

BAB II

PEMBAHASAN

A. Badan Lingkungan Hidup Daerah Istimewa Yogyakarta

1. Dasar Hukum BLH DIY

Berdasarkan Pasal 23 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 7 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Inspektorat, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Lembaga teknis daerah dan Satuan Polisi Pamong Praja Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, BLH merupakan unsur pendukung tugas Kepala Daerah di bidang lingkungan hidup yang dipimpin oleh seorang Kepala Badan yang berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah. BLH DIY telah mengalami beberapa perubahan bentuk kelembagaan, pada awalnya berbentuk Biro Bina Lingkungan Hidup (BBLH) DIY, kemudian diubah menjadi Badan Pengendalian Dampak Lingkungan Daerah (BAPEDALDA) DIY, dan sekarang menjadi Badan Lingkungan Hidup (BLH) DIY.¹

Sebelum bentuk kelembagaan Instansi lingkungan hidup di DIY menjadi BLH DIY pada tahun 2008, Instansi Lingkungan Hidup DIY memiliki bentuk kelembagaan yakni Biro Bina Lingkungan Hidup (BBLH) DIY yang dibentuk dan ditetapkan pada tahun 1993. Berdasarkan Pasal 136 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 3 Tahun 1993 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat

¹<http://182.253.184.84/opac/?author=Biro+Bina+Lingkungan+Hidup+Setwilda+DIY&search=Search&op=1>, diakses pada tanggal 2 Oktober 2018, pada pukul 14.15 WIB.

Wilayah/Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan Sekretariat Dewan Perwakilan Rakyat Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, BBLH DIY mempunyai tugas menyiapkan bahan pembinaan dan koordinasi dibidang pelestarian lingkungan. Untuk menjalankan tugasnya BBLH DIY mempunyai beberapa fungsi yakni :

- a. Penyiapan bahan pembinaan dan petunjuk teknis di bidang pelestarian dan pembinaan mutu lingkungan.
- b. Penyiapan koordinasi serta menyiapkan bahan pembinaan dan petunjuk teknis pembangunan berwawasan lingkungan.

Berdasarkan Pasal 138 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 3 Tahun 1993 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Wilayah/Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan Sekretariat Dewan Perwakilan Rakyat Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, BBLH DIY terdiri dari 2 bagian yakni bagian lingkungan buatan dan bagian lingkungan alam, dimana sub-sub bagian tersebut dipimpin oleh seorang Kepala Sub Bagian yang berkedudukan dibawah dan bertanggung jawab langsung kepada Kepala Biro Bina Lingkungan Hidup. Bagian lingkungan buatan mempunyai tugas menyiapkan bahan pembinaan dan petunjuk teknis di bidang lingkungan buatan sedangkan bagian lingkungan alam mempunyai tugas menyiapkan bahan pembinaan dan petunjuk teknis pengelolaan lingkungan alam, serta melakukan urusan tata usaha biro.

BAPEDALDA DIY, berdasarkan Pasal 1 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 14 Tahun 1998 tentang Pembentukan Badan Pengendalian Dampak Lingkungan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Badan Pengendalian Dampak Lingkungan Daerah (BAPEDALDA) DIY merupakan Badan Pengendalian Dampak Lingkungan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. BAPEDALDA DIY dalam menjalankan tugasnya dikepalai oleh Kepala Badan Pengendalian Dampak Lingkungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. BAPEDALDA DIY berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur.

Berdasarkan berbagai bentuk kelembagaan BLH diatas serta berbagai pengertian BLH diatas memberikan definisi yang pada prinsipnya sama yakni Instansi lingkungan hidup yang merupakan unsur pelaksana pemerintah daerah di bidang lingkungan hidup, dan sama-sama berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur selaku Kepala Daerah tingkat Provinsi.

Berdasarkan Pasal 4 dan 5 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 14 Tahun 1998 tentang Pembentukan Badan Pengendalian Dampak Lingkungan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, tugas dan fungsi BAPEDALDA DIY antara lain :

a. Tugas BAPEDALDA DIY

Pembantu Gubernur Kepala Daerah dalam pelaksanaan, pembinaan, dan koordinasi dalam penyelenggaraan pengelolaan lingkungan serta pelaksanaan pengendalian dampak lingkungan di daerah.

b. Fungsi BAPEDALDA DIY

- 1) Merumuskan kebijaksanaan operasional pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan lingkungan, dan pemulihan kualitas lingkungan.
- 2) Mengkoordinasikan pelaksanaan pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan lingkungan, dan pemulihan kualitas lingkungan.
- 3) Mengembangkan program kelembagaan dan peningkatan kapasitas pengendalian dampak lingkungan.
- 4) Melaksanakan pembinaan teknis pencegahan dan penanggulangan pencemaran, kerusakan lingkungan, dan pemulihan kualitas lingkungan.
- 5) Membina dan mengendalikan teknis Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL).
- 6) Mengawasi pelaksanaan pengendalian dampak lingkungan dan kerusakan lingkungan.
- 7) Menyusun program pengendalian dampak lingkungan, pembinaan administrasi, dan melaksanakan administrasi penegakan peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup.

8) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Gubernur Kepala Daerah.

BLH di tiap Provinsi memiliki beragam nama meskipun pada intinya fungsinya tetap sama yakni Instansi pemerintah yang membidangi aspek lingkungan hidup, seperti contoh di Provinsi Jawa Barat BLH dikenal dengan sebutan Badan Pengelolaan Lingkungan Hidup Daerah (BPLHD), di Provinsi Aceh dikenal dengan sebutan Dinas Lingkungan Hidup dan Kehutanan (DLHK). Keterangan diatas menggambarkan bahwa nama BLH di tiap-tiap provinsi tidak seragam meskipun ada sebagian provinsi yang nama instansi lingkungan hidupnya sama dengan BLH DIY yakni di Provinsi Riau dikenal dengan sebutan Badan Lingkungan Hidup (BLH) Provinsi Kepulauan Riau.

Apabila kita telaah lebih lanjut latar belakang dibentuknya BLH adalah faktor jumlah penduduk yang semakin meningkat tiap tahunnya sehingga memberikan tekanan yang lebih besar kepada sumber alam. Penyebab lainnya adalah merebaknya industrialisasi dan perlakuan yang tidak ramah kepada atmosfer seperti semakin banyaknya polusi yang berasal dari kendaraan bermotor sehingga menyebabkan terjadinya kerusakan terhadap lingkungan baik itu kerusakan secara langsung maupun tidak langsung dan bisa berdampak buruk baik bagi generasi sekarang maupun generasi yang akan datang, dan kepadatan perkotaan pun turut meningkatkan beban pencemaran pada lingkungan, dampak lain dari

kepadatan kota adalah alih fungsi lahan dari pertanian menjadi permukiman dan industri.²

Berdasarkan pemaparan diatas, latar belakang dibentuknya BLH dikarenakan permasalahan lingkungan merupakan hal yang bersifat urgensi dan fundamental karena menyangkut kelangsungan hidup hajat orang banyak, tidak bisa kita tafikan bahwa kita tidak dapat hidup terlepas dari alam (kebergantungan), apapun yang kita konsumsi maupun gunakan bersumber dari alam baik itu yang harus diolah terlebih dahulu maupun langsung dikonsumsi. Oleh sebab itu apabila tidak ada suatu Intansi yang membidangi lingkungan hidup maka negara akan mengalami kesulitan untuk mencegah, mengendalikan dan mengatasi pencemaran lingkungan tersebut sehingga dibutuhkan suatu intansi baik itu pusat seperti Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia maupun daerah seperti Dinas Lingkungan Hidup dan Badan Lingkungan Hidup. Instansi di bidang lingkungan hidup dibentuk untuk membantu negara mengatasi permasalahan yang bersinggungan dengan lingkungan sehingga akan lebih efektif dan efisien pengerjaannya karena sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.

2. Visi dan Misi BLH DIY

BLH DIY dalam menjalankan tugasnya menganut filosofi Jawa “Hamemayu Hayuning Bawono” yang mengandung makna “suatu filosofi kepemimpinan yang selalu mengupayakan peningkatan kesejahteraan rakyat

² b3.menlh.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=20&Itemid=134, diakses pada tanggal 2 Oktober 2018, pada Pukul 14.30 WIB.

dan mendorong terciptanya sikap serta perilaku hidup individu yang menekankan keselarasan dan keserasian antara sesama manusia, manusia dengan alam dan manusia dengan Illahi dalam melaksanakan hidup dan kehidupannya”.³ Apabila filosofi tersebut diartikan lebih spesifik lagi, maka artinya adalah suatu bentuk atau upaya membangun dengan ramah lingkungan.⁴ BLH DIY sebagai suatu instansi yang bergerak dalam bidang lingkungan hidup tidak terlepas dari visi yang melekat dalam tubuh instansi tersebut yakni “Sebagai Instansi Yang Handal Dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup Untuk Mewujudkan Masyarakat DIY Berbudaya dan Berwawasan Lingkungan”, dan untuk mencapai visi tersebut maka perlu ditunjang oleh misi-misi yang hendak dilaksanakan oleh BLH DIY yakni :

- a. Meningkatkan profesionalisme, akuntabilitas dan kapasitas Badan Lingkungan Hidup Daerah Istimewa Yogyakarta dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi badan.
- b. Meningkatkan kualitas lingkungan hidup dan perlindungan sumber daya alam melalui sinergisitas lintas pemangku kepentingan serta mengembangkan budaya kearifan lokal.
- c. Memperkuat kapasitas, kepedulian dan partisipasi lintas pemangku kepentingan dalam perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup yang berkeadilan gender.
- d. Memantapkan sarana prasarana dan akses informasi dalam perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup secara adil, merata dan berkualitas.⁵

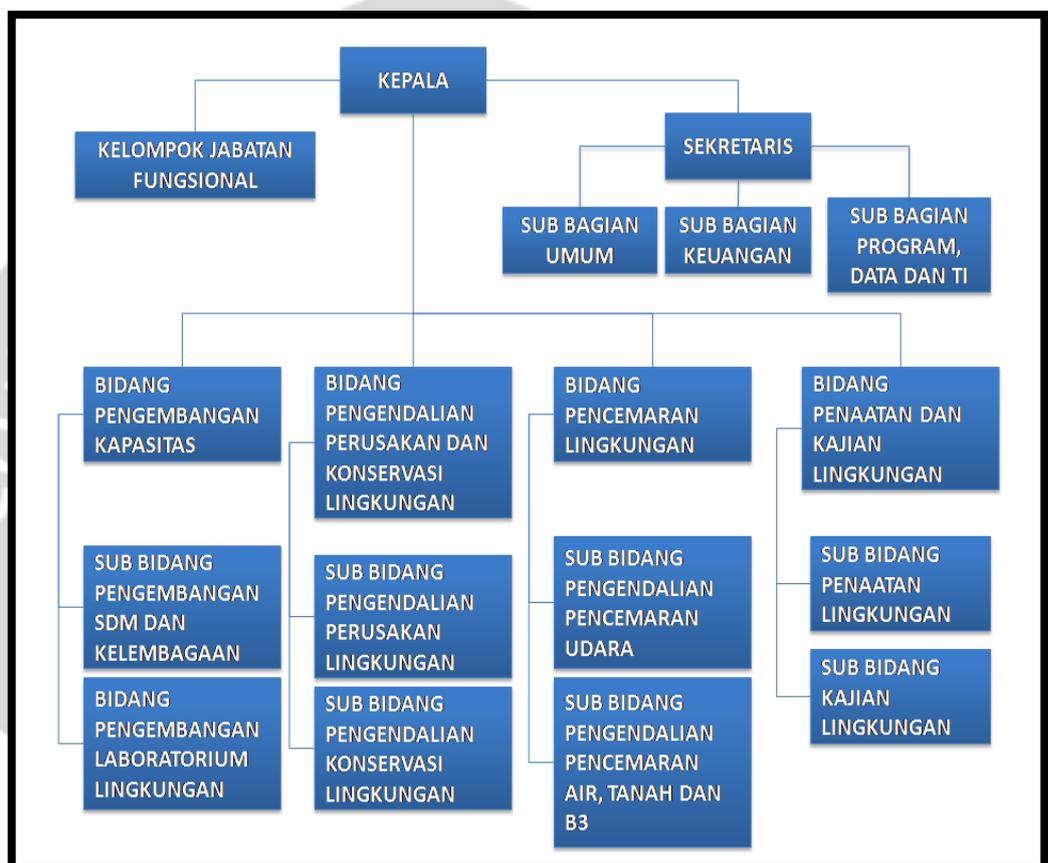
³ <http://blh.jogjaprovo.go.id/po-content/uploads/BAB-IV-Visi-dan-Misi.pdf>, diakses pada hari selasa, 25 September 2018, Pukul 17:02 WIB.

⁴ <http://www.indonesiastudents.com/memayu-hayuning-bawono-arti-makna-implementasi/>, diakses pada tanggal 28 September 2018, pukul 18.57 WIB.

⁵ <http://blh.jogjaprovo.go.id/pages/filosofi-dan-visi-misi>, diakses pada tanggal 28 september 2018, pukul 18.58 WIB.

1. Struktur Organisasi BLH DIY

BLH DIY memiliki struktur Organisasi dan Kelembagaan sebagai berikut :



Gambar 1. Struktur Organisasi dan Kelembagaan BLH DIY 2018
Sumber : BLH DIY tahun 2018

Berdasarkan keterangan Ibu Ninik Sri Handayani, S.Si selaku Kepala Sub. Pengendalian Pencemaran Udara BLH DIY daftar nama Pejabat pemangku jabatan struktur organisasi diatas, antara lain :

- a. Kepala Badan
 - 1) Drs. Tri Mulyono,.MM
- b. Kelompok Jabatan Fungsional

- 1) Cahyadi Imran, ST, MT
- c. Sekretaris
 - 1) Maladi, SH., MM
- d. Sub. Bagian Program Data Dan Teknologi Informasi
 - 1) Kepala Sub : Cahyani Alfiah, SSi., M.Si
 - 2) Anggota : Slamet Suprianto, Sugita
- e. Sub. Bagian Umum
 - 1) Kepala Sub : Sjamsu Agung W, SE.MM
 - 2) Anggota : Dijah Inprijati, Maryati, Yanuar CC, Purwanto
- f. Sub. Bagian Keuangan
 - 1) Kepala Sub : Barul Budiati, S.E
 - 2) Anggota : Sugiarto, Anie Rochyati, Sumarjiono, Nurul K, S.Si
- g. Bidang Pengendalian Pencemaran Lingkungan
 - 1) Kepala : Drs. Y. Agus Setianto, M.Si
- h. Sub. Bidang Pengendalian Pencemaran Udara
 - 1) Kepala Sub : Ninik Sri Handayani, S.Si
 - 2) Anggota : Nuzulia Q, S.Si, Surya Widada
- i. Sub Bidang Pengendalian Pencemaran Air dan B3
 - 1) Kepala Sub : Ir. Reni Anggraeni, M.Sc.
 - 2) Anggota : Eny Yuniarti, ST.M.Eng, Veronika A E, S.Si

2. Tugas dan Kewenangan BLH DIY

BLH DIY berdasarkan Pasal 25 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta No 7 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja

Inspektorat, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Lembaga Teknis Daerah dan Satuan Polisi Pamong Praja Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, memiliki fungsi sebagai berikut:

- a. Penyusunan program di bidang lingkungan hidup;
- b. Perumusan kebijakan teknis di bidang lingkungan hidup;
- c. Pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan, pemulihan kualitas lingkungan hidup, konservasi lingkungan;
- d. Pembinaan pengendalian lingkungan pada Instansi Pemerintah, Pemerintah Daerah dan Swasta di Daerah;
- e. Penyelenggaraan koordinasi perijinan bidang lingkungan hidup;
- f. Penyelenggaraan kajian dan penataan lingkungan;
- g. Pembinaan dan pengembangan laboratorium lingkungan hidup;
- h. Pemberian fasilitasi penyelenggaraan pengendalian lingkungan hidup Pemerintah Kabupaten/Kota;
- i. Pemberdayaan sumberdaya dan mitra kerja di bidang lingkungan hidup;
- j. Penyelenggaraan kegiatan ketatausahaan.
- k. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Gubernur sesuai dengan tugas dan fungsinya.

BLH DIY berdasarkan Pasal 24 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta No 7 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Inspektorat, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Lembaga Teknis Daerah dan Satuan Polisi Pamong Praja Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, memiliki tugas untuk melaksanakan penyusunan dan

pelaksanaan kebijakan daerah di bidang lingkungan hidup.⁶ Pelaksanaan kebijakan daerah di bidang lingkungan hidup dituangkan dalam bentuk rencana program dan kegiatan, seperti:⁷

- a. Program Pengembangan Kinerja Pengelolaan Persampahan.
- b. Program Pengendalian Pencemaran dan Perusakan Lingkungan Hidup.
- c. Program Perlindungan dan Konservasi Sumber Daya Alam.
- d. Program Peningkatan Kualitas dan Akses Informasi Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup.
- e. Program Pengelolaan Ruang terbuka Hijau.

Rencana program dan kegiatan diatas tidak menutup kemungkinan akan dilakukannya penambahan atau bahkan perombakan apabila rencana dan program di atas dirasa belum efektif dan efisien untuk mengatasi dan mengendalikan pencemaran lingkungan, karena pada dasarnya rencana program dan kegiatan BLH DIY bersifat dinamis dalam artian mengikuti situasi dan kondisi lingkungan hidup sekitar. Kegiatan yang akan dilaksanakan dalam program ini adalah sebagai berikut:⁸

- a. Koordinasi penilaian Kota Sehat/ Adipura
- b. Koordinasi Penilaian Langit Biru
- c. Pengawasan Pelaksanaan Kebijakan Bidang Lingkungan Hidup
- d. Pengkajian Dampak Lingkungan
- e. Koordinasi Pengelolaan Prokasih/Superkasih
- f. Ekspose Hasil Pengelolaan Lingkungan Hidup
- g. Pemantauan Kualitas Udara Ambien
- h. Pemantapan Program Adiwiyata
- i. Pemantauan Kualitas Air

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

- j. Pembinaan Teknis Pelaksanaan AMDAL, UKL-UPL, dan DPL
- k. Penegakan Hukum LH
- l. Penerapan Eko Efisiensi
- m. Pengembangan Kelembagaan Pengelolaan Lingkungan Hidup kawasan Sungai
- n. Pengembangan Sarana dan Prasarana Laboratorium Lingkungan Hidup
- o. Peningkatan Kapasitas Laboratorium Penguji Lingkungan
- p. Penyusunan Peraturan Lingkungan Hidup
- q. Peringatan Hari Penting terkait Lingkungan Hidup
- r. Pondok Pesantren Berwawasan Lingkungan
- s. Pembinaan Pelaksanaan Pedoman Pengelolaan Laboratorium di Lingkungan Pendidikan SMA/SMK dan Perguruan Tinggi
- t. Pengendalian Pencemaran Air
- u. Pengendalian B3 dan Limbah B3
- v. Penyusunan SPM bidang Lingkungan Hidup
- w. Peningkatan Peran Serta Masyarakat dalam Pengendalian LH
- x. Pengendalian Pencemaran Tanah
- y. Pembentukan Kader Lingkungan

B. Bandar Udara dan Pencemaran Suara (Kebisingan)

1. Pengertian, Dasar Hukum dan Sejarah Bandar Udara

Berdasarkan Pasal 1 Angka 33 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956, 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. Menurut Martono K, bandar udara merupakan suatu tempat di darat, di laut atau di air dimana

pesawat udara dapat mendarat menurunkan atau mengangkut penumpang dan barang, perbaikan atau pemeliharaan juga pengiriman bahan bakar dan kegiatan lainnya.⁹

Berdasarkan Pasal 1 Angka 1 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM.44 Tahun 2002, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Menurut PT (persero) Angkasa Pura I, bandar udara adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Berdasarkan macam-macam pengertian bandar udara diatas, pengertian bandar udara menurut Pasal 1 Angka 33 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 1 Angka 1 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM.44 Tahun 2002, Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), dan Martono K

⁹ Martono.K, 2001, *Analisis Dan Evaluasi Hukum Tentang Pengelolaan Bandar Udara*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, Jakarta, hlm.20.

memberikan definisi yang pada prinsipnya sama, yakni merupakan suatu tempat yang dipergunakan bagi tempat lepas landas dan terbangnya suatu pesawat, serta tempat naik/turun penumpang dan barang. Namun pengertian tersebut berbeda dengan definisi yang diberikan oleh PT. (persero) Angkasa Pura I, lebih mengarahkan definisi bandar udara sebagai suatu fasilitas penunjang bagi angkutan udara.

Penulis dalam hal ini menggunakan pengertian bandar udara sesuai dengan Pasal 1 Angka 33 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yakni merupakan 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, karena pengertian tersebut dinilai lebih rasional dan memuat segala unsur bandar udara yang terkandung di dalamnya.

Pada masa awal penerbangan, bandar udara hanyalah sebuah tanah lapang berumput yang didarati oleh berbagai pesawat dari arah mana saja tergantung arah mata angin. Di masa Perang Dunia I, bandar udara mulai dibangun permanen seiring meningkatnya penggunaan pesawat terbang dan landas pacu mulai terlihat seperti sekarang. Setelah perang Dunia berakhir, bandar udara mulai ditambahkan fasilitas komersial untuk melayani penumpang. Dimasa modern seperti sekarang ini, bandar udara

bukan hanya tempat untuk naik dan turun pesawat. Dalam perkembangannya, berbagai fasilitas ditambahkan seperti gerai-gerai makanan, gerai-gerai butik, pusat kebugaran serta masih banyak lagi sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi para penumpang baik itu domestic maupun luar yang hendak berangkat maupun datang untuk dapat melepas penat maupun lelah.¹⁰

2. Syarat atau Kriteria Bandar Udara

Bandar udara secara umum dapat digolongkan kedalam beberapa tipe menurut berbagai kriteria yang disesuaikan dengan keperluan penggolongannya, antara lain:¹¹

- a. Berdasarkan kriteria fisiknya, bandar udara dapat digolongkan menjadi *seaplane base* (dasar kapal terbang laut), *stol port* (jarak take-off dan landing yang pendek), dan bandar udara konvensional (bandar udara pada umumnya).
- b. Berdasarkan pengelolaan dan penggunaannya, bandar udara dapat digolongkan menjadi dua, yakni bandar udara umum yang dikelola pemerintah untuk penggunaan umum maupun militer, contohnya seperti Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. Yang kedua adalah bandar udara swasta/pribadi yang dikelola/digunakan untuk kepentingan pribadi/perusahaan swasta tertentu, seperti Bandar Udara Bintan yang terletak di Kepulauan Riau.

¹⁰ www.bandara.id.com/bandara-udara/pengertian-bandar-udara-airport , diakses tanggal 2 april 2018, Pukul 15.40 WIB.

¹¹ *Ibid.*

- c. Berdasarkan aktifitas untuk rutinnnya, bandar udara dapat digolongkan menurut jenis pesawat terbang yang beroperasi (*enplanements*) serta menurut karakteristik operasinya.
- d. Berdasarkan fasilitas yang tersedia, bandar udara dapat dikategorikan menurut jumlah *runway* yang tersedia, alat navigasi yang tersedia, kapasitas hangar (terminal untuk pesawat terbang), dan lain sebagainya.

Di Indonesia klasifikasi bandar udara sesuai dengan Pasal 2 keputusan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 1993 tentang Kriteria Klasifikasi Bandar Udara, didasarkan pada beberapa kriteria berikut ini :

- a. Komponen Jasa Angkutan Udara

Merupakan kemampuan pemberian pelayanan suatu bandar udara untuk pergerakan pesawat udara, penumpang, dan kargo, baik yang datang, transit maupun berangkat.

- b. Komponen Pelayanan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan

Merupakan kemampuan suatu bandar udara untuk memberikan pelayanan operasi dan keselamatan penerbangan sesuai dengan tingkatan pelayanan operasi penerbangan.

- c. Komponen Daya Tampung Bandar Udara

- d. Merupakan kemampuan landasan pacu dan tempat parkir suatu bandar udara untuk menampung pemberangkatan, pendaratan, dan permarkiran pesawat udara.

- e. Komponen Fasilitas Keselamatan Penerbangan

Merupakan fasilitas elektronika dan listrik di bandar udara untuk menunjang operasi keselamatan penerbangan.

f. Komponen Status dan Fungsi Bandar Udara

Merupakan komponen yang mempengaruhi secara timbal balik pengembangan bandar udara dan lingkungan, baik dari segi ekonomi, sosial, politik maupun pertahanan keamanan nasional.

Berdasarkan tipe perjalanan yang dilayani, bandar udara dapat digolongkan bandar udara internasional, bandar udara domestik. Kriteria suatu bandar udara dapat dikatakan sebagai bandar udara internasional apabila melayani rute penerbangan internasional, dengan mempertimbangkan:¹²

- a. Rencana induk nasional bandar udara
- b. Pertahanan dan keamanan negara
- c. Pertumbuhan dan perkembangan pariwisata
- d. Kepentingan dan kemampuan angkutan udara Nasional
- e. Pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan luar negeri

Suatu bandar udara dikatakan sebagai bandar udara domestik apabila melayani penerbangan domestik serta tidak memiliki fasilitas bea cukai, imigrasi, dan tidak mampu menangani penerbangan menuju atau dari bandar udara luar negeri. Berdasarkan Pasal 9 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan

¹² <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/1954>, diakses pada tanggal 5 Oktober 2018, pada pukul 15.20 WIB.

Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara, pembangunan bandar udara domestik harus mempertimbangkan :

- a. Kebutuhan jasa angkutan udara
- b. Pengembangan pariwisata
- c. Pengembangan potensi ekonomi daerah dan nasional
- d. Keterpaduan intermodal dan multimoda
- e. Kepentingan nasional
- f. Keterpaduan jaringan rute angkutan udara
- g. Pelestarian lingkungan

Lokasi suatu bandar udara tidak dapat ditentukan secara instan maupun sepihak, melainkan harus didasarkan pada beberapa syarat atau kriteria seperti yang diatur pada Pasal 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara, yaitu antara lain :

- 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
- e. Kelayakan lingkungan

1. Macam-Macam Bandar Udara

Moda transportasi udara pada umumnya dibagi menjadi tiga golongan, yakni angkutan udara, penerbangan umum, dan militer. Kategori penerbangan swasta dan umum selain penerbangan terjadwal yang dilaksanakan penerbangan (*airlines*) meliputi juga penerbangan pribadi serta penerbangan yang digunakan oleh industry swasta dan komersial biasanya digunakan untuk mengirimkan barang ataupun alat-alat dan hasil produksi dari berbagai daerah maupun negara. Dalam kategori penerbangan juga termasuk kegiatan penerbangan non-transport yang biasanya berhubungan dengan teknis kebandarudaraan, misalnya keperluan inspeksi penerbangan, pemadam kebakaran dan lain-lain. Adapun istilah yang berkaitan dengan operasi penerbangan adalah:¹³

a. Penerbangan Terjadwal

Penerbangan secara teratur dan tetap pada jalur-jalur tertentu untuk mengangkut penumpang, barang, dan pos. Contoh penerbangan terjadwal antara lain penerbangan yang dilakukan oleh maskapai : Lion Air, Garuda Indonesia, Citilink Indonesia, Batik Air Indonesia, Wings Air, Air Asia, Sriwijaya Air, NAM Air, Express Air, Silk Air.

b. Penerbangan Tidak Terjadwal

Penerbangan sewaktu-waktu pada jalur-jalur yang diperlukan untuk pengangkutan penumpang, barang, dan pos termasuk penerbangan carteran. Contoh penerbangan tidak terjadwal antara lain

¹³ Jumirto Dwi Bongga, 2009, *Landasan Konseptual Perencanaan Dan Perancangan Beserta Gambar Rancangan Dan Laporan Perancangan Bandar Udara Internasional Di Yogyakarta*, Program Studi Arsitektur, fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, diakses di e-journal.uajy.ac.id, diakses pada tanggal 18 Oktober 2018, hlm. 17

penerbangan yang dilakukan oleh maskapai : Deraya Air, Gatari Air Service, Airfast Indonesia, Air Pasifik Utama, Kalstar Aviation.

Bandar udara memiliki macam-macam bentuk serta peruntukannya, sehingga apabila diklasifikan dapat dikategorikan menjadi berbagai macam dengan merujuk pada kriteria, sebagai berikut:¹⁴

a. Bandar udara Menurut Penggunaanya

Bandar udara menurut penggunaanya dibedakan atas:

1) Bandar udara yang terbuka untuk melayani angkutan ke/dari luar negeri (Internasional), bandar udara yang ditetapkan terbuka untuk melayani angkutan udara ke/dari luar negeri ditetapkan berdasarkan pertimbangan beberapa aspek sebagai berikut : potensi penumpang angkutan udara, potensi kondisi geografis, potensi kondisi pariwisata, potensi kondisi ekonomi, aksesibilitas dengan bandar udara internasional di sekitarnya, dan keterkaitan intra dan antar moda transportasi.

2) Bandar udara yang tidak terbuka untuk melayani angkutan udara ke/dari luar negeri (domestik), wilayah penerbangan nya hanya mencakup seluruh wilayah di Indonesia dan tertutup dengan wilayah di luar wilayah Indonesia.

b. Bandar Udara Menurut Klasifikasinya

¹⁴ *Ibid.*

Bandar udara menurut fasilitas bandar udara, kegiatan operasional bandar udara, jenis pengendalian ruang udara sekitar bandar udara (tingkat pelayanan lalu lintas udara) dibedakan menjadi:¹⁵

- 1) Bandar udara kelompok A, memiliki tingkat pelayanan lalu lintas udara *Un-Attended* (landasan terbang/ bandar udara yang di dalamnya tidak ada/tidak diberikan pelayanan baik berupa pemanduan maupun informasi terhadap pesawat terbang yang datang maupun pergi yang biasanya digunakan pada bandar udara yang tidak melayani penerbangan berjadwal) dan panjang landasan kurang dari 800 meter.
- 2) Bandar udara kelompok B, memiliki tingkat pelayanan lalu lintas udara AFIS (pusat informasi penerbangan bandar udara yaitu pemberian informasi kepada pesawat udara yang akan berangkat atau datang dari bandar udara yang meliputi keadaan cuaca, fasilitas navigasi, keadaan bandar udara itu sendiri, ada tidaknya pesawat udara lain yang beroperasi di bandar udara dan yang mungkin membahayakan pesawat udara yang akan berangkat atau datang tersebut serta informasi lainnya yang berkaitan) dan panjang landasan pacunya 800-1200 meter.
- 3) Bandar udara kelompok C, memiliki tingkat pelayanan lalu lintas udara ADC (pusat pengendalian ruang udara di bandar udara yaitu

¹⁵ Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor: KM.6 Tahun 2008 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Unit Pelaksana Teknis Bandar Udara, Pasal 4.

pelayanan pengendalian lalu lintas udara di bandar udara dan di ruang udara sekitarnya) dan panjang landasan 1200-1800 meter dan lebih dari 1800 meter.

c. Bandar Udara Menurut Statusnya

Bandar udara menurut statusnya terdiri atas :

- 1) Bandar udara umum, merupakan bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
- 2) Bandar udara khusus, merupakan bandar udara yang digunakan untuk untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

d. Bandar Udara Menurut Penyelenggaranya

Bandar udara menurut penyelenggaranya dibedakan atas :

- 1) Bandar udara umum, yang diselenggarakan oleh Pemerintah pusat, Pemerintah kabupaten/ kota dan Badan Usaha Kebandarudaraan.
- 2) Bandar udara khusus, yang diselenggarakan oleh Pemerintah pusat, Pemerintah provinsi, Pemerintah kabupaten/ kota dan Badan Hukum Indonesia.

e. Bandar Udara Menurut Keegiatannya

Bandar udara menurut kegiatannya terdiri dari bandar udara yang melayani kegiatan :

- 1) Pendaratan dan lepas landas pesawat untuk melayani kegiatan angkutan udara.

2) Pendaratan dan lepas landas helicopter untuk melayani kegiatan angkutan udara. Bandar udara untuk pendaratan dan lepas landas helicopter untuk melayani kepentingan angkutan udara disebut *Heliport, Helipad, dan Helideck*.

Berdasarkan Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 11 Tahun 2010 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, bandar udara dapat dibedakan berdasarkan fungsi hierarkinya menjadi :

a. Bandar Udara Pengumpul (*Hub*)

Bandar Udara Pengumpul adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi. Macam-macam bandar udara pengumpul terdiri atas:¹⁶

1) Bandar Udara Pengumpul dengan Skala Pelayanan Primer

Bandar udara ini merupakan salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar atau sama dengan 5.000.000 (lima juta) orang pertahun.

2) Bandar Udara Pengumpul dengan Skala Pelayanan Sekunder

Bandar udara ini merupakan salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar dari atau sama dengan

¹⁶ *Ibid.*

1.000.000 (satu juta) dan lebih kecil dari 5.000.000 (lima juta) orang pertahun.

3) Bandar Udara Pengumpul dengan Skala Pelayanan Tersier

Bandar udara ini merupakan salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) terdekat yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar dari atau sama dengan 500.000 (Lima ratus ribu) dan lebih kecil dari 1.000.000 (Satu juta) orang pertahun.

b. Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*)

Yang dimaksud dengan bandar udara pengumpan adalah :

- 1) Bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi lokal.
- 2) Bandar udara tujuan atau bandar udara penunjang dari bandar udara pengumpul.
- 3) Bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan kegiatan lokal.

2. Fungsi Bandar Udara

Moda transportasi udara di Indonesia memiliki fungsi strategis sebagai sarana transportasi yang menyatukan seluruh wilayah dan dampaknya berpengaruh terhadap tingkat pertumbuhan, peranan maupun pengembangannya. Setiap bandar udara memiliki kode IATA (*International Air Transport Association*, merupakan organisasi internasional bentukan PBB yang membahas mengenai penerbangan sipil) dan ICAO (

International Civil Aviation Organization, merupakan badan organisasi internasional yang dibentuk oleh PBB yang menangani penerbangan sipil serta mengatur bidang-bidang teknis operasional dunia penerbangan) yang berbeda satu dengan yang lainnya.¹⁷ Kode tersebut bisa diambil dari berbagai hal seperti nama bandar udara, daerah tempat bandar udara terletak, tokoh pahlawan nasional atau nama kota yang dilayani. Kode yang diambil dari bandar udara mungkin akan berbeda dengan namanya yang sekarang karena sebelumnya bandar udara tersebut memiliki nama yang berbeda.¹⁸

Ruang lingkup kegiatan pada bandar udara sangat luas, sehingga secara umum fungsi bandar udara antara lain:¹⁹

- a. Melayani, mengatur dan mengawasi lalu-lintas udara, baik yang datang, berangkat maupun transit.
- b. Menyimpan, mengurus dan mengatur muatan, baik yang berasal dari angkutan udara yang dipindahkan ke angkutan udara atau sebaliknya.
- c. Menyediakan dan memelihara fasilitas bandar udara, telekomunikasi, navigasi udara dan listrik.
- d. Menyelenggarakan dan mengendalikan keamanan dan ketertiban umum di bandar udara.

¹⁷ www.sekolah.penerbangan.info/2016/11/pengertian-makna-icao-dan-iata-dalam.html, diakses pada tanggal 5 Oktober 2018, pada pukul 10.45 WIB.

¹⁸ <https://bandara.id/bandara-udara/pengertian-bandar-udara-airport>, diakses pada tanggal 5 Oktober 2018, pada pukul 10.50 WIB.

¹⁹ Sakti Adji Adisasmita, 2012, *Penerbangan Dan Bandar Udara*, PT. Graha Ilmu, Yogyakarta hlm.36.

Menurut Departemen Teknik Sipil ITB sebagaimana dikutip oleh Jumirto Dwi Bongga, fungsi utama sebuah bandar udara sama halnya seperti sebuah terminal dimana fungsinya adalah melayani penumpang pesawat udara, sebagai tempat pemberhentian, pemberangkatan, ataupun sekedar persinggahan pesawat udara (*transit*). Suatu bandar udara memiliki berbagai macam fungsi yang berkaitan dengan pesawat terbang, seperti tempat untuk mengangkut/ menurunkan penumpang dan barang, melakukan pengisian bahan bakar, pemeliharaan pesawat, perbaikan kerusakan pesawat, dan lain-lain.²⁰

Berdasarkan ketentuan umum pada angka 1.2 Lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Bandar Udara, bandar udara berdasarkan fungsinya dibedakan menjadi tiga bagian, yakni:

- a. Bandar udara yang merupakan simpul dalam jaringan transportasi udara sesuai dengan hierarki fungsinya yaitu bandar udara pusat penyebaran dan bukan pusat penyebaran.
- b. Bandar udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian nasional dan internasional.
- c. Bandar udara sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi.

Moda transportasi udara di Indonesia memiliki fungsi strategis, yakni sebagai sarana transportasi yang menyatukan seluruh wilayah dan dampaknya berpengaruh terhadap tingkat pertumbuhan dan peranannya

²⁰ Jumirto Dwi Bongga, *Op.Cit.*, hlm. 20.

maupun dalam pengembangannya. Hal tersebut memicu dibangunnya bandar udara di masing-masing daerah dikarenakan untuk mempermudah akses mobilitas yang cepat, efisien dan efektif dari satu daerah ke daerah lainnya. Penjelasan diatas menggambarkan bahwa fungsi bandar udara sangatlah penting dalam dunia penerbangan dan dapat memberikan dampak positif bagi perkembangan suatu Negara dalam hal moda transportasi udara.

Moda Transportasi udara memiliki keunggulan dalam aspek kecepatan yang tinggi dibandingkan dengan moda transportasi darat maupun laut, serta memberikan kontribusi yang sangat besar dalam pembangunan, baik di Negara-negara maju, maupun di Negara-negara berkembang. Kontribusi positif atau manfaat transportasi udara dapat dikemukakan, utamanya sebagai berikut:²¹

a. Manfaat Ekonomi

Transportasi udara melayani perjalanan penumpang untuk kegiatan-kegiatan ekonomi dan bisnis, khususnya dalam perdagangan dan industri. Urusan bisnis perdagangan dan industri tersebut sangat luas lingkupnya. Perjanjian atau persetujuan bisnis yang telah dilakukan, akan diikuti oleh penyediaan barang, peningkatan produksi, pengiriman barang antar kota atau antar pulau. Kegiatan ini akan memberikan dampak positif bagi pertumbuhan perekonomian, memperluas lapangan pekerjaan, dan peningkatan produksi di daerah asal.

b. Manfaat Sosial

²¹ Ir. Sakti Adji Adismita, M.SI., M.Eng.Sc., Ph.D., 2014, *Tatanan Bandar Udara Nasional*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm. 10.

Manfaat Sosial transportasi udara, antara lain :

- 1) Tersedianya pelayanan transportasi udara yang lancar akan meningkatkan mobilitas penduduk. Peningkatan mobilitas akan mendukung terselenggaranya kegiatan jaringan social (*Social Networking*) yang lebih intensif, meningkatkan interaksi sosial yang intensif, dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat dan berbangsa untuk mewujudkan persatuan dan kesatuan.
- 2) Tersedianya pelayanan transportasi udara yang lancar dan menjangkau ke seluruh wilayah di Indonesia, akan mendukung terselenggaranya pelayanan pendidikan dan pelayanan kesehatan.
- 3) Tersedianya pelayanan transportasi udara dapat digunakan untuk mengangkut bantuan untuk daerah-daerah yang sedang mengalami bencana alam, bencana kelaparan, dan bencana penyakit. Bantuan barang berupa pakaian, kasur, tikar, selimut, tenda dan sebagainya diangkut menggunakan pesawat kargo.

c. Manfaat Administrasi Pemerintahan

Dalam sistem otonomi daerah, hubungan pemerintah daerah dengan pemerintah pusat sangatlah erat. Hubungan dalam pemerintahan, meliputi pengiriman dokumen tertulis dan surat menyurat, perjalanan dinas kepala daerah, pimpinan dan staf aparat pemerintah daerah ke pusat dan sebaliknya dari pusat ke daerah. Hal tersebut membutuhkan dukungan tersedianya fasilitas layanan transportasi udara (penerbangan)

yang lancar dan bersifat komprehensif. Untuk daerah-daerah yang masih terisolasi dan kurang berkembang dimana fasilitas pelayanan transportasi udara masih terbatas atau kurang lancar menyebabkan penyelenggaraan Pemerintahan Daerah mengalami hambatan, terutama dalam hubungan eksternal ke dan dari pusat.

Fungsi utama moda transportasi udara adalah untuk meningkatkan kelancaran mobiltas manusia, barang dan jasa dikarenakan moda transportasi udara dinilai lebih cepat, efisien dan efektif. Secara garis besar fungsi utama moda transportasi udara adalah:²²

- a. Sebagai unsur penunjang, transportasi udara mendorong pengembangan kegiatan-kegiatan di sektor lain (diluar sektor transportasi udara), melalui kelancaran mobilitas penumpang, fungsi ini sering disebut *serving facility*.
- b. Sebagai unsur pendorong, transportasi udara dapat membantu membuka daerah-daerah terisolasi, terpencil, tertinggal dan daerah perbatasan, yang disebut *promoting facility*.

Kegiatan lalu lintas pesawat dan penumpang dilakukan melalui bandar udara. Mengingat sangat pentingnya fungsi bandar udara, maka penyediaan (pembangunan) bandar udara harus direncanakan secara layak dan berjangka panjang, sehingga mampu melayani lalu lintas pesawat dan arus penumpang yang cenderung meningkat selama jangka waktu yang panjang mendatang. Bandar udara melayani interaksi antar

²² *Ibid*, hlm. 11.

pesawat (sebagai *supply*) dan penumpang (sebagai *demand*). Diharapkan tersedianya *supply* dan *demand* mencapai kondisi yang berkeseimbangan, bila *supply* (kapasitas pesawat) berlebihan dibanding *demand*, berarti terjadi pemborosan, kapasitas pesawat tidak dimanfaatkan sepenuhnya. Sebaliknya apabila terjadi *demand* (penumpang) lebih besar dibanding kapasitas pesawat yang tersedia (*supply*), berarti banyak penumpang yang tidak terangkut. Kondisi yang berkeseimbangan merupakan kondisi terbaik, yang diharapkan oleh pihak perusahaan penerbangan maupun pihak penumpang.²³

3. Kegiatan Bandar Udara

Pada era sekarang ini bandar udara tidak hanya menjadi tempat bagi terbang dan landasnya suatu pesawat melainkan di dalam suatu bandar udara sudah dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang bertujuan untuk menarik perhatian para penumpang pesawat seperti gerai makanan (*foodcourt*), gerai baju, ATM, tempat bermain bagi anak-anak, tempat untuk menunjang kegiatan ke-agamaan seperti hal nya mushola dan masjid. Hal tersebut menggambarkan bahwa kegiatan pada suatu bandar udara tidak hanya berhubungan dengan kegiatan moda transportasi udara saja melainkan terdapat elemen-elemen penunjang lainnya untuk dapat membuat para penumpang merasa nyaman ketika berada di bandar udara.

Kegiatan bandar udara dapat berkaitan juga dengan pelayanan jasa, seperti: tempat untuk memberikan pelayanan jasa kepada penumpang dan

²³ *Ibid*, hlm. 32.

bagasinya, serta penanganan kargo dan pos. Pelayanan jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara terdiri atas : penyediaan hangar pesawat udara, perbengkelan pesawat udara, pergudangan, catering pesawat udara, dan pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat (*ground handling*).²⁴

Bandar udara juga memiliki kegiatan utama yakni memberikan pelayanan jasa berupa pertolongan kecelakaan pesawat udara dan pemadam kebakaran. Kegiatan tersebut bertujuan untuk menyelamatkan penumpang beserta barang bawaanya dari suatu pesawat udara yang mengalami kecelakaan atau kebakaran di bandar udara dan sekitarnya serta mengendalikan dan memadamkan api, dan melindungi fasilitas yang terdapat di bandar udara tersebut. Pelayanan jasa terkait dengan bandar udara untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara dan dapat diselenggarakan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia.²⁵

Untuk menyelenggarakan berbagai kegiatan tersebut, bandar udara harus dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang menunjang terlaksananya berbagai kegiatan yang berlangsung di area bandar udara antara lain sebagai berikut:

- a. Fasilitas sisi udara (*air side facility*), terdiri dari : Landasan pacu, penghubung landasan pacu, area parkir pesawat, *runway strip*, fasilitas

²⁴ Sakti Adji Adisasmata, *Op .Cit*, hlm. 72.

²⁵ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956, Pasal 233 Ayat (1).

pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKPPK), marka dan rambu.

- b. Fasilitas sisi darat (*land side facility*), terdiri dari : bangunan terminal penumpang, bangunan terminal kargo, bangunan operasi, menara pengawas lalu lintas udara atau ATC (*Air Traffic Control*), bangunan SAR (*Search and Rescue*), bangunan meteorology, bangunan penumpang kelas utama atau VIP, jalan masuk, bangunan pengisian Bahan bakar, bangunan administrasi dan perkantoran.
- c. Fasilitas navigasi penerbangan.
- d. Fasilitas alat bantu pendaratan visual.
- e. Fasilitas komunikasi penerbangan, terdiri dari : Komunikasi antar stasiun penerbangan, peralatan komunikasi lalu lintas penerbangan, peralatan transmisi.²⁶

Di samping memberikan moda transportasi yang aman, cepat dan efisien, keberadaan bandar udara termasuk Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta juga berpotensi menimbulkan pencemaran suara (kebisingan) lewat kegiatan penerbangan yang dilaksanakan. Pencemaran suara (kebisingan) tersebut dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di bandar udara yang disebabkan oleh suara mesin pesawat terbang yang notabene melebihi ambang batas baku tingkat kebisingan yang diatur dalam Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 40 Tahun 2017 tentang Baku Tingkat Kebisingan, dimana pada peraturan tersebut ambang batas

²⁶ Sakti Adji Adisasmata , *Op.Cit*, hlm.42.

kebisingan untuk bandar udara khususnya Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta berpedoman pada Pasal 3 Lampiran I Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM.90 Tahun 1999 tentang Kawasan Kebisingan Di Sekitar Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta.

4. Pengertian dan Kriteria Pencemaran Suara (Kebisingan)

Pencemaran suara (kebisingan) sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 Angka 5 Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 40 Tahun 2017 tentang Baku Tingkat Kebisingan adalah bunyi yang tidak diinginkan dari usaha atau kegiatan dalam tingkat dan waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kenyamanan dan kesehatan manusia. Pengaruh utama pencemaran suara (kebisingan) terhadap kesehatan manusia adalah pada aspek indera pendengaran yang apabila tidak ditangani secara serius maka akan menyebabkan ketulian. Seringkali masyarakat yang terkena dampak dari pencemaran suara (kebisingan) tersebut tidak menyadari adanya penurunan kemampuan pendengaran karenan dampaknya baru akan dirasakan dalam jangka waktu yang cukup lama sehingga dalam hal ini masyarakat tidak mengetahui kalau selama ini mereka merupakan korban dari pencemaran suara (kebisingan).²⁷

Kebisingan berdasarkan Pasal 1 Angka 1 Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 1996 adalah bunyi yang tidak diinginkan dari usaha dan atau kegiatan dalam tingkat dan waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kesehatan dan kenyamanan

²⁷ Feidihal, 2007, “Tingkat Kebisingan Dan Pengaruhnya Terhadap Mahasiswa di Bengkel Teknik Mesin Politeknik Negeri Padang”, *Jurnal teknik Mesin Vol.4 No.1, 28 Juni*, Teknik Mesin Politeknik Padang, hlm.19.

lingkungan,²⁸ sedangkan kebisingan berdasarkan Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 718/Men.Kes/Per/XI/1987 tentang Kebisingan yang Berhubungan dengan Kesehatan adalah terjadinya bunyi yang tidak dikehendaki sehingga mengganggu dan/atau membahayakan kesehatan.²⁹

Berdasarkan berbagai pengertian kebisingan menurut Pasal 1 Angka 5 Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 40 Tahun 2017 tentang Baku Tingkat Kebisingan, Pasal 1 Angka 1 Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 1996 tentang Baku Tingkat Kebisingan, dan Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 718/Men.Kes/Per/XI/1987 tentang Kebisingan yang Berhubungan dengan Kesehatan, memberikan definisi yang pada prinsipnya sama, yakni bunyi yang tidak diinginkan dan dapat menimbulkan gangguan kenyamanan serta kesehatan.

Penulis dalam hal ini menggunakan pengertian kebisingan sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1 Angka 5 Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 40 Tahun 2017 tentang Baku Tingkat Kebisingan yakni bunyi yang tidak diinginkan dari usaha atau kegiatan dalam tingkat dan waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kenyamanan dan kesehatan manusia.

Banyak Jenis-jenis kebisingan yang sering ditemukan di sekitar lingkungan ,bahkan di dalam lingkungan tempat tinggal , antara lain :

²⁸ Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor: Kep-48/MENLH/11/1996 tentang Baku Tingkat Kebisingan, Pasal 1 Ayat (1).

²⁹ Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 718/MENKES/PER/XI/1987 tentang Kebisingan Yang Berhubungan Dengan Kesehatan, Pasal 1 Ayat (1).

- a. Kebisingan yang *continue* dengan *spectrum* frekuensi yang luas misalnya mesin-mesin, kipas angin dan lain-lain.
- b. Kebisingan terputus-putus misalnya lalu lintas, suara pesawat terbang di lapangan udara.
- c. Kebisingan *impulsive* seperti tembakan pistol atau meriam dan ledakan.
- d. Kebisingan *impulsive* berulang, seperti mesin di suatu perusahaan.³⁰

Kebisingan yang terputus-putus dalam hal ini merupakan kebisingan yang tidak berlangsung secara terus-menerus (*continue*) melainkan terdapat jeda atau jangka waktu tertentu, seperti halnya kebisingan yang dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di suatu bandar udara. Kebisingan tersebut timbul hanya ketika terdapat kegiatan penerbangan, meskipun pada hakekatnya kebisingan tersebut dapat timbul diluar dari kegiatan penerbangan akan tetapi intensitas kebisingan yang dihasilkan lebih besar dampak/pengaruhnya ketimbang kebisingan yang dihasilkan oleh kegiatan diluar penerbangan.

Adapun tingkat kebisingan yang ditoleransi di Provinsi DIY dapat dilihat dalam bagan dibawah ini :

**BAKU TINGKAT KEBISINGAN
DI PROPINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA**

Peruntukan / Kawasan	L_{eq} [dB (A)]	L_{max} [dB (A)]
Rumah Sakit	45	50

³⁰ A.T.Sastrawijaya, 2000, *Pencemaran Lingkungan*, Rineka Cipta, Surabaya, hlm.146.

Permukiman	55	60
Ruang Terbuka Hijau	50	60
Sekolah	55	60
Tempat Ibadah	55	60
Perkantoran	60	70
Fasilitas Umum	60	70
Perdagangan	70	110
Industri	70	110
Tempat Hiburan	70	110
Khusus		
• Bandara	70	120
• Stasiun KA	70	100
• Pelabuhan Laut		
• Cagar Budaya	70	90
• Terminal Bis	60	70
	70	90

Sumber : Lampiran II Keputusan Gubernur DIY Nomor 176 Tahun 2003.

Gambar di atas menunjukkan ambang batas kebisingan di setiap wilayah-wilayah tertentu, dimana intensitas kebisingan yang dapat diterima oleh setiap tempat/wilayah di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tidak diperkenankan melebihi ambang batas yang telah ditetapkan dalam Keputusan Gubernur Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor : 176 Tahun 2003 tentang Baku Tingkat Kebisingan, Getaran dan Kebauan di

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Ambang batas kebisingan pada suatu bandar udara tidak hanya merujuk pada Keputusan Gubernur Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor : 176 Tahun 2003 tentang Baku Tingkat Kebisingan, Getaran dan Kebauan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta melainkan juga merujuk pada Pasal 3 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM.90 Tahun 1999 tentang Kawasan Kebisingan Di Sekitar Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta.

Berdasarkan ketentuan Pasal 25 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 11 Tahun 2010 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, menjelaskan mengenai batas kawasan kebisingan di sekitar bandar udara yang terpengaruh gelombang suara mesin pesawat udara dan yang dapat mengganggu lingkungan terdiri atas :

- a. Kawasan kebisingan tingkat I
- b. Kawasan kebisingan tingkat II
- c. Kawasan kebisingan tingkat III

Berdasarkan kriteria kawasan kebisingan diatas maka apabila ditelaah lebih lanjut batasannya merujuk pada ketentuan Pasal 26 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 11 Tahun 2010 Tentang Tatanan Kebandarudaraan nasional. Untuk mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan di dalam batas-batas kawasan kebisingan tingkat I, II, dan III harus sesuai dengan ketentuan tata guna lahan dan peruntukan batas-batas kawasan kebisingan, yaitu :

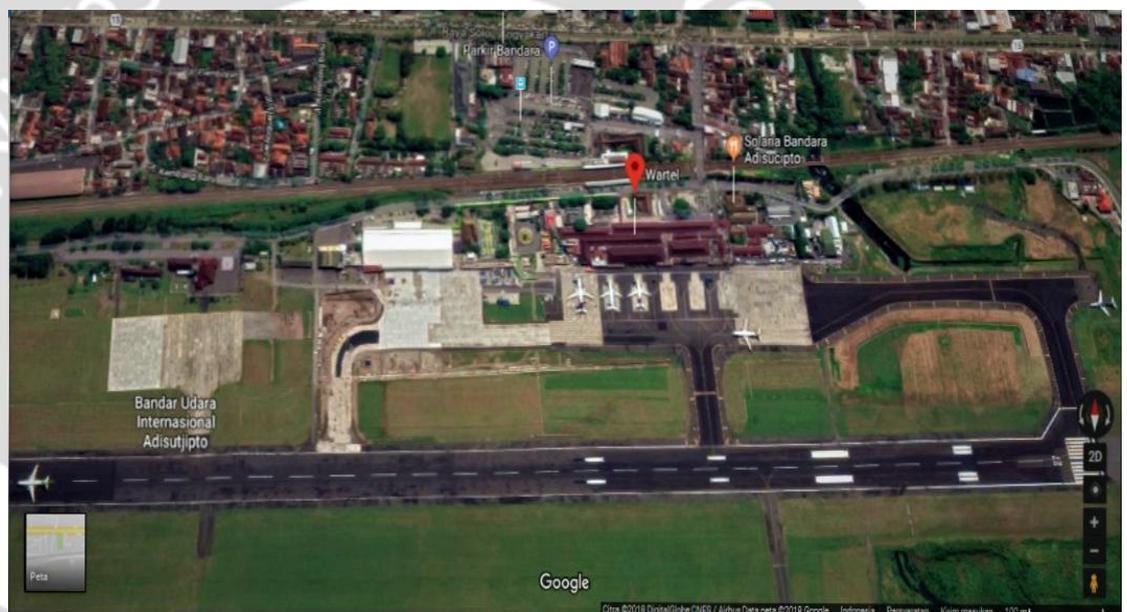
- a. Kawasan kebisingan tingkat I dengan nilai *Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level* (WECPNL, merupakan salah satu index tingkat kebisingan pesawat udara yang ditetapkan dan direkomendasikan oleh ICAO) lebih besar atau sama dengan 70 dan lebih kecil 75 ($70 \leq \text{WECPNL} < 75$), yaitu tanah dan ruang udara yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan atau bangunan kecuali untuk jenis bangunan sekolah dan rumah sakit;
- b. Kawasan kebisingan tingkat II dengan nilai WECPNL lebih besar atau sama dengan 75 dan lebih kecil dari 80 ($75 \leq \text{WECPNL} < 80$), yaitu 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; dan
- c. Kawasan kebisingan tingkat III dengan nilai WECPNL lebih besar atau sama dengan 80 ($80 \leq \text{WECPNL}$), yaitu 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.

C. Pengendalian Pencemaran Kebisingan

1. Potret Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta

- a. Lokasi, Letak serta Batas Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta

Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta berlokasi di Jalan Raya Solo, KM.9 55282 Yogyakarta, Indonesia. Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta terletak di Desa Maguwoharjo, Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman, DIY. Bandar Udara tersebut berada tepat di bahu Jalan Raya Solo dimana lokasi nya berdekatan dengan Kantor Angkasa Pura I yang merupakan Badan Usaha selaku Pengelola Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. Adapun



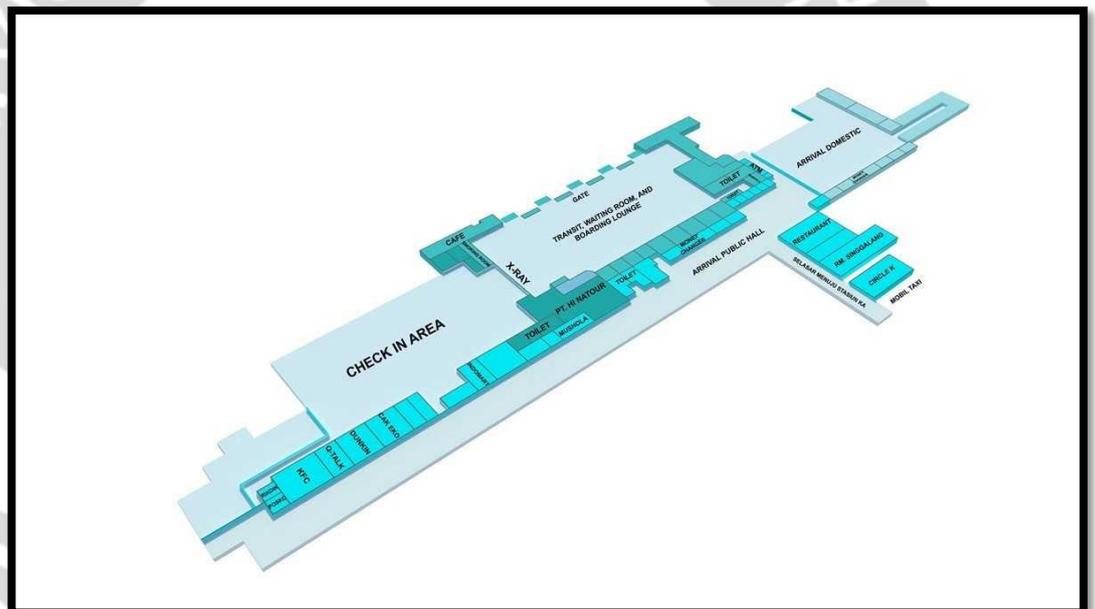
denah Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Sumber : Google Maps, Tahun 2018.

Gambar di atas merupakan tata letak atau peta Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, dan terlihat sangat jelas terdapat landasan pacu tempat pesawat lepas landas (*landing*) serta terbang (

take off), serta masih terdapat cukup ruang terbuka hijau (RTH). Menurut keterangan Bapak Aprinanto. S.T.,MM selaku Inspektur Bandar Udara di Dinas Pehubungan Daerah Istimewa Yogyakarta, ruang terbuka hijau tersebut berfungsi untuk mereduksi tingkat pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di bandar udara tersebut.

Denah Terminal A pada Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dapat dilihat dalam gambar di bawah ini :



Sumber : <https://adisutjipto-airport.co.id/id/terminal-domestik/index>, Tahun 2018.

Gambar di atas menunjukkan segala fasilitas yang terdapat pada suatu terminal di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta memiliki 2 terminal yakni terminal A dan B dimana terminal A melayani penerbangan domestik sedangkan terminal B melayani penerbangan

domestik dan internasional, yang penulis ambil merupakan foto denah terminal A dimana terminal tersebut hanya melayani penerbangan Domestik (penerbangan dalam negeri). Maskapai yang terdapat di terminal A adalah Garuda Indonesia, Citilink Indonesia, Lion Air, batik Air dan Wings Air.

b. Sejarah Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta

Bandar udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta adalah bandar udara yang terletak di Desa Maguwoharjo, Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta. Pada mulanya Bandar Udara Adisutjipto dibangun sebagai pangkalan udara TNI Angkatan Udara. Bandar udara tersebut awalnya dinamakan Pangkalan Udara Maguwo dikarenakan letak pangkalan udara tersebut berada di Daerah Maguwoharjo. Pangkalan udara Maguwo dibangun sejak tahun 1940 lalu dipergunakan oleh *Militaire Luchtvaart* pada tahun 1942.

Pada tahun 1942 Kota Yogyakarta diduduki oleh Tentara Jepang dan pangkalan udara Maguwo diambil alih Tentara Jepang dari Pemerintah Hindia Belanda. Bulan November 1945 lapangan terbang beserta fasilitasnya dapat dikuasai oleh Badan Keamanan Rakyat (BKR) Yogyakarta Timur yang dipimpin oleh Bapak Umar Slamet. Pada tahun 1945 Pangkalan Udara Maguwo diambil alih oleh Pemerintah Republik Indonesia dan dijadikan Pangkalan Angkatan Udara yang dipergunakan untuk mempertahankan Kemerdekaan Republik Indonesia. Lapangan terbang ini digunakan untuk operasional pesawat-pesawat AURI (

Angkatan Udara Republik Indonesia), serta untuk latihan terbang bagi Kadet sekolah penerbangan di Maguwo yang dipimpin oleh Agustinus Adisutjipto.

Pada tanggal 29 Juli 1947 pesawat Dakota VT-CLA yang dikemudikan oleh Marsekal Muda Anumerta Agustinus Adisutjipto ditembak jatuh oleh pesawat Belanda. Pada tahun 1950 lapangan terbang Maguwo beserta fasilitas pendukungnya seperti pembekalan diserahkan kepada AURI. Pertumbuhan dan perubahan Pemerintahan Pangkalan Udara Maguwo mengalami perubahan nama yang disesuaikan dengan dinamika fungsi dan peranan TNI AU, berdasarkan Keputusan Kepala Staff Angkatan Udara No.76 Tahun 1952 tanggal 17 Agustus 1952 nama Pangkalan Udara Maguwo diubah menjadi Pangkalan Udara Adisutjipto.

Sejak tahun 1959 Pangkalan Udara Adisutjipto diperuntukan untuk Akademi Angkatan Udara (AAU) Republik Indonesia. Tahun 1964 Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan keputusannya dan atas persetujuan Angkatan Udara Republik Indonesia (AURI), Pangkalan Udara Adisutjipto Yogyakarta diubah menjadi Pelabuhan Udara Gabungan Sipil dan Militer. Pada tahun 1972 dilakukan perluasan terminal sipil yang pertama. Selanjutnya pada tahun 1977 dilakukan perluasan terminal yang kedua karena volume penerbangan semakin meningkat. Pada tanggal 1 April 1992, sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 48 Tahun 1992 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia Ke Dalam Modal Saham Perusahaan

Perseroan (PERSERO) Angkasa Pura I, Bandar udara Adisutjipto secara resmi masuk ke dalam pengelolaan Perum Angkasa Pura I.

Sebagaimana diatur dalam Pasal 1 dan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 48 Tahun 1992 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia Ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (PERSERO) Angkasa Pura I, menyatakan bahwa Negara Republik Indonesia melakukan penambahan penyertaan modal ke dalam modal saham Perusahaan Perseroan (PERSERO) Angkasa Pura I yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1992, yakni Bandar Udara Adi Sumarmo di Surakarta, Bandar Udara Adisutjipto di Yogyakarta, dan Bandar Udara Syamsuddin Noor di Banjarmasin. Tanggal 2 Januari 1993 statusnya diubah menjadi PT (PERSERO) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Adisutjipto sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1993 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia Ke Dalam Modal Perusahaan Umum Pos Dan Giro.³¹

c. Pengelola dan Fasilitas Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta

Pengelola Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta merupakan PT Angkasa Pura I (Persero) atau dikenal juga dengan sebutan Angkasa Pura Airports. PT Angkasa Pura I merupakan pelopor pengusaha kebandarudaraan secara komersial di Indonesia bermula sejak

³¹ <https://gudeg.net/direktori/169/bandar-udara-internasional-adisucipto.html>, diakses pada tanggal 10 Oktober 2018, pada pukul 19.50WIB.

tahun 1962. Hal tersebut diawali dengan keinginan Presiden kita yang pertama yakni Soekarno, ketika Beliau telah kembali dari Amerika Serikat Beliau menegaskan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum agar lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju.

Pada 15 November 1962 dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Tugas pokoknya adalah untuk mengelola dan mengusahakan pelabuhan udara kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu-satunya bandar udara internasional yang melayani penerbangan dari dan ke luar negeri selain penerbangan domestik. Pada tanggal 17 Mei 1965, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 1965 tentang Perubahan dan Tambahan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 1962, PN Angkasa Pura Kemayoran berubah menjadi PN Angkasa Pura, dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di Wilayah Indonesia.³²

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 1986 Tentang Perubahan Nama Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura Menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura I, pada tanggal 19 Mei 1986 nama Perusahaan Umum Angkasa Pura resmi diubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I. Hal tersebut dilakukan dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan bandar udara, sejalan dengan

³² <https://ap1.co.id/id/about/our-history>, diakses pada tanggal 10 Oktober 2018, pada pukul 20.00 WIB.

dibentuknya Perusahaan Umum Angkasa Pura II yang sebelumnya bernama Perusahaan Umum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng, secara khusus bertugas untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta Jakarta.

Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1992 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura I Menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO), bentuk Perusahaan Umum dirubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia, sehingga namanya menjadi PT. Angkasa Pura I (Persero). Saat ini, PT. Angkasa Pura I mengelola 13 bandar udara di kawasan tengah dan timur Indonesia, salah satunya adalah Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. PT. Angkasa Pura I saat ini memiliki 5 (lima) anak perusahaan, yaitu PT. Angkasa Pura Logistik, PT .Angkasa Pura Properti, PT. Angkasa Pura Support, PT. Angkasa Pura Hotel, dan PT. Angkasa Pura Retail.³³

Dalam menjalankan tugasnya PT.Angkasa Pura I memiliki visi yang hendak ingin dicapai, antara lain menjadi salah satu dari sepuluh perusahaan pengelola bandar udara terbaik di Asia, dan untuk dapat menggapai visi tersebut haruslah didukung dengan misi yang baik, antara lain:³⁴

³³ *Ibid.*

³⁴ <https://ap1.co.id/id/about/visi-misi>, diakses pada tanggal 17 Oktober 2018, pada pukul 23.33 WIB.

- 1) Meningkatkan nilai pemangku kepentingan
- 2) Menjadi mitra pemerintah dan pendorong pertumbuhan ekonomi
- 3) Mengusahakan jasa kebandarudaraan melalui pelayanan prima yang memenuhi standar keamanan, keselamatan, dan kenyamanan
- 4) Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreatifitas dan inovasi
- 5) Memberikan kontribusi positif terhadap lingkungan hidup

Fasilitas yang terdapat pada Bandar Udara Internasional Adisutjipto, antara lain :

- 1) *Ruang untuk Transit*
- 2) *Waiting Room*
- 3) *Boarding Lounge*
- 4) *X-Ray*
- 5) *Ariival Public Hall*
- 6) *Café*
- 7) ATM
- 8) Mushola
- 9) *Money Changer*
- 10) *Toilet*

Berdasarkan Pasal 31 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara menjelaskan bahwa Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan di bandar udara

dan sekitarnya sesuai dengan ambang batas dan baku mutu yang ditetapkan Pemerintah. Badan usaha Bandar Udara internasional Adisutjipto Yogyakarta adalah PT. Angkasa Pura I.

Dalam hal menjaga ambang batas kebisingan di sekitar kawasan Bandar Udara internasional Adisutjipto Yogyakarta, badan usaha bandar udara yang dalam hal ini adalah PT. Angkasa Pura I dapat melakukan berbagai cara sebagaimana yang diatur dalam Pasal 42 hingga 43 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara, antara lain : membatasi waktu dan frekuensi, atau menolak pengoperasian pesawat udara, serta wajib melaksanakan pengelolaan dan pemantauan lingkungan.

d. Jumlah Penerbangan Domestik Berserta Internasional

Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta memiliki jadwal penerbangan domestik dan internasional, serta jumlah penerbangan setiap hari, minggu, bulan maupun tahunnya selalu mengalami pertambahan yang cukup signifikan. Hal tersebut dipengaruhi oleh semakin bertambahnya jumlah masyarakat luar Pulau Jawa yang merantau ke Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta untuk menimba ilmu maupun untuk mencari pekerjaan sehingga mempengaruhi jumlah serta rute penerbangan Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.

Adapun jumlah pesawat yang beroperasi serta jumlah penumpang yang menggunakan jasa penerbangan di Bandar Udara

Internasional Adisutjipto Yogyakarta baik itu penerbangan domestik maupun internasional pada tahun 2017 dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

DATA PENERBANGAN DOMESTIK LLAU TAHUN 2017											
BULAN	PESAWAT		PENUMPANG			BAGASI		BARANG		POS	
	DTG	BRK	DTG	BRK	TRANSIT	DTG	BRK	DTG	BRK	DTG	BRK
JANUARI	2.099	1.661	262.457	218.207	545	1.775.663	1.650.549	594.844	649.647		
FEBUARI	1.818	1.593	258.962	195.070	33	1.670.084	1.509.649	663.725	702.337		
MARET	1.559	1.246	189.846	162.555	69	1.128.488	1.095.850	569.710	626.363		
APRIL	2.075	1.800	325.261	305.788	30	2.000.208	1.718.419	603.964	803.052		
MEI	2.111	1.806	314.045	304.455	23	2.030.243	1.708.002	641.888	792.366		
JUNI	1.881	1.489	261.221	260.753	23	1.600.858	1.363.800	585.996	709.928		
JULI	2.348	14.507	283.846	266.951	58	2.407.725	2.113.289	575.720	576.778		
AGUSTUS	2.393	1.783	292.572	237.692	147	2.209.005	1.778.898	564.913	644.582		
SEPTEMBER	2.203	3.321	264.821	221.640	-	1.893.471	1.537.655	563.930	579.601		
OKTOBER	2.067	9.939	275.622	212.255	-	1.542.606	1.383.242	623.752	607.272		
NOVEMBER	2.064	1.526	279.160	206.573	-	1.554.946	1.394.399	606.325	649.200		
DESEMBER	2.176	1.608	296.564	220.939	-	1.794.778	1.535.198	664.387	699.115		
JUMLAH	24.794	42.279	3.304.377	2.812.878	928	21.608.075	18.788.950	7.259.154	8.040.241		

DATA PENERBANGAN INTERNASIONAL LLAU TAHUN 2017											
BULAN	PESAWAT		PENUMPANG			BAGASI		BARANG		POS	
	DTG	BRK	DTG	BRK	TRANSIT	MUAT	BRK	MUAT	BRK	DTG	BRK
JANUARI	128	128	18.874	34.774		121.203	243.056	149.620	7.168		
FEBUARI	128	128	18.874	34.774		243.056	121.203	7.168	149.620		
MARET	142	93	18.964	19.098		153.018	162.608	112.732			
APRIL											
MEI	146	146	20.807	18.105		203.248	140.826	15.496	98.776		
JUNI	142	142	21.028	14.457		291.613	130.731	9.817	100.113		
JULI	148	149	23.051	22.672		236.987	196.753	11.826	97.690		
AGUSTUS	146	146	292	23.061		228.501	169.374	8.267	112.845		
SEPTEMBER	142	142	297.856	19.032		177.658	160.792	12.804	113.487		
OKTOBER	146	146	19.333	165.543		171.259	155.766	10.270	161.244		
NOVEMBER	150	150	20.266	19.182		195.673	158.722	12.802	117.528		
DESEMBER	152	152	22.842	23.349		221.723	203.832	11.674	120.820		
JUMLAH	1.570	1.522	463.313	359.273	-	2.122.736	1.600.607	212.856	1.072.123		

DATA LLAU TAHUN 2017											
PENERBANGAN	PESAWAT		PENUMPANG			BAGASI		BARANG		POS	
	DATANG	BERANGKAT	DATANG	BERANGKAT	TRANSIT	DATANG	BERANGKAT	DATANG	BERANGKAT	DATANG	BERANGKAT
DOMESTIK	24.794	42.279	3.304.377	2.812.878	928	21.608.075	18.788.950	7.259.154	8.040.241	0	0
INTERNASIONAL	1.570	1.522	463.313	359.273	-	2.122.736	1.600.607	212.856	1.072.123	-	-

Sumber : Bapak Aprinanto. S.T.,MM selaku Inspektur Bandar Udara di Dishub DIY, tahun 2018

Berdasarkan keterangan tabel diatas menunjukkan bahwa kedatangan serta keberangkatan pesawat dan penumpang baik itu untuk penerbangan domestik maupun internasional setiap bulannya mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Terdapat beberapa bulan yang mengalami penurunan aktivitas penerbangan, hal tersebut dapat dipengaruhi kondisi cuaca atau iklim. Tabel diatas menggambarkan betapa banyaknya jumlah penerbangan yang dilangsungkan tiap bulannya, dan secara tidak langsung hal tersebut dapat memicu timbulnya pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan oleh mesin pesawat terbang. Apabila diumpamakan 1 pesawat menghasilkan kebisingan sebesar 50dBA maka kita bisa hitung berapa besaran intensitas kebisingan yang dihasilkan oleh puluhan pesawat dari berbagai maskapai setiap harinya.

2. Dampak Terhadap Pencemaran Suara

Pencemaran suara (kebisingan) dapat menimbulkan berbagai macam penyakit maupun gangguan yang dirasakan secara langsung maupun tidak langsung oleh masyarakat yang berada di wilayah kebisingan tersebut. Gangguan tersebut dibagi kedalam beberapa kelompok, antara lain :

- a. Gangguan fisiologis, seperti menimbulkan kelelahan, menaikkan denyut jantung, mempercepat pernafasan, pusing, nafsu makan berkurang, dan

selain itu dapat meningkatkan tekanan darah, menurunkan keaktifkan organ pencernaan, dan ketegangan otot.

- b. Gangguan psikologis, dapat berupa rasa tidak nyaman, kurang konsentrasi, rasa jengkel, rasa khawatir, cemas, susah tidur, mudah marah, dan cepat tersinggung.
- c. Gangguan komunikasi, merupakan resiko potensial terhadap pendengaran. Hal tersebut terjadi apabila komunikasi pembicaraan harus dijalankan dengan berteriak. Gangguan ini dapat menimbulkan terganggunya pekerjaan dan kadang-kadang mengakibatkan salah pengertian yang secara langsung maupun tidak langsung menurunkan kualitas dan kuantitas kerja.
- d. Gangguan Pendengaran, gangguan pada pada pendengaran, dibagi menjadi 3 bagian yaitu : trauma akustik, *temporary threshold shift* dan *permanent threshold shift*.³⁵

Berdasarkan hasil penelitian dapat dikemukakan bahwa pencemaran suara (kebisingan) dari kegiatan penerbangan Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, menimbulkan dampak negatif terhadap kesehatan masyarakat sekitar Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. Dampak negatif yang ditimbulkan adalah gangguan psikologis berupa susah tidur serta gangguan pendengaran akibat terkena paparan pencemaran suara (kebisingan) yang intensif. Hal tersebut disebabkan karena kebisingan yang diterima oleh masyarakat sekitar Bandar

³⁵ Fitri Yusmaniar, 2015, "Studi Analisis Tingkat Kebisingan di Sekitar Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin", *Jurnal Tingkat Kebisingan, Vol 2 No 1.2 Maret*. Program Studi Teknik Lingkungan, Fakultas Teknik, Universitas Hasanudin, hlm.17.

Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta bersifat berkelanjutan (*continue*) sehingga banyak masyarakat sekitar Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta yang mengeluh karena merasa tidak nyaman dengan pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.

Menurut penulis, apabila pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta telah melebihi ambang batas yang telah ditetapkan dan dibiarkan dalam jangka waktu yang cukup lama tanpa adanya pengendalian dari pihak Badan Usaha Bandar Udara maupun Otoritas Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta maka akan menimbulkan dampak negatif yang berkepanjangan bagi kesehatan masyarakat sekitar. Berdasarkan Pasal 260 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956, menjelaskan bahwa Badan usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara wajib menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan di bandar udara dan sekitarnya sesuai dengan ambang batas dan baku mutu yang ditetapkan Pemerintah. PT. Angkasa Pura I dapat meminimalisir tingkat pencemaran suara (kebisingan) tersebut dengan cara membatasi waktu dan frekuensi, atau menolak pengoperasian pesawat udara, serta wajib melaksanakan pengelolaan dan pemantauan lingkungan.

Pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dapat menyebabkan kerugian pada aspek kesehatan bagi pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara. Berdasarkan Pasal 240 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956, menjelaskan bahwa Badan Usaha Bandar Udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara. Badan Usaha Bandar Udara yang dimaksud dalam hal ini adalah PT. Angkasa Pura I.

Dampak pencemaran suara (kebisingan) yang dirasakan oleh masyarakat sekitar bandar udara dipengaruhi oleh faktor semakin bertambahnya jadwal serta rute penerbangan Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dikarenakan statusnya telah berubah menjadi bandar udara internasional sejak tahun 2004. Hal tersebut memberikan dampak yang sangat signifikan terhadap meningkatnya intensitas pencemaran suara (kebisingan) di suatu wilayah/tempat yang berada di sekitar wilayah Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.

Kebisingan tidak hanya bersumber dari suara mesin saja melainkan dapat bersumber dari berbagai aspek kegiatan, sehingga kebisingan dapat dikelompokkan berdasarkan sumbernya, sebagai berikut :

- a. Kebisingan dalam, yaitu sumber kebisingan yang berasal dari manusia, bengkel mesin dan alat-alat rumah tangga.
- b. Kebisingan luar, yaitu sumber kebisingan yang berasal dari lalu lintas, industri, tempat pembangunan gedung dan lain sebagainya. Sumber kebisingan dapat dibagi dalam dua (2) kategori yaitu sumber kebisingan bergerak seperti kendaraan bermotor yang sedang bergerak, kereta api yang sedang melaju, pesawat terbang jenis jet maupun pesawat terbang jenis baling-baling dan sumber kebisingan yang tidak bergerak seperti perkantoran, diskotik, pabrik tenun, pembangkit listrik tenaga diesel dan perusahaan kayu.³⁶

Berdasarkan hasil penelitian dapat dikemukakan bahwa pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta termasuk ke dalam kebisingan luar serta bergerak dikarenakan pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan bersumber dari luar tempat tinggal masyarakat serta kebisingan yang dihasilkan tidak hanya dirasakan pada satu tempat/wilayah saja, melainkan dapat dirasakan di berbagai tempat/wilayah, tergantung tempat atau wilayah mana saja yang dilalui oleh pesawat tersebut ketika hendak terbang atau lepas landas. Salah satu tempat yang sering dilewati oleh pesawat terbang ketika lepas landas ataupun terbang menuju Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta yakni Sekolah Dasar Negeri Kali Ajir Lor Berbah Sleman.

³⁶ Lea Prasetyo, 1990, *Akustik Lingkungan*, Erlangga, Jakarta, hlm.26.

Menurut penulis, dampak dari pencemaran suara (kebisingan) yang dirasakan oleh siswa/siswi, guru, dan pegawai Sekolah Dasar Negeri Kali Aji Lor Berbah Sleman dapat diminimalisir dengan cara Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara yang dalam hal ini adalah PT. Angkasa Pura I membatasi waktu serta frekuensi kegiatan penerbangan sebagaimana yang diatur dalam Pasal 42, 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 5295, serta berkoordinasi dengan kantor Otoritas bandar udara kelas I wilayah III yang terletak di Bandar Udara Internasional Juanda, Surabaya, dimana berdasarkan Pasal 28 Huruf e Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, memiliki fungsi untuk melakukan penyiapan bahan pengawasan dan pengendalian pelestarian lingkungan. Apabila hal tersebut diimplementasikan maka dapat menekan intensitas kebisingan yang dirasakan oleh siswa/siswi, guru dan pegawai di Sekolah Dasar Negeri Kali Aji Lor Berbah Sleman.

Dampak kebisingan sebagai akibat kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dialami oleh Sekolah Dasar Negeri Kali Ajir Lor Berbah Sleman, yaitu salah satu tempat yang sering dilalui oleh pesawat terbang ketika hendak lepas landas maupun

berangkat dari Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.³⁷ Cukup banyak siswa/siswi, guru, dan petugas sekolah tersebut mengalami gangguan kesehatan khususnya pendengaran serta psikologis akibat terpapar pencemaran suara (kebisingan) pada rentan waktu yang cukup lama dan berkelanjutan. Intensitas kebisingan yang diperoleh rata-rata sebesar 71,40 dBA padahal intensitas kebisingan yang ditolerir untuk wilayah sekolah berdasarkan Lampiran II Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 176 Tahun 2003 tentang Baku Tingkat Getaran, Kebisingan dan Kebauan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah 55 dBA sampai 60 dBA.³⁸ Hal tersebut menunjukkan bahwa telah terjadinya pencemaran suara (kebisingan) yang melebihi ambang batas yang telah ditetapkan.

Menurut penulis, apabila pencemaran suara (kebisingan) yang terjadi di Sekolah Dasar Negeri Kali Ajir Lor Berbah Sleman akibat kegiatan penerbangan Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dibiarkan terus-menerus maka akan berdampak pada gangguan pendengaran serta gangguan psikologis berupa kesulitan tidur terhadap siswa/siswi, petugas maupun guru setempat. Hal tersebut dapat diatasi dengan perubahan penetapan lokasi bandar udara. Berdasarkan Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 11 Tahun 2010 Tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional yang pada intinya menjelaskan bahwa penetapan lokasi rencana bandar udara harus memenuhi persyaratan administrasi dan

³⁷ Mieng Nova Sutopo, 2007, “ Hubungan Antara Intensitas Kebisingan Aktivitas Penerbangan Di Bandara Adisutjipto Dengan Nilai Ambang Pendengaran Pada Anak ”, *Jurnal Berita Kedokteran Masyarakat*, Vol.23, No.1, Maret, Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.

³⁸ *Ibid.*

persyaratan teknis berupa kajian kelayakan penetapan lokasi bandar udara, dimana salah satu persyaratan teknis berupa kajian kelayakannya adalah memuat kajian mengenai kelayakan lingkungan.

Indikator kelayakan lingkungan salah satunya harus meliputi dampak bandar udara kepada masyarakat. Jika dikaitkan dengan kasus diatas letak Sekolah Dasar Negeri Kali Ajir Lor Berbah Sleman berdekatan dengan Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, seharusnya PT.Angkasa Pura I memperhatikan hal tersebut sebelum memutuskan untuk membangun Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta karena dalam menetapkan lokasi suatu bandar udara harus berpedoman pada syarat yang ditetapkan Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 11 Tahun 2010 Tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional, salah satunya adalah dampak bandar udara kepada masyarakat, sehingga memperkecil kemungkinan masyarakat yang akan terkena dampak pencemaran suara (kebisingan) sebagai akibat dari kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.

3. Langkah Pengendalian Pencemaran Suara

Berdasarkan Pasal 42, 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 5295, menjelaskan bahwa Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara dapat melakukan pengendalian pencemaran suara dengan cara :

a. Membatasi Waktu dan Frekuensi Penerbangan

Pembatasan waktu dan frekuensi penerbangan dilakukan seperti meminimalisir jumlah dan rute penerbangan dikarenakan semakin tinggi intensitas rute dan jadwal penerbangan maka semakin besar kemungkinan pencemaran suara (kebisingan) dihasilkan dari kegiatan penerbangan tersebut.

b. Menolak Pengoperasian Pesawat Udara

Menolak pengoperasian pesawat udara dalam hal ini adalah tidak menambah frekuensi atau rute penerbangan dari dan menuju wilayah tersebut dikarenakan keterbatasan infrastruktur (*over capacity*), sehingga apabila dipaksakan maka akan terdapat beberapa jadwal penerbangan yang *delay*, serta mengakibatkan terjadinya antrian pesawat karena terbatasnya *parking stands* pesawat.³⁹

Berdasarkan hasil penelitian, untuk mengatasi pencemaran suara (kebisingan) PT. Angkasa Pura I belum membatasi waktu dan frekuensi penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, pihak PT. Angkasa Pura I justru melakukan perubahan jadwal penerbangan yang semula pada tahun 2016 jadwal penerbangan dimulai pada pukul 06.00-21.00 WIB, pada tahun 2017 jadwal penerbangan dimulai pada pukul 05.00-24.00 WIB. Hal tersebut mengakibatkan kegiatan penerbangan semakin intensif setiap harinya dan memicu meningkatnya pencemaran suara (kebisingan). Pihak PT. Angkasa Pura I pun tidak melakukan penolakan

³⁹ <https://www.liputan6.com/news/read/3240680/kapasitas-terbatas-bandara-adisutjipto-makin-padat-dan-sesak>, diakses pada tanggal 28 Oktober 2018, Pukul 21.43 WIB.

terhadap pengoperasian pesawat udara, justru pihak PT. Angkasa Pura I tengah membangun sebuah tempat parkir pesawat (*apron*) baru sehingga secara keseluruhan jumlah *parking stand* di bandar udara menjadi 8 titik. Hal tersebut memicu semakin meningkatnya jadwal serta rute penerbangan dan hal tersebut akan berimplikasi terhadap pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan lewat kegiatan penerbangan tersebut.⁴⁰ Dapat disimpulkan bahwa PT.Angkasa Pura I selaku Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta belum merealisasikan Pasal 42, Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara, mengenai langkah untuk mengendalikan pencemaran suara (kebisingan).

Berdasarkan keterangan Pak Aprinanto. S.T.,MM selaku Inspektur Bandar Udara di Dinas Pehubungan Daerah Istimewa Yogyakarta, Beliau menerangkan bahwa dulu jadwal penerbangan dimulai dari pukul 06.00 WIB sampai dengan pukul 21.00 WIB, sedangkan sekarang jadwal penerbangan dimulai dari pukul 05.00 WIB sampai dengan pukul 24.00 WIB. Hal tersebut diakibatkan karena status Bandar udara Adisutjipto Yogyakarta telah menjadi Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, hal tersebut memberikan implikasi terhadap jadwal dan rute penerbangan yang mengakibatkan penambahan jadwal dan rute penerbangan. Secara langsung hal tersebut dapat memicu terjadinya

⁴⁰ <http://industri.bisnis.com/read/20150113/98/390529/pengelolaan-bandara-adisutjipto-bakal-tolak-penerbangan-baru>, diakses pada tanggal 28 Oktober 2018, pada pukul 22.02 WIB.

pencemaran suara (kebisingan) dikarenakan kegiatan penerbangan yang semakin padat.

Menurut penulis, seharusnya Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara yang dalam hal ini adalah PT. Angkasa Pura I melakukan pembatasan terhadap waktu dan frekuensi penerbangan agar dapat menekan angka pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. PT. Angkasa Pura I pun harus melakukan penolakan pengoperasian pesawat udara dikarenakan keterbatasan tempat parkir pesawat (*apron*), apabila dipaksa untuk membangun tempat parkir pesawat baru maka akan berpengaruh terhadap jumlah rute dan penerbangan yang semakin bertambah tiap harinya. Kedua cara tersebut jika di realisasikan oleh PT. Angkasa Pura I maka akan menurunkan intensitas pencemaran suara (kebisingan) yang terjadi di sekitar wilayah Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.

Berdasarkan Pasal 43, 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 5295, menjelaskan bahwa untuk dapat menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan di wilayah bandar udara, Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara dapat melakukan :

a. Pengelolaan Dan Pemantauan Lingkungan

Pengelolaan dan pemantauan lingkungan bandar udara tersebut dilakukan untuk menjaga dan meningkatkan kualitas lingkungan, agar setiap kegiatan yang dilangsungkan di suatu bandar udara tetap ramah lingkungan. Pengelolaan dan pemantauan lingkungan tersebut paling sedikit dilakukan terhadap komponen : udara, energi, kebisingan, air, tanah, air limbah dan limbah padat.

Berdasarkan hasil penelitian, Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta belum mengembangkan konsep *eco-airport* (bandar udara ramah lingkungan), dimana konsep tersebut baru diterapkan di lima bandar udara, yakni Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta (Jakarta), Bandar Udara Internasional Juanda (Surabaya), Bandar Udara Internasional Ngurah Rai (Denpasar), Bandar Udara Internasional Hang Nadim (Batam), dan Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Baharudin II (Palembang).⁴¹ Konsep *eco-airport* merupakan kajian tentang bandar udara yang memperhatikan aspek-aspek komponen lingkungan hidup, konsep tersebut membuat/memperkuat kebijakan dan pengawasan yang kritis terhadap peningkatan operasi dan kualitas.⁴² Konsep tersebut merupakan bagian dari usaha Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara yang dalam hal ini adalah PT.Angkasa Pura I untuk melakukan pengelolaan dan pemantauan lingkungan yang berfungsi untuk meminimalisir pencemaran lingkungan, dalam hal ini adalah

⁴¹ Sri Mulyani, 2016, "Konsep Eco-Airport Untuk Meminimalisasi Emisi Bandara Kulon Progo, *Jurnal Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Kerdigantaraan Vol.II ISSN: 2528-1666, 26 November 2016*, Sekolah Tinggi Teknologi Adisutjipto Yogyakarta.

⁴² *Ibid.*

pencemaran suara (kebisingan), namun Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta belum menerapkan konsep tersebut.

Menurut Penulis, seharusnya PT. Angkasa Pura I menerapkan konsep *eco-airport* bagi Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta karena konsep tersebut memegang peranan penting untuk dapat meminimalisir pencemaran suara (kebisingan). Mengingat era sekarang ini sudah banyak bandar udara yang menerapkan konsep tersebut karena dinilai lebih ramah lingkungan, seharusnya hal tersebut menjadi pertimbangan bagi PT. Angkasa Pura I untuk segera menerapkan konsep *eco-airport* bagi Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, dikarenakan jumlah rute dan jadwal penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta yang semakin padat seharusnya konsep *eco-airport* tersebut sudah diterapkan sejak lama agar pencemara suara (kebisingan) yang dihasilkan lewat kegiatan penerbangan di bandar udara tersebut tidak melebihi ambang batas kebisingan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah.

Dalam menjalankan tugasnya untuk melakukan pengelolaan dan pemantauan lingkungan bandar udara, Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Udara di bantu oleh Otoritas Bandar Udara. Sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956, Pasal 1 Angka 45 Otoritas Bandar Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan

melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.

Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas dan bertanggung jawab untuk menjamin terpeliharanya pelestarian lingkungan di bandar udara, serta mempunyai kewenangan untuk mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan ketentuan pelestarian lingkungan. Dalam menjalankan tugas dan kewenangannya Otoritas Bandar Udara wajib berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah setempat, yang dalam hal ini adalah BLH DIY.

Menurut hasil penelitian, berdasarkan keterangan Ibu Ninik Sri Handayani, SSi. Selaku Kepala Sub. Bidang Pengendalian Pencemaran udara di Badan Lingkungan Hidup Daerah Istimewa Yogyakarta, Beliau menjelaskan bahwa Badan Lingkungan Hidup DIY tidak diikutsertakan oleh Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dalam melakukan pengendalian pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, sedangkan berdasarkan Pasal 227 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menjelaskan bahwa Otoritas Bandar Udara dalam melaksanakan tugasnya yakni menjamin terpeliharanya pelestarian lingkungan Bandar Udara wajib berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah setempat, dalam hal ini Pemerintah Daerah yang dimaksud adalah Badan Lingkungan Hidup DIY.

Menurut penulis, seharusnya Pihak Otoritas bandar udara kelas I wilayah III yang berada di Bandar Udara Internasional Juanda (Surabaya) yang dalam hal ini bertanggung jawab atas Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, menyertakan peran Badan Lingkungan Hidup DIY sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 227 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, karena Badan Lingkungan Hidup DIY memiliki peranan penting dalam melakukan pengendalian pencemaran lingkungan yang dalam hal ini adalah pencemaran suara (kebisingan).

4. Kendala Yang Dihadapi Oleh Badan Lingkungan Hidup DIY

Berdasarkan keterangan Ibu Ninik Sri Handayani, SSi selaku Kepala Sub. Pengendalian pencemaran udara Badan Lingkungan Hidup DIY menyatakan bahwa, Badan Lingkungan Hidup DIY belum memiliki peran untuk dapat mengendalikan pencemaran suara (kebisingan) di wilayah Bandar udara Adisutjipto Yogyakarta. Beliau mengatakan bahwa dalam hal ini Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia tidak memberikan kapasitas bagi Badan Lingkungan Hidup DIY untuk dapat menyentuh sektor Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. Hal tersebut disebabkan karena yang memiliki kapasitas untuk dapat melakukan pengendalian pencemaran suara (kebisingan) di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta adalah Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia.

Pihak Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia tidak melakukan koordinasi dengan Badan Lingkungan Hidup DIY dalam upaya

mengendalikan pencemaran suara (kebisingan) di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. Dalam hal ini penulis tidak setuju dengan tindakan Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia yang tidak melibatkan pihak BLH DIY untuk dapat membantu mengendalikan pencemaran suara. Penulis dalam hal ini memiliki beberapa pertimbangan mengapa tidak setuju dengan tindakan Pihak Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia, antara lain :

a. Penulis mengutip beberapa fungsi Badan Lingkungan Hidup DIY yang berkorelasi dengan perannya dalam mengendalikan pencemaran lingkungan Berdasarkan Pasal 25 Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 7 Tahun 2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Inspektorat, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Lembaga Teknis Daerah dan Satuan Polisi Pamong Praja Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, menyatakan bahwa Badan Lingkungan Hidup DIY memiliki fungsi antara lain :

- 1) Pengendalian pencemaran dan kerusakan lingkungan, pemulihan kualitas lingkungan hidup, konservasi lingkungan;
- 2) Pembinaan pengendalian lingkungan pada Instansi Pemerintah, Pemerintah Daerah dan Swasta di Daerah.

b. Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta berdiri di wilayah kompetensi Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, dimana dalam hal mengendalikan pencemaran yang ditimbulkan oleh kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dan memberikan

pembinaan pengendalian lingkungan pada Instansi Swasta di Daerah, menjadi kompetensi Badan Lingkungan Hidup DIY. Badan Lingkungan Hidup DIY seharusnya memiliki akses untuk dapat masuk ke dalam tubuh Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta karena hal tersebut merupakan tugas pokok dan fungsi Badan Lingkungan Hidup DIY.

- a. Berdasarkan keterangan Pak Drs. Y. Agus Setianto, M.Si selaku kepala bidang pengendalian pencemaran lingkungan di Badan Lingkungan Hidup DIY, beliau menjelaskan bahwa Badan Lingkungan Hidup DIY belum memiliki upaya untuk dapat mengendalikan pencemaran lingkungan di wilayah Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dikarenakan Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia tidak memberikan kompetensi kepada Badan Lingkungan Hidup DIY untuk dapat ambil bagian dalam mengendalikan pencemaran lingkungan di wilayah bandar udara. Bukan hanya wilayah Bandar udara saja yang tidak dapat disentuh oleh Badan Lingkungan Hidup DIY melainkan wilayah Kereta Api pun tidak dapat disentuh oleh Badan Lingkungan Hidup DIY. Berdasarkan keterangan Beliau bahwa dulu pernah dilakukan pemantauan terkait kebisingan di area sekitar Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta yang diakibatkan oleh kegiatan Kereta Api, akan tetapi yang melakukan hal tersebut adalah Kementerian Lingkungan Hidup Pusat.

b. Berdasarkan keterangan Bu Ninik Sri Handayani, SSI selaku Kepala Sub. Pengendalian pencemaran udara di Badan Lingkungan Hidup DIY, bahwa dalam hal ini Badan Lingkungan Hidup DIY tidak diikutsertakan oleh Angkasa Pura I untuk dapat berperan dalam mengendalikan pencemaran lingkungan yang terjadi di wilayah Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta. Angkasa Pura I tidak pernah meminta bantuan kepada Badan Lingkungan Hidup DIY untuk bekerja sama mengendalikan pencemaran lingkungan yang terjadi di wilayah Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta.

Berdasarkan pemaparan diatas, penulis menarik kesimpulan bahwa kendala yang dihadapi oleh Badan Lingkungan Hidup DIY dalam mengendalikan pencemaran suara (kebisingan) yang dihasilkan oleh kegiatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta dikarenakan Badan Lingkungan Hidup DIY tidak diberikan mandat oleh Kementrian Lingkungan Hidup Republik Indonesia. Berdasarkan keterangan Bu Ninik Sri Handayani, SSI selaku Kepala Sub. Pengendalian pencemaran udara di Badan Lingkungan Hidup DIY, menerangkan bahwa Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta merupakan program pembangunan nasional sehingga yang memiliki kompetensi untuk dapat terlibat dalam segala kegiatan yang bersangkutan dengan lingkungan hidup di lokasi bandar udara hanyalah Kementrian Lingkungan Hidup Republik Indonesia. Seharunya dalam hal melakukan pengendalian pencemaran suara (kebisingan) pihak Bandar Udara

Internasional Adisutjipto Yogyakarta harus mengikutsertakan Badan Lingkungan Hidup DIY sebagaimana yang telah diatur di dalam Pasal 227 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang pada intinya menjelaskan mengenai kewajiban Otoritas Bandar Udara dalam melaksanakan tugasnya berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah setempat.

