BAB IV ANALISIS PENGARUH AKTIVITAS KENDARAAN YANG PARKIR TERHADAP VOLUME LALU LINTAS

Bab ini menjelaskan mengenai analisis pengaruh aktivitas kendaraan yang parkir terhadap volume lalu lintas yang mencakup analisis volume lalu lintas, analisis aktivitas keluar masuk kendaraan yang parkir, dan analisis pengaruh antara aktivitas parkir terhadap volume lalu lintas.

4.1. Analisis Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas dihitung dari suatu titik pengamatan pada suatu waktu tertentu. Waktu pengamatan pada studi ini dilakukan pada hari senin yang merupakan hari kerja yang paling optimal, untuk pembagian jam pengamatan dilakukan dari jam 05.00 WIB sampai 17.00 WIB. Volume lalu lintas kendaraan yang diambil pada penelitian hanya kendaraan sepeda motor dan kendaraan mobil penumpang yang ada pada 4 (empat) titik yaitu titik A, B, C dan D.

Volume lalu lintas kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang dapat dilihat pada Tabel IV-1, dimana keadaan volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A arah XA11 paling tinggi pada jam 06.15 – 06.30 WIB sebesar 36 unit, arah XA12 paling tinggi pada jam 06.15 – 06.30 WIB sebesar 439 unit, arah XA13 paling tinggi pada jam 13.00 - 13.15 WIB sebesar 45 unit, pada titik B arah XB11 paling tinggi pada jam 06.15 – 06.30 WIB sebesar 32 unit, arah XB12 paling tinggi pada jam 16.45 - 17.00 WIB sebesar 478 unit, pada titik C arah XC11 paling tinggi pada jam 05.45 - 06.00 WIB sebesar 14 unit, arah XC12 paling tinggi pada jam 16.45 - 17.00 WIB sebesar 443 unit, dan pada titik D arah XD11 paling tinggi pada jam 12.45 - 13.00 WIB sebesar 14 unit, arah XD12 paling tinggi pada jam 16.45 - 17.00 WIB sebesar 444 unit. Sedangkan keadaan volume lalu lintas kendaraan mobil penumpang pada titik A arah XA21 paling tinggi pada jam 14.30 - 14.45 WIB sebesar 8 unit, arah XA22 paling tinggi pada jam 06.15 - 06.30 WIB sebesar 250 unit, arah XA23 paling tinggi pada jam 06.30 - 06.45 WIB sebesar 4 unit, dan pada titik B arah XB21 paling tinggi pada jam 14.00 - 14.15 WIB sebesar 6 unit, arah XB22 paling tinggi pada jam 06.15 - 06.30 WIB sebesar 248 unit.

Tabel IV-1
Volume Lalu Lintas Kendaraan Sepeda Motor dan Mobil Penumpang

No.	Waktu	TITIK A								TITIK B						TITIK C			TITIK D		
		Sepeda Motor (A1)				Mobil Penumpang (A2)				Sepeda Motor (B1)			Mobil (B2)			Sepeda Motor (C1)			Sepeda Motor (D1)		
		YA1	XA11	XA12	XA13	YA2	XA21	XA22	XA23	YB1	XB11	XB12	YB2	XB21	XB22	YC11	XC11	XC12	YD11	XD11	XD12
1	05.00 - 05.15	190	16	157	17	52	1	50	1	152	12	140	49	0	49	159	9	150	151	5	146
2	05.15 - 05.30	249	20	213	16	24	3	21	0	213	16	197	23	2	21	178	10	168	168	5	163
3	05.30 - 05.45	285	15	255	15	49	2	45	2	251	11	240	44	1	43	176	12	164	166	7	159
4	05.45 - 06.00	330	21	284	25	78	2	75	1	276	17	259	75	1	74	181	14	167	165	6	159
5	06.00 - 06.15	435	32	373	30	102	1	100	1	371	28	343	100	1	99	211	11	200	203	7	196
6	06.15 - 06.30	507	36	439	32	254	2	250	2	439	32	407	250	2	248	240	13	227	226	6	220
7	06.30 - 06.45	435	33	362	40	117	2	111	4	351	29	322	108	1	107	242	10	232	236	7	229
8	06.45 - 07.00	392	32	321	39	102	1	99	2	310	28	282	98	1	97	227	14	213	211	6	205
9	07.00 - 07.15	417	35	357	25	102	5	95	2	363	31	332	95	2	93	200	14	186	182	5	177
10	07.15 - 07.30	356	22	311	23	83	4	77	2	306	18	288	78	3	75	164	12	152	162	11	151
11	07.30 - 07.45	330	25	287	18	72	4	67	1	290	21	269	70	4	66	240	11	229	238	10	228
12	07.45 - 08.00	227	26	185	16	76	3	73	0	191	22	169	75	2	73	179	9	170	179	9	170
13	08.00 - 08.15	226	19	192	15	82	2	79	1	192	15	177	79	1	78	222	8	214	226	10	216
14	08.15 - 08.30	249	17	213	19	77	2	75	0	207	13	194	77	2	75	251	9	242	255	11	244
15	08.30 - 08.45	190	16	156	18	70	3	66	1	150	12	138	69	4	65	262	11	251	256	8	248
16	08.45 - 09.00	156	17	122	17	85	4	79	2	118	13	105	79	2	77	265	12	253	259	9	250
17	09.00 - 09.15	270	15	239	16	59	2	56	1	234	11	223	58	3	55	278	8	270	282	10	272
18	09.15 - 09.30	260	15	228	17	84	6	78	0	222	11	211	80	2	78	281	10	271	283	11	272
19	09.30 - 09.45	231	17	199	15	70	3	67	0	197	13	184	70	3	67	297	9	288	295	8	287
20	09.45 - 10.00	244	19	202	23	92	4	87	1	194	15	179	91	5	86	279	10	269	277	9	268
21	10.00 - 10.15	324	20	286	18	58	2	56	0	284	16	268	58	2	56	309	11	298	307	10	297
22	10.15 - 10.30	285	21	244	20	65	5	59	1	241	17	224	61	3	58	336	8	328	338	9	329
23	10.30 - 10.45	345	23	301	21	81	3	76	2	299	19	280	76	2	74	363	14	349	359	12	347
24	10.45 - 11.00	331	20	294	17	101	2	98	1	293	16	277	100	3	97	369	11	358	369	11	358
25	11.00 - 11.15	408	23	362	23	131	6	124	1	358	19	339	125	2	123	343	9	334	341	8	333
26	11.15 - 11.30	477	31	427	19	104	6	96	2	435	27	408	97	3	94	378	10	368	376	9	367
27	11.30 - 11.45	437	27	388	22	81	4	77	0	389	23	366	81	4	77	394	10	384	394	10	384
28	11.45 - 12.00	313	25	267	21	104	7	96	1	267	21	246	100	5	95	413	8	405	419	11	408
29	12.00 - 12.15	460	21	399	40	90	2	87	1	376	17	359	91	5	86	399	9	390	407	13	394
30	12.15 - 12.30	381	25	321	35	73	4	67	2	307	21	286	69	4	65	349	10	339	355	13	342
31	12.30 - 12.45	423	20	365	38	110	2	105	3	343	16	327	105	3	102	344	8	336	346	9	337
32	12.45 - 13.00	309	26	243	40	135	3	131	1	225	22	203	133	3	130	367	9	358	377	14	363
33	13.00 - 13.15	393	21	327	45	128	4	122	2	299	17	282	124	4	120	279	10	269	281	11	270
34	13.15 - 13.30	361	27	292	42	135	3	132	0	273	23	250	134	2	132	309	7	302	313	9	304
35	13.30 - 13.45	331	26	287	18	85	4	81	0	291	22	269	86	5	81	302	8	294	306	10	296

No.	Waktu	TITIK A								TITIK B						TITIK C			TITIK D		
		Sepeda Motor (A1)				Mobil Penumpang (A2)				Sepeda Motor (B1)			Mobil (B2)			Sepeda Motor (C1)			Sepeda Motor (D1)		
		YA1	XA11	XA12	XA13	YA2	XA21	XA22	XA23	YB1	XB11	XB12	YB2	XB21	XB22	YC11	XC11	XC12	YD11	XD11	XD12
36	13.45 - 14.00	353	24	318	11	84	4	79	1	327	20	307	81	3	78	291	9	282	293	10	283
37	14.00 - 14.15	361	29	309	23	80	7	73	0	311	25	286	79	6	73	295	10	285	299	12	287
38	14.15 - 14.30	396	26	349	21	98	3	94	1	350	22	328	98	5	93	279	11	268	279	11	268
39	14.30 - 14.45	339	27	295	17	90	8	82	0	301	23	278	86	4	82	327	10	317	325	9	316
40	14.45 - 15.00	353	29	306	18	73	4	68	1	313	25	288	70	3	67	320	11	309	318	10	308
41	15.00 - 15.15	328	26	277	25	76	5	71	0	274	22	252	73	2	71	326	12	314	324	11	313
42	15.15 - 15.30	389	28	343	18	90	3	85	2	349	24	325	89	6	83	302	11	291	298	9	289
43	15.30 - 15.45	377	29	329	19	52	6	46	0	335	25	310	50	4	46	341	13	328	335	10	325
44	15.45 - 16.00	390	31	342	17	93	4	88	1	352	27	325	92	5	87	353	11	342	353	11	342
45	16.00 - 16.15	319	31	266	22	101	5	96	0	371	27	344	101	5	96	400	12	388	400	12	388
46	16.15 - 16.30	250	20	213	17	83	2	79	2	397	16	381	81	4	77	417	9	408	419	10	409
47	16.30 - 16.45	402	17	367	18	87	7	80	0	462	13	449	84	4	80	438	9	429	448	14	434
48	16.45 - 17.00	409	16	378	15	74	3	70	1	490	12	478	72	3	69	453	10	443	455	11	444

Sumber : Hasil Survey, 2016

Keterangan :

- YA1 : volume sepeda motor pada titik A
- XA11 : sepeda motor menuju ke arah parkir off street
- XA12 : sepeda motor menuju ke arah soreang
- XA13 : sepeda motor menuju ke arah jl.stasiun
- YA2 : mobil penumpang pada titik A
- XA21 : mobil penumpang menuju ke arah parkir off street
- XA22 : mobil penumpang menuju ke arah soreang
- XA23 : mobil penumpang menuju ke arah jl.stasiun
- YB1 : volume sepeda motor pada titik B
- XB11 : sepeda motor keluar parkir off street menuju ke arah soreang
- XB12 : sepeda motor menuju ke arah soreang
- YB2 : mobil penumpang pada titik B
- XB21 : mobil penumpang keluar parkir off street menuju ke arah soreang
- XB22 : mobil penumpang menuju ke arah soreang
- YC1 : volume sepeda motor pada titik C
- XC11 : sepeda motor menuju ke arah parkir *on street*
- XC12 : sepeda motor menuju ke arah Baleendah
- YD1 : volume sepeda motor pada titik D
- XD11 : sepeda motor keluar parkir *on street* menuju ke arah Baleendah
- XD12 : sepeda motor menuju ke arah Baleendah

4.2. Analisis Volume Kendaraan Keluar Masuk Kendaraan Parkir

Volume kendaraan keluar masuk kendaraan yang parkir dihitung dari suatu titik pengamatan pada suatu waktu tertentu. Waktu pengamatan pada studi ini dilakukan pada hari senin yang merupakan hari kerja yang paling optimal, untuk pembagian jam pengamatan dilakukan dari jam 05.00 WIB sampai 17.00 WIB. Volume kendaraan keluar masuk parkir diambil pada penelitian hanya kendaraan sepeda motor dan kendaraan mobil penumpang yang ada pada 4 (empat) titik lokasi, dimana pada titik A merupakan kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang yang masuk parkir *off street*, pada titik B merupakan kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang yang keluar parkir *off street*, pada titik C merupakan kendaraan sepeda motor yang masuk parkir *on street*, dan pada titik D merupakan kendaraan sepeda motor yang keluar parkir *on street.*

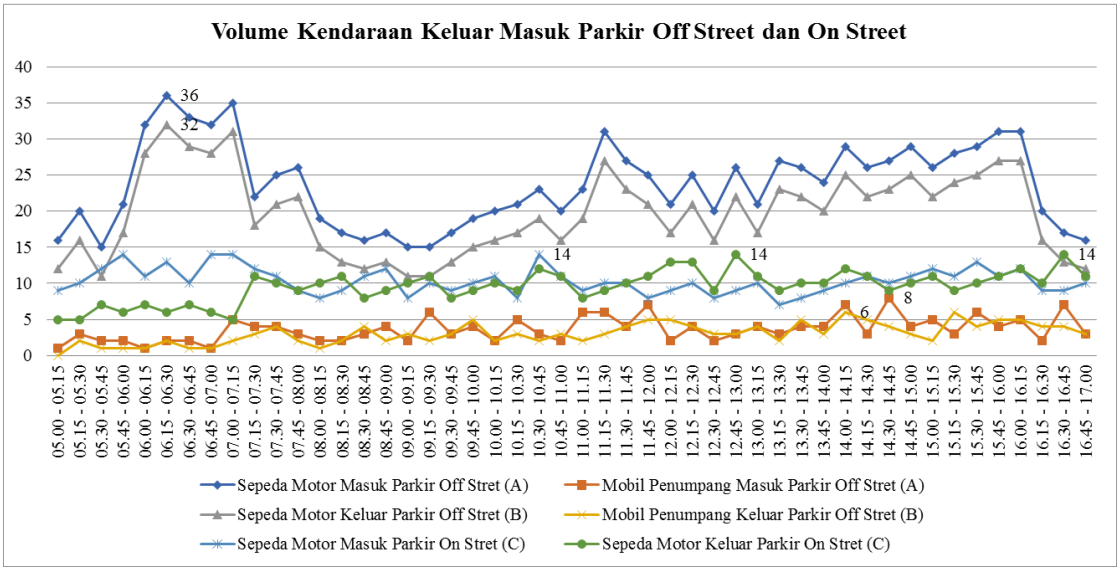
Volume kendaraan sepeda motor dan mobil penumpang keluar masuk parkir dapat dilihat pada Tabel IV-2 dan gambar 4.1, dimana jumlah kendaraan sepeda motor yang masuk parkir *off street* pada titik A paling tinggi pada jam 06.15 – 06.30 WIB sebesar 36 unit, jumlah kendaraan sepeda motor yang keluar parkir *off street* pada titik B paling tinggi pada jam 06.15 – 06.30 WIB sebesar 32 unit, jumlah kendaraan sepeda motor yang masuk parkir *on street* pada titik C paling tinggi pada jam 05.45 - 06.00 WIB sebesar 14 unit, dan jumlah kendaraan sepeda motor yang keluar parkir *on street* pada titik D paling tinggi pada jam 12.45 - 13.00 WIB sebesar 14 unit. Sedangkan jumlah kendaraan kendaraan mobil penumpang yang masuk parkir *off street* pada titik A paling tinggi pada jam 14.30 - 14.45 WIB sebesar 8 unit, dan jumlah kendaraan kendaraan mobil penumpang yang keluar parkir *off street* pada titik B paling tinggi pada jam 14.00 - 14.15 WIB sebesar 6 unit.

Tabel IV-2
Volume Lalu Lintas Kendaraan Keluar Masuk Parkir

No.	Waktu	Volume Kendaraan Sepeda Motor dan Mobil Penumpang yang Keluar Masuk Parkir Off Street dan On Street					
		Sepeda Motor Masuk Parkir Off Stret (A)	Mobil Penumpang Masuk Parkir Off Stret (A)	Sepeda Motor Keluar Parkir Off Stret (B)	Mobil Penumpang Keluar Parkir Off Stret (B)	Sepeda Motor Masuk Parkir On Stret (C)	Sepeda Motor Keluar Parkir On Stret (D)
1	05.00 - 05.15	16	1	12	0	9	5
2	05.15 - 05.30	20	3	16	2	10	5
3	05.30 - 05.45	15	2	11	1	12	7
4	05.45 - 06.00	21	2	17	1	14	6
5	06.00 - 06.15	32	1	28	1	11	7
6	06.15 - 06.30	36	2	32	2	13	6
7	06.30 - 06.45	33	2	29	1	10	7
8	06.45 - 07.00	32	1	28	1	14	6
9	07.00 - 07.15	35	5	31	2	14	5
10	07.15 - 07.30	22	4	18	3	12	11
11	07.30 - 07.45	25	4	21	4	11	10
12	07.45 - 08.00	26	3	22	2	9	9
13	08.00 - 08.15	19	2	15	1	8	10
14	08.15 - 08.30	17	2	13	2	9	11
15	08.30 - 08.45	16	3	12	4	11	8
16	08.45 - 09.00	17	4	13	2	12	9
17	09.00 - 09.15	15	2	11	3	8	10
18	09.15 - 09.30	15	6	11	2	10	11
19	09.30 - 09.45	17	3	13	3	9	8
20	09.45 - 10.00	19	4	15	5	10	9
21	10.00 - 10.15	20	2	16	2	11	10
22	10.15 - 10.30	21	5	17	3	8	9
23	10.30 - 10.45	23	3	19	2	14	12
24	10.45 - 11.00	20	2	16	3	11	11
25	11.00 - 11.15	23	6	19	2	9	8
26	11.15 - 11.30	31	6	27	3	10	9
27	11.30 - 11.45	27	4	23	4	10	10
28	11.45 - 12.00	25	7	21	5	8	11

No.	Waktu	Volume Kendaraan Sepeda Motor dan Mobil Penumpang yang Keluar Masuk Parkir Off Street dan On Street					
		Sepeda Motor Masuk Parkir Off Stret (A)	Mobil Penumpang Masuk Parkir Off Stret (A)	Sepeda Motor Keluar Parkir Off Stret (B)	Mobil Penumpang Keluar Parkir Off Stret (B)	Sepeda Motor Masuk Parkir On Stret (C)	Sepeda Motor Keluar Parkir On Stret (D)
29	12.00 - 12.15	21	2	17	5	9	13
30	12.15 - 12.30	25	4	21	4	10	13
31	12.30 - 12.45	20	2	16	3	8	9
32	12.45 - 13.00	26	3	22	3	9	14
33	13.00 - 13.15	21	4	17	4	10	11
34	13.15 - 13.30	27	3	23	2	7	9
35	13.30 - 13.45	26	4	22	5	8	10
36	13.45 - 14.00	24	4	20	3	9	10
37	14.00 - 14.15	29	7	25	6	10	12
38	14.15 - 14.30	26	3	22	5	11	11
39	14.30 - 14.45	27	8	23	4	10	9
40	14.45 - 15.00	29	4	25	3	11	10
41	15.00 - 15.15	26	5	22	2	12	11
42	15.15 - 15.30	28	3	24	6	11	9
43	15.30 - 15.45	29	6	25	4	13	10
44	15.45 - 16.00	31	4	27	5	11	11
45	16.00 - 16.15	31	5	27	5	12	12
46	16.15 - 16.30	20	2	16	4	9	10
47	16.30 - 16.45	17	7	13	4	9	14
48	16.45 - 17.00	16	3	12	3	10	11

Sumber : Hasil Survey, 2016



Gambar 4.1
Volume Kendaraan Keluar Masuk Parkir Off Street dan On Street

4.3. Analisis Pengaruh Aktivitas Kendaraan Keluar Masuk Parkir terhadap Volume Lalu Lintas

Pengaruh aktivitas keluar masuk parkir terhadap volume lalu lintas bertujuan untuk mengetahui seberapa besarnya pengaruh aktivitas keluar masuk parkir terhadap volume lalu lintas yang melewati jalan raya Banjaran. Untuk mengetahui pengaruh aktivitas keluar masuk parkir terhadap volume lalu lintas, harus mengetahui terlebih dahulu hubungan antara aktivitas keluar masuk parkir dengan volume lalu lintas dengan melihat hasil korelasi antara variabel bebas tidak berkorelasi tinggi, kemudian dapat digunakan analisis pengaruh berdasarkan hasil dari hubungan kedua variabel dan melihat nilai dari signifikansi model.

Untuk mempermudah dalam menganalisis data, semua pengolahan data akan dilakukan dengan menggunakan program SPSS *(Statistical Package for Sosial Science) Pasw Statistict 18.* Adapun hasil pengaruh kendaraan aktivitas keluar masuk parkir terhadap volume lalu lintas dengan melihat hasil korelasi dan signifikansi model berdasarkan kelayakannya dapat dilihat pada tabel IV-3.

Tabel IV-3
Analisis Pengaruh Aktivitas Keluar Masuk Kendaraan Parkir terhadap Volume Lalu Lintas

Analisis Regresi/ Pengaruh						
TITIK	**Jenis Kendaraan**	**Variabel**	**Persamaan**	**R**	**R Square**	**Sig. Model (Anova)**
A	Sepeda Motor	Pengaruh Kendaraan Sepeda Motor Masuk Parkir *Off Street* terhadap Volume Lalu Lintas Kendaraan Sepeda Motor Titik A	Y = 129,059 + 8,820.XA11	0,633[a]	0,400	.000[a]
		Pengaruh Kendaraan Sepeda Motor Masuk Parkir *Off Street* dan Kendaraan Sepeda Motor Menuju Ke Arah Jl.Stasiun terhadap Volume Lalu Lintas Sepeda Motor Titik A	Y = 101,689 + 7,360XA11 + 2,713XA13	0,689[a]	0,475	.000[a]
B	Sepeda Motor	Pengaruh Kendaraan Sepeda Motor Keluar Parkir *Off Street* terhadap Volume Lalu Lintas Sepeda Motor Titik B	Y = 165,248 + 6,780XB11	0,474[a]	0,225	.001[a]
D	Sepeda Motor	Pengaruh Kendaraan Sepeda Motor Keluar Parkir *On Street* terhadap Volume Lalu Lintas Kendaraan Sepeda Motor titik D	Y = 0,291 + 24,549XD11	0,700[a]	0,491	.000[a]

Sumber : Hasil Perhitungan SPSS, 2017

Berdasarkan tabel diatas, persamaan matematis regresi yang dapat digunakan berdasarkan nilai signifikan model lebih kecil dari 0,05 dan tidak berkorelasi antara variabel bebas, hanya 4 (empat) persamaan matematis yaitu :

- **(model_1) Y=129,059+8,820.XA11** dengan nilai R Square 0,400, yaitu pengaruh kendaraan sepeda motor masuk parkir *off street* (XA11) terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor di titik A (YA1);
- **(model_2) Y=101,689+7,360XA11+2,713XA13** dengan nilai R Square 0,475, yaitu pengaruh kendaraan sepeda motor masuk parkir *off street* (XA11) dan kendaraan sepeda motor menuju ke jalan Stasiun terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor di titik A (YA1);

- **(model_3) Y=165,248+6,780XB11** dengan nilai R Square 0,225, yaitu pengaruh kendaraan sepeda motor keluar parkir *off street* (XB11) terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor di titik B (YB1);
- **(model_4) Y=55,859+25,213XD11** dengan nilai R Square 0,485, yaitu pengaruh kendaraan sepeda motor keluar parkir *on street* (XD11) terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor di titik D (YD1);

4.3.1. Analisis Pengaruh Aktivitas Parkir Kendaraan Sepeda Motor terhadap Volume Lalu Lintas di Titik A

Pengaruh aktivitas parkir kendaraan sepeda motor terhadap volume lalu lintas di titik A terdapat dua model persamaan regresi yaitu persamaan model_1 **(**Y = 129,059 + 8,820.XA11) dengan nilai R Square 0,400, dan persamaan model_2 (Y=101,689+7,360XA11+2,713XA13) dengan nilai R Square 0,475. Adapun hasil dari korelasinya dapat dilihat pada tabel IV-4.

Tabel IV-4
Korelasi Kendaraan Sepeda Motor Titik A dengan Volume Lalu Lintas Kendaraan Sepeda Motor Titik A

Correlations

		Volume Sepeda Motor (YA1)	Sepeda Motor Menuju Tempat Parkir Off Street (XA11)	Sepeda Motor Menuju Arah Soreang (XA12)	Sepeda Motor Menuju Arah Jl. Station (XA13)
Volume Sepeda Motor (YA1)	Pearson Correlation	1	.633**	.992**	.482**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.001
	N	48	48	48	48
Sepeda Motor Menuju Tempat Parkir Parkir Off Street (XA11)	Pearson Correlation	.633**	1	.574**	.358*
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.012
	N	48	48	48	48
Sepeda Motor Menuju Arah Soreang (XA12)	Pearson Correlation	.992**	.574**	1	.383**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.007
	N	48	48	48	48
Sepeda Motor Menuju Arah Jl. Station (XA13)	Pearson Correlation	.482**	.358*	.383**	1
	Sig. (2-tailed)	.001	.012	.007	
	N	48	48	48	48

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
Sumber : Hasil Perhitungan SPSS, 2017

Berdasarkan tabel diatas, terlihat bahwa ;

1) Korelasi antara variabel (YA1) yaitu volume sepeda motor dengan variabel (XA11) sepeda motor yang masuk parkir *off street* (r) adalah 0,633. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang kuat antara (YA1) dengan (XA11). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume sepeda motor maka semakin meningkatkan sepeda motor yang masuk parkir *off street*. Oleh karena nilai Signifikansi (0,000 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (YA1) dengan (XA11). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (YA1) berhubungan positif dan signifikan terhadap (XA11). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume sepeda motor berhubungan positif terhadap sepeda motor yang masuk parkir *off street*.
2) Korelasi antara variabel (YA1) yaitu volume sepeda motor dengan variabel (XA12) sepeda motor menuju arah soreang (r) adalah 0,992. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat kuat antara (YA1) dengan (XA13). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume sepeda motor maka semakin meningkatkan (XA12) sepeda motor menuju arah soreang. Oleh karena nilai Signifikansi (0,000 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (Y_A1) dengan (XA12). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (YA1) berhubungan positif dan signifikan terhadap (XA12). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume sepeda motor berhubungan positif terhadap (XA12) sepeda motor menuju arah soreang.
3) Korelasi antara variabel (YA1) yaitu volume sepeda motor dengan variabel (XA13) sepeda motor yang menuju ke Jalan Stasiun (r) adalah 0,482. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sedang antara (YA1) dengan (XA13). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume sepeda motor maka semakin meningkatkan (XA13) sepeda motor yang menuju ke Jalan Stasiun. Oleh karena nilai Signifikansi (0,001 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (Y_A1) dengan (XA13). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (YA1) berhubungan positif dan signifikan terhadap

(XA13). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume sepeda motor berhubungan positif terhadap (XA13) sepeda motor menuju arah soreang.

Berdasarkan hasil dari korelasi diatas dan berdasarkan nilai signifikansi model, maka yang dapat dimodelkan ke regresi ada dua model persamaan regresi pada titik A yaitu, persamaan model satu **(**Y = 129,059 + 8,820.XA11) dengan nilai R Square 0,400, dan persamaan model dua (Y=101,689+7,360XA11+2,713XA13) dengan nilai R Square 0,475.

Hasil penghitungan dan persamaan regresi pada (model_1), dapat diketahui bahwa: 1) Kendaraan sepeda motor menuju yang masuk ke parkir off street mempunyai pengaruh positif (koefisien regresi) sebesar 8,820 terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A, artinya jika semakin banyak kendaraan sepeda motor yang masuk ke parkir *off street*, maka akan semakin meningkat volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A, dan apabila kendaraan sepeda motor yang masuk ke tempat parkir *off street* ditingkatkan 1 satuan, maka volume kendaraan sepeda motor pada titik A mengalami kenaikan sebesar 8,820 satuan; 2) Nilai konstanta (α) sebesar 129,059, artinya apabila kendaraan sepeda motor masuk ke tempat parkir *off street* tidak ada atau nilainya adalah 0, maka volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A nilainya sebesar 129,059 dengan asumsi variabel-variabel lain yang dapat mempengaruhi dianggap tetap; 3) Nilai R^2 (R Square) sebesar 0.400 atau (40,0%), artinya persentase sumbangan pengaruh kendaraan sepeda motor yang masuk ke parkir *off street* terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A sebesar 40,0%. Dengan kata lain variabel volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A dapat dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel kendaraan sepeda motor yang masuk ke parkir *off street* sebesar 40,0%, sedangkan sisanya sebesar 60,0% dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti.

Hasil penghitungan dan persamaan regresi pada (model_2), dapat diketahui bahwa: 1) Kendaraan sepeda motor yang masuk parkir *off street* mempunyai pengaruh positif (koefisien regresi) sebesar 7,360 terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A, artinya jika semakin banyak kendaraan sepeda motor yang masuk parkir *off street*, maka akan semakin meningkat volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A, dan apabila

kendaraan sepeda motor menuju ke tempat parkir off street ditingkatkan 1 satuan, maka volume kendaraan sepeda motor pada titik A mengalami kenaikan sebesar 7,360 satuan, sedangkan kendaraan sepeda motor menuju ke jalan Stasiun mempunyai pengaruh positif (koefisien regresi) sebesar 2,713 terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A, artinya jika semakin banyak kendaraan sepeda motor menuju ke jalan Stasiun, maka akan semakin meningkat volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A, dan apabila kendaraan sepeda motor menuju ke arah jl. Station ditingkatkan 1 satuan, maka volume lalu lintas sepeda motor pada titik A mengalami kenaikan sebesar 2.713 satuan; 2) Nilai konstanta (α) sebesar 101.689, artinya apabila kendaraan sepeda motor yang masuk parkir *off street* dan kendaraan sepeda motor menuju ke arah Jl. Station tidak ada atau nilainya adalah 0, maka volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A nilainya sebesar 101,689 dengan asumsi variabel-variabel lain yang dapat mempengaruhi dianggap tetap; 3) Nilai R^2 (R Square) sebesar 0.475 atau (47,5%), artinya persentase sumbangan pengaruh kendaraan sepeda motor yang masuk parkir *off street* dan kendaraan sepeda motor menuju ke arah jalan Station terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A sebesar 47,5%. Dengan kata lain variabel volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A dapat dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel kendaraan sepeda motor yang masuk parkir *off street* dan kendaraan sepeda motor menuju ke arah jalan Station sebesar 47,5%, sedangkan sisanya sebesar 52.5% dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti.

4.3.2. Analisis Pengaruh Aktivitas Parkir Mobil Penumpang terhadap Volume Lalu Lintas di titik A

Pengaruh aktivitas parkir kendaraan mobil penumpang terhadap volume lalu lintas kendaraan mobil penumpang di titik A, tidak dapat menggunakan persamaan regresi. Adapun hasil dari korelasinya dapat dilihat pada tabel IV-5.

Tabel IV-5
Korelasi Kendaraan Mobil Penumpang pada Titik A dengan Volume Lalu Lintas Mobil Penumpang Titik A

Correlations

		Volume Mobil Penumpang (YA2)	Mobil Penumpang Masuk parkir off street (XA21)	Mobil Penumpang Menuju Arah Soreang (XA22)	Mobil Penumpang Menuju Arah Jl. Station (XA23)
Volume Mobil Penumpang (YA2)	Pearson Correlation	1	-.026	.999**	.315*
	Sig. (2-tailed)		.863	.000	.029
	N	48	48	48	48
Mobil Penumpang Masuk parkir off street (XA21)	Pearson Correlation	-.026	1	-.069	-.336*
	Sig. (2-tailed)	.863		.641	.019
	N	48	48	48	48
Mobil Penumpang Menuju Arah Soreang (XA22)	Pearson Correlation	.999**	-.069	1	.307*
	Sig. (2-tailed)	.000	.641		.034
	N	48	48	48	48
Mobil Penumpang Menuju Arah Jl. Station (XA23)	Pearson Correlation	.315*	-.336*	.307*	1
	Sig. (2-tailed)	.029	.019	.034	
	N	48	48	48	48

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
Sumber : Hasil Perhitungan SPSS, 2017

Berdasarkan tabel diatas, terlihat bahwa ;

1) Korelasi antara variabel (YA2) yaitu volume mobil penumpang dengan variabel (XA21) mobil penumpang yang masuk parkir off street (r) adalah -0,026. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat rendah antara (YA2) dengan (XA21). Sedangkan arah hubungan adalah negatif karena nilai r negatif, berarti semakin tinggi volume mobil penumpang maka semakin menurun mobil penumpang yang masuk parkir *off street*. Oleh karena nilai signifikansi (0.863 > 0,05) maka Ho diterima, artinya bahwa tidak ada hubungan secara signifikan antara (YA2) dengan (XA21). Karena koefisien korelasi nilainya negatif, maka berarti (YA2) berhubungan negatif dan tidak signifikan terhadap (XA21). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume mobil penumpang berhubungan negatif terhadap mobil penumpang yang masuk parkir *off street*.
2) Korelasi antara variabel (YA2) yaitu volume mobil penumpang dengan variabel (XA22) mobil penumpang yang masuk ke arah soreang (r) adalah 0,999. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat kuat antara (Y_A2) dengan (XA22). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai

r positif, berarti semakin tinggi volume mobil penumpang maka semakin meningkat mobil penumpang yang masuk ke arah Soreang. Oleh karena nilai Signifikansi (0.863 > 0,05) maka Ho diterima, artinya bahwa tidak ada hubungan secara signifikan antara (YA2) dengan (XA21). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (YA2) berhubungan positif dan tidak signifikan terhadap (XA21). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume mobil penumpang berhubungan positif terhadap mobil penumpang yang masuk parkir off street.

3) Korelasi antara variabel (YA2) yaitu volume mobil penumpang dengan variabel (XA23) mobil penumpang yang masuk ke arah jalan stasiun (r) adalah 0,315. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang rendah antara (YA2) dengan (XA23). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume mobil penumpang maka semakin meningkat mobil penumpang yang masuk ke arah Jl. Statiun. Oleh karena nilai Signifikansi (0,029 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (YA2) dengan (XA23). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (YA2) berhubungan positif dan signifikan terhadap (XA23). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume mobil penumpang berhubungan positif terhadap mobil penumpang yang masuk ke area Jl. Statiun.

4.3.3. Analisis Pengaruh Aktivitas Parkir Sepeda Motor terhadap Volume Lalu Lintas di Titik B

Pengaruh aktivitas parkir kendaraan sepeda motor terhadap volume lalu lintas di titik B terdapat satu model persamaan regresi yaitu persamaan model_3 (Y=165,248+6,780XB11) dengan nilai R Square 0,225. Adapun hasil dari korelasinya dapat dilihat pada tabel IV-6.

Tabel IV-6
Korelasi Kendaraan Sepeda Motor Titik B dengan Volume Kendaraan Sepeda Motor Titik B

Correlations

		Volume Sepeda Motor (YB1)	Sepeda Motor Keluar dari Tempat Parkir *Off street* (XB11)	Sepeda Motor Menuju Arah Soreang (XB12)
Volume Sepeda Motor (YB1)	Pearson Correlation	1	.474**	.998**
	Sig. (2-tailed)		.001	.000
	N	48	48	48
Sepeda Motor Keluar dari Tempat Parkir *Off street* (XB11)	Pearson Correlation	.474**	1	.417**
	Sig. (2-tailed)	.001		.003
	N	48	48	48
Sepeda Motor Menuju Arah Soreang (XB12)	Pearson Correlation	.998**	.417**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.003	
	N	48	48	48

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Perhitungan SPSS, 2017

Berdasarkan tabel diatas, terlihat bahwa ;

1) Korelasi antara variabel (YB1) yaitu volume sepeda motor dengan variabel (XB11) sepeda motor yang keluar parkir *off street* (r) adalah 0,474. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sedang antara (YB1) dengan (XB11). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume sepeda motor maka semakin meningkatkan sepeda motor yang keluar parkir off street. Oleh karena nilai Signifikansi (0,001 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (YB1) dengan (XB11). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (Y_B1) berhubungan positif dan signifikan terhadap (XB11). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume sepeda motor berhubungan positif terhadap sepeda motor yang keluar parkir *off street*.
2) Korelasi antara variabel (YB1) yaitu volume sepeda motor dengan variabel (XB12) sepeda motor yang menuju arah soreang (r) adalah 0,998. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat kuat antara (YB1) dengan (XB12). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume sepeda motor maka semakin meningkatkan sepeda motor yang menuju arah Soreang. Oleh karena nilai Signifikansi (0,000 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (YB1) dengan (XB12). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka

berarti (YB1) berhubungan positif dan signifikan terhadap (XB12). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume sepeda motor berhubungan positif terhadap sepeda motor menuju arah soreang.

Berdasarkan hasil dari korelasi diatas dan berdasarkan nilai signifikansi model, maka yang dapat dimodelkan ke regresi ada satu model persamaan regresi pada titik B yaitu, persamaan model_3 (Y=165,248+6,780XB11) dengan nilai R Square 0,225.

Hasil penghitungan dan persamaan regresi pada (model_3), dapat diketahui bahwa: 1) Kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *off street* mempunyai pengaruh positif (koefisien regresi) sebesar 6,780 terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik B, artinya jika semakin banyak kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *off street*, maka akan semakin meningkat volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik B, dan apabila kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *off street* ditingkatkan 1 satuan, maka volume kendaraan sepeda motor pada titik B mengalami kenaikan sebesar 6,780 satuan; 2) Nilai konstanta (α) sebesar 165,248, artinya apabila kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *off street* tidak ada atau nilainya adalah 0, maka volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik B nilainya sebesar 165,248 dengan asumsi variabel-variabel lain yang dapat mempengaruhi dianggap tetap; 3) Nilai R^2 (R Square) sebesar 0,225 atau (22,5%), artinya persentase sumbangan pengaruh kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *off street* terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik B sebesar 22,5%. Dengan kata lain variabel volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik A dapat dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *off street* sebesar 22,5%, sedangkan sisanya sebesar 77,5% dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti.

4.3.4. Analisis Pengaruh Aktivitas Parkir Mobil Penumpang terhadap Volume Lalu Lintas di titik B

Pengaruh aktivitas parkir kendaraan mobil penumpang terhadap volume lalu lintas kendaraan mobil penumpang di titik B, tidak dapat menggunakan persamaan regresi. Adapun hasil dari korelasinya dapat dilihat pada tabel IV-7.

Tabel IV-7
Korelasi Kendaraan Mobil Penumpang Titik B dengan Volume Volume Kendaraan Mobil Penumpang Titik B

Correlations

		Volume Mobil Penumpang (YB2)	Mobil Penumpang Keluar dari Tempat Parkir *Off street* (XB21)	Mobil Penumpang Menuju Arah Soreang (XB22)
Volume Mobil Penumpang (YB2)	Pearson Correlation	1	.028	.999**
	Sig. (2-tailed)		.850	.000
	N	48	48	48
Mobil Penumpang Keluar dari Tempat Parkir *Off street* (XB21)	Pearson Correlation	.028	1	-.017
	Sig. (2-tailed)	.850		.910
	N	48	48	48
Mobil Penumpang Menuju Arah Soreang (XB22)	Pearson Correlation	.999**	-.017	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.910	
	N	48	48	48

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Perhitungan SPSS, 2017

Berdasarkan tabel diatas, terlihat bahwa ;

1) Korelasi antara variabel (YB2) yaitu Volume mobil penumpang dengan variabel (XB21) mobil penumpang yang keluar parkir *off street* (r) adalah -0,028. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat rendah antara (YB2) dengan (XB21). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume mobil penumpang maka semakin meningkat mobil penumpang yang keluar parkir *off street*. Oleh karena nilai Signifikansi (0,850 > 0,05) maka Ho diterima, artinya bahwa tidak ada hubungan secara signifikan antara (YB2) dengan (XB21). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (Y_B2) berhubungan positif dan signifikan terhadap (XB21). Jadi pada Titik B (YB2) dapat disimpulkan bahwa volume mobil penumpang berhubungan positif terhadap mobil penumpang yang keluar parkir *off street*.
2) Korelasi antara variabel (YB2) yaitu Volume mobil penumpang dengan variabel (XB22) mobil penumpang menuju arah soreang (r) adalah 0,999. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat kuat antara (YB2) dengan (XB22). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume mobil penumpang maka semakin meningkat mobil penumpang yang menuju arah Soreang. Oleh karena nilai

Signifikansi (0,000 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (YB2) dengan (XB22). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (YB2) berhubungan positif dan signifikan terhadap (XB22). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume mobil penumpang berhubungan positif terhadap mobil penumpang yang menuju arah Soreang.

4.3.5. Analisis Pengaruh Aktivitas Parkir Sepeda Motor terhadap Volume Lalu Lintas di Titik C

Pengaruh aktivitas parkir kendaraan mobil penumpang terhadap volume lalu lintas kendaraan mobil penumpang di titik C, tidak dapat menggunakan persamaan regresi. Adapun hasil dari korelasinya dapat dilihat pada tabel IV-8.

Tabel IV-8
Korelasi Kendaraan Sepeda Motor Titik C dengan Volume Volume Kendaraan Sepeda Motor Titik C

Correlations

		Volume Sepeda Motor (YC1)	Sepeda Motor Masuk Parkir *On street* (XC11)	Sepeda Motor Menuju Arah Baleendah (XC12)
Volume Sepeda Motor (YC1)	Pearson Correlation	1	-.266	1.000**
	Sig. (2-tailed)		.068	.000
	N	48	48	48
Sepeda Motor Masuk Parkir *On street* (XC11)	Pearson Correlation	-.266	1	-.287*
	Sig. (2-tailed)	.068		.048
	N	48	48	48
Sepeda Motor Menuju Arah Baleendah (XC12)	Pearson Correlation	1.000**	-.287*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.048	
	N	48	48	48

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
Sumber : Hasil Perhitungan SPSS, 2017

Berdasarkan tabel diatas, terlihat bahwa ;

1) Korelasi antara variabel (YC1) yaitu volume sepeda motor dengan variabel (XC11) sepeda motor yang masuk parkir *on street* (r) adalah -0,266. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang rendah antara (YC1) dengan (XC11). Sedangkan arah hubungan adalah negatif karena nilai r negatif, berarti semakin tinggi volume sepeda motor maka semakin menurun sepeda motor yang masuk parkir *on street*. Oleh karena nilai Signifikansi (0,068 >

0,05) maka Ho diterima, artinya bahwa tidak ada hubungan secara signifikan antara (YC1) dengan (XC11). Karena koefisien korelasi nilainya negatif, maka berarti (YC1) tidak berhubungan positif dan tidak signifikan terhadap (XC11). Jadi pada Titik C (YC1) dapat disimpulkan bahwa volume sepeda motor tidak berhubungan positif terhadap sepeda motor yang masuk parkir *on street*.

2) Korelasi antara variabel (YC1) yaitu volume sepeda motor dengan variabel (XC12) sepeda motor yang menuju arah Baleendah (r) adalah 1.000. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat kuat antara (YC1) dengan (XC12). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume sepeda motor maka semakin meningkat sepeda motor yang menuju arah Baleendah. Oleh karena nilai Signifikansi (0,000 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (YC1) dengan (XC12). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (YC1) berhubungan positif dan signifikan terhadap (XC12). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume sepeda motor berhubungan positif terhadap sepeda motor yang menuju arah Baleendah.

4.3.6. Analisis Pengaruh Aktivitas Parkir Sepeda Motor terhadap Volume Lalu Lintas di Titik D

Pengaruh aktivitas parkir kendaraan sepeda motor terhadap volume lalu lintas di titik D terdapat satu model persamaan regresi yaitu persamaan model_4 Y=55,859+25,213XD11 dengan nilai R Square 0,485. Adapun hasil dari korelasinya dapat dilihat pada tabel IV-6.

Tabel IV-9
Korelasi Kendaraan Sepeda Motor Titik D dengan Volume Volume Kendaraan Sepeda Motor Titik D

Correlations

		Volume Sepeda Motor (YD1)	Sepeda Motor Keluar Parkir *On street* (X_D11)	Sepeda Motor Menuju ke Arah Balaendah (X_D12)
Volume Sepeda Motor (YD1)	Pearson Correlation	1	.698**	1.000**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000
	N	48	48	48
Sepeda Motor Keluar Parkir *On street* (XD11)	Pearson Correlation	.698**	1	.683**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000
	N	48	48	48
Sepeda Motor Menuju ke Arah Balaendah (X_12)	Pearson Correlation	1.000**	.683**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	
	N	48	48	48

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Perhitungan SPSS, 2017

Berdasarkan tabel diatas, terlihat bahwa ;

1) Korelasi antara variabel (YD1) yaitu volume sepeda motor dengan variabel (XD11) sepeda motor yang keluar parkir *on street* (r) adalah 0,698. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang kuat antara (YD1) dengan (X_D11). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume sepeda motor maka semakin meningkatkan sepeda motor yang keluar parkir *on street*. Oleh karena nilai Signifikansi (0,000 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (YD1) dengan (XD11). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (YD1) berhubungan positif dan signifikan terhadap (XD11). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume sepeda motor berhubungan positif terhadap sepeda motor yang keluar parkir *on street*.
2) Korelasi antara variabel (YD1) yaitu volume sepeda motor dengan variabel (XD12) sepeda motor yang menuju arah ke Baleendah (r) adalah 1.000. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang sangat kuat antara (YD1) dengan (XD12). Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi volume sepeda motor maka semakin meningkatkan sepeda motor yang menuju arah ke Baleendah. Oleh karena nilai Signifikansi (0,000 < 0,05) maka Ho ditolak, artinya bahwa ada hubungan secara signifikan antara (YD1) dengan (XD12). Karena koefisien korelasi nilainya positif, maka berarti (YD1) berhubungan positif dan

signifikan terhadap (XD12). Jadi dapat disimpulkan bahwa volume sepeda motor berhubungan positif terhadap sepeda motor yang menuju arah ke Baleendah.

Berdasarkan hasil dari korelasi diatas dan berdasarkan nilai signifikansi model, maka yang dapat dimodelkan ke regresi ada satu model persamaan regresi pada titik B yaitu, persamaan model_4 (Y=55,859+25,213XD11) dengan nilai R Square 0,485.

Hasil penghitungan dan persamaan regresi pada (model_4), dapat diketahui bahwa: 1) Kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *on streeet* mempunyai pengaruh positif (koefisien regresi) sebesar 25,213 terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik D, artinya jika semakin banyak kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *on streeet*, maka akan semakin meningkat volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik D, dan apabila kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *on streeet* ditingkatkan 1 satuan, maka volume kendaraan sepeda motor pada titik D mengalami kenaikan sebesar 25,213 satuan; 2) Nilai konstanta (α) sebesar 55,859, artinya apabila kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *on streeet* tidak ada atau nilainya adalah 0, maka volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik D nilainya sebesar 55,859 dengan asumsi variabel-variabel lain yang dapat mempengaruhi dianggap tetap; 3) Nilai R^2 (R Square) sebesar 0,485 atau (48,5%), artinya persentase sumbangan pengaruh kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *on streeet* terhadap volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik D sebesar 48,5%. Dengan kata lain variabel volume lalu lintas kendaraan sepeda motor pada titik D dapat dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel kendaraan sepeda motor yang keluar dari parkir *on streeet* sebesar 48,5%, sedangkan sisanya sebesar 51,5% dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti.