagi kelompok rentan: pemberian kemudahan terhadap kelompok rentan sehingga tercipta keadilan dalam pelayanan.

- k. Ketepatan waktu: penyelesaian setiap jenis pelayanan dilakukan tepat waktu sesuai dengan standar pelayanan.
- l. Kecepatan, kemudahan dan keterjangkauan: setiap jenis pelayanan dilakukan secara cepat, mudah, dan terjangkau.

## **2.5. Kesejahteraan Masyarakat**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia kata kesejahteraan merupakan kata benda yang mempunyai arti hal atau keadaan sejahtera; kemandirian, keselamatan dan ketentraman. Sedangkan kata sejahtera yang merupakan kata sifat memiliki arti aman sentosa dan makmur, selamat (terlepas dari segala macam gangguan). Sedangkan menurut Undang-undang No 11 Tahun 2009, kesejahteraan sosial adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya. Permasalahan kesejahteraan sosial yang berkembang dewasa ini menunjukkan bahwa ada warga negara yang belum terpenuhi hak atas kebutuhan dasarnya secara layak karena belum memperoleh pelayanan sosial dari negara. Akibatnya, masih ada warga negara yang mengalami hambatan pelaksanaan fungsi sosial sehingga tidak dapat menjalani kehidupan secara layak dan bermartabat.

Kesejahteraan bagi masyarakat Indonesia jelas-jelas disebutkan dalam pembukaan UUD 1945, yakni ....”kemudian daripada itu untuk membentuk suatu pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh

tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian, abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah kemerdekaan kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang dasar Negara Indonesia". Dengan demikian pembangunan yang dilaksanakan baik di tingkat pusat maupun di daerah tentu diarahkan untuk bisa meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Kesejahteraan meliputi seluruh bidang kehidupan manusia. Mulai dari ekonomi, sosial, budaya, iptek, hankamnas, dan lain sebagainya. Bidang-bidang kehidupan tersebut meliputi jumlah dan jangkauan pelayanannya. Pemerintah memiliki kewajiban utama dalam rangka meningkatkan kesejahteraan rakyatnya.

Indikator yang digunakan untuk menilai tingkat kesejahteraan masyarakat suatu Negara/daerah adalah sebagai berikut :(Icai, 2006)

**Pertama.** Jumlah dan pemerataan pendapatan. Hal ini berhubungan dengan masalah ekonomi. Pendapatan berhubungan dengan lapangan kerja, kondisi usaha, dan factor ekonomi lainnya. Penyediaan lapangan kerja mutlak dilakukan oleh semua pihak agar masyarakat memiliki pendapat tetap untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Tanpa itu semua, mustahil manusia dapat mencapai kesejahteraan. Tanda-tanda masih belum sejahteranya suatu kehidupan masyarakat adalah jumlah dan sebaran pendapatan yang mereka terima. Kesempatan kerja dan kesempatan berusaha diperlukan agar masyarakat mampu memutar roda perekonomian yang pada akhirnya mampu meningkatkan jumlah pendapatan yang mereka terima. Dengan pendapatan yang mereka ini, masyarakat dapat melakukan transaksi ekonomi.

*Kedua*, pendidikan yang semakin mudah untuk dijangkau. Pengertian mudah disini dalam arti jarak dan nilai yang harus dibayarkan oleh masyarakat. Pendidikan yang mudah dan murah merupakan impian semua orang. Dengan pendidikan yang murah dan mudah itu, semua orang dapat dengan mudah mengakses pendidikan setinggi-tingginya. Dengan pendidikan yang tinggi itu, kualitas sumberdaya manusianya semakin meningkat. Dengan demikian kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan yang layak semakin terbuka. Berkat kualitas sumberdaya manusia yang tinggi ini, lapangan kerja yang dibuka tidak lagi berbasis kekuatan otot, tetapi lebih banyak menggunakan kekuatan otak. Sekolah dibangun dengan jumlah yang banyak dan merata, disertai dengan peningkatan kualitas, serta biaya yang murah. Kesempatan untuk memperoleh pendidikan tidak hanya terbuka bagi mereka yang memiliki kekuatan ekonomi, atau mereka yang tergolong cerdas saja. Tapi, semua orang diharuskan untuk memperoleh pendidikan setinggi-tingginya. Sementara itu, sekolah juga mampu memberikan layanan pendidikan yang sesuai dengan kebutuhan peserta didiknya. Pendidikan disini, baik yang bersifat formal maupun non formal. Kedua jalur pendidikan ini memiliki kesempatan dan perlakuan yang sama dari pemerintah dalam memberikan layanan pendidikan kepada masyarakat. Angka melek huruf menjadi semakin tinggi, karena masyarakatnya mampu menjangkau pendidikan dengan biaya murah. Kesejahteraan manusia dapat dilihat dari kemampuan mereka untuk mengakses pendidikan, serta mampu menggunakan pendidikan itu untuk mendapatkan kebutuhan hidupnya.



***Ketiga***, kualitas kesehatan yang semakin meningkat dan merata. Kesehatan merupakan faktor untuk mendapatkan pendapatan dan pendidikan. Karena itu, faktor kesehatan ini harus ditempatkan sebagai hal yang utama dilakukan oleh pemerintah. Masyarakat yang sakit akan sulit memperjuangkan kesejahteraan dirinya. Jumlah dan jenis pelayanan kesehatan harus sangat banyak. Masyarakat yang membutuhkan layanan kesehatan tidak dibatasi oleh jarak dan waktu. Setiap saat mereka dapat mengakses layanan kesehatan yang murah dan berkualitas. Lagi-lagi, ini merupakan kewajiban pemerintah yang tak bisa ditawar-tawar lagi. Apabila masih banyak keluhan masyarakat tentang layanan kesehatan, maka itu pertanda bahwa suatu Negara masih belum mampu mencapai taraf kesejahteraan yang diinginkan oleh rakyatnya.

## **BAB III**

### **GAMBARAN UMUM KABUPATEN BATANG**

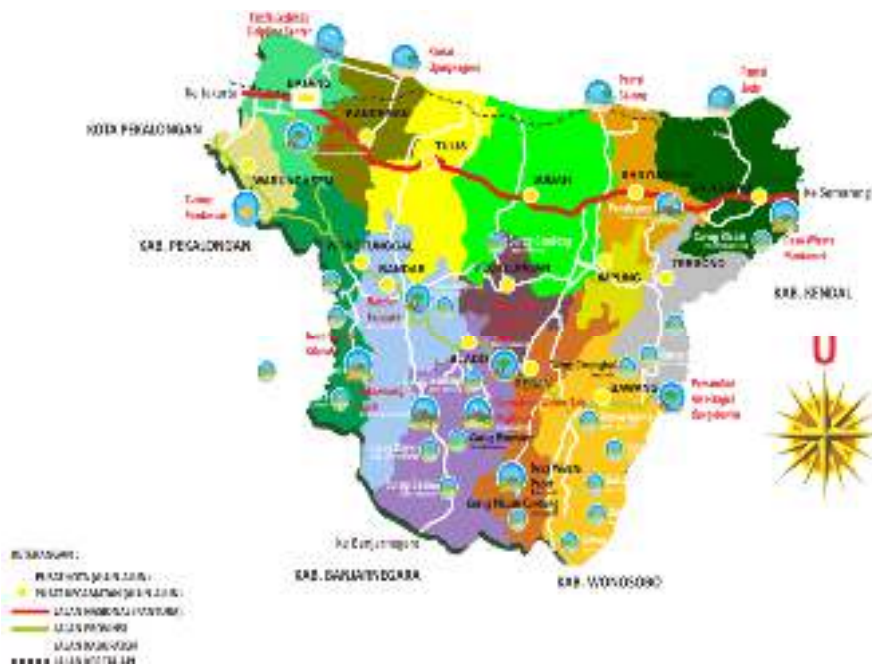
#### **3.1. Kondisi Geografis**

Kondisi wilayah Kabupaten Batang merupakan kombinasi antara daerah pantai pesisir, dataran rendah dan pegunungan. Dengan kondisi ini Kabupaten Batang mempunyai potensi yang sangat besar untuk agroindustri, agrowisata dan agrobisnis. Keadaan topografi wilayah Kabupaten Batang terbagi atas tiga bagian yaitu pantai, dataran rendah dan wilayah pegunungan. Wilayah utara merupakan kawasan pantai dan pesisir sepanjang  $\pm 39,75 \text{ Km}^2$  yang mencakup 5 wilayah Kecamatan, sangat dimungkinkan untuk pengembangan kawasan industri dan jalur transportasi barang dan jasa, baik melalui laut, udara, maupun darat karena didukung oleh infrastruktur yang tersedia seperti jalan toll, pelabuhan umum, pelabuhan perikanan pantai (PPP), dan PLTU. Wilayah sebelah selatan yang bercorak pegunungan sangat potensial untuk dikembangkan menjadi wilayah pembangunan dengan basis agroindustri dan agrowisata. Basis agroindustri ini mengacu pada berbagai macam hasil tanaman perkebunan seperti : teh, kopi, coklat dan sayuran. Selain itu juga memiliki potensi wisata alam yang prospektif di masa datang.

Kabupaten Batang terletak pada  $6^{\circ} 51' 46''$  sampai  $7^{\circ} 11' 47''$  Lintang Selatan dan antara  $109^{\circ} 40' 19''$  sampai  $110^{\circ} 03' 06''$  Bujur Timur di pantai utara Jawa Tengah dan berada pada jalur utama yang menghubungkan Jakarta-Surabaya. Luas

daerah 78.864,16 Ha. Batas-batas wilayahnya sebelah utara Laut Jawa, sebelah timur Kabupaten Kendal, sebelah selatan Kabupaten Wonosobo dan Kabupaten Banjarnegara, sebelah barat Kota dan Kabupaten Pekalongan. Posisi tersebut menempatkan wilayah Kabupaten Batang, utamanya Ibu Kota Pemerintahannya pada jalur ekonomi pulau Jawa sebelah utara. Arus transportasi dan mobilitas yang tinggi di jalur pantura memberikan kemungkinan Kabupaten Batang berkembang cukup prospektif di sektor jasa transit dan transportasi ( <http://www.batangkab.go.id> ).

Wilayah geografis Kabupaten Batang yang merupakan kombinasi antara daerah pesisir atau pantai, dataran rendah, serta dataran tinggi sebagaimana dijelaskan di muka dapat dilihat pada peta geografis berikut ini.



Sumber : <http://www.batangkab.go.id>

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Batang Nomor 7 Tahun 2004 tentang Pembentukan Kecamatan Kabupaten Batang, jumlah kecamatan di Kabupaten Batang yang semula 12 kecamatan berubah menjadi 15 kecamatan dengan 248 desa/kelurahan. Pemekaran wilayah ini dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Batang sebagai upaya untuk menghadapi tantangan dan permasalahan dalam penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan dan pelayanan kepada masyarakat khususnya pada tingkat kecamatan, desa, dan kelurahan. Rincian nama-nam Kecamatan, nama Desa/Kelurahan, dan luas wilayah masing-masing Kecamatan disajikan pada tabel berikut ini.

Tabel 2

Luas Wilayah Kecamatan di Kabupaten Batang

No	Kecamatan	Jumlah Desa / Kelurahan	Luas Wilayah (Ha)
1	Wonotunggal	15	5.235,27
2	Bandar	17	7.322,80
3	Blado	18	7.838,92
4	Reban	19	4.633,38
5	Bawang	20	7.384,51
6	Tersono	20	4.932,98
7	Gringsing	15	7.276,64
8	Limpung	17	3.341,66
9	Banyuputih	11	4.442,50
10	Subah	17	8.352,17
11	Pecalungan	10	3.618,97
12	Tulis	17	4.508,78
13	Kandeman	13	4.175,67
14	Batang	21	3.434,54
15	Warungasem	18	2.355,38
	<b>Total</b>	<b>248</b>	<b>78.864,16</b>

Sumber : Batang Dalam Angka, 2016.

### 3.2. Penduduk dan Ketenagakerjaan

Jumlah penduduk Kabupaten Batang adalah sebanyak 749.720 jiwa yang terdiri dari 374.375 jiwa laki laki dan 375.345 jiwa perempuan dengan *sex ratio* (penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan) sebesar 99,74%. (Batang dalam angka, 2017). Jika dibandingkan dengan tahun 2015, jumlah penduduk Kabupaten Batang bertambah sebanyak 6.630 jiwa (sebesar 0,88 %) di tahun 2016. Jika dilihat dari indikator kependudukan yaitu Pertumbuhan Penduduk, Kepadatan Penduduk, Jumlah Rumah Tangga dan Jumlah penduduk menurut kelompok umur dapat disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 1  
Perkembangan Indikator Kependudukan Kabupaten Batang  
(Tahun 2014 – 2016)

No	Uraian	2014	2015	2016
1	Pertumbuhan Penduduk (%)	0,95	0,90	0,90
2	Kepadatan Penduduk (jiwa/km <sup>2</sup> )	934	942	950
3	Jumlah rumah tangga	169.165	169.655	170.501
4	Rata-rata anggota rumah tangga	4,4	4,4	4,4
5	Jumlah penduduk menurut kelompok umur :			
	0 s/d 14 tahun	185.378	184.794	184.173
	15 s/d 64 tahun	504.866	510.427	515.905
	65 tahun keatas	46.253	47.869	49.642
6	Rasio ketergantungan	45,88	45,58	45,32

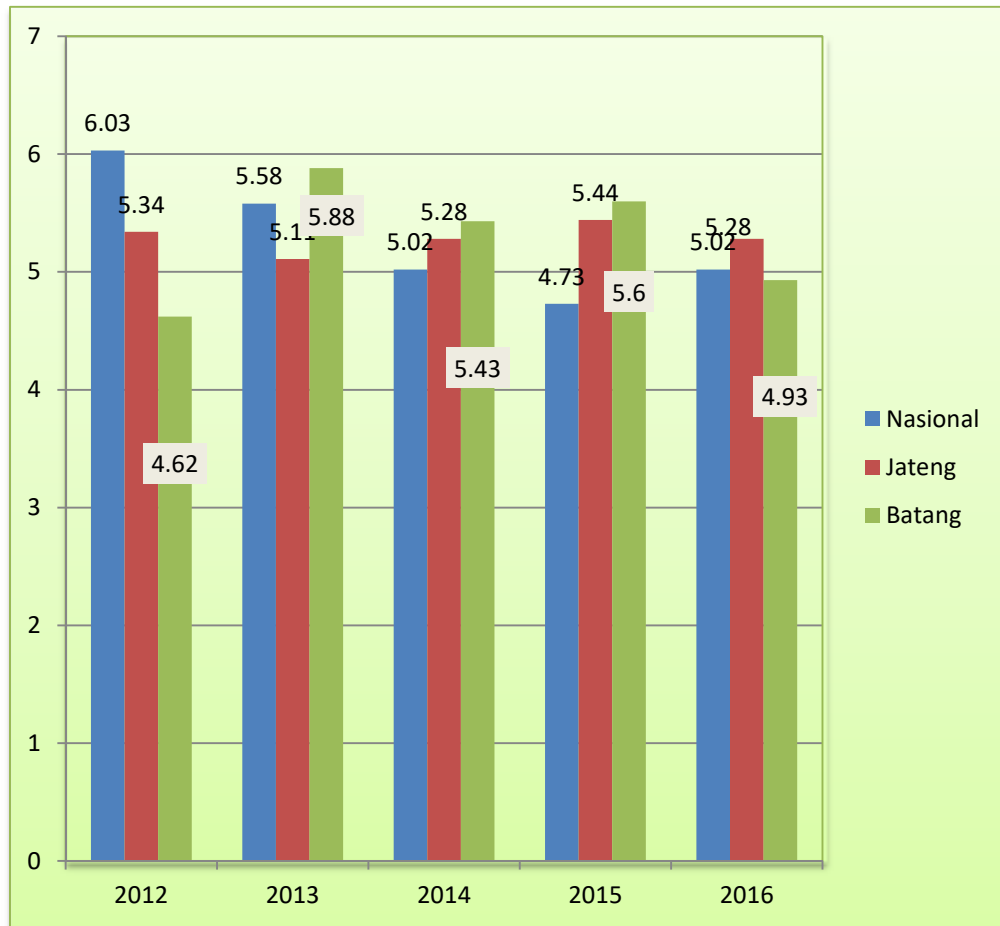
Sumber : diolah dari BPS Kabupaten Batang, 2017

Jika dilihat dari banyaknya jumlah penduduk menurut kelompok umur, dapat diketahui bahwa jumlah penduduk pada kelompok usia produktif (15-64 tahun) lebih banyak dibandingkan jumlah penduduk non produktif yang sebanyak 282.090 jiwa. Komposisi ini menggambarkan bahwa rasio ketergantungan penduduk Kabupaten Batang masuk pada kategori rendah karena angka ketergantungan berada pada tingkat 45,32 yang berarti bahwa tiap 100 jiwa penduduk usia produktif akan menanggung beban sekitar 45 jiwa penduduk yang tidak produktif.

Kondisi ketenagakerjaan di Kabupaten Batang antara lain bisa dilihat dari indikator rasio penduduk yang bekerja. Selama tahun 2012 sampai dengan 2016, rasio penduduk yang bekerja mengalami peningkatan dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2016 dari capaian tahun 2012 sebesar 47,48%; menjadi 77,55% di tahun 2016; sedangkan tingkat pengangguran terbuka mengalami penurunan kinerja dimana angkanya naik dari tahun 2012 sebesar 2,18% di tahun 2012 menjadi 5,48% di tahun 2016. Banyaknya penduduk usia kerja (usia produktif 15 s/d 64 tahun) sebagaimana tersaji pada tabel 1 di atas menunjukkan bahwa jumlah angkatan kerja pada tahun 2016 mencapai sebesar 68,81 %. Sementara pada tahun 2015 banyaknya angkatan kerja adalah sebanyak 510.427 jiwa atau sebesar 68,08 %; sehingga angkatan kerja mengalami kenaikan sebanyak 0,73 %. Dengan bertambahnya penduduk usia kerja bisa diartikan bahwa rasio ketergantungan menjadi lebih kecil.

### **3.3. Kondisi Perekonomian**

Kondisi perekonomian Kabupaten Batang bisa diukur dari pencapaian pertumbuhan ekonomi daerah. Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Batang mengalami fluktuasi setiap tahunnya, di mana terlihat bahwa pada tahun 2016 mengalami penurunan jika dibanding dengan tahun sebelumnya 2015 yakni menurun sebesar 0,49 % (dari 5,42% pada tahun 2015 menjadi 4,93% pada tahun 2016). Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Batang tahun 2016 ini dibawah capaian pertumbuhan ekonomi Jawa Tengah yaitu sebesar 5,28%. Jika dibandingkan dengan Kabupaten sekitar, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Batang masih tergolong rendah karena berada dibawah Kabupaten yang lain seperti Kabupaten Pekalongan sebesar 5,16%, Kabupaten Wonosobo sebesar 5,25%, Kota Pekalongan sebesar 5,36%, Kabupaten Banjarnegara sebesar 5,41%, Kabupaten Kendal sebesar 5,60%, dan juga masih lebih rendah jika dibandingkan dengan pertumbuhan ekonomi Jawa Tengah sebesar 5,28% dan pertumbuhan ekonomi Nasional sebesar 5,01%.



Sumber: Pertumbuhan Ekonomi Nasional, Jawa Tengah dan PDRB Kab. Batang Tahun 2012 s/d Tahun 2016



Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Batang mengalami fluktuasi setiap tahunnya, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Batang pada tahun 2016 mengalami penurunan jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya 2015, yakni dari sebesar 5,42% turun menjadi 4,93% (2016); dan pertumbuhan ekonomi ini dibawah capaian pertumbuhan ekonomi Jawa tengah sebesar 5,28% pada tahun 2016. Pertumbuhan ekonomi tersebut tidak terlepas dari sumbangan masing-masing sektor perekonomian yang tercermin pada Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) baik atas dasar harga berlaku maupun harga konstan. Nilai PDRB Kabupaten Batang mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun, namun angka-angka PDRB menunjukkan adanya trend kenaikan. Kontribusi terbesar perekonomian Kabupaten Batang pada tahun 2016 berasal dari sektor industri pengolahan yang menyumbang Rp. 5.787.554.45 dari total PDRB; disusul sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan sebesar Rp.3.971.951.74; lalu diikuti oleh sektor Perdagangan, Besar dan Eceran sebesar Rp.2.231.137.40.

Besaran Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Batang menurut lapangan usaha pada Tahun 2016 atas dasar harga berlaku disajikan pada tabel 3 berikut ini.

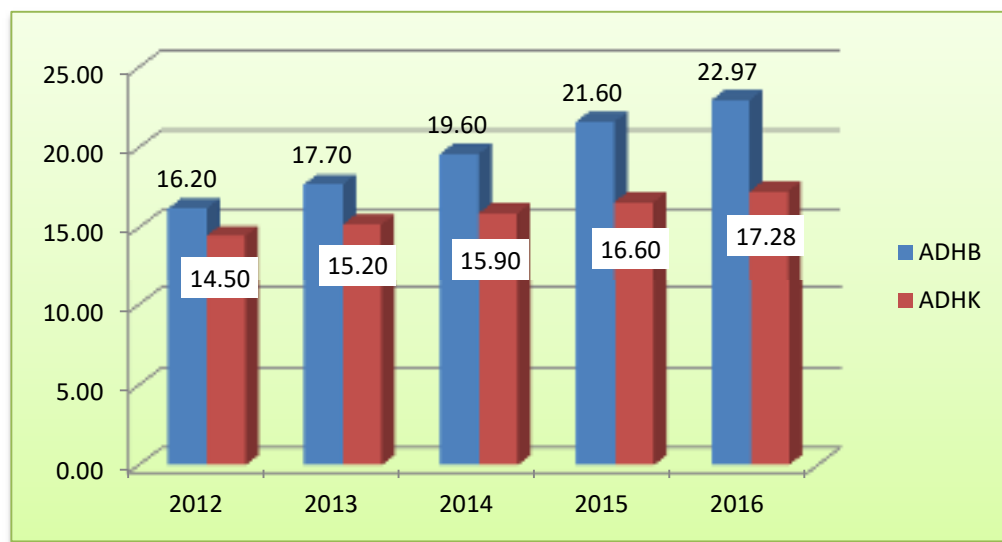
Tabel 3  
PDRB Kabupaten Batang Menurut Lapangan Usaha  
Tahun 2012 – 2016

Sektor PDRB	PDRB atas dasar harga berlaku (juta Rupiah)				
	2012	2013	2014	2015	2016
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	2.858.594,72	3.124.443,33	3.464.395,99	3.809.621,34	3.971.951,74
Pertambangan dan Penggalian	268.763,63	287.600,19	337.473,65	399.548,93	441.253,41
Industri Pengolahan	3.814.421,17	4.255.486,62	4.811.599,25	5.310.074,25	5.787.554,45
Pengadaan Listrik dan Gas	7.226,19	7.492,93	8.182,66	9.050,34	10.613,15
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	13.128,76	13.166,67	13.764,50	14.746,33	16.776,23
Konstruksi	565.283,69	605.460,42	681.129,43	770.888,89	843.927,28
Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	1.610.371,09	1.749.533,57	1.878.877,27	2.038.532,07	2.231.137,40
Transportasi dan Pergudangan	261.260,28	290.973,31	338.907,68	376.654,16	397.547,71
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	432.245,55	464.357,06	521.353,36	590.409,99	663.359,32
Informasi dan Komunikasi	272.400,90	284.300,18	326.444,21	369.198,93	401.962,11
Jasa Keuangan dan Asuransi	217.827,56	235.261,65	248.172,27	275.231,51	313.437,97
Real Estate	121.101,81	132.298,43	150.578,76	165.617,38	179.990,37
Jasa Perusahaan	37.105,91	44.107,51	49.867,57	56.977,50	62.666,97
Administrasi pemerintahan, Pertanahan, dan Jaminan Sosial Wajib	322.734,59	353.499,76	378.623,11	421.370,45	439.047,46
Jasa Pendidikan	607.399,80	724.853,00	832.463,86	906.603,78	1.003.907,47
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial lainnya	76.267,85	87.056,43	102.647,13	112.678,87	123.805,14
Jasa lainnya	201.454,21	226.570,50	263.958,48	281.305,31	311.889,22
<b>PDRB</b>	<b>11.687.587,71</b>	<b>12.886.461,55</b>	<b>14.408.439,19</b>	<b>15.908.510,08</b>	<b>17.200.827,39</b>

Sumber : BPS Kabupaten Batang 2017

Salah satu alat untuk mengukur atau menilai tingkat kesejahteraan penduduk suatu daerah adalah besarnya nilai pendapatan perkapita. Dalam hal ini dilakukan pendekatan melalui perhitungan PDRB perkapita. PDRB perkapita atas dasar harga berlaku (ADHB) maupu atas dasar harga Konstan (ADHK) menunjukkan nilai PDRB persatu orang penduduk.

Selama tahun 2012-2016 perkembangan PDRB perkapita ADHB maupun ADHK selalu meningkat. PDRB perkapita Batang Tahun 2016 cukup tinggi mencapai 22,97 juta rupiah (ADHB) dan 17,28 juta rupiah (ADHK). Berikut adalah gambar yang menjelaskan perkembangan pendapatan perkapita penduduk Kabupaten Batang.



Gambar:

Selanjutnya, kondisi perekonomian daerah juga bisa dilihat dari indikator tingkat inflasi yang terjadi. Laju inflasi merupakan ukuran yang dapat menggambarkan kenaikan/penurunan harga dari sekelompok barang dan jasa yang berpengaruh terhadap kemampuan dayabeli masyarakat. Laju inflasi Kabupaten Batang tahun 2016 adalah sebesar 2,24%; dan jika dibandingkan dengan Kabupaten sekitar maka inflasi Kabupaten Batang adalah yang paling rendah, di mana angka tersebut lebih rendah dari Kabupaten Kendal sebesar 2,47%, Kabupaten Pekalongan

sebesar 2,96%, Kabupaten Wonosobo sebesar 2,97%, Kota Pekalongan sebesar 2,94%, begitu pula jika dibandingkan dengan inflasi Jawa Tengah (2,36%) dan inflasi secara Nasional (3,88%) inflasi di Kabupaten Batang masih lebih rendah. Berikut adalah perkembangan laju inflasi dari tahun 2012 s/d 2016:



Gambar:

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Deskripsi Responden

Penjaringan persepsi masyarakat atas rencana pembangunan Bandara di Kabupaten Batang menggunakan responden masyarakat umum, para pengambil kebijakan (anggota DPRD, dan Kepala Dinas terkait), tokoh masyarakat, serta pekerja pendatang yang berasal dari luar daerah. Berdasarkan hasil jawaban terhadap kuesioner yang diserahkan kepada sejumlah 100 responden, dapat dideskripsikan secara umum, baik yang terkait dengan jenis kelamin responden, usia responden, kelompok responden, serta tingkat pendidikan terakhir responden, yang disajikan pada tabel-tabel di bawah ini.

##### a. Deskripsi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.

Dari hasil jawaban sebanyak 100 orang responden menunjukkan bahwa responden berjenis kelamin pria berjumlah lebih banyak dibandingkan dengan responden berjenis kelamin wanita; yakni jumlah responden pria sebanyak 66 orang (66%); dan responden wanita berjumlah 34 orang (34%) sebagaimana terlihat pada tabel 4 berikut ini.

Tabel 4

Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	%
1	Pria	66	66 %
2	Wanita	34	34 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber : data primer, diolah

##### b. Deskripsi Responden Berdasarkan Usia

Dilihat dari usianya, responden paling banyak adalah yang berusia antara 40 – 49 tahun dengan jumlah 33 orang (33 %) dan paling sedikit berusia antara 20 – 29 tahun yakni sebanyak 19 orang (19 %). Sebaran usia responden berdasarkan kelompok usia disajikan pada tabel 5 sebagai berikut :

Tabel 5  
Responden Berdasarkan Usia

No	Kelompok Usia	Jumlah	%
1	Dibawah 20 tahun	0	-
2	20 – 29 tahun	19	19 %
3	30 – 39 tahun	22	22 %
4	40 – 49 tahun	33	33 %
5	50 tahun keatas	26	26 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber : data primer, diolah

**c. Deskripsi Kelompok Responden**

Dari sebanyak 100 orang responden yang terdiri atas kelompok masyarakat umum, pekerja pendatang, tokoh masyarakat, dan pengambil kebijakan, jumlah responden yang berasal dari masyarakat umum memiliki jumlah paling banyak yaitu 65 orang. Sebaran kelompok responden secara rinci disajikan pada tabel 6.

Tabel 6  
Sebaran Kelompok Responden

No	Kelompok	Jumlah	%
1	Masyarakat umum	65	65 %
2	Pekerja pendatang	6	6 %
3	Tokoh masyarakat	13	13 %
4	Pengambil kebijakan	16	16 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber : data primer, diolah

**d. Deskripsi Responden Berdasar Tingkat Pendidikan**

Berdasar tingkat pendidikan terakhir responden, diketahui bahwa sebagian besar responden berpendidikan terakhir tamat sarjana/sarjana muda (68 orang), dan paling sedikit pendidikan responden adalah tamatan SMP (3 orang). Sebaran tingkat pendidikan responden dapat disajikan pada tabel 7 berikut ini.

Tabel 7  
Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah	%
1	Tamat SD	0	-
2	Tamat SMP	3	3 %
3	Tamat SMA	23	23 %
4	Sarjana Muda/Sarjana	68	68 %
5	Pascasarjana	6	6 %
	Jumlah	100	100 %

Sumber : data primer, diolah

## 4.2. Hasil Penelitian

### 4.2.1. Frekuensi Bepergian dan Penggunaan Transportasi

Berdasarkan jawaban responden atas pertanyaan yang terkait dengan sering/tidaknya mereka bepergian dan penggunaan moda transportasi dapat diketahui bahwa sebanyak 89 orang (89 %) responden menyatakan sering bepergian ke luar kota, dan sisanya 11 % menyatakan tidak sering bepergian.

Tabel 8  
Frekuensi Bepergian Responden

Jawaban	Jumlah	Frekuensi
Sering	89	89 %
Tdk. sering	11	11 %
Jumlah	100	100 %

Sumber : data primer, diolah

Kemudian ketika ditanyakan mengenai alat transportasi yang sering digunakan oleh responden ketika bepergian, diketahui sebanyak 62 orang (62 %) lebih sering menggunakan mobil pribadi ketika bepergian, dan sisanya sebanyak 38 orang (38 %) lebih sering menggunakan alat transportasi umum.

Tabel 9  
Penggunaan alat transportasi

Jawaban	Jumlah	Frekuensi
Mobil pribadi	62	62 %
Transportasi umum	38	38 %
Jumlah	100	100 %

Sumber : data primer, diolah

Pada sisi lain, dari sebanyak 100 responden menyatakan pernah bepergian menggunakan transportasi udara atau pesawat terbang, yakni sebanyak 55 orang (55 %), dan sisanya sebanyak 45 orang (45 %) menyatakan belum pernah naik pesawat udara.

Tabel 10  
Penggunaan transportasi udara (Pesawat)

Jawaban	Jumlah	Frekuensi
Pernah	55	55 %
Belum pernah	45	45 %
Jumlah	100	100 %

Sumber : data primer, diolah

Namun ketika ditanyakan keinginan/minat mereka menggunakan pesawat terbang, dari 45 orang responden tersebut yang menyatakan berminat hanya 33 orang, sehingga sisanya sebanyak 12 orang menyatakan tidak berminat naik pesawat terbang dengan berbagai alasan yang disampaikan.

Tabel 11  
Minat Penggunaan Pesawat Terbang

Jawaban	Jumlah	Frekuensi
Berminat	33	73 %
Tdk.berminat	12	27 %
Jumlah	45	100 %

Sumber : data primer, diolah

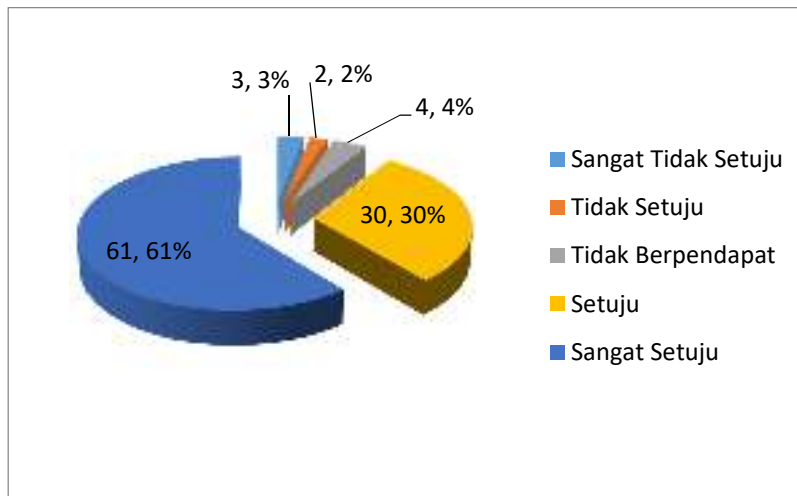


Berbagai alasan mengenai responden yang tidak berminat bepergian menggunakan alat transportasi udara (pesawat) diantaranya adalah :

- a. Biayanya mahal
- b. Jarang bepergian ke luar kota
- c. Jarak tempuh bandara jauh
- d. Lebih suka pakai kendaraan umum (darat)
- e. Takut
- f. Transportasi lain lebih efektif (terutama kereta)
- g. Tidak ada saudara yang tinggal di luar kota / luar negeri
- h. Belum membutuhkan
- i. Belum ada Bandara di Batang
- j. Tidak ada anggaran dengan transportasi udara

#### 4.2.2. Persepsi Responden terhadap Rencana pembangunan bandara

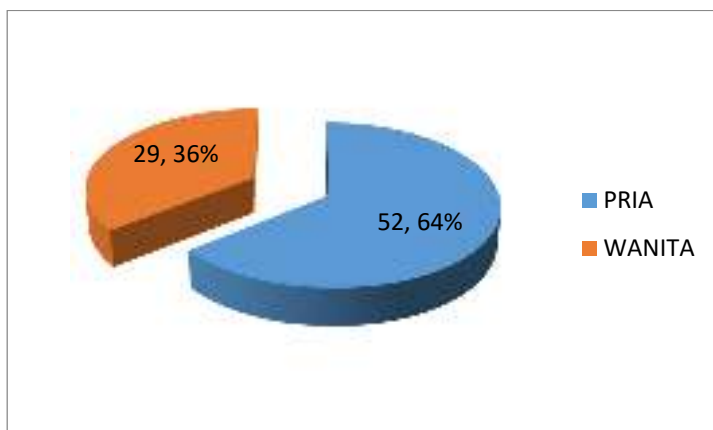
Hasil jawaban responden yang berkaitan dengan persetujuan rencana pembangunan Bandara di Kabupaten Batang dapat dijelaskan bahwa sebagian besar responden yaitu 91 orang (91 %) menyatakan setuju dan sangat setuju, dan hanya sebagian kecil saja, yaitu 9 orang (9 %) yang menyatakan kurang atau tidak setuju.



Gambar:

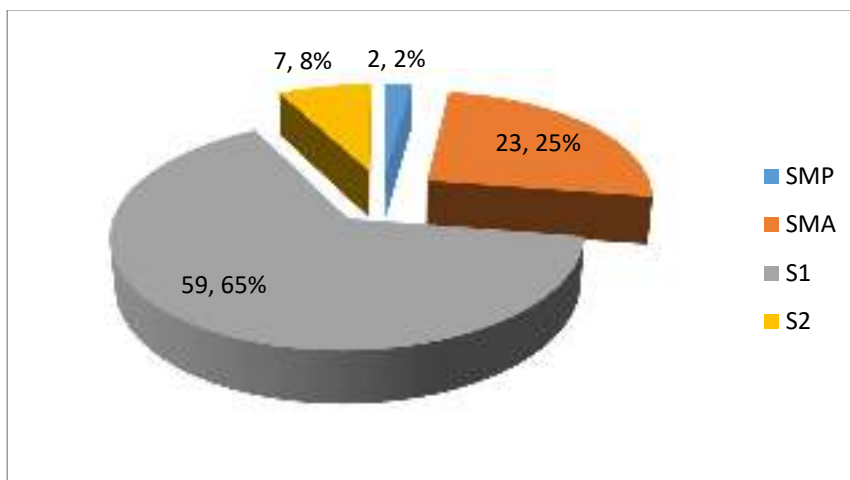
Selanjutnya dari 91 responden yang menyatakan setuju, dilihat dari jenis kelamin responden terbanyak mereka yang berjenis kelamin pria dibanding wanita, masing masing

berjumlah 52 orang (64%) dan 29 orang (36%). Hal ini memberi arti bahwa kebutuhan moda transportasi udara banyak diminati oleh mereka yang bergender pria.



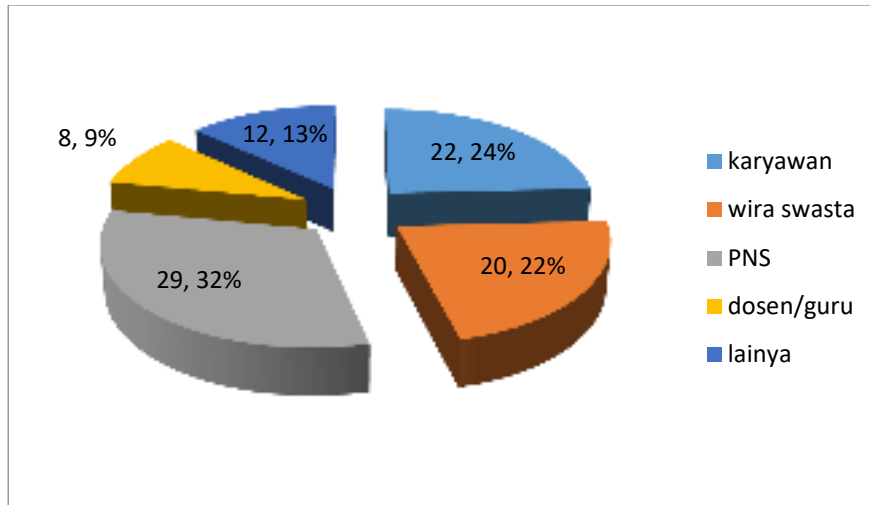
Gambar:

Diiliah dari tingkat pendidikan responden, dari 91 responden yang menyatakan setuju, terbanyak mereka berpendidikan S1, yaitu sebanyak 59 (65%), selanjutnya pendidikan SMA sebanyak 23 (25%), sementara yang paling rendah adalah mereka yang berpendidikan SMP bejumlah 2 (2%).



Gambar.

Jika dilihat dari jenis pekerjaannya, dari 91 responden yang menyatakan setuju, terbanyak mereka yang bekerja sebagai pegawai negeri sipil (PNS), sementara yang paling rendah adalah mereka yang berprofesi dosen/ guru bejumlah 8 (9%).



Gambar.

Pendapat responden terkait manfaat dengan adanya pembangunan bandara di Kabupaten Batang relatif beragam, pada penelitian ini beberapa pertanyaan terkait dengan manfaat ekonomi yang ditanyakan pada responden meliputi: 1) Kemanfaatan mempermudah/memperlancar bepergian ke luar kota/daerah; 2) Meningkatkan efisiensi biaya perjalanan; 3) dapat menjadi kebanggaan masyarakat Kabupaten Batang; 4) dapat memunculkan industri baru; 5) dapat mendongkrak pengembangan pariwisata; 6) dapat membuka peluang usaha bagi masyarakat; 7) dapat meningkatkan perekonomian daerah; 8) dapat meningkatkan pendapatan masyarakat; dan 9) dapat membuka lapangan kerja baru bagi masyarakat.

Hasil survei menunjukkan bahwa persepsi masyarakat Kabupaten Batang terhadap pembangunan Bandara di Kabupaten Batang bisa membantu mempermudah / memperlancar mereka bepergian ke luar kota atau luar daerah. Hal ini ditunjukkan dari responden yang setuju dan sangat setuju sebanyak 96 %, dan sisanya (4 %) menyatakan kurang dan tidak setuju jika pembangunan Bandara bisa membantu mempermudah dan memperlancar mereka bepergian ke luar kota atau luar daerah.

Persepsi responden bahwa dengan dibangunnya Bandara di kabupaten Batang bisa meningkatkan efisiensi biaya perjalanan menunjukkan bahwa lebih dari 80 % menyatakan setuju dan sangat setuju; demikian pula dengan perasaan bangga bahwa di Kabupaten Batang memiliki Bandara menunjukkan bahwa lebih dari 90 % responden menyatakan setuju dan sangat setuju. Selanjutnya persepsi responden bahwa pembangunan Bandara bisa berdampak pada munculnya industri-indusstri baru menunjukkan bahwa sekitar 90 %

dari jumlah responden menyatakan setuju dan sangat setuju, dan sisanya menyatakan kurang dan tidak setuju bahwa pembangunan Bandara bisa berdampak pada munculnya industri-indusstri baru.

Kemudian hasil jawaban responden terkait dengan statemen bahwa pembangunan Bandara bisa mendongkrak pengembangan pariwisata dapat diketahui sebanyak 99 % responden menyatakan setuju dan sangat setuju; dan hanya 1 % saja responden menyatakan tidak berpendapat. Persepsi bahwa pembangunan Bandara bisa membuka peluang usaha masyarakat menunjukkan bahwa sebanyak 94 orang responden (94 %) menyatakan setuju dan sangat setuju, dan hanya 6 % yang menyatakan kurang dan tidak setuju. Selanjutnya, ketika ditanyakan apakah pembangunan Bandars bisa meningkatkan perekonomian daerah, sebanyak 99 % responden menyatakan setuju dan sangat setuju, dan hanya 1 % yang menyatakan tidak setuju.

Hasil jawaban responden atas pertanyaan apakah pembangunan Bandara bisa meningkatkan pendapatan masyarakat menunjukkan sebanyak 92 responden (92 %) menyatakaan setuju dan sangat setuju, dan hanya 8 % responden yaang menyauakan kurang dan tidak setuju. Pertanyaan lain mengenai apakah pembangunan Bandara bisa membuka lapangan usaha baru menunjukkan bahwa sebanyak 96 responden menyatakan setuju dan sangat setuju. Sisanya hanya sebesar 4 % responden yang menyatakan kurang setuju.

Berdasarkan uraian hasil penelitian sebagaimana dijelaskan dimuka tersebut, secara rinci dapat disajikan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 12

## Persepsi responden atas rencana pembangunan Bandara

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	TB	KS	TS	
1	Pembangunan Bandara bisa mempermudah/memperlancar bepergian ke luar kota/daerah	53	43	0	3	1	100
2	Pembangunan Bandara bisa meningkatkan efisiensi biaya perjalanan	43	47	4	4	2	100
3	Pembangunan Bandara menjadi kebanggaan masyarakat Kabupaten Batang	62	35	0	2	1	100
4	Pembangunan Bandara berdampak pada munculnya industri baru	52	37	5	4	2	100
5	Pembangunan Bandara bisa mendongkrak pengembangan pariwisata	62	37	1	0	0	100
6	Pembangunan Bandara bisa membuka peluang usaha bagi masyarakat	50	44	1	4	1	100
7	Pembangunan Bandara bisa meningkatkan perekonomian daerah	49	50	0	0	1	100
8	Pembangunan Bandara bisa meningkatkan pendapatan masyarakat	40	51	4	4	1	100
9	Pembangunan Bandara bisa membuka lapangan kerja baru bagi masyarakat	48	48	3	1	0	100
	Rata-Rata	51,0	42,6	2,0	2,44	1	
		93,6		4,4			

Sumber : data primer, diolah

#### 4.2.3. Persepsi terhadap Dampak negatif Pembangunan Bandara

Setiap pembangunan infrastruktur daerah pasti menyisakan dampak baik positif maupun negatif; namun sepanjang kemanfaatan (dampak positif)nya lebih besar bagi kemajuan daerah dan masyarakat luas, smaka sudah selayaknya dampak negatif yang timbul tidak perlu dipertentangkan tetapi dicarikan solusi terbaik. Hal ini juga terjadi ketika kabupaten Batang berencana membangun Bandara.

Persepsi responden terkait dengan dampak berkurangnya lahan pertanian/perkebunan menunjukkan bahwa sebanyak 53 orang (53 %) menyatakan setuju dan sangat setuju, 22 orang (22 %) tidak memberikan pendapat, dan sisanya 25 orang (25 %) menyatakan kurang dan tidak setuju. Kemudian terkait persepsi bahwa pembangunan Bandara bisa menambah kepadatan lalu lintas, sebanyak 50 orang (50 %) menyatakan setuju dan sangat setuju, 15 orang (15 %) tidak berpendapat, dan sisanya 35 orang (35 %) menyatakan kurang dan tidak setuju. Sedangkan terkait dengan persepsi bahwa pembangunan Bandara bisa mengganggu kenyamanan masyarakat sekitar, diketahui bahwa sebanyak 35 orang (35 %) menyatakan setuju dan sangat setuju, 15 orang (15 %) tidak berpendapat, dan sisanya sebanyak 50 orang (50 %) menyatakan kurang dan tidak setuju.

Hasil jawaban responden terkait dengan kemungkinan dampak negatif yang ditimbulkan dari rencana pembangunan Bandara di Kabupaten Batang sebagaimana dijelaskan dimuka bisa disajikan secara rinci pada tabel 13 sebagai berikut.

Tabel 13

Persepsi responden atas dampak negatif pembangunan Bandara

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	TB	TS	STS	
1	Pembangunan Bandara menyebabkan berkurangnya lahan pertanian/perkebunan	18	35	22	11	14	100
2	Pembangunan Bandara bisa menambah kepadatan lalu lintas	13	37	15	19	16	100
3	Pembangunan Bandara bisa mengganggu kenyamanan masyarakat	9	26	15	32	18	100
	<b>Rata-Rata</b>	<b>13,3</b>	<b>32,7</b>	<b>17,3</b>	<b>20,7</b>	<b>16</b>	
		<b>46,0</b>		<b>54,0</b>			

Sumber : data primer, diolah

Berdasarkan tabel 13 tersebut diketahui bahwa responden yang memiliki persepsi setuju dan sangat setuju dengan berbagai dampak negatif pembangunan Bandara rata-rata sebesar 46 %, sedangkan yang kurang atau tidak setuju dan tidak berpendapat sebesar 54 %. Hal ini menunjukkan bahwa sebetulnya secara rata-rata masyarakat tidak begitu mempermasalahkan kemungkinan adanya dampak negatif dari pembangunan Bandara.

### 4.3. Pembahasan

Hasil penelitian yang diperoleh dengan menggunakan instrumen berupa daftar pertanyaan yang telah disajikan dimuka dapat diinterpretasikan apakah instrumen yang digunakan cukup valid dan bisa dipertanggungjawabkan. Pengujian validitas instrumen menggunakan uji *Content Validity Index* (CVI), yang menyatakan bahwa apabila jumlah responden yang memberikan jawaban setuju dan sangat setuju (untuk pertanyaan positif) atau jawaban kurang dan tidak setuju (untuk pertanyaan negatif) berada pada angka 0,8 atau 80 % ke atas, maka instrumen dinyatakan valid.

Berdasar hasil penelitian yang sudah disajikan dimuka, dapat diinterpretasikan bahwa instrumen adalah valid, dengan penjelasan sebagai berikut :

- a. Instrumen yang digunakan untuk mengukur persepsi responden atas rencana pembangunan Bandara (pertanyaan positif) adalah valid karena baik secara per item pertanyaan maupun secara rata-rata berada pada angka 0,8 atau 80 % ke atas. Hal ini menggambarkan bahwa secara umum bisa dikatakan bahwa masyarakat setuju dengan rencana pembangunan Bandara di Kabupaten Batang.
- b. Sedangkan instrumen yang digunakan untuk mengukur persepsi responden atas dampak negatif pembangunan Bandara meskipun kurang valid namun presentase responden yang setuju dan sangat setuju dengan dampak negatif yang timbul hanya sebesar 46 %, dimana angka ini lebih rendah daripada responden yang tidak setuju dengan dampak negatif. Artinya secara umum responden tidak memberikan persepsi negatif yang signifikan terhadap kemungkinan dampak negatif yang ditimbulkan dari pembangunan Bandara. Dan tinggal mencari jalan keluar terbaik bagi masyarakat yang merasa bahwa pembangunan Bandara berdampak negatif bagi masyarakat dan daerah.

Memperhatikan hasil penelitian yang sudah dijelaskan dimuka, maka berdasarkan persepsi responden sebagai langkah awal penyusunan kajian kelayakan pembangunan Bandara bisa disimpulkan bahwa rencana pembangunan Bandara di Kabupaten Batang layak untuk diteruskan ke langkah berikutnya. Terhadap kemungkinan dampak negatif yang timbul atas pembangunan Bandara, Pemerintah Daerah harus bisa memberikan jalan keluar terbaik untuk mengatasi dampak negatif tersebut, misalnya memberikan prioritas bagi masyarakat yang

lahannya tergusur jarena pembangunan Bandara agar menjadi mitra usaha dari pengembang Bandara.

#### **4.4. Saran/Masukan Responden**

Responden diberi kesempatan untuk memberikan saran/masukan maupun harapan mereka jika pembangunan Bandara di Kabupaten Batang terrealisir. Saran/masukan maupun harapan-harapan tersebut dirangkum pada setiap aspek berikut ini.

##### **Saran/Masukan :**

- a. Agar segera diproses semua keperluan/perengkapan pembangunan bandara
- b. Pemilihan lokasi agar di dekat pantai atau lahan kurang produktif dan memperhatikan tata kota dan jalur lalu lintas
- c. Pembangunan harus dilakukan dengan pendekatan ke seluruh stakeholder dan tidak melanggar aturan yang ada
- d. Pembangunan harus mengutamakan keselamatan warga
- e. Agar segera dilakukan sosialisasi ke masyarakat
- f. Dilakukan konsultasi public dan bila disetujui diajukan dengan system kerjasama Pemda dengan Badan Usaha (Rekanan)
- g. Disarankan membangun lingkungan asri di dekat lokasi Bandara
- h. Segera menyusun AMDAL
- i. Perlu dibangun kawasan khusus untuk pengembangan industry
- j. Perlu dipersiapkan infrastruktur lain di Kabupaten Batang seperti sarana perbelanjaan (mall), hotel berbintang, dsb)

##### **Harapan-harapan :**

- a. Bandara yang dibangun diharapkan menjadi icon Kabupaten Batang
- b. Dengan memiliki Bandara diharapkan perekonomian daerah lebih maju, meningkatkan PAD, pendapatan masyarakat meningkat
- c. Diharapkan bisa membuka lapangan pekerjaan baru, dan mengutamakan penggunaan tenaga kerja dari daerah sekitar lokasi Bandara
- d. Masyarakat yang terkena dampak pembangunan diharapkan memperoleh kompensasi yang setara (layak)



- e. Harus terbangun kemitraan dengan UMKM, mempermudah perijinan, dan CSR pengelolaan Bandara diprioritaskan untuk masyarakat sekitar lokasi Bandara
- f. Dengan dimiliki Bandara diharapkan sector-sektor lain juga tumbuh lebih baik lagi (terutama sector pariwisata, perbankan, industry, dan perdagangan)
- g. Diharapkan Pemda memberi kemudahan bagi investor yang masuk ke Kabupaten Batang
- h. Pembangunan Bandara diharapkan bisa dijadikan pusat investasi dan proses edukasi bagi masyarakat serta pihak-pihak yang berkepentingan
- i. Partisipasi dari para pengusaha di Kabupaten Batang diharapkan terlibat dari awal

## **BAB V**

### **PENUTUP**

Pada bab ini akan disajikan simpulan secara umum dari hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, kemudian usulan Saran dan Rekomendasi yang bisa ditindaklanjuti oleh pemangku kepentingan, dalam hal ini adalah Pemerintah Kabupaten Batang.

#### **5.1. Simpulan**

Berdasarkan hasil pengolahan data yang telah dilakukan, dapat ditarik beberapa simpulan yang bisa dijelaskan sebagai berikut :

1. Responden yang menjadi sasaran berjumlah 100 orang, terdiri atas 66 orang pria dan 34 orang wanita. Responden terdiri atas beberapa kelompok yakni masyarakat umum, pekerja pendatang, pengambil kebijakan, dan tokoh masyarakat. Dari sebanyak 100 orang responden tersebut mayoritas berusia sangat produktif yakni berkisar antara 40 - 49 tahun, dengan tingkat pendidikan paling banyak tamatan sarjana/sarjana muda.
2. Dari sebanyak 100 orang responden, sebanyak 89 orang (89 %) responden menyatakan sering bepergian ke luar kota, dan sisanya 11 % menyatakan tidak sering bepergian. Mereka yang sering bepergian mayoritas menggunakan alat transportasi kendaraan pribadi (62 orang). Sedangkan responden yang pernah menggunakan transportasi udara (pesawat) berjumlah 55 orang, dan sisanya 45 orang menyatakan belum pernah menggunakan transportasi udara. Dari sebanyak 45 orang yang belum pernah menggunakan transportasi udara tersebut hanya 33 orang yang berminat menggunakan transportasi udara, sisanya 12 orang menyatakan tidak berminat bepergian dengan transportasi udara.
3. Berdasarkan persepsi responden terhadap setuju atau tidaknya di Kabupaten Batang dibangun Bandara, sebanyak 91 orang (91 %) menyatakan setuju dan sangat setuju, dan hanya 5 orang yang menyatakan kurang atau tidak setuju, sisanya 4 orang tidak memberikan respon atau pendapat. Dari 91 orang yang menyatakan setuju, dilihat dari jenis kelaminnya terbanyak berjenis kelamin pria sebanyak 52 orang (64%), dilihat dari tingkat pendidikannya mayoritas berkualifikasi S1 sebanyak 59 orang (65%), dan status

pekerjaanya adalah PNS dan karyawan, masing masing sebanyak 29 (32%) dan 22 orang (24%) , dan dilihat dari

4. Secara rata-rata persepsi responden terkait dengan rencana pembangunan Bandara di Kabupaten Batang yang dikelompokkan kedalam berbagai aspek pernyataan, diketahui bahwa 93,6 % responden menyatakan setuju dan sangat setuju, dan hanya 4,4 % saja yang menyatakan kurang atau tidak setuju dan tidak berpendapat.
5. Persepsi responden terhadap kemungkinan dampak negatif yang timbul dari pembangunan Bandara secara rata-rata diketahui bahwa yang menyatakan setuju dan sangat setuju atas dampak negatif ternyata hanya sebesar 46 % nya saja, sedang sisanya sebanyak 54 % responden tidak mempermasalahkan dampak negatif yang timbul.

## **5.2. Saran**

Berdasarkan simpulan hasil penelitian yang telah dijelaskan di muka, ada beberapa saran yang ditujukan kepada Pemerintah Kabupaten Batang, yaitu :

- a. Sebelum proses pembangunan Bandara dilaksanakan, perlu ada komunikasi yang intensif dengan para stakeholder dan DPRD, serta disosialisasikan kepada masyarakat tentang dampak dan berbagai manfaat yang diperoleh terhadap rencana pembangunan bandara di Kabupaten Batang.
- b. Terhadap masyarakat yang terkena dampak pembangunan Bandara, Pemerintah Kabupaten Batang harus melakukan pendekatan guna mencari solusi terbaik, misalnya saja dengan memberi prioritas kepada mereka untuk bisa membuka usaha disekitar lokasi Bandara.
- c. Perlunya ada kesesuaian rencana lokasi bandara dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Batang (Perda Nomor 7 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Batang Tahun 2011-2031).
- d. Jika Site Plan Bandara sudah dipastikan lokasinya, Dinas Perhubungan segera melakukan simulasi perubahan arus lalu lintas disekitar jalan masuk/keluar Bandara

## **5.3. Rekomendasi**

Berdasarkan hasil analisis terhadap persepsi responden atas rencana pembangunan Bandara di Kabupaten Batang sebagaimana diringkas dalam simpulan hasil penelitian, maka bisa

direkomendasikan bahwa Pembangunan Bandara di Kabupaten Batang **“layak untuk diteruskan”** ke tahap selanjutnya.