



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR: KP 285 TAHUN 2015

TENTANG

**RENCANA INDUK BANDAR UDARA BETOAMبارI
KOTA BAUBAU PROVINSI SULAWESI TENGGARA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang** :
- a. bahwa Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah mengatur mengenai setiap bandar udara yang telah beroperasi terhadap rencana induknya harus disesuaikan;
 - b. bahwa Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara merupakan bandar udara umum yang diselenggarakan oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU);
 - c. bahwa berdasarkan hasil evaluasi terhadap studi rencana induk Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara telah memenuhi persyaratan administratif dan teknis;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, perlu menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Rencana Induk Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara;
- 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 5205);

3. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 5);
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 135 Tahun 2014;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68 Tahun 2013;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2013 tentang Tata Nangan Kbandarudaraan Nasional;
8. Peraturan Menteri Nomor PM 20 Tahun 2014 tentang Tata Cara dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara;

Memperhatikan :

1. Surat Rekomendasi Gubernur Sulawesi Tenggara Nomor 553/926 tanggal 26 Februari 2014 tentang Rencana Induk Bandar Udara Betoambari di Kota Baubau;
2. Surat Rekomendasi Walikota Baubau Nomor: 553/144 tanggal 27 Desember 2012 tentang Rencana Induk Bandar Udaraa Betoambari di Kota Baubau;
3. Surat Walikota Baubau Nomor 553/1466 tanggal 16 Juni 2014 perihal Dukungan Penyediaan Lahan Bandar Udara Betoambari;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG RENCANA INDUK BANDAR UDARA BETOAMبارI KOTA BAUBAU PROVINSI SULAWESI TENGGARA.

PERTAMA : Bandar Udara Betoambari berada di Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara dengan landas pacu threshold 22 terletak pada $05^{\circ} 28' 49,951''$ Lintang Selatan (LS) dan $122^{\circ} 34' 28,453''$ Bujur Timur (BT) atau pada koordinat $X = 20.000$ meter dan $Y = 20.000$ meter dimana sumbu X berhimpit dengan sumbu landas pacu yang mempunyai azimuth $220^{\circ} 44' 41,378''$ dan sumbu Y melalui ujung landas pacu 22 tegak lurus sumbu X.

KEDUA

: Lokasi dan titik-titik koordinat arah landas pacu bandar udara sebagaimana dimaksud pada Diktum PERTAMA sebagaimana tercantum dalam Lampiran I Keputusan ini.

KETIGA

: Titik referensi bandar udara/*Aerodrome Reference Point (ARP)* Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara ditentukan lebih lanjut oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.

KEEMPAT

: Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara sebagaimana dimaksud pada Diktum PERTAMA merupakan bandar udara pengumpan (*spoke*).

KELIMA

: Luas lahan untuk kebutuhan pembangunan Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara sebagaimana dimaksud pada Diktum PERTAMA seluas kurang lebih 123,328 Ha, terdiri atas:

- a. Lahan yang sudah dibebaskan kurang lebih 58,140 Ha; dan
- b. Lahan pengembangan yang belum dibebaskan kurang lebih 65,188 Ha.

KEENAM

: Rencana Induk Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara, sebagaimana tercantum dalam Lampiran II Keputusan ini, terdiri dari:

- a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo;
- b. kebutuhan fasilitas;
- c. tata letak fasilitas;
- d. tahapan pelaksanaan pembangunan;
- e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan; dan
- f. kawasan keselamatan operasi penerbangan.

KETUJUH

: Penyelenggara Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara, wajib memenuhi aspek keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

KEDELAPAN

: Penyelenggara Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara, dalam jangka waktu paling lama 3 (tiga) tahun, wajib melengkapi dokumen daerah lingkungan kerja, daerah lingkungan kepentingan, dan batas kawasan kebisingan untuk menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Lampiran II Keputusan ini.

KESEMBILAN

: Penyelenggara bandar udara berkewajiban untuk:

- a. menyusun teknik terinci fasilitas pokok bandar udara; dan
- b. menyusun analisa kajian lingkungan terhadap pembangunan dan pengoperasian bandar udara.

- KESEPULUH** : Pembiayaan yang timbul atas rencana induk Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara, dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- KESEBELAS** : Rencana induk Bandar Udara Betoambari Kota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara dibuat untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun dan dapat ditinjau kembali setiap 5 (lima) tahun.
- KEDUABELAS** : Rencana penggunaan dan pemanfaatan lahan yang tidak sesuai dan belum diatur sebagaimana Diktum KEENAM wajib memperoleh persetujuan Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- KETIGABELAS** : Direktur Jenderal Perhubungan Udara melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan ini.
- KEEMPATBELAS** : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 3 Juni 2015

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttt

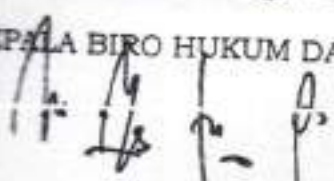
IGNASIUS JONAN

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada:

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
3. Menteri Sekretaris Negara;
4. Menteri Keuangan;
5. Menteri Dalam Negeri;
6. Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia;
7. Menteri Pekerjaan Umum;
8. Menteri Badan Usaha Milik Negara;
9. Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala BAPPENAS;
10. Gubernur Sulawesi Tenggara;
11. Walikota Baubau Provinsi Sulawesi Tenggara;
12. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Para Direktur Jenderal dan para Kepala Badan di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
13. Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V;
14. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara;
15. Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Baubau.

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,


SRI LESTARI RAHAYU

Pembina Utama Muda (IV/c)

Lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan
 Nomor : KP 285 TAHUN 2015
 Tanggal : 3 Juni 2015

RENCANA INDUK

L Prakiraan Permintaan Kebutuhan Pelayanan Penumpang dan Kargo

Rencana pembangunan dan pengembangan fasilitas bandar udara untuk memenuhi kebutuhan operasi penerbangan dan pelayanan bandar udara dilakukan terutama berdasarkan perkembangan lalu lintas angkutan udara sebagaimana tercantum pada Tabel I.

Tabel I

PRAKIRAAN PERMINTAAN JASA ANGKUTAN UDARA BANDAR UDARA BETOAMBARI - BAUBAU PROVINSI SULAWESI TENGGARA

NO	URAIAN	EKSISTING (2014)	TAHAP I	TAHAP II	ULTIMATE	KETERANGAN
1	Pergeseran Penumpang (Pnp)					
	a. Tahunan	95.055	274.000	473.100	672.200	Penumpang
	b. Harian	700	758	1.352	1.972	Penumpang
	c. Jam Sibuk	144	220	368	388	Penumpang
2	Pergeseran Pesawat (Pesawat)					
	a. Tahunan	1.584	5.200	8.320	10.400	Pesawat
	b. Harian	10	14	24	30	Pesawat
	c. Jam Sibuk	4	4	6	6	Pesawat
3	Kargo	46,981	3.506	6.213	6.884	Ton/Tahun
4	Jumlah Pesawat Jam Sibuk	2	2	3	3	Pesawat
5	Pesawat terbesar yang dilayani	Sejenis ATR-72	Sejenis ATR-72	Sejenis CRJ 1000	Sejenis B737-500	
6	Rute Terjauh	Makassar	Makassar Wakatobi Kendari	Makassar Wakatobi Kendari Ambon	Makassar Wakatobi Kendari Ambon Bali	

II Kebutuhan Fasilitas

1. Fasilitas bandar udara yang direncanakan untuk dibangun dan dikembangkan sebagaimana tercantum pada Tabel II.
2. Pelaksanaan pembangunan dan pengembangan fasilitas bandar udara sebagaimana dimaksud pada butir 1, wajib didahului dengan Kajian Lingkungan serta telah diterbitkannya Izin Pembangunan Bandara.
3. Rancangan Teknik Terinci untuk pelaksanaan pembangunan dan pengembangan fasilitas bandar udara disahkan oleh Direktur Jenderal perhubungan Udara.
4. Pembangunan dan pengembangan fasilitas bandar udara dilaksanakan dengan mempertimbangkan prioritas kebutuhan dan kemampuan pendanaan sesuai peraturan perundang-undangan.

Tabel II

RENCANA PENGEMBANGAN DAN TAHAPAN PEMBANGUNAN
 BANDAR UDARA BETOAMBARI - BAUBAU
 PROVINSI SULAWESI TENGGARA

NO	FASILITAS	EKSISTING (2014)	TAHAP I	TAHAP II	ULTIMATE	KETERANGAN
I	PESAWAT TERBESAR	ATR 72/600	Sejenis ATR 72	Sejenis CR. 1000	Sejenis B737-501	
II	AERODROME REFERENCE CODE	3 C	3 C	4 C	4 C	
III	KATEGORI OPERASI RUNWAY	Non Instrument	Non Instrument	Instrument Non Presisi	Instrument Non Presisi	
IV	FASILITAS SISI UDARA	a. Runway	1.800 x 30	2.000 x 45	2.000 x 45	m ²
		b. Runway Strip	1.800 x 30	2.120 x 300	2.120 x 300	m ²
		c. Runway End Safety Area (RESA)	RW 22 : 90 x 30	2 x (90 x 60)	2 x (90 x 90)	m ²
		d. Stopway	RW 04 : Belum ada			
	e. Take Off Run Available (TORA)	RW 22 : -				m ²
		RW 04 : -				
	04-22	1800	1800	2000	2000	m
	22-04	1800	1800	2000	2000	m
	f. Landing Distance Available (LDA)					
	04-22	1800	1800	2000	2000	m
	22-04	1800	1800	2000	2000	m
	g. Accelerate Stop Distance Available (ASDA)					
	04-22	1800	1800	2000	2000	m
	22-04	1800	1800	2000	2000	m
	h. Take Off Distance Available (TODA)					
	04-22	1.950	1.950	2.150	2.150	m
	22-04	1.950	1.950	2.150	2.150	m
	i. Taxiway					
	- Perpendicular	1	1	1	2	buah
	Dimensi	60 x 23	150 x 23 (baru)	150 x 23 (baru)	150 x 23 (baru)	m ²

FASILITAS	FAHAP I	FAHAP II	ULTIMATE	KETERANGAN
1. Apron				
Aircraft Type				
Code A & B (Cassa 212, Cassa Grand Carv, dll)				pesawat
Code C (AT 3-42, ATR-72, Bas-146, B737, A319)	2	3	4	pesawat
Cadangan				pesawat
Jumlah Pesawat	2	3	4	pesawat
Dimensi	170 x 60			pesawat
PELAYANAN LALU LINTAS PENERBANGAN	100 x 90 (Baru)	145 x 90 (Baru)	200 x 90 (Baru)	pesawat
FASILITAS NAVIGASI PENERBANGAN	AFIS	ADC	ADC	m ²
FASILITAS KOMUNIKASI PENERBANGAN	NDB	NDB, VOR / DME	NDB, VOR / DME	
a. Air to Ground (AVG)	VHF Trx	VHF Trx	VHF Trx, ATIS	
b. Ground to Ground (G/G)	HF-SSB	DS, TTY, AFTN	DS, TTY, AFTN	
ALAT BANTU Pendaratan Visual				
a. Visual Aid:	Rotating Beacon, Signal Area, Wind Shock, siren, Landing fee, signal gun/lamp.	Rotating Beacon, Signal Area, Wind Shock, siren, Landing fee, signal gun/lamp. Lighting (runway, taxiway, apron, approach), Marker	Rotating Beacon, Signal Area, Wind Shock, siren, Landing fee, signal gun/lamp. Lighting (runway, taxiway, apron, approach), Marker	
GORJ PKP-PK	5	6	6	
ITAS METEOROLOGI	Anemometer, Barometer, Thermometer, Rainfall meter, mercury barometer	Anemometer, Barometer, Thermometer, Rainfall meter, mercury barometer, AWOS	Anemometer, Barometer, Thermometer, Rainfall meter, mercury barometer, AWOS	
ITAS SISI DAFAT				
Zona Publik				
Terminal Penumpang	525	5.078	6.215	m ²
Terminal VIP	88	240	240	m ²
Area Parkir				
- Kadiatangi	1.000			
- Keberangkatan	7.200	14.698	15.572	m ²

NO	FASILITAS	EXISTING (2014)	TAHAP I	TAHAP II	ULTIMATE	KETERANGAN
	Zona Teknis					
1	Kantor Operasional	150	200	363	363	m ²
2	Kantor Administrasi	150	174	174	174	m ²
3	Mensa Pengawas (lowe)	125	125	125	124	m ²
4	PKP-PK	79 dan 147	365	463	463	m ²
5	Gedung Garset	48 dan 72	144	346	346	m ²
6	Rumahnya Pempa	4	175	175	175	m ²
7	Kantor Keamanan	24	100	100	100	m ²
8	Taman Meleto	150	900	900	900	m ²
9	Kantor Meleto	223	223	223	223	m ²
10	GSE maintenance	-	-	147	147	m ²
11	Bengkel	24	100	312	312	m ²
	Zona Penunjang					
1	Kargi	60 (bangunan)	1.500 (lahan)	1.500 (lahan)	1.500 (lahan)	m ²
2	DPPU	-	5000	5000	5000	m ² (lahan)
3	Pemukiman sampah	-	400	400	400	m ²
4	Fasilitas Umum	-	302	302	302	m ²
5	Rumahnya Dinas					
	- Typ 70	-	2	2	2	buah
	- Typ 50	1	8	13	15	buah
	- Typ 36	9	8	16	21	buah
	- Asrama	-	295	295	295	m ²
6	Sarana ibadah	-	154	154	154	m ²
7	Kantin Karyawan	-	-	360	360	m ²
8	Pos jaga	-	2	4	4	bua
9	Klinik Karyawan	-	-	386	386	m ²
10	Aula	-	-	-	218	m ²
11	Area Instansi Pemerintah	-	-	-	2.145	m ²
12	Bangunan Katering	-	-	134	134	m ²
13	Area Komersil	-	-	-	-	m ²
14	Kantin Pengemudi	-	60	180	180	m ²

III. Tata Letak Fasilitas dan Tahapan Pelaksanaan Pembangunan

Rencana penggunaan dan pemanfaatan lahan untuk keperluan peningkatan pengoperasian, pelayanan, pengelolaan dan pengusahaan serta pembangunan dan pengembangan bandar udara sebagaimana tercantum pada Lampiran II. A dan II. B.

IV. Kebutuhan dan Pemanfaatan Lahan

1. Untuk menyelenggarakan kegiatan pengoperasian, pelayanan, pengelolaan dan pengusahaan serta pengembangan bandar udara sesuai rencana induk, dengan rincian sebagai berikut:

a. Luas lahan eksisting	=	58,140 Ha
d. Luas lahan pengembangan	=	65,188 Ha
<hr/>		
Total kebutuhan Lahan Bandara	=	123,328 Ha

Batas kebutuhan lahan sebagaimana dimaksud pada IV butir (1), dinyatakan dalam sistem koordinat bandar udara yang posisinya ditentukan terhadap titik referensi sistem koordinat bandar udara (perpotongan sumbu X dan sumbu Y) yang terletak pada koordinat geografis: $05^{\circ} 28' 49,951''$ Lintang Selatan (LS) dan $122^{\circ} 34' 28,453''$ Bujur Timur (BT) atau pada koordinat bandar udara $X = 20.000$ meter dan $Y = 20.000$ meter dimana Sumbu X berhimpit dengan sumbu landas pacu yang mempunyai azimuth $220^{\circ} 44' 41,378''$ geografis dan Sumbu Y melalui eksisting ujung landas pacu TH.22 tegak lurus Sumbu X, sebagaimana tercantum pada Tabel III.

2. Kebutuhan luas lahan sebagaimana yang dimaksud pada butir 2 seperti yang tercantum pada Lampiran II. C.

TABEL III

KOORDINAT BATAS LAHAN EKSTISTING

NO	KOORDINAT BATAS		LINTAS	KOORDINAT BATAS		LINTAS	KOORDINAT BATAS		LINTAS	JUR. DIM. (M)
	(X)	(Y)		(X)	(Y)		(X)	(Y)		
E.1	8200.000	19719.996	451851.546	9392705.362	5	29	38.590	122	33	55.161
E.2	8200.000	20110.203	451624.102	9392901.905	5	29	32.203	122	33	47.774
E.3	9012.302	20110.203	452154.294	9393517.324	5	29	12.174	122	34	5.019
E.4	9015.049	20217.925	452066.888	9393596.242	5	29	9.602	122	34	2.181
E.5	9131.290	20210.977	452141.446	9393686.301	5	29	6.670	122	34	4.573
E.6	9147.323	20133.037	452217.536	9393641.050	5	29	8.146	122	34	7.078
E.7	9165.857	20122.295	452237.771	9393648.080	5	29	7.917	122	34	7.735
E.8	9164.691	20100.203	452251.747	9393632.778	5	29	8.416	122	34	8.254
E.9	20100.000	20100.203	452861.215	9394341.390	5	28	45.353	122	34	28.110
E.10	20100.000	19719.996	453091.659	9394141.448	5	28	51.740	122	34	35.498
E.11	19074.382	19719.996	452421.247	9393366.415	5	29	17.029	122	34	13.724

KOORDINAT BATAS LAHAN PENGEIMBANGAN

NO	KOORDINAT BATAS		LINTAS	KOORDINAT BATAS		LINTAS	KOORDINAT BATAS		LINTAS	JUR. DIM. (M)
	(X)	(Y)		(X)	(Y)		(X)	(Y)		
A.1	16215.700	11610.921	451833.516	9392714.987	5	29	37.970	122	33	55.226
A.2	17890.391	11610.921	451611.190	9392478.525	5	29	45.991	122	33	48.319
A.3	17890.391	11970.000	451520.967	9392582.355	5	29	42.607	122	33	44.405
A.4	17540.391	11970.000	451292.225	939237.187	5	29	51.231	122	33	36.974
A.5	17540.391	21030.000	451246.768	9392316.348	5	29	49.961	122	33	35.498
A.6	17890.391	21030.000	451475.210	9392611.516	5	29	41.331	122	33	42.928
A.7	17890.391	21080.311	451437.093	9392634.354	5	29	40.281	122	33	41.690
A.8	17916.694	21120.258	451425.302	9392711.870	5	29	38.713	122	33	41.308
A.9	18090.151	21177.000	451487.694	9392831.229	5	29	33.523	122	33	43.340

A.10	18100.381	2177.000	451810.804	9392678.003	6	29	33.026	122	31	43.769
A.11	18313.922	2177.000	451810.275	9393038.340	5	29	27.760	122	31	48.303
A.12	18537.010	2177.000	451715.882	939327.356	5	29	22.260	122	31	53.039
A.13	18537.010	21314.439	451611.755	9393217.002	5	29	19.330	122	31	49.657
A.14	18572.258	21350.000	451677.819	939334.6976	5	29	17.710	122	31	49.530
A.15	18737.010	21350.000	451735.351	939341.795	5	29	13.640	122	31	53.026
A.16	18737.010	21457.685	451733.767	939352.081	5	29	11.350	122	31	50.378
A.17	18995.949	21457.685	451872.774	9393718.260	5	29	4.972	122	31	55.875
A.18	18995.949	21573.913	451784.717	9393814.121	5	29	2.498	122	31	53.015
A.19	19360.956	21573.913	452122.954	9394010.659	5	28	53.491	122	34	0.764
A.20	19360.956	21444.584	452120.936	9394016.248	5	28	56.251	122	34	3.947
A.21	19652.297	21444.584	452111.092	9394216.974	5	28	49.067	122	34	10.132
A.22	19652.297	20189.079	452104.669	9394030.208	5	28	54.502	122	34	16.419
A.23	19923.712	20189.094	452181.808	9394215.848	5	28	47.803	122	34	22.181
A.24	20195.127	20189.109	452158.947	9394471.488	5	28	41.115	122	34	27.942
A.25	20224.485	20155.807	452103.270	9394472.058	5	28	41.069	122	34	29.383
A.26	20328.327	19834.752	453115.007	93941.876	5	28	45.346	122	34	39.511
A.27	20311.881	19810.921	453221.675	939413.104	5	28	46.263	122	34	39.727
A.28	20100.000	19810.921	453183.383	9394152.578	5	28	51.917	122	34	35.229

V. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan

(1). Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan terdiri atas:

- a. Batas-batas ketinggian pada Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas pada ujung *runway* TH.04 (30,400 m MSL atau 0,405 m AES) ditentukan dengan kemiringan dan jarak melalui perpanjangan sumbu *runway* sebagai berikut:
 1. Bagian pertama dengan kemiringan sebesar 2 % (dua persen) arah ke atas dan ke luar dimulai dari ujung Permukaan Utama pada ketinggian ambang TH.04 sampai jarak mendatar 2230 m pada ketinggian 45 m di atas ambang TH.22;
 2. Bagian kedua dengan kemiringan 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 1770 m pada ketinggian 45 m di atas ambang TH.22;
 3. Bagian ketiga dengan kemiringan 5 % (lima persen) arah keatas dan keluar sampai jarak mendatar tambahan 1180 m pada ketinggian 104 m di atas ambang TH.22;
 4. Bagian keempat pada bagian tengah dengan kemiringan 2 % (dua persen) arah keatas dan keluar sampai jarak mendatar tambahan 2.300 m pada ketinggian 150 m di atas ambang TH.22, pada bagian tepi dengan kemiringan pertama 5 % (lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 436 m pada ketinggian 126 m di atas ambang TH.22, kemiringan kedua 2,5 % (dua setengah persen) sampai jarak mendatar tambahan 968 m pada ketinggian 150 m di atas ambang TH.22 serta kemiringan ketiga 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 896 m pada ketinggian 150 m di atas ambang TH.22;
 5. Bagian kelima (terakhir) kemiringan 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 7520 m pada ketinggian 150 m di atas ambang TH.22;
- b. Batas-batas ketinooian pada Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas pada ujung *runway* TH.22 (29.995 M MSL atau 0,000 M AES) ditentukan dengan kemiringan dan jarak melalui perpanjangan sumbu *runway* sebagai berikut :
 1. Bagian pertama dengan kemiringan sebesar 2 % (dua persen) arah ke atas dan keluar dimulai dari ujung Permukaan Utama pada ketinggian ambang TH.22 sampai jarak mendatar 2250 m pada ketinggian 45 m di atas ambang TH.22,
 2. Bagian kedua dengan kemiringan 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 1750 m pada ketinggian 45 m di atas ambang TH.22;
 3. Bagian ketiga dengan kemiringan 5 % (lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 1167 m pada ketinggian 103 m di atas ambang TH.22;
 4. Bagian keempat pada bagian tengah dengan kemiringan 2 % (dua persen) arah keatas dan keluar sampai jarak mendatar tambahan 2333 m pada ketinggian 150 m di atas ambang TH.22, pada bagian tepi dengan kemiringan pertama 5 % (lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 433 m pada ketinggian 125 m di atas ambang TH.22, kemiringan kedua 2,5 % (dua setengah persen) sampai jarak mendatar tambahan 900 m pada ketinggian 150 m di atas ambang TH.22 serta kemiringan ketiga 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 900 m pada ketinggian 150 m di atas ambang TH.22;
 5. Bagian kelima (terakhir) kemiringan 0 % (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 7500 m pada ketinggian 150 m di atas ambang TH.22;

Tabel IV

A. KAWASAN ANCANGAN PENDARATAN DAN LEPAS LANDAS

Tipe	Luas Permukaan (m ²)		Kemungkinan Bahaya Kecelakaan					
	Kategori		Kategori		Kategori		Kategori	
	1	2	1	2	1	2	1	2
A.1.1	18040.000	20150.000	5	29	35.089	122	33	43.152
A.1.2	18040.000	19850.000	5	29	41.471	122	33	50.534
A.1.3	3040.000	17600.000	5	36	39.180	122	29	27.393
A.1.4	3040.000	22400.000	5	34	57.047	122	27	29.277
A.2.1	20160.000	20150.000	5	28	42.814	122	34	28.159
A.2.2	35160.000	22400.000	5	21	45.058	122	38	51.179
A.2.3	35160.000	17600.000	5	23	27.153	122	40	49.290
A.2.4	20160.000	19850.000	5	28	49.196	122	34	35.541

B. KAWASAN KEMUNGKINAN BAHAYA KECELAKAAN

Tipe	Luas Permukaan (m ²)		Kemungkinan Bahaya Kecelakaan					
	Kategori		Kategori		Kategori		Kategori	
	1	2	1	2	1	2	1	2
A.1.1	18040.000	20150.000	5	29	35.089	122	33	43.152
A.1.2	18040.000	19850.000	5	29	41.471	122	33	50.534
A.1.5	15040.000	19400.000	5	31	5.016	122	32	57.914
A.1.6	15040.000	20600.000	5	30	39.487	122	32	28.386
A.2.1	20160.000	20150.000	5	28	42.814	122	34	28.159
A.2.5	23160.000	20600.000	5	27	19.267	122	35	20.771
A.2.6	23160.000	19400.000	5	27	44.794	122	35	50.299
A.2.4	20160.000	19850.000	5	28	49.196	122	34	35.541

C. KAWASAN DI BAWAH PERMUKAAN TRANSISI

Tipe	Luas Permukaan (m ²)		Kemungkinan Bahaya Kecelakaan					
	Kategori		Kategori		Kategori		Kategori	
	1	2	1	2	1	2	1	2
A.1.1	18040.000	20150.000	5	29	35.089	122	33	43.152
B.1.1	15790.000	20465.000	5	30	23.866	122	32	47.631
B.1.2	22343.550	20465.000	5	27	42.271	122	35	6.781
A.2.1	20160.000	20150.000	5	28	42.814	122	34	28.159
A.1.2	18040.000	19850.000	5	29	41.471	122	33	50.534
A.2.4	20160.000	19850.000	5	28	49.196	122	34	35.541
B.2.2	22343.550	19000.000	5	25	2.055	122	35	29.648
B.2.1	15790.000	19535.000	5	30	43.651	122	33	10.516

D. KAWASAN DI BAWAH PERMUKAAN HORIZONTAL DALAM

KAWASAN	KAWASAN		KAWASAN		KAWASAN		KAWASAN	
B.1.1	15790.000	20465.000	5	30	23.866	122	32	47.831
C.1.1	14108.981	20739.653	5	30	59.471	122	32	5.182
C.1.2	18040.000	24000.000	5	28	13.183	122	32	8.419
C.1.3	20160.000	24000.000	5	27	20.910	122	32	53.426
C.1.4	24091.019	20739.653	5	26	53.338	122	35	37.098
B.1.2	22343.550	20465.000	5	27	42.271	122	32	0.701
B.2.1	15790.000	19535.000	5	30	43.651	122	33	10.516
B.2.2	22343.550	19535.000	5	28	2.055	122	35	29.646
C.2.2	24091.019	19260.347	5	27	24.806	122	36	13.489
C.2.3	20160.000	16000.000	5	30	11.097	122	36	10.281
C.2.4	18040.000	16000.000	5	31	3.373	122	35	25.275
C.2.1	14108.981	19260.347	5	31	30.943	122	32	41.584

E. KAWASAN DI BAWAH PERMUKAAN KERUCUT

KAWASAN	KAWASAN		KAWASAN		KAWASAN		KAWASAN	
C.1.1	14108.981	20739.653	5	30	59.471	122	32	5.182
D.1.1	12130.201	21036.470	5	31	41.945	122	31	15.884
D.1.2	18040.000	26000.000	5	27	30.633	122	31	19.210
D.1.3	20160.000	26000.000	5	26	36.301	122	32	4.217
D.1.4	26069.799	21036.470	5	25	58.229	122	36	11.798
C.1.4	24091.019	20739.653	5	26	53.338	122	35	37.098
C.1.3	20160.000	24000.000	5	27	20.910	122	32	53.426
C.1.2	18040.000	24000.000	5	28	13.183	122	32	8.419
C.2.1	14108.981	19260.347	5	31	30.943	122	32	41.584
C.2.4	18040.000	16000.000	5	31	3.373	122	35	25.275
C.2.3	20160.000	16000.000	5	30	11.097	122	36	10.281
C.2.2	24091.019	19260.347	5	27	24.806	122	36	13.489
D.2.2	26069.799	18963.530	5	26	42.324	122	37	2.808
D.2.3	20160.000	14000.000	5	30	53.641	122	36	59.500
D.2.4	18040.000	14000.000	5	31	45.918	122	38	14.494
D.2.1	12130.201	18963.530	5	32	26.048	122	32	6.673

F. KAWASAN DI BAWAH PERMUKAAN HORIZONTAL LUAR

ID	KOORDINAT AGS		Batas-batas ketinggian kawasan					
	X (m)	Y (m)	IR	SR	IR	SR	IR	SR
D.1.1	12130.201	21036.470	5	31	41.945	122	31	15.864
D.1.2	18040.000	26000.000	5	27	30.633	122	31	19.210
D.1.3	20160.000	26000.000	5	26	38.361	122	32	4.217
D.1.4	26069.799	21036.470	5	25	58.229	122	36	11.798
E.1.4	34971.315	22371.697	5	21	50.314	122	38	47.871
E.1.3	20100.000	35000.000	5	23	20.076	122	20	22.000
E.1.2	18040.000	35000.000	5	24	19.146	122	27	37.792
E.1.1	3228.685	22371.697	5	34	52.998	122	27	33.981
D.2.1	12130.201	18963.530	5	32	26.048	122	32	6.873
D.2.4	18040.000	14000.000	5	31	45.918	122	36	14.494
D.2.3	20160.000	14000.000	5	30	53.641	122	36	59.500
D.2.2	26069.799	18963.530	5	28	42.324	122	37	2.806
E.2.2	34971.315	17628.303	5	23	31.204	122	40	44.589
E.2.3	20160.000	5000.000	5	34	5.077	122	40	41.009
E.2.4	18040.000	5000.000	5	34	57.359	122	39	56.004
E.2.1	3228.685	17628.303	5	36	33.925	122	29	30.704

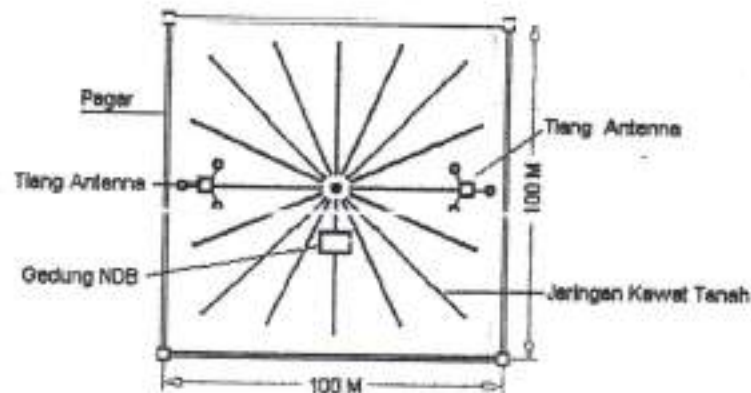
(2). Kawasan Di Sekitar Penempatan Alat Bantu Navigasi Penerbangan, batas-batas ketinggian ditentukan sebagai berikut:

- a. Batas ketinggian di sekitar *Non Directional Beacon (NDB)* ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 3° (tiga derajat) ke atas dan ke luar titik tengah dasar antena dan sampai radius 300 m dilarang ada bangunan metal seperti konstruksi rangka besi/baja, tiang listrik dan lain-lain melebihi batas ketinggian tersebut;
- b. Batas ketinggian di sekitar alat *Very High Frequency Directional Omni Range (VOR) Distance Measuring Equipment (DME)* ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 2° (sepuluh derajat) ke atas dan keluar titik antena pada ketinggian bidang *counterpois* dan pada jarak radial kurang 600 m dilarang adanya transmisi tegangan tinggi, bangunan metal seperti konstruksi rangka besi, tiang listrik dan lain-lain melebihi batas ketinggian sudut tersebut;
- c. Batas ketinggian pada penempatan Alat Bantu Navigasi sebagaimana di maksud pada butir (2) sebagaimana berikut:

Batas Ketinggian Pada Penempatan Alat Bantu Navigasi

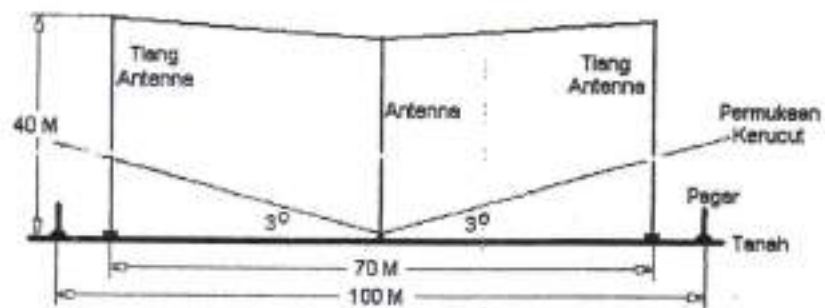
a. Batas-batas di Sekitar Penempatan *Non Directional Beacon (NDB)*

1) Luas Tanah dan Lokasi Perletakan NDB



Luas Tanah : 100 m x 100 m

2) Persyaratan Batas Ketinggian di Sekitar NDB



3) Persyaratan Bangunan dan Benda Tumbuh

- Didalam batas tanah 100 m x 100 m: bebas bangunan dan benda tumbuh;
- Sampai dengan radius 300 m dari titik tengah antenna tidak diperkenankan ada bangunan metal seperti konstruksi baja, tiang listrik dan lain-lain;
- Sampai dengan radius 1.000 m dari titik tengah antenna tidak diperkenankan adanya kelompok pohon dan bangunan melebihi batas ketinggian permukaan kerucut.

4) Fungsi NDB adalah sebagai berikut:

- *Homing*, untuk memandu penerbang dalam mengemudikan pesawat udara menuju lokasi bandar udara;
- *Locator*, memberikan panduan arah pendaratan kepada penerbang pada saat posisi pesawatnya berada di kawasan pendekatan untuk melakukan pendaratan;

- *En Route*, memberikan panduan kepada pesawat yang melakukan penerbangan jelajah di jalur *Blank Spot*;
- *Holding*, untuk memandu penerbang yang melakukan *holding* yaitu menunggu antrian dalam pendaratan yang diatur oleh ATC.

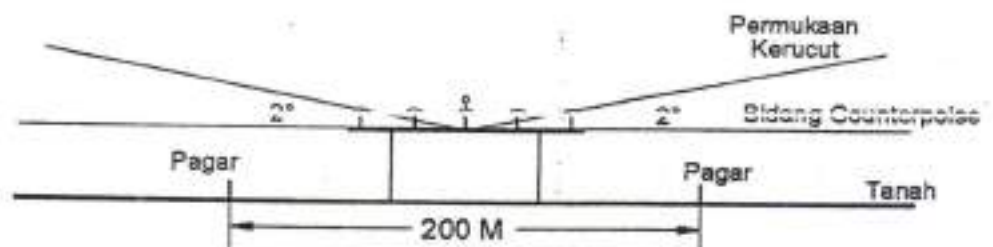
b. Batas-batas di Sekitar Penempatan *Doppler Very High Frequency Directional Omni Range (DVOR)/Distance Measuring Equipment (DME)*

1) Luas Tanah dan Lokasi Perletakan DVOR / DME



Luas Tanah : 200 m x 200 m

2) Persyaratan Batas-Batas Ketinggian Disekitar VOR/DME



3) Persyaratan Bangunan dan Benda Tumbuh

- Didalam radius 100 m dari titik tengah lahan: bebas benda tumbuh dan bangunan
- Di dalam radius 100-200 m dari titik tengah lahan: ketinggian bangunan dan benda tumbuh tidak melebihi bidang *Counterpoise*
- Sampai radius 600 m dari titik tengah lahan pada permukaan kerucut tidak diperkenankan terdapat Saluran Udara Tegangan Tinggi
- Di dalam batas-batas ketinggian bangunan dari benda tumbuh ditentukan oleh permukaan kerucut sebagaimana ditunjukkan pada gambar di atas

- 4) Fungsi VOR/DME adalah sebagai *Homing, Enroute dan Holding* dengan maksud:
- Untuk menentukan *azimuth*, sudut searah jarum jam terhadap utara dari stasiun VOR dengan garis yang menghubungkan stasiun tersebut dengan pesawat
 - Menunjukkan data besarnya deviasi kepada Penerbang, sehingga Penerbang dapat mengetahui posisi pesawat yang berada di kiri atau kanan dari jalur penerbangan yang seharusnya.
 - Menunjukkan apakah arah pesawat menuju ke atau meninggalkan stasiun VOR
- (3). Untuk mendirikan, mengubah atau melestarikan bangunan, serta menanam atau memelihara benda tumbuh di dalam Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan harus memenuhi batas-batas ketinggian sebagaimana dimaksud dalam butir (1) dan Butir (2).
- (4). Untuk mendirikan bangunan baru di dalam Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas, harus memenuhi batas ketinggian dengan tidak melebihi kemiringan 1,6% (satu koma enam persen) arah ke atas dan ke luar dimulai ujung Permukaan Utama pada ketinggian masing-masing ambang landas pacu TH.04 dan landas pacu TH.22.
- (5). Pada Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan sampai jarak mendarat 1.100 m ujung-ujung Permukaan Utama hanya digunakan untuk bangunan yang diperuntukkan bagi keselamatan operasi penerbangan dan benda tumbuh yang tidak membahayakan keselamatan operasi penerbangan dengan batas ketinggian sebagaimana diatur dalam keputusan ini.
- (6). Pada Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan tidak diperkenankan mendirikan bangunan yang dapat menambah tingkat fatalitas apabila terjadi kecelakaan pesawat antara lain bangunan SPBU, pabrik atau gudang kimia berbahaya, SUTT dan/atau SUTET.
- (7). Pada lokasi area perbukitan dengan ketinggian permukaan tanah, telah melebihi batas ketinggian KKOP sebagaimana dimaksud dalam butir 1 dan 2 diperkenankan mendirikan bangunan sepanjang Keselamatan Operasi Penerbangan terpenuhi.
- (8). Untuk mempergunakan tanah, perairan atau udara di setiap kawasan yang ditetapkan dalam Peraturan ini, harus mematuhi persyaratan-persyaratan sebagai berikut:
- a. tidak menimbulkan gangguan terhadap isyarat-isyarat navigasi penerbangan atau komunikasi radio antar bandar udara dan pesawat udara;
 - b. Tidak menyulitkan penerbang membedakan lampu-lampu rambu udara dengan lampu-lampu lain;
 - c. tidak menyebabkan kesilauan pada mata penerbang yang mempergunakan bandar udara;
 - d. tidak melemahkan jarak pandang sekitar bandar udara;
 - e. tidak menyebabkan timbulnya bahaya burung atau dengan cara lain dapat membahayakan atau mengganggu pendaratan, lepas landas atau gerakan pesawat udara yang bermaksud mempergunakan Bandar Udara.
- (9). Pengecualian terhadap ketentuan mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan sebagaimana dimaksud pada Butir 1, Butir 2, Butir 3, Butir 4, Butir 5, dan Butir 6 harus mendapat persetujuan Menteri, dan memenuhi ketentuan sebagai berikut:
- a. merupakan fasilitas yang mutlak diperlukan untuk operasi penerbangan;

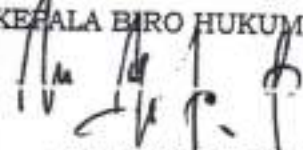
- b. memenuhi kajian khusus aeronautika; dan
 - c. sesuai dengan ketentuan teknis keselamatan operasi penerbangan.
- (9). Terhadap bangunan yang berupa benda tidak bergerak yang sifatnya sementara maupun tetap yang didirikan atau dipasang oleh orang atau yang telah ada secara alami, sebelum diterbitkannya ini antara lain gedung-gedung, menara, cerobong asap, gundukan tanah, jaringan transmisi, bukit dan gunung yang sekarang ini menjadi penghalang (obstacle) tetap diperkenankan sepanjang prosedur keselamatan operasi penerbangan terpenuhi.
- (10). Pemberian tanda dan/atau pemasangan lampu
- a. Bangunan-bangunan dan/atau benda-benda sebagaimana dimaksud dalam Butir 9 harus diberi tanda atau dipasang lampu.
 - b. Pemberian tanda atau pemasangan lampu, termasuk pengoperasian dan pemeliharannya dilaksanakan oleh dan atas biaya pemilik atau yang menguasainya dan dilaksanakan sesuai dengan pedoman yang akan diatur lebih lanjut oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- (11). Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan sebagaimana dimaksud pada point (1) tercantum pada Lampiran II D dan II E.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

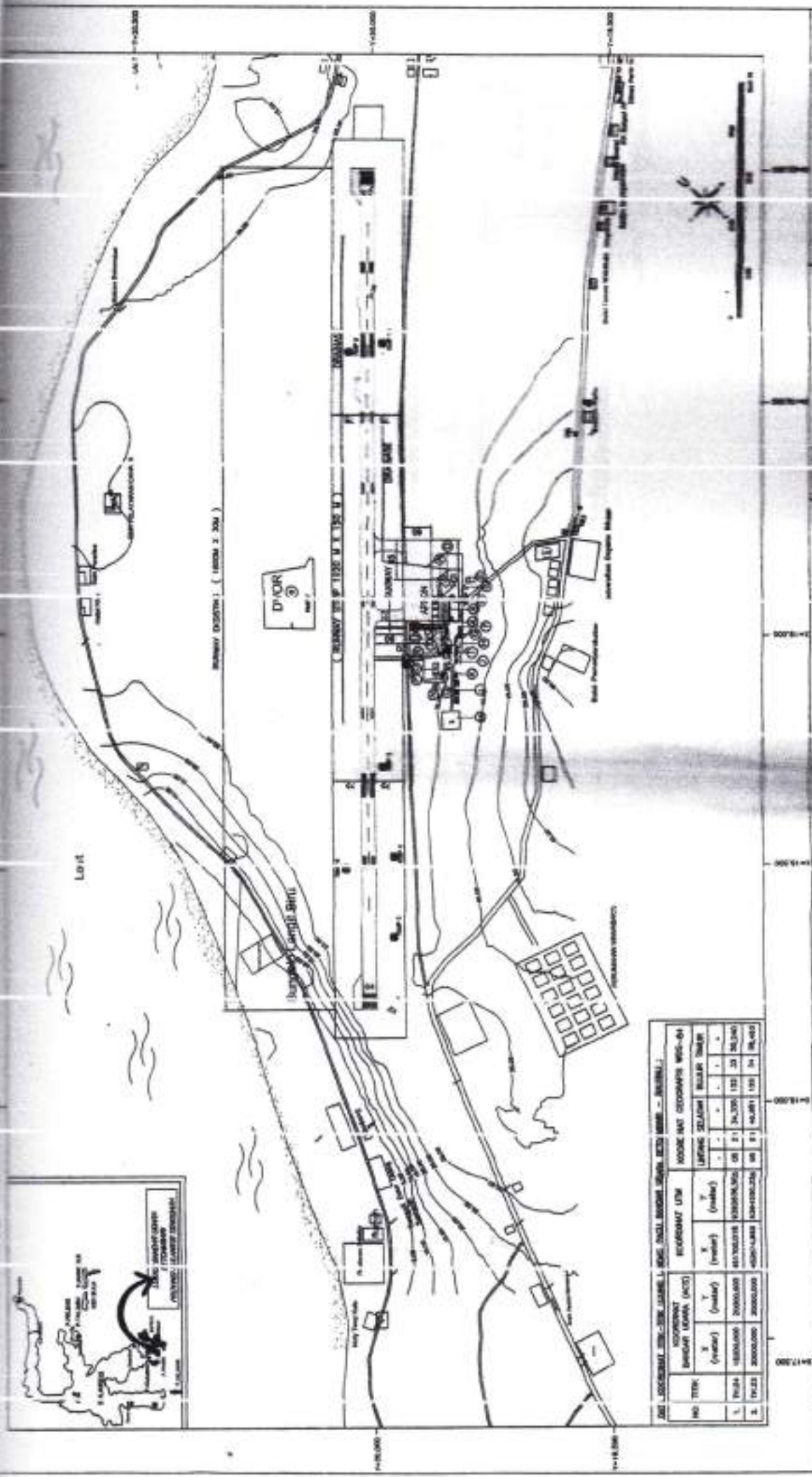
ttt

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001



KEMENTERIAN PERJUBAHAN
 DEPT. OF TRANSPORTATION
 100000
 100000
 01 05

REPUBLIC OF INDONESIA
 DEPT. OF TRANSPORTATION
 100000
 100000
 01 05

REPUBLIC OF INDONESIA
 DEPT. OF TRANSPORTATION
 100000
 100000
 01 05

REPUBLIC OF INDONESIA
 DEPT. OF TRANSPORTATION
 100000
 100000
 01 05

REPUBLIC OF INDONESIA
 DEPT. OF TRANSPORTATION
 100000
 100000
 01 05

REPUBLIC OF INDONESIA
 DEPT. OF TRANSPORTATION
 100000
 100000
 01 05



NO	ITEM	QUANTITY	UNIT	PRICE	TOTAL
1.
2.

- LEGEND:
- 1. ...
 - 2. ...
 - 3. ...
 - 4. ...
 - 5. ...
 - 6. ...
 - 7. ...
 - 8. ...
 - 9. ...
 - 10. ...

