SKRIPSI

ANALISIS KARAKTERISTIK DAN POLA PERJALANAN PENGGUNA KERETA API RUTE MAKASSAR – PAREPARE

JUNAEDI
NIM. 1220190133

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PAREPARE

2026

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN INSPIRASI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

PRAKATA

Bismillahirrahmanirrahim

Alhamdulillahi robbil'alamiin. Puji syukur kehadirat Allah *subhanahu wa ta'ala* atas limpahan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal dengan Judul Analisis Kepuasan Pelanggan Terhadap Tingkat Kualitas Pelayanan Dan Fasilitas Trasnportasi Kereta Api (Studi Kasus : Stasiun Garongkong)

Penulis menyadari begitu banyak kendala dan hambatan dalam proses penyelesaian proposal ini dari awal sampainya akhir. Terselesainya propsal ini, tentunya tidak terlepas dari bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terima kasih dengan penuh ketulusan dan penghargaan setinggi-tingginya kepada: Kedua orang tua Ayahanda Rusli dan Ibunda Nurati, Muhammad Basri S.T.,M.T selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Parepare, bapak Mustakim, S.T., M.T selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Parepare, Ibu Dr. A. Sulfanita, ST.,MT. dan Ir. Misbahuddin, ST.,M.Si. selaku Pembimbing I dan Pembimbing II yang telah membimbing penulis dengan penuh kesabaran dan keikhlas sampai saat ini banyak memberikan saran untuk penulis dan seluruh dosen Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Parepare yang telah banyak meluangkan waktu dan tenaga dalam berbagi ilmunya, staf, karyawan yang telah banyak membantu, dan saudara serta sahabat laskar meteor yang selalu memberi dukungan.

Akhir kata semoga apa yang disajikan dalam proposal ini dapat bermanfaat, walaupun penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam penyajian proposal ini. Yang masih membutuhkan koreksi dan masukan yang lebih lanjut untuk perbaikan di masa yang akan datang.

Nashrumminallah wafathun qarib.

Parepare, 05 juli 2023

Junaedi
Nim. 1220190133

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare berdasarkan karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan, mengidentifikasi faktor yang menjadi pertimbangan masyarakat dalam memilih kereta api sebagai moda transportasi, serta mengetahui faktor yang paling dominan dalam pemilihan kereta api. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data yang diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare. Jumlah responden yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 149 orang. Data dianalisis menggunakan distribusi frekuensi, persentase, tabulasi silang, dan uji Chi-Square dengan bantuan IBM SPSS Statistics.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik pengguna Kereta Api Makassar–Parepare didominasi oleh pengguna perempuan, kelompok usia 20–29 tahun, dan pelajar. Dari karakteristik sosial-ekonomi, sebagian besar responden memiliki pengeluaran transportasi per bulan sebesar Rp150.000–Rp300.000 dan sebagian besar menggunakan kurang dari 25% penghasilannya untuk biaya transportasi. Meskipun sebagian besar responden memiliki kendaraan pribadi, terutama sepeda motor, kereta api tetap digunakan sebagai salah satu pilihan moda transportasi. Berdasarkan karakteristik perjalanan, tujuan perjalanan yang paling banyak dilakukan adalah wisata atau rekreasi. Faktor yang menjadi pertimbangan dalam memilih kereta api meliputi jarak, biaya, waktu tempuh, pelayanan, jadwal, dan faktor lainnya. Dari seluruh faktor tersebut, pelayanan menjadi faktor yang paling dominan, dengan 40 responden atau 26,8%. Hasil uji Chi-Square menunjukkan bahwa karakteristik jenis kelamin tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan faktor pemilihan kereta api ($p = 0,605$), demikian pula jenis pekerjaan ($p = 0,289$) dan tujuan perjalanan ($p = 0,167$). Sementara itu, usia menunjukkan hubungan yang signifikan dengan faktor pemilihan kereta api berdasarkan nilai signifikansi 0,024.

Kata kunci: *karakteristik pengguna, kereta api, pemilihan moda, faktor pemilihan, Makassar–Parepare.*

ABSTRACT

This study aims to analyze the characteristics of users of the Makassar–Parepare railway based on socio-economic and travel characteristics, identify the factors considered by users in choosing the railway as a mode of transportation, and determine the most dominant factor influencing railway selection. This study used a quantitative approach with data collected through questionnaires distributed to users of the Makassar–Parepare railway. A total of 149 respondents were involved in the study. The data were analyzed using frequency distribution, percentage analysis, cross-tabulation, and Chi-Square test with the assistance of IBM SPSS Statistics.

The results show that users of the Makassar–Parepare railway were predominantly female, aged 20–29 years, and students. In terms of socio-economic characteristics, most respondents had monthly transportation expenses of Rp150,000–Rp300,000 and spent less than 25% of their income on transportation costs. Although most respondents owned private vehicles, particularly motorcycles, the railway remained one of the transportation options used by respondents. In terms of travel characteristics, the most common travel purpose was tourism or recreation. The factors considered in choosing the railway included distance, cost, travel time, service, schedule, and other factors. Among these factors, service was the most dominant factor, selected by 40 respondents or 26.8%. The Chi-Square test results showed that gender was not significantly associated with the factors influencing railway selection ($p = 0.605$), nor were occupation ($p = 0.289$) and travel purpose ($p = 0.167$). Meanwhile, age showed a significant association with the factors influencing railway selection, with a significance value of 0.024.

Keywords: *user characteristics, railway, mode choice, selection factors, Makassar–Parepare.*

DAFTAR ISI

		Halaman
HALAMAN PENGESAHAN		i
HALAMAN INSPIRASI		ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI		iii
PRAKATA		iv
ABSTRAK		vi
ABSTRACT		vii
DAFTAR ISI		viii
DAFTAR TABEL		xii
DAFTAR GAMBAR		xiv
DAFTAR LAMPIRAN		xv
DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN		xvi
BAB I	PENDAHULUAN	1
A.	Latar Belakang	1
B.	Rumusan Masalah	3
C.	Tujuan Penelitian	4
D.	Batasan Masalah	4
E.	Manfaat Penelitian	5
F.	Sistematika Penulisan	5
BAB II	TINJAUAN PUSTAKA	7
A.	Transportasi	7
B.	Keunggulan Dan Kelemahan Kereta Api	8

C. Variabel Penentu Pemilihan Moda 8

D. Tingkat Pelayanan 12

1. Persepsi Pengguna 13

2. Faktor Yang Mempengaruhi Presepsi 14

E. Teori Pengambilan Sampel 16

1. Metode Pengambilan Sampel 18

2. Penentuan Jumlah Sampel 19

3. Menentukan besar sampel 19

4. Skala Pengukuran 22

F. Jenis Data 23

1. Penelitian Lapangan (*Field Research*) 24

2. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*) 24

G. Teknik Analisis 25

1. Statistik Deskriptif 25

2. Frekuensi 25

3. Tabulasi Silang 26

4. Analisis Korelasi 26

5. Analisis Faktor (*Factor Analysis*) 26

H. Kajian Hasil Penelitian Terdahulu 27

BAB III METODE PENELITIAN 36

A. Jenis Penelitian 36

B. Lokasi dan Waktu 36

1. Lokasi 36

2. Waktu 37

C. Alat dan Bahan 37

D. Prosedur Standar Penelitian 37

E. Populasi Dan Sampel 37

1. Populasi 38

2. Sampel 39

F. Teknik Pengumpulan Data 40

G. Teknik Analisis Data 41

1. Analisis Distribusi Frekuensi 42

2. Analisis Presentase 42

H. Indikator Karakteristik Pengguna Kereta Api 42

I. Karakteristik Perjalanan 43

J. Diagram Alir 45

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 44

A. Hasil Penelitian 44

1. Gambaran Umum Penelitian 44

2. Karakteristik Penggunaan Kereta Api Rute Makassar-Parepare 45

3. Faktor yang Menjadi Pertimbangan dalam Memilih Kereta Api 69

4. Analisis Tabulasi Silang Karakteristik Pengguna dengan Faktor Pemilihan Kereta Api 74

BAB V PENUTUP 90

A. Kesimpulan 90

B. Saran 91

DAFTAR PUSTAKA 40

LAMPIRAN 95

DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel 3.1	Indikator Karakteristik Pengguna Kereta Api	43
Tabel 3.2	Karakteristik Perjalanan	44
Tabel 4.1	Distribusi Pengguna Berdasarkan Domisili	46
Tabel 4.2	Distribusi Pengguna Berdasarkan Jenis Kelamin	47
Tabel 4.3	Distribusi Pengguna Berdasarkan Usia	48
Tabel 4.4	Distribusi Pengguna Berdasarkan Jenis Pekerjaan	50
Tabel 4.5	Distribusi Pengguna Berdasarkan Pengeluaran Transportasi Per Bulan	51
Tabel 4.6	Distribusi Pengguna Berdasarkan Persentase Penghasilan untuk Biaya Transportasi	52
Tabel 4.7	Distribusi Pengguna Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi	54
Tabel 4.8	Distribusi Pengguna Berdasarkan Kepemilikan Mobil	55
Tabel 4.9	Distribusi Penggunaan Berdasarkan Kepemilikan Motor	55
Tabel 4.10	Distribusi Pengguna Berdasarkan Tujuan Perjalanan	57
Tabel 4.11	Distribusi Pengguna Berdasarkan Stasiun Keberangkatan	58
Tabel 4.12	Distribusi Pengguna Berdasarkan Stasiun Kedatangan	60
Tabel 4.13	Distribusi Pengguna Berdasarkan Frekuensi Menggunakan Kereta Api	62
Tabel 4.14	Distribusi Pengguna Berdasarkan Moda Menuju Stasiun	63
Tabel 4.15	Distribusi Pengguna Berdasarkan Moda dari Stasiun	65
Tabel 4.16	Distribusi Pengguna Berdasarkan Faktor yang Menjadi Pertimbangan dalam Memilih Kereta Api	70
Tabel 4.17	Tabulasi Silang Jenis Kelamin dengan Faktor Pemilihan Kereta Api	74
Tabel 4.18	Hasil Uji *Chi-Square* Jenis Kelamin dengan Faktor Pemilihan Kereta Api	75

Tabel 4.19	Tabulasi Silang Usia dengan Faktor Pemilihan Kereta Api	77
Tabel 4.20	Hasil Uji *Chi-Square* Usia dengan Faktor Pemilihan Kereta Api	78
Tabel 4. 21	Tabulasi Silang Jenis Pekerjaan dengan Faktor Pemilihan Kereta Api	79
Tabel 4.22	Hasil Uji *Chi-Square* Jenis Pekerjaan dengan Faktor Pemilihan Kereta Api	81
Tabel 4.23	Tabulasi Silang Tujuan Perjalanan dengan Faktor Pemilihan Kereta Api	83
Tabel 4.24	Hasil Uji *Chi-Square* Tujuan Perjalanan dengan Faktor Pemilihan Kereta Api	85

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 2.1	Factors Influencing Customers Perceptions of Service	15
Gambar 3.1	Peta Lokasi Penelitian	36
Gambar 3.2	Bagan alir penelitian	45

DAFTAR LAMPIRAN

Halaman

Lampiran-1	Kuesioner Karakteristik Pengguna Kereta Api Rute Makassar – Parepare	95
Lampiran-2	Analisis Data	101

DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN

Lambang / Singkatan	Arti dan Keterangan
ABRI	Angkatan Bersenjata Republik Indonesia
AT	*Approach Time*
BPKA	Balai Pengelola Kereta Api
BOR	*Berth Occupancy Ratio*
BT	*Berth Time*
BUMN	Badan Usaha Milik Negara
CPO	*Crude Palm Oil*
CSI	*Customer Satisfaction Index*
DAOP	Daerah Operasi
IBM	*International Business Machines*
IPA	*Importance Performance Analysis*
KAI	Kereta Api Indonesia
KA	Kereta Api
KRL	Kereta Rel Listrik
LOS	*Level of Service*
PGCV	*Potential Gain in Customer Value*
PNS	Pegawai Negeri Sipil
PT	Perseroan Terbatas
SIM	Surat Izin Mengemudi
SPSS	*Statistical Package for the Social Sciences*

Lambang / Singkatan	Arti dan Keterangan
STTD	Sekolah Tinggi Transportasi Darat
TRT	*Turn Round Time*
WT	*Waiting Time*
n	Jumlah sampel
N	Jumlah populasi / jumlah seluruh responden, sesuai konteks rumus
Z	Nilai standar pada tingkat kepercayaan
P	Proporsi populasi / persentase
F	Frekuensi pada masing-masing kategori
e	Tingkat kesalahan yang ditoleransi / *margin of error*
$\mathbf{N_1, N_2, \ldots, N_l}$	Jumlah unit pada masing-masing subpopulasi/strata
p	Nilai signifikansi (*p-value*) pada pengujian statistik
r	Koefisien korelasi
S	Simpangan baku sampel
σ	Simpangan baku populasi

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kereta api merupakan salah satu perlengkapan transportasi nasional yang diandalkan di Indosesia. Pembangunan jasa angkutan perkeretaapian diarahkan buat tingkatkan energi angkut, kualitas pelayanan, seta manajemen pengelolaannya sehingga angkutan kereta api baik selaku angkutan benda ataupun angkutan penumpang bisa diandalkan oleh warga banyak. Di Indonesia sendiri, pemerintah membentuk tubuh usaha Kepunyaan Negeri ialah PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) yang membagikan pelayanan kepada calon pelanggan serta warga dalam penyediaan jasa yang berhubungan dengan pelayanan perkereta apian salah satunya di Indonesia.

Transportasi berfungsi selaku penunjang, pendorong ataupun pergerak untuk perkembangan wilayah yang berpotensi tetapi belum tumbuh. Menyadari peranan transportasi darat spesialnya pelayanan di dalam kereta api wajib balance dengan tingkatan kebutuhan serta tersedianya pelayanan angkutan yang ramah, nyaman, kilat, mudah, tertib, aman serta selamat.

Pengguna kereta api mempunyai ciri yang bermacam- macam, baik dari aspek sosial- demografis, sosial- ekonomi, ataupun ciri ekspedisi. Perbandingan umur, tipe kelamin, tingkatan pembelajaran, pekerjaan, pemasukan, dan kepemilikan kendaraan bisa mempengaruhi kebutuhan serta sikap seorang dalam melaksanakan ekspedisi. Tidak hanya itu, tujuan ekspedisi, frekuensi pemakaian

kereta api, waktu ekspedisi, jarak ekspedisi, asal serta tujuan ekspedisi, dan moda yang digunakan buat mengarah serta meninggalkan stasiun pula ialah bagian berarti dalam menggambarkan ciri pengguna kereta api. Uraian terhadap ciri pengguna jadi berarti sebab pola ekspedisi tiap kelompok pengguna tidak senantiasa sama. Pengguna yang melaksanakan ekspedisi buat bekerja bisa mempunyai kebutuhan serta waktu ekspedisi yang berbeda dengan pelajar, mahasiswa, turis, ataupun pengguna yang melaksanakan ekspedisi buat mendatangi keluarga. Demikian pula, warga yang mempunyai kendaraan individu bisa mempunyai pertimbangan yang berbeda dalam memilah kereta api dibanding dengan warga yang tidak mempunyai kendaraan individu. Perbandingan tersebut bisa membagikan cerminan menimpa pola permintaan ekspedisi serta alibi warga dalam memilah kereta api selaku moda transportasi.

Dalam konteks transportasi kereta api di Sulawesi Selatan, pertumbuhan layanan kereta api membagikan alternatif baru untuk warga dalam melaksanakan ekspedisi antardaerah. Salah satu stasiun yang jadi bagian dari jaringan layanan kereta api di Sulawesi Selatan merupakan Stasiun Garongkong di Kabupaten Barru. Keberadaan stasiun tersebut mempunyai kedudukan dalam menunjang mobilitas warga serta menghubungkan ekspedisi antardaerah. Tetapi, ciri pengguna yang menggunakan layanan kereta api di sesuatu daerah bisa berbeda dengan daerah yang lain sebab dipengaruhi oleh keadaan sosial- ekonomi warga, kegiatan daerah, tujuan ekspedisi, dan ketersediaan moda transportasi alternatif.

Oleh sebab itu, dibutuhkan sesuatu riset yang bisa membagikan cerminan menimpa ciri pengguna kereta api secara lebih komprehensif. Analisis tidak cuma dicoba bersumber pada ciri sosial- demografis pengguna, namun pula mencakup ciri sosial- ekonomi, ciri ekspedisi, frekuensi pemakaian kereta api, tujuan ekspedisi, akses mengarah stasiun, kepemilikan kendaraan, dan alibi dalam memilah kereta api selaku moda transportasi. Hasil analisis tersebut diharapkan bisa membagikan cerminan menimpa profil serta pola ekspedisi pengguna kereta api dan jadi bahan data dalam menguasai kebutuhan pengguna.

Bersumber pada penjelasan tersebut, riset menimpa ciri pengguna kereta api berarti dicoba buat mengenali profil, pola ekspedisi, serta sikap pengguna dalam menggunakan layanan transportasi kereta api. Oleh sebab itu, riset ini ditunjukan buat menganalisis ciri pengguna kereta api di Stasiun Garongkong Kabupaten Barru, sehingga bisa diperoleh cerminan yang lebih jelas menimpa ciri penumpang serta pola penggunaannya terhadap layanan kereta api.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Karakteristik dan pola perjalanan pengguna kereta Api Makassar – Parepare berdasarkan karakteristik sosial – ekonomi dan karakteristik perjalanan ?
2. Faktor apa saja yang mempengaruhi masyarakat dalam memilih Kereta Api sebagai moda trasportasi pada rute Mkassar – Parepare?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui karakteristik dan pola perjalanan pengguna Kereta Api rute Makassar – Parepare berdasarkan karakteristik sosial – ekonomi dan karakteristk perjalanan.
2. Mengetahui faktor yang mempengruhi masyarakat dalam memilih kereta api sebagai moda transportasi pada rute Makassar – parepare

D. Batasan Masalah

Penelitian ini dibatasi pada pengguna Kereta Api rute Makassar – Parepare yang melakukan perjalanan melalui Stasiun-stasiun yang diwilayah Kabupaten Barru hingga Kabupaten Maros. Pembatasan ini dilakukan agar penelitian lebih terarah dan sesuai dengan tujuan penelitian. Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Sampel penelitian diambil dari penumpang Kereta Api rute Makassar-Parepare pada stasiun-stasiun yang berada diwilayah Kabupaten Barru hingga Kabupaten Maros.
2. Penelitian hanya menganalisis karakteristik sosial ekonomi, karakteristik perjalanan, dan faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam memilih Kereta Api sebagai moda transportasi pada rute Makassar – Parepare.
3. Karakteristik pengguna Kereta Api dianalisis secara keseluruhan dan tidak dibedakan berdasarkan masing-masing stasiun lokasi survei.
4. Penelitian ini tidak membahas aspek teknis operasional kereta api, seperti prasarana, sarana, jadwal perjalanan, maupun evaluasi kinerja pelayanan

E. Manfaat Penelitian

1. Menambah wawasan dan pengetahuan peneliti mengenai karakteristik pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare, baik berdasarkan karakteristik sosial-ekonomi, karakteristik perjalanan, maupun faktor yang mepengaruhi masyarakat dalam memilih kereta api, serta pola perjalanan pengguna kereta api.
2. Sebagai informasi bagi pemerintah atau Dinas terkait mengenai kebutuhan kereta api.
3. Bagi peneliti selanjutnya Sebagai reverensi dalam penelitian mengenai karakteristik prngguna maupun pemilihan moda transportasi

F. Sistematika Penulisan

Dengan mengacu pada petunjuk mengenai penyusunan proposal, maka penelitian yang akan dilakukan ini terdiri dari lima sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Mengemukakan tentang informasi secara umum dari penelitian ini yang berkenaan dengan latar belakang masalah, maksud dan tujuan penelitian, manfaat peneliian batasan masalah dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang teori-teori yang dijadikan dasar dalam analisis dan pembahasan masalah, serta beberapa rumus dan spesifikasi dari studi literature yang berhubungan dalam penulisan ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Bagian ini berisi uraian tentang rancangan penelitian, lokasi dan waktu penelitian, populasi dan sapel penelitian, teknik pengumpulan data penelitian, dan metode analisis penelitian.

BAB IV HASIL PEMBAHASAN

Menyajikan data yang diperoleh dari hasil pengumpulan yang diperoleh dari hasil perhitungan dan penelitian ini. Selanjutnya data tersebut kemu diolah dan dianalisis sehingga akan menghasilkan informasi yang berguna

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini dikemukakan tentang kesimpulan hasil peneliti dan saran- saran dari peneliti berdasarkan analisis yang dilakukan pada bab sebelumnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi

Transportasi dimaksud selaku usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkat ataupun alihkan sesuatu objek dari sesuatu tempat lain, sehingga posisi lain tersebut objek jadi lebih berguna ataupun bisa bermanfaat buat sesuatu tujuan- tujuan tertentu (Miro, 2004). Perpindahan benda ataupun orang pelayanan perlengkapan ataupun kendaraan dari serta ke lokasi- lokasi yang terpisah secara geografis merupakan ialah penafsiran transportasi bagi Steenbrink (1974). Sebaliknya bagi Morlok (1978), transportasi merupakan aktivitas memindahkan ataupun mengangkat suatu dari sesuatu posisi ke posisi lain. Kemudian bagi Bowersox (1981), transportasi merupakan perpindahan penumpang ataupun benda dari sesuatu posisi ke posisi lain, diman produk dipindahkan mengarah posisi yang diperlukan. Sehingga secara universal transportasi merupakan wujud perpindahan sesuatu baik benda maupun manusia dari satu posisi mengarah posisi yang lain, pelayanan maupun tanpa pelayanan fasilitas.

Pemenuhan kebutuhan manusia semacam pemenuhan kebutuhan hendak pekerjaan, pembelajaran, kesehatan serta berolahraga menuntut terbentuknya suatu pergerakan. Pergerakan dari posisi asal mengarah posisi tujuan meupakan suatu proses transportasi dalam melaksanakan pergerakan dalam penuhi kebutuhan.

B. Keunggulan Dan Kelemahan Kereta Api

Berikut beberapa keunggulan dan kelemahan dari Kereta Api (*Lloyd Wright and Karl Fjellstrom,2003*)

1. Keunggulan kereta api :
    a. Mempunyai keahlian buat mengangkat penumpang dalam jumlah yang lebih besar dibanding dengan transportasi universal semacam bis, membolehkan pemindahan banyak orang dari satu tempat ke tempat lain.
    b. Mempunyai jalan tertentu, sehingga tidak membatasi pengguna jalur yang lain.
    c. Mempunyai waktu ekspedisi yang relatif lebih pendek dibanding dengan angkutan lain buat rute yang sama.
2. Kelemahan kereta api :
    a. Jangkauan wilayahnya terbatas, tidak bisa menggapai daerah- daerah terpencil sebab kereta api cuma melayani area- area tertentu saja.
    b. Penumpang wajib menjajaki agenda kereta yang didetetapkan serta bersabar menunggu bila kereta hadapi keterlambatan.

C. Variabel Penentu Pemilihan Moda

Pemilihan moda transportasi di kawasan perkotaan tidak bersifat acak, melainkan dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kepuasan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi, dan status sosial-ekonomi pengguna. Faktor-faktor ini bisa berdiri sendiri atau saling terkait (Bruton, 1975, 170). Beberapa faktor yang sulit diukur cenderung diabaikan dalam analisis pilihan moda, dengan anggapan bahwa

pengaruhnya kecil atau dapat diwakili oleh variabel lain yang lebih terukur. Identifikasi berbagai faktor dan variabel yang mempengaruhi perilaku pelaku perjalanan (trip maker behavior):

Identifikasi bermacam aspek serta variabel yang mempengaruhi sikap pelakon ekspedisi(trip maker behavior) mengaitkan 4 kelompok aspek utama yang dikira mempunyai akibat signifikan. Tiap aspek ini setelah itu dipecah jadi sebagian variabel yang bisa dikenali.

Variabel-variabel ini dapat dievaluasi baik secara kuantitatif maupun kualitatif. Variabel-variabel tersebut meliputi :

1. Kelompok faktor karakteristik perjalanan(travel characteristics factor) mencakup sebagian variabel yang mempunyai pengaruh signifikan terhadap sikap pengguna dalam memilah moda transportasi, ialah:
    a. Variabel tujuan perjalanan (*trip purpose*) mencakup kegiatan semacam bekerja, sekolah, sosial, serta yang lain. Pengalaman menampilkan kalau ada ikatan antara jumlah pengguna angkutan universal serta tujuan ekspedisi mereka. Buat tujuan tertentu, sebagian orang memilah memakai kereta komuter walaupun mereka mempunyai kendaraan individu, sedangkan yang yang lain memilah memakai bis.
    b. Variabel waktu perjalanan (*time of trip made*) mencakup periode semacam pagi, siang, malam, hari libur, serta sebagainya
    c. Variabel panjang perjalanan (*trip length*) mengacu pada jarak raga(dalam km) antara titik dini serta tujuan, tercantum panjang rute, dan waktu yang diperlukan bila memakai moda transportasi lain. Terus

menjadi jauh ekspedisi, terus menjadi besar mungkin orang memilah angkutan universal. Waktu tempuh dari tempat asal ke tujuan kerap kali jadi dimensi yang lebih diseleksi, sebab mencakup segala waktu yang terpaut dengan ekspedisi tersebut.

2. Kelompok faktor karakteristik pelaku perjalanan (*traveler characteristics factor*) mencakup variabel- variabel yang terpaut dengan orang pelakon ekspedisi. Variabel- variabel ini berfungsi dalam pengaruhi sikap pelakon ekspedisi dalam memilah moda transportasi. Bagi Bruton, variabel- variabel tersebut meliputi:
    a. Variabel pendapatan (*income*) mencerminkan energi beli pelakon ekspedisi buat membiayai ekspedisi mereka. Pemakaian kendaraan buat bepergian tergantung pada keahlian orang buat membayar serta merawatnya. Oleh sebab itu, kepemilikan kendaraan berkaitan dengan pemasukan, serta tingkatan pemasukan pengaruhi opsi moda transportasin..
    b. Variabel kepemilikan kendaraan (*car ownership*) mengaitkan ketersediaan kendaraan individu buat melaksanakan ekspedisi. Kepemilikan ataupun akses terhadap kendaraan individu bisa jadi jadi aspek yang sangat mempengaruhi dalam memilah moda transportasi. Tingkatan ataupun frekuensi ekspedisi dari kelompok yang mempunyai kendaraan individu umumnya jauh lebih rendah dibanding dengan kelompok yang tidak mempunyai kendaraan. Di wilayah perkotaan, apapun ukurannya, orang yang awal kali disebutkan merupakan yang

sangat memerlukan angkutan universal buat keperluan ekspedisi mereka

c. Variabel kondisi kendaraan pribadi (seperti tua, rusak, baru, dan sebagainya)

d. Variabel kepadatan pemukiman (*density of residential development*) menampilkan kalau dengan menyusutnya kepadatan rumah tangga, pemakaian angkutan universal pula menyusut. Riset transportasi di Pittsburgh(1958) menciptakan kalau ekspedisi ke sekolah memakai angkutan universal berbanding terbalik dengan kepadatan pemukiman, sedangkan buat ekspedisi yang lain, pemakaian angkutan universal berbanding lurus dengan kepadatan pemukiman. Ikatan terbalik dalam ekspedisi ke sekolah berkaitan dengan banyaknya ekspedisi kaki ke sekolah, paling utama di wilayah dengan kepadatan besar.

e. Variabel sosial- ekonomi yang lain meliputi struktur serta dimensi keluarga(semacam pendamping muda, mempunyai anak, pensiun, ataupun bujangan), umur, tipe kelamin, tipe pekerjaan, posisi pekerjaan, kepemilikan SIM, dan seluruh aspek yang pengaruhi opsi moda transportasi

3. Kelompok faktor karakteristik sistem transportasi (*transportation system characteristics factor*) mencakup variabel- variabel yang pengaruhi sikap pelaku ekspedisi dalam memilah moda transportasi, yang terpaut dengan kinerja pelayanan sistem transportasi semacam berikut:

   a. Variabel waktu perjalanan relatif (*relative travel time*) mencakup lamanya waktu menunggu kendaraan di pemberhentian(halte/ stasiun),

waktu ekspedisi mengarah halte/ stasiun, serta waktu yang dihabiskan di dalam kendaraan.

b. Variabel biaya perjalanan relatif (*relative travel cost*) mencakup seluruh bayaran yang mencuat sepanjang ekspedisi dari asal ke tujuan buat bermacam moda transportasi yang bersaing, semacam tarif tiket, bahan bakar, serta lain- lain.

c. Variabel tingkat pelayanan relatif (*relative level of service*) merupakan variabel yang lumayan bermacam- macam serta susah diukur, semacam kenyamanan serta kepuasan, yang bisa pengaruhi keputusan seorang buat berpindah- pindah moda transportasi.

d. Variabel tingkatan akses/ indeks energi hubung/ kemudahan pencapaian tempat tujuan mengacu pada dimensi kemudahan akses ke posisi aktivitas dalam sesuatu kawasan dari zona tertentu memakai sistem angkutan tertentu. Indeks energi hubung ini digunakan buat memperhitungkan mutu ataupun derajat layanan dari bermacam moda angkutan umum.

e. Variabel tingkatan keandalan angkutan universal meliputi aspek waktu(semacam ketepatan waktu/*reliability*), ketersediaan ruang parkir, serta tarif.

D. Tingkat Pelayanan

Tingkat Pelayanan (*Level of Service* atau LOS) adalah konsep yang digunakan untuk mengukur kualitas operasional fasilitas transportasi berdasarkan persepsi pengguna. Konsep ini sering digunakan dalam perencanaan, desain, dan

analisis fasilitas lalu lintas, serta dalam manajemen aset berbasis layanan.

Tingkatan pelayanan dalam penyediaan jasa transportasi merupakan upaya buat penuhi kebutuhan pengguna, yang dipengaruhi oleh bermacam aspek tidak hanya kecepatan serta waktu ekspedisi. Aspek- aspek tersebut meliputi waktu ekspedisi, keandalan (*reliability*), kenyamanan (*comfort)*, keamanan, serta harga(Morlok, 1994). Pada dasarnya, tingkatan pelayanan mencerminkan kepuasan pengguna terpaut waktu ekspedisi, keamanan, serta kenyamanan, yang didasarkan pada motivasi serta citra yang diterima (Siswoyo, dkk, 1999).

Tingkatan pelayanan bisa dimengerti dengan menganalisis sikap konsumen, yang dalam perspektif ekonomi tergantung pada pasar ataupun sasaran produk yang ditawarkan. Bagi Wells serta Prensky (1996), perihal ini meliputi aspek-aspek berikut: a) psikologi, ialah proses yang terjalin dalam orang tercantum uraian tentang motivasi, anggapan, pengalaman (*learning*), pembuatan sikap, serta pengambilan keputusan; b) ekonomi, yang mendasari pembuatan keputusan secara rasional; c) sosiologi, ialah uraian dari sisi sosial semacam data yang diperoleh dari sahabat, media, dan ciri usia, pekerjaan, ras, serta suku; d) antropologi, ialah uraian terhadap kultur serta nilai- nilai warga; serta e) sikap organisasi (*organizational behavior*), ialah uraian terhadap selera pasar, kebijakan industri, ataupun kebijakan pemerintah yang bisa pengaruhi perilaku individu.

1. Persepsi Pengguna

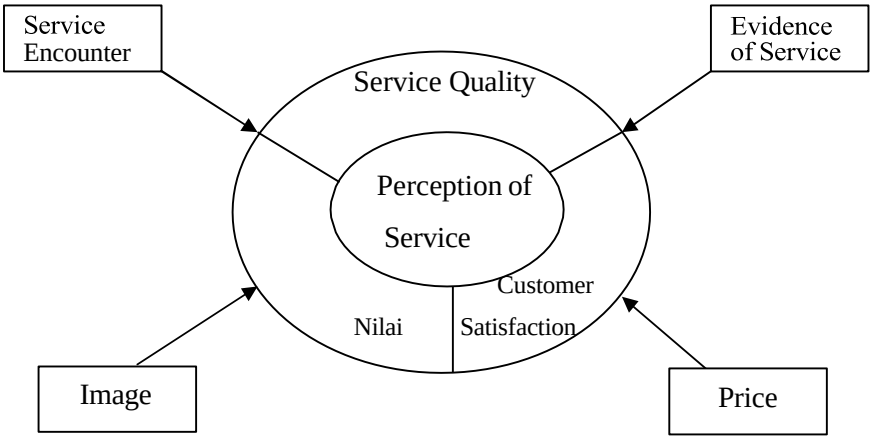
Tingkat pelayanan sering kali diukur berdasarkan penilaian ahli, tetapi penelitian menunjukkan bahwa persepsi pengguna memberikan pandangan yang lebih akurat tentang kualitas layanan. Menurut Schiffman dan Kanuk (1997),

definisi persepsi adalah "*perception is the process by which an individual selects, organizes, and interprets stimuli into a meaningful and coherent picture of the world*". Stimuli mengacu pada input yang mempengaruhi indera manusia. Aspek-aspek persepsi dapat dijelaskan sebagai berikut.

a. Seleksi Persepsi (*Perceptual Selection*) merupakan proses di mana manusia secara tidak sadar memilah aspek- aspek dari area(stimuli) yang diterima. Proses ini dipengaruhi oleh pengalaman lebih dahulu orang, yang mempengaruhi harapan serta motivasi pada dikala itu.
b. Pengorganisasian Persepsi (*Perceptual Organization*) merupakan proses di mana pengalaman manusia tidak dipisahkan namun diorganisasikan dalam kelompok- kelompok. Dengan demikian, ciri yang diterima ialah hasil dari pengelompokan stimulus tersebut.
c. Interpretasi Persepsi (*Perceptual Interpretation*) merupakan hasil dari pengorganisasian stimulus. Dengan kata lain, interpretasi mencerminkan preferensi konsumen terhadap mutu sesuatu benda bersumber pada gimana mereka mengorganisasi serta memperhitungkan stimulus tersebut.

2. Faktor Yang Mempengaruhi Presepsi

Persepsi dipengaruhi oleh interaksi layanan, bukti layanan, citra, serta harga (Zeithaml dan Bitner, 1996). Gambar 2.1 menjelaskan faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi pengguna sebagai berikut.



Gambar 2.1 Factors Influencing Customers Perceptions of Service
Sumber : *(Valarie A. Zethami, Mary Jo Bitner "Service Marketing" 1996, p.104)*

a. *Service Encounter*

Dari perspektif pelanggan, kesan berarti terhadap layanan tercipta sepanjang interaksi langsung antara pelanggan serta penyedia jasa. Terdapat 3 tipe kontak pelayanan, ialah: (a) *remote encounter,* ialah kontak yang terjalin tanpa terdapatnya interaksi langsung antara pelanggan serta penyedia jasa; (b) *phone encounter,* ialah kontak lewat telepon; serta (c) *face- to- face encounter*, ialah kontak langsung antara pelanggan serta penyedia jasa. Dalam konteks layanan kereta api yang dibahas dalam riset ini, tipe kontak yang ikut serta merupakan tatap muka, sehingga variabel waktu jadi aspek berarti.

b. *The Evidence of Service*

Usaha pelanggan dalam memperhitungkan mutu layanan didasarkan pada fakta- fakta yang bisa dipercaya menimpa layanan tersebut. Terdapat 3 variabel yang tercantum dalam jenis ini, ialah: (1) orang, yang mencakup kontak personal, pelanggan itu sendiri, serta pelanggan yang lain; (2) proses, yang mencakup aliran

proses aktivitas, langkah- langkah dalam proses layanan, dan pertimbangan antara teknologi serta manusia, dan fleksibilitas versus standar; serta (3) fakta raga (*physical evidence*), yang mencakup komunikasi yang nyata, garansi, dan teknologi serta perlengkapan yang digunakan.digunakan.

c. *Image*

Citra (*image*) merupakan nilai yang tertanam, ialah anggapan yang terorganisir serta tercermin dalam ingatan pelanggan. Citra pelanggan dapat sangat nyata, semacam jam kerja, waktu kehadiran serta keberangkatan kereta, serta sejenisnya. Tetapi, citra pula dapat kurang konkret serta bertabiat emosional, semacam keyakinan pelanggan terhadap suatu industri, tradisi, keamanan, serta sebagainya. Citra ini ialah hasil dari pengalaman individu pelanggan ataupun komunikasi dengan pelanggan lain.

d. Harga

Harga yang ditawarkan secara langsung hendak pengaruhi anggapan pelanggan terhadap mutu, kepuasan, serta nilai layanan. Kesesuaian antara harga yang dibayar serta tingkatan pelayanan yang diterima hendak membentuk ciri opsi pelanggan bersumber pada anggapan mereka.

E. Teori Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel bertujuan untuk memperoleh data tentang populasi penumpang dengan cuma mengamati sebagian dari populasi tersebut. Proses ini didasarkan pada anggapan kalau ada alterasi ataupun perbandingan antara anggota populasi serta kalau sifat- sifat khusus anggota bisa berbeda dari sifat- sifat

universal populasi. Ilustrasi yang baik wajib mewakili ciri populasi sebanyak bisa jadi. Dalam perihal ini, ilustrasi wajib valid, maksudnya sanggup mengukur aspek yang sepatutnya diukur.

Sampel yang valid ditentukan oleh dua pertimbangan utama :

1. Akurasi ataupun ketepatan berkaitan dengan sepanjang mana ilustrasi leluasa dari" bias"(kekeliruan). Terus menjadi sedikit kekeliruan dalam ilustrasi, terus menjadi akurat hasilnya. Tolak ukur buat mengukur" bias" ataupun kekeliruan merupakan populasi itu sendiri. Cooper serta Emory(1995) menarangkan kalau" there is nomor systematic variance," yang berarti tidak terdapat alterasi dalam pengukuran yang diakibatkan oleh pengaruh yang dikenal ataupun tidak dikenal, yang bisa menimbulkan skor cenderung menuju ke titik tertentu.
2. Presisi merupakan kriteria kedua buat memperhitungkan mutu ilustrasi, yang berhubungan dengan sepanjang mana ditaksir kita mendekati ciri sesungguhnya dari populasi. Presisi mengukur seberapa dekat ditaksir yang diperoleh dengan nilai sesungguhnya dari populasi.

Setiap penarikan sampel selalu melibatkan kesalahan, yang dikenal sebagai "*sampling error*." Presisi diukur dengan simpangan baku (*standard error*). Semakin kecil perbedaan antara simpangan baku dari sampel (S) dan simpangan baku dari populasi (σ), semakin tinggi tingkat presisinya. Meskipun tidak selalu, tingkat presisi dapat meningkat dengan menambah jumlah sampel, karena kesalahan mungkin berkurang seiring dengan bertambahnya jumlah sampel (Kerlinger, 1973).

Aspek-aspek yang perlu dipertimbangkan sebelum melakukan pengambilan sampel adalah sebagai berikut :

1. Menjelaskan dengan jelas informasi yang diinginkan.
2. Menentukan jenis sampel yang paling efisien dan dapat memberikan informasi yang paling relevan dengan masalah yang akan diteliti.
3. Menetapkan metode pengambilan sampe.
4. Menyusun daftar pertanyaan (kuesioner) atau formulir wawancara.

1. Metode Pengambilan Sampel

Metode yang digunakan dalam riset ini merupakan pengambilan ilustrasi secara acak stratifikasi (*stratified random sampling*), di mana populasi dipecah terlebih dulu ke dalam kelompok yang homogen ataupun strata. Ilustrasi diambil dari tiap strata. Dalam proses pengambilan informasi (ilustrasi) secara acak, ada 4 tata cara yang universal digunakan

a. Random sampling sederhana (*Simple random sampling*)

Prosedur ini mengaitkan pemilihan unit populasi dengan metode di mana tiap unit mempunyai kesempatan yang sama buat terpilih. Unit populasi diberi no dari 1 sampai N, serta informasi diambil secara acak dari unit- unit ini memakai tabel angka acak ataupun program pc spesial buat menciptakan angka acak. Unit populasi yang cocok dengan angka- angka acak tersebut hendak jadi ilustrasi yang bertabiat acak.

b. *Squential sampling*

Metode pengambilan ilustrasi ini didasarkan pada rentang no yang sudah diresmikan lebih dahulu dari populasi.

c. *Stratified random sampling*

Membagi N unit populasi menjadi beberapa sub-populasi, seperti N1, N2, ..., NL, berdasarkan karakteristik yang seragam dalam setiap sub-populasi yang telah ditetapkan sebelumnya. Kemudian, sampel diambil secara acak dari setiap sub-populasi tersebut.

d. *Cluster sampling*

Metode ini mengelompokkan unit populasi bersumber pada ciri tertentu, setelah itu ilustrasi diambil secara acak dari tiap sub- populasi yang sudah dibangun.

2. Penentuan Jumlah Sampel

Ukuran sampel atau jumlah sampel yang diambil jadi perihal berarti dalam riset yang memakai analisis kuantitatif. Tetapi, dalam riset yang memakai analisis kualitatif, dimensi ilustrasi bukanlah jadi prioritas utama; yang lebih berarti merupakan kekayaan data. Walaupun jumlah ilustrasi sedikit, bila data yang diperoleh kaya serta mendalam, hingga ilustrasi tersebut hendak lebih berguna.

3. Menentukan besar sampel

Sampel ialah bagian dari populasi yang diseleksi buat dijadikan sumber informasi dalam sesuatu riset. Pemakaian ilustrasi dicoba apabila periset tidak

membolehkan buat menekuni segala anggota populasi sebab terdapatnya keterbatasan waktu, bayaran, tenaga, ataupun keadaan riset. Bagi Sugiyono (2019), ilustrasi ialah bagian dari jumlah serta ciri yang dipunyai oleh populasi. Oleh sebab itu, ilustrasi yang diseleksi wajib mempunyai ciri yang cocok dengan populasi yang jadi sasaran riset.

Penentuan besar sampel ialah salah satu tahapan berarti dalam riset sebab jumlah responden yang digunakan wajib bisa membagikan informasi yang mencukupi cocok dengan tujuan riset. Besar ilustrasi butuh disesuaikan dengan ciri populasi, tingkatan ketelitian yang diharapkan, tingkatan keyakinan, dan tata cara analisis yang digunakan. Jumlah ilustrasi yang sangat kecil bisa menimbulkan data yang diperoleh kurang menggambarkan keadaan populasi, sebaliknya jumlah ilustrasi yang sangat besar bisa menimbulkan pemakaian waktu, tenaga, serta bayaran riset jadi kurang efektif.

Menurut Lemeshow et al. (1990), penentuan besar sampel dapat dilakukan dengan mempertimbangkan tingkat kepercayaan, proporsi kejadian atau karakteristik dalam populasi, serta tingkat ketelitian yang dikehendaki. Salah satu pendekatan yang dapat digunakan ketika ukuran populasi belum diketahui secara pasti adalah rumus:

$$n = \frac{Z^2 \times P(1-P)}{d^2} \quad \text{.....(1)}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel minimun

Z = nilai standar pada tingkat kepercayaan yang dipilih

P = proporsi populasi

d = tingkat ketelitian atau *margin of error*

Dalam penelitian dengan tingkat kepercayaan 95%, nilai (Z) yang digunakan adalah 1,96. Apabila proporsi populasi belum diketahui, nilai (P) dapat ditetapkan sebesar 0,5. Penggunaan nilai 0,5 merupakan pendekatan konservatif karena menghasilkan ukuran sampel terbesar pada kondisi proporsi populasi belum diketahui. Tingkat ketelitian dapat ditentukan sesuai dengan kebutuhan penelitian, salah satunya sebesar 5%.

Dengan menggunakan tingkat kepercayaan 95%, proporsi populasi 0,5, dan tingkat ketelitian 5%, maka besar sampel dapat dihitung sebagai berikut:

$$n = \frac{(1{,}96)^2 \times 0{,}5(1 - 0{,}5)}{(0{,}05)^2}$$

$$n = \frac{3.8416 \times 0.25}{0{,}0025}$$

$$n = \frac{0{,}9604}{0{,}0025}$$

$$n = 384{,}16$$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, jumlah sampel minimum dibulatkan menjadi 385 responden.

Pemakaian rumus tersebut dalam riset“ Analisis Ciri Pengguna Kereta Api Rute Makassar–Parepare” didasarkan pada keadaan kalau jumlah populasi pengguna kereta api yang jadi sasaran riset belum dikenal secara tentu pada dikala riset dirancang. Jumlah pengguna kereta api bisa berganti bersumber pada waktu, hari ekspedisi, stasiun keberangkatan, stasiun kehadiran, serta periode riset. Oleh sebab itu, penentuan besar ilustrasi dicoba memakai pendekatan yang tidak

tergantung pada jumlah populasi yang dikenal. Jumlah 385 responden tersebut ialah jumlah ilustrasi minimum yang direncanakan dalam riset. Pengumpulan responden berikutnya dicoba cocok dengan metode sampling yang sudah didetetapkan serta bersumber pada kriteria responden riset. Apabila dalam penerapan riset ada keadaan lapangan tertentu yang mempengaruhi jumlah responden, periset butuh menarangkan keadaan tersebut secara transparan dalam laporan riset.

4. Skala Pengukuran

Skala pengukuran terdapat beberapa jenis berdasarkan kriteria yang menyertainya. Berdasarkan sifatnya skala pengukuran dapat dibedakan empat macam skala yaitu skala nominal, ordinal, interval dan rasio (Iqbal Hasan, 2002:72).

a. Skala Nominal

Skala ini hanya membedakan suatu kategori dengan kategori lainnya dari suatu variabel. Angka-angka yang diberikan pada obyek merupakan label dan tidak diasumsikan adanya tingkatan antara satu kategori dan kategori lainnya dalam satu variabel.

b. Skala Ordinal

Skala yang bertujuan untuk membedakan antara kategori-kategori dalam satu variabel dengan asumsi bahwa ada urutan atau tingkatan skala. Angka-angka ordinal lebih menunjukkan urutan peringkat. Angka-angka tersebut tidak menunjukkan kuantitas absolut, tidak pula memberikan petunjuk

bahwa interval-interval antara setiap dua angka itu sama.

c. Skala Interval

Skala suatu variabel yang selain membedakan dan mempunyai tingkatan, juga diasumsikan mempunyai jarak yang pasti antara satu kategori dengankategori yang lain dalam satu variabel.

d. Skala Rasio

Skala suatu variabel yang selain membedakan dan mempunyai tingkatan serta jarak antara suatu nilai dengan nilai yang lainnya, juga diasumsikan bahwa setiap nilai variabel diukur dari suatu keadaan atau titik yang sama (mempunyai titik nol mutlak). Angka-angka pada skala menunjukkan besaran sesungguhnya dari sifat yang kita ukur.

F. Jenis Data

Data merupakan hal paling utama dalam proses penganalisaan sebuah model. Dengan adanya data kita mempunyai gambaran yang nyata tentang keadaan yang sebenarnya dari sebuah masalah. Dengan data pula kita juga dapat menganalisa dan menarik beberapa kesimpulan dari masalah tersebut, sehingga dapat dicari sebuah solusi jika hal tersebut dianggap perlu.

Menurut sumbernya data dapat dibedakan menjadi 2 (dua) bagian. Keduanya merupakan hal yang penting dalam proses penganalisaan, yaitu :

a. Data Primer

Merupakan data-data yang langsung dicari dan dikumpulkan oleh peneliti ke objek pengamatannya dan cara mengumpulkannya dengan

melakukan wawancara baik lisan (tanya jawab) atau menggunakan alat bantu berupa kuesioner yang sudah dipersiapkan sebelumnya.

b. Data Sekunder

Merupakan data atau informasi yang diperoleh dalam format yangsudah tersusun atau terstruktur, berupa publikasi-publikasi, brosur-brosur melalui pihak lain (sejenis lembaga atau instansi) untuk mendapatkannya peneliti langsung saja mendatangi lembaga atau instansi yang terkait dengan penelitian.

1. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Adalah penelitian yang dilakukan untuk mengumpulkan data primer dari operator, lembaga, dan pengguna jasa angkutan yang terkait. Penelitian lapanganini meliputi.

a. Wawancara Langsung, mengadakan Tanya jawab dengan membagikan sebagian persoalan yang berhubungan dengan pemakaian kereta api.
b. Observasi, mendapatkan informasi dengan pengamatan langsung pada posisi stasiun keberangkatan serta tujuan.

2. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Untuk memeperoleh landasan teoritis dari bahan literatur khususnya buku-buku teks tentang sistem transportasi perkotaan. Untuk mendapatkan bahan-bahan tersebut, penulis melakukan kepustakaan.

G. Teknik Analisis

1. Statistik Deskriptif

Statistika deskriptif merupakan bagian dari statistika yang mencakup proses pengumpulan, pengolahan, penyajian, dan pendeskripsian data melalui nilai-nilai statistik, tabel, diagram, maupun bentuk visual lainnya. Penyajian tersebut bertujuan untuk menyederhanakan informasi sehingga data dapat dipahami dan diinterpretasikan dengan lebih mudah. Statistika deskriptif digunakan untuk menggambarkan karakteristik data secara kuantitatif tanpa melibatkan proses pengambilan keputusan berdasarkan pengujian hipotesis (Pangestu Subagyo, 2003). Secara statistik deskriptif dapat dianalisis melalui perhitungan-perhitungan berikut :

a. Sebaran frekuensi
b. Pengklasifikasian data
c. Penggambaran grafik
d. Rata-rata, nilai tengah, atau modus
e. Tren, angka indeks, kwartil, dan persentil.

2. Frekuensi

Frekuensi merupakan ukuran statistik yang digunakan untuk menunjukkan jumlah responden atau data yang termasuk dalam kategori tertentu. Analisis frekuensi juga digunakan untuk mengetahui seberapa sering suatu karakteristik atau kategori dari suatu variabel muncul dalam keseluruhan data penelitian.

3. Tabulasi Silang

Tabulasi silang digunakan buat menghitung frekuensi serta persentase dua ataupun lebih variabel sekalian dengan metode menyilangkan variabel-variabel yang dikira berhubungan

4. Analisis Korelasi

Analisis korelasi ialah tata cara statistik yang digunakan buat mengenali arah dan tingkatan keeratan ikatan yang terjalin antara 2 variabel ataupun lebih. Nilai koefisien korelasi terletak pada rentang- 1 sampai +1. Tingkatan kekuatan ikatan antarvariabel berikutnya bisa diinterpretasikan bersumber pada kriteria ataupun pedoman koefisien korelasi yang sudah diresmikan. Bersumber pada ciri informasi yang dianalisis, tata cara korelasi bisa dikelompokkan ke dalam sebagian tipe. Korelasi Pearson Product Moment digunakan buat informasi yang mempunyai skala interval ataupun rasio, dengan pelaksanaan yang bisa mencakup korelasi bivariat, korelasi parsial, serta korelasi kanonik. Sedangkan itu, buat informasi dengan skala ordinal, tata cara yang bisa digunakan merupakan korelasi Rank Spearman. *KorelasiRank Spearman.*

5. Analisis Faktor (*Factor Analysis*)

Analisis aspek tercantum pada interdependence techniques, yang berarti tidak terdapat variabel dependen maupun variabel independen. Proses analisis aspek berupaya menciptakan ikatan(interrelationship) antar beberapa variabel-variabel yang silih independen satu dengan yang lain, sehingga dapat terbuat satu ataupun sebagian kumpulan variabel yang lebih sedikit dari jumlah variabel dini.

Pada dasarnya tujuan analisis aspek merupakan:

a. Data *Summarization,* yakni mengidentifikasi adanya jalinan antar variabel dengan melakukan uji korelasi. Apabila uji korelasi dicoba antar variabel (kolom), analisis tersebut dinamakan R *Factor Analysis.* Namun apabila korelasi dicoba antar responden maupun ilustrasi (baris), analisisnya diucap Q *Factor Analysis,* yang pula popular diucap Cluster Anlysis.
b. Data *Reduction,* sehabis melakukan korelasi, dicoba proses membuat sesuatu variabel set baru yang dinamakan aspek buat mengganti sebagian variabel tertentu.

H. Kajian Hasil Penelitian Terdahulu

Penelitian sebelumnya bertujuan untuk mendapatkan bahan perbandingan dan referensi. Penelitian terdahulu telah dipilih sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini, Selanjutnya untuk menghindari hipotesis kesamaan dengan penelitian ini. Oleh karena itu, dalam tinjauan pustaka ini, peneliti mencantumkan hasil penelitian sebelumnya sebagai berikut:

1. Yoigi Indra Pramana, Gustamin Harahap, Mitra Muaika Lubis (2019) dengan judul penelitian “Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Dalam Proses Distribusi CPO di Sumatra Utara (Study Kasus : PT Kereta Api Drive 1 North Sumatra)” Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui lebih jauh tentang kualitas pelayanan pelanggan yang diberikan oleh PT Kereta Api Indonesia Divre 1 Sumatera Utara terkait dengan keluhan yang disampaikan oleh pengguna jasa, serta untuk mengidentifikasi variabel yang

paling sering berkontribusi terhadap keluhan yang dilakukan oleh pengguna jasa. pelanggan perusahaan. Metode pengambilan sampel adalah metode yang masuk akal. Responden dalam survei ini adalah masyarakat yang menggunakan kereta api dalam proses distribusi CPO, dan berjumlah 5 responden. Data yang digunakan adalah data pertama dan data kedua. Metode analisis yang digunakan adalah analisis linear berganda. Berdasarkan analisis linear berganda dalam uji berdasarkan tingkat signifikansi diperoleh F hitung yaitu sebesar 5.487 dengan nilai sig = 0,005. Karena nilai sig = 0,000 < 0,05 menunjukkan bahwa kualitas pelayanan secara bersama-bersama atau secara simultan mempunyai pengaruh yang kuat (signifikan) terhadap peningkatan kepuasan pengguna jasa.

2. Desi Susanti, Dewi Urip Wahyu (2017) dengan judul penelitian "Pengaruh Faktor Kepercayaan, Kualitas Layanan, Dan Fasilitas Terhadap Kepuasan Pelanggan Kereta Api". Kualitas layanan merupakan sebuah strategi yang digunakan perusahaan untuk mempertahankan dan menarik pelanggan. Bagi pelaku bisnis memberikan layanan yang unggul merupakan sebuah strategi yang sangat penting karena dapat menghasilkan lebih banyak pelanggan baru. Pada kereta api kelas ekonomi di Surabaya, tingkat kepercayaan pelanggan dirasa masih belum sepenuhnya. Hal ini dikarenakan masih banyak terjadi kecelakaan kereta api yang mengakibatkan pengguna jasa kereta api merasa khawatir jika menggunakan kereta api kelas ekonomi. Dari segi kualitas layanan permasalahan cenderung timbul pada petugas penjualan tiket. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kepercayaan, faktor

kualitas layanan, dan fasilitas terhadap pelanggan jasa transportasi kereta api kelas ekonomi di Surabaya. Jenis penelitian ini adalah penelitian kausal komparatif (*Causal-Comparative Research*). Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang kereta api kelas ekonomi di Surabaya. Jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 100 responden dengan menggunakan rumus slovin. Teknik analisis data yang digunakan adalah regresi linier berganda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kepercayaan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan jasa transportasi kereta api kelas ekonomi. Kualitas layanan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan jasa transportasi kelas ekonomi. Fasilitas berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap kepuasan pelanggan jasa transportasi kereta api kelas ekonomi.

3. MuhAsrul Fahrul*, Misbahuddin, Hamka, Hakzah (2026) dengan judul penelitian “nalisis Tingkat Pelayanan Dermaga di Pelabuhan Penumpang Makassar”. Pelabuhanmemiliki peranan penting dalam mendukung kelancaran transportasi laut dan distribusi penumpang maupun barang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat pelayanan dermaga pada Pelabuhan Penumpang Makassar berdasarkan indikator kinerja operasional kapal yang meliputi *Waiting Time* (WT), *Approach Time* (AT), *Berth Time* (BT), *Turn Round Time*(TRT), serta tingkat pemanfaatan dermaga yang diukur melalui *Berth Occupancy Ratio* (BOR). Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif dengan pengumpulan data operasional kapal melalui observasi dan

dokumentasi selama periode penelitian. Data dianalisis menggunakan perhitungan kinerja operasional pelabuhan. Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa kinerja pelayanan dermaga di Pelabuhan Penumpang Makassar secara umum tergolong cukup baik, khususnya pada aspek approach time.

4. Asteria Elanda Kusumaningrum dan J. Asfirotun (2019) dengan judul penelitian "Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Kinerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (KRL Komuter line Jakarta Kota – Bogor)" Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis seberapa besar pengaruh kualitas kinerja pelayanan terhadap tingkat kepuasan pelanggan pengguna jasa transportasi Kereta Rel Listrik Commuter Line Jakarta Kota – Bogor. Penelitian ini dilakukan dengan metode kuesioner terhadap pengguna KRL sebanyak 100 responden, dengan menggunakan teknik pengambilan sampel Purposive Sampling dan dilakukan analisis kuantitatif meliputi uji validitas dan uji reabilitas, Importance Performance Analysis (IPA), Customer Satisfaction Index (CSI), serta analisis kualitatif yang merupakan interpretasi data yang diperoleh dalam penelitian dan hasil pengolahan data yang sudah dilaksanakan dengan memberi keterangan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa semua item pertanyaan dari semua variabel dimensi dinyatakan valid dan reliabel, kemudian diperoleh nilai CSI sebesar 79,312% dari dimensi variabel bukti langsung, kehandalan, daya tanggap, jaminan, dan empati, yang membuktikan bahwa pelanggan kereta rel listrik sudah puas atas kinerja layanan PT. KAI, tetapi masih belum maksimal secara keseluruhan.

5. Richa Widyaningtyas (2010) dengan judul penelitian “Fakotr-Faktor Yang Mempengaruhi Loyalitas Serta Dampaknya Pada Kepuasan Konsumen Dalam Menggunakan Jasa Kereta Api Harina (Studi Pada PT. Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang)” Tujuan dari penelitian ini yaitu menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh tersebut langsung dan tidak langsung antara kualitas pelayanan, harga tiket hingga loyalitas melalui kepuasan konsumen menggunakan jasa transportasi kereta api Harina. Populasinya adalah pengguna KA Harina yang sudah beberapa kali menggunakan jasa kereta api. Harina di wilayah Daop IV Semarang. Sedangkan sampelnya adalah pengguna jasa KA Harina di wilayah Regional Operasi IV Semarang sebanyak 125 responden, dengan teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah purposive sampling. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Part Analysis, dimana sebelumnya dilakukan uji validitas, reliabilitas dan asumsi klasik. Berdasarkan hasil perhitungan menunjukkan bahwa variabel kualitas layanan untuk kepuasan pelanggan adalah signifikan. Berdasarkan hasil Hasil perhitungan menunjukkan bahwa variabel harga tiket adalah kepuasan konsumen adalah signifikan. Kepuasan konsumen bisa menjadi variabel intervensi antara kualitas layanan dan loyalitas konsumen. Kepuasan konsumen dapat menjadi variabel interferensi antara harga tiket terhadap loyalitas konsumen. Berdasarkan hasil pengujian menunjukan bahwa variabel kepuasan konsumen terhadap loyalitas konsumen adalah signifikan. Adjusted R square 0,860 menunjukkan bahwa 86 persen dari varian loyalitas konsumen adalah dijelaskan oleh variabel independen serta

variabel intervening dalam persamaan regresi. Sedangkan 14 persen lainnya dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini

6. Faqih Aditama (2022) yang berjudul "Evaluasi Fasilitas Pelayanan Penumpang Di Stasiun Manggarai Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019" Seiring dengan banyaknya minat dari penumpang juga memerlukan pembaharuan dari fasilitas penunjang pelayanan penumpang, sebagaimana salah satu perwujudan dari pembaharuan fasilitas pelayanan penumpang merupakan dengan diadakannya proyek penggandaan jalur ganda Manggarai-Jatinegara. Dengan penambahan fasilitas tersebut, sisi timur membutuhkan perhatian khusus pada ketersediaan fasilitas. Sisi timur fasilitas itu sendiri saat ini memiliki beberapa kekurangan. Kekurangan dari fasilitas tersebut yaitu platform peron masih rendah sehingga penumpang kesulitan untuk naik atau turun kereta, tidak ada ruang laktasi untuk ibu menyusui, kurangnya kamera pengintai, dan kurangnya alat pemadam kebakaran gedung. Metode penelitian ini ialah pengumpulan data yang diperlukan, baik data kuantitatif maupun kualitatif. Data tersebut terdiri dari dari data sekunder dan data primer. Berdasarkan hasil analisis diatas yang sudah dilakukan dapat disimpulkan bahwa sisi timur stasiun Manggarai masih belum memenuhi standar pelayanan minimal yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019.
7. Balla Wahyu Budiarto, Sigit Priyanto, Imam Muthohar (2021) Dengan penelitian "Analisis Kualitas Pelayanan P.T. Kereta Api Indonesia terhadap Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa pada Stasiun Cepu". Stasiun Cepu dianggap

masih belum optimal dalam memberikan pelayanan terhadap pelanggan karena masih jauh dari harapan yang ada. Masih banyak kekurangan yang terjadi pada pelayanan Stasiun Cepu. Kekurangan yang masih dirasakan yaitu fasilitas ruang tunggu dan tempat duduk. Metode yang digunakan pada penelitian ini yaitu tipe penelitian deskriptif kuantitatif. Hasil dari penelitian ini didapatkan nilai CSI sebesar 74 % yaitu dengan predikat puas, hasil dari IPA yang menjadi prioritas untuk ditingkatkan kualitas ada di kuadran I dan kuadran III dan dengan metode PGCV prioritas perbaikan atribut kualitas layanan yang harus segara diperbaiki berada di kuadran I terdapat 2 atribut yaitu kebersihan stasiun, kebersihan dan kenyamanan toilet.

8. Agus Fitri Yanto (2011) dengan judul penelitian "Analisis Pengaruh Kualitas Layanan Terhadap Loyalitas Konsumen Dengan Kepuasan Sebagai Variabel Intervening Pada Pengguna Jasa Kereta Api Di Kabupaten Purworejo" Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh masing-masing dimensi service quality yaitu reliability, responsiveness, assurance, emphaty dan tangible terhadap kepuasan pengguna jasa transportasi Kereta Api Sawunggalih di Kabupaten Purworejo. Kemudian juga untuk mengetahui pengaruh masing-masing dimensi service quality yaitu reliability, responsiveness, assurance, emphaty dan tangible serta kepuasan konsumen terhadap loyalitas pengguna jasa transportasi Kereta Api Sawunggalih di Kabupaten Purworejo. Teknik pengambilan sampel menggunakan metode Non Probability Sampling yang merupakan pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan yang sama bagi setiap unsur atau anggota

populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiyono, 2008:120). Teknik samplingnya adalah Teknik Pemilihan Sampel Tak Acak Convenient (Convenient Sample) yaitu didasarkan pada pertimbangan kemudahan untuk melakukannya dengan subjek yang dipandang mudah untuk ditemukan yang kemudian dijadikan Berdasarkan hasil analisis dampak langsung dan tidak langsung, jalur tidak langsung berwujud dan berpengaruh positif signifikan terhadap loyalitas pelanggan melalui kepuasan dengan koefisien regresi atau efek tertinggi dan memiliki korelasi yang kuat. Jadi jalur yang paling tepat dipilih dibandingkan titik lainnyaupaya untuk meningkatkan loyalitas konsumen.sampel.

9. Nila Badriyah¸ Arif Kuswanto (2023) dengan judul "Pengaruh Kualitas Layanan, Akses, Harga, Dan Kompetensi Karyawan Terhadap Kepuasan Pelanggan Pt Kereta Api Indonesia (Studi Kasus Stasiun Malang Kota Baru)" Pada penelitian yang dikerjakan, peneliti akan menguji pengaruh dimensi variabel kualitas layanan, akses, harga, dan kompetensi karyawan terhadap kepuasan pelanggan di Stasiun Malang Kota Baru. karena manajemen Stasiun Kereta Api Malang Kota Baru perlu untuk memberikan kepuasan pelanggan yang melakukan perjalanan melalui stasiun ini. Jenis penelitian yang dipakai adalah penelitian kuantitatif memakai analisis regresi linier berganda. Data disebar menggunakan kuesioner, dan ditujukan kepada 400 responden yang merupakan penumpang di Stasiun Malang Kota Baru. Hasil penelitian menunjukkan variabel kualitas layanan dan akses mempunyai pengaruh signifikan terhadap kepuasan pelanggan. Sementara itu variable lainnya yaitu

harga dan kompetensi karyawan tidak berpengaruh signifikan terhadap kepuasan pelanggan di stasiun Malang Kota Baru.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini memakai informasi kuantitatif dengan memakai informasi diperoleh lewat kuesioner. Informasi kuantitatif dicoba dengan mengggunakan angka- angka, pengolahan statistik, struktur serta percobaan terkendali. Tata cara kuantitatif ialah riset yang mengumpulkan serta menganalisis informasi berbentuk angka ataupun statistik buat menciptakan uraian tentang pola, ikatan, serta tren dalam sesuatu fenomena. Data primer tipe informasi yang dikumpulkan oleh periset secara langsung dari sumber utama, dapat lewat wawancara, survei, eksperimen, serta sebagainya. Dengan terdapatnya informasi kuesioner buat mengenali ciri pergerakan angkutan penumpang yang dicoba dilokasi.

B. Lokasi dan Waktu

1. Lokasi

Lokasi penelitian dilakukan di koridor Stasiun Garongkong Jl. Mayjen Andi Mattalatta Kecamatan Barru, Kabupaten Barru, hingga Stasiun Maros.



Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian

2. Waktu

Waktu penelitian dilakukan selama 2 (dua) bulan

C. Alat dan Bahan

Perlengkapan Penelitian berbentuk Hp selaku perlengkapan dokumentasi, Computer/ laptop yang sanggup melaksanakan fitur lunak serta mengelola berkas. Dengan dimensi kecil serta ringan sehingga sifatnya portable sehingga bisa digunakan di banyak tempat. Ada pula Bahan riset yang digunakan oleh penulis mencakup hasil survei serta observasi dan kuesioner.

D. Prosedur Standar Penelitian

Pada Penelitian ini yang digunakan dalam rangka mengumpulkan bermacam tipe informasi riset merupakan berbentuk kuisioner. Kuesioner dirancang serta terbuat buat mengumpulkan bermacam informasi jenis- jenis variabel riset yang termuat dalam kuisioner. Saat sebelum melaksanakan survei langkah dini yang dicoba merupakan membuat kuesioner setelah itu membagi ke responden. Sesi ini dicoba dengan penyususnan rencana sehingga diperoleh efisiensi dan eefektifitas waktu serta pekerjaan.

E. Populasi Dan Sampel

Pada riset ini yang digunakan dalam rangka mengumpulkan bermacam tipe informasi riset merupakan berbentuk kuisioner. Kuesioner dirancang serta terbuat buat mengumpulkan bermacam informasi jenis- jenis variabel riset yang termuat dalam kuisioner.

1. Populasi

Populasi dalam riset ini merupakan segala pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare. Bersumber pada informasi jumlah penumpang Kereta Api rute Makassar–Parepare pada periode Januari hingga dengan April 2025, jumlah pengguna hadapi pergantian tiap bulannya. Pada bulan Januari 2025 tercatat sebanyak 17. 943 penumpang, bulan Februari sebanyak 17. 935 penumpang, bulan Maret sebanyak 34. 637 penumpang, serta bulan April sebanyak 34. 291 penumpang. Dengan demikian, jumlah totalitas penumpang sepanjang periode tersebut merupakan 104. 806 penumpang

Untuk memperoleh angka populasi yang dapat digunakan sebagai dasar penentuan sampel, penelitian ini menggunakan rata-rata jumlah penumpang per bulan selama periode Januari–April 2025. Perhitungan rata-rata populasi adalah sebagai berikut:

$$N = \frac{417.943 + 17.935 + 34.637 + 34.291}{4}$$

$$N^{-} = \frac{104.806}{4} = 26.201{,}5$$

Berdasarkan perhitungan tersebut, rata-rata jumlah pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare adalah 26.201,5 atau dibulatkan menjadi 26.202 penumpang per bulan. Angka tersebut digunakan sebagai dasar populasi dalam menentukan jumlah sampel penelitian.

2. Sampel

Sampel merupakan sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi yang menjadi sumber data penelitian. Dalam penelitian ini, penentuan jumlah sampel dilakukan menggunakan rumus Slovin dengan tingkat kesalahan (*margin of error*) sebesar 10%. Penggunaan tingkat kesalahan 10% disesuaikan dengan penelitian yang bersifat kuantitatif deskriptif dan bertujuan untuk menggambarkan karakteristik pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare.

Rumus Slovin yang digunakan adalah:

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \quad \text{.....(2)}$$

Keterangan:

n = jumlah sampel;

N = jumlah populasi;

e = tingkat kesalahan yang ditoleransi.

Dengan jumlah populasi rata-rata sebesar 26.201,5 penumpang dan tingkat kesalahan sebesar 10% atau 0,1, maka perhitungannya adalah:

$$n = \frac{26.201,5}{1 + (26.201,5)(0,1)^2}$$

$$n = \frac{26.201,5}{1 + 262,015}$$

$$n = \frac{26.201,5}{263,015}$$

$$n = 99,62$$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, jumlah sampel minimum yang diperlukan adalah 99,62 responden. Karena jumlah responden harus berupa bilangan bulat, maka hasil tersebut dibulatkan menjadi 100 responden. Dengan demikian, jumlah sampel minimum penelitian adalah 100 responden, sedangkan jumlah sampel aktual yang digunakan dalam penelitian adalah 149 responden. sehingga seluruh 149 responden digunakan sebagai sampel penelitian. Penggunaan seluruh data responden yang berhasil dikumpulkan dimaksudkan agar informasi mengenai karakteristik pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare dapat diperoleh secara lebih komprehensif.

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik Pengumpulan Data, Untuk memperoleh data dibutuhkan : Penelitian ini mengadopsi metode pengumpulan data secara langsung (data primer) dan melalui sumber-sumber lain (data sekunder).

1. Data primer antara lain :
    a. Observasi, dilakukan dengan pengamatan langsung di lokasi penelitian.
    b. Wawancara dengan menggunakan daftar pertanyaan (Kuesioner), ditujukan kepada penumpang kerta api yang berada dikawasan Staisun Garongkong dengan memberikan kuesioner yang telah dibuat dalam bentuk pertanyaan-pertanyaan menegenai informasi terkait fasilitas dan kualitas kereta api tersebut. Selain itu, data sekunder juga diperoleh dari berbagai sumber referensi seperti buku, jurnal, skripsi, dan tesis yang relevan dengan tujuan penelitian ini.

2. Data Sekunder :

Data sekunder diperoleh dari sumber yang telah diolah dan dipublikasikan oleh perusahaan, termasuk website resmi BPKA Sulsel, serta data mengenai jumlah rata-rata penumpang dan perjalanan kereta api.

a. Data jumlah penumpang datang & berangkat

G. Teknik Analisis Data

Dalam metode analisa informasi statistik, aplikasi yang digunakan merupakan aplikasi SPSS. SPSS merupakan singkatan dari Statistical Package for the Social Sciences ataupun Statistical Product Service and Solutions suatu program aplikasi yang mempunyai keahlian analisis statistik lumayan besar dan sistem manajemen informasi pada area grafis dengan memakai menu–menu deskriptif serta kotak–kotak diskusi yang simpel sehingga gampang buat dimengerti. Program ini mempunyai keahlian buat melaksanakan analisis statistik parametrik serta non- parametrik, analisis informasi dengan algoritma machine learning, analisis string, dan analisis big informasi yang bisa diintegrasikan buat membangun platform informasi analisis. SPSS mempunyai sistem manajemen informasi dengan memakai menu- menu deskriptif serta kotak- kotak diskusi yang simpel sehingga lebih gampang buat dioperasikan. Awal mulanya SPSS ini dibesarkan selaku perlengkapan buat melaksanakan analisis statistika di bidang ilmu sosial, serta tipe pertamanya dirilis pada tahun 1968. Semenjak itu, program ini sudah jadi sangat terkenal di golongan periset serta statistikawan selaku perlengkapan bantu dalam menghitung serta menganalisis informasi. Tidak hanya itu, aplikasi ini pula digunakan oleh bermacam golongan semacam periset pasar,

handal kesehatan, industri survei, lembaga pemerintahan, zona pembelajaran, organisasi pemasaran, serta bermacam bidang yang lain. Keunggulan utamanya merupakan antarmuka yang intuitif serta gampang digunakan, membolehkan pengguna dengan bermacam- macam latar balik buat mengoperasikan fitur lunak ini dengan gampang.

1. Analisis Distribusi Frekuensi

Analisis ini dilakukan dengan menghitung jumlah responden pada tiap jenis variabel yang diteliti, setelah itu menyajikannya dalam wujud tabel distribusi frekuensi serta persentase. Analisis distribusi frekuensi digunakan buat menggambarkan ciri sosial- ekonomi serta ciri ekspedisi pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare.

2. Analisis Presentase

$$P = \frac{F}{N} \times 100\% \quad \text{.....(3)}$$

P= Presentase

F= Frekuensi pada masing masing kategori

N= Jumlah seluruh responden

H. Indikator Karakteristik Pengguna Kereta Api

Karakteristik pengguna kereta api Ciri pengguna kereta api ialah cerminan menimpa keadaan sosial, demografis, ekonomi, serta kepemilikan kendaraan dari pengguna kereta api yang jadi responden riset. Bersumber pada kuesioner riset, ciri pengguna kereta api terdiri atas domisili, tipe kelamin, umur, tipe pekerjaan,

pengeluaran transportasi per bulan, persentase pemasukan ataupun duit saku yang digunakan buat transportasi, dan kepemilikan kendaraan bermotor pribadi

Tabel 3.1 Indikator Karakteristik Pengguna Kereta Api

No	Indikator Karakteristik Pengguna	Parameter	No. Kuesioner
1	Domisili	Daerah/kabupaten/kota tempat tinggal responden	2
2	Jenis Kelamin	Laki-laki, perempuan	3
3	Usia	<20 tahun, 20–29 tahun, 30–39 tahun, 40–50 tahun, >50 tahun	4
4	Jenis pekerjaan	Ibu rumah tangga, pelajar/mahasiswa, PNS/ABRI/BUMN, pegawai swasta, wiraswasta, lainnya	5
5	Pengeluaran transportasi per bulan	<Rp150.000; Rp150.000–299.999; Rp300.000–499.999; Rp500.000–1.000.000; >Rp1.000.000	8
6	Persentase penghasilan/uang saku untuk transportasi	<10%; 10–24%; 25–39%; 40–50%; >50%	9
7	Kepemilikan kendaraan bermotor pribadi	Ya/tidak; jumlah mobil dan motor	10

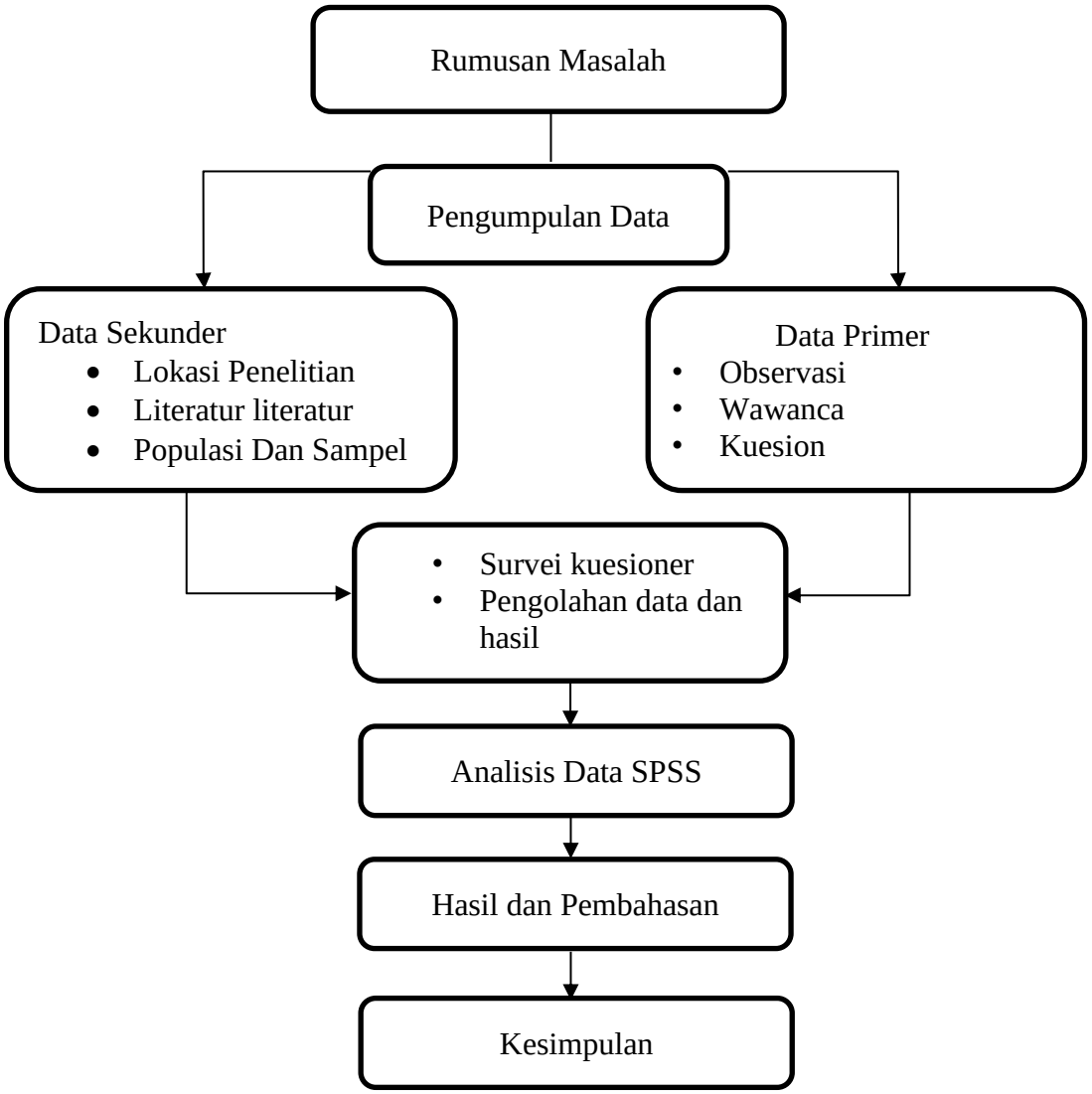
I. Karakteristik Perjalanan

Karakteristik Perjalanan ialah cerminan menimpa pola ekspedisi pengguna kereta api dalam melaksanakan ekspedisi memakai kereta api. Dalam riset ini, ciri ekspedisi pengguna kereta api meliputi tujuan ekspedisi, stasiun keberangkatan, stasiun kehadiran, aspek pemilihan kereta api, frekuensi pemakaian kereta api, moda yang digunakan mengarah stasiun, serta moda yang digunakan dari stasiun mengarah tempat tujuan..

Tabel 3.2 Karakteristik Perjalanan

Variabel	**Indikator**	**Prameter**	**Skala**
Karakteristik Perjalanan	Tujuan perjalanan	Bekerja, belanja, rekreasi, sekolah/kuliah, sosial, pulang ke rumah	Nominal
	Stasiun keberangkatan	Pilihan stasiun pada rute Makassar–Parepare	Nominal
	Stasiun kedatangan	Pilihan stasiun pada rute Makassar–Parepare	Nominal
	Faktor Pemilihan Kereta Api	Biaya, jadwal, jarak, pelayanan, waktu tempuh, lainnya	Nominal
	Frekuensi penggunaan	<2, 3–6, >6 kali/minggu	Ordinal
	Moda menuju stasiun	Jalan kaki, minibus/bus, angkot, ojek, motor, mobil, busway	Nominal
	Moda dari stasiun	Jalan kaki, minibus/bus, angkot, ojek, motor, mobil, busway	Nominal

J. Diagram Alir



Gambar 3.2 Bagan alir penelitian

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Gambaran Umum Penelitian

Penelitian ini dicoba pada pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare. Kereta Api Makassar–Parepare ialah salah satu opsi transportasi darat yang digunakan warga buat melaksanakan ekspedisi antarwilayah di Sulawesi Selatan. Kedatangan kereta api membagikan opsi ekspedisi tidak hanya kendaraan individu ataupun angkutan universal yang lain, paling utama untuk warga yang melaksanakan ekspedisi pada daerah yang terletak di selama jalan Makassar–Parepare.

Rute Makassar–Parepare melayani ekspedisi lewat sebagian daerah serta stasiun yang terletak di selama jalan kereta api. Pengguna bisa memilah stasiun keberangkatan serta stasiun tujuan cocok dengan kebutuhan ekspedisi. Pemakaian kereta api pula tidak terbatas pada satu tipe aktivitas saja. Warga memakai kereta api buat bermacam keperluan, semacam bekerja, sekolah ataupun kuliah, wisata, kembali ke rumah, ataupun keperluan yang lain. Dalam penggunaannya, warga mempunyai pertimbangan yang berbeda kala memilah kereta api. Terdapat pengguna yang lebih mencermati bayaran ekspedisi, terdapat yang memikirkan waktu tempuh, jarak, agenda ekspedisi, dan keamanan serta kenyamanan sepanjang memakai kereta api.

Perbandingan pertimbangan tersebut jadi salah satu perihal yang menarik buat dilihat sebab tiap pengguna mempunyai kebutuhan ekspedisi yang berbeda.

Objek Penelitian dalam riset ini merupakan pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare yang jadi responden dalam pengisian kuesioner. Informasi yang diperoleh dari kuesioner setelah itu digunakan buat memandang ciri pengguna bersumber pada keadaan sosial- ekonomi serta ciri ekspedisi. Tidak hanya itu, informasi tersebut digunakan buat mengenali aspek yang sangat banyak jadi pertimbangan warga dalam memilah kereta api selaku moda transportasi. Jumlah informasi yang digunakan dalam riset ini sebanyak 149 responden. Informasi tersebut berikutnya diolah memakai IBM SPSS Statistics dengan analisis distribusi frekuensi, persentase, serta tabulasi silang. Hasil pengolahan informasi digunakan buat membagikan cerminan menimpa ciri pengguna dan aspek yang jadi pertimbangan dalam memilah Kereta Api rute Makassar–Parepare..

2. Karakteristik Penggunaan Kereta Api Rute Makassar-Parepare

a. Karakteristik Sosial-Ekonomi Pengguna

1) Domisili

Berdasarkan pada hasil pengolahan data terhadap 149 pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare, responden berasal dari sebagian daerah, ialah Parepare, Pinrang, Pangkep, Sidrap, Makassar, Enrekang, Maros, Barru, serta daerah yang lain.

Tabel 4.1 Distribusi Pengguna Berdasarkan Domisili
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Domisili	Frekuensi	Persentase (%)
Parepare	24	16,1
Pinrang	13	8,7
Pangkep	23	15,4
Sidrap	6	4,0
Makassar	35	23,5
Enrekang	4	2,7
Lainnya	14	9,4
Maros	6	4,0
Barru	24	16,1
Total	149	100,0

Bersumber pada Tabel 4. 1, pengguna kereta api sangat banyak berasal dari Makassar, ialah sebanyak 35 orang ataupun 23, 5% dari total 149 responden. Berikutnya, pengguna yang berasal dari Parepare serta Barru tiap-tiap sebanyak 24 orang ataupun 16, 1%, sebaliknya pengguna dari Pangkep sebanyak 23 orang ataupun 15, 4%. Sedangkan itu, pengguna yang berasal dari Pinrang berjumlah 13 orang (8, 7%), daerah yang lain sebanyak 14 orang(9, 4%), Sidrap serta Maros tiap- tiap sebanyak 6 orang (4, 0%), dan Enrekang sebanyak 4 orang (2, 7%).

Hasil tersebut bisa dilihat kalau pengguna kereta api berasal dari sebagian daerah yang terletak di sepanjang rute Makassar–Parepare ataupun daerah di sekitarnya. Jumlah pengguna yang lumayan besar dari Makassar menampilkan kalau daerah tersebut jadi salah satu wilayah asal pengguna yang lumayan dominan. Di sisi lain, jumlah pengguna dari Parepare serta

Barru yang tiap- tiap menggapai 16, 1% pula menampilkan kalau kereta api digunakan oleh warga dari daerah yang terletak di bagian lain dari jalan Makassar–Parepare. Secara totalitas, sebaran domisili tersebut menampilkan kalau pengguna Kereta Api Makassar–Parepare tidak cuma berasal dari satu daerah, namun tersebar di sebagian wilayah. Perihal ini menggambarkan kalau layanan kereta api dimanfaatkan oleh warga dari bermacam daerah yang tersambung dengan rute ekspedisi Makassar–Parepare.

2) Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil pengolahan data, pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare terdiri dari 58 orang laki-laki (38,9%) dan 91 orang perempuan (61,1%). Jumlah keseluruhan pengguna yang menjadi responden dalam penelitian ini adalah 149 orang.

Tabel 4.2 Distribusi Pengguna Berdasarkan Jenis Kelamin
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Laki-laki	58	38,9
Perempuan	91	61,1
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.2, pengguna perempuan memiliki jumlah yang lebih banyak dibandingkan pengguna laki-laki. Pengguna perempuan berjumlah 91 orang atau 61,1%, sedangkan pengguna laki-laki berjumlah 58 orang atau 38,9%. Hal ini menunjukkan bahwa pada data penelitian ini, pengguna Kereta Api Makassar–Parepare lebih banyak berasal dari kelompok perempuan. Meskipun demikian, selisih tersebut tidak berarti bahwa kereta api

hanya banyak digunakan oleh perempuan, karena pengguna laki-laki juga memiliki jumlah yang cukup besar, yaitu 38,9% dari keseluruhan responden. Data ini memberikan gambaran mengenai komposisi pengguna berdasarkan jenis kelamin yang selanjutnya dapat dibandingkan dengan karakteristik pengguna lainnya.

3) Usia

Berdasarkan hasil pengolahan data, pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare berada pada beberapa kelompok usia, yaitu kurang dari 20 tahun, 20–29 tahun, 30–39 tahun, dan 40–50 tahun.

Tabel 4.3 Distribusi Pengguna Berdasarkan Usia
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Kelompok Usia	Frekuensi	Persentase (%)
Kurang dari 20 tahun	27	18,1
20-29 Tahun	95	63,8
30-39 Tahun	20	13,4
40-50 Tahun	7	4,7
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.3, pengguna kereta api paling banyak berada pada kelompok usia 20–29 tahun, yaitu sebanyak 95 orang atau 63,8%. Selanjutnya, pengguna dengan usia kurang dari 20 tahun berjumlah 27 orang atau 18,1%, kelompok usia 30–39 tahun sebanyak 20 orang atau 13,4%, sedangkan kelompok usia 40–50 tahun merupakan kelompok dengan jumlah paling sedikit, yaitu 7 orang atau 4,7%.

Dari hasil tersebut terlihat bahwa pengguna kereta api dalam penelitian ini didominasi oleh kelompok usia 20–29 tahun. Kelompok usia tersebut memiliki jumlah yang cukup jauh lebih besar dibandingkan kelompok usia lainnya. Sementara itu, pengguna berusia 30 tahun ke atas memiliki proporsi yang lebih kecil. Komposisi usia tersebut juga menunjukkan bahwa kereta api pada rute Makassar–Parepare cukup banyak digunakan oleh masyarakat pada usia muda. Kondisi ini dapat berkaitan dengan kebutuhan mobilitas kelompok usia tersebut yang relatif beragam, baik untuk keperluan pendidikan, pekerjaan, maupun perjalanan lainnya. Namun, berdasarkan data penelitian ini, hal tersebut hanya menggambarkan karakteristik pengguna dan tidak digunakan untuk menyatakan adanya pengaruh usia terhadap penggunaan kereta api.

4) Jenis Pekerjaan

Berdasarkan hasil pengolahan data, pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare memiliki latar belakang pekerjaan yang cukup beragam, yaitu pelajar, pegawai swasta, pegawai negeri, wirausaha, ibu rumah tangga, dan pekerjaan lainnya.

Tabel 4.4 Distribusi Pengguna Berdasarkan Jenis Pekerjaan
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Jenis Pekerjaan	Frekuensi	Persentase (%)
Pelajar	82	55,0
Pegawai Swasta	26	17,4
Pegawai Negeri	9	6,0
Wira Swasta	13	8,7
Ibu Rumah Tangga	8	5,4
Lainnya	11	7,4
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.4, pengguna kereta api paling banyak berasal dari kelompok pelajar, yaitu sebanyak 82 orang atau 55,0% dari total responden. Jumlah tersebut lebih dari setengah keseluruhan pengguna yang menjadi responden dalam penelitian ini. Selanjutnya, pengguna yang bekerja sebagai pegawai swasta sebanyak 26 orang atau 17,4%, wira swasta sebanyak 13 orang atau 8,7%, dan kelompok pekerjaan lainnya sebanyak 11 orang atau 7,4%. Sementara itu, pegawai negeri berjumlah 9 orang atau 6,0% dan ibu rumah tangga sebanyak 8 orang atau 5,4%.

Dari hasil tersebut dapat dilihat bahwa pelajar merupakan kelompok pengguna yang paling dominan. Hal ini juga sejalan dengan hasil karakteristik usia sebelumnya, dimana sebagian besar pengguna berada pada kelompok usia 20–29 tahun. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pengguna kereta api dalam penelitian ini cukup banyak berasal dari kelompok yang memiliki aktivitas pendidikan maupun aktivitas pada usia muda. Sementara itu, pengguna dari kelompok pekerja, seperti pegawai swasta, pegawai negeri, dan wirausaha, tetap

menggunakan kereta api meskipun jumlahnya lebih rendah dibandingkan pelajar. Hal ini menunjukkan bahwa kereta api digunakan oleh masyarakat dengan latar belakang pekerjaan yang beragam dan tidak terbatas pada kelompok tertentu saja.

5) Pengeluaran Transportasi per Bulan

Berdasarkan hasil pengolahan data, pengeluaran transportasi pengguna per bulan dipecah jadi 5 kelompok, ialah kurang dari Rp150.000, Rp150.000 – Rp300.000, Rp300.000 – Rp500.000, Rp500.000 – Rp1.000.000, dan lebih dari Rp1.000.000.

Tabel 4.5 Distribusi Pengguna Berdasarkan Pengeluaran Transportasi Per Bulan

(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Pengeluaran Transportasi per Bulan	Frekuensi	Persentase (%)
< Rp. 150.000	46	30,9
Rp. 150.000 – Rp. 300.000	71	47,7
Rp. 300.000 – Rp. 500.000	15	10,1
Rp. 500.000 – Rp. 1.000.000	16	10,7
>Rp. 1.000.000	1	0,7
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.5, sebagian besar pengguna kereta api memiliki pengeluaran transportasi per bulan pada rentang Rp150.000–Rp300.000, yaitu sebanyak 71 orang atau 47,7%. Selanjutnya, pengguna dengan pengeluaran kurang dari Rp150.000 berjumlah 46 orang atau 30,9%. Sementara itu, sebanyak 15 orang (10,1%) memiliki pengeluaran transportasi sebesar Rp300.000–Rp500.000 dan 16 orang (10,7%) berada pada kelompok pengeluaran Rp500.000–Rp1.000.000. Pengguna dengan pengeluaran transportasi lebih dari Rp1.000.000

merupakan jumlah paling sedikit, yaitu hanya 1 orang atau 0,7%.

Hasil tersebut menunjukkan bahwa pengeluaran transportasi sebagian besar pengguna berada pada kelompok kurang dari Rp300.000 per bulan, dengan jumlah mencapai 117 orang atau 78,5% dari keseluruhan responden. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas pengguna dalam penelitian ini memiliki pengeluaran transportasi bulanan yang relatif rendah hingga menengah. Kondisi tersebut juga dapat memberikan gambaran mengenai kemampuan pengeluaran transportasi pengguna dalam kaitannya dengan pemilihan moda kereta api.

6) Persentase Penghasilan untuk Biaya Transportasi

Persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi dibagi menjadi beberapa kelompok, yaitu kurang dari 10%, 10–24%, 25–39%, 40–50%, dan lebih dari 50%. Selain itu, terdapat responden yang tidak memberikan jawaban pada pertanyaan ini.

Tabel 4.6 Distribusi Pengguna Berdasarkan Persentase Penghasilan untuk Biaya Transportasi
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Persentase Penghasilan untuk Biaya Transportasi	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak menjawab	3	2,0
< 10%	63	42,3
10-24%	59	39,6
25-39%	16	10,7
40-50%	4	2,7
>50%	4	2,7
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.6, sebagian besar pengguna menggunakan kurang dari 10% penghasilannya untuk biaya transportasi, yaitu sebanyak 63 orang atau 42,3%. Selanjutnya, sebanyak 59 orang atau 39,6% menggunakan 10–24% dari penghasilannya untuk biaya transportasi. Pengguna yang menggunakan 25–39% dari penghasilannya untuk biaya transportasi berjumlah 16 orang atau 10,7%. Sementara itu, pengguna yang menggunakan 40–50% dan lebih dari 50% masing-masing berjumlah 4 orang atau 2,7%. Terdapat pula 3 orang atau 2,0% yang tidak memberikan jawaban pada pertanyaan tersebut.

Jika dilihat secara keseluruhan, sebanyak 122 orang atau 81,9% pengguna berada pada kelompok yang menggunakan kurang dari 25% penghasilannya untuk biaya transportasi. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna tidak mengalokasikan bagian yang besar dari penghasilannya untuk kebutuhan transportasi. Kondisi tersebut memberikan gambaran bahwa biaya transportasi bagi sebagian besar pengguna masih berada pada proporsi yang relatif kecil terhadap penghasilan yang mereka miliki.

7) Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Kepemilikan kendaraan pribadi digunakan untuk mengetahui kondisi kepemilikan kendaraan yang dimiliki oleh pengguna Kereta Api rute Makassar–Parepare. Informasi ini penting untuk melihat apakah pengguna kereta api merupakan masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau justru tetap menggunakan kereta api meskipun memiliki kendaraan sendiri. Hasil pengolahan data mengenai kepemilikan kendaraan pribadi dapat dilihat pada Tabel 4.7.

Tabel 4.7 Distribusi Pengguna Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Kepemilikan Kendaraan Pribadi	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak menjawab	1	0,7
Ya	127	85,2
Tidak	21	14,1
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.7, sebagian besar pengguna kereta api memiliki kendaraan pribadi, yaitu sebanyak 127 orang atau 85,2%. Sementara itu, sebanyak 21 orang atau 14,1% tidak memiliki kendaraan pribadi. Terdapat 1 responden atau 0,7% yang belum masuk ke dalam kategori yang telah ditentukan. Hasil tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna kereta api dalam penelitian ini sebenarnya memiliki kendaraan pribadi. Dengan demikian, penggunaan kereta api tidak hanya dilakukan oleh masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan sendiri, tetapi juga oleh masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi dan tetap memilih kereta api untuk melakukan perjalanan.

Kepemilikan mobil digunakan untuk mengetahui jumlah pengguna yang mempunyai kendaraan roda empat. Data ini dapat memberikan gambaran lebih lanjut mengenai kondisi kepemilikan kendaraan pribadi pengguna kereta api. Hasil pengolahan data mengenai kepemilikan mobil dapat dilihat pada Tabel 4.8.

Tabel 4.8 Distribusi Pengguna Berdasarkan Kepemilikan Mobil
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Kepemilikan Mobil	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak memiliki mobil	128	85,9
Memiliki mobil	21	14,1
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.8, sebanyak 128 orang atau 85,9% pengguna tidak memiliki mobil, sedangkan 21 orang atau 14,1% memiliki mobil. Hal ini menunjukkan bahwa kepemilikan mobil pada responden relatif rendah dibandingkan dengan kepemilikan kendaraan pribadi secara keseluruhan. Jika dibandingkan dengan data kepemilikan kendaraan pribadi, kondisi tersebut menunjukkan bahwa kendaraan pribadi yang dimiliki pengguna lebih banyak berupa kendaraan roda dua dibandingkan mobil.

Kepemilikan motor digunakan untuk melihat jumlah pengguna yang mempunyai kendaraan roda dua. Data ini penting karena motor merupakan salah satu kendaraan yang dapat digunakan pengguna untuk mendukung perjalanan menuju stasiun maupun setelah tiba di stasiun. Hasil pengolahan data mengenai kepemilikan motor dapat dilihat pada Tabel 4.9.

Tabel 4.9 Distribusi Penggunaan Berdasarkan Kepemilikan Motor
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Kepemilikan Motor	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak memiliki motor	28	18,8
Memiliki motor	121	81,2
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.9, pengguna yang memiliki motor berjumlah 121 orang atau 81,2%, sedangkan pengguna yang tidak memiliki motor sebanyak 28 orang atau 18,8%. Dari hasil tersebut terlihat bahwa motor merupakan jenis kendaraan pribadi yang paling banyak dimiliki oleh pengguna dalam penelitian ini. Kepemilikan motor yang cukup tinggi juga dapat menjadi salah satu gambaran mengenai pola mobilitas pengguna. Pengguna yang memiliki motor tetap dapat memilih kereta api untuk perjalanan tertentu, sementara motor dapat digunakan sebagai moda untuk mencapai stasiun atau melanjutkan perjalanan dari stasiun menuju tujuan akhir.

b. Karakteristik Perjalanan Pengguna

1) Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan merupakan salah satu karakteristik yang digunakan untuk mengetahui alasan utama pengguna melakukan perjalanan dengan Kereta Api rute Makassar–Parepare. Dalam penelitian ini, tujuan perjalanan dikelompokkan menjadi sekolah/kuliah, wisata/rekreasi, bekerja, sosial, pulang ke rumah, dan belanja. Hasil pengolahan data mengenai tujuan perjalanan pengguna dapat dilihat pada Tabel 4.10.

Tabel 4.10 Distribusi Pengguna Berdasarkan Tujuan Perjalanan
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Tujuan Perjalanan	Frekuensi	Persentase (%)
Sekolah/Kuliah	23	15,4
Wisata/Rekreasi	61	40,9
Bekerja	25	16,8
Sosial	9	6,0
Pulang ke Rumah	29	19,5
Belanja	2	1,3
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.10, tujuan perjalanan yang paling banyak dilakukan oleh pengguna adalah wisata/rekreasi, yaitu sebanyak 61 orang atau 40,9%. Selanjutnya, pengguna yang melakukan perjalanan untuk pulang ke rumah berjumlah 29 orang atau 19,5%, sedangkan pengguna dengan tujuan bekerja sebanyak 25 orang atau 16,8%. Tujuan sekolah/kuliah dipilih oleh 23 orang atau 15,4%. Sementara itu, pengguna yang melakukan perjalanan untuk keperluan sosial berjumlah 9 orang atau 6,0%, dan tujuan belanja merupakan kategori dengan jumlah paling sedikit, yaitu hanya 2 orang atau 1,3%.

Dari hasil tersebut dapat dilihat bahwa perjalanan dengan tujuan wisata atau rekreasi menjadi tujuan yang paling dominan dalam data penelitian ini. Hal ini menunjukkan bahwa kereta api cukup banyak dimanfaatkan untuk perjalanan yang bersifat rekreasi, selain digunakan untuk kegiatan rutin seperti sekolah, kuliah, dan bekerja. Sementara itu, tujuan pulang ke rumah juga memiliki persentase yang cukup besar, yaitu 19,5%, yang menunjukkan adanya pengguna yang memanfaatkan kereta api untuk melakukan perjalanan kembali ke daerah

tempat tinggalnya.

Secara keseluruhan, tujuan perjalanan pengguna cukup beragam. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa Kereta Api Makassar–Parepare tidak hanya digunakan untuk satu kebutuhan perjalanan, tetapi dimanfaatkan masyarakat untuk berbagai keperluan sesuai dengan aktivitas dan tujuan masing-masing.

2) Stasiun Keberangkatan

Stasiun keberangkatan digunakan untuk mengetahui stasiun yang menjadi titik awal perjalanan pengguna sebelum menggunakan Kereta Api rute Makassar–Parepare. Data ini memberikan gambaran mengenai sebaran pengguna pada stasiun-stasiun yang berada di sepanjang jalur perjalanan. Hasil pengolahan data mengenai stasiun keberangkatan pengguna dapat dilihat pada Tabel 4.11.

Tabel 4.11 Distribusi Pengguna Berdasarkan Stasiun Keberangkatan (Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Stasiun Keberangkatan	Frekuensi	Persentase (%)
Stasiun Garongkong	17	11,4
Stasiun Takkalasi	4	2,7
Stasiun Maros	24	16,1
Stasiun Mandalle	11	7,4
Stasiun Ma’rang	1	0,7
Stasiun Mangkoso	17	11,4
Stasiun Mandai	12	8,1
Stasiun Palanro	9	6,0
Stasiun Barru	31	20,8
Stasiun Rammang-rammang	5	3,4
Stasiun Pangkajene	10	6,7
Stasiun Tanete Rilau	6	4,0
Stasiun Labakkang	2	1,3
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.11, pengguna paling banyak melakukan keberangkatan dari Stasiun Barru, yaitu sebanyak 31 orang atau 20,8%. Selanjutnya, Stasiun Maros menjadi stasiun keberangkatan dengan jumlah pengguna terbanyak berikutnya, yaitu 24 orang atau 16,1%. Stasiun Garongkong dan Stasiun Mangkoso masing-masing digunakan oleh 17 orang atau 11,4%. Sementara itu, Stasiun Mandai digunakan oleh 12 orang (8,1%), Stasiun Mandalle sebanyak 11 orang (7,4%), Stasiun Pangkajene sebanyak 10 orang (6,7%), dan Stasiun Palanro sebanyak 9 orang (6,0%). Pengguna lainnya berasal dari Stasiun Tanete Rilau sebanyak 6 orang (4,0%), Stasiun Rammang-rammang sebanyak 5 orang (3,4%), Stasiun Takkalasi sebanyak 4 orang (2,7%), Stasiun Labakkang sebanyak 2 orang (1,3%), dan Stasiun Ma'rang sebanyak 1 orang (0,7%).

Dari hasil tersebut terlihat bahwa pengguna tidak hanya terkonsentrasi pada satu stasiun keberangkatan. Stasiun Barru menjadi titik keberangkatan yang paling banyak digunakan, sedangkan beberapa stasiun lainnya memiliki jumlah pengguna yang lebih kecil. Perbedaan jumlah tersebut dapat menggambarkan adanya perbedaan aktivitas dan kebutuhan perjalanan masyarakat pada masing-masing wilayah yang dilayani oleh kereta api.

Selain itu, sebaran pengguna pada berbagai stasiun menunjukkan bahwa layanan Kereta Api Makassar–Parepare dimanfaatkan oleh masyarakat dari beberapa wilayah sepanjang jalur perjalanan. Dengan demikian, setiap stasiun memiliki peran dalam melayani kebutuhan perjalanan pengguna sesuai dengan asal dan tujuan masing-masing.

3) Stasiun Kedatangan

Stasiun kedatangan digunakan untuk mengetahui stasiun yang menjadi tujuan akhir pengguna setelah melakukan perjalanan dengan Kereta Api rute Makassar–Parepare. Data ini digunakan untuk melihat sebaran tujuan pengguna pada stasiun-stasiun yang berada di sepanjang jalur perjalanan. Hasil pengolahan data mengenai stasiun kedatangan dapat dilihat pada Tabel 4.12.

Tabel 4.12 Distribusi Pengguna Berdasarkan Stasiun Kedatangan
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Stasiun Keberangkatan	Frekuensi	Persentase (%)
Stasiun Garongkong	12	8,1
Stasiun Takkalasi	6	4,0
Stasiun Maros	34	22,8
Stasiun Mandalle	7	4,7
Stasiun Ma'rang	1	0,7
Stasiun Mangilu	3	2,0
Stasiun Mangkoso	7	4,7
Stasiun Mandai	26	17,4
Stasiun Palanro	4	2,7
Stasiun Barru	17	11,4
Stasiun Rammang-rammang	4	2,7
Stasiun Pangkajene	17	11,4
Stasiun Tanete Rilau	4	2,7
Stasiun Labakkang	7	4,7
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.12, Stasiun Maros merupakan stasiun kedatangan yang paling banyak dituju oleh pengguna, yaitu sebanyak 34 orang atau 22,8%. Selanjutnya, Stasiun Mandai menjadi stasiun kedatangan dengan jumlah pengguna terbanyak berikutnya, yaitu 26 orang atau 17,4%. Stasiun Barru dan Stasiun

Pangkajene masing-masing menjadi tujuan bagi 17 orang atau 11,4% pengguna. Selain itu, sebanyak 12 orang (8,1%) tiba di Stasiun Garongkong. Stasiun Mandalle, Mangkoso, dan Labakkang masing-masing memiliki 7 pengguna (4,7%), sedangkan Stasiun Takkalasi digunakan sebagai stasiun kedatangan oleh 6 orang (4,0%). Stasiun Palanro, Rammang-rammang, dan Tanete Rilau masing-masing memiliki 4 pengguna (2,7%), sedangkan Stasiun Mangilu sebanyak 3 orang (2,0%). Stasiun Ma'rang menjadi stasiun kedatangan dengan jumlah paling sedikit, yaitu 1 orang atau 0,7%.

Dari hasil tersebut terlihat bahwa Stasiun Maros dan Stasiun Mandai menjadi titik kedatangan yang paling banyak digunakan oleh responden. Hal ini menunjukkan bahwa kedua stasiun tersebut memiliki jumlah tujuan perjalanan yang cukup besar dibandingkan stasiun lainnya dalam data penelitian. Jika dibandingkan dengan stasiun keberangkatan sebelumnya, terlihat bahwa pola perjalanan pengguna cukup beragam. Pengguna tidak hanya melakukan perjalanan menuju satu stasiun tertentu, tetapi tersebar pada berbagai stasiun kedatangan. Hal ini menunjukkan bahwa kereta api digunakan untuk berbagai kebutuhan perjalanan dengan pasangan asal dan tujuan yang berbeda-beda.

4) Frekuensi Penggunaan Kereta Api

Frekuensi penggunaan kereta api digunakan untuk mengetahui seberapa sering pengguna memanfaatkan Kereta Api rute Makassar–Parepare. Dalam penelitian ini, frekuensi penggunaan dibagi menjadi tiga kelompok, yaitu kurang dari 2 kali, 3–6 kali, dan lebih dari 6 kali. Pembagian tersebut digunakan untuk melihat tingkat intensitas penggunaan kereta api oleh pengguna. Hasil pengolahan

data dapat dilihat pada Tabel 4.13.

Tabel 4.13 Distribusi Pengguna Berdasarkan Frekuensi Menggunakan Kereta Api
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Frekuensi Penggunaan	Frekuensi	Persentase (%)
>2 kali	111	74,5
3-6 kali	34	22,8
>6 kali	4	2,7
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.13, sebagian besar pengguna kereta api berada pada kelompok penggunaan kurang dari 2 kali, yaitu sebanyak 111 orang atau 74,5%. Selanjutnya, pengguna yang menggunakan kereta api sebanyak 3–6 kali berjumlah 34 orang atau 22,8%, sedangkan pengguna dengan frekuensi lebih dari 6 kali hanya berjumlah 4 orang atau 2,7%.

Hasil tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini memiliki frekuensi penggunaan kereta api yang relatif rendah. Pengguna dengan frekuensi kurang dari 2 kali memiliki jumlah yang jauh lebih besar dibandingkan kelompok lainnya. Sementara itu, pengguna yang menggunakan kereta api lebih dari 6 kali merupakan kelompok yang paling sedikit. Kondisi ini menunjukkan bahwa bagi sebagian besar responden, penggunaan kereta api bukan merupakan perjalanan yang dilakukan dengan intensitas tinggi. Hal tersebut juga dapat dikaitkan dengan tujuan perjalanan responden yang sebelumnya didominasi oleh wisata/rekreasi, sehingga penggunaan kereta api dapat dilakukan sesuai dengan kebutuhan perjalanan tertentu, bukan sebagai moda yang digunakan secara rutin setiap hari.

5) Moda Menuju Stasiun

Moda menuju stasiun digunakan untuk mengetahui jenis transportasi yang digunakan pengguna sebelum sampai ke stasiun keberangkatan. Informasi ini penting karena perjalanan menggunakan kereta api tidak selalu dimulai langsung dari stasiun, sehingga pengguna membutuhkan moda lain untuk mencapai stasiun. Dalam penelitian ini, moda menuju stasiun terdiri atas ojek, motor, busway, mobil, minibus/bus, jalan kaki, dan angkot. Hasil pengolahan data dapat dilihat pada Tabel 4.14.

Tabel 4.14 Distribusi Pengguna Berdasarkan Moda Menuju Stasiun
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Moda Menuju Stasiun	Frekuensi	Persentase (%)
Ojek	36	24,2
Motor	63	42,3
Busway	4	2,7
Mobil	15	10,1
Minibus/Bus	20	13,4
Jalan Kaki	4	2,7
Angkot	7	4,7
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.14, moda yang paling banyak digunakan untuk menuju stasiun adalah motor, yaitu sebanyak 63 orang atau 42,3% dari keseluruhan responden. Selanjutnya, sebanyak 36 orang atau 24,2% menggunakan ojek dan 20 orang atau 13,4% menggunakan minibus/bus. Pengguna yang menggunakan mobil untuk menuju stasiun berjumlah 15 orang atau 10,1%, sedangkan angkot digunakan oleh 7 orang atau 4,7%. Sementara itu, busway dan berjalan kaki masing-masing digunakan oleh 4 orang atau 2,7%.

Dari hasil tersebut terlihat bahwa motor jadi moda yang sangat banyak digunakan buat mengarah stasiun. Jumlah pengguna yang menggunakan motor juga cukup jauh lebih besar dibandingkan moda lainnya. Perihal ini menampilkan bahwa kendaraan roda dua menjadi salah satu pilihan utama pengguna untuk mencapai stasiun sebelum melanjutkan perjalanan menggunakan kereta api.

Selain menggunakan kendaraan pribadi, terdapat pula pengguna yang memanfaatkan moda umum seperti ojek, minibus/bus, dan angkot. Dengan demikian, perjalanan menuju stasiun tidak hanya bergantung pada satu jenis moda, tetapi melibatkan beberapa pilihan transportasi sesuai dengan kondisi dan kebutuhan masing-masing pengguna.

6) Moda dari Stasiun Menuju Tujuan

Moda dari stasiun digunakan untuk mengetahui jenis transportasi yang digunakan pengguna setelah tiba di stasiun hingga mencapai tujuan akhir. Data ini melengkapi informasi mengenai perjalanan pengguna, karena perjalanan dengan kereta api tidak selalu berakhir di stasiun, tetapi dapat dilanjutkan memakai moda transportasi lain. Dalam penelitian ini, moda yang digunakan dari stasiun terdiri dari ojek, motor, busway, mobil, minibus/bus, jalan kaki, dan angkot. Hasil pengolahan data bisa dilihat pada Tabel 4.15.

Tabel 4.15 Distribusi Pengguna Berdasarkan Moda dari Stasiun
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Moda Menuju Stasiun	Frekuensi	Persentase (%)
Ojek	40	26,8
Motor	46	30,9
Busway	7	4,7
Mobil	21	14,1
Minibus/Bus	16	10,7
Jalan Kaki	6	4,0
Angkot	13	8,7
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.15, moda yang paling banyak digunakan pengguna setelah tiba di stasiun adalah motor, yaitu sebanyak 46 orang atau 30,9%. Selanjutnya, sebanyak 40 orang atau 26,8% menggunakan ojek untuk melanjutkan perjalanan menuju tujuan akhir. Pengguna yang menggunakan mobil berjumlah 21 orang atau 14,1%, sedangkan minibus/bus digunakan oleh 16 orang atau 10,7%. Selain itu, sebanyak 13 orang atau 8,7% menggunakan angkot, 7 orang atau 4,7% menggunakan busway, dan 6 orang atau 4,0% melanjutkan perjalanan dengan berjalan kaki.

Dari hasil tersebut terlihat bahwa motor menjadi moda yang paling banyak digunakan setelah pengguna tiba di stasiun, sama seperti pada perjalanan menuju stasiun. Namun, jumlah pengguna yang menggunakan motor setelah turun dari kereta lebih rendah dibandingkan pengguna yang menggunakan motor untuk menuju stasiun, yaitu 46 orang dibandingkan 63 orang.

Penggunaan ojek juga cukup tinggi, yaitu 40 orang atau 26,8%. Hal ini menunjukkan bahwa selain menggunakan kendaraan pribadi, sebagian pengguna membutuhkan moda transportasi lain untuk melanjutkan perjalanan dari stasiun menuju tujuan akhirnya. Dengan demikian, perjalanan pengguna kereta api pada rute Makassar–Parepare umumnya merupakan perjalanan yang terhubung dengan moda transportasi lain, baik sebelum maupun setelah menggunakan kereta api.

Karakteristik pengguna Kereta Api Makassar–Parepare dalam penelitian ini menunjukkan adanya keberagaman dari sisi sosial maupun ekonomi. Karakteristik tersebut meliputi domisili, jenis kelamin, usia, pekerjaan, pengeluaran transportasi, persentase penghasilan yang digunakan untuk transportasi, serta kepemilikan kendaraan pribadi. Keberagaman tersebut dapat dipahami karena kebutuhan seseorang dalam melakukan perjalanan tidak terlepas dari kondisi pribadi dan lingkungan sosialnya.

Hal ini sesuai dengan pendapat Wells dan Prensky (1996) yang menjelaskan bahwa perilaku konsumen dapat dilihat dari beberapa aspek, salah satunya adalah aspek sosiologi, yaitu karakteristik sosial seperti umur dan pekerjaan yang dapat memengaruhi perilaku seseorang. Selain itu, terdapat aspek ekonomi yang berkaitan dengan bagaimana seseorang mempertimbangkan kondisi ekonomi dalam mengambil keputusan. Dalam konteks transportasi, keputusan menggunakan kereta api dapat dipengaruhi oleh kebutuhan perjalanan, kemampuan mengeluarkan biaya, pekerjaan, usia, serta kondisi kendaraan yang dimiliki.

Karakteristik pengguna yang didominasi oleh kelompok usia muda dan pelajar dapat dikaitkan dengan kebutuhan mobilitas kelompok tersebut. Pada usia tersebut, seseorang umumnya memiliki aktivitas yang cukup beragam, baik untuk pendidikan, perjalanan sosial, maupun kegiatan rekreasi. Hal tersebut dapat menjelaskan mengapa kereta api dalam penelitian ini tidak hanya digunakan untuk bekerja atau sekolah/kuliah, tetapi juga cukup banyak digunakan untuk tujuan wisata atau rekreasi.

Kondisi tersebut sejalan dengan penelitian Pakiding and Naipospos (2024) mengenai preferensi moda bus dan kereta api pada rute Makassar–Parepare. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan menjadi bagian yang diperhatikan dalam preferensi moda perjalanan. Penelitian tersebut juga menunjukkan bahwa pelaku perjalanan cenderung memilih moda dengan waktu tempuh yang lebih singkat dan biaya yang lebih terjangkau.

Hasil tersebut juga dapat dibandingkan dengan penelitian Mutmainnah et al. (2022) mengenai karakteristik penumpang dalam pemilihan moda kereta api menuju Pelabuhan Bakauheni. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa karakteristik seperti pendidikan, pekerjaan, pendapatan, dan biaya transportasi mempunyai keterkaitan dengan pemilihan moda kereta api. Temuan tersebut memperlihatkan bahwa keputusan seseorang dalam memilih transportasi tidak berdiri sendiri, tetapi berkaitan dengan kondisi sosial dan ekonomi pengguna.

Hal yang sama ditemukan oleh Leyder (2021) dalam penelitian mengenai karakteristik sosial ekonomi dan pemilihan moda transportasi di Kota Bandung. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa beberapa karakteristik sosial-ekonomi, seperti pekerjaan, pendidikan, pendapatan, jumlah tanggungan, kepemilikan kendaraan, dan jenis tempat tinggal, dapat berkaitan dengan pemilihan moda transportasi.

Kondisi tersebut juga menjelaskan temuan dalam penelitian ini bahwa sebagian besar pengguna masih memiliki kendaraan pribadi, terutama motor, tetapi tetap memilih menggunakan kereta api. Kepemilikan kendaraan pribadi tidak selalu berarti kendaraan tersebut digunakan untuk seluruh perjalanan. Dalam teori perilaku konsumen yang dikemukakan Wells dan Prensky (1996), keputusan seseorang tidak hanya dipengaruhi oleh satu kondisi, tetapi merupakan hasil pertimbangan dari aspek ekonomi, sosial, pengalaman, serta kebutuhan individu. Dengan demikian, seseorang dapat memiliki motor tetapi tetap memilih kereta api ketika perjalanan yang dilakukan dianggap lebih sesuai menggunakan transportasi umum.

Hal ini menunjukkan bahwa karakteristik pengguna Kereta Api Makassar–Parepare tidak dapat dipahami hanya berdasarkan kepemilikan kendaraan atau kondisi ekonominya. Karakteristik pengguna merupakan gambaran mengenai siapa yang menggunakan kereta api dan bagaimana kondisi sosial-ekonomi mereka, sedangkan keputusan menggunakan kereta api berkaitan dengan kebutuhan dan kondisi perjalanan yang sedang dilakukan.

Dengan demikian, hasil penelitian ini mendukung pandangan bahwa perilaku pengguna transportasi dipengaruhi oleh kombinasi faktor sosial dan ekonomi. Namun, penelitian ini memiliki perbedaan dengan beberapa penelitian terdahulu karena tidak diarahkan untuk membuktikan pengaruh masing-masing karakteristik terhadap pemilihan moda, melainkan menggambarkan karakteristik pengguna Kereta Api Makassar–Parepare dan melihat kecenderungan faktor yang menjadi pertimbangan mereka.

3. Faktor yang Menjadi Pertimbangan dalam Memilih Kereta Api

Setelah melihat karakteristik sosial-ekonomi dan karakteristik perjalanan pengguna, selanjutnya dilakukan analisis terhadap faktor yang menjadi pertimbangan dalam memilih Kereta Api rute Makassar–Parepare. Faktor yang ditanyakan kepada pengguna terdiri dari jarak, biaya, waktu tempuh, pelayanan, jadwal, dan faktor lainnya. Setiap responden memilih faktor yang menurut mereka paling menjadi pertimbangan dalam menggunakan kereta api. Hasil pengolahan data dapat dilihat pada Tabel 4.16.

Tabel 4.16 Distribusi Pengguna Berdasarkan Faktor yang Menjadi Pertimbangan dalam Memilih Kereta Api
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Faktor yang Menjadi Pertimbangan	Frekuensi	Persentase (%)
Jarak	26	17,4
Biaya	35	23,5
Waktu Tempuh	36	24,2
Pelayanan (Keamanan dan Kenyamanan)	40	26,8
Jadwal	6	4,0
Lainnya	6	4,0
Total	149	100,0

Berdasarkan Tabel 4.16, faktor yang paling banyak dipilih oleh pengguna dalam memilih Kereta Api rute Makassar–Parepare adalah pelayanan, yaitu sebanyak 40 orang atau 26,8%. Selanjutnya, faktor waktu tempuh dipilih oleh 36 orang atau 24,2%, kemudian biaya sebanyak 35 orang atau 23,5%, dan jarak sebanyak 26 orang atau 17,4%. Sementara itu, faktor jadwal dan lainnya masing-masing dipilih oleh 6 orang atau 4,0%. Kedua faktor tersebut menjadi pilihan dengan jumlah paling sedikit dibandingkan dengan faktor lainnya.

Dari hasil tersebut dapat dilihat bahwa persentase antara pelayanan, waktu tempuh, dan biaya sebenarnya tidak terlalu jauh. Namun, pelayanan tetap menjadi faktor dengan jumlah pilihan tertinggi, yaitu 40 orang. Hal ini menunjukkan bahwa dalam data penelitian ini, pelayanan menjadi pertimbangan yang paling banyak dipilih oleh pengguna ketika menentukan penggunaan Kereta Api Makassar–Parepare. Faktor waktu tempuh dan biaya juga memiliki persentase yang cukup besar. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengguna tetap

mempertimbangkan efisiensi perjalanan dan biaya yang harus dikeluarkan. Sementara itu, faktor jarak memiliki persentase sebesar 17,4%, sedangkan jadwal dan faktor lainnya masing-masing hanya sebesar 4,0%.

Dengan demikian, berdasarkan jumlah dan persentase pilihan responden, pelayanan merupakan faktor yang paling dominan menjadi pertimbangan pengguna dalam memilih Kereta Api rute Makassar–Parepare, dengan jumlah 40 responden atau 26,8%. Hasil ini selanjutnya menjadi dasar dalam menjawab rumusan masalah ketiga penelitian.

Pemilihan kereta api sebagai moda transportasi pada dasarnya tidak hanya didasarkan pada satu pertimbangan. Pengguna akan menilai berbagai hal yang mereka rasakan atau perkirakan sebelum menggunakan suatu moda transportasi. Dalam penelitian ini, pertimbangan tersebut meliputi jarak, biaya, waktu tempuh, pelayanan, jadwal, dan faktor lainnya. Hal tersebut sesuai dengan konsep Tingkat Pelayanan (*Level of Service*/LOS) yang menjelaskan bahwa kualitas pelayanan transportasi tidak hanya dilihat dari kecepatan atau waktu perjalanan. Menurut Morlok (1994), pelayanan transportasi juga berkaitan dengan waktu perjalanan, keandalan, kenyamanan, keamanan, dan harga. Artinya, pengguna akan mempertimbangkan manfaat yang diperoleh dari suatu perjalanan secara lebih luas.

Teori tersebut sesuai dengan hasil penelitian karena pelayanan, waktu tempuh, dan biaya menjadi tiga faktor yang paling banyak dipertimbangkan pengguna. Kondisi ini dapat terjadi karena ketiga aspek tersebut secara langsung berhubungan dengan pengalaman dan manfaat yang diperoleh pengguna selama

melakukan perjalanan.

Dari sisi persepsi pengguna, Schiffman dan Kanuk (1997) menjelaskan bahwa persepsi merupakan proses ketika seseorang memilih, mengorganisasikan, dan menginterpretasikan rangsangan yang diterima sehingga menjadi sesuatu yang bermakna. Dalam konteks kereta api, pengguna menerima berbagai rangsangan selama perjalanan, seperti kondisi fasilitas, pelayanan petugas, keamanan, kenyamanan, waktu perjalanan, serta biaya yang dikeluarkan. Pengalaman tersebut kemudian membentuk penilaian pengguna terhadap layanan kereta api.

Hal tersebut berkaitan dengan konsep *Service Encounter* yang dikemukakan Zeithaml dan Bitner (1996). Pengalaman pengguna terhadap pelayanan terbentuk melalui interaksi yang terjadi selama menggunakan jasa. Pada transportasi kereta api, pengguna berinteraksi langsung dengan petugas, fasilitas stasiun, sistem pelayanan, serta kondisi di dalam kereta. Karena itu, pengalaman selama perjalanan dapat memengaruhi bagaimana pengguna menilai pelayanan yang diterima.

Penelitian Budiarto, Priyanto, and Muthohar (2021) mengenai kualitas pelayanan PT KAI di Stasiun Cepu menunjukkan bahwa kualitas pelayanan berkaitan dengan kepuasan pengguna. Penelitian tersebut juga menunjukkan masih adanya aspek pelayanan yang perlu diperhatikan, terutama yang berkaitan dengan kebersihan dan kenyamanan fasilitas. Hal tersebut memperlihatkan bahwa pelayanan tidak hanya dinilai dari keberadaan kereta, tetapi juga dari pengalaman pengguna selama berada dalam sistem pelayanan kereta api.

Penelitian Fitrianingsih, Ratnaningsih, and Subagyo (2022) mengenai pemodelan pemilihan kereta api komuter Malang–Surabaya juga menunjukkan bahwa waktu perjalanan dan tarif merupakan atribut yang digunakan dalam melihat minat pengguna terhadap pilihan kereta api. Hal ini memperkuat bahwa waktu dan biaya merupakan bagian penting dalam pertimbangan perjalanan menggunakan kereta api.

Dengan demikian, hasil penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian terdahulu dalam hal pentingnya waktu tempuh dan biaya dalam pemilihan moda. Akan tetapi, penelitian ini memberikan gambaran tambahan bahwa ketika pengguna diminta menentukan satu faktor utama yang menjadi pertimbangan, pelayanan menjadi pilihan yang paling banyak muncul.

Kondisi tersebut dapat dijelaskan melalui teori persepsi pengguna. Pengguna tidak hanya mempertimbangkan apa yang mereka keluarkan, tetapi juga apa yang mereka dapatkan selama perjalanan. Harga tiket yang murah belum tentu dianggap menguntungkan apabila pelayanan yang diterima tidak sesuai harapan. Sebaliknya, pengguna dapat menerima biaya yang harus dikeluarkan apabila pelayanan, keamanan, kenyamanan, dan pengalaman perjalanan dianggap sesuai.

Hal ini sesuai dengan konsep *Price* dan *Service Quality* dalam teori Zeithaml dan Bitner (1996), dimana persepsi terhadap pelayanan tidak berdiri sendiri, tetapi berkaitan dengan harga, citra, bukti pelayanan, serta pengalaman selama menggunakan jasa. Oleh karena itu, pertimbangan pengguna terhadap kereta api merupakan hasil dari penilaian terhadap beberapa aspek secara bersamaan.

4. Analisis Tabulasi Silang Karakteristik Pengguna dengan Faktor Pemilihan Kereta Api

a. Jenis Kelamin dan Faktor Pemilihan

Analisis tabulasi silang antara jenis kelamin dan faktor pemilihan kereta api dilakukan untuk melihat kecenderungan faktor yang dipilih oleh pengguna laki-laki dan perempuan. Faktor pemilihan yang digunakan terdiri dari jarak, biaya, waktu tempuh, pelayanan, jadwal, dan faktor lainnya. Persentase yang digunakan dalam tabel merupakan persentase berdasarkan masing-masing kelompok jenis kelamin, sehingga dapat dilihat faktor yang paling banyak dipilih oleh pengguna laki-laki maupun perempuan. Hasil tabulasi silang dapat dilihat pada Tabel 4.17.

Tabel 4.17 Tabulasi Silang Jenis Kelamin dengan Faktor Pemilihan Kereta Api
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Jenis Kelamin	Jarak	Biaya	Waktu Tempuh	Pelayanan	Jadwal	Lainnya	Total
Laki-laki	19,0%	20,7%	**27,6%**	22,4%	6,9%	3,4%	100%
Perempuan	16,5%	25,3%	22,0%	**29,7%**	2,2%	4,4%	100%

Berdasarkan Tabel 4.17, pengguna laki-laki paling banyak memilih waktu tempuh, yaitu sebesar 27,6%. Selanjutnya, pelayanan sebesar 22,4%, biaya sebesar 20,7%, jarak sebesar 19,0%, jadwal sebesar 6,9%, dan faktor lainnya sebesar 3,4%. Sementara itu, pada pengguna perempuan, faktor yang paling banyak dipilih adalah pelayanan, yaitu sebesar 29,7%. Setelah itu, biaya sebesar 25,3%, waktu tempuh sebesar 22,0%, jarak sebesar 16,5%, faktor lainnya sebesar 4,4%, dan jadwal sebesar 2,2%.

Jika dilihat dari hasil tersebut, terdapat perbedaan kecenderungan antara pengguna laki-laki dan perempuan. Pengguna laki-laki lebih banyak memilih waktu tempuh sebagai pertimbangan utama, sedangkan pengguna perempuan lebih banyak memilih pelayanan. Meskipun demikian, baik laki-laki maupun perempuan sama-sama menunjukkan bahwa jarak, biaya, waktu tempuh, dan pelayanan merupakan faktor yang cukup banyak dipilih dibandingkan jadwal dan faktor lainnya.

Selanjutnya, untuk melihat apakah terdapat perbedaan pilihan faktor berdasarkan jenis kelamin tersebut menunjukkan hubungan secara statistik maka dilakukan uji *pearson Chi-Square*. Hasil pengujian dapat dilihat pada Tabel 4.18

Tabel 4.18 Hasil Uji *Chi-Square* Jenis Kelamin dengan Faktor Pemilihan Kereta Api
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Uji	Nilai	df	Sig.
Pearson Chi-Square	3,619	5	0,605
Likelihood Ratio	3,574	5	0,612
N of Valid Cases	149		

Berdasarkan Tabel 4.18, nilai signifikansi Pearson Chi-Square sebesar 0,605. Nilai tersebut lebih besar dari 0,05 (0,605 > 0,05). Dengan demikian, pada taraf signifikansi 5%, tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dan faktor pemilihan kereta api. Artinya, meskipun terdapat perbedaan kecenderungan faktor yang paling banyak dipilih antara laki-laki dan perempuan, perbedaan tersebut belum menunjukkan adanya hubungan yang signifikan secara statistik. Dengan kata lain, jenis kelamin tidak menunjukkan hubungan yang signifikan dengan pilihan faktor pengguna dalam data penelitian ini.

Namun, hasil uji *Chi-Square* perlu diperhatikan karena pada output SPSS terdapat 4 sel atau 33,3% yang memiliki *expected count* kurang dari 5, dengan nilai expected count minimum sebesar 2,34. Oleh karena itu, hasil uji statistik ini perlu diinterpretasikan secara hati-hati. Untuk penelitian ini, hasil tabulasi silang lebih ditekankan sebagai gambaran mengenai kecenderungan pilihan faktor pada masing-masing kelompok jenis kelamin, sedangkan hasil Chi-Square digunakan sebagai informasi tambahan. Jadi, kesimpulan bagian ini bukan "jenis kelamin memengaruhi faktor pemilihan", tetapi: pengguna laki-laki cenderung memilih waktu tempuh, sedangkan pengguna perempuan cenderung memilih pelayanan, dan berdasarkan uji Chi-Square tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan faktor pemilihan kereta api.

b. Usia dan Faktor Pemilihan

Analisis tabulasi silang antara usia dan faktor pemilihan kereta api dilakukan untuk melihat perbedaan kecenderungan pilihan faktor pada masing-masing kelompok usia. Kelompok usia dalam penelitian ini terdiri dari pengguna berusia kurang dari 20 tahun, 20–29 tahun, 30–39 tahun, dan 40–50 tahun. Faktor yang dibandingkan meliputi jarak, biaya, waktu tempuh, pelayanan, jadwal, dan faktor lainnya. Hasil tabulasi silang dapat dilihat pada Tabel 4.19.

Tabel 4.19 Tabulasi Silang Usia dengan Faktor Pemilihan Kereta Api (Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Kelompok Usia (Tahun)	Jarak	Biaya	Waktu Tempuh	Pelayanan	Jadwal	Lainnya	Total
< 20	25,9%	**33,3%**	7,4%	22,2%	3,7%	7,4%	100%
20-29	15,8%	22,1%	**29,5%**	26,3%	2,1%	4,2%	100%
30-39	15,0%	10,0%	25,0%	**45,0%**	5,0%	0,0%	100%
40-50	14,3%	**42,9%**	14,3%	0,0%	28,6%	0,0%	100%

Berdasarkan Tabel 4.19, terdapat perbedaan kecenderungan faktor yang dipilih pada setiap kelompok usia. Pada pengguna berusia kurang dari 20 tahun, faktor yang paling banyak dipilih adalah biaya, yaitu sebesar 33,3%, kemudian jarak sebesar 25,9% dan pelayanan sebesar 22,2%. Pada kelompok usia 20–29 tahun, faktor yang paling banyak dipilih adalah waktu tempuh, yaitu sebesar 29,5%, diikuti oleh pelayanan sebesar 26,3% dan biaya sebesar 22,1%. Kelompok usia ini merupakan kelompok pengguna terbesar dalam penelitian, sehingga pola pilihan pada kelompok tersebut cukup terlihat dalam keseluruhan data.

Sementara itu, pada kelompok usia 30–39 tahun, faktor yang paling banyak dipilih adalah pelayanan, yaitu sebesar 45,0%. Selanjutnya, waktu tempuh sebesar 25,0%, jarak sebesar 15,0%, dan biaya sebesar 10,0%. Pada kelompok usia 40–50 tahun, faktor yang paling banyak dipilih adalah biaya, yaitu sebesar 42,9%. Faktor jadwal berada pada posisi berikutnya dengan persentase sebesar 28,6%, sedangkan jarak dan waktu tempuh masing-masing sebesar 14,3%. Pada kelompok ini tidak terdapat pengguna yang memilih pelayanan maupun faktor lainnya.

Dari hasil tersebut terlihat bahwa faktor yang menjadi pertimbangan pengguna berbeda pada setiap kelompok usia. Pengguna berusia kurang dari 20 tahun dan 40–50 tahun lebih banyak memilih biaya, pengguna usia 20–29 tahun lebih banyak memilih waktu tempuh, sedangkan pengguna usia 30–39 tahun lebih banyak memilih pelayanan. Perbedaan ini menunjukkan adanya variasi pola pertimbangan pengguna berdasarkan kelompok usia.

Selanjutnya, hasil pengujian *Chi-Square* dapat dilihat pada Tabel 4.20.

Tabel 4.20 Hasil Uji *Chi-Square* Usia dengan Faktor Pemilihan Kereta Api (Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Uji	Nilai	df	Sig.
Pearson Chi-Square	27,582	15	0,024
Likelihood Ratio	25,204	15	0,047
N of Valid Cases	149		

Berdasarkan Tabel 4.20, nilai signifikansi Pearson Chi-Square sebesar 0,024, lebih kecil dari 0,05. Jika dilihat hanya dari nilai signifikansinya, hasil tersebut menunjukkan adanya hubungan antara usia dan faktor pemilihan kereta api. Namun, hasil ini perlu diberi catatan. Pada output SPSS terdapat 16 sel atau 66,7% yang memiliki expected count kurang dari 5, dengan expected count minimum sebesar 0,28. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa asumsi uji Pearson Chi-Square tidak terpenuhi dengan baik. Oleh karena itu, nilai signifikansi 0,024 tidak sebaiknya dijadikan dasar utama untuk menyatakan bahwa usia berhubungan secara statistik dengan faktor pemilihan kereta api.

Dalam penelitian ini, hasil tabulasi silang lebih tepat digunakan untuk menggambarkan kecenderungan pilihan faktor pada masing-masing kelompok usia. Berdasarkan hasil tersebut, terlihat bahwa pertimbangan pengguna memang berbeda menurut kelompok usia, dengan biaya menjadi pilihan tertinggi pada kelompok usia kurang dari 20 tahun dan 40–50 tahun, waktu tempuh pada kelompok 20–29 tahun, serta pelayanan pada kelompok 30–39 tahun.

c. Jenis Pekerjaan dan Faktor Pemilihan

Analisis tabulasi silang antara jenis pekerjaan dan faktor pemilihan kereta api dilakukan untuk melihat kecenderungan faktor yang dipilih oleh pengguna berdasarkan pekerjaan yang dimiliki. Jenis pekerjaan dalam penelitian ini terdiri dari pelajar, pegawai swasta, pegawai negeri, wira swasta, ibu rumah tangga, dan lainnya. Sementara itu, faktor yang dibandingkan meliputi jarak, biaya, waktu tempuh, pelayanan, jadwal, dan faktor lainnya. Hasil tabulasi silang dapat dilihat pada Tabel 4.21.

Tabel 4. 21 Tabulasi Silang Jenis Pekerjaan dengan Faktor Pemilihan Kereta Api
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Jenis Pekerjaan	Jarak	Biaya	Waktu Tempuh	Pelayanan	Jadwal	Lainnya	Total
Pelajar	18,3%	18,3%	25,6%	**32,9%**	1,2%	3,7%	100%
Pegawai Swasta	7,7%	**42,3%**	23,1%	19,2%	3,8%	3,8%	100%
Pegawai Negeri	22,2%	0,0%	**33,3%**	22,2%	11,1%	11,1%	100%
Wira Swasta	23,1%	23,1%	23,1%	15,4%	15,4%	0,0%	100%
Ibu Rumah Tangga	**37,5%**	25,0%	0,0%	25,0%	12,5%	0,0%	100%
Lainnya	9,1%	**36,4%**	27,3%	18,2%	0,0%	9,1%	100%

Berdasarkan Tabel 4.21, terlihat bahwa faktor yang paling banyak dipilih berbeda pada beberapa kelompok pekerjaan. Pada kelompok pelajar, faktor yang paling banyak dipilih adalah pelayanan, yaitu sebesar 32,9%, kemudian waktu tempuh sebesar 25,6%. Jarak dan biaya memiliki persentase yang sama, yaitu 18,3%. Pada kelompok pegawai swasta, faktor yang paling banyak dipilih adalah biaya, yaitu sebesar 42,3%. Selanjutnya, waktu tempuh sebesar 23,1% dan pelayanan sebesar 19,2%. Hal ini menunjukkan bahwa biaya menjadi pertimbangan yang cukup menonjol bagi pengguna yang bekerja sebagai pegawai swasta.

Pada kelompok pegawai negeri, faktor yang paling banyak dipilih adalah waktu tempuh, yaitu sebesar 33,3%. Faktor jarak dan pelayanan masing-masing sebesar 22,2%, sedangkan jadwal dan faktor lainnya masing-masing sebesar 11,1%. Tidak terdapat pengguna pegawai negeri yang memilih biaya sebagai faktor utama. Pada kelompok wira swasta, faktor jarak, biaya, dan waktu tempuh memiliki persentase yang sama, yaitu masing-masing 23,1%. Sementara itu, pelayanan dan jadwal masing-masing sebesar 15,4%. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat satu faktor yang jauh lebih dominan pada kelompok wira swasta karena tiga faktor memiliki persentase yang sama.

Pada kelompok ibu rumah tangga, faktor yang paling banyak dipilih adalah jarak, yaitu sebesar 37,5%. Faktor biaya dan pelayanan masing-masing sebesar 25,0%, sedangkan jadwal sebesar 12,5%. Tidak terdapat responden pada kelompok ini yang memilih waktu tempuh maupun faktor lainnya. Sementara itu, pada kelompok pekerjaan lainnya, faktor yang paling banyak dipilih adalah biaya,

yaitu sebesar 36,4%, kemudian waktu tempuh sebesar 27,3% dan pelayanan sebesar 18,2%. Faktor jarak dan lainnya masing-masing sebesar 9,1%, sedangkan tidak terdapat pengguna yang memilih jadwal.

Dari hasil tabulasi silang tersebut dapat dilihat bahwa jenis pekerjaan memiliki pola pilihan faktor yang berbeda-beda. Pelajar lebih banyak memilih pelayanan, pegawai swasta dan kelompok pekerjaan lainnya lebih banyak memilih biaya, pegawai negeri lebih banyak memilih waktu tempuh, sedangkan ibu rumah tangga lebih banyak memilih jarak. Pada kelompok wira swasta, jarak, biaya, dan waktu tempuh memiliki persentase yang sama.

Untuk mengetahui apakah perbedaan pilihan faktor berdasarkan jenis pekerjaan menunjukkan hubungan secara statistik, dilakukan uji *Pearson Chi-Square*. Hasil pengujian dapat dilihat pada Tabel 4.22.

Tabel 4.22 Hasil Uji *Chi-Square* Jenis Pekerjaan dengan Faktor Pemilihan Kereta Api
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Uji	Nilai	df	Sig.
Pearson Chi-Square	28,407	25	0,289
Likelihood Ratio	30,458	25	0,208
N of Valid Cases	149		

Berdasarkan Tabel 4.22, nilai signifikansi *Pearson Chi-Square* sebesar 0,289. Nilai tersebut lebih besar dari 0,05 (0,289 > 0,05). Jika dilihat dari hasil pengujian tersebut, tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis pekerjaan dan faktor pemilihan kereta api. Namun, hasil uji tersebut perlu diperhatikan karena terdapat 29 sel atau 80,6% yang memiliki expected count kurang dari 5, dengan nilai expected count minimum sebesar 0,32. Kondisi tersebut

menunjukkan bahwa asumsi uji *Pearson Chi-Square* tidak terpenuhi dengan baik. Oleh karena itu, hasil *Chi-Square* ini sebaiknya tidak dijadikan dasar utama untuk menarik kesimpulan mengenai hubungan antara jenis pekerjaan dan faktor pemilihan.

Dalam penelitian ini, hasil tabulasi silang lebih digunakan untuk melihat kecenderungan pilihan faktor pada masing-masing kelompok pekerjaan. Berdasarkan hasil tersebut, terlihat bahwa pilihan faktor memang bervariasi antar kelompok pekerjaan, tetapi data yang ada belum cukup untuk menyatakan adanya hubungan statistik yang signifikan antara jenis pekerjaan dan faktor pemilihan kereta api.

d. Tujuan Perjalanan dan Faktor Pemilihan

Analisis tabulasi silang antara tujuan perjalanan dan faktor pemilihan kereta api dilakukan untuk melihat kecenderungan pertimbangan pengguna berdasarkan tujuan perjalanannya. Tujuan perjalanan dalam penelitian ini terdiri dari sekolah/kuliah, wisata/rekreasi, bekerja, sosial, pulang ke rumah, dan belanja. Sementara itu, faktor pemilihan yang dibandingkan meliputi jarak, biaya, waktu tempuh, pelayanan, jadwal, dan lainnya. Hasil tabulasi silang dapat dilihat pada Tabel 4.23.

Tabel 4.23 Tabulasi Silang Tujuan Perjalanan dengan Faktor Pemilihan Kereta Api
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Jenis Pekerjaan	Jarak	Biaya	Waktu Tempuh	Pelayanan	Jadwal	Lainnya	Total
Sekolah/Kuliah	21,7%	**34,8%**	21,7%	17,4%	0,0%	4,3%	100%
Wisata/Rekreasi	18,0%	13,1%	21,3%	**39,3%**	3,3%	4,9%	100%
Bekerja	16,0%	**52,0%**	16,0%	4,0%	8,0%	4,0%	100%
Sosial	11,1%	22,2%	**33,3%**	**33,3%**	0,0%	0,0%	100%
Pulang ke Rumah	17,2%	13,8%	**34,5%**	24,1%	6,9%	3,4%	100%
Belanja	0,0%	0,0%	**50,0%**	**50,0%**	0,0%	0,0%	100%

Berdasarkan Tabel 4.23, terdapat perbedaan kecenderungan faktor yang menjadi pertimbangan pengguna berdasarkan tujuan perjalanan. Pada pengguna dengan tujuan sekolah/kuliah, faktor yang paling banyak dipilih adalah biaya, yaitu sebesar 34,8%. Jarak dan waktu tempuh masing-masing sebesar 21,7%, sedangkan pelayanan sebesar 17,4%. Pada pengguna dengan tujuan wisata/rekreasi, faktor yang paling banyak dipilih adalah pelayanan, yaitu sebesar 39,3%. Selanjutnya, waktu tempuh sebesar 21,3%, jarak sebesar 18,0%, dan biaya sebesar 13,1%. Hal ini menunjukkan bahwa bagi pengguna yang melakukan perjalanan untuk wisata atau rekreasi, pelayanan menjadi pertimbangan yang cukup menonjol. Untuk pengguna dengan tujuan bekerja, faktor yang paling banyak dipilih adalah biaya, yaitu sebesar 52,0%. Jarak dan waktu tempuh masing-masing sebesar 16,0%, sedangkan pelayanan sebesar 4,0%. Jadwal dipilih oleh 8,0% pengguna dan faktor lainnya sebesar 4,0%.

Pada tujuan perjalanan sosial, terdapat dua faktor yang memiliki persentase paling tinggi, yaitu waktu tempuh dan pelayanan, yang masing-masing sebesar 33,3%. Sementara itu, biaya sebesar 22,2% dan jarak sebesar 11,1%. Pengguna yang melakukan perjalanan dengan tujuan pulang ke rumah paling banyak memilih waktu tempuh, yaitu sebesar 34,5%. Selanjutnya, pelayanan sebesar 24,1%, jarak sebesar 17,2%, biaya sebesar 13,8%, jadwal sebesar 6,9%, dan faktor lainnya sebesar 3,4%. Sedangkan pada tujuan belanja, faktor waktu tempuh dan pelayanan masing-masing dipilih oleh 50,0% pengguna. Namun, jumlah responden pada kelompok ini hanya 2 orang, sehingga hasil tersebut perlu dilihat secara hati-hati dan tidak dapat dianggap mewakili pengguna dengan tujuan belanja secara umum.

Dari hasil tabulasi silang tersebut dapat dilihat bahwa faktor yang menjadi pertimbangan pengguna berbeda-beda sesuai dengan tujuan perjalanannya. Pengguna yang melakukan perjalanan untuk sekolah/kuliah dan bekerja lebih banyak mempertimbangkan biaya. Pengguna dengan tujuan wisata/rekreasi lebih banyak mempertimbangkan pelayanan, sedangkan pengguna yang pulang ke rumah lebih banyak mempertimbangkan waktu tempuh.

Untuk mengetahui apakah perbedaan pilihan faktor berdasarkan tujuan perjalanan menunjukkan hubungan secara statistik, dilakukan uji Pearson Chi-Square. Hasil pengujian dapat dilihat pada Tabel 4.24.

Tabel 4.24 Hasil Uji *Chi-Square* Tujuan Perjalanan dengan Faktor Pemilihan Kereta Api
(Sumber: Hasil Pengolahan data menggunakan SPSS, 2026)

Uji	Nilai	df	Sig.
Pearson Chi-Square	31,684	25	0,167
Likelihood Ratio	34,450	25	0,099
N of Valid Cases	149		

Berdasarkan Tabel 4.24, nilai signifikansi *Pearson Chi-Square* sebesar 0,167. Nilai tersebut lebih besar dari 0,05 (0,167 > 0,05). Secara statistik, hasil tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara tujuan perjalanan dan faktor pemilihan kereta api. Namun, sama seperti beberapa analisis sebelumnya, hasil uji ini perlu diperhatikan karena terdapat 22 sel atau 61,1% yang memiliki expected count kurang dari 5, dengan nilai expected count minimum sebesar 0,08. Artinya, asumsi uji *Pearson Chi-Square* belum terpenuhi dengan baik. Oleh karena itu, nilai signifikansi tersebut perlu diinterpretasikan secara hati-hati.

Dalam penelitian ini, hasil tabulasi silang lebih tepat digunakan untuk melihat kecenderungan pilihan faktor pada masing-masing tujuan perjalanan. Dari hasil yang diperoleh, terlihat adanya perbedaan kecenderungan pilihan, tetapi perbedaan tersebut belum dapat dikatakan memiliki hubungan yang signifikan secara statistik berdasarkan uji *Pearson Chi-Square*.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Analisis Karakteristik Pengguna Kereta Api Rute Makassar–Parepare, dapat disimpulkan bahwa:

1. Karakteristik atau Ciri pengguna Kereta Api Makassar–Parepare lumayan bermacam- macam, baik dari sisi sosial- ekonomi ataupun ekspedisi. Pengguna didominasi oleh wanita, kelompok umur 20–29 tahun, dan pelajar. Dari sisi ekonomi, sebagian besar pengguna mempunyai pengeluaran transportasi per bulan pada kisaran Rp150.000–Rp300.000 serta memakai kurang dari 25% penghasilannya buat bayaran transportasi. Walaupun sebagian besar pengguna mempunyai kendaraan individu, paling utama motor, mereka senantiasa memakai kereta api selaku salah satu opsi moda ekspedisi. Dari sisi ekspedisi, tujuan pengguna lumayan bermacam- macam serta didominasi oleh ekspedisi wisata ataupun tamasya. Pengguna pula berasal dari bermacam stasiun keberangkatan serta mempunyai stasiun tujuan yang berbeda- beda. Perihal ini menampilkan kalau Kereta Api Makassar–Parepare digunakan oleh warga dengan ciri serta kebutuhan ekspedisi yang berbeda.
2. Faktor yang jadi pertimbangan pengguna dalam memilah Kereta Api Makassar–Parepare terdiri dari jarak, bayaran, waktu tempuh, pelayanan, agenda, serta aspek yang lain. Pertimbangan tersebut timbul sebab pengguna

tidak cuma memandang kereta api dari sisi bayaran ekspedisi, tetapi pula mencermati efisiensi waktu, jarak, dan pengalaman sepanjang memakai layanan. Hasil tabulasi silang pula menampilkan terdapatnya perbandingan kecenderungan opsi aspek pada sebagian ciri pengguna, walaupun tidak seluruh perbandingan tersebut menampilkan ikatan yang signifikan secara statistik.

B. Saran

1. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, beberapa saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:
2. Bagi pengelola Kereta Api Makassar–Parepare, aspek pelayanan perlu menjadi perhatian utama karena pelayanan merupakan faktor yang paling banyak menjadi pertimbangan pengguna. Peningkatan dapat dilakukan melalui pemeliharaan fasilitas, menjaga kebersihan dan kenyamanan kereta maupun stasiun, meningkatkan keamanan, serta memberikan pelayanan petugas yang responsif dan informatif.
3. Ketepatan waktu dan informasi perjalanan juga perlu diperhatikan. Meskipun jadwal bukan menjadi faktor yang paling dominan dalam penelitian ini, waktu tempuh merupakan salah satu pertimbangan yang cukup banyak dipilih oleh pengguna. Oleh karena itu, informasi mengenai jadwal keberangkatan, kedatangan, dan perubahan perjalanan sebaiknya disampaikan secara jelas agar pengguna dapat merencanakan perjalanan dengan lebih baik.
4. Bagi masyarakat atau pengguna, pemilihan moda transportasi sebaiknya disesuaikan dengan kebutuhan perjalanan, baik dari segi biaya, waktu

tempuh, kenyamanan, keamanan, maupun tujuan perjalanan. Kereta api dapat menjadi salah satu alternatif perjalanan, terutama bagi pengguna yang membutuhkan perjalanan antardaerah dengan mempertimbangkan aspek pelayanan dan efisiensi perjalanan.

5. Bagi penelitian selanjutnya, penelitian dapat dikembangkan dengan jumlah responden dan variabel yang lebih luas. Penelitian berikutnya juga dapat menggunakan metode analisis yang menguji hubungan atau pengaruh antarvariabel, sehingga dapat diketahui secara lebih mendalam faktor-faktor yang benar-benar berhubungan dengan keputusan masyarakat dalam memilih Kereta Api Makassar–Parepare.

DAFTAR PUSTAKA

ADITAMA, FAQIH. 2022. "EVALUASI FASILITAS PELAYANAN PENUMPANG DI STASIUN." *Diploma thesis, POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD* ii-66.

Asyifa, Annasthasya Noor. 2021. “"Perencanaan Peron Stasiun Tarik Pada Proyek Pembangunan Jalur Ganda Lintas Sepanjang Mojokerto."." *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat* 1-11.

Aristiani, Prita Nur, and Yenita. 2023. “Analisis Pengaruh Kualitas Layanan Terhadap Kepuasan Penumpang Dan Dampak Terhadap Loyalitas Penumpang Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Pelabuhan Merak - Rangkasbitung.” *Jurnal Perkeretaapian Indonesia* 7(1):1–7.

Budiarto, Balla Wahyu, Sigit Priyanto, and Imam Muthohar. 2021. “Analisis Kualitas Pelayanan P . T . Kereta Api Indonesia Terhadap Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Pada Stasiun Cepu.” *Jurnal Perkeretaapian Indonesia* 5(1).

Carvalho, Geovanni Amaral De. 2018. “"Penerapan Konsep Futuristik Pada Fasad Bangunan Stasiun Kereta Api Kiaracondong Bandung."." *Ars.Itenas.Ac.Id 3* 1-9.

Elanda Kusumaningrum and J. Asfirotun, “Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Kinerja Pt.Kereta Api Indonesia (Persero) (Krl Commuter Line Jakarta Kota-Bogor),” *Teknik Sipil)*, vol. 5, 2013

Fitrianingsih, Dita, Dwi Ratnaningsih, and Udi Subagyo. 2022. “PEMODELAN PEMILLIHAN MODA TRANSPORTASI KERETA API KOMUTER EKSEKUTIF DAN KERETA API EKONOMI.” *PROKONS: Jurnal Teknik Sipil* 1(1):42–48.

Gunawan, Andre, Ibnu Sholichin, and Fithri Estikhamah. 2023. “Analisis Kepuasan Penumpang Kereta Api Blorasura Berdasarkan Standar Pelayanan Minimum Dengan Metode IPA.” *INNOVATIVE: Jurnal of Social Science Research* 3(6):4109–21.

J. Ilmiah Pertanian ; & Mitra, “Analisis Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api,” 2019. [Online]. Available:

http://jurnalmahasiswa.uma.ac.id/index.php/jiperta

Leyder, Ezia Audrey. 2021. "Hubungan Antara Status Sosial Ekonomi Dengan Pemilihan Moda Transportasi Pada Masa Pandemi Covid-19 Di Kota Bandung." *Seminar Nasional Dan Diseminasi Tugas Akhir* 818–29.

Machine, wayback. 2010. "Transportasi rel." *wikipedia*. https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi_rel#Referensi.

Mutmainnah, Sitti, Aleksander Purba, Utoyo Bambang S, Irza Sukmana, and Suharno. 2022. "KARAKTERISTIK PENUMPANG DALAM PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI KERETA API MENUJU PELABUHAN BAKAUHENI." *Jurnal Profesi Insinyur (JPI)* 3(2).

Nur Asnawi, Badri Munir Sukoco, Muhammad Asnan Fanani. 2019. "The role of service quality within Indonesian customers satisfaction and loyalty and its impact on Islamic banks." *Islamic Marketing Emerald Insight* 1-21. doi: 10.1108/JIMA-03-2017-0033.

Nur Khusnul Hamidah, Haeril. 2020. "Kualitas Pelayanan dan Harga Sebagai Antaseden Kepuasan Konsumen Jasa Kereta Api (Studi Kasus pada Kereta Api Prameks Jurusan Yogyakarta–Solo)." *Jurnal Komunikasi dan Kebudayaan* 7: 82-92. http://C:/jurnal%20kai/admin,+Nur+Khusnul%3B+Kualitas+Pelayanan.

Pakiding, Anggel Erpa Erong, and Binsar Parasian Naipospos. 2024. "Preferensi Moda Pelaku Perjalanan Terhadap Travel Time Dan Travel Cost Antara Bus Dan Kereta Api (Studi Kasus: Kota Makassar Ke Kota Pare-Pare)." *STABOLTA: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil* 12(2).

Popon Rabia Adawia1), Ayu Azizah2) , dan Sugandi4). 2020. "PENGARUH KUALITAS PELAYANAN DAN FASILITAS TERHADAP KEPUASAN KONSUMEN KERETA API COMMUTER LINE (STUDI KASUS COMMUTER LINE ARAH CIKARANG KE JAKARTA KOTA)." *Institut STIAMI* 87-95.

Rahman, A. Thoyib, D. Jurusan, and M. Feub, "ANALISIS MODEL Kepuasan Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Eksekutif Jurusan Malang-Jakarta An Examination Model Of Satisfaction In Transportation Service Of Executive Train Direction Malang-Jakarta Y. Fitra Aswara Mahasiswa Program Magister Manajemen PPSUB," vol. 13, no. 1, 2010

Sofyan I.L, P. A. 2013. "Pengaruh Fasilitas dan Kualitas Pelayanan Terhadap Loyalitas, Melalui Kepuasan Konsumen Sebagai Variabel Intervening pada Star Clean Car Wash Semarang." *DIiponegoro Journal Of Social And Politic* 1-12. http:ejournals1.undip.ac.id/index.php/.

Suryani, Irma. 2017. “"Evaluasi Kinerja Pelayanan Stasiun Kereta Api Bogor Di Kota Bogor, Jawa Barat."." *Jurnal Fondasi* 11-12.

Syahmaulana, Asep Riendi, Dedy Wahyudi, and Ahmad Zuhrofi. 2024. “PENGARUH KUALITAS PELAYANAN DAN FASILITAS RESTORAN TERHADAP KEPUASAN PENUMPANG PADA KERETA API SEMBRANI.” *JUWIRA: Jurnal Kewirausahaan* 1(1):50–62.

Tjiptono, F. 2014. “Strategi Pemasaran (Kedua).”

WIDYANINGTYAS, RICHA. 2010. "FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI LOYALITAS ." *FAKULTAS EKONOMI* ii-107.

Yanto, Agus Fitri. 2011. “ANALISIS PENGARUH KUALITAS LAYANAN TERHADAP LOYALITAS KONSUMEN DENGAN KEPUASAN SEBAGAI VARIABEL INTERVENING PADA PENGGUNA JASA KERETA API DI KABUPATEN PURWOREJO.” *Politeknik Sawunggalih Aji* 71-85.

LAMPIRAN

Lampiran-1 Kuesioner Karakteristik Pengguna Kereta Api Rute Makassar – Parepare

Petunjuk pengisian Form : Lingkari jawaban / pilihan anda pada huruf / angka tersebut.

1. Jenis kelamin : a. Laki – laki

   b. perempuan

2. Usia : a. Kurang dari 20 tahun

   b. 20 – 29 tahun

   c. 30 – 39 tahun

   d. 40 – 50 tahun

   e. Lehih dari 50 tahun

3. Jenis pekerjaan :

a.	Ibu Rumah Tangga
b	Pelajar / Mahasiswa
c	Pegawai Negri (PNS, ABRI, BUMN)
d	Pegawai Swasta
e	Wira Swasta
f	Lain – lain

4. Tujuan Perjalanan Anda

a	Bekerja
b	Belanja (Rutin)
c	Rekreasi
d	Sekolah / Kuliah
e	Sosial
f	Pulang Ke rumah

5. Jumlah total pengeluaran untuk biaya transportasi perbulan :

   a. < Rp 150.000
   b. Rp 150.000- Rp 299.999
   c. Rp 300.000- Rp 499.999
   d. Rp 500.000 – Rp 1.000.000
   e. > Rp 1.000.000

6. Berapa persen dari penghasilan atau uang saku anda yang dikeluarkan untuk biaya trasportasi perbulan?

   a. < 10 %
   b. 10 – 24 %
   c. 25 – 39 %
   d. 40 – 50 %
   e. > 50 %

7. Apakah anda memiliki kendaraan bermotor pribadi? ( ) Ya atau Tidak

   Isikan Jumlahnya dalam tanda kurung

   a. Mobil ( )
   b. Motor ( )

Pengguna Moda Kereta Api

8. Apa yang mempengaruhi anda untuk memilih kereta api sebagai angkutan yang anda gunakan ke tempat tujuan anda (pilihan dapat lebih dari satu)

a	Biaya
b	Jadwal
c	Jarak
d	Pelayanan (Keamanan dan Kenyamanan)
e	Waktu tempuh
f	Lain – lain

9. Berapa kali rata – rata dalam seminggu anda menggunakan kereta api ?
   a. ≤ 2 c. > 6
   b. 3 – 6

10. Jenis angkutan yang anda gunakan untuk menuju stasiun ?

a	Jalan kaki	e	Sepeda Motor
b	Minibus/Bus	f	Mobil
c	Angkot	g	Busway
d	Ojek		

11. Jenis angkutan yang anda gunakan dari stasiun ke tempat tujuan anda ?

a	Jalan kaki	e	Sepeda Motor
b	Minibus/Bus	f	Mobil
c	Angkot	g	Busway
d	Ojek		

Lampiran-2 Analisis Data

1. Statistik Deskriptif

Domisili

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Parepare	24	16.1	16.1	16.1
	Pinrang	13	8.7	8.7	24.8
	Pangkep	23	15.4	15.4	40.3
	Sidrap	6	4.0	4.0	44.3
	Makassar	35	23.5	23.5	67.8
	Enrekang	4	2.7	2.7	70.5
	Lainnya	14	9.4	9.4	79.9
	Maros	6	4.0	4.0	83.9
	Barru	24	16.1	16.1	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

JenisPekerjaan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pelajar	82	55.0	55.0	55.0
	Pegawai Swasta	26	17.4	17.4	72.5
	Pegawai Negeri	9	6.0	6.0	78.5
	Wira Swasta	13	8.7	8.7	87.2
	Ibu Rumah Tangga	8	5.4	5.4	92.6
	Lainnya	11	7.4	7.4	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

JenisKelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-laki	58	38.9	38.9	38.9
	Perempuan	91	61.1	61.1	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

TujuanPerjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sekolah/Kuliah	23	15.4	15.4	15.4
	Wisata/Rekreasi	61	40.9	40.9	56.4
	Bekerja	25	16.8	16.8	73.2
	Sosial	9	6.0	6.0	79.2
	Pulang ke Rumah	29	19.5	19.5	98.7
	Belanja	2	1.3	1.3	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

Usia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang dari 20 thn	27	18.1	18.1	18.1
	20-29 thn	95	63.8	63.8	81.9
	30-39 thn	20	13.4	13.4	95.3
	40-50 thn	7	4.7	4.7	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

ModaMenujuStasiun

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	36	24.2	24.2	24.2
	2	63	42.3	42.3	66.4
	3	4	2.7	2.7	69.1
	4	15	10.1	10.1	79.2
	5	20	13.4	13.4	92.6
	6	4	2.7	2.7	95.3
	7	7	4.7	4.7	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

ModaDariStasiun

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	40	26.8	26.8	26.8
	2	46	30.9	30.9	57.7
	3	7	4.7	4.7	62.4
	4	21	14.1	14.1	76.5
	5	16	10.7	10.7	87.2
	6	6	4.0	4.0	91.3
	7	13	8.7	8.7	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

MemilikiKendaraanPribadi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	1	.7	.7	.7
	1	127	85.2	85.2	85.9
	2	21	14.1	14.1	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

JumlahMobil

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	128	85.9	85.9	85.9
	2	21	14.1	14.1	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

JumlahMotor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	28	18.8	18.8	18.8
	1	121	81.2	81.2	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

PengeluaranTransportasiPerBulan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	46	30.9	30.9	30.9
	2	71	47.7	47.7	78.5
	3	15	10.1	10.1	88.6
	4	16	10.7	10.7	99.3
	5	1	.7	.7	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

FaktorMemilihKeretaApi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	26	17.4	17.4	17.4
	2	35	23.5	23.5	40.9
	3	36	24.2	24.2	65.1
	4	40	26.8	26.8	91.9
	5	6	4.0	4.0	96.0
	6	6	4.0	4.0	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

FrekuensiMenggunakanKeretaApi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	111	74.5	74.5	74.5
	2	34	22.8	22.8	97.3
	3	4	2.7	2.7	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

StasiunKedatangan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Stasiun Garongkong	12	8.1	8.1	8.1
	Stasiun Takkalasi	6	4.0	4.0	12.1
	Stasiun Maros	34	22.8	22.8	34.9
	Stasiun Mandalle	7	4.7	4.7	39.6
	Stasiun Ma'rang	1	.7	.7	40.3
	Stasiun Mangilu	3	2.0	2.0	42.3
	Stasiun Mangkoso	7	4.7	4.7	47.0
	Stasiun Mandai	26	17.4	17.4	64.4
	Stasiun Palanro	4	2.7	2.7	67.1
	Stasiun Barru	17	11.4	11.4	78.5
	Stasiun Rammang-rammang	4	2.7	2.7	81.2
	Stasiun Pangkajene	17	11.4	11.4	92.6
	Stasiun Tanete Rilau	4	2.7	2.7	95.3
	Stasiun Labakkang	7	4.7	4.7	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

StasiunKeberangkatan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Stasiun Garongkong	17	11.4	11.4	11.4
	Stasiun Takkalasi	4	2.7	2.7	14.1
	Stasiun Maros	24	16.1	16.1	30.2
	Stasiun Mandalle	11	7.4	7.4	37.6
	Stasiun Ma'rang	1	.7	.7	38.3
	Stasiun Mangkoso	17	11.4	11.4	49.7
	Stasiun Mandai	12	8.1	8.1	57.7
	Stasiun Palanro	9	6.0	6.0	63.8
	Stasiun Barru	31	20.8	20.8	84.6
	Stasiun Rammang-rammang	5	3.4	3.4	87.9
	Stasiun Pangkajene	10	6.7	6.7	94.6
	Stasiun Tanete Rilau	6	4.0	4.0	98.7
	Stasiun Labakkang	2	1.3	1.3	100.0
	Total	149	100.0	100.0	

2. Tabulasi Silang

a. Tujuan Perjalanan dan Faktor Memilih Kereta Api

TujuanPerjalanan * FaktorMemilihKeretaApi Crosstabulation

			FaktorMemilihKeretaApi						
			1	2	3	4	5	6	Total
TujuanPerjalanan	Sekolah/Kuliah	Count	5	8	5	4	0	1	23
		% within TujuanPerjalanan	21.7%	34.8%	21.7%	17.4%	0.0%	4.3%	100.0%
	Wisata/Rekreasi	Count	11	8	13	24	2	3	61
		% within TujuanPerjalanan	18.0%	13.1%	21.3%	39.3%	3.3%	4.9%	100.0%
	Bekerja	Count	4	13	4	1	2	1	25
		% within TujuanPerjalanan	16.0%	52.0%	16.0%	4.0%	8.0%	4.0%	100.0%
	Sosial	Count	1	2	3	3	0	0	9
		% within TujuanPerjalanan	11.1%	22.2%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	100.0%
	Pulang ke Rumah	Count	5	4	10	7	2	1	29
		% within TujuanPerjalanan	17.2%	13.8%	34.5%	24.1%	6.9%	3.4%	100.0%
	Belanja	Count	0	0	1	1	0	0	2
		% within TujuanPerjalanan	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	100.0%
Total		Count	26	35	36	40	6	6	149
		% within TujuanPerjalanan	17.4%	23.5%	24.2%	26.8%	4.0%	4.0%	100.0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
TujuanPerjalanan * FaktorMemilihKeretaApi	149	100.0%	0	0.0%	149	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	31.684[a]	25	.167
Likelihood Ratio	34.450	25	.099
N of Valid Cases	149		

a. 22 cells (61.1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .08.

b. Jenis Kelamin dan Faktor Memilih Kereta Api

JenisKelamin * FaktorMemilihKeretaApi Crosstabulation

			FaktorMemilihKeretaApi						
			1	2	3	4	5	6	Total
JenisKelamin	Laki-laki	Count	11	12	16	13	4	2	58
		% within JenisKelamin	19.0%	20.7%	27.6%	22.4%	6.9%	3.4%	100.0%
	Perempuan	Count	15	23	20	27	2	4	91
		% within JenisKelamin	16.5%	25.3%	22.0%	29.7%	2.2%	4.4%	100.0%
Total		Count	26	35	36	40	6	6	149
		% within JenisKelamin	17.4%	23.5%	24.2%	26.8%	4.0%	4.0%	100.0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
JenisKelamin * FaktorMemilihKeretaApi	149	100.0%	0	0.0%	149	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.619[a]	5	.605
Likelihood Ratio	3.574	5	.612
N of Valid Cases	149		

a. 4 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.34.

c. Usia dan Faktor Memilih Kereta Api

Usia * FaktorMemilihKeretaApi Crosstabulation

			FaktorMemilihKeretaApi						
			1	2	3	4	5	6	Total
Usia	Kurang dari 20 thn	Count	7	9	2	6	1	2	27
		% within Usia	25.9%	33.3%	7.4%	22.2%	3.7%	7.4%	100.0%
	20-29 thn	Count	15	21	28	25	2	4	95
		% within Usia	15.8%	22.1%	29.5%	26.3%	2.1%	4.2%	100.0%
	30-39 thn	Count	3	2	5	9	1	0	20
		% within Usia	15.0%	10.0%	25.0%	45.0%	5.0%	0.0%	100.0%
	40-50 thn	Count	1	3	1	0	2	0	7
		% within Usia	14.3%	42.9%	14.3%	0.0%	28.6%	0.0%	100.0%
Total		Count	26	35	36	40	6	6	149
		% within Usia	17.4%	23.5%	24.2%	26.8%	4.0%	4.0%	100.0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Usia * FaktorMemilihKeretaApi	149	100.0%	0	0.0%	149	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	27.582[a]	15	.024
Likelihood Ratio	25.204	15	.047
N of Valid Cases	149		

a. 16 cells (66.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .28.

d. Jenis Pekerjaan dan Faktor Memilih Kereta Api

JenisPekerjaan * FaktorMemilihKeretaApi Crosstabulation

			FaktorMemilihKeretaApi						
			1	2	3	4	5	6	Total
JenisPekerjaan	Pelajar	Count	15	15	21	27	1	3	82
		% within JenisPekerjaan	18.3%	18.3%	25.6%	32.9%	1.2%	3.7%	100.0%
	Pegawai Swasta	Count	2	11	6	5	1	1	26
		% within JenisPekerjaan	7.7%	42.3%	23.1%	19.2%	3.8%	3.8%	100.0%
	Pegawai Negeri	Count	2	0	3	2	1	1	9
		% within JenisPekerjaan	22.2%	0.0%	33.3%	22.2%	11.1%	11.1%	100.0%
	Wira Swasta	Count	3	3	3	2	2	0	13
		% within JenisPekerjaan	23.1%	23.1%	23.1%	15.4%	15.4%	0.0%	100.0%
	Ibu Rumah Tangga	Count	3	2	0	2	1	0	8
		% within JenisPekerjaan	37.5%	25.0%	0.0%	25.0%	12.5%	0.0%	100.0%
	Lainnya	Count	1	4	3	2	0	1	11
		% within JenisPekerjaan	9.1%	36.4%	27.3%	18.2%	0.0%	9.1%	100.0%
Total		Count	26	35	36	40	6	6	149
		% within JenisPekerjaan	17.4%	23.5%	24.2%	26.8%	4.0%	4.0%	100.0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
JenisPekerjaan * FaktorMemilihKeretaApi	149	100.0%	0	0.0%	149	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	28.407[a]	25	.289
Likelihood Ratio	30.458	25	.208
N of Valid Cases	149		

a. 29 cells (80.6%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .32.