

ANALISIS DAYA TARIK KERETA API EKONOMI PROGO

Laporan Tugas Akhir

sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana dari

Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Oleh :

BONA RAMOT SILITONGA

NPM : 05 02 12326



PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA

YOGYAKARTA, DESEMBER 2011

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Tugas Akhir dengan judul :

“ANALISIS DAYA TARIK KERETA API EKONOMI PROGO”.

benar – benar merupakan hasil karya sendiri dan bukan merupakan hasil plagiasi dari karya orang lain. Ide, hasil penelitian maupun kutipan baik langsung maupun tidak langsung yang bersumber dari tulisan atau ide orang lain dinyatakan secara tertulis dalam Tugas Akhir ini. Apabila terbukti dikemudian hari bahwa Tugas Akhir ini merupakan hasil plagiasi, maka ijazah yang saya peroleh dinyatakan batal dan akan saya kembalikan kepada Rektor Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Yogyakarta, 05 Desember 2011

yang membuat pernyataan



Bona Ramot Silitonga

PENGESAHAN

Laporan Tugas Akhir

ANALISIS DAYA TARIK KERETA API EKONOMI PROGO

Oleh :

BONA RAMOT SILITONGA

NPM : 05 02 12326

telah diperiksa dan disetujui oleh pembimbing

Yogyakarta, 9-12-2011...

Pembimbing I



(Ir. JF. Soandrijanie Linggo, M.T.)

Pembimbing II



(Ir. Y. Hendra Suryadharma, M.T.)

Disahkan oleh :

Ketua Program Studi Teknik Sipil



(Ir. Junaedi Utomo, M.Eng.)

PENGESAHAN

Laporan Tugas Akhir

ANALISIS DAYA TARIK KERETA API EKONOMI PROGO



Oleh :

BONA RAMOT SILITONGA

NPM : 05 02 12326

Telah diuji dan disetujui oleh penguji

	Nama Dosen	Paraf	Tanggal
Ketua	: Ir. JF. Soandrijanie Linggo, M.T.		8-12-11
Anggota	: Ir. P. Eliza Purnamasari, M.Eng.		8-12-11
Anggota	: Benidiktus Susanto, S.T., M.T.		8.12.11

INTISARI

ANALISIS DAYA TARIK KERETA API EKONOMI PROGO, Bona Ramot Silitonga, NPM 05 02 12326, tahun 2011, Bidang Keahlian Transportasi, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Kereta api sebagai salah satu bagian dari sistem transportasi berfungsi memberikan layanan kepada masyarakat, yang berorientasi pada pasar, baik pasar penumpang maupun barang. Kualitas layanan yang diberikan akan mempengaruhi jumlah pelanggan atau pengguna jasa transportasi. Layanan yang baik akan menarik pelanggan, sebaliknya layanan yang kurang baik akan mengurangi ketertarikan untuk menggunakan jasa transportasi yang ditawarkan.

Penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan penyebaran kuesioner kepada penumpang kereta api Progo secara acak. Kemudian dilakukan analisis lebih lanjut menggunakan SPSS *versi 17 for windows* untuk mengetahui hal-hal yang menjadi daya tarik kereta api ekonomi Progo bagi penumpang. Untuk mengetahui hal tersebut digunakan uji Kendall's W, dimana seluruh pernyataan yang dianggap menjadi daya tarik kereta api ekonomi Progo akan diurutkan secara *ranking*.

Berdasarkan hasil uji Kendall's W jam keberangkatan yang tepat waktu (P1) menjadi daya tarik paling besar kereta api ekonomi Progo dengan nilai *mean rank* 8,28. Urutan kedua dipengaruhi oleh transportasi menuju ke stasiun (P8) dengan nilai 8,02 dan urutan ketiga dipengaruhi jam tiba di kota tujuan (P10) dengan nilai 7,99. Daya tarik KA ekonomi Progo dipilih 189 responden dengan karakteristik berdasarkan kelamin laki-laki 125 orang dan perempuan 64 orang; berdasarkan pekerjaan pelajar/mahasiswa 71 orang, PNS 18 orang, karyawan 74 orang, wiraswasta 26 orang; berdasarkan pendidikan terakhir 2 orang SD, 16 orang SMP, 106 orang SMA, 22 orang Diploma, S1/S2 sebanyak 43 orang; berdasarkan penghasilan 98 orang dengan penghasilan <Rp. 1.000.000,-, 80 orang berpenghasilan Rp. 1.000.000,- s/d 5.000.000,-, 11 orang berpenghasilan > Rp. 5.000.000,-; berdasarkan usia 11 – 30 tahun 124 orang, 30 – 50 tahun 60 orang, >50 tahun 5 orang; berdasarkan tujuan, untuk liburan 61 orang, pendidikan 11 orang, kerja 52 orang, kunjungan keluarga 65 orang; berdasarkan waktu perjalanan pagi hari 15 orang, siang 4 orang, sore 85 orang, malam 85 orang; berdasarkan intensitas penggunaan KA dua kali seminggu atau lebih 2 orang, satu kali seminggu 8 orang, satu kali sebulan 20 orang, tidak tentu 159 orang; berdasarkan jam keberangkatan KA yang disukai yaitu Progo 16.45 WIB sebanyak 163 orang, Senja Begawan 18.10 WIB sebanyak 11 orang, Gaya Baru malam 20.58 WIB sebanyak 15 orang. Dari hasil uji Kendall's W juga diketahui tanggapan penumpang terhadap jam keberangkatan kereta api sudah baik dengan nilai 8,28, sedangkan tanggapan terhadap keamanan dan kenyamanan masih kurang dengan nilai 5,79 dan 5,11.

Kata kunci : kereta api, penumpang, daya tarik, jam keberangkatan.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala karunia yang telah diberikan – Nya, sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan judul **“ANALISIS DAYA TARIK KERETA API EKONOMI PROGO”** ini dengan baik. Tugas akhir ini disusun untuk melengkapi syarat dalam meraih gelar Sarjana Teknik pada Fakultas Teknik, Program Studi Teknik Sipil, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Penulis menyadari bahwa penelitian ini tidak mungkin dapat diselesaikan dengan baik tanpa bantuan dari berbagai pihak yang telah banyak membantu dengan doa, semangat, dukungan dan hal-hal lain demi kelancaran tugas akhir ini, karena itu dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan yang sangat berharga ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa yang selalu memberikan berkat dan karunia – Nya.
2. Bapak Dr. Ir. AM. Ade Lisantono, M.Eng., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
3. Bapak Ir. FX. Junaedi Utomo, M.Eng., selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
4. Ibu Ir. JF. Soandrijanie Linggo, M.T., selaku Dosen Pembimbing I yang banyak memberikan dukungan dan bimbingan dalam penelitian serta penyusunan laporan tugas akhir ini.
5. Bapak Ir. Y. Hendra Suryadharma, M.T., selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan ide, saran dan dukungan hingga selesainya laporan tugas akhir ini.

6. Ibu Ir. P. Eliza Purnamasari, M.Eng. dan Bapak Benidiktus Susanto, S.T., M.T. selaku dosen penguji yang telah memberikan banyak masukan untuk skripsi saya.
7. Seluruh dosen, karyawan dan staf Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya Yogyakarta yang telah memberikan banyak ilmu pengetahuan dan pengalaman.
8. P.T. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP 6 Yogyakarta yang telah memberikan data dan izin penyebaran kuesioner yang diperlukan penulis dalam penelitian.
9. Seluruh penumpang kereta api ekonomi Progo yang telah membantu dan memberikan waktunya untuk mengisi kuesioner.
10. Kepada Ayah saya yang telah tiada, namun kenangan bersamanya selalu memberikan semangat selama penulis menyelesaikan kuliah dan tugas akhir ini.
11. Ibunda saya yang selalu memberikan segalanya, berupa doa, dukungan moril juga materil dan hal lainnya selama penulis menyelesaikan kuliah dan tugas akhir ini.
12. Kakakku Sorta Vera Nani Ida Silitonga yang selalu memberikan dorongan dan motivasi untuk menyelesaikan tugas akhir ini.
13. Saudara – saudara ku lainnya, Trito, Martin, dan Iyo yang mengingatkan dan memberikan semangat bagi penulis.
14. Teman – teman mahasiswa Teknik Sipil 2005 Universitas Atma Jaya Yogyakarta yang telah berjuang bersama selama perkuliahan.

15. Teman-temanku Arnold, Icha, Edwin, Togi, Ika yang telah membantu penulis menyebarkan kuesioner di stasiun Lempuyangan.
16. Keluarga besar Tugu Asri B6, b'Ucok, b'Mikael, Arifin yang banyak membantu dan mengingatkan saya.
17. NHKBP dan seluruh anggotanya yang telah memberikan kesan-kesan yang indah dan pengalaman yang berarti.
18. KMBA dan seluruh anggotanya yang telah memberikan kesan – kesan indah dan pengalaman yang berarti.
19. BW Production, Wajah.Asia, Indra, Mbak Fety, Welly, dan kawan-kawan fotografer, yang telah memberikan pengalaman baru bagi saya dalam dunia fotografi..
20. Terima kasih untuk semua pihak yang telah membantu namun penulis tidak dapat disebutkan satu-persatu

Penyusun menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari sempurna dan banyak kekurangan, oleh sebab itu penyusun akan dengan senang hati menerima saran dan kritik yang dapat bermanfaat bagi penyusunan laporan yang akan datang.

Akhir kata penyusun berharap semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang memerlukannya terutama bagi mahasiswa Teknik Sipil.

Yogyakarta, Desember 2011

Penyusun,

Bona Ramot Silitonga

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI	iv
INTISARI.....	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Batasan Masalah	4
1.4 Tujuan Penelitian	5
1.5 Manfaat Penelitian	5
1.6 Keaslian Penelitian	5
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA.....	6
2.1 Sistem Transportasi.....	6
2.2 Kereta Api	7
2.2.1 Pengertian kereta api	7
2.2.2 Sejarah kereta api di Indonesia	9
2.2.3 Kereta api Progo	11
2.3 Karakteristik Penumpang.....	12
2.4 Kualitas Pelayanan	13
2.5 Bangkitan Pergerakan	16
2.6 Metode Analisis Dengan Statistik	20
2.7 Penelitian Sebelumnya.....	22
BAB III LANDASAN TEORI.....	25
3.1 Karakteristik Transportasi KA	25

3.2 Pemilihan Objek Penelitian.....	25
3.3. Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling	27
3.3.1 Populasi	27
3.3.2 Sampel.....	27
3.3.3 Teknik sampling dan jumlah sampel.....	28
3.4 Metode Analisis Uji Kendall's W	30
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	32
4.1. Metode Penelitian	32
4.2 Pengumpulan Data	32
4.3 Lokasi dan Waktu Penelitian	33
4.4 Kuisisioner	33
4.5 Proses Pengokohan Data	35
4.6 Bagan Alir Analisis	35
4.7 Time Schedule Pelaksanaan Tugas Akhir	37
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	38
5.1 Data Penelitian	38
5.2 Klasifikasi Responden.....	39
5.2.1 Klasifikasi responden berdasarkan jenis kelamin	39
5.2.2 Klasifikasi responden berdasarkan pekerjaan	40
5.2.3 Klasifikasi responden berdasarkan pendidikan terakhir	42
5.2.4 Klasifikasi responden berdasarkan penghasilan.....	43
5.2.5 Klasifikasi responden berdasarkan usia	45
5.2.6 Klasifikasi responden berdasarkan tujuan.....	46
5.2.7 Klasifikasi responden berdasarkan waktu perjalanan yang disukai	48
5.2.8 Klasifikasi responden berdasarkan tingkat keseringan menggunakan KA Progo	49
5.2.9 Klasifikasi responden berdasarkan jam keberangkatan KA yang disukai	50
5.3 Hasil Data Daya Tarik KA Ekonomi Progo.....	52
5.3.1 Frekuensi daya tarik KA ekonomi Progo.....	52
5.3.2 Analisis data dengan uji Kendall's W	71
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....	75
6.1 Kesimpulan	75
6.2 Saran.....	77
DAFTAR PUSTAKA	78
LAMPIRAN.....	80

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1.	Tingkat Resiko Kecelakaan Berbagai Moda Transportasi.....	26
Tabel 5.1.	Jumlah Penumpang KA Ekonomi Progo Ketika Penyebaran Kuesioner	38
Tabel 5.2.	Klasifikasi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	39
Tabel 5.3.	Klasifikasi Responden Berdasarkan Pekerjaan.....	41
Tabel 5.4.	Klasifikasi Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	42
Tabel 5.5.	Klasifikasi Responden Berdasarkan Penghasilan	43
Tabel 5.6.	Klasifikasi Responden Berdasarkan Usia	45
Tabel 5.7.	Klasifikasi Responden Berdasarkan Tujuan	46
Tabel 5.8.	Klasifikasi Responden Berdasarkan Waktu Perjalanan Yang Disukai.....	48
Tabel 5.9.	Klasifikasi Responden Berdasarkan Tingkat Keseringan Menggunakan KA Progo.....	49
Tabel 5.10.	Klasifikasi Responden Berdasarkan Jam Keberangkatan KA Yang Disukai	51
Tabel 5.11.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 1.....	53
Tabel 5.12.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 2.....	54
Tabel 5.13.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 3.....	55
Tabel 5.14.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 4.....	57
Tabel 5.15.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 5.....	58
Tabel 5.16.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 6.....	60
Tabel 5.17.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 7.....	61
Tabel 5.18.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 8.....	63
Tabel 5.19.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 9.....	64
Tabel 5.20.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 10.....	66
Tabel 5.21.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 11.....	67
Tabel 5.22.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 12.....	68
Tabel 5.23.	Tingkat Kesetujuan Responden Terhadap Pernyataan 13.....	70
Tabel 5.24.	Nilai Bobot Pernyataan Dan Nilai Mean	71
Tabel 5.25.	Hasil Uji Kendall's W	72
Tabel 5.26.	Ranking Hasil Uji Kendall's W	74

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1.	Bagan Alir Penelitian Tugas Akhir	36
Gambar 5.1.	Grafik Jenis Kelamin Responden KA Progo	40
Gamabr 5.2.	Grafik Status Pekerjaan Responden KA Progo.....	41
Gambar 5.3.	Grafik Pendidikan Terakhir Responden KA Progo	42
Gamabr 5.4.	Grafik Penghasilan Responden KA Progo	44
Gambar 5.5.	Grafik Usia Responden KA Progo.....	45
Gamabr 5.6.	Grafik Tujuan Responden KA Progo.....	47
Gambar 5.7.	Grafik Waktu Perjalanan Yang Disukai Responden KA Progo.....	48
Gamabr 5.8.	Grafik Tingkat Keseringan Menggunakan KA Progo	50
Gamabr 5.9.	Grafik Jam Keberangkatan KA Yang Disukai Responden KA Progo	51
Gambar 5.10.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 1.....	53
Gambar 5.11.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 2.....	55
Gambar 5.12.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 3.....	56
Gambar 5.13.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 4.....	57
Gambar 5.14.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 5.....	59
Gambar 5.15.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 6.....	60
Gambar 5.16.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 7.....	62
Gambar 5.17.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 8.....	63
Gambar 5.18.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 9.....	65
Gambar 5.19.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 10.....	66
Gambar 5.20.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 11.....	67
Gambar 5.21.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 12.....	69
Gambar 5.22.	Grafik Persentase Responden Terhadap Pernyataan 13.....	70

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuesioner	80
Lampiran 2. Data Jumlah Penumpang	84
Lampiran 3. Data Hasil Kuesioner	85
Lampiran 4. Hasil Uji Kendall's W dengan SPSS	86
Lampiran 5. Surat Ijin Penelitian DAOP 6 Yogyakarta	88

