

SNI

Standar Nasional Indonesia

ARSIP

COPY

METODE

UJI TINGKAT KEBISINGAN JALAN L_{10} DAN L_{eg}

SNI

Standar Nasional Indonesia

METODE

UJI TINGKAT KEBISINGAN JALAN L_{10} DAN L_{eg}

PRAKATA

Standar ini dipersiapkan oleh Sub Panitia Teknis di Pusat Litbang Teknologi Prasarana Jalan, dengan Konseptor Ir. Agus Bari Sailendra, M.Sc dan Ir. Riki Hendriana.

Dalam penyajian metode uji ini diketengahkan tahapan pengujian serta penyajian cara perhitungan data kebisingan L_A menjadi nilai L_{10} dan L_{eq} yang meliputi gambaran tingkat kebisingan pada suatu hasil pengukuran.

Pentingnya masalah kebisingan dalam pengendalian dampak lingkungan akibat lalu lintas menjadi landasan dari penyusunan metode pengujian tingkat kebisingan ini. Metode ini merupakan suatu tata cara perhitungan nilai tingkat kebisingan L_{10} dan L_{eq} dari data hasil pengukuran kebisingan berupa tingkat bising-A (L_A).

DAFTAR ISI

	Halaman
PRAKATA	i
DAFTAR ISI	ii
PENDAHULUAN	iii
1. Ruang Lingkup	1
2. Acuan	1
3. Definisi	1
4. Peralatan	1
5. Prosedur	2
6. Hasil	4
7. Perhitungan	7
Lampiran A: Daftar Istilah	9

PENDAHULUAN

Dewasa ini kondisi lalu lintas di perkotaan sudah sedemikian padatnya sehingga dampak lingkungan yang terasa seperti kebisingan terus meningkat. Kebisingan mempengaruhi kondisi fisik dan psikologis hidup manusia sehari-hari, mulai dari meningkatnya tekanan darah, sakit kepala, konsentrasi terganggu, stress bahkan tuli permanen.

Ketetapan Menteri Lingkungan Hidup No. 48/MENLH/11/1996 tentang baku mutu kebisingan untuk kawasan permukiman adalah 55 desibel, dapat dibandingkan dengan kondisi kebisingan lalu lintas hasil studi Pustek Prasaja tahun 1996-1999 yang rata-ratanya lebih dari 75 desibel.

Adanya jaringan jalan sebagai prasarana transportasi yang sangat menunjang kegiatan pembangunan ekonomi telah terbukti cukup efektif. Akan tetapi kita sadari bahwa pembangunan fisik prasarana jalan telah menimbulkan juga dampak negatif terhadap lingkungan di sekitarnya. Dampak negatif yang terjadi dapat berpengaruh baik secara fisik maupun psikologis terhadap daerah pemukiman di sepanjang ruas jalan tersebut. Dampak fisik dapat berupa gangguan pencemaran udara dan kebisingan, dampak psikologis adalah timbulnya kecenderungan gangguan emosi akibat mengalami tingkat kebisingan secara terus menerus dalam waktu yang lama. Dampak fisik juga dapat mempengaruhi kesehatan seperti bergesernya ambang pendengaran manusia baik secara temporer maupun permanen, dan lebih lanjut gangguan ini bisa menimbulkan ketulian. Dampak fisik lainnya dapat ditinjau dari segi kenyamanan lingkungan seperti sulit tidur atau terganggunya percakapan sehingga untuk dapat lancar berbicara diperlukan suara lebih keras atau setengah berteriak.