



OMBUDSMAN
REPUBLIK INDONESIA

HASIL INVESTIGASI ATAS PRAKARSA SENDIRI

**KESIAPAN PENYELENGGARAAN PELAYANAN PUBLIK
KEBANDARUDARAAN DI BANDAR UDARA BARU YOGYAKARTA
(BUBY) DI KABUPATEN KULON PROGO, PROVINSI DAERAH
ISTIMEWA YOGYAKARTA**

2019

KEASISTENAN SUBSTANSI VI

BIDANG INFRASTRUKTUR, PERHUBUNGAN, TEKNOLOGI INFORMASI, DAN LINGKUNGAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2008, Ombudsman Republik Indonesia berfungsi mengawasi penyelenggaraan pelayanan publik yang diselenggarakan oleh Penyelenggara Negara dan pemerintahan baik di pusat maupun di daerah termasuk yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, dan Badan Hukum Milik Negara serta badan swasta atau perseorangan yang diberi tugas menyelenggarakan pelayanan publik tertentu, dalam hal ini penyelenggaraan kebandarudaraan.

Bandar Udara Internasional Yogyakarta (Bandar Udara Baru Yogyakarta/BUBY) di Kabupaten Kulon Progo, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan bandar udara yang memulai *groundbreaking* pada bulan Januari 2017. Salah satu latar belakang pembangunan BUBY di Kabupaten Kulon Progo adalah kapasitas sisi darat (*landside*) dan sisi udara (*airside*) bandar udara yang saat ini yakni Bandar Udara Adisutjipto sudah tidak memadai mendukung pertumbuhan lalu lintas penerbangan. Pemerintah telah mempublikasikan informasi resmi melalui laman Kementerian Perhubungan RI¹ bahwa BUBY akan melaksanakan minimum operasi terminal internasional pada bulan April 2019. Ombudsman RI menerima infomasi dari berbagai sumber sekunder bahwa minimum operasi terminal internasional BUBY diragukan dapat terlaksana pada tanggal 7 April 2019.

Berdasarkan Pasal 1 angka 32 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, kebandarudaraan tidak hanya berpusat pada aspek penyelenggaraan bandar udara secara fisik saja tetapi juga menyangkut segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah. Berkenaan dengan kompleksitas kebandarudaraan yang harus memenuhi berbagai standar pelayanan publik sedangkan tenggat waktu rencana operasi BUBY yang sangat sempit, Ombudsman RI memandang perlu melakukan investigasi atas prakarsa sendiri (*own motion investigation*) untuk memastikan kesiapan seluruh pihak penyelenggara pelayanan publik kebandarudaraan di Bandar Udara Baru Yogyakarta (BUBY) dalam rangka pencegahan Maladministrasi penyelenggaraan pelayanan publik di BUBY.

B. RUJUKAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

1. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Sampah;
2. Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2008 tentang Ombudsman Republik Indonesia;
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
4. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2009 tentang Bendera, Bahasa, dan Lambang Negara serta Lagu Kebangsaan;

¹ <http://www.dephub.go.id/post/read/menhub---bandara-nyia-kulonprogo-beroperasi-april-2019-layani-penerbangan-internasional?language=id> yang diakses pada tanggal 18 Maret 2019

5. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
6. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7046-2004 mengenai Terminal Penumpang Bandar Udara sebagai Standar Wajib;
9. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM Nomor 21 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Penerbangan;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2015 tentang Pemberlakuan Standar Nasional (SNI) 03-7094-2005 mengenai Rambu-Rambu di Terminal Bandar Udara sebagai Standar Wajib;
11. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM Nomor 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara;
12. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM Nomor 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara;
13. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 92 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM Nomor 77 Tahun 2015 tentang Standarisasi dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara;
14. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM Nomor 54 Tahun 2017 tentang Pengelolaan Limbah dan Zat Kimia Pengoperasian Pesawat Udara dan Bandar Udara.

C. METODOLOGI

Metode pelaksanaan investigasi yang digunakan dalam kegiatan ini adalah:

1. Diskusi dengan instansi terkait, antara lain:
 - a. PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta;
 - b. AirNav Cabang Yogyakarta;
 - c. Project Manager Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta; dan
 - d. Lanud Adisutjipto;
2. Observasi lapangan:
 - a. Bandar Udara Baru Yogyakarta (BUBY);
 - b. Jalan Wates-Purworejo yang merupakan akses utama dari Kota Yogyakarta menuju BUBY.

BAB II

HASIL PEMANTAUAN

A. PERTEMUAN

Ombudsman RI menyelenggarakan pertemuan dengan jajaran manajemen PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta, jajaran manajemen AirNav Cabang Yogyakarta, Project Manager Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta, dan jajaran Lanud Adisutjipto pada tanggal 19 Maret 2019 bertempat di Bandar Udara Adisutjipto, Yogyakarta. Pada pertemuan tersebut diperoleh informasi antara lain:

1. Pembangunan BUBY dilatarbelakangi oleh Bandara Adisutjipto yang tidak dapat dikembangkan lebih lanjut. Kapasitas *landside* dan *airside* Bandar Udara Adisutjipto saat ini sudah tidak dapat mendukung lalu lintas penerbangan yang ada. Hal ini disebabkan oleh:
 - a. Bandar Udara Adisutjipto merupakan *enclave civil* sehingga *runway* digunakan bersama dengan TNI-AU di mana hal ini mengakibatkan adanya limitasi untuk penerbangan komersial;
 - b. *Runway* sepanjang 2.250 m tidak memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan untuk pesawat jenis Boeing 737-800 terutama saat hujan atau setelah hujan, namun tidak dapat diperpanjang karena adanya *obstacle* di sisi Barat yaitu adanya Jembatan Janti dan sungai serta *obstacle* di sisi Timur yaitu Gunung Boko;
 - c. Daya dukung terminal eksisting hanya untuk 1,72 juta penumpang/tahun, sedangkan trafik penumpang sudah mencapai 7,8 juta penumpang/tahun (data tahun 2017);
 - d. Keterbatasan lahan.
2. Proyeksi Pembangunan BUBY secara umum:

Penumpang	14 juta	MASTERPLAN ULTIMATE	
		25 juta	
Panjang Runway	3.250 m	3.600 m	
Luas Terminal	210.000 m ²	236.209 m ²	
Apron	23 parking stand	37 parking stand	

3. Progres pembangunan BUBY per tanggal 17 Maret 2019:

LINGKUP KERJA	MASTERPLAN	MINIMUM OPERATION	KETERANGAN
Aksesibilitas (Jalan)	Data not available	✓	Akses/jalan masuk mulai pengaspalan
Terminal Penumpang			
Luas	180.000 m ²	✓	90.000 m ²
Gedung Parkir			
Jumlah lantai	5 lantai	✓	2 lantai
Kapasitas	- Mobil: 714 unit/lantai (lantai 2 – 5) - Motor: 5.276 unit (lantai 1)		- Mobil: 376 unit - Motor: 101 unit - Bus: 5 unit
Gedung PK-PPK			
Luas	3.142 m ²	✓	3.142 m ²

LANDSIDE	Jumlah lantai garasi kendaraan	1 lantai	✓	1 lantai
	Jumlah lantai kantor	3 lantai	✓	3 lantai
	Gedung Sub PK-PPK			
	Luas	2.854 m ²	x	-
	Jumlah lantai garasi kendaraan	1 lantai	x	-
	Jumlah lantai kantor	3 lantai	x	-
	Gedung Crisis Center			
	Luas	4.080 m ²	✓	4.080 m ²
	Jumlah lantai	4 lantai	✓	4 lantai
	Floor to floor	4 m	✓	4 m
	Terminal Kargo	Data not available	✓	Data not available
	Main Power House (MPH)	Data not available	✓	Data not available
	GWT	Data not available	✓	Data not available
	Masjid	Data not available	✓	Proses finishing
AIRSIDE	BMKG	Data not available	✓	Data not available
	Garbarata	10 unit	✓	4 unit
	Check-In Counter	Data not available	✓	Manual
	Runway	3.250 m	✓	Proses lapis ke-2
	Rapid Exit Taxiway	2	✓	1
	Holding Bay	2	✓	1
	Parallel Taxiway	1	✓	Data not available
OPERATING HOURS	Exit Taxiway	Data not available	✓	1
	Taxiway Apron	Data not available	✓	Data not available
SUMBER DAYA MANUSIA	Apron	23	✓	Data not available
	Air Traffic Controller	Bangunan 8 lantai	✓	Modular tower
OPERATING HOURS	-	Data not available	✓	06.00 – 18.00 WIB
SUMBER DAYA MANUSIA	-	Data not available	✓	<ul style="list-style-type: none"> - Tenaga teknis navigasi telah melaksanakan ujian pengambilan rating; - Tanggal 25 Maret 2019 staf bandar udara akan latihan pengoperasian. Staf tersebut di antaranya direkrut dari 5 (lima) desa terdampak.

Data diolah dari materi paparan PT Angkasa Pura 1 (Persero) dan hasil pertemuan tanggal 19 Maret 2019

4. Secara umum progres pembangunan BUBY tahap pertama yang pada bulan April 2019 ditargetkan selesai 50,219% dari total penggerjaan. Per tanggal 17 Maret 2019, pembangunan telah mencapai 84,669% dari 50,219%, sehingga masih harus mengejar sekitar 15,331% di sisa waktu penggerjaan 21 hari. Untuk selanjutnya, pembangunan tahap kedua ditargetkan akan selesai pada bulan Juli 2020.
5. Pemerintah menargetkan operasional sebagian (*minimum operational*) untuk terminal internasional pada tanggal 7 April 2019.

B. OBSERVASI LAPANGAN

Ombudsman RI melaksanakan observasi lapangan di dua lokasi yaitu Bandar Udara Baru Yogyakarta (BUBY) dan Jalan Wates-Purworejo yang merupakan akses utama dari Kota Yogyakarta menuju BUBY pada tanggal 20 Maret 2019. Berdasarkan observasi yang dilakukan, Ombudsman RI menemukan:

1. Jalan akses tunggal menuju BUBY yaitu Jalan Purworejo-Yogyakarta dinilai sangat sempit. Pada satu jalur hanya terdapat satu lajur untuk kendaraan roda empat atau lebih dan satu lajur untuk kendaraan roda dua. Perjalanan dari Yogyakarta menuju BUBY ditempuh dalam waktu ±75 menit dengan catatan dalam kondisi jalan sepi dan pagi hari. Apabila terjadi kecelakaan pada jalan tersebut akan berpotensi menyebabkan kemacetan.
2. Airside masih dapat terkejar untuk selesai pada bulan April 2019. Namun, saat ini *marking* dan *signage* belum dilakukan. Perlu dilakukan pengujian *lighting system*, baik pada saat kondisi kering maupun hujan untuk menguji risiko korsleting. Ombudsman RI mengkhawatirkan proses *layering runway* dan *taxiway* yang terhenti saat hujan dapat berpengaruh terhadap jadwal.
3. Belum ada penanaman rumput di area BUBY. Rumput diperlukan agar pasir dan debu tidak bertebaran. Apabila debu dan pasir bertebaran dapat menyebabkan hazard.
4. *Navigational Aids* masih sangat *basic*, antara lain:
 - a. modular tower;
 - b. VHF;
 - c. recording masih sangat *basic*;
 - d. VOR belum ada;
 - e. *approach lighting system* sudah terpasang sebagian;
 - f. VASI dan PAPI belum terlihat apakah sudah dipasang atau belum;

Navigational Aids tersebut perlu diuji keandalannya, jangan sampai terganggu pada saat pengoperasian.
5. BMKG belum hadir, padahal *meteorological service* sangat diperlukan untuk mendukung AirNav. Berdasarkan informasi yang diperoleh, BMKG saat ini masih mengupayakan tender untuk peralatan. Untuk pengoperasian bulan April nanti, BMKG akan menggunakan perlengkapan *temporary*.
6. Gedung terminal masih sangat *basic*, bahkan *conveyor belt* untuk bagasi belum ada, baik untuk *departure* maupun *arrival*. Ombudsman RI mengkhawatirkan aspek kenyamanan dan aspek psikologis mengingat yang akan dilayani pertama adalah penerbangan Silk Air dari dan ke

Singapura dan AirAsia dari dan ke Kuala Lumpur. Penumpang dari Bandara Changi dan Kuala Lumpur International Airport (KLIA) yang sedemikian moderen akan mendarat di BUBY yang pelayanannya masih serba manual. Hal ini berpengaruh pada *first impression* yang kurang baik tentang Indonesia bagi penumpang internasional.

7. Status pembangunan gedung terminal masih *work in progress*, sehingga masih banyak potensi gangguan suara/kebisingan, getaran, debu, dan pemandangan. Hal ini tidak hanya menyangkut kenyamanan tetapi juga mengenai risiko, mengingat saat Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta ketika diresmikan statusnya juga masih *work in progress*. Tidak hanya mengganggu kenyamanan, namun juga mengandung resiko ancaman keselamatan bagi para pekerja di terminal dan pengguna jasa serta berpotensi membentuk persepsi buruk dari masyarakat luas.
8. Terkait kelaikan gedung terminal, sebagai perbandingan untuk gedung-gedung komersial, pertokoan, perkantoran, apartemen, rumah susun, dan sebagainya yang ada di Provinsi DKI Jakarta, gedung dapat dihuni atau difungsikan apabila telah memperoleh Sertifikat Laik Fungsi (SLF) dari Pemerintah Daerah. Ombudsman RI tidak yakin apabila gedung terminal ini akan memperoleh SLF dengan kondisi masih *work in progress*. Kendala lain adalah Kabupaten Kulon Progo masih belum memberlakukan Sertifikasi Laik Fungsi ini. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung, SLF ini merupakan hal yang sangat krusial karena menguji dan menjamin berfungsinya persyaratan-persyaratan sebagai berikut:
 - I. Persyaratan administrasi bangunan gedung, yang meliputi:
 - a. Status hak atas tanah, dan/atau izin pemanfaatan dari pemegang hak atas tanah;
 - b. Status kepemilikan bangunan gedung; dan
 - c. Izin Mendirikan Bangunan (IMB) gedung;
 - II. Persyaratan tata bangunan;
 - 1) Persyaratan peruntukan dan intensitas bangunan gedung:
 - a. Persyaratan peruntukan lokasi;
 - b. Kepadatan;
 - c. Ketinggian; dan
 - d. Jarak bebas bangunan gedung;
 - 2) Persyaratan arsitektur bangunan gedung:
 - a. Persyaratan penampilan bangunan gedung,
 - b. Tata ruang dalam;
 - c. Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan bangunan gedung dengan lingkungannya;
 - d. Pertimbangan adanya keseimbangan antara nilai-nilai sosial budaya setempat terhadap penerapan berbagai perkembangan arsitektur dan rekayasa.
 - 3) Persyaratan pengendalian dampak lingkungan;
 - III. Persyaratan keandalan bangunan gedung, meliputi:
 - 1) Persyaratan keselamatan:
 - a. Kemampuan bangunan gedung untuk mendukung beban muatan;
 - b. Kemampuan bangunan gedung dalam mencegah dan menanggulangi bahaya kebakaran; dan
 - c. Kemampuan bangunan gedung dalam mencegah bahaya petir;
 - 2) Persyaratan kesehatan, meliputi sistem:
 - a. Penghawaan;
 - b. Pencahayaan;

- c. Sanitasi; dan
 - d. Penggunaan bahan bangunan gedung;
- 3) Persyaratan kenyamanan, meliputi kenyamanan:
 - a. Ruang gerak;
 - b. Hubungan antarruang;
 - c. Kondisi udara dalam ruang;
 - d. Pandangan; dan
 - e. Tingkat getaran dan kebisingan;
 - 4) Persyaratan kemudahan, meliputi kemudahan:
 - a. Hubungan ke, dari, dan di dalam bangunan gedung;
 - b. Kelengkapan prasarana dan sarana dalam pemanfaatan bangunan gedung.
9. Pekerjaan konstruksi untuk operasional minimum mungkin dapat selesai sesuai target waktu yang telah ditentukan, namun aspek instalasi dan jaringan internet masih diragukan kehandalannya karena belum ada pengujian sistem. Perlu diperhatikan bahwa personil yang akan mengoperasikan berbagai pelayanan di BUBY masih belum mengenal tata ruang gedung terminal, sehingga perlu diadakan *training* untuk pemahaman dan pengenalan daerah (*familiarisation*). Hal ini dilakukan untuk menjamin kelancaran pelayanan.
 10. Belum ada sistem pengelolaan limbah yang mapan. BUBY harus memiliki sistem pengelolaan limbah yang memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam:
 - a. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Sampah;
 - b. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara; dan
 - d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 54 Tahun 2017 tentang Pengelolaan Limbah dan Zat Kimia Pengoperasian Pesawat Udara dan Bandar Udara.
 11. Akses keluar dan masuk gedung terminal saat ini masih melewati bagian depan yang masih ada pekerjaan konstruksi. Hal ini berpotensi *hazard* dan mengganggu kenyamanan pandangan dan juga resiko terhadap keselamatan pengguna jalan akses.
 12. Dalam kondisi pembangunan masih berlangsung, belum memungkinkan untuk dilakukan latihan evakuasi dalam keadaan darurat bagi pengguna gedung terminal. Mengingat Yogyakarta berada di kawasan yang rawan gempa, prosedur, rambu-rambu dan fasilitas evakuasi mutlak dibutuhkan.
 13. Fasilitas parkir motor dan mobil baik untuk penumpang, penjemput, dan pekerja bandara belum terlihat progres kesiapannya.
 14. Belum terlihat fasilitas pendukung untuk para pekerja bandara seperti food court dengan harga umum. Hal ini menyangkut pemenuhan hak pekerja.
 15. Terkait dengan penamaan *New Yogyakarta International Airport (NYIA)*, Pemerintah wajib mematuhi amanat Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2009 tentang Bendera, Bahasa, dan Lambang Negara, yakni:

- a. Pasal 36 ayat (3) dan (4) yang mengatur bahwa Bahasa Indonesia wajib digunakan untuk nama bangunan atau gedung, jalan, apartemen atau permukiman, perkantoran, kompleks perdagangan, merek dagang, lembaga usaha, lembaga pendidikan, organisasi yang didirikan atau dimiliki oleh WNI atau badan hukum Indonesia. Penamaan dapat menggunakan bahasa daerah atau bahasa asing apabila memiliki nilai sejarah, budaya, adat istiadat, dan/atau keagamaan; dan
- b. Pasal 38 ayat (1) dan (2) yang mengatur bahwa pihak penyelenggara pelayanan publik wajib menggunakan Bahasa Indonesia dalam rambu umum, penunjuk jalan, fasilitas umum, spanduk dan alat informasi lain yang merupakan pelayanan umum. Penggunaan Bahasa Indonesia dapat disertai bahasa daerah setempat dan/atau bahasa asing.

Dokumentasi:



Briefing sebelum pengecekan lapangan yang dipimpin oleh
Taochid Purnomo Hadi selaku Project Manager
Pembangunan Bandar Udara Internasional Yogyakarta



Akses jalan menuju BUBY (Jalan Wates – Purworejo)



Satker menjelaskan progres pembangunan kepada
Ombudsman RI



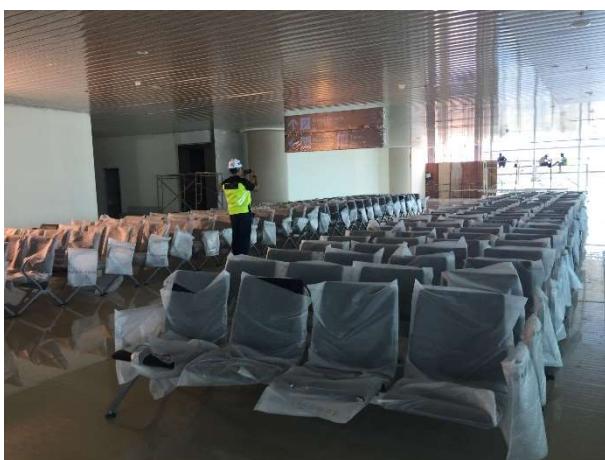
Terminal Penumpang (sisi airside)



Proses pengaspalan lapis kedua Runway



Check-In Counter



Penataan interior pada Ruang Tunggu Penumpang



Modular Tower sudah terinstalasi



Ruang Pelayanan Navigasi Penerbangan



Tower Navigasi setinggi 8 lantai sedang proses pembangunan

BAB III

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pertemuan dan hasil observasi Ombudsman RI yang telah diuraikan pada Bab II, Ombudsman RI menyampaikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Ombudsman RI menilai bahwa Bandar Udara Baru Yogyakarta (BUBY) belum layak untuk dioperasikan pada tanggal 7 April 2019. Apabila BUBY dipaksakan operasional sebagian pada tanggal 7 April 2019, maka BUBY berpotensi belum memenuhi standar pelayanan publik untuk penyelenggaraan bandar udara internasional;
2. Dengan segala keterbatasannya, Bandar Udara Adisutjipto masih layak difungsikan hingga BUBY tuntas pembangunannya dan memenuhi berbagai persyaratan dan standar pelayanan publik;

BAB IV

SARAN

1. Pemerintah dan PT. Angkasa Pura I (Persero) agar mematuhi amanat Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2009 tentang Bendera, Bahasa, dan Lambang Negara dan segera berhenti menggunakan terminologi *New Yogyakarta International Airport* (NYIA);
2. Sebelum gedung terminal dioperasikan, PT. Angkasa Pura I (Persero) diminta untuk menyelenggarakan latihan Penanggulangan Keadaan Darurat, dengan melibatkan segenap pengguna gedung terminal, khususnya untuk menghadapi berbagai ancaman keselamatan seperti gempa bumi, tsunami, kebakaran, dan serangan teror;
3. Pemerintah perlu menyediakan kesempatan dan waktu yang memadai kepada maskapai penerbangan, ground handling agents, Imigrasi, Bea dan Cukai, Karantina, dan pemangku kepentingan lainnya untuk memastikan kehandalan sistem pendukung serta membiasakan (*familiarisation*) bagi mereka guna memastikan kelancaran dan kualitas pelayanan di bandar udara, sesuai standar yang diamanatkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM Nomor 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara;
4. Pada saat dioperasikan, sebaiknya peralatan standar seperti conveyor belt untuk pengelolaan bagasi sudah tersedia untuk Kedatangan maupun Keberangkatan;
5. PT. Angkasa Pura I (Persero) diminta untuk memastikan bahwa saat dioperasikan, kebijakan dan prosedur baku operasi tentang pengelolaan limbah sudah didiseminasi kepada seluruh pemangku kepentingan serta fasilitas pengolahan limbah sudah berfungsi sepenuhnya dengan memperhatikan amanat:
 - a. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Sampah;
 - b. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara; dan

- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 54 Tahun 2017 tentang Pengelolaan Limbah dan Zat Kimia Pengoperasian Pesawat Udara dan Bandar Udara.
6. Menteri Perhubungan RI diharapkan dapat membantu BMKG agar mempercepat penyediaan fasilitas pendukung BUBY;
7. PT. Angkasa Pura I (Persero) agar menyediakan fasilitas food court dengan harga terjangkau untuk para pegawai yang bekerja di gedung terminal;
8. Sesuai dengan amanat CASR 121, Pemerintah perlu memastikan maskapai penerbangan yang akan beroperasi yakni Silk Air dan AirAsia telah melaksanakan analisis risiko dan identifikasi bahaya (HIRA). Hal ini penting dilakukan untuk mencegah risiko saat mendekati jadwal pengoperasian, airlines terkait menyatakan bahwa BUBY belum siap atau belum layak untuk operasi mereka;
9. Ombudsman RI memperhatikan ada Jalan Daendels yang sangat ini tidak difungsikan untuk mendukung akses ke BUBY. Agar pemerintah mempertimbangkan fungsionalitas Jalan Daendels sebagai alternatif akses menuju BUBY dan dibuatkan sodetan pada Jalan Daendels agar jalan tersebut dapat dimanfaatkan;
10. Moda transportasi dari berbagai titik kota/kabupaten sekitar harus disediakan beragam dan terintegrasi untuk mempermudah akses menuju BUBY dan sebaliknya.

Demikian laporan kegiatan ini disusun sebagai pertanggungjawaban dan untuk ditindaklanjuti.

Jakarta, 28 Maret 2019

Asisten Substansi VI



Nika Vera Ardiani

Mengetahui,

Anggota Ombudsman RI



Alvin Lie

Plh. Kepala Keasisten Substansi VI



Tria Malasari