

**PREFERENSI PENGGUNA KERETA API PRAMEKS
JURUSAN YOGYAKARTA – SOLO DIBANDING BUS AKAP**

Laporan Tugas Akhir
sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana dari
Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Oleh :
ANDREAS ADVENTITO PRAMARITO
NPM : 03 02 11632



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA
YOGYAKARTA, JANUARI 2010**

PENGESAHAN

Laporan Tugas Akhir

PREFERENSI PENGGUNA KERETA API PRAMEKS JURUSAN YOGYAKARTA – SOLO DIBANDING BUS AKAP

Oleh :
ANDREAS ADVENTITO PRAMARITO
NPM : 03 02 11632

telah disetujui oleh Pembimbing


Yogyakarta,

Pembimbing I : 19-2-2010



(Ir. J. Dwijoko Anusanto, M.T.)

Disahkan oleh :
Program Studi Teknik Sipil
Ketua



(Ir. Junaedi Utomo, M.Eng.)

PENGESAHAN

Tugas Akhir Sarjana Strata Satu

PREFERENSI PENGGUNA KERETA API PRAMEKS JURUSAN YOGYAKARTA – SOLO DIBANDING BUS AKAP



Oleh :
ANDREAS ADVENTITO PRAMARITO
NPM : 03 02 11632

telah diuji dan disetujui oleh

Nama	Tanda tangan	Tanggal
Ketua : Ir. J. Dwijoko Ansusanto, M.T.		19-2-2010
Anggota : F.X. Pranoto Dirhan, S.T.		20-2-2010
Anggota : Ir. P Eliza Purnamasari, M.Eng.		17-2-10

KATA HANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus atas segala berkat, hikmat, bimbingan dan kasih anugerah-Nya yang selalu menyertai mulai dari awal pengumpulan ide, pembuatan proposal, penelitian di Laboratorium hingga penulis dapat menyelesaikan karya penulisan tugas akhir dengan judul : “ **PREFERENSI PENGGUNA KERETA API PRAMEKS JURUSAN YOGYAKARTA – SOLO DIBANDING BUS AKAP**”.

Adapun maksud dari penyusunan tugas akhir ini adalah untuk memenuhi persyaratan akademis guna memperoleh keserjanaan strata satu (S-1) pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Selesainya penelitian dan penyusunan tugas akhir ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak yang telah membantu, mengarahkan, membimbing, dan memberikan dorongan dengan tulus. Bersamaan ini penulis dengan segala kerendahan hati mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Ir. AM. Ade Lisantono, M.Eng. selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
2. Ir. Junaedi Utomo, M.Eng. selaku Kepala Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
3. Ir. J. Dwijoko Anusanto, M.T. selaku Dosen Pembimbing atas segala bimbingan dan pengarahannya.

4. Ir. Y. Hendra Suryadharma, M.T. selaku Koordinator TGA PKS Transportasi Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
5. Semua Dosen Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta atas segala didikan, bimbingan, dan pengarahannya.
6. Ayah, ibu dan adikku, B. Suprijatmo, Alm. Ratna Sulistyowati dan B. Amidya yang dengan tulus mendoakan, memberikan semangat, dan selalu mendukung setiap proses studiku.
7. Eyang, pak dhe, bu dhe, om, tante, mas, mbak, dan adik-adikku semua yang selalu mendoakan, membantu dan mendukung setiap proses studiku.
8. Kekasih ku Citas yang selalu mendukung dan menemani dalam pengerjaan penulisan ini.
9. Sahabat-sahabatku dan teman-temanku semua yang selalu mendukung dan mengingatkan untuk menyelesaikan penulisan ini.
10. Semua pihak yang telah membantu, memudahkan dan memperlancar tugas akhir ini, yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu.

Akhirnya, penulis berharap semoga hasil penelitian ini berguna bagi semua pihak. Tugas akhir ini masih jauh dari sempurna untuk itu segala kritik dan saran yang membangun selalu penulis harapkan.

Yogyakarta, Januari 2010

Penulis

Andreas Adventito P.

11632/TS

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAH PENGUJI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
INTISARI	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	2
1.3. Tujuan Penelitian	2
1.4. Manfaat Penelitian.....	2
1.5. Batasan Penelitian.....	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
2.1. Pengertian Moda	4
2.2. Faktor pemilihan Moda.....	4
2.3. Karakteristik Penumpang	6
2.4. Pengertian Kereta Komuter	7
2.4.1. Keunggulan dan Kelemahan Kereta Komuter.....	7
2.4.2. Sejarah Kereta Api Prameks	8
2.5. Pengertian Bus Antar Kota Propinsi.....	11
2.5.1. Keunggulan dan Kelemahan Bus AKAP	11
BAB III LANDASAN TEORI	12
3.1. Populasi	12
3.2. Sampel	12
3.3. Model Pemilihan Perjalanan	12
3.3.1. Model Pemilihan Moda Ujung-Perjalana	13
3.3.2. Model Pemilihan Moda Pertukaran-Perjalanan	14
3.3.3. Model pemilihan moda dan kaitannya dengan model lain	15
3. 3. 3. 1. Model Jenis I	16
3. 3. 3. 2. Model jenis II	17
3. 3. 3. 3. Model jenis III	17
3. 3. 3. 4. Model jenis IV	17
3.4. Metode Penelitian	18
3.4.1. Analisis Korelasi	18
3.4.3. <i>Crosstabs Methods</i>	20
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	21
4.1. Tahap-Tahap Penelitian.....	21

4.2.	Lokasi dan Waktu Penelitian	23
4.3.	Alat-alat Penelitian	23
4.4.	Bagan Alir Penelitian.....	24
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		25
5.1.	Kendala Dalam Pengumpulan Data	25
5.2.	Pengertian Moda	25
5.3.	Karakteristik Penumpang	26
5.4.	Data Penumpang Kereta Api Prameks	27
5.5.	Data Penumpang Bus AKAP	33
5.6.	Data Analisis Korelasi Produk Momen Pearson	40
5.6.1.	Kereta Api Prameks	41
5.4.2.	Bus AKAP	50
5.5.	Analisis menggunakan <i>Crosstabs Metods</i>	60
5.5.1.	Kereta Api Prameks	61
5.5.2.	Bus AKAP	65
5.6	Perbandingan Karakteristik Responden	70
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		71
6.1.	Kesimpulan	73
6.2.	Saran	74
DAFTAR PUSTAKA		75
LAMPIRAN		76

DAFTAR TABEL

Tabel 5.1.	Data Penumpang Kereta Api Prameks.....	27
Tabel 5.2	Data Penumpang Bus AKAP	33
Tabel 5.3.	Korelasi Jenis Kelamin Penumpang Dengan Pekerjaan/profesi	42
Tabel 5.4.	Korelasi Usia Dengan Pekerjaan/profesi	43
Tabel 5.5.	Korelasi Pekerjaan/profesi Dengan Pendapatan/penghasilan/uang saku.....	44
Tabel 5.6.	Korelasi Usia Penumpang Dengan Alasan Menggunakan Prameks...	44
Tabel 5.7.	Korelasi Pekerjaan/profesi Dengan Tempat Tujuan	46
Tabel 5.8.	Pekerjaan/profesi Dengan Alasan Memilih Prameks	47
Tabel 5.9.	Korelasi Pendapatan / penghasilan / uang saku Dengan Selalu Menggunakan Prameks	48
Tabel 5.10.	Korelasi pendapatan/penghasilan/uang saku dengan alasan menggunakan Prameks.....	49
Tabel 5.11.	Korelasi antara tempat tinggal dengan tempat tujuan.....	50
Tabel 5.12.	Korelasi Jenis Kelamin Penumpang Dengan Selalu Menggunakan Bus AKAP	51
Tabel 5.13.	Korelasi Umur Penumpang Dengan Pekerjaan/profesi	52
Tabel 5.14.	Korelasi Umur Dengan Pendapatan/penghasilan/uang saku	53
Tabel 5.15.	Korelasi Umur Dengan Intensitas Menggunakan Bus AKAP	54
Tabel 5.16.	Korelasi Umur Penumpang Dengan Alasan Memilih Bus AKAP.....	55
Tabel 5.17.	Korelasi Pekerjaan / profesi Dengan Pendapatan / penghasilan / uang saku	56
Tabel 5.18.	Korelasi Pendapatan / penghasilan / uang saku Dengan Tempat Tinggal	57
Tabel 5.19.	Korelasi Pendapatan/penghasilan/uang saku Dengan Tempat Tujuan	58
Tabel 5.20.	Pendapatan/penghasilan/uang saku Dengan Alasan Memilih Bus AKAP	59
Tabel 5.21.	Korelasi tempat tinggal dengan tempat tujuan	60
Tabel 5.22.	Jumlah Responden Pengguna Kereta Api Prameks.....	61
Tabel 5.23.	Alasan Menggunakan Prameks Berdasarkan Jenis Kelamin	61
Tabel 5.24.	Jumlah Responden Kereta Api Prameks Berdasarkan Profesi	62
Tabel 5.25.	Intensitas Menggunakan Kereta Api Prameks Berdasarkan Profesi.	63
Tabel 5.26.	Alasan Menggunakan Kereta Api Prameks Berdasarkan Profesi.....	63
Tabel 5.27.	Jumlah Reponden Pengguna Kereta Api Prameks Berdasarkan Profesi	64
Tabel 5.28.	Intensitas Menggunakan Kereta Api Prameks Berdasarkan Pendapatan	64
Tabel 5.29.	Alasan Menggunakan Prameks Berdasarkan Pendapatan	65
Tabel 5.30.	Jumlah Responden Pengguna Bus AKAP	66
Tabel 5.31.	Alasan Menggunakan Bus AKAP Berdasarkan Jenis Kelamin.....	66
Tabel 5.32.	Analisis Jumlah Pengguna Bus AKAP Berdasarkan Profesi.....	67
Tabel 5.33.	Intensitas Menggunakan Bus AKAP Berdasarkan Profesi.....	67
Tabel 5.34.	Alasan Menggunakan Bus AKAP Berdasarkan Profesi	68

Tabel 5.35. Jumlah Responden Pengguna Bus AKAP Berdasarkan Profesi	68
Tabel 5.36. Intensitas menggunakan bus AKAP berdasarkan pendapatan	69
Tabel 5.37. Alasan Menggunakan Bus AKAP Berdasarkan Pendapatan	69
Tabel 5.38. Pebandingan Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin	70
Tabel 5.39. Pebandingan Intensitas Penumpang.....	71
Tabel 5.40. Tabel Pengguna Moda	71
Tabel 5.41. Pebandingan Pekerjaan/profesi	71
Tabel 5.42. Pebandingan Pebandingan Pendapatan.....	72
Tabel 5.43. Perbandingan Alasan Pemilihan Moda.....	72



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Hirarki Pemilihan Moda.....	4
Gambar 3.1. Kurva Pemilihan Moda	14
Gambar 3.2. Alternatif Posisi Untuk Analisis Pemilihan Moda	16
Gambar 4.1. Bagan Alir Penulisan.....	24
Gambar 5.1. Keadaan Penumpang Kereta Api Prameks dan Bus Akap	26
Gambar 5.2. Jenis Kelamin Responden Prameks	29
Gambar 5.3. Usia Responden Prameks	29
Gambar 5.4. Pekerjaan/profesi Responden Prameks	30
Gambar 5.5. Pendapatan/penghasilan/uang saku Responden Prameks	30
Gambar 5.6. Tempat Tinggal Responden Prameks.....	31
Gambar 5.7. Tujuan Perjalanan Responden Prameks	31
Gambar 5.8. Konsistensi Menggunakan Prameks	32
Gambar 5.9. Intensitas Responden Prameks	32
Gambar 5.10. Kota Tujuan Responden Prameks	33
Gambar 5.11. Alasan Memilih Prameks	33
Gambar 5.12. Jenis Kelamin Responden Bus AKAP	35
Gambar 5.13. Usia Responden Bus AKAP.....	36
Gambar 5.14. Pekerjaan/profesi Responden Bus AKAP.....	36
Gambar 5.15. Pendapatan/penghasilan/uang saku Responden Bus AKAP	37
Gambar 5.16. Tempat Tinggal Responden Bus AKAP	37
Gambar 5.17. Tujuan Perjalanan Responden Bus AKAP.....	38
Gambar 5.18. Konsistensi Menggunakan Bus AKAP.....	38
Gambar 5.19. Intensitas Responden Bus AKAP.....	39
Gambar 5.20. Kota Tujuan Responden Bus AKAP.....	39
Gambar 5.21. Alasan Memilih Bus AKAP.....	40

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. <i>Crosstab</i> jenis kelamin dengan selalu menggunakan Pramex.....	76
Lampiran 2. <i>Crosstab</i> jenis kelamin dan alasan menggunakan kereta api Pramex	77
Lampiran 3. <i>Crosstab</i> pekerjaan/profesi dengan selalu menggunakan kereta api Prameks	78
Lampiran 4. <i>Crosstab</i> pekerjaan/profesi dengan intensitas menggunakan kereta api Prameks	79
Lampiran 5. <i>Crosstab</i> pekerjaan/profesi dengan alasan menggunakan kereta api Prameks	80
Lampiran 6. <i>Crosstab</i> pendapatan/penghasilan/uang saku dengan selalu menggunakan kereta api Prameks.....	81
Lampiran 7. <i>Crosstab</i> pendapatan / penghasilan / uang saku dengan intensitas menggunakan kereta api Prameks	82
Lampiran 8. <i>Crosstab</i> pendapatan / penghasilan / uang saku dengan alasan menggunakan kereta api Prameks	83
Lampiran 9. <i>Matriks Correlations</i> Kereta Api Prameks.....	84
Lampiran 10. <i>Crosstab</i> jenis kelamin dengan selalu menggunakan bus AKAP	85
Lampiran 11. <i>Crosstab</i> jenis kelamin dan alasan menggunakan bus AKAP.....	86
Lampiran 12. <i>Crosstab</i> pekerjaan/profesi dengan selalu menggunakan bus AKAP	87
Lampiran 13. <i>Crosstab</i> pekerjaan/profesi dengan intensitas menggunakan bus AKAP	88
Lampiran 14. <i>Crosstab</i> pekerjaan/profesi dengan alasan menggunakan bus AKAP	89
Lampiran 15. <i>Crosstab</i> pendapatan/penghasilan/uang saku dengan selalu menggunakan bus AKAP	90
Lampiran 16. <i>Crosstab</i> pendapatan / penghasilan / uang saku dengan intensitas menggunakan bus AKAP	91
Lampiran 17. <i>Crosstab</i> pendapatan / penghasilan / uang saku dengan alasan menggunakan bus AKAP	92
Lampiran 18. <i>Matriks Correlations</i> Bus AKAP	93
Lampiran 19. Kuisisioner pengguna Kereta Api Prameks	94
Lampiran 20. Kuisisioner pengguna Bus AKAP.....	95
Lampiran 21. Gambar Kereta Api Prameks dan Bus Akap	96
Lampiran 22. Tabel korelasi	97

INTISARI

PREFERENSI PENGGUNA KERETA API PRAMEKS JURUSAN YOGYAKARTA – SOLO DIBANDING BUS AKAP,

Andreas Adventito Pramario, No. Mahasiswa 03. 02. 11632 tahun 2010, PPS Teknik Sipil Transportasi, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Yogyakarta dan Solo merupakan kota besar yang cukup berkembang sehingga arus perjalanan penumpang Yogyakarta – Solo dan sebaliknya saat ini juga mengalami perkembangan yang cukup pesat. Hal ini disebabkan oleh banyaknya lapangan pekerjaan yang berkembang di Kota Yogyakarta maupun Solo. Hal ini juga didukung oleh banyaknya moda transportasi antar kota ini. Salah satu contohnya adalah kereta api komuter (Prameks) dan juga bus antar propinsi. Kereta api komuter (Prameks) dan bus antar propinsi merupakan sarana yang banyak dipilih oleh sebagian besar penumpang

Dalam menentukan pemilihan moda, orang memperhatikan banyak faktor seperti : jenis kelamin, umur, penghasilan, tujuan perjalanan, profesi. Alasan yang orang pilih juga banyak pilihan, yaitu : ketepatan waktu, tarif, jadwal, kenyamanan dan keamanan, lokasi yang dituju. Untuk mengetahui besarnya faktor yang berpengaruh dianalisis menggunakan metode *crosstabs methods*. Data yang diperoleh 200 responden yang terdiri dari 100 responden kereta api Prameks dan 100 responden bus AKAP.

Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa penumpang wanita lebih senang memilih kereta api Prameks (43%) dari pada bus AKAP (33%) ini disebabkan oleh alasan kenyamanan dan keamanan menggunakan kereta api Prameks (32%). Alasan yang paling dominan penumpang bus AKAP adalah kedekatan dengan lokasi (44%) dan tarif (31%). Sebagian besar penumpang adalah karyawan swasta/wiraswasta (46% dan 40%) yang berpendapatan Rp. 1.000.000,00 – Rp. 2.000.000,00. Sebanyak 73% penumpang kereta api Prameks selalu menggunakan moda tersebut, sedangkan 70% penumpang bus AKAP selalu menggunakan moda tersebut. Penumpang kereta api Prameks dan bus AKAP menggunakan moda tersebut lebih dari satu kali dalam seminggu.

Kata kunci : kereta api Prameks, bus AKAP, pemilihan moda, korelasi, *crosstabs methode*