BAB IV

HUBUNGAN ANTARA PENILAIAN TENTANG TINGKAT PELAYANAN KERETA API DENGAN KARAKTERISTIK SOSIOEKONOMI, TINGKAT PENGGUNAAN KERETA API DAN MAKSUD PERJALANAN

Pada bab ini berisikan analisis yang bertujuan untuk mengetahui hubungan Antara penilaian tentang tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi dan perilaku perjalanan pengguna kereta api.

4.1. Penilaian tentang Tingkat Pelayanan Kereta Api

Dari hasil survey yang telah dilakukan, didapat 203 responden dari 220 responden, 17 data lainnya tidak bisa dipergunakan karena data yang didapat tidak valid. Berdasarkan kajian *literature* maka pada penelitian ini ditetapkan enam variabel yang termasuk ke dalam penilaian tentang tingkat pelayanan kereta api, diantaranya: aksesibilitas stasiun kereta api, tarif, waktu, kenyamanan, keselamatan, keamanan.

4.1.1. Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api Cicalengka

Berikut ini menjelaskan mengenai informasi penumpang kereta api berdasarkan tingkat kesetujuan tentang penilaian aksesibilitas stasiun kereta api Cicalengka dapat dilihat pada **Tabel IV-1**.

Tabel IV-1

Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api Cicalengka

No	Penilaian	Jumlah responden	Persentase (%)
1	Sangat tidak setuju	1	0.49
2	Tidak setuju	2	0,98
3	Biasa	36	18
4	Setuju	114	56
5	Sangat setuju	50	25
Jumlah		203	100

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Sebagian besar pengguna kereta api Bandung raya menjawab setuju untuk aksesibilitas stasiun Cicalengka. Hal ini dapat dilihat dari jumlah persentase jawaban setuju paling tinggi dibandingkan dengan jawaban lainnya yaitu sebesar

56%. Hal ini menunjukan bahwa lokasi stasiun mudah dijangkau atau dengan kata lain dianggap cukup strategis oleh responden pengguna kereta api.

4.1.2. Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Tarif Kereta Api

Berikut ini menjelaskan mengenai informasi penumpang kereta api berdasarkan penilaian responden tentang penilaian naik kereta api karena murah dapat dilihat pada **Tabel IV-2.**

Tabel IV-2

Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Tarif Kereta Api

No	Penilaian	Hasil	Persentase (%)
1	Sangat tidak setuju	0	0
2	Tidak setuju	0	0
3	Biasa	18	9
4	Setuju	107	53
5	Sangat setuju	78	38
Jumlah		203	100

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa sebagian besar pengguna kereta api Bandung raya lebih banyak menjawab setuju untuk penilaian tentang naik kereta api karena murah. Hal ini dapat dilihat dari jumlah persentase jawaban setuju paling tinggi dibandingkan dengan jawaban lainnya yaitu sebesar 53% sedangkan tidak ada sama sekali responden yang menjawab tidak setuju maupun sangat tidak setuju. Hal ini menunjukan bahwa moda transportasi kereta api masih menjadi primadona bagi sebagian besar masyarakat karena harga tiket yang relative lebih murah bila dibandingkan dengan moda trasnportasi lainnya, moda ini juga dapat digunakan untuk semua jenis lapisan masyarakat agar dapat menunjang mobilitas sehari-hari.

4.1.3. Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Waktu perjalanan kereta api Kereta Api

Berikut ini menjelaskan mengenai informasi penumpang kereta api berdasarkan penilaian responden tentang penilaian waktu perjalanan kereta api dapat dilihat pada **Tabel IV-3.**

Tabel IV-3

Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Waktu perjalanan kereta api Kereta Api

No	Penilaian	Hasil	Persentase (%)
1	Sangat tidak setuju	1	0,49
2	Tidak setuju	1	0,49
3	Biasa	24	12
4	Setuju	102	50
5	Sangat setuju	75	37
Jumlah		203	100

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Sebagian besar pengguna kereta api Bandung raya menjawab setuju untuk penilaian tentang waktu perjalanan kereta api. Hal ini dapat dilihat dari persentase responden yang menjawab setuju paling tinggi bila dibandingkan dengan jawaban lain yaitu sebesar 50% sedangkan responden yang menjawab biasa hanya sebesar 12%. Penjelasan diatas sesuai dengan maksud perjalanan responden yang sebagian besar dari responden menggunakan moda kereta api untuk bekerja, karena moda kereta api memiliki efisiensi waktu yang lebih baik dibandingkan dengan angkutan umum lainnya karena kereta api merupakan moda yang memiliki jalur khusus dan kemungkinan untuk terjadi permasalahan yang mengganggu jalannya kereta api sangat minim dibandingkan dengan moda angkutan umum jalan raya.

4.1.4. Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Kenyamanan Kereta Api

Berikut ini menjelaskan mengenai informasi penumpang kereta api berdasarkan penilaian responden tentang penilaian naik kereta api karena kenyamanan didalam kereta api dapat dilihat pada **Tabel IV-4.**

Tabel IV-4

Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Kenyamanan Kereta Api

No	penilaian	Hasil	Persentase (%)
1	Sangat tidak setuju	2	1
2	Tidak setuju	5	2
3	Biasa	46	23
4	Setuju	104	51
5	Sangat setuju	46	23
Jumlah		203	100

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa sebagian besar pengguna kereta api Bandung raya lebih banyak menjawab setuju mengenai penilaian kenyamanan kereta api dengan persentase sebesar 51% sedangkan untuk pengguna yang menjawab biasa hanya sebesar 23%. Dari uraian diatas menunjukan bahwa dalam pelayanannya untuk moda kereta api telah memenuhi standar pelayanan yang telah diterapkan.

4.1.5. Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Keselamatan Kereta Api

Berikut ini menjelaskan mengenai informasi penumpang kereta api berdasarkan penilaian responden tentang keselamatan kereta api selama berada didalam kereta api dapat dilihat pada **Tabel IV-5.**

Tabel IV-5

Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Keselamatan Kereta Api

No	Penilaian	Hasil	Persentase (%)
1	Sangat tidak setuju	0	0
2	Tidak setuju	7	3
3	Biasa	39	19
4	Setuju	101	50
5	Sangat setuju	56	28
Jumlah		203	100

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Sebagian besar pengguna kereta api Bandung raya menjawab setuju untuk penilaian tentang keselamatan kereta api selama didalam kereta. Hal ini dapat dilihat dari persentase responden yang menjawab setuju paling tinggi bila dibandingkan dengan jawaban lain yaitu sebesar 50% sedangkan responden yang menjawab biasa hanya sebesar 19%. Penjelasan diatas menunjukan bahwa tingkat keselamatan pengguna kereta api sangat lah baik, karena kereta api memiliki jalurnya sendiri sehingga kecil kemungkinan untuk terjadi kecelakaan.

4.1.6. Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Keamanan Kereta Api

Berikut ini menjelaskan mengenai informasi penumpang kereta api berdasarkan penilaian responden tentang keamanan kereta api didalam kereta api dapat dilihat pada **Tabel IV-6.**

Tabel IV-6

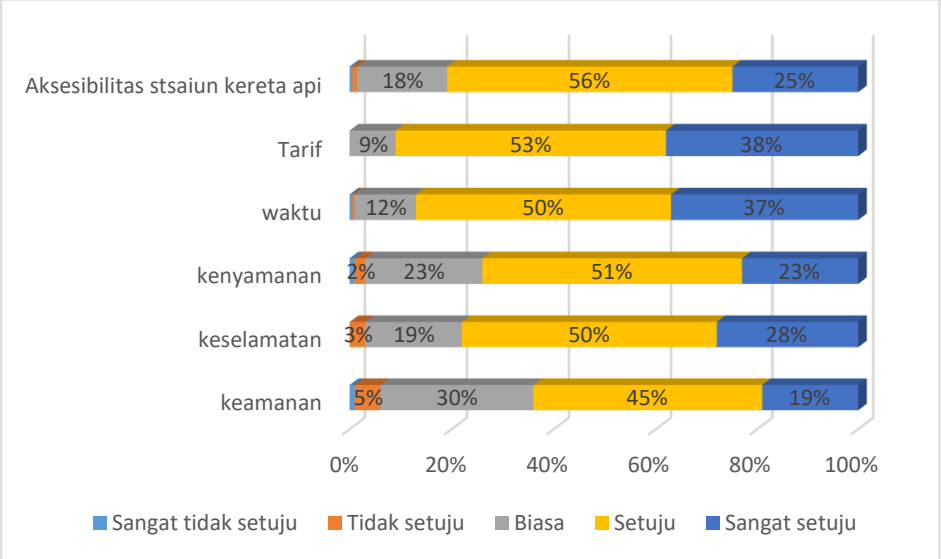
Tingkat Kesetujuan tentang Penilaian Keamanan Kereta Api

No	Penilaian	Hasil	Persentase (%)
1	Sangat tidak setuju	3	1
2	Tidak setuju	10	5
3	Biasa	60	30
4	Setuju	92	45
5	Sangat setuju	38	19
Jumlah		203	100

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa sebagian besar pengguna kereta api Bandung raya lebih banyak menjawab setuju untuk penilaian tentang naik kereta api terjamin keamanan didalam kereta. Hal ini dapat dilihat dari jumlah persentase jawaban setuju paling tinggi dibandingkan dengan jawaban lainnya yaitu sebesar 45% , untuk responden yang menjawab sangat tidak setuju dan tidak setuju persentasenya yaitu hanya 6%, sedangkan 30 % lainnya menjawab biasa untuk penilaian keamanan kereta api. Artinya bahwa tingkat keamanan didalam kereta sudah cukup baik karena pada kenyataanya terpasang beberapa cctv pada setiap gerbong untuk mengurangi tindak kejahatan didalam kereta api.

Gambar tingkat kesetujuan tentang penilaian tingkat pelayanan kereta api dapat dilihat pada **Gambar 4.1.**



Gambar 4.1

Tingkat Kesetujuan Tentang Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api

4.2. Hubungan Antara Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Karakteristik Sosioekonomi

Terdapat 203 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat ada tidaknya hubungan serta keterkaitan Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi. Tujuan dari melihat hubungan Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi adalah untuk melihat apakah penilaian tingkat pelayanan kereta api ada hubungannya dengan karakteristik sosioekonomi penumpang kereta api. Aspek karakteristik sosioekonomi yaitu : jenis kelamin, usia, jenis pekerjaan, kepemilikan mobil dan kepemilikan sepeda motor.

4.2.1. Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan karakteristik sosioekonomi dari penumpang kereta api yang dapat mempengaruhi terhadap penilaian tingkat pelayanan kereta api. Terdapat 203 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat hubungan dan keterkaitannya Antara jenis kelamin dengan penilaian tingkat pelayanan kereta api. Adapun aspek penilaian tingkat pelayanan dalam penelitian ini yaitu: aksesibilitas stasiun kereta api, tarif, waktu, kenyamanan, keselamatan, keamanan. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan jenis kelamin.

4.2.1.1. Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Jenis Kelamin

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan jenis kelamin maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan jenis kelamin.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan jenis kelamin.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,894 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,894 < 9,488). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,421 > 0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan jenis kelamin responden.

Tabel IV-7

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Jenis Kelamin

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	3,894	0,421	9,488	3,894 < 9,488	0,421 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* responden yang menjawab setuju dan sangat setuju paling banyak yaitu dengan jenis kelamin laki-laki dengan jumlah 81 orang dan 77 orang berjenis kelamin perempuan. Perbedaan jumlah yang tidak begitu jauh membuktikan bahwa baik laki-laki maupun perempuan memiliki aksesibilitas stasiun Cicalengka yang sama.

4.2.1.2. Penilaian Tarif Kereta Api dengan Jenis Kelamin

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian Tarif kereta api dengan jenis kelamin maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan jenis kelamin.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan jenis kelamin.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 1,194 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05

dengan derajat kebebasan 2 adalah 5,991. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (1,194 < 5,991). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,550 > 0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Artinya penilaian tarif kereta api tidak ditentukan oleh jenis kelamin responden. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan jenis kelamin responden.

Tabel IV-8

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Tarif Kereta Api dengan Jenis Kelamin

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	1,194	0,550	5,991	1,194 < 5,991	0,550 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* responden yang menjawab setuju dan sangat setuju paling banyak yaitu dengan jenis kelamin laki-laki dengan jumlah 99 orang dan 86 orang berjenis kelamin perempuan. Sedangkan untuk responden yang menjawab biasa dengan jenis kelamin laki-laki berjumlah 12 orang dan perempuan 6 orang.

4.2.1.3. Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Jenis Kelamin

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api kereta api dengan jenis kelamin maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan jenis kelamin.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan jenis kelamin.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 11,568 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (11,568 > 9,488). Dapat

dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,021 < 0,05). Maka H0 ditolak dan H1 diterima. Artinya jenis kelamin responden baik laki-laki maupun perempuan mempunyai mempunyai hubungan dengan penilaian waktu perjalanan kereta api. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan jenis kelamin responden.

Tabel IV-9

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Jenis Kelamin

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	11,568	0,021	9,488	11,568 > 9,488	0,021 < 0,05	HI Diterima

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* responden yang menjawab sangat tidak setuju terdapat 1 orang dengan jenis kelamin laki-laki, responden menjawab tidak setuju terdapat 1 orang dengan jenis kelamin perempuan, 15 orang dengan jenis kelamin laki-laki dan 9 orang dengan jenis kelamin perempuan menjawab biasa. Sedangkan orang paling banyak menjawab setuju dan sangat setuju sebanyak 177 orang dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 95 dan perempuan 86 orang.

4.2.1.4. Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Jenis Kelamin

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan jenis kelamin maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan jenis kelamin.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan jenis kelamin.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 2,502 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$

dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (2,502 < 9,488). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,644 > 0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan jenis kelamin responden.

Tabel IV-10

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Jenis Kelamin

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	2,502	0,644	9,488	2,502 < 9,488	0,644 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* responden yang menjawab sangat tidak setuju terdapat 2 orang dengan jenis kelamin laki-laki, responden menjawab tidak setuju terdapat 2 orang dengan jenis kelamin perempuan dan 3 orang laki-laki, 24 orang dengan jenis kelamin laki-laki dan 21 orang dengan jenis kelamin perempuan menjawab biasa. Sedangkan orang paling banyak menjawab setuju dan sangat setuju sebanyak 151 orang dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 83 dan perempuan 68 orang.

4.2.1.5. Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Jenis Kelamin

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan jenis kelamin maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan jenis kelamin.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan jenis kelamin.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,160 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$

dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,160< 7,815). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,368 > 0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan jenis kelamin responden.

Tabel IV-11

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Jenis Kelamin

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	3,160	0,368	7,815	3,160 < 7,815	0,368 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisi2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* tidak ada responden yang menjawab sangat tidak setuju, responden menjawab tidak setuju terdapat 2 orang dengan jenis kelamin perempuan dan 5 orang laki-laki, 17 orang dengan jenis kelamin laki-laki dan 22 orang dengan jenis kelamin perempuan menjawab biasa. Sedangkan orang paling banyak menjawab setuju dan sangat setuju sebanyak 157 orang dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 89 dan perempuan 68 orang.

4.2.1.6. Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Jenis Kelamin

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara keamanan kereta api dengan jenis kelamin maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara keamanan kereta api dengan jenis kelamin.
- H_1: Terdapat hubungan Antara keamanan kereta api dengan jenis kelamin.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 4,005 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (4,005< 9,488). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,405 > 0,05).

Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan jenis kelamin responden.

Tabel IV-12

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Jenis Kelamin

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	4,005	0,405	9,488	4,005 < 9,488	0,405 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* responden yang menjawab sangat tidak setuju terdapat 2 orang dengan jenis kelamin laki-laki dan 1 orang dengan jenis kelamin perempuan, responden menjawab tidak setuju terdapat 7 orang dengan jenis kelamin perempuan dan 3 orang laki-laki, 30 orang dengan jenis kelamin laki-laki dan 30 orang dengan jenis kelamin perempuan menjawab biasa. Sedangkan orang paling banyak menjawab setuju dan sangat setuju sebanyak 130 orang dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 76 dan perempuan 54 orang.

4.2.2. Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api Dengan Usia

Usia merupakan karakteristik sosioekonomi dari penumpang kereta api yang dapat mempengaruhi terhadap penilaian tingkat pelayanan kereta api. Terdapat 203 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat hubungan dan keterkaitannya Antara usai dengan penilaian tingkat pelayanan kereta api. Adapun aspek penilaian tingkat pelayanan dalam penelitian ini yaitu: aksesibilitas stasiun kereta api, tarif, waktu, kenyamanan, keselamatan, keamanan. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan usia.

4.2.2.1. Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Usia

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan usia maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan usia.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan usia.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 5,964 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (5,964< 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,651>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan usia responden.

Tabel IV-13

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Usia

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	5,964	0,651	15,507	5,964 < 15,507	0,651 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa tingkat usia paling dominan Antara usia 17 – 25 dan 26 - 50 tahun dengan menjawab setuju untuk aksesibilitas stasiun kereta api masing-masing 52 orang responden sedangkan untuk usia >50 tahun hanya 10 responden menjawab setuju untuk aksesibilitas stasiun kereta api.

4.2.2.2. Penilaian Tarif Kereta Api dengan Usia

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan usia maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan usia.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan usia.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 4,848 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (4,848< 9,488). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,303>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan usia responden.

Tabel IV-14

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Tarif Kereta Api dengan Usia

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	4,848	0,303	9,488	4,848 < 9,488	0,303 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa tingkat usia paling dominan adalah usia 17 – 25 dengan 54 responden menjawab setuju dan 6 responden menjawab biasa, usia 26 - 50 tahun dengan 43 responden menjawab setuju dan 11 responden menjawab biasa, sedangkan untuk usia >50 tahun hanya 10 responden menjawab setuju dan 1 orang responden menjawab biasa untuk penilaian tarif kereta api dengan usia.

4.2.2.3. Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Usia

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan usia maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan usia.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan usia.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,269 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa

chi-square hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,269< 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,916>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara waktu perjalanan kereta api dengan usia responden.

Tabel IV-15

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Usia

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	3,269	0,916	15,507	3,269 < 15,507	0,916 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa tingkat usia paling dominan adalah usia 17 – 25 dengan 48 responden menjawab setuju dan 10 responden menjawab biasa, usia 26 - 50 tahun dengan 41 responden menjawab setuju dan 12 responden menjawab biasa, sedangkan untuk usia >50 tahun hanya 13 responden menjawab setuju dan 2 orang responden menjawab biasa untuk waktu perjalanan kereta api dengan usia.

4.2.2.4. Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Usia

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan usia maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan usia.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan usia.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,192 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,192< 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,326>0,05). Maka

H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara kenyamanan kereta api dengan usia responden.

Tabel IV-16

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Usia

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	9,192	0,326	15,507	9,192 < 15,507	0,326 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa tingkat usia paling dominan adalah usia 17 – 25 dengan 43 responden menjawab setuju dan 27 responden menjawab biasa, usia 26 - 50 tahun dengan 49 responden menjawab setuju dan 15 responden menjawab biasa, sedangkan untuk usia >50 tahun hanya 13 responden menjawab setuju dan 3 orang responden menjawab biasa untuk kenyamanan kereta api dengan usia.

4.2.2.5. Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Usia

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan usia maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan usia.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan usia.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,537 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,537< 12,592). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,146>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keselamatan kereta api dengan usia responden.

Tabel IV-17

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Usia

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	9,537	0,146	12,592	9,537 < 12,592	0,146 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa tingkat usia paling dominan adalah usia 17 – 25 dengan 46 responden menjawab setuju dan 25 responden menjawab biasa, usia 26 - 50 tahun dengan 44 responden menjawab setuju dan 12 responden menjawab biasa, sedangkan untuk usia >50 tahun hanya 11 responden menjawab setuju dan 2 orang responden menjawab biasa untuk keselamatan kereta api dengan usia.

4.2.2.6. Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Usia

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan usia maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan usia.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan usia.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 13,970 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (13,970< 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,083>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keamanan kereta api dengan usia responden.

Tabel IV-18

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Usia

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	13,970	0,083	15,507	13,970 < 15,507	0,083 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa tingkat usia paling dominan adalah usia 17 – 25 dengan 40 responden menjawab setuju dan 32 responden menjawab biasa, usia 26 - 50 tahun dengan 41 responden menjawab setuju dan 23 responden menjawab biasa, sedangkan untuk usia >50 tahun hanya 11 responden menjawab setuju dan 5 orang responden menjawab biasa untuk keamanan kereta api dengan usia.

4.2.3. Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

Jenis pekerjaan merupakan karakteristik sosioekonomi dari penumpang kereta aspi yang dapat mempengaruhi terhadap penilaian tingkat pelayanan kereta api. Terdapat 203 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat ada tidaknya hubungan dan keterkaitannya Antara jenis pekerjaan dengan penilaian tingkat pelayanan kereta api. Adapun aspek aspek penilaian tingkat pelayanan kereta api dalam penilaian ini yaitu: aksesibilitas stasiun kereta api, tarif, waktu, kenyamanan, keselamatan, keamanan.

4.2.3.1.Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan jenis pekerjaan maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan jenis pekerjaan.

- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan jenis pekerjaan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 17,379 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 24 adalah 36,415. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (17,379< 36,415). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,832>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan jenis pekerjaan responden.

Tabel IV-19

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	17,379	0,083	36,415	17,379 < 36,415	0,832 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 114 responden yang menjawab setuju, 40 orang memiliki kelompok pekerjaan lainnya seperti pelajar, buru, maupun mahasiswa, sedangkan untuk 15 orang responden yang menjawab biasa mimiliki kelompok pekerjaan seperti karyawan pegawai swasta dan wiraswasta.

4.2.3.2.Penilaian Tarif Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan jenis pekerjaan maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan jenis pekerjaan.

- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan jenis pekerjaan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 8,407 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (8,407< 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,753>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan jenis pekerjaan responden.

Tabel IV-20

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Tarif Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	8,407	0,753	21,026	8,407 < 21,026	0,753 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari total 107 responden yang menjawab setuju paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan lainnya (pelajar,buruh,mahasiswa) sebanyak 42 orang responden, paling sedikit yaitu dari jenis pekerjaan dosen/guru, pns(bukan guru), dan pimpinan pegawai swasta masing-masing 2 orang responden, sedangkan dari total 18 responden yang menjawab biasa, paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan wiraswasta sebanyak 8 orang responden, paling sedikit yaitu dari jenis pekerjaan pegawai swasta dan lainnya masing-masing 5 orang responden.

4.2.3.3.Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan jenis pekerjaan maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan jenis pekerjaan.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan jenis pekerjaan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 17,478 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 24 adalah 36,415. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (17,478< 36,415). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,828>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara waktu perjalanan kereta api dengan jenis pekerjaan responden.

Tabel IV-21

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	17,478	0,828	36,415	17,478 < 36,415	0,828 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari total 102 responden yang menjawab setuju paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan lainnya (pelajar,buruh,mahasiswa) sebanyak 44 orang responden, paling sedikit yaitu dari jenis pekerjaan pemimpin pegawai swasta dan pns (bukan guru) masing-masing 2 orang responden, sedangkan dari total 24 responden yang menjawab biasa, paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan lainnya sebanyak 9 orang responden, paling sedikit yaitu dari jenis pekerjaan pimpinan 1 orang responden.

4.2.3.4.Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang.

Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan jenis pekerjaan maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan jenis pekerjaan.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan jenis pekerjaan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 29,548 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 24 adalah 36,415. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (29,548< 36,415). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,200>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara kenyamanan kereta api dengan jenis pekerjaan responden.

Tabel IV-22

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	29,548	0,200	36,415	29,548 < 36,415	0,200 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari total 105 responden yang menjawab setuju paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan lainnya (pelajar,buruh,mahasiswa) sebanyak 39 orang responden, lalu dari jenis pekerjaan wiraswasta 33 orang responden, sedangkan dari total 45 responden yang menjawab biasa, paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan lainnya sebanyak 20 orang responden, paling sedikit yaitu dari jenis pekerjaan dosen/guru dan pns (bukan guru) masing-masing 1 orang responden.

4.2.3.5.Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang.

Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan jenis pekerjaan maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan jenis pekerjaan.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan jenis pekerjaan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 18,126 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 18 adalah 28,869. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (18,126< 28,869). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,447>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keselamatan kereta api dengan jenis pekerjaan responden.

Tabel IV-23

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	18,126	0,447	28,869	18,126 < 28,869	0,447 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari total 105 responden yang menjawab setuju paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan wiraswasta sebanyak 36 orang responden, lalu dari jenis pekerjaan lainnya (pelajar,buruh,mahasiswa) 33 orang responden, sedangkan dari total 39 responden yang menjawab biasa, paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan lainnya (pelajar,buruh,mahasiswa) sebanyak 18 orang responden, paling sedikit yaitu dari jenis pekerjaan dosen/guru, pns (bukan guru) dan pimpinan pegawai swasta masing-masing 1 orang responden.

4.2.3.6.Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan jenis pekerjaan maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan jenis pekerjaan.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan jenis pekerjaan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 19,222 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 24 adalah 36,415. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (19,222< 36,415). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,740>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keamanan kereta api dengan jenis pekerjaan responden.

Tabel IV-24

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Jenis Pekerjaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	19,222	0,740	36,415	19,222 < 36,415	0,740 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari total 92 responden yang menjawab setuju paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan lainnya (pelajar,buruh,mahasiswa) sebanyak 32 orang responden, lalu dari jenis pekerjaan wiraswasta 30 orang responden dan paling sedikit dari jenis pekerjaan pimpinan perusahaan dan professional masing-masing 1 orang responden, sedangkan dari total 60 responden yang menjawab biasa, paling banyak menjawab dari jenis pekerjaan lainnya (pelajar,buruh,mahasiswa) sebanyak 25 orang responden, paling sedikit yaitu dari jenis pekerjaan pns (bukan guru) 1 orang responden.

4.2.4. Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

Kepemilikan mobil merupakan karakteristik sosioekonomi dari penumpang kereta api yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang kereta api. Terdapat 203 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitannya Antara kepemilikan mobil dengan penilaian tingkat pelayanan kereta api. Adapun aspek aspek penilaian tingkat pelayanan kereta api dalam penilaian ini yaitu: aksesibilitas stasiun kereta api, tarif, waktu, kenyamanan, keselamatan, keamanan. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan kepemilikan mobil memiliki hubungan atau tidak.

4.2.4.1. Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary,* penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan kepemilikan mobil maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan kepemilikan mobil.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan kepemilikan mobil.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,583 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,583< 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,896>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan kepemilikan mobil responden.

Tabel IV-25

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	3,583	0,896	15,507	3,583 < 15,507	0,896 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 114 responden yang menjawab setuju, 19 orang memiliki satu mobil dan 1 orang memiliki lebih dari 2 mobil sisanya tidak memiliki mobil sama sekali, sedangkan dari 2 responden yang menjawab tidak setuju keduanya tidak memiliki mobil.

4.2.4.2. Penilaian Tarif Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan kepemilikan mobil maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan kepemilikan mobil.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan kepemilikan mobil.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 2,293 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (2,293< 9,488). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,682>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan kepemilikan mobil responden.

Tabel IV-26

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Tarif Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

No	*chi-square test*			Probabilitas	Keterangan

	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*	dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel		
1	2,293	0,682	9,488	2,293 < 9,488	0,682 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 107 responden yang menjawab setuju, 17 orang memiliki satu mobil dan 1 orang memiliki lebih dari 2 mobil sisanya tidak memiliki mobil sama sekali, sedangkan dari 18 responden yang menjawab biasa 3 orang memiliki satu mobil sedangkan sisanya tidak memiliki mobil sama sekali.

4.2.4.3. Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan kepemilikan mobil maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan kepemilikan mobil.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan kepemilikan mobil.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,900 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,900< 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,866>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara waktu perjalanan kereta api dengan kepemilikan mobil responden.

Tabel IV-27

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

No	*chi-square test*			Probabilitas	Keterangan

	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*	dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel		
1	3,900	0,866	15,507	3,900 < 15,507	0,866 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 102 responden yang menjawab setuju, 18 orang memiliki satu mobil dan 1 orang memiliki lebih dari 2 mobil sisanya tidak memiliki mobil sama sekali, sedangkan dari 24 responden yang menjawab biasa 2 orang memiliki satu mobil sedangkan sisanya tidak memiliki mobil sama sekali.

4.2.4.4. Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan kepemilikan mobil maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan kepemilikan mobil.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan kepemilikan mobil.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,061 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,061< 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,930>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara kenyamanan kereta api dengan kepemilikan mobil responden.

Tabel IV-28

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

No	*chi-square test*			Probabilitas	Keterangan

	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*	dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel		
1	3,061	0,930	15,507	3,061 < 15,507	0,930 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 105 responden yang menjawab setuju, 15 orang memiliki satu mobil dan 1 orang memiliki lebih dari 2 mobil sisanya tidak memiliki mobil sama sekali, sedangkan dari 5 responden yang menjawab tidak setuju 1 orang memiliki satu mobil sedangkan sisanya tidak memiliki mobil sama sekali.

4.2.4.5. Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan kepemilikan mobil maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan kepemilikan mobil.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan kepemilikan mobil.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 7,170 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (7,170< 12,592). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,305>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keselamatan kereta api dengan kepemilikan mobil responden.

Tabel IV-29

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

No	*chi-square test*			Probabilitas	Keterangan

	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*	dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel		
1	7,170	0,305	12,592	7,170 < 12,592	0,305 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 101 responden yang menjawab setuju, 15 orang memiliki satu mobil dan 1 orang memiliki lebih dari 2 mobil sisanya tidak memiliki mobil sama sekali, sedangkan dari 7 responden yang menjawab tidak setuju semuanya tidak memiliki mobil sama sekali.

4.2.4.6. Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan kepemilikan mobil maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan kepemilikan mobil.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan kepemilikan mobil.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 7,299 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (7,299< 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,505>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keamanan kereta api dengan kepemilikan mobil responden.

Tabel IV-30

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Kepemilikan Mobil

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				

1	7,299	0,505	15,507	7,299 < 15,507	0,505 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 92 responden yang menjawab setuju, 12 orang memiliki satu mobil dan 1 orang memiliki lebih dari 2 mobil sisanya tidak memiliki mobil sama sekali, sedangkan dari 10 responden yang menjawab tidak setuju 3 orang memiliki satu mobil sisanya tidak memiliki mobil sama sekali.

4.2.5. Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

Kepemilikan sepeda motor merupakan karakteristik sosioekonomi dari penumpang kereta api yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang kereta api. Terdapat 203 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitannya Antara kepemilikan mobil dengan penilaian tingkat pelayanan kereta api. Adapun aspek penilaian tingkat pelayanan kereta api dalam penilaian ini yaitu: aksesibilitas stasiun kereta api, tarif, waktu, kenyamanan, keselamatan, keamanan. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor memiliki hubungan atau tidak.

4.2.5.1. Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan kepemilikan sepeda motor maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 16,909 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$

dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (16,909< 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,153>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan kepemilikan sepeda motor responden.

Tabel IV-31

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	16,909	0,153	21,026	16,909 < 21,026	0,153 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 114 responden yang menjawab setuju, 49 orang memiliki satu sepeda motor, 31 orang memiliki dua sepeda motor, 6 orang memiliki lebih dari dua sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali, sedangkan dari 2 responden yang menjawab tidak setuju keduanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali.

4.2.5.2. Penilaian Tarif Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan kepemilikan sepeda motor maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 8,772 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (8,772< 12,592). Dapat

dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,187>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan kepemilikan sepeda motor responden.

Tabel IV-32

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Tarif Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	8,772	0,187	12,592	8,772 < 12,592	0,187 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 107 responden yang menjawab setuju, 46 orang memiliki satu sepeda motor, 30 orang memiliki dua sepeda motor, 3 orang memiliki lebih dari dua sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali, sedangkan dari 18 responden yang menjawab biasa 9 orang memiliki satu sepeda motor, 2 orang memiliki dua sepeda motor dan lebih dari dua sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali.

4.2.5.3. Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 13,761 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (13,761< 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,316>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara waktu perjalanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor responden.

Tabel IV-33

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	13,761	0,316	21,026	13,761 < 21,026	0,316 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 102 responden yang menjawab setuju, 48 orang memiliki satu sepeda motor, 25 orang memiliki dua sepeda motor, 6 orang memiliki lebih dari dua sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali, sedangkan dari 1 responden yang menjawab tidak setuju hanya memiliki satu sepeda motor.

4.2.5.4. Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.

- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 14,473 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (14,473< 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,272>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara kenyamanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor responden.

Tabel IV-34

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	14,473	0,272	21,026	14,473 < 21,026	0,272 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 105 responden yang menjawab setuju, 49 orang memiliki satu sepeda motor, 30 orang memiliki dua sepeda motor, 7 orang memiliki lebih dari dua sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali, sedangkan dari 5 responden yang menjawab tidak setuju 2 orang memiliki satu sepeda motor, 1 orang memiliki 2 sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali.

4.2.5.5. Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda motor

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.

- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 5,554 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,919. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (5,554< 16,919). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,784>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keselamatan kereta api dengan kepemilikan mobil responden.

Tabel IV-35

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	5,554	0,784	16,919	5,554 < 16,919	0,784 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 101 responden yang menjawab setuju, 46 orang memiliki satu sepeda motor, 25 orang memiliki dua sepeda motor, 4 orang memiliki lebih dari dua sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali, sedangkan dari 7 responden yang menjawab tidak setuju 2 orang memiliki satu sepeda motor, 2 orang memiliki dua sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali.

4.2.5.6. Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.

- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,812 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,812< 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,987>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keamanan kereta api dengan kepemilikan sepeda motor responden.

Tabel IV-36

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Kepemilikan Sepeda Motor

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	3,812	0,987	21,026	3,812 < 21,026	0,987 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari 92 responden yang menjawab setuju, 44 orang memiliki satu sepeda motor, 22 orang memiliki dua sepeda motor, 4 orang memiliki lebih dari dua sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali, sedangkan dari 10 responden yang menjawab tidak setuju 6 orang memiliki satu sepeda motor, 2 orang memiliki dua sepeda motor sisanya tidak memiliki sepeda motor sama sekali.

4.3. Hubungan Antara Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Perilaku Perjalanan

Terdapat 203 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat ada tidaknya hubungan serta keterkaitan Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan perilaku perjalanan. Tujuan dari melihat hubungan Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik perilaku perjalanan adalah untuk melihat apakah penilaian tingkat pelayanan kereta api ada hubungannya dengan perilaku

perjalanan penumpang kereta api. Aspek perilaku perjalanan yaitu : tingkat penggunaan kereta api dan maksud perjalanan.

4.3.1. Hubungan Antara Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan Kereta Api

Tingkat penggunaan kereta api merupakan aspek dari perilaku perjalanan penumpang kereta api yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang kereta api. Terdapat 203 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitannya Antara tingkat penggunaan kereta api dengan penilaian tingkat pelayanan kereta api. Adapun aspek penilaian tingkat pelayanan kereta api dalam penilaian ini yaitu: aksesibilitas stasiun kereta api, tarif, waktu, kenyamanan, keselamatan, keamanan. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api memiliki hubungan atau tidak.

4.3.1.1. Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan Kereta Api

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 22,887 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 16 adalah 26,296. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (22,887< 26,296). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,117>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat

disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api responden.

Tabel IV-37

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	22,887	0,117	26,296	22,887 < 26,296	0,117 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak menjawab dengan menjawab setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api sangat sering dengan jumlah 45 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab sangat tidak setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api biasa dengan jumlah 1 responden.

4.3.1.2. Penilaian Tarif Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan Kereta Api

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 2,678 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (2,678< 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,953>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api responden.

Tabel IV-38

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Tarif Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	2,678	0,953	15,507	2,678 < 15,507	0,953 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak menjawab dengan menjawab setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api sangat sering dengan jumlah 43 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab biasa adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api biasa dengan jumlah 1 responden.

4.3.1.3. Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan Kereta Api

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 12,592 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 16 adalah 26,296. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (12,592< 26,296). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,702>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara waktu perjalanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api responden.

Tabel IV-39

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	12,592	0,702	26,296	12,592 < 26,296	0,702 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak dengan jawaban setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api sangat sering dengan jumlah 34 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab tidak setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api sangat jarang dengan jumlah 1 responden.

4.3.1.4. Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan Kereta Api

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,976 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 16 adalah 26,296. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,976< 26,296). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,868>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak

terdapat hubungan Antara kenyamanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api responden.

Tabel IV-40

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	9,976	0,868	26,296	9,976 < 26,296	0,868 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak dengan jawaban setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api sangat sering dengan jumlah 38 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab tidak setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api sangat jarang, jarang, biasa dengan jumlah masing-masing 1 responden.

4.3.1.5. Penilaian Keselamatan kereta api dengan Tingkat penggunaan Kereta Api

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 12,637 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (12,637< 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas

(0,393>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keselamatan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api responden.

Tabel IV-41

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	12,637	0,393	21,026	12,637 < 21,026	0,393 > 0,05	HI Ditolak

Sumber: Hasil Analisis 201

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak dengan jawaban setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api sangat sering dengan jumlah 41 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab sangat tidak setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api jarang dengan jumlah 3 responden.

4.3.1.6. Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan Kereta Api

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 13,047 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 16 adalah 26,296. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (13,047< 26,296). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,669>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat

disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keamanan kereta api dengan tingkat penggunaan kereta api responden.

Tabel IV-42

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Tingkat Penggunaan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	13,047	0,669	26,296	13,047 < 26,296	0,669 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak dengan jawaban setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api sangat sering dengan jumlah 38 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab sangat tidak setuju adalah responden dengan tingkat penggunaan kereta api sering dengan jumlah 1 responden.

4.3.2. Hubungan Antara Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Maksud perjalanan

Maksud perjalanan kereta api merupakan perilaku perjalanan dari penumpang kereta api yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang kereta api. Terdapat 203 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitannya Antara maksud perjalanan dengan penilaian tingkat pelayanan kereta api. Adapun aspek penilaian tingkat pelayanan kereta api dalam penilaian ini yaitu: aksesibilitas stasiun kereta api, tarif, waktu, kenyamanan, keselamatan, keamanan. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah Antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan maksud perjalanan memiliki hubungan atau tidak.

4.3.2.1. Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Maksud perjalanan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan maksud perjalanan, maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan intensitas maksud perjalanan.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan intensitas maksud perjalanan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 13,044 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 12 adalah 21.026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (13,044< 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,366>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian aksesibilitas stasiun kereta api dengan maksud perjalanan responden.

Tabel IV-43

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Aksesibilitas Stasiun Kereta Api dengan Maksud Perjalanan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	13,044	0,366	21,026	13,044 < 21,026	0,366 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak menjawab setuju adalah responden dengan maksud perjalanan untuk bekerja dengan jumlah 48 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab sangat tidak setuju adalah responden dengan maksud perjalanan belanja dengan jumlah 1 responden. Hal ini menunjukan bahwa responden yang menjawab setuju yaitu responden dengan tingkat penggunaan kereta api sangat sering sedangkan untuk responden yang menjawab sangat tidak setuju diketahui jarang menggunakan kereta api.

4.3.2.2. Penilaian Tarif Kereta Api dengan Maksud perjalanan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang.

Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan maksud perjalanan, maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian tarif kereta apidengan intensitas maksud perjalanan.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan intensitas maksud perjalanan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 10,348 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (10,348< 12,592). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,953>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara penilaian tarif kereta api dengan maksud perjalanan responden.

Tabel IV-44

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test*

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	10,348	0,953	12,592	10,348 < 12,592	0,953 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak menjawab setuju adalah responden dengan maksud perjalanan untuk bekerja dengan jumlah 49 responden, responden paling sedikit dengan menjawab biasa adalah responden dengan maksud perjalanan untuk sekolah dengan jumlah 2 responden.

4.3.2.3. Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Maksud perjalanan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan maksud perjalanan maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H0: Tidak ada hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan intensitas maksud perjalanan.
- H1: Terdapat hubungan Antara penilaian waktu perjalanan kereta api dengan intensitas maksud perjalanan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,584 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,584< 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,652>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara waktu perjalanan kereta api dengan maksud perjalanan responden.

Tabel IV-45

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Waktu Perjalanan Kereta Api dengan Maksud Perjalanan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	9,584	0,652	21,026	9,584 < 21,026	0,652 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak dengan jawaban setuju adalah responden dengan maksud perjalanan untuk bekerja dengan jumlah 38 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab tidak setuju adalah responden dengan maksud perjalanan untuk lainnya dengan jumlah 1 responden.

4.3.2.4. Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Maksud perjalanan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan maksud perjalanan maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H0: Tidak ada hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan maksud perjalanan.

- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian kenyamanan kereta api dengan maksud perjalanan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 22,521 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 112 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (22,521 > 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,32<0,05). Maka H0 ditolak dan H1 diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan Antara kenyamanan kereta api dengan maksud perjalanan responden.

Tabel IV-46

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Kenyamanan Kereta Api dengan Maksud Perjalanan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	22,521	0,32	21,026	22,521 > 21,026	0,32 < 0,05	HI Diterima

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa dari total 203 responden paling banyak menjawaban setuju yaitu responden dengan maksud perjalanan untuk bekerja dengan jumlah 43 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab tidak setuju yaitu responden dengan maksud perjalanan untuk sekolah dan bekerja dengan jumlah masing-masing 1 responden.

4.3.2.5. Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Maksud perjalanan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan maksud perjalanan, maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan maksud perjalanan.

- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keselamatan kereta api dengan maksud perjalanan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,317 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,919. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,317< 16,919). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,409>0,05). Maka H0 diterima dan H1 ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan Antara keselamatan kereta api dengan maksud perjalanan responden.

Tabel IV-47

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keselamatan Kereta Api dengan Maksud Perjalanan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	9,317	0,409	16,919	9,317 < 16,919	0,409 > 0,05	HI Ditolak

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak dengan jawaban setuju adalah responden dengan maksud perjalanan untuk bekerja dengan jumlah 44 responden paling sedikit yaitu responden dengan maksud perjalanan untuk belanja hanya 12 orang, sedangkan responden banyak yang menjawab tidak setuju responden dengan maksud perjalanan untuk bekerja dan lainnya dengan jumlah masing-masing 3 reponden dan paling kecil adalah reponden dengan maksud perjalanan untuk sekolah dengan jumlah 1 responden.

4.3.2.6. Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Maksud perjalanan

Pada hasil perhitungan proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang kereta api yang menjadi responden berjumlah 203 orang. Untuk mengetahui hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan maksud perjalanan, maka dapat diketahui pengujian hipotesis sebagai berikut:

- H_0: Tidak ada hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan maksud perjalanan.
- H_1: Terdapat hubungan Antara penilaian keamanan kereta api dengan maksud perjalanan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 29,936 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (29,936< 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,003>0,05). Maka H0 ditolak dan H1 diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan Antara keamanan kereta api dengan maksud perjalanan responden.

Tabel IV-48

Hasil Perhitungan *Chi-Square Test* Penilaian Keamanan Kereta Api dengan Maksud Perjalanan

No	*chi-square test*		dF tabel	Perbandingan *Value* dengan dF tabel	Probabilitas	Keterangan
	Value	*Asymp.Sig. (2-sided)*				
1	29,936	0,003	21,026	29,936 < 21,026	0,003 > 0,05	HI Diterima

Sumber : Hasil Analisis,2017

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden paling banyak dengan jawaban setuju adalah responden dengan maksud perjalanan untuk bekerja dengan jumlah 47 responden paling sedikit yaitu responden dengan maksud perjalanan untuk belanja hanya 6 orang, sedangkan responden yang menjawab tidak setuju responden dengan maksud perjalanan untuk bekerja dengan jumlah 2 reponden dan paling kecil adalah reponden dengan maksud perjalanan untuk sekolah dengan jumlah 1 responden.

Dari hasil analisis tabulasi silang (crosstab) didapat beberapa karakteristik sosioekonomi dan perilaku perjalanan yang memiliki hubungan dengan variabel penilaian waktu perjalanan kereta api dengan sosioekonomi, penilaian kenyamanan kereta api dengan maksud perjalanan dan penilaian keamanan kereta api dengan maksud perjalanan. Berikut ini merupakan matriks hubungan Antara penilaian

tentang tingkat pelayanan kereta api dengan sosioekonomi dan perilaku perjalanan responden dapat dilihat pada **Tabel IV-49 dan IV-50.**

Tabel IV-49

Matriks Hubungan Antara Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Karakteristik Sosioekonomi

No	Variabel Penilaian	Karakteristik Sosioekonomi				
		Jenis Kelamin	Usia	Jenis Pekerjaan	Kepemilikan Mobil	Kepemilkan Sepeda motor
1	Penilaian aksesibilitas stasiun kereta api	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan
2	Murahnya Tarif	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan
3	Waktu diperjalanan	Terdapat hubungan 0,021*	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan
4	Kenyamanan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan
5	Keselamatan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan
6	Keamanan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Ket : (*) Nilai Probabilitas

Tabel IV-50

Matriks Hubungan Antara Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api dengan Perilaku perjalanan

No	Variabel Penilaian	Perilaku perjalanan	
		Tingkat penggunaan	Maksud perjalanan
1	Penilaian aksesibilitas stasiun kereta api	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan
2	Murahnya Tarif	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan
3	Waktu di perjalanan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan
4	Kenyamanan	Tidak terdapat hubungan	Terdapat hubungan 0,032*
5	Keselamatan	Tidak terdapat hubungan	Tidak terdapat hubungan
6	Keamanan	Tidak terdapat hubungan	Terdapat hubungan 0,003*

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Ket : (*) Nilai Probabilitas