



PEMERINTAH KABUPATEN BEKASI DINAS LINGKUNGAN HIDUP

Komplek Perkantoran Pemerintah Kabupaten Bekasi
Desa Sukamahi Kecamatan Cikarang Pusat
Telp. 021 - 89970065, 021 - 89970129 Fax. 021 - 89970064
BEKASI

KEPUTUSAN KEPALA DINAS LINGKUNGAN HIDUP

NOMOR : 006 / SKKL-DLH / 2021

TENTANG

KELAYAKAN LINGKUNGAN HIDUP

**RENCANA KEGIATAN PEMBANGUNAN PROVING GROUND BALAI PENGUJIAN LAIK JALAN
DAN SERTIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR (BPLJSKB) BEKASI OLEH :**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, DIREKTORAT
PRASARANA TRANSPORTASI JALAN, SATUAN KERJA DIREKTORAT
PRASARANA TRANSPORTASI JALAN**

**DI DESA CIBUNTU KECAMATAN CIBITUNG, DESA GANDASARI,
DESA GANDAMEKAR DAN DESA MEKARWANGI KECAMATAN CIKARANG BARAT
KABUPATEN BEKASI PROPINSI JAWA BARAT**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KEPALA DINAS LINGKUNGAN HIDUP

- Menimbang** : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 22 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, merubah Pasal 1 angka 11 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, menjadi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup yang selanjutnya disebut Amdal adalah kajian mengenai dampak penting pada lingkungan hidup dari suatu usaha dan/atau kegiatan yang direncanakan, untuk digunakan sebagai prasyarat pengambilan keputusan tentang penyelenggaraan usaha dan/atau kegiatan serta termuat dalam Perizinan Berusaha, atau Persetujuan Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah;
- b. bahwa rencana kegiatan pembangunan Proving Ground Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan di Desa Cibuntu Kecamatan Cibitung, Desa Gandasari, Desa Gandamekar dan Desa Mekarwangi Kecamatan Cikarang Barat Kabupaten Bekasi Provinsi Jawa Barat, dapat disampaikan

bahwa rencana kegiatan tersebut merupakan kegiatan yang wajib dilengkapi dengan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL);

- c. bahwa Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah melaksanakan konsultasi publik dalam rangka penyusunan AMDAL rencana kegiatan pembangunan Proving Ground Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi pada Tanggal 6 Agustus 2020 di Aula BPLJSKB yang dihadiri oleh perwakilan masyarakat setempat, unsur dari desa, camat dan instansi terkait, serta menyebarkan pengumuman/pamflet di lokasi kegiatan, kecamatan dan desa sesuai lokasi kegiatan, Sekretariat Amdal Kabupaten Bekasi dan di Koran harian Cikarang Express pada Tanggal terbit 12 Agustus 2020;
- d. surat permohonan dari an. KPA Satker Direktorat Prasarana Transportasi Jalan melalui surat Nomor : PL.107/3/6/SDPTJ/VIII/2020 Tanggal 25 Agustus 2020 perihal Penyerahan dan Permohonan Pembahasan Dokumen KA ANDAL BPLJSKB Bekasi. Terhadap permohonan tersebut telah dilakukan :
 - a) Rapat pembahasan Tim Teknis Amdal Kabupaten Bekasi pada Tanggal 17 September 2020 mengenai penilaian draft Kerangka Acuan Analisis Dampak Lingkungan Hidup (KA-ANDAL) rencana pembangunan Proving Ground Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi yang tertuang dalam Berita Acara Nomor: 11/BA-AMDAL/TL/ DLH/2020 Tanggal 17 September 2020;
- e. surat permohonan dari KPA Satker Direktorat Prasarana Transportasi Jalan melalui surat Nomor : PL.103/3/1/SDPTJ/III/2021 Tanggal 01 Maret 2021, perihal Penyerahan dan Permohonan Pembahasan Dokumen ANDAL, RKL dan RPL Kegiatan Pembangunan Proving Ground BPLJSKB Bekasi. Terhadap permohonan tersebut telah dilakukan :
 - a) Uji Administrasi Dokumen ANDAL, RKL dan RPL rencana pembangunan *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan dengan No. Registrasi 660.2.1/01-BPLJSKB/KDL/DLH Tanggal 2 Maret 2021 (Pertek dalam proses);
 - b) Rapat pembahasan Komisi Penilai Amdal Kabupaten Bekasi pada Tanggal 18 Maret 2021 untuk draft dokumen ANDAL, RKL dan RPL yang tertuang dalam Berita Acara Nomor: 07/BA-AMDAL/TL/DLH/2021 Tanggal 18 Maret 2021;

- c) Surat dari an. KPA Satker Direktorat Prasarana Transportasi Jalan melalui surat Nomor : PL.103/4/1/SDPTJ/IV/2021 Tanggal 26 April 2021 perihal Dokumen ANDAL dan RKL-RPL rencana pembangunan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi (hasil perbaikan).
- d) Pemberitahuan (secara lisan) mengenai proses penilaian AMDAL yang belum dapat ditindaklanjuti dikarenakan adanya peralihan peraturan tentang penyelenggaraan perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup (perlunya penyesuaian dan perbaikan-perbaikan);
- e) Surat dari an. KPA Satker Direktorat Prasarana Transportasi Jalan melalui surat Nomor : UM.302/1/12/SDPTJ/XI/2021 Tanggal 29 Nopember 2021 perihal Penyerahan Dokumen Final ANDAL dan RKL-RPL rencana pembangunan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi.
- f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a sampai dengan huruf e, perlu menetapkan Keputusan Kepala Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Bekasi tentang Kelayakan Lingkungan Hidup rencana kegiatan pembangunan *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan di Desa Cibuntu Kecamatan Cibitung, Desa Gandasari, Desa Gandamekar dan Desa Mekarwangi Kecamatan Cikarang Barat Kabupaten Bekasi Propinsi Jawa Barat.

Mengingat

- : 1. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Jawa Barat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1968 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2851);
- 2. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
- 3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);
- 4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5280) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia

Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5679);

5. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 15, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6617);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6634);
8. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 4 Tahun 2021 tentang Daftar Usaha dan/atau Kegiatan Yang Wajib Memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup, Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup atau Surat Pernyataan Kesanggupan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 267);
9. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 5 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penerbitan Persetujuan Teknis dan Surat Kelayakan Operasional Bidang Pengendalian Pencemaran Lingkungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 268);
10. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 6 Tahun 2021 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 294);
11. Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor 12 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bekasi Tahun 2011 - 2031 (Lembaran Daerah Kabupaten Bekasi Tahun 2011 Nomor 12);
12. Peraturan Bupati Bekasi Nomor 99 Tahun 2020 tentang Kewenangan, Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Bekasi (Berita Daerah Kabupaten Bekasi Tahun 2020 Nomor 99);
13. Keputusan Bupati Bekasi Nomor : 660/Kep.465/DLH/2019 Tanggal 18 Desember 2019 tentang Pendelegasian Kewenangan Kepada Dinas Lingkungan Hidup untuk Menandatangani Keputusan Kelayakan Lingkungan Hidup;

14. Keputusan Bupati Bekasi Nomor : 660/Kep.468/DLH/2019 Tanggal 23 Desember 2019 tentang Pembentukan Komisi Penilai dan Tata Cara Penilaian Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL).
15. Surat dari Dinas Lingkungan Hidup Propinsi Jawa Barat Nomor 1.118/LH.01.06.05/PDL Tanggal 9 Maret 2021 perihal Rekomendasi Lisensi Komisi Penilai AMDAL Kabupaten Bekasi.

Memperhatikan : Rekomendasi dari Ketua Komisi Penilai AMDAL Daerah Kabupaten Bekasi No. 006 /ANDAL, RKL-RPL/2021 Tanggal 30 Nopember 2021 berkaitan dengan rencana kegiatan pembangunan *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan di Desa Cibuntu Kecamatan Cibitung, Desa Gandasari, Desa Gandamekar dan Desa Mekarwangi Kecamatan Cikarang Barat Kabupaten Bekasi Propinsi Jawa Barat.

M E M U T U S K A N

Menetapkan : KEPUTUSAN KEPALA DINAS LINGKUNGAN HIDUP TENTANG KELAYAKAN LINGKUNGAN HIDUP RENCANA KEGIATAN PEMBANGUNAN PROVING GROUND BALAI PENGUJIAN LAIK JALAN DAN SERTIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR (BPLJSKB) BEKASI OLEH KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN, SATUAN KERJA DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN DI DI DESA CIBUNTU KECAMATAN CIBITUNG, DESA GANDASARI, DESA GANDAMEKAR DAN DESA MEKARWANGI KECAMATAN CIKARANG BARAT KABUPATEN BEKASI PROPINSI JAWA BARAT

KESATU : Rencana kegiatan Pembangunan *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan di Desa Cibuntu Kecamatan Cibitung, Desa Gandasari, Desa Gandamekar dan Desa Mekarwangi Kecamatan Cikarang Barat Kabupaten Bekasi Propinsi Jawa Barat ***dinyatakan layak ditinjau dari aspek lingkungan hidup.***

KEDUA : Penanggung jawab Rencana Kegiatan ini adalah:

1. Nama Usaha dan/ atau kegiatan : **KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,
DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN,
SATUAN KERJA DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN**

2. Jenis Usaha dan/ atau kegiatan : Pembangunan *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi
3. Nama Jabatan penanggung jawab usaha dan/ atau kegiatan : Bagus Gesit Sugesti, ST
4. Jabatan : Pejabat Pembuat Komitmen kegiatan Subdirektorat Penimbangan Kendaraan Bermotor dan Kegiatan Subdirektorat Kepengusahaan Sarana
5. Alamat Kantor : Gedung Karya Lantai 10, Jln. Medan Merdeka Barat No. 8 Jakarata Pusat 10110
6. Lokasi Usaha dan/atau kegiatan : Desa Cibuntu Kecamatan Cibitung, Desa Gandasari, Desa Gandamekar dan Desa Mekarwangi Kecamatan Cikarang Barat Kabupaten Bekasi Propinsi Jawa Barat

KETIGA

: Ruang lingkup rencana kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Amar KESATU, meliputi:

1. Lokasi rencana kegiatan berada di Desa Cibuntu Kecamatan Cibitung, Desa Gandasari, Desa Gandamekar dan Desa Mekarwangi Kecamatan Cikarang Barat Kabupaten Bekasi Propinsi Jawa Barat, seluruhnya akan menempati lahan seluas $\pm 901.337 \text{ m}^2$ dengan penjelasan sebagai berikut :
 - a. Dalam hal kegiatan yang sudah berjalan/operasional berupa bangunan gedung utama, gedung kesejahteraan, gedung gardu listrik, gedung genset, gedung engine, gedung chassis, gedung brake, gedung material/komponen, gedung tire test, gedung uji sepeda motor, gedung uji truck, gedung uji dimensi, gedung uji bus, gedung uji R83, gedung uji emisi R49, musholla, bangunan menara, rumah jaga satpam, dll seluas $\pm 13.747 \text{ m}^2$, untuk jalan dan parkir $\pm 76.529 \text{ m}^2$ dan ruang terbuka hijau $\pm 811.061 \text{ m}^2$, sudah dikaji dalam dokumen lingkungan tersendiri (DELH) yang sudah disahkan melalui Surat Keputusan Kepala Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Bekasi Nomor : 002/DELH-DLH/2020 Tanggal 26 Oktober 2020 tentang Pengesahan Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH) Kegiatan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) di Jln. Raya Setu Km. 3,5 Desa Gandamekar Kecamatan Cikarang Barat Kabupaten Bekasi Propinsi Jawa Barat oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.

- b. Dalam Amdal ini melingkup pembangunan proving ground seluas 6 km x 18 m dan gedung tambahan (lahan tertutup) seluas $\pm 5.210,92 \text{ m}^2$ (Fuel station/SPBU, Menara pengawas, Gedung uji, Kantor operasi, Multi function hall, parkir kendaraan pengujian dan guest house), serta Attenuation pond (145.000 m²), landscape pond (504.000 m²), taman (521 m²).
2. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, telah memiliki dokumen pendukung antara lain :
 - a. Surat Keputusan Kuasa Pengguna Anggaran Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Nomor : SK.002/1/1/SDPTJ/I/2020 Tanggal 2 Januari 2020 tentang Penunjukan/Pengangkatan Pengelola Anggaran pada Satuan Kerja Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Tahun Anggaran 2020;
 - b. Surat dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Bekasi yang ditujukan ke Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan dengan Nomor : 602/720/DPUPR Tanggal 31 Januari 2020 perihal Informasi Pola Ruang;
 - c. Rekomendasi Analisis Dampak Lalu-Lintas Pembangunan Proving Ground BPLJKSB Bekasi dengan Nomor : 551.11/42/LALIN-DISHUB/2021 Tanggal 6 September 2021;
 - d. Rincian Teknis TPS Limbah B3 yang diterbitkan oleh Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Bekasi, Nomor: 660.3/001/LB3/PPKL/DLH/2021, Tanggal 29 Nopember 2021;
 - e. Persetujuan Teknis Pemenuhan Baku Mutu Air Limbah Pemanfaatan Air Limbah Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) yang diterbitkan oleh Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Bekasi, Nomor: 660.2.1/02/PERTEK/TL/DLH/XI/2021, Tanggal 25 Nopember 2021.

KEEMPAT

: Berdasarkan hasil prakiraan dampak penting dari aspek fisik-kimia-biologi, dan sosial ekonomi pada tahap pra-konstruksi, konstruksi dan operasi akibat rencana kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Amar KETIGA, diperoleh dampak penting yang ditimbulkan meliputi:

Dampak Penting Hipotetik (DPH) yang harus dikelola dan dipantau:

1. Tahap Konstruksi :
 - a. Penurunan kualitas udara
 - b. Peningkatan kebisingan
 - c. Peningkatan limpasan air permukaan
 - d. Banjir / genangan
 - e. Penurunan kualitas air permukaan
 - f. Penurunan kuantitas air tanah
 - g. Peningkatan kesempatan kerja dan berusaha

- h. Perubahan persepsi masyarakat
 - i. Gangguan lalu lintas
2. Tahap Operasional ;
- a. Penurunan kualitas udara
 - b. Peningkatan kebisingan
 - c. Peningkatan limpasan air permukaan
 - d. Banjir / genangan
 - e. Penurunan kualitas air permukaan
 - f. Penurunan kuantitas air tanah
 - g. Peningkatan kesempatan kerja dan berusaha
 - h. Perubahan persepsi masyarakat
 - i. Gangguan lalu lintas

Dampak Tidak Penting Hipotetik (DTPH) yang harus di kelola dan dipantau:

- 1. Tahap Konstruksi : Penurunan sanitasi lingkungan
- 2. Tahap Operasi: Penurunan sanitasi lingkungan

KELIMA

: Berdasarkan hasil evaluasi secara holistik terhadap seluruh dampak penting, dihasilkan bahwa dampak penting yang bersifat positif dapat dipertahankan dan dampak penting yang bersifat negatif dapat ditanggulangi, antara lain dengan teknologi. Rencana pengelolaan terhadap hasil prakiraan dampak penting dan evaluasi secara holistic yang dilakukan untuk menanggulangi dampak negatif dan mengembangkan dampak positif sebagaimana dimaksud dalam Amar KEEMPAT, maka Penanggung Jawab Usaha dan/atau Kegiatan wajib melakukan pengelolaan, berupa :

- 1. Pemrakarsa Kegiatan wajib dan bertanggung jawab atas pelaksanaan pengelolaan dan pemantauan limbah dan cemaran, diantaranya :
 - a. Melakukan pengelolaan terhadap limbah cair dan padat yang dihasilkan dari kegiatan konstruksi s/d operasional sesuai ketentuan yang berlaku.
 - b. Melakukan pengelolaan kualitas udara (debu, gas, bising dan emisi) dan kualitas air (air bersih, air sungai dan air limbah) pada saat konstruksi dan operasi sehingga dampak terhadap lingkungan disekitar tapak dapat di minimalisir atau mencegah dampak penurunan kualitas udara dan air.
 - c. Menyediakan peralatan kesehatan dan keselamatan konstruksi/APD, pada saat pembangunan Proving Ground, perkantoran, fasilitas/sarana pendukung/utilitas (termasuk SPBU) dan penerapan SMK3 (Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja), SOP, kelayakan konstruksi, dan lain-lain.
 - d. Melakukan pemeliharaan secara rutin untuk seluruh peralatan yang digunakan sehingga tetap dapat berfungsi secara optimal dan dapat dideteksi adanya gangguan atau kerusakan yang dapat membahayakan karyawan/ masyarakat sehingga dapat diantisipasi sejak dini dan dilakukan pencegahan serta penanggu-

langannya, termasuk memelihara dan memperbaiki jalan yang rusak yang diakibatkan oleh kegiatan mobilisasi kendaraan baik pada saat tahap konstruksi maupun operasional.

- e. Menggunakan kendaraan pengangkut dan alat berat yang layak pakai dan melakukan perawatan dan uji emisi secara periodik terhadap mesin dan kendaraan pengangkut peralatan dan material, dan melakukan penyiraman badan jalan di tapak proyek ketika musim kemarau serta membersihkan roda (ban) truk pengangkut material yang keluar masuk lokasi proyek agar sisa tanah tidak berceceran di sepanjang jalan.
- f. Pengaturan kecepatan kendaraan yang keluar masuk, baik pada tahap konstruksi maupun operasi sehingga dampak kebisingan terhadap lingkungan disekitar tapak dapat di minimalisir.
- g. Melakukan pembersihan udara (*air purifying*) di dalam ruangan secara rutin, penggunaan AC yang ramah lingkungan, melengkapi ruangan genset dengan peredam suara, memasang plang kesehatan dan keselamatan kerja di seluruh area kegiatan.
- h. Membatasi mobilisasi peralatan dan material pada jam-jam sibuk/saat jalan banyak digunakan masyarakat.
- i. Melakukan rekayasa teknis yang dapat meminimalisir debu, genangan/banjir dan kebisingan terutama yang berlokasi di dekat pemukiman penduduk.
- j. Melakukan penghijauan di sekeliling area perkantoran, gedung utama dan unit kegiatan lainnya serta membuat barrier jalur hijau di area berbatasan dengan pemukiman penduduk.
- k. Melakukan pengelolaan terhadap limbah cair dan padat yang dihasilkan sesuai ketentuan yang berlaku, diantaranya :
 - Air limbah domestik dari MCK, yang berasal dari kegiatan perkantoran dan unit usaha dialirkan ke unit *Biological Filter Septictank* (Biofil) dengan kapasitas 1 m³/hari sebanyak 20 unit.
 - Air limbah domestik dari kegiatan kegiatan BPLJSKB dan unit usaha akan diolah di *Sewage Treatment Plant* (STP) / IPAL menggunakan sistem Lumpur Aktif (*Extended Aeration*).
 - Air limbah dari *outlet* STP / IPAL kegiatan BPLJSKB dan unit usaha diolah lebih lanjut dengan carbon Filter untuk pemanfaatan penyiraman RTH (taman dan landscape pond)
 - Membuat/memasang *grease trap* untuk mengolah air dari kegiatan ruang makan (kantin) dan pantry untuk diolah lebih lanjut.
 - Melaksanakan ketentuan teknis yang tercantum dalam Persetujuan Teknis Pemenuhan Baku Mutu Air Limbah Pemanfaatan Air Limbah Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)

yang diterbitkan oleh Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Bekasi, Nomor: 660.2.1/02/PERTEK/TL/DLH/XI/2021, Tanggal 25 Nopember 2021.

- Menyediakan tempat sampah 1 set (untuk sampah basah dan kering) di setiap area yang ditentukan, dengan kapasitas yang memadai sehingga dapat menampung seluruh sampah dari kegiatan Proving Ground BPLJSKB dan fasilitas pendukung lainnya.
 - Menyediakan TPS domestik (terpisah antara sampah organik dan anorganik) dan melakukan proses 5R secara bertahap. Kemudian sisa hasil proses 5R (yang tidak dapat di daur ulang) ditempatkan pada TPS untuk dibuang secara berkala ke TPSS (Tempat Pembuangan Sampah Sementara).
 - Membuat TPSS (Tempat Pembuangan Sampah Sementara) untuk menampung sisa hasil proses 5R yang kemudian dikerjasamakan/dibuang ke TPA resmi pemerintah setempat (TPA Burangkeng).
 - Cara penanganan limbah B3 dengan cara dan sistem yang sesuai ketentuan perundangan, akan disimpan/ ditampung dalam TPS khusus limbah B3 yang sesuai ketentuan teknis, selanjutnya dikerjasamakan dengan Pihak Ketiga berizin Men-LHK.
untuk pengelolaannya (Rincian Teknis Penyimpanan Limbah B3 yang diterbitkan oleh Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Bekasi, Nomor : 660.3/001/LB3/PPKL/DLH/2021, Tanggal 29 November 2021).
- l. Melakukan pemantauan dampak dari kegiatan yang telah dan akan menyebabkan menurunnya kualitas beberapa komponen lingkungan di lokasi kegiatan akibat operasional Kegiatan *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi.
- m. Melakukan penghijauan di area RTH/taman, perawatan dan penggantian tanaman yang telah mati di sepanjang lokasi kegiatan dan perbatasannya, dan penanaman pohon pelindung (berdaun lebat) dan melakukan pemupukan/ penyiraman secara rutin untuk meminimalkan pencemar udara dan kebisingan serta menambah kenyamanan.
- n. Melaksanakan konsep 5R dalam pengelolaan air dan sampah secara bertahap.
- o. Penempatan petugas khusus yang bertanggung jawab terhadap pengelolaan sampah, memelihara kebersihan fasilitas umum seperti tempat parkir, toilet, TPS, STP dan lain-lain.
- p. Melakukan manajemen efektivitas dan efisiensi energi dan air.

2. Dalam rangka pengendalian air larian dan peningkatan limpasan air permukaan serta penurunan kualitas air permukaan sehingga dapat meminimalisir banjir/genangan, pemrakarsa kegiatan berkewajiban :
 - a. Menyediakan Ruang Terbuka Hijau (RTH) seluas 30 % dari total luas lahan.
 - b. Membuat attenuation pond yang dapat menampung limpasan air hujan.
 - c. Dalam keadaan tertentu, effluent dari bak penampungan sebelum dibuang ke saluran umum harus dikelola terlebih dahulu sehingga memenuhi syarat baku mutu yang berlaku.
 - d. Melakukan penanaman pohon pelindung yang mampu menyerap air limpasan dan menyediakan saluran drainase yang memadai dan melakukan pemeliharaan secara berkala;
 - e. Berpartisipasi dalam kegiatan pemeliharaan / normalisasi saluran drainase sepanjang yang berada di wilayah operasi *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi dan di area yang terdampak akibat kegiatan yang dilakukan;
 - f. Berkoordinasi dengan dinas/instansi terkait dalam hal pencegahan dan pengendalian limpasan air hujan (banjir) serta memenuhi aturan/rekomendasi teknis.
3. Pengelolaan dampak penting dan pemantauan komponen lingkungan yang terkena dampak, meliputi beban dan dampak pengoperasian *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan
4. Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi terhadap kinerja sistem jaringan pelayanan lalu lintas pada umumnya, diantaranya dengan :
 - a. Implementasi seluruh saran dan masukan terhadap hasil kajian Andalalin (Surat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi perihal Rekomendasi Analisis Dampak Lalu-Lintas Pembangunan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi Nomor : 551.11/42/LALIN-DISHUB/2021 Tanggal 6 September 2021).
 - b. Membuat pelebaran jalan berbentuk lengkung pada jalan akses keluar masuk, *Proving Ground* BPLJSKB
 - c. Pemasangan rambu lalu lintas (hati-hati, *warning light* sementara, dilarang berhenti dan larangan parkir sembarangan/pada tempat tertentu), dan secara khusus memasang cermin cembung lampu kuning yang berkedip di jalan akses masuk lokasi kegiatan.
 - d. Menyediakan fasilitas CCTV, pos keamanan/keselamatan didalam dan didepan area kegiatan.
 - e. Menyediakan dan melakukan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu dan marka lalu lintas sesuai arahan dalam dokumen Andalalin.

- f. Menyediakan petugas lapangan khusus untuk membantu kendaraan yang akan masuk-keluar lokasi kegiatan.
 - g. Menyediakan lahan untuk kebutuhan parkir yang cukup di area kegiatan sesuai Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir dari Departemen Perhubungan Ditjen Perhubungan Darat, berikut upaya rekayasa teknis sehingga tidak ada kendaraan yang parkir sembarangan di badan jalan/di luar lokasi kegiatan.
 - h. Melaksanakan rekomendasi-rekomendasi yang tertera di dalam Andalalin, dan membuat SOP lalu lintas jalan dalam pelaksanaan kegiatan operasi *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi.
 - i. Selalu berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi, Satlantas Polres Bekasi dan Polsek setempat demi kelancaran dan keamanan lalu-lintas.
5. Dalam rangka pengelolaan peningkatan kesempatan kerja dan berusaha, dan perubahan persepsi masyarakat, pemrakarsa kegiatan berkewajiban :
- a. Melakukan sosialisasi (bersama kontraktor pelaksana) kepada masyarakat sekitar sebelum kegiatan dilakukan dengan tujuan agar masyarakat memahami dan mengerti rencana kegiatan berikut dampak yang mungkin timbul serta upaya mengelola, memantau dan mereduksi dampak tersebut sehingga masyarakat bisa menerima rencana kegiatan yang akan dilakukan.
 - b. Melakukan pendekatan secara proaktif dan membina hubungan baik dengan lingkungan sekitar, tokoh masyarakat, aparat desa, dan warga sekitar lokasi kegiatan.
 - c. Memberikan prioritas kepada tenaga kerja lokal yang berasal dari masyarakat sekitar sesuai kualifikasi yang dibutuhkan.
 - d. Ikut berpartisipasi membantu pada kegiatan sosial kemasyarakatan di di Desa Cibuntu Kecamatan Cibitung, Desa Gandasari, Desa Gandamekar, Desa Mekarwangi Kecamatan Cikarang Barat dan sekitarnya.
 - e. Mengembangkan kegiatan kepedulian terhadap warga sekitar, disesuaikan dengan kebutuhan dan peraturan yang berlaku.
 - f. Mendorong tumbuhnya kerjasama dengan masyarakat yang bisa menyediakan material atau sumber daya manusia yang diperlukan untuk mendukung kegiatan konstruksi dan operasi.

- g. Berperan serta dan berpartisipasi dalam hal penanaman pohon penghijauan dan pembangunan/peningkatan infrastruktur lainnya di lokasi, sehingga rencana kegiatan tersebut dapat terintegrasi dengan lingkungan dan masyarakat sekitarnya.
 - h. Melakukan pengelolaan/manajemen kegiatan tahap pematangan lahan, pekerjaan konstruksi dan operasional kegiatan sehingga tidak mengganggu masyarakat sekitar.
 - i. Mengelola dampak lingkungan secara optimal utamanya kebisingan, kualitas udara, air limbah, lalu lintas dan lain-lainnya sehingga tidak terjadi keluhan/protes masyarakat.
6. Apabila terdapat tanah/lahan milik pihak lain agar diproses sesuai ketentuan yang berlaku, termasuk tidak memanfaatkan tanah/lahan yang masuk dalam kategori Garis Sempadan Sungai, Garis Sempadan Bangunan, Garis Sempadan Pagar, dan Garis Sempadan Jalan.

KEENAM

: Kewajiban yang harus dipenuhi Penanggung Jawab Usaha dan/atau Kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Amar KELIMA dan dalam rangka pengembangan konsep dan implementasi pengelolaan dan pemantauan dampak :

- 1. Memenuhi ketentuan sesuai dengan Dokumen RKL-RPL;
- 2. Mematuhi ketentuan peraturan perundang - undangan di Bidang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
- 3. Memenuhi kewajiban pada Persetujuan Teknis pasca verifikasi pemenuhan baku mutu lingkungan hidup, pengelolaan limbah B3 dan/atau analisis mengenai dampak lalu lintas;
- 4. Menyiapkan dana penjaminan untuk pemulihan fungsi Lingkungan Hidup sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan;
- 5. Melakukan pengelolaan limbah non B3 sesuai rincian pengelolaan yang termuat dalam Dokumen RKL-RPL;
- 6. Mengajukan permohonan perubahan Persetujuan Lingkungan apabila direncanakan untuk melakukan perubahan Usaha dan/atau Kegiatan;
- 7. Melakukan audit lingkungan pada tahapan pasca operasi untuk memastikan kewajiban telah dilaksanakan dalam rangka pengakhiran kewajiban pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup;
- 8. Dalam konteks kelengkapan perizinan/persetujuan, pihak Penanggung Jawab Kegiatan agar segera menyelesaikan seluruh perizinan yang diperlukan, SLF, IMB/PBG dan lain-lain sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku;

9. Dalam konteks pengembangan konsep pengelolaan limbah cair dari kegiatan domestik, pihak Penanggung Jawab Kegiatan wajib bertanggung jawab secara moral bahwa kehadiran dan eksistensinya tidak hanya menambah beban dan tekanan terhadap lingkungan, namun sebaliknya memberikan nilai tambah kepada kualitas mutu dan fungsi pelayanan wilayah pada umumnya dan pelayanan lingkungan di sekitar pada khususnya;
10. Dalam konteks pengembangan konsep dan implementasi sistem pengelolaan limbah yang termasuk kategori B3 (Bahan Berbahaya dan Beracun) baik cair ataupun padat agar mengikuti ketentuan sebagaimana peraturan perundang-perundangan yang berlaku;
11. Dalam konteks pengembangan konsep dan implementasi sistem pengelolaan limbah padat, khususnya sampah domestik, pihak Penanggung Jawab Kegiatan diwajibkan untuk melaksanakan hal-hal sebagai berikut :
 - a. Melakukan upaya-upaya nyata dalam rangka pengelolaan, khususnya pengurangan (*reduce*) jumlah/volume sampah yang dihasilkan dari seluruh kegiatan selama konstruksi dan operasi (*operation waste*). Dalam konteks ini agar dilakukan upaya-upaya yang mengarah kepada *Zero Waste*;
 - b. Melakukan upaya-upaya nyata dalam rangka penggunaan kembali ataupun pemanfaatan dan pendaurulangan sampah (*reuse* dan *recycle*), sehingga keberadaan kegiatan operasi *Proving Ground* Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi memberikan nilai tambah terhadap upaya Pemerintah Kabupaten Bekasi dalam mengatasi masalah persampahan pada khususnya;
 - c. Melakukan pengelolaan sampah, dengan tetap harus mempertimbangkan perlunya pengelolaan secara terpadu (pengembangan manajemen pengelolaan sampah oleh pihak ketiga termasuk kerja sama dengan pihak/instansi terkait);
12. Dalam konteks penanganan air larian, pihak Penanggung Jawab Kegiatan wajib membuat jaringan drainase, *attenuation pond* dan tetap menjaga ruang terbuka hijau serta berkoordinasi dengan instansi teknis berkaitan dengan kewajiban lain dalam penanganan limbah cair domestik;
13. Dalam konteks penyediaan air bersih untuk kebutuhan seluruh tahapan kegiatan, pihak Penanggung Jawab Kegiatan mengupayakan mendapatkan air bersih dari PDAM. Sumber air bersih dari air hasil STP/water recycling, untuk keperluan siram tanaman dan pengujian track basah sesuai dengan standar teknis pemanfaatan air limbah yang telah disetujui.
14. Dalam konteks penanggulangan kebakaran agar melaksanakan hal-hal sebagai berikut :

- a. Menyediakan alat pemadam kebakaran yang dapat menanggulangi bahaya kebakaran sesuai dengan peraturan yang berlaku.
 - b. Melakukan pemantauan secara visual dan pengecekan langsung terhadap kapasitas dan fungsi seluruh sarana penunjang penanggulangan bahaya kebakaran di lokasi kegiatan.
15. Melaksanakan segala aktivitas dan kegiatan sesuai dengan *Standar Operating Procedure* (SOP) dan ketentuan lain yang berlaku.

KETUJUH

: Hal-hal lain kewajiban Penanggung Jawab Kegiatan yang harus dipenuhi antara lain :

1. Memenuhi persyaratan, standar, dan baku mutu lingkungan dan/atau kriteria baku kerusakan lingkungan sesuai dengan RKL-RPL dan peraturan perundang-undangan serta pemenuhan komitmen tersebut secara konsisten (tidak hanya tertuang di dalam dokumen).
2. Menyampaikan laporan pelaksanaan persyaratan dan kewajiban Persetujuan Pemerintah terkait Persetujuan Lingkungan secara berkala setiap 6 (enam) bulan sekali.
3. Bersedia memberikan akses kepada pejabat pengawas lingkungan hidup untuk melakukan pengawasan sesuai dengan kewenangannya (Pasal 495 ayat (3) Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup).
4. Kewajiban lain yang ditetapkan oleh Menteri, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya berdasarkan kepentingan perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup;
5. Bersedia dikenakan sanksi administratif, denda dan sanksi lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, apabila ditemukan adanya pelanggaran.
6. Melaksanakan seluruh ketentuan lainnya dari instansi terkait sesuai peraturan perundangan yang berlaku.
7. Mentaati dan melaksanakan sepenuhnya arahan dari dokumen ANDAL beserta RKL dan RPL-nya untuk seluruh tahapan kegiatan yang dilakukan, serta dijadikan acuan dalam pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup lebih lanjut.

KEDELAPAN

: Melaksanakan semua ketentuan dan kewajiban yang tercantum dalam Amar KELIMA s/d Amar KETUJUH di atas.

KESEMBILAN

: Untuk melaksanakan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Amar KETIGA, Penanggung Jawab Kegiatan wajib memiliki Perizinan/Persetujuan Pemerintah yang terkait dengan kegiatannya.

- KESEPULUH** : Apabila dalam pelaksanaan kegiatan timbul dampak lingkungan hidup di luar dampak yang wajib dikelola sebagaimana dimaksud dalam Lampiran Keputusan ini, Penanggung Jawab Kegiatan wajib melaporkan kepada instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Amar KETUJUH angka 2 paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja sejak diketahuinya timbulan dampak lingkungan hidup di luar dampak penting yang wajib dikelola.
- KESEBELAS** : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan selama kegiatan berlangsung sepanjang tidak ada perubahan kegiatan.

Ditetapkan di Bekasi

Pada Tanggal 1 Desember 2021

**Plt. KEPALA DINAS LINGKUNGAN HIDUP
KABUPATEN BEKASI**



EMAN SULAEMAN, SE, MM

Penata Tk. I / III d

NIP. 197209042005011012

Tembusan kepada Yth. :

1. Menteri Negara Lingkungan Hidup dan Kehutanan Republik Indonesia;
2. Gubernur Jawa Barat;
3. Bupati Bekasi;
4. Kepala Dinas Lingkungan Hidup Provinsi Jawa Barat;
5. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi;
6. Kepala Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kabupaten Bekasi;
7. Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kabupaten Bekasi.

LAMPIRAN I.

KEPUTUSAN KEPALA DINAS LINGKUNGAN HIDUP KABUPATEN BEKASI

NOMOR : 006 /SKKL-DLH/2021

TANGGAL : 1 Desember 2021

TENTANG : KELAYAKAN LINGKUNGAN HIDUP RENCANA KEGIATAN PEMBANGUNAN PROVING GROUND BALAI PENGUJIAN LAIK JALAN DAN SERTIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR (BPLJSKB) BEKASI OLEH KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN, SATUAN KERJA DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN DI DESA CIBUNTU KECAMATAN CIBITUNG, DESA GANDASARI, DESA GANDAMEKAR DAN DESA MEKARWANGI KEC. CIKARANG BARAT KAB. BEKASI PROP. JAWA BARAT

Matriks Rencana Pengelolaan Lingkungan Hidup (RKL) Kategori Dampak Penting

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
■ TAHAP KONSTRUKSI									
1.	Penurunan Kualitas Udara	Mobilisasi alat berat dan material.	Konsentrasi polutan (debu dan gas) berada dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut PP 22 / 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Parameter : Debu = 230 µg/m ³ SO ₂ = 900 µg/m ³ CO = 30.000 µg/m ³ NO ₂ = 400 µg/m ³ PM10 = 150 µg/m ³	■ Menggunakan kendaraan dan alat yang laik pakai (memenuhi baku mutu emisi). ■ Melakukan pengurangan kecepatan kendaraan terutama saat melewati daerah dekat pemukiman penduduk sekitar 20 km/jam. ■ Memelihara mesin kendaraan dan alat berat secara berkala. ■ Melakukan perawatan secara periodik terhadap alat berat yang digunakan. ■ Pengangkutan tanah menggunakan truk yang	■ Akses Masuk Jalan Raya Setu ■ Areal Test Track ■ Pemukiman Kelurahan Mekarwangi	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	■ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	■ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ■ Dinas Lingkungan Hidup Prov. Jawa Barat

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				ditutup dengan terpal guna mencegah ceceran tanah yang terdispersinya debu. ▪ Penyiraman dan pencucian roda kendaraan yang keluar dan masuk lokasi kegiatan. ▪ Penyiraman jalan yang dilalui kendaraan alat berat dan material di sekitar pemukiman penduduk pada saat musim kemarau (siang dan sore hari atau sesuai kebutuhan tahap konstruksi).					
		Pekerjaan Tanah	Konsentrasi polutan (debu dan gas) berada dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut PPRI No. 41 tahun 1999 dan PP 22 / 2021 tentang Pengendalian Pencemaran Udara, Debu = 230 µg/m³ SO2 = 900 µg/m³ CO = 30.000 µg/m³ NO2 = 400 µg/m³ PM10 = 150 µg/m³	▪ Menggunakan alat berat yang laik pakai (memenuhi baku mutu emisi). ▪ Melakukan perawatan secara periodik terhadap alat berat yang digunakan ▪ Mewajibkan para pekerja untuk memakai Alat Pelindung Diri (APD), terutama masker debu. ▪ Memasang pagar pembatas di sekeliling area kegiatan konstruksi	▪ Akses Masuk Jalan Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") ▪ Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan E : (107° 04' 07,57") ▪ Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
		Pekerjaan konstruksi	Konsentrasi polutan (debu dan gas) berada dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut PPRI No. 41 tahun 1999 dan PP 22 / 2021 tentang Pengendalian Pencemaran Udara, Debu = 230 µg/m ³ SO ₂ = 900 µg/m ³ CO = 30.000 µg/m ³ NO ₂ = 400 µg/m ³ PM10 = 150 µg/m ³	- Menggunakan alat berat yang laik pakai (memenuhi baku mutu emisi). - Melakukan perawatan secara periodik terhadap alat berat yang digunakan. - Jenis alat pancang yang digunakan dekat area permukiman menggunakan alat pancang jack <i>hydraulic jacking pile</i>. - Pelaksanaan konstruksi dilakukan pada jam 08.00 – 18.00 WIB. - Mewajibkan para pekerja untuk memakai Alat Pelindung Diri (APD), terutama masker debu. - Memasang pagar pembatas di sekeliling area kegiatan konstruksi	- Akses Masuk Jalan Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") - Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan E : (107° 04' 07,57") - Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi
2.	Kebisingan	Mobilisasi alat berat dan material.	Tingkat kebisingan dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut KepMenLH No. 48 tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Mutu Tingkat Kebisingan, untuk pemukiman penduduk 55 dBA dan untuk area lokasi	- Menggunakan kendaraan mobilisasi material dan alat berat yang laik pakai/jalan (memenuhi baku mutu emisi dan bersertifikat layak operasi). - Memelihara mesin kendaraan dan alat berat secara berkala. - Melakukan pengurangan kecepatan kendaraan	- Akses Masuk Jalan Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") - Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan E : (107° 04' 07,57")	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
			kegiatan (perdagangan dan jasa, industri) 70 dBA.	terutama saat melewati daerah dekat pemukiman penduduk sekitar 20 km/jam.	Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").				
		Pekerjaan Tanah	Tingkat kebisingan dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut KepMenLH No. 48 tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Mutu Tingkat Kebisingan, untuk pemukiman penduduk 55 dBA dan untuk area lokasi kegiatan (perdagangan dan jasa, industri) 70 dBA.	- Pemeliharaan mesin alat berat secara berkala. - Menggunakan alat pelindung diri (<i>earplug</i>) untuk pekerja proyek khususnya pekerja yang dekat sumber bising. - Pengaturan jadwal pekerjaan, misalnya kegiatan yang menimbulkan kebisingan tinggi tidak dilakukan pada saat masyarakat sedang istirahat (tidur).	- Akses Masuk Jalan Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") - Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan E : (107° 04' 07,57") - Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi
		Pekerjaan konstruksi	Tingkat kebisingan dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut KepMenLH No. 48 tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Mutu Tingkat Kebisingan, untuk pemukiman	- Pemeliharaan mesin alat berat secara berkala. - Menggunakan alat pelindung diri (<i>earplug</i>) untuk pekerja proyek. - Pengaturan jadwal pekerjaan, misalnya kegiatan yang menimbulkan kebisingan tinggi tidak	- Akses Masuk Jalan Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") - Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
			penduduk 55 dBA dan untuk area lokasi kegiatan (perdagangan dan jasa, industri) 70 dBA.	dilakukan pada saat masyarakat sedang istirahat (tidur). - Menggunakan alat pancang jack <i>drill hammer/hydraulic jacking pile</i>. - Pemberitahuan jadwal waktu pelaksanaan pemancangan tiang agar masyarakat mewaspadai kemungkinan peningkatan kebisingan	E : (107° 04' 07,57") Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").				
3.	Penurunan Kualitas Air Permukaan	Operasional <i>Base Camp</i>	Konsentrasi pencemar kualitas air limbah di bawah baku mutu yang dipersyaratkan untuk air limbah domestik sesuai Permen LH No. 68 / 2016 baku mutu air limbah bagi usaha dan/atau kegiatan domestik, pH 6-9, BOD 100 mg/ltr TSS 100 mg/ltr Minyak dan lemak 10 mg/ltr, untuk air permukaan sesuai PPRI No. 82 Tahun 2001 dan PP 22 / 2021 tentang	- Air limbah domestik dari MCK, yang berasal dari kegiatan pekerja dialirkan ke unit <i>Biological Filter Septictank</i> (Biofil) dan agar tidak masuk ke saluran drainase maka harus disedot secara berkala sebelum over kapasitas yang dapat dilakukan dengan bekerjasama dengan Pihak ke - 3. - Melakukan sosialisasi pada pekerja mengenai penataan SOP untuk kebersihan lingkungan di area <i>basecamp</i> dan sekitarnya.	<i>Septic tank</i>	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
			Pengelolaan Kualitas Air dan Pengendalian Pencemaran Air, Kelas II.						
		Pekerjaan Tanah	Konsentrasi pence mar kualitas air per mukaan sesuai PPRI No. 82 tahun 2001 dan PP 22 / 2021 tentang Pengelolaan Kualitas Air dan Pengendalian Pence maran Air, Kelas II	▪ Melakukan pembukaan lahan secara bertahap. ▪ Membuat sedimen <i>trap</i>.	▪ <i>Up Stream</i> (S : 06⁰ 16'25.31'' dan E : 107⁰ 04'10.95'') atau sekitar batas lahan BPLJSKB dgn Desa Ganda Sari; (L-1)	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi
					▪ Tengah (S : 06⁰ 30'36.56'' dan E : 107⁰ 06'95.59'') atau di dekat kantor Utama BPLJSKB; (L-2) ▪ <i>Down Stream</i> Ganda Sari – Mekar Wangi (S : 06⁰17'47.04'' dan E : 107⁰ 04'27.15'') atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Ganda Sari – Mekar				

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
					Wangi (dekat Gerbang Pintu Masuk BPLJSKB). (L-3) Down Stream Cibuntu – Ganda Sari (S : 06⁰17'49.17" dan E : 107⁰04'13.13") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Cibuntu-Ganda Sari (ujung area test track). (L-4)				
4.	Peningkatan Limpasan Air Permukaan	Pekerjaan Tanah	Tidak terjadinya banjir atau genangan tidak terkontrol baik di dalam lokasi kegiatan maupun diluar lokasi kegiatan.	- Pembukaan lahan secara bertahap. - Menyediakan area hijau minimal 30%. - Membuat drainase di dalam lokasi kegiatan menuju badan air penerima. - Membuat waduk reservoir yang non over flowing. - Memperbaiki sistem drainase di pemukiman penduduk yang terganggu atau terhambat akibat kegiatan pembukaan	Dilokasi BPLJSKB Kondisi pengamatan : saat hujan dan tidak hujan	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				lahan. Berkoordinasi dengan Dinas PU atau instansi terkait untuk pencegahan dan pengendalian limpasan air hujan (banjir).					
5.	Penurunan Kuantitas Air Tanah	Kegiatan Pembangunan Proving Ground, Perkatoran, dan Fasilitas Pendukung lainnya (termasuk SPBU)	Tidak terjadinya penurunan kuantitas air tanah di dalam lokasi kegiatan maupun diluar lokasi kegiatan.	- Menyediakan area hijau sekitar 9.771m² dalam perkantoran, gedung utama dan unit usaha. - Penanaman pohon pelindung yang mampu menyerap air limpasan. - Mengupayakan mendapatkan air dari PDAM.	Sumur warga (muka air)	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas ESDM Prov. Jawa Barat - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas ESDM Prov. Jawa Barat - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi
6.	Banjir/ Genangan	Pekerjaan Tanah	Banjir atau genangan baik di dalam lokasi kegiatan maupun diluar lokasi kegiatan.	- Menyediakan area hijau sekitar 30%. - Membuat drainase didalam lokasi kegiatan menuju badan air penerima. - Membuat waduk reservoir non overflowing/ attenuation pound. - Memperbaiki sistem drainase di pemukiman penduduk yang terganggu	Dilokasi BPLJSKB Kondisi pengamatan : saat hujan dan tidak hujan	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				atau terhambat akibat kegiatan pembukaan lahan. - Memelihara saluran drainase secara rutin dan berkala serta rehabilitasi. - Melakukan pengurusan peil banjir/kajian drainase ke Dinas SDA, Bina Marga, dan Bina Konstruksi. - Melaksanakan konsep Zero Run – off secara bertahap					
7.	Peningkatan Kesempatan Kerja dan Berusaha	Penerimaan tenaga kerja	Tingkat penyerapan tenaga kerja lokal dan adanya partisipasi masyarakat sekitar kegiatan untuk melakukan usaha di sekitar kegiatan.	- Memberikan prioritas kepada masyarakat sekitar yang memenuhi kualifikasi yang dibutuhkan untuk dapat bekerja di rencana kegiatan. - Memprioritaskan tenaga kerja lokal khususnya untuk tenaga kerja <i>unskilled</i>. - Membuat pengumuman lowongan kerja yang dipasang di kantor Kelurahan dan fasilitas umum. - Berkoordinasi dengan Dinas Tenaga Kerja atau instansi terkait dalam	- Desa Cibuntu, - Desa Gandamekar, - Desa Gandasari , - Desa Mekarwangi	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi/ Kontraktor Pelaksana	Dinas Tenaga Kerja Kab Bekasi	- Dinas Tenaga Kerja Kab. Bekasi - Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				penerimaan tenaga kerja. ▪ Mewajibkan kepada pihak kontraktor pekerjaan untuk penyerapan tenaga kerja lokal diperbanyak, terutama pekerjaan tanpa keahlian khusus. ▪ Memberikan kesempatan kepada masyarakat setempat sebagai rekanan (sub kontraktor) dan penyedia kebutuhan material konstruksi. ▪ Memberikan kesempatan kepada masyarakat setempat untuk melakukan usaha di sektor informal yang melayani tenaga kerja seperti penyediaan makanan dan jasa transportasi. ▪ Memberi upah sesuai dengan Upah Minimum Kerja (UMK) di Kab Bekasi. ▪ Memprioritaskan tenaga kerja setempat dengan perekrutan secara transparan melalui/ bekerjasama dengan Kelurahan/ Camat setempat.					

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				▪ Penyuluhan HSE dilakukan pada saat rekrutmen (mobilisasi) tenaga kerja.					
8.	Perubahan Persepsi masyarakat	▪ Penerimaan tenaga kerja. ▪ Operasional <i>Base Camp</i> ▪ Mobilisasi alat berat dan material. ▪ Pekerjaan Tanah ▪ Pekerjaan konstruksi	Peningkatan persepsi positif dari masyarakat sekitar rencana kegiatan.	▪ Memberikan prioritas kepada masyarakat sekitar yang memenuhi kualifikasi yang dibutuhkan untuk dapat bekerja di rencana kegiatan. ▪ Menjalin komunikasi yang baik dengan masyarakat sekitar guna mencegah timbulnya persepsi negatif. ▪ Melaksanakan kegiatan pengembangan kepedulian kepada masyarakat. ▪ Melakukan koordinasi dengan aparat Kelurahan dan kecamatan setempat terkait pelaksanaan rencana kegiatan. ▪ Memberikan pelatihan terhadap tenaga kerja konstruksi untuk meningkatkan keterampilannya ▪ Upah tenaga kerja konstruksi disesuaikan dengan upah standar yang berlaku.	▪ Desa Cibuntu, ▪ Desa Gandamekar ▪ Desa Gandasari ▪ Desa Mekarwangi	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Tenaga Kerja Kab Bekasi	▪ Dinas Tenaga Kerja Kab. Bekasi ▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
9.	Gangguan lalu Lintas	Mobilisasi alat berat dan material	Terkendalnya traffic lalu lintas di sekitar rencana lokasi kegiatan. Tolok ukur dampak adalah Tidak terjadinya kemacetan	- Menyediakan rambu-rambu lalu lintas sementara. - Pengaturan waktu pelaksanaan mobilisasi untuk menghindari jam-jam sibuk. - Membatasi volume material yang diangkut sesuai kapasitas dump truck. - Menempatkan petugas pengatur lalu lintas pada pintu keluar masuk lokasi kegiatan. - Membatasi jumlah parkir kendaraan pada lokasi parkir yang tersedia - Berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kab Bekasi dan instansi terkait lainnya dalam melakukan pengendalian lalu lintas dilokasi kegiatan dan sekitarnya.	- Depan pintu gerbang utama akses masuk BPLJSKB - Jl. Raya Setu Arah Utara Menuju Jalan Baru Grand Wisata - Jl. Raya Setu Arah Selatan Menuju Kawasan MM2100 dan Toll - Jl. Raya Setu Arah Utara	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	Dinas Perhubungan Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - Dinas Perhubungan Kab. Bekasi
TAHAP OPERASIONAL									
1.	Penurunan Kualitas Udara	Kegiatan Pembangunan Proving Ground, Perkatoran, dan Fasilitas	Konsentrasi polutan (debu dan gas) berada dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut PPRI No. 41 tahun 1999 dan PP 22/2021 tentang	- Pengaturan kecepatan kendaraan keluar masuk Proving Ground BPLJSKB Bekasi. - Kendaraan operasional dan seluruh kendaraan yang masuk dan keluar kawasan	- Akses Masuk Jalan Raya Setu - Areal Test Track S - Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
		Pendukung lainnya (termasuk SPBU)	Pengendalian Pencemaran Udara, Debu = 230 µg/m ³ SO ₂ = 900 µg/m ³ CO = 30.000 µg/m ³ NO ₂ = 400 µg/m ³ dan KepMenLH No.13/MENLH/XI/1995 dan PP 22/2021 tentang baku mutu emisi sumber tidak bergerak.	BBC harus laik jalan dan memenuhi baku mutu emisi gas buang. ■ Melakukan penghijauan di sekeliling area perkantoran, gedung utama dan unit usaha dengan menanam tanaman Mahoni daun kecil (<i>Swetenia macrophyllai</i>), Pinus (<i>Pinus merkussi</i>), Kersen (<i>Muntingia caalbura</i>), Palembang Raja (<i>Roystanea regia</i>), Pucuk Merah (<i>Syzigium oleina</i>), dan Glodogan Tiang (<i>Vitis trifolia</i>). ■ Perawatan genset dan melakukan pengujian emisi genset secara berkala.	■ Kantor BPLJSKB				
2.	Peningkatan Kebisingan	- Kegiatan Pengujian - Kegiatan Perkatoran, Fasilitas Pendukung dan Pemeliharaan Sarana Pendukung	Tingkat kebisingan dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut KepMenLH No. 48 tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Mutu Tingkat Kebisingan, untuk pemukiman penduduk 55 dBA dan untuk area lokasi kegiatan (perdagangan dan	■ Pengaturan kecepatan kendaraan keluar masuk Proving Ground BPLJSKB Bekasi dan management uji coba yang optimal. ■ Kendaraan operasional yang digunakan harus laik jalan. ■ Melengkapi ruangan genset dengan alat peredam suara untuk mengurangi tingkat kebisingan yang timbul saat genset dioperasikan.	■ Akses Masuk Jalan Raya Setu ■ Areal Test Track S ■ Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S • Kantor BPLJSKB • GEDUNG Genset	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	■ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	■ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
		ng/ Utilitas	jasa, industri) 70 dBA.	Melakukan penghijauan di sekeliling area perkantoran, gedung utama dan unit usaha dengan menanam tanaman Krey Payung (<i>Feliccium decipiens</i>), Biola Cantik (<i>Ficus lyrata</i>), Cemara (<i>Cosaruina sp.</i>), dan Bambu Ater (<i>Gigontochloaatter</i>).					
3.	Penurunan Kualitas Air Permukaan	Kegiatan Perkantoran, Fasilitas Pendukung dan Pemeliharaan Sarana Pendukung/Utilitas	Konsentrasi pencemar kualitas air limbah di bawah baku mutu yang dipersyaratkan untuk air limbah domestik sesuai Permen LH No.5 tahun 2014 Lamp. XLVI dan PP 22/2021 tentang baku mutu air limbah bagi usaha dan/atau kegiatan domestik, pH 6-9, BOD 100 mg/ltr TSS 100 mg/ltr Minyak dan lemak 10 mg/ltr, untuk air permukaan sesuai PPRI No.82 Tahun 2001 Kelas II dan PP 22/2021	- Air limbah domestik dari MCK, yang berasal dari kegiatan perkantoran dan unit usaha dialirkan ke unit <i>Biological Filter Septictank</i> (Biofil) dengan kapasitas 1 m³/hari sebanyak 129 unit. - Membuat kolam bio – assay dan overflow nya dialirkan ke saluran drainase menuju kolam retensi / reservoir non – overflowing (konsepsi zero waste dilakukan bertahap) - Membuat/memasang <i>grease trap</i> untuk mengolah air dari kegiatan ruang makan (kantin) untuk diolah lebih lanjut. - Air limbah domestik dari kegiatan perkantoran dan unit usaha akan diolah di	<i>Up Stream</i> (S : 06° 16'25.31" dan E : 107° 04'10.95") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Desa Ganda Sari; (L-1) - Tengah (S : 06° 30'36.56" dan E : 107° 06'95.59") atau di dekat kantor Utama BPLJSKB; (L-2) <i>Down Stream</i> Ganda Sari – Mekar Wangi (S : 06°17'47.04" dan E : 107° 04'27.15") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Ganda Sari – Mekar	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				<i>Sewage Treatment Plant (STP)</i> menggunakan sistem Lumpur Aktif (<i>Extended Aeration</i>). - Air limbah dari <i>outlet</i> STP kegiatan perkantoran dan unit usaha dimanfaatkan ulang untuk penyiraman RTH/ taman dan pengujian track basah. - Dalam keadaan tertentu effluent dari kolam retensi sebelum dibuang ke saluran umum air limbah harus memenuhi syarat baku mutu yang diatur/dipersyaratkan dalam peraturan yang berlaku.	Wangi (dekat Gerbang Pintu Masuk BPLJSKB). (L-3) Down Stream Cibuntu – Ganda Sari (S : 06°17'49.17" dan E : 107°04'13.13") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Cibuntu – Ganda Sari (ujung area test track). (L-4)				
4.	Peningkatan Limpasan Air Permukaan	Kegiatan Perkantoran , Fasilitas Pendukung dan Pemeliharaan Sarana Pendukung / Utilitas	Tidak ada limpasan air yang keluar lokasi kegiatan (<i>zero run off</i>)	- Menyediakan area hijau sekitar 9.771 m² di dalam area perkantoran, gedung utama dan unit usaha . - Membangun attenuation pond yang dapat menampung limpasan air - Penanaman pohon pelindung yang mampu menyerap air limpasan. - Membuat drainase di dalam lokasi kegiatan menuju badan air	Dilokasi BPLJSKB Kondisi pengamatan : saat hujan dan tidak hujan	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				penerima.					
5.	Banjir/Genangan	- Curah hujan tinggi - Luapan Sungai Sadang	Tidak terjadi banjir atau genangan tidak terkontrol, baik di dalam lokasi kegiatan maupun diluar lokasi kegiatan.	- Merawat area hijau yang telah dibangun; - Merawat drainase didalam lokasi kegiatan menuju badan air penerima. - Merawat attenuation pond. - Melakukan pengurusan peil banjir/kajian drainase ke Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab Bekasi.	Dilokasi BPLJSKB Kondisi pengamatan : saat hujan dan tidak hujan	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap Operasi berlangsung.	- BPLJSKB Bekasi - Dinas PUPR Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi
6.	Penurunan Kuantitas Air Tanah	Kegiatan Perkatoran, Fasilitas Pendukung dan Pemeliharaan Sarana Pendukung / Utilitas (SPBU)	Tidak terjadinya penurunan kuantitas air tanah di dalam lokasi kegiatan maupun diluar lokasi kegiatan.	- Merawat area hijau sekitar 9.771 m² di dalam perkantoran, gedung utama dan unit usaha. - Merawat pond penyimpanan air agar sebagai sumber recharge air tanah. - Memelihara pohon pelindung yang mampu menyerap air limpasan. - Mengupayakan mendapatkan air dari PDAM.	<i>Up Stream</i> (S : 06° 16'25.31" dan E : 107° 04'10.95") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Desa Ganda Sari; (L-1) - Tengah (S : 06° 30'36.56" dan E : 107° 06'95.59") atau di dekat kantor Utama BPLJSKB; (L-2) <i>Down Stream</i> Ganda Sari – Mekar Wangi (S : 06°17'47.04" dan	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	- DPUPR Kab Bekasi - Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
					E : 107 ⁰ 04'27.15'') atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Ganda Sari – Mekar Wangi (dekat Gerbang Pintu Masuk BPLJSKB). (L-3) ▪ Down Stream Cibuntu – Ganda Sari (S : 06 ⁰ 17'49.17'' dan E : 107 ⁰ 04'13.13'') atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Cibuntu – Ganda Sari (ujung area test track). (L-4)				
7.	Peningkatan Kesempatan Kerja dan Berusaha	Penerimaan tenaga kerja.	Tingkat penyerapan tenaga kerja lokal dan adanya partisipasi masyarakat sekitar kegiatan untuk melakukan usaha di sekitar kegiatan	▪ Memberikan prioritas kepada masyarakat sekitar yang memenuhi kualifikasi untuk dapat bekerja di lokasi kegiatan. ▪ Untuk kebutuhan tenaga kerja <i>unskilled</i> memprioritaskan dari masyarakat sekitar. ▪ Menerapkan peraturan ketenagakerjaan yang berlaku.	▪ Pemukiman Penduduk Sekitar Desa Cibuntu, Desa Gandamekar, Desa Mekarwangi dan Desa Gandasari. ▪ Di dalam	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Tenaga Kerja Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				▪ Berkoordinasi dengan Dinas Tenaga Kerja atau instansi terkait untuk penerimaan tenaga kerja. ▪ Bekerjasama dengan aparat pemerintah (Kelurahan/kecamatan) dalam melakukan pengumuman dan perekrutan tenaga kerja. ▪ Mendorong tumbuhnya kerjasama dengan masyarakat yang bisa menyediakan material atau sumber daya manusia yang diperlukan untuk mendukung kegiatan operasional. ▪ Memberi upah sesuai dengan Upah Minimum Kerja (UMK) di Kab Bekasi. ▪ Penyuluhan tentang HSE dilakukan sebagai bagian dari Kegiatan Rekrutmen Tenaga Kerja dan sebagai bagian Kegiatan Perkantoran (pembinaan sdm).	Lokasi Kegiatan.				
8.	Perubahan Persepsi Masyarakat	Seluruh kegiatan pada tahap operasi	Peningkatan persepsi positif dari masyarakat sekitar rencana kegiatan.	▪ Memprioritaskan penyerapan tenaga kerja setempat sesuai dengan keahlian dan keterampilan	▪ Pemukiman Penduduk Sekitar Desa Cibuntu, Desa	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Tenaga Kerja Kab Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

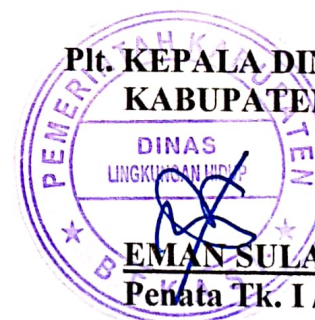
No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				yang dimiliki. - Menjalin komunikasi yang baik dengan masyarakat sekitar guna mencegah timbulnya persepsi negatif. - Melaksanakan kegiatan pengembangan kepedulian kepada masyarakat.	Gandamekar, Desa Mekarwangi dan Desa Gandasari Di dalam Lokasi Kegiatan.	operasi berlangsung.		Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	
9.	Gangguan lalu lintas	Mobilisasi kendaraan dan parkir.	Terkendalnya <i>traffic</i> lalu lintas di sekitar rencana lokasi kegiatan. Tolok ukur dampak adalah tidak terjadinya kemacetan.	- Menyediakan rambu-rambu lalu lintas, cermin cembung lampu kuning yang berkedip di jalan akses masuk lokasi kegiatan. - Menempatkan petugas pada perlintasan jalan raya dan Petugas pengatur lalu lintas pada pintu keluar masuk lokasi kegiatan - Membuat pelebaran pada pintu keluar masuk/jalan masuk depan pintu dibuat lengkung. - Menyediakan jalan untuk mobilisasi kendaraan dari dan menuju parkir. - Melarang kendaraan parkir di sepanjang jalan raya sekitar akses pintu masuk BPLJSKB. - Melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan,	- Depan pintu gerbang utama akses masuk BPLJSKB - Jl. Raya Setu Arah Utara Menuju Jalan Baru Grand Wisata - Jl. Raya Setu Arah Selatan Menuju Kawasan MM2100 dan Toll - Jl. Raya Setu Arah Utara	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	Dinas Perhubungan Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
				Kepolisian, Camat dan Desa dalam pelaksanaan kegiatan.					

Matriks Rencana Pengelolaan Lingkungan Hidup (RKL) Kategori Dampak Penting Lainnya Yang dikelola

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
▪ TAHAP KONSTRUKSI									
1.	Sanitasi Lingkungan	Operasional basecamp & Pelaksanaan Konstruksi Pembangunan Proving Ground dan fasilitas pendukungnya (termasuk SPBU)	Tidak adanya timbulan sampah di lokasi kegiatan.	▪ Menyediakan bak sampah untuk menampung sampah pekerja; ▪ Mengumpulkan dan memilah sampah sisa konstruksi; ▪ Mengharuskan pekerja mematuhi pengelolaan limbah; ▪ Bekerjasama dengan pihak ke -3 untuk mengelola sampah.	▪ Base camp ▪ Site ptoyek ▪ SPBU	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ Dinas Lingkungan Hidup Prov. Jawa Barat

No	Dampak Lingkungan yang Dikelola	Sumber Dampak	Indikator Keberhasilan Pengelolaan Lingkungan Hidup	Bentuk Pengelolaan Lingkungan Hidup	Lokasi Pengelolaan Lingkungan Hidup	Periode Pengelolaan Lingkungan Hidup	Institusi Pengelolaan Lingkungan		
							Pelaksana	Pengawas	Pelaporan
		fasilitas pendukung(termasuk SPBU)		sampah • Menunjuk petugas dan penanggung jawab pengelolaan sampah					
• TAHAP OPERASIONAL									
1.	Sanitasi Lingkungan	KEGIATAN Pengujian perkantoran , dan Pemeliharaan Fasilitas (termasuk SPBU)	▪ Tidak adanya timbulan sampah di lokasi kegiatan.	▪ Menyediakan bak sampah untuk menampung sampah domestik; ▪ Mengumpulkan dan memilah sampah ; ▪ Mengharuskan pekerja mematuhi pengelolaan sampah; ▪ Menunjuk petugas dan penanggung jawab pengelolaan sampah ▪ Bekerja sama dengan pihak ke -3 untuk mengelola sampah sesuai dengan ketentuan	▪ Fasilitas Pegujian ▪ Perkantoran ▪ SPBU	▪ Pengelolan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung.	▪ BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ Dinas Lingkungan Hidup Prov. Jawa Barat



**Pt. KEPALA DINAS LINGKUNGAN HIDUP
KABUPATEN BEKASI**

EMAN SULAEMAN, SE, MM

Penata Tk. I / III d

NIP. 19720904200501101

LAMPIRAN II.

KEPUTUSAN KEPALA DINAS LINGKUNGAN HIDUP KABUPATEN BEKASI

NOMOR : 006 /SKKL-DLH/2021

TANGGAL : 1 Desember 2021

TENTANG : KELAYAKAN LINGKUNGAN HIDUP RENCANA KEGIATAN PEMBANGUNAN PROVING GROUND BALAI PENGUJIAN LAIK JALAN DAN SERTIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR (BPLJSKB) BEKASI OLEH KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA, DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN, SATUAN KERJA DIREKTORAT PRASARANA TRANSPORTASI JALAN DI DESA CIBUNTU KECAMATAN CIBITUNG, DESA GANDASARI, DESA GANDAMEKAR DAN DESA MEKARWANGI KEC. CIKARANG BARAT KAB. BEKASI PROP. JAWA BARAT

Matriks Rencana Pemantauan Lingkungan Hidup (RPL) Kategori Dampak Penting

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
■ TAHAP KONSTRUKSI									
1.	Penurunan Kualitas Udara	Konsentrasi polutan (debu dan gas) berada dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut PP 22 / 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Parameter : Debu = 230 µg/m ³ SO ₂ = 900 µg/m ³ CO = 30.000 µg/m ³ NO ₂ = 400 µg/m ³	■ Mobilisasi alat berat dan material	Melakukan pengukuran kualitas udara. Pengambilan sampel kualitas udara dilakukan dengan menggunakan alat pengumpul sampel seperti <i>High Volume Air Sampler (HVAS)</i> , <i>gas detector</i> atau <i>gas analyzer</i> . Metode analisis yang digunakan sesuai PP 22/2021 adalah analisa laboratorium dengan metode sebagai berikut: Debu= SNI 19-7119.3-2005 SO ₂ = SNI 19-7119.7-2005	■ Akses Masuk Jalan Raya Setu ■ Areal Test Track ■ Pemukiman Kelurahan Mekarwangi	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	■ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	■ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ■ Dinas Lingkungan Hidup Prov. Jawa Barat

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
				SO ₂ = SNI 19-7119.7-2005 CO = Pentoksida NO ₂ = SNI 19-7119.2-2005 PM 10 = Gravimetri	11,36").				
		Konsentrasi polutan (debu dan gas) berada dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut PPRI No. 41 tahun 1999 dan PP 22/2021 tentang Pengendalian Pencemaran Udara, Debu = 230 µg/m ³ SO ₂ = 900 µg/m ³ CO = 30.000 µg/m ³ NO ₂ = 400 µg/m ³ PM 10 = 150 µg/m ³	▪ Pekerjaan Tanah ▪ Pekerjaan konstruksi	Melakukan pengukuran kualitas udara. Pengambilan sampel kualitas udara dilakukan dengan menggunakan alat pengumpul sampel seperti <i>High Volume Air Sampler</i> (HVAS), gas detector atau gas <i>analyzer</i> . Metode analisis yang digunakan sesuai PPRI No. 41 tahun 1999 dan PP 22/2021 adalah analisa laboratorium dengan metode sebagai berikut: Debu = SNI 19-7119.3-2005 SO ₂ = SNI 19-7119.7-2005 CO = Pentoksida NO ₂ = SNI 19-7119.2-2005 PM 10 = Gravimetri	▪ Akses Masuk Jalan Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") ▪ Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan E : (107° 04' 07,57") ▪ Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
2.	Kebisingan	Tingkat kebisingan dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut KepMenLH No. 48 tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Mutu Tingkat Kebisingan, untuk pemukiman penduduk 55 dBA dan untuk area lokasi kegiatan (perdagangan dan jasa, industri) 70 dBA.	Mobilisasi alat berat dan material	Melakukan pengukuran tingkat kebisingan. Pengambilan sampel kebisingan menggunakan alat <i>Sound Level Meter</i> serta dengan melakukan pengamatan lapangan. Metode analisis yang digunakan adalah menganalisis data hasil pengukuran di lapangan yang menggunakan <i>sound level meter</i> dengan menggunakan rumus sesuai dengan KepMenLH No. 48 Tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Tingkat Kebisingan.	- Akses Masuk Jalan Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") - Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan E : (107° 04' 07,57") - Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi
		Tingkat kebisingan dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut KepMenLH No. 48 tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Mutu Tingkat Kebisingan, untuk pemukiman penduduk 55 dBA	- Pekerjaan Tanah - Pekerjaan konstruksi	Melakukan pengukuran tingkat kebisingan. Pengambilan sampel kebisingan menggunakan alat <i>Sound Level Meter</i> serta dengan melakukan pengamatan lapangan. Metode analisis yang digunakan adalah menganalisis data hasil pengukuran di lapangan yang menggunakan <i>sound</i>	- Akses Masuk Jalan Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") - Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan E : (107° 04' 07,57") - Pemukiman	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
		dan untuk area lokasi kegiatan (perdagangan dan jasa, industri) 70 dBA.		<i>level meter</i> dengan menggunakan rumus sesuai dengan KepMenLH No. 48 Tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Tingkat Kebisingan.	Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").				
3.	Penurunan Kualitas Air Permukaan	Konsentrasi pencemar kualitas air limbah di bawah baku mutu yang dipersyaratkan untuk air limbah domestik sesuai Permen LH No. 68 tahun 2016 Lamp. XLVI dan PP 22/2021 tentang baku mutu air limbah bagi usaha dan/atau kegiatan domestik, pH 6-9, BOD 100 mg/ltr TSS 100 mg/ltr Minyak dan lemak 10 mg/ltr, untuk air permukaan sesuai PPRI No.82 Tahun	Operasional <i>Base Camp</i>	Melakukan pengukuran kualitas air limbah yang telah diolah untuk dimanfaatkan dan air permukaan; kemudian melakukan analisa laboratorium dari sampel yang diambil: Untuk air limbah upaya yang dilakukan sesuai dengan Pertek IPLC yang pada mengacu pada Permen LH No. 68 tahun 2016 tentang baku mutu air limbah domestik. Parameter: pH 6-9, BOD 100 mg/ltr TSS 100 mg/ltr Minyak dan lemak 10	<i>Up Stream</i> (S : 06° 16'25.31" dan E : 107° 04'10.95") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Desa Gandasari; (L-1) - Tengah (S : 06° 30'36.56" dan E : 107° 06'95.59") atau di dekat kantor Utama BPLJSKB; (L-2) <i>Down Stream</i> Ganda Sari – Mekar Wangi (S : 06°17'47.04" dan E : 107° 04'27.15") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Ganda	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
		2001 dan PP 22/2021		mg/ltr - Untuk air permukaan dengan mengacu pada PP 22/2021 lampiran VI Parameter: pH 6-9, BOD 100 mg/ltr TSS 100 mg/ltr Minyak dan lemak 10 mg/ltr	Sari – Mekar Wangi (dekat Gerbang Pintu Masuk BPLJSKB). (L-3) ▪ Down Stream Cibuntu-Ganda Sari (S : 06°17' 49.17" dan E : 107°04'13.13") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Cibuntu-Ganda Sari (ujung area test track). (L-4)				
		Konsentrasi pencemar kualitas air limbah di bawah baku mutu yang dipersyaratkan untuk air permukaan sesuai PPRI No.82 Tahun 2001 kelas II dan PP 22/2021.	▪ Pekerjaan Tanah	Melakukan pengukuran kualitas air dengan analisa laboratorium dari sampel yang diambil, dengan mengacu kepada PPRI No.82 Tahun 2001 kelas II dan PP 22/2021	▪ <i>Up Stream</i> (S : 06° 16'25.31" dan E : 107° 04'10.95") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Desa Gandasari; (L-1) ▪ <i>Tengah</i> (S : 06° 30'36.56" dan E : 107° 06'95. 59") atau di dekat kantor	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
					Utama BPLJSKB; (L-2) ▪ Down Stream Ganda Sari – Mekar Wangi (S : 06°17'47.04" dan E : 107°04'27.15") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Ganda Sari-Mekar Wangi (dekat Gerbang Pintu Masuk BPLJSKB). (L-3) ▪ Down Stream Cibuntu-Ganda Sari (S : 06°17'49.17" dan E : 107°04'13.13") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Cibuntu – Ganda Sari (ujung area test track). (L-4)				

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
4.	Peningkatan Limpasan Air Permukaan	Tidak menimbulkan banjir atau genangan di dalam dan diluar lokasi kegiatan.	Pekerjaan Tanah	Pengumpulan data debit air permukaan dilakukan dengan pengamatan dan pengukuran di lapangan.	Dilokasi BPLJSKB Kondisi pengamatan : saat hujan sedang dan tidak hujan	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ PJT II ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ PJT II ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi
5.	Banjir/Genangan	Tidak menimbulkan banjir atau genangan di dalam dan diluar lokasi kegiatan.	Pekerjaan Tanah	Pengumpulan data banjir/genangan dilakukan dengan pengamatan dan pengukuran di lapangan.	Dilokasi BPLJSKB Kondisi pengamatan : saat hujan sedang dan tidak hujan .	6 (enam) bulan sekali selama tahap kontruksi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi
6.	Penurunan Kuantitas Air Tanah	▪ Tidak terjadinya penurunan kuantitas air tanah di dalam lokasi kegiatan maupun diluar lokasi kegiatan.	Kegiatan Pembangunan Proving Ground, Perkatoran, dan Fasilitas Pendukung lainnya (termasuk SPBU)	Pengumpulan data kuantitas dilakukan dengan pengamatan dan pengukuran di lapangan. Memantau upaya pemasangan sumber air bersih dari PDAM.	▪ <i>Up Stream</i> (S : 06° 16'25.31" dan E : 107° 04'10.95") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Desa Gandasari; (L-1) ▪ <i>Tengah</i> (S : 06° 30'36.56" dan E : 107° 06'95.	Pengelolaan lingkungan dilakukan selama tahap operasi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ PJT II ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ PJT II ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
					59") atau di dekat kantor Utama BPLJSKB; (L-2) ▪ <i>Down Stream</i> Ganda Sari – Mekar Wangi (S : 06°17'47.04" dan E : 107°04'27.15") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Ganda Sari-Mekar Wangi (dekat Gerbang Pintu Masuk BPLJSKB). (L-3) ▪ <i>Down Stream</i> Cibuntu-Ganda Sari (S : 06°17'49.17" dan E : 107°04'13.13") atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Cibuntu-Ganda Sari (ujung area test track). (L-4)				

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/ Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
7.	Peningkatan Kesempatan Kerja dan Berusaha	Tingkat penyerapan tenaga kerja lokal dan adanya partisipasi masyarakat sekitar kegiatan untuk melakukan usaha di sekitar kegiatan	Penerimaan tenaga kerja	Wawancara dan kuisioner dengan masyarakat di wilayah studi yang terkena dampak dan atau memanfaatkan data sekunder dari Personalia atau Humas perusahaan serta Dinas Tenaga Kerja Kab Bekasi. Data dianalisis dengan tabulasi sederhana dan analisis deskriptif.	- Pemukiman Penduduk Sekitar Desa Cibuntu, Desa Gandamekar, Mekarwangi dan Desa Gandasari - Di dalam Lokasi Kegiatan.	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	Dinas Tenaga Kerja Kab Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi
8.	Perubahan Persepsi masyarakat	Peningkatan persepsi positif dari masyarakat sekitar rencana kegiatan.	- Penerimaan tenaga kerja. - Operasional <i>Base Camp</i> - Mobilisasi alat berat dan material. - Pekerjaan Tanah - Pekerjaan konstruksi	Wawancara dan kuisioner dengan masyarakat di wilayah Kelurahan studi yang terkena dampak dan data sekunder dari instansi pemerintahan terkait. Data dianalisis dengan tabulasi sederhana dan analisis deskriptif.	- Pemukiman Penduduk Sekitar Desa Cibuntu, Desa Gandamekar, Mekarwangi dan Gandasari - Di dalam Lokasi Kegiatan.	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi
9.	Gangguan lalu lintas	Terkendalnya traffic lalu lintas di sekitar rencana lokasi kegiatan. Tolok ukur dampak adalah Tidak terjadinya kemacetan	Mobilisasi alat berat dan material	- Pengumpulan data dilakukan dengan cara survey di lapangan terhadap gangguan lalu lintas dan kerusakan jalan - Melakukan identifikasi kendaraan pengangku	- Depan pintu gerbang utama akses masuk BPLJSKB - Jl. Raya Setu Arah Utara Menuju Jalan Baru Grand Wisata	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung	BPLJSKB Bekasi	Dinas Perhubungan Kab Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
				tan alat berat dan material konstruksi yang digunakan untuk mobilisasi. ■ Data yg dikumpulkan dianalisis secara tabulasi dan deskriptif.	- Jl. Raya Setu Arah Selatan Menuju Kawasan M2100 dan Toll - Jl. Raya Setu Arah Utara				
■ TAHAP OPERASIONAL									
1.	Penurunan Kualitas Udara	Konsentrasi polutan (debu dan gas) berada dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut PPRI No. 41 tahun 1999 dan PP 22/2021 tentang Pengendalian Pencemaran Udara, Debu = 230 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ SO ₂ = 900 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ CO = 30.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO ₂ = 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM 10 = 150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Mobilisasi kendaraan yang keluar masuk area kegiatan.	Melakukan pengukuran kualitas udara. Pengambilan sampel kualitas udara dilakukan dengan menggunakan alat pengumpul sampel seperti <i>High Volume Air Sampler</i> (HVAS), <i>gas detector</i> atau <i>gas analyzer</i> . Metode analisis yang digunakan sesuai PP 22/2021 adalah analisa laboratorium dengan metode sebagai berikut: Debu = SNI 19-7119.3-2005 SO ₂ = SNI 19-7119.7-2005 CO = Pentoksida NO ₂ = SNI 19-7119.2-2005	- Akses Masuk Jalan Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") - Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan E : (107° 04' 07,57") - Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").	6 (enam) bulan sekali selama tahap operasi berlangsung	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
				PM10 = Gravimetri					
2.	Peningkatan Kebisingan	Tingkat kebisingan dibawah baku mutu yang dipersyaratkan menurut KepMenLH No. 48 tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Mutu Tingkat Kebisingan, untuk pemukiman penduduk 55 dBA dan untuk area lokasi kegiatan (perdagangan dan jasa, industri) 70 dBA.	Kegiatan pengujian Mobilisasi kendaraan yang keluar masuk area kegiatan.	Melakukan pengukuran tingkat kebisingan. Pengambilan sampel kebisingan menggunakan alat <i>Sound Level Meter</i> serta dengan melakukan pengamatan lapangan. Metode analisis yang digunakan adalah menganalisa data hasil pengukuran di lapangan yang menggunakan <i>sound level meter</i> dengan menggunakan rumus sesuai dengan KepMenLH No. 48 Tahun 1996 dan PP 22/2021 tentang Baku Tingkat Kebisingan.	- Raya Setu S: (06° 30' 01,23) dan E : (107° 06' 66,32") - Areal Test Track S : (06° 18' 05,82") dan E : (107° 04' 07,57") - Pemukiman Kelurahan Mekarwangi S : (06° 30' 71,01") dan E : (107° 07' 11,36").	6 (enam) bulan sekali selama tahap operasi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi
3.	Penurunan Kualitas Air Permukaan	Konsentrasi pencemar kualitas air limbah di bawah baku mutu yang dipersyaratkan untuk air limbah domestik sesuai Permen LH No.5 tahun 2014 Lamp.XLVI dan PP 22/2021 tentang	Pengelolaan air limbah	Melakukan pengukuran kualitas air limbah domestik dengan analisa laboratorium dari sampel yang diambil, dengan mengacu kepada pada Permen LH No.5 tahun 2014 Lamp. XLVI dan PP 22/2021 tentang baku mutu air limbah bagi usaha	<i>Up Stream</i> (S : 06° 16'25.31'' dan E : 107° 04'10.95'') atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Desa Gandasari; (L-1) - Tengah (S : 06° 30'36.56'' dan E : 107° 06'95.	1 (satu) bulan sekali selama tahap operasi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - PJT II - Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
		baku mutu air limbah bagi usaha dan/atau kegiatan domestik, pH 6-9, BOD 100 mg/ltr TSS 100 mg/ltr Minyak dan lemak 10 mg/ltr.		dan/atau kegiatan domestik.	59'') atau di dekat kantor Utama BPLJSKB; (L-2) ▪ Down Stream Ganda Sari – Mekar Wangi (S : 06°17'47.04'' dan E : 107°04'27.15'') atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Ganda Sari-Mekar Wangi (dekat Gerbang Pintu Masuk BPLJSKB). (L-3) ▪ Down Stream Cibuntu-Ganda Sari (S : 06°17'49.17'' dan E : 107°04'13.13'') atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Cibuntu-Ganda Sari (ujung area test track). (L-4)				

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/ Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
4.	Peningkatan Limpasan Air Permukaan	Tidak terjadinya banjir atau genangan baik di dalam lokasi kegiatan maupun diluar lokasi kegiatan.	Pengelolaan drainase dan ruang terbuka hijau	Pengumpulan data debit air permukaan dilakukan dengan pengamatan dan pengukuran di lapangan. Memastikan drainase intern dan attenuation pound bekerja dengan baik.	Dilokasi BPLJSKB Kondisi pengamatan : saat hujan sedang dan tidak hujan .	6 (enam) bulan sekali selama tahap operasi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ PJT II ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ PJT II ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi
5.	Banjir/ Genangan	Tidak terjadinya banjir atau genangan baik di dalam lokasi kegiatan maupun diluar lokasi kegiatan.	Pengelolaan waduk, drainase dan ruang terbuka hijau	Pengumpulan data banjir/genangan dilakukan dengan pengamatan dan pengukuran di lapangan. Memastikan drainase intern dan attenuation pound bekerja dengan baik.	Dilokasi BPLJSKB Kondisi pengamatan : saat hujan dan tidak hujan .	6 (enam) bulan sekali selama tahap operasi berlangsung	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi
6.	Penurunan Kuantitas Air Tanah	Tidak terjadinya penurunan kuantitas air tanah di dalam lokasi kegiatan maupun diluar lokasi kegiatan.	Pemanfaatan air tanah	Pengumpulan data kuantitas dilakukan dengan pengamatan dan pengukuran di lapangan. Memantau upaya pemasangan sumber air bersih dari PDAM.	▪ 59'') atau di dekat kantor Utama BPLJSKB; (L-2) ▪ <i>Down Stream</i> Ganda Sari – Mekar Wangi (S : 06°17'47.04'' dan E : 107° 04'27.15'') atau sekitar batas	6 (enam) bulan sekali selama tahap operasi berlangsung	BPLJSKB Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ PJT II ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi	▪ Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi ▪ PJT II ▪ Dinas SDA, Bina Marga dan Bina Konstruksi Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/ Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
					lahan BPLJSKB dengan Ganda Sari – Mekar Wangi (dekat Gerbang Pintu Masuk BPLJSKB). (L-3) Down Stream Cibuntu – Ganda Sari (S : 06⁰17’49.17’’ dan E : 107⁰04’13.13’’) atau sekitar batas lahan BPLJSKB dengan Cibuntu – Ganda Sari (ujung area test track). (L-4)				
7.	Peningkatan Kesempatan Kerja dan Berusaha	Tingkat penyerapan tenaga kerja lokal minimal 30 % dan adanya partisipasi masyarkat sekitar kegiatan untuk melakukan usaha di sekitar kegiatan.	Penerimaan tenaga kerja	Wawancara dan kuesioner dengan masyarakat di wilayah studi yang terkena dampak dan atau memanfaatkan data sekunder dari Personalia atau Humas perusahaan serta Dinas Tenaga Kerja Kab Bekasi. Data dianalisis	- Desa Cibuntu, - Desa Gandamekar - Desa Gandasari . - Desa Mekarwangi	6 (enam) bulan sekali selama tahap operasi berlangsung .	BPLJSKB Bekasi	Dinas Tenaga Kerja Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
				dengan tabulasi sederhana dan analisis deskriptif.					
8.	Perubahan Persepsi Masyarakat	Indikator keberhasilan adalah peningkatan persepsi positif dari masyarakat sekitar terhadap pengoperasian proving ground. Tolok ukur yang dapat digunakan adalah tingkat persepsi negatif dimasyarakat terkait pengoperasian ruko, hotel, dan apartemen.	Seluruh kegiatan pada tahap operasi	Wawancara dan kuesioner dengan masyarakat di wilayah Kelurahan studi yang terkena dampak dan data sekunder dari instansi pemerintahan terkait. Data dianalisis dengan tabulasi sederhana dan analisis deskriptif	- Desa Cibuntu, - Desa Gandamekar - Desa Gandasari . - Desa Mekarwangi	6 (enam) bulan sekali selama tahap operasi berlangsung	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi
9.	Gangguan lalu lintas	Terkendalinya <i>traffic</i> lalu lintas di sekitar rencana lokasi kegiatan. Tolok ukur dampak	Kegiatan Operasional	Pengumpulan data dilakukan dengan cara survey di lapangan terhadap gangguan lalu	Akses menuju lokasi kegiatan dan akses masuk ke lokasi kegiatan	6 (enam) bulan sekali selama tahap	BPLJSKB Bekasi	Dinas Perhubungan Kab Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
		adalah Tidak terjadinya kemacetan		lintas dan kerusakan jalan ▪ Melakukan identifikasi kendaraan keluar masuk area kawasan BPLJSKB. ▪ Data yang dikumpulkan dianalisis secara tabulasi dan deskriptif.		operasi berlangsung			

Matriks Rencana Pemantauan Lingkungan Hidup (RPL) Kategori Dampak Penting Lainnya Yang Dikelola

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
■ TAHAP KONSTRUKSI									
1.	Sanitasi Lingkungan	Tidak adanya timbulan sampah	Operasional basecamp & Pelaksanaan Konstruksi Pembangunan Proving Ground dan fasilitas pendukungnya (termasuk SPBU)	Melakukan pengukuran volume sampah dan pengamatan kondisi sanitasi lingkungan.	- Base camp - Site plan	6 (enam) bulan sekali selama masa konstruksi berlangsung.	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	- Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi - Dinas Lingkungan Hidup Prov. Jawa Barat.

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
■ TAHAP OPERASI									
1.	Sanitasi Lingkungan	Tidak adanya timbulan sampah	KEGIATAN Pengujian, Perkantoran dan	Melakukan pengukuran volume sampah dan pengamatan kondisi sanitasi lingkungan.	- Fasilitas Pegujian - Perkantoran - SPBU	6 (enam) bulan sekali selama masa	BPLJSKB Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi	Dinas Lingkungan Hidup Kab. Bekasi

No	Dampak Lingkungan Hidup yang Dipantau			Bentuk Pemantauan Lingkungan			Institusi Pemantauan Lingkungan Hidup		
	Jenis Dampak yang Timbul	Indikator/ Parameter	Sumber Dampak	Metode Pengumpulan dan Analisa Data	Lokasi Pantau	Waktu & Frekuensi	Pelaksana	Pengawas	Penerima Laporan
			pemeliharaan fasilitas (termasuk SPBU)	pengamatan kondisi sanitasi lingkungan.	▪ SPBU	konstruksi berlangsung.		Hidup Kab. Bekasi	Hidup Kab. Bekasi ▪ Dinas Lingkungan Hidup Prov. Jawa Barat

**Plt. KEPALA DINAS LINGKUNGAN HIDUP
KABUPATEN BEKASI**



EMAN SULAEMAN, SE, MM

Penata Tk. I / III d

NIP. 19720904200501101



2018

PEMBANGUNAN PROVING GROUND BPLJSKB BEKASI



PEMBANGUNAN PROVING GROUND BPLJSKB BEKASI

Direktorat Prasarana Ditjen Hubdat
Kementerian Perhubungan
4/27/2018

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	i
DAFTAR GAMBAR.....	iv
DAFTAR TABEL.....	v
TABEL DIAGRAM	vi
ABSTRAKSI.....	1
BAB I.....	2
PENDAHULUAN	2
1.1 LATAR BELAKANG.....	2
BAB II.....	5
ANALISIS KEBUTUHAN (NEED ANALYSIS).....	5
2.1 DASAR PEMIKIRAN TEKNIS DAN EKONOMI	5
2.1.1 Gambaran Umum.....	5
2.1.2 Analisa Teknis.....	6
2.1.3 <i>United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)</i>	9
2.1.4 ACCSQ APWG	10
2.2 KEDUDUKAN & KOMPETENSI BPLJSKB DIANTARA LEMBAGA LAIN DALAM HAL PEMENUHAN UN REGULASI.....	10
2.3 KONDISI BALAI PENGUJIAN LAIK JALAN DAN SERTIIFKASI KENDARAAN BERMOTOR (BPLJSKB) BEKASI.....	12
2.4 KEBUTUHAN LINTASAN (TRACK).....	14
2.4.1 <i>High speed test track</i>	14
2.4.2 Tanjakan dan turunan	15
2.4.3 Wet Handling (Slippery) test track.....	17
2.4.4 Track for ABS test.....	18
2.4.5 Lintasan Lurus	19
2.5 DAMPAK EKONOMI.....	21
2.6 KEPASTIAN KPBU MEMILIKI PERMINTAAN YANG BERKELANJUTAN DAN DIUKUR DARI KETIDAKCUKUPAN PELAYANAN BAIK SECARA KUANTITAS MAUPUN KUALITAS BERDASARKAN ANALISIS DATA SEKUNDER YANG TERSEDIA	23
2.6.1 Fungsi BPLJSKB	23
2.6.2 Sarana dan Prasarana BPLJSKB Bekasi	24
2.6.3 ASEAN MRA.....	25

2.6.4	Tantangan BPLJSKB dalam Uji Tipe Kendaraan Bermotor	26
2.6.5	Analisa umum situasi saat ini dan situasi yang diharapkan.....	27
2.6.6	Analisa Umum Item Uji Tipe Kendaraan Bermotor Saat Ini Dengan UNECE	28
2.7	Kepastian KPBU mendapat dukungan dan masukan dari pemangku kepentingan (dilakukan melalui konsultasi public/ FGD dengan mengundang para ATPM, asosiasi, akademisi (ITB, ITS, UI, UGM, STTD), MTI, Pengamat Transportasi, KL terkait (perindustrian, Bappenas, Kemendag, KemenLH, Kemenkeu, Pemda setempat, BPTJ, KNKT, Litbang Kemenhub, BPPT) akan dilengkapi setelah konsultasi publik	33
2.7.1	Potensi Pendapatan dari Pasar Export	36
BAB III.....		38
KRITERIA KEPATUHAN.....		38
3.1	ANALISA KESEUAIAN KPBU DENGAN PERATURAN PERUNDANG – UNDANGAN	38
3.2	ANALISA KESESUAIAN KPBU DENGAN DOKUMEN RPJMN DAN RENSTRA KEMENHUB	38
3.2.1	Keselamatan dan Keamanan Transportasi	41
3.2.2	Pelayanan Transportasi.....	41
3.2.3	Kapasitas Transportasi	45
3.3	ANALISA KETERKAITAN ANTAR SEKTOR-SEKTOR INFRASTRUKTUR DAN ANTAR WILAYAH	47
3.3.1	Akses eksisting	47
3.3	ANALISA KESESUAIAN LOKASI DENGAN RTRW.....	50
BAB IV.....		51
KRITERIA FAKTOR PENENTU NILAI MANFAAT UANG (VALUE FOR MONEY)		51
4.1	KEUNGGULAN SEKTOR SWASTA JIKA TERLIBAT DALAM PROYEK KPBU TERMASUK PENGELOLAAN RESIKO.....	51
4.1.1	Resiko Desain	51
4.1.2	Kemampuan Anggaran Pemerintah.....	51
4.1.3	Resiko Konstruksi	53
4.1.4	Kualitas Infrastruktur yang Dihasilkan Lebih Berkualitas (Mengacu pada Standar Pelayanan Minimum)	53
4.2	ALIH PENGETAHUAN DAN TEKNOLOGI.....	54
4.2.1	Pengertian.....	55
4.2.2	Sarana melakukan alih pengetahuan dan teknologi	56
4.2.3	Tahapan dan fase dalam transfer pengetahuan dan teknologi.....	56
4.2.4	Alih Pengetahuan dan Teknologi ketika Penyusunan dan Perencanaan <i>Proving Ground</i>	58
4.2.5	Alih Pengetahuan dan Teknologi ketika Masa Pembangunan Konstruksi <i>Proving Ground</i>	59

4.2.6 Alih Pengetahuan dan Teknologi ketika Masa Operation dan Maintenance <i>Proving Ground</i>	60
BAB V	62
ANALISA POTENSI PENDAPATAN DAN SKEMA PEMBIAYAAN PROYEK	62
5.1 KEMAMPUAN PENGGUNA UNTUK MEMBAYAR.....	62
5.2 KEMAMPUAN FISKAL PEMERINTAH PUSAT DALAM MELAKSANAKAN KPBU	64
5.3 POTENSI PENDAPATAN LAINNYA.....	66
5.4 ANALISA SKEMA PEMBIAYAAN YANG MELIPUTI PERKIRAAN NILAI PROYEK, POTENSI STRUKTUR PROYEK, JUMLAH PNBK YANG DITERIMA BALAI DIBANDINGKAN DENGAN BELANJA MODAL, BELANJA BARANG.....	69
5.5 REKOMENDASI DAN RENCANA TINDAK LANJUT	73
5.5.1 Rekomendasi Bentuk KPBU <i>Proving Ground</i> BPLJSKB Bekasi.....	73
5.5.2 Rekomendasi Kriteria Utama Dalam Pemilihan Badan Usaha.....	74
5.5.3 Rencana Jadwal Kegiatan Penyiapan dan Transaksi KPBU	75

DAFTAR GAMBAR

Gambar. 1 Desain Masterplan Kawasan BPLJSKB.....	13
Gambar. 2 High Speed Test Track.....	15
Gambar. 3 Spesifikasi Teknis Brake Test Hills dari IDIADA	16
Gambar. 4 Brake Test Hill di MI	16
Gambar. 5 Spesifikasi teknis <i>slippery test track</i> dari IDIADA Spanyol	17
Gambar. 6 Spesifikasi Teknis <i>Track</i> untuk pengujian ABS dari IDIADA Spanyol.....	18
Gambar. 7 Fasilitas track pengujian ABS di ARAI India	19
Gambar. 8 Pengujian Emisi Noise	20
Gambar. 9 Sinkronisasi Sasaran sasaran RPJMN Tahun 2015-2019 dengan.....	46
Gambar. 10 Akses BPLJSKB Melalui Jalur Pantura	47
Gambar. 11 Akses BPLJSKB Melalui Kalimantan	48
Gambar. 12 Akses BPLJSKB Melalui Cileungsi.....	48
Gambar. 13 Akses BPLJSKB Melalui Tol Cibitung (Kalimalang	49
Gambar. 14 Akses BPLJSKB Melalui Tol Cibitung (Kawasan MM2100)	49
Gambar. 15 Rencana Detail Tata Ruang Kabupaten Bekasi Tahun 2018	50

DAFTAR TABEL

Tabel. 1 Kesepakatan MRA ASEAN	12
Tabel. 2 Perbandingan Spesifikasi High Speed Test Track di beberapa Negara	14
Tabel. 3 Regulasi UNECE Prioritas Berdasarkan ASEAN MRA	25
Tabel. 4 Analisa umum situasi saat ini dan situasi yang diharapkan	27
Tabel. 5 Korelasi antara PP 55 2012 dengan UNECE Regulation	28
Tabel. 6 Korelasi Kebutuhan Fasilitas (Tabel warna kuning adalah skala prioritas).....	30
Tabel. 7 Jumlah Kendaraan Uji di BPLJSKB	63
Tabel. 8 Jumlah Pagu DIPA yang diterima BPLJSKB dari tahun 2013-2017.....	65
Tabel. 9 Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Balai PLJSKB	71
Tabel. 10 Jumlah belanja modal dan Belanja Barang BPLJSKB Tahun 2014-2017.....	72
Tabel. 11 Rincian Bentuk KPBU Proving Ground BPLJSKB Bekasi	74
Tabel. 12 Jadwal Pelaksanaan KPBU Pembangunan <i>Proving Ground</i> BPLJSKB Bekasi.....	75

TABEL DIAGRAM

Diagram. 1 Diagram Jumlah Produksi Kendaraan Bermotor di ASEAN per Tahun 2015.....	36
Diagram. 2 Diagram Pertumbuhan Ekspor dan Impor Indonesia per 2003-2015	37
Diagram. 3 Diagram Pertumbuhan Ekspor dan Impor Indonesia per 2003-2015	37
Diagram. 4 Jumlah Tenaga Kerja Asing di Indonesia per tahun 2011-2016	55
Diagram. 5 Jumlah Kendaraan Bermotor Indonesia Menurut Jenis (2016)	62
Diagram. 6 Diagram Batang Jumlah Kendaraan Uji Perjenis Kendaraan.....	63
Diagram. 7 Diagram Pie Jumlah Kendaraan Uji Perjenis Kendaraan	64
Diagram. 8 Diagram Pie Jumlah Pagu Dipa	66
Diagram. 9 Diagram Pie PNBP Balai PLJSKB	71
Diagram. 10 Diagram Batang PNBP Balai PLJSKB	72
Diagram. 11 Diagram Batang Perbandingan Belanja Modal, BelanjaBarang dengan PNBP ...	73

ABSTRAKSI

Proving ground merupakan fasilitas pengujian di luar ruangan (out door) yang ditujukan untuk beberapa jenis pengujian. Beberapa pengujian kendaraan bermotor sesuai regulasi internasional yaitu UN Regulation dilakukan menggunakan pengujian luar ruangan (out door test) misalnya: pengujian rem (UNR-13 dan UNR-13H), pengujian kebisingan (UNR-41 dan UNR-51), pengujian speedometer (UNR-39), dan pengujian klakson (UNR-28).

Sesuai amanah Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, pada Pasal 141 ayat (2) dinyatakan bahwa Fasilitas untuk pelaksanaan uji tipe di luar gedung sekurang-kurangnya ada 19 (sembilan belas) jenis di antaranya fasilitas pengujian suara, pengujian radius putar, pengujian kecepatan, serta tanjakan dan turunan.

Saat ini negara-negara di kawasan ASEAN sedang berproses menuju saling pengakuan hasil uji tipe dengan menggunakan standar regulasi yang disepakati, yang dikenal dengan ASEAN MRA. Melalui penambahan fasilitas pengujian di luar ruangan (out door) yang memenuhi standar yang disepakati dalam ASEAN MRA maka posisi daya saing otomotif Indonesia diantara negara-negara ASEAN akan meningkat dan akan mendorong industri otomotif nasional, dimana akan semakin banyak item pengujian tipe yang dapat dilakukan di Indonesia.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Sudah menjadi kewajiban setiap negara untuk mengatur tata cara pengujian tipe kendaraan bermotor, dari sisi administratif maupun teknis. Hal ini perlu dilakukan karena standar keselamatan terkait dengan kendaraan adalah hal yang sangat penting. Peraturan terkait dengan pengujian tipe kendaraan bermotor di Indonesia diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan, dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 9 tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.

Saat ini regulasi tentang otomotif condong mengarah kepada UN *Regulation*. Sudah ada sekitar 50 negara yang telah menjadi bagian dari Agreement 1958 (WP 29), dimana di dalamnya terdapat regulasi yang mengatur tentang produk otomotif secara global. Dalam kegiatan *Automotive Product Working Group* (APWG) yang akan dicanangkan di lingkup ASEAN (ASEAN Mutual Recognition Arrangement) dalam waktu dekat, UNECE *Regulation* juga dijadikan sebagai pedoman sebagai persyaratan teknis dalam melakukan pengujian di bidang otomotif. UN Regulations memiliki sekitar 136 regulasi yang mengatur standar pengujian produk-produk otomotif.

Pada Phase I ASEAN MRA, ASEAN sepakat untuk mengadopsi 19 UN *Regulation*. Regulasi tersebut rencananya akan dijadikan standard dari pengujian otomotif di seluruh negara anggota ASEAN. Artinya dengan standard yang sama, maka produk otomotif yang diperdagangkan di lingkup ASEAN tidak perlu dilakukan pengujian ulang di masing-masing Negara anggota ASEAN dengan syarat pengujian dilakukan di laboratorium/fasilitas uji yang terakreditasi.

Apabila Indonesia akan menerapkan regulasi internasional dalam standar otomotif, hal ini dapat dilakukan melalui adopsi regulasi internasional atau menjadi anggota Working Party 29 (WP 29). Terkait hal tersebut perlu tetap dipersiapkan sarana dan prasarana pengujian tipe kendaraan bermotor, mengingat industri otomotif di Indonesia telah banyak yang

mengeksport produk-produknya sehingga pengujian tipenya dapat dilakukan oleh unit pengujian tipe milik pemerintah yang terakreditasi.

Tentunya diperlukan langkah panjang dalam upaya penerapan dan penyiapan fasilitas uji sesuai regulasi UN Regulation di Indonesia. Oleh karena itu baik peraturan, kebijakan maupun organisasinya harus dibentuk dengan baik. Sesuai amanah Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, pada Pasal 141 ayat (2) dinyatakan bahwa Fasilitas untuk pelaksanaan uji tipe di luar gedung sekurang-kurangnya ada 19 (sembilan belas), yaitu :

- a. fasilitas pengujian tingkat suara;
- b. fasilitas pengujian radius putar;
- c. trek pengujian kecepatan tinggi;
- d. trek pengujian pengendalian;
- e. trek pengujian serba guna;
- f. trek pengujian Belgian road;
- g. trek pengujian tanjakan dan turunan;
- h. trek pengujian melalui jalan berlumpur;
- i. trek pengujian slip;
- j. tapak selip;
- k. trek pengujian melalui lintasan berair;
- l. terowongan air;
- m. terowongan debu;
- n. fasilitas pembuat angin;
- o. lintasan berliku-liku;
- p. lapangan pengujian analitis;
- q. fasilitas uji tabrakan;
- r. jalan inspeksi; dan
- s. fasilitas dan peralatan bantu.

Peraturan bidang otomotif yang berlaku di Indonesia saat ini sebagian masih merupakan peraturan yang bersifat domestik yang berbeda dengan apa yang dianut oleh banyak negara di dunia. Sebagai contoh, untuk ambang batas laik jalan kendaraan bermotor saat ini yang digunakan adalah Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 63 Tahun 1993 tentang Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan dan Kereta Tempelan.

Sementara itu ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor telah merujuk kepada UN Regulations, yaitu menggunakan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 4 Tahun 2009 untuk kendaraan baru dan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 5 Tahun 2006 untuk kendaraan lama. Demikian juga dengan pengujian kebisingan (Noise) juga merujuk kepada UN Regulations yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru. Dengan dasar peraturan yang sudah ada maka diharapkan bagi produsen otomotif lebih kompetitif dalam setiap produk yang diciptakan dengan memperhatikan peningkatan potensi keselamatan dalam berkendara dengan kendaraan yang laik jalan sehingga secara garis besar akan memberikan kontribusi positif bagi ekonomi Indonesia. Dalam penerapannya untuk membangun sarana dan prasarana tersebut maka diperlukan anggaran yang besar yang jika dibebankan pada anggaran negara dimungkinkan tidak mencukupi. Sehingga dibutuhkan skema kerjasama antara pemerintah dan badan usaha untuk membangun sarana dan prasarana yang berstandar internasional dan terakreditasi. Selain anggaran yang menjadi hambatan, dari segi sumber daya manusianya juga perlu ditingkatkan sehingga memiliki kompetensi yang diharapkan dan memiliki keahlian yang tersertifikasi.

BAB II

ANALISIS KEBUTUHAN (NEED ANALYSIS)

2.1 DASAR PEMIKIRAN TEKNIS DAN EKONOMI

2.1.1 Gambaran Umum

Kendaraan bermotor sebagai sarana transportasi merupakan salah satu komponen yang sangat penting bagi perkembangan kegiatan perekonomian, sosial dan kebudayaan suatu negara karena berperan sebagai alat yang memungkinkan pergerakan orang dan atau barang dari suatu wilayah ke wilayah lainnya dalam waktu relatif singkat, secara efisien dan efektif, sehingga dapat disimpulkan bahwa dalam konteks pergerakan barang dan jasa maka transportasi merupakan salah satu mata rantai terpenting dalam pembangunan dan pemeliharaan jaringan distribusi. Sedangkan dalam konteks pergerakan orang maka transportasi berperan sebagai agen pengembangan dan menjadi sarana pengisi kehidupan sosial, ekonomi, kebudayaan dan politik masyarakat. Kendaraan bermotor sebagai penunjang meningkatnya kepadatan dan kecelakaan lalu lintas jalan raya serta kenyataan bahwa pelayanan angkutan orang dan barang yang kurang memadai menyebabkan tuntutan akan pelayanan yang lebih baik semakin meningkat.

Dengan alasan tersebut, tidaklah mengherankan bila di beberapa daerah terutama di kota-kota besar telah ditetapkan ketentuan dan peraturan berlalulintas di jalan raya yang berujung kepada keselamatan, keamanan dan kenyamanan berkendara, perlindungan terhadap konsumen dan pelestarian fungsi lingkungan hidup.

Sehubungan dengan adanya tuntutan akan pelayanan yang lebih baik seperti tersebut di atas, dalam rangka mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, lancar, tertib, efisien dan ramah lingkungan maka kondisi kendaraan sebagai salah satu pemakai jalan harus memenuhi sejumlah persyaratan teknis, administratif dan legal sedemikian rupa sehingga seluruh persyaratan laik jalan dapat dipenuhi. Salah satu

upaya untuk mewujudkan terpenuhinya persyaratan laik jalan tersebut adalah dengan penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor dan sertifikasi terkait.

Keberadaan kendaraan bermotor seharusnya tidak hanya dipandang sebagai hasil produksi dari suatu industri pembuat/perakit dan atau importir kendaraan bermotor saja akan tetapi hendaknya dipandang juga secara lebih luas dan lebih profesional menurut fungsinya. Sehingga dengan demikian kendaraan bermotor dapat dipandang sebagai suatu sistem yang berhubungan dengan sub-sistem lainnya sebagai benda dan atau barang yang kondisi teknisnya harus selalu dijaga dalam keadaan laik jalan.

2.1.2 Analisa Teknis

Peraturan perundang-undangan menyebutkan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya dan memenuhi persyaratan teknis serta laik jalan sesuai dengan kelas jalan yang dilaluinya.

Secara teori ada 3 (tiga) hal yang mempengaruhi kelaikan jalan kendaraan bermotor, yaitu :

a. Regulasi

Peraturan terkait dengan pengujian tipe kendaraan bermotor di Indonesia diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 9 tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor dan UN Regulations memiliki sekitar 136 regulasi yang mengatur standar pengujian produk-produk otomotif;

b. Sarana dan Prasarana

Fasilitas pengujian kendaraan bermotor harus memiliki sertifikasi yang diakui oleh internasional seperti standar ISO pada laboratorium dan ISO pada fasilitas pengujian diluar ruangan (out door). Sehingga kendaraan yang di uji sudah memenuhi standar laik jalan; dan

c. Manusia

Sumber daya manusia yang dibutuhkan harus memiliki keahlian dalam mengoperasikan peralatan pengujian kendaraan dan telah tersertifikasi oleh Lembaga yang diakui.

Oleh karena itu, agar penggunaan kendaraan bermotor tersebut dapat dipertahankan dalam keadaan laik maka ketiga faktor utama di atas harus terpenuhi.

Penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor dimaksudkan untuk mengetahui bahwa kendaraan yang bersangkutan memenuhi persyaratan laik jalan dan bagi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan dinyatakan tidak lulus uji dan dilarang beroperasi di jalan raya karena hal tersebut dapat membahayakan keselamatan, mengganggu kelancaran lalu lintas dan menyebabkan pencemaran lingkungan khususnya di sekitar jalan raya. Melalui proses pengujian kendaraan bermotor ini, diharapkan dapat mencegah atau memperkecil kemungkinan terjadinya:

a. kecelakaan lalu lintas

Misalkan kecelakaan yang sering terjadi disebabkan karena tidak berfungsinya sistem pengereman, oleh karena itu perlu dilakukan pengujian yang ketat;

b. Fatalitas pasca kecelakaan

Misalkan tersedianya fitur keselamatan seperti air bag dan sabuk keselamatan;

c. Kebakaran

Pengujian konstruksi dan dimensi kendaraan dapat mengetahui potensi kebakaran yang terjadi pada pipa gas yang ada pada kendaraan berbahan bakar BBG ;

d. Gangguan terhadap lingkungan

Misalkan pencemaran emisi gas buang dan emisi suara;

e. kerusakan-kerusakan berat pada waktu pemakaian.

Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) sebagaimana ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 59 tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor, merupakan Unit Pelaksana Teknis dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang mempunyai tugas pokok melaksanakan pengujian dan penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, karoseri dan kendaraan khusus sebelum dirakit dan/atau

diimpor secara massal. Pengujian tipe dapat berupa landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap.

Sebagai satu-satunya instansi pemerintah yang melaksanakan pengujian tipe kendaraan bermotor di Indonesia, BPLJSKB memegang peranan penting dalam rangka mewujudkan terselenggaranya pelayanan jasa transportasi darat yang aman, nyaman, efektif, dan efisien. Hal ini dikarenakan BPLJSKB merupakan titik awal dari semua kendaraan bermotor yang akan diproduksi secara massal untuk menentukan laik tidaknya kendaraan bermotor tersebut digunakan oleh masyarakat.

Sebagian besar kondisi fasilitas pengujian belum memenuhi persyaratan internasional sebagaimana diatur dalam standar *UNECE Regulation*, sementara standar regulasi terkait uji tipe dan ambang batas nya di Indonesia (Keputusan Menteri Perhubungan No.KM Perhubungan 63 Tahun 1993) mengacu pada STALDAT. Untuk dapat melaksanakan seluruh pengujian yang diperlukan bagi kendaraan bermotor maka fasilitas yang ada harus dikembangkan, dilengkapi serta direhabilitasi sesuai standar internasional yaitu *UNECE Regulation*, mengingat saat ini Negara-negara ASEAN sebagian besar sepakat untuk merealisasikan kegiatan *ASEAN MRA (Mutual Recognized Arrangement)* fase 1 di bidang otomotif melalui kegiatan APWG (*Automotive Product Working Group*).

Secara umum ASEAN MRA adalah keberterimaan dan pengakuan hasil dari proses pengujian otomotif di Negara ASEAN yang mengacu pada standar *UNECE Regulation*, yang artinya apabila kendaraan bermotor telah diuji di salah satu Negara regional ASEAN, maka untuk kepentingan ekspor tidak perlu dilakukan pengujian kembali di negara tujuan ekspor pada regional ASEAN. Dengan demikian, BPLJSKB dituntut untuk segera melakukan pembenahan pada aspek peralatan dan fasilitas pendukung serta SDM yang berkompeten, mengingat kebutuhan dan tantangan BPLJSKB di masa yang akan datang semakin besar.

2.1.3 *United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)*

UNECE merupakan satu dari lima komisi regional PBB yang bertugas untuk menciptakan regulasi keseragaman dalam industri otomotif internasional. UNECE membentuk kerangka kerja hukum di negara-negara anggota mengenai *type approval* kendaraan dan komponennya. Sampai saat ini telah berkembang sebanyak 143 regulasi yang didasarkan atas *agreement 1958* dan sebanyak ~~sekitar~~ 58 negara telah menandatangani perjanjian tersebut.

Dalam forum harmonisasi regulasi kendaraan bermotor (kelompok kerja yang bersifat permanen) di Komisi Ekonomi PBB untuk Eropa mempunyai 2 tipe, yaitu :

- a. Berdasarkan Perjanjian 1958 mengenai adopsi resolusi teknis yang uniform untuk kendaraan bermotor, peralatan dan suku cadang yang dapat dipasang dan/atau digunakan pada kendaraan bermotor dan persyaratan untuk saling pengakuan timbal terhadap persetujuan diberikan berdasarkan keputusan ini (*concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions*). Tipe ini menggabungkan antara harmonisasi regulasi dengan saling pengakuan.
- b. Berdasarkan Perjanjian 1998 mengenai penetapan regulasi teknis global untuk kendaraan bermotor, peralatan dan suku cadang yang dapat dipasang dan/atau digunakan pada kendaraan bermotor (*concerning the establishing of global technical regulations for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles*), tipe ini hanya berisikan harmonisasi regulasi saja.

Beberapa negara telah menjadi *Contracting Party* (CP) dalam UN/WP29, seperti Thailand (Perjanjian 1958), Malaysia (Perjanjian 1958 dan 1998), China (Perjanjian 1998), Korea (Perjanjian 1958 dan 1998), dan India (Perjanjian 1998). Peserta dalam WP 29 dan negara harus voting dalam proses pengambilan keputusan saling pengakuan untuk persetujuan menjadi CP dalam persyaratan perjanjian (*UNECE Transport Division*).

Regulasi di Indonesia ada beberapa yang sudah me *refer* kepada ketentuan teknis dari UNECE, yaitu Pengujian Emisi Gas Buang untuk roda dua (Permen LH No. 10 2012), roda empat/lebih (Permen LHK P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2017 dan Permen LH No. 04 2009) dan pengujian kebisingan suara (Permen LH No. 07 2009), meskipun belum mengadopsi secara penuh. Berkaitan dengan pengembangan pengujian tipe kendaraan bermotor di Indonesia, ada beberapa keuntungan yang akan diperoleh baik oleh pemerintah, industri maupun konsumen Indonesia jika sesuai standar UNECE. Keuntungannya antara lain, peningkatan potensi keselamatan berkendara dengan kendaraan yang laik jalan, pengurangan dampak terhadap lingkungan (emisi gas buang dan kebisingan).

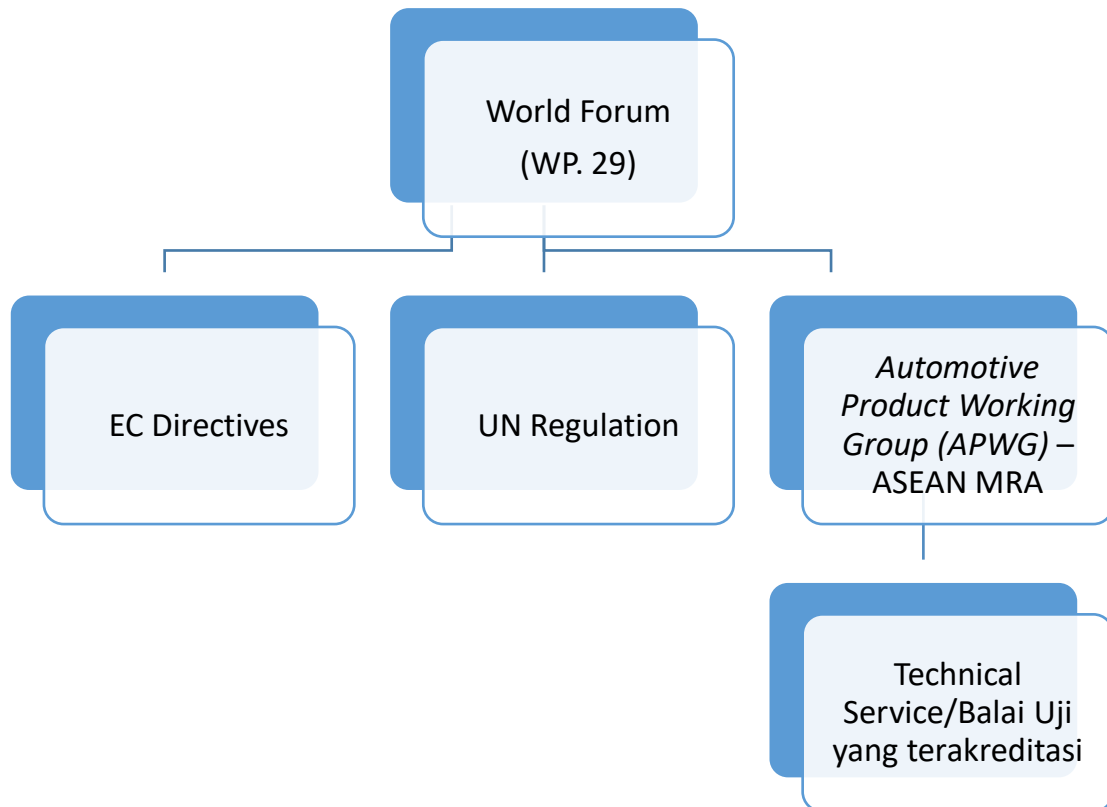
2.1.4 ACCSQ APWG

Dalam kelompok ASEAN kerja untuk produk otomotif (Automotif Product Working Group, APWG) ASEAN terdapat 5 lingkup kegiatan, yaitu a) Pertukaran informasi tentang standar, aturan, peraturan, prosedur dan persyaratan wajib di Negara Anggota terkait dengan sektor otomotif, b) Mengkaji dan menganalisis studi banding regulasi antara Negara Anggota, c) Mengidentifikasi area yang mungkin untuk diharmonisasikan dan MRA, dengan fokus harmonisasi ASEAN pada standar emisi dan keamanan kendaraan berdasarkan Regulasi UNECE, d) Mengembangkan MRA sektoral, dan e) Mengidentifikasi kebutuhan infrastruktur teknis dan membangun saling pengakuan dalam penilaian kesesuaian.

2.2 KEDUDUKAN & KOMPETENSI BPLJSKB DIANTARA LEMBAGA LAIN DALAM HAL PEMENUHAN UN REGULASI

Menghadapi *ASEAN Economic Community* 2015, pemenuhan item uji & sertifikasi produk otomotif di Indonesia melibatkan berbagai lembaga & departemen yang bukan hanya dari BPLJSKB saja. Dengan melakukan pengujian tipe kendaraan bermotor yang sesuai dengan standar *UN Regulation*, maka kesesuaian sarana dan prasarana uji yang ada juga perlu disesuaikan guna persyaratan persetujuan saling pengakuan hasil dari pengujian kendaraan

bermotor (*Mutual Recognition Arrangement*). Selain didukung dengan sarana dan prasarana yang sesuai dengan standar UN Regulations, BPLJSKB sebagai technical service/laboratorium uji nantinya harus terakreditasi oleh ISO 17025.



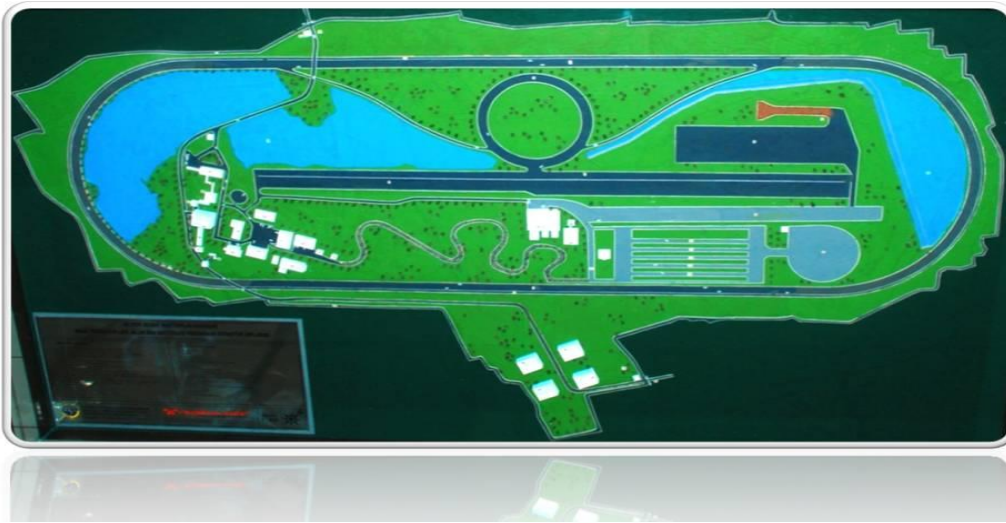
Tabel. 1 Kesepakatan MRA ASEAN

NO.	AUTOMOTIVE PRODUCT	UN REGULATION	SERIES	KONDISI UJI
1	Braking System	R13	11	Outdoor
2	Braking System (Passenger Car)	R13H	00	Outdoor
3	Seat belt anchorage	R14	06	Indoor
4	Seat belt	R16	06	Indoor
5	Seats	R17	07	Indoor
6	Head Restraints	R25	04	Indoor
7	Audible Warning Device	R28	00	Outdoor/indoor
8	Pneumatic tyre – passenger	R30	02	Indoor
9	Speedometer	R39	00	Outdoor/indoor
10	Exhaust Emission (L category)	R40	01	Indoor
11	Noise emission (L category)	R41	03	Outdoor
12	Safety glass	R43	01	Indoor
13	Rear View Mirror	R46	02	Outdoor/indoor
14	Exhaust Emission	R49	05	Indoor
15	Noise emission	R51	02	Outdoor
16	Pneumatic tyre – commercial	R54	00	Indoor
17	Tyre (L category)	R75	00	Indoor
18	Steering Equipment	R79	01	Outdoor
19	Exhaust Emission	R83	05	Outdoor/indoor

2.3 KONDISI BALAI PENGUJIAN LAIK JALAN DAN SERTIIFKASI KENDARAAN BERMOTOR (BPLJSKB) BEKASI

Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (Balai PLJSKB) diresmikan pada tanggal 26 Maret 1988, berdiri di atas lahan seluas $\pm$ 92 Ha. Pelaksanaan pengujian tipe kendaraan bermotor dilaksanakan di luar ruangan (outdoor) dan di dalam ruangan (indoor). Sejak berdiri, Balai PLJSKB sudah mempunyai masterplan yang telah diperbaharui tahun 2010. Hingga saat ini belum semua yang ada dalam masterplan dapat terealisasi akibat keterbatasan anggaran, hanya beberapa bagian dari masterplan yang sudah dibangun.

Desain Masterplan Kawasan BPLJSKB



Gambar. 1 Desain *Masterplan* Kawasan BPLJSKB

Pada saat ini sebagian besar pengujian yang dilakukan di BPLJSKB merupakan indoor test, dimana 3 diantaranya merupakan pengujian emisi yang telah mengacu ke UN Regulations. Disisi lain pengujian terhadap aspek active safety seperti sistem pengereman baru sebatas dilakukan simulasi diatas roller pada kecepatan rendah untuk menghitung gaya pengereman. Dibandingkan dengan Regulasi internasional metode pengujian rem tersebut lebih mirip dengan pengujian berkala (inspeksi). Sedangkan pengujian rem sesuai UN Regulations harus dilakukan di test track sampai dengan kecepatan tinggi untuk mengetahui jarak dan stabilitas kendaraan saat pengereman.

Sesuai dengan Standar UNECE pelaksanaan pengujian tipe kendaraan bermotor dilakukan lebih banyak di luar ruangan (*outdoor*). Kondisi tersebut membutuhkan fasilitas *test track*. Fungsi *test track* sendiri bervariasi, tergantung kebutuhan pengujian, antara lain untuk kebutuhan pengujian rem dan pengujian kebisingan (*noise*). Fasilitas tersebut wajib dimiliki karena merupakan standar dari *UN regulation* itu sendiri (*UN R 13 & 13H dan UN R 41 & 51*).

2.4 KEBUTUHAN LINTASAN (TRACK)

Sesuai dengan regulasi UNECE R 13, R 13H, R39 , R40, R 41, R51, R79, dan R83. lintasan yang akan digunakan dipersyaratkan mempunyai jenis dan karakteristik khusus. Beberapa lintasan yang diperlukan dalam proses pengujian baik untuk kendaraan bermotor jenis sepeda motor dan mobil penumpang adalah sebagai berikut:

2.4.1 *High speed test track*

Lintasan jenis ini diperlukan untuk proses pengujian rem. Sesuai regulasi UNECE R 13H dan R 13, bentuk dan panjang lintasan ini harus memungkinkan kendaraan bermotor untuk berakselerasi sampai dengan kecepatan 100 dan 120 km/jam karena kecepatan tersebut adalah kecepatan awal untuk proses pengujian rem.

Tabel. 2 Perbandingan Spesifikasi *High Speed Test Track* di beberapa Negara

High speed Test Track Sesuai DED Laporan Akhir Desain Master Plan BPLJSKB Bekasi : 2010	High Speed Test Track di IDIADA Spanyol	High Speed Test Track di KATRI Korea Selatan	High Speed Track di JARI Jepang
• Jalur uji kecepatan tinggi dengan ukuran : 3575m x 16m • Radius terluar : 250 m • Radius terdalam : 115 m • Kecepatan radius rencana : 60 km/jam sd 80 km/jam	• Panjang line 1 : 7493 m • Panjang line 2 : 7513 m • Panjang line 3 : 7546 m • Panjang line 4 : 7579 m • Panjang jalur lurus : 2000 m • Kecepatan kemudi bebas : 200 km/jam • Radius tikungan : 471 m • Gradient longitudinal : 0,3 %	• Panjang total : 5040 m • Lebar : 25,7 m (4 line) • Panjang jalur lurus : 967m x 2 • Radius tikungan : 360m • Kecepatan maksimal : 250 km/jam • Kecepatan radius : 180 km/jam	• Jalan Aspal • Panjang Total : 5,500m x lebar 12m • Segmen lintas lurus : 1,112m x 2; segmen kurva : 1,638m x 2 • Radius Kurva: 400m • Kecepatan rencana kurva (<i>high-speed lane</i>): 190 km/h • Sudut <i>banking</i> maksimum : 45.2 derajat • <i>Banking</i> segmen lurus : 1% • Desain beban maksimal jalan : 8 tons • Lebar <i>safety strip</i>: 10m (segmen lurus), 18m (segmen kurva)

Dari perbandingan tabel di atas bahwa test track masterplan BPLJSKB Bekasi Tahun 2010 belum sesuai dengan standard yang diharapkan jika dibandingkan dengan Negara Negara lain. Dikarenakan hal tersebut maka perlu dilakukan review terhadap masterplan BPLJSKB yang sudah ada oleh pihak yang memiliki kompetensi dalam desain proving ground dan disesuaikan dengan perkembangan regulasi (UN Regulations).

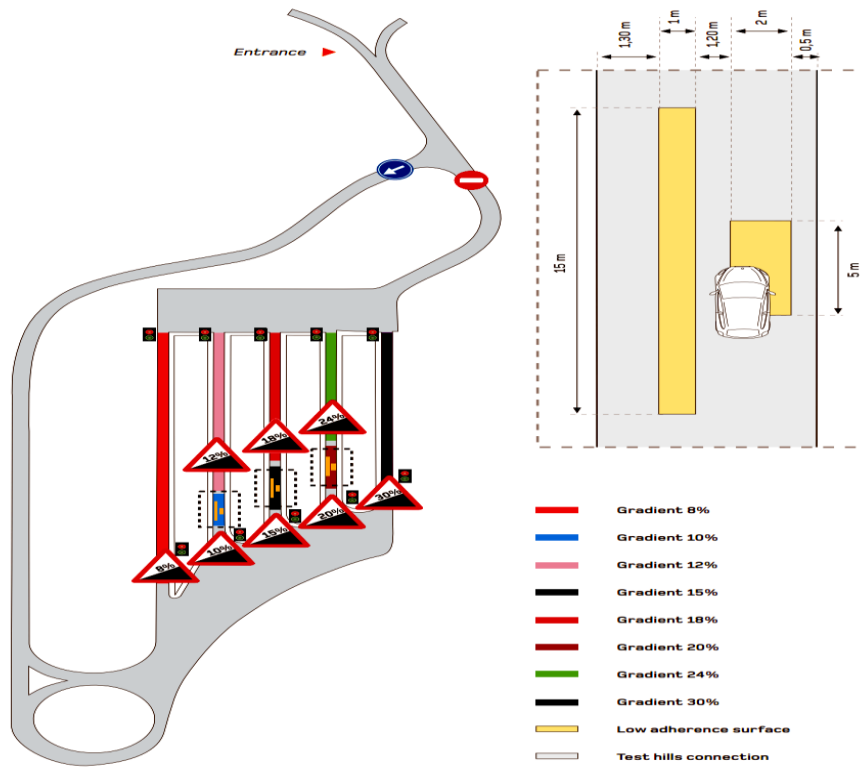
Adapun spesifikasi test track harus dapat memenuhi persyaratan yang ada dalam regulasi tersebut.



Gambar. 2 High Speed Test Track

2.4.2 Tanjakan dan turunan

Lintasan ini diperlukan untuk proses pengujian rem khususnya untuk mengetahui kinerja rem 15arker kendaraan bermotor. Beberapa tanjakan dengan kemiringan berbeda diperlukan untuk proses pengujian rem ini seperti 12% (untuk trailer), 18% (untuk truk), dan 20% (untuk mobil penumpang). Sesuai DED Laporan Akhir Desain Master Plan BPLJSKB Bekasi tahun 2010, spesifikasi teknis dari fasilitas uji ini adalah 200 m x (6.0 m x 7 lanes) 42 m.



Gambar. 3 Spesifikasi Teknis *Brake Test Hills* dari IDIADA

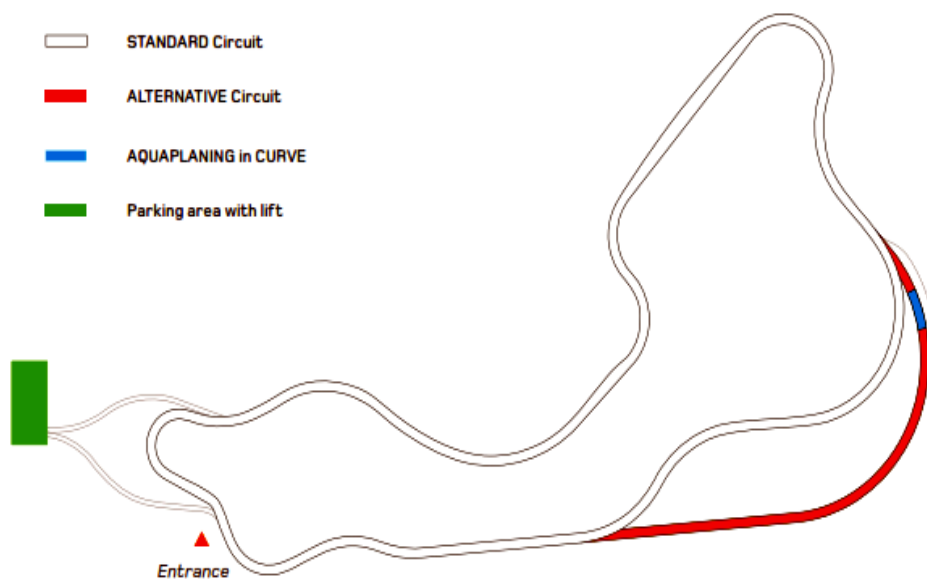


Gambar. 4 *Brake Test Hill* di MI

2.4.3 Wet Handling (Slippery) test track

Lintasan ini diperlukan untuk proses pengujian rem khususnya untuk mengetahui stabilitas pengendalian kendaraan bermotor. Sesuai DED Laporan Akhir Desain Master Plan BPLJSKB Bekasi tahun 2010, spesifikasi teknis dari fasilitas uji ini adalah 500 m x 30 m.

Direction of travel	Anti-clockwise ↺		
	Main circuit	Alternative circuit	Aquaplaning on bend
Total length	1.517,5 m	1.566 m	25 m
Width	6 m	6 m	
Surface	Asphalt		
Water height	1 mm	1 mm	6 mm



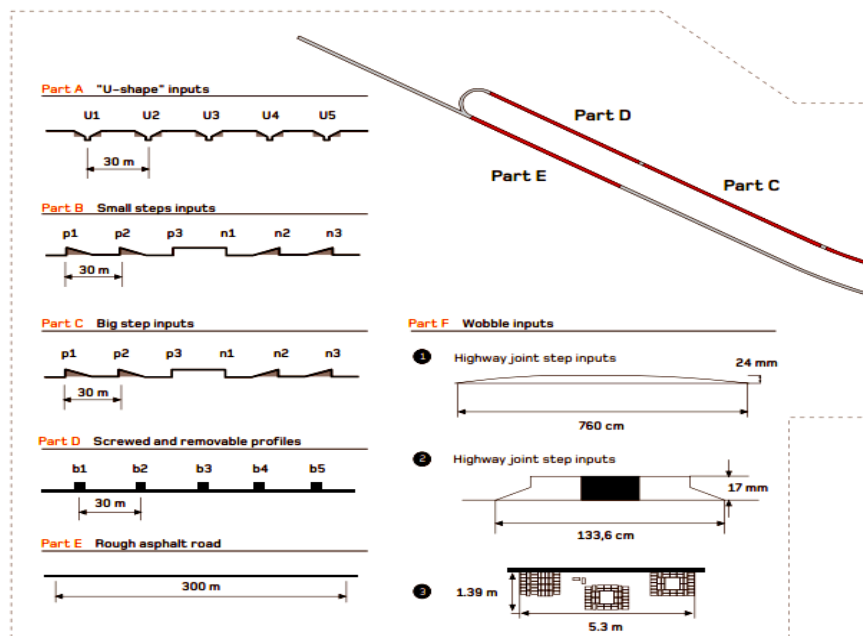
Gambar. 5 Spesifikasi teknis *slippery test track* dari IDIADA Spanyol

2.4.4 Track for ABS test

Lintasan ini diperlukan untuk proses pengujian rem kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan system ABS. Lintasan ini harus terdiri dari beberapa bagian yang mempunyai tingkat adhesi yang berbeda-beda.

LOW ADHERENCE SURFACE							
Surface	Adherence (μ)	Water thickness	Width	Length	Longitudinal gradient	Transverse gradient	Max weight per axle
Ceramic tiles	0.1	1 mm	7,5 m	250 m	0%	1 % double gradient	175 T
Asphalt	0.8	1 mm	5 m	200 m	0%	1 %	16 T
Basalt slabs	0.3	1 mm	7,5 m	200 m	0%	1 % double gradient	13 T
Concrete	0.4	1 mm	7 m	200 m	0%	1 % double gradient	16 T
Aquaplaning		6 mm	3,5 m	150 m	0%	0%	16 T

μ = Adherence coefficient when wet.



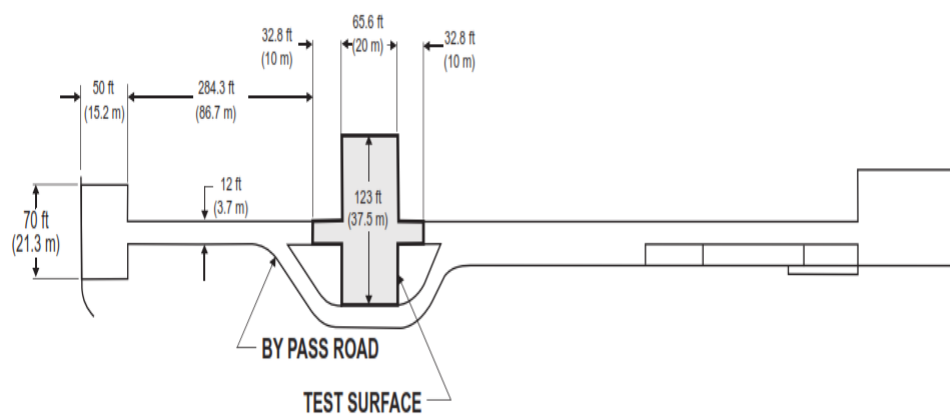
Gambar. 6 Spesifikasi Teknis *Track* untuk pengujian ABS dari IDIADA Spanyol

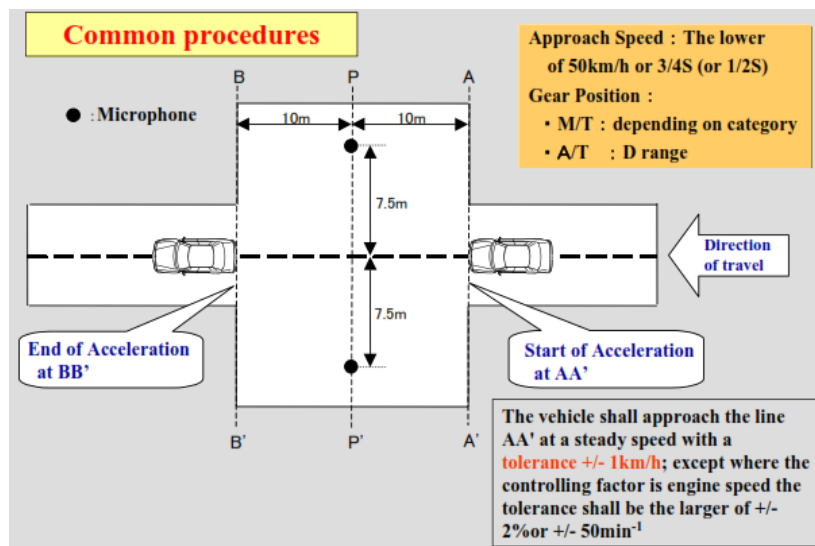
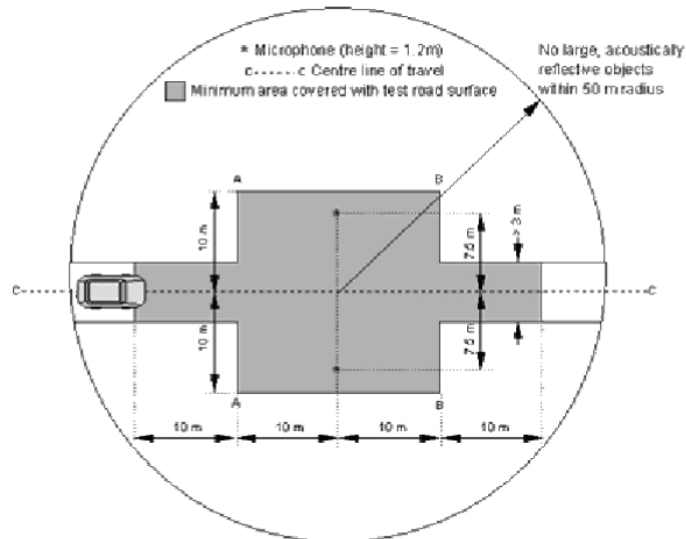


Gambar. 7 Fasilitas *track* pengujian ABS di ARAI India

2.4.5 Lintasan lurus

Lintasan ini diperlukan untuk proses pengujian kebisingan. Sebenarnya, pengujian kebisingan ini dapat memanfaatkan high speed test track. Namun begitu, lintasan tersebut harus mempunyai permukaan yang sesuai dengan ketentuan yang ada dalam ISO 10844.





Gambar. 8 Pengujian Emisi Noise

2.5 DAMPAK EKONOMI

Data kecelakaan dari Kepolisian Negara RI pada tahun 2016 jumlah kecelakaan lalu lintas tercatat 105.374 kejadian dengan jumlah meninggal dunia sebanyak 25.859 jiwa, luka berat 22.939 dan luka ringan 120.913. Jumlah ini yang tercatat ini tentunya belum menunjukkan angka sebenarnya karena banyak kecelakaan lalu lintas yang tidak tercatat (*underreporting*), hal ini disebabkan oleh beberapa faktor antara lain keengganan para korban kecelakaan lalu lintas untuk melaporkan kejadian yang dialami ke kantor polisi, tidak selalu hadirnya polisi dalam setiap kecelakaan karena keterbatasan sumber daya yang ada dan faktor lainnya. Walaupun faktor kecelakaan lalu lintas umumnya didominasi oleh faktor manusia, namun demikian faktor akibat ketidaklaikan kendaraan menjadi faktor penyebab yang cukup signifikan yaitu antara 10 sd 25%.

Berdasarkan studi yang pernah dilakukan oleh Asian Development Bank (ADB) dan A Review Global Accidents Fatalities (A Jacobs 2002) diketahui bahwa dampak ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas adalah 1-3 % dari Produk Domestik Bruto Suatu Negara. Dampak ekonomi ini antara lain meliputi biaya langsung (*direct cost*) dan biaya tidak langsung (*indirect cost*). Biaya langsung antara lain meliputi *medical cost*, *property damage cost* dan *administration cost*, sedangkan biaya tidak langsung antara lain meliputi *lost output cost* dan *human cost*. Untuk Indonesia dengan total PDRB tahun 2016 sebesar US \$933 Miliar maka apabila dikalikan sebesar 2 % saja dari PDB US \$ 18,66 Milliar atau sekitar Rp. 24,24 Triliun. Jumlah kerugian ini tentunya sangat fantastis jumlahnya, Jumlah kerugian ini bias diturunkan melalui penyiapan kendaraan yang lain jalan sejak uji pertama kali yaitu uji tipe.

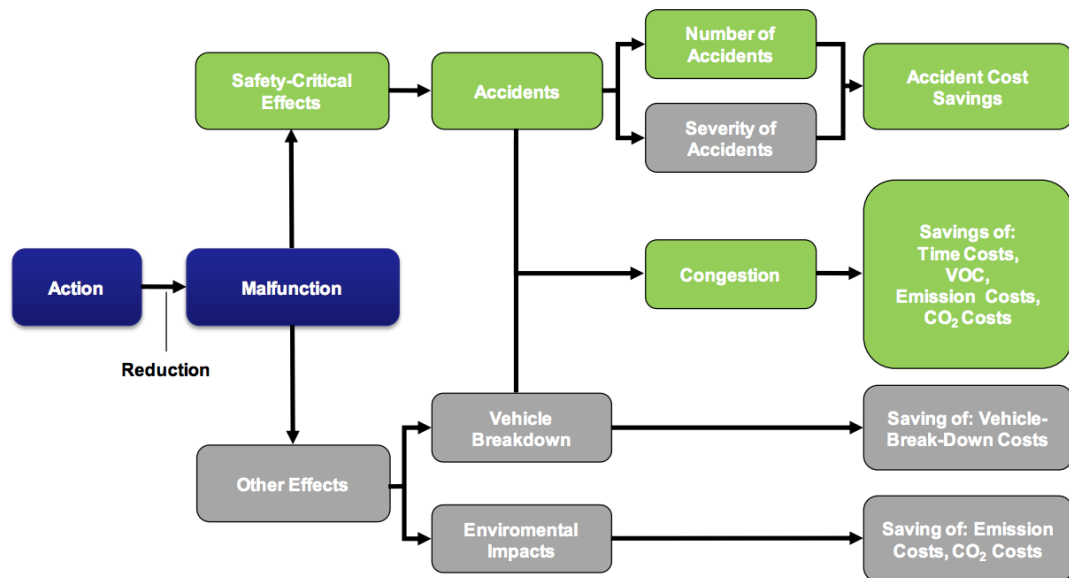
Hal ini menjustifikasi bahwa semakin tinggi pertumbuhan Gross Domestic Product (GDP) suatu negara maka semakin tinggi penjualan otomotif negara tersebut dengan demikian meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas, Badan Pusat statistik (BPS) mencatat pertumbuhan Produk Domestik Bruto dan Produk Domestik Bruto atas harga konstan pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2016 mencatat kenaikan sebesar 5 % pertahun yang diikuti melesatnya penjualan mobil dengan berbagai merek dan tipe pada Juli 2017 mencapai 84.905 atau melesat 27,92 persen.

Beredarnya berbagai macam merek dan tipe kendaraan bermotor saat ini menjadi suatu faktor pendorong bagi pemerintah untuk meningkatkan dan mengembangkan fasilitas dan teknik pengujian laik jalan untuk memastikan bahwa produk kendaraan bermotor yang akan diproduksi secara massal baik untuk tipe kendaraan bermotor besar, tipe kendaraan kecil /Low Cost Green Car (LCGC) ataupun tipe kendaraan listrik memenuhi segala aspek keselamatan dimana Salah satu penyebab kecelakaan Kendaraan bermotor adalah faktor kendaraan yang mengalami cacat secara teknis, terkait dengan hal tersebut objek pengujian laik jalan harus mencakup pengujian terhadap rangka kendaraan, mesin, sistem Pengereman, Sistem Transmisi, Garis mengendarai, Roda, Hub, Ban, sistem kemudi, lampu kendaraan, feature keselamatan dll.

Di sisi lingkungan, meningkatnya pertumbuhan penjualan kendaraan bermotor berimplikasi kepada meningkatnya penggunaan minyak (BBM) di sektor transportasi. Dampaknya emisi gas buang yang mengandung polutan juga naik dan mempertinggi pencemaran udara. Emisi kendaraan bermotor mengandung gas karbon dioksida (CO_2), *volatile hydro carbon* (VHC) dan partikel lain yang berbahaya bagi manusia dan juga lingkungan apabila melebihi batas ambang konsentrasi tertentu

Dampak pengujian laik jalan secara keseluruhan terhadap konsekuensi yang didapatkan apabila kendaraan bermotor tidak laik jalan atau mengalami malfungsi dapat dijadikan dasar perhitungan efek ekonomi yang akan didapat secara keseluruhan akan dijelaskan oleh gambar dibawah ini dimana kotak yang berwarna hijau akan menjelaskan hubungan sebab – akibat.

Kendaraan yang tidak laik jalan (mengalami malfungsi) dapat menyebabkan *safety critical effect* dan *non-safety critical effect*



Sumber : Schulz 1998 and 2010

2.6 KEPASTIAN KPBU MEMILIKI PERMINTAAN YANG BERKELANJUTAN DAN DIUKUR DARI KETIDAKCUKUPAN PELAYANAN BAIK SECARA KUANTITAS MAUPUN KUALITAS BERDASARKAN ANALISIS DATA SEKUNDER YANG TERSEDIA

2.6.1 Fungsi BPLJSKB

Dalam melaksanakan tugas tersebut maka BPLJSKB memainkan peran sebagai:

- Pelaksanaan uji prestasi, pengujian bagian kendaraan bermotor, peralatan keselamatan dan uji lapangan serta pemeriksaan konstruksi.
- Penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor.
- Pelaksanaan pemeriksaan dokumen teknis dan administrasi kendaraan bermotor yang diuji.
- Pelaksanaan pemeliharaan, pengadaan dan penilaian kinerja fasilitas dan peralatan pengujian serta sarana penunjang teknis lainnya.
- Pengembangan teknologi tipe kendaraan bermotor dan penyelenggaraan sistem informasi pengujian tipe kendaraan bermotor. Pelaksanaan administrasi dan kerumahtanggaan BPLJSKB.

Pengujian tipe kendaraan bermotor ini bertujuan agar dapat:

- a. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor.
- b. Melestarikan fungsi lingkungan hidup dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan.
- c. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

2.6.2 Sarana dan Prasarana BPLJSKB Bekasi

BPLJSKB dalam tugasnya sehari-hari adalah melakukan pengujian tipe kendaraan bermotor untuk semua jenis kendaraan bermotor, seperti sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang, mobil bus, dan kendaraan khusus dengan jenis pengujian yang masih terbatas. Sesuai dengan Peraturan yang mengatur Uji Tipe Kendaraan Bermotor saat ini, pengujian dilakukan dengan menggunakan sarana dan prasarana uji sebagai berikut:

- a. Uji speedometer menggunakan alat *speedometer tester*
- b. Uji side slip menggunakan alat *side slip tester*
- c. Uji rem utama dan rem parkir menggunakan alat *brake tester*
- d. Uji lampu utama menggunakan *head light tester*
- e. Uji tingkat alat klakson menggunakan alat *sound level meter*
- f. Uji emisi (baik untuk kendaraan bermotor bahan bakar bensin maupun bahan bakar gas) menggunakan *CO-HC tester* dan *smoke tester*
- g. Uji radius putar pada lapangan uji
- h. Uji/pengukuran berat kendaraan menggunakan alat timbangan
- i. Uji/pengukuran dimensi menggunakan alat-alat ukur dimensi
- j. Uji/pemeriksaan konstruksi
- k. Uji emisi standar EURO kendaraan bermotor kategori L3, L4, L5, M1 dan N1.

2.6.3 ASEAN MRA

Pada Phase I ASEAN MRA, disepakati untuk mengadopsi 19 UNECE Regulation. Regulasi tersebut rencananya akan dijadikan standard dari pengujian otomotif di seluruh negara ASEAN. Artinya dengan standard yang sama, maka produk otomotif yang diperdagangkan di lingkup ASEAN tidak perlu dilakukan pengetesan kembali. Adapun setelah phase I telah diimplementasikan, tahap selanjutnya untuk merumuskan Phase II.

Tabel. 3 Regulasi UNECE Prioritas Berdasarkan ASEAN MRA

ASEANMRA RegulasiECE Phase 1			ASEANMRA RegulasiECE Phase 2		
No	UNECE	Deskripsi	No	ECE	Deskripsi
1	R13	<i>Heavy vehicle Braking¹⁾</i>	1	R3	<i>Retro-reflecting devices²⁾</i>
2	R13H	<i>Braking System of Passenger Car¹⁾</i>	2	R4	<i>Illumination of rear-registration plates²⁾</i>
3	R14	<i>Safety belt anchorage¹⁾</i>	3	R6	<i>Direction indicator²⁾</i>
4	R16	<i>Safety belts³⁾</i>	4	R7	<i>Front and rear position lamp²⁾</i>
5	R17	<i>Seats¹⁾</i>	5	R8	<i>Headlamps²⁾</i>
6	R25	<i>Head Restraints²⁾</i>	6	R10	<i>EMC¹⁾</i>
7	R28	<i>Audible Warning Device³⁾</i>	7	R11	<i>Door latches and door retention¹⁾</i>
8	R30	<i>Tyre for passenger cars²⁾</i>	8	R12	<i>Protection of driver³⁾</i>
9	R39	<i>Speedometer¹⁾</i>	9	R19	<i>Front fog lamp²⁾</i>
10	R40	<i>Exhaust Emission (L category)¹⁾</i>	10	R20	<i>Head lamp (H4)²⁾</i>
11	R41	<i>Noise emission (L category)¹⁾</i>	11	R22	<i>Helmet²⁾</i>
12	R43	<i>Safety glazing³⁾</i>	12	R23	<i>Reversing lamps²⁾</i>
13	R46	<i>Rear View Mirror³⁾</i>	13	R26	<i>External projection¹⁾</i>
14	R49	<i>Exhaust Emission of Engines¹⁾</i>	14	R37	<i>Filament lamps²⁾</i>
15	R51	<i>Noise emission (M, N category)¹⁾</i>	15	R38	<i>Rear fog lamp²⁾</i>

16	R54	<i>Tyre for commercial vehicles²⁾</i>	16	R45	<i>Headlamp cleaner³⁾</i>
17	R75	<i>Tyre for motorcycles²⁾</i>	17	R48	<i>Installation of lighting¹⁾</i>
18	R79	<i>Steering Equipment¹⁾</i>	18	R50	<i>Lamp (motorcycles, moped)²⁾</i>
19	R83	<i>Exhaust Emission (LDV)¹⁾</i>	19	R53	<i>Installation of lighting¹⁾</i>
			20	R60	<i>Driver operated controls (moped, motorcycle)¹⁾</i>
			21	R62	<i>Handlebars¹⁾</i>
			22	R67	<i>Propulsion system LPG³⁾</i>
			23	R77	<i>Parking lamp²⁾</i>
			24	R78	<i>Braking (L Category)¹⁾</i>
			25	R81	<i>Rearview mirrors (Motorcycle)³⁾</i>
			26	R91	<i>Sidemarkers lamp²⁾</i>
			27	R98	<i>Head lamp²⁾</i>
			28	R99	<i>Gas-discharge light source²⁾</i>
			29	R110	<i>CNG & LNG vehicle³⁾</i>
			30	R112	<i>Headlamp²⁾</i>
			31	R113	<i>Headlamp²⁾</i>
			32	R115	<i>LPG, CNG retrofit system²⁾</i>

Keterangan:

¹⁾ Pengujian Sistem Kendaraan (Kementerian Perhubungan)

²⁾ Pengujian komponen kendaraan (Kementerian Perindustrian)

³⁾ Pengujian Sistem dan komponen kendaraan (Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perindustrian)

2.6.4 Tantangan BPLSKB dalam Uji Tipe Kendaraan Bermotor

- MRA ASEAN di Regulasi automotif, termasuk Vehicle Type Approval
- ASEAN Economics Community
- Industri memerlukan kapasitas pengujian yang semakin besar, pelayanan lebih cepat, kapabilitas uji makin beragam

- d. Publik menuntut keamanan, keselamatan, kepastian kualitas dan kehandalan yang semakin tinggi.
- e. Kebutuhan untuk mengakomodir jenis pengujian yang diperlukan sesuai kondisi yang spesifik di Indonesia.

2.6.5 Analisa umum situasi saat ini dan situasi yang diharapkan

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik jumlah produksi kendaraan bermotor pada tahun 2016 mencapai 7.019.082 kendaraan bermotor. Jumlah tersebut mencakup mobil (penumpang dan barang) dan sepeda motor. Untuk dapat di jual ke masyarakat kendaraan tersebut harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan melalui uji tipe. Dengan memadainya sarana dan prasarana pengujian di BPLJSKB, maka produsen kendaraan baik APM dan Importir umum kendaraan bermotor yang ada di Indonesia dapat melakukan pengujian tipe sesuai standar regulasi internasional di dalam negeri.

Tabel. 4 Analisa umum situasi saat ini dan situasi yang diharapkan

Kondisi Saat Ini	Kondisi yang diharapkan (Ideal)
- Regulasi nasional kurang lengkap dan terlambat mengantisipasi kemajuan teknologi. - Ada Industri otomotif yang tidak punya fasilitas R&D. <i>Type Approval</i> belum dimanfaatkan untuk pengembangan, sehingga bila perlu perubahan butuh upaya, waktu dan dana lebih besar. - Proses <i>Type Approval</i> terkendala keterbatasan kapasitas dan kapabilitas fasilitas. - Kapasitas fasilitas uji belum memenuhi kebutuhan standar keselamatan yang sesuai (terutama untuk kebutuhan export).	- Regulasi mampu mengakomodir kemajuan teknologi tinggi. - Industri punya fasilitas R&D untuk menyesuaikan target <i>performance</i> dgn regulasi. - Proses <i>Type Approval</i> digunakan untuk rekomendasi koreksi dan perbaikan lebih awal dgn waktu dan dana yang lebih rendah - Indonesia mampu menguji standar internasional untuk jaminan keselamatan terhadap masyarakat dan daya saing ekspor

2.6.6 Analisa Umum Item Uji Tipe Kendaraan Bermotor Saat Ini Dengan UNECE

a. Korelasi Antara Regulasi Nasional dengan UNECE

Berdasarkan aturan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012, secara umum persyaratan kelaikan jalan dibagi menjadi 2 yaitu persyaratan laik jalan untuk roda 4 atau lebih dan untuk roda 2. Persyaratan laik jalan dijadikan sebagai acuan korelasi karena proses tersebut harus melalui pengujian dan memiliki ambang batas sebagai standar laik dan tidak terhadap kendaraan bermotor yang diuji. Dari aturan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 yang berkaitan dengan laik jalan, dapat diidentifikasi bahwa ada beberapa persyaratan teknis yang sama dengan UNECE.

Tabel. 5 Korelasi antara PP 55 2012 dengan UNECE Regulation

PERATURAN PEMERINTAH No. 55 2012		UNECE
RODA 4 ATAU LEBIH	uji emisi gas buang	ECE 49 ; ECE 83
	uji kebisingan suara	ECE 51
	uji efisiensi rem utama dan rem parker	ECE 13 ; 13H
	uji kincup roda depan	ECE 79
	uji tingkat suara klakson	ECE 28
	uji daya pancar dan arah sinar lampu utama	"komponen"
	uji radius putar	ECE 79
	uji akurasi alat penunjuk kecepatan	ECE 39
	uji kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban	-
	uji kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan	-
	uji berat Kendaraan	-
	uji posisi roda depan	ECE 79
	uji unjuk kerja mesin	-
	uji kemampuan jalan	-
	uji penghapus kaca depan	-
	uji sabuk keselamatan	ECE 14 ; ECE 16

	uji suspense	-
RODA 2	a. uji emisi gas buang	ECE 40
	b. uji rem	ECE 78
	c. uji lampu utama	"komponen"
	d. uji tingkat suara klakson	ECE 28
	e. uji berat Kendaraan	-
	f. uji akurasi alat penunjuk kecepatan	ECE 39
	g. uji kebisingan	ECE 41
	h. uji unjuk kerja mesin	-
	i. uji kemampuan jalan	-

Keterangan :

- Untuk aturan laik jalan di Peraturan Pemerintah No. 55 2012 (daya pancar lampu) kemungkinan tidak dapat di hubungkan dengan UNECE, dikarenakan pengujian lampu di UNECE berkaitan dengan komponen, dimana yang mengajukan permohonan uji adalah manufaktur lampu itu sendiri.
- Untuk aturan laik jalan uji kincup roda depan, uji radius putar, uji posisi roda depan, kami mengasumsikan bahwa berhubungan dengan UNECE yang ada di R79 (Steering Equipment) karena uji tersebut berkaitan dengan stabilitas kendaraan (handling) pada saat bergerak berputar di test track dan saat melakukan akselerasi dengan kecepatan 120 km/jam. Jika memang R79 akan diimplementasikan, kemungkinan ketiga uji tersebut di atas yang diatur di Peraturan Pemerintah No.55 2012 tidak perlu lagi dilakukan. Akan tetapi terkait dengan teknis dan detail uji di R79 perlu dipelajari lebih lanjut.
- Terkait dengan uji berat di Peraturan Pemerintah No.55 2012, secara spesifik tidak diatur di UNECE, karena ranah tersebut ada di ISO terkait dengan dimensi dan berat kendaraan. Sementara di ECE sendiri sudah mengatur berat kendaraan berdasarkan kategori kendaraannya, dan pengujian di ECE sendiri terkait berat dalam pengujian telah diatur, yaitu *unladen mass* (berat kosong kendaraan tanpa

penumpang dengan ditambah 90% bahan bakar, pelumas kendaraan dan perlengkapan lengkap), *mass in running order* (*unladen mass* dengan ditambah beban 75 kg) dan *laden mass*(berat isi penuh sesuai standar manufaktur).

- Uji penghapus kaca depan belum dapat diidentifikasi karena belum tahu cara mengujinya

- b. Korelasi Kebutuhan Fasilitas Pengujian Antara Regulasi Nasional Dengan UNECE
- Ketentuan laik jalan yang diatur di Peraturan Pemerintah No. 55 2012 ada beberapa yang mirip dengan ketentuan teknis UNECE, yaitu uji emisi gas buang dan uji kebisingan. Dengan miripnya ketentuan teknis tersebut, otomatis kebutuhan fasilitas guna menunjang pengujian inipun sama. Adapun pengujian tersebut secara detail diatur dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup. Kebutuhan fasilitas yang lain perlu disesuaikan karena persyaratan UNECE lebih mengacu pada kebutuhan standar kelaikan jalan dimana uji tersebut dilakukan di lintasan uji.

Tabel. 6 Korelasi Kebutuhan Fasilitas (Tabel warna kuning adalah skala prioritas)

PERATURAN MERINTAH No. 55 2012		FASILITAS	UNECE	FASILITAS	KESESUAIAN DENGAN UNECE	
					YA	TIDAK
RODA 4 ATAU LEBIH	uji emisi gas buang	Gedung uji (Vehicle/engine Test Bed, chassis/engine dynamometer, analyzer) - (Permen LH 04 2009&Permen LHK P.20/MENLHK/S ETJEN/KUM.1/3/ 2017)	ECE 49 ; ECE 83	gedung uji (Vehicle/engi ne Test Bed, chassis/engin e dynamometer , analyzer)	√	
	uji kebisingan suara	Noise Track, sound level meter (Permen LH 07 2009)	ECE 51	Noise ISO Track, sound level meter type A		√ • belum ada ISO Track • Alat uji noise sudah di BASTO tetapi perlu dianalisa lebih lanjut • test track

					eksisting di BPLJSKB sudah ada tetapi perlu di analisa ulang
uji efisiensi rem utama dan rem parkir	roller brake tester, pedal force, gedung pengujian	ECE 13 ; 13H	Brake Performance Track, Test hill, Dynamic Platform		√
uji kincup roda depan	gedung pengujian, side slip tester	ECE 79	High Speed Test Track, Dynamic Platform, Steering Wheel Sensor Gauge		√
uji tingkat suara klakson	sound level meter, lapangan terbuka	ECE 28	sound level meter class I, lapangan terbuka dengan noise terkondisi	√ Aturan teknis belum sama	
uji daya pancar dan arah sinar lampu utama	gedung pengujian, headlight tester	"komponen"	-		√ (Uji komponen)
uji radius putar	penanda (kapur), meteran, lapangan terbuka datar	ECE 79	High Speed Test Track, Dynamic Platform, Steering Wheel Sensor Gauge		√ - Alat steering equipment sudah di BASTO tetapi perlu analisa lebih lanjut - Test track eksisting di BPLJSKB perlu dianalisa lebih lanjut
uji akurasi alat penunjuk kecepatan	roller speed tester, gedung pengujian	ECE 39	Dynamic Platform, roller speed tester (opsional)		√ (Prioritas utama di track uji)
uji kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban	Deep Tyre Gauge	-	-		
uji kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan	Perhitungan Power Weight Ratio	-	-		

	uji berat Kendaraan	gedung pengujian, axle weight tester	-	-		
	uji posisi roda depan	-	ECE 79	High Speed Test Track, Dynamic Platform, Steering Wheel Sensor Gauge	√	
	uji unjuk kerja mesin	-	-	-		
	uji kemampuan jalan	-	-	-		
	uji penghapus kaca depan	-	-	-		
	uji sabuk keselamatan	-	ECE 14 ; ECE 16	passive safety lab	√	(cenderung ke uji sistem komponen)
	uji suspensi	-	-	-		
RODA 2	a. uji emisi gas buang	gedung uji (Vehicle Test Bed, chassis dynamometer, analyzer)- (Permen LH 10 2012)	ECE 40	gedung uji (Vehicle Test Bed, chassis dynamometer , analyzer)	√	
	b. uji rem	roller brake tester, pedal force, gedung uji	ECE 78	Brake Performance Track, Dynamic Platform		√
	c. uji lampu utama	gedung uji, headlight tester	"komponen"	-		√
	d. uji tingkat suara klakson	sound level meter, lapangan terbuka	ECE 28	sound level meter class I, lapangan terbuka dengan noise terkondisi	√ (perlu kajian lebih lanjut)	
	e. uji berat Kendaraan	gedung uji, axle weight tester	-			
	f. uji akurasi alat penunjuk kecepatan	roller speed tester, gedung uji	ECE 39	Dynamic Platform, roller speed tester (opsional)		√

	g. uji kebisingan	Noise Track, sound level meter (Permen LH 07 2009)	ECE 41	Noise ISO Track, sound level meter type A	√	• belum ada ISO track • test track eksisting di BPLJSKB sudah ada tetapi perlu di analisa ulang
	h. uji unjuk kerja mesin	-	-			
	i. uji kemampuan jalan	-	-			

Jika melihat tabel, kebutuhan fasilitas yang lain perlu disesuaikan karena persyaratan UNECE lebih mengacu pada kebutuhan standar kelaikan jalan dimana uji tersebut dilakukan di lintasan uji.

Pada Phase I ASEAN MRA, disepakati untuk mengadopsi 19 UNECE Regulation. Regulasi tersebut rencananya akan dijadikan standard dari pengujian otomotif di seluruh negara ASEAN. Artinya dengan standard yang sama, maka produk otomotif yang diperdagangkan di lingkup ASEAN tidak perlu dilakukan pengetesan kembali. Adapun setelah phase I telah diimplementasikan, tahap selanjutnya untuk merumuskan Phase II.

2.7 Kepastian KPBU mendapat dukungan dan masukan dari pemangku kepentingan (dilakukan melalui konsultasi public/ FGD dengan mengundang para ATPM, asosiasi, akademisi (ITB, ITS, UI, UGM, STTD), MTI, Pengamat Transportasi, KL terkait (perindustrian, Bappenas, Kemendag, KemenLH, Kemenkeu, Pemda setempat, BPTJ, KNKT, Litbang Kemenhub, BPPT) akan dilengkapi setelah konsultasi publik

Konsultasi Publik sangat penting untuk menentukan permintaan pasar, memahami kebutuhan infrastruktur calon pengguna proving ground BPLJSKB Bekasi mendefinisikan strategi pengadaan dan pengiriman proyek yang tepat. Pengembangan Proving Ground BPLJSKB diusulkan untuk dikembangkan untuk mengakomodasi berbagai kepentingan, Tujuan utama dari pengembangan ini adalah untuk mendukung pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional secara keseluruhan yang mana BPLJSKB bertindak sebagai satu – satunya Balai Pengujian Laik Jalan di Indonesia. Spektrum yang luas dari para pemangku

kepentingan telah dikonsultasikan, mulai dari parapemangku kepentingan proyek langsung, pemerintah dan entitas pemerintah terkait,

Bagian penting untuk memastikan keberhasilan pengembangan Proving Ground BPLJSKB adalah memastikan bahwa pemangku kepentingan terlibat sehingga mereka dapat memberikan masukan dan paduan visi jangka panjang pengembangan.

Tujuan umum dari poses konsultasi publik adalah untuk mengidentifikasi kebutuhan yang logis dan perhatian yang diajukan oleh pemangku kepentingan utama dari partisipan proyek potensial

Terkait dengan hal tersebut Pada hari Rabu tanggal 18 April 2018 di aula BPLJSKB telah dilaksanakan rapat konsultasi publik proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) pengembangan Proving Ground Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi yang dipimpin oleh Direktur Prasarana Perhubungan Darat dan dihadiri oleh;

1. Direktur Jenderal Pengendalian dan Pencemaran Lingkungan KLH;
2. Kasubbag Datin dan Humas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT);
3. Direktur Pengelolaan Dukungan Pemerintah dan Pembiayaan Infrastruktur Ditjen PPR Kemenkeu
4. Direktur KPBU RB Kementerian PPN/ Bappenas
5. Direktur Transportasi Kementerian PPN/ Bappenas
6. Direktur Industri Maritim, Alat Transportasi Kementerian Perindustrian Ditjen ILMATE;
7. Kasubbag Darat Biro Layanan Pengadaan dan Pengelolaan BMN Setjen Kemenhub;
8. Kepala Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
9. Direktur Prasarana Perhubungan Darat Ditjen Perhubungan Darat;
10. Camat Cibitung Kabupaten Bekasi;
11. Kepala Dusun Cibuntu Kabupaten Bekasi;
12. Direktur Utama PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia;
13. Ketua Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI);
14. Ketua Agen Pemegang Merek (Gaikindo);
15. Pimpinan PT. Astra Daihatsu Motor (ADM);

16. Pimpinan PT. Honda Prospect Motor (AHM);
17. Pimpinan Direktur PT. Astra Honda Motor (AHM);
18. Perwakilan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI);
19. Kepala Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi;
20. Kasubdit Kerjasama Pemerintah Swasta Direktorat KPBU RB Kementerian PPN/Bappenas;
21. Kasubdit Bimbingan Kepengusahaan Dit Prasarana Hubdat;
22. Kasubdit Uji Tipe Kendaraan Bermotor Dit Sarana Hubdat;
23. Perwakilan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
24. Perwakilan Biro Perencanaan Setjen Kemenhub;
25. Perwakilan Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Darat;

Dalam Konsultasi Publik telah disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Dengan pembanguna proyek KPBU Pengembangan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi diharapkan dapat menjamin hasil pengujian lebih akurat, teliti dan lebih memberikan kepastian atas hasil uji tipe yang sesuai dengan kenyataan yang sesungguhnya, meningkatkan keselamatan berkendara guna meminimalisir angka kecelakaan yang diakibatkan oleh factor ketidaklaikan kendaraan bermotor.
2. Dalamn proyek KPBU Pengembangan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi perlu adanya penambahan alat uji stabilisasi kendaraan, *brake tester*, *noise*, *and emission tester*, *safety belt*, sertifikat ISO Road Surface No 10844, UNR 78 terkait *brake tester* sepeda motor baik ABS maupun non ABS yang mengacu kepad UN Regulation dan ASENSA MRA.
3. Pemerintah setempat yang diwakili oleh Kepala Dusun Cibuntu menyampaikan dukungan atas poyek KPBU Pengembangan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi di wilayah Kecamatan Cibitung Kabupaten Bekasi dengan tetap mempertimbangkan aspek lingkungan.
4. Setelah dilaksanakannya konsultasi publik ini aka nada konsultasi publik lainnya dan *market sounding* yang mengundang para APM dan investor yang berminat dengan

proyek ini pada tahap penyiapan (dokumen OBC dan FBC) proyek KPBU Pengembangan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi.

2.7.1 Potensi Pendapatan dari Pasar Export

Peningkatan fasilitas pengujian laik jalan dan sertifikasi kendaraan bermotor pemerintah Indonesia dalam hal ini Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Indonesia (sesuai atau melebihi) tidak hanya akan menjadi critical success factor untuk berkontribusi terhadap *road map to zero accident* (program pemerintah dalam hal ini Kementerian perhubungan yang bertujuan untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas) dan mengurangi dampak lingkungan tetapi juga akan membuka peluang pasar bagi sumber pendapatan baru negara dimana kendaraan bermotor yang diproduksi di Indonesia dan yang akan di export ke negara lain akan di uji kelaikan jalan secara keseluruhan di Indonesia. Mengingat potensi Indonesia sebagai negara terbesar ke - 2 di ASEAN dalam hal produksi kendaraan bermotor yaitu mencapai 1,098,780 unit per tahun 2015 angka ini di bawah dibawah Thailand yang mencapai 1,913,002 unit.

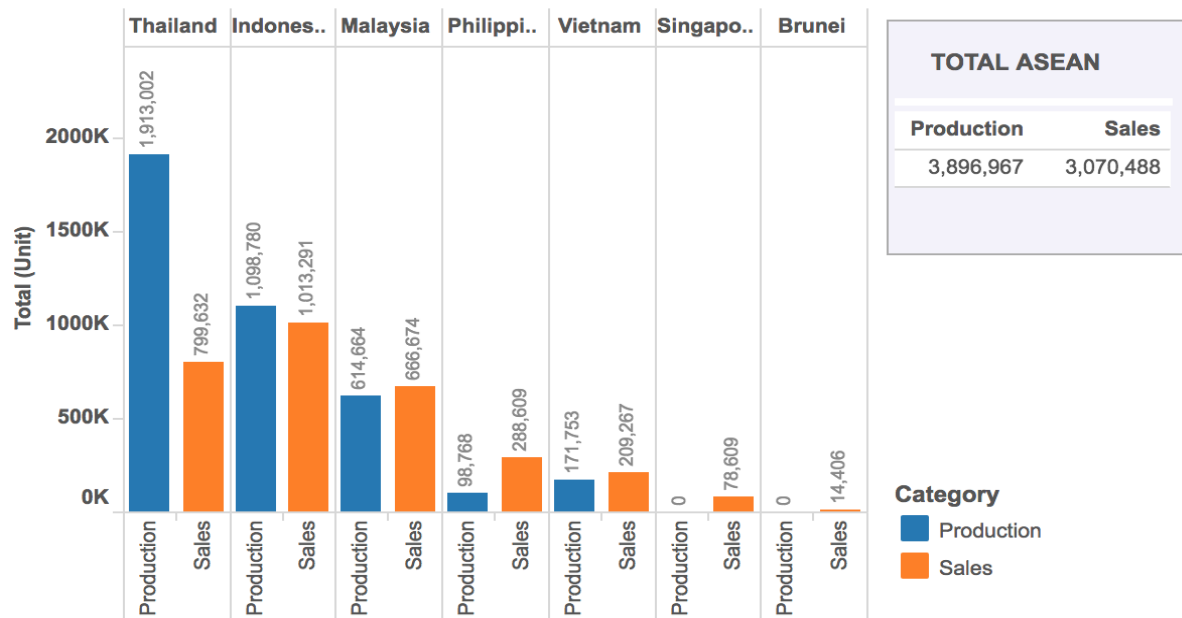


Diagram. 1 Diagram Jumlah Produksi Kendaraan Bermotor di ASEAN per Tahun 2015



Diagram. 2 Diagram Pertumbuhan Ekspor dan Impor Indonesia per 2003-2015

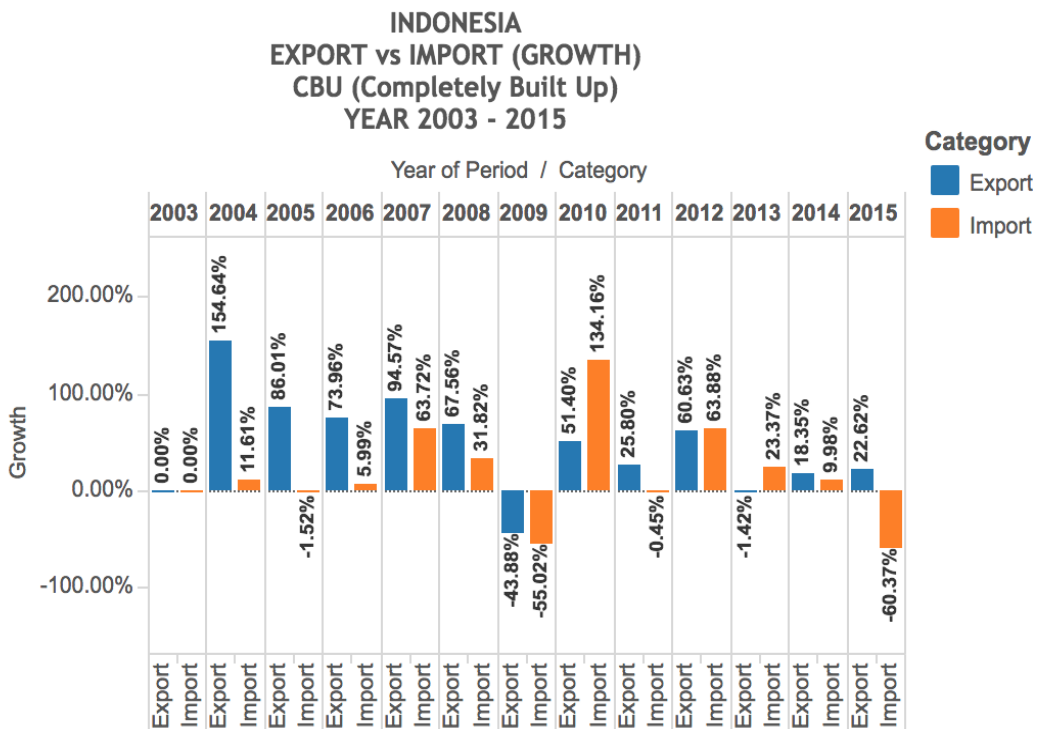


Diagram. 3 Diagram Pertumbuhan Ekspor dan Impor Indonesia per 2003-2015

BAB III

KRITERIA KEPATUHAN

3.1 ANALISA KESEUAIAN KPBU DENGAN PERATURAN PERUNDANG – UNDANGAN

Untuk dapat melihat apakah proyek pembangunan Proving Ground BPLJSKB ini bisa dilakukan dalam skema penyediaan infrastruktur KPBU, maka perlu dilihat berdasarkan peraturan perundang-undangan. Kerangka kerja dasar untuk melaksanakan penyediaan infrastruktur melalui skema KPBU di Indonesia diatur oleh beberapa peraturan perundang-undangan sebagai berikut:

- Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (Perpres 38/2015);
- Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (Permen Bappenas 4/2015);
- Peraturan Kepala LKPP Nomor 19 Tahun 2015 tentang Prosedur Pengadaan Badan Usaha untuk KPBU (Perka LKPP 19/2015);
- Peraturan Presiden Nomor 78 Tahun 2010 tentang Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur;
- Peraturan Menteri Keuangan Nomor 143/PMK.011/2013 tentang Panduan Pemberian Dukungan Kelayakan Atas Sebagian Biaya Konstruksi Pada Proyek Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

Berdasarkan ketentuan tersebut, proyek pembangunan Proving Ground BPLJSKB dapat dilakukan dalam skema penyediaan infrastruktur KPBU. Hal ini dijabarkan pada Berdasarkan Pasal 5 huruf a Perpres 38/2015 jo. Pasal 3 huruf o Permen PPN 4/2015,

3.2 ANALISA KESESUAIAN KPBU DENGAN DOKUMEN RPJMN DAN RENSTRA KEMENHUB

Visi pembangunan Tahun 2015-2019 yang ditetapkan oleh Presiden adalah : “Terwujudnya Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”

Sedangkan upaya untuk mewujudkan visi tersebut adalah melalui 7 Misi Pembangunan, yaitu:

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;
2. Mewujudkan masyarakat maju, berkeadilan dan demokratis berlandaskan negara hukum;
3. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim;
4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju, dan sejahtera;
5. Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing;
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional;
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

Dalam rangka mewujudkan Visi dan Misi Presiden maka visi dan misi tersebut dijabarkan menjadi sasaran pembangunan nasional beserta indikator sektor transportasi yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019.

SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019

Sesuai rumusan sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014, maka sasaran pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dijabarkan dalam 3 aspek yaitu (i) keselamatan dan keamanan, (ii) pelayanan transportasi, dan (iii) kapasitas transportasi sesuai tugas dan tupoksi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

- Handal diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh pelosok tanah air;
- Berdaya Saing diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan SDM yang berdaya saing internasional, profesional, mandiri, dan produktif;

Indonesia memiliki perkembangan yang cukup menakjubkan pada dunia otomotif. Tidak hanya sekedar pernyataan belaka namun hal ini juga didukung oleh penelitian yang melakukan analisa terhadap perkembangan otomotif yang ada di Indonesia.

Salah satunya adalah penelitian yang dilakukan oleh Vijay Rao, *Automotive and Transportation Practice Frost & Sullivan*, yang menyatakan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki perkembangan otomotif terbesar di ASEAN setelah Thailand. Frost & Sullivan memprediksi Indonesia akan menjadi pasar otomotif terbesar di ASEAN pada 2019 dengan total kendaraan mencapai 2,3 juta. Perkembangan ini dipicu oleh pertumbuhan ekonomi Indonesia yang stabil, peningkatan kelas menengah dan peningkatan investasi sektor otomotif serta pemberlakuan regulasi otomotif yang mendukung pertumbuhan pasar.

Selain Vijay Rao, peneliti lain dari Sekretaris Umum Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), Noegardjito, juga menyatakan risetnya di Seminar Prospek Industri Otomotif Nasional Menghadapi ASEAN Economic Community (AEC) 2015 bahwa penjualan otomotif di Indonesia hanya berbeda sekitar 100 ribu unit atau 7,5 % dari Thailand dan pertumbuhan penjualan domestik Indonesia dinyatakan dapat mencapai 23,6% per tahun. Untuk mendorong daya saing, maka sarana dan prasarana Pengujian Tipe di Indonesia terus dikembangkan mengikuti regulasi dan perkembangan teknologi kendaraan bermotor.

- Nilai tambah diindikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional (*national security* dan *sovereignty*) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial,

budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (sustainable development).

Prasarana dan sarana yang memadai sangat diperlukan, dengan adanya fasilitas uji tipe yang lengkap di Indonesia salah satu manfaatnya adalah dapat digunakan untuk program riset atau penelitian khususnya dibidang teknologi otomotif, hal ini tentunya akan menunjang kegiatan pengembangan serta transformasi ilmu pengetahuan dan teknologi.

3.2.1 Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Aspek keselamatan dan keamanan transportasi, meliputi :

1. Menurunnya angka kecelakaan transportasi;

Masalah keselamatan harus menjadi prioritas utama dalam transportasi. Untuk transportasi darat, pemerintah berupaya memperbaiki sarana transportasi sehingga menjadi aman dan nyaman. Sebagai upaya untuk mewujudkannya, sesuai amanat KM.9 Tahun 2004 maka dilakukan Uji Tipe kendaraan bermotor dengan maksud dan tujuan untuk :

- a. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
- b. Melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
- c. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Setelah dilakukan Uji Tipe diharapkan kecelakaan transportasi darat yang dipengaruhi oleh faktor kendaraan dapat menurun, karena kendaraan yang berkeselamatan merupakan hasil dari produk Uji Tipe yang baik.

2. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi;

3.2.2 Pelayanan Transportasi

Aspek pelayanan transportasi, meliputi :

1. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi;

Salah satu upaya untuk meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana transportasi di sektor Perhubungan Darat adalah dengan pelayanan Uji Tipe yang telah dilaksanakan saat ini dengan menggunakan system online atau yang lebih dikenal dengan *vehicle type approval* (VTA) Online. Kebijakan ini dikeluarkan untuk meningkatkan permintaan layanan uji tipe kendaraan bermotor secara cepat, efisien, terintegrasi dan transparan.

2. Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan;

Kebutuhan SDM yang sesuai dengan kompetensinya terkait dengan Pengujian Tipe saat ini masih kurang terutama dibidang pengujian, untuk mengatasi hal ini maka mulai direncanakan serta dipersiapkan mengingat kedepannya masih akan dibangun fasilitas-fasilitas pengujian yang sesuai dengan regulasi Internasional karena BPLSKB adalah satu satunya instansi pelaksana Pengujian Tipe di Indonesia.

Jumlah seluruh pegawai di BPLSKB adalah 55 Orang, sedangkan Pemangku Fungsional Penguji Kendaraan Bermotor di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor sampai dengan bulan Desember 2017 hanya berjumlah 11 (sebelas) orang, yang terdiri dari :

- Pejabat Fungsional Penguji tingkat Pelaksana berjumlah : 7 orang
- Pejabat Fungsional Penguji tingkat Pelaksana Lanjutan berjumlah : 1 orang.
- Pejabat Fungsional Penguji tingkat Penyelia berjumlah : 3 orang.

3. Meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan;

Pemerintah mendorong industri otomotif nasional untuk terus maju dan melakukan beberapa penelitian teknologi kendaraan hemat energi dan ramah lingkungan, salah satunya mengarah kepada *advance* diesel/petrol *engine*, bahan bakar alternatif (biofuel), bahan bakar gas (CNG atau LGV), kendaraan listrik, hybrid, dual fuel (gasoline-gas) dan *fuelcell* (hydrogen).

Saat ini yang sedang berkembang pesat adalah pengembangan mobil listrik. Pasalnya, tren kendaraan masa depan menuju konsep yang hemat energi dan ramah lingkungan. Di samping itu, pengembangan mobil listrik sebagai salah satu komitmen Pemerintah Indonesia dalam upaya menurunkan emisi sebesar 29 persen di bawah *business as usual* pada tahun 2030.

4. Meningkatnya kinerja capaian Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance*;

Salah satu upaya untuk meningkatkan *good governance* di Kementerian Perhubungan adalah dengan mengikuti kesepakatan regulasi internasional, dalam proses adopsi regulasi ini perlu dipersiapkan sarana dan prasarana, payung hukum melalui undang-undang atau peraturan pemerintah serta koordinasi antar instansi terkait. Sarana dan prasarana yang perlu dipersiapkan antara lain organisasi yang menaungi terdiri dari para stakeholder, laboratorium uji, alat-alat uji, sumber daya manusia dan sistem sertifikasi produk.

5. Meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi Kebijakan Bidang Perhubungan;
6. Menurunnya emisi Gas Rumah Kaca (GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi;

Saat ini Pemerintah Indonesia telah menargetkan penurunan emisi gas rumah kaca sebesar 26% dari kondisi *Business as Usual* yang dicapai pada tahun 2020 tanpa bantuan negara lain dan sebesar 41% bila memperoleh bantuan dari negara lain. Pernyataan tersebut dikemukakan oleh Presiden RI pada Pertemuan G-20 di PittsburghUSA pada 25 September 2009. Pernyataan tersebut merupakan pernyataan *Non-Binding Commitment* karena Indonesia bukan merupakan negara yang disebutkan dalam Annex 1.

Pengurangan emisi sebesar 26%, Sektor Kehutanan diharapkan dapat menurunkan emisi kurang lebih dari 14% melalui pengelolaan hutan seperti pencegahan deforestasi, degradasi, kegiatan penanaman kembali serta penurunan jumlah hot

spot kebakaran hutan. Sektor energi dan pengelolaan limbah diharapkan dapat menurunkan emisi masing-masing kurang lebih 6%. Target ini tentu perlu didukung oleh seluruh sektor termasuk sektor transportasi (Sumber: Kementerian ESDM, 2011).

Sektor transportasi tumbuh dan berkembang seiring dengan peningkatan perekonomian nasional. Transportasi merupakan sarana penting bagi masyarakat modern untuk memperlancar mobilitas manusia dan barang. Gas buang sisa pembakaran Bahan Bakar Minyak (BBM) mengandung bahan-bahan pencemar seperti CO₂ (Carbon Dioksida), NOX (Nitrogen Oksida), CO (Carbon Monoksida), VHC (*Volatile Hydro Carbon*) dan partikel lainnya. Bahan-bahan pencemar tersebut dapat berdampak negatif terhadap manusia ataupun ekosistem bila melebihi konsentrasi tertentu. Dengan pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor mengakibatkan peningkatan penggunaan BBM untuk sektor transportasi, maka gas buang yang mengandung polutan juga akan naik dan akan mempertinggi kadar pencemaran udara.

Sektor transportasi mengkonsumsi sekitar 20% dari total konsumsi energi final nasional. Hampir seluruh energi yang dipakai di sektor transportasi (97% dari total sektor transportasi) menggunakan bahan bakar minyak (BBM). Program diversifikasi energi pada sektor transportasi menemui beberapa kendala dalam pelaksanaannya. Beberapa kendala tersebut antara lain adalah energi pengganti BBM tidak bisa memberikan kenyamanan dan efisiensi yang tinggi serta masih kurang kompetitif, sehingga menyebabkan konsumsi BBM masih tetap dominan. Program diversifikasi energi yang telah dan sedang dilakukan adalah pemakaian gas dan bahan bakar nabati (BBN) untuk kendaraan bermotor serta pengembangan motor listrik. Disamping itu pengalihan moda transportasi dapat digunakan untuk lebih mengefisienkan penggunaan energi yang pada akhirnya dapat mengurangi emisi CO₂. Sejalan dengan itu, penerapan standar untuk kendaraan bermotor, seperti standar Euro merupakan opsi yang sudah banyak diterapkan di berbagai negara. Mengenai ketentuan standar ambang batas emisi gas buang yang saat ini berlaku di Indonesia adalah peraturan Permen LH No. 10 2012 tentang Emisi Gas

Buang untuk roda dua serta Nomor.P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2017 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru Kategori M, N dan O. Untuk pengujian Pengujian kebisingan (*Noise*) aturan yang berlaku di Indonesia adalah Permen LH 07 2009. Untuk melaksanakan pengujian tersebut diperlukan fasilitas yang sesuai dengan regulasi yang dipersyaratkan UNECE.

7. Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam mewujudkan *clean governance*.

Dalam mewujudkan tata kelola pemerintah yang bersih dan efektif, serta untuk meningkatkan kualitas kinerja pengawasan maka pada tanggal 11 Maret 2016 di Kantor Kementerian Perhubungan diluncurkanlah program *VTA online* yaitu layanan uji tipe kendaraan bermotor yang dilakukan secara *online*. Aplikasi tersebut menerbitkan dan mencetak Sertifikat Uji Tipe (SUT) dan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) dengan proses yang singkat. *VTA Online* ini sebagai implementasi dari fokus kerja Kementerian Perhubungan dalam meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat khususnya kepada APM dan importir kendaraan bermotor dengan memanfaatkan teknologi Informasi dalam setiap *business process* di Kementerian Perhubungan.

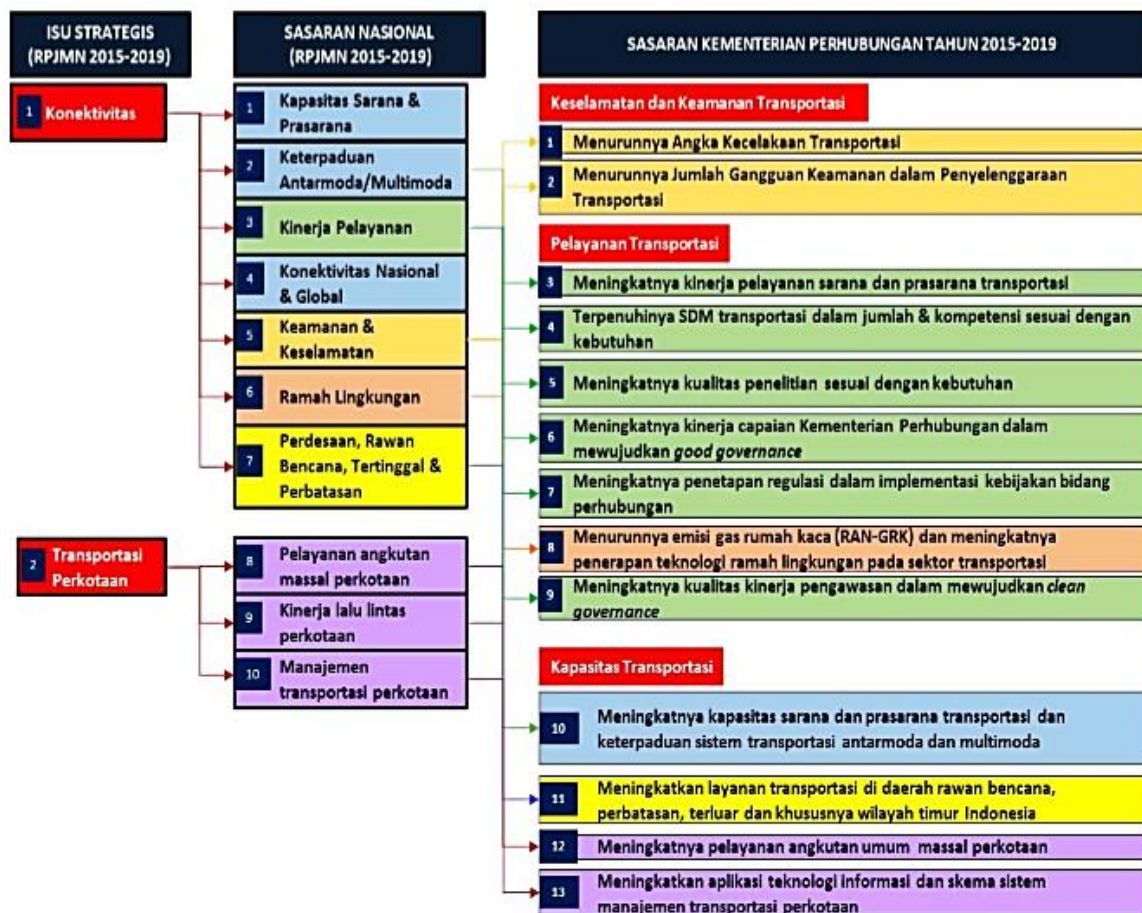
3.2.3 Kapasitas Transportasi

Aspek kapasitas transportasi, meliputi :

1. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda;
2. Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang;
3. Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan khususnya wilayah timur Indonesia;
4. Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan;
5. Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan.

Sasaran pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan

Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Hal ini tentunya memiliki keselarasan dan interkoneksi yang memberikan pemahaman bahwa sasaran pembangunan nasional dapat dijabarkan kembali menjadi sasaran pada Kementerian Perhubungan yang secara khusus difokuskan pada perencanaan dan pembangunan transportasi. Secara lebih jelasnya korelasi antara sasaran pembangunan nasional dengan sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 sebagaimana pada diagram berikut ini.



Gambar. 9 Sinkronisasi Sasaran sasaran RPJMN Tahun 2015-2019 dengan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

Untuk mewujudkan sasaran-sasaran tersebut dibutuhkan skema pembiayaan infrastruktur. Berdasarkan skema pendanaan pembangunan infrastruktur yang diterbitkan Bappenas, mekanisme optimalisasi peran BUMN dan Swasta /KPBU menjadi alternatif positif mengingat sumber pendanaan negara belum optimal memberikan upaya pemerataan pembangunan infrastruktur. Peran BUMN dan swasta/KPBU menjadi

sangat penting dalam memberikan *multiplier effect* terhadap peningkatan iklim investasi, serta percepatan dan peningkatan pertumbuhan ekonomi nasional maupun wilayah yang akan berdampak pada kesejahteraan dan kemakmuran rakyat.

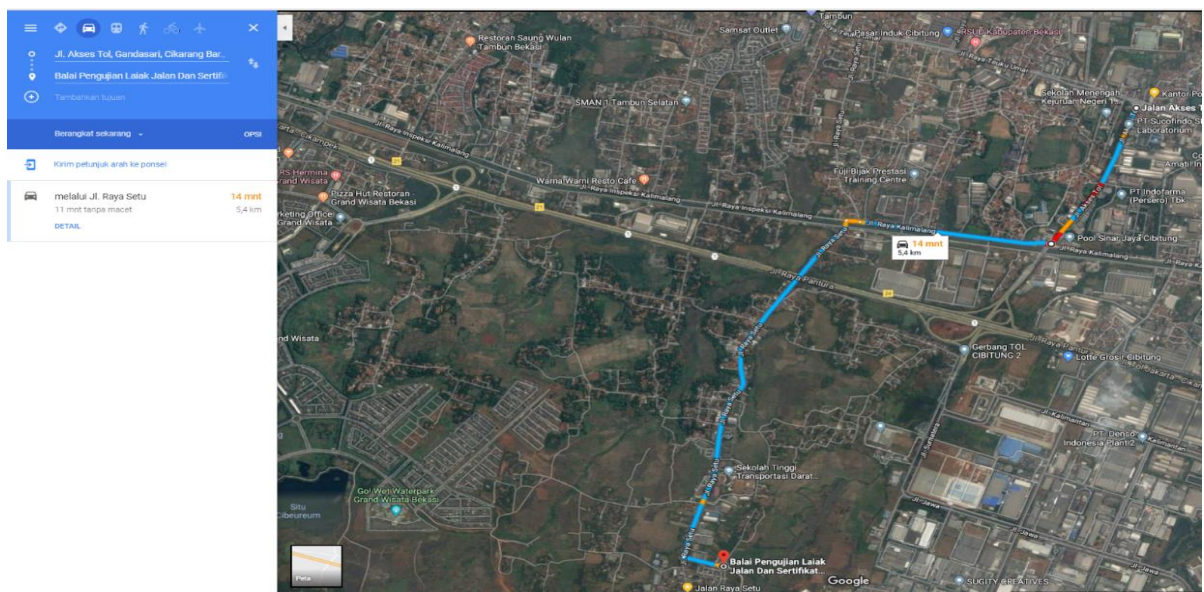
3.3 ANALISA KETERKAITAN ANTAR SEKTOR-SEKTOR INFRASTRUKTUR DAN ANTAR WILAYAH

BPLJSKB merupakan Unit Eselon 3 Direktorat Sarana Perhubungan Darat yang berlokasi di Jl.Raya Setu-Cibitung, Desa Cibuntu Kecamatan Cibitung Kabupaten Bekasi. Aksesibilitas BPLJSKB saat ini sangat mudah untuk dijangkau baik melalui Jalur Utama Pantura, Jalur Alternatif (Kalimalang atau Cileungsi) ataupun Jalan Tol (Jalan Tol Jakarta-Cikampek).

3.3.1 Akses eksisting

a. Melalui Jalur Pantura

Balai PLJSKB dapat ditempuh masuk dari Jl.Raya Teuku Umar ke arah pintu Tol Cibitung dengan jarak berkisar 5,4 KM;

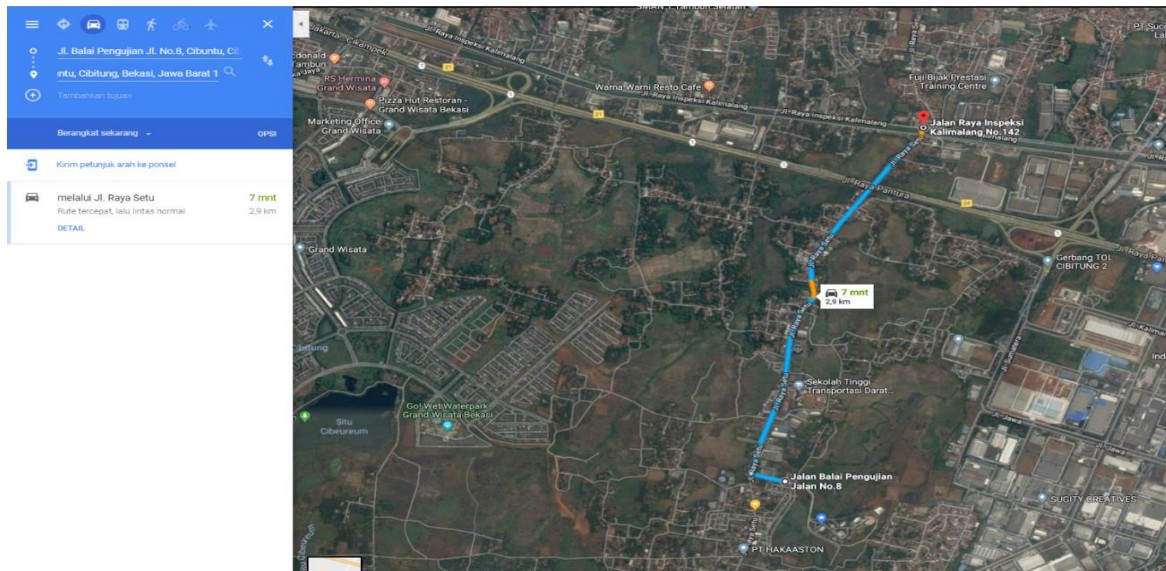


Gambar. 10 Akses BPLJSKB Melalui Jalur Pantura

b. Melalui Jalur Alternatif

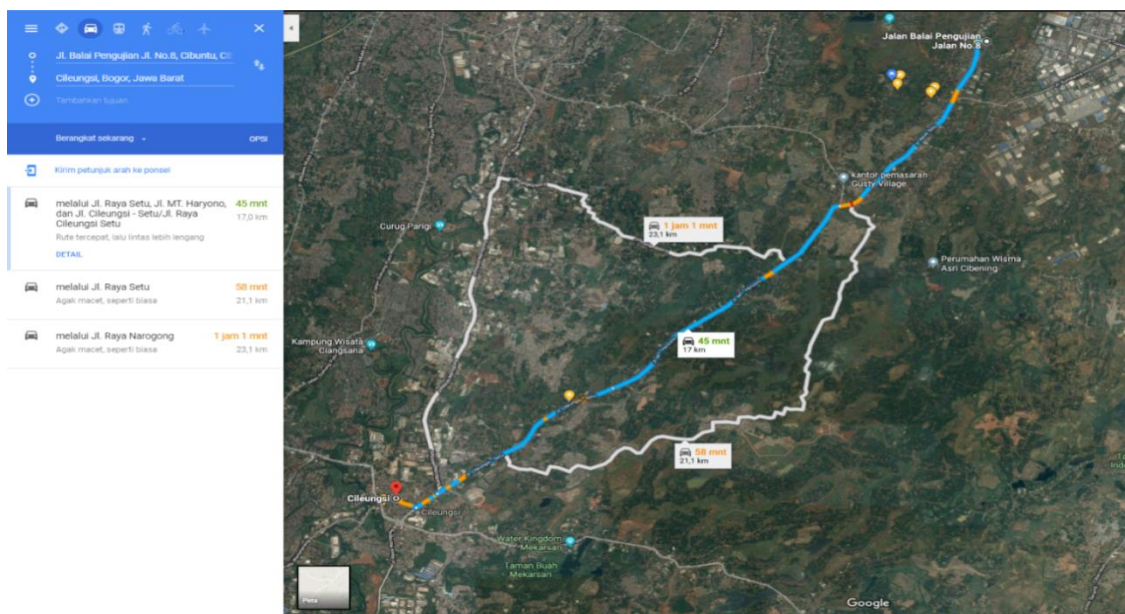
1) Kalimalang

Jika akan diakses melalui Jalan Kalimalang, bisa ditempuh dengan jarak sekitar 2,1 km dari Kalimalang (pertigaan arah Setu)



Gambar. 11 Akses BPLJSKB Melalui Kalimalang

2) Cileungsi

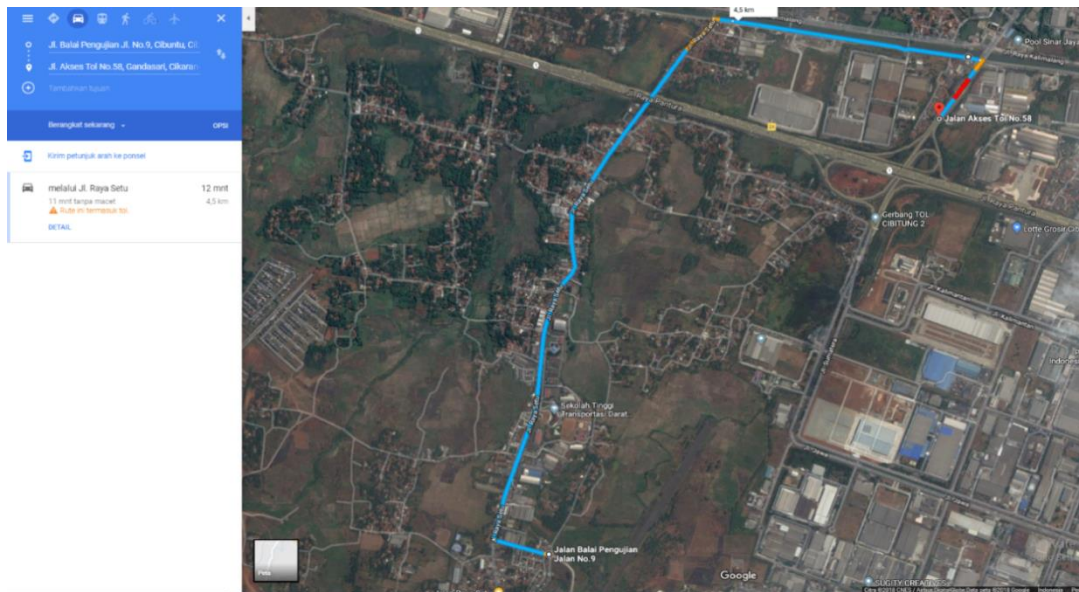


Gambar. 12 Akses BPLJSKB Melalui Cileungsi

c. Melalui pintu Tol Cibitung

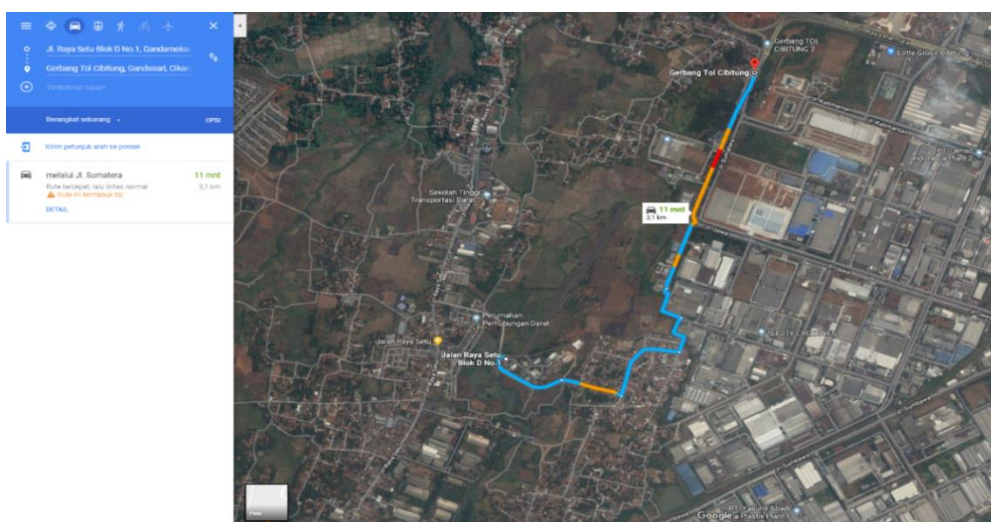
Akses menuju BPLJSKB bisa melalui Jalan Tol Jakarta-Cikampek, dan lebih dekat keluar di pintu Tol Cibitung (Cibitung Kalimalang dan Kawasan Industri MM2100)

1) Pintu Tol Cibitung (Kalimalang)



Gambar. 13 Akses BPLJSKB Melalui Tol Cibitung (Kalimalang)

2) Pintu Tol Cibitung (Kawasan MM2100)

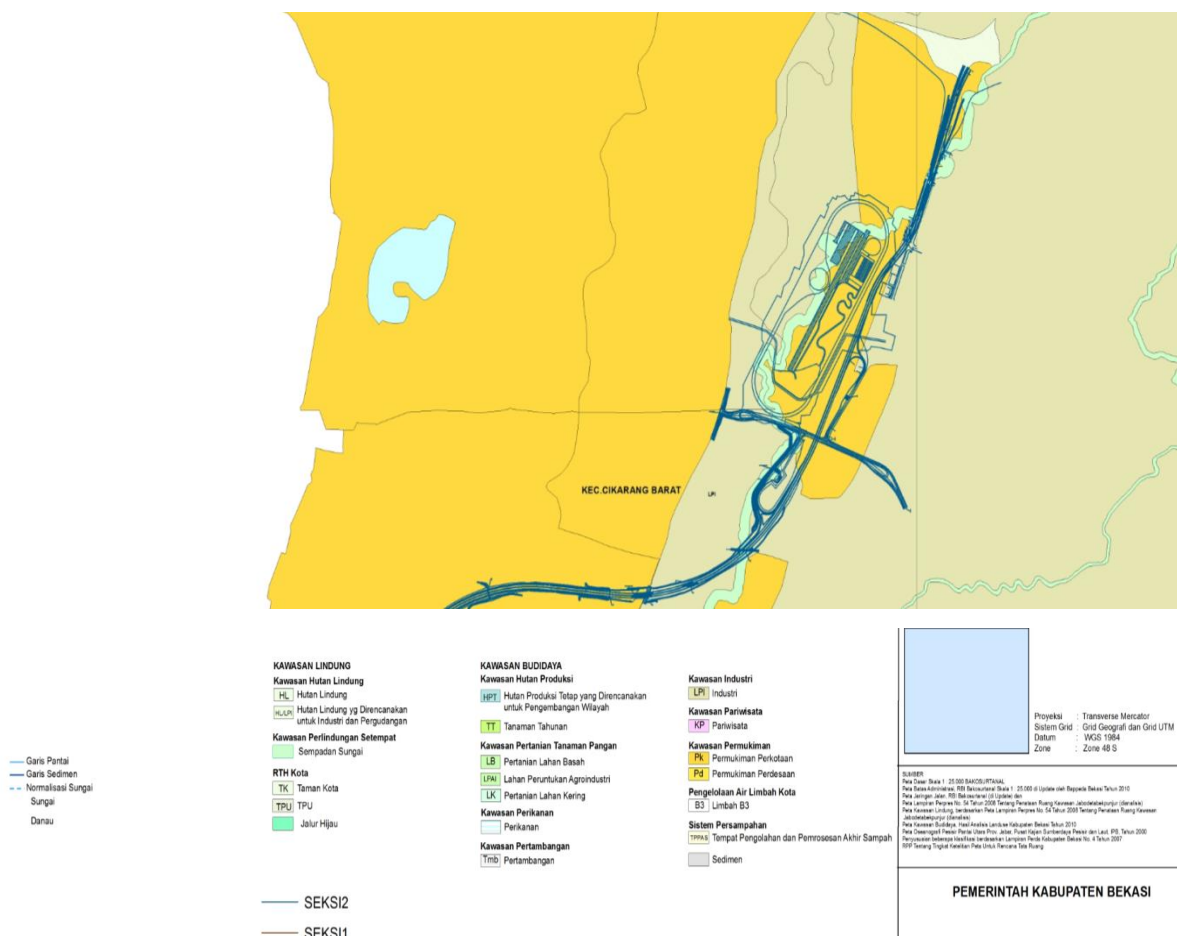


Gambar. 14 Akses BPLJSKB Melalui Tol Cibitung (Kawasan MM2100)

3.4 ANALISA KESESUAIAN LOKASI DENGAN RTRW

Area BPLJSKB terletak di Kecamatan Cikarang Barat Kabupaten Bekasi dengan luas lahan saat ini ± 93 Ha yang berbatasan dengan Desa Cibuntu, Gandasari, Mekarwangi, dan Gandamekar. Sejarah pembangunan BPLJSKB telah dimulai sejak tahun 1975 dengan dilakukannya studi kelayakan (Feasibility Study) dilanjutkan pengadaan lahan seluas 116 Ha. Pembangunan gedung perkantoran dan gedung laboratorium selesai pada tahun 1980 sedangkan pemasangan dan pengoperasian alat uji diselesaikan pada tahun 1986. BPLJSKB resmi berdiri pada tanggal 26 Maret 1988 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.7 Tahun 1988.

Sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Bekasi, area BPLJSKB merupakan daerah dengan peruntukan sebagai pemukiman penduduk (ditunjukkan dengan warna kuning) dan kawasan industri (ditunjukkan dengan warna abu-abu) sebagaimana peta wilayah dibawah ini.



Gambar. 15 Rencana Detail Tata Ruang Kabupaten Bekasi Tahun 2018

BAB IV

KRITERIA FAKTOR PENENTU NILAI MANFAAT UANG (VALUE FOR MONEY)

4.1 KEUNGGULAN SEKTOR SWASTA JIKA TERLIBAT DALAM PROYEK KPBU TERMASUK PENGELOLAAN RESIKO

Sektor swasta memiliki keunggulan dalam pelaksanaan KPBU termasuk dalam pengelolaan resiko jika dalam melakukan suatu proyek. Selisih penilaian (lebih/kurang) yang diperoleh dari perbandingan seluruh pengeluaran/ investasi awal sampai akhir proyek infrastruktur apabila dilaksanakan oleh pemerintah sendiri akan berbeda jika dilaksanakan dengan menggunakan skema KPBU. Perlu dilakukan identifikasi resiko untuk mengetahui jenis resiko yang mungkin timbul dalam proyek. Jenis resiko tersebut antara lain :

4.1.1 Resiko Desain

Balai PLJSKB sejak pertama berdiri sudah mempunyai master plan yang telah diperbaharui pada tahun 2010. Sampai saat ini belum semua yang ada dalam master plan dapat terealisasi karena anggaran yang terbatas dari pemerintah. Hanya beberapa bagian dari master plan yang sudah di bangun, sehingga banyak area Balai PLJSKB yang belum termanfaatkan dengan baik. Terkait desain perlu diperhatikan banyak aspek antara lain : fasilitas, peralatan, keselamatan, pencemaran lingkungan dan biaya. Yang termasuk resiko desain diantaranya adalah kesalahan desain, desain yang tidak lengkap, ketidakjelasan spesifikasi dan sebagainya. Perlu dianalisa dengan cermat dan teliti karena terkait dengan pembiayaan yang tinggi. Resiko yang terkait dengan pihak pemerintah antara lain meliputi perubahan pemerintah karena berbagai alasan, perubahan jangka panjang dan perubahan peraturan perundangan – undangan. Pihak swasta cenderung lebih stabil dalam memperhatikan dan memperhitungkan resiko yang timbul dari desain yang telah dibuat baik jangka pendek maupun jangka panjang.

4.1.2 Kemampuan Anggaran Pemerintah

Hal yang menjadi kendala dalam pembangunan proyek yang dilakukan oleh pemerintah diantaranya adalah keterbatasan waktu oleh tahun anggaran. Berbeda dengan swasta

yang pembiayaan proyeknya tidak di batasi oleh tahun anggaran. Yang menjadi kendala terkait dengan kemampuan anggaran pemerintah adalah :

1. Biaya Konstruksi (Contruction Cost)

Pada tahun anggaran 2018 Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mendapat pagu anggaran sebesar Rp. 4,58 Triliun dengan memprioritaskan pada peningkatan kapasitas dan kualitas baik prasarana maupun sarana, dengan target pembangunan Bus Rapid Transit/BRT sebanyak 635 unit, pembangunan terminal tipe A sebanyak 16 lokasi, rehabilitasi/peningkatan terminal tipe A sebanyak 40 lokasi, pembangunan kapal penyeberangan sebanyak 7 unit, dan pembangunan pelabuhan penyeberangan sebanyak 20 lokasi. Dalam proyek pengembangan *Proving Ground* ini diperlukan dana yang cukup besar sementara pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan hanya dapat mendanai pembangunan infrastruktur sekitar 30-40%. Oleh karena itu diperlukan adanya kerjasama dengan pihak swasta dalam pembangunan proyek *Proving Ground* ini yakni melalui skema KPBU.

Dalam pembangunan suatu proyek dibutuhkan biaya konstruksi yang besar sehingga pemerintah tidak dapat mengandalkan APBN untuk membiayai suatu proyek infrastruktur. Karena dalam pembiayaan pembangunan proyek yang dibiayai APBN dibatasi oleh pagu anggaran dan masa tahun anggaran. Pemerintah dapat pula melaksanakan pengadaan Barang/Jasa melalui skema Kontrak Tahun Jamak (KTJ) berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan nomor 283/PMK.02/2015 tentang Tata Cara Pengajuan Persetujuan Kontrak Tahun Jamak Dalam Pengadaan Barang/Jasa dengan memenuhi ketentuan yang telah diatur didalamnya dan harus mendapatkan persetujuan Menteri Keuangan, namun tidak semua pengajuan pengadaan kontrak dapat dilakukan dengan skema KTJ tersebut.

Keuntungan yang dapat diperoleh dengan terbentuknya kerjasama dengan swasta yakni APBN tidak harus menyediakan biaya konstruksi 100%, kontrak tunggal untuk seluruh kegiatan dan transparansi yang akan mengurangi intervensi politik, swasta juga memiliki

kapasitas konstruksi yang lebih baik sehingga proyek infrastruktur tertangani dengan baik dan mempercepat proses pembangunan proyek.

2. Biaya Operasional dan Pemeliharaan (Operational & Maintenance Cost)

Pada pembangunan suatu proyek biaya operasional dan biaya pemeliharaan sangat penting untuk diperhatikan karena sifatnya yang habis pakai sehingga pada umumnya dikeluarkan secara berulang dan dalam kurun waktu yang relatif singkat. Melihat realita yang ada banyak proyek-proyek infrastruktur yang dibiayai pemerintah sering terjadi *over budget*. Perencanaan anggaran yang kurang baik membuat pelaksanaan proyek menjadi tidak maksimal dan menelan biaya yang relatif besar seperti dalam pembiayaan operasional dan pemeliharaan. Biaya pemeliharaan diperlukan selama periode pertanggungjawaban atas kerusakan. Desain yang benar, pemilihan material, metode konstruksi dan penggunaan setiap komponen secara tepat akan membantu mengurangi biaya dan masalah perawatan.

Pemeliharaan yang teratur akan selalu diperlukan untuk menjaga proyek agar tetap dalam kondisi standar. Pengeluaran uang berdasarkan waktu dan material untuk pemeliharaan bangunan adalah bersifat ekstensif, dan meningkat akibat adanya kebutuhan untuk mempertahankan jumlah stok material yang sudah tua. Umumnya terdapat hubungan antara biaya pemeliharaan dan usia bangunan. Dengan adanya kerjasama pemerintah dengan swasta dalam skema KPBU, biaya yang dikeluarkan dapat terkendali dan tepat sasaran.

4.1.3 Resiko Konstruksi

Resiko yang dihadapi dalam konstruksi berkaitan dengan waktu yang lebih lama dari rencana dan juga kenaikan biaya dari rencana, perubahan desain selama konstruksi akibat desain yang kurang cermat, ketidakgunaan peralatan, keterlambatan konstruksi dan sebagainya. Kekurangan data dukung dalam desain juga dapat mengakibatkan penambahan waktu konstruksi dan membengkaknya biaya proyek yang akan menghambat pembangunan infrastruktur.

Badan usaha merupakan pihak yang akan merekrut kontraktor sehingga badan usaha dianggap lebih memahami pekerjaan yang akan dilakukan sehingga resiko kesalahan saat pengerjaan konstruksi dapat diminimalisir.

4.1.4 Kualitas Infrastruktur yang Dihasilkan Lebih Berkualitas (Mengacu pada Standar Pelayanan Minimum).

Pemerintah harus mampu menerapkan kebijakan dengan cara menyediakan pelayanan publik yang maksimal. Penyediaan pelayanan publik salah satunya adalah penyediaan infrastruktur bagi masyarakat meliputi infrastruktur ekonomi dan sosial termasuk didalamnya adalah infrastruktur transportasi. Namun tidak semua pembangunan infrastruktur dapat dilakukan oleh pemerintah diantaranya karena kapasitas SDM dan finansial yang belum memadai sehingga banyak terjadi keterlambatan dalam pembangunan infrastruktur. Oleh karena itu pemerintah perlu mencari solusi atas persoalan tersebut. Salah satunya adalah dengan bentuk kerjasama yang melibatkan pihak swasta. Diharapkan dengan keterlibatan pihak swasta ini, infrastruktur yang dihasilkan lebih berkualitas. Dengan demikian maka standar pelayanan yang kita miliki lebih berkualitas, minimal sesuai dengan persyaratan yang digunakan pada standar UN-ECE.

4.2 ALIH PENGETAHUAN DAN TEKNOLOGI

Dewasa ini tingkat kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi di dunia berkembang dengan pesat. Indonesia sebagai negara berkembang juga berlomba-lomba untuk meningkatkan teknologi dan menambah ilmu pengetahuan dalam rangka membangun bangsa ini agar tidak tertinggal dengan bangsa lain. Salah satu cara mempercepat penyerapan pengetahuan dan teknologi yang terbaru adalah dengan pemakaian tenaga asing. Tingkat kebutuhan penyerapan pengetahuan dan teknologi makin meningkat, yang juga diiringi dengan pemakaian tenaga asing di Indonesia terus meningkat pula. Berikut tabel yang menunjukkan jumlah tenaga asing yang ada di Indonesia

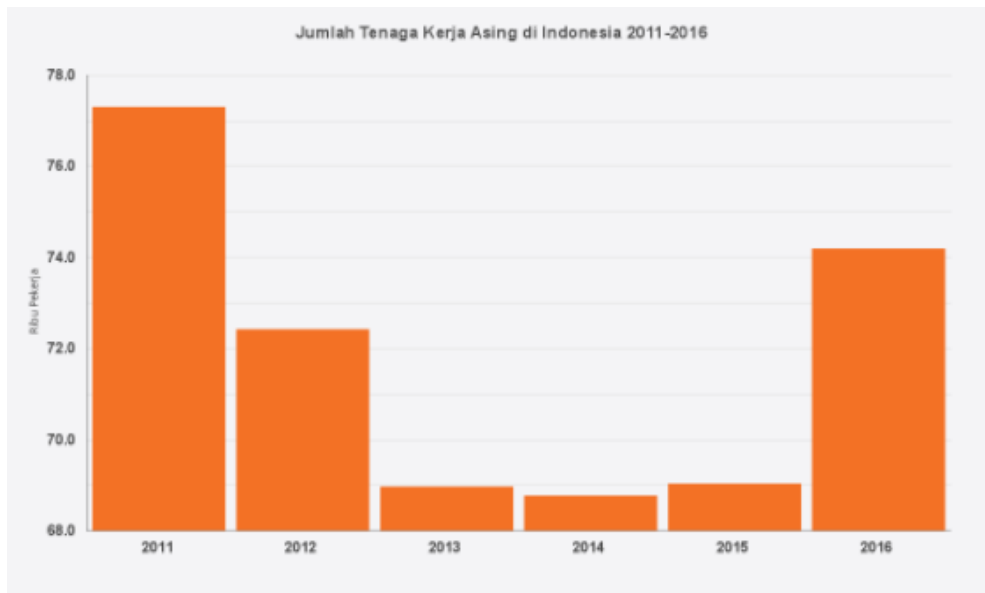


Diagram. 4 Jumlah Tenaga Kerja Asing di Indonesia per tahun 2011-2016

4.2.1 Pengertian

Alih pengetahuan dan teknologi adalah pengalihan kemampuan memanfaatkan dan menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi antar lembaga, badan organ baik yang berada di lingkungan dalam negeri maupun yang berasal dari luar negeri ke dalam negeri dan sebaliknya.

Pengetahuan dan teknologi memainkan peran penting dalam kemampuan respon yang cepat, dengan menjaga peluang untuk perbaikan terus-menerus dan inovasi yang dibutuhkan dalam pengembangan keunggulan bersaing yang berkelanjutan dalam setiap lini kegiatan. Kemampuan untuk menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi harus didukung dengan penyediaan sumber daya manusia yang memadai. Sumber daya manusia merupakan faktor utama dalam pengembangan teknologi mandiri. Maka program alih pengetahuan dan teknologi sebagai intervensi eksternal untuk mendukung kinerja dalam mengembangkan kemampuan teknologi sangat dibutuhkan.

Alih pengetahuan dan teknologi bukan merupakan hal yang mudah dan murah tapi sesuatu yang mahal. Membutuhkan perhitungan yang matang dalam kerangka memajukan teknologi. Dalam hal ini mau tidak mau harus berani menerapkan perjanjian

alih pengetahuan dan teknologi dalam kerangka memperlancar pengoperasian dan *maintenance* pasca pembangunan.

4.2.2 Sarana melakukan alih pengetahuan dan teknologi

Dalam melakukan alih pengetahuan dan teknologi dari luar negeri umumnya dilakukan melalui sarana sebagai berikut:

- Pertama, *Foreign direct investment* adalah bentuk mekanisme alih teknologi seperti yang telah dijabarkan sebelumnya bahwa dengan adanya *foreign direct investment* maka akan terjadi ekspansi pasar. Ekspansi pasar ini melalui pembentukan perusahaan-perusahaan PT PMA di Indonesia telah membawa masuk teknologi asing. PT PMA membuat kontrak dan melalui kontrak inilah teknologi masuk ke Indonesia di samping juga melalui pembangunan infrastruktur seperti *proving ground*.
- Kedua, *Joint venture* adalah bentuk yang telah lama berkembang cukup pesat dan luas. Suatu kontrak *joint venture* atau kontrak usaha patungan adalah suatu upaya dari suatu kegiatan komersial (dengan resiko) oleh dua orang atau lebih pihak (yang bertindak) melalui suatu atau lembaga atau organisasi yang dibentuk untuk melaksanakan tujuan bersama.

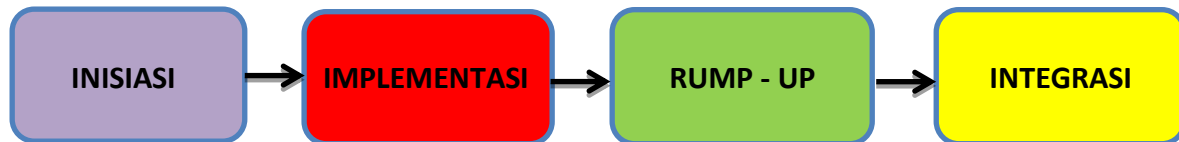
4.2.3 Tahapan dan fase dalam transfer pengetahuan dan teknologi

Alih ilmu pengetahuan dan teknologi tidak bisa serta merta sekaligus tetapi dilakukan melalui beberapa tahapan dan fase yang harus dilalui. Tahapan dalam alih pengetahuan dan teknologi diuraikan dibawah ini.

Tahapan dalam proses transfer pengetahuan diawali dengan inisiasi yaitu tahapan dimana terjadi hal-hal yang mendorong untuk memutuskan melakukan transfer pengetahuan. Tahapan ini dimulai ketika pengetahuan yang dibutuhkan belum ditemukan. Tahap selanjutnya adalah implementasi, tahap ini dimulai dengan keputusan untuk memulai transfer ilmu pengetahuan dan teknologi dimana pengetahuan mengalir antara sumber dan penerima pengetahuan. Pengetahuan yang ditransfer akan mulai digunakan oleh penerima pengetahuan dan terus ditingkatkan mengikuti perkembangan di lapangan. Tahapan ini disebut *ramp-up*. Tahapan akhir dari proses transfer pengetahuan dan teknologi adalah integrasi, yaitu ketika penerima puas

setelah menggunakan pengetahuan yang ditransfer lalu pengetahuan yang ditransfer digunakan secara terus menerus sehingga pengetahuan tersebut melekat pada penerima (Szulanski,1996).

Tahapan Proses Tranfer Pengetahuan dan Teknologi (Szulanski, 1996).



Sedangkan fase alih teknologi pada umumnya meliputi hal-hal sebagai berikut:

➤ Transfer material

Transfer teknologi dari satu bangsa kepada bangsa lain dalam wujud lahiriah

➤ Transfer desain

Pemindahan teknologi dari satu bangsa kepada bangsa lain dalam wujud yang terbatas pada rancangan teknologi saja

➤ Alih kemampuan

Pemindahan teknologi dari satu bangsa kepada bangsa lain dalam wujud alih kemampuan/ keterampilan

Dalam proyek pembangunan *proving ground* ini, sudah tentu akan membawa teknologi baru dari negara asalnya dan juga tenaga asing yang ahli dan berpengalaman. Maka dari hal tersebut perlu dilakukan alih pengetahuan dan teknologi sedini mungkin dari awal sampai akhir. Tahapan alih ilmu teknologi dan pengetahuan dari pembangunan *proving ground* ini dimulai ketika masa:

1. Penyusunan dan Perencanaan *Proving Ground*
2. Pembangunan Konstruksi *Proving Ground*
3. Operation dan Maintenance *Proving Ground*

4.2.4 Alih Pengetahuan dan Teknologi ketika Penyusunan dan Perencanaan *Proving Ground*

Dalam penyusunan dan Perencanaan *Proving Ground* akan melibatkan tenaga asing dan tenaga lokal, hal ini dikarenakan adanya keterbatasan *knowledge*, teknologi dan tenaga ahli desain dan pembangunan, kemampuan teknis lokal yang tidak memadai sehingga perlu dilakukan kolaborasi dengan tenaga profesional dari asing. Ketentuan dan tatacara penghitungan tingkat komponen (khususnya tenaga kerja) dalam negeri dan tingkat penggunaannya telah diatur pada Peraturan Menteri Perindustrian No. 16/M-IND/PER/2/2011. Sehingga untuk menyerap ilmu pengetahuan dan teknologi yang dimiliki tenaga asing maka tenaga lokal akan dilibatkan secara penuh dalam penyusunan dan perencanaan *Proving Ground* ini. Tenaga lokal yang dilibatkan dalam alih ilmu pengetahuan dan teknologi saat penyusunan dan perencanaan adalah tenaga lokal dari perusahaan yang memenangkan tender dan tenaga lokal dari Kemenhub sebagai user proyek *Proving Ground* ini, kegiatan pendampingan alih ilmu teknologi dan pengetahuan yang harus diikuti saat penyusunan dan perencanaan *Proving Ground* harus mencakup beberapa hal sebagai berikut:

1. Identifikasi kondisi eksisting BPLJSKB termasuk fasilitas uji yang telah terbangun/tersedia.
2. Identifikasi tantangan kedepan yang akan dihadapi oleh BPLJSKB terutama terkait perkembangan regulasi.
3. Identifikasi fasilitas uji *indoor test* yang dibutuhkan.
4. Identifikasi keseluruhan jenis lintasan uji yang dibutuhkan beserta dengan masing-masing kegunaannya.
5. *Topography* dan *geotechnical study* seluruh area BPLJSKB.
6. *Feasibility study* (kajian kelayakan) pengembangan *proving ground* di area BPLJSKB saat ini.
7. Penyusunan *basic design* dan *mapping* untuk masing-masing lintasan uji yang dapat dikembangkan di area BPLJSKB.
8. Penyusunan DED (*Detail Engineering Design*) untuk masing-masing lintasan uji.
9. Identifikasi fasilitas pendukung untuk pelaksanaan pengujian.
10. Analisis keperluan SDM baik dari aspek jumlah maupun kompetensi.
11. Jadwal pelaksanaan pengembangan (pembangunan) *proving ground*.

12. Analisis biaya yang dibutuhkan untuk pengembangan *proving ground*.
13. Tampilan digital BPLJSKB setelah pengembangan.

4.2.5 Alih Pengetahuan dan Teknologi ketika Masa Pembangunan Konstruksi *Proving Ground*

Pada masa pembangunan konstruksi *proving ground*, tenaga lokal harus menyerap ilmu pengetahuan dan teknologi tenaga asing. Cara-cara yang umum untuk mengambil alih pengetahuan dan teknologi ketika masa konstruksi dilakukan dengan cara sebagai berikut:

- Asisten tenaga asing
- Pemberian training,
- Pengawasan pekerjaan konstruksi
- Pendokumentasian secara detail
- Diskusi dan tanya jawab
- Pendampingan yang berkelanjutan

Menempatkan tenaga lokal menjadi asisten tenaga asing merupakan hal yang wajib dilakukan dalam proses alih pengetahuan dan teknologi karena dengan menempatkan asisten lokal maka segala hal yang diperbuat oleh tenaga asing akan diketahui, sehingga proses penyerapan yang terjadi akan lebih maksimal. Penyerapan pengetahuan bisa dilakukan dengan pengamatan visual terhadap tingkah laku tenaga asing, cara menyelesaikan tahapan pembangunan *Proving Ground* dan cara memecahkan suatu masalah yang terjadi saat pembangunan *proving ground*.

Pemberian training merupakan cara formil untuk mendapatkan alih pengetahuan dan teknologi, pemberian *training* bisa dilakukan secara teori di kelas maupun langsung ke plan. Dalam pemberian *training* diperlukan pemberian *manual hand book* semua lini pembangunan konstruksi *proving ground*. Disinilah semua pengetahuan dan teknologi bisa dipelajari secara detail.

Pengawasan konstruksi mempunyai peran yang penting dalam alih pengetahuan dan teknologi karena dengan pengawasan ini tenaga lokal dituntut untuk mempelajari

dahulu pengetahuan dan teknologi yang akan diawasi, selanjutnya dari pengawasan tenaga lokal akan mendeteksi penyimpangan yang terjadi dari awal konstruksi sampai selesai.

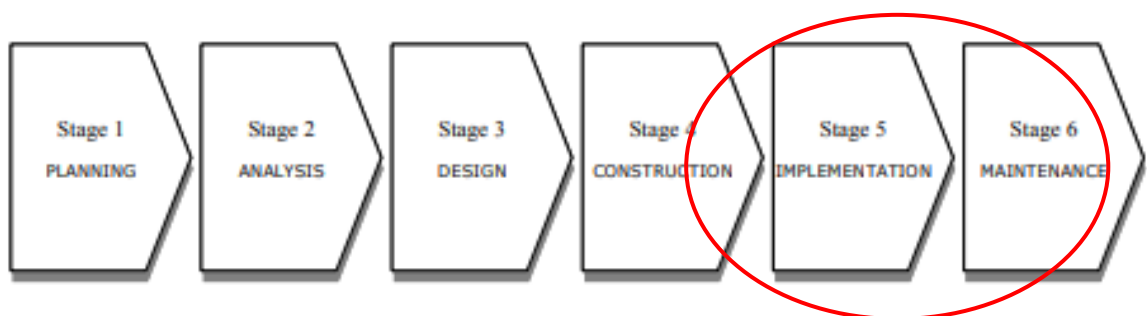
Pendokumentasian secara detail dilakukan selain sebagai bukti pelaksanaan proyek juga sebagai media untuk belajar pengetahuan dan teknologi dari luar, hal ini terjadi dalam pendokumentasian secara detail akan diketahui tahapan-tahapan dalam menyusun suatu proses, dan yang tidak kalah penting dengan adanya pendokumentasian video maka akan sangat memungkinkan untuk melihat berulang-ulang sehingga alih pengetahuan bisa maksimal.

Diskusi dan tanya jawab merupakan langkah lanjutan setelah terjadi pembelajaran, tarining, pendampingan dan pengawasan. Pada diskusi ini tenaga lokal sudah menyerap sebagian dari pengetahuan dan teknologi lokal sehingga kemampuan tenaga lokal akan berkembang dengan adanya diskusi dan tanya jawab ini.

Pendampingan tenaga asing oleh tenaga lokal akan memberikan peran transfer alih teknologi dan pengetahuan lebih cepat dan detail, karena dengan pendampingan ini selama *full* kerja tenaga lokal akan mengikuti tenaga asing secara terus menerus. Beberapa kendala yang mungkin dihadapi saat pendampingan yaitu masalah bahasa dan kebiasaan (habit) tenaga asing yang mungkin jauh berbeda dengan tenaga lokal.

4.2.6 Alih Pengetahuan dan Teknologi ketika Masa Operation dan Maintenance *Proving Ground*

Masa *operation* dan *maintenance proving ground* adalah masa setelah pembangunan konstruksi *proving ground* selesai. Gambar dibawah menunjukkan posisi masa tahapan *operation* dan *maintenance* dalam suatu proyek.



Sumber: Renaissance Advisors, 1996

Pada masa ini alih pengetahuan teknologi yang didapat akan diimplementasikan untuk *operation* dan *maintenance proving ground*. Semua lini terkait *proving ground* harus dikuasai baik meliputi fasilitas utama maupun fasilitas penunjang. Untuk memaksimalkan alih teknologi dan pengetahuan maka pada awal pelaksanaan *operation* dan *maintenance* belum tentu bisa dilakukan tenaga lokal. Maka alternatif *operation* dan *maintenance* yang bisa dilakukan diantaranya:

1. Memakai *full* tenaga asing untuk *operation* dan *maintenance*
2. Memakai tenaga lokal untuk *operation* dan tenaga asing untuk *maintenance*
3. Memakai tenaga asing dan lokal untuk *operation* dan *maintenance* secara bersama.
4. Memakai *full* tenaga lokal

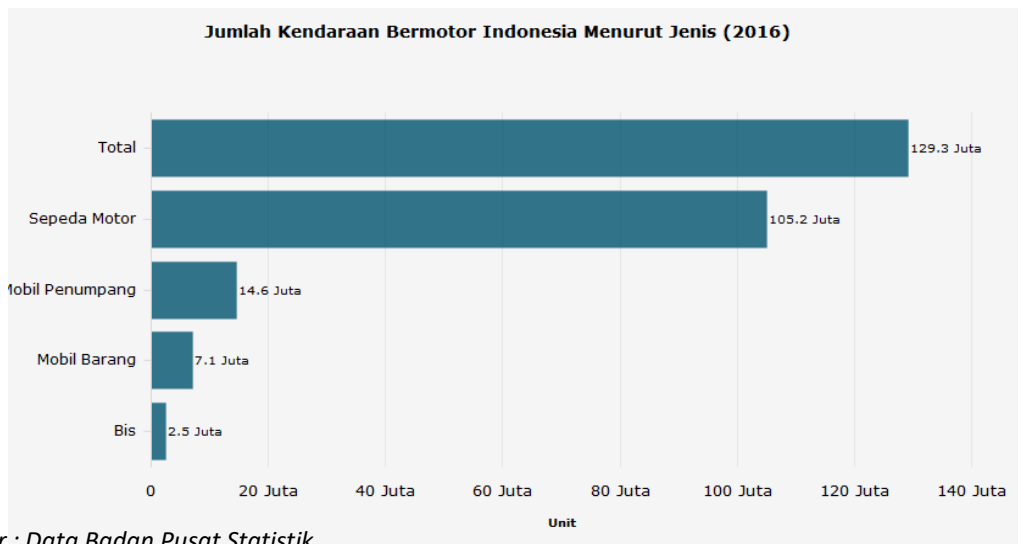
Alternatif pilihan tersebut didasarkan pada daya serap teknologi dan pengetahuan tenaga lokal. Bila kemampuan lokal sudah sangat mumpuni maka alternatif *operation* dan *maintenance* bisa digunakan, tetapi bila sebaliknya maka alternatif menggunakan tenaga asing bersama lokal bisa dipilih.

BAB V

ANALISA POTENSI PENDAPATAN DAN SKEMA PEMBIAYAAN PROYEK

5.1 KEMAMPUAN PENGGUNA UNTUK MEMBAYAR

Menurut Badan Pusat Statistik, Tahun 2016 pertumbuhan kendaraan bermotor di Indonesia terus mengalami peningkatan. Jumlah sepeda motor mendominasi lebih dari 81 persen jumlah kendaraan bermotor nasional yang telah mencapai lebih dari 129 juta unit. Di urutan kedua adalah jenis mobil penumpang sebesar 11,27 persen (14,58 juta unit), kemudian diikuti mobil barang/truk sebesar 5,46 persen (7,06 juta unit), dan bis 1,92 persen (2,49 juta unit).



Sumber : Data Badan Pusat Statistik

Diagram. 5 Jumlah Kendaraan Bermotor Indonesia Menurut Jenis (2016)

Hal tersebut juga berpengaruh terhadap kenaikan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat khususnya pada Direktorat Sarana Perhubungan Darat serta kenaikan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor di Balai PLJSKB. Dengan adanya perkembangan teknologi dan tingkat produksi berbagai merk dan tipe kendaraan bermotor saat ini menjadi suatu faktor pendorong bagi pemerintah untuk segera meningkatkan dan mengembangkan fasilitas uji tipe yang mengacu pada UNECE sehingga dapat meningkatkan kenaikan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNPB) pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan.

Berikut ini adalah jumlah kendaraan bermotor yang dilakukan pengujian tipe kendaraan di Balai PLJSKB per jenis kendaraan dari Tahun 2013 sampai dengan 2017, sebagai berikut

Tabel. 7 Jumlah Kendaraan Uji di BPLJSKB

JENIS KENDARAAN	TAHUN				
	2013	2014	2015	2016	2017
Penumpang	377	365	254	215	261
Barang	133	98	79	39	59
Bus	16	22	3	2	9
Landasan	77	89	55	83	83
Khusus	15	19	8	10	13
Bermotor Roda 3	26	27	28	22	19
Sepeda Motor	218	197	248	141	181
Total Jumlah	862	817	675	512	625

Diagram Batang Jumlah Kendaraan Uji Perjenis Kendaraan

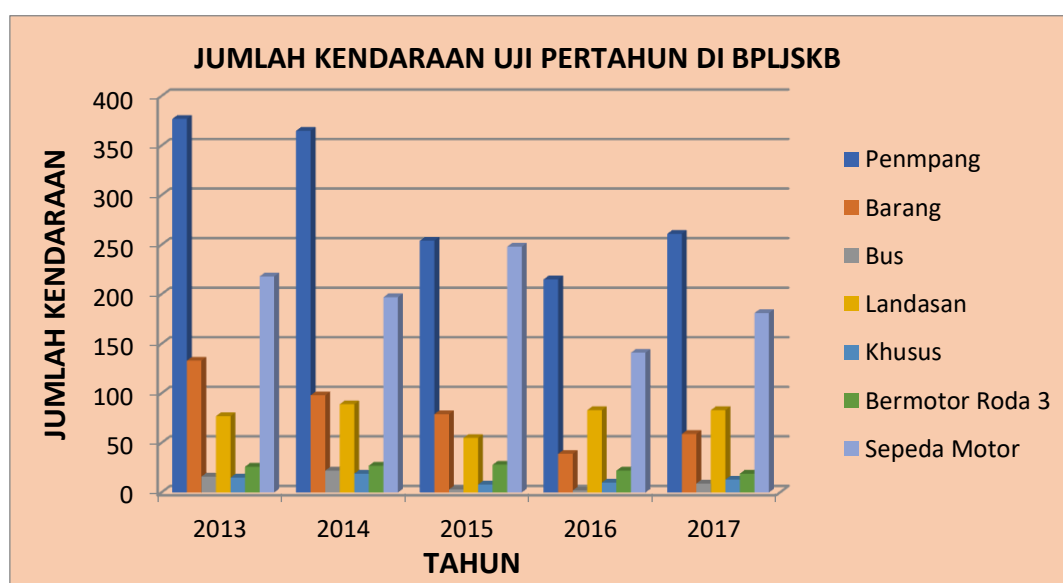


Diagram. 6 Diagram Batang Jumlah Kendaraan Uji Perjenis Kendaraan

Diagram Pie Untuk Jumlah Kendaraan Uji Per Tahun

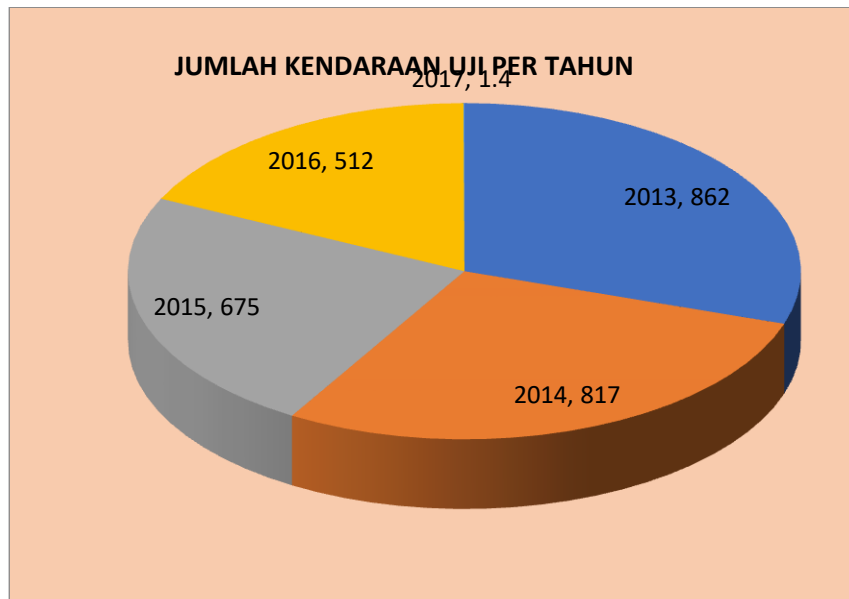


Diagram. 7 Diagram Pie Jumlah Kendaraan Uji Perjenis Kendaraan

5.2 KEMAMPUAN FISKAL PEMERINTAH PUSAT DALAM MELAKSANAKAN KPBU

Pembangunan pengembangan *Proving Ground* juga menjadi salah satu cara untuk mewujudkan keselamatan transportasi di Indonesia. Pembiayaan pembangunan pengembangan *Proving Ground* ini memerlukan dana yang tidak sedikit jumlahnya, sedangkan sumber dana dari pemerintah jumlahnya terbatas.

Pemerintah perlu peran swasta dan lembaga pengelolaan dana jangka panjang melalui skema Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) dan peran Pembiayaan Investasi Non Anggaran Pemerintah (PIN). Dengan tingkat kepercayaan dunia untuk berinvestasi di Indonesia semakin membaik, hal ini dikarenakan perekonomian Indonesia mengalami pertumbuhan di atas 5%.

Kementerian Keuangan dan Bappenas menyarankan skema pembiayaan kreatif yang memiliki tiga klasifikasi. Pertama, bila proyek itu tidak *feasible*, maka harus dilakukan oleh Kementerian yang bersangkutan. Kedua, bila proyek itu antara *feasible* atau tidak *feasible*, maka dilakukan oleh swasta dan pemerintah melalui PSO (*Public Service Obligation*). Ketiga, proyek yang *feasible* (memiliki prospek yang baik) dilakukan oleh swasta.

Pihak pengelola atau swasta masih memiliki keharusan menyetorkan kewajibannya ke negara sebagai pendapatan negara. Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 78 tahun 2014 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN), pihak swasta wajib berkontribusi ke negara tiap tahunnya sebesar 0.5% dari nilai wajar BMN dan ada pembagian keuntungan Kerjasama Pemanfaatan (KSP) sebesar 15,16 % dari penjualan per tahun.

Pemanfaatan *availability payment* untuk mengatasi keterbatasan fiskal dengan membagi beban pembiayaan supaya tidak menumpuk di satu tahun tetapi tersebar dalam beberapa tahun. Adapun Jumlah Pagu DIPA yang diterima BPLJSKB dari tahun 2013 sampai dengan 2017 adalah sebagai berikut :

Jumlah Pagu Dipa yang diterima BPLJSKB dari tahun 2013-2017

Tabel. 8 Jumlah Pagu Dipa yang diterima BPLJSKB dari tahun 2013-2017

Tahun	Jumlah Pagu
2013	Rp. 21.136.447.000,-
2014	Rp. 29.479.593.000,-
2015	Rp. 35.220.028.000,-
2016	Rp. 155.688.516.000,-
2017	Rp. 114.245.015.000,-

Diagram Pie Jumlah Pagu Dipa

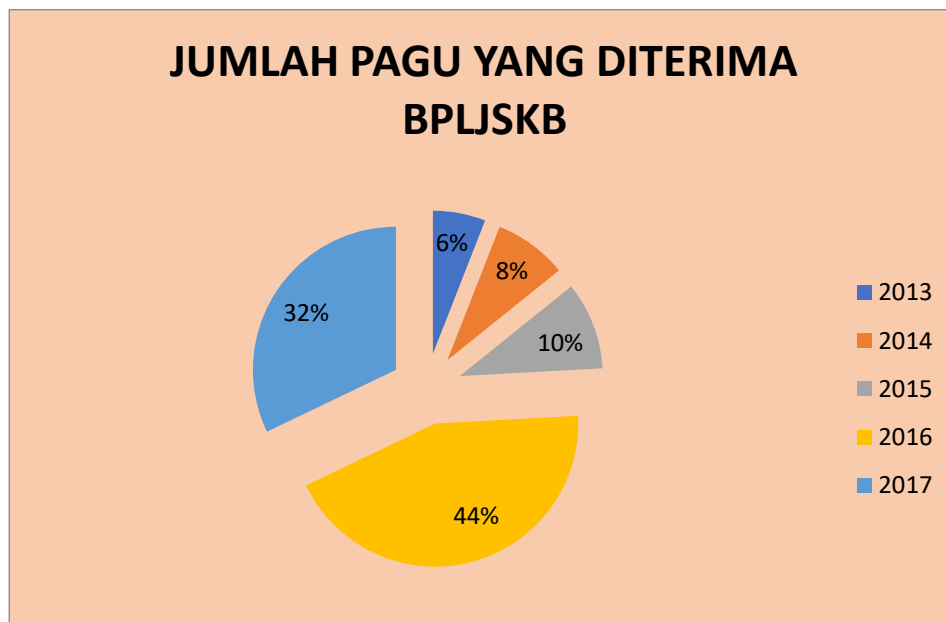


Diagram. 8 Diagram Pie Jumlah Pagu Dipa

5.3 POTENSI PENDAPATAN LAINNYA

Balai PLJSKB yang mempunyai tugas pokok melaksanakan pengujian tipe dan menyiapkan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, karoseri dan kendaraan khusus sebelum dirakit dan/atau diimpor secara masal. Pengujian tipe dapat berupa landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap. Dalam memenuhi persyaratan international yang mengacu pada standar *UNRegulation*, Balai PLJSKB dapat mengembangkan kesesuaian sarana dan prasarana pengujian kendaraan bermotor guna mengikuti persyaratan persetujuan saling pengakuan hasil dari pengujian kendaraan bermotor (*Mutual Recognition arrangement*) ASEAN *Economic Community* 2015.

Adapun potensi-potensi pendapatan lainnya adalah sebagai berikut :

- 1). Bisa digunakan sebagai tempat untuk melakukan riset terkait pengembangan teknologi kendaraan bermotor oleh pihak swasta, akademisi, badan penelitian lainnya dan Instansi Pemerintah.

Penggunaan sewa dari pihak swasta dan Pemerintah:

- Investigasi kecelakaan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) untuk meneliti kekurangan keselamatan transportasi darat, berdasarkan hasil penelitian kecelakaan KNKT membuat rekomendasi yang harus diambil untuk mencegah terulangnya kecelakaan serupa. Melakukan penelitian dan studi yang diperlukan untuk melakukan tugas tersebut, dan untuk mengidentifikasi kekurangan-kekurangan keselamatan yang mungkin terjadi seperti titik elevasi, titik buta, area evaluasi dinamis kendaraan pada area putaran atau tikungan, serta area lainnya yaitu jalan aspal yang basah, permukaan jalan yang bergelombang, dan jalur yang menanjak atau lurus. Aspek yang paling penting dari investigasi adalah satu-satunya tujuan kegiatan ini yaitu untuk mencegah kecelakaan atau insiden;
- Fasilitas ini bias digunakan untuk keperluan penelitian dan pengembangan (*research and development*) bagi pabrikan kendaraan maupun pabrikan ban dan yang lainnya. Dimana fasilitas ini digunakan untuk pengembangan teknologi kendaraan yang akan diproduksi setiap tahunnya, adapun fasilitas ini bias digunakan untuk menguji kendaraan dari handling, stabilitas dan digunakan untuk menguji performa mesin baik kendaraan bermotor roda empat maupun sepeda motor. Fasilitas ini bias digunakan untuk membantu penelitian dalam membuat ban-ban jenis baru dan juga untuk meningkatkan kepercayaan konsumen di Indonesia maupun di luar negeri, yang digunakan untuk menguji ban mobil dan sepeda motor;
- High speed test track untuk Pengujian rem yangsesuai regulasi UNECE R 13 H dan R 13;
- *Wet Handling (Slippery) test track;*
- *Track For ABS test;*
- Pengujian kebisingan (noise test);
- Pengujian tanjakan dan turunan, untuk mengetahui kinerja rem parkir kendaraan bermotor;

- *Proving Ground* bisa dijadikan sebagai sarana penunjang pendidikan bagi peserta diklat pengemudi kendaraan atau pengemudi teladan;
- 2). Uji sampling bisa dijadikan sebagai tambahan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai PLJSKB jika semua kendaraan bermotor yang telah diproduksi dari berbagai merk dan tipe dilaksanakan uji sampling.
- 3). Untuk kendaraan produksi karoseri, pengujian kekuatan struktur sebaiknya dilakukan di Balai PLJSKB. Landasan mobil bus atau mobil barang setelah mendapatkan pengesahan rancang bangun harus dilakukan pengujian tipe untuk beberapa item pengujian yang lain;
- 4). Pendapatan dari pasar Export

Membuka peluang pasar bagi sumber pendapatan baru negara dimana kendaraan bermotor yang diproduksi di Indonesia dan yang akan di Export ke negara lain akan di uji kelaikan jalan secara keseluruhan di Indonesia, sehingga kendaraan bermotor yang diproduksi sesuai standart internasional untuk jaminan keselamatan terhadap masyarakat dan daya saing export, serta bias menjawab permintaan pasar otomotif di ASEAN. Maka untuk kepentingan export tidak perlu dilakukan pengujian kembali di Negara tujuan export pada regional ASEAN, mengingat potensi Indonesia sebagai negara terbesar ke – 2 di ASEAN dalam hal produksi kendaraan bermotor.

- 5). Pendapatan dari Kerjasama ASEAN MRA

ASEAN MRA adalah keberterimaan dan pengakuan hasil dari proses pengujian otomotif di negara ASEAN yang mengacu pada standar *UNECE Regulation, Regulasi* tersebut rencananya akan dijadikan standard dari pengujian otomotif di seluruh negara ASEAN. Artinya dengan standard yang sama, maka produk otomotif yang diperdagangkan di lingkup ASEAN tidak perlu dilakukan pengetesan kembali. Sehingga kendaraan dari Negara tetangga yang tidak mempunyai fasilitas pengujian sesuai *UNECE Regulation* bisa dilakukan di Indonesia, karena yang mempunyai fasilitas *proving ground* hanya sedikit yaitu Jepang, Thailand, Amerika

dan Negara Eropa. Mengingat yang mempunyai fasilitas *proving ground* jaraknya sangat jauh dari Negara ASEAN, serta biaya (*cost*) yang dikeluarkan sangat besar dan lama, serta dapat memberikan keuntungan bagi Indonesia.

5.4 ANALISA SKEMA PEMBIAYAAN YANG MELIPUTI PERKIRAAN NILAI PROYEK, POTENSI STRUKTUR PROYEK, JUMLAH PNPB YANG DITERIMA BALAI DIBANDINGKAN DENGAN BELANJA MODAL, BELANJA BARANG

1. Perkiraan Nilai Proyek

Perkiraan nilai proyek memberikan tampilan keuangan untuk pekerjaan yang diperkirakan dan dijadwalkan pada struktur rincian kerja proyek. Tampilan perkiraan memberitahu dampak biaya dan pendapatan dari pekerjaan yang direncanakan.

Balai PLISKB berdiri diatas lahan seluas ± 92 Ha yang dimana pelaksanaan pengujian tipe kendaraan bermotor dilaksanakan diluar ruangan (*outdoor*) dan didalam ruangan (*indoor*) dan Balai PLISKB mempunyai masterplan. Sehingga dengan luas tanah tersebut perkiraan nilai proyek untuk pembangunan *proving ground* dengan biaya 1,5 triliun.

Adapun perkiraan nilai proyek sejenis yang dibangun oleh swasta, sebagai berikut:

- Agen Pemegang Merk (APM) yaitu Astra Daihatsu Motor (ADM) membangun fasilitas *proving ground* dengan luas tanah sebesar 24Ha dengan biaya sebesarRp. 300.000.000,00,- (300 M) pada tahun 2014 sampai dengan tahun 2016.
- Agen Pemegang Merk (APM) yaitu Pabrik Honda Motor R&D di Thailand membangun fasilitas *proving ground* dengan luas lahan sebesar 800.000 m² dengan biaya sebesar Rp. 676.000.000,00,- (676 M).
- PT. Gajah Tunggal (Ban) membangun fasilitas *proving ground* dengan luas tanah 65 Ha dengan biaya sebesar 1,34 triliun pada tahun 2013 dan beroperasi tahun 2016.

2. Potensi Struktur Proyek

Dari tinjauan sektoral, potensi dan peluang kerjasama pemerintah dengan badan usaha di bidang rencana pengembangan *proving ground* Balai PLJSKB Bekasi sangat potensial, maka untuk meningkatkan potensi industri jasa konstruksi dalam meningkatkan peran aktifnya dalam pembangunan nasional, khususnya pembangunan *proving ground* di Indonesia maka perlu dilakukan beberapa hal sebagai berikut :

- Sumber daya manusia yang handal di bidang jasa konstruksi dengan kualifikasi dan kompetensi;
- Kemampuan teknologi, keselamatan dan kesehatan kerja;
- Mempunyai peralatan canggih dalam pelaksanaan kegiatan konstruksi;
- Menerapkan sistem manajemen mutu dalam pembangunan konstruksi;
- Untuk membangun sebuah struktur *proving ground* banyak elemen yang dibutuhkan yaitu beton cor dan aspal,
- Sebagai satu-satunya instansi pemerintah yang melaksanakan pengujian tipe kendaraan bermotor di Indonesia, Balai PLJSKB memegang peran penting dalam rangka mewujudkan terselenggaranya pelayanan jasa transportasi darat yang aman, nyaman, efektif, dan efisien.

Karena Balai PLJSKB merupakan titik awal dari semua kendaraan bermotor yang akan diproduksi secara massal untuk menentukan laik jalan tidaknya kendaraan bermotor di Indonesia.

- Semakin tinggi pertumbuhan *Gross Domestic Produk* (GDP) suatu negara maka semakin tinggi penjualan otomotif negara tersebut, dengan demikian meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat pertumbuhan produk Domestik Bruto dan Produk Domestik Bruto atas harga konstan pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2016 mencatat kenaikan sebesar 5% pertahun yang diikuti melesatnya penjualan

kendaraan bermotor dengan berbagai merk dan tipe pada juli 2017 mencapai 84.905 atau melesat 27.92%.

- Kebutuhan fasilitas riset untuk pendidikan, perkembangan teknologi dan kelaikan jalan kendaraan bermotor.

3. Jumlah PNBP Balai PLJSKB Tahun 2013 sampai dengan Tahun 2017

Tabel. 9 Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada Balai PLJSKB

No	Tahun	Penerimaan
1	2013	Rp. 4.759.776.000,-
2	2014	Rp. 4.393.819.500,-
3	2015	Rp. 6.224.512.000,-
4	2016	Rp. 5.930.410.000,-
5	2017	Rp. 6.483.444.728,-

Diagram Pie PNBP Balai PLJSKB

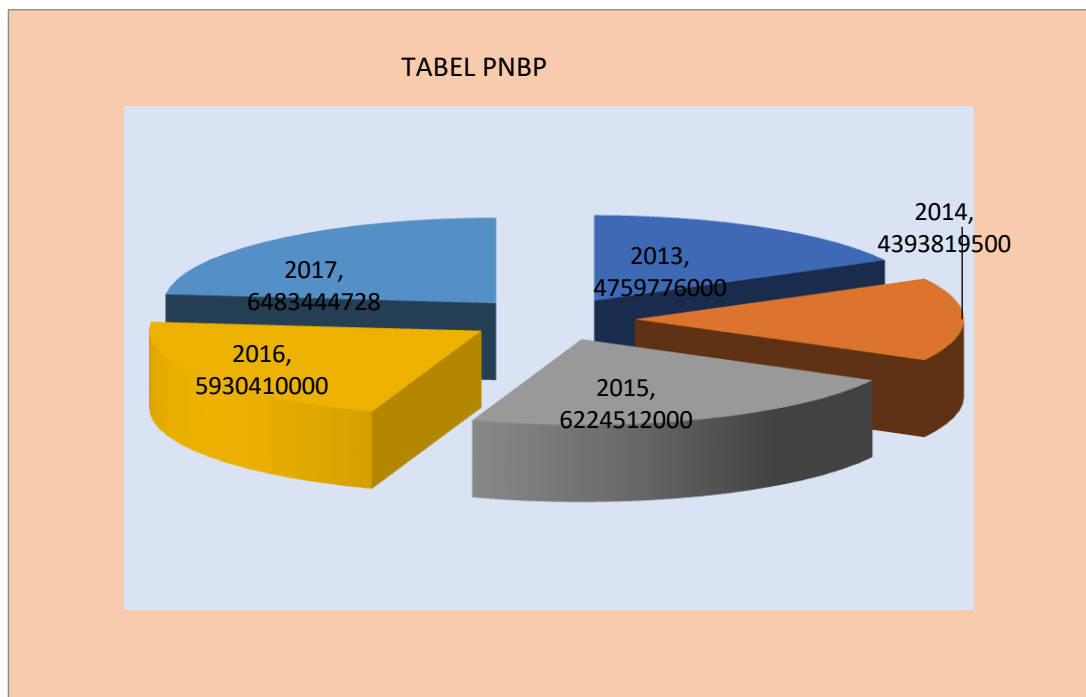


Diagram. 9 Diagram Pie PNBP Balai PLJSKB

Diagram Batang PNBPLJSKB

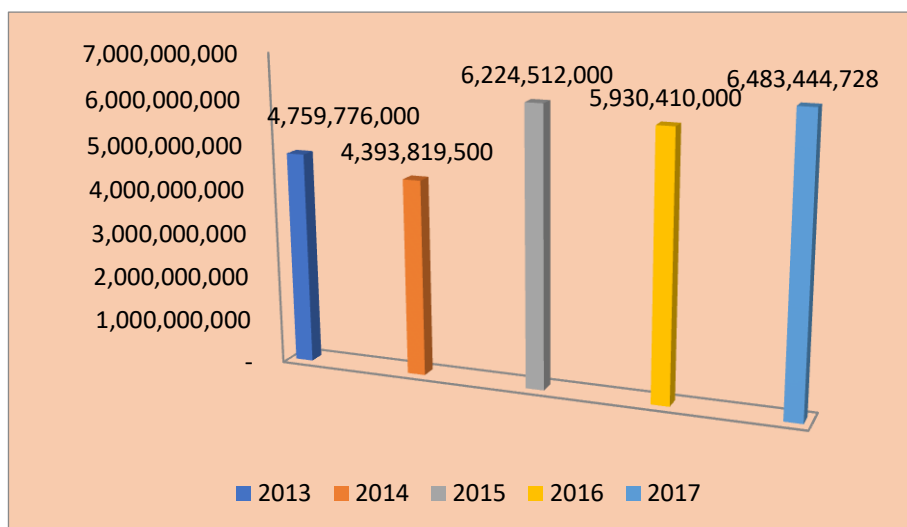


Diagram. 10 Diagram Batang PNBPLJSKB

- Jumlah belanja modal dan Belanja Barang BPLJSKB 2014 sampai dengan Tahun 2017

Tabel. 10 Jumlah belanja modal dan Belanja Barang BPLJSKB Tahun 2014-2017

No	Tahun	Belanja Modal	Belanja Barang	PNBP
1	2013	Rp. 8.223.739.000,-	Rp. 8.412.018.000,-	Rp. 4.759.776.000,-
2	2014	Rp. 10.870.7106.000,-	Rp. 5.194.044.000,-	Rp. 4.393.819.500,-
3	2015	Rp. 18.000.506.000,-	Rp. 10.674.633.000,-	Rp. 6.224.512.000,-
4	2016	Rp. 132.265.044.000,-	Rp. 14.561.518.000,-	Rp. 5.930.410.000,-
5	2017	Rp. 92.498.193.000,-	Rp. 12.606.819.000,-	Rp. 6.483.444.728,-

Diagram Batang Perbandingan Belanja Modal, BelanjaBarang dengan PNB



Diagram. 11 Diagram Batang Perbandingan Belanja Modal, BelanjaBarang dengan PNB

5.5 REKOMENDASI DAN RENCANA TINDAK LANJUT

Berdasarkan analisa pada studi pendahuluan yang telah disusun di atas, maka dihasilkan beberapa rekomendasi sebagai tindak lanjut dalam realisasi Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) Pembangunan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi. Rekomendasi ini bertujuan untuk memberikan gambaran bentuk KPBU yang akan dilaksanakan, kriteria dalam pemilihan mitra, serta rencana jadwal kegiatan penyiapan dan transaksi KPBU.

5.1.1 Rekomendasi Bentuk KPBU *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi

Berdasarkan Tugas dan Fungsi dari BPLJSKB Bekasi yaitu Pelaksanaan pengujian dan penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, karoseri dan kendaraan khusus sebelum dirakit dan/atau diimpor secara massal, sehingga pembangunan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi merupakan langkah yang diambil Pemerintah untuk mendukung Tugas dan Fungsi tersebut.

Dilihat dari Tugas dan Fungsinya, BPLJSKB Bekasi merupakan institusi pemerintah yang memberikan pelayanan kepada masyarakat dalam pemenuhan unsur keselamatan yang dijamin melalui pengujian. BPLJSKB memberikan hasil rekomendasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang selanjutnya akan menerbitkan sertifikat kelayakan dari hasil pengujian tersebut, dalam prosesnya pemungutan biaya yang dilakukan merupakan biaya pembuatan sertifikat sehingga BPLJSKB tidak mengelola secara langsung keuangan dalam pelaksanaan pengujian.

Melalui pertimbangan di atas, *Proving Ground* sebagai fasilitas layanan keselamatan bagi pengguna kendaraan dan pengelolaan keuangan dalam pengujian tidak secara langsung dikelola oleh BPLJSKB Bekasi, Bentuk KPBK yang direkomendasikan untuk Pembangunan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi adalah melalui skema ketersediaan layanan (*Availability Payment*) dengan rincian sebagai berikut:

Tabel. 11 Rincian Bentuk KPBK *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi

Uraian	Keterangan
Operator	BPLJSKB Bekasi
Pengembangan Fasilitas	Tambahan Investasi oleh Badan Usaha - Pengembangan <i>Proving Ground</i> - Penyediaan alat Kalibrasi - Pembangunan dan Rehabilitasi fasilitas Penunjang Lainnya
Ruang Lingkup Kerjasama	- BPLJSKB Bekasi mengoperasikan fasilitas pengujian - Badan Usaha berkewajiban mendesain, membangun, mencari pembiayaan dan merawat fasilitas yang dibangun
Model Pengembalian Investasi Badan Usaha	<i>Availability Payment</i> (AP)
Risiko Permintaan	Ditanggung oleh PJPK
Pembayaran oleh Pengguna Jasa	Ditarik oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan menjadi PNBP
Potensi Dukungan Pemerintah	Penyiapan Proyek, Penjaminan Pemerintah

5.1.2 Rekomendasi Kriteria Utama Dalam Pemilihan Badan Usaha

Sesuai dengan tujuan, fungsi dan perkiraan harga dari pengembangan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi serta sesuai dengan skema KPBK yang direkomendasikan yaitu *Availability Payment*, maka direkomendasikan beberapa kriteria kualifikasi Badan Usaha yang dapat berpartisipasi dalam lelang KPBK, diantaranya:

1. Berpengalaman dalam membangun *Proving Ground* di tempat lain atau negara lain.
2. Memiliki personil/ SDM yang berpengalaman dibidang lintasan uji dengan standar UN Regulation.
3. Memiliki kemampuan finansial yang dibuktikan dalam bentuk referensi bank yang diterbitkan oleh bank yang memiliki peringkat tidak kurang dari A yang dinilai oleh lembaga peringkat Indonesia.

5.1.3 Rencana Jadwal Kegiatan Penyiapan dan Transaksi KPBU

Sebagai awal dalam pelaksanaan KPBU Proving Ground BPLJSKB Bekasi telah disusun rencana Jadwal Pelaksanaan Kegiatan dari awal hingga Transaksi dilakukan.

Tabel. 12 Jadwal Pelaksanaan KPBU Pembangunan *Proving Ground* BPLJSKB Bekasi

No	Kegiatan	Jadwal
1	Pembentukan Tim KPBU	Minggu ke-3 dan 4 Bulan Februari 2018
2	<i>Project Screening</i> / Studi Pendahuluan	Minggu ke-3 Februari s.d. minggu ke-4 April 2018
3	Konsultasi Publik Studi Pendahuluan dilanjutkan dengan review Bappenas	Minggu ke-3 dan 4 April 2018
4	Revisi DIPA	Minggu pertama Mei s.d. minggu ke-4 Juni 2018
5	Lelang Konsultan untuk OBC / FBC	Minggu pertama Juli s.d. minggu ke-2 Agustus 2018
6	Kajian OBC	Minggu ke-2 Agustus s.d. minggu ke 3 Oktober 2018
7	Konsultasi Publik / <i>Market Sounding</i>	Minggu pertama September dan minggu pertama Oktober 2018
8	Kajian FBC	Minggu ke-4 Oktober 2018 s.d. minggu pertama Januari 2019
9	Konsultasi Publik / <i>Market Sounding</i>	Minggu ke-3 Oktober dan minggu ke-3 November 2018
10	Lelang Badan Usaha/ Proses Transaksi	Minggu ke-2 Januari s.d. minggu ke-3 Februari 2019
11	Pengajuan Dukungan dan Jaminan Pemerintah	Minggu ke-2 Januari s.d. minggu ke-3 Februari 2019
12	<i>Financial Close</i>	Minggu ke-3 dan 4 Februari 2019