



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN**

**NOMOR : PM 20 TAHUN 2014**

**TENTANG**

**TATA CARA DAN PROSEDUR PENETAPAN LOKASI BANDAR UDARA**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN,**

- Menimbang :**
- a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 213 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perlu diatur lebih lanjut mengenai Tata Cara dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara dengan Peraturan Menteri;
  - b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Tata Cara Dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara, dengan Peraturan Menteri Perhubungan;
- Mengingat :**
1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
  2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5296);
  3. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara Republik Indonesia, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2014;
  4. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2014;

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2013 tentang Tata Letak Kelestarikan Nasional;

**MEMUTUSKAN:**

Menetapkan : **PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TATA CARA DAN PROSEDUR PENETAPAN LOKASI BANDAR UDARA.**

**BAB I**

**KETENTUAN UMUM**

**Pasal 1**

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. Kelestarikan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.
2. Tata Letak Kelestarikan Nasional adalah sistem kelestarikan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.
3. 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 antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya, untuk melayani kepentingan umum.
4. Rencana Induk Bandar Udara adalah pedoman pembangunan dan pengembangan bandar udara yang mencakup seluruh kebutuhan dan penggunaan tanah serta ruang udara untuk kegiatan penerbangan dan kegiatan penunjang penerbangan dengan mempertimbangkan aspek-aspek teknis, pertahanan keamanan, sosial budaya serta aspek-aspek terkait lainnya.

5. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) Bandar Udara adalah wilayah daratan dan/atau perairan yang digunakan secara langsung untuk kegiatan bandar udara.
6. Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Bandar Udara adalah daerah diluar lingkungan kerja bandar udara yang digunakan untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta kelancaran aksesibilitas penumpang dan kargo.
7. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan.
8. Batas Kawasan Kebisingan (BKK) adalah kawasan tertentu di sekitar bandar udara yang terpengaruh gelombang suara mesin pesawat udara yang terdiri atas kebisingan tingkat I, kebisingan tingkat II dan kebisingan tingkat III.
9. Pemrakarsa adalah Pemerintah, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau Badan Hukum Indonesia yang mempunyai hak untuk pelaksanaan pembangunan, mengoperasikan dan mengusahakan bandar udara.
10. Menteri adalah menteri yang membidangi urusan penerbangan.
11. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

## BAB II

### RUANG LINGKUP

#### Pasal 2

Penetapan lokasi bandar udara memuat:

- a. titik koordinat; dan
- b. rencana induk bandar udara.

#### Pasal 3

Penetapan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ditetapkan dengan memperhatikan:

- a. rencana induk nasional bandar udara;
- b. keselamatan dan keamanan penerbangan;
- c. keserasian dan keseimbangan dengan budaya setempat dan kegiatan lain terkait di lokasi bandar udara;
- d. kelayakan ekonomis, finansial, sosial, pengembangan wilayah, teknis pembangunan, dan pengoperasian; dan
- e. kelayakan lingkungan.

### BAB III

#### TITIK KOORDINAT

##### Pasal 4

Titik koordinat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a, dinyatakan dalam koordinat geografis.

##### Pasal 5

Kajian kelayakan lokasi bandar udara dalam menentukan titik koordinat bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a, yang selanjutnya disebut dengan kajian kelayakan lokasi bandar udara, paling sedikit memuat kelayakan:

- a. pengembangan wilayah;
- b. ekonomi dan finansial;
- c. teknis pembangunan;
- d. operasional;
- e. angkutan udara;
- f. lingkungan; dan
- g. sosial.

##### Pasal 6

- (1) Kelayakan pengembangan wilayah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf a, merupakan kelayakan yang dinilai berdasarkan kesesuaian dengan sistem perencanaan wilayah makro maupun mikro dan sistem perencanaan transportasi makro maupun mikro yang berupa indikator kelayakan pengembangan wilayah.
- (2) Indikator kelayakan pengembangan wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
  - a. kesesuaian dengan rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;
  - b. kesesuaian dengan rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi;
  - c. kesesuaian dengan rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
  - d. kesesuaian dengan Tataran Transportasi Nasional (Tatranas);
  - e. kesesuaian dengan Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil);
  - f. kesesuaian dengan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok);
  - g. kebijakan terhadap daerah rawan bencana, terisolir, perbatasan; dan
  - h. kesesuaian dengan rencana induk nasional bandar udara.

## Pasal 7

- (1) Kelayakan ekonomi dan finansial sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf b, yaitu:
  - a. kelayakan ekonomi, merupakan kelayakan yang dinilai akan memberikan keuntungan secara ekonomis bagi pengembangan wilayah, baik secara langsung maupun tidak langsung, yang meliputi analisis investasi dan manfaat pembangunan/pengembangan bandar udara yang ditimbulkan terhadap tingkat pendapatan bandar udara, pemerintah daerah serta masyarakat setempat; dan
  - b. kelayakan finansial, merupakan kelayakan yang dinilai akan memberikan keuntungan bagi Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara, yang meliputi analisa perhitungan keuntungan dan kerugian yang akan terjadi dari investasi yang dilakukan dan jangka waktu pengembalian investasi tersebut.
- (2) Indikator kelayakan ekonomi dan kelayakan finansial sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi :
  - a. *Net Present Value (NPV)* adalah nilai keuntungan bersih saat sekarang, yang perhitungannya berdasarkan pada manfaat yang diperoleh untuk proyek pembangunan bandar udara pada suatu kurun waktu tertentu dengan mempertimbangkan besaran tingkat bunga bank komersial;
  - b. *Internal Rate Of Return (IRR)* adalah tingkat bunga pengembalian suatu kegiatan pembangunan/pengembangan bandar udara, yang perhitungannya berdasarkan pada besaran NPV sama dengan nol;
  - c. *Profitability Index (PI)* atau *Benefit Cost Ratio (BCR)* adalah suatu besaran yang membandingkan antara keuntungan yang diperoleh dengan biaya yang dikeluarkan dalam kurun waktu penyelenggaraan kegiatan pembangunan/ pengembangan bandar udara; dan
  - d. *Payback Period (PP)* adalah kurun waktu dalam tahun yang diperlukan untuk mengembalikan sejumlah dana yang telah dikeluarkan dalam suatu kegiatan pembangunan/pengembangan bandar udara.

## Pasal 8

- (1) Kelayakan teknis pembangunan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf c, merupakan kelayakan yang dinilai berdasarkan faktor kesesuaian fisik dasar lokasi (fisiografi), berupa indikator kelayakan teknis pembangunan.

- (2) Indikator kelayakan teknis pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
- a. topografi;
  - b. kondisi permukaan tanah, kelandaian permukaan tanah;
  - c. aliran air permukaan/sistem drainase;
  - d. meteorologi dan geofisika: cuaca, suhu, curah hujan, kelembaban udara, arah angin;
  - e. daya dukung dan struktur tanah; dan
  - f. infrastruktur dan jaringan utilitas.

#### Pasal 9

- (1) Kelayakan operasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf d, merupakan kelayakan yang dinilai berdasarkan kajian keselamatan penerbangan sebagaimana diatur dengan peraturan yang berlaku, berupa indikator kelayakan operasional.
- (2) Indikator kelayakan operasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
- a. kondisi ruang udara melalui kajian terhadap keberadaan bandar udara di sekitarnya;
  - b. *usability factor*, meliputi kajian arah angin (*windrose*) untuk menentukan arah landas pacu;
  - c. unit pelayanan lalu lintas udara;
  - d. jenis pesawat yang direncanakan;
  - e. pengaruh cuaca;
  - f. *ceiling*;
  - g. *visibility*; dan
  - h. prosedur pendaratan dan lepas landas.

#### Pasal 10

- (1) Kelayakan angkutan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf e, merupakan kelayakan yang dinilai berdasarkan potensi kelangsungan usaha angkutan udara berupa indikator kelayakan angkutan udara.
- (2) Indikator kelayakan angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
- a. cakupan pelayanan yaitu kelayakan jarak pencapaian transportasi darat yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu dengan jarak cakupan 100 km, 60 km, dan 30 km;
  - b. potensi penumpang;
  - c. potensi kargo;
  - d. potensi rute penerbangan;
  - e. sistem bandar udara (*airport system*) sebagai *single airport* atau *multiple airport*;
  - f. kajian ketersediaan armada; dan
  - g. multimoda logistik.

## Pasal 11

- (1) Kelayakan lingkungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf f, merupakan kelayakan yang dinilai dari besarnya dampak yang akan ditimbulkan, kemampuan mengatasi dampak (adaptasi) serta kemampuan mengurangi dampak (*mitigasi*), pada masa konstruksi, pengoperasian, dan/atau pada tahap pengembangan selanjutnya, yang berupa indikator kelayakan lingkungan.
- (2) Indikator kelayakan lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. lingkungan alam;
  - b. peruntukan lahan;
  - c. penguasaan lahan; dan
  - d. aliran air permukaan/sistem drainase.
- (3) Peruntukan lahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, merupakan lahan yang bukan kawasan taman nasional, hutan lindung, daerah cagar alam/budaya, lahan konservasi atau potensi sumber daya alam.

## Pasal 12

- (1) Kelayakan sosial sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf g, merupakan kelayakan yang dinilai berdasarkan dampak yang ditimbulkan oleh adanya bandar udara tidak akan meresahkan masyarakat sekitar serta memberikan nilai tambah bagi masyarakat sekitar, yang berupa indikator kelayakan sosial.
- (2) Indikator kelayakan sosial sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
  - a. relokasi penduduk;
  - b. keserasian dan keseimbangan dengan budaya setempat;
  - c. dampak bandar udara kepada masyarakat; dan
  - d. kependudukan/lapangan kerja.

## Pasal 13

Untuk kelayakan lokasi bandar udara pada daerah perbatasan, daerah rawan bencana dan/atau daerah terisolasi tidak harus memiliki kajian sebagaimana tersebut dalam Pasal 5 huruf b dan huruf e.

## Pasal 14

Kajian kelayakan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, disampaikan sesuai dengan daftar isian sebagaimana tercantum dalam Lampiran I dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

## BAB IV

### RENCANA INDUK BANDAR UDARA

#### Pasal 15

Rencana induk bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf b, paling sedikit memuat:

- a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo;
- b. kebutuhan fasilitas;
- c. tata letak fasilitas;
- d. tahapan pelaksanaan pembangunan;
- e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan;
- f. daerah lingkungan kerja;
- g. daerah lingkungan kepentingan;
- h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan
- i. batas kawasan kebisingan.

#### Pasal 16

- (1) Prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf a, merupakan peramalan jumlah pergerakan pesawat udara, penumpang dan kargo (*demand*).
- (2) Prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo dilakukan berdasarkan pada hasil survei permintaan jasa angkutan udara serta analisa pergerakan dan kebutuhan pengguna jasa angkutan udara dengan memperhatikan:
  - a. potensi penumpang dan kargo tahunan/jam sibuk dengan kajian asal/tujuan penumpang dan kargo (*Origin Destination*), kemampuan membayar (*Ability to Pay/ATP*) serta kemauan membayar (*Willingness to Pay/WTP*);
  - b. potensi jaringan/rute penerbangan dengan kajian asal dan tujuan penumpang dan kargo (*Origin/Destination*); dan
  - c. potensi ketersediaan armada atau pesawat dengan kajian kapasitas penumpang, jarak tempuh pesawat, umur pesawat dan perkembangan teknologi (jenis/tipe).

#### Pasal 17

Kebutuhan fasilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf b, merupakan gambaran besaran fasilitas yang dibutuhkan suatu bandar udara baik fasilitas sisi udara, sisi darat, fasilitas navigasi dan telekomunikasi.



## Pasal 18

- (1) Kebutuhan fasilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 merupakan hasil perhitungan dan kajian kebutuhan fasilitas pokok dan penunjang bandar udara berdasarkan prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo.
- (2) Fasilitas pokok bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
  - a. fasilitas keselamatan dan keamanan antara lain:
    - 1) Pertolongan Kecelakaan Penerbangan-Pemadam Kebakaran (PKPPK);
    - 2) *salvage*;
    - 3) alat bantu navigasi penerbangan;
    - 4) alat bantu pendaratan *visual (Airfield Lighting System)*;
    - 5) catu daya kelistrikan; dan
    - 6) pagar.
  - b. fasilitas sisi udara (*airside facility*) antara lain:
    - 1) landas pacu (*runway*);
    - 2) *runway strip, Runway End Safety Area (RESA), stopway, clearway*;
    - 3) landas hubung (*taxiway*);
    - 4) landas parkir (*apron*);
    - 5) marka dan rambu; dan
    - 6) taman meteo (fasilitas dan peralatan pengamatan cuaca).
  - c. fasilitas sisi darat (*landside facility*) antara lain:
    - 1) bangunan terminal penumpang;
    - 2) bangunan terminal kargo;
    - 3) menara pengatur lalu lintas penerbangan (*control tower*);
    - 4) bangunan operasional penerbangan;
    - 5) jalan masuk (*access road*);
    - 6) parkir kendaraan bermotor;
    - 7) depo pengisian bahan bakar pesawat udara;
    - 8) bangunan hanggar;
    - 9) bangunan administrasi/perkantoran;
    - 10) marka dan rambu; dan
    - 11) fasilitas pengolahan limbah.
- (3) Fasilitas penunjang bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan fasilitas yang secara langsung dan tidak langsung menunjang kegiatan bandar udara dan memberikan nilai tambah secara ekonomis pada penyelenggaraan bandar udara, antara lain:
  - a. fasilitas perbengkelan pesawat udara;
  - b. fasilitas pergudangan;
  - c. penginapan/hotel;
  - d. toko;
  - e. restoran; dan
  - f. lapangan golf.

## Pasal 19

- (1) Tata letak fasilitas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf c, merupakan gambaran umum rencana konfigurasi bandar udara, rencana perletakan fasilitas sisi udara dan fasilitas sisi darat serta rencana perletakan fasilitas navigasi penerbangan.
- (2) Tata letak fasilitas direncanakan sesuai dengan kebutuhan fasilitas sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 17 berdasarkan pada standar teknis dan kondisi lahan, setelah melakukan kajian/analisa berupa :
  - a. tapak (*site*), topografi, penyelidikan tanah (*soil investigation*);
  - b. drainase bandar udara;
  - c. konfigurasi fasilitas pokok bandar udara: *runway*, *runway strip*, *apron*, *taxiway*, terminal area dan jalan masuk menuju bandar udara sesuai dengan hasil perhitungan dan kajian kebutuhan fasilitas tersebut;
  - d. arah angin (*wind rose*) tahunan;
  - e. objek-objek *obstacle* di sekitar bandar udara;
  - f. kondisi *atmosferik*;
  - g. pengembangan pada areal di sekitar bandar udara;
  - h. ketersediaan lahan pengembangan; dan
  - i. aksesibilitas dengan moda angkutan lain.

## Pasal 20

- (1) Tahapan pelaksanaan pembangunan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf d, merupakan gambaran umum rencana pengembangan fasilitas bandar udara tiap-tiap tahapan hingga tahap akhir (*ultimate phase*) untuk mewujudkan efisiensi dan efektifitas pembangunan dengan mengutamakan optimalisasi fasilitas serta kemudahan pelaksanaan pembangunan (*implementatif*).
- (2) Tahapan pelaksanaan pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun berdasarkan kebutuhan (*demand*) pelayanan penumpang dan kargo dengan kajian/analisis terhadap:
  - a. rencana tata guna lahan hingga desain *ultimate*;
  - b. kebutuhan fasilitas bandar udara dengan skala prioritas yang mempertimbangkan faktor kebutuhan dan ketersediaan anggaran;
  - c. rencana tata letak fasilitas bandar udara; dan
  - d. rencana pengembangan fasilitas bandar udara tiap-tiap tahapan pembangunan hingga tahap akhir (*ultimate phase*).

## Pasal 21

- (1) Kebutuhan dan pemanfaatan lahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf e, merupakan gambaran rencana besaran lahan yang akan digunakan untuk pengembangan fasilitas bandar udara sampai dengan tahap akhir (*ultimate phase*).

- (2) Kebutuhan dan pemanfaatan lahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berdasarkan hasil perhitungan dan kajian kebutuhan serta pemanfaatan lahan optimal sampai dengan tahap *ultimate*.
- (3) Hasil perhitungan dan kajian kebutuhan serta pemanfaatan lahan optimal sampai dengan tahap *ultimate* sebagaimana dimaksud pada ayat (2), terdiri atas:
  - a. luas lahan yang telah ada;
  - b. luas lahan tambahan untuk pengembangan;
  - c. prakiraan kebutuhan lahan pembangunan; dan
  - d. peta kepemilikan lahan dan rencana pembebasan.

#### Pasal 22

Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf f, merupakan wilayah daratan dan/atau perairan yang dikuasai Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara yang digunakan untuk pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian fasilitas pokok dan penunjang bandar udara.

#### Pasal 23

Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22, dilakukan dengan memperhatikan:

- a. rencana induk bandar udara atau areal untuk penempatan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang bandar udara;
- b. penguasaan areal tanah dan/atau perairan oleh penyelenggara bandar udara; dan
- c. rencana umum tata ruang wilayah yang ditetapkan untuk daerah ditempat bandar udara berada.

#### Pasal 24

- (1) Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf g, merupakan daerah diluar lingkungan kerja bandar udara yang digunakan untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta kelancaran aksesibilitas penumpang dan kargo.
- (2) Pemanfaatan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapatkan persetujuan dari Menteri.

#### Pasal 25

- (1) Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf h, merupakan wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan.

- (2) Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas:
- a. kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas;
  - b. kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;
  - c. kawasan di bawah permukaan transisi;
  - d. kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam;
  - e. kawasan di bawah permukaan kerucut; dan
  - f. kawasan di bawah permukaan horizontal-luar.
- (3) Kawasan di sekitar alat bantu navigasi penerbangan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan.

#### Pasal 26

Kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (2) huruf a, merupakan suatu kawasan perpanjangan kedua ujung landas pacu, di bawah lintasan pesawat udara setelah lepas landas atau akan mendarat, yang dibatasi oleh ukuran panjang dan lebar tertentu.

#### Pasal 27

Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (2) huruf b, merupakan sebagian dari Kawasan Ancangan Pendekatan dan Lepas Landas yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landas pacu dan mempunyai ukuran tertentu, yang dapat menimbulkan bahaya kecelakaan.

#### Pasal 28

Kawasan di bawah permukaan transisi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (2) huruf c, merupakan bidang dengan kemiringan tertentu sejajar dan berjarak tertentu dari sumbu landas pacu, pada bagian bawah dibatasi oleh titik perpotongan dengan garis-garis datar yang ditarik tegak lurus pada sumbu landas pacu, dan pada bagian atas dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal dalam.

#### Pasal 29

Kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (2) huruf d, merupakan bidang datar di atas dan di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan pesawat udara melakukan terbang rendah pada waktu akan mendarat atau setelah lepas landas.

#### Pasal 30

Kawasan di bawah permukaan kerucut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (2) huruf e, merupakan bidang dari suatu kerucut yang bagian bawahnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan horizontal dalam dan bagian atasnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal luar, masing-masing dengan radius dan ketinggian tertentu dihitung dari titik referensi yang ditentukan.

### Pasal 31

Kawasan di bawah permukaan horizontal-luar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (2) huruf f, merupakan bidang datar di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan keselamatan dan efisiensi operasi penerbangan, antara lain pada waktu pesawat udara melakukan pendekatan untuk mendarat dan gerakan setelah tinggal landas atau gerakan dalam hal mengalami kegagalan dalam pendaratan.

### Pasal 32

- (1) Batas Kawasan Kebisingan (BKK) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf i, merupakan kawasan tertentu di sekitar bandar udara yang terpengaruh gelombang suara mesin pesawat udara yang terdiri atas:
  - a. kawasan kebisingan tingkat I;
  - b. kawasan kebisingan tingkat II; dan
  - c. kawasan kebisingan tingkat III.
- (2) Tingkat kebisingan di Bandar Udara dan sekitarnya ditentukan dengan indeks kebisingan *Weighted Equivalent Continous Perceived Noise Level/WECPNL* atau nilai ekuivalen tingkat kebisingan di suatu area yang dapat diterima terus menerus selama suatu rentang waktu dengan pembobotan tertentu.

### Pasal 33

- (1) Kawasan kebisingan tingkat I sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) huruf a, merupakan tingkat kebisingan yang berada dalam indeks kebisingan pesawat udara lebih besar atau sama dengan 70 (tujuh puluh) dan lebih kecil dari 75 (tujuh puluh lima).
- (2) Kawasan kebisingan tingkat I sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan tanah dan ruang udara yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan/atau bangunan kecuali untuk jenis bangunan sekolah dan rumah sakit.

### Pasal 34

- (1) Kawasan kebisingan tingkat II sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) huruf b, merupakan tingkat kebisingan yang berada dalam Indeks Kebisingan Pesawat Udara lebih besar atau sama dengan 75 (tujuh puluh lima) dan lebih kecil dari 80 (delapan puluh).
- (2) Kawasan kebisingan tingkat II sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan tanah dan ruang udara yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan/atau bangunan kecuali untuk jenis kegiatan dan/atau bangunan sekolah, rumah sakit, dan rumah tinggal.

### Pasal 35

- (1) Kawasan kebisingan tingkat III sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) huruf c, merupakan tingkat kebisingan yang berada dalam Indeks Kebisingan Pesawat Udara lebih besar atau sama dengan 80 (delapan puluh).
- (2) Kawasan kebisingan tingkat III sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan tanah dan ruang udara yang dapat dimanfaatkan untuk membangun fasilitas Bandar Udara yang dilengkapi insulasi suara dan dapat dimanfaatkan sebagai jalur hijau atau sarana pengendalian lingkungan dan pertanian yang tidak mengundang burung.

### Pasal 36

Batas daerah lingkungan kerja, daerah lingkungan kepentingan, kawasan keselamatan operasi penerbangan, dan batas kawasan kebisingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf f, g, h, dan i ditetapkan dengan koordinat geografis, yang dilengkapi dengan Koordinat Bandar Udara (*Aerodrome Coordinate System /ACS*).

### Pasal 37

- (1) Kajian rencana induk bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15, dimuat dalam dokumen-dokumen sebagai berikut:
  - a. hasil studi/kajian;
  - b. album gambar;
  - c. hasil pengukuran topografi;
  - d. hasil penyelidikan tanah; dan
  - e. ringkasan hasil studi/kajian.
- (2) Dokumen kajian rencana induk bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1), disusun sesuai dengan daftar isian sebagaimana tercantum dalam Lampiran II dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

### Pasal 38

Untuk kajian rencana induk bandar udara pada daerah perbatasan, daerah rawan bencana dan/atau daerah terisolasi tidak harus memiliki kajian sebagaimana tersebut dalam Pasal 15 huruf f, huruf g dan huruf i.

### Pasal 39

Ketentuan mengenai petunjuk pelaksanaan pembuatan rencana induk bandar udara diatur lebih lanjut dengan Peraturan Direktur Jenderal.

## BAB V

### PERMOHONAN PENETAPAN LOKASI BANDAR UDARA

#### Pasal 40

- (1) Lokasi bandar udara ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Untuk mendapatkan penetapan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemrakarsa harus menyampaikan permohonan tertulis dengan melampirkan:
  - a. kajian rencana induk bandar udara;
  - b. persetujuan Direktur Jenderal terhadap kelayakan lokasi bandar udara; dan
  - c. persyaratan administrasi.

#### Pasal 41

- (1) Kajian rencana induk bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf a harus memenuhi ketentuan dalam Pasal 15.
- (2) Persetujuan Direktur Jenderal terhadap kelayakan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf b diberikan untuk kajian kelayakan lokasi bandar udara yang telah memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 5.
- (3) Persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf c, terdiri atas:
  - a. surat permohonan usulan penetapan lokasi bandar udara dari Pemrakarsa;
  - b. surat rekomendasi Gubernur terkait kesesuaian rencana lokasi bandar udara dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi dan Tataran Transportasi Wilayah;
  - c. surat rekomendasi Bupati/Walikota terkait kesesuaian rencana lokasi bandar udara dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota dan Tataran Transportasi Lokasi;
  - d. surat pernyataan kesanggupan penyediaan lahan;
  - e. surat pernyataan bahwa rencana lokasi bandar udara tidak berada di kawasan taman nasional, hutan lindung, daerah cagar alam/budaya, lahan konservasi atau potensi sumber daya alam;
  - f. surat pernyataan kesanggupan untuk mengamankan dan mengendalikan tataguna lahan sekitar bandar udara oleh Bupati/Walikota; dan
  - g. Draft/Rancangan Keputusan Menteri tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara.
- (4) Contoh format surat persyaratan administrasi dan Rancangan Keputusan Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (3) sebagaimana tercantum dalam Lampiran III dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

#### Pasal 42

Permohonan usulan Penetapan Lokasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 mengacu pada bagan alir sebagaimana tercantum dalam Lampiran IV dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

#### Pasal 43

Direktur Jenderal melakukan evaluasi permohonan penetapan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud pada Pasal 41.

#### Pasal 44

Evaluasi permohonan penetapan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 43 dilakukan selambat-lambatnya 45 (empat puluh lima) hari kerja setelah dokumen dinyatakan lengkap.

### BAB VI

#### PENETAPAN LOKASI BANDAR UDARA

#### Pasal 45

- (1) Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, Direktur Jenderal menyatakan persetujuan atau penolakan permohonan Penetapan Lokasi Bandar Udara.
- (2) Penolakan Permohonan Penetapan Lokasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus disampaikan kepada pemohon dengan disertai alasan penolakan.

#### Pasal 46

- (1) Dalam hal permohonan Penetapan Lokasi Bandar Udara disetujui, Direktur Jenderal wajib menyampaikan surat permohonan penetapan lokasi bandar udara kepada Menteri.
- (2) Menteri menerbitkan penetapan lokasi selambat-lambatnya 15 (lima belas) hari kerja setelah surat permohonan diterima secara lengkap.

#### Pasal 47

*Checklist* Evaluasi Permohonan Penetapan Lokasi Bandar Udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran V dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

### BAB VII

#### KETENTUAN LAIN-LAIN

#### Pasal 48

- (1) Penetapan lokasi bandar udara berlaku untuk bandar udara baru.
- (2) Terhadap bandar udara yang telah ada (*eksisting*) hanya memerlukan penetapan rencana induk.



Pasal 49

Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan ini.

BAB VIII

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 50

Pada saat Peraturan ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2010 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 51

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 4 Juni 2014

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

E.E. MANGINDAAN

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 9 Juni 2014

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

AMIR SYAMSUDIN

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2014 NOMOR 757

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BUREAU HUKUM DAN KSLN,

  
DR. UMAR ABIS, SH, MM, MH  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 196308201989031001