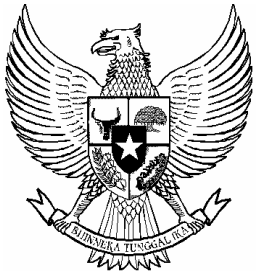

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.757, 2014 KEMENHUB. Bandar Udara. Penetapan Lokasi. Prosedur. Tata Cara.

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 20 TAHUN 2014
TENTANG
TATA CARA DAN PROSEDUR PENETAPAN LOKASI BANDAR UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

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 Tatanan Kebandarudaraan 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. Kebandarudaraan 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. Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan 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