

## DAFTAR PUSTAKA

- Angreni. 2021. *Studi Karakteristik Tingkat Kebisingan Di Jalan Tol Makassar*. Tugas Akhir. Departemen Teknik Lingkungan, Universitas Hasanuddin, Gowa.
- Alimuddin, H. (2016). Analisis Tingkat Kebisingan Simpang Empat Bersinyal Di Jalan Cendrawasih Makassar.
- Azizah, N., Hustim, M., & Pasra, M. (2020). *Traffic noise level handling on AP Pettarani road towards elevated toll road construction*. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 419, No. 1, p. 012106)*. IOP Publishing.
- Badan Pusat Statistik. 2021. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (unit), <https://www.bps.go.id>, diakses pada 22 Juni 2022
- Darlani dan Sugiharto. 2017. *Kebisingan dan Gangguan Psikologis Pekerja Weaving Loom dan Inspection PT. Primateco Indonesia*. Journal of Health 2 (2). Semarang: Universitas Negeri Semarang
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 2014. Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI). 2014. Jakarta
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). Jakarta
- Fink, D. 2019. *A new definition of noise: noise is unwanted and/or harmful sound. Noise is the new 'secondhand smoke'*. In *Proceedings of Meetings on Acoustics 178ASA (Vol. 39, No. 1, p. 050002)*. Acoustical Society of America.
- Hustim M and Fujimoto K. 2012. *Acoustical Characteristics of Horn Sound of Vehicle Journal of Architecture and Urban Design Kyushu University Japan*
- Anonymous 1996 Decree of the State Minister for the Environment Number: Kep-48 / MENLH / 11/1996 concerning noise level standards Jakarta: State Minister for the Environment*
- Hustim M. 2012. *Road Traffic Noise under Heterogeneous Traffic Condition in Makassar City Journal of Habitat Engineering and Design 4 109-118*

- Grubesa, S., & Suhanek, M. (2020). *Innovative Approaches to Noise Reduction. In Noise and Environment. IntechOpen.*
- Kustaman, R. 2017. *Bunyi dan Manusia*. Jurnal Universitas Padjajaran. 1(2) hal. 117-124
- Kumaat, et al. 2020. *Analisa Tingkat Kebisingan Lalu Lintas di Jalan Raya Ditinjau dari Tingkat Baku Mutu Kebisingan yang Diizinkan*. Jurnal Sipil Statik Vol 8. Manado: Universitas Sam Ratulangi Manado
- Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia. *Keputusan Menteri Lingkungan Hidup No. 48 Tahun 1996 tentang Baku Tingkat Kebisingan*
- Kementerian Pekerjaan Umum Nomor 13 tahun 2003 tentang *Pedoman Perhitungan Kapasitas Lingkungan Jalan*
- Kementerian Pekerjaan Umum. (2005). *Mitigasi Dampak Kebisingan Akibat Lalu Lintas Jalan*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Lakawa, I., Samang, L., Selintung, M., & Hustim, M. (2016). *Noise level study based on traffic characteristics, physical, and environmental aspects of road. International Journal of Civil Engineering and Technology (IJCIET)*
- Morlok, Ed Johan Kelanaputra Hainim. 1991. *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit: Erlangga
- Nababan, D.Sriastuti. 2015. *Model Prediksi Lalu Lintas Heterogen Yang Mempertimbangkan Suara Klakson Kendaraan*. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia No. 5 Tahun 2021 tentang *Tata Cara Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, dan Jaminan Hari Tua*
- Ramli, Y. R. 2017. *Model Prediksi Kebisingan Lalu Lintas Heterogen Berbasis Model ASJ-RTN 2008 Untuk Tipe Jalan 4/2D*. Tugas Akhir. Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Rochat, Judith L dan Darlene Reiter. 2016. *Highway Traffic Noise*. California: *Acoustical Society of America*
- Suhartina, 2020. *Analisis Instrumen Mitigasi Kebisingan Lalu Lintas Pada Ruang Terbuka Binaan Publik (Rtbpu) di Wilayah Perkotaan*. Universitas Fajar.

- Tampubolon, H.A. 2018. *Hubungan Intensitas Kebisingan Dengan Gangguan Pendengaran Pada Pekerja Bagian Produksi Crumb Rubber di Pt. Socfindo Kebun Tanah Besih Tahun 2018*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sumatera Utara. Medan.
- Wahyuni, F. (2021). *Studi Tingkat Kebisingan Pada Kawasan di Sekitar Jalur Jalan (Frontage) Tol Makassar*. Departemen Teknik Lingkungan, Universitas Hasanuddin, Gowa.
- Widaryanti, N. 2018. *Analisis Pengurangan Tingkat Kebisingan Lalu Lintas Terhadap Rencana Pembangunan Jalan Tol Layang Di Kota Makassar*. Jurnal Tugas Akhir. Departemen Teknik Lingkungan, Universitas Hasanuddin, Gowa.
- Priyanto, Hendrik. 2018. *Analisa Kebisingan Akibat Aktivitas Transportasi di Jalan Ahmad Yani Kota Sorong*. Sorong: Universitas Muhammadiyah Sorong
- Sakamoto, S., Okada, Y., Fukushima, A., Matsumoto, T., & Tajika, T. (2019). *Road Traffic Noise Prediction Model" ASJ RTN-Model 2018" Proposed by The Acoustical Society of Japan-Part 1: Outline of the Calculation Model*. Universitätsbibliothek der RWTH Aachen.
- Sufren dan Yonathan Natanael. 2014. *Belajar Otodidak SPSS Pasti Bisa (Indonesian Edition)*. Jakarta: Elex Media Komputindo
- Tanvir, M., and Rahman, M. M. 2011. *Development of Interrupted Flow Traffic Noise Prediction Model for Dhaka City. Prociding on 4th Annual Paper Meet and 1st civil Engineering Congress Dhaka, Bangladesh chap 131-138*.
- Tamanampo, Muhammad Irfan. 2019. *Analisis Paparan Kebisingan terhadap Kelelahan Pekerja di CV Tunas Karya*. Yogyakarta: UII
- Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Yulianti. 2021. *Analisis Kebisingan Aktivitas Transportasi Studi Kasus di Jalan Letda Sujono, Jalan Mandala By Pass D Jalan Pukat 2 Medan Serta Pemetaan Menggunakan Program Surfet*. Tesis. Universitas Sumatera Utara, Medan.

# LAMPIRAN

## Lampiran 1. Dokumentasi Lokasi dan Pengukuran

- Titik Pengamatan S1



- Titik Pengamatan S2



- Titik Pengamatan S3





- Titik Pengamatan S4



- Titik Pengamatan S5



- Titik Pengamatan S6



- Titik Pengamatan S7



- Titik Pengamatan S8



- Titik Pengamatan S9



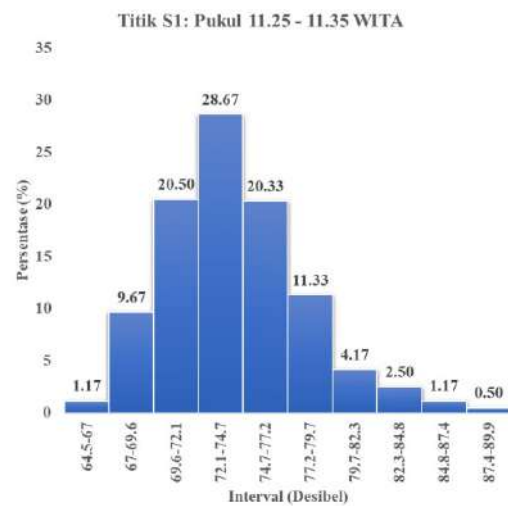
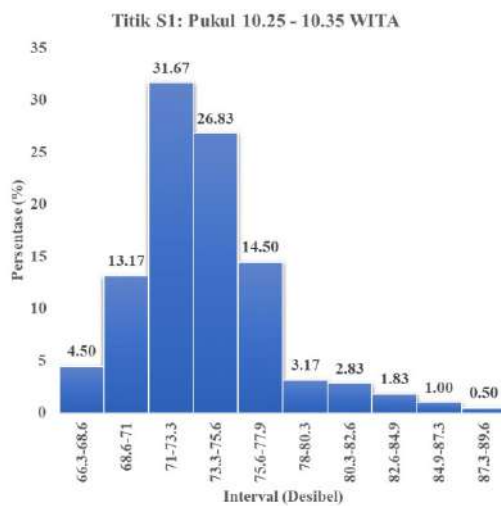
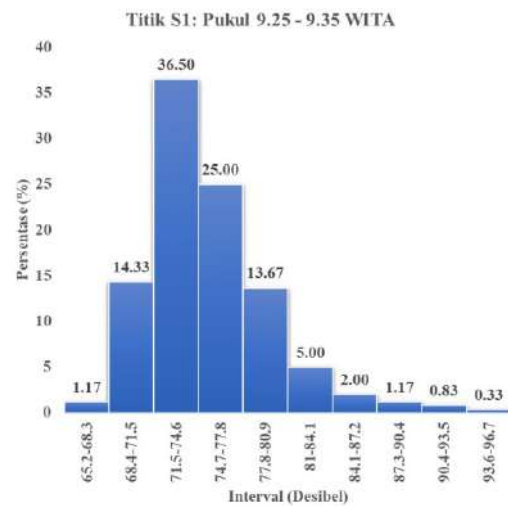
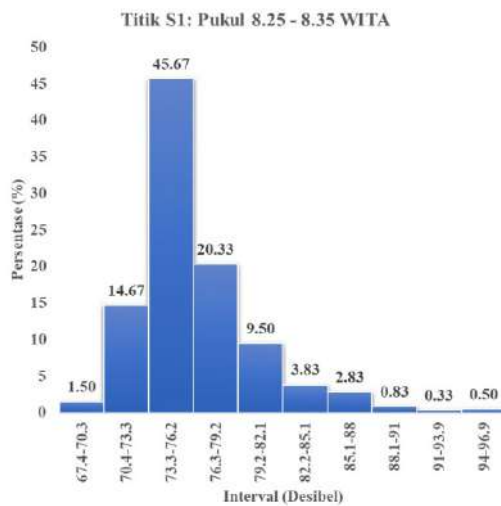
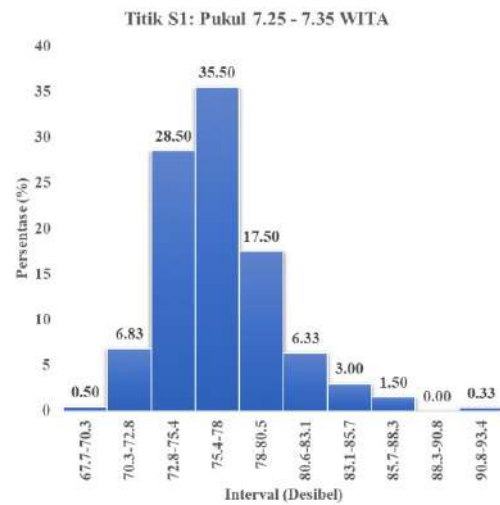
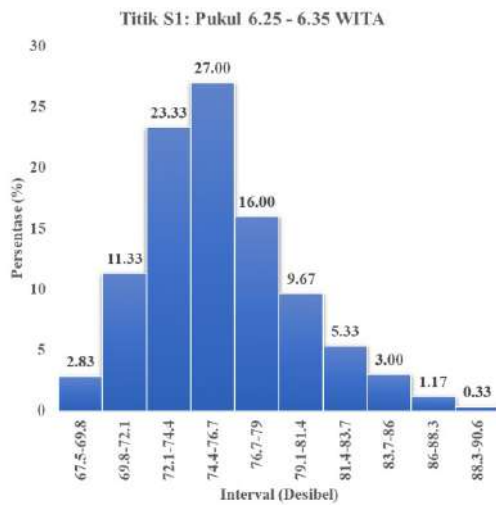
- Titik Pengamatan S10



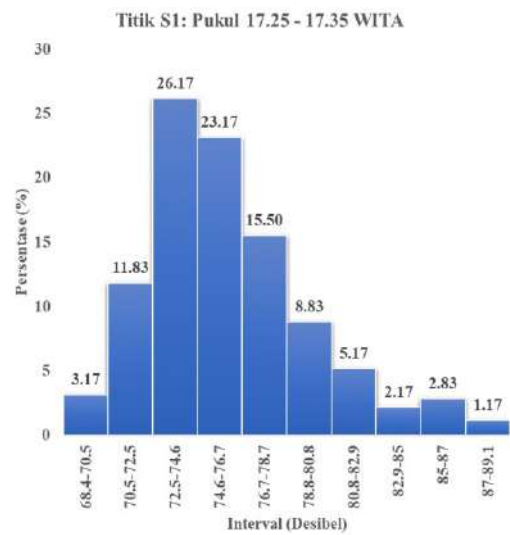
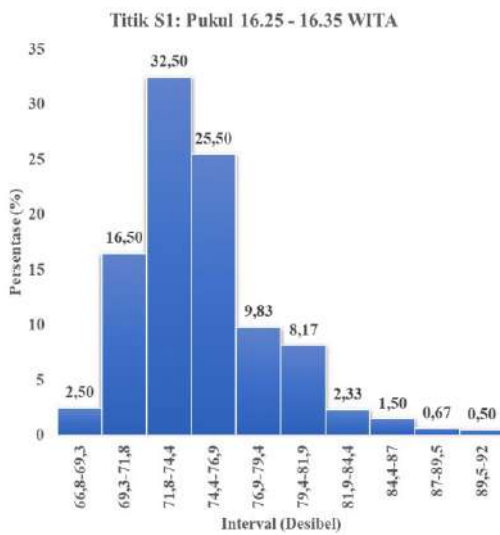
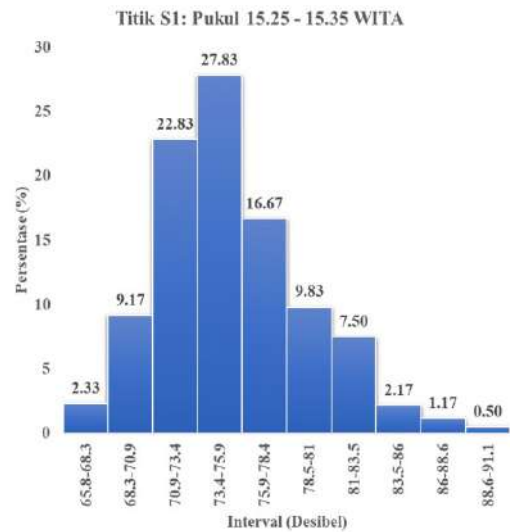
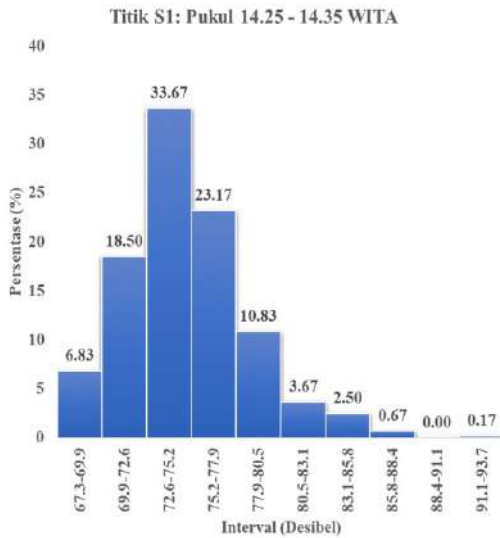
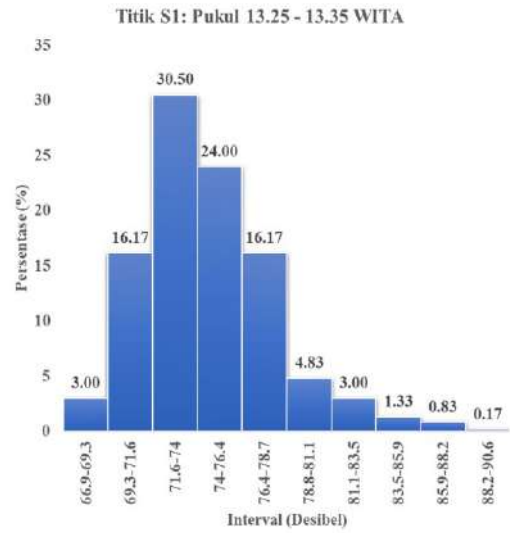
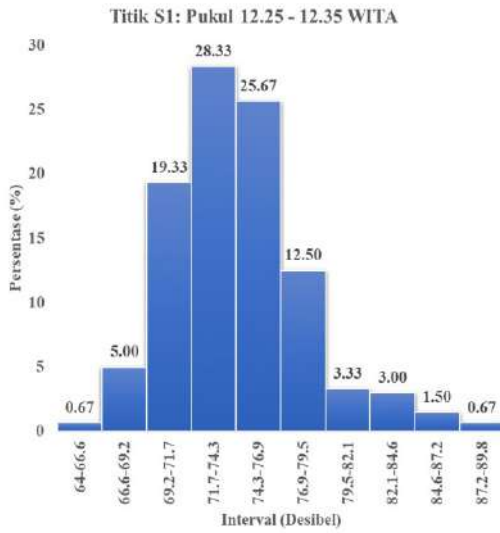


## Lampiran 2. Histogram Distribusi Data Hasil Pengukuran Kebisingan

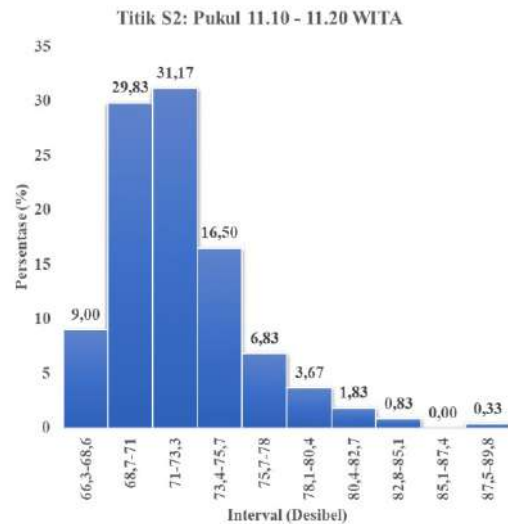
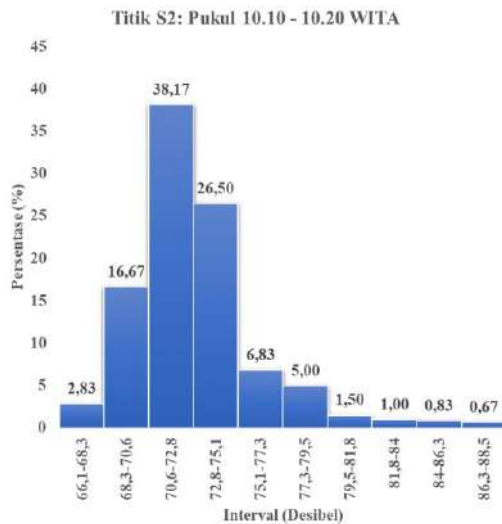
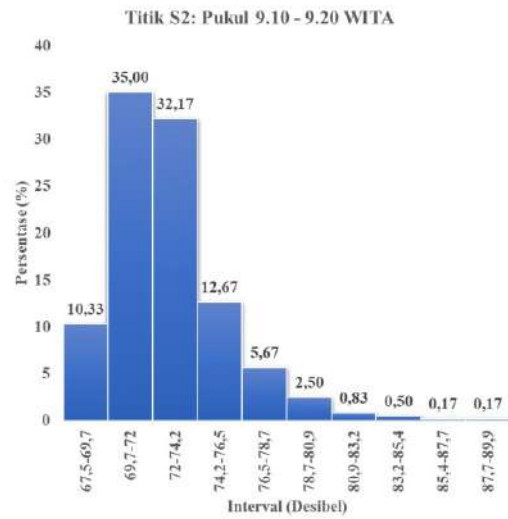
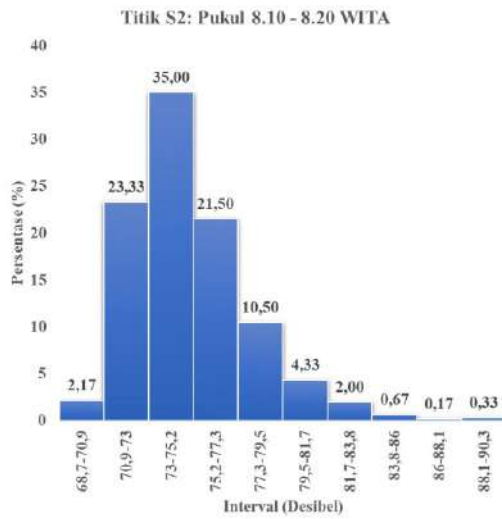
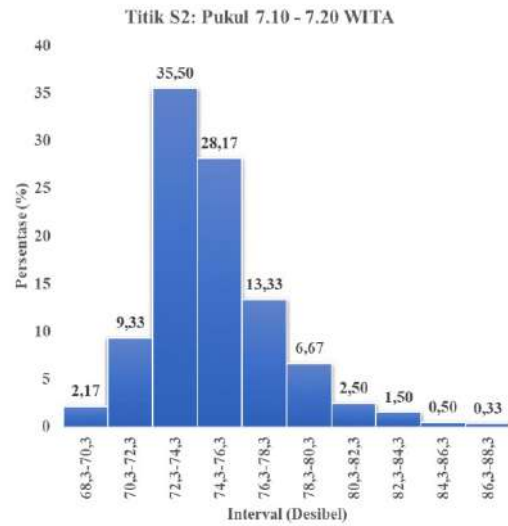
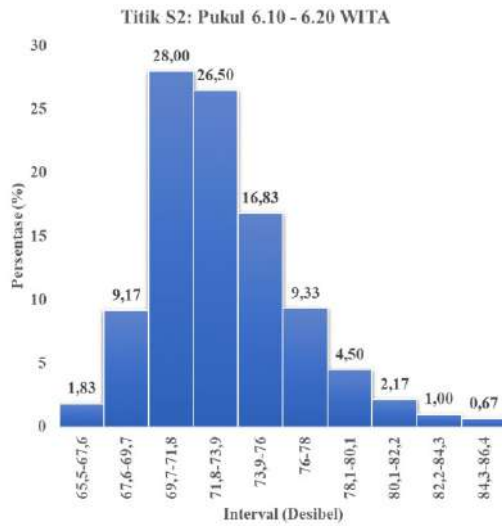
- Titik Pengamatan S1

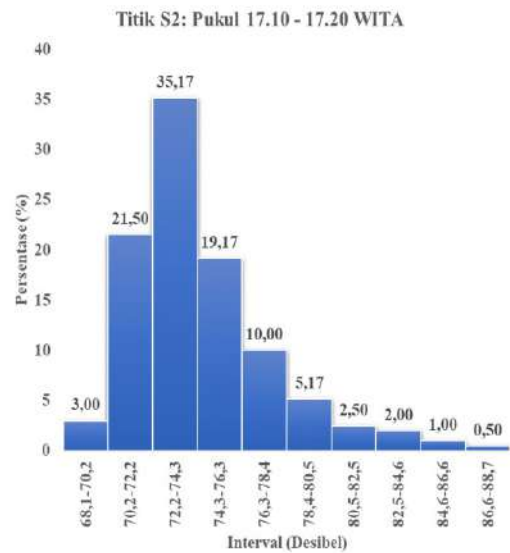
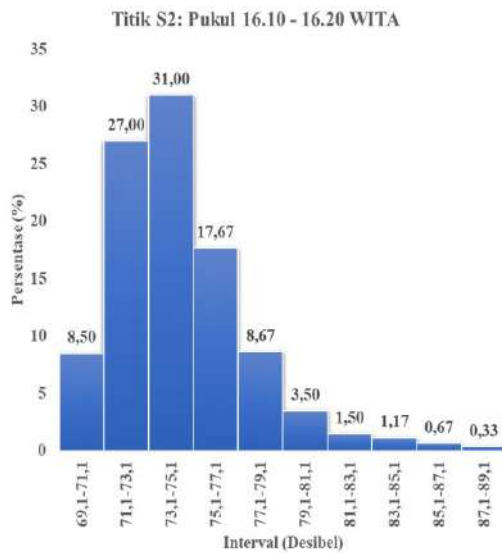
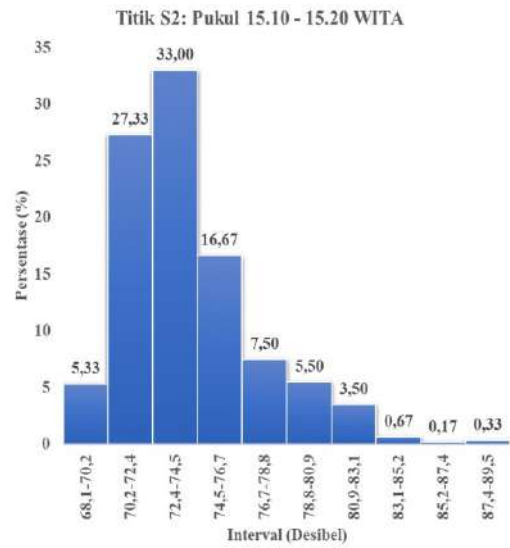
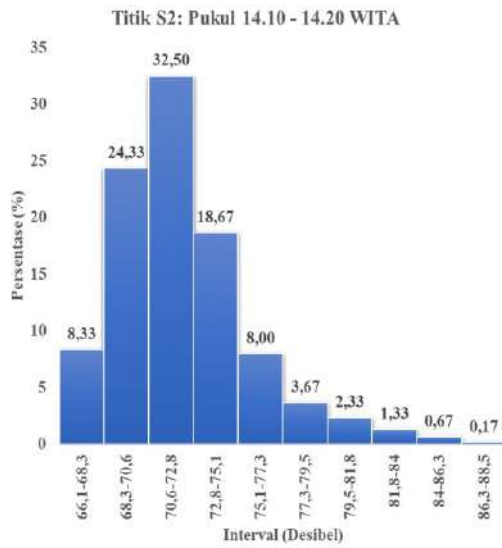
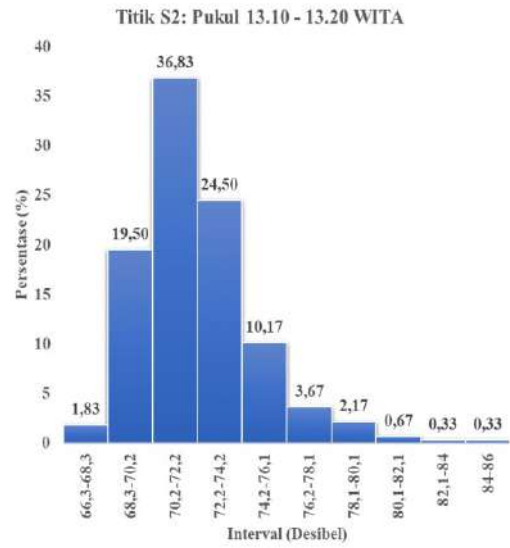
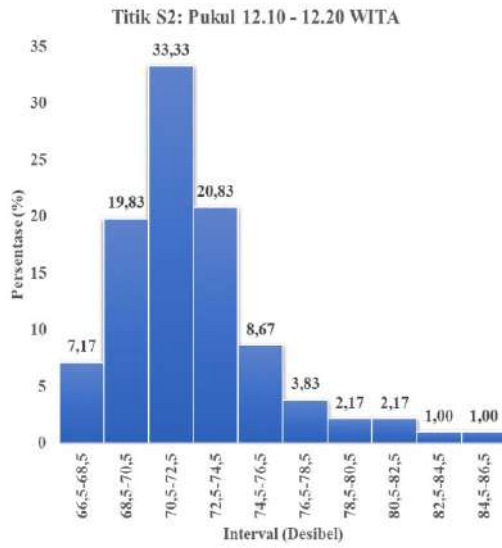




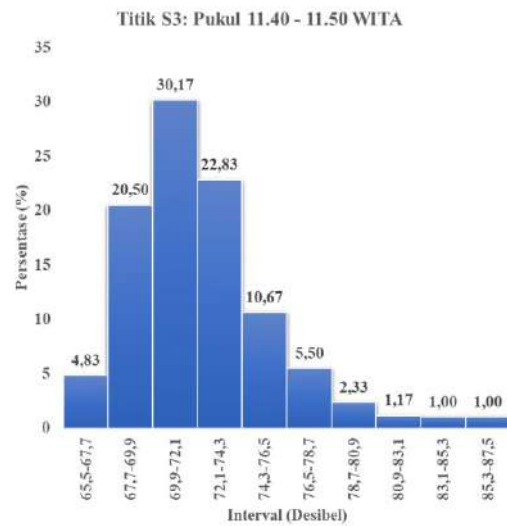
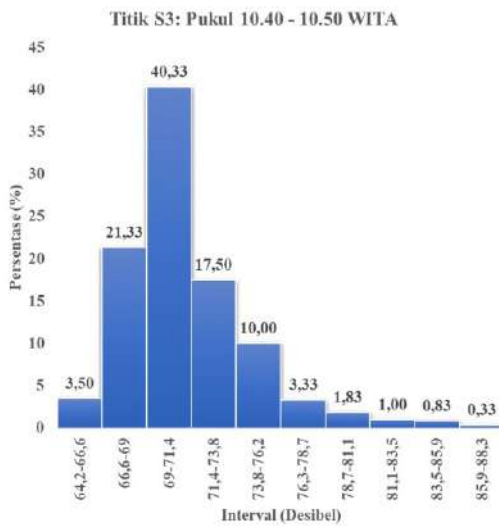
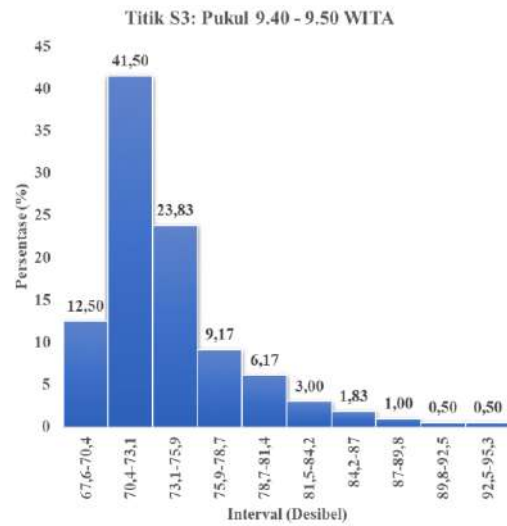
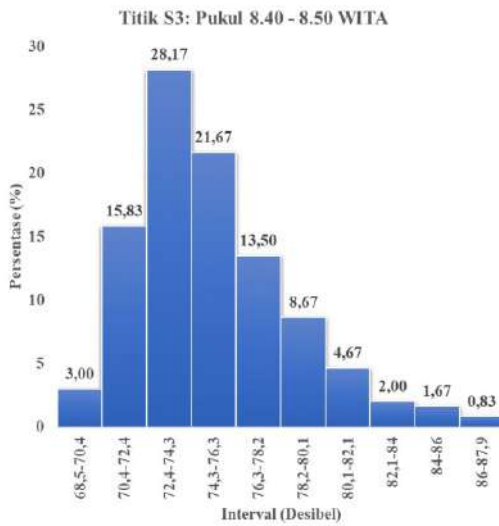
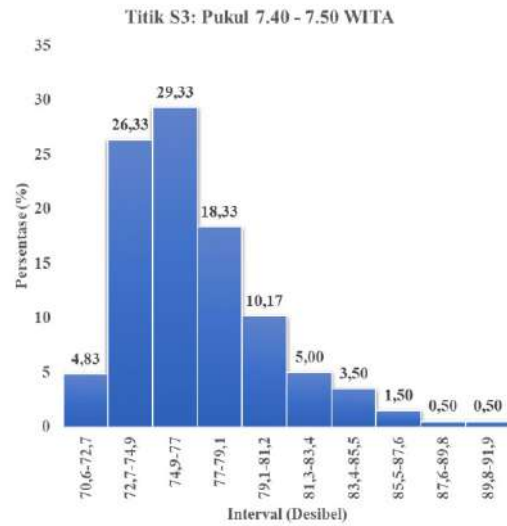
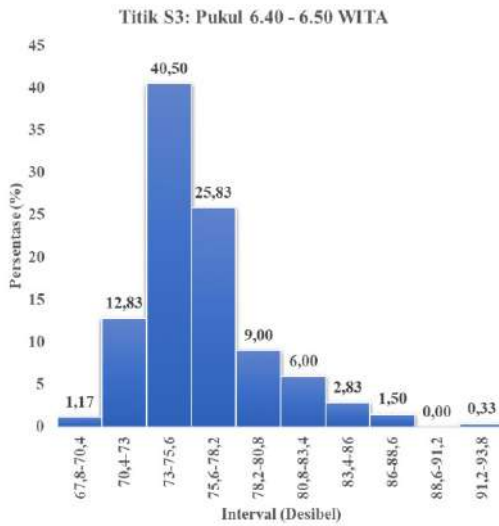


- Titik Pengamatan S2

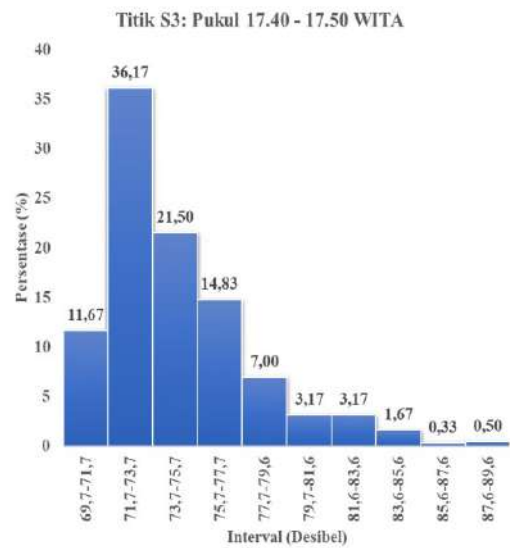
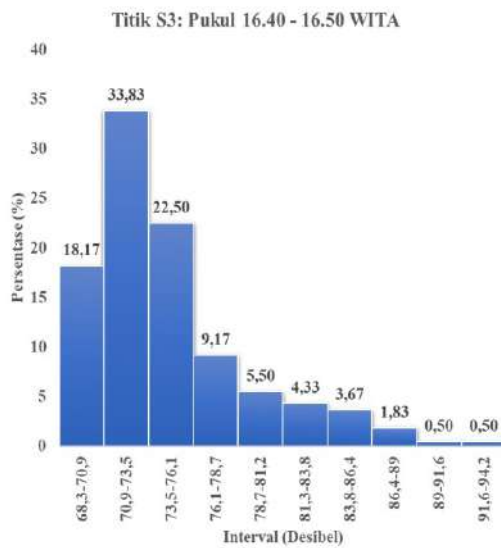
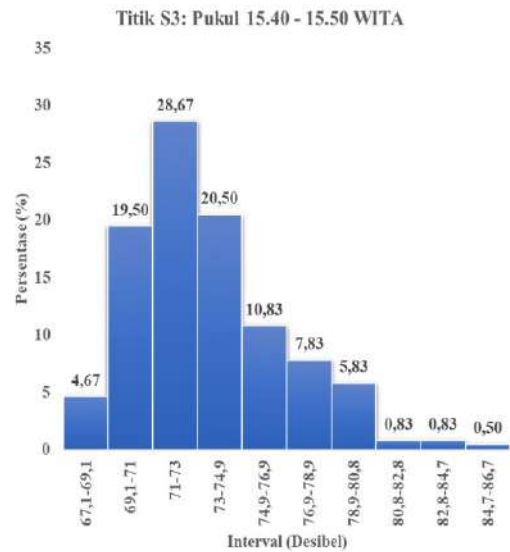
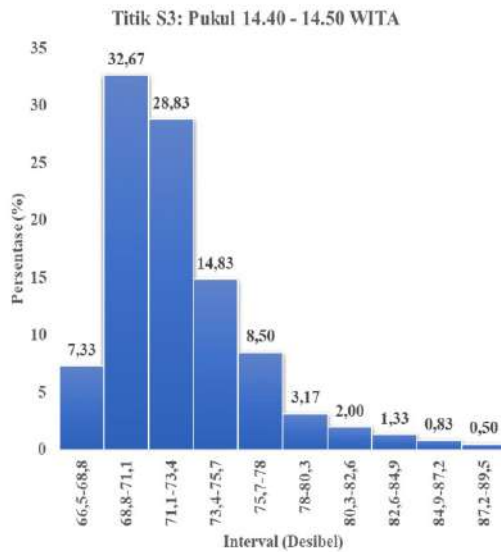
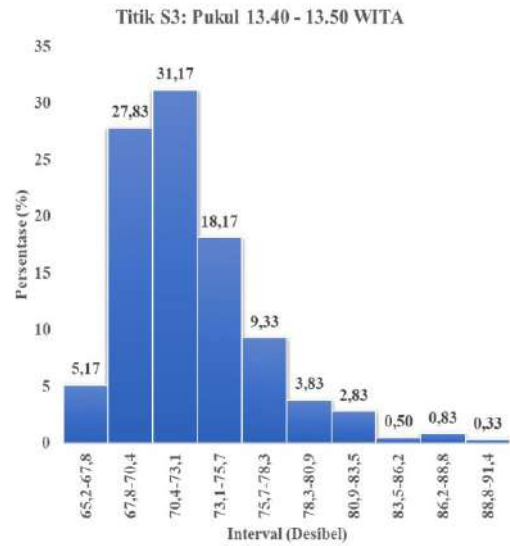
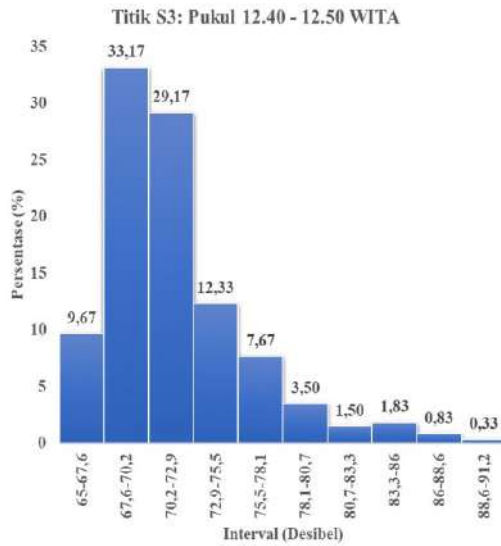




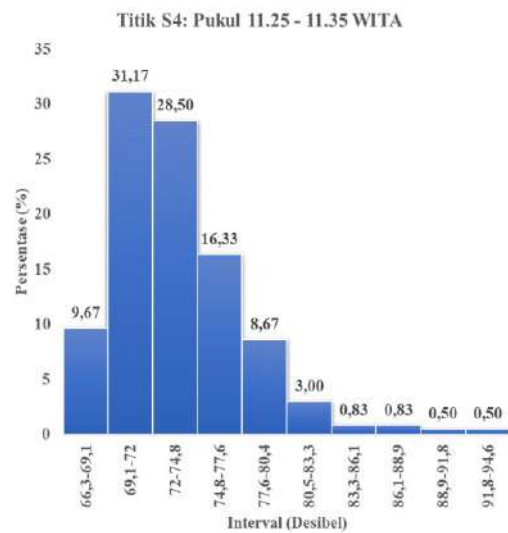
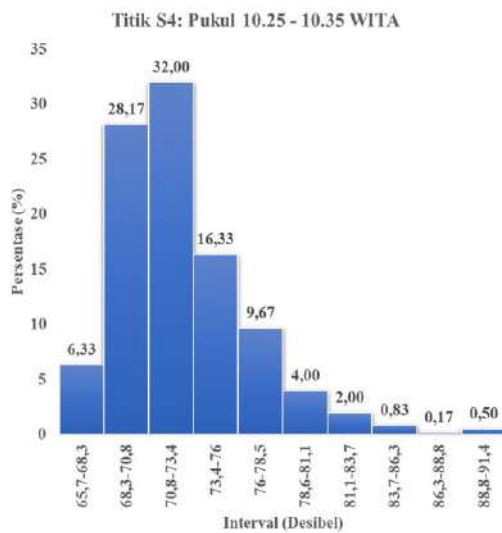
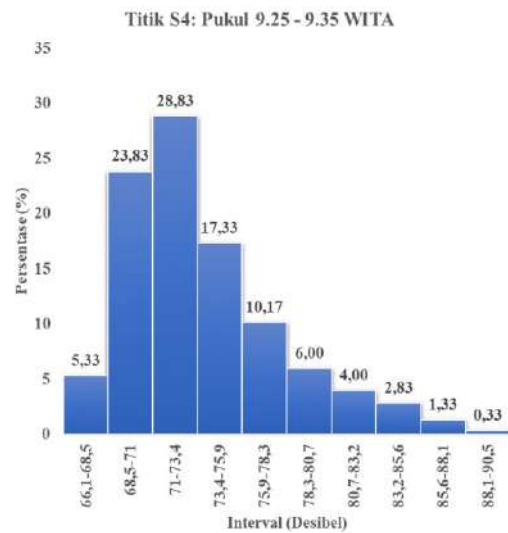
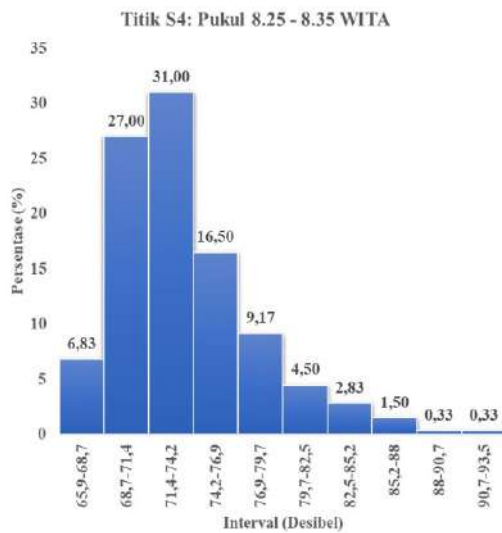
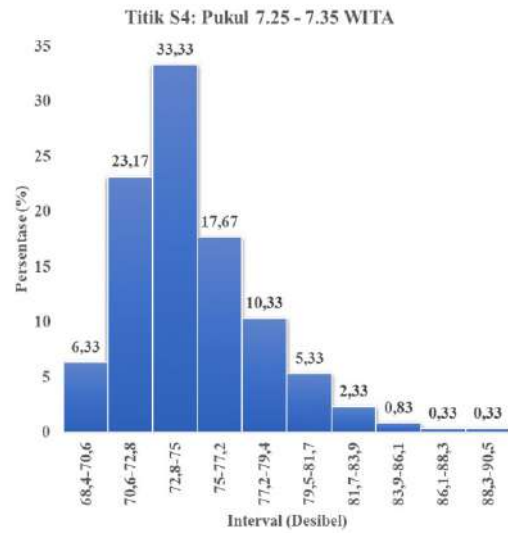
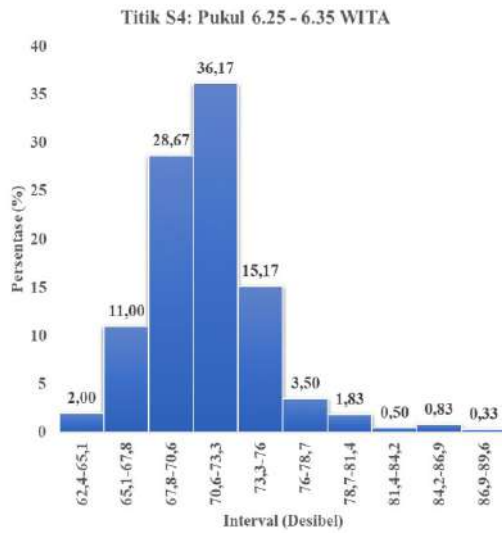
- Titik Pengamatan S3

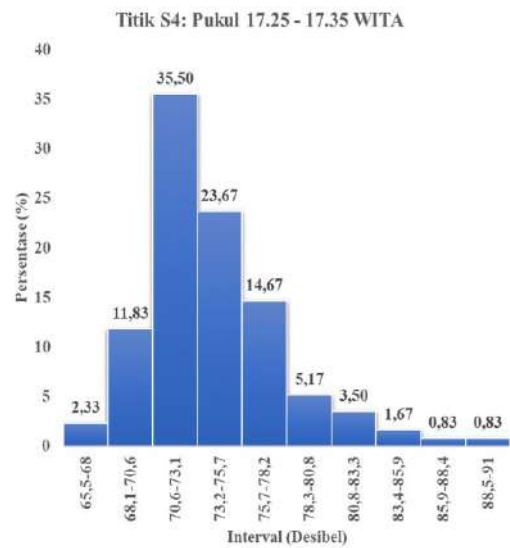
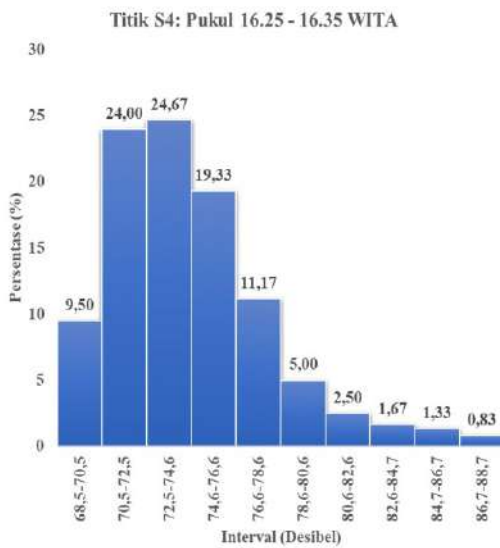
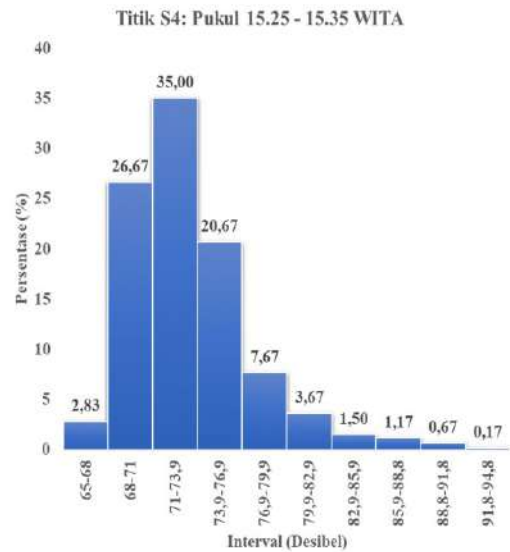
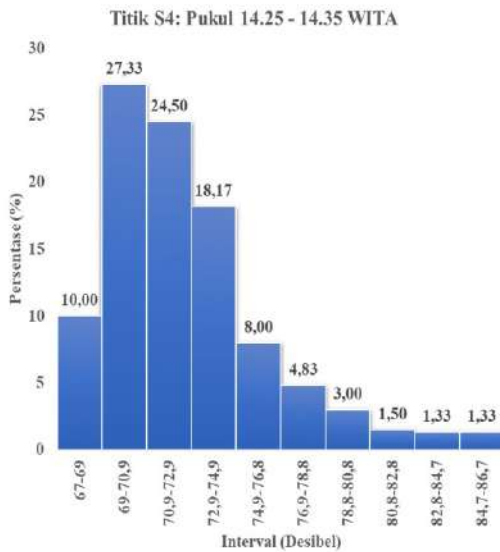
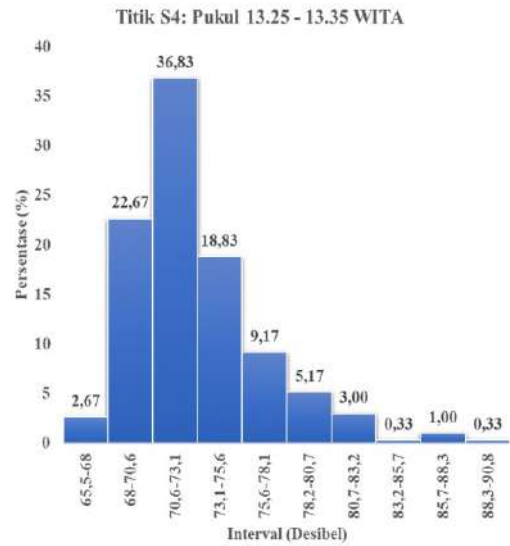
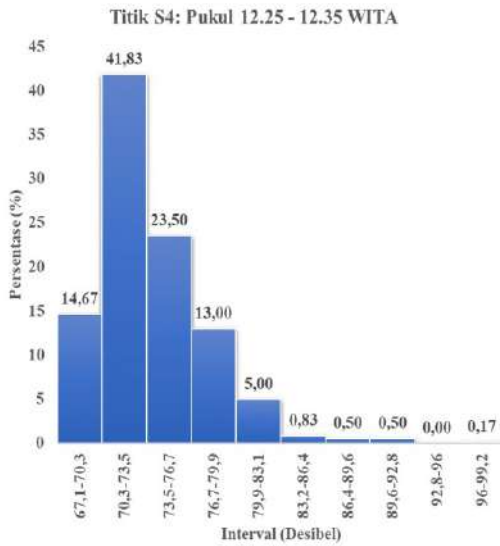




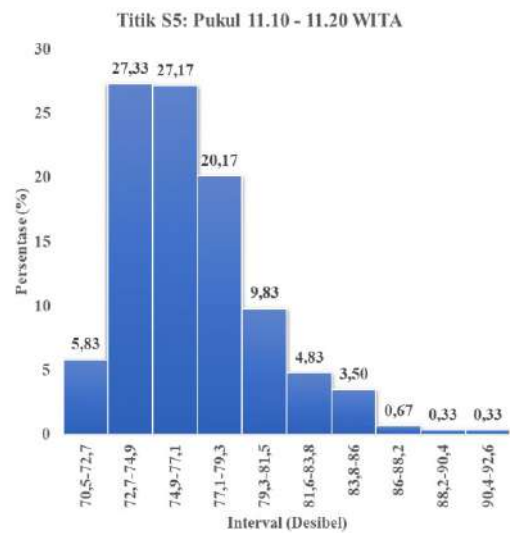
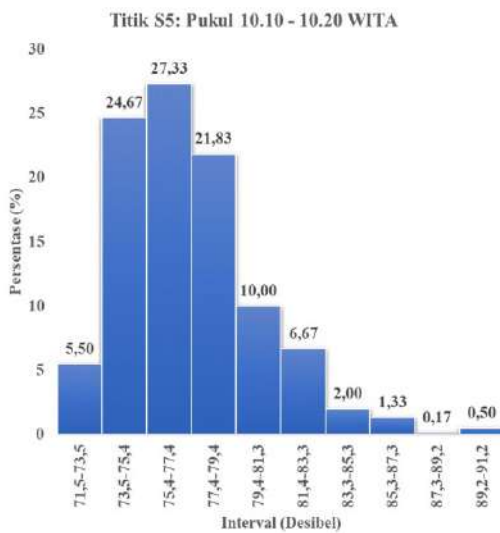
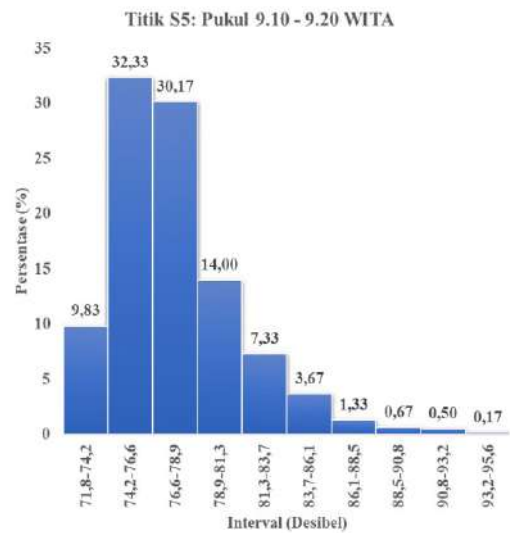
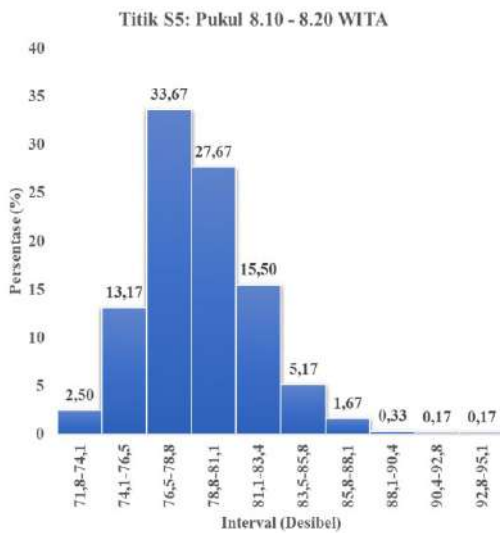
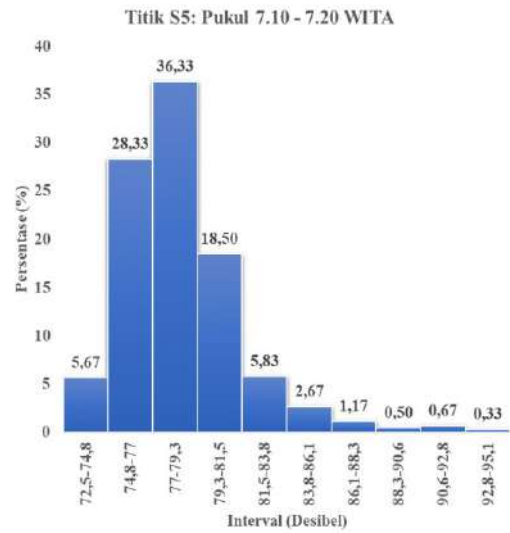
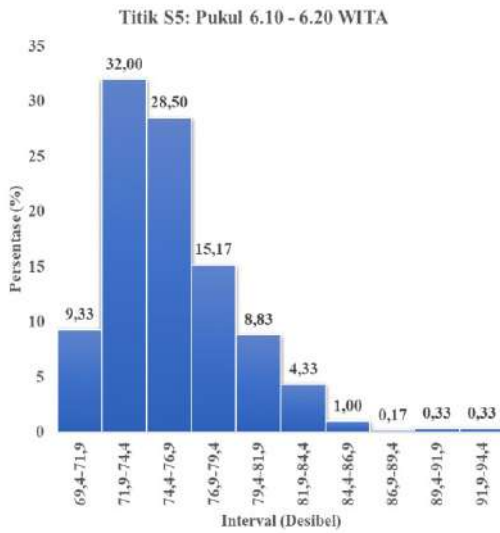


- Titik Pengamatan S4

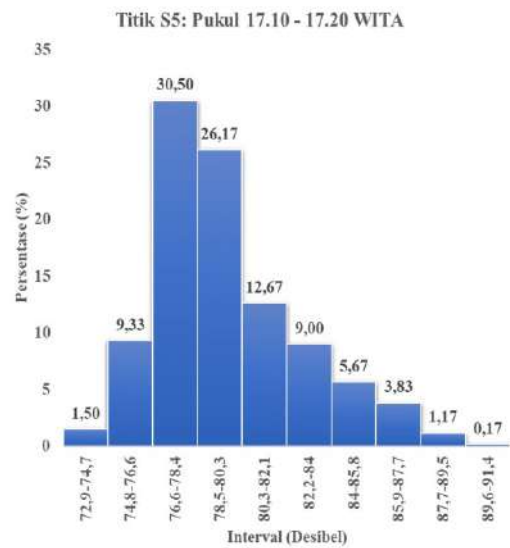
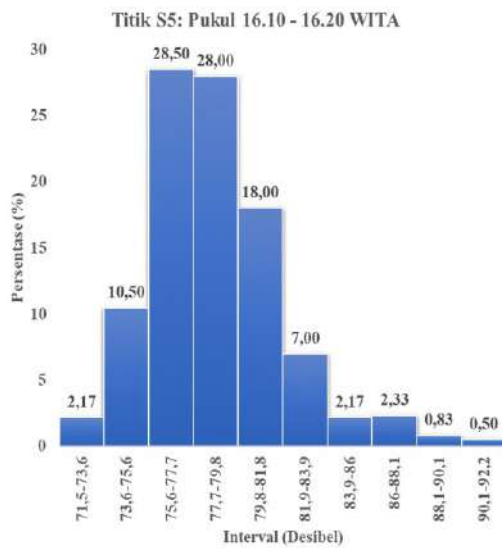
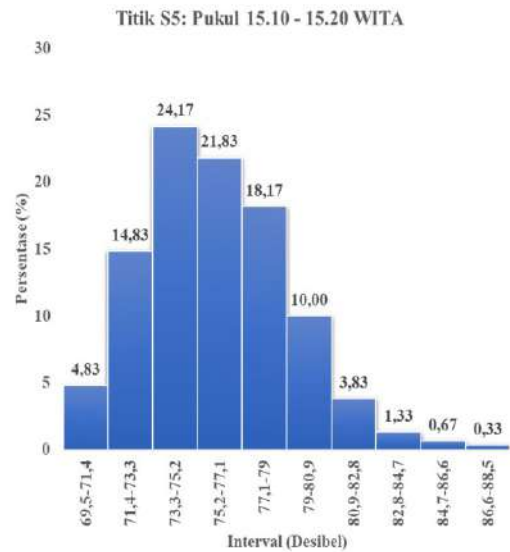
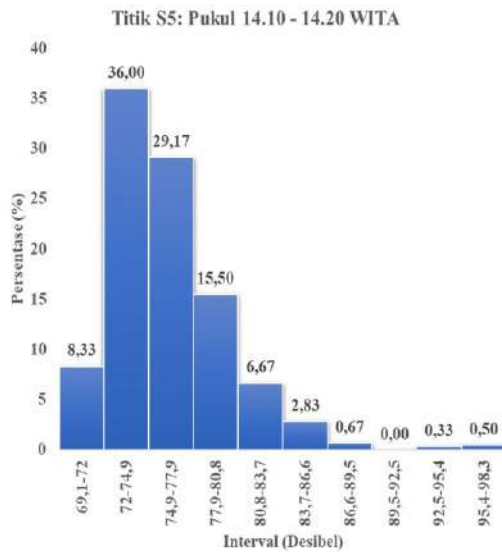
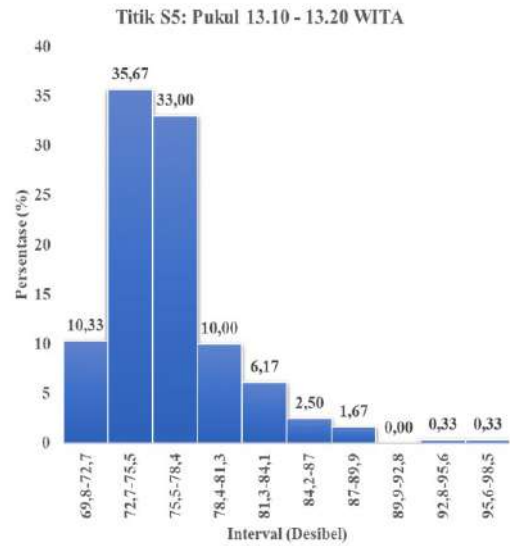
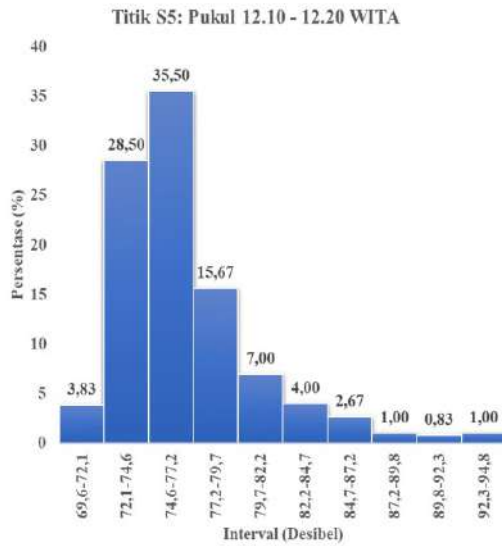




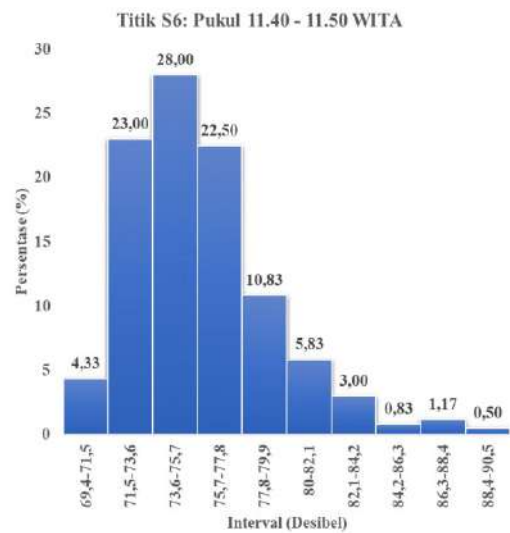
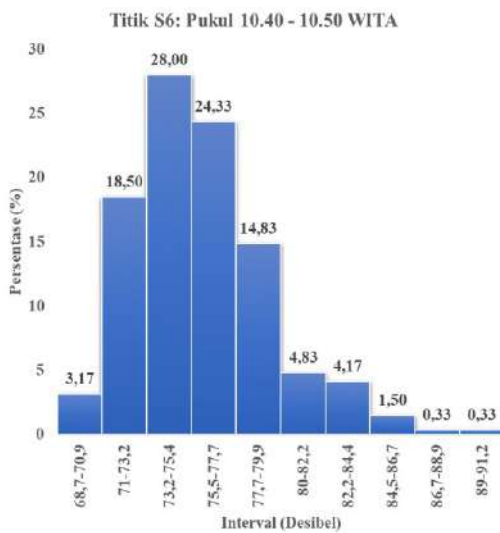
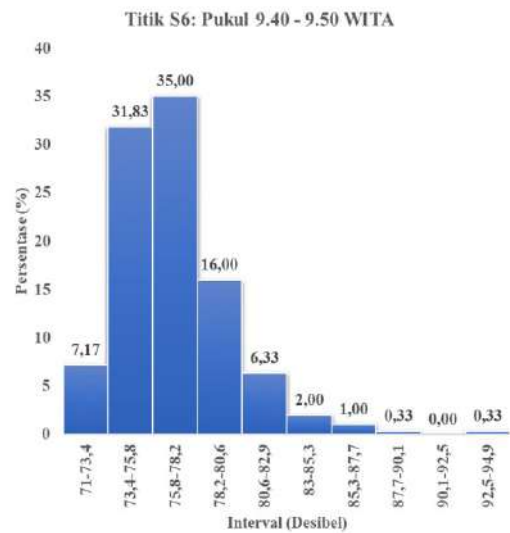
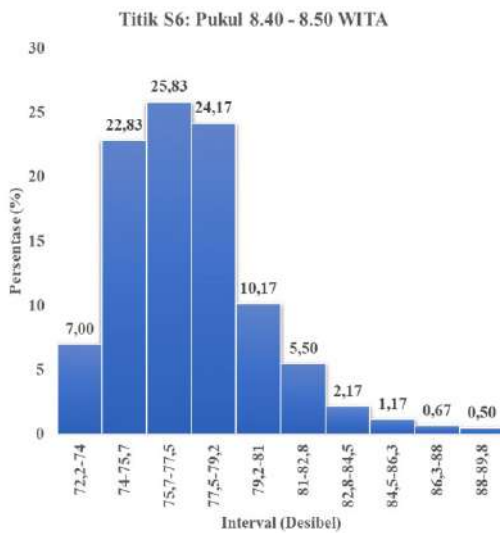
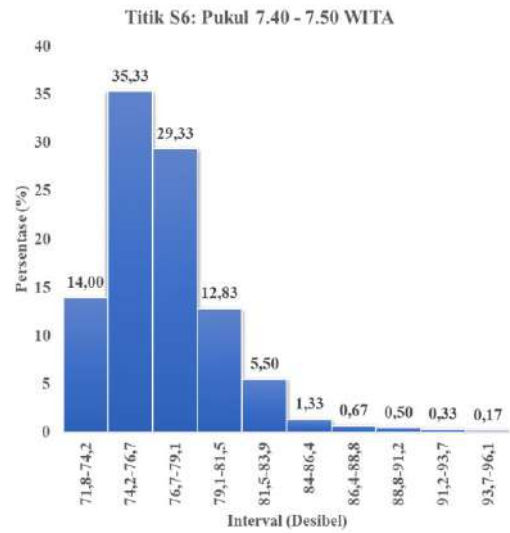
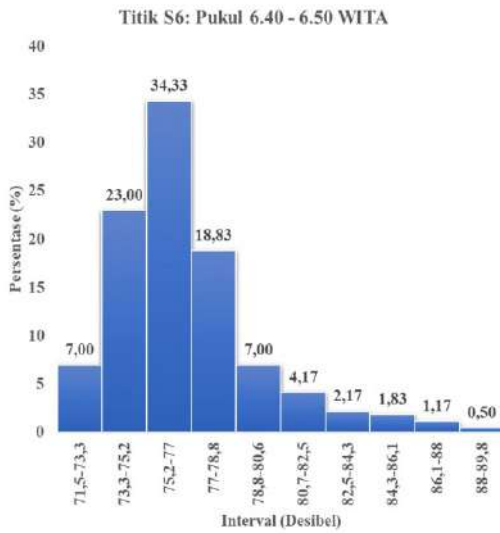
- Titik Pengamatan S5

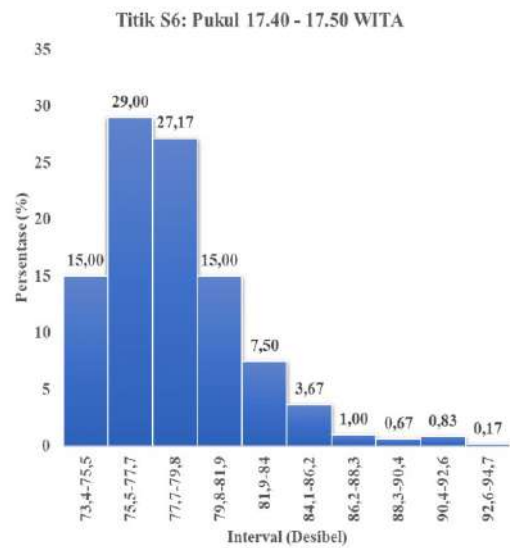
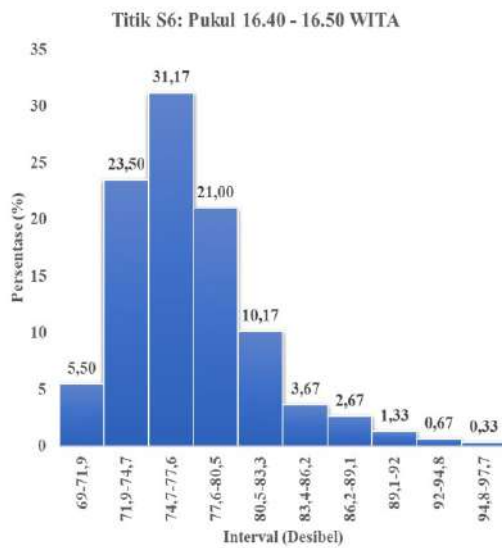
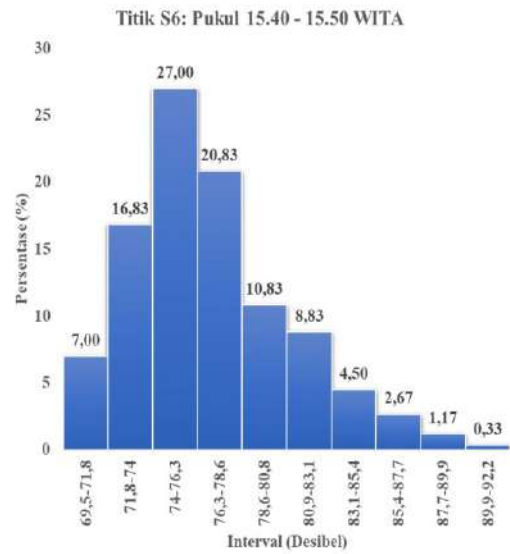
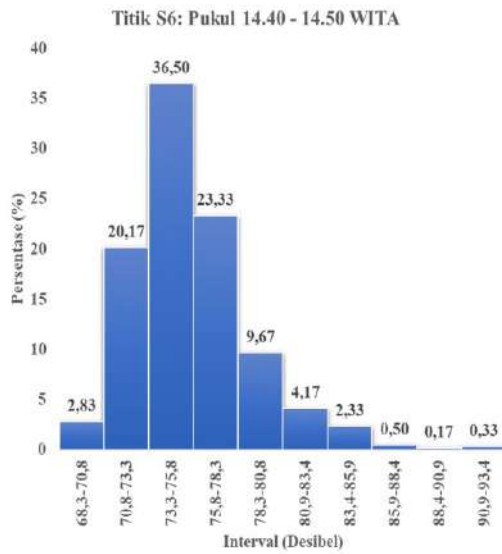
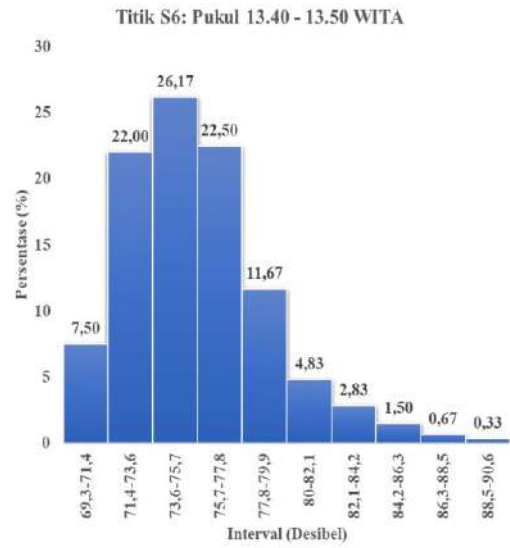
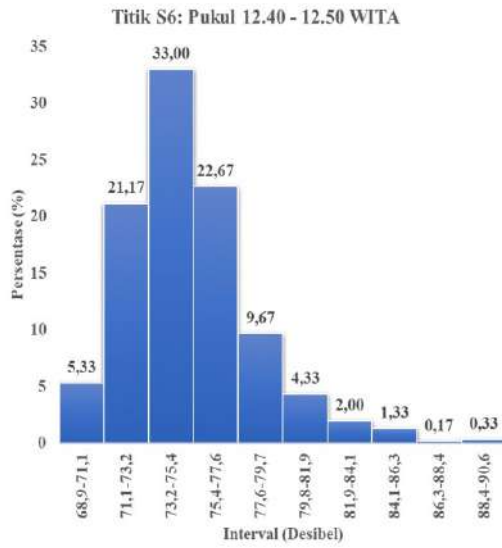




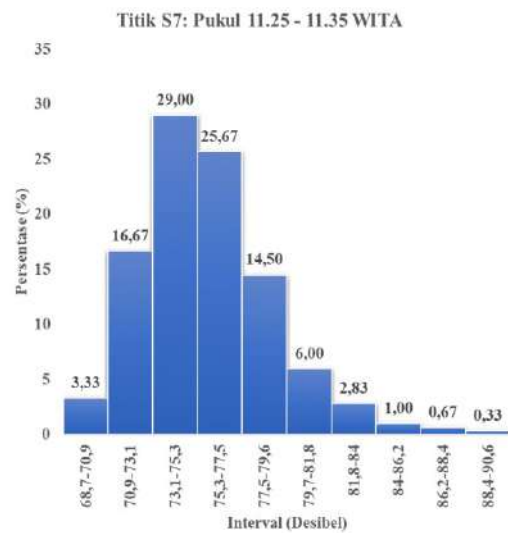
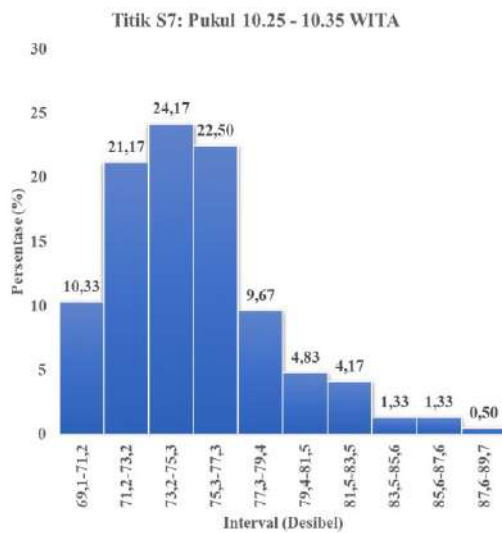
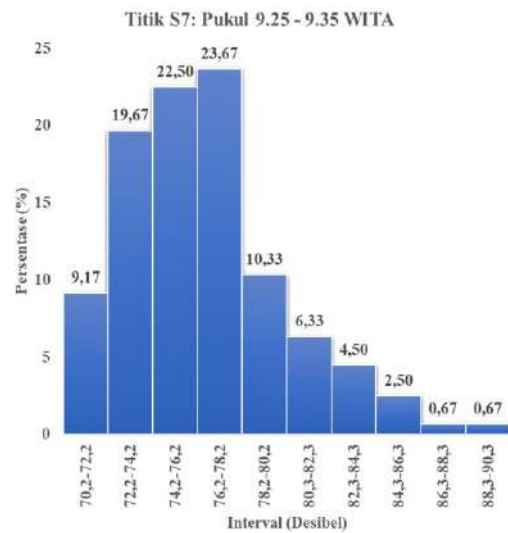
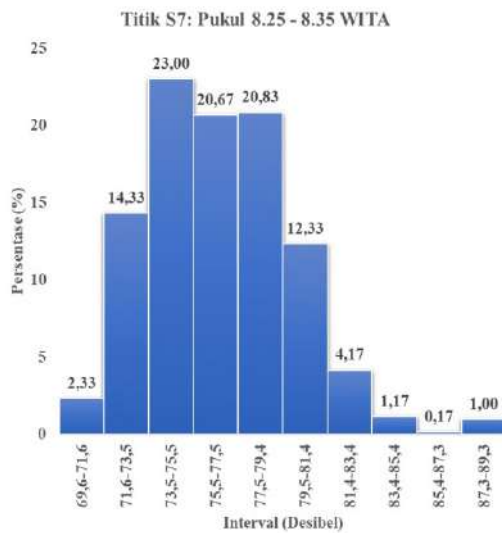
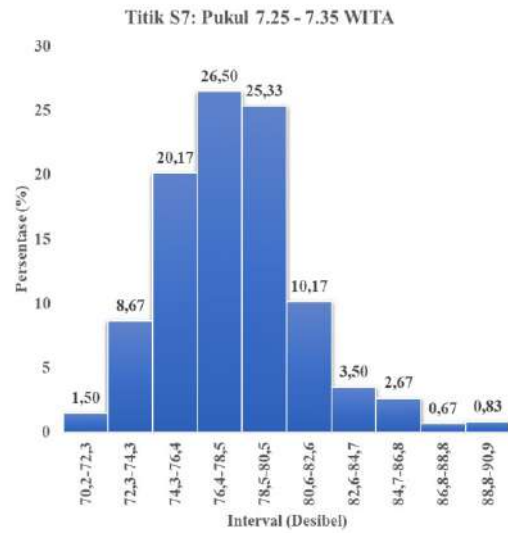
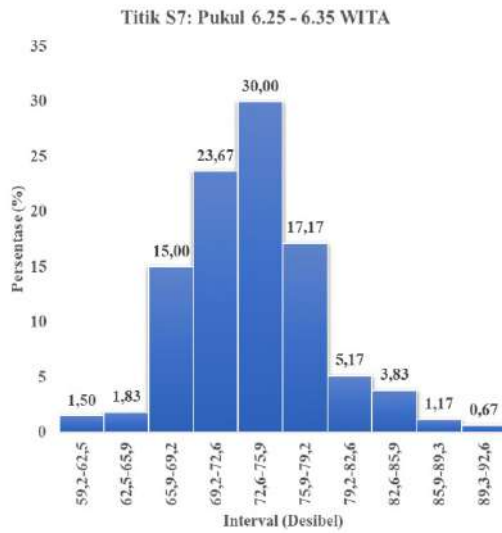


- Titik Pengamatan S6

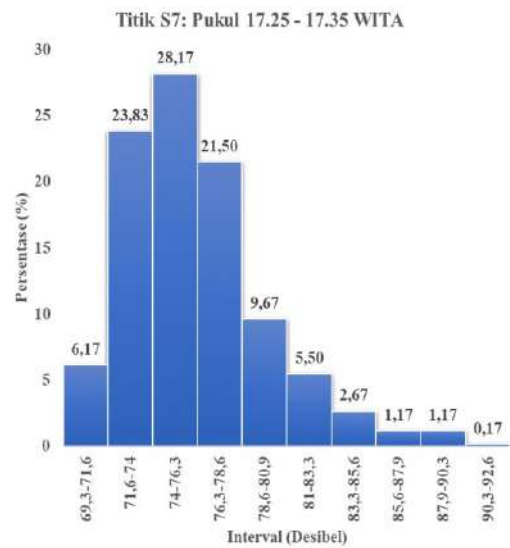
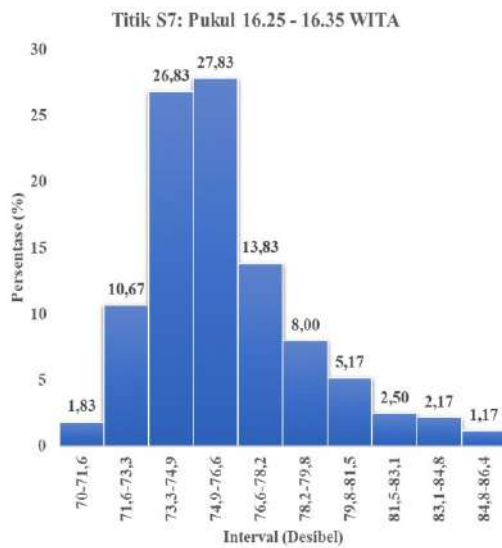
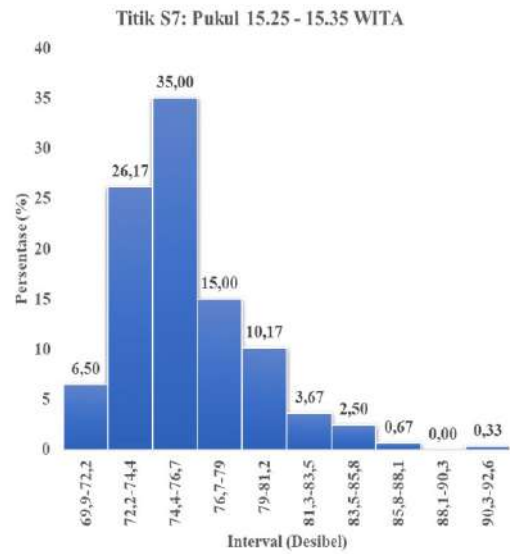
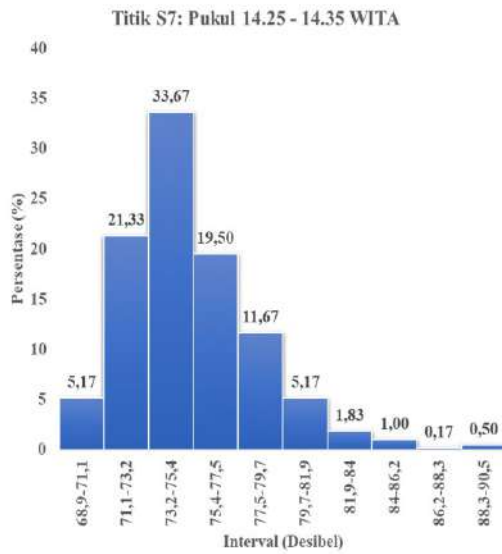
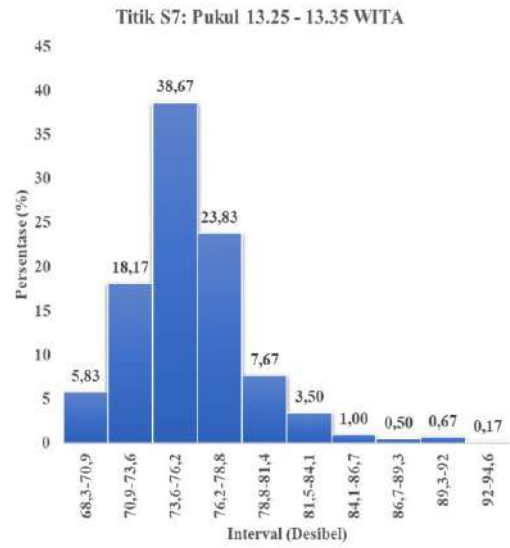
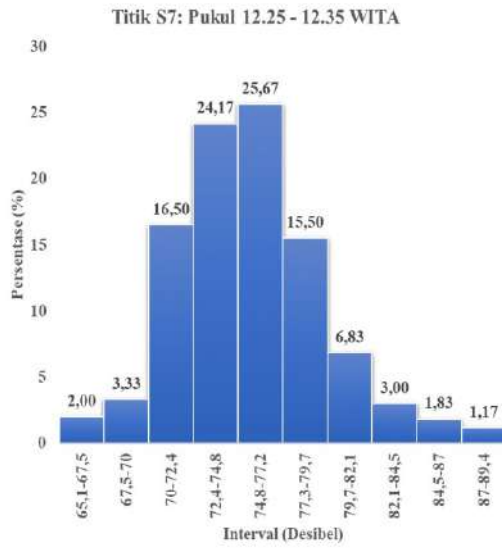




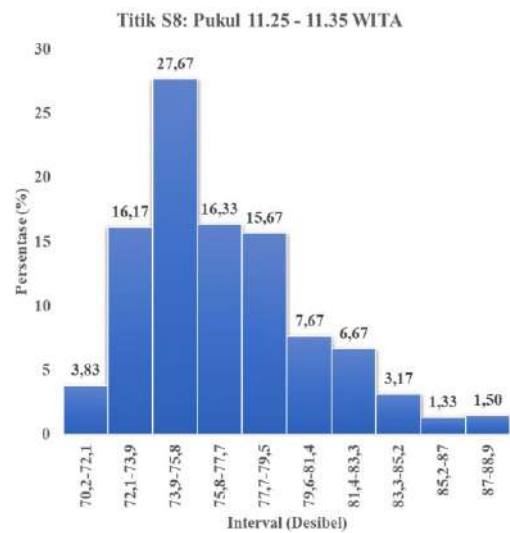
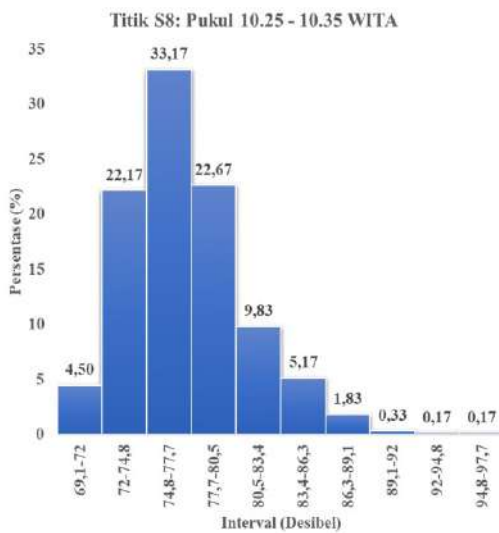
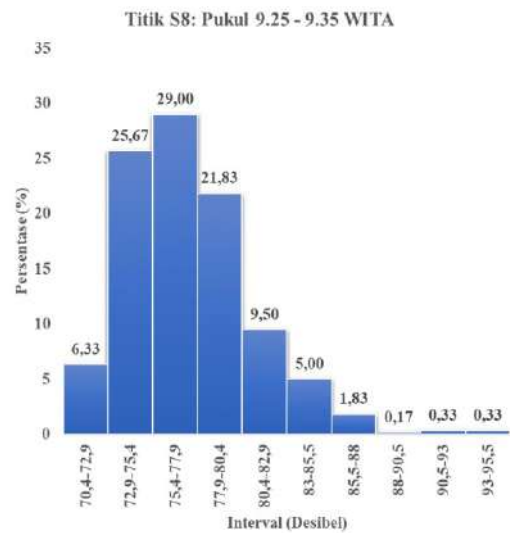
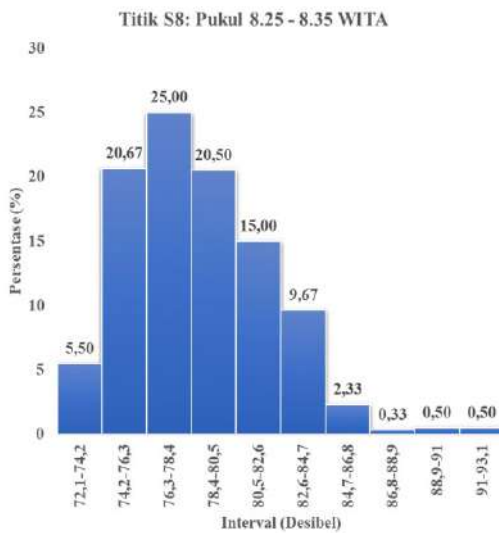
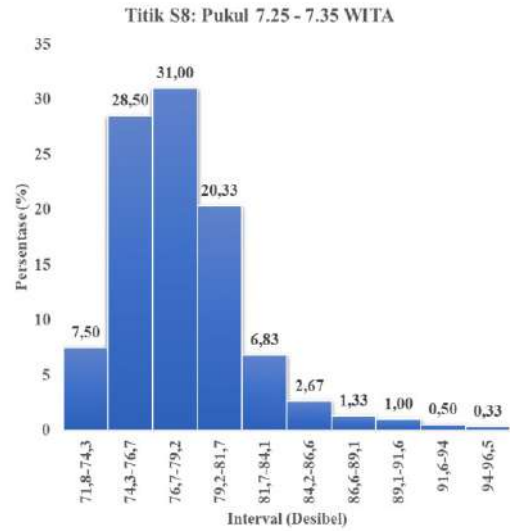
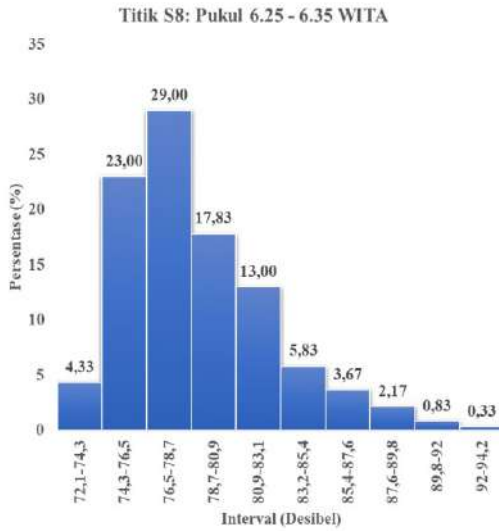
- Titik Pengamatan S7

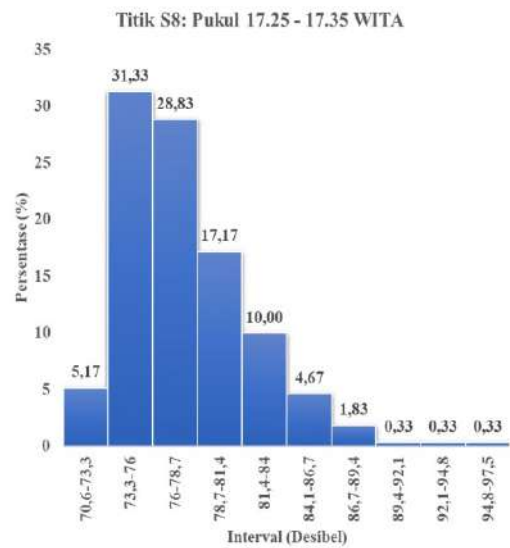
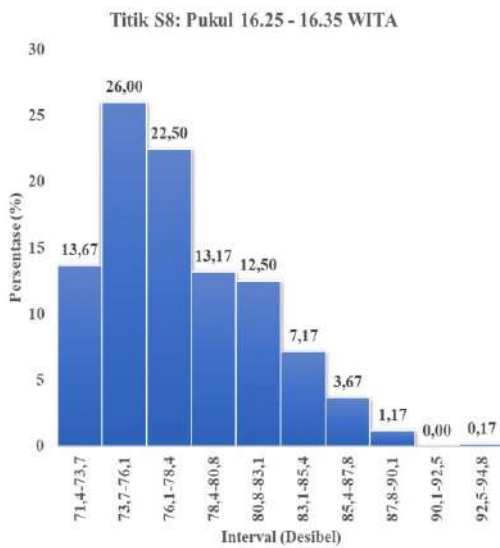
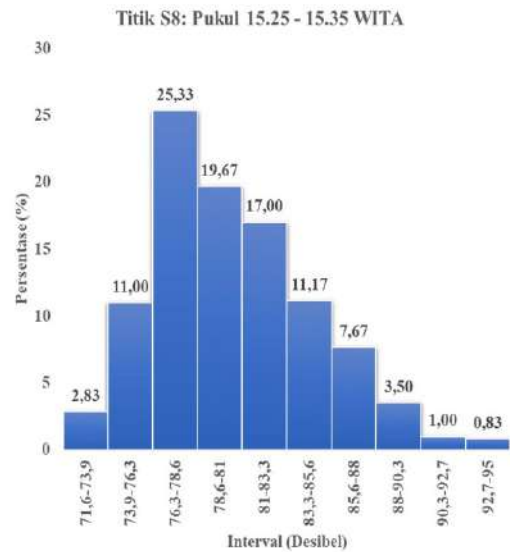
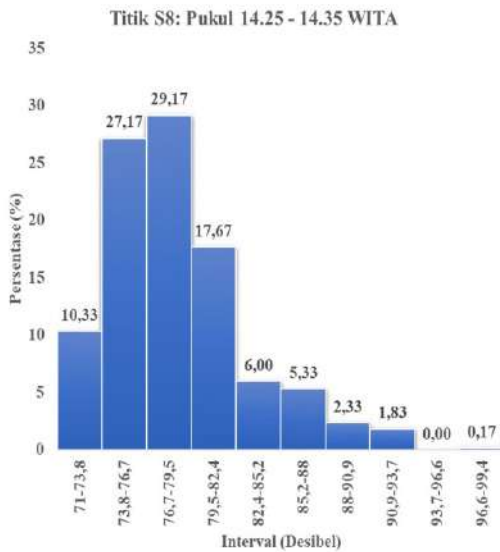
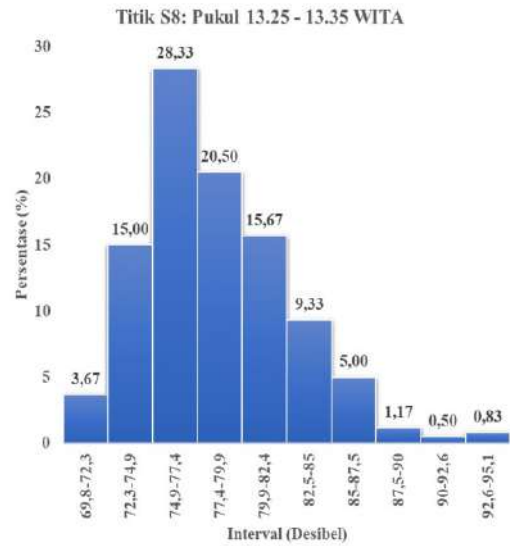
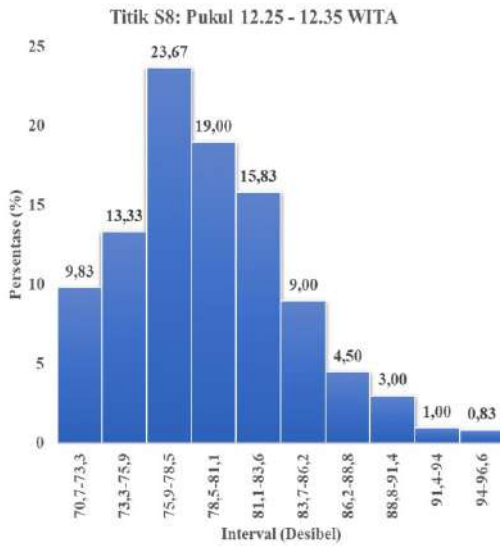




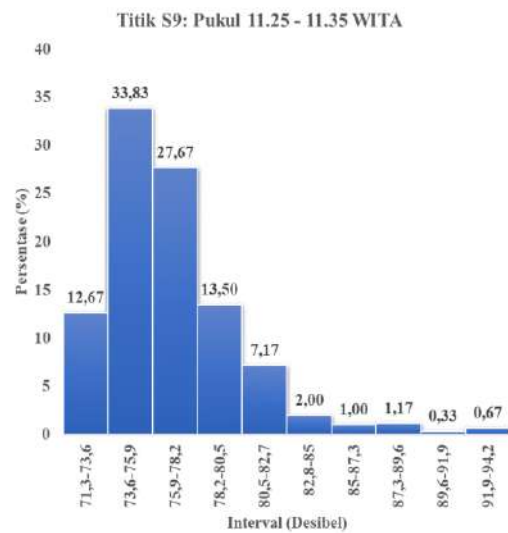
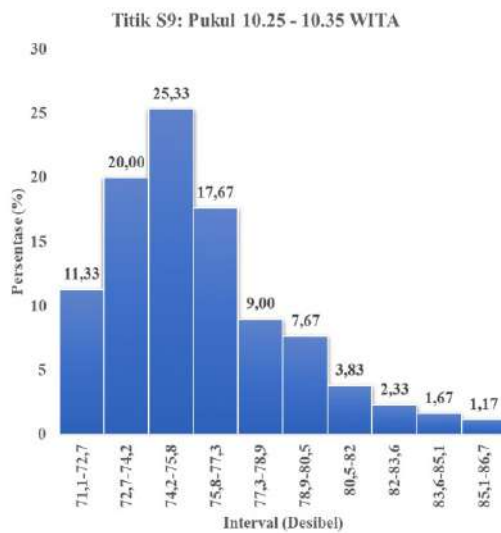
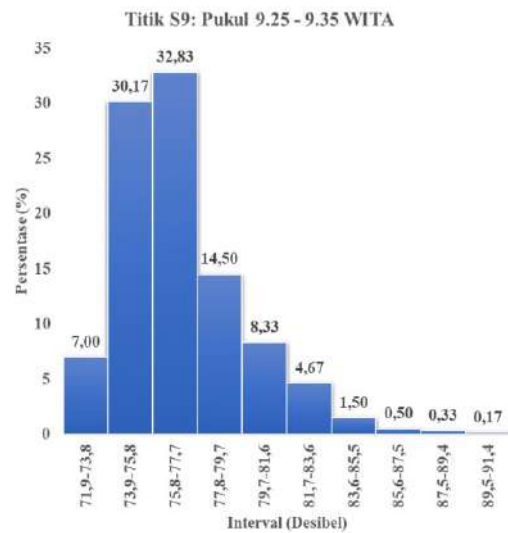
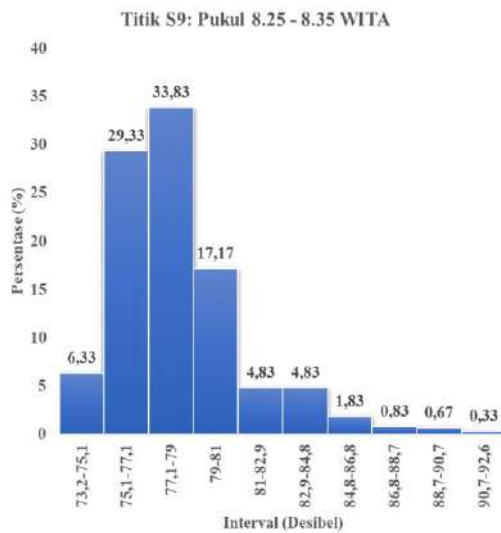
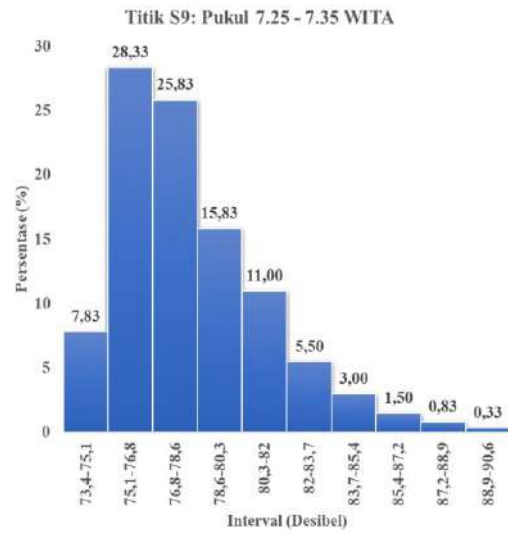
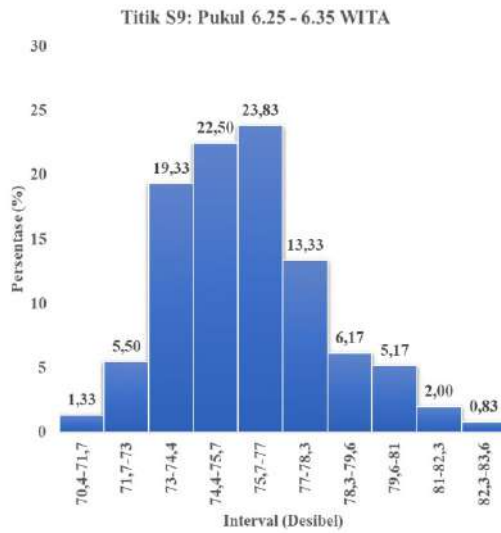


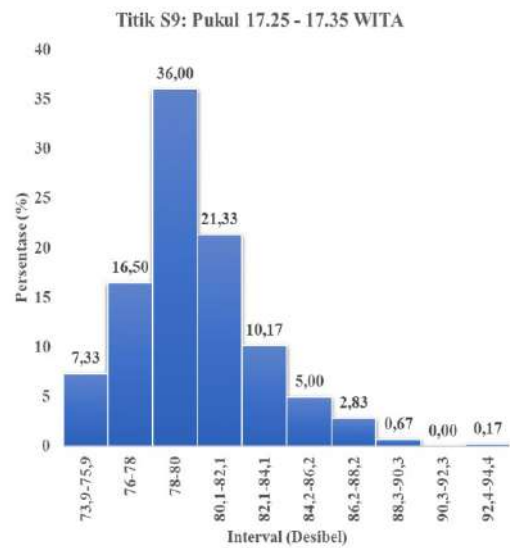
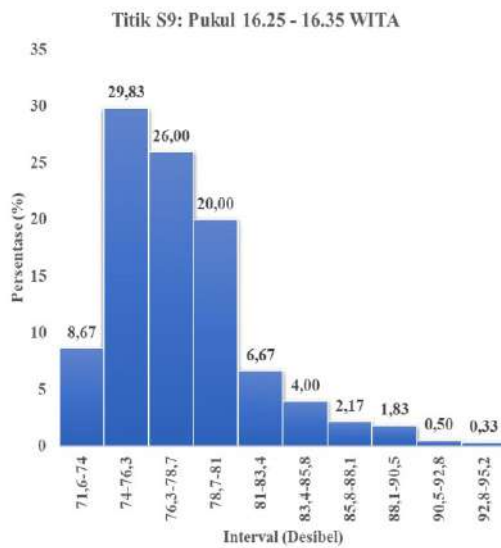
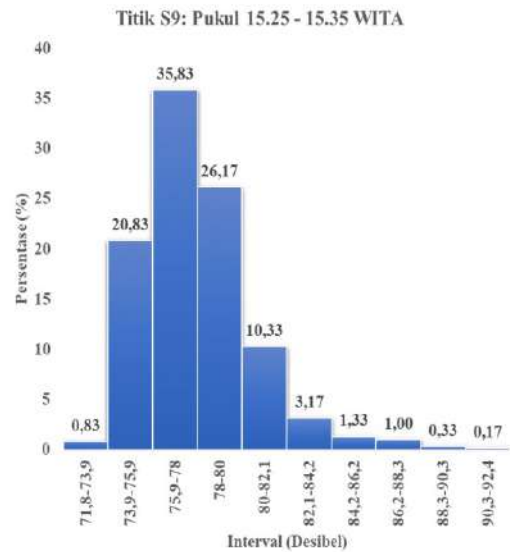
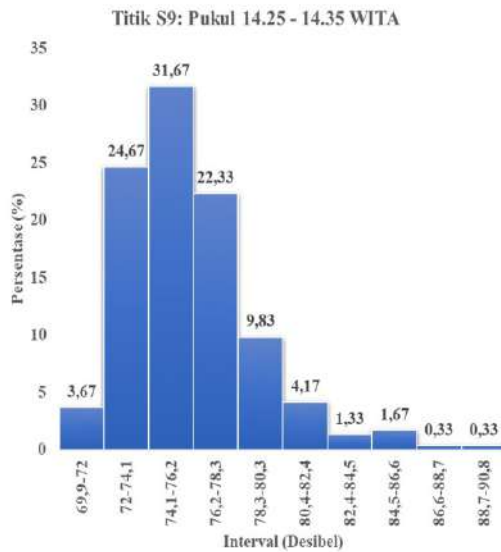
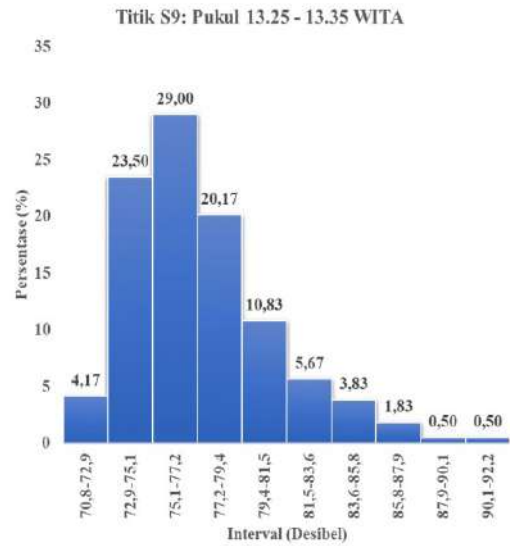
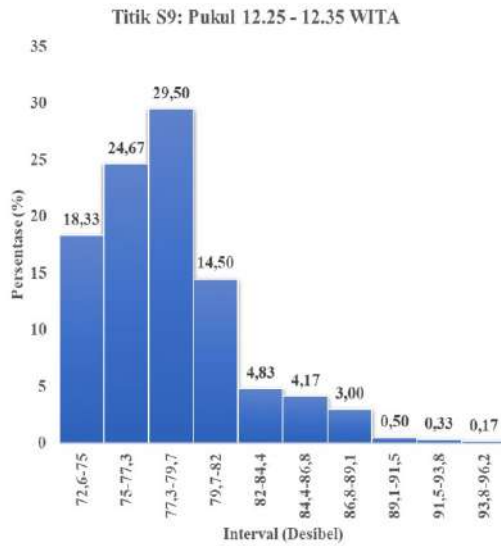
- Titik Pengamatan S8





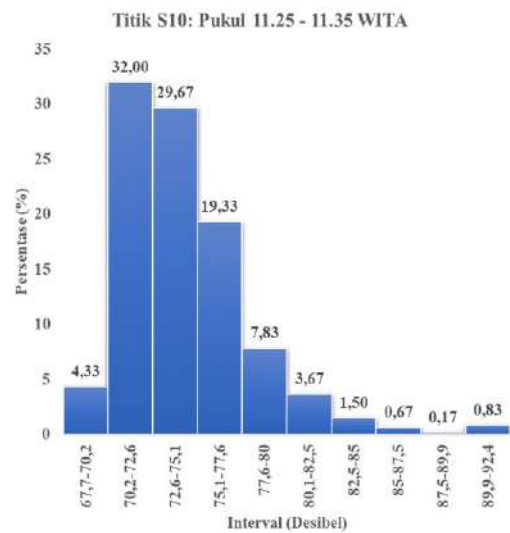
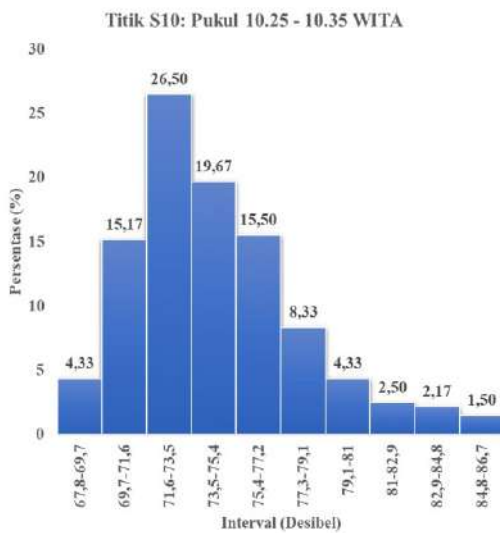
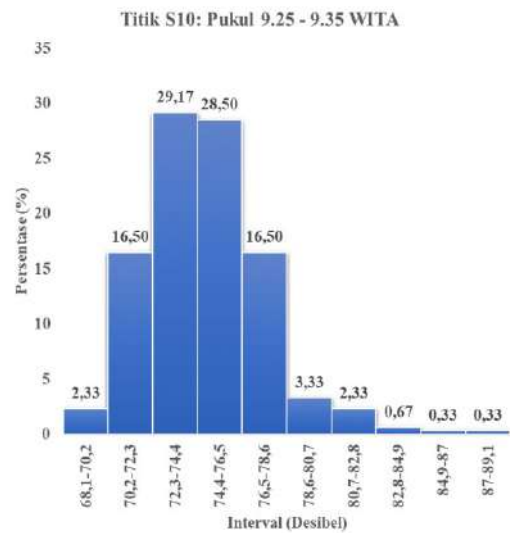
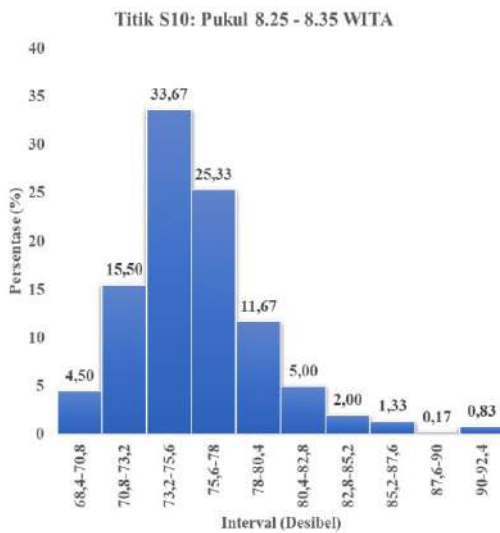
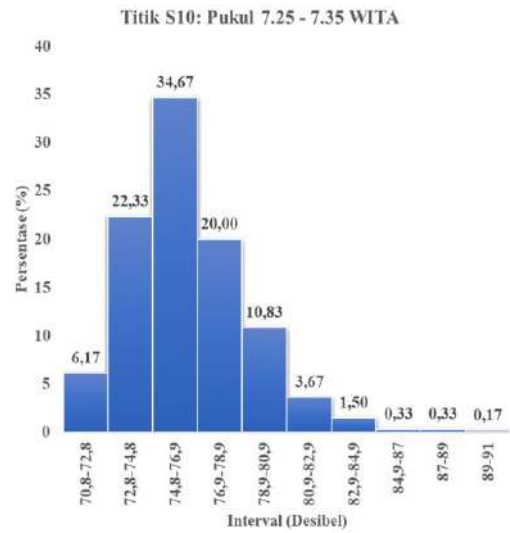
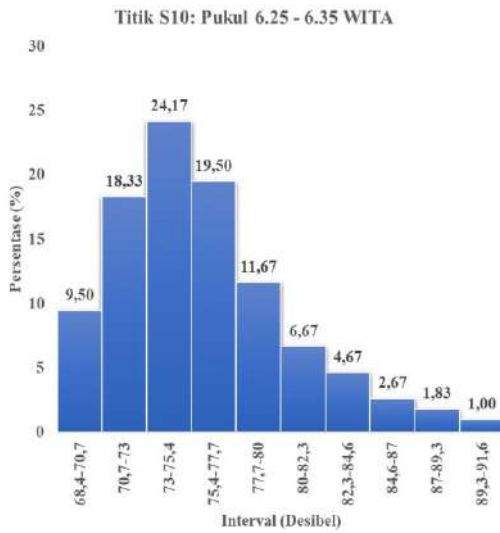
- Titik Pengamatan S9

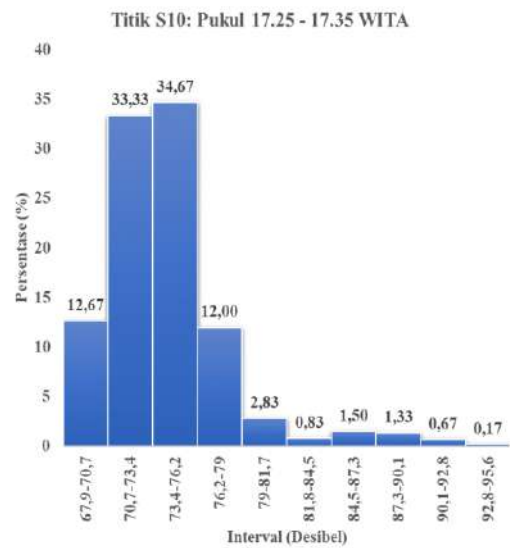
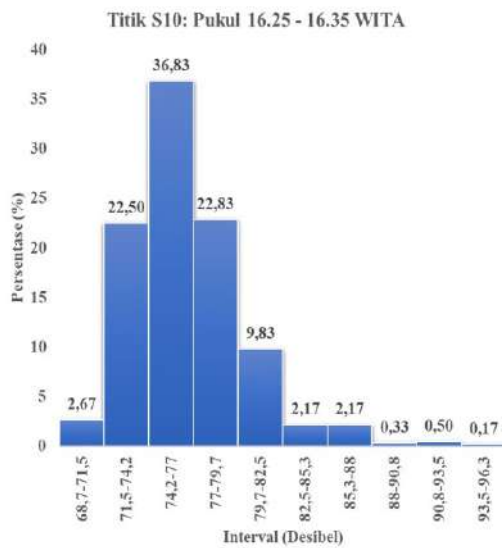
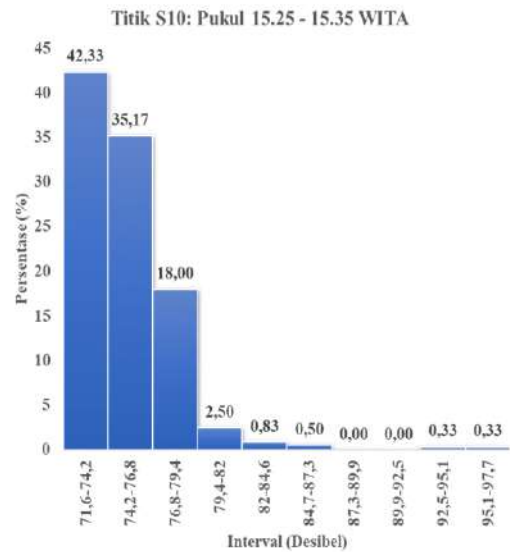
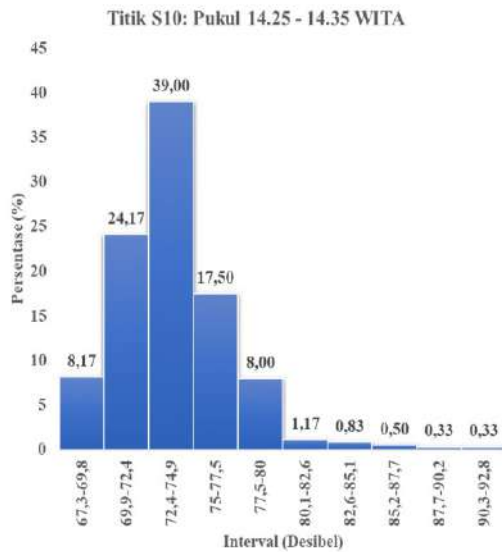
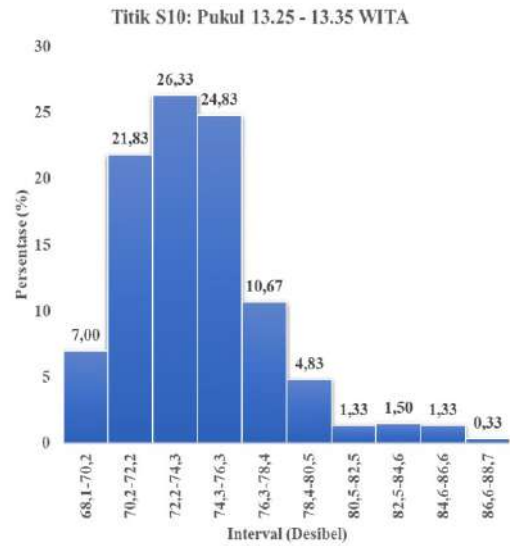
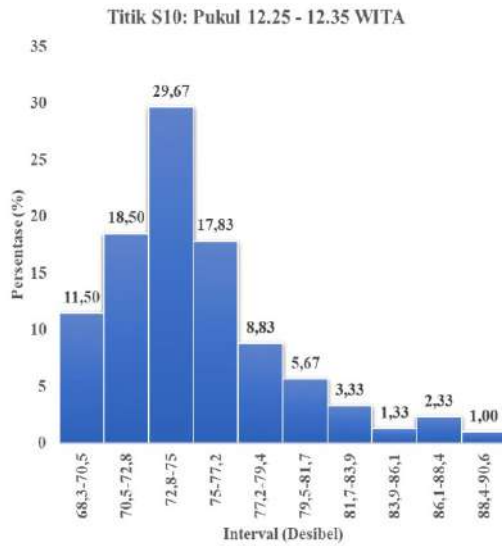






- Titik Pengamatan S10





**Lampiran 3.** Tampilan Output Pengujian Tingkat Kebisingan pada SPSS

**Tests of Normality**

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
06.00-10.00	.164	10	.200 <sup>*</sup>	.965	10	.845
10.00-14.00	.128	10	.200 <sup>*</sup>	.976	10	.942
14.00-18.00	.199	10	.200 <sup>*</sup>	.911	10	.285

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

**Paired Samples Statistics**

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	06.00-10.00	80.4660	10	1.64724	.52090
	10.00-14.00	79.5590	10	1.85911	.58790
Pair 2	10.00-14.00	79.5590	10	1.85911	.58790
	14.00-18.00	80.1930	10	1.63239	.51621
Pair 3	06.00-10.00	80.4660	10	1.64724	.52090
	14.00-18.00	80.1930	10	1.63239	.51621

**Paired Samples Correlations**

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	06.00-10.00 & 10.00-14.00	10	.890	.001
Pair 2	10.00-14.00 & 14.00-18.00	10	.935	.000
Pair 3	06.00-10.00 & 14.00-18.00	10	.908	.000

**Paired Samples Test**

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	06.00-10.00 - 10.00-14.00	.90700	.84921	.26854	.29951	1.51449	3.377	9	.008
Pair 2	10.00-14.00 - 14.00-18.00	-.63400	.66820	.21130	-1.11200	-.15600	-3.000	9	.015
Pair 3	06.00-10.00 - 14.00-18.00	.27300	.70261	.22219	-.22982	.77562	1.229	9	.250

**Lampiran 4.** Rekapitulasi Hasil Pengujian atau *Output* dari SPSS

• **Hubungan dan Perbedaan Tingkat Kebisingan Pagi, Siang dan Sore Hari**

<b>Data</b>	<b>Waktu</b>	<b>Jenis Uji</b>	<b>Nilai Sig.</b>	<b>Deskripsi Pengujian</b>
LAeq	Pagi – Siang	Hubungan	0,001	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,008	Ada perbedaan antara pasangan data
	Siang – Sore	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,015	Ada perbedaan antara pasangan data
	Pagi – Sore	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,250	Tidak ada perbedaan antara kedua data
Leq1	Pagi – Siang	Hubungan	0,010	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,438	Tidak ada perbedaan antara kedua data
	Siang – Sore	Hubungan	0,008	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,544	Tidak ada perbedaan antara kedua data
	Pagi – Sore	Hubungan	0,003	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,825	Tidak ada perbedaan antara kedua data
Leq10	Pagi – Siang	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,002	Ada perbedaan antara pasangan data
	Siang – Sore	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,001	Ada perbedaan antara pasangan data
	Pagi – Sore	Hubungan	0,003	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,852	Tidak ada perbedaan antara kedua data
Leq50	Pagi – Siang	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,000	Ada perbedaan antara pasangan data
	Siang – Sore	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,000	Ada perbedaan antara pasangan data
	Pagi – Sore	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,053	Tidak ada perbedaan antara kedua data
Leq90	Pagi – Siang	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,000	Ada perbedaan antara pasangan data
	Siang – Sore	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,000	Ada perbedaan antara pasangan data
	Pagi – Sore	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,316	Tidak ada perbedaan antara kedua data
Leq99	Pagi – Siang	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,000	Ada perbedaan antara pasangan data
	Siang – Sore	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,000	Ada perbedaan antara pasangan data
	Pagi – Sore	Hubungan	0,000	Ada hubungan antara pasangan data
		Perbedaan	0,695	Tidak ada perbedaan antara kedua data

*Sumber: Hasil Analisis, 2022*

• **Hubungan Tingkat Kebisingan dengan Faktor Kebisingan**

<b>Data</b>	<b>Waktu</b>	<b>Nilai Sig.</b>	<b>Deskripsi Pengujian</b>
Tingkat Kebisingan dan Volume Lalu Lintas Arah Lurus	Pagi	0,010	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,004	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Sore	0,051	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Volume Lalu Lintas Berbelok	Pagi	0,039	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,198	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,151	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Volume Kendaraan MC Arah Lurus	Pagi	0,001	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,007	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Sore	0,042	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Volume Kendaraan MC Berbelok	Pagi	0,024	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,030	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Sore	0,084	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Volume Kendaraan LV Arah Lurus	Pagi	0,003	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,000	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Sore	0,000	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Volume Kendaraan LV Berbelok	Pagi	0,052	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Siang	0,200	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,147	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Volume Kendaraan HV Arah Lurus	Pagi	0,032	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,003	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Sore	0,002	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Volume Kendaraan HV Berbelok	Pagi	0,265	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Siang	0,208	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,265	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.



<b>Data</b>	<b>Waktu</b>	<b>Nilai Sig.</b>	<b>Deskripsi Pengujian</b>
Tingkat Kebisingan dan Kecepatan Lalu Lintas Arah Lurus	Pagi	0,033	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,455	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,503	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Kecepatan Lalu Lintas Berbelok	Pagi	0,844	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Siang	0,207	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,340	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Kecepatan Kendaraan MC Arah Lurus	Pagi	0,070	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Siang	0,175	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,160	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Kecepatan Kendaraan MC Berbelok	Pagi	0,468	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Siang	0,235	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,928	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Kecepatan Kendaraan LV Arah Lurus	Pagi	0,015	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,570	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,703	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Kecepatan Kendaraan LV Berbelok	Pagi	0,384	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Siang	0,965	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,343	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Kecepatan Kendaraan HV Arah Lurus	Pagi	0,436	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Siang	0,824	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,827	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Kecepatan Kendaraan HV Berbelok	Pagi	0,614	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Siang	0,327	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Sore	0,340	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.

<b>Data</b>	<b>Waktu</b>	<b>Nilai Sig.</b>	<b>Deskripsi Pengujian</b>
Tingkat Kebisingan dan Klakson Kendaraan	Pagi	0,005	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,007	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Sore	0,001	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Klakson Kendaraan MC	Pagi	0,002	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,009	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Sore	0,016	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Klakson Kendaraan LV	Pagi	0,000	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Siang	0,003	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
	Sore	0,001	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi.
Tingkat Kebisingan dan Klakson Kendaraan HV	Pagi	0,066	Tidak ada hubungan yang signifikan, berarti data tidak berkorelasi.
	Siang	0,030	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi
	Sore	0,005	Adanya hubungan yang signifikan, berarti kedua data berkorelasi

*Sumber: Hasil Analisis, 2022*