

**TINJAUAN YURIDIS KEBERADAAN BANDAR UDARA SULTAN
SYARIF KASIM II BERDASARKAN PERATURAN DAERAH
PROVINSI RIAU NOMOR 10 TAHUN 2018 TENTANG
RENCANA TATA RUANG WILAYAH PROVINSI
RIAU TAHUN 2018-2038**

Oleh: Kiki Amelia Eflin
Program Kekhususan: Hukum Administrasi Negara
Pembimbing I: Dr. Mexsasai Indra, S.H., M.H.
Pembimbing II: Junaidi, S.H., M.H.
Alamat: Jl. Mawar Komp. PU. No. 5B, Pekanbaru, Riau
Email: kikiameliaeflin@gmail.com / Telepon: 0813-8092-0124

ABSTRACT

The existence of the Sultan Syarif Kasim II airport, which is currently in the middle of Pekanbaru City, of course, dramatically influences the spatial planning of the Pekanbaru City area. This condition will cause urban land use in Pekanbaru to become less than optimal. The purpose of writing this thesis is, first, to find out the whereabouts of the Sultan Syarif Kasim II airport based on the Regional Regulation of the Riau Province Number 10 of 2018 concerning the Riau Province Regional Spatial Plan for 2018-2038. Second, to find a bright spot for the Regional Government in relocating the existence of the Sultan Syarif Kasim II airport.

This type of research is sociological, legal research conducted at the Regional Development Planning Agency of Riau Province, Commission IV of the Regional People's Representative Council of Riau Province, and the Meteorology, Climatology, and Geophysics Agency (BMKG). The population and sample used are all parties related to the problems studied in this study.

The results of this study indicate the existence of Sultan Syarif Kasim II Airport, which wants to be developed into a primary-scale collector airport that serves passengers with a total of 5,000,000 (five million) people per year. Construction and development at the current airport location are not feasible because the land is narrow or there is no space to develop the airport to remain in this location. Therefore it is necessary to relocate the existence of Sultan Syarif Kasim II Airport. The government's obstacles in relocating the airport are location factor, land condition and land slope factor, land acquisition factor, wind direction, wind speed factor, and budget factor. The government must coordinate with Angkasa Pura II and equate the perception of the concept of the Regional Spatial Plan (RTRW) and the Flight Operations Safety Area (KKOP) so that it runs synergistically. The government must immediately make a regulation in the form of a Detailed Spatial Plan (RDTR), which regulates the height of the building and the Basic Coefficient of Buildings and Extraordinary Events around the Sultan Syarif Kasim II Airport area.

Keywords: Airport-Spatial planning

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perencanaan tata ruang wilayah menjadi salah satu problematika pada perkembangan kota dewasa ini, perkembangan kota yang cukup cepat dengan pertumbuhan penduduk yang cukup pesat juga, maka masalah lingkungan menjadi suatu masalah yang cukup urgen dalam pembahasan mengenai keberlanjutan lingkungan untuk masa depan generasi. Demikian juga dengan perencanaan tata ruang menjadi hal yang penting untuk setiap wilayah Provinsi, Kota/Kabupaten harus mempunyai aturan yang menjadi pedoman dalam penataan ruang dan menjadi acuan dalam pelaksanaan pembangunan.¹

Pembangunan suatu negara maupun suatu daerah membutuhkan jasa angkutan yang harus memadai, karena tanpa adanya transportasi sebagai sarana yang menunjang mobilisasi penumpang dan barang maka sulit mengharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembang ekonomi bagi sebuah daerah. Pembangunan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II di Kota Pekanbaru, menuai sejumlah permasalahan terutama dari aspek sosial dan ekonomi bagi masyarakat sekitar. Pembangunan bandara bertaraf Internasional ini menjadi sebuah kebutuhan yang sangat mendesak bagi masyarakat Pekanbaru mengingat infrastruktur bandara saat ini dirasa oleh banyak

kalangan kurang memadai dan terjadi penurunan kualitas layanan. Pembangunan bandara yang menghabiskan luas lahan yang mencapai ribuan meter persegi itu pastinya memerlukan adaptasi yang bagus dan positif dari masyarakat sekitar.

Berdasarkan Pasal 1 angka 21, keberadaan bandar udara Sultan Syarif Kasim II sudah termasuk kawasan permukiman. Kawasan permukiman adalah bagian dari lingkungan hidup diluar kawasan lindung, baik berupa kawasan perkotaan maupun perdesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan.² Keberadaan bandar udara Sultan Syarif Kasim II yang berada ditengah kota membuat posisi keberadaan bandar udara termasuk kawasan perkotaan. Kawasan perkotaan adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi.³

Saat ini Kota Pekanbaru sudah berkembang menuju kawasan metropolitan dengan jumlah penduduk lebih dari 1 juta. Pengembangan kota cukup pesat di seputaran bandara Sultan Syarif Kasim II saat ini. Bandara telah dikelilingi pemukiman penduduk dan area bisnis, sehingga

¹ Junef, Muhar. 2017. "Penegakan Hukum Dalam Rangka Penataan Ruang Guna Mewujudkan Pembangunan Berkelanjutan." *Jurnal Penelitian Hukum* 374.

² Pasal 1 angka 21 Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 10 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau Tahun 2018-2038

³ *Ibid.* Pasal 1 Angka 22

menyebabkan Bandara tidak mungkin lagi dikembangkan jika suatu saat diperlukan. Di sisi lain, pemukiman penduduk dan area bisnis di sekeliling bandara Sultan Syarif Kasim II tersebut sedikit banyak juga yang akan meningkatkan resiko keselamatan yang akan diakibatkan operasional penerbangan.

Keberadaan bandara Sultan Syarif Kasim II yang dapat dikatakan berada di tengah Kota Pekanbaru, tentu saja sangat mempengaruhi penyusunan tata ruang wilayah Kota Pekanbaru. Ketentuan persyaratan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) benar-benar harus diperhatikan pemerintah kota dalam menata kotanya. Tata guna lahan dan ketinggian bangunan menjadi hal utama yang dipertimbangkan agar tidak mengganggu keselamatan operasi penerbangan pesawat dari dan bandara Sultan Syarif Kasim II. Lokasi bandara Sultan Syarif Kasim II yang sudah di “tengah” kota menjadikan cukup banyak wilayah di kota Pekanbaru yang terpengaruh ketentuan tersebut. Kondisi ini mungkin akan menyebabkan penggunaan lahan perkotaan di Pekanbaru menjadi kurang optimal.

Kondisi ini tentunya akan mempengaruhi kemampuan kota memaksimalkan pengembangannya. Hal ini pernah dialami Kota Medan, yang memiliki bandara yang juga berada di tengah kota, sebelum akhirnya dipindahkan ke lokasi saat ini di Kuala Namu. Jika bandara tidak dipindahkan, pengembangan kota harus diupayakan bergerak ke wilayah yang tidak terpengaruh KKOP, yang kemungkinannya

cukup jauh dari pusat kota saat ini. Pergerakan pengembangan kota seperti ini pada akhirnya juga menimbulkan permasalahan kota lainnya seperti transportasi dan penyediaan infrastruktur lainnya.

Isu keselamatan operasi penerbangan, termasuk mitigasi korban masyarakat di sekitar bandara akibat kecelakaan dapat menjadi pertimbangan. Kejadian pada bulan Juni 2020, saat pesawat tempur milik TNI Angkatan Udara jenis BAE Hawk mengalami kecelakaan tidak jauh dari Runway Bandara Sultan Syarif Kasim II, dan jatuh menimpa dua rumah warga, beruntung tidak ada korban jiwa dalam kecelakaan tersebut. Kita tentu tidak berharap terjadi kecelakaan lain dan berimbas pada masyarakat di bawah seperti kecelakaan pesawat Mandala di tahun 2005 saat akan lepas landas di Bandara Polonia, yang menyebabkan 49 masyarakat di darat ikut jadi korban.⁴

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Tinjauan Yuridis Keberadaan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 10 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau Tahun 2018-2038**”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana keberadaan bandar udara Sultan Syarif Kasim II berdasarkan Peraturan Daerah

⁴<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/14199/menimbang-urgensi-relokasi-bandara-sultan-syarif-kasim.html> diakses, tanggal 03 September 2021

Provinsi Riau Nomor 10 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau Tahun 2018-2038?

2. Apa hambatan pemerintah daerah dalam merelokasi keberadaan bandar udara Sultan Syarif Kasim II?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui jawaban dari keberadaan bandar udara Sultan Syarif Kasim II berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 10 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau Tahun 2018-2038.
- b. Untuk menemukan titik terang pemerintah daerah dalam merelokasi keberadaan bandar udara Sultan Syarif Kasim II.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Sesuai dengan ketentuan yang berlaku pada setiap perguruan tinggi yaitu sebagai syarat dalam menempuh ujian akhir memperoleh gelar sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Riau.
- b. Bagi Mahasiswa Fakultas Hukum khususnya Program Kekhususan Hukum Administrasi Negara, diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan wawasan mengenai disiplin Hukum Administrasi Negara mengenai Penataan Ruang keberadaan bandar udara Sultan Syarif Kasim II.

- c. Bagi Pemerintahan diharapkan penelitian ini nantinya dapat menjadi rujukan maupun referensi bagi pemerintah untuk kedepannya memperbaiki tentang Penataan Ruang keberadaan bandar udara Sultan Syarif Kasim II.

D. Kerangka Teori

1. Teori Tata Kelola Pemerintah yang Baik

Good governance atau tata kelola yang baik secara umum diartikan sebagai nilai-nilai yang baik. Good governance dikelompokkan menjadi dua bagian yaitu good governance dalam sektor pemerintah atau biasa disebut dengan good government governance dan good governance dalam sektor privat atau biasa disebut dengan good corporate governance. Keduanya memiliki hubungan satu sama lain yaitu government sebagai pengendali corporate, maksudnya adalah jika sektor pemerintahannya memiliki nilai-nilai yang baik atau good governance maka sektor privatnya juga akan berjalan dengan nilai-nilai yang baik, sehingga akan menghasilkan pelayanan publik yang baik.

Di Indonesia, istilah tata kelola pemerintahan sering dihubungkan dan disama artikan dengan istilah “governance” yang dimunculkan oleh Bank Dunia pada tahun 1992. Ditinjau dari sisi semantik, kebahasaan governance berarti tata pemerintahan. Nomenklatur “governance” oleh *United Nations Development Program*

(UNDP) didefinisikan sebagai “*Governance is the exercise of economic, political, and administrative authority to a country’s affairs at all levels and means by which states promote social cohesion, integration, and ensure the well being of their population*”.⁵

Istilah *good governance* sendiri tidak hanya berarti pemerintahan sebagai suatu kegiatan, melainkan juga mengandung makna atau arti pemerintahan sebagai suatu kegiatan, tetapi juga mengandung arti pengurusan, pengelolaan, pengarahan, pembinaan, penyelenggaraan dan bisa juga diartikan sebagai pemerintah.

2. Teori Pembangunan Berkelanjutan

Pembangunan berkelanjutan didefinisikan sebagai pembangunan yang memenuhi kebutuhan masa kini tanpa mengurangi kemampuan generasi mendatang untuk mencukupi kebutuhan mereka sendiri.⁶ Prinsip pembangunan berkelanjutan menjadi salah satu isu yang dianalisis dalam tulisan ini, mengingat bahwa prinsip tersebutlah yang pada intinya hendak diintegrasikan ke dalam suatu KRP.

Definisi pembangunan berkelanjutan yang dikemukakan

oleh World Commission on Environment dan Development (WCED), dapat diturunkan beberapa elemen-elemen inti dari pembangunan berkelanjutan. Elemen-elemen tersebut yakni elemen integrasi, pemanfaatan secara berkelanjutan, keadilan intra generasi, dan keadilan antargenerasi.

E. Kerangka Konseptual

1. Tinjauan Yuridis adalah kegiatan untuk mencari dan memecah komponen-komponen dari suatu permasalahan untuk dikaji lebih dalam serta kemudian menghubungkannya dengan hukum, kaidah hukum serta norma hukum yang berlaku sebagai pemecahan permasalahannya.⁷
2. Keberadaan atau eksistensi berasal dari kata bahasa latin *existere* yang artinya muncul, ada, timbul, memiliki keberadaan aktual. Menurut Sjafrinah dan Prasanti, eksistensi diartikan sebagai keberadaan. Dimana keberadaan yang dimaksud adalah adanya pengaruh atas ada atau tidaknya kita. Dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, dijelaskan bahwa “Eksistensi artinya keberadaan, keadaan, adanya”. Selain itu dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dikemukakan bahwa “Eksistensi; kebendaan, adanya”.

⁵ United Nations Development Program, *Governance for Sustainable Human Development*, 1977

⁶ Komisi Dunia untuk Lingkungan dan Pembangunan (World Commission on Environment and Development), *Hari Depan Kita Bersama*, PT. Gramedia, Jakarta, 1988, hlm. 59

⁷ Bahder Johan Nasution, 2008, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Bandung. Mandar Maju, hal. 83-88

3. Bandar Udara, menurut pasal 1 angka 33 Undang-Undang No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan, 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 dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.⁸

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan jenis penelitian hukum sosiologis, yaitu penelitian yang dilakukan terhadap identifikasi hukum dan efektivitas hukum yang berlaku di masyarakat.⁹

2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang dipilih penulis adalah Kota Pekanbaru.

3. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah: Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Riau, Staff Ahli Komisi IV DPRD Provinsi Riau, dan Staff Analisis Badan Meteorologi

dan Klimatologi (BMKG) Pekanbaru.

b. Sampel

Dalam penelitian ini digunakan metode *purposive sampling*.

4. Sumber Data

a. Sumber Data Primer

Data primer adalah data utama yang diperoleh langsung dari sumber utama dengan cara wawancara.

b. Sumber Data Sekunder

- 1) Bahan Hukum Primer
- 2) Bahan Hukum Sekunder
- 3) Bahan Hukum Tersier

5. Teknik Pengumpulan Data

- a. Wawancara
- b. Kajian Kepustakaan

6. Analisis Data

Analisis data yang digunakan adalah analisis kualitatif dan dalam menarik kesimpulan digunakan metode berpikir deduktif.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang Bahan Peledak dan *Ammonium Nitrate*

1. Pengertian Otonomi Daerah

Konsep otonomi selalu terkait dengan tata pengelolaan negara. Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, menyatakan bahwa yang dimaksud dengan otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat

⁸ Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

⁹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (UI-PRESS), Jakarta, 1986, hlm. 51.

setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.¹⁰

2. Asas-Asas Otonomi Daerah

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 mengenai Pemerintahan Daerah, terdapat 3 jenis penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi dasar bagi pemerintah daerah dalam pelaksanaan otonomi daerah. Asas-asas tersebut antara lain adalah :

- a. Asas Desentralisasi;
- b. Asas Dekonsentrasi; dan
- c. Tugas Pembantuan.

3. Prinsip Kebijakan Otonomi Daerah

Adapun prinsip otonomi daerah adalah sebagai berikut:¹¹

- a. Prinsip Otonomi Seluas-luasnya;
- b. Prinsip Otonomi Nyata;
- c. Prinsip Otonomi yang Bertanggung Jawab.

B. Tinjauan Umum tentang Penataan Ruang

1. Konsep dan Pengertian Dasar

Kata “ruang” dapat dipahami sebagai wadah, konsep, dan pengertian dengan penekanan tertentu. Ruang sebagai wadah yang juga dikenal dengan *ruimte* (Belanda), *space* (Inggris), *raum* (Jerman), dan *spatium* (Latin) mula-mula diartikan sebagai bidang datar (*planum-planologi*) yang dalam perkembangannya kemudian mempunyai dimensi tiga dan berarti tempat tinggal (*dwelling house*) yang harus

¹⁰ Pasal 1 angka 6, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

¹¹ Prof. Drs. HAW.WIdjaja, “*Otonomi Daerah dan Daerah Otonom*”, Rajawali Pers

ditata sebaik-baiknya demi kebahagiaan, kesejahteraan, dan kelestarian umat manusia. Ruang sebagai pengertian terdiri dari unsur : bumi, air, dan udara, mempunyai tiga dimensi.¹²

2. Penataan Ruang

Dalam Undang-Undang Penataan Ruang, Penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang¹³. Penataan ruang sebagai suatu sistem tersebut mengandung makna bahwa perencanaan, pemanfaatan, dan pengendalian pemanfaatan ruang sesuai dengan peruntukan yang ditetapkan dalam RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) nasional, provinsi, maupun kabupaten/kota harus dipahami sebagai satu kesatuan yang tidak terpisahkan.

C. Tinjauan Umum Bandar Udara

1. Pengertian Bandar Udara

Menurut Annex 14 dari (International Civil Aviation Organization), Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi bandar udara menurut

¹² Aca Sugandhy, “*Perencanaan Tata Ruang Wilayah Berwawasan Lingkungan sebagai Alat Keterpaduan Pembangunan*”, Sulawesi Selatan, 1987, hlm. 3.

¹³ Pasal 1 butir 5 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang

adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.¹⁴

2. Fungsi Bandar Udara

Fungsi utama sebuah Bandar Udara sama halnya seperti sebuah terminal dimana dalam hal ini melayani penumpang pesawat udara, sebagai tempat pemberhentian, pemberangkatan, ataupun sekedar persinggahan pesawat udara (transit), didalamnya terjadi berbagai macam rangkaian kegiatan yang berkaitan dengan pesawat terbang, seperti mengangkut / menurunkan penumpang dan barang, melakukan pengisian bahan lokal, pemeliharaan pesawat, perbaikan kerusakan pesawat, dan lain-lain.

3. Lalu Lintas Udara

Lalu lintas udara merupakan suatu bentuk pergerakan dari pesawat terbang di dalam ruang udara. Dalam hal ini lalu lintas udara secara umum dapat dipisahkan menjadi dua, yakni lalu lintas di sekitar bandar udara ketika pesawat akan tinggal landas (take off) ataupun mendarat (landing), serta lalu lintas udara diluar otoritas bandar udara (airspace).

BAB III GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

¹⁴ Baiq Setiani, "Prinsip-Prinsip Manajemen Pengelolaan Bandar Udara", Jakarta, Universitas Suryadarma, 2015, hlm. 26

A. Gambaran Umum Kota Pekanbaru

Kota Pekanbaru terletak antara 101°14' - 101° 34' Bujur Timur dan 0°25' – 0°45' Lintang Utara. Dengan ketinggian dari permukaan laut berkisar 5 - 50 meter. Permukaan wilayah bagian utara landai dan bergelombang dengan ketinggian berkisar 5 – 11 meter. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1987 tanggal 7 September 1987 Daerah Kota Pekanbaru diperluas dari ± 62,96 Km² menjadi ± 446,50 Km², terdiri dari 8 Kecamatan dan 45 Kelurahan atau Desa. Dari hasil pengukuran atau pematokan di lapangan oleh BPN Tk. I Riau maka ditetapkan luas wilayah Kota Pekanbaru adalah 632,26 Km².¹⁵

Dengan meningkatnya kegiatan pembangunan menyebabkan meningkatnya kegiatan penduduk di segala bidang yang pada akhirnya meningkatkan pula tuntutan atau kebutuhan lainnya. Untuk lebih terciptanya tertib pemerintahan dan pembinaan wilayah yang cukup luas, maka dibentuklah kecamatan Baru dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 4 Tahun 2003 menjadi 12 Kecamatan dan Kelurahan atau Desa dengan Perda Tahun 2003 menjadi 58 Kelurahan atau Desa.¹⁶

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Keberadaan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 10 Tahun

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*

2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau Tahun 2018-2038

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 10 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau Tahun 2018-2038 Keberadaan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II termasuk bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan sekunder. Bandar Udara pengumpul dengan skala pelayanan sekunder yaitu bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar dari atau sama dengan 1.000.000 (satu juta) dan lebih kecil 5.000.000 (lima juta) orang pertahun.

Dalam Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 10 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau Tahun 2018-2038, Paragraf 2 Sistem Jaringan Transportasi Udara, Pasal 11 mengatakan pengembangan jaringan transportasi udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 meliputi: pengembangan bandar udara pengumpul skala primer yaitu Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II di Pekanbaru. Bandar udara pengumpul dengan skala pelayanan primer yaitu bandar udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah besar atau sama dengan 5.000.000 (lima juta) orang pertahun.

Munculnya infrastruktur perumahan dan permukiman serta bangunan-bangunan berstruktur tinggi di Kota Pekanbaru khususnya

di kawasan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, tentu saja akan sangat berpengaruh terhadap keselamatan dan penerbangan. Ketentuan perundang-undangan yang terkait dengan masalah penerbangan menyaratkan bahwa kawasan udara di sekitar bandar udara harus bebas dari segala bentuk hambatan yang akan mengganggu pergerakan pesawat udara. Di pihak lain, aktivitas pembangunan, operasional, dan perawatan bandar udara dan pesawat udara memberi dampak terhadap kualitas lingkungan hidup di sekitar bandar udara, seperti pencemaran udara, energi, tanah, dan limbah, serta ambang batas kebisingan. Suara yang dihasilkan oleh mesin-mesin pesawat terbang yang mencapai 140 dB cukup mengganggu. Oleh karena itu perlu adanya pertimbangan mengenai gangguan suara yang mana masih termasuk juga dalam dampak terhadap lingkungan.

Untuk menjamin bahwa kawasan sekitar bandar udara bebas dari segala hambatan dan rintangan, serta untuk menjamin keselamatan masyarakat yang bermukim dan beraktifitas disekitar bandar udara, maka pemerintah mengusulkan untuk keberadaan bandar udara yang saat ini berada ditengah kota sebaiknya direlokasi, Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan telah menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2004, tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) disekitar Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 17 Tahun 2005 tentang

Batas-Batas Kawasan Kebisingan (BKK) disekitar Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru.

Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah tanah dan/atau perairan dan ruang udara disekitar bandar udara yang dipergunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) mencakup wilayah yang sangat luas dimana pada wilayah dimaksud tidak diizinkan adanya bangunan atau benda tumbuh baik yang tetap (*fixed*) maupun dapat berpindah (*mobile*), yang lebih tinggi dari persyaratan batas ketinggian yang diperkenankan sesuai dengan kode referensi landas pacu (*Aerodrome Reference Code*) dan klasifikasi landas pacu (*Runway Classification*) dari suatu bandar udara.

Seiring ancaman dan dampak dari bandar udara, penerapan bangunan ramah lingkungan dan berkelanjutan menjadi hal yang sangat penting. Pembangunan berkelanjutan adalah pembangunan untuk memenuhi kebutuhan generasi masa kini tanpa mengorbankan generasi masa depan dalam memenuhi kebutuhan mendatang. Hal itu berlaku bagi bandar udara, karena seluruh kegiatan operasionalnya sangat memungkinkan untuk berkontribusi terhadap perubahan iklim. Untuk pengembangan bandar udara dalam konteks pembangunan di masa mendatang, pembangunan berkelanjutan mencakup 3 hal, yakni berkelanjutan sosial, berkelanjutan ekonomi, dan berkelanjutan ekologi. .

Bandar udara wajib menerapkan konsep bandar udara ramah lingkungan atau *eco airport*. *Eco airport* adalah bandar udara yang telah melakukan penataan dalam pemenuhan standar lingkungan dan upaya menerapkan strategi lingkungan untuk konservasi sumber daya dan energi, menggiatkan konsep pengurangan, pemanfaatan kembali, pendauran ulang, serta meningkatkan kreatifitas di bidang lingkungan.

B. Hambatan Pemerintah Daerah dalam Merelokasi Keberadaan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah dikaji oleh penulis, maka penulis mendapatkan hasil mengenai hambatan Pemerintah dalam merelokasi keberadaan bandar udara Sultan Syarif Kasim II yang dimana hambatan Pemerintah terkendala dalam faktor-faktor yang harus dipertimbangkan, seperti:

1. Faktor Lokasi, penentuan lokasi yang cocok untuk pembangunan bandar udara yang baru, dikarenakan untuk memindahkan bandar udara maka lokasi baru harus memenuhi standar keamanan penerbangan.¹⁷ Sebelum suatu bandar udara dibangun, perlu adanya suatu penetapan lokasi bandar udara oleh Menteri Perhubungan.¹⁸

¹⁷ Wawancara dengan Bapak Mohammad Raflı, S.T., MPWK Kepala Bidang Infrastruktur dan Kewilayahan, Hari Rabu 20 April 2022, Pukul 11.19, Bertempat di Kantor BAPPEDA Provinsi Riau.

¹⁸ Pasal 201 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

2. Faktor Lahan dan Kemiringan Lahan, Penggunaan lahan merupakan faktor yang sangat penting dalam menentukan lokasi bandar udara. Dengan mengetahui jenis penggunaan lahan di daerah bersangkutan, maka dapat menentukan kebijakan untuk pembangunan kawasan bandar udara yang baru.

Dalam perencanaan landasan pacu bandar udara, ada hubungan antara kemiringan lahan dengan pengurangan atau penambahan panjang landas pacu. Kemiringan landasan keatas memerlukan landasan yang lebih panjang dibandingkan landasan yang datar atau menurun.¹⁹

3. Faktor Pengadaan Lahan, Setiap kegiatan pembangunan fisik pasti memerlukan tanah yang cukup, demikian pula kegiatan pengadaan tanah untuk kepentingan umum seperti pengembangan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II. Istilah “pengadaan” atau “penyediaan” tanah dimaksudkan untuk kepentingan pemerintah maupun swasta dalam rangka pembangunan proyek atau pembangunan sesuai dengan program yang telah ditetapkan.²⁰
4. Faktor Arah Angin dan Kecepatan Angin, Arah dan kecepatan angin merupakan salah satu unsur cuaca yang dibutuhkan dalam operasi

penerbangan²¹. Informasi cuaca termasuk data arah dan kecepatan angin sangat dibutuhkan untuk *take off* dan *landing*. Data arah dan kecepatan angin yang terkumpul melalui pengamatan stasiun meteorologi penerbangan setiap jam dalam jangka waktu yang lama dapat digunakan sebagai salah satu dasar uji kelayakan landas pacu (*runway*) di suatu bandar udara melalui analisa klimatologi. Analisa tersebut dilakukan untuk mengetahui frekuensi dan persentase angin yang memotong landasan (*crosswind*).

Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam perencanaan dan perancangan bandar udara adalah penentuan arah landas pacu yang memungkinkan di lokasi rencana pembangunan berdasarkan hasil analisis arah dan kecepatan angin. Selain itu, besar dan kecilnya kecepatan angin dominan akan mempengaruhi penetapan jenis pesawat yang dapat dioperasikan di bandar udara tersebut.

5. Faktor Anggaran, relokasi bandar udara ke lokasi yang baru membutuhkan sinergitas dengan Pemerintah Pusat, hal ini mengingat memerlukan anggaran yang cukup besar, untuk membeli lahan belum ada kejelasan, apakah itu Pemerintah Daerah atau Angkasa Pura II, hal

¹⁹ Basuki Heru, “*Merancang, Merencana Lapangan Terbang*”, Bandung, 1984

²⁰ John Slindeho, Masalah Tanah dalam Pembangunan, Sinar Grafika, Jakarta, 1987, hlm.26

²¹ Wawancara dengan Bapak Yasir Prayuna, S.Tr, Staff Analisis Pengamatan Cuaca Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika Pekanbaru, Hari Jumat 14 Oktober 2022, Pukul 20.20, Bertempat di Kantor Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika, Stasiun Meteorologi Kelas I Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru.

ini belum pernah dibahas. Kebijakan bandar udara merupakan kebijakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah hanya sekedar kebijakan regionalis untuk pengadaan lahan saja. Untuk kebijakan dari segi operasional, pembiayaan dan lain-lain itu berasal dari Pemerintah Pusat.²²

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Keberadaan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 10 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau Tahun 2018-2038 termasuk bandar udara pengumpul skala pelayanan sekunder, yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar dari atau sama dengan 1.000.000 (satu juta) dan lebih kecil 5.000.000 (lima juta) orang pertahun yang akan ditingkatkan menjadi udara pengumpul primer dengan jumlah penumpang lebih dari 5.000.000 (lima juta) pertahun, yang dimana untuk melakukan pembangunan atau pengembangan kapasitas akan

memerlukan lahan yang lebih banyak, sedangkan lahan bandar udara saat ini sudah tidak memungkinkan untuk dilakukannya pembangunan atau pengembangan bandar udara, maka dari itu perlunya direlokasi bandar udara.

2. Faktor Penghambat Pemerintah Daerah dalam merelokasi Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, ialah :
 - a. Faktor Lokasi;
 - b. Faktor Lahan dan Kemiringan Lahan;
 - c. Faktor Pengadaan Lahan;
 - d. Faltor Arah Angin dan Kecepatan Angin; dan
 - e. Faktor Anggaran.ejaksanaan Negeri Karimun.

B. Saran

Saran penulis berdasarkan kesimpulan di atas adalah:

1. Pemerintah Kota Pekanbaru harus menata kembali seluruh tatanan atau aspek yang berkaitan dengan tata guna lahan sekitar bandar udara. Pemerintah harus berkoordinasi dengan pihak Angkasa Pura II dan menyamakan persepsi konsep Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) agar berjalan sinergis. Pemerintah harus segera membuat aturan berupa Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) yang mengatur ketinggian bangunan serta Koefisien Dasar Bangunan dan Kejadian Luar Biasa sekitar kawasan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II.
2. Pemerintah Kota Pekanbaru diharapkan lebih memperhatikan

²² Wawancara dengan Bapak Rahmat GM. Manik, S.H., M.H Tenaga Ahli Komisi IV Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Provinsi Riau, Hari Selasa 23 Agustus 2022, Pukul 11.09, Bertempat di Kantor DPRD Provinsi Riau.

segala aspek-aspek yang akan berdampak kepada bencana di Kota Pekanbaru yang diakibatkan oleh penataan ruang yang belum baik di Kota Pekanbaru serta visi, misi, dan tujuan yang harus diselaraskan dengan dokumen yang ada.

3. BAPPEDA diharapkan lebih optimal dalam memberikan rekomendasi terhadap permasalahan Kota Pekanbaru kepada dinas terkait serta memperhatikan keselarasan dokumen yang ada.
4. Bagi akademisi berdasarkan analisis yang dibuat penulis sesuai dengan tujuan penelitian yang terjawab, maka sekiranya perlu dilakukan penelitian lebih lanjut tentang: Kawasan yang meliputi Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, kawasan kebisingan sekitar bandara Sultan Syarif Kasim II, dan Dampak kawasan permukiman terhadap kawasan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Nasution, Bahder Johan. 2008. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Mandar Maju.
- Heru, Basuki. 1984. *"Merancang, Merencana Lapangan Terbang"*. Bandung.
- Komisi Dunia untuk Lingkungan dan Pembangunan (World Commission on Environmental and Development). 1988. *Hari Dengan Kita Bersama*. Jakarta: PT. Gramedia.

Prof. Drs. HAW. Widjaja, "*Otonomi Daerah dan Daerah Otonom*", Rajawali Pers.

Slindeho, John. 1987. *Masalah Tanah dalam Pembangunan*. Jakarta. Sinar Grafika

Soekanto, Soerjono. 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-PRESS.

Sugandhy, Aca. 1987. "*Tata Ruang Wilayah Berwawasan Lingkungan sebagai Alat Keterpaduan Pembangunan*". Sulawesi Selatan.

B. Jurnal

Junef, Muhar. 2017. "Penegakan Hukum Dalam Rangka Penataan Ruang Guna Mewujudkan Pembangunan Berkelanjutan." *Jurnal Penelitian Hukum* 374.

Setiani, Baiq. 2015. "Prinsip-Prinsip Manajemen Pengelolaan Bandar Udara". Universitas Suryadarma. Jakarta.

C. Peraturan Perundang-undangan

Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 10 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Riau Tahun 2018-2038.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah

D. Website

<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/14199/menimbang-urgensi-relokasi-bandara-sultan->

syarif -kasim.html diakses,
tanggal 03 September 2021.

United Nations Development
Program, Governance for
Sustainable Human Development,
1977

E. Wawancara

Wawancara dengan Bapak
Mohammad Rafli, S.T., MPWK
Kepala Bidang Infrastruktur dan
Kewilayahan, Hari Rabu 20 April
2022, Pukul 11.19, Bertempat di
Kantor BAPPEDA Provinsi Riau.

Wawancara dengan Bapak Rahmat
GM. Manik, S.H., M.H Tenaga Ahli
Komisi IV Dewan Perwakilan
Rakyat Daerah (DPRD) Provinsi
Riau, Hari Selasa 23 Agustus 2022,
Pukul 11.09, Bertempat di Kantor
DPRD Provinsi Riau.

Wawancara dengan Bapak Yasir
Prayuna, S.Tr, Staff Analisis
Pengamatan Cuaca Badan
Meteorologi, Klimatologi dan
Geofisika Pekanbaru, Hari Jumat 14
Oktober 2022, Pukul 20.20,
Bertempat di Kantor Badan
Meteorologi, Klimatologi dan
Geofisika, Stasiun Meteorologi
Kelas I Sultan Syarif Kasim II
Pekanbaru.