

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pengumpulan data dan hasil analisis data yang telah dilakukan maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan identifikasi karakteristik dari responden penumpang yang naik melalui Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo maka, sebanyak 49,38 % responden penumpang menggunakan kendaraan jenis bentor sebagai alat transportasi yang digunakan menuju pelabuhan. Adapun maksud utama perjalanan yang dilakukan oleh responden yaitu, sebanyak 30,86 % responden berangkat untuk keperluan pribadi. Dilihat dari jenis pekerjaan maka, sebanyak 27,57 % responden bekerja sebagai petani, nelayan, dan buruh. Untuk aksesibilitas dan pemilihan rute perjalanan yang dilakukan maka, sebanyak 39,09 % responden menggunakan moda transportasi penyeberangan dengan alasan lebih cepat ketujuan. Berdasarkan frekuensi menggunakan moda penyeberangan maka, sebanyak 48,56 % responden menggunakan frekuensi moda penyeberangan dengan frekuensi lain-lain seperti baru pertama kali menggunakan moda transportasi penyeberangan, tidak menentu, dan setahun sekali.
2. Berdasarkan identifikasi karakteristik responden penumpang yang turun di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo maka, sebanyak 29,14 % responden penumpang menggunakan kendaraan jenis sepeda motor sebagai alat transportasi yang digunakan menuju pelabuhan. Adapun maksud utama perjalanan yang dilakukan oleh responden yaitu, sebanyak 23,43 % responden berangkat untuk keperluan pribadi. Dilihat dari jenis pekerjaan maka, sebanyak 20,57 % responden bekerja sebagai pengusaha dan pegawai swasta. Untuk aksesibilitas dan pemilihan rute perjalanan yang dilakukan maka, sebanyak 37,71 % responden menggunakan moda transportasi penyeberangan dengan alasan lebih cepat ketujuan dan sebanyak 66,29 %

3. responden menggunakan moda penyeberangan dengan frekuensi lain-lain seperti baru pertama kali menggunakan moda transportasi penyeberangan, tidak menentu, dan setahun sekali.
4. Model persamaan bangkitan yang dipakai dalam pemodelan bangkitan perjalanan Penumpang Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo, terdapat pada Tabel 5.1 berikut ini.

Tabel 5.1 Model Regresi Bangkitan.

| Persamaan Regresi | Y Hitung | Uji Hipotesis |
|--|----------|---------------|
| $Y = 61,897 + 10,172 X_1 + 73,379 X_4$ | 379,40 | Ho ditolak |
| $Y = 73,333 + 8,000 X_2 + 3,630 X_3 + 115,000 X_4$ | 333,67 | Ho ditolak |
| $Y = 47,408 + 16,248 X_1$ | 437,60 | Ho ditolak |

Berdasarkan Tabel 5.1 tersebut maka model bangkitan perjalanan yang dipilih adalah $Y = 47,408 + 16,248 X_1$, dimana X_1 adalah jumlah sepeda motor yang akan melakukan aktifitas penyeberangan dari Gorontalo.

Model persamaan tarikan yang dipakai dalam pemodelan tarikan perjalanan terdapat pada Tabel 5.2 berikut ini.

Tabel 5.2 Model Regresi Tarikan.

| Persamaan Regresi | Y Hitung | Uji Hipotesis |
|--|----------|---------------|
| $Y = 52,796 + 13,482 X_1 + (-0,881) X_2$ | 649,79 | Ho diterima |
| $Y = 13,187 + 11,312 X_1 + (-8,684) X_2 + 9,306 X_3$ | 808,24 | Ho diterima |
| $Y = 50,785 + 13,491 X_1$ | 657,88 | Ho ditolak |

Berdasarkan Tabel 5.2 tersebut maka model tarikan perjalanan yang dipilih adalah $Y = 50,785 + 13,491 X_1$, dimana X_1 adalah jumlah sepeda motor yang akan melakukan aktifitas penyeberangan menuju Gorontalo.

5.2 Saran

1. Untuk pembuatan model analisis regresi, jumlah responden dan variabel bebas berupa data sosio-ekonomi yang ada sebaiknya mempunyai alternatif

yang cukup banyak, agar variasi model yang terjadi dapat lebih mencerminkan jumlah bangkitan dan tarikan perjalanan penumpang yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.

2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi pihak yang terkait dengan permasalahan bangkitan dan tarikan perjalanan penumpang Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.
3. Bagi pihak Kantor Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo diharapkan hasil penelitian ini menjadi bahan masukan dan pertimbangan dalam mengantisipasi kenaikan volume kepadatan penumpang yang turun dan naik di Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo.