



BUPATI MOROWALI
PROVINSI SULAWESI TENGAH

PERATURAN DAERAH KABUPATEN MOROWALI
NOMOR 22 TAHUN 2021

TENTANG

KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN BANDAR
UDARA KHUSUS PERSEROAN TERBATAS INDONESIA
MOROWALI INDUSTRIAL PARK KABUPATEN MOROWALI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI MOROWALI,

- Menimbang :
- a. bahwa jaminan keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab Negara dalam rangka mewujudkan tujuan bernegara untuk melindungi segenap bangsa Indonesia;
 - b. bahwa untuk kebutuhan ruang udara yang memadai bagi pergerakan pesawat, memberi perlindungan dari suara bising dan getaran yang ditimbulkan mesin pesawat terbang yang dapat mengganggu kenyamanan masyarakat di sekitar Bandara Udara Khusus di Kecamatan Bahodopi perlu penataan kawasan keselamatan operasi penerbangan sebagai bagian rencana induk bandar udara;
 - c. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 13 ayat (2) huruf b Peraturan Daerah Kabupaten Morowali Nomor 7 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Morowali Tahun 2019-2039 telah ditetapkan rencana pembangunan Bandar Udara Khusus di Kecamatan Bahodopi sebagai sistem jaringan transportasi udara di Kabupaten Morowali;
 - d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara Khusus Perseroan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park Kabupaten Morowali;

- Mengingat : 1. Pasal 18 ayat (6) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 51 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Buol, Kabupaten Morowali dan Kabupaten Banggai Kepulauan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 179, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3900) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2000 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 51 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Buol, Kabupaten Morowali dan Kabupaten Banggai Kepulauan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 78, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3966);
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
5. Peraturan Daerah Kabupaten Morowali Nomor 7 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Morowali Tahun 2019-2039 (Lembaran Daerah Kabupaten Morowali Tahun 2019 Nomor 07, Lembaran Daerah Kabupaten Morowali Nomor 0251);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN MOROWALI
dan
BUPATI MOROWALI

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN BANDAR UDARA KHUSUS PERSEROAN TERBATAS INDONESIA MOROWALI INDUSTRIAL PARK KABUPATEN MOROWALI.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan:

1. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
2. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
3. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan yang selanjutnya disingkat 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.
4. 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.
5. Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
6. Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara yang selanjutnya disebut DLKr Bandar Udara adalah wilayah daratan dan/atau perairan yang digunakan secara langsung untuk kegiatan bandar udara.
7. Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas adalah 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.

8. Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan adalah sebagian dari kawasan pendekatan yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landasan dan mempunyai ukuran tertentu yang dapat menimbulkan kemungkinan terjadinya kecelakaan.
9. Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Dalam adalah 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.
10. Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Luar adalah 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 melakukan pendekatan untuk mendarat dan gerakan setelah tinggal landas atau gerakan dalam hal mengalami kegagalan dalam pendaratan.
11. Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut adalah bidang dari suatu kerucut yang bagian bawahnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan Permukaan 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.
12. Kawasan di Bawah Permukaan Transisi adalah bidang dengan kemiringan tertentu sejajar dengan 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.
13. *Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level* atau tingkat kebisingan yang dapat diterima terus menerus ekuivalen tertimbang selanjutnya disingkat WECPNL adalah satuan untuk menyusun frekuensi pesawat udara pada siang, malam hari dan dini hari, pada saat kebisingan lebih terasa berdasarkan pada jumlah kebisingan harian dan penyesuaian terhadap dampak psikologis.
14. Insulasi adalah membuat ruangan kedap suara.
15. Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum yang selanjutnya disingkat SPBU adalah tempat pengisian bahan bakar yang melayani keperluan masyarakat umum.
16. Saluran Udara Tegangan Tinggi yang selanjutnya disingkat SUTT adalah jaringan instalasi listrik yang memiliki arus tegangan tinggi.
17. Pemerintah Pusat adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
18. Bupati adalah Bupati Morowali.

19. Dinas adalah Dinas Daerah Kabupaten Morowali yang menyelenggarakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah kabupaten di bidang Perhubungan.

BAB II

DAERAH LINGKUNGAN KERJA, KRITERIA DAN PENGGUNAAN

Bagian Kesatu Daerah Lingkungan Kerja

Pasal 2

- (1) DLKr Bandar Udara Khusus di Kecamatan Bahodopi meliputi:
- DLKr Bandar Udara Bagian Dalam yaitu titik koordinat $2^{\circ} 47' 26.734''$ S dan $122^{\circ} 8' 1.97''$ E, $2^{\circ} 47' 35.912''$ S dan $122^{\circ} 7' 53.963''$ E, $2^{\circ} 48' 27.368''$ S dan $122^{\circ} 8' 52.295''$ E, $2^{\circ} 48' 18.188''$ S dan $122^{\circ} 9' 0.304''$ E, $2^{\circ} 47' 55.725''$ S dan $122^{\circ} 8' 15.806''$ E, $2^{\circ} 48' 1.845''$ S dan $122^{\circ} 8' 10.467''$ E, $2^{\circ} 48' 14.797''$ S dan $122^{\circ} 8' 25.15''$ E, serta $2^{\circ} 48' 8.37''$ S dan $122^{\circ} 8' 30.757''$ E; dan
 - DLKr Bandar Udara Bagian Luar yaitu titik koordinat $2^{\circ} 48' 1.469''$ S dan $122^{\circ} 8' 9.893''$ E, $2^{\circ} 48' 3.917''$ S dan $122^{\circ} 8' 7.758''$ E, $2^{\circ} 48' 11.971''$ S dan $122^{\circ} 8' 16.888''$ E, serta $2^{\circ} 48' 9.523''$ S dan $122^{\circ} 8' 19.023''$ E.
- (2) Peta DLKr sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini.

Pasal 3

- Penggunaan kawasan DLKr Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 diperuntukkan bagi fasilitas pokok dan fasilitas penunjang Bandar Udara.
- Fasilitas pokok dan fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan.

Bagian Kedua Kriteria

Pasal 4

- KKOP meliputi daerah berbentuk lingkaran lonjong dengan jari-jari 15.000 meter yang diukur dari titik-titik sepanjang garis tengah landasan pacu.
- KKOP sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas;
 - Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan;
 - Kawasan di Bawah Permukaan Transisi;
 - Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Dalam;
 - Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut; dan
 - Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Luar.

Bagian Ketiga
Penggunaan

Pasal 5

- (1) Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a sebagai berikut:
 - a. tepi dalam dari kawasan ini berhimpit dengan ujung-ujung Permukaan Utama, berjarak 60 meter dari ujung landas pacu dengan lebar 3.000 (tiga ribu) meter; dan
 - b. kawasan sebagaimana dimaksud pada huruf a meluas ke luar secara teratur, dengan garis tengah merupakan perpanjangan dari sumbu landas pacu sampai lebar 4.800 (empat ribu delapan ratus) meter pada jarak mendatar 15.000 (lima belas ribu) meter dari ujung permukaan utama.
- (2) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada daerah sejauh 3.000 (tiga ribu) meter sampai 15.000 (lima belas ribu) meter dari ujung landas pacu yaitu:
 - a. mengutamakan penggunaan ruang non hunian yang tidak menjadi habitat burung; dan
 - b. penggunaan ruang hunian maupun fasilitas sosial dan fasilitas umum yang sudah ada tetap diperkenankan sepanjang prosedur keselamatan operasi Penerbangan terpenuhi.
- (3) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diperbolehkan untuk :
 - a. pembangunan instalasi berbahaya yang dapat menimbulkan dampak berlipat atau menambah fasilitas apabila terjadi kecelakaan Penerbangan sampai dengan jarak 3.000 (tiga ribu) meter dari ujung landasan pacu;
 - b. instalasi strategis berupa menara telekomunikasi, saluran udara tegangan tinggi maupun saluran udara tegangan ekstra tinggi;
 - c. peternakan atau hunian habitat burung;
 - d. industri yang menimbulkan asap yang dapat mengganggu Keselamatan Penerbangan; dan
 - e. kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan berupa permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara sangat ringan, aeromodeling, kembang api dan

peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap.

- a. Ketentuan mengenai penggunaan kawasan pada daerah sejauh 3.000 (tiga ribu) meter sampai dengan 15.000 (lima belas ribu) meter dari ujung landasan pacu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 6

- (1) Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf b merupakan sebagian Kawasan Ancangan Pendaratan Dan Lepas Landas yang berbatasan langsung dengan ujung permukaan utama.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni tepi dalam dari kawasan ini berimpit dengan ujung permukaan utama dengan lebar 300 (tiga ratus) meter dari tepi dalam kawasan ini meluas ke luar secara teratur dengan garis tengahnya merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu sampai lebar 1.200 (seribu dua ratus) meter dan jarak mandatar 3.000 (tiga ribu) meter dari ujung permukaan utama.
- (3) Penggunaan kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan sampai jarak mendatar 1.100 (seribu seratus) meter dari ujung landas pacu hanya untuk membangun bangunan atau fasilitas Bandar Udara dan benda tumbuh yang tidak membahayakan operasi Penerbangan.
- (4) Di luar jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (3) penggunaan kawasan yakni:
 - a. sebagai jalur hijau atau sarana pengendalian lingkungan dan pertanian yang tidak mengundang burung; dan
 - b. kegiatan non hunian dan non sosial.
- (5) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diperbolehkan untuk :
 - a. membangun bangunan yang dapat menambah tingkat fatalitas apabila terjadi kecelakaan penerbangan berupa SPBU, pabrik kimia, dan SUTT;
 - b. peternakan dan atau habitat hunian burung;
 - c. pembangunan instalasi strategis berupa menara komunikasi;
 - d. industri yang menimbulkan asap, dan dapat mengganggu Keselamatan Penerbangan;
 - e. kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan berupa permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara

sangat ringan, aeromodeling, kembang api dan peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap.

Pasal 7

- (1) Kawasan di Bawah Permukaan Transisi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf c yakni kawasan tepi dalam dari kawasan ini berimpit dengan sisi panjang permukaan utama sisi Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meluas ke luar sampai jarak mendatar 315 (tiga ratus lima belas) meter dari sisi panjang permukaan utama.
- (3) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni hanya untuk fasilitas pokok dan fasilitas penunjang Bandar Udara.

Pasal 8

- (1) Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal dalam sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf d yakni kawasan yang ditentukan oleh lingkaran dengan radius 4.000 (empat ribu) meter dari titik tengah setiap ujung permukaan Utama dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan dan kawasan ini tidak termasuk Kawasan Ancangan Pendaratan Dan Lepas Landas, dan Kawasan di Bawah Permukaan Transisi.
- (2) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni untuk hunian dengan menyediakan jalur hijau.
- (3) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diperbolehkan untuk :
 - a. industri yang menimbulkan polusi udara/asap yang dapat mengganggu Keselamatan Penerbangan;
 - b. peternakan dan atau habitat burung;
 - c. kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan berupa permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara sangat ringan, aeromodeling, kembang api dan peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap.

Pasal 9

- (1) Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Luar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf e yakni kawasan ini ditentukan oleh lingkaran dengan radius 15.000 (lima belas ribu) meter dari titik tengah setiap ujung permukaan utama dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan dan kawasan ini tidak termasuk Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas, dan Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut.

- (2) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni untuk hunian, fasilitas sosial, fasilitas umum dan non hunian.
- (3) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang digunakan untuk kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan seperti permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara sangat ringan, aeromodeling, kembang api dan peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap.

Pasal 10

- (1) Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf f yakni kawasan yang ditentukan mulai dari tepi luar kawasan di bawah permukaan horisontal dalam meluas ke luar dengan jarak mendatar 2.000 (dua ribu) meter berbatasan dengan kawasan di bawah permukaan horisontal luar.
- (2) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni untuk hunian, fasilitas sosial dan fasilitas umum dan non hunian.
- (3) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diperbolehkan untuk :
 - a. industri yang menimbulkan asap yang dapat mengganggu Keselamatan Penerbangan;
 - b. peternakan dan/atau habitat burung; dan
 - c. kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan berupa permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara sangat ringan, aeromodeling, kembang api dan peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap.

Bagian Ketiga Batas Ketinggian pada Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan

Pasal 11

- (1) Batas ketinggian pada Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas pacu 16 ditentukan dengan kemiringan dan jarak melalui perpanjangan sumbu landas pacu sebagai berikut:
 - a. bagian pertama dengan kemiringan sebesar 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar dimulai dari ujung permukaan utama sampai jarak mendatar 2.350 (dua

- ribu tiga ratus lima puluh) meter pada ketinggian ambang landas pacu +47 meter di atas ambang landas pacu 16;
- b. bagian kedua dengan kemiringan 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.650 (seribu enam ratus lima) meter pada ketinggian +47 meter di atas ambang landas pacu 16;
 - c. bagian ketiga dengan kemiringan 5% (lima persen) arah ke atas dan ke luar sampai jarak mendatar tambahan 1.101 (seribu setarus satu) meter pada ketinggian +102 meter di atas ambang landas pacu 16;
 - d. bagian keempat pada bagian tengah dengan kemiringan 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar sampai jarak mendatar tambahan 2.499 (dua ribu empat ratus empat puluh sembilan) meter pada ketinggian +150 meter di atas ambang landas pacu 16, pada bagian tepi dengan kemiringan pertama 5% (lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 419 (empat ratus sembilan belas) meter dengan ketinggian +123 meter di atas ambang landas pacu 16, kemiringan kedua 2,5% (dua koma lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.160 (seribu seratus enam puluh) meter pada ketinggian +150 meter di atas ambang landas pacu 16, serta kemiringan ketiga 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 920 (sembilan ratus ribu dua puluh) meter pada ketinggian +150 meter di atas ambang landas pacu 16; dan;
 - e. bagian kelima kemiringan 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 7.400 (tujuh ribu empat ratus) meter pada ketinggian +150 meter di atas ambang landas pacu 16.
- (2) Batas ketinggian pada kawasan lepas landas pada landas pacu 34 ditentukan dengan kemiringan dan jarak melalui perpanjangan sumbu landas pacu sebagai berikut:
- a. bagian pertama dengan kemiringan sebesar 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar, dimulai dari ujung permukaan utama sampai jarak mendatar 2.067 (dua ribu enam puluh tujuh) meter pada ketinggian ambang landas pacu +47 meter di atas ambang landas pacu 34;
 - b. bagian kedua dengan kemiringan 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.933 (seribu sembilan ratus tiga puluh tiga) meter pada ketinggian +47 meter di atas ambang landas pacu 34;
 - c. bagian ketiga dengan kemiringan 5% (lima persen) arah ke atas dan ke luar sampai jarak mendatar tambahan 1.288 (seribu dua ratus delapan puluh

delapan) meter pada ketinggian +111 meter di atas ambang landas pacu 34;.

- d. bagian keempat pada bagian tengah dengan kemiringan 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar, sampai jarak mendatar tambahan 2.028 (dua ribu dua puluh delapan) meter pada ketinggian +152 meter di atas ambang landas pacu 34 pada bagian tepi dengan kemiringan pertama 5% (lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 459 (empat ratus lima puluh sembilan) meter dengan ketinggian +134 meter di atas ambang landas pacu 34, kemiringan kedua 2,5% (dua koma lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 706 (tujuh ratus enam) meter pada ketinggian +152 m di atas ambang landas pacu 34, serta kemiringan ketiga 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 863 (delapan ratus enam puluh tiga) meter pada ketinggian +152 meter di atas ambang landas pacu 34, dan
- (3) Batas ketinggian pada Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan ditentukan oleh kemiringan 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar dimulai dari ujung permukaan utama pada ketinggian masing-masing ambang landas pacu sampai dengan ketinggian +47 meter di atas ambang landas pacu 16 sepanjang jarak mendatar 3.000 (tiga ribu) meter melalui perpanjangan sumbu landas pacu.
- (4) Batas ketinggian pada Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal dalam ditentukan +47 meter di atas ketinggian ambang landas pacu 16.
- (5) Batas ketinggian pada kawasan di bawah permukaan horizontal luar ditentukan +152 meter di atas ketinggian ambang landas pacu 16.
- (6) Batas ketinggian pada Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut ditentukan oleh kemiringan 5% (lima persen) arah ke atas dan keluar, dimulai dari tepi luar kawasan di bawah permukaan horizontal dalam ketinggian +47 meter sampai memotong Permukaan Horizontal Luar pada ketinggian +147 meter di atas ketinggian ambang landas pacu 16.
- (7) Batas ketinggian pada pertemuan garis batas luar kawasan di bawah permukaan kerucut dengan garis batas dalam kawasan di bawah permukaan horizontal luar ditentukan +147 meter di atas ketinggian ambang landas pacu 16.
- (8) Batas ketinggian pada Kawasan di Bawah Permukaan Transisi ditentukan oleh kemiringan 14,3% arah ke atas dan ke luar, dimulai dari sisi panjang dan pada ketinggian yang sama seperti permukaan utama serta permukaan

ancangan pendaratan dan lepas landas menerus sampai memotong permukaan horizontal dalam pada ketinggian +47 meter di atas ketinggian ambang landas pacu 16.

- (9) Batas ketinggian pada kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan ditentukan sebagai berikut:
- batas ketinggian di sekitar *Non Directional Beacon* ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 3° ke atas dan ke luar dari titik tengah dasar antenna dan sampai radius 300 (tiga ratus) meter dari antenna dilarang ada bangunan dari maetal berupa konstruksi rangka besi/baja, tiang listrik dan lain-lain melebihi batas ketinggian tersebut;
 - batas ketinggian di sekitar alat *Doppler Very High Frequency Omni Directional Range/Distance Measuring Equipment* ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 2° (dua derajat) ke atas dan keluar dari titik antenna pada ketinggian bidang counterpoise, dan pada jarak radius kurang 600 (enam ratus) meter dilarang adanya transmisi tegangan tinggi, bangunan dari metal seperti konstruksi rangka besi/baja, tiang listrik dan lain-lain melebihi batas ketinggian tersebut;
 - batas ketinggian di sekitar alat *Localizer* dibatasi oleh bidang yang dibentuk dengan sudut 1° (satu derajat) dari titik tengah dasar *antenna Localizer* terhadap bidang horizontal sejauh 20.000 (dua puluh ribu) meter ke arah Landas pacu; dan
 - batas ketinggian disekitar *Glide Path* dibatasi oleh bidang yang dibentuk dengan sudut 2° (dua derajat) dari titik tengah dasar *antenna Glide Path* terhadap bidang horizontal sejauh 6.000 (enam ribu) meter ke arah landas pacu.

Pasal 12

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 dari ujung permukaan utama pada ketinggian masing-masing ambang landas pacu 16 dan landas pacu 34.

BAB III

KRITERIA DAN PENGGUNAAN KAWASAN KEBISINGAN

Pasal 13

- (1) Kawasan kebisingan merupakan kawasan tertentu di sekitar Bandar Udara yang terpengaruh oleh gelombang suara mesin

Pesawat Udara dan yang dapat mengganggu lingkungan.

- (2) Tingkat kebisingan kawasan sekitar Bandar Udara ditetapkan berdasarkan WECPNL.

Pasal 14

- (1) Kawasan kebisingan Tingkat 1 (satu) adalah kawasan yang mempunyai indeks kebisingan $70 \leq \text{WECPNL} < 75$ yaitu lebih besar atau sama dengan 70 dan lebih kecil 75.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan daerah yang mengelilingi landasan dimana tepi luar bagian timur kawasan ini berjarak maksimum dari ujung landasan 16 dan tepi luar bagian barat berjarak maksimum dari ujung landasan 34.
- (3) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) mempunyai tingkat gangguan terkecil akibat operasi pesawat udara pada siang hari serta tepi dalamnya merupakan batas kawasan kebisingan tingkat 2.
- (4) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan/atau bangunan, kecuali untuk jenis kegiatan dan/atau bangunan sekolah dan rumah sakit.
- (5) Bangunan sekolah dan rumah sakit yang sudah ada dilengkapi dengan pemasangan insulasi suara sesuai dengan prosedur yang standar sehingga tingkat bising yang terjadi di dalam bangunan sesuai dengan peraturan perundang-undangan
- (6) Ketentuan mengenai jarak maksimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 15

- (1) Kawasan Kebisingan Tingkat 2 (dua) adalah kawasan yang mempunyai indeks kebisingan $75 \leq \text{WECPNL} < 80$ yakni lebih besar atau sama dengan 75 dan lebih kecil 80.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan daerah yang mengelilingi landasan dimana tepi luar bagian Timur kawasan ini berjarak maksimum dari ujung landasan 16 dan tepi luar bagian barat berjarak maksimum dari ujung landasan 34 serta tepi dalamnya merupakan batas kawasan kebisingan tingkat 3.
- (3) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan/atau bangunan kecuali untuk jenis kegiatan dan/atau bangunan sekolah, rumah sakit dan tempat tinggal.
- (4) Bangunan sekolah, rumah sakit dan tempat tinggal yang sudah ada dilengkapi dengan pemasangan insulasi suara sesuai dengan prosedur yang standar sehingga tingkat bising yang terjadi di dalam bangunan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (5) Ketentuan mengenai jarak maksimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 16

- (1) Kawasan Kebisingan Tingkat 3 (tiga) yakni kawasan yang mempunyai indeks kebisingan $WECPNL \geq 80$ yakni lebih besar atau sama dengan 80.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan daerah yang mengelilingi landasan dimana tepi bagian timur kawasan ini berjarak maksimum dari ujung landasan 16 dan tepi bagian barat berjarak maksimum dari ujung landasan 34 serta garis tengahnya berhimpit dengan garis tengah landasan.
- (3) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dimanfaatkan untuk membangun bangunan dan fasilitas bandar udara yang dilengkapi dengan pemasangan insulasi suara sesuai dengan prosedur yang standar sehingga tingkat bising yang terjadi di dalam bangunan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (4) Selain penggunaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), tanah dan ruang udara pada Kawasan Kebisingan Tingkat 3, dapat dimanfaatkan sebagai jalur hijau atau sarana pengendalian lingkungan dan pertanian yang tidak mengundang burung.
- (5) Ketentuan mengenai jarak maksimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dalam Peraturan Bupati.

BAB IV LARANGAN

Pasal 17

Bandar Udara Khusus dilarang melayani Penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri kecuali dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara setelah memperoleh persetujuan Pemerintah Pusat.

Pasal 18

Bandar Udara Khusus dilarang digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan persetujuan Pemerintah Pusat.

BAB V PENYIDIKAN

Pasal 19

- (1) PPNS di lingkungan Dinas diberi wewenang khusus sebagai Penyidik untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Daerah ini.
- (2) Wewenang PPNS sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagai berikut:
 - a. menerima, mencari dan mengumpulkan keterangan atau laporan berkenaan dengan tindak pidana agar keterangan atau laporan tersebut menjadi lebih lengkap dan jelas;
 - b. mencari dan mengumpulkan keterangan mengenai orang pribadi atau badan tentang kebenaran perbuatan yang dilakukan sehubungan dengan tindak pidana di bidang

- Perhubungan;
- c. meminta keterangan dan bahan bukti dari orang pribadi atau badan sehubungan dengan tindak pidana di bidang Perhubungan;
 - d. memeriksa buku, catatan, dan dokumen lain berkenaan dengan tindak pidana di bidang Perhubungan;
 - e. melakukan penggeledahan untuk mendapatkan bahan bukti pembukuan, pencatatan, dan dokumen lain, serta melakukan penyitaan terhadap bahan bukti tersebut;
 - f. meminta bantuan tenaga ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan tindak pidana di bidang Perhubungan;
 - g. menyuruh berhenti dan/atau melarang seseorang meninggalkan ruangan atau tempat pada saat pemeriksaan sedang berlangsung dan memeriksa identitas orang, benda, dan/atau dokumen yang dibawa;
 - h. memotret seseorang yang berkaitan dengan tindak pidana di bidang Perhubungan;
 - i. memanggil orang untuk didengar keterangannya dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
 - j. menghentikan penyidikan; dan/atau
 - k. melakukan tindakan lain yang perlu untuk kelancaran penyidikan tindak pidana di bidang Perhubungan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyampaikan hasil penyidikannya kepada Penuntut Umum melalui Penyidik Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.

BAB VI KETENTUAN PIDANA

Pasal 20

Setiap orang yang mengoperasikan Bandar Udara Khusus dengan melayani Penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri tanpa memperoleh persetujuan Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 dipidana dengan pidana penjara atau denda sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 21

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan Bandar Udara Khusus yang digunakan untuk kepentingan umum tanpa persetujuan dari Pemerintah Pusat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 yang mengakibatkan timbulnya korban dipidana dengan pidana penjara atau denda sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian orang, pelaku dipidana dengan pidana penjara dan denda sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VII
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 22

Peraturan pelaksanaan dari Peraturan Daerah ini harus ditetapkan paling lama 6 (enam) bulan terhitung sejak Peraturan daerah ini diundangkan.

Pasal 23

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Morowali.

Ditetapkan di Bungku
pada tanggal 7 Desember 2021

BUPATI MOROWALI,

ttd.

TASLIM

Diundangkan di Bungku
pada tanggal 8 Desember 2021

SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN MOROWALI,

ttd.

MOH. JAFAR HAMID

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN MOROWALI TAHUN 2021
NOMOR 022

NOREG PERATURAN DAERAH KABUPATEN MOROWALI
PROVINSI SULAWESI TENGAH 106, 22 / 2021

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BAGIAN HUKUM

SEKRETARIAT DAERAH KABUPATEN MOROWALI



BAHDIN BAID, S.H., M.H.

Pembina, IV/a

NIP. 19820602 200604 1 005

PENJELASAN
 ATAS
 PERATURAN DAERAH KABUPATEN MOROWALI
 NOMOR 22 TAHUN 2021
 TENTANG
 KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN BANDAR
 UDARA KHUSUS PERSEROAN TERBATAS INDONESIA MOROWALI
 INDUSTRIAL PARK

I. UMUM

Sistem transportasi nasional memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan nasional berwawasan lingkungan dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional.

Di dalam Penjelasan Umum Alinea Kedua Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan dijelaskan bahwa Penerbangan merupakan sarana dalam rangka memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang di dalam negeri, dari dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah.

Bandar Udara Khusus merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi nasional. Pemerintah termasuk Pemerintah Daerah sebagai personifikasi Negara, harus memastikan adanya jaminan keselamatan, kenyamanan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban operasional Penerbangan, penyediaan dan pembangunan Bandar Udara Khusus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dalam rangka mewujudkan tujuan bernegara untuk melindungi segenap bangsa Indonesia.

Pemerintah Daerah Kabupaten Morowali melalui Peraturan Daerah Kabupaten Morowali Nomor 7 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Morowali Tahun 2019-2039 telah menetapkan rencana pembangunan Bandar Udara Khusus di Kecamatan Bahodopi yakni pada kawasan Perusahaan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park (PT. IMIP) sebagai sistem jaringan transportasi udara di Kabupaten Morowali.

Terhadap rencana pembangunan Bandar Udara Khusus dimaksud, Pemerintah Daerah berkewajiban melakukan pengendalian daerah lingkungan kepentingan bandar udara

untuk keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan bandar udara melalui penataan rencana induk bandar udara. Sejalan dengan ini, Pemerintah Daerah Kabupaten Morowali telah menetapkan rencana pembangunan Bandar Udara Khusus di Kecamatan Bahodopi sebagai sistem jaringan transportasi udara di Kabupaten Morowali di dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten. Oleh karena itu, KKOP merupakan salah satu muatan dari rencana induk bandar udara yang disyaratkan dalam setiap rencana pembangunan Bandar Udara perlu diatur oleh Pemerintah Daerah.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja menentukan bahwa KKOP tersebut meliputi:

1. kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas;
2. kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;
3. kawasan di bawah permukaan transisi;
4. kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam;
5. kawasan di bawah permukaan kerucut; dan
6. kawasan di bawah permukaan horizontal-luar.

Terkait dengan KKOP ini maka setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (*obstacle*), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara. Ketentuan Pasal 211 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja menegaskan bahwa untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan bandar udara, pemerintah daerah wajib mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara.

Berdasarkan pertimbangan di atas maka perlu menetapkan Peraturan Daerah Kabupaten Morowali tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara Khusus Perusahaan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park.

Sebagai Bandar Udara Khusus, Bandar Udara Perusahaan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokok Perusahaan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park. Dalam hubungan ini, materi muatan Peraturan Daerah ini di samping memuat:

1. Daerah Lingkungan Kerja, Kriteria dan Penggunaan;
 2. Kriteria dan Penggunaan Kawasan Kebisingan,
- juga memuat larangan, yang diikuti dengan pengenaan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Larangan dimaksud meliputi:

1. Larangan untuk melayani Penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri kecuali dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara setelah memperoleh persetujuan Pemerintah Pusat; dan
2. Larangan digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan persetujuan Pemerintah Pusat.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1
Cukup jelas.

Pasal 2
Cukup jelas.

Pasal 3
Cukup jelas.

Pasal 4
Cukup jelas.

Pasal 5
Cukup jelas.

Pasal 6
Cukup jelas.

Pasal 7
Cukup jelas.

Pasal 8
Cukup jelas.

Pasal 9
Cukup jelas.

Pasal 10
Cukup jelas.

Pasal 11
Cukup jelas.

Pasal 12
Cukup jelas.

Pasal 13
Cukup jelas.

Pasal 14
Cukup jelas.

Pasal 15
Cukup jelas.

Pasal 16
Cukup jelas.

Pasal 17
Cukup jelas.

Pasal 18
Cukup jelas.

Pasal 19
Cukup jelas.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21

Cukup jelas.

Pasal 22

Cukup jelas.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN DAERAH KABUPATEN MOROWALI
NOMOR .0287