

843/FT.01/SKRIP/12/2008



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS KARAKTERISTIK PENUMPANG KRL
JABOTABEK BERDASARKAN PEMILIHAN KELAS
KERETA**

Studi Kasus : Koridor Stasiun Depok – Stasiun Jakarta Kota

SKRIPSI

**AHMAD FAUZI
04 04 01 004 X**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
DEPOK
DESEMBER 2008**

843/FT.01/SKRIP/12/2008



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS KARAKTERISTIK PENUMPANG KRL
JABOTABEK BERDASARKAN PEMILIHAN KELAS
KERETA**

Studi Kasus : Koridor Stasiun Depok – Stasiun Jakarta Kota

SKRIPSI

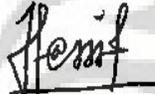
**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik
pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia**

**AHMAD FAUZI
04 04 01 004 X**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
KEKHUSUSAN TRANSPORTASI
DEPOK
DESEMBER 2008**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Ahmad Fauzi
NPM : 04 04 01 004 X
Tanda Tangan : 
Tanggal : 8 Januari 2009

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Ahmad Fauzi
NPM : 04 04 01 004 X
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : Analisis Karakteristik Penumpang KRL Jabotabek
Berdasarkan Pemilihan Kelas Kereta Studi Kasus :
Koridor Stasiun Depok – Stasiun Jakarta Kota

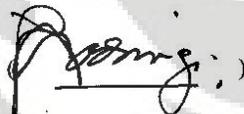
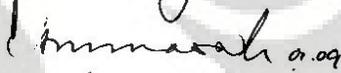
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Ir. Sigit P. Hadiwardoyo, DEA

Pembimbing : Ir. Heddy Rohandi Agah, M.Eng

Penguji : Ir. Ellen S.W. Tangkudung, MS


( 01.09)
()

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 8 Januari 2009

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah Subhanahuwata'ala, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik Jurusan Teknik Sipil pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Allah SWT, yang telah memberikan rahmat, hidayah, dan kekuatan kepada saya untuk menyelesaikan skripsi ini;
- (2) Dr. Ir. Sigit P. Hadiwardoyo, DEA, selaku dosen pembimbing I yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
- (3) Ir. Heddy Rohandi Agah, M.Eng, selaku dosen pembimbing II yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
- (4) Ir. Ellen S.W. Tangkudung Karamoy, MS, selaku dosen penguji atas pertanyaan dan masukan untuk perbaikan skripsi ini;
- (5) orang tua dan keluarga saya yang telah memberikan bantuan dukungan material dan moral; dan
- (6) sahabat yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, saya berharap Allah Subhanahuwata'ala berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 8 Januari 2009

Penulis

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ahmad Fauzi
NPM : 04 04 01 004 X
Program Studi : Sipil
Departemen : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :
Analisis Karakteristik Penumpang KRL Jabotabek Berdasarkan Pemilihan Kelas Kereta Studi Kasus : Koridor Stasiun Depok – Stasiun Jakarta Kota.

berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 8 Januari 2009
Yang menyatakan

(Ahmad Fauzi)

ABSTRAK

Nama : Ahmad Fauzi
Program Studi : Teknik Sipil
Judul : Analisis Karakteristik Penumpang KRL Jabotabek Berdasarkan Pemilihan Kelas Kereta Studi Kasus : Koridor Stasiun Depok – Stasiun Jakarta Kota

Kereta Rel Listrik (KRL) Jabotabek sebagai moda transportasi perjalanan harian di dalam kota Jakarta dan kota di sekitarnya. PT. KA Divisi Jabotabek telah menyediakan beberapa kelas KRL yaitu Kelas Ekonomi, Ekonomi AC dan Ekspres. Penelitian ini bertujuan menganalisis karakteristik penumpang KRL Jabotabek berdasarkan kelas kereta pada koridor Stasiun Depok - Stasiun Jakarta Kota. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara dengan kuesioner kepada 300 responden pada hari kerja (Senin-Jum'at) pada saat jam sibuk pagi dan sore dengan pertanyaan antara lain meliputi : karakteristik sosio-ekonomi, tujuan perjalanan, kepemilikan kendaraan bermotor, alasan memilih kelas kereta, frekuensi menggunakan, peralihan moda.

Dari hasil analisis data diperoleh bahwa Responden KRL kelas Ekonomi mempunyai ciri pendapatan perbulan sebesar Rp 500.000 – Rp 1.999.999, 67% memilih berdasarkan alasan biaya, 43% yang tidak memiliki kendaraan bermotor dan sebesar 39% yang memiliki kendaraan bermotor roda dua. Responden kelas Ekonomi AC, tingkat pendapatan perbulan sebesar Rp 500.000 – Rp 3.999.999, 42% menggunakan dengan alasan pelayanan, 36% memiliki kendaraan bermotor roda dua dan 21% yang memiliki mobil. Dan responden kelas Ekspres tingkat pendapatan Rp 2.000.000 – > Rp 6.000.000, 27% menggunakan dengan alasan pelayanan dan waktu tempuh, 24% memiliki kendaraan bermotor roda dua dan 24% penumpang yang memiliki mobil dan motor.

Kata kunci :

Kelas KRL, kepemilikan kendaraan bermotor, pendapatan, penumpang

ABSTRACT

Name : Ahmad Fauzi
Study Program : Civil Engineering
Title : Analysis of KRL Jabotabek Passengers Characteristic Based on Train Class Choices Case Study : corridor of Depok Station - Jakarta Kota Station

Electric Rail Train (KRL) Jabotabek as mode of transportation has been used intensively for people daily trips within the area of DKI Jakarta and peripheral areas. PT. KA Jabotabek Division has provided some KRL Jabotabek class to serve passengers, among other classes Economic, AC Economic and Express. This study aims to find out the characteristics of KRL Jabotabek passenger station in the corridor Depok - Jakarta Kota station. Collecting data is done through interviews with 300 respondents to the questionnaire on working days (Monday-Friday) during the busy morning hours and afternoon with questions included: socio-economic characteristics, the purpose of travel, vehicle ownership, the reason for selecting the class trains, the frequency of use, combination moda.

The results show that the majority of Economy class passengers KRL characteristics have monthly income of Rp 500,000 - Rp 1,999,999, 67% with selecting cost reasons, 43% Responden do not have a vehicle and 39% have a motorcycle. for AC Economic class, the level of monthly income of Rp 500,000 - Rp 3,999,999, 42% choose to use AC Economic class service with reason, 36% responden have a motorcycle and 21% have a car. And for the Express class level of income Rp 2,000,000 - >Rp 6,000,000, 27% choose to use Express class service and travel time for reasons, 24% responden have a motorcycle and 24% responden who have car and motorcycle.

Key words :
KRL train Class, vehicle ownership, income, passenger

DAFTAR ISI

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	II
HALAMAN PENGESAHAN	III
KATA PENGANTAR	IV
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	V
ABSTRAK	VI
DAFTAR ISI	VIII
DAFTAR GAMBAR	XI
DAFTAR TABEL	XIII
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. LATAR BELAKANG	1
1.2. MAKSUD DAN TUJUAN	3
1.3. RUANG LINGKUP DAN BATASAN MASALAH	3
1.4. METODE PENELITIAN	3
1.5. SISTEMATIKA PENULISAN	4
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1. ANGKUTAN UMUM	6
2.1.1. Operasi, Pelayanan dan Karakteristik Angkutan Umum	6
2.1.2. Rute dan Jaringan Angkutan Umum.....	7
2.2. KEUNGGULAN DAN KELEMAHAN KERETA API.....	7
2.3. VARIABEL PENENTU PEMILIHAN MODA.....	8
2.4. TINGKAT PELAYANAN.....	12
2.4.1. Persepsi Pengguna	12
2.4.2. Faktor yang Mempengaruhi Persepsi	13
2.5. TEORI PENGAMBILAN SAMPEL.....	15
2.5.1. Metode Pengambilan Sampel.....	16
2.5.2. Penentuan Jumlah Sampel	17
2.5.2.1. Dasar Penarikan Sampel.....	17
2.5.2.2. Menentukan Besar Sampel	18
2.5.3. Skala Pengukuran	19
2.6. JENIS DATA.....	20
2.6.1. Penelitian Lapangan.....	20
2.6.2. Penelitian Kepustakaan.....	21
2.7. TEKNIK ANALISIS.....	21
2.7.1. Statistik Deskriptif.....	21
2.7.1.1. Frekuensi	21
2.7.1.2. Tabulasi Silang.....	21
2.7.2. Analisis Korelasi	22
2.7.3. Analisis Faktor	22
BAB 3 METODE PENELITIAN	23
3.1 BAGAN ALIR PENELITIAN	23
3.2 LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN	24
3.2.1. Stasiun Depok.....	25

3.2.2. Stasiun Depok Baru	25
3.2.3. Stasiun Jakarta Kota	26
3.2.3. Stasiun Gondangdia	26
3.3 METODOLOGI SURVEY	27
3.4 PENGAMBILAN SAMPEL	27
3.4.1. Populasi	28
3.4.2. Sampel.....	28
3.4.3. Teknik Pengambilan Sampel.....	29
3.5 INSTRUMEN PENELITIAN	29
3.6 IDENTIFIKASI VARIABEL PENELITIAN	29
3.6.1 Karakteristik Pengguna.....	29
3.7 PENGOLAHAN DATA DAN ANALISIS DATA	31
3.7.1 Teknik Pengolahan Data	31
3.7.2 Teknik Analisis Data	31
3.7.3 Analisis Faktor	33
BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA	35
4.1. DISTRIBUSI RESPONDEN.....	35
4.2. ANALISIS KARAKTERISTIK RESPONDEN.....	35
4.2.1. Stastitik Deskriptif	36
4.3. ANALISIS TABULASI SILANG.....	47
4.3.1. Tabulasi Silang Jenis Kelamin Penumpang, Besarnya Pengeluaran Transportasi Perbulan Dengan Jenis Kereta	47
4.3.2. Tabulasi Silang Usia Penumpang, Penghasilan Perbulan Dengan Jenis Kereta	48
4.3.3. Tabulasi Silang Penghasilan, Jenis Pekerjaan dengan kelas kereta.....	49
4.3.4. Tabulasi Silang Penghasilan Perbulan, Kepemilikan Kendaraan Bermotor Dengan Kelas Kereta.....	51
4.3.5. Tabulasi Silang Tujuan, Pengeluaran Transportasi Dengan Kelas Kereta	52
4.3.6. Tabulasi Silang Alasan Pemilihan, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta Api	53
4.3.7. Tabulasi Silang Alasan Pemilihan, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta Api	54
4.3.8. Tabulasi Silang Kepemilikan Kendaraan Bermotor, Angkutan Yang Digunakan Dari Stasiun Dengan Kelas Kereta.....	55
4.3.9. Tabulasi Silang Pengeluaran Transportasi, Frekuensi Penggunaan Dengan Kelas Kereta	56
4.4. KARAKTERISTIK PENUMPANG KRL JABOTABEK.....	57
4.4.1. Karaktersitik Penumpang Tiap kelas Kereta	57
4.4.2. Kelompok Pengguna Kelas Kereta.....	59
4.5. ANALISIS KORELASI.....	60
4.6. ANALISIS FAKTOR	67
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN.....	73
5.1. KESIMPULAN.....	73

5.2. SARAN 74

DAFTAR REFERENSI 76



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Factors Influencing Customers Perceptions of Service	13
Gambar 3.1. Diagram Alir Prosedur Penelitian	24
Gambar 3.2. Stasiun Depok	25
Gambar 3.3. Stasiun Depok Baru	25
Gambar 3.4. Stasiun Jakarta Kota.....	26
Gambar 3.5 Stasiun Gondangdia.....	26
Gambar 4.1. Lokasi Stasiun dan Distribusi Responden.....	35
Gambar 4.2. Grafik Profil Responden menurut Jenis Kelamin dari tiap Kelas Kereta.....	36
Gambar 4.3. Grafik Profil Responden menurut Usia dari tiap Kelas Kereta.....	37
Gambar 4.4. Grafik Profil Responden Menurut Jenis Pekerjaan Dari Tiap Kelas Kereta.....	39
Gambar 4.5. Grafik Profil Responden Menurut Tujuan Perjalanan Dari Tiap Kelas Kereta.....	39
Gambar 4.6. Grafik Profil Responden Menurut Pengeluaran Transportasi Perbulan Dari Tiap Kelas Kereta.....	40
Gambar 4.7. Grafik Profil Responden Menurut Penghasilan Perbulan Dari Tiap Kelas Kereta	41
Gambar 4.8. Grafik Profil Responden Menurut Kepemilikan Kendaraan Bermotor Dari Tiap Kelas Kereta.....	42
Gambar 4.9. Grafik Profil Responden Menurut Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api Dari Tiap Kelas Kereta.....	43
Gambar 4.10. Grafik Profil Responden Menurut Frekuensi Naik Kereta Api Dari Tiap Kelas Kereta	44
Gambar 4.11. Grafik Profil Responden Menurut Angkutan Yang Digunakan Menuju Stasiun Dari Tiap Kelas Kereta	45
Gambar 4.12. Grafik Profil Responden Menurut Angkutan Yang Digunakan Dari Stasiun Untuk Tiap Kelas Kereta.....	46
Gambar 4.13. Grafik Tabulasi Silang Jenis Kelamin, Pengeluaran Transportasi Perbulan Dengan Kelas Kereta.....	47
Gambar 4.14. Grafik Tabulasi Silang Usia, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta.....	49
Gambar 4.15. Grafik Tabulasi Silang Jenis Pekerjaan, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta	50
Gambar 4.16. Grafik Tabulasi Silang Penghasilan Perbulan, Kepemilikan Kendaraan bermotor Dengan Kelas Kereta.	52
Gambar 4.17. Grafik Tabulasi Silang Tujuan, Pengeluaran Transportasi Dengan Kelas Kereta	52
Gambar 4.18. Grafik Tabulasi Silang Alasan pemilihan, penghasilan perbulan Dengan kelas kereta.....	53
Gambar 4.19. Grafik Tabulasi Silang Kepemilikan Kendaraan, Angkutan Yang Digunakan Menuju Stasiun Dengan Kelas Kereta	55
Gambar 4.20. Grafik Tabulasi Silang kepemilikan kendaraan, angkutan yang digunakan dari stasiun Dengan Kelas Kereta.....	56

Gambar 4.21. Grafik Tabulasi Silang Pengeluaran Transportasi, Frekuensi Penggunaan Dengan Kelas Kereta.....	57
Gambar 4.22. Kelompok pengguna KRL Jabotabek.....	60
Gambar 4.23. Grafik Scree Plot	69
Gambar 4.24. Grafik Component Plot In Rotated Space.....	72



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Jumlah Penumpang Kereta Api Jabotabek	28
Tabel 3.2. Data Skala Karakteristik Pengguna.....	30
Tabel 3.3. Data Kategori Karakteristik Pengguna.....	30
Tabel 4.1. Tabulasi Silang Jenis Kelamin, Pengeluaran Transportasi Perbulan Dengan Kelas Kereta.	48
Tabel 4.2. Tabulasi Silang Usia, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta....	49
Tabel 4.3. Tabulasi Silang Jenis Pekerjaan, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta.....	51
Tabel 4.4. Karakteristik Penumpang KRL Jabotabek Dari Tiap Kelas	58
Tabel 4.5. Korelasi Jenis Kelamin Dengan Kelas Kereta.....	61
Tabel 4.6. Korelasi Usia Dengan Kelas Kereta.....	62
Tabel 4.7. Korelasi Jenis Pekerjaan Dengan Kelas Kereta.....	62
Tabel 4.8. Korelasi Tujuan Perjalanan Dengan Kelas Kereta.....	63
Tabel 4.9. Korelasi Pengeluaran Transportasi Dengan Kelas Kereta.....	63
Tabel 4.10. Korelasi Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta.....	64
Tabel 4.11. Korelasi Kepemilikan Kendaraan Bermotor Dengan Kelas Kereta...	64
Tabel 4.12. Korelasi Alasan Pemilihan Kelas Kereta Dengan Kelas Kereta.....	65
Tabel 4.13. Korelasi Frekuensi Naik Kereta Dengan Kelas Kereta	65
Tabel 4.14. Korelasi Moda yang digunakan menuju stasiun kereta dengan kelas kereta.....	66
Tabel 4.15. Korelasi Moda yang digunakan dari stasiun kereta dengan kelas kereta	66
Tabel 4.16. Communalities	68
Tabel 4.17. Total Varian Explained.....	69
Tabel 4.18. Component Matrix	70
Tabel 4.19. Rotated Component Matrix	71
Tabel 4.20. Total Varian Explained.....	71

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Kereta api merupakan moda transportasi dengan banyak keunggulan yang dimiliki antara lain kebutuhan ruang lahan yang relatif kecil, hemat energi, tidak menimbulkan polusi yang besar, daya angkut penumpang yang banyak, adaptif dengan perubahan teknologi yang berfungsi memobilisasi arus penumpang dan barang diatas jalan rel. Kereta Rel Listrik (KRL), merupakan kereta yang bergerak dengan sistem propulsi motor listrik.

Di Indonesia, kereta rel listrik terutama ditemukan di kawasan Jabotabek, dan merupakan kereta yang melayani para komuter, KRL Jabotabek adalah jalur kereta rel listrik yang dioperasikan oleh PJKA yang sekarang bernama PT. KAI sejak 1976, yang melayani rute komuter di wilayah Jakarta, Depok, Bogor, Tangerang, Bekasi, dan Serpong. KRL yang melayani jalur ini terdiri dari tiga kelas, yaitu kelas Ekonomi, Ekonomi AC dan kelas Ekspres dimana untuk dua kelas terakhir menggunakan pendingin udara (*air conditioning*).

Kereta api Jabotabek merupakan kereta api yang beroperasi dalam jarak dekat, menghubungkan kota Jakarta dengan kota-kota di sekitarnya seperti Depok, Bekasi, Tangerang dan Bogor. Penumpang kereta ini kebanyakan adalah para penglaju bermobilitas tinggi yang pulang-pergi dalam sehari, misalnya ke tempat kerja atau sekolah. Tidak mengherankan apabila frekuensi perjalanan komuter termasuk tinggi dan jumlah penumpangnya juga paling banyak dibanding kereta jenis lainnya.

Penggunaan kereta api sebagai moda transportasi di wilayah Jabotabek memegang peranan penting dalam memobilisasi arus penumpang dan juga mendukung kegiatan sosial dan ekonomi warga Jabotabek. PT. Kereta Api Divisi Jabotabek telah menyediakan beberapa jenis kelas kereta yang beroperasi sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan untuk memenuhi permintaan masyarakat pengguna jasa kereta api.

Pemilihan kelas kereta api didasarkan pada karakteristik dari masyarakat pengguna angkutan kereta api dimana faktor-faktor tersebut terdiri dari karakteristik sosial, ekonomi dan ciri perjalanan itu sendiri.

Beberapa KRL yang melayani jalur stasiun Jakarta Kota menuju stasiun Bogor dan melewati beberapa stasiun seperti stasiun Gambir, Manggarai, Pasar Minggu, Depok, dan Bojong Gede :

- KRL Ekonomi Jakarta-Bogor yang berhenti di setiap stasiun kecuali stasiun Gambir. Harga karcis untuk jarak terjauh (Bogor-Jakarta) adalah Rp 2.500 dan abodemen Rp 60.000.
- KRL Ekonomi Ac yang mulai beroperasi pada awal tahun 2008 sebagai Upaya peningkatan pelayanan PT Kereta Api terhadap masyarakat, terutama untuk kelas ekonomi, yang dilakukan setelah terjadinya kecelakaan akibat penumpang berada di atap gerbong. Melayani pengangkutan penumpang yang berhenti di setiap stasiun. Harga karcis adalah Rp 6.000.
- KRL Pakuan Ekspres Jakarta/Tanah Abang-Bogor yang berhenti di beberapa stasiun seperti stasiun Juanda, Gambir, Gondangdia, Depok (tidak setiap rangkaian), Bojong Gede, dan Bogor. Harga karcis adalah Rp 11.000 dan abodemen Rp 450.000.
- KRL Depok Ekspres yang memulai perjalanannya dari stasiun Depok berhenti di beberapa stasiun seperti stasiun UI (sore hari), Gondangdia, Gambir, Juanda, dan Jakarta Kota. Harga karcis adalah Rp 9.000.
- KRL Bojong Ekspres yang memulai perjalanannya dari stasiun Bojong Gede berhenti di beberapa stasiun seperti Citayam, Depok, Depok Baru, Gondangdia, Gambir, Juanda dan Jakarta Kota. Harga karcis Rp 11.000.

Berdasarkan kelas pengguna kereta terbagi menjadi tiga pertama adalah pelanggan yang tidak banyak menuntut, yang hanya membutuhkan jasa angkutan tanpa mengaitkan dengan aspek lainnya sehingga yang terpenting bagi mereka adalah sampai pada tujuan. Kedua adalah pelanggan yang membutuhkan jasa angkutan serta membandingkan dengan moda angkutan lainnya. Ketiga adalah

pelanggan yang membutuhkan jasa angkutan serta membandingkan dengan moda angkutan lainnya serta mengkaitkannya dengan aspek psikologis yang berkaitan dengan kepuasan dan nilai *prestise*.

1.2 MAKSUD DAN TUJUAN

Maksud dari penelitian ini adalah mengetahui karakteristik penumpang kereta rel listrik (KRL) Jabotabek berdasarkan pemilihan jenis kereta api yang digunakan.

Tujuan dari penelitian ini untuk menganalisis :

- a. Karakteristik penumpang kereta api Jabotabek dalam memilih kelas kereta api berdasarkan kelas (kelompok) pengguna.
- b. Faktor-faktor yang mempengaruhi penumpang dalam memilih jenis kereta api.

1.3 RUANG LINGKUP DAN BATASAN MASALAH

Ruang lingkup penelitian adalah perjalanan kereta api pada koridor Stasiun Depok – Stasiun Jakarta Kota yang dilakukan pada hari kerja antara hari Senin sampai hari Jum'at dan waktunya yaitu jam berangkat kerja (peak hour) pagi pukul 07.00 – 09.00 WIB untuk perjalanan menuju utara dan waktu pulang kerja jam 16.00 – 19.00 WIB untuk perjalanan menuju selatan, pada penelitian ini karakteristik penumpang tidak dibedakan berdasarkan stasiun-stasiun tempat dilakukannya survey.

Permasalahan yang dikaji dalam penelitian adalah :

- a. Karakteristik pengguna kereta api Jabotabek berdasarkan karakteristik sosial-ekonomi dan atribut perjalanan.
- b. Faktor-faktor yang mempengaruhi penumpang kereta api terhadap pemilihan jenis kereta api.

1.4 METODE PENELITIAN

- Studi Pustaka

Teori-teori mengenai pemilihan moda, model dari pemilihan moda dan teori mengenai pengambilan sampel serta teori mengenai metodologi survey yang diinginkan untuk mengumpulkan data yang diperlukan,

yang didapatkan dengan cara studi pustaka dari buku-buku yang berisi informasi dasar mengenai transportasi dari statistik.

- Survey

Data-data primer mengenai pemilihan moda kereta api pada koridor Stasiun Depok – Stasiun Jakarta Kota yang didapatkan dengan cara wawancara yang dilakukan melalui instrumen kuesioner kepada penumpang kereta api, serta data sekunder yang didapat dari instansi terkait.
- Pengolahan Data

Setelah data-data baik primer maupun sekunder didapat maka diolah sesuai dengan dasar teori yang diambil dari buku maupun literatur lainnya serta dibantu dengan penggunaan program komputer seperti Microsoft Excel dan SPSS, sehingga hasil akhir yang didapatkan akan berupa permodelan, grafik maupun histogram.

1.5 SISTEMATIKA PENULISAN

Dalam penyusunan penulisan skripsi ini sistematika penulisan yang akan digunakan terdiri dari 5 bab sehingga memberikan gambaran yang jelas dan mempermudah pembahasan, yaitu :

1. BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang, maksud dan tujuan, ruang lingkup dan batasan masalah, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

2. BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi penjelasan teori yang digunakan sebagai dasar teori dalam hal-hal yang berkaitan dengan penelitian ini, dasar teori yang digunakan meliputi angkutan umum, keunggulan dan kelemahan kereta api, variabel penentu pemilihan moda, tingkat pelayanan, teori pengambilan sampel, jenis data dan teknik analisis.

3. BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi Metode Penelitian, Pengambilan Sampel, Lokasi dan Waktu Penelitian, Instrumen Penelitian, Identifikasi Variabel Penelitian, Pengolahan Data dan Analisa Data.

4. BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

Bab ini berisi mengenai hasil penelitian, pengolahan data, distribusi responden, statistik deskriptif, analisis tabulasi silang variabel, uji korelasi, analisis karakteristik penumpang.

5. BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi tentang kesimpulan yang diperoleh dari pembahasan pada bab-bab sebelumnya, dilanjutkan dengan saran yang diperlukan untuk studi terkait selanjutnya.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. ANGKUTAN UMUM

Mass Rapid Transit, juga disebut sebagai *Angkutan umum* adalah layanan transportasi umum dengan jangkauan lokal yang tersedia bagi siapapun yang membayar ongkos yang telah ditentukan. Angkutan ini biasanya beroperasi pada jalur khusus tetap atau jalur umum potensial yang terpisah dan digunakan secara eksklusif, sesuai jadwal yang ditetapkan dengan rute yang didesain dan dirancang untuk memindahkan sejumlah besar orang dalam waktu yang bersamaan.

Salah satu bentuk dari angkutan umum adalah kereta api, yang membawa penumpang didalam wilayah perkotaan atau dari kota ke daerah pinggiran. Biasanya kereta ini melayani pada saat jam puncak (*peak hour*).

2.1.1. Operasi, Pelayanan dan Karakteristik Angkutan Umum

Operasional angkutan umum mencakup kegiatan penjadwalan keberangkatan dan petugas, pengawasan dan pengoperasian kendaraan, pengumpulan ongkos dan sistem pemeliharaan. Karakteristik sistem angkutan umum diklasifikasikan kedalam empat kategori :

- Kinerja sistem – seperti frekuensi pelayanan, kecepatan operasi, keandalan, keselamatan, kapasitas, kapasitas produktif, produktifitas, dan utilisasi.
- Tingkat pelayanan – ukuran pelayanan yang langsung mempengaruhi pengguna yang mencakup ukuran kinerja seperti keandalan, kecepatan operasi dan ukuran kualitas pelayanan seperti kemudahan, kenyamanan, kebersihan dan keindahan.
- Dampak – terhadap lingkungan disekitarnya.

- Biaya – yang mencakup biaya investasi dan operasional serta pemeliharaan

2.1.2. Rute dan Jaringan Angkutan Umum

Angkutan umum merupakan proses pengumpulan dan distribusi yang bentuk jaringan pelayanannya merefleksikan pola permintaan yang berlaku. Pengguna angkutan umum dapat diklasifikasikan kedalam dua kelompok yaitu *captive* dan *choice riders*. Kelompok *captive* merupakan kelompok yang tergantung pada keberadaan angkutan umum karena umumnya tidak memiliki kendaraan pribadi, sedangkan kelompok *choice* umumnya menggunakan angkutan umum karena lebih murah, cepat dan lebih mudah dibandingkan dengan kendaraan pribadi.

Rute angkutan umum dapat dibedakan berdasarkan rute tetap dan rute tidak tetap. Rute tetap biasanya diperuntukan bagi sifat pelayanan yang tetap dalam konteks waktu dan ruang serta pada tuntutan kapasitas yang tinggi. Sedangkan rute tidak tetap biasanya untuk jenis angkutan dengan moda kecil yang melayani perjalanan individu.

Jaringan angkutan umum biasanya mengikuti sistem jaringan jalan. Jaringan radial yang menuju pusat kota dari pinggiran kota merupakan bentuk yang umum dari jaringan angkutan umum. Sedangkan di pusat kota sendiri umumnya jaringan berbentuk kisi-kisi (grid). Bila ditinjau pada konteks wilayah secara komprehensif, pada kenyataannya jaringan angkutan umum ini merupakan kombinasi dari berbagai sistem bentuk jaringan.

2.2. KEUNGGULAN DAN KELEMAHAN KERETA API

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

Ø Keunggulan kereta api :

- Memiliki kapasitas angkut yang lebih besar dibandingkan dengan angkutan umum lainnya, misalnya bus, sehingga dapat memindahkan penumpang dalam jumlah besar dari suatu tempat ke tempat lain.
- Memiliki jalur khusus, sehingga tidak mengganggu pengguna jalan

lain.

- c. Waktu tempuh relatif lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lain untuk tujuan yang sama.

Ø Kelemahan kereta api :

- a. Daerah jangkauannya kurang luas, tidak dapat menjangkau daerah-daerah pelosok karena kereta ini hanya diperuntukkan untuk menjangkau daerah-daerah tertentu saja.
- b. Jadwal kereta, penumpang harus mau menyesuaikan diri dengan jadwal yang ada dan harus menunggu dengan sabar jika kereta tersebut mengalami keterlambatan.

2.3. VARIABEL PENENTU PEMILIHAN MODA

Memilih moda angkutan di daerah perkotaan bukanlah proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi, dan status social-ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor ini dapat berdiri sendiri-sendiri atau saling bergabung (bruton, 1975, 170). Beberapa faktor yang tak dapat dikuantifikasikan cenderung diabaikan dalam analisis pilihan moda, dengan pengertian pengaruhnya kecil atau dapat diwakili oleh beberapa peubah lain yang dapat dikuantifikasikan.

Identifikasi berbagai faktor dan variabel yang berpengaruh terhadap perilaku pelaku perjalanan (*trip maker behavior*) :

Ada 4 (empat) kelompok faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pelaku perjalanan (*trip maker behavior*). Masing-masing faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variabel yang dapat diidentifikasi.

Variabel-variabel ini dapat dinilai secara kuantitatif dan kualitatif .
variable-variabel tersebut adalah :

- I. Kelompok faktor karakteristik perjalanan (*travel characteristics factor*). Pada kelompok ini terdapat beberapa variabel yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pengguna jasa moda transportasi dalam memilih moda angkutan, yaitu :

- a. Variabel tujuan perjalanan (*trip purpose*) seperti pergi bekerja, sekolah, sosial dan lain-lain. Pengalaman menunjukkan adanya keterkaitan antara jumlah pemakai angkutan umum dan tujuan perjalanan. Untuk tujuan tertentu, ada yang memilih menggunakan kereta komuter meskipun memiliki kendaraan pribadi. Dengan alasan lain, sejumlah orang menggunakan bus.
- b. Variabel waktu perjalanan (*time of trip made*) seperti pagi hari, siang, malam, hari libur dan seterusnya.
- c. Variabel panjang perjalanan (*trip length*), merupakan jarak fisik (kilometer) antara asal dengan tujuan, termasuk panjang rute/ruas, waktu pembandingan kalau menggunakan moda-moda lain, disini berlaku bahwa semakin jauh perjalanan, semakin orang cenderung memilih naik angkutan umum. Lama waktu tempuh dari tempat asal ke tempat tujuan adalah ukuran waktu yang lebih banyak dipilih, karena dapat merangkum seluruh waktu yang bersangkutan-paut dengan perjalanan tersebut.

II. Kelompok faktor karakteristik si pelaku perjalanan (*traveler characteristics factor*). Pada kelompok faktor ini, seluruh variabel berhubungan dengan individu si pelaku perjalanan. Variabel-variabel dimaksud ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda angkutan. Menurut Bruton, variabel tersebut diantaranya :

- a. Variabel pendapatan (*income*), berupa daya beli pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya, penggunaan kendaraan untuk melakukan perjalanan bergantung pada kemampuan orang untuk membayar dan merawatnya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kepemilikan kendaraan adalah fungsi penghasilan, dan penghasilan mempengaruhi pemilihan moda angkutan.
- b. Variabel kepemilikan kendaraan (*car ownership*), berupa tersedianya kendaraan pribadi sebagai sarana melakukan perjalanan.

Kepemilikan kendaraan atau kesempatan menggunakan kendaraan, mungkin merupakan faktor yang paling berpengaruh pada pemilihan moda angkutan. Tingkat atau laju bangkitan perjalanan golongan paksawan jauh lebih rendah dibandingkan dengan pilihwan. Di daerah perkotaan (seukuran apa pun) mereka yang tersebut pertama adalah yang paling memerlukan angkutan umum untuk keperluan bepergian.

- c. Variabel kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru dll).
 - d. Variabel kepadatan pemukiman (*density of residential development*). Dengan berkurangnya kepadatan rumah tangga, maka penggunaan angkutan umum berkurang pula. Dari studi transportasi di Pittsburgh (1958) diperoleh bahwa perjalanan ke sekolah dengan angkutan umum berbanding terbalik dengan kepadatan permukiman, sementara perjalanan lainnya dengan angkutan umum berbanding lurus dengan kepadatan pemukiman. Salah satu faktor penyebab adanya hubungan terbalik untuk perjalanan ke sekolah dengan kepadatan tempat tinggal adalah besarnya perjalanan dengan berjalan kaki ke sekolah terutama pada wilayah yang kepadatannya tinggi.
 - e. Variabel sosial-ekonomi lainnya, seperti struktur dan ukuran keluarga (pasangan muda, punya anak, pensiun atau bujangan, dan lain-lain), usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, kepemilikan SIM atau tidak, serta semua variabel yang mempengaruhi pilihan moda.
- III. Kelompok faktor karakteristik sistem transportasi (*transportation system characteristics factor*). Pada faktor ini seluruh variabel yang berpengaruh terhadap perilaku si pembuat perjalanan dalam memilih moda transportasi berhubungan dengan kinerja pelayanan sistem transportasi seperti berikut :
- a. Variabel waktu relatif (lama) perjalanan (*relative travel time*) mulai dari lamanya waktu menunggu kendaraan di pemberhentian

(terminal/stasiun), waktu jalan ke terminal/stasiun dan waktu diatas kendaraan.

- b. Variabel biaya relatif perjalanan (*relative travel cost*), merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar dan lain-lain.
- c. Variabel tingkat pelayanan relatif (*relatif level of service*), Merupakan variabel yang cukup bervariasi dan sulit diukur, contohnya adalah variabel-variabel kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang mudah gonta-ganti moda transportasi.
- d. Variabel tingkat akses / indeks daya hubung / kemudahan pencapaian tempat tujuan. Indeks daya hubung telah digunakan sebagai ukuran mutu atau derajat layanan berbagai moda angkutan umum. Indeks ini menunjukkan ukuran kemudahan cara mencapai tempat kegiatan dalam suatu kawasan dari suatu zona tertentu dengan sistem angkutan tertentu.
- e. Variabel tingkat keandalan angkutan umum dari segi waktu (tepat waktu/reliability), ketersediaan ruang parkir dan tarif.

Ketiga variabel yang terakhir (3,4, dan 5) merupakan kelompok variabel yang sangat subjektif sehingga sulit diukur (dikuantifikasikan) dan masuk variabel kualitatif.

IV. Kelompok faktor karakteristik kota dan zona (*spacial characteristics factor*)

Variabel yang ada dalam kelompok ini contohnya :

- a. Variabel jarak asal dengan tempat kegiatan (CBD).
- b. Variabel kepadatan penduduk (*population density*).

2.4. TINGKAT PELAYANAN

Tingkat pelayanan adalah usaha penyedia jasa transportasi untuk memenuhi keinginan pengguna, yang tergantung banyak aspek selain kecepatan dan waktu perjalanan. Aspek-aspek tersebut dipengaruhi waktu perjalanan, keandalan (*reliability*), kenyamanan (*comfort*), keamanan dan harga (Morlok, 1994). Pada dasarnya tingkat pelayanan merupakan refleksi kepuasan pengguna terhadap waktu perjalanan, aman, dan nyaman berdasarkan motivasi dan image yang didapatkan (Siswoyo., dkk, 1999).

Tingkat pelayanan dapat dipahami dengan mengetahui perilaku konsumen yang dalam perspektif ekonomi tergantung dari pasar atau sasaran produk yang ditawarkan. (Wells and Prensky, 1996) meliputi unsur a) psikologi; proses yang terjadi dalam individu termasuk didalamnya pemahaman tentang motivasi, persepsi, pengalaman (*learning*), pembentukan perilaku dan pengambilan keputusan; b) ekonomi; mendasari dalam pembuatan keputusan untuk memilih secara rasional; c) sosiologi; pemahaman dari sisi sosial seperti informasi yang didapat dari teman, media termasuk juga karakteristik umur, pekerjaan, ras dan suku; d) antropologi yaitu pemahaman terhadap kultur dan nilai-nilai masyarakat dan; e) perilaku organisasi (*organizational behavior*) yaitu pemahaman terhadap selera pasar, perusahaan, atau kebijakan pemerintah yang akan mempengaruhi perilaku individu.

2.4.1. Persepsi pengguna

Definisi persepsi (Schiffman and Kanuk, 1997) adalah “*perception is the process by which an individual selects, organizes, and interprets stimuli into a meaningful and coherent picture of the world*”. Pengertian stimuli yaitu input yang mempengaruhi indera manusia. Aspek persepsi dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Seleksi Persepsi (*Perceptual Selection*), secara tidak sadar manusia menyeleksi aspek lingkungan (stimuli) yang diterima. Dipengaruhi oleh pengalaman sebelumnya dari individu yang mempengaruhi harapan dan motivasi pada saat tersebut.

- b. Pengorganisasian Persepsi (*Perceptual Organization*), menstimulus pengalaman manusia tidak memisahkannya melainkan mengorganisasikannya dalam sebuah kelompok, jadi karakteristik yang diterima merupakan fungsi dari stimulus.
- c. Interpretasi Persepsi (*Perceptual Interpretation*), interpretasi merupakan hasil dari pengorganisasian stimulus . jadi interpretasi merupakan kesukaan yang dipilih oleh konsumen terhadap kualitas suatu barang.

2.4.2. Faktor Yang Mempengaruhi Persepsi

Persepsi dipengaruhi oleh *service encounters, the evidence of service, image* serta harga (Zeithaml dan Bitner, 1996).

Dari gambar 2.1 pengertian untuk faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi pengguna dijelaskan sebagai berikut



Gambar 2.1. Factors Influencing Customers Perceptions of Service

Sumber : Valarie A. Zeithami, Mary Jo Bitner "Service Marketing" (1996), p.104

1. Service Encounter

Dari sudut pandang pelanggan, kesan yang penting dari layanan yang terbentuk adalah pada saat terjadinya kontak langsung antara pelanggan dengan penyedia jasa. Ada tiga jenis kontak pelayanan, yaitu

(a) *remote encounter*, yaitu kontak yang terjadi tanpa adanya hubungan antara pelanggan dengan penyedia jasa secara langsung, (b) *phone encounter*, yaitu kontak melalui telepon, dan (c) *face to face encounter*, yaitu kontak yang langsung terjadi antara pelanggan dengan penyedia jasa. Layanan dalam jasa kereta api dalam penelitian ini termasuk dalam kontak tatap muka artinya variabel waktu menjadi penting.

2. The Evidence of Service

Usaha pelanggan untuk mencari sifat layanan yang diberikan didasarkan atas fakta-fakta tentang layanan yang dapat dipercaya. Ada tiga variabel yang termasuk dalam kategori ini yaitu; (1) orang, termasuk kontak personal, pelanggan itu sendiri, pelanggan lainnya, (2) proses, termasuk aliran proses kegiatan, langkah dalam proses layanan, teknologi vs manusia, fleksibilitas vs standar dan (3) physical evidence, termasuk komunikasi nyata, garansi, teknologi dan peralatan.

3. Image

Image adalah nilai yang mengendap, merupakan persepsi yang terorganisir dalam dan direfleksikan ingatan pelanggan. Citra pelanggan dapat sangat nyata, misalnya jam kerja, waktu kedatangan-keberangkatan kereta, dan lainnya. Citra juga dapat kurang konkrit dan bahkan emosional misalnya: kepercayaan pelanggan pada sebuah perusahaan, tradisi, keamanan, dan sebagainya. Citra merupakan hasil pengalaman pelanggan sendiri atau melalui komunikasi dengan pelanggan lain.

4. Harga

Harga yang muncul yang ditawarkan secara langsung akan mempengaruhi persepsi pelanggan terhadap kualitas, kepuasan dan nilai. Kesesuaian antara harga yang ditawarkan dengan tingkat pelayanan yang diterima akan membentuk karakteristik dari pilihan pelanggan berdasarkan persepsinya.

2.5. TEORI PENGAMBILAN SAMPEL

Pengambilan sampel bertujuan untuk memperoleh keterangan mengenai populasi penumpang dengan mengamati hanya sebagian saja dari populasi itu. Pengambilan sampel didasarkan kepada anggapan bahwa di dalam sebuah populasi terdapat perbedaan-perbedaan atau simpangan-simpangan antara anggota populasi, Perbedaan antara sifat-sifat anggota dengan sifat-sifat umum dari populasi itu. Syarat sampel yang baik adalah dapat mewakili sebanyak mungkin karakteristik populasi. Dalam bahasa pengukuran, artinya sampel harus valid, yaitu bisa mengukur sesuatu yang seharusnya diukur.

Sampel yang valid ditentukan oleh dua pertimbangan :

- a. Akurasi atau ketepatan , yaitu tingkat ketidakadaan “bias” (kekeliruan) dalam sampel. Dengan kata lain makin sedikit tingkat kekeliruan yang ada dalam sampel, makin akurat sampel tersebut. Tolak ukur adanya “bias” atau kekeliruan adalah populasi. Cooper dan Emory (1995) menyebutkan bahwa “*there is no systematic variance*” yang maksudnya adalah tidak ada keragaman pengukuran yang disebabkan karena pengaruh yang diketahui atau tidak diketahui, yang menyebabkan skor cenderung mengarah pada satu titik tertentu.
- b. Presisi, Kriteria kedua sampel yang baik adalah memiliki tingkat presisi estimasi. Presisi mengacu pada persoalan sedekat mana estimasi kita dengan karakteristik populasi.

Dalam setiap penarikan sampel senantiasa melekat keasalahan-kesalahan, yang dikenal dengan nama “*sampling error*” Presisi diukur oleh simpangan baku (*standard error*). Makin kecil perbedaan di antara simpangan baku yang diperoleh dari sampel (S) dengan simpangan baku dari populasi (σ), makin tinggi pula tingkat presisinya. Walau tidak selamanya, tingkat presisi mungkin bisa meningkat dengan cara menambahkan jumlah sampel, karena kesalahan mungkin bisa berkurang kalau jumlah sampelnya ditambah (Kerlinger, 1973).

Hal-hal yang perlu diperhatikan sebelum pengambilan sampel adalah sebagai berikut :

- a. Memperjelas keterangan-keterangan yang diinginkan.
- b. Menentukan jenis sampel yang paling efisien dan akan menghasilkan keterangan yang paling sesuai dengan masalah yang akan di selidiki.
- c. Menentukan cara pengambilan sampel.
- d. Menyusun daftar pertanyaan (kuesioner) atau formulir wawancara.

2.5.1. Metode Pengambilan Sampel

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengambilan sampel secara acak stratifikasi/ *stratified random sampling* dimana populasi dibagi dalam kelompok yang homogen lebih dahulu, atau dalam strata. Anggota sampel ditarik dari setiap strata.. Dalam proses pengambilan data (sampel) secara acak ada 4 metode yang umum digunakan :

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

Adalah prosedur penseleksian unit populasi sehingga setiap unit populasi memiliki peluang yang sama untuk dipilih. Unit pada populasi ditandai dengan angka 1 sampai dengan N, dan dari unit-unit ini diambil data secara acak dengan menggunakan tabel angka acak atau dengan menggunakan program komputer khusus untuk membuat angka acak. Unit khusus dalam populasi yang sesuai dengan angka-angka acak ini merupakan sampel yang bersifat acak.

- b. Squential sampling

Adalah metode pengambilan sampel berdasarkan rentang nomor yang telah ditentukan sebelumnya dari populasi.

- c. Stratified random sampling

Membagi sejumlah N unit populasi ke dalam sub-populasi N1, N2,...,NL berdasarkan karakteristik yang seragam dari tiap sub-populasi yang telah ditetapkan sebelumnya, kemudian sampel diambil secara acak dari tiap sub-populasi tersebut.

d. Cluster sampling

Metode ini mengelompokkan unit populasi berdasarkan karakteristik tertentu dan kemudian sampel diambil secara acak dari sub-populasi.

2.5.2. Penentuan Jumlah Sampel

Ukuran sampel atau jumlah sampel yang diambil menjadi persoalan yang penting manakala jenis penelitian yang akan dilakukan adalah penelitian yang menggunakan analisis kuantitatif. Pada penelitian yang menggunakan analisis kualitatif, ukuran sampel bukan menjadi nomor satu, karena yang dipentingkan adalah kekayaan informasi. Walau jumlahnya sedikit tetapi jika kaya akan informasi, maka sampelnya lebih bermanfaat.

2.5.2.1 Dasar penarikan sampel

Penentuan besar sampel berkaitan dengan seberapa jauh kita menginginkan ketelitian dari suatu sampel. Menentukan besar sampel tergantung pada tiga hal, yaitu :

a. Keragaman Populasi

Besar kecilnya sampel yang diambil sangat relatif, salah satu diantaranya adalah dengan keragaman populasi. Untuk populasi yang anggotanya seragam (homogen) tidak diperlukan jumlah sampel besar. Sebaliknya jika keragaman populasi itu heterogen membutuhkan banyak sampel, semakin beragam anggota populasi maka semakin banyak jumlah sampel yang harus diambil.

b. Tingkat kesalahan yang dikehendaki (sampling error)

sampel berbeda dengan populasi. Sampel adalah bagian dari populasi. Ciri-ciri yang menjelaskan populasi disebut sebagai parameter, sementara ciri-ciri yang menjelaskan sampel disebut statistik. Karena hanya mewawancarai sebagian orang, secara teoritis ada kesalahan hasil yang diperoleh dari suatu sampel. Kesalahan ini terjadi karena wawancara hanya dilakukan pada sebagian orang dan bukan mewawancarai semua orang. Sampling error menunjukkan derajat akurasi dari survey, peneliti harus menentukan terlebih dahulu berapa

tingkat kesalahan yang dikehendaki (*sampling error*) dari survey yang akan dilakukan. Pilihan *sampling error* menentukan derajat ketelitian dari suatu survey.

c. Tingkat kepercayaan

Tingkat kepercayaan berhubungan dengan seberapa besar taksiran atau estimasi dari sampel berlaku untuk populasi. Angka *sampling error* mengestimasi berapa nilai populasi, sementara tingkat kepercayaan memastikan seberapa besar estimasi itu berlaku di dalam populasi. Tingkat kepercayaan menggambarkan seberapa besar hasil perkiraan dari sampel berlaku untuk populasi.

2.5.2.2 Menentukan besar sampel

Rumus jumlah sampel untuk populasi besar (tidak diketahui) Dalam populasi besar (tidak diketahui), ukuran populasi sama sekali tidak menjadi dasar dalam penentuan besar sampel. Besar kecilnya sampel hanya ditentukan oleh tiga faktor yang telah dijelaskan dimuka: tingkat kepercayaan, *sampling error*, dan proporsi populasi. Bila teknik penarikan sampel dilakukan secara acak (*random*) dan tidak ada bias dalam penentuan sampel, jumlah populasi tidak berpengaruh. Rumus menentukan jumlah sampel untuk populasi besar adalah :

$$n = \frac{z^2 \cdot p(1-p) \cdot N}{Z^2(p(1-p) + (N-1) \cdot E^2)}$$

Keterangan :

Z = mengacu pada nilai z (tingkat kepercayaan). Jika tingkat kepercayaan yang dipakai 90 %, nilai z adalah : 1.65. tingkat kepercayaan 95 %, nilai z adalah :1.96, sedangkan tingkat kepercayaan 99 %, nilai z adalah 2.58 .

p(1-p) Variasi populasi. Variasi populasi dinyatakan dalam bentuk proporsi.

Proporsi dibagi ke dalam dua bagian dengan total 100 % (atau 1).

E = Kesalahan sampel yang dikehendaki (*sampling error*). Misalnya *sampling error* 2 % atau 0.02.

N = Jumlah Populasi

2.5.3. 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 dengan kategori 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.

2.6. 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 yang sudah 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.

2.6.1. Penelitian Lapangan (Field Research)

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

- a. Wawancara Langsung, mengadakan Tanya jawab dengan memberikan beberapa pertanyaan yang berhubungan dengan penggunaan kereta api yang dilakukan pada perjalanan dalam koridor stasiun Jakarta- stasiun Bogor.
- b. Observasi, memperoleh data dengan pengamatan langsung pada lokasi stasiun keberangkatan dan tujuan.

2.6.2. Penelitian Kepustakaan (Library Research)

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

2.7. TEKNIK ANALISIS

2.7.1. Statistik Deskriptif

Statistika deskriptif adalah bagian statistika mengenai pengumpulan data, penyajian, penentuan nilai-nilai statistika, pembuatan diagram atau gambar mengenai sesuatu hal, disini data yang disajikan dalam bentuk yang lebih mudah dipahami atau dibaca. Digunakan untuk menggambarkan data dalam bentuk kuantitatif dengan tidak menyertakan pengambilan keputusan melalui hipotesis (Pangestu Subagyo, 2003).

Secara statistik deskriptif dapat dianalisis melalui perhitungan-perhitungan berikut :

- Sebaran frekuensi
- Pengklasifikasian data
- Penggambaran grafik
- Rata-rata, nilai tengah, atau modus
- Tren, angka indeks, kuartil, dan persentil.

2.7.1.1. Frekuensi

Frekuensi digunakan untuk menghitung jumlah responden dengan kategori tertentu. Frekuensi juga dapat digunakan untuk mengetahui berapa kali munculnya suatu karakteristik variabel dalam variabel tertentu.

2.7.1.2. Tabulasi Silang

Tabulasi silang digunakan untuk menghitung frekuensi dan persentase dua atau lebih variabel sekaligus dengan cara menyilangkan variabel-variabel yang dianggap berhubungan.

2.7.2. Analisis Korelasi

Analisis korelasional digunakan untuk melihat kuat lemahnya hubungan antara variabel bebas dan tergantung. Besar hubungan berkisar antara 0-1. Untuk menentukan kuat lemahnya hubungan tersebut digunakan kriteria yang baku. Analisis korelasi meliputi dua macam, jenis yang pertama adalah analisis korelasi yang menggunakan data berskala interval dan ratio : *Pearson Product Moment* : terdiri atas korelasi bivariat, parsial dan korelasi kanonikal. Adapun jenis yang kedua adalah analisis korelasi yang menggunakan data berskala ordinal : *Korelasi Rank Spearman*.

2.7.3. ANALISIS FAKTOR (Factor Analysis)

Analisis faktor termasuk pada *interdependence techniques*, yang berarti tidak ada variabel dependen ataupun variabel independen. Proses analisis faktor mencoba menemukan hubungan (*interrelationship*) antar sejumlah variabel-variabel yang saling independen satu dengan yang lain, sehingga bisa dibuat satu atau beberapa kumpulan variabel yang lebih sedikit dari jumlah variabel awal.

Pada dasarnya tujuan analisis faktor adalah :

- Data Summarization, yakni mengidentifikasi adanya hubungan antar variabel dengan melakukan uji korelasi. Jika uji korelasi dilakukan antar variabel (kolom), analisis tersebut dinamakan R Factor Analysis. Namun jika korelasi dilakukan antar responden atau sampel (baris), analisisnya disebut Q Factor Analysis, yang juga populer disebut Cluster Anlysis.
- Data Reduction, setelah melakukan korelasi, dilakukan proses membuat sebuah variabel set baru yang dinamakan faktor untuk mengganti sejumlah variabel tertentu.

BAB 3

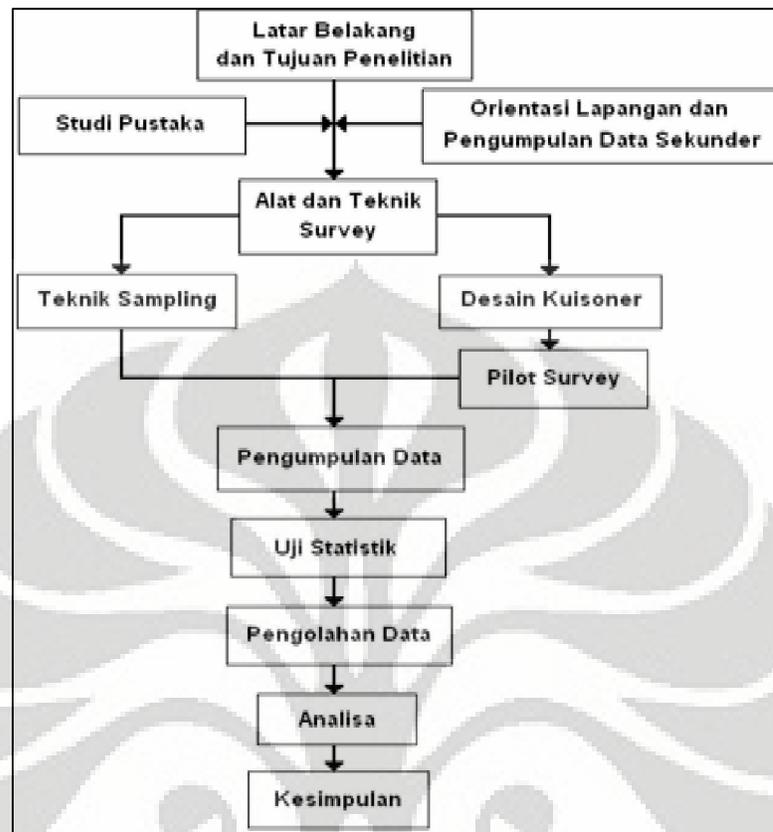
METODE PENELITIAN

3.1. BAGAN ALIR PENELITIAN

Agar penelitian lebih sistematis dan dapat terlaksana lebih efektif dan efisien, maka bagan alir dari penelitian yang digunakan dapat dilihat pada gambar 3.1. tahapan-tahapan dalam melakukan penelitian dimulai dengan melihat latar belakang dan tujuan penelitian untuk mendasari dilakukannya penelitian dimana KRL Jabotabek merupakan salah satu moda transportasi yang mendukung kegiatan sosial-ekonomi penduduk Jakarta maupun daerah-daerah yang berada disekitarnya seperti Depok, Tangerang, Bekasi dan Bogor. Untuk mengetahui karakteristik penumpang dari tiap kelas KRL Jabotabek yang disediakan oleh PT. KA divisi Jabotabek selaku pengelola dari kegiatan perkeretapiian selain untuk memberikan informasi gambaran penumpang KRL Jabotabek juga untuk mengetahui alasan pemilihan kelas kereta api pada waktu-waktu dimana jumlah penumpang mencapai puncaknya yaitu pada jam berangkat dan pulang kerja, tahapan selanjutnya dari penelitian ini yaitu, melakukan studi pustaka untuk mencari teori-teori yang mendukung dilakukannya penelitian berupa teori dalam pemilihan moda transportasi, mengumpulkan data-data sekunder dari buku-buku, literatur, dan instansi terkait, dan mengumpulkan data primer dengan melakukan survey ke lapangan. Sebelum melaksanakan survey terlebih dahulu menentukan alat dan teknik survey yaitu dengan mendesain kuesioner dan menentukan metode penarikan sampel, mengadakan survey pendahuluan untuk melihat adanya kelemahan pada alat survey dan sekaligus mengevaluasinya, setelah alat survey dapat digunakan lalu dilakukan survey untuk mengumpulkan data.

Setelah data terkumpul, dilakukan pengolahan data dengan menggunakan analisa tabulasi silang dan variabel-variabel diuji menggunakan uji korelasi, dan dilakukan analisa faktor untuk menyatukan variabel-variabel yang memiliki hubungan yang sama.

Tahap selanjutnya yaitu menarik kesimpulan dari hasil penelitian berupa karakteristik penumpang dari tiap-tiap kelas kereta.



Gambar 3.1. Diagram alir prosedur penelitian

3.2. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner yang terdiri dari serangkaian pertanyaan yang diajukan dimana surveyor mencatat jawaban responden pada papan jawaban. Pengumpulan data responden dilakukan pada empat stasiun yang berada dalam koridor stasiun Jakarta Kota – Depok pada hari kerja (Senin-Jum'at) dan waktunya pada jam sibuk (*Peak Hour*) Pagi 07.00 – 09.00 WIB dan jam sibuk sore hari 16.00-19.00 WIB. Pemilihan stasiun dilakukan berdasarkan berhentinya setiap kelas kereta yaitu kereta Ekonomi, Ekonomi AC, dan Ekspres pada stasiun tersebut. Pengumpulan data responden pada waktu sibuk pagi hari dilakukan pada stasiun Depok dan stasiun Depok Baru pada jalur (peron) yang menuju Utara (Jakarta Kota) sedangkan untuk waktu sibuk sore hari dilakukan pada stasiun Gondangdia dan Jakarta Kota pada peron yang menuju selatan (Bogor).

3.2.1. Stasiun Depok

Pengumpulan data responden pada stasiun Depok *gambar 3.2.* dilakukan pada tanggal 4,11, 18 November 2008 pada waktu antara jam 07.00 – 09.00 WIB jadwal perjalanan kereta dan data yang diperoleh terdapat pada lampiran.



Gambar 3.2. Stasiun Depok

3.2.2. Stasiun Depok Baru

Pengumpulan data responden pada stasiun Depok Baru *gambar 3.3.* dilakukan pada tanggal 24 Oktober 2008, 20, 21, 24,25 dan 28 November 2008 pada waktu antara jam 07.00 – 09.00 WIB jadwal perjalanan kereta dan data yang diperoleh terdapat pada lampiran.



Gambar 3.3. Stasiun Depok Baru

3.2.3. Stasiun Jakarta Kota

Pengumpulan data responden pada stasiun Jakarta Kota *gambar 3.4.* dilakukan pada tanggal 24 Oktober 2008, 11,20, dan 21 November 2008 pada waktu antara jam 16.00 – 19.00 WIB jadwal perjalanan kereta dan data yang diperoleh terdapat pada lampiran.



Gambar 3.4. Stasiun Jakarta Kota

3.2.4. Stasiun Gondangdia

Pengumpulan data responden pada stasiun Gondangdia *gambar 3.5.* dilakukan pada tanggal 25, 27, 28 November 2008 pada waktu antara jam 16.00 – 19.00 WIB jadwal perjalanan kereta dan data yang diperoleh terdapat pada lampiran.



Gambar 3.5 Stasiun Gondangdia

3.3. METODOLOGI SURVEY

Dalam penelitian ini metode survey yang digunakan adalah wawancara secara langsung (*face to face*) menggunakan kuesioner untuk mendapatkan data-data primer yang nantinya akan diolah untuk mendapatkan karakteristik penumpang kereta api dari masing-masing kelas kereta api yang disajikan secara deskriptif. Pada survey ini dilakukan wawancara kepada penumpang kereta api di stasiun-stasiun kereta api yang dipilih sebagai tempat pelaksanaan survey.

Sebelum melakukan survey dilakukan terlebih dahulu Pilot Survey, yaitu survey pendahuluan untuk mengetahui kondisi lapangan dan menguji kelayakan kuisioner yang akan digunakan. Jika layak maka dilakukan survey yang sebenarnya. Dari hasil survey ini dapat diperoleh informasi tentang karakteristik penumpang kereta api dari segi sosial ekonomi dan perilaku perjalanan. Adapun data-data primer yang dikumpulkan adalah :

- a. faktor karakteristik perjalanan
 - variabel tujuan perjalanan
 - variabel waktu perjalanan
 - variabel panjang perjalanan
- b. faktor karakteristik pelaku perjalanan
 - variabel pendapatan
 - variabel kepemilikan kendaraan bermotor
 - variabel sosial ekonomi
- c. faktor karkateristik sistem transportasi
 - variabel biaya relatif perjalanan

3.4. PENGAMBILAN SAMPEL

Pada penelitian ini digunakan metode pengambilan sampel sebagai berikut :

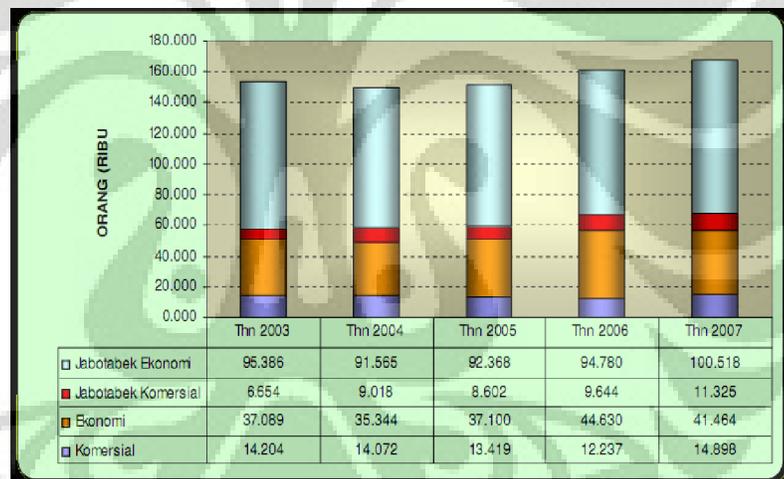
- § Sampel tetap. Cara pengambilan sampel tetap adalah suatu cara dimana sampel dibentuk mengikuti aturan tertentu, aturan mana tidak akan diubah selama penarikan sampel.
- § Jumlah sampel yang diambil terbatas (*restricted random sample*).

Jumlah sampel yang diambil akan memberikan dampak keakuratan hasil akhir perhitungan. Semakin banyak sampel yang diambil dari suatu populasi maka kemungkinan keakuratan hasil perhitungan akan semakin baik. Terlalu besar sampel yang diambil bisa jadi adalah suatu ketidakefektifan dan pemborosan dalam suatu penelitian. Tetapi jika sampel yang diambil terlalu kecil, maka kemungkinan dan keakuratan dari perhitungan akan semakin mengecil dan tidak bermanfaat.

3.4.1 Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang kereta api kelas Ekonomi, Ekonomi AC, dan kelas Ekspres pada koridor stasiun Jakarta Kota – Depok. Jumlah penumpang kereta Jabotabek antara tahun 2003 – 2007 (Tabel 3.1).

Tabel 3.1. Jumlah Penumpang Kereta Api Jabotabek



Sumber : Ditjen Perkeretaapian

3.4.2 Sampel

Jumlah Sampel dapat ditentukan dari pengguna kelas KRL Jabotabek pada koridor stasiun Jakarta Kota - Bogor, beberapa faktor lain yang perlu memperoleh pertimbangan yaitu, (1) derajat keseragaman, (2) rencana analisis, (3) biaya, waktu, dan tenaga yang tersedia. (Singarimbun dan Effendy, 1989). Makin tidak seragam sifat atau karakter setiap elemen populasi, makin banyak sampel yang harus diambil. Jika rencana analisisnya mendetail atau rinci maka jumlah sampelnya pun harus banyak. Dalam penelitian ini masing-masing kelas dari KRL

Jabotabek diambil sebanyak 100 sampel jadi jumlah keseluruhan didapat 300 sampel.

3.4.3 Teknik Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel dilakukan dengan cara *stratified random sampling* dari pengguna kereta api Jabotabek pada koridor stasiun Jakarta – Bogor. Wawancara dilakukan dengan menggunakan instrument kuesioner dimana responden dipilih secara acak saat penumpang berada di stasiun.

3.5. INSTRUMEN PENELITIAN

Kuisisioner survey yang digunakan pada penelitian ini berisi tentang informasi pelaku perjalanan, dan informasi perjalanan, seperti keterangan berikut ini :

a. Informasi pelaku perjalanan

Informasi pelaku perjalanan mencakup tentang karakteristik si pelaku perjalanan, yaitu : karakteristik sosial-ekonomi penumpang kereta api, Tujuan perjalanan, Alasan pemilihan kelas kereta api, frekuensi naik kereta api, peralihan moda yang digunakan untuk menuju stasiun dan moda yang digunakan dari stasiun ke tempat tujuan.

b. Informasi perjalanan

Jarak perjalanan dan waktu perjalanan.

c. Informasi sistem transportasi

Contoh kuisisioner survey dalam penelitian ini dapat dilihat pada lampiran.

3.6. IDENTIFIKASI VARIABEL PENELITIAN

3.6.1. Karakteristik Pengguna

Pengguna adalah pelanggan atau penumpang individu yang melakukan perjalanan pada koridor stasiun Depok – Stasiun Jakarta Kota secara rutin minimal satu kali dalam seminggu. Karakteristik pengguna didasarkan atas karakteristik sosial-ekonomi, pengalaman, waktu pengguna serta atribut dan alternatif perjalanan.

Karakteristik sosial ekonomi merupakan gambaran tingkat sosial dan ekonomi, meliputi : umur, usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, dan pendapatannya. Pengalaman adalah pengalaman pengguna dalam menggunakan kereta api sebelumnya dalam beberapa waktu terakhir. Atribut perjalanan merupakan ukuran terhadap tujuan perjalanan pengguna kereta api.

Karakteristik pengguna dikelompokkan menjadi dua variabel yaitu data skala merupakan data yang dapat diberikan ranking atau skor berdasarkan kriteria tertentu dan data kategori adalah data yang sukar diukur dengan skala tertentu seperti jenis kelamin, pekerjaan dan tujuan perjalanan. Karakteristik data yang digunakan dapat dilihat di tabel 3.2 dan 3.3.

Tabel 3.2. Data Skala Karakteristik Pengguna

Kode	Variabel	Skala
Usia	Usia Pengguna	Umur pengguna; 1 = kurang dari 20 tahun 1 = < 20 tahun 2 = 20 - 29 tahun 3 = 30 - 39 tahun 4 = 40 - 50 tahun 5 = lebih dari 50 tahun
Pengeluaran	Pengeluaran biaya transportasi	Pengeluaran transportasi perbulan; 1 = < Rp150.000 2 = 150.000-299.999 3 = 300.000-499.999 4 = 500.000-1.000.000 5 = >1000.0000
Penghasilan	Penghasilan perbulan	Persentase biaya transportasi dari penghasilan 1 = Rp 500.000 - 999.000 2 = Rp 1000.000 -1500.000 3 = Rp 1500.000 -1999.000 4 = Rp 2000.000 -2999.000 5 = Rp 3000.000 -3999.000 6 = Rp 4000.000 -5000.000 7 = Rp 5000.000 - Rp 7.000.000 8 = > Rp 7.000.000
Frekuensi	Frekuensi naik KA	Rata-rata naik kereta seminggu 1 = < 2 2 = 3-6 3 = >6
Kendaraan	Kendaraan Bermotor	Kepemilikan Kendaraan Bermotor 1 = Memiliki Mobil 2 = Memiliki Motor 3 = Memiliki Motor dan Mobil 4 = Tidak punya

Tabel 3.3. Data Kategori Karakteristik Pengguna

Kode	Variabel
Gender	Jenis Kelamin
Kerja	Pekerjaan
Tujuan	Tujuan Perjalanan
Alasan	Alasan pemilihan Kereta Api
Jenis KA	Jenis Kereta Api
Moda 1	Angkutan menuju stasiun
Moda 2	Angkutan dari stasiun

3.7. PENGOLAHAN DATA DAN ANALISIS DATA

3.7.1. Teknik Pengolahan Data

Setelah data terkumpul dilakukan pengolahan data yang urutannya sebagai berikut :

a. Persiapan

Kegiatan dalam langkah persiapan ini antara lain :

1. Memeriksa dan mengecek kelengkapan identitas pengisi
2. Memeriksa dan mengecek kelengkapan data, memeriksa isi instrumen pengumpulan data
3. Mengecek macam-macam isian

b. Tabulasi Data

Data-data yang telah terkumpul kemudian ditabulasikan yaitu menguraikan satu persatu data-data yang ada. Data dari tiap-tiap kuesioner kemudian dikelompokkan pada angket isian dan pedoman wawancara responden, dengan cara memberikan kode-kode tertentu atau tanda checklist dari tiap-tiap item instrument pengumpulan data yang selanjutnya dimasukkan kedalam bentuk data.

3.7.2. Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini yaitu;

- a. Analisis kuantitatif dengan menggunakan teknik berdasarkan perhitungan prosentase. Kemudian data disajikan dalam bentuk tabel dan presentase yang akan ditafsirkan kedalam bentuk kalimat sebagai bentuk kualitatif.
- b. Analisis silang untuk menjelaskan karakteristik pengguna.
- c. Uji korelasi digunakan untuk melihat kuat lemahnya hubungan antara variabel bebas dan tergantung. Besar hubungan berkisar antara 0-1.

Melakukan penafsiran untuk menjawab rumusan masalah

Agar penafsiran dapat dilakukan sesuai dengan ketentuan, kita perlu mempunyai kriteria yang menunjukkan kuat atau lemahnya korelasi.

Kriterianya sebagai berikut :

- Angka korelasi berkisar antara 0 s/d 1.

Besar kecilnya angka korelasi menentukan kuat atau lemahnya hubungan kedua variabel. Patokan angkanya adalah sebagai berikut :

- a. 0-0.25 : korelasi dianggap lemah (dianggap tidak ada)
 - b. $> 0.25 - 0.5$: korelasi cukup
 - c. $> 0.5 - 0.75$: korelasi kuat
 - d. $> 0.75 - 1$: korelasi sangat kuat
- Korelasi dapat positif dan negatif. Korelasi positif menunjukkan arah yang sama hubungan antar variabel, artinya jika variabel 1 besar, maka variabel 2 semakin besar pula. Sebaliknya, korelasi negatif menunjukkan arah yang berlawanan, artinya jika variabel 1 besar, maka variabel 2 menjadi kecil.
 - Signifikansi hubungan dua variabel dapat dianalisis dengan ketentuan sebagai berikut :
 - a. Jika probabilitas atau signifikansi < 0.05 , hubungan kedua variabel signifikan.
 - b. Jika probabilitas atau signifikansi > 0.05 , hubungan kedua variabel tidak signifikan.

Menentukan signifikansi hasil korelasi :

Untuk mengetahui apakah angka korelasi tersebut signifikan atau tidak. Kita lakukan langkah-langkah sebagai berikut :

Tentukan hipotesis :

- a. H_0 : hubungan antar variabel dan Kelas kereta tidak signifikan.
- b. H_1 : hubungan antar variabel dan kelas kereta signifikan.

Patokan pengambilan keputusan :

- a. Jika probabilitas atau signifikansi < 0.05 , hubungan kedua variabel signifikan.
- b. Jika probabilitas atau signifikansi > 0.05 , hubungan kedua variabel tidak signifikan.

Menentukan keputusan uji hipotesis

Untuk mengambil keputusan , dilakukan uji hipotesis dengan langkah-langkah sebagai berikut :

Tentukan hipotesis :

- a. H₀ : tidak ada hubungan antara variabel dengan pilihan kelas kereta.
- b. H₁ : ada hubungan antara variabel dengan pilihan kelas kereta.

Uj hipotesis dilakukan dengan menggunakan kriteria sebagai berikut :

- a. Jika probabilitas < 0.05, H₀ ditolak dan h₁ diterima.
- b. Jika probabilitas > 0.05, H₀ diterima dan h₁ ditolak.

Membuat kesimpulan yang dapat diambil dari masalah : hubungan antara variabel dan pilihan kelas kereta.

Untuk mengetahui besarnya sumbangan atau peranan variabel terhadap pilhan kelas kereta dapat dihitung dengan rumus koefisien determinasi. Rumusnya sebagai berikut :

$$KD = r^2 \times 100 \%$$

Keterangan :

KD = Koefisien determinasi

r = Pearson Correlation

3.7.3. Analisis faktor

Analisis faktor (factor analysis) termasuk pada interdependence techniques, yang berarti tidak ada variabel independen. Proses analisis faktor mencoba menemukan hubungan (interrelationship) antar sejumlah variabel-variabel yang saling independen satu dengan yang lain, sehingga bisa dibuat satu atau beberapa kumpulan variabel yang lebih sedikit dari jumlah variabel awal.

Ø Pada dasarnya tujuan analisis faktor adalah :

- a. Data summarization, yakni mengidentifikasi adanya hubungan antar variabel dengan melakukan uji korelasi. Jika korelasi dilakukan antar variabel, analisis tersebut dinamakan R Factor Analysis. Namun jika korelasi dilakukan antar responden atau sampel, analisisnya disebut Q Factor Analysis yang biasa disebut cluster analysis.

- b. Data reduction, setelah melakukan korelasi, dilakukan proses membuat sebuah variabel set baru yang dinamakan faktor untuk menggantikan sejumlah variabel tertentu.

Ø Asumsi analisis faktor

Oleh karena prinsip utama analisis faktor adalah korelasi, maka asumsi-asumsi akan terkait dengan metode statistik korelasi :

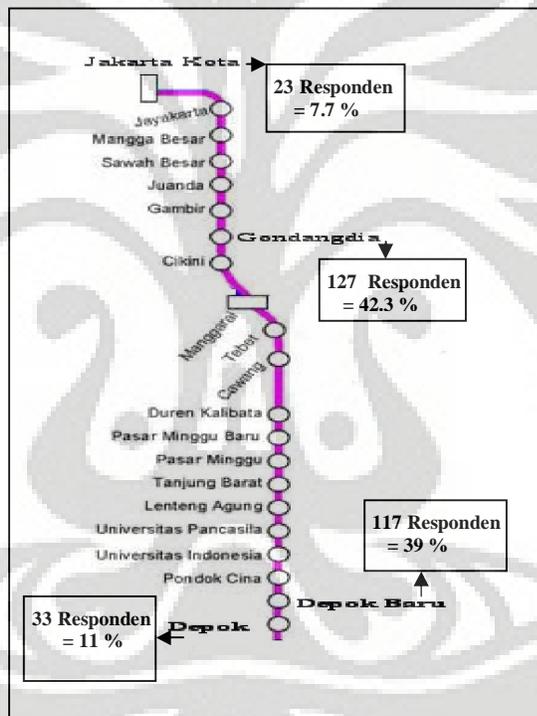
- a. Besar korelasi atau korelasi antar independen variabel harus cukup kuat, misalnya diatas 0,5.
- b. Besar korelasi parsial, korelasi antara dua variabel dengan menganggap tetap variabel yang lain, justru harus kecil. Pada penelitian ini menggunakan rogram SPSS V.17, deteksi terhadap korelasi parsial diberikan lewat pilihan anti-image correlation.
- c. Pengujian seluruh matrik korelasi (korelasi antar variabel), yang diukur dengan besaran *Barlett Test of Sphericity* atau *Measure Sampling Adequacy (MSA)*. Pengujian ini mengharuskan adanya korelasi yang signifikan di antara paling sedikit beberapa variabel.
- d. Pada beberapa kasus, asumsi normalitas dari variabel-variabel atau faktor yang terjadi sebaiknya dipenuhi.

BAB 4

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

4.1. DISTRIBUSI RESPONDEN

Dari sejumlah responden yang memenuhi syarat untuk diolah adalah sebanyak 300 responden. gambar 4.1. memperlihatkan stasiun tempat dilakukan survey dan persentase dari responden. Pengambilan sampel pada pagi hari dilakukan di Stasiun Depok dan Stasiun Depok Baru dan untuk sore hari pengambilan sampel dilakukan di Stasiun Jakarta Kota dan Stasiun Gondangdia.



Gambar 4.1. Lokasi Stasiun dan Distribusi Responden

4.2. ANALISIS KARAKTERISTIK RESPONDEN

Dari data primer yang diperoleh dilakukan analisa yang dimaksudkan untuk mengetahui gambaran dan karakteristik dari responden yang diwawancarai dengan menggunakan kuesioner. Dari 300 responden dibagi menjadi tiga kelompok yaitu penumpang kereta api kelas Ekonomi, Ekonomi AC, dan Ekspres masing-masing 100 responden.

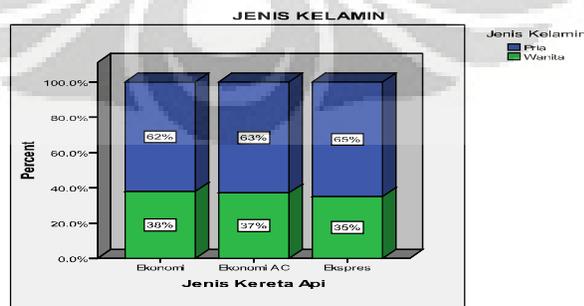
4.2.1 Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan data dalam bentuk kuantitatif dengan tidak menyertakan pengambilan keputusan melalui hipotesis. Data dipresentasikan ke dalam bentuk deskriptif tanpa diolah dengan teknik-teknik analisis statistik lainnya. Statistik deskriptif berfungsi sebagai ringkasan data yang menggambarkan variabel-variabel yang dikaji pada dalam penelitian. Dari data survey responden didapatkan data umum profil responden data yang akan diolah sehingga dapat diketahui karakteristik penumpang kereta api dari tiap-tiap kelas kereta api. Dibawah ini adalah data umum yang menggambarkan profil responden. Seluruh tabel pada bagian ini dapat dilihat pada lampiran.

a. Jenis kelamin

Dari profil jenis kelamin akan diketahui persentase jumlah responden berdasarkan jenis kelaminnya. Pengambilan sampel dilakukan secara acak, tanpa membagi jumlah responden berdasarkan jenis kelamin ataupun menentukan jumlah yang harus didapat dari setiap jenis kelamin, sehingga hasil dari setiap jenis kelamin, yaitu laki-laki dan perempuan memiliki kemungkinan mendominasi jenis kelamin responden dari total keseluruhan.

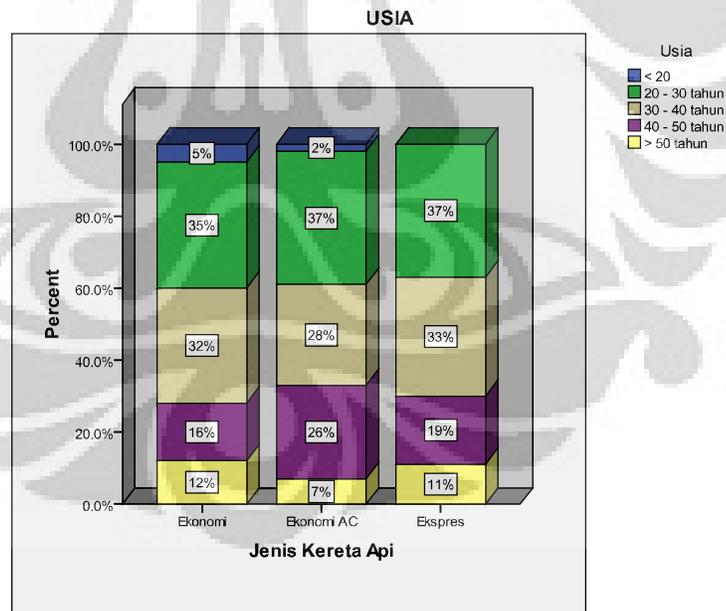
Dari 300 responden yang terbagi menjadi tiga kelompok didapatkan untuk Kereta Api kelas Ekonomi Jenis kelamin laki-laki sebanyak 62 % dan Perempuan sebanyak 38 %, untuk Kereta Api kelas Ekonomi Ac 63 % Laki-laki dan 37 % perempuan dan Untuk Kereta Api kelas Ekspres 65 % laki-laki dan 35 % perempuan. Untuk tiap kelas kereta memiliki perbandingan yang hampir sama untuk penumpang laki-laki dan perempuan, seperti pada gambar 4.2. dan Tabel disajikan pada lampiran.



Gambar 4.2. Grafik Profil Responden menurut Jenis Kelamin dari tiap Kelas Kereta

b. Usia

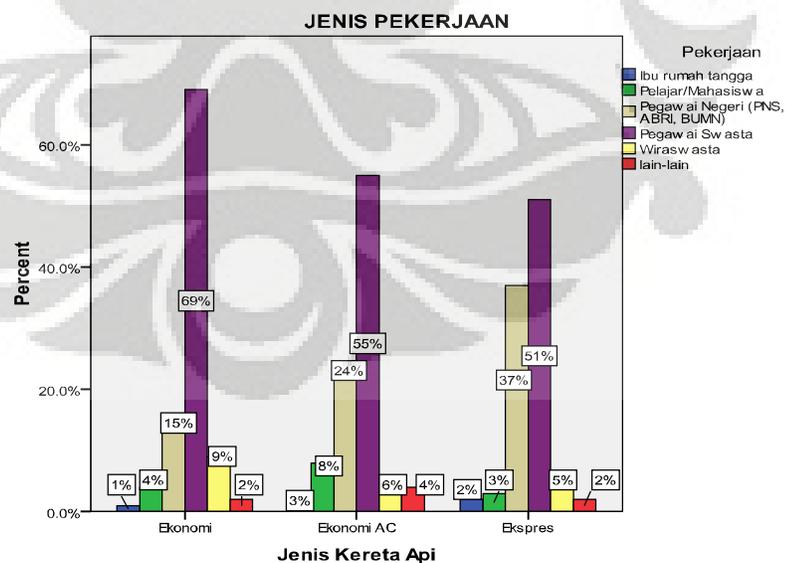
Pengambilan sampel juga tidak dibatasi oleh usia sehingga dari data yang diperoleh mempunyai keragaman untuk setiap kelas kereta api. Berdasarkan profil responden menurut usia dapat dilihat pada gambar 4.3. responden berusia produktif / usia kerja mendominasi dari jumlah sampel yang ada untuk tiap kelas kereta api yaitu usia 20 – 29 tahun dan usia 30 – 39 tahun setelah itu urutan berikutnya responden berusia 40 – 50 tahun, hal ini dipengaruhi oleh waktu pengambilan sampel pada jam berangkat dan pulang kerja. Untuk persentase profil responden berdasarkan usia dari tiap-tiap kelas kereta api memiliki proporsi yang hampir sebanding untuk tiap-tiap kelas kereta, sementara untuk kelas Ekspres tidak ada penumpang yang berusia < 20 tahun hal ini dapat disebabkan dari sistem operasional kereta kelas ekspres yang tidak berhenti di setiap stasiun dan berhentinya hanya di stasiun-stasiun tertentu saja, dan faktor lainnya yaitu mahalnnya harga tiket kelas Ekspres sehingga kereta kelas Ekspres cenderung digunakan untuk tujuan bekerja atau aktifitas lainnya yang dilakukan oleh penumpang yang berusia dewasa.



Gambar 4.3. Grafik Profil Responden menurut Usia dari tiap Kelas Kereta

c. Jenis pekerjaan

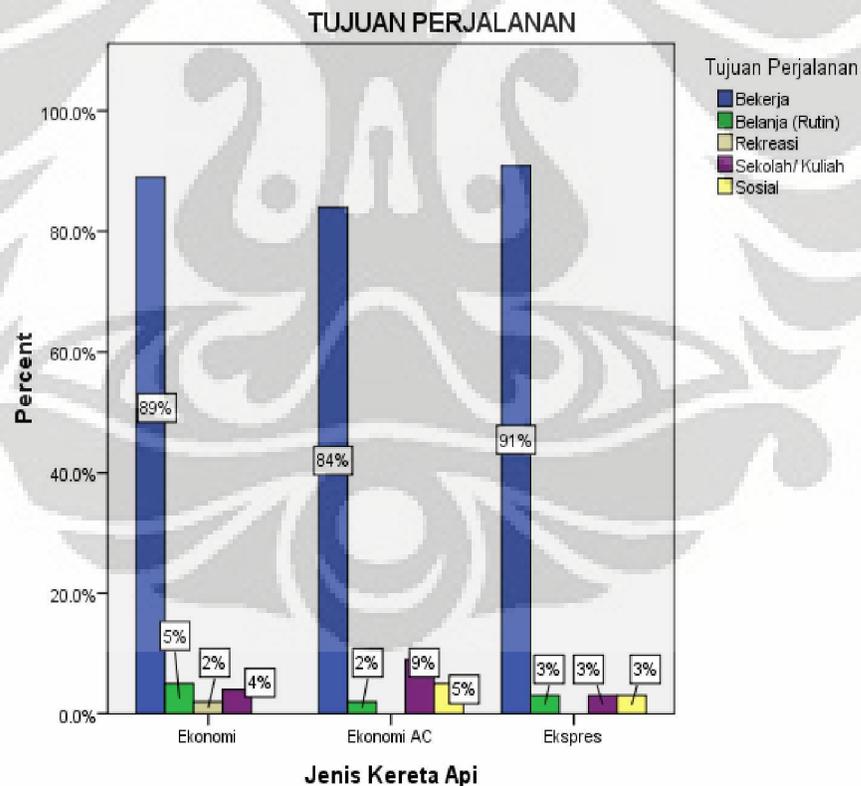
Berbagai jenis pekerjaan responden pada lokasi survey grafiknya dapat dilihat pada gambar 4.4. Jumlah terbesarnya adalah untuk kereta api kelas Ekonomi adalah 69 % responden bekerja sebagai pegawai swasta. Sisanya 15 % sebagai PNS, 9 % Wiraswasta dan selebihnya yaitu ibu rumah tangga, pelajar/mahasiswa dan jenis pekerjaan lain sebesar 7 %. Untuk kereta api kelas Ekonomi AC jumlah terbesarnya adalah 55 % responden bekerja sebagai pegawai swasta dan yang kedua sebesar 24 % adalah PNS dan untuk kereta api kelas Ekspres jumlah terbesarnya adalah 51 % bekerja sebagai pegawai swasta dan yang kedua 37 % bekerja sebagai PNS. Bila dilihat pada gambar 4.4. untuk jenis pekerjaan pegawai swasta yang mendominasi untuk semua kelas kereta mengalami penurunan dari 69 % pada kelas Ekonomi menjadi 55 % pada kelas Ekonomi AC dan 51 % pada kelas ekspres, sedangkan untuk jenis pekerjaan pegawai negeri mengalami kenaikan dari kelas Ekonomi sebesar 15 % menjadi 24 % pada kelas Ekonomi AC dan naik menjadi 37 % pada kelas Ekspres, untuk persentase terkecil yaitu ibu rumah tangga untuk semua kelas kereta, dan untuk kategori lain-lain didalamnya termasuk penumpang yang sudah pensiun dan belum bekerja, sedangkan untuk pelajar atau mahasiswa memiliki persentase untuk tiap kelas kereta yang hampir seimbang walaupun persentasenya kecil.



Gambar 4.4. Grafik Profil Responden Menurut Jenis Pekerjaan Dari Tiap Kelas Kereta

d. Tujuan perjalanan

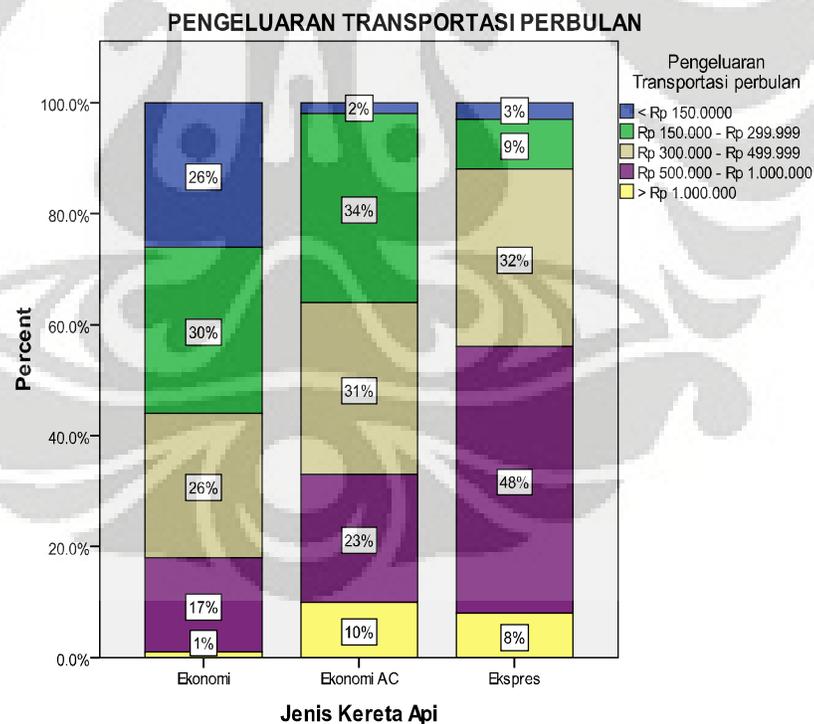
Tujuan perjalanan berisi jenis-jenis perjalanan yang dilakukan oleh penumpang kereta api Jabotabek gambar 4.5. Dari data yang diperoleh mayoritas tujuan perjalanan responden adalah untuk bekerja dan pulang dari kerja, hal ini dipengaruhi oleh waktu pengambilan sampel yaitu pada waktu jam berangkat dan pulang kerja. Untuk kereta kelas Ekonomi sebesar 89 % responden menggunakan kereta untuk berangkat kerja, sisanya 5 % menggunakan kereta untuk berbelanja 4 % untuk tujuan kuliah/ sekolah, dan 2 % untuk rekreasi. Untuk kereta kelas Ekonomi Ac sebesar 84 % responden menggunakan kereta api untuk bekerja, 9 % untuk sekolah atau kuliah, sisanya 5 % untuk tujuan perjalanan sosial dan 2 % untuk berbelanja, dan untuk kereta kelas Ekspres 91 % responden menggunakan untuk berangkat kerja, sisanya 3 % untuk berbelanja, 3 % Sekolah atau kuliah dan 3 % untuk tujuan perjalanan sosial.



Gambar 4.5. Grafik Profil Responden Menurut Tujuan Perjalanan Dari Tiap Kelas Kereta

e. Pengeluaran untuk biaya transportasi

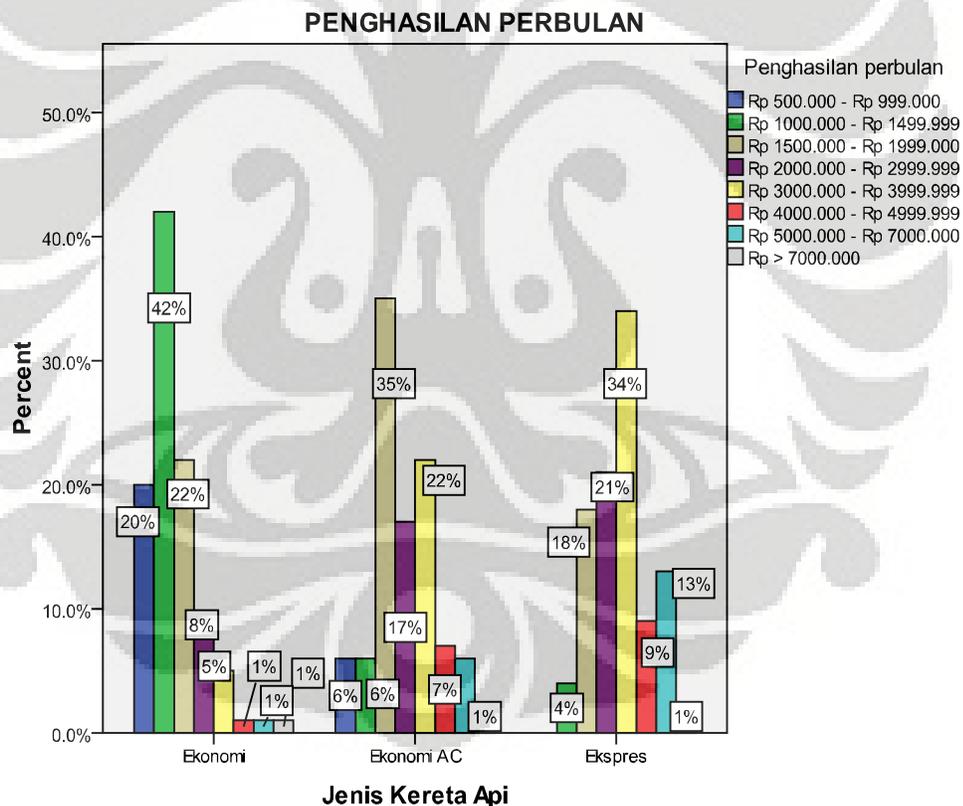
Pengeluaran untuk biaya transportasi yaitu besarnya biaya yang dikeluarkan oleh penumpang dalam sebulan untuk kebutuhan transportasi, pada gambar 4.6. untuk kereta kelas Ekonomi dan Ekonomi AC memiliki persentase terbesar penumpang dari kelompok yang sama yaitu penumpang yang pengeluaran trasportasinya antara Rp 150.000 – Rp 299.999, tetapi pada kelas Ekonomi penumpang dengan pengeluaran trasportasinya < Rp 150.000 memiliki persentase sebesar 26 % dibanding pada kelas Ekonomi AC yang hanya 2 %, untuk penumpang dengan pengeluaran transportasi Rp 500.000 – Rp 1.000.000 dan yang pengeluarannya lebih dari Rp 1.000.000 mengalami kenaikan untuk kelas Ekonomi AC dari penumpang kelas Ekonomi. Untuk kelas Ekspres persentase terbesar yaitu penumpang dengan pengeluaran transportasi sebesar Rp 500.000 – Rp 1.000.000 yaitu sebesar 48 %. Perbedaan pengeluaran transportasi penumpang untuk tiap kelas kereta dapat terlihat pada pengeluaran < Rp 150.000 dan yang pegeluarannya antara Rp 500.000 - Rp 1.000.000.



Gambar 4.6. Grafik Profil Responden Menurut Pengeluaran Transportasi Perbulan Dari Tiap Kelas Kereta

f. Penghasilan responden

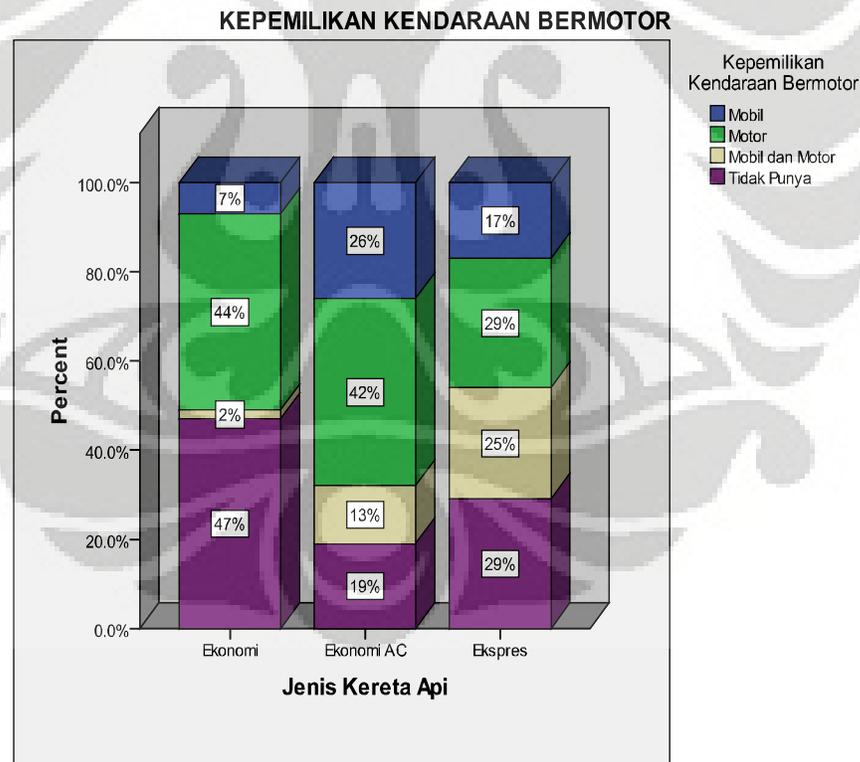
Besar penghasilan yang diperoleh responden dalam satu bulan dapat dilihat pada gambar 4.7. untuk kereta kelas Ekonomi 42 % responden berpenghasilan Rp 1.000.000 – Rp 1.499.999 dan terbesar kedua 22 % berpenghasilan Rp 1.500.000 – Rp 1.999.999, untuk kereta kelas Ekonomi AC terbesar 35 % berpenghasilan Rp 1.500.000- Rp 1.999.999 dan untuk kereta kelas Ekspres terbesar 34 % berpenghasilan Rp 3.000.000- Rp 3.999.999 . untuk penumpang berpenghasilan Rp 500.000 – Rp 999.000 dan Rp 1.000.000 – 1.499.999 mengalami penurunan dari kelas ekonomi turun pada kelas Ekonomi AC dan menurun lagi pada kelas Ekspres, sedangkan untuk penumpang berpenghasilan Rp 2.000.000 – Rp 2.999.999 dan Rp 3.000.000 – Rp 3.999.999 mengalami kenaikan pada kelas Ekonomi AC dan naik lagi pada kelas Ekspres.



Gambar 4.7. Grafik Profil Responden Menurut Penghasilan Perbulan Dari Tiap Kelas Kereta

g. Kepemilikan Kendaraan Bermotor

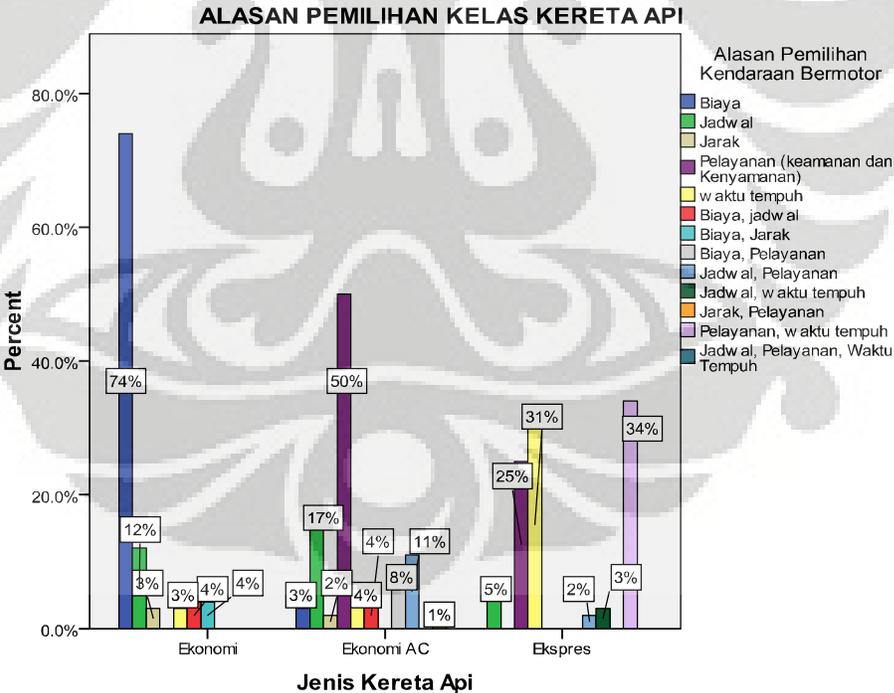
Dari profil responden berdasarkan kepemilikan kendaraan bermotor gambar 4.8. dapat diketahui bahwa untuk kereta kelas Ekonomi sebanyak 47 % penumpang tidak memiliki kendaraan bermotor dan 44 % memiliki kendaraan bermotor roda dua. Untuk kereta kelas Ekonomi Ac 42 % penumpang memiliki kendaraan bermotor roda dua, urutan kedua 26 % memiliki mobil, 19 % tidak memiliki kendaraan, sisanya 13 % memiliki mobil dan motor. Dan untuk kereta kelas Ekspres 29 % tidak memiliki kendaraan bermotor, 29 % memiliki kendaraan bermotor roda dua, 25 % memiliki mobil dan motor, dan sisanya 17 % memiliki mobil. Pada kelompok penumpang yang memiliki mobil dan motor mengalami kenaikan pada kelas Ekonomi AC dan pada kelas Ekspres, sedangkan untuk penumpang yang tidak memiliki kendaraan mengalami penurunan pada kelas Ekonomi AC bila dibanding dengan kelas Ekonomi tetapi naik kembali pada kelas Ekspres bila dibanding dengan kelas Ekonomi AC.



Gambar 4.8. Grafik Profil Responden Menurut Kepemilikan Kendaraan Bermotor dari Tiap Kelas Kereta

h. Alasan pemilihan kelas kereta Jabotabek

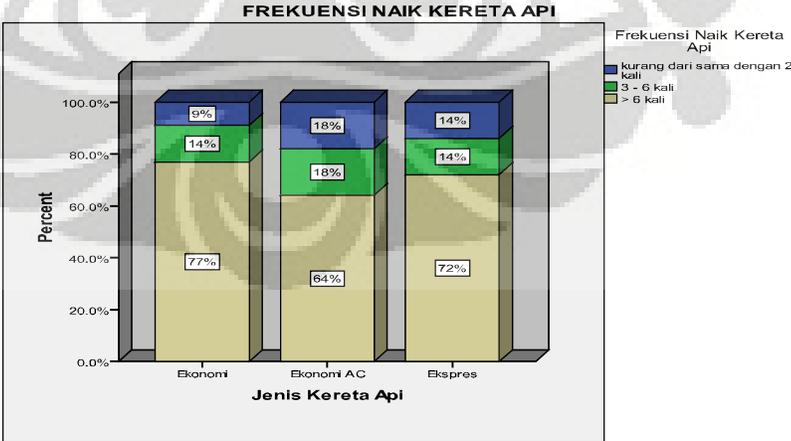
Dari profil responden berdasarkan alasan pemilihan dapat dilihat grafiknya pada gambar 4.9. pada kelas Ekonomi penumpang cenderung memilih dengan alasan biaya yaitu sebesar 74 % yang relatif lebih murah dibanding dengan kelas kereta lainnya. Untuk kelas Ekonomi AC 50 % penumpang memilih dengan alasan pelayanan (keamanan dan kenyamanan) dimana untuk kelas Ekonomi AC dilengkapi dengan pendingin ruangan (AC) dan tidak adanya pedagang yang berjualan diatas kereta, untuk kelas Ekspres 34 % penumpang memilih dengan alasan pelayanan dan waktu tempuhnya yang lebih cepat dibanding kelas kereta lainnya. pada kelas Ekonomi dan Ekonomi AC nilai terbesar kedua yaitu penumpang yang menggunakan dengan alasan jadwal yang sesuai pada saat penumpang sampai di stasiun untuk kelas kereta yang pada saat itu tersedia, sehingga penumpang menggunakan kereta berdasarkan jadwal yang bersesuaian dengan waktu kedatangan di stasiun.



Gambar 4.9. Grafik Profil Responden Menurut Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api Dari Tiap Kelas Kereta

i. Frekuensi penggunaan

Frekuensi penggunaan adalah frekuensi penggunaan kereta oleh responden dalam seminggu gambar 4.10. penggunaan kereta dihitung berdasarkan jumlahnya dimana untuk penumpang yang dalam satu hari menggunakan hanya untuk berangkat ke tempat tujuan dihitung satu kali sedangkan yang menggunakan untuk berangkat dan pulang dalam satu hari dihitung 2 kali penggunaan kereta. Frekuensi penggunaan kereta dari responden terdiri dari tiga kelompok yaitu, pertama penumpang yang menggunakan kereta kurang dari dua kali dalam seminggu atau penumpang yang sesekali saja menggunakan kereta, kedua adalah penumpang yang menggunakan antara 2 – 6 kali, dan ketiga adalah penumpang yang menggunakan > 6 kali dalam seminggu. Dari data yang diperoleh responden yang terjaring sebagian besar merupakan pengguna kereta yang rutin memakai kereta pada hari kerja dalam seminggu, Untuk tiap kelas kereta memiliki perbandingan yang hampir sama untuk profil penumpang berdasarkan frekuensi pemakaian kereta api dalam seminggu. Untuk kelas Ekonomi penumpang yang frekuensi menggunakan kereta > 6 kali dalam seminggu memiliki persentase sebesar 77 % lebih besar dibanding pada kelas Ekonomi AC dan Ekspres, sedangkan pada kelas Ekonomi AC penumpang yang frekuensi menggunakan kereta kurang dari sama dengan 2 kali dan 3 - 6 kali memiliki persentase yang lebih besar bila dibandingkan dengan kelas kereta yang lainnya.

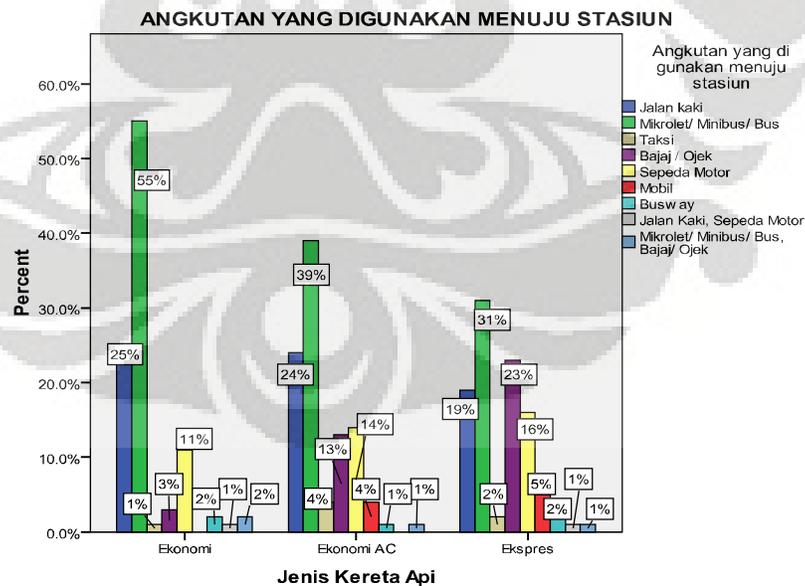


Gambar 4.10. Grafik Profil Responden Menurut Frekuensi Naik Kereta Api Dari Tiap Kelas Kereta

j. Moda menuju stasiun

Moda menuju stasiun adalah angkutan yang digunakan oleh penumpang kereta api untuk menuju stasiun, angkutan yang digunakan oleh penumpang terdiri dari beberapa jenis angkutan baik umum maupun angkutan pribadi selain itu ada yang berjalan kaki untuk menuju stasiun karena dipengaruhi jarak yang dekat.

Dari profil responden berdasarkan moda yang digunakan menuju stasiun dapat dilihat grafiknya pada gambar 4.11. untuk tiap kelas kereta penumpang yang menggunakan mikrolet/ minibus/ bus mempunyai persentase terbesar diikuti oleh penumpang yang berjalan kaki pada urutan kedua untuk kereta kelas Ekonomi dan Ekonomi AC sedangkan untuk kelas ekspres pada urutan kedua yaitu penumpang yang menggunakan bajaj/ ojek untuk menuju stasiun, tetapi bila dilihat penumpang yang menggunakan mikrolet/ minibus/ bus dan penumpang yang berjalan kaki persentasenya mengalami penurunan pada kelas Ekonomi AC dan Ekspres dibanding pada kelas Ekonomi. untuk penumpang yang menggunakan angkutan bajaj/ ojek dan sepeda motor mengalami kenaikan pada kelas Ekonomi AC dibandingkan dengan Ekonomi dan meningkat lagi pada kelas Ekspres dibandingkan kelas Ekonomi AC.

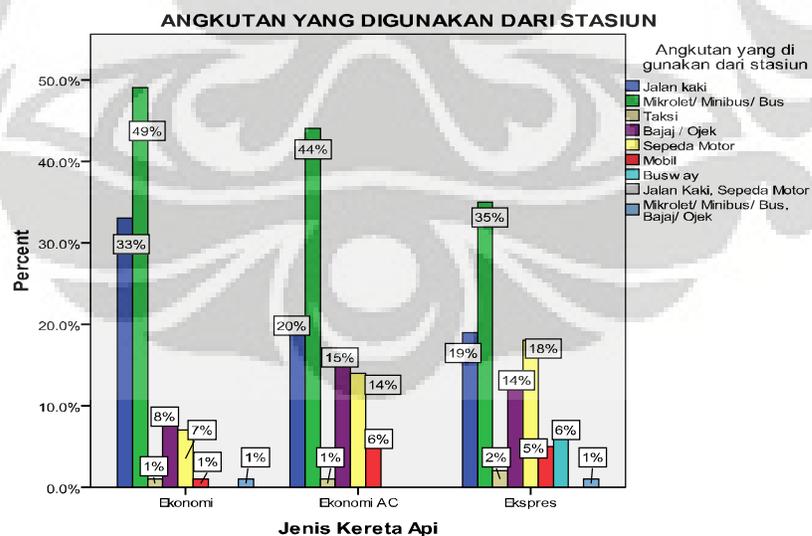


Gambar 4.11. Grafik Profil Responden Menurut Angkutan Yang Digunakan Menuju Stasiun Dari Tiap Kelas Kereta

k. Moda dari stasiun

Moda dari stasiun adalah angkutan yang digunakan oleh penumpang kereta api dari stasiun menuju tempat tujuan, angkutan yang digunakan oleh penumpang terdiri dari beberapa jenis angkutan baik umum maupun angkutan pribadi selain itu ada yang berjalan kaki untuk menuju stasiun karena dipengaruhi jarak yang dekat.

Dari profil responden berdasarkan moda yang digunakan dari stasiun dapat dilihat grafiknya pada gambar 4.12. untuk tiap kelas kereta penumpang yang menggunakan mikrolet/ minibus/ bus mempunyai persentase terbesar untuk kelas Ekonomi sebesar 49 %, kelas Ekonomi AC 44 %, dan untuk kelas Ekspres 35 % diikuti oleh penumpang yang berjalan kaki pada urutan kedua, tetapi bila dilihat penumpang yang menggunakan mikrolet/ minibus/ bus dan penumpang yang berjalan kaki persentasenya mengalami penurunan pada kelas Ekonomi AC dan Ekspres dibanding pada kelas Ekonomi, hal ini dapat disebabkan makin beragamnya penumpang yang menggunakan berbagai jenis alat angkutan pada kelas Ekonomi AC dan kelas Ekspres. Untuk penumpang yang menggunakan motor atau mobil adalah mereka yang membawa motor atau mobil mereka ke stasiun dan memanfaatkan fasilitas *park and ride* pada stasiun, atau mereka yang diantar atau dijemput menggunakan motor atau mobil.



Gambar 4.12. Grafik Profil Responden Menurut Angkutan Yang Digunakan Dari Stasiun Untuk Tiap Kelas Kereta

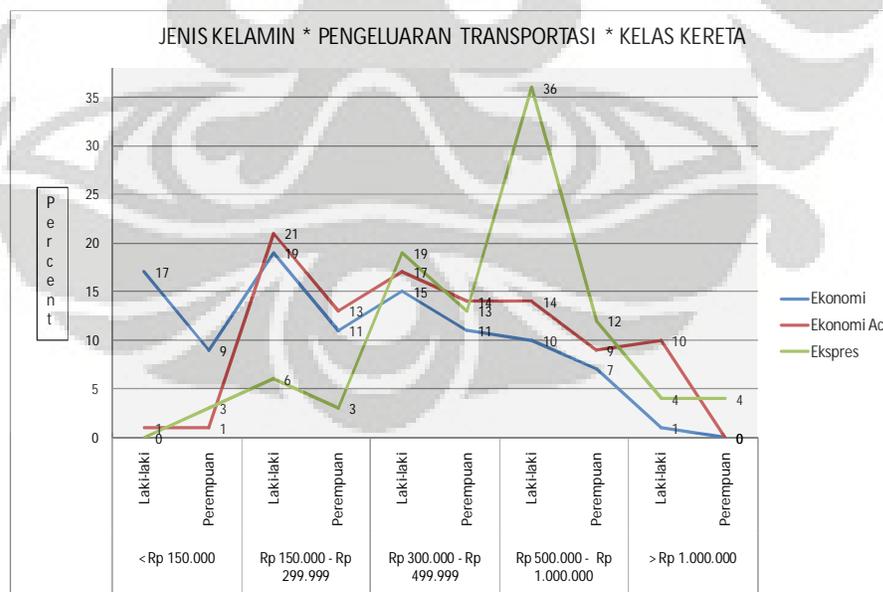
4.3. ANALISA TABULASI SILANG (PIVOT TABLE)

Analisa tabulasi silang dilakukan untuk membandingkan dan melihat adanya suatu pola hubungan antar dua variabel atau lebih karakteristik tertentu dimana dari hubungan antar variabel tersebut dapat diketahui secara lebih detail karakteristik dari penumpang kereta.

Untuk variabel yang akan dilakukan tabulasi silang :

4.3.1. Tabulasi Silang Jenis Kelamin Penumpang, Besarnya Pengeluaran Transportasi Perbulan Dengan Jenis Kereta

Pada gambar 4.13 dan tabel 4.1. memperlihatkan bahwa faktor pengeluaran transportasi perbulan mempengaruhi pemilihan kelas kereta untuk jenis kelamin laki-laki dan perempuan dimana besarnya pengeluaran sebanding dengan pilihan kelas kereta, meskipun ada kecenderungan pemilihan KRL kelas Ekonomi Ac dibanding Ekspres untuk besar pengeluaran transportasi antara Rp 300.000 – Rp 499.999 perbulan pada kelompok perempuan namun selisihnya hanya 1 %. Pada kelompok laki-laki dengan pengeluaran sebesar Rp 500.000 – Rp 1.000.000 memiliki persentase terbesar yaitu 36 % yang menggunakan kelas ekspres dibanding kelompok perempuan dengan besar pengeluaran yang sama sebesar 12 %.



Gambar 4.13. Grafik Tabulasi Silang Jenis Kelamin, Pengeluaran Transportasi Perbulan Dengan Kelas Kereta

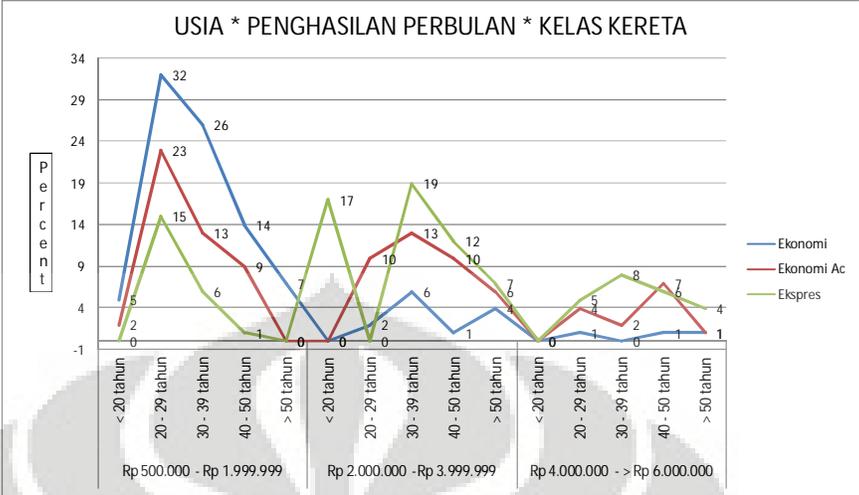
Tabel 4.1. Tabulasi Silang Jenis Kelamin, Pengeluaran Transportasi Perbulan Dengan Kelas Kereta.

Jenis Kelamin * Pengeluaran Transportasi perbulan * Jenis Kereta Api Crosstabulation

Jenis Kereta Api				Pengeluaran Transportasi perbulan					Total
				< Rp 150.0000	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	> Rp 1.000.000	
Ekonomi	Jenis Kelamin	Pria	Count	17	19	15	10	1	62
		% of Total	17.0%	19.0%	15.0%	10.0%	1.0%	62.0%	
	Wanita	Count	9	11	11	7	0	38	
		% of Total	9.0%	11.0%	11.0%	7.0%	.0%	38.0%	
Total		Count	26	30	26	17	1	100	
		% of Total	26.0%	30.0%	26.0%	17.0%	1.0%	100.0%	
Ekonomi AC	Jenis Kelamin	Pria	Count	1	21	17	14	10	63
		% of Total	1.0%	21.0%	17.0%	14.0%	10.0%	63.0%	
	Wanita	Count	1	13	14	9	0	37	
		% of Total	1.0%	13.0%	14.0%	9.0%	.0%	37.0%	
Total		Count	2	34	31	23	10	100	
		% of Total	2.0%	34.0%	31.0%	23.0%	10.0%	100.0%	
Ekspres	Jenis Kelamin	Pria	Count	0	6	19	36	4	65
		% of Total	.0%	6.0%	19.0%	36.0%	4.0%	65.0%	
	Wanita	Count	3	3	13	12	4	35	
		% of Total	3.0%	3.0%	13.0%	12.0%	4.0%	35.0%	
Total		Count	3	9	32	48	8	100	
		% of Total	3.0%	9.0%	32.0%	48.0%	8.0%	100.0%	

4.3.2. Tabulasi Silang Usia Penumpang, Penghasilan Perbulan Dengan Jenis Kereta

Pada gambar 4.14. dan tabel 4.2. memperlihatkan usia penumpang kereta dengan penghasilan perbulan. Pada kereta kelas Ekonomi dan Ekonomi Ac memiliki nilai maksimum pada usia 20-29 tahun dan besar penghasilan antara Rp 500.000 – Rp 1.999.999. sedangkan untuk kelas Ekspres nilai maksimum pada umur 30 – 39 tahun dan memiliki penghasilan sebesar Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999. pada kereta kelas Ekonomi persentase penumpang mendominasi pada penghasilan antara Rp 500.000 – Rp 1.999.999 yaitu sebesar 84 % dari jumlah responden untuk kereta kelas Ekonomi, untuk kelas Ekonomi Ac 47 % penumpang dengan penghasilan Rp 500.000 – Rp 1.999.999, dan kedua 39 % pada kelompok penghasilan Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 dan untuk kelas Ekspres sebesar 55 % penumpang berpenghasilan Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 dan urutan kedua penumpang berpenghasilan Rp 4.000.000 – > Rp 6.000.000 yaitu sebesar 23 % dari jumlah responden pada kereta kelas Ekspres dimana persentase terbesar pada kelompok penumpang berumur antara 30- 39 tahun.



Gambar 4.14. Grafik Tabulasi Silang Usia, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta

Tabel 4.2. Tabulasi Silang Usia, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta

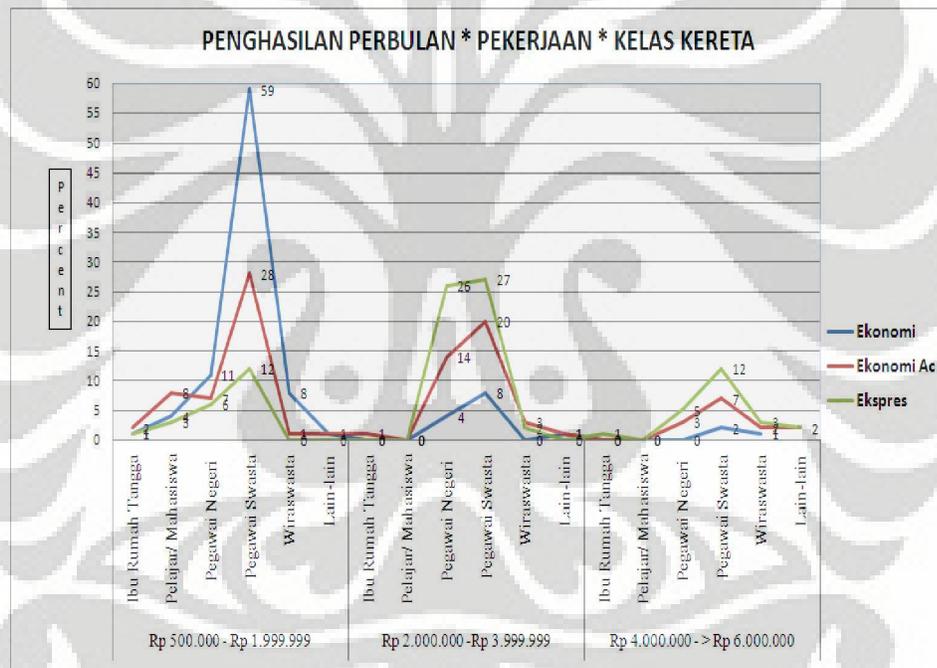
Usia * Penghasilan perbulan * Jenis Kereta Api Crosstabulation

Jenis Kereta Api		Usia		Penghasilan perbulan			Total
				Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Rp 2.000.000 - Rp 3.999.999	Rp 4.000.000 - Rp > 6.000.000	
Ekonomi	Usia	< 20	Count	5	0	0	5
			% of Total	5.0%	0%	0%	5.0%
		20 - 29 tahun	Count	32	2	1	35
			% of Total	32.0%	2.0%	1.0%	35.0%
		30 - 39 tahun	Count	26	6	0	32
			% of Total	26.0%	6.0%	0%	32.0%
		40 - 50 tahun	Count	14	1	1	16
	% of Total	14.0%	1.0%	1.0%	16.0%		
	> 50 tahun	Count	7	4	1	12	
		% of Total	7.0%	4.0%	1.0%	12.0%	
	Total	Count	84	13	3	100	
		% of Total	84.0%	13.0%	3.0%	100.0%	
Ekonomi AC	Usia	< 20	Count	2	0	0	2
			% of Total	2.0%	0%	0%	2.0%
		20 - 29 tahun	Count	23	10	4	37
			% of Total	23.0%	10.0%	4.0%	37.0%
		30 - 39 tahun	Count	13	13	2	28
			% of Total	13.0%	13.0%	2.0%	28.0%
		40 - 50 tahun	Count	9	10	7	26
	% of Total	9.0%	10.0%	7.0%	26.0%		
	> 50 tahun	Count	0	6	1	7	
		% of Total	0%	6.0%	1.0%	7.0%	
	Total	Count	47	39	14	100	
		% of Total	47.0%	39.0%	14.0%	100.0%	
Ekspres	Usia	20 - 29 tahun	Count	15	17	5	37
			% of Total	15.0%	17.0%	5.0%	37.0%
		30 - 39 tahun	Count	6	19	8	33
			% of Total	6.0%	19.0%	8.0%	33.0%
		40 - 50 tahun	Count	1	12	6	19
			% of Total	1.0%	12.0%	6.0%	19.0%
		> 50 tahun	Count	0	7	4	11
	% of Total	0%	7.0%	4.0%	11.0%		
	Total	Count	22	55	23	100	
		% of Total	22.0%	55.0%	23.0%	100.0%	

4.3.3. Tabulasi Silang Penghasilan, Jenis Pekerjaan Dengan Kelas Kereta

Pada gambar 4.15. dan tabel 4.3. memperlihatkan hubungan penghasilan perbulan, jenis pekerjaan terhadap pilihan kelas kereta api. Dimana untuk KRL kelas Ekonomi persentase terbesar 59 % pegawai swasta, 11 % pegawai negeri berpenghasilan Rp 500.000 – Rp 1.999.999, untuk kelas Ekonomi Ac persentase

terbesar 28 % pegawai swasta berpenghasilan Rp 500.000 – Rp 1.999.999 dan kedua 20 % pegawai swasta berpenghasilan Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999, untuk kelas Ekspres persentase terbesar 27 % pegawai swasta dan urutan kedua 26 % pegawai negeri yang berpenghasilan pada range yang sama sebesar Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 . untuk kereta kelas Ekonomi penurunan persentase dapat dilihat pada penumpang dengan penghasilan antara Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 dan Rp 4.000.000-> Rp 6.000.000, untuk kelas Ekonomi Ac juga mengalami penurunan yang sama kecuali untuk kelompok pegawai negeri yang mengalami kenaikan menjadi 14 % dengan penghasilan Rp 2.000.000 - > Rp 6.000.000 dan menurun kembali pada penghasilan yang lebih tinggi.



Gambar 4.15. Grafik Tabulasi Silang Jenis Pekerjaan, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta

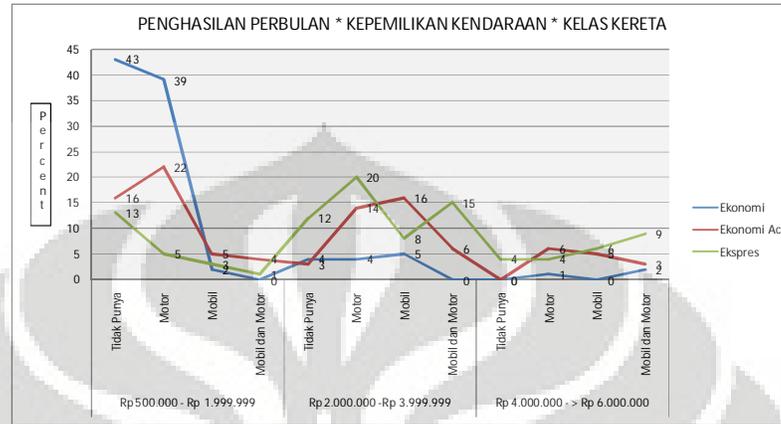
Tabel 4.3. Tabulasi Silang Jenis Pekerjaan, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta

Jenis Kereta Api				Pekerjaan						Total
				Ibu rumah tangga	Pelajar/ Mahasiswa	Pegawai Negeri (PNS, ABRI, BUMN)	Pegawai Swasta	Wiraswasta	lain-lain	
Ekonomi	Penghasilan perbulan	Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Count	1	4	11	59	8	1	84
		% of Total	1.0%	4.0%	11.0%	59.0%	8.0%	1.0%	84.0%	
	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Count	0	0	4	8	0	1	13	
	% of Total	0%	0%	4.0%	8.0%	0%	1.0%	13.0%		
	Rp 4.000.000 - Rp > 6.000.000	Count	0	0	0	2	1	0	3	
% of Total	0%	0%	0%	2.0%	1.0%	0%	3.0%			
Total		Count	1	4	15	69	9	2	100	
		% of Total	1.0%	4.0%	15.0%	69.0%	9.0%	2.0%	100.0%	
Ekonomi AC	Penghasilan perbulan	Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Count	2	8	7	28	1	1	47
		% of Total	2.0%	8.0%	7.0%	28.0%	1.0%	1.0%	47.0%	
	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Count	1	0	14	20	3	1	39	
	% of Total	1.0%	0%	14.0%	20.0%	3.0%	1.0%	39.0%		
	Rp 4.000.000 - Rp > 6.000.000	Count	0	0	3	7	2	2	14	
% of Total	0%	0%	3.0%	7.0%	2.0%	2.0%	14.0%			
Total		Count	3	8	24	55	6	4	100	
		% of Total	3.0%	8.0%	24.0%	55.0%	6.0%	4.0%	100.0%	
Ekspres	Penghasilan perbulan	Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Count	1	3	6	12	0	0	22
		% of Total	1.0%	3.0%	6.0%	12.0%	0%	0%	22.0%	
	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Count	0	0	26	27	2	0	55	
	% of Total	0%	0%	26.0%	27.0%	2.0%	0%	55.0%		
	Rp 4.000.000 - Rp > 6.000.000	Count	1	0	5	12	3	2	23	
% of Total	1.0%	0%	5.0%	12.0%	3.0%	2.0%	23.0%			
Total		Count	2	3	37	51	5	2	100	
		% of Total	2.0%	3.0%	37.0%	51.0%	5.0%	2.0%	100.0%	

4.3.4. Tabulasi Silang Penghasilan Perbulan, Kepemilikan Kendaraan Bermotor Dengan Kelas Kereta

Pada gambar 4.16. memperlihatkan untuk nilai maksimum penumpang kereta kelas Ekonomi adalah kelompok yang tidak memiliki kendaraan sebesar 43 % dan yang memiliki kendaraan bermotor roda dua sebesar 39 % dengan penghasilan perbulan Rp 500.000 – Rp 1.999.999 , pada kelas Ekonomi Ac sebesar 22 % memiliki kendaraan bermotor roda dua berpenghasilan sebesar Rp 500.000 – Rp 1.999.999 dan 16 % memiliki mobil dengan penghasilan sebesar Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 .dan untuk kelas Ekspres 20 % penumpang memiliki motor, urutan kedua sebesar 15 % memiliki mobil dan motor dengan penghasilan Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 . Dari responden untuk kelas kereta Ekonomi Ac dan Ekspres persentase terbesar adalah penumpang yang memiliki kendaraan bermotor roda dua dan untuk kereta Ekonomi ada di urutan kedua untuk penumpang yang memiliki kendaraan bermotor roda dua hal ini dapat juga disebabkan harga motor yang relatif terjangkau untuk penghasilan kelas menengah dan bawah. Untuk penumpang yang memiliki mobil dan juga memiliki mobil maupun motor cenderung lebih memilih menggunakan kelas Ekonomi Ac dan ekspres hal ini juga dipengaruhi oleh keunggulan kereta yang antara lain

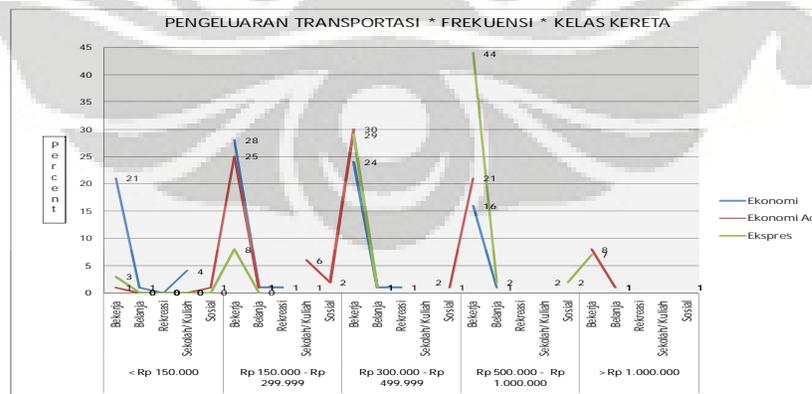
bebas dari macet dan waktu tempuhnya yang relatif lebih cepat. Sehingga kereta adalah alternatif moda terbaik yang digunakan sebagai pengganti dari mobil.



Gambar 4.16. Grafik Tabulasi Silang Penghasilan Perbulan, Kepemilikan Kendaraan bermotor Dengan Kelas Kereta.

4.3.5. Tabulasi Silang Tujuan, Pengeluaran Transportasi Dengan Kelas Kereta

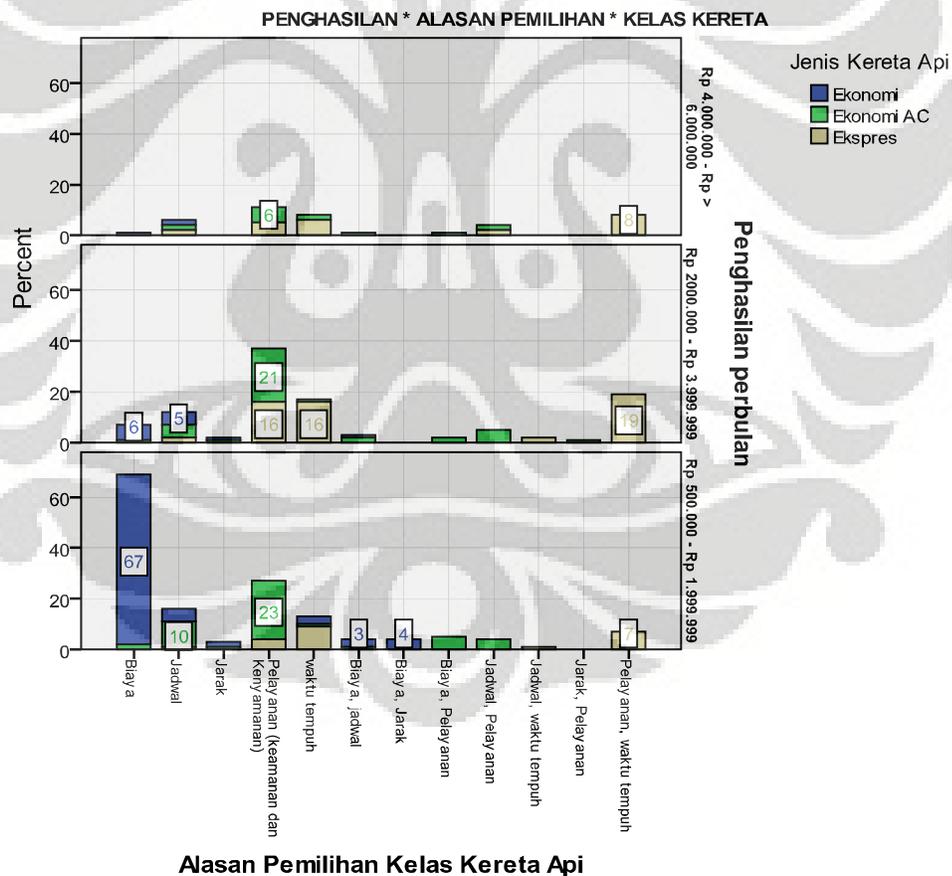
Pada gambar 4.17. menunjukkan persentase terbesar untuk kereta kelas Ekonomi adalah 28 % tujuan perjalanan bekerja dengan besar pengeluaran transportasi sebesar Rp 150.000 – Rp 299.999 , untuk kelas Ekonomi Ac 30 % tujuan perjalanan bekerja dengan pengeluaran transportasi sebesar Rp 300.000 – Rp 499.999 , dan untuk kelas Ekspres 44 % tujuan perjalanan bekerja dengan pengeluaran transportasi sebesar Rp 500.000 – Rp 1.000.000 .



Gambar 4.17. Grafik Tabulasi Silang Tujuan, Pengeluaran Transportasi Dengan Kelas Kereta

4.3.6. Tabulasi Silang Alasan Pemilihan, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta Api

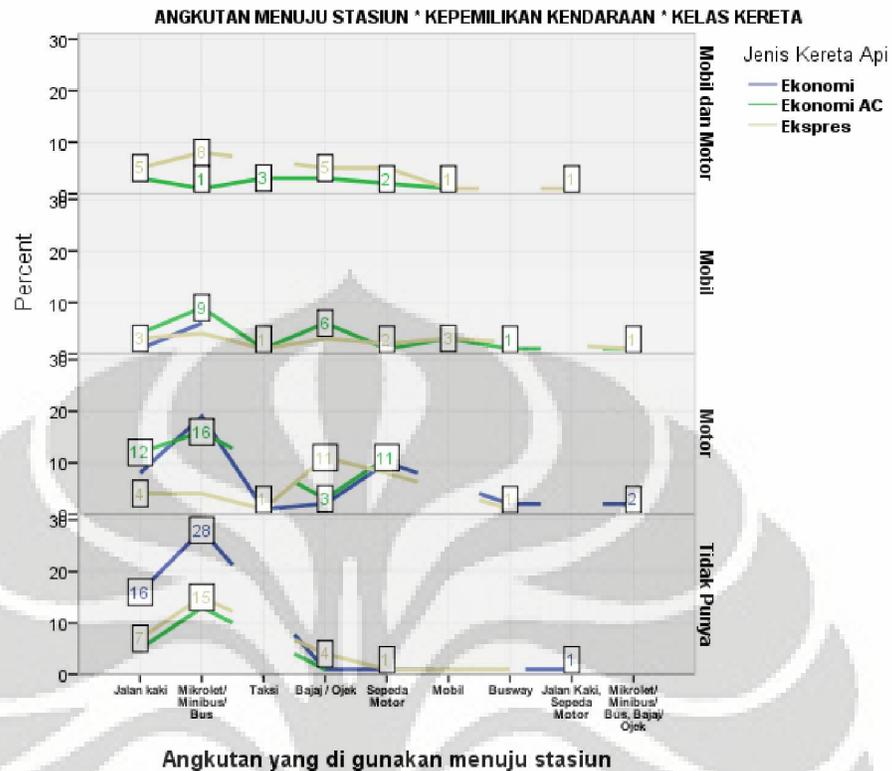
Pada gambar 4.18. terlihat bahwa pada kereta kelas Ekonomi 67 % penumpang memilih dengan alasan biaya nya yang lebih murah dengan ciri penghasilan penumpang sebesar Rp 500.000 – Rp 1.999.999 , untuk kelas Ekonomi Ac 23 % penumpang memilih dengan alasan pelayanan (keamanan dan kenyamanan) dengan penghasilan antara Rp 500.000 – Rp 1.999.999 ,dan untuk kelas Ekspres persentase terbesar 19 % memilih dengan alasan pelayanan dan waktu tempuh dari kereta dimana kelompok penghasilan penumpang sebesar Rp 2.000.000 – Rp 3.999.999 . untuk penumpang yang memilih berdasarkan jadwal yaitu kelas kereta yang tersedia atau yang akan berhenti di stasiun tersebut saat penumpang sampai di stasiun.



Gambar 4.18. Grafik Tabulasi Silang Alasan pemilihan, penghasilan perbulan Dengan kelas kereta

4.3.7. Tabulasi Silang Kepemilikan Kendaraan Bermotor, Angkutan Yang Digunakan Menuju Stasiun Dengan Kelas Kereta

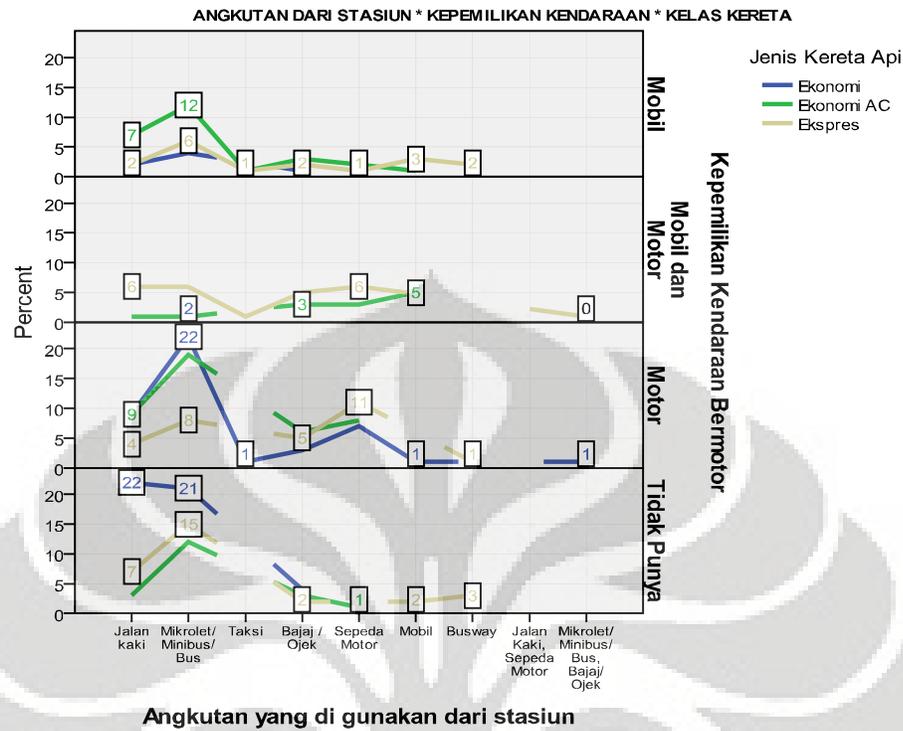
Pada tabel 4.19. terlihat bahwa untuk penumpang kelas Ekonomi persentase terbesar 28 % tidak memiliki kendaraan bermotor dan menggunakan mikrolet/ minibus/ bus untuk menuju stasiun, untuk kelas Ekonomi Ac persentase terbesar 16 % memiliki motor dan menggunakan mikrolet/ minibus/ bus untuk menuju stasiun, dan untuk kelas Ekspres persentase terbesar 15 % tidak memiliki kendaraan bermotor dan menggunakan mikrolet/ minibus/ bus untuk menuju stasiun. Untuk kereta kelas Ekonomi Ac penumpang yang memiliki mobil cenderung untuk menggunakan kereta tersebut dengan angkutan yang digunakan penumpang untuk menuju stasiun terbanyak yaitu menggunakan mikrolet/ minibus/ bus sebesar 9 %, untuk kereta kelas Ekspres penumpang yang memiliki mobil dan motor cenderung untuk menggunakan kereta kelas Ekspres dengan angkutan yang digunakan penumpang untuk menuju stasiun yaitu, mikrolet/ minibus/ bus sebesar 8 %. Untuk kereta kelas Ekonomi penumpang yang memiliki motor dan menggunakan mikrolet/ minibus/ bus untuk menuju stasiun memiliki persentase sebesar 19 % dari jumlah responden penumpang kelas Ekonomi, untuk kereta kelas Ekonomi Ac dengan kriteria yang sama memiliki persentase sebesar 16 %, dan untuk kelas Ekspres penumpang yang memiliki motor persentase terbesar dari angkutan yang digunakan menuju stasiun adalah dengan menggunakan bajaj/ ojek sebesar 11 %.



Gambar 4.19. Grafik Tabulasi Silang Kepemilikan Kendaraan, Angkutan Yang Digunakan Menuju Stasiun Dengan Kelas Kereta

4.3.8. Tabulasi Silang Kepemilikan Kendaraan Bermotor, Angkutan Yang Digunakan Dari Stasiun Dengan Kelas Kereta.

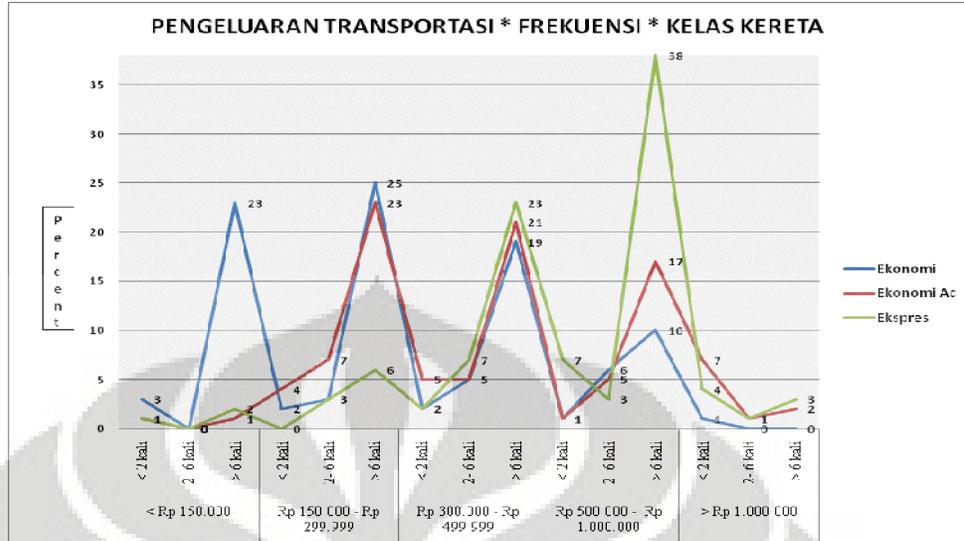
Pada gambar 4.20. terlihat bahwa untuk penumpang kereta Ekonomi memiliki persentase terbesar untuk kelompok pengguna yang tidak memiliki kendaraan bermotor dengan moda yang digunakan dari stasiun yaitu jalan kaki 22 %, mikrolet/ minibus/ bus 21 % dan menggunakan bajaj/ ojek 4 %, untuk kelas Ekonomi Ac memiliki persentase terbesar dibanding lainnya untuk kelompok pengguna yang memiliki mobil dengan moda yang digunakan dari stasiun yaitu jalan kaki 7 %, Mikrolet/ minibus/ bus 12 %, taksi 1 % dan bajaj/ ojek 3 % , dan untuk kelas Ekspres memiliki persentase terbesar dibanding kelas lainnya untuk kelompok pengguna yang memiliki mobil dan motor dengan moda yang digunakan dari stasiun yaitu jalan kaki 6 %, mikrolet/ minibus/ bus 6 %, taksi 1 %, bajaj/ ojek 5 % dan sepeda motor 6 %.



Gambar 4.20. Grafik Tabulasi Silang kepemilikan kendaraan, angkutan yang digunakan dari stasiun Dengan Kelas Kereta

4.3.9. Tabulasi Silang Pengeluaran Transportasi, Frekuensi Penggunaan Dengan Kelas Kereta

Pada gambar 4.21. terlihat bahwa untuk penumpang tiap kelas kereta sebagian besar adalah pengguna rutin kereta yang biasa menggunakan > 6 kali dalam seminggu. Untuk kereta kelas Ekonomi penumpang dengan besar pengeluaran transportasi Rp 150.000 – Rp 299.999 dan frekuensi menggunakannya > 6 kali memiliki persentase terbesar yaitu 25 %, Untuk kereta kelas Ekonomi Ac penumpang dengan besar pengeluaran transportasi Rp 150.000 – Rp 299.999 dan frekuensi menggunakannya > 6 kali memiliki persentase terbesar yaitu 23 %, dan untuk kelas Ekspres penumpang dengan besar pengeluaran transportasi Rp 500.000 – Rp 1.000.000 dan frekuensi menggunakannya > 6 kali memiliki persentase terbesar yaitu 38 %.



Gambar 4.21. Grafik Tabulasi Silang Pengeluaran Transportasi, Frekuensi Penggunaan Dengan Kelas Kereta

4.4. KARAKTERISTIK PENUMPANG KRL JABOTABEK

4.4.1. Karakteristik Penumpang Tiap Kelas Kereta

Dari hasil analisa tabulasi silang variabel-variabel yang mempengaruhi pemilihan kelas kereta tabel 4.4., dapat diketahui bahwa untuk kereta kelas Ekonomi memiliki kategori penumpang dengan besar pengeluaran transportasi perbulan sebesar < Rp 150.000 – Rp 299.999 memiliki penghasilan antara Rp 500.000 – Rp 1.999.999 berusia produktif antara 20-40 tahun, jenis pekerjaan pegawai swasta (dominan) dan pegawai negeri, penumpang yang tidak memiliki kendaraan bermotor dan penumpang yang memiliki motor, frekuensi penggunaan > 6 kali dalam seminggu, tujuan perjalanan bekerja, menggunakan dengan alasan biaya, menggunakan mikrolet/ minibus/bus untuk menuju stasiun, dan angkutan yang digunakan dari stasiun dengan mikrolet/ minibus/bus dan jalan kaki.

Untuk kereta kelas Ekonomi Ac memiliki kategori penumpang dengan besar pengeluaran transportasi perbulan sebesar Rp 150.000 – Rp 499.999 memiliki penghasilan antara Rp 500.000 – Rp 3.999.999 berusia antara 20-50 tahun, jenis pekerjaan pegawai swasta (dominan) dan pegawai negeri, penumpang yang memiliki motor dan penumpang yang memiliki mobil, frekuensi penggunaan > 6 kali dalam seminggu, tujuan perjalanan bekerja, menggunakan dengan alasan pelayanan (keamanan dan kenyamanan), menggunakan mikrolet/ minibus/bus

untuk menuju stasiun, dan angkutan yang digunakan dari stasiun dengan mikrolet/minibus/bus.

Untuk kereta kelas Ekpres memiliki kategori penumpang dengan besar pengeluaran transportasi perbulan sebesar Rp 500.000 – Rp 1.000.000 memiliki penghasilan antara Rp 2.000.000 – > Rp 6.000.000 berusia antara 20 - 40 tahun, jenis pekerjaan pegawai swasta dan pegawai negeri dengan perbandingan jumlah hampir sama, penumpang yang memiliki motor dan penumpang yang memiliki mobil dan motor, frekuensi penggunaan > 6 kali dalam seminggu, tujuan perjalanan bekerja, menggunakan dengan alasan pelayanan (keamanan dan kenyamanan) dan waktu tempuh, menggunakan bajaj/ ojek, sepeda motor untuk menuju stasiun, dan angkutan yang digunakan dari stasiun dengan mikrolet/minibus/bus dan sepeda motor.

Tabel 4.4. Karakteristik Penumpang KRL Jabotabek Dari Tiap Kelas

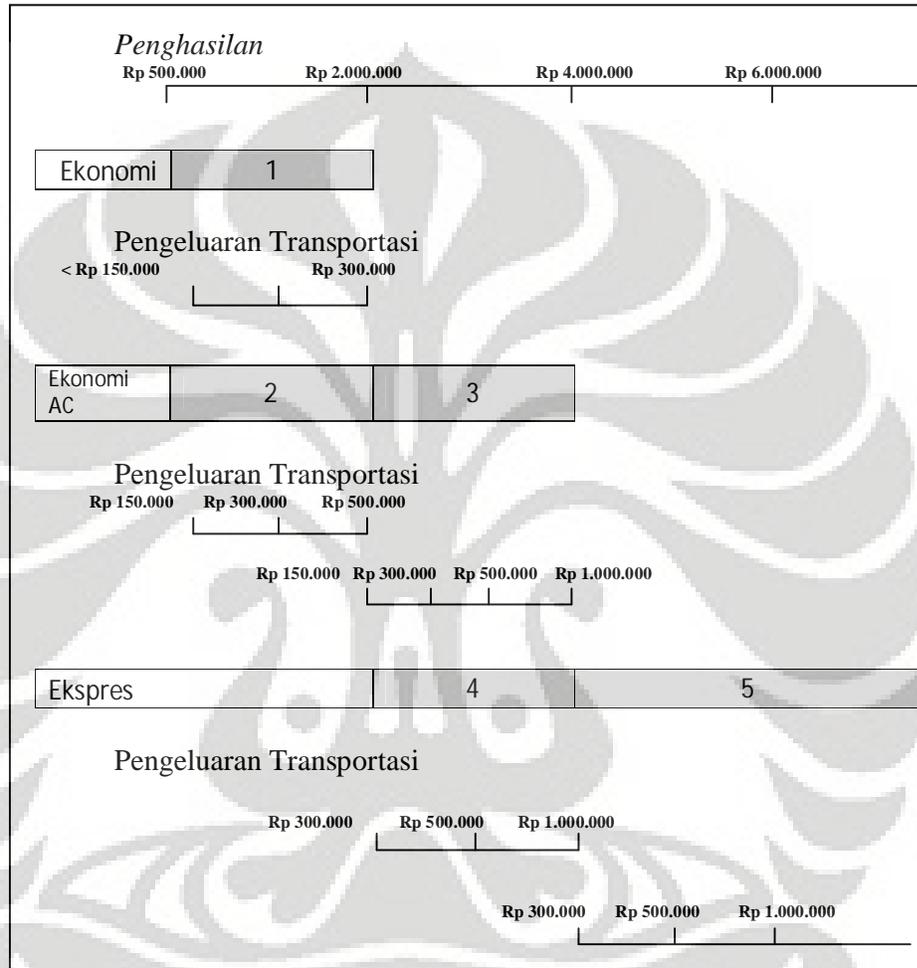
Kereta	Usia (tahun)	Pekerjaan	Penghasilan	Pengeluaran Transportasi	Tujuan Perjalanan	Kepemilikan Kendaraan Bermotor	Alasan Pemilihan	Frekuensi Penggunaan	Moda menuju stasiun	Moda dari stasiun
Ekonomi	20-40 (67%)	Pegawai Swasta (59%), Pegawai Negeri (15%)	Rp 500.000 - Rp 1.999.999 (58%)	< Rp 150.000 - Rp 299.999 (56%)	Bekerja	Tidak memiliki kendaraan (43%), Memiliki Motor (39%)	Biaya (67%)	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus (47%), Jalan Kaki (24%)	Mikrolet/ Minibus/ Bus (43%), Jalan kaki (31%)
Ekonomi AC	20-50 (91%)	Pegawai Swasta (55%), Pegawai Negeri (24%)	Rp 500.000 - Rp 3.999.999 (78%)	Rp 150.000 - Rp 499.999 (65%)	Bekerja	Memiliki Motor (36%), memiliki Mobil (21%)	Pelayanan (42%)	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus (25%)	Mikrolet/ Minibus/ Bus (31%)
Ekspres	20-40 (70%)	Pegawai Swasta (51%), Pegawai Negeri (37%)	Rp 2.000.000 - > Rp 6.000.000 (49%)	Rp 500.000 - Rp 1.000.000 (48%)	Bekerja	Memiliki Motor (24%), memiliki mobil dan motor (24%)	Pelayanan dan Waktu Tempuh (27%)	> 6 kali	Bajaj / Ojek (16%), sepeda motor (13%)	Mikrolet/ Minibus/ Bus (14%), Sepeda Motor (17%)

4.4.2. Kelompok pengguna kelas kereta api

Dari analisis karakteristik penumpang KRL Jabotabek dapat diketahui bahwa penumpang kereta dapat dibedakan menjadi lima kelompok berdasarkan penghasilannya gambar 4.22.

- Kelompok Pertama adalah penumpang kereta kelas Ekonomi yang memiliki penghasilan antara Rp 500.000 – Rp 2.000.000 dan besar pengeluaran transportasi perbulan antara < Rp 150.000 – Rp 300.000 sebesar 55 % dari jumlah responden kereta kelas Ekonomi bersifat *captive* yaitu mereka yang menggunakan kereta kelas Ekonomi dan tidak dapat menggunakan kelas kereta lainnya karena keterbatasan biaya.
- Kelompok Kedua adalah penumpang kelas Ekonomi AC yang memiliki penghasilan antara Rp 500.000 – Rp 2.000.000 dan besar pengeluaran transportasi perbulan antara Rp 150.000 – Rp 300.000 sebesar 22 % dan pengeluaran antara Rp 300.000 – Rp 500.000 sebesar 21 % dari jumlah responden kereta Ekonomi AC yang dikategorikan *choice mode*, yaitu penumpang yang dapat memilih antara kereta Ekonomi AC dengan kelas Ekonomi.
- Kelompok Ketiga adalah penumpang kelas Ekonomi AC yang memiliki penghasilan antara Rp 2.000.000 – Rp 4.000.000 dan besar pengeluaran transportasi antara Rp 150.000 – Rp 300.000 sebesar 12 %, pengeluaran antara Rp 300.000 – Rp 500.000 sebesar 3 % dan pengeluaran antara Rp 500.000 – Rp 1.000.000 sebesar 18 % dari jumlah responden kereta Ekonomi AC yang dikategorikan *choice mode*, yaitu penumpang yang dapat memilih dari semua kelas kereta.
- Kelompok Keempat adalah penumpang kelas Ekspres yang memiliki penghasilan antara Rp 2.000.000 – Rp 4.000.000 dan besar pengeluaran transportasi antara Rp 300.000 – Rp 500.000 sebesar 11 %, dan pengeluaran antara Rp 500.000 – Rp 1.000.000 sebesar 36 % dari jumlah responden kereta kelas Ekspres yang bersifat sebagai *choice mode* yang memilih menggunakan kelas Ekspres dan juga dapat memilih kelas kereta lainnya.
- Kelompok Kelima yaitu, penumpang kereta kelas Ekspres yang memiliki penghasilan antara Rp 4.000.000 – >Rp 6.000.000 dan besar pengeluaran

transportasi antara Rp 300.000 – Rp 500.000 sebesar 9 %, dan pengeluaran antara Rp 500.000 – Rp 1.000.000 sebesar 10 % dari jumlah responden kelas Ekspres bersifat sebagai *choice mode* yang dapat memilih tiap kelas kereta.



Gambar 4.22. Kelompok pengguna KRL Jabotabek

4.5. ANALISIS KORELASI

Analisis korelasi yang digunakan pada data hasil penelitian ini adalah Pearson Product Moment yang digunakan untuk mengetahui ada dan tidaknya hubungan dua variabel, yaitu variabel bebas dan variabel tergantung (pilihan kelas kereta) yang berskala interval (parametrik).

Menentukan signifikansi hasil korelasi :

- Menentukan hipotesis .

- a. H_0 : Hubungan antara variabel kelas kereta dengan variabel bebas tidak signifikan.
- b. H_1 : Hubungan antara variabel kelas kereta dengan variabel bebas signifikan.
- Mengambil keputusan :
 - a. Jika probabilitas atau signifikansi < 0.05 , hubungan kedua variabel signifikan.
 - b. Jika probabilitas atau signifikansi > 0.05 , hubungan kedua variabel tidak signifikan.

Menentukan keputusan uji hipotesis

- Menentukan hipotesis
 - a. H_0 : Tidak ada hubungan antara variabel kelas kereta dengan variabel bebas tidak signifikan.
 - b. H_1 : Ada hubungan antara variabel kelas kereta dengan variabel bebas signifikan.
- Uji hipotesis dilakukan dengan menggunakan kriteria sebagai berikut :
 - a. Jika probabilitas atau signifikansi < 0.05 , H_0 ditolak dan H_1 diterima.
 - b. Jika probabilitas atau signifikansi > 0.05 , H_0 diterima dan H_1 ditolak.

Ø Variabel Jenis kelamin

Tabel 4.5. Korelasi Jenis Kelamin Dengan Kelas Kereta

		Correlations	
		Jenis Kereta Api	Jenis Kelamin
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	-.025
	Sig. (2-tailed)		.661
	N	300	300
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	-.025	1
	Sig. (2-tailed)	.661	
	N	300	300

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “jenis kelamin” menunjukkan angka sebesar -0.025 . Angka ini menunjukkan korelasi sangat lemah (dianggap tidak ada), dan angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan jenis kelamin sebesar 0.661 . Angka $0.661 > 0.05$, maka hubungan

kedua variabel tersebut tidak signifikan. Tidak ada hubungan antara pilihan kelas kereta dengan jenis kelamin penumpang.

Ø Variabel usia

Tabel 4.6. Korelasi Usia Dengan Kelas Kereta

		Correlations	
		Jenis Kereta Api	Usia
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	.036
	Sig. (2-tailed)		.538
	N	300	300
Usia	Pearson Correlation	.036	1
	Sig. (2-tailed)	.538	
	N	300	300

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “usia” menunjukkan angka sebesar 0.036 . Angka ini menunjukkan korelasi sangat lemah (dianggap tidak ada), dan angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan usia sebesar 0.538. Angka $0.538 > 0.05$, maka hubungan kedua variabel tersebut tidak signifikan. Tidak ada hubungan antara pilihan kelas kereta dengan usia penumpang.

Ø Variabel Jenis pekerjaan

Tabel 4.7. Korelasi Jenis Pekerjaan Dengan Kelas Kereta

		Correlations	
		Jenis Kereta Api	Pekerjaan
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	-.130*
	Sig. (2-tailed)		.025
	N	300	300
Pekerjaan	Pearson Correlation	-.130*	1
	Sig. (2-tailed)	.025	
	N	300	300

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “pekerjaan” menunjukkan angka sebesar -0.13 . Angka ini menunjukkan korelasi sangat lemah dan menunjukkan korelasi yang berlawanan arah. Angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan pekerjaan sebesar 0.025. Angka $0.025 < 0.05$, maka hubungan kedua variabel tersebut signifikan, maka H_0 ditolak.

Artinya ada hubungan antara jenis kereta api dengan jenis pekerjaan namun korelasi lemah, signifikan, dan berlawanan arah.

Ø Variabel tujuan perjalanan

Tabel 4.8. Korelasi Tujuan Perjalanan Dengan Kelas Kereta

Correlations			
		Jenis Kereta Api	Tujuan Perjalanan
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	.015
	Sig. (2-tailed)		.802
	N	300	299
Tujuan Perjalanan	Pearson Correlation	.015	1
	Sig. (2-tailed)	.802	
	N	299	299

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “tujuan” menunjukkan angka sebesar 0.015 . Angka ini menunjukkan korelasi sangat lemah (dianggap tidak ada), dan angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan tujuan perjalanan sebesar 0.802 . Angka $0.802 > 0.05$, maka hubungan kedua variabel tersebut tidak signifikan, jadi tidak ada hubungan antara variabel jenis kereta dengan tujuan perjalanan penumpang.

Ø Variabel pengeluaran transportasi perbulan

Tabel 4.9. Korelasi Pengeluaran Transportasi Dengan Kelas Kereta

Correlations			
		Jenis Kereta Api	Pengeluaran Transportasi perbulan
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	.417**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	300	300
Pengeluaran Transportasi perbulan	Pearson Correlation	.417**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	300	300

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “pengeluaran transportasi” menunjukkan angka sebesar 0.417 . Angka ini menunjukkan korelasi yang cukup dan searah. Angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan pengeluaran transportasi perbulan sebesar 0.00 . Angka $0.00 < 0.01$, maka hubungan kedua variabel tersebut signifikan, dan angka $0.00 < 0.01$

maka H_0 ditolak. Artinya ada hubungan antara jenis kereta dengan besar pengeluaran transportasi perbulan.

Ø Variabel penghasilan perbulan

Tabel 4.10. Korelasi Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta

Correlations			
		Jenis Kereta Api	Penghasilan perbulan
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	.537**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	300	300
Penghasilan perbulan	Pearson Correlation	.537**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	300	300

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “penghasilan” menunjukkan angka sebesar 0.537 . Angka ini menunjukkan korelasi yang kuat dan searah. Angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan penghasilan perbulan sebesar 0.00 . Angka $0.00 < 0.01$, maka hubungan kedua variabel tersebut signifikan, dan $0.00 < 0.01$ maka H_0 ditolak. Artinya ada hubungan antara jenis kereta dengan penghasilan perbulan dari penumpang.

Ø Variabel kepemilikan kendaraan bermotor

Tabel 4.11. Korelasi Kepemilikan Kendaraan Bermotor Dengan Kelas Kereta

Correlations			
		Jenis Kereta Api	Kepemilikan Kendaraan Bermotor
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	-.085
	Sig. (2-tailed)		.140
	N	300	300
Kepemilikan Kendaraan Bermotor	Pearson Correlation	-.085	1
	Sig. (2-tailed)	.140	
	N	300	300

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “kepemilikan kendaraan” menunjukkan angka sebesar - 0.085 . Angka ini menunjukkan korelasi yang sangat lemah (dianggap tidak ada) dan berlawanan arah. Angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan kepemilikan kendaraan sebesar 0.14 . Angka $0.14 > 0.05$, maka hubungan kedua variabel tersebut tidak signifikan, dan $0.14 > 0.05$ maka

H0 diterima. Artinya tidak ada hubungan antara jenis kereta dengan kepemilikan kendaraan bermotor.

Ø Variabel Alasan Pemilihan Kelas Kereta

Tabel 4.12. Korelasi Alasan Pemilihan Kelas Kereta Dengan Kelas Kereta

		Correlations	
		Jenis Kereta Api	Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	.498**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	300	300
Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api	Pearson Correlation	.498**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	300	300

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “alasan pemilihan” menunjukkan angka sebesar 0.498 . Angka ini menunjukkan korelasi yang cukup dan searah. Angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan alasan pemilihan kelas kereta sebesar 0.00 . Angka $0.00 < 0.01$, maka hubungan kedua variabel tersebut signifikan, dan $0.00 < 0.01$ maka H0 ditolak. Artinya ada hubungan antara jenis kereta dengan kepemilikan alasan pemilihan kelas kereta.

Ø Variabel frekuensi menggunakan kereta api

Tabel 4.13. Korelasi Frekuensi Naik Kereta Dengan Kelas Kereta

		Correlations	
		Jenis Kereta Api	Frekuensi Naik Kereta Api
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	-.057
	Sig. (2-tailed)		.327
	N	300	300
Frekuensi Naik Kereta Api	Pearson Correlation	-.057	1
	Sig. (2-tailed)	.327	
	N	300	300

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “frekuensi” menunjukkan angka sebesar - 0.057 . Angka ini menunjukkan korelasi yang sangat lemah (dianggap tidak ada) dan berlawanan arah. Angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan frekuensi naik kereta sebesar 0.327 . Angka $0.327 > 0.05$, maka hubungan kedua variabel tersebut tidak signifikan, dan $0.327 > 0.05$ maka H0 diterima.

Artinya tidak ada hubungan antara jenis kereta dengan kepemilikan kendaraan bermotor.

Ø Variabel Angkutan menuju stasiun

Tabel 4.14. Korelasi Moda yang digunakan menuju stasiun kereta dengan kelas kereta

Correlations			
		Jenis Kereta Api	Angkutan yang di gunakan menuju stasiun
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	.080
	Sig. (2-tailed)		.167
	N	300	300
Angkutan yang di gunakan menuju stasiun	Pearson Correlation	.080	1
	Sig. (2-tailed)	.167	
	N	300	300

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “angkutan menuju stasiun” menunjukkan angka sebesar 0.08 . Angka ini menunjukkan korelasi yang sangat lemah (dianggap tidak ada) dan searah. Angka probabilitas hubungan antar variabel jenis kereta dengan angkutan menuju stasiun 0.167 . Angka $0.167 > 0.05$, maka hubungan kedua variabel tersebut tidak signifikan, dan $0.167 > 0.05$ maka H_0 diterima. Artinya tidak ada hubungan antara jenis kereta dengan angkutan yang digunakan menuju stasiun.

Ø Variabel angkutan dari stasiun

Tabel 4.15. Korelasi Moda yang digunakan dari stasiun kereta dengan kelas kereta

Correlations			
		Jenis Kereta Api	Angkutan yang di gunakan dari stasiun
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	.183**
	Sig. (2-tailed)		.001
	N	300	300
Angkutan yang di gunakan dari stasiun	Pearson Correlation	.183**	1
	Sig. (2-tailed)	.001	
	N	300	300

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Angka korelasi antara variabel “jenis kereta” dengan “angkutan dari stasiun” menunjukkan angka sebesar 0.183 . Angka ini menunjukkan korelasi yang sangat lemah (dianggap tidak ada) dan searah. Angka probabilitas hubungan antar

variabel jenis kereta dengan angkutan dari stasiun 0.001 . Angka $0.001 < 0.01$, maka hubungan kedua variabel tersebut signifikan, dan $0.001 < 0.01$ maka H_0 ditolak. Artinya ada hubungan antara jenis kereta dengan angkutan yang digunakan dari stasiun.

Dari hasil analisis korelasi dapat diketahui bahwa pemilihan kelas kereta api dipengaruhi oleh variabel-variabel yang memenuhi nilai korelasi serta memiliki hubungan yang signifikan, antara lain pekerjaan, pengeluaran transportasi perbulan, penghasilan perbulan, alasan pemilihan kelas kereta api, dan angkutan yang digunakan menuju stasiun.

4.6. ANALISIS FAKTOR

Proses analisis faktor dilakukan untuk menemukan hubungan (interrelationship) antar sejumlah variabel-variabel yang saling independen satu dengan yang lain, sehingga bisa dibuat satu atau beberapa kumpulan variabel yang lebih sedikit dari jumlah variabel awal.

Urutan proses factoring sebagai berikut :

- Proses factoring dengan metode Principal Component.
- Jika ada keraguan dengan hasil yang ada, bisa dilakukan proses rotasi.

Communalities adalah jumlah varian (bisa dalam persentase) suatu variabel mula-mula yang bisa dijelaskan oleh faktor yang ada. Tabel *communalities* dapat dilihat pada tabel 4.16. Untuk variabel jenis kelamin sebesar 0.274. hal ini berarti sekitar 27.4 % varian variabel bisa dijelaskan oleh faktor yang terbentuk. Variabel usia 41.4 % dapat dijelaskan oleh 66.6 % dapat dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, kepemilikan kendaraan bermotor 36.4 % dapat dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, variabel alasan pemilihan kelas kereta 70.2 % dapat dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, variabel frekuensi 63.3 % dapat dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, variabel angkutan yang digunakan menuju stasiun 53.5 % dapat dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, dan untuk variabel angkutan yang digunakan dari stasiun 45.5 % varian variabel bisa dijelaskan oleh faktor yang terbentuk. Semakin besar communalities sebuah variabel, berarti semakin erat hubungannya dengan faktor yang terbentuk.

Tabel 4.16. Communalities

Communalities		
	Initial	Extraction
Jenis Kelamin	1.000	.274
Usia	1.000	.414
Pekerjaan	1.000	.735
Tujuan Perjalanan	1.000	.525
Pengeluaran Transportasi perbulan	1.000	.613
Penghasilan perbulan	1.000	.666
Kepemilikan Kendaraan Bermotor	1.000	.364
Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api	1.000	.702
Frekuensi Naik Kereta Api	1.000	.633
Angkutan yang di gunakan menuju stasiun	1.000	.535
Angkutan yang di gunakan dari stasiun	1.000	.455

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Ada 11 Variabel (component) yang dimasukkan dalam analisis faktor, yakni variabel Jenis kelamin, usia, pekerjaan, tujuan perjalanan, pengeluaran transportasi, penghasilan, kepemilikan kendaraan bermotor, frekuensi penggunaan, moda yang digunakan menuju stasiun, dan moda yang digunakan dari stasiun.

Dari sebelas variabel diekstrak menjadi empat faktor, maka :

- Varian faktor pertama adalah 20.812 %
- Varian faktor kedua adalah 13.493 %
- Varian faktor ketiga adalah 10.081 %
- Varian faktor keempat adalah 9.378 %

Total keempat faktor dapat menjelaskan 53.765 % dari variabilitas kesebelas variabel asli.

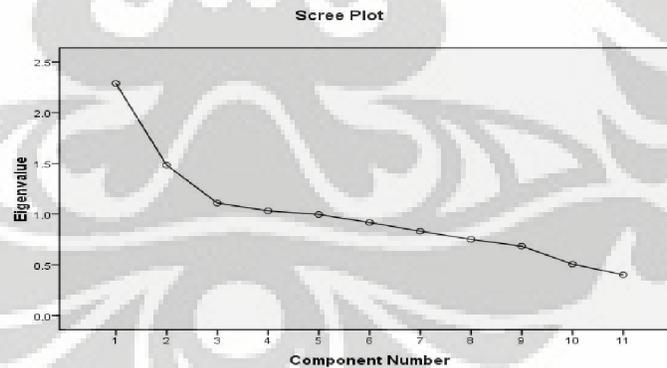
Untuk *Eigenvalues* menunjukkan kepentingan relatif masing-masing faktor dalam menghitung varian kesebelas variabel yang dianalisis. Dari tabel 4.17. menunjukkan bahwa hanya 4 faktor yang terbentuk, karena dengan satu faktor, angka *eigenvalues* diatas 1, dengan dua faktor angka *eigenvalues* juga masih di atas 1 sampai dengan empat faktor angka *eigenvalues* masih diatas 1, yakni 1.032. namun untuk lima faktor angka *eigenvalues* sudah dibawah 1, yakni 0.996, sehingga proses *factoring* seharusnya berhenti pada 4 faktor saja.

Tabel 4.17. Total Varian Explained

Component	Total Variance Explained								
	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2.289	20.812	20.812	2.289	20.812	20.812	1.608	14.615	14.615
2	1.484	13.493	34.305	1.484	13.493	34.305	1.594	14.489	29.104
3	1.109	10.081	44.387	1.109	10.081	44.387	1.557	14.150	43.255
4	1.032	9.378	53.765	1.032	9.378	53.765	1.156	10.510	53.765
5	.996	9.055	62.820						
6	.917	8.337	71.157						
7	.831	7.551	78.708						
8	.751	6.825	85.533						
9	.684	6.214	91.747						
10	.507	4.605	96.352						
11	.401	3.648	100.000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Jika tabel Total Variance menjelaskan dasar jumlah faktor yang didapat dengan perhitungan angka, Scree Plot menampilkan hal tersebut dengan grafik pada gambar 4.23.. Terlihat bahwa dari satu faktor ke faktor kedua (garis dari sumbu *Component Number* = 1 ke 2), arah garis menurun dengan cukup tajam. Kemudian dari angka 2 ke 3, garis masih menurun. Demikian pula dari angka 3 ke 4, namun dengan slope yang lebih kecil. Untuk faktor 5 sudah dibawah angka 1 dari sumbu Y (*eigenvalues*). Hal ini menunjukkan empat faktor adalah paling baik untuk ‘meringkas’ ke sebelas variabel tersebut.



Gambar 4.23. Grafik Scree Plot

Setelah diketahui empat faktor adalah jumlah yang paling optimal, tabel 4.18. menunjukkan distribusi kesebelas variabel pada empat faktor yang terbentuk. Sedangkan angka-angka yang ada pada tabel adalah *factor loadings*, yang menunjukkan besar korelasi antara suatu variabel dengan faktor 1, faktor 2,

faktor 3, dan faktor 4. Proses penentuan variabel yang akan masuk ke faktor-faktor tersebut dilakukan dengan membandingkan besar korelasi pada tiap baris.

Tabel 4.18. Component Matrix

Component Matrix ^a				
	Component			
	1	2	3	4
Jenis	-.275	.429	-.027	.118
Usia	.513	-.043	.324	-.210
Pekerjaan	.167	-.654	-.527	-.026
Tujuan	-.177	.697	-.090	-.003
Pengeluaran Transportasi	.772	-.011	-.115	.058
Penghasilan	.794	.015	-.079	.169
Kepemilikan Kendaraan	-.512	-.125	-.062	.287
Alasan Pemilihan	.363	-.004	.484	.579
Frekuensi	-.314	-.431	.579	.113
Angkutan yang di	.336	.273	.251	-.533
Angkutan yang di	.244	.330	-.246	.475

Extraction Method: Principal Component Analysis.
a. 4 components extracted.

Component matrix hasil dari proses rotasi (*Rotated Component Matrix*) pada tabel 4.19. memperlihatkan distribusi variabel yang lebih jelas dan nyata.

- Variabel jenis kelamin, korelasi antara variabel jenis kelamin dengan faktor 3 adalah -0.489 (cukup). Dengan demikian variabel jenis kelamin dimasukkan kedalam komponen faktor 3.
- Variabel usia dimasukkan sebagai komponen faktor 2.
- Variabel jenis pekerjaan dimasukkan sebagai komponen faktor 3.
- Variabel tujuan perjalanan dimasukkan sebagai komponen faktor 3.
- Variabel pengeluaran transportasi dimasukkan sebagai komponen faktor 1.
- Variabel penghasilan dimasukkan sebagai komponen faktor 1.
- Variabel kepemilikan kendaraan dimasukkan sebagai komponen faktor 2.
- Variabel alasan pemilihan kelas kereta dimasukkan sebagai komponen faktor 4.
- Variabel frekuensi dimasukkan sebagai komponen faktor 1.
- Variabel angkutan yang digunakan menuju stasiun dimasukkan sebagai komponen faktor 2.
- Variabel angkutan yang digunakan dari stasiun dimasukkan sebagai komponen faktor 1.

Dengan demikian, kesebelas variabel telah direduksi menjadi 4 faktor, yaitu :

- Faktor 1 terdiri dari variabel pengeluaran transportasi, penghasilan, frekuensi, dan variabel angkutan dari stasiun.
- Faktor 2 terdiri dari variabel usia, kepemilikan kendaraan bermotor, dan angkutan yang digunakan menuju stasiun.
- Faktor 3 terdiri dari variabel jenis kelamin, jenis pekerjaan, tujuan perjalanan.
- Faktor 4 terdiri dari variabel alasan pemilihan kelas kereta.

Tabel 4.19. Rotated Component Matrix

Rotated Component Matrix ^a				
	Component			
	1	2	3	4
Jenis Kelamin	.022	-.178	-.489	-.051
Usia	.039	.579	.162	.224
Pekerjaan	.197	-.205	.757	-.284
Tujuan Perjalanan	.154	-.009	-.686	-.174
Pengeluaran Transportasi	.577	.421	.280	.157
Penghasilan	.624	.384	.250	.258
Kepemilikan Kendaraan Bermotor	-.210	-.562	-.059	.026
Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api	.187	.055	-.001	.815
Frekuensi Naik	-.621	-.143	.184	.440
Angkutan yang di gunakan menuju	-.066	.702	-.155	-.115
Angkutan yang di gunakan dari stasiun	.594	-.167	-.210	.173

Extraction Method: Principal Component Analysis. Rotation Method: Varimax.
a. Rotation converged in 8 iterations.

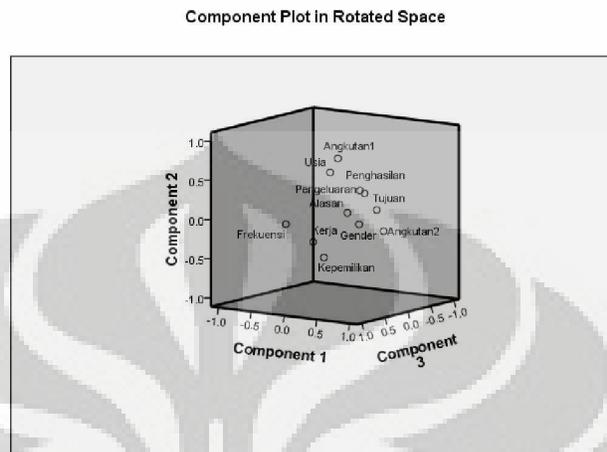
Dari faktor-faktor yang sudah terbentuk dapat diketahui hubungan korelasi pada faktor tersebut tabel 4.20. , untuk faktor (component) 1 memiliki nilai 0.635 memiliki korelasi yang kuat, untuk faktor 2 memiliki nilai 0.199 memiliki korelasi lemah, untuk faktor 3 memiliki nilai -0.181 memiliki korelasi lemah dan untuk faktor 4 memiliki nilai 0.659 memiliki korelasi kuat. Hal ini membuktikan faktor 1 dan faktor 4 yang terbentuk dengan tepat, karena mempunyai korelasi tinggi.

Tabel 4.20. Total Varian Explained

Component Transformation Matrix				
Component	1	2	3	4
1	.635	.651	.328	.256
2	.310	.199	-.925	-.091
3	-.577	.378	-.181	.701
4	.410	-.627	-.063	.659

Extraction Method: Principal Component Analysis. Rotation Method: Varimax.

Letak kesebelas variabel pada empat faktor yang ada dapat dilihat pada gambar 4.24.



Gambar 4.24. Grafik Component Plot In Rotated Space

Dari hasil analisis faktor diatas dapat diketahui bahwa dari kesebelas variabel yang diteliti, dengan proses *factoring* bisa direduksi menjadi empat faktor.

Faktor 1: terdiri dari variabel pengeluaran transportasi, penghasilan , frekuensi penggunaan, dan variabel angkutan yang digunakan dari stasiun. Hal ini menunjukkan ada sekelompok penumpang kereta yang memilih kelas kereta berdasarkan variabel pada faktor 1.

Faktor 2 : terdiri dari variabel usia, kepemilikan kendaraan bermotor, dan angkutan yang digunakan menuju stasiun. Hal ini berarti ada sekelompok penumpang yang memilih kelas kereta berdasraakan variabel pada faktor 2.

Faktor 3 : terdiri dari variabel jenis kelamin, jenis pekerjaan, tujuan perjalanan. Hal ini berarti ada sekelompok penumpang yang memilih berdasarka variabel pada faktor 4.

Faktor 4 : terdiri dari variabel alasan pemilihan kelas kereta. Hal ini menunjukkan ada sekelompok penumpang yang memilih kelas kereta dengan alasan pemilihan kelas kereta.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. KESIMPULAN

1. Dari hasil analisis korelasi diketahui bahwa variabel – variabel yang memenuhi alasan penumpang untuk memilih kelas kereta adalah variabel pengeluaran transportasi perbulan, penghasilan perbulan, alasan pemilihan kelas kereta dan angkutan yang digunakan dari stasiun.
2. Berdasarkan hasil analisis deskriptif dan analisis tabulasi silang dapat disimpulkan bahwa pengguna kereta api Jabotabek pada jam sibuk (peak hour) dapat dibedakan menjadi 3 kelompok berdasarkan kelas kereta yang di gunakan, yaitu :

2.1 Penumpang KRL kelas Ekonomi adalah penumpang yang memiliki karakteristik dengan besar pengeluaran transportasi perbulan sebesar < Rp 150.000 – Rp 299.999 memiliki penghasilan antara Rp 500.000 – Rp 1.999.999 berusia produktif antara 20-40 tahun, didominasi jenis pekerjaan pegawai swasta dan ada juga pegawai negeri, 43% penumpang yang tidak memiliki kendaraan bermotor dan 39% penumpang yang memiliki motor, frekuensi penggunaan kereta > 6 kali dalam seminggu, tujuan perjalanan adalah bekerja, menggunakan dengan alasan biaya, penumpang menggunakan mikrolet/ minibus/bus dan ada yang berjalan kaki untuk menuju stasiun, dan angkutan yang digunakan dari stasiun dengan angkutan mikrolet/ minibus/bus dan ada yang berjalan kaki.

2.2 Penumpang KRL kelas Ekonomi AC memiliki kategori penumpang dengan besar pengeluaran transportasi perbulan sebesar Rp 150.000 – Rp 499.999 memiliki penghasilan antara Rp 500.000 – Rp 3.999.999 berusia antara 20-50 tahun, didominasi jenis pekerjaan pegawai swasta dan ada juga pegawai negeri, penumpang yang memiliki motor dan penumpang yang memiliki mobil, frekuensi penggunaan kereta > 6 kali dalam seminggu, tujuan perjalanan adalah bekerja, menggunakan

dengan alasan pelayanan (keamanan dan kenyamanan), menggunakan mikrolet/ minibus/bus untuk menuju stasiun, dan angkutan yang digunakan dari stasiun dengan mikrolet/ minibus/bus.

2.3 Penumpang KRL kelas Ekspres adalah penumpang yang memiliki karakteristik besar pengeluaran transportasi perbulan sebesar Rp 500.000 – Rp 1.000.000 memiliki penghasilan antara Rp 2.000.000 – > Rp 6.000.000 berusia antara 20 - 40 tahun, jenis pekerjaan pegawai swasta dan pegawai negeri dengan perbandingan jumlah hampir sama, penumpang yang memiliki motor dan penumpang yang memiliki mobil dan motor, frekuensi penggunaan kereta > 6 kali dalam seminggu, tujuan perjalanan adalah bekerja, menggunakan dengan alasan pelayanan (keamanan dan kenyamanan) dan waktu tempuh, penumpang menggunakan bajaj/ ojek dan ada yang menggunakan sepeda motor menuju stasiun, dan angkutan yang digunakan dari stasiun dengan mikrolet/ minibus/bus dan ada juga yang menggunakan sepeda motor.

3. KRL Jabotabek berpotensi pula menjadi alternatif moda transportasi bagi mereka yang biasanya menggunakan sepeda motor sebesar 29% sampai 44% responden memiliki sepeda motor, karena waktu tempuh Kereta lebih cepat dibandingkan motor dan tersedianya tempat parkir kendaraan bermotor di stasiun memberikan kemudahan bagi pengendara motor untuk beralih ke kereta, dengan demikian dapat mengurangi kepadatan lalu lintas.

5.2. SARAN

1. Pengguna KRL kelas Ekonomi dan Ekonomi AC mayoritas adalah masyarakat yang berpenghasilan rendah dan menengah, maka untuk mempertahankan minat mereka menggunakan KRL Jabotabek adalah memberlakukan subsidi silang yang salah satunya bisa berasal dari pajak kendaraan bermotor, sekaligus sebagai *disincentive* bagi mereka yang lebih suka menggunakan kendaraan pribadi.

2. Penambahan jumlah gerbong pada rangkaian kereta sebagai alternatif untuk mengurangi penumpukan penumpang hingga mencapai atap kereta pada KRL kelas Ekonomi yang terjadi pada waktu sibuk.
3. Penambahan rangkaian kereta yang beroperasi pada jam sibuk terutama untuk KRL kelas Ekonomi AC pada waktu pagi dan sore hari dimana armada yang tersedia saat ini mempunyai jarak kurang lebih satu jam dengan rangkaian berikutnya pada waktu jam sibuk, dan juga minimnya rangkaian kereta yang beroperasi untuk kelas Ekonomi AC pada waktu sibuk.



DAFTAR REFERENSI

- Bhattacharya, Gouri K., & Johnson, Richard A. (1996). *Statistical Concepts And Methods* 3rd ed. Canada: John Wiley & Sons, Inc.
- Black, A. (1995) *Urban Mass Transportation Planning*. Mc.Graw-Hill International Edition.
- Brutton, M.J. (1985) *Introduction to Transportation Planning*, 3rd Ed. Hutchinson & Co Ltd., London.
- Eriyanto. (2007). *Teknik Sampling Analisis Opini Publik*. LKIS Yogyakarta. Jakarta
- Kanafani, adib. (1983). *Transportation Demand Analysis*. Mc.Graw-Hill Book Company, New York.
- Khisty, C. Jotin. (1990). *Transportation Engineering, an introduction*. Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey 07632.
- Miro, Fidel, (2002). *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, Dan Praktisi*. Penerbit Erlangga, Padang.
- Morlok, E.K. (1978). *Introduction to Transportation Engineering and Planning*, McGraw-Hill Kogakusha Ltd.
- Santoso, Singgih. (2006). *Menggunakan SPSS untuk Statistik Multivariat*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Sarwono, Jonathan. (2006). *SPSS Teori dan Latihan*. Penerbit ANDI. Bandung.
- Supranto, J. (1988). *Statistik Teori dan Aplikasi edisi 5 jilid 2*. Jakarta: Erlangga.
- Tamin, O.Z. (1997). *Perencanaan dan pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB, Bandung.

Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Angkutan Umum*, Penerbit ITB, Bandung.

Wright, Lloyd and Fjellstrom, Karl. (June 2003). *Modul 3a Sustainable Urban Transport Sourcebook for Policy-Maker in Developing Cities*. Germany : TZ Verlagsgesellschaft.

“KRL Jabotabek” (2008). Diakses tanggal 5 Desember 2008,
http://id.wikipedia.org/wiki/KRL_Jabotabek





“Kuesioner Karakteristik Pengguna Kereta Api Jabotabek”

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

Identitas Responden

1. Jenis kelamin : a. Laki-laki

b. Perempuan

2. Usia : a. Kurang dari 20 tahun

d. 40 – 50 tahun

b. 20 - 29 tahun

e. Lebih dari 50 tahun

c. 30 - 39 tahun

3. Jenis pekerjaan :

a.	Ibu Rumah Tangga
b.	Pelajar / Mahasiswa
c.	Pegawai Negeri (PNS, ABRI, BUMN)
d.	Pegawai Swasta
e.	Wiraswasta
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

d. Rp 500.000 – Rp 1.000.000

b. Rp 150.000- Rp 299.999

e. > Rp 1.000.000

c. Rp 300.000- Rp 499.999



“Kuesioner Karakteristik Pengguna Kereta Api Jabotabek”

6. Berapa persen dari penghasilan atau uang saku anda yang dikeluarkan untuk biaya transportasi

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 ()

Penggunaan Moda Kereta Api Jabotabek

8. Apa yang mempengaruhi anda untuk memilih kereta api kelas (Ekonomi, Ekonomi AC, Ekspres) sebagai angkutan yang anda gunakan ke tempat tujuan anda (pilihan dapat lebih dari 1) ?

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
- b. 3 - 6
- c. > 6



“Kuesioner Karakteristik Pengguna Kereta Api Jabotabek”

10. Jenis angkutan yang anda gunakan untuk menuju stasiun ?

a.	Jalan Kaki	e.	Sepeda Motor
b.	Mikrolet/ Minibus/ Bus	f.	Mobil
c.	Taksi	g.	Busway
d.	Bajaj / Ojek		

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

a.	Jalan Kaki	e.	Sepeda Motor
b.	Mikrolet/ Minibus/ Bus	f.	Mobil
c.	Taksi	g.	Busway
d.	Bajaj / Ojek		

Lampiran 2 : Rekapitulasi data survey

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
1	23-Okt-08	7:09	Depok	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
2	23-Okt-08	07:14	Depok	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
3	23-Okt-08	07:20	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
4	23-Okt-08	07:29	Depok	Laki-laki	30 - 39 tahun	Lain - lain	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
5	23-Okt-08	07:33	Depok	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
6	23-Okt-08	07:36	Depok	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
7	23-Okt-08	07:47	Depok	Perempuan	20 - 29 tahun	Lain - lain	Sekolah / Kuliah	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
8	23-Okt-08	07:50	Depok	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
9	23-Okt-08	07:58	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
10	23-Okt-08	08:05	Depok	Perempuan	< 20 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
11	24-Okt-08	7:50	Depok Baru	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
12	24-Okt-08	07:55	Depok Baru	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
13	24-Okt-08	08:00	Depok Baru	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
14	24-Okt-08	08:12	Depok Baru	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
15	24-Okt-08	08:17	Depok Baru	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
16	24-Okt-08	08:20	Depok Baru	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
17	24-Okt-08	08:25	Depok Baru	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
18	24-Okt-08	08:30	Depok Baru	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
19	24-Okt-08	08:33	Depok Baru	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
20	24-Okt-08	08:38	Depok Baru	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
21	24-Okt-08	08:46	Depok Baru	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
22	24-Okt-08	16:25	Jakarta Kota	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta		Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
23	24-Okt-08	16:30	Jakarta Kota	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
24	24-Okt-08	16:34	Jakarta Kota	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
25	24-Okt-08	16:37	Jakarta Kota	Perempuan	< 20 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
26	24-Okt-08	16:45	Jakarta Kota	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
1		Tidak Punya	Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki, Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi	Gondangdia
2		2	Biaya, Jadwal	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi	Jayakarta
3		2	Biaya, Jadwal	> 6 kali	Sepeda Motor	Sepeda Motor	Ekonomi	Sudirman
4		1	Jadwal	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Cikini
5		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Juanda
6		1	Biaya, Jarak	2 - 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Jayakarta
7		1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi AC	Juanda
8		1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Gondangdia
9		Tidak Punya	Biaya, Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Mangga besar
10		1	Biaya	< 2 kali	Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekonomi	Sawah Besar
11		2	Jadwal	2 - 6 kali	Busway	Bajaj/ Ojek	Ekonomi	Cawang
12		1	Biaya, Jarak	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekonomi	Cawang
13		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekonomi	Cawang
14		Tidak Punya	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekspres	Gambir
15		Tidak Punya	Pelayanan, Waktu tempuh	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mobil	Ekspres	Juanda
16		Tidak Punya	Jadwal	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Juanda
17		1	Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi AC	Kota
18		1	Waktu tempuh	> 6 kali	Sepeda Motor	Mobil	Ekspres	Gambir
19		1	Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mobil	Ekspres	Juanda
20		1	Biaya	> 6 kali	Taksi	Taksi	Ekonomi	Cikini
21		1	Biaya, Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi AC	Gondangdia
22		1	Pelayanan, Waktu tempuh	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Bogor
23		1	Pelayanan, Waktu tempuh	2 - 6 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekspres	Bogor
24		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Kalibata
25		1	Biaya, Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki	Mobil	Ekonomi	Tanjung Barat
26		1	Pelayanan	2 - 6 kali	Sepeda Motor	Sepeda Motor	Ekspres	Bogor

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
27	24-Okt-08	16:49	Jakarta Kota	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
28	24-Okt-08	16:55	Jakarta Kota	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
29	24-Okt-08	17:00	Jakarta Kota	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
30	24-Okt-08	17:17	Jakarta Kota	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
31	24-Okt-08	17:24	Jakarta Kota	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
32	04-Nop-08	7:40	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
33	04-Nop-08	07:45	Depok	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
34	04-Nop-08	07:58	Depok	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
35	04-Nop-08	08:13	Depok	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
36	04-Nop-08	08:18	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Wiraswasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
37	04-Nop-08	08:25	Depok	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
38	04-Nop-08	08:33	Depok	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
39	04-Nop-08	08:42	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
40	04-Nop-08	08:46	Depok	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
41	04-Nop-08	08:55	Depok	Laki-laki	40 - 50 tahun	Wiraswasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
42	04-Nop-08	08:58	Depok	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
43	04-Nop-08	09:00	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
44	04-Nop-08	16:25	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
45	04-Nop-08	16:30	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
46	04-Nop-08	16:35	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
47	04-Nop-08	16:40	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
48	04-Nop-08	16:50	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
49	04-Nop-08	16:55	Gondangdia	Perempuan	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
50	04-Nop-08	17:00	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
51	04-Nop-08	17:10	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
52	04-Nop-08	17:22	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
27		Tidak Punya	Pelayanan	> 6 kali	Mobil	Mobil	Ekspres	Pondok Cina
28		1	Pelayanan	> 6 kali	Taksi	Sepeda Motor	Ekspres	Pondok Cina
29	1		Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Mobil	Ekspres	Pondok Cina
30		1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekspres	Bogor
31		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Bogor
32	1	1	Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Sepeda Motor	Ekspres	Tanah Abang
33		2	Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Sepeda Motor	Ekspres	Kota
34		1	Pelayanan	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Kota
35		Tidak Punya	Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekspres	Kota
36		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	cawang
37	1		Pelayanan	> 6 kali	Taksi	Taksi	Ekspres	Gambir
38	1	1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekspres	Gondangdia
39		1	Pelayanan	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Gambir
40	1		Waktu tempuh	2 - 6 kali	Mobil	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	cawang
41		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi	Tanah Abang
42		1	Biaya	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi	Tanah Abang
43		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi	Depok Baru
44		1	Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok Baru
45	1		Jadwal, Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok Baru
46	1		Waktu tempuh	< 2 kali	Jalan kaki	Busway	Ekspres	Depok Baru
47		1	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Bojong Gede
48		1	Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekspres	Bojong Gede
49	1		Jadwal	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Pasar Minggu
50		Tidak Punya	Pelayanan	< 2 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Bogor
51		1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekspres	Bojong Gede
52		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Bojong Gede

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
53	04-Nop-08	17:30	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
54	04-Nop-08	17:42	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
55	04-Nop-08	18:00	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
56	04-Nop-08	18:05	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
57	04-Nop-08	18:28	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
58	11-Nop-08	8:15	Depok Baru	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
59	11-Nop-08	08:20	Depok Baru	Laki-laki	> 50 tahun	Lain - lain	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
60	11-Nop-08	08:25	Depok Baru	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
61	11-Nop-08	08:30	Depok Baru	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
62	11-Nop-08	08:35	Depok Baru	Perempuan	40 - 50 tahun	Wiraswasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
63	11-Nop-08	08:55	Depok Baru	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
64	11-Nop-08	08:59	Depok Baru	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
65	11-Nop-08	09:00	Depok Baru	Perempuan	< 20 tahun	Wiraswasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
66	11-Nop-08	08:15	Depok Baru	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
67	11-Nop-08	08:24	Depok Baru	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
68	11-Nop-08	08:34	Depok Baru	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
69	11-Nop-08	08:38	Depok Baru	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
70	11-Nop-08	08:49	Depok Baru	Laki-laki	20 - 29 tahun	Wiraswasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
71	11-Nop-08	08:53	Depok Baru	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
72	11-Nop-08	08:56	Depok Baru	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
73	11-Nop-08	09:00	Depok Baru	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
74	11-Nop-08	17:15	Gondangdia	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
75	11-Nop-08	17:24	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
76	11-Nop-08	17:28	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
77	11-Nop-08	17:29	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Sekolah / Kuliah	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
78	11-Nop-08	17:33	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
53	Tidak Punya		Jadwal	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Bogor
54	1		Pelayanan	> 6 kali	Busway	Busway	Ekspres	Bogor
55	Tidak Punya		Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Citayam
56	Tidak Punya		Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekspres	Bogor
57	1		Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Sepeda Motor	Ekonomi	Bogor
58	Tidak Punya		Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Gondangdia
59	1	1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekspres	Kota
60	2		Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Kota
61	1	1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Sepeda Motor	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Gondangdia
62	2	1	Pelayanan, Waktu tempuh	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Gondangdia
63	Tidak Punya		Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Kota
64	1		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Juanda
65	3		Biaya	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Sawah Besar
66	Tidak Punya		Jadwal	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Cikini
67	1		Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Kota
68	Tidak Punya		Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Jalan kaki	Ekonomi	Tanjung Barat
69	1		Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tebet
70	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi	Pasar Minggu
71	1		Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tanah Abang
72	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Jayakarta
73	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Tanah Abang
74	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Bajaj/ Ojek	Ekonomi	cilebut
75	1	1	Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek	Ekspres	Depok Baru
76	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Depok Baru
77	Tidak Punya		Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi	UI
78	Tidak Punya		Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Bogor

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
79	11-Nop-08	17:37	Gondangdia	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
80	11-Nop-08	17:40	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
81	11-Nop-08	17:48	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
82	11-Nop-08	17:55	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
83	11-Nop-08	17:58	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
84	11-Nop-08	18:00	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
85	18-Nop-08	7:50	Depok	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
86	18-Nop-08	07:55	Depok	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
87	18-Nop-08	08:05	Depok	Perempuan	> 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
88	18-Nop-08	08:10	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
89	18-Nop-08	08:15	Depok	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
90	18-Nop-08	08:25	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Belanja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
91	18-Nop-08	08:33	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
92	18-Nop-08	08:40	Depok	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
93	18-Nop-08	08:45	Depok	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
94	18-Nop-08	08:48	Depok	Perempuan	< 20 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
95	18-Nop-08	09:00	Depok	Laki-laki	20 - 29 tahun	Wiraswasta	Rekreasi	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
96	18-Nop-08	16:00	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
97	18-Nop-08	16:08	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
98	18-Nop-08	16:20	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
99	18-Nop-08	16:25	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
100	18-Nop-08	16:40	Gondangdia	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
101	18-Nop-08	17:05	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
102	18-Nop-08	17:10	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
103	18-Nop-08	17:15	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
104	18-Nop-08	17:25	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
79		1	Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Bojong Gede
80	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi	Pondok Cina
81		1	Jadwal	< 2 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Pondok Cina
82	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Bajaj/ Ojek	Ekonomi	Bogor
83		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Sepeda Motor	Ekonomi	Citayam
84	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi	Pasar Minggu Baru
85	1	1	Pelayanan	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Gondangdia
86	1		Waktu tempuh	< 2 kali	Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Gondangdia
87		1	Pelayanan	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Juanda
88		1	Pelayanan, Waktu tempuh	2 - 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Kota
89	Tidak Punya		Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Kota
90		1	Jadwal	2 - 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi	Kota
91	1		Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Gondangdia
92	1		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Kalibata
93	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Jayakarta
94	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Pasar Minggu
95	Tidak Punya		Biaya	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Gondangdia
96	Tidak Punya		Waktu tempuh	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok
97	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	citayam
98		1	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Depok
99	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Bogor
100		2	Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok
101	Tidak Punya		Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekspres	Pondok Cina
102		1	Biaya	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Pasar Minggu
103	2	1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekspres	Bojong Gede
104		1	Biaya	2 - 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Pasar Minggu

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
105	18-Nop-08	17:30	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
106	18-Nop-08	17:40	Gondangdia	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
107	18-Nop-08	17:45	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
108	18-Nop-08	17:50	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
109	20-Nop-08	8:05	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
110	20-Nop-08	08:08	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
111	20-Nop-08	08:12	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
112	20-Nop-08	08:15	DEPOK BARU	Perempuan	40 - 50 tahun	Ibu rumah tangga	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
113	20-Nop-08	08:17	DEPOK BARU	Perempuan	40 - 50 tahun	Ibu rumah tangga	Belanja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
114	20-Nop-08	08:20	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
115	20-Nop-08	08:25	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
116	20-Nop-08	08:30	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
117	20-Nop-08	08:35	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
118	20-Nop-08	08:40	DEPOK BARU	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
119	20-Nop-08	08:45	DEPOK BARU	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
120	20-Nop-08	08:50	DEPOK BARU	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
121	20-Nop-08	08:55	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
122	20-Nop-08	08:58	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Sosial	> Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
123	20-Nop-08	16:05	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
124	20-Nop-08	07:54	DEPOK BARU	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
125	20-Nop-08	16:15	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Wiraswasta	Belanja	> Rp 1.000.000	> Rp 8.000.000
126	20-Nop-08	16:25	Gondangdia	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
127	20-Nop-08	08:15	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
128	20-Nop-08	08:20	DEPOK BARU	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	> Rp 1.000.000	> Rp 8.000.000
129	20-Nop-08	08:30	DEPOK BARU	Perempuan	40 - 50 tahun	Ibu rumah tangga	Sosial	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
130	20-Nop-08	08:35	DEPOK BARU	Laki-laki	> 50 tahun	Lain - lain	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
105		1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekspres	Bogor
106		1	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	cawang
107		1	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Bogor
108		1	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekonomi	cilebut
109		1	Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Gondangdia
110		Tidak Punya	Waktu tempuh	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Gondangdia
111		Tidak Punya	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekspres	Gondangdia
112		1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Sudirman
113		2	Pelayanan, Waktu tempuh	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Kota
114		Tidak Punya	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Busway	Ekspres	Manggarai
115		Tidak Punya	Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Busway	Ekspres	Manggarai
116		1	Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekspres	Gambir
117		Tidak Punya	Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekspres	Gondangdia
118		1	Pelayanan, Waktu tempuh	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Busway	Ekspres	Gambir
119		Tidak Punya	Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Juanda
120		1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekspres	Gambir
121		1	Biaya	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Tanah Abang
122		1	Pelayanan	> 6 kali	Mobil	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Gambir
123		1	Biaya	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Tebet
124		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Tebet
125		1	Jadwal	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	cawang
126		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Kalibata
127		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek	Jalan kaki	Ekonomi	Gondangdia
128		2	Jadwal	< 2 kali	Sepeda Motor	Mobil	Ekonomi AC	Cikini
129		1	Pelayanan	< 2 kali	Jalan kaki	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Juanda
130		1	Pelayanan	2 - 6 kali	Mobil	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Manggarai

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
131	20-Nop-08	08:40	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
132	20-Nop-08	08:45	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
133	20-Nop-08	08:50	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
134	20-Nop-08	16:35	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
135	20-Nop-08	09:00	DEPOK BARU	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
136	20-Nop-08	16:10	Jakarta Kota	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
137	20-Nop-08	16:15	Jakarta Kota	Perempuan	< 20 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
138	20-Nop-08	16:20	Jakarta Kota	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
139	20-Nop-08	16:38	Jakarta Kota	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
140	20-Nop-08	16:40	Jakarta Kota	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
141	21-Nop-08	8:45	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
142	21-Nop-08	08:50	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
143	21-Nop-08	08:55	DEPOK BARU	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
144	21-Nop-08	16:40	Gondangdia	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
145	21-Nop-08	16:43	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
146	21-Nop-08	09:25	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
147	21-Nop-08	09:42	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Sosial	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
148	21-Nop-08	09:48	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
149	21-Nop-08	09:52	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
150	21-Nop-08	09:55	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
151	21-Nop-08	09:58	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
152	21-Nop-08	08:57	DEPOK BARU	Perempuan	< 20 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
153	21-Nop-08	09:01	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
154	21-Nop-08	09:10	DEPOK BARU	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
155	21-Nop-08	16:18	Gondangdia	Perempuan	40 - 50 tahun	Wiraswasta	Belanja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
156	21-Nop-08	09:20	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Wiraswasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
131		1	Jadwal	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tebet
132	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekonomi	Kota
133		1	Jadwal, Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Kota
134	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Tebet
135		1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Gondangdia
136	1		Jadwal, Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Kalibata
137	Tidak Punya		Biaya, Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Manggarai
138		1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Pasar Minggu
139		1	Jadwal	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Tanjung Barat
140	2	1	Pelayanan	< 2 kali	Bajaj/ Ojek	Mobil	Ekonomi AC	Lenteng Agung
141		1	Biaya, Pelayanan	< 2 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi AC	Gondangdia
142		1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Gondangdia
143		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Gondangdia
144	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Kalibata
145		1	Biaya	< 2 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi	Kalibata
146	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Gondangdia
147	Tidak Punya		Pelayanan	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tebet
148	1		Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	cawang
149	Tidak Punya		Biaya, Jarak	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Pasar Minggu
150		2	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Mangga Besar
151		1	Pelayanan	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi AC	Jakarta
152	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Kota
153	1		Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Gondangdia
154	Tidak Punya		Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi	Mangga Besar
155	Tidak Punya		Biaya, Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Manggarai
156	Tidak Punya		Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Cikini

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
157	21-Nop-08	16:40	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
158	21-Nop-08	09:26	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
159	21-Nop-08	16:35	Gondangdia	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
160	21-Nop-08	09:32	DEPOK BARU	Perempuan	20 - 29 tahun	Wiraswasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
161	21-Nop-08	09:37	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 500.000 - Rp 999.999
162	21-Nop-08	16:15	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
163	21-Nop-08	16:20	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
164	21-Nop-08	16:25	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
165	21-Nop-08	09:55	DEPOK BARU	Perempuan	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
166	21-Nop-08	16:50	Jakarta Kota	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
167	21-Nop-08	17:08	Jakarta Kota	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
168	21-Nop-08	17:18	Jakarta Kota	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
169	21-Nop-08	17:45	Jakarta Kota	Perempuan	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
170	21-Nop-08	17:50	Jakarta Kota	Perempuan	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
171	24-Nop-08	8:12	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
172	24-Nop-08	08:18	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Lain - lain	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
173	24-Nop-08	08:31	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
174	24-Nop-08	08:38	DEPOK BARU	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
175	24-Nop-08	08:45	DEPOK BARU	Perempuan	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
176	24-Nop-08	08:47	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
177	24-Nop-08	16:50	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
178	24-Nop-08	08:50	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
179	24-Nop-08	08:52	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
180	24-Nop-08	17:00	Gondangdia	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
181	24-Nop-08	08:56	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
182	24-Nop-08	09:00	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Ibu rumah tangga	Belanja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan	
	Mobil	Motor							
157		Tidak Punya	Biaya	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Manggarai	
158		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Juanda	
159		Tidak Punya	Biaya	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Kalibata	
160		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Sudirman	
161		1	Biaya	< 2 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek	Ekonomi	Tanah Abang	
162		Tidak Punya	Jadwal	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	cawang	
163		1	Biaya, Jadwal	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	cawang	
164		Tidak Punya	Biaya	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Tebet	
165		3	Pelayanan	2 - 6 kali	Mobil	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Juanda	
166		1	Jarak, Pelayanan	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tebet	
167		1	1	Pelayanan	2 - 6 kali	Jalan kaki	Mobil	Ekonomi AC	Depok Baru
168		1	1	Pelayanan	< 2 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Pasar Minggu
169		Tidak Punya	Biaya, Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Manggarai	
170		Tidak Punya	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Cikini	
171		1	1	Pelayanan, Waktu tempuh	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Gondangdia
172		1	Jadwal, Pelayanan	< 2 kali	Mobil	Jalan kaki	Ekspres	Cikini	
173			1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Gambir
174		1	1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Juanda
175		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Tebet	
176			1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek	Jalan kaki	Ekonomi	Jayakarta
177		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Pasar Minggu	
178		Tidak Punya	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Gondangdia	
179		Tidak Punya	Jadwal, Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tebet	
180		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	Kalibata	
181			1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekonomi	Kota
182		Tidak Punya	Biaya	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Kota	

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
183	24-Nop-08	09:05	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
184	24-Nop-08	17:10	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Wiraswasta	Belanja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
185	24-Nop-08	17:15	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
186	24-Nop-08	09:40	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
187	24-Nop-08	17:20	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
188	24-Nop-08	09:53	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
189	24-Nop-08	09:55	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
190	24-Nop-08	08:50	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Lain - lain	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
191	24-Nop-08	08:55	DEPOK BARU	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
192	24-Nop-08	09:00	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
193	24-Nop-08	09:15	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
194	24-Nop-08	08:37	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
195	24-Nop-08	17:30	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
196	24-Nop-08	08:50	DEPOK BARU	Laki-laki	30 - 39 tahun	Wiraswasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	> Rp 8.000.000
197	24-Nop-08	09:45	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
198	24-Nop-08	09:50	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Wiraswasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
199	24-Nop-08	09:55	DEPOK BARU	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
200	24-Nop-08	16:30	Jakarta Kota	Laki-laki	40 - 50 tahun	Wiraswasta	Belanja	> Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
201	24-Nop-08	16:37	Jakarta Kota	Perempuan	30 - 39 tahun	Ibu rumah tangga	Sosial	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
202	24-Nop-08	17:05	Jakarta Kota	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
203	25-Nop-08	08:18	DEPOK BARU	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Sosial	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
204	25-Nop-08	08:22	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
205	25-Nop-08	08:27	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
206	25-Nop-08	08:32	DEPOK BARU	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
207	25-Nop-08	08:36	DEPOK BARU	Perempuan	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
208	25-Nop-08	07:20	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
209	25-Nop-08	07:25	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilihan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
183	1	1	Jadwal	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Sawah Besar
184	Tidak Punya		Biaya	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Tebet
185		2	Biaya	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi	Kalibata
186	1		Biaya, Pelayanan	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Kota
187		1	Jarak	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Pasar Minggu Baru
188		1	Biaya	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Kota
189		1	Biaya	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Juanda
190	1		Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi AC	Manggarai
191		1	Pelayanan	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	cawang
192		1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi AC	Sawah Besar
193		2	Jarak	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Manggarai
194		1	Pelayanan	2 - 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Kota
195		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Kalibata
196	2	1	Waktu tempuh	2 - 6 kali	Jalan kaki, Sepeda Motor	Taksi	Ekspres	Kota
197	1		Pelayanan	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi AC	Tebet
198		1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Kota
199		1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Gondangdia
200	3	1	Jadwal, Pelayanan	< 2 kali	Taksi	Mobil	Ekonomi AC	Tebet
201	1		Jarak	< 2 kali	Mobil	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Cikini
202		1	Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Depok
203	1	1	Jadwal	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Gondangdia
204		3	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Sepeda Motor	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Kota
205	Tidak Punya		Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Juanda
206	1	1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Mobil	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Gambir
207	Tidak Punya		Jadwal, Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Gambir
208	1		Biaya, Jadwal	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	cawang
209	1		Jadwal, Pelayanan	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Kalibata

(Lanjutan)

Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
	Stasiun						
08:45	DEPOK BARU	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
08:47	DEPOK BARU	Perempuan	40 - 50 tahun	Ibu rumah tangga	Sosial	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
08:50	DEPOK BARU	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
08:54	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Wiraswasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
08:56	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
08:58	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
09:00	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
09:02	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
09:04	DEPOK BARU	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
17:05	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
17:08	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Wiraswasta	Belanja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
17:17	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
17:25	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
17:30	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
17:34	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
17:36	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
17:39	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
17:41	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
17:45	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
17:50	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
17:55	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
18:00	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
18:10	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	< Rp 150.000	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
18:15	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
18:17	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
18:20	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
18:25	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
210	1		Jadwal, Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Cikini
211		Tidak Punya	Pelayanan	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Kota
212		1	Pelayanan	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Sawah Besar
213		1	Biaya, Jadwal	2 - 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi AC	Cikini
214		1	Biaya, Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Cikini
215		1	Pelayanan	2 - 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi AC	Cikini
216		2	Jadwal	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	cawang
217	1		Pelayanan	< 2 kali	Mobil	Taksi	Ekonomi AC	Gondangdia
218	1	1	Jadwal, Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi AC	Gondangdia
219		Tidak Punya	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok
220	1	2	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekspres	Depok
221		Tidak Punya	Jadwal, Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Citayam
222		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Sepeda Motor	Ekonomi	Bojong Gede
223	1		Biaya, Jadwal	2 - 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Depok
224		1	Biaya, Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Depok
225	1	1	Waktu tempuh	< 2 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok Baru
226		2	Jadwal, Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Bojong Gede
227		1	Jadwal	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekspres	Bojong Gede
228		Tidak Punya	Waktu tempuh	2 - 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok Baru
229		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi	UP
230		1	Biaya, Jarak	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Lenteng Agung
231		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Sepeda Motor	Ekonomi	Bogor
232		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi	Lenteng Agung
233		1	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	UI
234		Tidak Punya	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Bogor
235	1	1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekspres	Depok Baru
236		1	Waktu tempuh	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Bogor

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
237	25-Nop-08	18:28	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
238	25-Nop-08	18:30	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
239	25-Nop-08	18:35	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
240	27-Nop-08	17:25	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
241	27-Nop-08	17:30	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
242	27-Nop-08	17:34	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
243	27-Nop-08	17:38	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
244	27-Nop-08	17:45	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
245	27-Nop-08	17:48	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Wiraswasta	Belanja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
246	27-Nop-08	17:50	Gondangdia	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
247	27-Nop-08	17:55	Gondangdia	Laki-laki	> 50 tahun	Wiraswasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
248	27-Nop-08	17:58	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
249	27-Nop-08	18:00	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
250	28-Nop-08	07:15	Depok Baru	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
251	28-Nop-08	07:18	Depok Baru	Perempuan	< 20 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
252	28-Nop-08	07:20	Depok Baru	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
253	28-Nop-08	07:25	Depok Baru	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
254	28-Nop-08	07:50	Depok Baru	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
255	28-Nop-08	07:53	Depok Baru	Perempuan	30 - 39 tahun	Wiraswasta	Belanja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
256	28-Nop-08	08:45	Depok Baru	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
257	28-Nop-08	08:50	Depok Baru	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
258	28-Nop-08	08:55	Depok Baru	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
237		1	Biaya	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Depok
238	1	1	Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Bogor
239		1	Pelayanan	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Depok Baru
240		1	Jadwal	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi AC	Tebet
241	Tidak Punya		Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Kalibata
242	Tidak Punya		Pelayanan	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Citayam
243	1	1	Pelayanan	< 2 kali	Taksi	Mobil	Ekonomi AC	Depok Baru
244	Tidak Punya		Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Pasar Minggu
245	Tidak Punya		Jadwal, Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	cawang
246	1		Pelayanan	> 6 kali	Taksi	Mobil	Ekonomi AC	Pasar Minggu
247	1		Jadwal, Pelayanan	< 2 kali	Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Tebet
248	1		Jadwal	2 - 6 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Kalibata
249		1	Pelayanan	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tanjung Barat
250		1	Jadwal, Pelayanan	2 - 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tebet
251	Tidak Punya		Jadwal	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tebet
252	1		Jarak	2 - 6 kali	Bajaj/ Ojek	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Tanjung Barat
253		1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Juanda
254	Tidak Punya		Waktu tempuh	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Gondangdia
255		1	Jadwal, Waktu tempuh	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Kota
256		1	Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Kalibata
257	1	1	Biaya	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Cikini
258	1		Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Jayakarta

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
259	28-Nop-08	09:00	Depok Baru	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
260	28-Nop-08	17:00	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
261	28-Nop-08	17:11	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
262	28-Nop-08	17:12	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	> Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
263	28-Nop-08	17:14	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
264	28-Nop-08	17:16	Gondangdia	Laki-laki	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
265	28-Nop-08	17:25	Gondangdia	Perempuan	> 50 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
266	28-Nop-08	17:27	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
267	28-Nop-08	17:30	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
268	28-Nop-08	17:35	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
269	28-Nop-08	17:42	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
270	28-Nop-08	17:45	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
271	28-Nop-08	17:46	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
272	28-Nop-08	17:47	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
273	28-Nop-08	17:55	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Lain - lain	Rekreasi	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.000.000 - Rp 1.499.999
274	28-Nop-08	18:04	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
275	28-Nop-08	18:10	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
276	28-Nop-08	18:11	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
277	28-Nop-08	18:12	Gondangdia	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 500.000 - Rp 999.999
278	28-Nop-08	18:14	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
279	28-Nop-08	18:16	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pelajar/ Mahasiswa	Sekolah / Kuliah	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
280	28-Nop-08	18:49	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
281	28-Nop-08	18:50	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
282	28-Nop-08	17:10	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
259	1		Pelayanan	2 - 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi AC	Gondangdia
260	2	2	Pelayanan	< 2 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekspres	Bojong Gede
261		Tidak Punya	Biaya	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Bojong Gede
262		Tidak Punya	Waktu tempuh	< 2 kali	Busway	Busway	Ekspres	Depok
263	2	1	Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekspres	Bogor
264		1	Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekspres	Depok
265	2	1	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok
266		1	Waktu tempuh	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekspres	Depok
267	1	1	Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok Baru
268		1	Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekspres	Depok Baru
269	1	1	Pelayanan	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekspres	Depok Baru
270		Tidak Punya	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi AC	Bogor
271		Tidak Punya	Waktu tempuh	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Bogor
272		1	Jadwal	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Depok Baru
273		1	Biaya	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi	Depok Baru
274	1		Waktu tempuh	2 - 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi AC	Pasar Minggu
275		Tidak Punya	Pelayanan	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekspres	Depok Baru
276	1	1	Jadwal	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekspres	Depok Baru
277		1	Jarak	> 6 kali	Sepeda Motor	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi	Citayam
278		1	Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Pasar Minggu
279		Tidak Punya	Pelayanan	2 - 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi AC	Tebet
280		2	Jadwal	> 6 kali	Sepeda Motor	Jalan kaki	Ekonomi AC	Depok Baru
281	1	1	Jadwal	2 - 6 kali	Taksi	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Pasar Minggu Baru
282		1	Jadwal	< 2 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekspres	Bojong Gede

(Lanjutan)

No. Responden	Tanggal	Waktu	Lokasi	Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Biaya Transportasi	Penghasilan
			Stasiun						
283	28-Nop-08	17:15	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
284	28-Nop-08	17:18	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
285	28-Nop-08	17:23	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
286	28-Nop-08	17:26	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Sosial	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
287	28-Nop-08	17:29	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Negeri	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
288	28-Nop-08	17:33	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Wiraswasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
289	28-Nop-08	17:46	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
290	28-Nop-08	17:52	Gondangdia	Perempuan	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
291	28-Nop-08	17:55	Gondangdia	Perempuan	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
292	28-Nop-08	17:58	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Lain - lain	Sosial	> Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
293	28-Nop-08	18:06	Gondangdia	Perempuan	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 4.000.000 - Rp 4.999.999
294	28-Nop-08	18:10	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
295	28-Nop-08	18:17	Gondangdia	Laki-laki	30 - 39 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
296	28-Nop-08	18:19	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000
297	28-Nop-08	18:21	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 2.000.000 - Rp 2.999.999
298	28-Nop-08	18:23	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	Rp 3.000.000 - Rp 3.999.999
299	28-Nop-08	18:25	Gondangdia	Laki-laki	40 - 50 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999
300	28-Nop-08	18:30	Gondangdia	Laki-laki	20 - 29 tahun	Pegawai Swasta	Bekerja	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 1.500.000 - Rp 1.999.999

(Lanjutan)

No. Responden	Pemilikan Kendaraan Bermotor		Alasan Pemilihan Kelas Kereta	Frekuensi Naik Kereta	Moda Menuju Stasiun	Moda ke tempat tujuan	Jenis Kereta	Stasiun Tujuan
	Mobil	Motor						
283		2	Waktu tempuh	< 2 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Pondok Cina
284		1	Biaya	2 - 6 kali	Busway	Sepeda Motor	Ekonomi	cawang
285		1	Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekspres	Depok Baru
286		1	Pelayanan	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Bajaj/ Ojek	Ekspres	Depok Baru
287	1	1	Pelayanan, Waktu tempuh	< 2 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekspres	Depok
288	1	1	Waktu tempuh	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekspres	Depok
289		1	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekspres	Bogor
290	1	1	Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki	Bajaj/ Ojek	Ekonomi AC	Pasar Minggu
291	1		Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Bogor
292	1		Waktu tempuh	< 2 kali	Busway	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Depok
293		1	Pelayanan	< 2 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Kalibata
294		1	Biaya, Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Depok
295		Tidak Punya	Pelayanan, Waktu tempuh	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekspres	Depok Baru
296	1	1	Pelayanan	> 6 kali	Bajaj/ Ojek	Sepeda Motor	Ekonomi AC	Citayam
297		1	Jadwal	> 6 kali	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Jalan kaki	Ekonomi AC	Citayam
298	1		Biaya, Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi AC	Pondok Cina
299		Tidak Punya	Jadwal	> 6 kali	Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Ekonomi AC	Depok
300		Tidak Punya	Pelayanan	> 6 kali	Jalan kaki	Jalan kaki	Ekonomi AC	Pondok Cina

I. Tabel Data Analisis Deskriptif Dari Responden

a. Profil Responden menurut Jenis Kelamin dari tiap Kelas Kereta

Jenis Kereta Api * Jenis Kelamin Crosstabulation

			Jenis Kelamin		Total
			Laki-laki	Perempuan	
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	62	38	100
		% within Jenis Kereta Api	62.0%	38.0%	100.0%
		% within Jenis Kelamin	32.6%	34.5%	33.3%
		% of Total	20.7%	12.7%	33.3%
	Ekonomi AC	Count	63	37	100
		% within Jenis Kereta Api	63.0%	37.0%	100.0%
		% within Jenis Kelamin	33.2%	33.6%	33.3%
		% of Total	21.0%	12.3%	33.3%
	Ekspres	Count	65	35	100
		% within Jenis Kereta Api	65.0%	35.0%	100.0%
		% within Jenis Kelamin	34.2%	31.8%	33.3%
		% of Total	21.7%	11.7%	33.3%
Total	Count	190	110	300	
	% within Jenis Kereta Api	63.3%	36.7%	100.0%	
	% within Jenis Kelamin	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	63.3%	36.7%	100.0%	

b. Profil Responden menurut usia dari tiap kelas kereta

		Usia					Total	
		< 20 tahun	20 - 30 tahun	30 - 40 tahun	40 - 50 tahun	> 50 tahun		
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	5	35	32	16	12	100
		% within Jenis Kereta Api	5.0%	35.0%	32.0%	16.0%	12.0%	100.0%
		% within Usia	71.4%	32.1%	34.4%	26.2%	40.0%	33.3%
		% of Total	1.7%	11.7%	10.7%	5.3%	4.0%	33.3%
	Ekonomi AC	Count	2	37	28	26	7	100
		% within Jenis Kereta Api	2.0%	37.0%	28.0%	26.0%	7.0%	100.0%
		% within Usia	28.6%	33.9%	30.1%	42.6%	23.3%	33.3%
		% of Total	.7%	12.3%	9.3%	8.7%	2.3%	33.3%
	Ekspres	Count	0	37	33	19	11	100
		% within Jenis Kereta Api	.0%	37.0%	33.0%	19.0%	11.0%	100.0%
		% within Usia	.0%	33.9%	35.5%	31.1%	36.7%	33.3%
		% of Total	.0%	12.3%	11.0%	6.3%	3.7%	33.3%
Total	Count	7	109	93	61	30	300	
	% within Jenis Kereta Api	2.3%	36.3%	31.0%	20.3%	10.0%	100.0%	
	% within Usia	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	2.3%	36.3%	31.0%	20.3%	10.0%	100.0%	

(Lanjutan)

c. Profil responden menurut jenis pekerjaan dari tiap kelas kereta api

Jenis Kereta Api * Pekerjaan Crosstabulation

			Pekerjaan						Total
			Ibu rumah tangga	Pelajar/ Mahasiswa	Pegawai Negeri (PNS, ABRI, BUMN)	Pegawai Swasta	Wiraswasta	lain-lain	
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	1	4	15	69	9	2	100
		% within Jenis Kereta Api	1.0%	4.0%	15.0%	69.0%	9.0%	2.0%	100.0%
		% within Pekerjaan	16.7%	26.7%	19.7%	39.4%	45.0%	25.0%	33.3%
	% of Total		.3%	1.3%	5.0%	23.0%	3.0%	.7%	33.3%
	Ekonomi AC	Count	3	8	24	55	6	4	100
		% within Jenis Kereta Api	3.0%	8.0%	24.0%	55.0%	6.0%	4.0%	100.0%
		% within Pekerjaan	50.0%	53.3%	31.6%	31.4%	30.0%	50.0%	33.3%
	% of Total		1.0%	2.7%	8.0%	18.3%	2.0%	1.3%	33.3%
	Ekspres	Count	2	3	37	51	5	2	100
% within Jenis Kereta Api		2.0%	3.0%	37.0%	51.0%	5.0%	2.0%	100.0%	
% within Pekerjaan		33.3%	20.0%	48.7%	29.1%	25.0%	25.0%	33.3%	
% of Total		.7%	1.0%	12.3%	17.0%	1.7%	.7%	33.3%	
Total	Count	6	15	76	175	20	8	300	
	% within Jenis Kereta Api	2.0%	5.0%	25.3%	58.3%	6.7%	2.7%	100.0%	
	% within Pekerjaan	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	2.0%	5.0%	25.3%	58.3%	6.7%	2.7%	100.0%	

d. Profil Responden Menurut Tujuan Perjalanan Dari Tiap Jenis Kereta Api

Jenis Kereta Api * Tujuan Perjalanan Crosstabulation

			Tujuan Perjalanan					Total
			Bekerja	Belanja (Rutin)	Rekreasi	Sekolah/ Kuliah	Sosial	
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	89	5	2	4	0	100
		% within Jenis Kereta Api	89.0%	5.0%	2.0%	4.0%	.0%	100.0%
		% within Tujuan Perjalanan	33.8%	50.0%	100.0%	25.0%	.0%	33.4%
	% of Total		29.8%	1.7%	.7%	1.3%	.0%	33.4%
	Ekonomi AC	Count	84	2	0	9	5	100
		% within Jenis Kereta Api	84.0%	2.0%	.0%	9.0%	5.0%	100.0%
		% within Tujuan Perjalanan	31.9%	20.0%	.0%	56.3%	62.5%	33.4%
	% of Total		28.1%	.7%	.0%	3.0%	1.7%	33.4%
	Ekspres	Count	90	3	0	3	3	99
% within Jenis Kereta Api		90.9%	3.0%	.0%	3.0%	3.0%	100.0%	
% within Tujuan Perjalanan		34.2%	30.0%	.0%	18.8%	37.5%	33.1%	
% of Total		30.1%	1.0%	.0%	1.0%	1.0%	33.1%	
Total	Count	263	10	2	16	8	299	
	% within Jenis Kereta Api	88.0%	3.3%	.7%	5.4%	2.7%	100.0%	
	% within Tujuan Perjalanan	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	88.0%	3.3%	.7%	5.4%	2.7%	100.0%	

e. Profil Responden Menurut Pengeluaran Transportasi Dari Tiap Jenis Kereta Api

Jenis Kereta Api * Pengeluaran Transportasi perbulan Crosstabulation

			Pengeluaran Transportasi perbulan					Total
			< Rp 150.000	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	> Rp 1.000.000	
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	26	30	26	17	1	100
		% within Jenis Kereta Api	26.0%	30.0%	26.0%	17.0%	1.0%	100.0%
		% within Pengeluaran Transportasi perbulan	83.9%	41.1%	29.2%	19.3%	5.3%	33.3%
	% of Total		8.7%	10.0%	8.7%	5.7%	.3%	33.3%
	Ekonomi AC	Count	2	34	31	23	10	100
		% within Jenis Kereta Api	2.0%	34.0%	31.0%	23.0%	10.0%	100.0%
		% within Pengeluaran Transportasi perbulan	6.5%	46.6%	34.8%	26.1%	52.8%	33.3%
	% of Total		.7%	11.3%	10.3%	7.7%	3.3%	33.3%
	Ekspres	Count	3	9	32	48	8	100
% within Jenis Kereta Api		3.0%	9.0%	32.0%	48.0%	8.0%	100.0%	
% within Pengeluaran Transportasi perbulan		9.7%	12.3%	36.0%	54.5%	42.1%	33.3%	
% of Total		1.0%	3.0%	10.7%	16.0%	2.7%	33.3%	
Total	Count	31	73	89	88	19	300	
	% within Jenis Kereta Api	10.3%	24.3%	29.7%	29.3%	6.3%	100.0%	
	% within Pengeluaran Transportasi perbulan	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	10.3%	24.3%	29.7%	29.3%	6.3%	100.0%	

(Lanjutan)

f. Profil Responden Menurut Penghasilan Perbulan Dari Tiap Kelas Kereta

Jenis Kereta Api * Penghasilan perbulan Crosstabulation

			Penghasilan perbulan								Total
			Rp 500.000 - Rp 999.000	Rp 1000.000 - Rp 1499.999	Rp 1500.000 - Rp 1999.000	Rp 2000.000 - Rp 2999.999	Rp 3000.000 - Rp 3999.999	Rp 4000.000 - Rp 4999.999	Rp 5000.000 - Rp 7000.000	Rp > 7000.000	
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	20	42	22	8	5	1	1	1	100
		% within Jenis Kereta Api	20.0%	42.0%	22.0%	8.0%	5.0%	1.0%	1.0%	1.0%	100.0%
		% within Penghasilan perbulan	76.9%	80.8%	29.3%	17.4%	8.2%	5.9%	5.0%	33.3%	33.3%
		% of Total	6.7%	14.0%	7.3%	2.7%	1.7%	.3%	.3%	.3%	33.3%
	Ekonomi AC	Count	6	6	35	17	22	7	6	1	100
		% within Jenis Kereta Api	6.0%	6.0%	35.0%	17.0%	22.0%	7.0%	6.0%	1.0%	100.0%
		% within Penghasilan perbulan	23.1%	11.5%	46.7%	37.0%	36.1%	41.2%	30.0%	33.3%	33.3%
		% of Total	2.0%	2.0%	11.7%	5.7%	7.3%	2.3%	2.0%	.3%	33.3%
	Ekspres	Count	0	4	18	21	34	9	13	1	100
		% within Jenis Kereta Api	.0%	4.0%	18.0%	21.0%	34.0%	9.0%	13.0%	1.0%	100.0%
		% within Penghasilan perbulan	.0%	7.7%	24.0%	45.7%	55.7%	52.9%	65.0%	33.3%	33.3%
		% of Total	.0%	1.3%	6.0%	7.0%	11.3%	3.0%	4.3%	.3%	33.3%
Total	Count	26	52	75	46	61	17	20	3	300	
	% within Jenis Kereta Api	8.7%	17.3%	25.0%	15.3%	20.3%	5.7%	6.7%	1.0%	100.0%	
	% within Penghasilan perbulan	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	8.7%	17.3%	25.0%	15.3%	20.3%	5.7%	6.7%	1.0%	100.0%	

g. Profil Responden Menurut Kepemilikan Kendaraan Bermotor Dari Tiap Kelas Kereta

Jenis Kereta Api * Kepemilikan Kendaraan Bermotor Crosstabulation

			Kepemilikan Kendaraan Bermotor				Total
			Mobil	Motor	Mobil dan Motor	Tidak Punya	
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	7	44	2	47	100
		% within Jenis Kereta Api	7.0%	44.0%	2.0%	47.0%	100.0%
		% within Kepemilikan Kendaraan Bermotor	14.0%	38.3%	5.0%	49.5%	33.3%
		% of Total	2.3%	14.7%	.7%	15.7%	33.3%
	Ekonomi AC	Count	26	42	13	19	100
		% within Jenis Kereta Api	26.0%	42.0%	13.0%	19.0%	100.0%
		% within Kepemilikan Kendaraan Bermotor	52.0%	36.5%	32.5%	20.0%	33.3%
		% of Total	8.7%	14.0%	4.3%	6.3%	33.3%
	Ekspres	Count	17	29	25	29	100
		% within Jenis Kereta Api	17.0%	29.0%	25.0%	29.0%	100.0%
		% within Kepemilikan Kendaraan Bermotor	34.0%	25.2%	62.5%	30.5%	33.3%
		% of Total	5.7%	9.7%	8.3%	9.7%	33.3%
Total	Count	50	115	40	95	300	
	% within Jenis Kereta Api	16.7%	38.3%	13.3%	31.7%	100.0%	
	% within Kepemilikan Kendaraan Bermotor	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	16.7%	38.3%	13.3%	31.7%	100.0%	

(Lanjutan)

h. Profil Responden menurut Alasan pemilihan kelas kereta dari tiap Kelas Kereta

Jenis Kereta Api * Alasan Pemilihan Kendaraan Bermotor Crosstabulation

			Alasan Pemilihan Kendaraan Bermotor										Total		
			Biaya	Jadwal	Jarak	Pelayanan (keamanan dan Kenyamanan)	waktu tempuh	Biaya, jadwal	Biaya, Jarak	Biaya, Pelayanan	Jadwal, Pelayanan	Jadwal, waktu tempuh		Jarak, Pelayanan	Pelayanan, waktu tempuh
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	74	12	3	0	3	4	4	0	0	0	0	0	100
		% within Jenis Kereta Api	74.0%	12.0%	3.0%	.0%	3.0%	4.0%	4.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	100.0%
		% within Alasan Pemilihan Kendaraan Bermotor	96.1%	35.3%	60.0%	.0%	7.9%	50.0%	100.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	33.3%
		% of Total	24.7%	4.0%	1.0%	.0%	1.0%	1.3%	1.3%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	33.3%
Ekonomi AC	Ekonomi AC	Count	3	17	2	50	4	4	0	8	11	0	1	0	100
		% within Jenis Kereta Api	3.0%	17.0%	2.0%	50.0%	4.0%	4.0%	.0%	8.0%	11.0%	.0%	1.0%	.0%	100.0%
		% within Alasan Pemilihan Kendaraan Bermotor	3.9%	50.0%	40.0%	66.7%	10.5%	50.0%	.0%	100.0%	84.6%	.0%	100.0%	.0%	33.3%
		% of Total	1.0%	5.7%	.7%	16.7%	1.3%	1.3%	.0%	2.7%	3.7%	.0%	.3%	.0%	33.3%
Ekspres	Ekspres	Count	0	5	0	25	31	0	0	0	2	3	0	34	100
		% within Jenis Kereta Api	.0%	5.0%	.0%	25.0%	31.0%	.0%	.0%	.0%	2.0%	3.0%	.0%	34.0%	100.0%
		% within Alasan Pemilihan Kendaraan Bermotor	.0%	14.7%	.0%	33.3%	81.6%	.0%	.0%	.0%	15.4%	100.0%	.0%	100.0%	33.3%
		% of Total	.0%	1.7%	.0%	6.3%	10.3%	.0%	.0%	.0%	.7%	1.0%	.0%	11.3%	33.3%
Total	Total	Count	77	34	5	75	38	8	4	8	13	3	1	34	300
		% within Jenis Kereta Api	25.7%	11.3%	1.7%	25.0%	12.7%	2.7%	1.3%	2.7%	4.3%	1.0%	.3%	11.3%	100.0%
		% within Alasan Pemilihan Kendaraan Bermotor	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		% of Total	25.7%	11.3%	1.7%	25.0%	12.7%	2.7%	1.3%	2.7%	4.3%	1.0%	.3%	11.3%	100.0%

i. Profil Responden Menurut Frekuensi Penggunaan Kereta Api Tiap Kelas Kereta

Jenis Kereta Api * Frekuensi Naik Kereta Api Crosstabulation

			Frekuensi Naik Kereta Api			Total
			kurang dari sama dengan 2 kali	3 - 6 kali	> 6 kali	
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	9	14	77	100
		% within Jenis Kereta Api	9.0%	14.0%	77.0%	100.0%
		% within Frekuensi Naik Kereta Api	22.0%	30.4%	36.2%	33.3%
		% of Total	3.0%	4.7%	25.7%	33.3%
Ekonomi AC	Ekonomi AC	Count	18	18	64	100
		% within Jenis Kereta Api	18.0%	18.0%	64.0%	100.0%
		% within Frekuensi Naik Kereta Api	43.9%	39.1%	30.0%	33.3%
		% of Total	6.0%	6.0%	21.3%	33.3%
Ekspres	Ekspres	Count	14	14	72	100
		% within Jenis Kereta Api	14.0%	14.0%	72.0%	100.0%
		% within Frekuensi Naik Kereta Api	34.1%	30.4%	33.8%	33.3%
		% of Total	4.7%	4.7%	24.0%	33.3%
Total	Total	Count	41	46	213	300
		% within Jenis Kereta Api	13.7%	15.3%	71.0%	100.0%
		% within Frekuensi Naik Kereta Api	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		% of Total	13.7%	15.3%	71.0%	100.0%

(Lanjutan)

j. Profil Responden Menurut Moda Yang Digunakan Menuju Stasiun Dari Tiap Kelas Kereta

Jenis Kereta Api * Angkutan yang di gunakan menuju stasiun Crosstabulation

		Angkutan yang di gunakan menuju stasiun								Total		
		Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Taksi	Bajaj / Ojek	Sepeda Motor	Mobil	Busway	Jalan Kaki, Sepeda Motor		Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek	
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	25	55	1	3	11	0	2	1	2	100
		% within Jenis Kereta Api	25.0%	55.0%	1.0%	3.0%	11.0%	0.0%	2.0%	1.0%	2.0%	100.0%
		% within Angkutan yang di gunakan menuju stasiun	36.8%	44.0%	14.3%	7.7%	26.8%	0.0%	40.0%	50.0%	50.0%	33.3%
		% of Total	8.3%	18.3%	.3%	1.0%	3.7%	0.0%	.7%	.3%	.7%	33.3%
	Ekonomi AC	Count	24	39	4	13	14	4	1	0	1	100
		% within Jenis Kereta Api	24.0%	39.0%	4.0%	13.0%	14.0%	4.0%	1.0%	0.0%	1.0%	100.0%
		% within Angkutan yang di gunakan menuju stasiun	35.3%	31.2%	57.1%	33.3%	34.1%	44.4%	20.0%	0.0%	25.0%	33.3%
		% of Total	8.0%	13.0%	1.3%	4.3%	4.7%	1.3%	.3%	0.0%	.3%	33.3%
	Ekspres	Count	19	31	2	23	16	5	2	1	1	100
% within Jenis Kereta Api		19.0%	31.0%	2.0%	23.0%	16.0%	5.0%	2.0%	1.0%	1.0%	100.0%	
% within Angkutan yang di gunakan menuju stasiun		27.9%	24.8%	28.6%	59.0%	39.0%	55.6%	40.0%	50.0%	25.0%	33.3%	
	% of Total	6.3%	10.3%	.7%	7.7%	5.3%	1.7%	.7%	.3%	.3%	33.3%	
Total	Count	68	125	7	39	41	9	5	2	4	300	
	% within Jenis Kereta Api	22.7%	41.7%	2.3%	13.0%	13.7%	3.0%	1.7%	.7%	1.3%	100.0%	
	% within Angkutan yang di gunakan menuju stasiun	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	22.7%	41.7%	2.3%	13.0%	13.7%	3.0%	1.7%	.7%	1.3%	100.0%	

k. Profil Responden Menurut Moda Yang Digunakan Dari Stasiun Untuk Tiap Kelas Kereta

Jenis Kereta Api * Angkutan yang di gunakan dari stasiun Crosstabulation

		Angkutan yang di gunakan dari stasiun								Total	
		Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Taksi	Bajaj / Ojek	Sepeda Motor	Mobil	Busway	Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek		
Jenis Kereta Api	Ekonomi	Count	33	49	1	8	7	1	0	1	100
		% within Jenis Kereta Api	33.0%	49.0%	1.0%	8.0%	7.0%	1.0%	0.0%	1.0%	100.0%
		% within Angkutan yang di gunakan dari stasiun	45.8%	38.3%	25.0%	21.6%	17.9%	8.3%	0.0%	50.0%	33.3%
		% of Total	11.0%	16.3%	.3%	2.7%	2.3%	.3%	0.0%	.3%	33.3%
	Ekonomi AC	Count	20	44	1	15	14	6	0	0	100
		% within Jenis Kereta Api	20.0%	44.0%	1.0%	15.0%	14.0%	6.0%	0.0%	.0%	100.0%
		% within Angkutan yang di gunakan dari stasiun	27.8%	34.4%	25.0%	40.5%	35.9%	50.0%	0.0%	.0%	33.3%
		% of Total	6.7%	14.7%	.3%	5.0%	4.7%	2.0%	0.0%	0.0%	33.3%
	Ekspres	Count	19	35	2	14	18	5	6	1	100
% within Jenis Kereta Api		19.0%	35.0%	2.0%	14.0%	18.0%	5.0%	6.0%	1.0%	100.0%	
% within Angkutan yang di gunakan dari stasiun		26.4%	27.3%	50.0%	37.8%	46.2%	41.7%	100.0%	50.0%	33.3%	
	% of Total	6.3%	11.7%	.7%	4.7%	6.0%	1.7%	2.0%	.3%	33.3%	
Total	Count	72	128	4	37	39	12	6	2	300	
	% within Jenis Kereta Api	24.0%	42.7%	1.3%	12.3%	13.0%	4.0%	2.0%	.7%	100.0%	
	% within Angkutan yang di gunakan dari stasiun	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	24.0%	42.7%	1.3%	12.3%	13.0%	4.0%	2.0%	.7%	100.0%	

I. Tabel Data Tabulasi Silang

a. Tabulasi Silang Jenis Kelamin, Pengeluaran Transportasi Perbulan Dengan Kelas Kereta.

Jenis Kelamin * Pengeluaran Transportasi perbulan * Jenis Kereta Api Crosstabulation

				Pengeluaran Transportasi perbulan					Total
				< Rp 150.000	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	> Rp 1.000.000	
Jenis Kereta Api									
Ekonomi	Jenis Kelamin	Pria	Count	17	19	15	10	1	62
			% of Total	17.0%	19.0%	15.0%	10.0%	1.0%	62.0%
		Wanita	Count	9	11	11	7	0	38
			% of Total	9.0%	11.0%	11.0%	7.0%	.0%	38.0%
		Total	Count	26	30	26	17	1	100
			% of Total	26.0%	30.0%	26.0%	17.0%	1.0%	100.0%
Ekonomi AC	Jenis Kelamin	Pria	Count	1	21	17	14	10	63
			% of Total	1.0%	21.0%	17.0%	14.0%	10.0%	63.0%
		Wanita	Count	1	13	14	9	0	37
			% of Total	1.0%	13.0%	14.0%	9.0%	.0%	37.0%
		Total	Count	2	34	31	23	10	100
			% of Total	2.0%	34.0%	31.0%	23.0%	10.0%	100.0%
Ekspres	Jenis Kelamin	Pria	Count	0	6	19	36	4	65
			% of Total	.0%	6.0%	19.0%	36.0%	4.0%	65.0%
		Wanita	Count	3	3	13	12	4	35
			% of Total	3.0%	3.0%	13.0%	12.0%	4.0%	35.0%
		Total	Count	3	9	32	48	8	100
			% of Total	3.0%	9.0%	32.0%	48.0%	8.0%	100.0%

b. Tabulasi Silang Usia Penumpang, Penghasilan Perbulan Dengan Jenis Kereta

Usia * Penghasilan perbulan * Jenis Kereta Api Crosstabulation

			Penghasilan perbulan			Total	
			Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Rp 4.000.000 - Rp > 6.000.000		
Jenis Kereta Api							
Ekonomi	Usia	< 20	Count	5	0	0	5
			% of Total	5.0%	.0%	.0%	5.0%
		20 - 29 tahun	Count	32	2	1	35
			% of Total	32.0%	2.0%	1.0%	35.0%
		30 - 39 tahun	Count	26	6	0	32
			% of Total	26.0%	6.0%	.0%	32.0%
		40 - 50 tahun	Count	14	1	1	16
			% of Total	14.0%	1.0%	1.0%	16.0%
		> 50 tahun	Count	7	4	1	12
			% of Total	7.0%	4.0%	1.0%	12.0%
		Total	Count	84	13	3	100
			% of Total	84.0%	13.0%	3.0%	100.0%
Ekonomi AC	Usia	< 20	Count	2	0	0	2
			% of Total	2.0%	.0%	.0%	2.0%
		20 - 29 tahun	Count	23	10	4	37
			% of Total	23.0%	10.0%	4.0%	37.0%
		30 - 39 tahun	Count	13	13	2	28
			% of Total	13.0%	13.0%	2.0%	28.0%
		40 - 50 tahun	Count	9	10	7	26
			% of Total	9.0%	10.0%	7.0%	26.0%
		> 50 tahun	Count	0	6	1	7
			% of Total	.0%	6.0%	1.0%	7.0%
		Total	Count	47	39	14	100
			% of Total	47.0%	39.0%	14.0%	100.0%
Ekspres	Usia	20 - 29 tahun	Count	15	17	5	37
			% of Total	15.0%	17.0%	5.0%	37.0%
		30 - 39 tahun	Count	6	19	8	33
			% of Total	6.0%	19.0%	8.0%	33.0%
		40 - 50 tahun	Count	1	12	6	19
			% of Total	1.0%	12.0%	6.0%	19.0%
		> 50 tahun	Count	0	7	4	11
			% of Total	.0%	7.0%	4.0%	11.0%
		Total	Count	22	55	23	100
			% of Total	22.0%	55.0%	23.0%	100.0%

c. Tabulasi Silang Jenis Pekerjaan, Penghasilan Perbulan Dengan Kelas Kereta

Penghasilan perbulan * Pekerjaan * Jenis Kereta Api Crosstabulation

Jenis Kereta Api		Pekerjaan						Total		
		Ibu rumah tangga	Pelajar/ Mahasiswa	Pegawai Negeri (PNS, ABRI, BUMN)	Pegawai Swasta	Wiraswasta	lain-lain			
Ekonomi	Penghasilan perbulan	Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Count	1	4	11	59	8	1	84
		% of Total	1.0%	4.0%	11.0%	59.0%	8.0%	1.0%	84.0%	
	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Count	0	0	4	8	0	1	13	
	% of Total	.0%	.0%	4.0%	8.0%	.0%	1.0%	13.0%		
	Rp 4.000.000 - Rp > 6.000.000	Count	0	0	0	2	1	0	3	
	% of Total	.0%	.0%	.0%	2.0%	1.0%	.0%	3.0%		
	Total	Count	1	4	15	69	9	2	100	
	% of Total	1.0%	4.0%	15.0%	69.0%	9.0%	2.0%	100.0%		
Ekonomi AC	Penghasilan perbulan	Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Count	2	8	7	28	1	1	47
		% of Total	2.0%	8.0%	7.0%	28.0%	1.0%	1.0%	47.0%	
	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Count	1	0	14	20	3	1	39	
	% of Total	1.0%	.0%	14.0%	20.0%	3.0%	1.0%	39.0%		
	Rp 4.000.000 - Rp > 6.000.000	Count	0	0	3	7	2	2	14	
	% of Total	.0%	.0%	3.0%	7.0%	2.0%	2.0%	14.0%		
	Total	Count	3	8	24	55	6	4	100	
	% of Total	3.0%	8.0%	24.0%	55.0%	6.0%	4.0%	100.0%		
Ekspres	Penghasilan perbulan	Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Count	1	3	6	12	0	0	22
		% of Total	1.0%	3.0%	6.0%	12.0%	.0%	.0%	22.0%	
	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Count	0	0	26	27	2	0	55	
	% of Total	.0%	.0%	26.0%	27.0%	2.0%	.0%	55.0%		
	Rp 4.000.000 - Rp > 6.000.000	Count	1	0	5	12	3	2	23	
	% of Total	1.0%	.0%	5.0%	12.0%	3.0%	2.0%	23.0%		
	Total	Count	2	3	37	51	5	2	100	
	% of Total	2.0%	3.0%	37.0%	51.0%	5.0%	2.0%	100.0%		

d. Tabulasi Silang Penghasilan Perbulan, Kepemilikan Kendaraan Bermotor Dengan Kelas Kereta

Penghasilan perbulan * Kepemilikan Kendaraan Bermotor * Jenis Kereta Api Crosstabulation

Jenis Kereta Api		Kepemilikan Kendaraan Bermotor				Total		
		Mobil	Motor	Mobil dan Motor	Tidak Punya			
Ekonomi	Penghasilan perbulan	Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Count	2	39	0	43	84
		% of Total	2.0%	39.0%	.0%	43.0%	84.0%	
	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Count	5	4	0	4	13	
	% of Total	5.0%	4.0%	.0%	4.0%	13.0%		
	Rp 4.000.000 - Rp >	Count	0	1	2	0	3	
	% of Total	.0%	1.0%	2.0%	.0%	3.0%		
	Total	Count	7	44	2	47	100	
	% of Total	7.0%	44.0%	2.0%	47.0%	100.0%		
Ekonomi AC	Penghasilan perbulan	Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Count	5	22	4	16	47
		% of Total	5.0%	22.0%	4.0%	16.0%	47.0%	
	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Count	16	14	6	3	39	
	% of Total	16.0%	14.0%	6.0%	3.0%	39.0%		
	Rp 4.000.000 - Rp >	Count	5	6	3	0	14	
	% of Total	5.0%	6.0%	3.0%	.0%	14.0%		
	Total	Count	26	42	13	19	100	
	% of Total	26.0%	42.0%	13.0%	19.0%	100.0%		
Ekspres	Penghasilan perbulan	Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Count	3	5	1	13	22
		% of Total	3.0%	5.0%	1.0%	13.0%	22.0%	
	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Count	8	20	15	12	55	
	% of Total	8.0%	20.0%	15.0%	12.0%	55.0%		
	Rp 4.000.000 - Rp >	Count	6	4	9	4	23	
	% of Total	6.0%	4.0%	9.0%	4.0%	23.0%		
	Total	Count	17	29	25	29	100	
	% of Total	17.0%	29.0%	25.0%	29.0%	100.0%		

(Lanjutan)

e. Tabulasi Silang Tujuan, Pengeluaran Transportasi Dengan Kelas Kereta.

Tujuan Perjalanan * Pengeluaran Transportasi perbulan * Jenis Kereta Api Crosstabulation									
Jenis Kereta Api				Pengeluaran Transportasi perbulan					Total
				< Rp 150.0000	Rp 150.000 - Rp 299.999	Rp 300.000 - Rp 499.999	Rp 500.000 - Rp 1.000.000	> Rp 1.000.000	
Ekonomi	Tujuan Perjalanan	Bekerja	Count	21	28	24	16	0	89
			% of Total	21.0%	28.0%	24.0%	16.0%	.0%	89.0%
	Belanja (Rutin)	Count	1	1	1	1	1	5	
		% of Total	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	5.0%	
	Rekreasi	Count	0	1	1	0	0	2	
		% of Total	.0%	1.0%	1.0%	.0%	.0%	2.0%	
	Sekolah/ Kuliah	Count	4	0	0	0	0	4	
% of Total		4.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	4.0%		
Total	Count	26	30	26	17	1	100		
	% of Total	26.0%	30.0%	26.0%	17.0%	1.0%	100.0%		
Ekonomi AC	Tujuan Perjalanan	Bekerja	Count	1	25	30	21	8	85
			% of Total	1.0%	25.0%	30.0%	21.0%	8.0%	85.0%
	Belanja (Rutin)	Count	0	1	0	0	1	2	
		% of Total	.0%	1.0%	.0%	.0%	1.0%	2.0%	
	Sekolah/ Kuliah	Count	0	6	0	2	0	8	
		% of Total	.0%	6.0%	.0%	2.0%	.0%	8.0%	
	Sosial	Count	1	2	1	0	1	5	
% of Total		1.0%	2.0%	1.0%	.0%	1.0%	5.0%		
Total	Count	2	34	31	23	10	100		
	% of Total	2.0%	34.0%	31.0%	23.0%	10.0%	100.0%		
Ekspres	Tujuan Perjalanan	Bekerja	Count	3	8	29	44	7	91
			% of Total	3.0%	8.0%	29.0%	44.0%	7.0%	91.0%
	Belanja (Rutin)	Count	0	0	1	2	0	3	
		% of Total	.0%	.0%	1.0%	2.0%	.0%	3.0%	
	Sekolah/ Kuliah	Count	0	1	2	0	0	3	
		% of Total	.0%	1.0%	2.0%	.0%	.0%	3.0%	
	Sosial	Count	0	0	0	2	1	3	
% of Total		.0%	.0%	.0%	2.0%	1.0%	3.0%		
Total	Count	3	9	32	48	8	100		
	% of Total	3.0%	9.0%	32.0%	48.0%	8.0%	100.0%		

(Lanjutan)

f. Tabulasi Silang Alasan pemilihan, penghasilan perbulan Dengan Kelas Kereta.

Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api * Penghasilan perbulan * Jenis Kereta Api Crosstabulation

				Penghasilan perbulan			Total
				Rp 500.000 - Rp 1.999.999	Rp 2000.000 - Rp 3.999.999	Rp 4.000.000 - Rp > 6.000.000	
Jenis Kereta Api Ekonomi	Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api	Biaya	Count	67	6	1	74
			% of Total	67.0%	6.0%	1.0%	74.0%
		Jadwal	Count	5	5	2	12
		% of Total	5.0%	5.0%	2.0%	12.0%	
	Jarak	Count	2	1	0	3	
		% of Total	2.0%	1.0%	.0%	3.0%	
	waktu tempuh	Count	3	0	0	3	
		% of Total	3.0%	.0%	.0%	3.0%	
	Biaya, jadwal	Count	3	1	0	4	
		% of Total	3.0%	1.0%	.0%	4.0%	
	Biaya, Jarak	Count	4	0	0	4	
		% of Total	4.0%	.0%	.0%	4.0%	
	Total	Count	84	13	3	100	
	% of Total	84.0%	13.0%	3.0%	100.0%		
Ekonomi AC	Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api	Biaya	Count	2	1	0	3
			% of Total	2.0%	1.0%	.0%	3.0%
		Jadwal	Count	10	5	2	17
		% of Total	10.0%	5.0%	2.0%	17.0%	
	Jarak	Count	1	1	0	2	
		% of Total	1.0%	1.0%	.0%	2.0%	
	Pelayanan (keamanan)	Count	23	21	6	50	
		% of Total	23.0%	21.0%	6.0%	50.0%	
	waktu tempuh	Count	1	1	2	4	
		% of Total	1.0%	1.0%	2.0%	4.0%	
	Biaya, jadwal	Count	1	2	1	4	
		% of Total	1.0%	2.0%	1.0%	4.0%	
	Biaya, Pelayanan	Count	5	2	1	8	
	% of Total	5.0%	2.0%	1.0%	8.0%		
Jadwal, Pelayanan	Count	4	5	2	11		
	% of Total	4.0%	5.0%	2.0%	11.0%		
Jarak, Pelayanan	Count	0	1	0	1		
	% of Total	.0%	1.0%	.0%	1.0%		
Total	Count	47	39	14	100		
	% of Total	47.0%	39.0%	14.0%	100.0%		
Ekspres	Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api	Jadwal	Count	1	2	2	5
			% of Total	1.0%	2.0%	2.0%	5.0%
		Pelayanan (keamanan)	Count	4	16	5	25
		% of Total	4.0%	16.0%	5.0%	25.0%	
	waktu tempuh	Count	9	16	6	31	
		% of Total	9.0%	16.0%	6.0%	31.0%	
	Jadwal, Pelayanan	Count	0	0	2	2	
		% of Total	.0%	.0%	2.0%	2.0%	
	Jadwal, waktu tempuh	Count	1	2	0	3	
		% of Total	1.0%	2.0%	.0%	3.0%	
Pelayanan, waktu tempuh	Count	7	19	8	34		
	% of Total	7.0%	19.0%	8.0%	34.0%		
Total	Count	22	55	23	100		
	% of Total	22.0%	55.0%	23.0%	100.0%		

g. Tabulasi Silang Kepemilikan Kendaraan Bermotor, Angkutan Yang Digunakan Menuju Stasiun Dengan Kelas Kereta

Kepemilikan Kendaraan Bermotor * Angkutan yang di gunakan menuju stasiun * Jenis Kereta Api Crosstabulation

			Angkutan yang di gunakan menuju stasiun								Total	
			Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Taksi	Bajaj / Ojek	Sepeda Motor	Mobil	Busway	Jalan Kaki, Sepeda Motor		Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek
Jenis Kereta Api												
Ekonomi	Kepemilikan Mobil Kendaraan Bermotor	Count	1	6	0	0	0	0	0	0	0	7
		% of Total	1.0%	6.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	7.0%
	Motor	Count	8	19	1	2	10	2	0	2	44	
		% of Total	8.0%	19.0%	1.0%	2.0%	10.0%	2.0%	.0%	2.0%	44.0%	
	Mobil dan Motor	Count	0	2	0	0	0	0	0	0	2	
		% of Total	.0%	2.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.0%	
	Tidak Punya	Count	16	28	0	1	1	0	1	0	47	
		% of Total	16.0%	28.0%	.0%	1.0%	1.0%	.0%	1.0%	.0%	47.0%	
	Total		Count	25	55	1	3	11	2	1	2	100
			% of Total	25.0%	55.0%	1.0%	3.0%	11.0%	2.0%	1.0%	2.0%	100.0%
Ekonomi AC	Kepemilikan Mobil Kendaraan Bermotor	Count	4	9	1	6	1	3	1	1	26	
		% of Total	4.0%	9.0%	1.0%	6.0%	1.0%	3.0%	1.0%	1.0%	26.0%	
	Motor	Count	12	16	0	3	11	0	0	0	42	
		% of Total	12.0%	16.0%	.0%	3.0%	11.0%	.0%	.0%	.0%	42.0%	
	Mobil dan Motor	Count	3	1	3	3	2	1	0	0	13	
		% of Total	3.0%	1.0%	3.0%	3.0%	2.0%	1.0%	.0%	.0%	13.0%	
	Tidak Punya	Count	5	13	0	1	0	0	0	0	19	
		% of Total	5.0%	13.0%	.0%	1.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	19.0%	
	Total		Count	24	39	4	13	14	4	1	1	100
			% of Total	24.0%	39.0%	4.0%	13.0%	14.0%	4.0%	1.0%	1.0%	100.0%
Ekspres	Kepemilikan Mobil Kendaraan Bermotor	Count	3	4	1	3	2	3	0	0	1	17
		% of Total	3.0%	4.0%	1.0%	3.0%	2.0%	3.0%	.0%	.0%	1.0%	17.0%
	Motor	Count	4	4	1	11	8	0	1	0	0	29
		% of Total	4.0%	4.0%	1.0%	11.0%	8.0%	.0%	1.0%	.0%	.0%	29.0%
	Mobil dan Motor	Count	5	8	0	5	5	1	0	1	0	25
		% of Total	5.0%	8.0%	.0%	5.0%	5.0%	1.0%	.0%	1.0%	.0%	25.0%
	Tidak Punya	Count	7	15	0	4	1	1	1	0	0	29
		% of Total	7.0%	15.0%	.0%	4.0%	1.0%	1.0%	1.0%	.0%	.0%	29.0%
	Total		Count	19	31	2	23	16	5	2	1	100
			% of Total	19.0%	31.0%	2.0%	23.0%	16.0%	5.0%	2.0%	1.0%	100.0%

h. Tabulasi Silang kepemilikan kendaraan, angkutan yang digunakan menuju stasiun Dengan Kelas Kereta

Kepemilikan Kendaraan Bermotor * Angkutan yang di gunakan menuju stasiun * Jenis Kereta Api Crosstabulation

			Angkutan yang di gunakan menuju stasiun								Total	
			Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Taksi	Bajaj / Ojek	Sepeda Motor	Mobil	Busway	Jalan Kaki, Sepeda Motor		Mikrolet/ Minibus/ Bus, Bajaj/ Ojek
Jenis Kereta Api												
Ekonomi	Kepemilikan Mobil Kendaraan Bermotor	Count	1	6	0	0	0	0	0	0	7	
		% of Total	1.0%	6.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	7.0%
	Motor	Count	8	19	1	2	10	2	0	2	44	
		% of Total	8.0%	19.0%	1.0%	2.0%	10.0%	2.0%	.0%	2.0%	44.0%	
	Mobil dan Motor	Count	0	2	0	0	0	0	0	0	2	
		% of Total	.0%	2.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.0%	
	Tidak Punya	Count	16	28	0	1	1	0	1	0	47	
		% of Total	16.0%	28.0%	.0%	1.0%	1.0%	.0%	1.0%	.0%	47.0%	
	Total		Count	25	55	1	3	11	2	1	2	100
			% of Total	25.0%	55.0%	1.0%	3.0%	11.0%	2.0%	1.0%	2.0%	100.0%
Ekonomi AC	Kepemilikan Mobil Kendaraan Bermotor	Count	4	9	1	6	1	3	1	1	26	
		% of Total	4.0%	9.0%	1.0%	6.0%	1.0%	3.0%	1.0%	1.0%	26.0%	
	Motor	Count	12	16	0	3	11	0	0	0	42	
		% of Total	12.0%	16.0%	.0%	3.0%	11.0%	.0%	.0%	.0%	42.0%	
	Mobil dan Motor	Count	3	1	3	3	2	1	0	0	13	
		% of Total	3.0%	1.0%	3.0%	3.0%	2.0%	1.0%	.0%	.0%	13.0%	
	Tidak Punya	Count	5	13	0	1	0	0	0	0	19	
		% of Total	5.0%	13.0%	.0%	1.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	19.0%	
	Total		Count	24	39	4	13	14	4	1	1	100
			% of Total	24.0%	39.0%	4.0%	13.0%	14.0%	4.0%	1.0%	1.0%	100.0%
Ekspres	Kepemilikan Mobil Kendaraan Bermotor	Count	3	4	1	3	2	3	0	0	1	17
		% of Total	3.0%	4.0%	1.0%	3.0%	2.0%	3.0%	.0%	.0%	1.0%	17.0%
	Motor	Count	4	4	1	11	8	0	1	0	0	29
		% of Total	4.0%	4.0%	1.0%	11.0%	8.0%	.0%	1.0%	.0%	.0%	29.0%
	Mobil dan Motor	Count	5	8	0	5	5	1	0	1	0	25
		% of Total	5.0%	8.0%	.0%	5.0%	5.0%	1.0%	.0%	1.0%	.0%	25.0%
	Tidak Punya	Count	7	15	0	4	1	1	1	0	0	29
		% of Total	7.0%	15.0%	.0%	4.0%	1.0%	1.0%	1.0%	.0%	.0%	29.0%
	Total		Count	19	31	2	23	16	5	2	1	100
			% of Total	19.0%	31.0%	2.0%	23.0%	16.0%	5.0%	2.0%	1.0%	100.0%

i. Tabulasi Silang kepemilikan kendaraan, angkutan yang digunakan dari stasiun Dengan Kelas Kereta

Kepemilikan Kendaraan Bermotor * Angkutan yang di gunakan dari stasiun * Jenis Kereta Api Crosstabulation

Jenis Kereta Api			Angkutan yang di gunakan dari stasiun							Total	
			Jalan kaki	Mikrolet/ Minibus/ Bus	Taksi	Bajaj / Ojek	Sepeda Motor	Mobil	Busway		Minibus/ Bus, Bajaj/
Ekonomi	Kepemilikan Mobil	Count	2	4	0	1	0	0	0	7	
		% of Total	2.0%	4.0%	.0%	1.0%	.0%	.0%	.0%	7.0%	
	Kendaraan Bermotor	Count	9	22	1	3	7	1	1	44	
		% of Total	9.0%	22.0%	1.0%	3.0%	7.0%	1.0%	1.0%	44.0%	
	Mobil dan Motor	Count	0	2	0	0	0	0	0	2	
		% of Total	.0%	2.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	.0%	2.0%	
	Tidak Punya	Count	22	21	0	4	0	0	0	47	
		% of Total	22.0%	21.0%	.0%	4.0%	.0%	.0%	.0%	47.0%	
Total		Count	33	49	1	8	7	1	1	100	
		% of Total	33.0%	49.0%	1.0%	8.0%	7.0%	1.0%	1.0%	100.0%	
Ekonomi AC	Kepemilikan Mobil	Count	7	12	1	3	2	1		26	
		% of Total	7.0%	12.0%	1.0%	3.0%	2.0%	1.0%		26.0%	
	Kendaraan Bermotor	Count	9	19	0	6	8	0		42	
		% of Total	9.0%	19.0%	.0%	6.0%	8.0%	.0%		42.0%	
	Mobil dan Motor	Count	1	1	0	3	3	5		13	
		% of Total	1.0%	1.0%	.0%	3.0%	3.0%	5.0%		13.0%	
	Tidak Punya	Count	3	12	0	3	1	0		19	
		% of Total	3.0%	12.0%	.0%	3.0%	1.0%	.0%		19.0%	
Total		Count	20	44	1	15	14	6		100	
		% of Total	20.0%	44.0%	1.0%	15.0%	14.0%	6.0%		100.0%	
Ekspres	Kepemilikan Mobil	Count	2	6	1	2	1	3	2	0	17
		% of Total	2.0%	6.0%	1.0%	2.0%	1.0%	3.0%	2.0%	.0%	17.0%
	Kendaraan Bermotor	Count	4	8	0	5	11	0	1	0	29
		% of Total	4.0%	8.0%	.0%	5.0%	11.0%	.0%	1.0%	.0%	29.0%
	Mobil dan Motor	Count	6	6	1	5	6	0	0	1	25
		% of Total	6.0%	6.0%	1.0%	5.0%	6.0%	.0%	.0%	1.0%	25.0%
	Tidak Punya	Count	7	15	0	2	0	2	3	0	29
		% of Total	7.0%	15.0%	.0%	2.0%	.0%	2.0%	3.0%	.0%	29.0%
Total		Count	19	35	2	14	18	5	6	100	
		% of Total	19.0%	35.0%	2.0%	14.0%	18.0%	5.0%	6.0%	100.0%	

Lampiran 5 : Tabel korelasi

		Correlations											
		Jenis Kereta Api	Jenis Kelamin	Usia	Pekerjaan	Tujuan Perjalanan	Pengeluaran Transportasi perbulan	Penghasilan perbulan	Kepemilikan Kendaraan Bermotor	Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api	Frekuensi Naik Kereta Api	Angkutan yang di gunakan menuju stasiun	Angkutan yang di gunakan dari stasiun
Jenis Kereta Api	Pearson Correlation	1	-.025	.036	-.130*	.013	.417**	.473**	-.085	.498**	-.057	.080	.183**
	Sig. (2-tailed)		.661	.538	.025	.818	.000	.000	.140	.000	.327	.167	.001
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	-.025	1	-.190**	-.169**	.110	-.086	-.133*	.069	-.059	-.010	.024	.033
	Sig. (2-tailed)	.661		.001	.003	.057	.135	.022	.232	.306	.860	.682	.574
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Usia	Pearson Correlation	.036	-.190**	1	-.090	-.132*	.257**	.280**	-.164**	.079	-.076	.104	.034
	Sig. (2-tailed)	.538	.001		.120	.022	.000	.000	.004	.170	.190	.073	.561
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Pekerjaan	Pearson Correlation	-.130**	-.169**	-.090	1	-.300**	.152**	.127*	-.011	-.060	-.003	-.074	-.066
	Sig. (2-tailed)	.025	.003	.120		.000	.008	.028	.844	.297	.959	.202	.251
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Tujuan Perjalanan	Pearson Correlation	.013	.110	-.132*	-.300**	1	-.090	-.045	.051	-.058	-.177**	.023	.033
	Sig. (2-tailed)	.818	.057	.022	.000		.119	.441	.380	.315	.002	.691	.567
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Pengeluaran Transportasi perbulan	Pearson Correlation	.417**	-.086	.257**	.152**	-.090	1	.582**	-.234**	.186**	-.181**	.192**	.113*
	Sig. (2-tailed)	.000	.135	.000	.008	.119		.000	.000	.001	.002	.001	.050
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Penghasilan perbulan	Pearson Correlation	.473**	-.133*	.280**	.127*	-.045	.582**	1	-.258**	.260**	-.198**	.130*	.136*
	Sig. (2-tailed)	.000	.022	.000	.028	.441	.000		.000	.000	.001	.024	.019
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Kepemilikan Kendaraan Bermotor	Pearson Correlation	-.085	.069	-.164**	-.011	.051	-.234**	-.258**	1	-.084	.113	-.204**	-.105
	Sig. (2-tailed)	.140	.232	.004	.844	.380	.000	.000		.149	.051	.000	.069
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Alasan Pemilihan Kelas Kereta Api	Pearson Correlation	.498**	-.059	.079	-.060	-.058	.186**	.260**	-.084	1	.049	.053	.067
	Sig. (2-tailed)	.000	.306	.170	.297	.315	.001	.000	.149		.399	.363	.245
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Frekuensi Naik Kereta Api	Pearson Correlation	-.057	-.010	-.076	-.003	-.177**	-.181**	-.198**	.113	.049	1	-.080	-.149**
	Sig. (2-tailed)	.327	.860	.190	.959	.002	.002	.001	.051	.399		.169	.010
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Angkutan yang di gunakan menuju stasiun	Pearson Correlation	.080	.024	.104	-.074	.023	.192**	.130*	-.204**	.053	-.080	1	.009
	Sig. (2-tailed)	.167	.682	.073	.202	.691	.001	.024	.000	.363	.169		.876
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Angkutan yang di gunakan dari stasiun	Pearson Correlation	.183**	.033	.034	-.066	.033	.113*	.136*	-.105	.067	-.149**	.009	1
	Sig. (2-tailed)	.001	.574	.561	.251	.567	.050	.019	.069	.245	.010	.876	
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 6 : Jadwal perjalanan kereta pada stasiun tempat survey

WAKTU	PAGI						SORE					
STASIUN	DEPOK			DEPOK BARU			JAKARTA KOTA			GONDANGDIA		
JENIS KA	EKONOMI	EKONOMI AC	EKSPRES	EKONOMI	EKONOMI AC	EKSPRES	EKONOMI	EKONOMI AC	EKSPRES	EKONOMI	EKONOMI AC	EKSPRES
	7:09	7:25	7:12	7:05	7:28	8:00	16:09	17:25	16:05	16:03	17:38	16:13
	7:31	8:52	7:46	7:16	8:55	8:03	16:27	17:50	16:24	16:21	18:57	16:34
	7:49	8:56	8:00	7:34	8:59	8:05	16:45	18:15	16:43	16:40	18:28	16:50
	8:05		8:17	7:52		8:25	17:03		16:58	17:00		17:05
	8:17		8:25	8:08		8:40	17:24		17:11	17:17		17:59
	8:29		8:40	8:20			17:40		17:22	17:37		18:00
	8:45			8:34			18:05		17:55	17:53		18:03
	8:59			8:50			18:38			18:18		
							18:56			18:51		