

Transportation

MILIK PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA	
Diterima	: 25 JUL 2000
Inven	1062/TS/Hd. 7/2000
Klasifikasi	Rf: 625.1/Pan/2000
Katalog	:
Selesai diproses	:



# FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEMILIHAN KELAS KERETA API

TUGAS AKHIR SARJANA STRATA SATU

Oleh :

**BENEDIKTUS PANCANANDA WIDYANTARA SUSILA**

No. Mahasiswa : 7798 / TST

NPM : 95 02 07798



PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA  
JUNI 2000



PERPUSTAKAAN  
FAK. TEKNIK - SIPIL  
UNIVERSITAS ATMA JAYA  
YOGYAKARTA

PENGESAHAN

Tugas Akhir Sarjana Strata Satu

**FAKTOR YANG MEMPENGARUHI  
PEMILIHAN KELAS KERETA API**

Oleh :

**BENEDIKTUS PANCANANDA WIDYANTARA SUSILA**

No. Mahasiswa : 7798 / TST

NPM : 95 02 07798

telah diperiksa, disetujui dan diuji oleh pembimbing

Yogyakarta, 19/06/2000.

Pembimbing I

( Ir. P. Eliza Purnamasari, M.Eng )

Pembimbing II

( Benidiktus Susanto, ST )

Disahkan oleh :



Ketua Program Studi Teknik Sipil

( Wiryawan Sardjono, MT )



*tulisan ini kupersembahkan kepada :*

*ibu dan almarhum bapak tercinta*

*kakak-kakakku tersayang mbak anik, mas puji dan mas eko*

*dan semua orang yang selalu dekat di hati*



**Motto :**

*Segala sesuatu di dunia ini tidak mudah,  
namun semuanya tidak ada yang tidak mungkin*

## KATA HANTAR

Puji syukur dan terima kasih penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nya hingga selesainya tugas akhir dengan judul “Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Kelas Kereta Api “.

Tugas akhir ini dibuat sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Teknik dalam ilmu Teknik Sipil Program Peminatan Studi Teknik Sipil Transportasi pada Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Penelitian dan penyusunan tugas akhir ini tidak lepas dari bantuan dan bimbingan baik berupa materiil maupun moril dari semua pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini, penyusun mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ibu Ir. P. Eliza Purnamasari, M. Eng; selaku dosen pembimbing I.
2. Bapak Benidiktus Susanto, ST; selaku dosen pembimbing II.
3. Bapak Ir. Imam Basuki, MT; selaku Ketua Program Peminatan Studi Teknik Sipil Transportasi.
4. Bapak Ir. P. Wiryawan Sardjono, MT; selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil.
5. Bapak-bapak dan ibu Dosen Teknik Sipil UAJY.
6. Bapak pimpinan dan staf PT. Kereta Api Indonesia DAOP VI Yogyakarta.
7. Para penumpang kereta api Sancaka atas bantuan dan tanggapannya dalam pengisian kuesioner.
8. Keluarga di Magetan ; ibu dan kakak-kakak tercinta (mbak Anik, mas Puji, mas Eko).

9. Dik Yuni dan Tante Harni yang telah memberikan bantuan materiil dan moril dari awal hingga terselesaikannya penulisan ini.
10. Dik Piem, Kuncunk yang senantiasa menemani dan memberi *spirit*.
11. Komar, *thanks* atas komputer, motivasi-motivasi serta inovasinya.
12. Mas Yoko, Uut, Maria yang telah meminjamkan buku-bukunya dan atas sumbangan sarannya.
13. Rekan-rekan Sipil angkatan 1995; Ipunk, Arry, Engga, Amy, Verry, Niko, Anang, Gepenk dan teman-teman semuanya.
14. Seluruh pihak yang telah membantu hingga terselesainya tugas akhir ini yang tidak dapat disebut satu persatu.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati penyusun mengharapkan saran, masukan maupun kritik demi penyempurnaan tugas akhir ini untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi serta pembangunan bangsa Indonesia.

Yogyakarta, Juni 2000

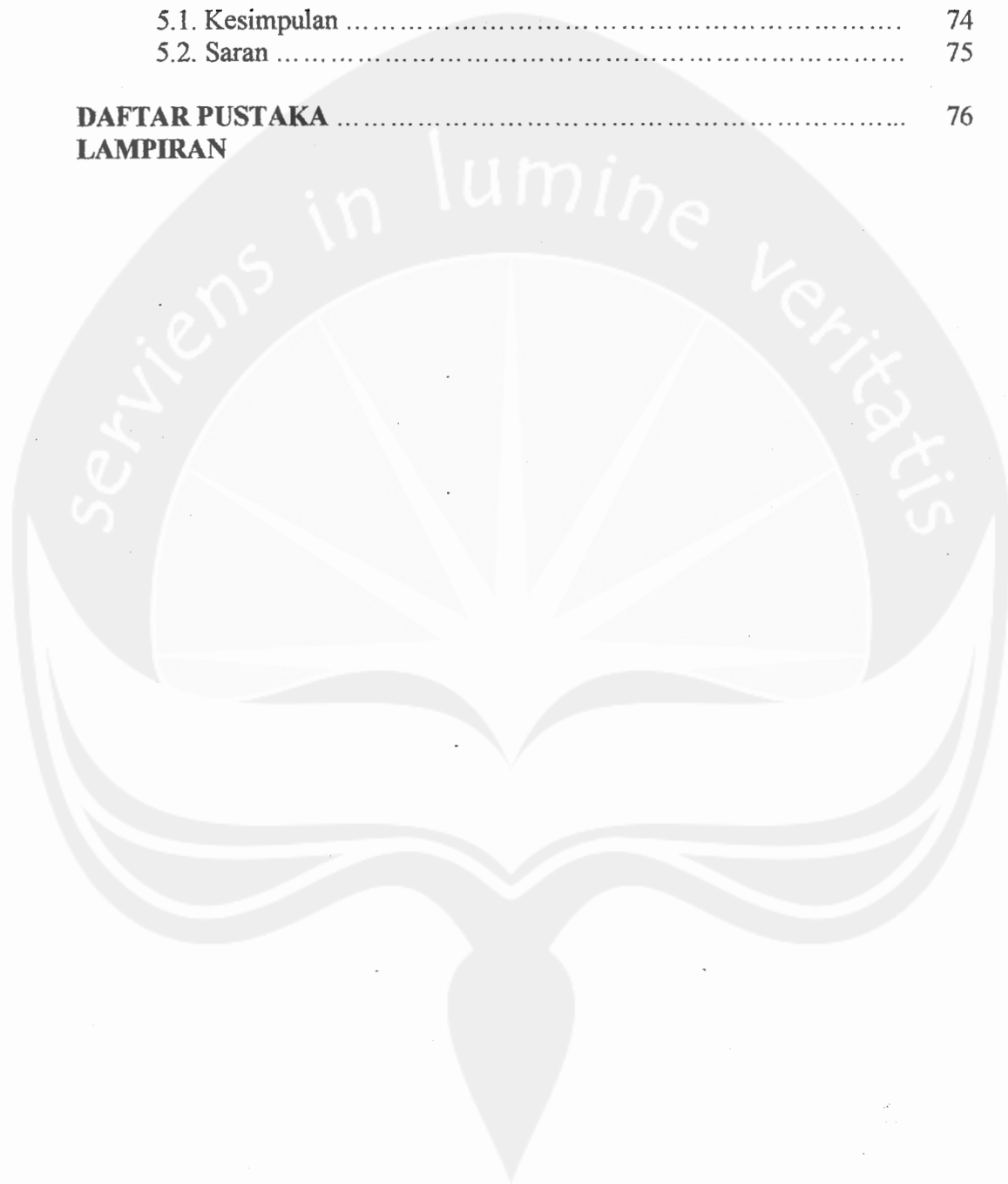
Penyusun

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	ii
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b> .....	iii
<b>HALAMAN MOTTO</b> .....	iv
<b>KATA HANTAR</b> .....	v
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	ix
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	x
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xii
<b>INTISARI</b> .....	xiii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Perumusan Masalah .....	2
1.3. Tujuan Penelitian .....	3
1.4. Manfaat Penelitian .....	3
1.5. Metodologi Penelitian .....	3
1.6. Batasan Masalah .....	4
1.7. Kerangka Isi .....	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	6
2.1. Umum .....	6
2.2. Pemilihan Moda .....	8
2.3. Kereta Api .....	10
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN</b> .....	16
3.1. Pengertian .....	16
3.2. Proses Penelitian .....	16
3.3. Penentuan Sampel .....	17
3.4. Metoda Pengumpulan Data .....	17
3.5. Data yang Diperlukan .....	18
3.6. Metoda Pengolahan Data .....	19
3.6.1. Analisis Korelasi .....	19
3.6.2. Tingkat Signifikansi .....	21
3.6.3. <i>Crosstabs Methods</i> .....	22
<b>BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN</b> .....	24
4.1. Kendala dalam Pengumpulan Data .....	24
4.2. Data Penumpang Kelas Eksekutif .....	24
4.3. Data Penumpang Kelas Bisnis .....	33
4.4. Analisis Korelasi Produk Momen Pearson .....	40
4.4.1. Kelas Eksekutif .....	41
4.4.2. Kelas Bisnis .....	46



4.5. Analisis menggunakan <i>Crosstabs Methods</i> .....	51
4.5.1. Kelas Eksekutif .....	51
4.5.2. Kelas Bisnis .....	55
<b>BAB V PENUTUP</b> .....	74
5.1. Kesimpulan .....	74
5.2. Saran .....	75
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	76
<b>LAMPIRAN</b>	



## DAFTAR TABEL

No.	Daftar Tabel	Keterangan	Halaman
1.	Tabel 4.1.	Data Penumpang Kereta Api Sancaka Kelas Eksekutif	25
2.	Tabel 4.2.	Data Penumpang Kereta Api Sancaka Kelas Bisnis	33
3.	Tabel 4.3.	Matrik Korelasi Produk Momen Pearson Kelas Eksekutif	42
4.	Tabel 4.4.	Matrik Korelasi Produk Momen Pearson Kelas Bisnis	47



## DAFTAR GAMBAR

No.	Daftar Gambar	Keterangan	Halaman
1.	Gambar 3.1.	Kotak Dialog <i>Crosstabs</i>	22
2.	Gambar 4.1.	Diagram Persen berdasarkan Jenis Kelamin Penumpang Kelas Eksekutif	26
3.	Gambar 4.2.	Diagram Persen Usia Penumpang Kelas Eksekutif	27
4.	Gambar 4.3.	Diagram Persen Pekerjaan/Profesi Penumpang Kelas Eksekutif	27
5.	Gambar 4.4.	Diagram Persen Penghasilan/Uang Saku Per Bulan Penumpang Kelas Eksekutif	28
6.	Gambar 4.5.	Diagram Persen Tempat Tinggal Penumpang Kelas Eksekutif	28
7.	Gambar 4.6.	Diagram Persen Tujuan Perjalanan Penumpang Kelas Eksekutif	29
8.	Gambar 4.7.	Diagram Persen Intensitas Menggunakan Kereta Api Kelas Eksekutif	29
9.	Gambar 4.8.	Diagram Persen Konsistensi menggunakan Kelas yang Sama pada Kelas Eksekutif	30
10.	Gambar 4.9.	Diagram Persen Kota Tujuan Perjalanan Penumpang Kelas Eksekutif	30
11.	Gambar 4.10.	Diagram Persen Alasan Memilih Kelas Eksekutif	31
12.	Gambar 4.11.	Diagram Persen Apakah Kebersihan Gerbong Sudah Memuaskan Penumpang Kelas Eksekutif	31
13.	Gambar 4.12.	Diagram Persen Kenyamanan terhadap Pedagang Asongan di Kelas Eksekutif	32
14.	Gambar 4.13.	Diagram Persen berdasarkan Jenis Kelamin Penumpang Kelas Bisnis	34
15.	Gambar 4.14.	Diagram Persen Usia Penumpang Kelas Bisnis	35
16.	Gambar 4.15.	Diagram Persen Pekerjaan/Profesi Penumpang Kelas Bisnis	35
17.	Gambar 4.16.	Diagram Persen Penghasilan/Uang Saku Per Bulan Penumpang Kelas Bisnis	36
18.	Gambar 4.17.	Diagram Persen Tempat Tinggal Penumpang Kelas Bisnis	36
19.	Gambar 4.18.	Diagram Persen Tujuan Perjalanan Penumpang Kelas Bisnis	37
20.	Gambar 4.19.	Diagram Persen Intensitas Menggunakan Kereta Api Kelas Bisnis	37
21.	Gambar 4.20.	Diagram Persen Konsistensi menggunakan Kelas yang Sama pada Kelas Bisnis	38

22.	Gambar 4.21.	Diagram Persen Kota Tujuan Perjalanan Penumpang Kelas Bisnis	38
23.	Gambar 4.22.	Diagram Persen Alasan Memilih Kelas Bisnis	39
24.	Gambar 4.23.	Diagram Persen Apakah Kebersihan Gerbong Sudah Memuaskan Penumpang Kelas Bisnis	39
25.	Gambar 4.24.	Diagram Persen Kenyamanan terhadap Pedagang Asongan di Kelas Bisnis	40
26.	Gambar 4.25.	Hubungan antara usia penumpang dengan pekerjaan/profesi penumpang kelas eksekutif	57
27.	Gambar 4.26.	Hubungan antara usia penumpang dengan penghasilan penumpang kelas eksekutif	58
28.	Gambar 4.27.	Hubungan antara usia penumpang dengan daerah asal penumpang kelas eksekutif	59
29.	Gambar 4.28.	Hubungan antara usia penumpang dengan konsistensi penumpang menggunakan kelas eksekutif	60
30.	Gambar 4.29.	Hubungan antara pekerjaan penumpang dengan penghasilan penumpang kelas eksekutif	61
31.	Gambar 4.30.	Hubungan antara penghasilan penumpang dengan frekuensi perjalanan penumpang kelas eksekutif	62
32.	Gambar 4.31.	Hubungan antara penghasilan penumpang dengan konsistensi penumpang menggunakan kelas eksekutif	63
33.	Gambar 4.32.	Hubungan antara kepuasan terhadap fasilitas gerbong dengan penghasilan penumpang kelas eksekutif	64
34.	Gambar 4.33.	Hubungan antara kepuasan terhadap fasilitas gerbong dengan alasan penumpang memilih kelas eksekutif	65
35.	Gambar 4.34.	Hubungan antara usia penumpang dengan pekerjaan penumpang kelas bisnis	66
36.	Gambar 4.35.	Hubungan antara pekerjaan penumpang dengan kepuasan terhadap fasilitas gerbong pada kelas bisnis	67
37.	Gambar 4.36.	Hubungan antara daerah asal penumpang dengan respon kenyamanan terhadap pedagang asongan pada kelas bisnis	68

## DAFTAR LAMPIRAN

No.	Lampiran	Keterangan	Halaman
1.	Lampiran 1	Matrik Korelasi Produk Momen Pearson Kelas Eksekutif	77
2.	Lampiran 2	Matrik Korelasi Produk Momen Pearson Kelas Bisnis	81
3.	Lampiran 3	<i>Crosstabs Methods</i> Kelas Eksekutif	85
4.	Lampiran 4	<i>Crosstabs Methods</i> Kelas Bisnis	100
5.	Lampiran 5	Peta Jalur Kereta Api di Pulau Jawa	118
6.	Lampiran 6	Foto – foto	119
7.	Lampiran 7	Kuesioner untuk kelas eksekutif	120
8.	Lampiran 8	Kuesioner untuk kelas bisnis	121

## INTISARI

**FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEMILIHAN KELAS KERETA API**, Benediktus Pancananda Widyantara Susila, No.Mhs : 7798, PPS Transportasi, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Kereta api sebagai salah satu moda transportasi darat di Indonesia pada umumnya dan di Jawa pada khususnya dibedakan atas 3 kelas yaitu ekonomi, bisnis dan eksekutif. Kereta api Sancaka misalnya memiliki kelas eksekutif dan kelas bisnis. Kedua kelas ini mempunyai kesamaan yaitu trayek dan waktu yang tetap tetapi mempunyai perbedaan tentang tarif. Pengguna jasa dapat mempertimbangkan beberapa faktor untuk memilih kelas kereta api sesuai kebutuhannya.

Dalam menentukan pilihan kelas tersebut, orang mempertimbangkan banyak faktor seperti : penghasilan , tujuan perjalanan, profesi serta tingkat kenyamanan. Waktu pelaksanaan penelitian dilakukan pada tanggal 26 Januari 2000 pukul 15.45. berangkat dari stasiun Tugu Yogyakarta menuju Surabaya. Untuk mengetahui besarnya faktor yang berpengaruh dianalisis menggunakan *Crosstabs Methods*. Data yang diperoleh dari kuesioner sebanyak 153 responden yang terdiri dari 89 responden kelas eksekutif dan 64 responden kelas bisnis.

Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna jasa kereta api Sancaka kelas eksekutif berprofesi sebagai karyawan swasta/wiraswasta (36%), sedangkan kelas bisnis berprofesi sebagai pelajar/mahasiswa (41%). Kelas eksekutif didominasi penumpang berusia > 30 tahun sampai dengan 50 tahun (45%) dan pada kelas bisnis berusia 20 tahun sampai dengan 30 tahun (46%). Fasilitas yang lebih elite merupakan alasan utama penumpang kelas eksekutif memilih kelas tersebut dan penumpang kelas bisnis lebih disebabkan kondisi keuangan mereka. Penumpang kelas eksekutif yang berusia 20 tahun ke atas selalu menggunakan kelas yang sama kecuali pada penumpang berusia < 20 tahun yang kebanyakan berprofesi sebagai pelajar/mahasiswa yang masih memperhitungkan selisih harga tiket sebesar Rp 15.000,00. Secara keseluruhan penumpang kereta api Sancaka baik kelas eksekutif maupun kelas bisnis belum merasa puas dengan kebersihan gerbong.

**Kata kunci :** kereta api, eksekutif, bisnis, penumpang, pemilihan kelas