

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad. (2020). Studi Pengaruh Kebisingan Terhadap Permukiman Di Jalur Kereta Api Antara Stasiun Yogyakarta – Stasiun Megowo. *Jurnal Ilmu Pendidikan*, 7(2), 809–820.
- Afif, F. N. (2024). *Analisis Tingkat Kebisingan Lingkungan di Stasiun Kereta Api Tugu Daerah Istimewa Yogyakarta*.
- AJI, F. Y. P. T. (2017). Analisis Kebisingan Lingkungan Akibat Kereta Api pada Permukiman yang dilewati Jalur Double Track. *Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya*.
- Alsey, F. A. (2017). Analisis Tingkat Kebisingan Akibat Arus Lalu Lintas Di Pemukiman Kota Pontianak (Studi Kasus: Pemukiman Sungai Raya Dalam Kecamatan Pontianak Tenggara). *Jurnal Teknologi Lingkungan Lahan Basah*, 5(1), 1–10.
- Armstrong, S. J. (2012). Illusion in Regression Analysis. *International Journal Forecasting*, 689–693.
- Antoinette Quagliata, Meghan Ahearn, L. M. (2018). Transit Noise and Vibration Impact Assessment Manual. *FTA Report No. 0123*, 0123, 258.
- Badan Pusat Statistik. (2024). *Statistik Indonesia 2024*.
- Balirante, M., Lefrandt, L. I. R., & Kumaat, M. (2020). Analisa Tingkat Kebisingan Lalu Lintas Di Jalan Raya Ditinjau Dari Tingkat Baku Mutu Kebisingan Yang Diizinkan. *Jurnal Sipil Statik*, 8(2), 249–256.
- Ernest, A., Pujawan, N., Malkhamah, S., Bowly, S., Hizbaron, dyah rahmawati, Muthohar, I., Anjasmar, ira mutiara, Susanto, tony dwi, Bagheri, M., Adisasmita, A., Ramli, I., & Hanafi, R. (2023). *Memaksimalkan efektivitas jalur kereta api Sulawesi Selatan*.
- Halim, H., Hasanuddin, H. A., Rauf, A., & Subiarto, J. (2022). Pengukuran Tingkat Kebisingan Lalu Lintas pada Sarana Sosial di Daerah Kota Makassar Measurement of Traffic Noise Levels on Social Facilities in Makassar City Area. *Journal of Applied Civil and Environmental Engineering*, 2(2).
- Hidayat, E.P; Purwonugroho, S. (2012). Pemodelan Distribusi Intensitas Bunyi Ruang Power Station Diesel Generator Menggunakan Struktur Model Jaringan Syaraf Tiruan. *Jurnal Teknik Mesin*, 94–101.
- Istiantara, D. T. (2017). Analisis Tingkat Kebisingan Stasiun Kereta Api (Studi Kasus di Stasiun Madiun dan Yogyakarta). *Jurnal Perkeretaapian Indonesia*, 1(2), 89–95.
- Mahmud, A. K. R., Adisasmita, S. A., & Hustim, M. (2017). Prediksi Kebisingan Lalu

- Lintas Di Kota Makassar Menggunakan Model Asj-Rtn 2008. *Jurnal Transportasi*, 17(3), 193–202.
- Mahroini, Z. (2019). *Persebaran Tingkat Kebisingan Kereta Api dan Upaya Masyarakat Menghadapi Kebisingan di Permukiman Pinggiran Rel Kereta Api Kelurahan Ketintang Gayungan Kota Surabaya*.
- Menteri Lingkungan Hidup. (1996). *Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor: KEP-48/MENLH/11/1996 tentang Baku Mutu Tingkat Kebisingan*.
- Menteri Perhubungan. (2023). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 tentang Standar, Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Kereta Api Kecepatan Normal dengan Penggerak Sendiri*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 (2012).
- Purwanto, H. (2006). Sistim Transmisi Lokomotif Diesel. *Momentum*, 1(2), 8–10.
- Rahma, S. L. (2020). *Analisis Kebisingan Akibat Perlintasan Kereta Api di Area Pemukiman*. 1–166.
- Rosyidi, S. A. P. (2015). *Rekayasa Jalan Kereta Api*.
- Sakamoto, S. (2020). Road traffic noise prediction model “ASJ RTN-Model 2018”: Report of the research committee on road traffic noise. *Acoustical Science and Technology*, 41(3), 529–589.
- Sakamoto, S., Okada, Y., Fukushima, A., Matsumoto, T., & Tajika, T. (2019). Road traffic noise prediction model “ASJ RTN-Model 2018” Proposed by the Acoustical Society of Japan - Part 1: Outline of the calculation model. *Proceedings of the International Congress on Acoustics*, 2019-Septe(September), 3690–3695.
- Sampouw, S. M. (2023). *Perencanaan Reduksi Kebisingan Lingkungan di Permukiman Bantaran Rel Kereta Api Kelurahan Tambun dan Kelurahan Mekarsari, Kecamatan Tambun Selatan, Kabupaten Bekasi Akibat Aktivitas Kereta Api*.
- Suardi. (2019). PENGARUH KEPUASAN KERJA TERHADAP KINERJA PEGAWAI PADA PT BANK MANDIRI, Tbk KANTOR CABANG PONTIANAK. *Journal Business Economics and Entrepreneur*, 11–18.
- Sugiyono. (2013). *Statistika Untuk Penelitian*. Alfabeta.
- Utomo, A. W., & Umar, U. (2022). Analisis Efektivitas Kapasitas Daya Gardu Traksi Terhadap Kebutuhan KRL Jalur Yogyakarta - Solo. *Emitor: Jurnal Teknik Elektro*, 22(1), 1–7. <https://doi.org/10.23917/emitor.v22i1.14861>
- Zuherman, N. I. (2023). *PENGARUH KEBISINGAN TERHADAP KENYAMANAN*

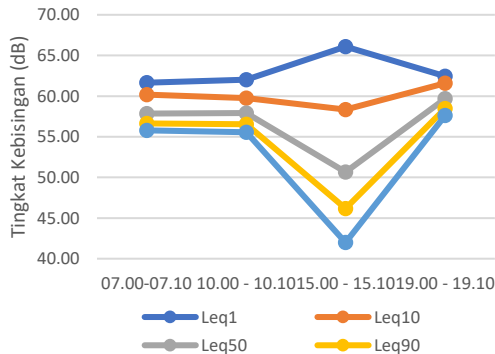
MASYARAKAT SEKITAR REL KERETA API (Studi Kasus : Rel Kereta Api Mall Boemi Kedaton dan Hos Cokroaminoto).

LAMPIRAN

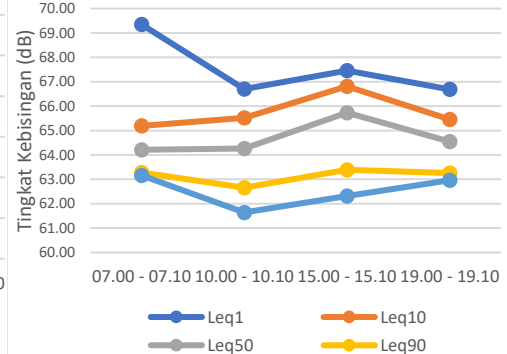
Lampiran 1 Tingkat Kebisingan Leq Saat Kereta Tidak Melintas

Hari Kamis (11 Juli 2024)

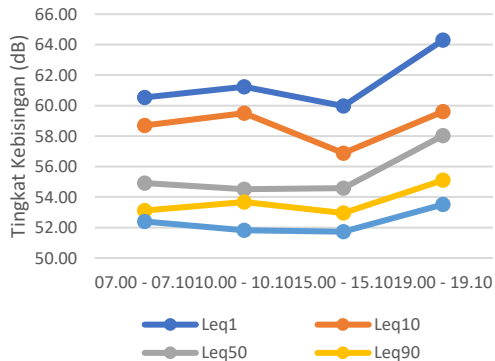
Titik 1



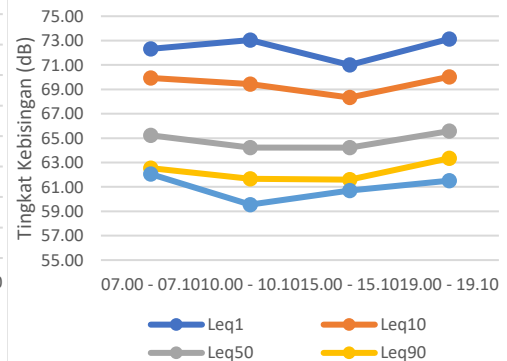
Titik 2



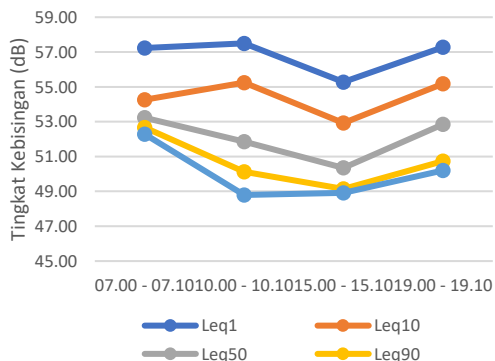
Titik 3



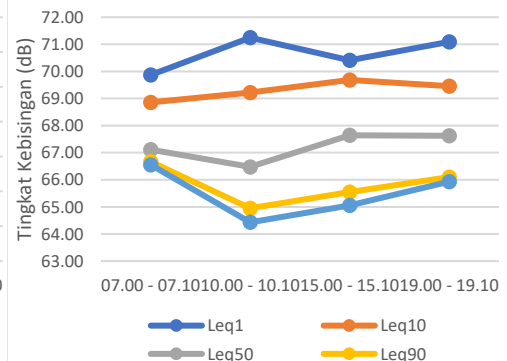
Titik 4



Titik 5

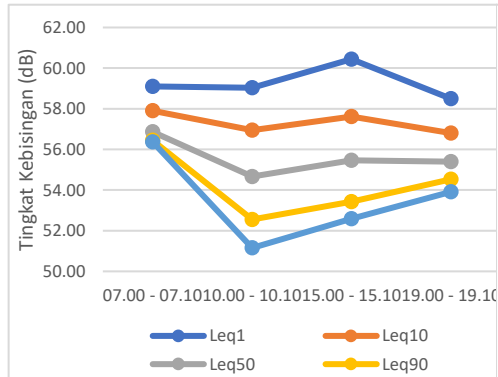


Titik 6

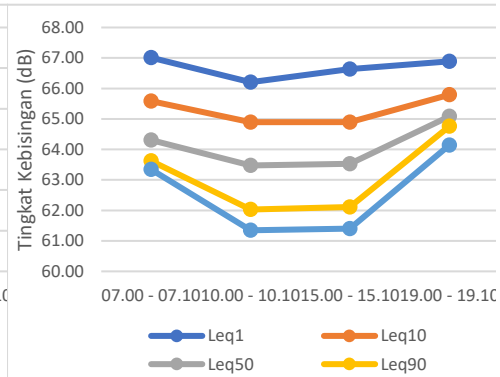


Hari Jum'at (12 Juli 2024)

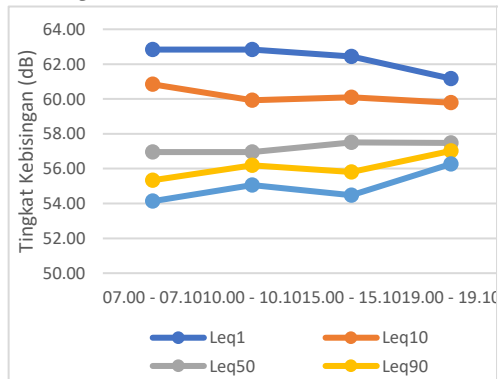
Titik 1



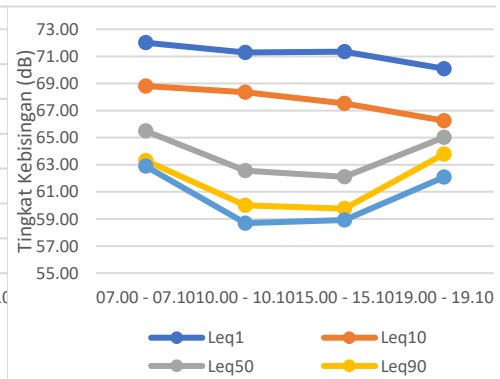
Titik 2



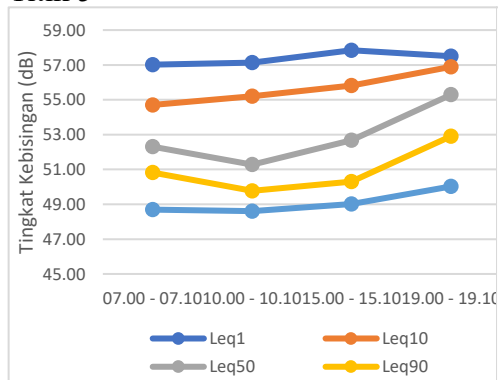
Titik 3



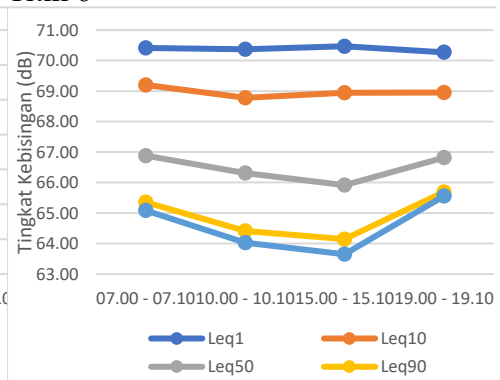
Titik 4



Titik 5

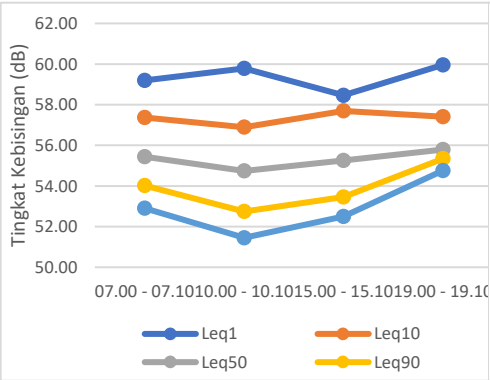


Titik 6

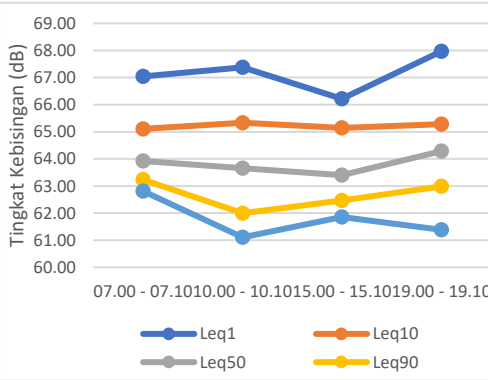


Hari Sabtu (13 Juli 2024)

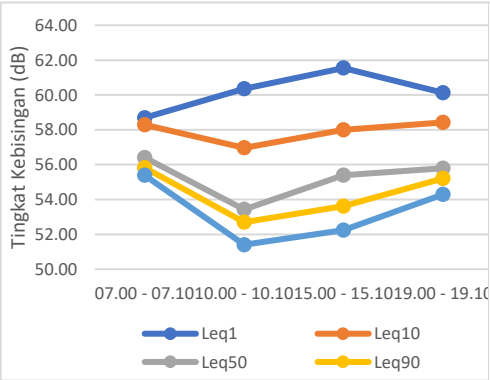
Titik 1



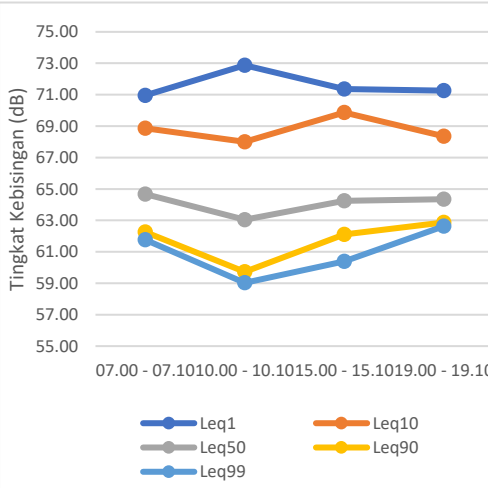
Titik 2



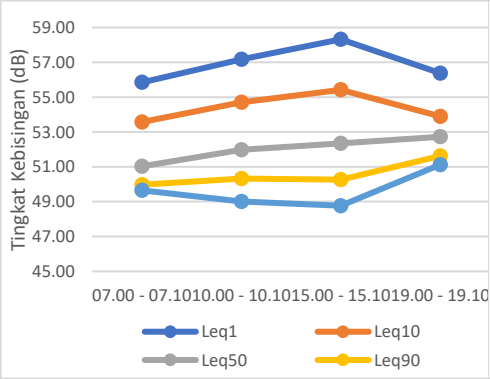
Titik 3



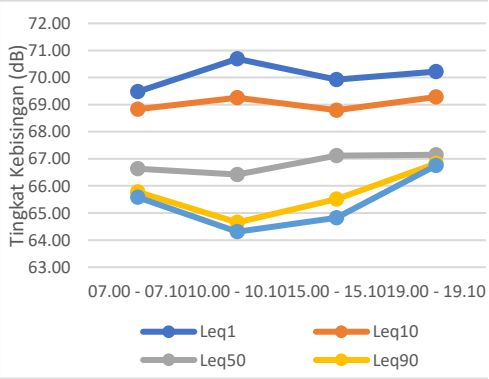
Titik 4



Titik 5



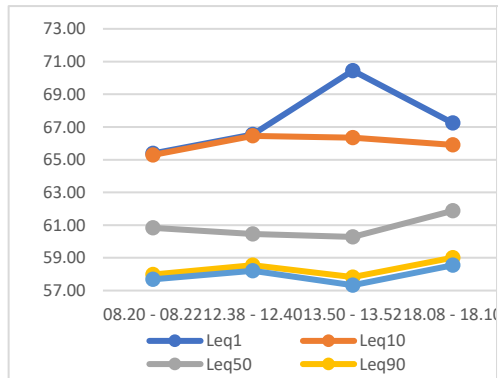
Titik 6



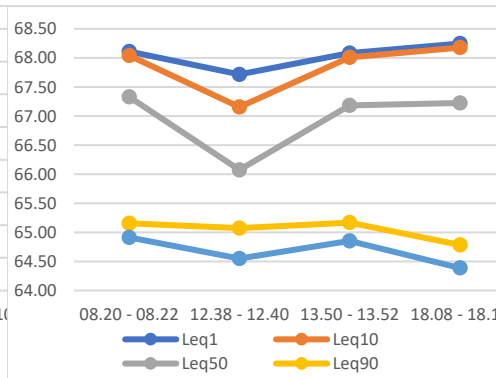
Lampiran 2 Tingkat Kebisingan Leq Saat Kereta Melintas

Hari Kamis (11 Juli 2024)

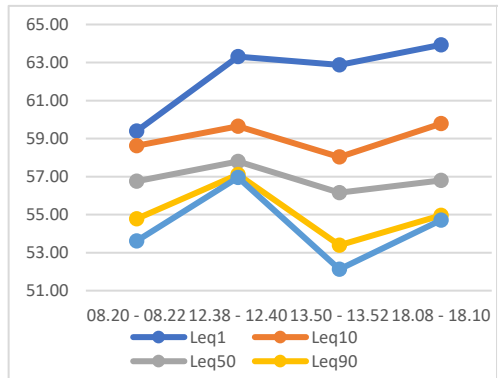
Titik 1



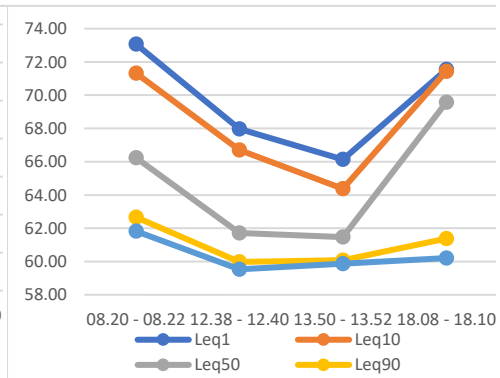
Titik 2



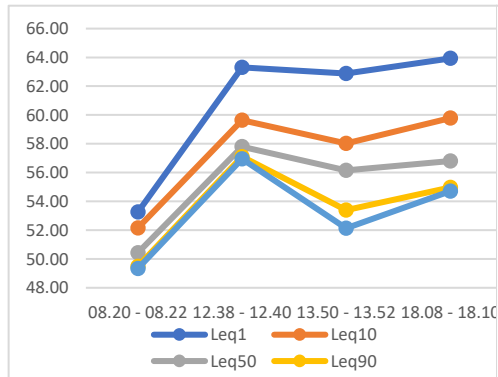
Titik 3



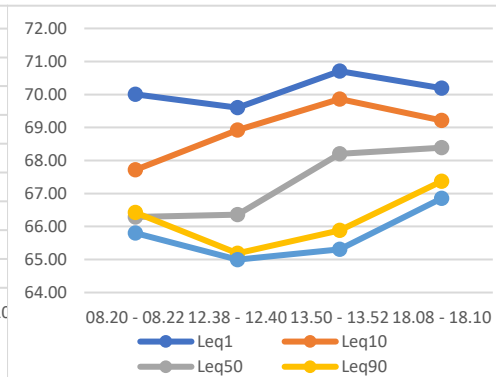
Titik 4



Titik 5

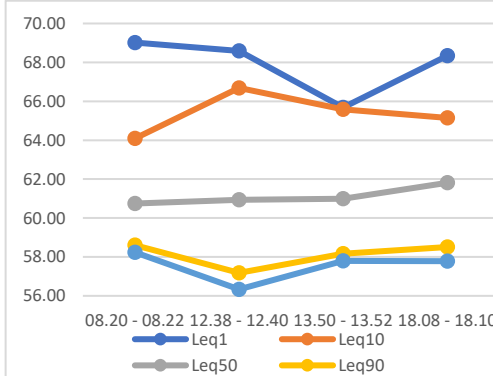


Titik 6

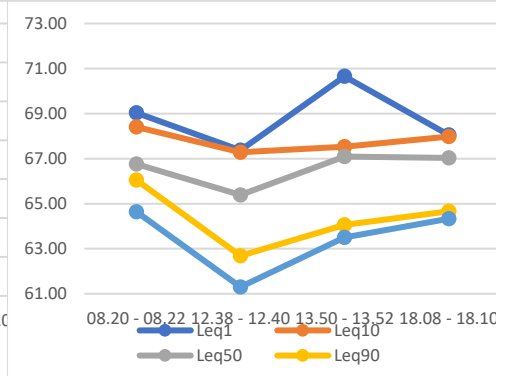


Hari Jum'at (12 Juli 2024)

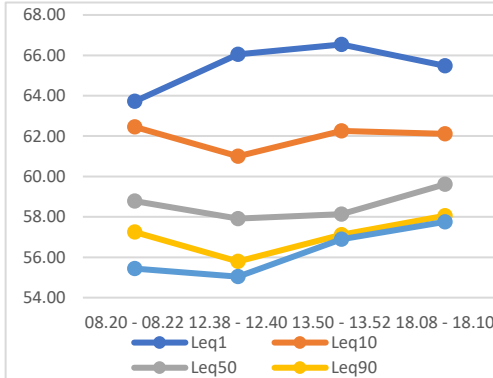
Titik 1



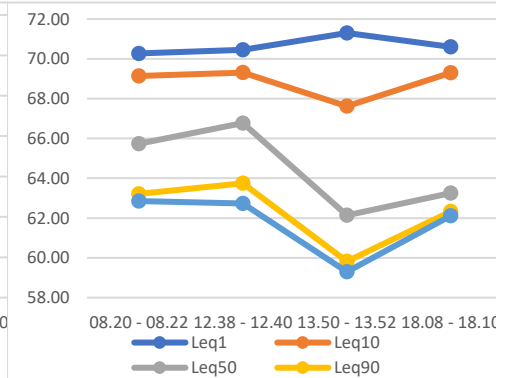
Titik 2



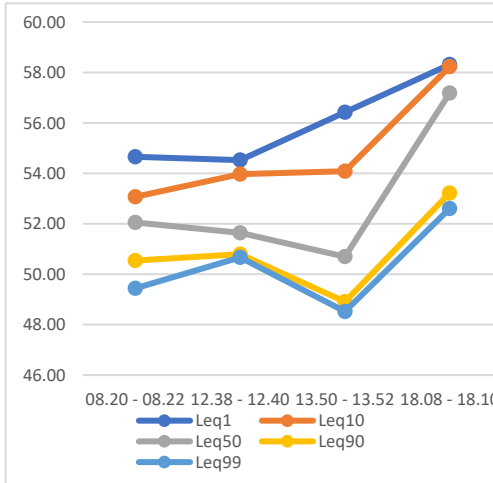
Titik 3



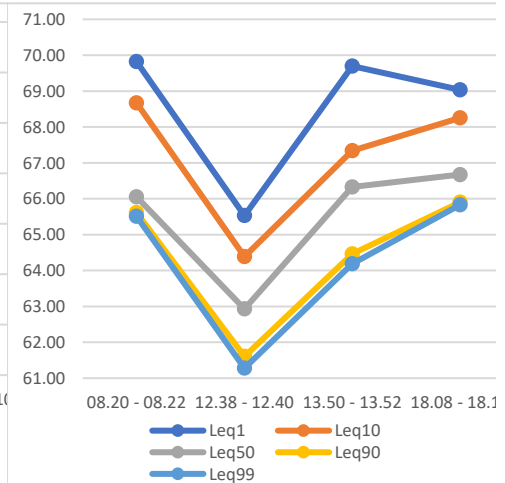
Titik 4



Titik 5

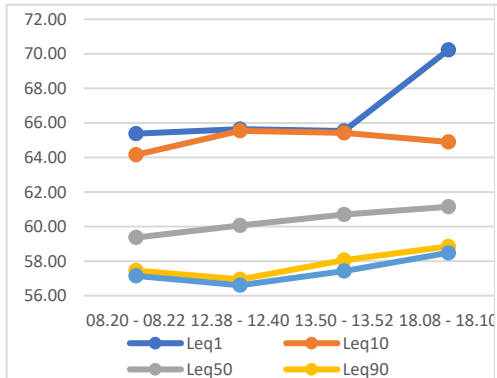


Titik 6

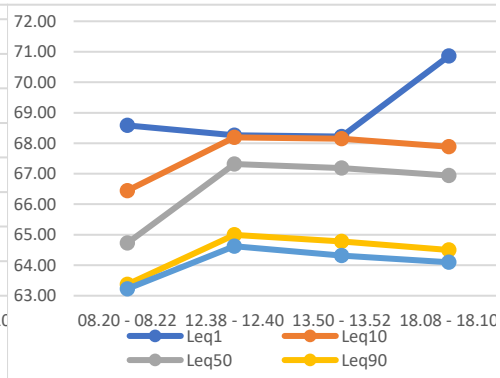


Hari Sabtu (13 Juli 2024)

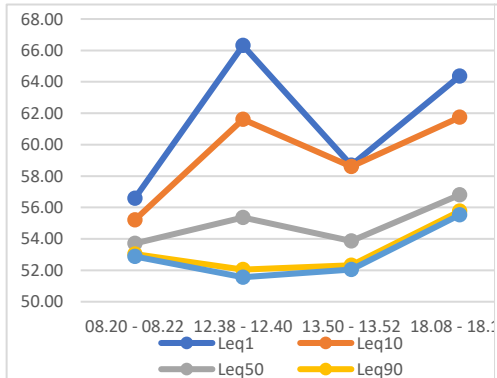
Titik 1



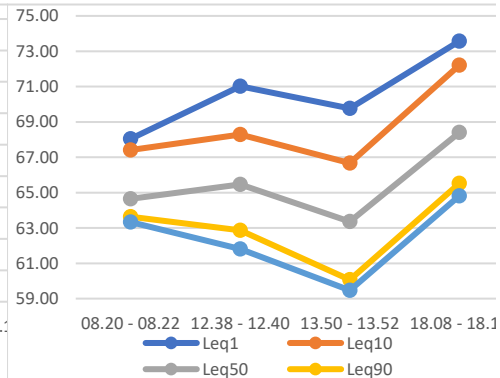
Titik 2



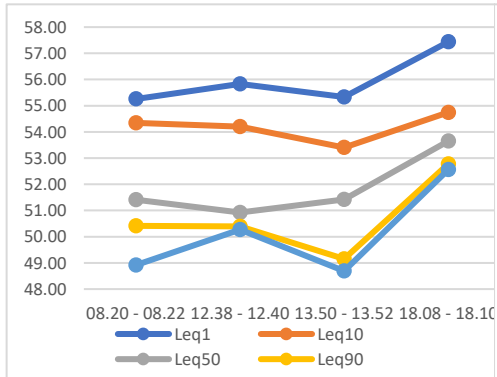
Titik 3



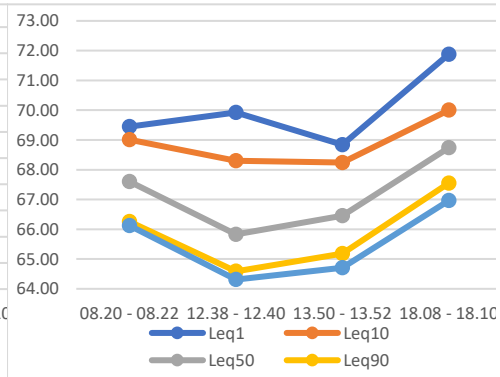
Titik 4



Titik 5

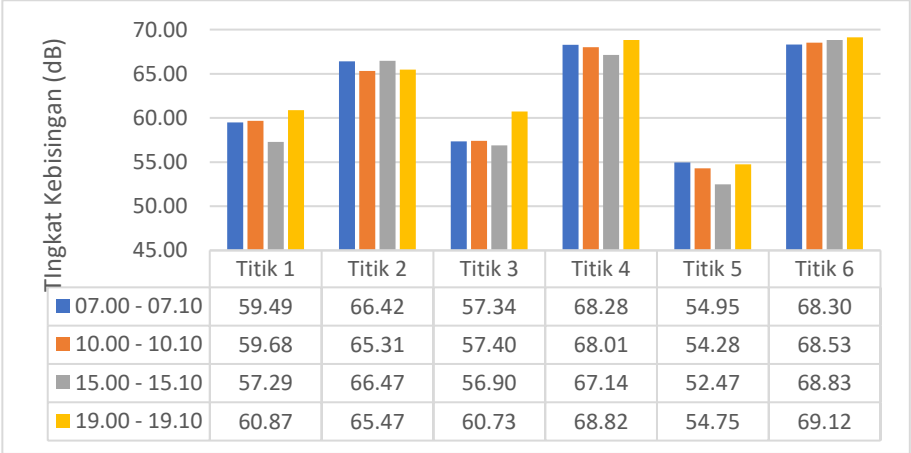


Titik 6

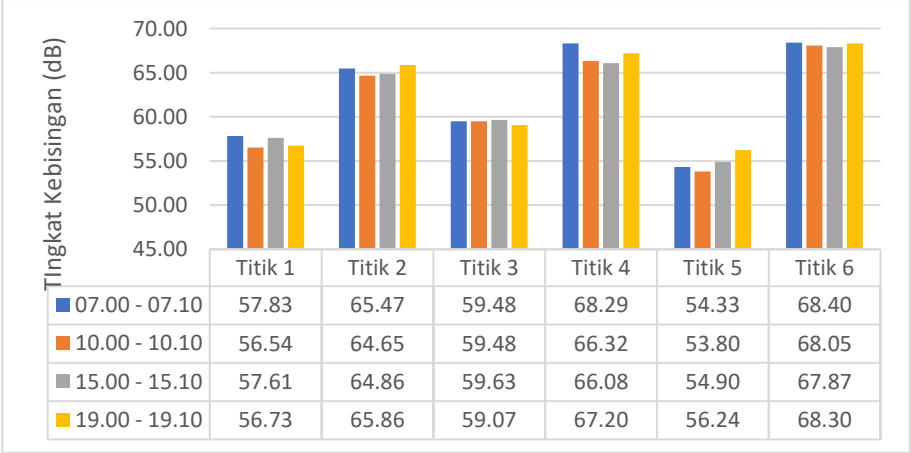


Lampiran 3 Tingkat Kebisingan Laeq Saat Kereta Tidak Melintas

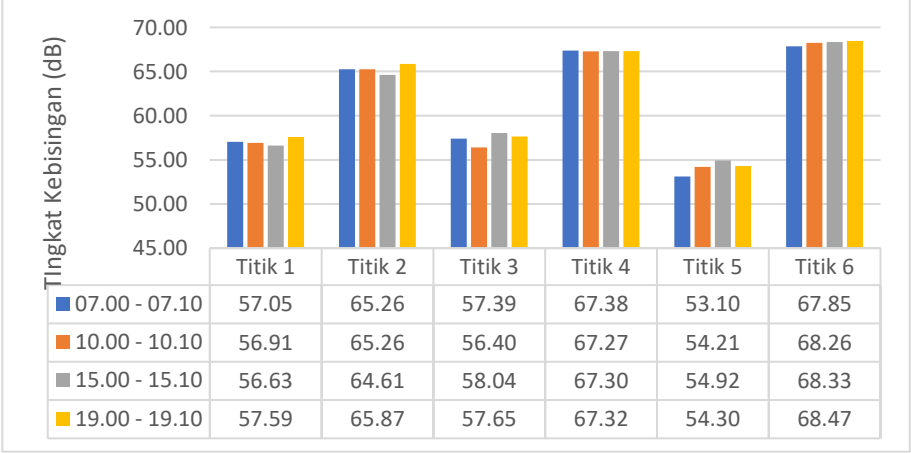
Hari 1 (Kamis, 11 Juli 2024)



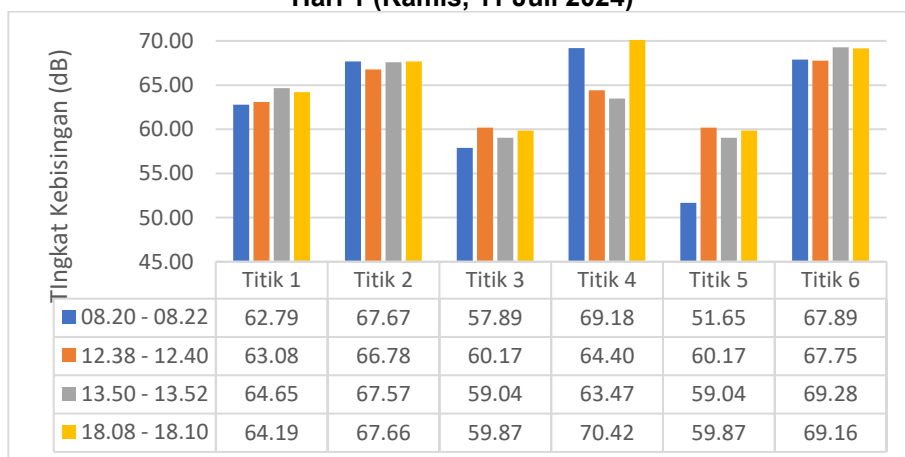
Hari 2 (Jum'at, 12 Juli 2024)



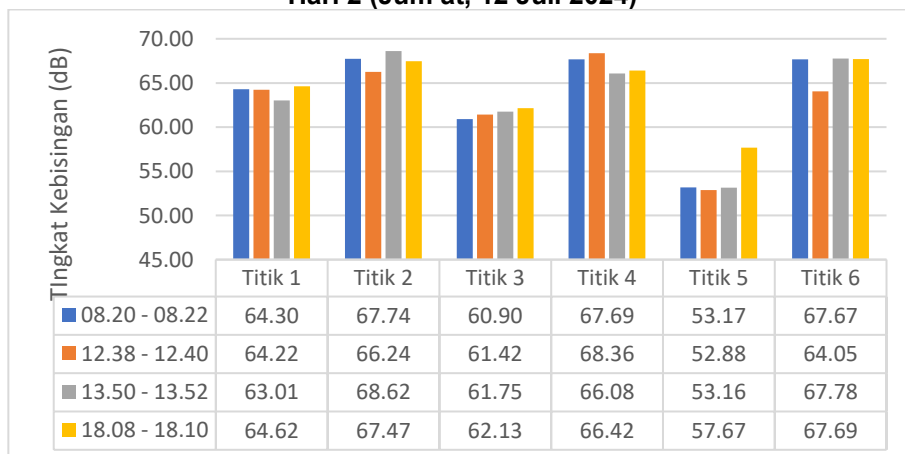
Hari 3 (Sabtu, 13 Juli 2024)



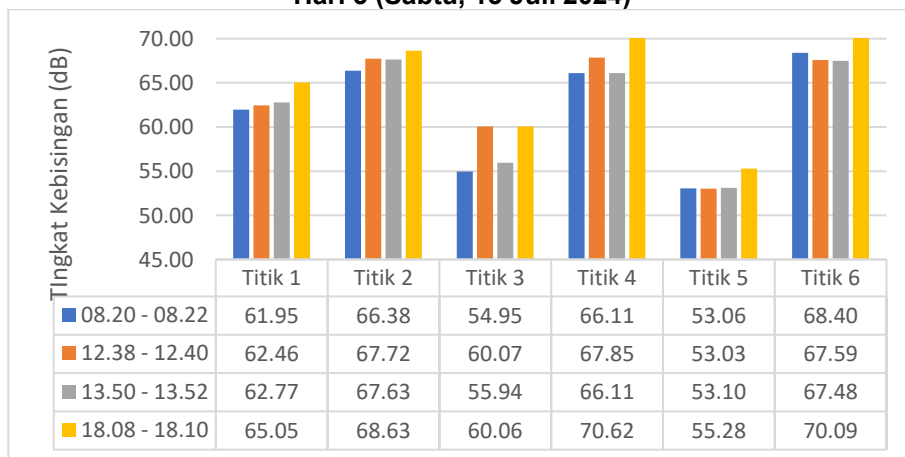
Lampiran 4 Tingkat Kebisingan Laeq Saat Kereta Melintas
Hari 1 (Kamis, 11 Juli 2024)



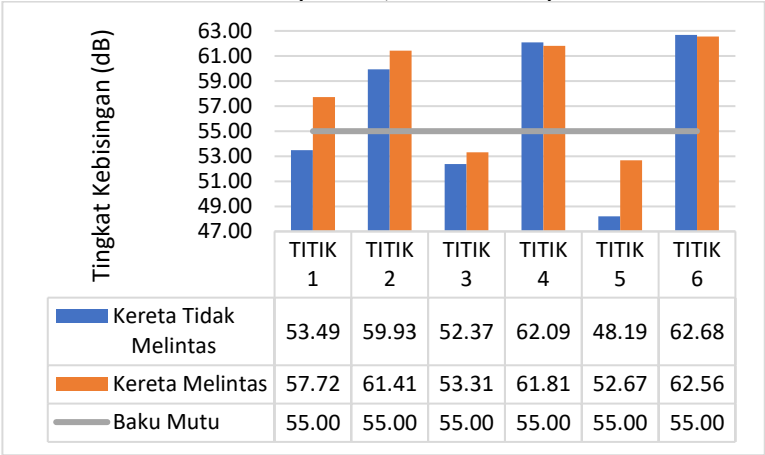
Hari 2 (Jum'at, 12 Juli 2024)



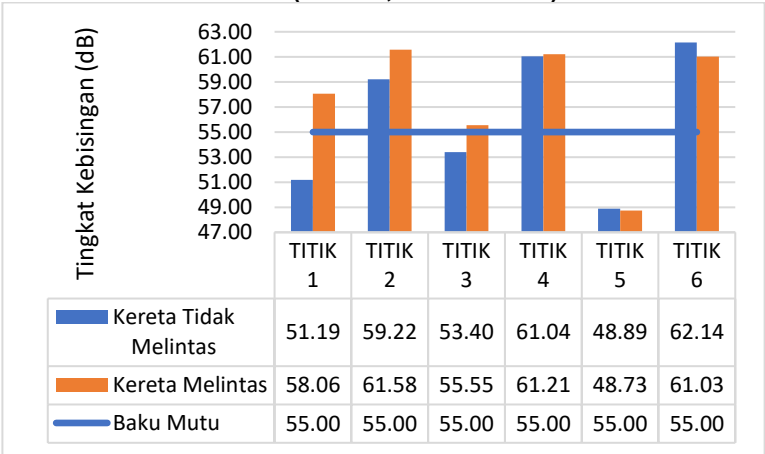
Hari 3 (Sabtu, 13 Juli 2024)



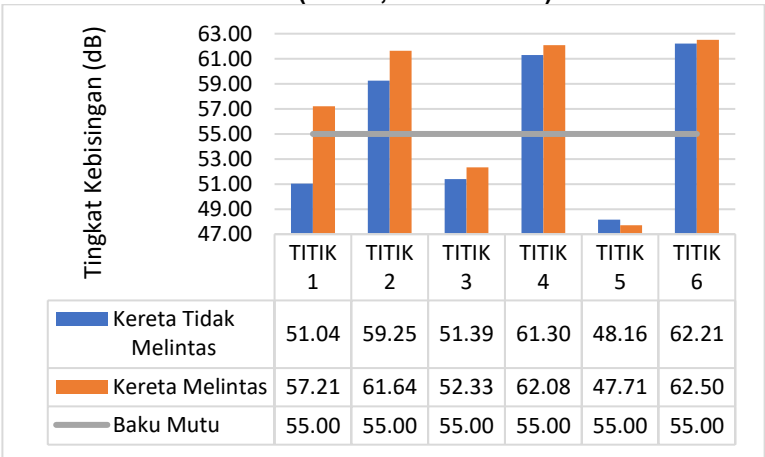
Lampiran 5 Tingkat Kebisingan Leq day
Hari 1 (Kamis, 11 Juli 2024)



Hari 2 (Jum'at, 12 Juli 2024)



Hari 3 (Sabtu, 13 Juli 2024)



Lampiran 6 Prediksi Tingkat Kebisingan

Single Receiver

Receiver	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Titik Pengukuran 1	GR	GF		55	53	2.2
Titik Pengukuran 2	GR	GF		55	59.6	5.7
Titik Pengukuran 3	GR	GF		55	51.9	---
Titik Pengukuran 4	GR	GF		55	61.9	6.8
Titik Pengukuran 5	GR	GF		55	48	---
Titik Pengukuran 6	GR	GF		55	61.9	6.9

Receiver	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Titik Pengukuran 1	GR	GF		55	51	3.1
Titik Pengukuran 2	GR	GF		55	58.9	6.2
Titik Pengukuran 3	GR	GF		55	53	---
Titik Pengukuran 4	GR	GF		55	60.8	6.2
Titik Pengukuran 5	GR	GF		55	48.6	---
Titik Pengukuran 6	GR	GF		55	62	5.9

Receiver	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Titik Pengukuran 1	GR	GF		55	50.8	2.0
Titik Pengukuran 2	GR	GF		55	58	6.5
Titik Pengukuran 3	GR	GF		55	51	---
Titik Pengukuran 4	GR	GF		55	61	6.8
Titik Pengukuran 5	GR	GF		55	47.9	---
Titik Pengukuran 6	GR	GF		55	61.9	7.2

Receiver	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Titik Pengukuran 1	GR	GF		55	57.2	2.2
Titik Pengukuran 2	GR	GF		55	60.7	5.7

Titik Pengukuran 3	GR	GF		55	53.2	---
Titik Pengukuran 4	GR	GF		55	61.8	6.8
Titik Pengukuran 5	GR	GF		55	48.2	---
Titik Pengukuran 6	GR	GF		55	61.9	6.9

Receiver	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Titik Pengukuran 1	GR	GF		55	58.1	3.1
Titik Pengukuran 2	GR	GF		55	61.2	6.2
Titik Pengukuran 3	GR	GF		55	54.7	---
Titik Pengukuran 4	GR	GF		55	61.2	6.2
Titik Pengukuran 5	GR	GF		55	48.1	---
Titik Pengukuran 6	GR	GF		55	60.9	5.9

Receiver	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Titik Pengukuran 1	GR	GF		55	57.0	2.0
Titik Pengukuran 2	GR	GF		55	61.5	6.5
Titik Pengukuran 3	GR	GF		55	51.7	---
Titik Pengukuran 4	GR	GF		55	61.8	6.8
Titik Pengukuran 5	GR	GF		55	46.9	---
Titik Pengukuran 6	GR	GF		55	62.2	7.2

Source Contribution

Titik Pengukuran 1	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	44.3	0.0
Road	L	GF		55	26.0	0.0
Road	L	GF		55	44.8	0.0
Railway		GF		55	54.9	0.0
Road	L	GF		55	30.4	0.0
Road	R	GF		55	44.0	0.0
Road	R	GF		55	24.7	0.0
Road	R	GF		55	47.0	0.0
Road	R	GF		55	30.4	0.0
Titik Pengukuran 2	Usage	FI	Dir	LrD,lim	LrD	LrD,diff

				dB(A)	dB(A)	dB
Road	L	GF		55	52.6	0.0
Road	L	GF		55	23.4	0.0
Road	L	GF		55	10.4	0.0
Railway		GF		55	54.7	0.0
Road	L	GF		55	14.1	0.0
Road	R	GF		55	55.7	0.0
Road	R	GF		55	23.3	0.0
Road	R	GF		55	10.3	0.0
Road	R	GF		55	11.8	0.0
Titik Pengukuran 3	Usage	Fl	Dir	LrD,lim	LrD	LrD,diff
				dB(A)	dB(A)	dB
Road	L	GF		55	27.6	0.0
Road	L	GF		55	44.8	0.0
Road	L	GF		55	36.5	0.0
Railway		GF		55	47.8	0.0
Road	L	GF		55	45.8	0.0
Road	R	GF		55	27.8	0.0
Road	R	GF		55	43.6	0.0
Road	R	GF		55	36.4	0.0
Road	R	GF		55	43.1	0.0
Titik Pengukuran 4	Usage	Fl	Dir	LrD,lim	LrD	LrD,diff
				dB(A)	dB(A)	dB
Road	L	GF		55	55.6	0.0
Road	L	GF		55	19.5	0.0
Road	L	GF		55	10.6	0.0
Railway		GF		55	51.0	0.0
Road	L	GF		55	9.0	0.0
Road	R	GF		55	58.1	0.0
Road	R	GF		55	19.4	0.0
Road	R	GF		55	10.5	0.0
Road	R	GF		55	10.8	0.0
Titik Pengukuran 5	Usage	Fl	Dir	LrD,lim	LrD dB(A)	LrD,diff
				dB(A)		dB
Road	L	GF		55	23.1	0.0
Road	L	GF		55	45.6	0.0
Road	L	GF		55	31.4	0.0
Railway		GF		55	44.3	0.0

Road	L	GF		55	31.5	0.0
Road	R	GF		55	23.4	0.0
Road	R	GF		55	43.8	0.0
Road	R	GF		55	32.2	0.0
Road	R	GF		55	31.3	0.0
Titik Pengukuran 6	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	57.5	0.0
Road	L	GF		55	0.2	0.0
Road	L	GF		55	2.2	0.0
Railway		GF		55	42.9	0.0
Road	L	GF		55	1.1	0.0
Road	R	GF		55	55.9	0.0
Road	R	GF		55	4.4	0.0
Road	R	GF		55	1.7	0.0
Road	R	GF		55	1.4	0.0

Titik Pengukuran 1	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	42.5	0.0
Road	L	GF		55	27.7	0.0
Road	L	GF		55	43.5	0.0
Railway		GF		55	54.9	0.0
Road	L	GF		55	30.3	0.0
Road	R	GF		55	43.8	0.0
Road	R	GF		55	28.2	0.0
Road	R	GF		55	51.0	0.0
Road	R	GF		55	30.3	0.0
Titik Pengukuran 2	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	55.6	0.0
Road	L	GF		55	26.9	0.0
Road	L	GF		55	10.9	0.0
Railway		GF		55	54.7	0.0
Road	L	GF		55	13.7	0.0
Road	R	GF		55	58.9	0.0
Road	R	GF		55	26.8	0.0
Road	R	GF		55	10.8	0.0
Road	R	GF		55	11.4	0.0

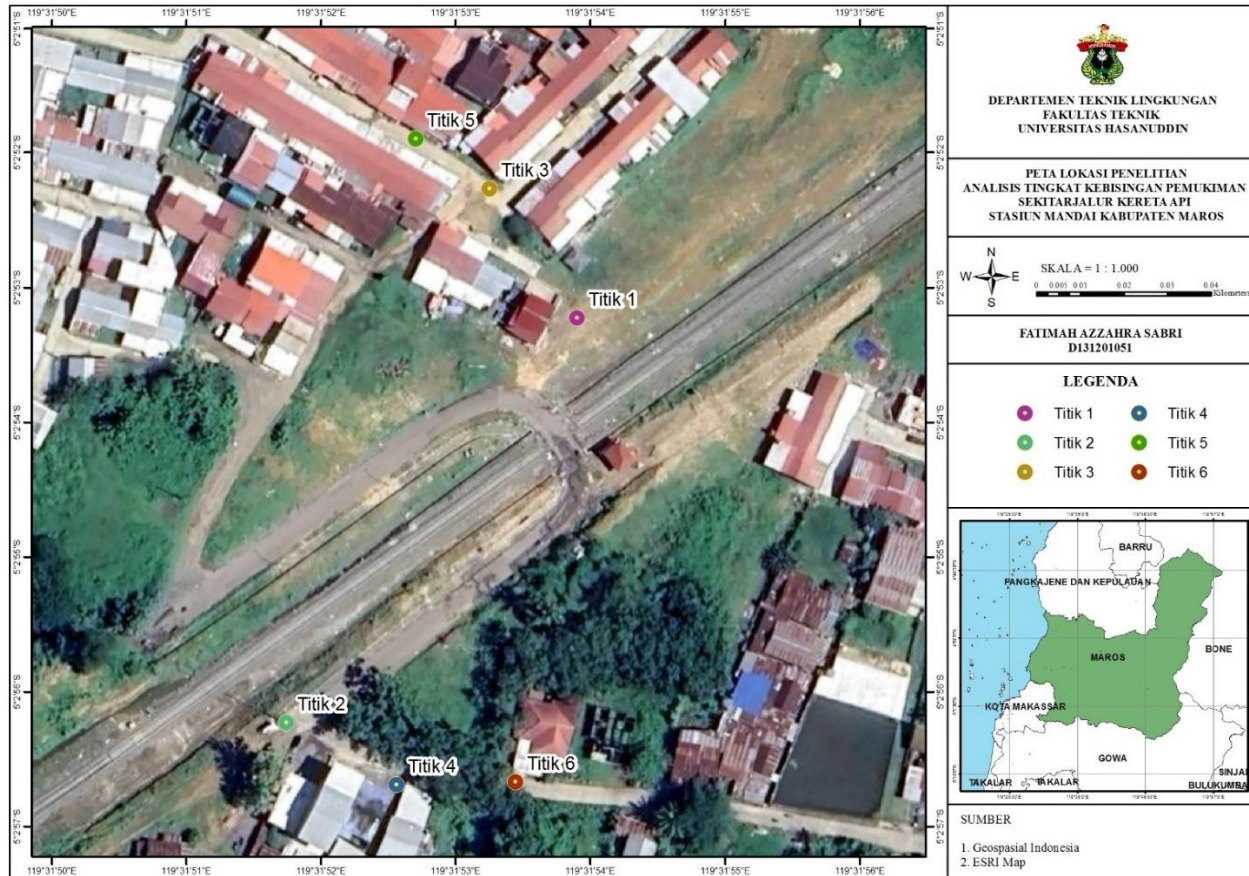
Titik Pengukuran 3	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	27.5	0.0
Road	L	GF		55	53.0	0.0
Road	L	GF		55	37.0	0.0
Railway		GF		55	47.8	0.0
Road	L	GF		55	45.7	0.0
Road	R	GF		55	27.7	0.0
Road	R	GF		55	47.1	0.0
Road	R	GF		55	36.9	0.0
Road	R	GF		55	42.8	0.0
Titik Pengukuran 4	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	55.6	0.0
Road	L	GF		55	22.9	0.0
Road	L	GF		55	11.1	0.0
Railway		GF		55	51.0	0.0
Road	L	GF		55	8.7	0.0
Road	R	GF		55	60.8	0.0
Road	R	GF		55	22.9	0.0
Road	R	GF		55	11.0	0.0
Road	R	GF		55	10.6	0.0
Titik Pengukuran 5	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	23.1	0.0
Road	L	GF		55	38.2	0.0
Road	L	GF		55	31.9	0.0
Railway		GF		55	44.3	0.0
Road	L	GF		55	31.4	0.0
Road	R	GF		55	23.3	0.0
Road	R	GF		55	48.6	0.0
Road	R	GF		55	32.7	0.0
Road	R	GF		55	31.2	0.0
Titik Pengukuran 6	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	62	0.0
Road	L	GF		55	4.0	0.0

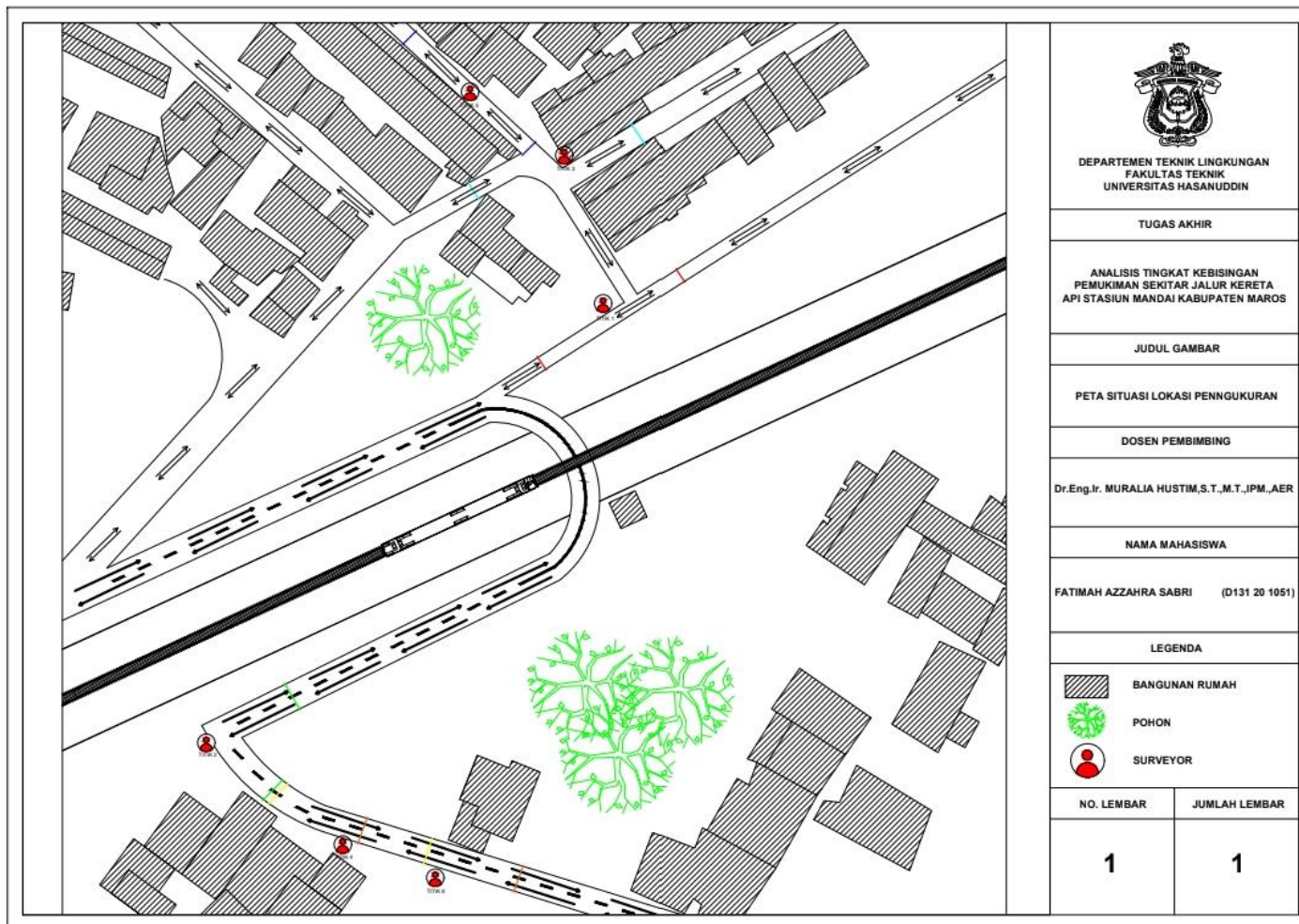
Road	L	GF		55	3.0	0.0
Railway		GF		55	42.9	0.0
Road	L	GF		55	0.7	0.0
Road	R	GF		55	56.0	0.0
Road	R	GF		55	4.4	0.0
Road	R	GF		55	1.4	0.0
Road	R	GF		55	2.8	0.0

Titik Pengukuran 1	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	44.3	0.0
Road	L	GF		55	29.4	0.0
Road	L	GF		55	58.0	0.0
Railway		GF		55	54.9	0.0
Road	L	GF		55	30.3	0.0
Road	R	GF		55	43.8	0.0
Road	R	GF		55	28.2	0.0
Road	R	GF		55	50.8	0.0
Road	R	GF		55	30.3	0.0
Titik Pengukuran 2	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	55.6	0.0
Road	L	GF		55	26.9	0.0
Road	L	GF		55	10.9	0.0
Railway		GF		55	54.7	0.0
Road	L	GF		55	13.7	0.0
Road	R	GF		55	58.0	0.0
Road	R	GF		55	26.8	0.0
Road	R	GF		55	10.8	0.0
Road	R	GF		55	11.4	0.0
Titik Pengukuran 3	Usage	Fl	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	27.5	0.0
Road	L	GF		55	51	0.0
Road	L	GF		55	37.0	0.0
Railway		GF		55	47.8	0.0
Road	L	GF		55	45.7	0.0
Road	R	GF		55	27.7	0.0
Road	R	GF		55	47.1	0.0

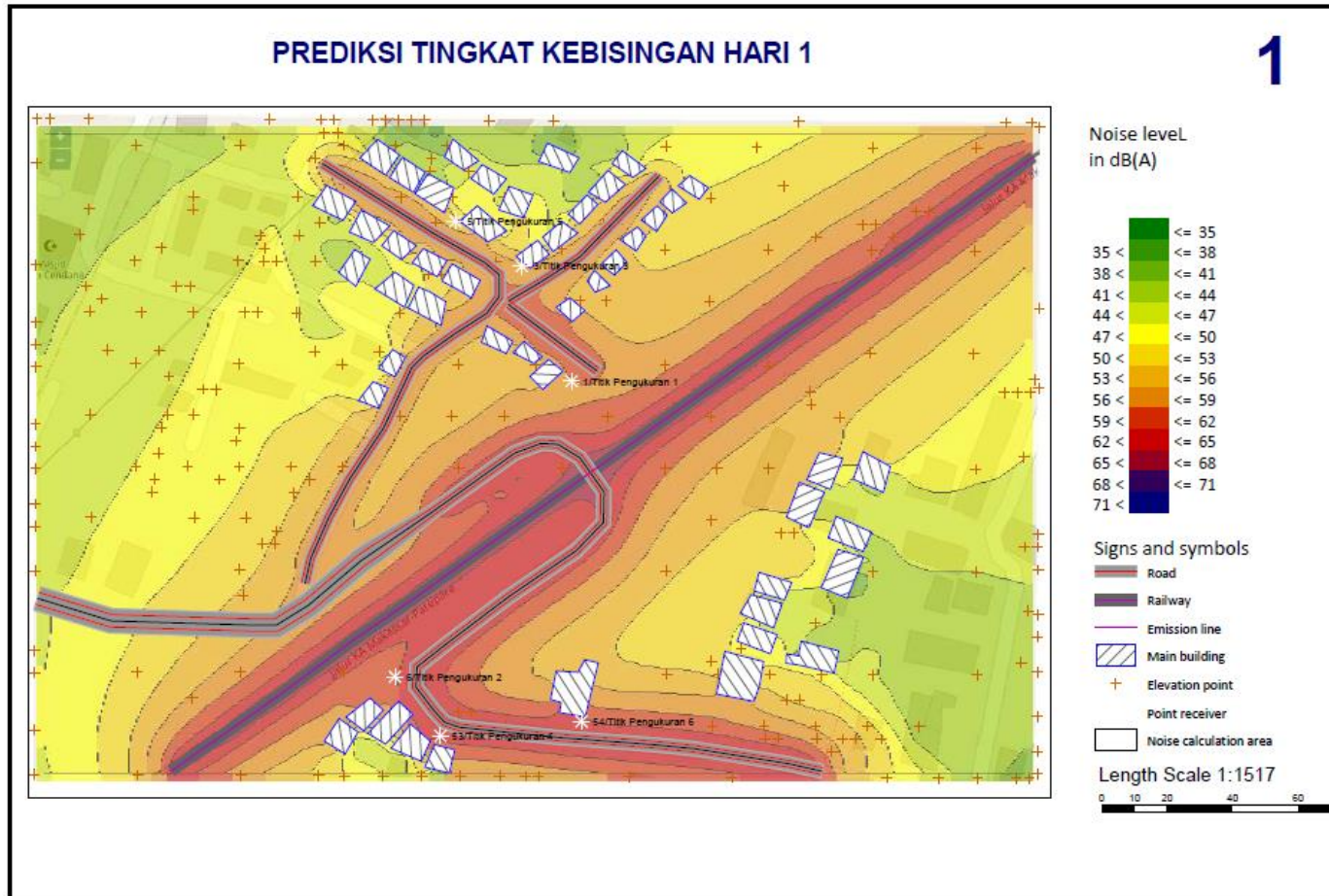
Road	R	GF		55	36.9	0.0
Road	R	GF		55	42.8	0.0
Titik Pengukuran 4	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	55	0.0
Road	L	GF		55	22.9	0.0
Road	L	GF		55	11.1	0.0
Railway		GF		55	51.0	0.0
Road	L	GF		55	8.7	0.0
Road	R	GF		55	58.7	0.0
Road	R	GF		55	22.9	0.0
Road	R	GF		55	11.0	0.0
Road	R	GF		55	10.6	0.0
Titik Pengukuran 5	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	23.1	0.0
Road	L	GF		55	38	0.0
Road	L	GF		55	31.9	0.0
Railway		GF		55	44.3	0.0
Road	L	GF		55	33.4	0.0
Road	R	GF		55	20.3	0.0
Road	R	GF		55	48.6	0.0
Road	R	GF		55	32.7	0.0
Road	R	GF		55	31.2	0.0
Titik Pengukuran 6	Usage	FI	Dir	LrD,lim dB(A)	LrD dB(A)	LrD,diff dB
Road	L	GF		55	55.6	0.0
Road	L	GF		55	14.0	0.0
Road	L	GF		55	11.0	0.0
Railway		GF		55	42.9	0.0
Road	L	GF		55	0.7	0.0
Road	R	GF		55	56.0	0.0
Road	R	GF		55	4.4	0.0
Road	R	GF		55	2.7	0.0
Road	R	GF		55	1.7	0.0

Lampiran 7 Peta Lokasi Pengukuran



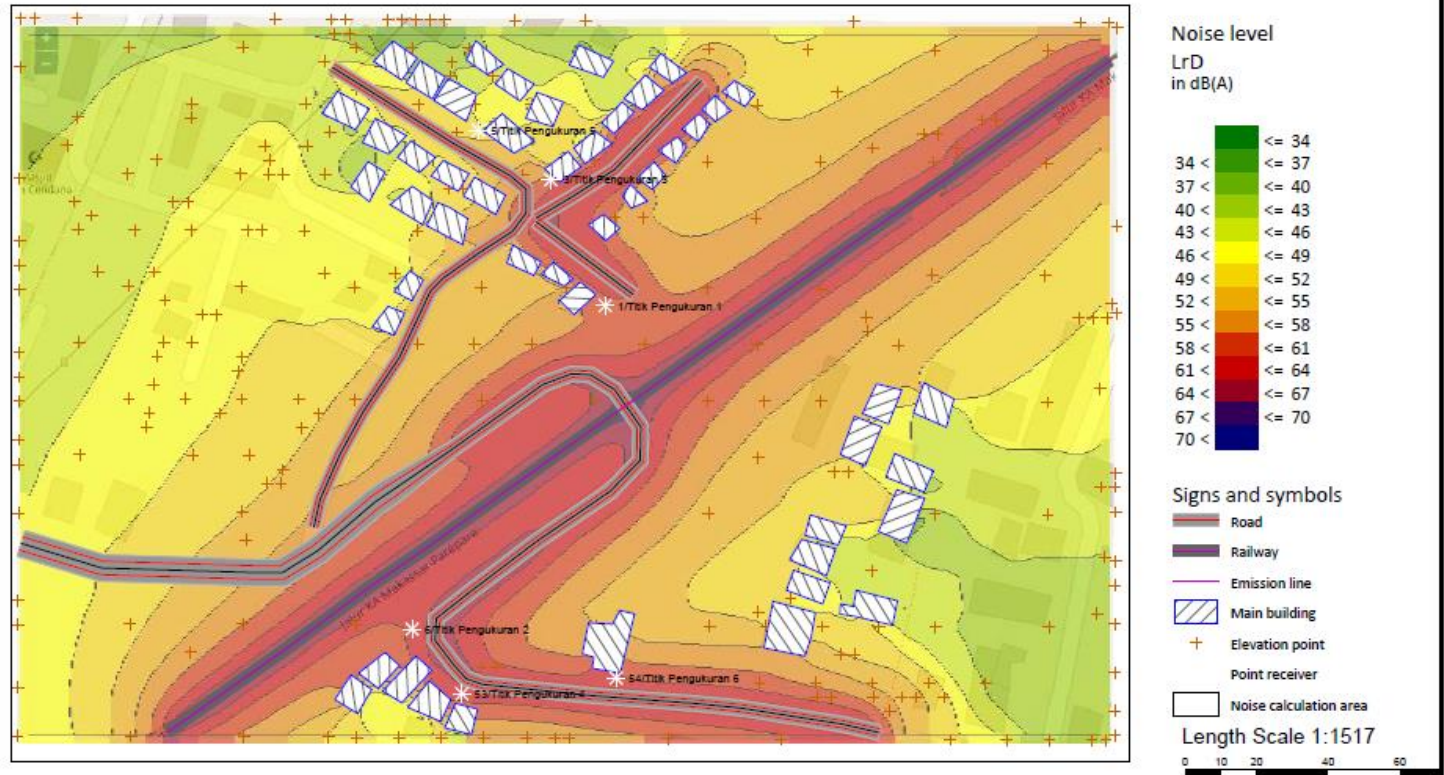


Lampiran 8 Peta Sebaran Tingkat Kebisingan



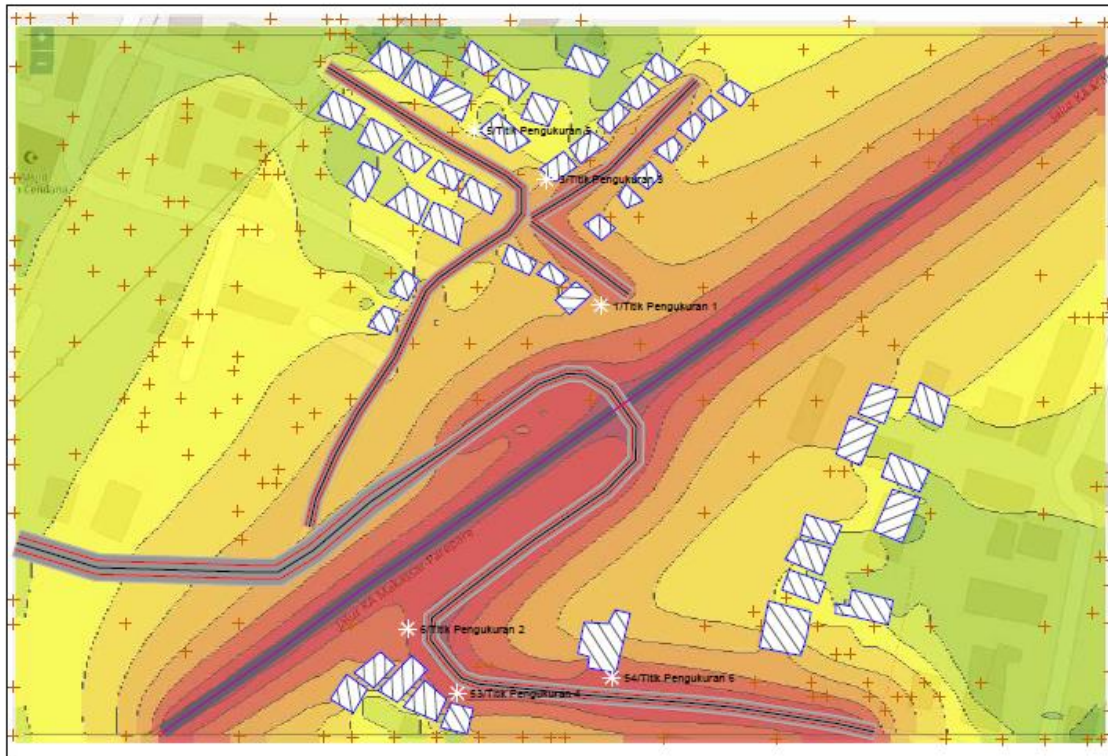
PREDIKSI TINGKAT KEBISINGAN HARI 2

2

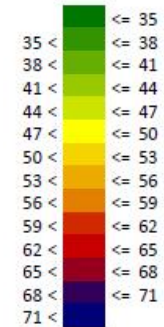


PREDIKSI TINGKAT KEBISINGAN HARI 3

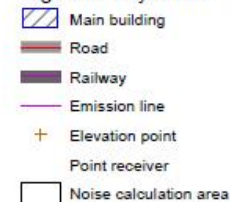
3



Noise level
in dB(A)



Signs and symbols

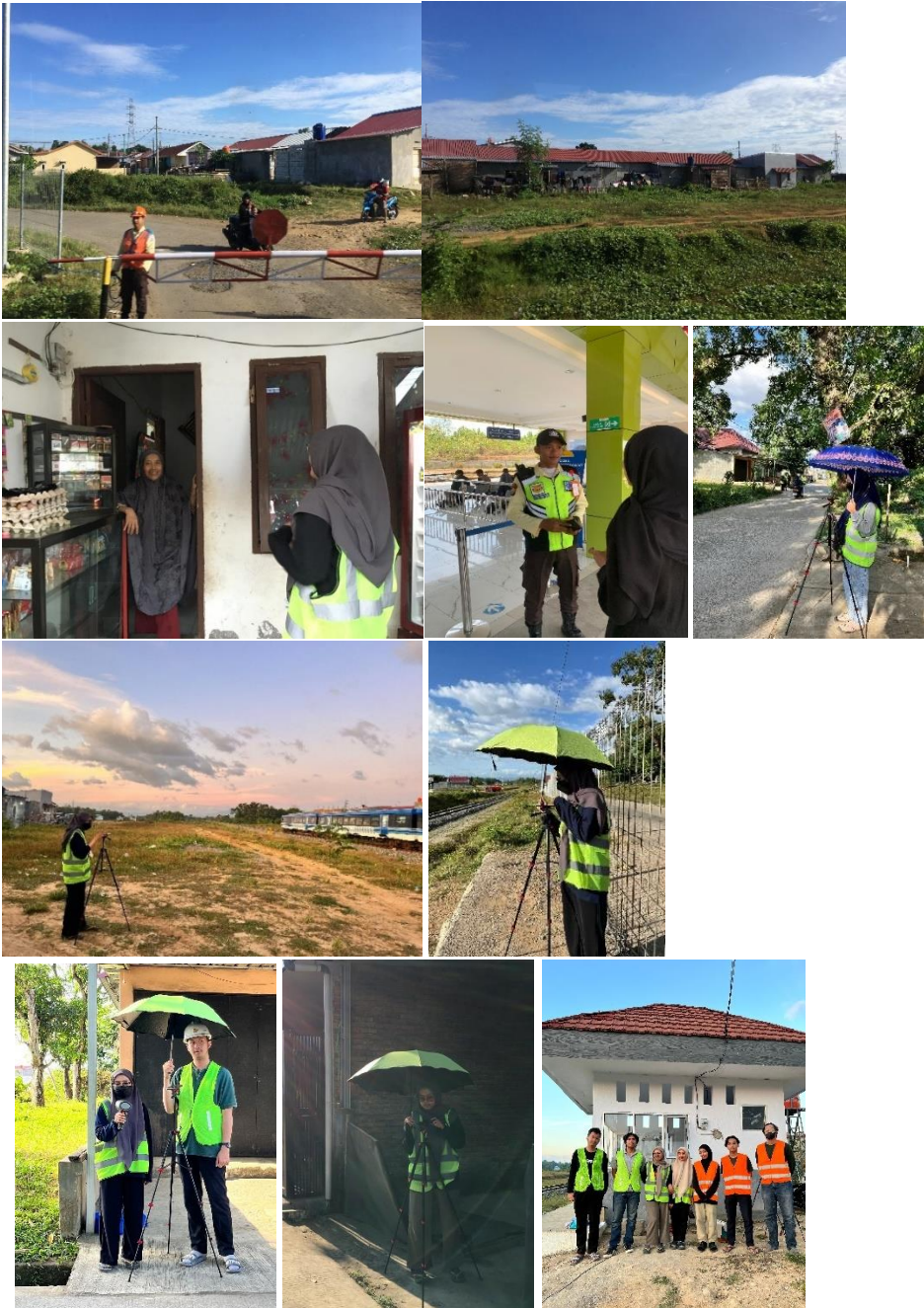


Length Scale 1:1517

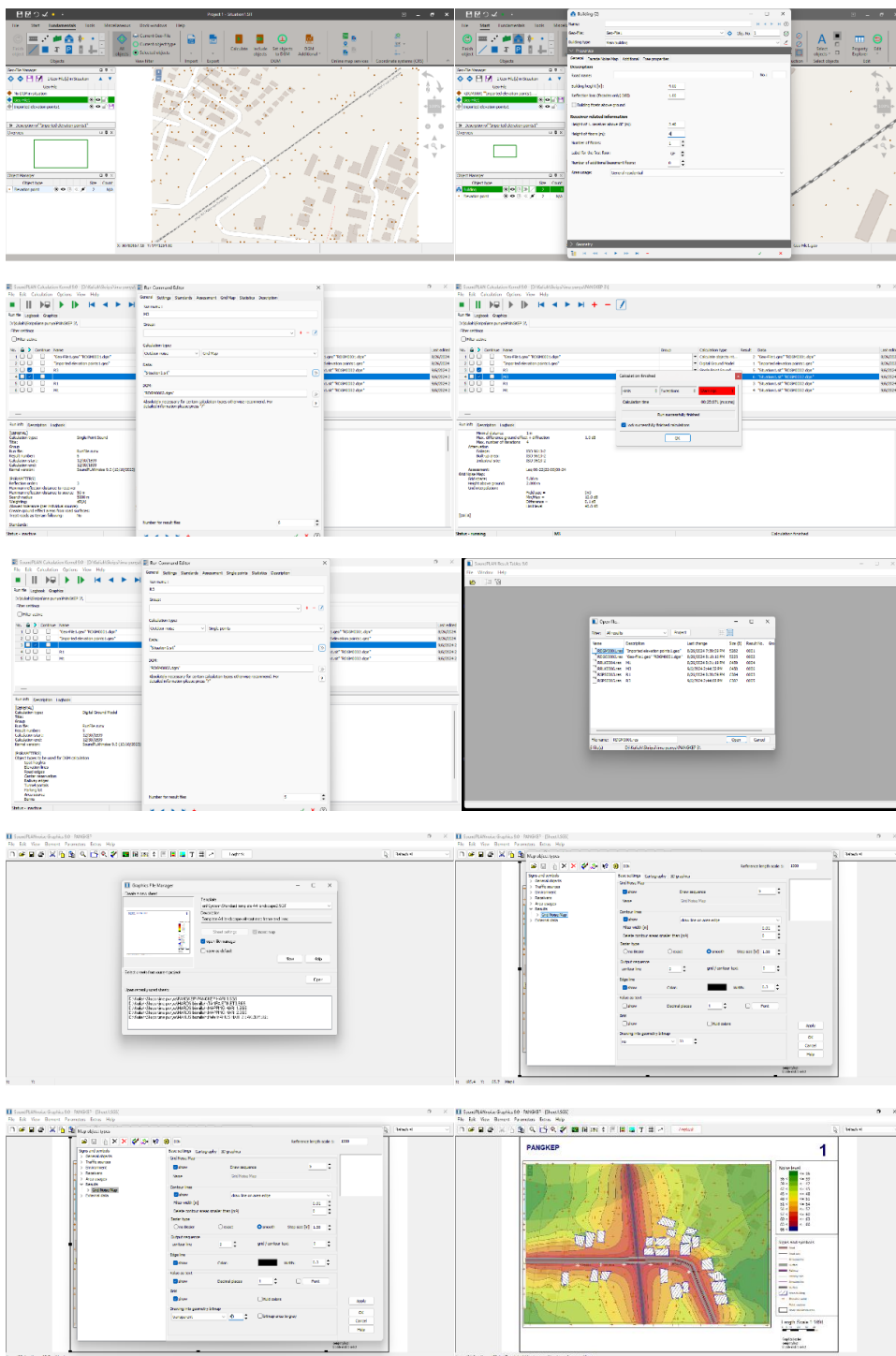


Graphics box for
company logo:
Double click to select

Lampiran 9 Dokumentasi



Lampiran 10 Program SoundPLAN 9.0



Pengukuran tingkat kebisingan lingkungan

SNI 8427:2017

2.9

sumber bising utama statis

sumber bising tidak bergerak.

3 Simbol, satuan dan singkatan

$L_1, L_2, \dots, L_{24}$	: nilai L_{Aeq} selama 10 menit pada setiap jam
L_d	: nilai L_{Aeq} pada siang hari (16 jam) dari jam 06:00 sampai dengan jam 22:00 dalam dBA
L_n	: nilai L_{Aeq} pada malam hari (8 jam) dari jam 22:00 sampai dengan jam 06:00 dalam dBA
L_{dn}	: tingkat kebisingan menerus rata-rata selama siang dan malam hari (24 jam) dalam dBA
T	: jumlah interval waktu pengukuran dalam jam

4 Cara pengukuran

4.1 penentuan titik pengukuran kebisingan

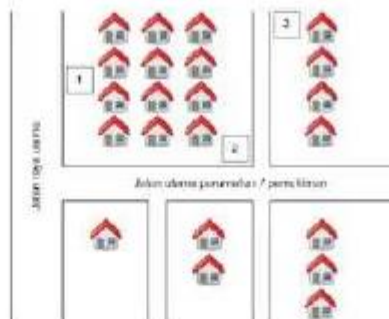
Penetapan atau penentuan titik pengukuran disesuaikan dengan jenis zona peruntukan kawasan yang akan diukur tingkat kebisingan lingkungannya merujuk kepada peraturan terkait dengan kebisingan lingkungan.

4.1.1 Perumahan dan permukiman

4.1.1.1 Sumber bising utama dinamis

Tentukan titik pengukuran berdasarkan keterwakilan dari sumber bising utama dinamis (lihat Gambar 1).

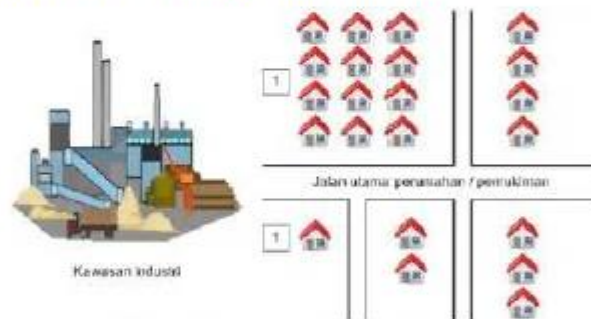
- 1) tentukan titik pengukuran pada lokasi di halaman rumah yang terletak berhadapan langsung dengan jalan raya utama diluar kompleks perumahan dan permukiman
- 2) tentukan titik pengukuran pada lokasi di halaman rumah yang terletak pada jalan utama kompleks perumahan dan permukiman
- 3) tentukan titik pengukuran di halaman rumah yang terletak bukan pada jalan utama kompleks perumahan dan permukiman



Gambar 1 – Titik ukur peruntukan kawasan perumahan dan pemukiman dengan sumber bising utama dinamis

4.1.1.1 Sumber bising utama statis

Tentukan titik pengukuran (1) seperti pada pasal 4.1.1.1 di atas dengan letak rumah yang berbatasan langsung dengan industri tersebut (lihat Gambar 2).



Gambar 2 – Titik ukur peruntukan kawasan perumahan dan pemukiman dengan sumber bising utama statis

4.1.2 Industri

- 1) Tentukan titik pengukuran (1) di sekitar perbatasan industri dengan kawasan lainnya (di dalam lingkungan industri yang diukur tingkat kebisingannya), diutamakan di perbatasan yang ada pemukiman (lihat Gambar 3)
- 2) Ambil titik pengukuran seefektif mungkin yang dapat menggambarkan tingkat kebisingan yang terjadi pada daerah tersebut