Penilaian Persepsi Aspek Lingkungan Pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda Provinsi Aceh dengan *Method Of Successive Interval* (MSI)

Cut Rizki Noor Annisa¹Buraida²Febriyanti Maulina³

¹Mahasiswa, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh 23111, Indonesia

^{2,3}Jurusan Teknik Sipil, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh 23111, Indonesia

Email: cutrizki96@gmail.com

Abstract

The high number of aircraft in Indonesia, it should be noted to the Government about the airport. One of the efforts that can be done by applying the concept of eco airport. Currently, Sultan Iskandar Muda International Airport, not included in the airport that has applied eco airport concept. Therefore, it is necessary to review assessment of the application of Eco Airport concept. Based on the background, the problem formulation in this research is how much perception and application of the concept of eco airport at the airport in Aceh province. Research location at Terminal Building in Sultan Iskandar Muda International Airport Aceh with a total of 120 respondents. This research uses primary data in the form of questionnaire and secondary data in the form of data obtained from the results of libraries, literature studies and journals. The results of this study came the average value of the visitor respondent's perception of eco airport concept application is 56.91% which is categorized good enough. The average value of the airport employee respondent's perception is 52.85% which is categorized quite well. The benefit of this research to the airport manager is to be able to prepare the concept of eco airport at the airport and provide information for readers about eco airport.

Keyword: Eco Airport, Sultan Iskandar Muda International Airport, Terminal Building

Abstrak

Tingginya penggunaan pesawat terbang di Indonesia, mengharuskan pemerintah lebih memperhatikan mengenai bandara. Upaya yang dapat dilakukan dengan menerapkan konsep bandara ramah lingkungan (eco airport). Saat ini, Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda belum termasuk dalam bandara yang telah menerapkan konsep eco airport. Oleh karena itu, perlu dilakukannya tinjauan penilaian terhadap penerapan konsep eco airport. Rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu seberapa besar persepsi dan penerapan konsep eco airport pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda. Penelitian dilakukan di Gedung Terminal Penumpang Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda Aceh dengan jumlah responden sebanyak 120 orang. Penelitian ini menggunakan data primer berupa kuisioner dan data sekunder berupa data yang diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan, kajian-kajian literatur dan jurnal-jurnal. Hasil dari penelitian ini didapatkan nilai rata-rata persepsi responden pengunjung terhadap penerapan konsep eco airport sebesar 56,91% yang dikategorikan cukup, dan persepsi responden pegawai bandara sebesar 52,85% yang dikategorikan cukup. Manfaat dari penelitian ini kepada pengelola bandara yaitu sebagai informasi agar dapat diterapkannya konsep eco airport yang sebaik-baiknya pada bandara dan memberikan pula informasi bagi pembaca mengenai eco airport.

Kata Kunci : Eco Airport, Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda, Gedung Terminal

1. Pendahuluan

Tingginya angka penggunaan pesawat terbang di Indonesia, mengharuskan pemerintah lebih memerhatikan mengenai bandara. Perencanaan dan pengembangan pembangunan bandara ke depan harus memperhatikan lingkungan sehingga bandara dapat berfungsi secara efektif dan efisien tidak hanya dari aspek teknis saja tapi juga dari segi sosial kemasyarakatan, ekonomi, dan lingkungan. Salah satu upaya yang dapat dilakukan dengan cara menerapkan konsep bandara ramah lingkungan (*eco airport*).

Menurut Rachman[1] Konsep Bandara Ramah lingkungan (*Eco airport*) merupakan rancangan dimana bandara direncanakan, dikembangkan, dan dioperasikan dengan tujuan menciptakan sarana dan prasarana yang ramah lingkungan. Konsep *eco airport* ini seiring dengan

rencana lingkungan hidup dunia, yang berfokus pada ASEAN, sebagai percontohan adalah ASEAN-Japan *Eco Airport Guideline*, yang juga searah dengan Undang-undang Presiden Republik Indonesia No. 1 Tahun 2009 tentang kewajiban bagi seluruh bandara di Indonesia untuk melaksanakan *eco airport* dengan memperhatikan faktor-faktor utama lingkungan seperti pencemaran udara, penghijauan, penggunaan air bersih, penghematan energi listrik dan pengelolaan limbah.

Informasi awal dari wawancara dengan pihak pengelola bandara (bagian infrastruktur) mengatakan bahwa *eco airport* menurut Peraturan Direktoral Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/124/VI/2009 belum diterapkan pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda Provinsi Aceh. Namun, pengelolaan lingkungan dan pemantauan lingkungan yang mengacu pada Keputusan Menteri Lingkungan Hidup No. 45 Tahun 2005 Tentang

Pedoman Penyusunan Laporan Pelaksanaan RKL – RPL dan beberapa dasar hukum atau peraturan terkait lainnya rutin dilakukan dan dilaporkan ke pihak Dinas Lingkungan Hidup. Kondisi bandara saat ini masih banyak yang perlu ditingkatkan lagi seperti area dasar hijau yang terdapat di bandara masih perlu diperluas dan tanaman-tanaman juga perlu ditambahkan, penghematan energi serta pengolahan limbah pada bandara juga masih perlu diperhatikan. Oleh karena itu, Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda perlu dilakukannya tinjauan penilaian terhadap penerapan konsep bandara ramah lingkungan (*eco airport*) berdasarkan persepsi pengunjung dan pegawai bandara.

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui nilai persepsi responden terhadap konsep *eco airport* dan mengetahui nilai penerapan konsep *eco airport* pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda di Provinsi Aceh.

2. Tinjauan Kepustakaan

2.1 Bandar Udara (Bandara)

Bandar udara atau bandara adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Bandara berfungsi sebagai suatu tempat dengan segala perlengkapan beserta gedungnya, dipakai untuk pemberangkatan, pendaratan dan pelayanan bagi pesawat terbang dengan segala muatannya, berupa penumpang dan barang. Artinya, bandara merupakan tempat perpindahan dari sub sistem angkutan udara ke udara, udara ke darat atau udara ke air.

2.2 Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah bangunan yang menjadi penghubung sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya; pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersial serta harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan.

Fungsi terminal adalah untuk penyediaan fasilitas masuk dan keluar objek-objek yang akan diangkut, penumpang atau barang, menuju dan dari sistem. Pada sistem transport kendaraan, tujuan utama dari terminal adalah untuk membongkar dan memuat kendaraan atau peti kemas. Terminal ditempatkan pada lokasi dimana lalu lintas memasuki dan meninggalkan sistem. Sedangkan fungsi utama terminal pada Bandar udara adalah untuk menghubungkan akses darat dan hubungan di udara.

2.3 Bandara Sultan Iskandar Muda

Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda, dikenal juga dengan Bandara Sultan Iskandar Muda (IATA:BTJ, ICAO:WITT) adalah sebuah Bandar udara yang melayani Kota Banda Aceh dan sekitarnya, yang terletak di wilayah Kecamatan Blang Bintang, Aceh Besar, Provinsi Aceh. Bandara ini dibangun oleh Pemerintah Jepang pada tahun 1943. Pada saat ini, Bandara Sultan Iskandar Muda dikelola oleh PT Angkasa Pura II, untuk melayani rute domestik dan internasional.

2.4 Pengertian *Eco Airport*

Menurut Adisasmita[2] *Eco airport* adalah kajian tentang bandara yang memperhatikan aspek-aspek komponen lingkungan hidup. Konsep *eco airport* adalah membuat/memperkuat kebijakan dan pengawasan yang kritis terhadap peningkatan operasi dan kualitas lingkungan bandar udara. Kajian-kajian secara mendalam terhadap pengelolaan lingkungan menjadi pijakan dalam memberikan rekomendasi. Perbedaan parameter yang menjadi ukuran dampak pencemaran di setiap Negara tidaklah sama. Namun apapun terminologinya semua berujung pada pencegahan pencemaran (*Prevention Pollution*) di bandar udara. Penerapan *eco airport* di bandar udara dapat dilakukan dengan perubahan dan memperbaiki teknologi dibidang penerbangan sipil dan pengelola kebandar udaraan yang berbasis lingkungan.

2.5 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/124/VI/2009 Tentang Pedoman Pelaksanaan Bandar Udara Ramah Lingkungan (*Eco Airport*)

Dalam rangka mewujudkan tujuan Bandar udara ramah lingkungan (*eco airport*), administrator atau penyelenggara Bandar udara wajib melakukan kegiatan pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup di Bandar udara dan sekitarnya bagi Bandar udara internasional dan bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan primer. Pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup terdiri atas komponen:

- Kualitas Udara (*Air Quality*)-*Atmosphere*;
- Energy (*Energy*);
- Kebisingan/Getaran (*Noise/Vibration*);
- Air (*Water*);
- Pencemaran Tanah (*Soil*);
- Limbah (*Waste*);
- Lingkungan Alamiah (*Natural Enviroment*)-*Flora/Fauna*; Dan
- Lain-Lainnya (*Others*) - *Social Economic/Culture/Public Health*.

2.6 Penentuan Jumlah Sampel

Menurut Sevilla, dkk[3] penentuan jumlah sampel minimum dilakukan dengan menggunakan rumus Slovin dengan toleransi kesalahan analisa yang diizinkan adalah 10 %. Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1+(N.e^2)} \dots\dots\dots 1)$$

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Populasi

e = Persentase toleransi ketidaktelitian/ yang masih dapat ditolerin

2.7 Skala Likert

Riduwan[4] menjelaskan Skala Likert adalah skala yang dapat dipergunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang suatu gejala atau fenomena pendidikan. Untuk mendapatkan jawaban harus dibuat instrumen (kuisi) yang dihubungkan dengan bentuk pernyataan atau dukungan sikap yang diungkapkan dengan suatu kata-kata atau indikator tertentu. Sewaktu menanggapi pertanyaan dalam skala *Likert*, responden menentukan tingkat persetujuan mereka terhadap suatu pernyataan dengan memilih salah satu dari pilihan yang tersedia, yaitu:

5 = Sangat Setuju/Sangat Baik

4 = Setuju/Baik

3 = Cukup Setuju/Cukup Baik

2 = Kurang Setuju/Kurang Baik

1 = Sangat Tidak Setuju/Sangat Tidak Baik

2.8 Distribusi Frekuensi

Distribusi frekuensi adalah pengelompokan data atau tabel ringkasan data yang menunjukkan banyaknya objek pada setiap kelas yang ada. Perhitungan frekuensi kumulatif menggunakan rumus sederhana sebagai berikut:

$$F_{\text{kumulatif}} = \frac{F_{\text{kumabsolut}}}{n} \times 100\% \dots\dots\dots 2)$$

Dimana :

n = jumlah subjek

$F_{\text{kumabsolut}}$ = data yang diperoleh per item pertanyaan

$F_{\text{kumulatif}}$ = persentase jawaban responden

2.9 Mean (Rata-Rata)

Menurut Sugiyono[5] *mean* atau rata-rata adalah teknik penjelasan kelompok didasarkan atas nilai rata-rata dari kelompok tersebut. *Mean* suatu data juga merupakan statistik karena mampu menggambarkan bahwa data tersebut berada pada kisaran *mean* data tersebut.

$$\bar{x} = \frac{\sum X_i}{n} \dots\dots\dots 3)$$

Dimana :

$\bar{x}$ = rata-rata

X_i = jumlah keseluruhan nilai data

n = jumlah seluruh frekuensi

2.10 Method of Successive Interval (MSI)

Analisis statistik parametrik (statistik yang bergantung pada distribusi tertentu dan yang menetapkan adanya syarat-syarat tertentu tentang parameter populasi seperti pengujian hipotesis dan penaksiran parameter) memerlukan terpenuhinya persyaratan bahwa skala

pengukuran minimal interval, sedangkan data penelitian diperoleh data yang memberikan skala pengukuran ordinal, agar analisis tersebut dapat dilanjutkan maka skala pengukuran **ordinal** harus dinaikkan (ditransformasikan) kedalam skala **interval** dengan menggunakan *Method of Successive Interval* (MSI).

Menurut Sedarmayanti[6] *Method of Successive Interval* adalah sebuah metode penskalaan untuk menaikkan skala pengukuran ordinal ke skala pengukuran interval. Langkah-langkah transformasi data ordinal ke data interval yaitu:

1. Perhatikan nilai jawaban dari setiap pertanyaan dalam kuesioner;
2. Untuk setiap pertanyaan tersebut, lakukan perhitungan ada berapa responden yang menjawab skor 1, 2, 3, 4, 5 = frekuensi (f);
3. Setiap frekuensi dibagi dengan banyaknya n responden dan hasilnya = proporsi (p);
4. Kemudian hitung proporsi kumulatifnya (pk);
5. Dengan menggunakan tabel normal, dihitung nilai distribusi normal (Z) untuk setiap proporsi kumulatif yang diperoleh;

$$\delta(Z) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} e^{-\frac{Z^2}{2}}, -\infty < Z < +\infty$$

6. Tentukan nilai densitas normal (fd) yang sesuai dengan nilai Z;
7. Tentukan nilai interval (scale value) untuk setiap skor jawaban;
8. Sesuaikan nilai skala ordinal ke interval, yaitu Skala Value (SV) yang nilainya terkecil (harga negatif yang terbesar) diubah menjadi sama dengan jawaban responden yang terkecil melalui transformasi berikut ini:

$$\text{Transformed Scale Value} : SV = - \{ \text{Min data} - \text{Min SV} \}$$

2.11 Analisis Deskriptif

Menurut Sugiono[7] analisis deskriptif adalah analisis yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya. Data dari angket dalam penelitian ini merupakan data kuantitatif yang akan dianalisis secara deskriptif persentase. Rumus yang digunakan adalah :

$$DP = \frac{n}{N} \times 100\% \dots\dots\dots 4)$$

Keterangan:

DP = Deskriptif Persentase (%)

n = Skor empirik (Skor yang diperoleh)

N = Skor maksimal item pertanyaan

Untuk mengetahui tingkat kriteria data, selanjutnya hasil yang diperoleh (dalam %) dengan analisis deskriptif persentase dikonsultasikan dengan tabel kriteria.

Tabel 1 Kriteria Interpretasi Skor

No	Presentase Skor	Kualifikasi
1	Angka 80% - 100%	Sangat Tinggi/Sangat Baik
2	Angka 60% - 79,99%	Tinggi/Baik
3	Angka 40% - 59,99%	Cukup/Cukup Baik
4	Angka 20% - 39,99%	Rendah/Kurang Baik
5	Angka 0% - 19,99%	Sangat Rendah/Sangat Tidak Baik

Sumber : Riduwan[4]

3. Metodologi Penelitian

3.1 Lokasi dan Objek Penelitian

Penelitian ini bertempat di Jl. Bandara Sultan Iskandar Muda, Blang Bintang, Cot Mancang, Kuta Baro, Kabupaten Aceh Besar. Sedangkan objek penelitian ini adalah Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda Provinsi Aceh

3.2 Sumber Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini ada dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh dari hasil wawancara dan pengisian kuisioner yang disebarkan kepada para responden secara langsung sedangkan data sekunder pada penelitian ini antara lain, Laporan Pelaksanaan Rencana Pengelolaan Lingkungan (RPL) dan Rencana Kegiatan Lingkungan (RKL) Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda semester 1 Januari-Juni 2018, peta lokasi penelitian, dan data jumlah pengunjung dan pegawai Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Data dikumpulkan dengan metode wawancara, dengan pengisian kuesioner disebarkan kepada para responden secara langsung dari lokasi penelitian atau pengamatan di lapangan, untuk lokasi penyebaran kuisioner pada responden pengunjung bandara dilakukan di Ruang Tunggu Domestik Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda dan untuk penyebaran kuisioner pada responden pegawai bandara dilakukan di Kantor Angkasa Pura II Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda. Untuk pengisian kuisioner, peneliti membimbing dan menjelaskan cara pengisian kuisioner agar tidak terjadi penyimpangan dari lingkup penelitian dan pengumpulan data kuisioner yang dilakukan langsung pada hari tersebut. Kuesioner dirancang dalam dua bagian, yaitu kuisioner A merupakan karakteristik dan informasi umum responden, data karakteristik responden yang ditujukan untuk pengunjung bandara yaitu, nama, pekerjaan, pendidikan, jenis kelamin, umur, penerbangan yang digunakan, dan tujuan ke bandara. Data karakteristik responden yang ditujukan untuk pegawai bandara yaitu, nama, jabatan, pendidikan, jenis kelamin, umur, dan berapa tahun pengalaman kerja di bandara. Responden ditentukan menggunakan rumus Slovin (persamaan 2.1). Jumlah pengunjung bandara pada pukul 11.00-17.00 WIB sebanyak 1000 orang dan pegawai yang bertugas di bandara sebanyak 40 orang, setelah dilakukan perhitungan

didapatkan jumlah responden sebanyak 120 orang, dimana responden pengunjung bandara sebanyak 91 orang dan responden pegawai bandara sebanyak 29 orang. Sedangkan untuk informasi umum berisi pertanyaan-pertanyaan tentang kebiasaan responden terhadap Bandara Sultan Iskandar Muda. Kuisioner B merupakan Penilaian responden terhadap Bandara Sultan Iskandar Muda, kuisioner ini berisi beberapa pernyataan mengenai Bandara Sultan Iskandar Muda, yang akan dijawab langsung oleh responden pengunjung bandara dengan dibantu peneliti dan akan diukur oleh peneliti dengan menggunakan pengukuran skala Likert. Kuisioner B untuk responden pegawai bandara berbeda dengan kuisioner B untuk responden pengunjung bandara, namun untuk uraian pernyataan sikapnya sama.

3.4 Teknik Analisis Data

Data-data yang telah dikumpulkan kemudian diolah dengan menggunakan metode pengolahan data dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Karakteristik responden diolah dengan persamaan distribusi frekuensi untuk mendapatkan deskripsi persentase hasil jawaban responden. Hasil dari deskripsi persentase jawaban responden akan ditampilkan dalam bentuk tabel.
2. Selanjutnya data hasil kuisioner akan dilanjutkan dengan dilakukannya analisis menggunakan metode mean untuk melihat rata-rata persepsi dan penerapan konsep *eco airport* pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda. Pengujian mean dapat dilihat pada persamaan (2.2).
3. Setelah semua pengujian dilakukan, maka data yang didapat akan diolah menggunakan analisa deskriptif, dan hasil dari analisa deskriptif dalam bentuk persentase. Pengujian deskriptif dapat dilihat pada persamaan (2.3)

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Karakteristik Responden

Karakteristik dari 120 responden tersebut ditampilkan dalam bentuk tabel. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 2 Karakteristik Responden Pengunjung Bandara

No.	Demografi	Frekuensi	Persentase (%)
1	Umur		
	< 20 Tahun	5	5,49
	20-30 Tahun	33	36,26
	> 30 Tahun	53	58,24
2	Jenis Kelamin		
	Laki-laki	63	69,23
	Perempuan	28	30,77
3	Pendidikan Terakhir		
	SD	0	0
	SMP	0	0
	SMA	13	14,29
	Diploma	10	10,99
	Sarjana (S1)	48	52,75
	Pasca Sarjana	20	21,98

4	Pekerjaan		
	PNS	18	19,78
	Wirausaha	13	14,29
	Swasta	35	38,46
	Lainnya	25	27,47
5	Penerbangan yang Digunakan		
	Batik Air	8	8,79
	Lion Air	39	42,86
	Air Asia	0	0
	Garuda Indonesia	20	21,98
	Malindo Air	0	0
6	Tujuan Ke Bandara		
	Melakukan Perjalanan	91	100
	Menjemput	0	0
	Rekreasi	0	0
	Lainnya	0	0
7	Seberapa Sering Ke Bandara		
	< 5 Kali	53	58,24
	5-10 Kali	18	19,78
	> 10 Kali	20	21,98
8	Seberapa Sering Gunakan Pesawat		
	Sering	50	54,95
	Tidak Sering	41	45,05
9	Alami Penundaan Pesawat		
	Ya	60	65,93
	Tidak	31	34,07
10	Proses Pengambilan Bagasi		
	Lama	8	8,79
	Tidak Lama	83	91,21
11	Transportasi yang Digunakan		
	Kendaraan Pribadi	49	53,85
	Transportasi Umum	42	46,15

Tabel 3 Karakteristik Responden Pegawai Bandara

No.	Demografi	Frekuensi	Persentase
1	Umur		
	< 20 tahun	0	0
	20-30 tahun	7	24,138
	> 30 tahun	22	75,862
2	Jenis Kelamin		
	Laki-laki	22	75,862
	Perempuan	7	24,138
3	Pendidikan Terakhir		
	SD	0	0
	SMP	0	0
	SMA	2	6,897
	Diploma	5	17,241
	Sarjana (S1)	21	72,414
	Pasca Sarjana	1	3,448
4	Lama Bekerja		
	< 5 Tahun	5	17,241
	5-10 Tahun	9	31,034
	> 10 Tahun	15	51,724
5	Transportasi yang Digunakan		
	Kendaraan Pribadi	28	96,552
	Transportasi Umum	1	3,448
6	Pernah Mengikuti Pelatihan		
	Pernah	29	100
	Tidak Pernah	0	0

4.2 Persepsi Responden Terhadap Penerapan Konsep Bandara Ramah Lingkungan Pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda

Setelah melakukan pengumpulan data, maka perlu dilakukan perubahan skala data dari data ordinal menjadi data interval agar dapat dirata-ratakan dan dianalisis secara deskriptif. Setelah itu akan dilakukan analisa deskriptif yang bertujuan untuk mendeskripsikan persepsi responden tentang penerapan konsep bandara ramah lingkungan pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda.

Tabel 4 Hasil Analisa Deskriptif Persepsi Responden Pengunjung Terhadap Penerapan Konsep Bandara Ramah Lingkungan Pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda

No	Pernyataan	Mean	Persentase	Keterangan
1	Tersedia landscape/taman bandara	3,386	67,72	Tinggi/Baik
2	Pemanfaatan lahan bandara	2,143	42,86	Cukup/Cukup Baik
3	Tanaman berbatang keras dan berdaun rimbun yang tidak mengundang burung (tanaman tidak berbiji dan tidak berbuah), atau tanaman hias	2,165	43,32	Cukup/Cukup Baik
4	Upaya penghematan energi	2,238	44,77	Cukup/Cukup Baik
5	Pemakaian energi alternatif seperti biodiesel, minyak nabati, energi solar/surya	2,541	50,82	Cukup/Cukup Baik
6	Pemakaian <i>Building Automatic System</i>	2,944	58,89	Cukup/Cukup Baik
7	Bangunan dan tanaman peredam kebisingan di bandara	3,633	72,67	Tinggi/Baik
8	Penataan taman bandara	2,076	41,53	Cukup/Cukup Baik
9	Pengelolaan kebersihan drainase	2,876	57,52	Cukup/Cukup Baik
10	Pemeliharaan saluran sanitasi/MCK	3,633	72,66	Tinggi/Baik
11	Tempat Pembuangan Sampah Sementara (TPS)	3,115	62,31	Tinggi/Baik
12	Tempat penampungan khusus limbah B3	2,944	58,89	Cukup/Cukup Baik
13	Kegiatan bina lingkungan sekitar bandara	3,632	72,66	Tinggi/Baik
14	Jalur alternatif ke bandara	2,437	48,75	Cukup/Cukup Baik
15	Kegiatan	2,87	57,53	Cukup/Cukup

	pemantauan kesehatan masyarakat sekitar bandara	6		p Baik
16	Fasilitas kesehatan yang disediakan oleh bandara	3,022	60,46	Tinggi/Baik
17	<i>Smoking Area</i> yang di sediakan oleh bandara	2,709	54,20	Cukup/Cukup Baik
	Rata-rata	56,91		Cukup/Cukup p Baik

Tabel 5 Hasil Analisa Deskriptif Persepsi Responden Pegawai Terhadap Penerapan Konsep Bandara Ramah Lingkungan Pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda

No	Pernyataan	Mean	Persentase	Keterangan
1	Tersedia landscape/taman bandara	1,770	35,410	Rendah/Kurang Baik
2	Pemanfaatan lahan bandara	1,613	32,259	Rendah/Kurang Baik
3	Tanaman berbatang keras dan berdaun rimbun yang tidak mengundang burung (tanaman tidak berbiji dan tidak berbuah), atau tanaman hias	2,598	51,952	Cukup/Cukup Baik
4	Upaya penghematan energi	2,739	54,778	Cukup/Cukup Baik
5	Pemakaian energi alternatif seperti biodiesel, minyak nabati, energi solar/surya	2,137	42,748	Cukup/Cukup Baik
6	Pemakaian <i>Building Automatic System</i>	3,213	64,265	Tinggi/Baik
7	Bangunan dan tanaman peredam kebisingan di bandara	2,739	54,771	Cukup/Cukup Baik
8	Penataan taman bandara	3,213	64,269	Tinggi/Baik
9	Pemanfaatan pada air hujan	2,292	45,839	Cukup/Cukup Baik

10	Bak penampungan air (Pond) di bandara	2,739	54,772	Cukup/Cukup Baik
11	Pengelolaan kebersihan drainase	2,925	58,490	Cukup/Cukup Baik
12	Pemeliharaan saluran sanitasi/MCK	3,213	64,269	Tinggi/Baik
13	Tempat Pembuangan Sampah Sementara (TPS)	1,562	31,248	Rendah/Kurang Baik
14	Tempat penampungan khusus limbah B3	2,739	54,782	Cukup/Cukup Baik
15	Jalur alternatif ke bandara	2,597	51,949	Cukup/Cukup Baik
16	Kegiatan pemantauan kesehatan masyarakat sekitar bandara	2,481	49,614	Cukup/Cukup Baik
17	Kegiatan bina lingkungan sekitar bandara	3,214	64,274	Tinggi/Baik
18	Fasilitas kesehatan yang disediakan oleh bandara	2,924	58,489	Cukup/Cukup Baik
19	<i>Smoking Area</i> yang di sediakan oleh bandara	3,214	64,272	Tinggi/Baik
20	Transportasi umum di bandara	2,924	58,489	Cukup/Cukup Baik
	Rata-rata	52,85		Cukup/Cukup Baik

4.3 Pembahasan

Berdasarkan hasil dari penelitian dan perhitungan sebagaimana yang telah dijabarkan pada sub bab sebelumnya, maka pada sub bab ini akan membahas berdasarkan hasil persepsi dan penerapan konsep bandara ramah lingkungan (*eco airport*) pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda sesuai acuan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKKP/124/VI/2009 Tentang Pedoman Pelaksanaan Bandar Udara Ramah Lingkungan (*Eco Airport*).

Hasil penelitian dan perhitungan secara keseluruhan nilai rata-rata persepsi responden pengunjung

bandara terhadap penerapan konsep *eco airport* pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda yaitu sebesar 56,91 %, yang dikategorikan cukup baik, dan persepsi responden pegawai bandara yaitu sebesar 52,85 %, yang dikategorikan cukup baik. Nilai terendah persepsi responden pengunjung bandara terhadap penerapan konsep *eco airport* pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda terdapat pada penataan taman bandara sebesar 41,53 % dan dikategorikan dengan kategori cukup baik, nilai terendah persepsi responden pegawai bandara terdapat pada penyediaan Tempat Pembuangan Sampah Sementara (TPS) sebesar 31,25 %, sedangkan nilai persepsi tertinggi responden pengunjung bandara terhadap penerapan konsep *eco airport* pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda terdapat pada bangunan dan tanaman peredam kebisingan di bandara dengan nilai persentase sebesar 72,67 % yang dikategorikan dengan kategori tinggi/baik, dan nilai tertinggi persepsi responden pegawai bandara terdapat pada pengadaan kegiatan bina lingkungan di sekitar bandara dengan nilai persentase sebesar 64,27 % yang dikategorikan tinggi/baik.

5. Kesimpulan dan Saran

5.1 Kesimpulan

1. Persepsi responden pengunjung bandara terhadap penerapan konsep bandara ramah lingkungan (*eco airport*) pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda Provinsi Aceh memiliki nilai rata-rata sebesar 56,91 % yang dikategorikan cukup baik, dengan persentase terbesar yaitu 72,67 % dan persentase terendah sebesar 41,53 %.
2. Persepsi responden pegawai bandara terhadap penerapan konsep bandara ramah lingkungan (*eco airport*) pada Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda Provinsi Aceh memiliki nilai rata-rata sebesar 52,85 % yang dikategorikan cukup baik, dengan persentase terbesar yaitu 64,27 % dan persentase terendah sebesar 31,25 %.

5.2 Saran

1. Diharapkan penelitian selanjutnya dapat menganalisis tentang penerapan konsep bandara ramah lingkungan (*eco airport*) sesuai acuan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/124/VI/2009 Tentang Pedoman Pelaksanaan Bandar Udara Ramah Lingkungan (*Eco Airport*) di bandara yang sama atau berbeda, sebagai pembanding dengan penelitian sebelumnya.
2. Diharapkan penelitian selanjutnya dapat menganalisis tentang penerapan konsep bandara ramah lingkungan (*eco airport*) dengan menentukan lebih banyak lagi jumlah respondennya.

6. Daftar Kepustakaan

- [1] R. M. Rachman, *Kajian Manajemen Lingkungan Bandar Udara Ahmad Yani Semarang*, Tesis Pascasarjana, Universitas Diponegoro, Semarang, 2007
- [2] S. A. Adisasmita, *Pengembangan Bandara Berwawasan Eco-Airport*, Yogyakarta, 2006
- [3] Sevilla, dkk., *Research Methods*, Rex Printing Company, Quezon, 1960. City.
- [4] Riduwan., *Dasar-Dasar Statistika Cetakan Ketiga*, Alfabeta, Bandung, 2003.
- [5] Sugiyono., *Statistika untuk Penelitian Catatan kedua belas*, Alfabeta, Bandung, 2007.
- [6] Sedarmayanti., *Metodologi Penelitian*, Refika Aditama, Bandung, 2011
- [7] Sugiono., *Metode Penelitian Bisnis Edisi I*, Alfabeta, Bandung, 2003.