

**KAJIAN KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT
PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API
MEDAN - BINJAI - KUALA BINGEI**

SKRIPSI



**Disusun Oleh:
ABDUL ROZAK PULUNGAN
178110201**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
2022**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 28/4/23

Access From (repository.uma.ac.id)28/4/23

**KAJIAN KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT
PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API
MEDAN - BINJAI - KUALA BINGEI**

SKRIPSI

Diajukan Guna Melengkapi Persyaratan Untuk Memenuhi Gelar Sarjana Teknik
Di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik,
Universitas Medan Area



Disusun Oleh:

ABDUL ROZAK PULUNGAN

178110201

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
2022**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 28/4/23

Access From (repository.uma.ac.id)28/4/23

LEMBAR PENGESAHAN

KAJIAN KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API MEDAN - BINJAI - KUALA BINGEI

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Dalam
Ujian Sidang Sarjana Teknik Sipil Strata Satu
Universitas Medan Area

Disusun oleh:

ABDUL ROZAK PULUNGAN
178110201

Disetujui,

Dosen Pembimbing I



(Ir. Melloukey Ardan, MT)
NIDN: 0116086001

Mengetahui



(Dr. Rahmad Syah, S.Kom, M.Kom)
NIDN: 0105058804



(Hermansyah, ST, MT)
NIDN : 010608800

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR/SKRIPSI/TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK

Sebagai sivitas akademik universitas medan area, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **Abdul Rozak Pulungan**
NPM : 178110201
Program Studi : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik
Jenis Karya : Tugas Akhir/Skripsi/Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalty Non-Ekklusif (*non-exclusive royalty - free right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul: **“KAJIAN KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API MEDAN - BINJAI - KUALA BINGEI”**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan) dengan hak bebas Royalty Non-Ekklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan Tugas Akhir/Skripsi/Tesis saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya

Medan, 28 Maret 2023



Abdul Rozak Pulungan
178110201

HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

N : *Abdul Rozak Pulungan*

NPM : 178110201

K : Kajian Keberminatan Masyarakat Terkait Pengaktifan Kembali
Jalur Kereta Api Medan - Binjai - Kuala Bingei

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi ini merupakan karya saya sendiri. Apabila terdapat karya orang lain yang saya kutip, maka saya akan mencantumkan sumber secara jelas. Jika dikemudian hari ditemukan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi dengan aturan yang berlaku. Demikian pernyataan ini saya buat tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Medan, 28 Maret 2023
Yang membuat pernyataan



Abdul Rozak Pulungan
178110201

RIWAYAT HIDUP

1. Informasi Pribadi

Nama : Abdul Rozak Pulungan
NPM : 178110201
Tempat/Tgl Lahir : Tanjung Balai, 7 Oktober 1995
Jenis Kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Negara : Indonesia
Alamat : Jl.Mahoni Kel.Selat Lancang, Kec.Datuk Bandar
Timur, Kota Tanjung Balai
Program Studi : Teknik Sipil
No. Hp : 0821-6056-0911

2. Data Keluarga

Nama Ayah : Syamsuddin Pulungan
Nama Ibu : Yasni
Alamat : Jl.Mahoni Kel.Selat Lancang, Kec.Datuk Bandar
Timur, Kota Tanjung Balai

3. Pendidikan

2001 - 2007 : SDN 132404 Tanjung Balai
2007 - 2010 : SMPN Satu Atap Kota Tanjung Balai
2010 - 2013 : SMK Swasta Prayatna Medan
2017- 2022 : S1 Teknik Sipil Universitas Medan Area

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkah dan rahmatNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul: **“Kajian Keberminatan Masyarakat Terkait Pengaktifan Kembali Jalur Kereta Api Medan - Binjai - Kuala Bingei ”**.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan karena menyadari segala keterbatasan yang ada. Sehingga Penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Selesainya skripsi ini tidak terlepas dari bantuan banyak pihak, sehingga pada kesempatan ini dengan segala kerendahan hati dan penuh rasa hormat penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc., selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Bapak Dr. Ir. Rahmad Syah, S.Kom., M.Kom., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Medan Area.
3. Bapak Hermansyah, S.T, M.T, selaku Ketua Prodi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Medan Area.
4. Bapak Ir. Melloukey Ardan, MT., selaku Dosen Pembimbing I Fakultas Teknik Universitas Medan Area, yang telah meluangkan waktunya untuk memperbaiki skripsi penulis.

3. Bapak Ir. H. Irwan, MT., selaku Dosen Pembimbing II Fakultas Teknik Universitas Medan Area, yang telah meluangkan waktunya untuk memperbaiki skripsi penulis.
4. Bapak/Ibu Dosen dan Staff di lingkungan Fakultas Teknik Universitas Medan Area khususnya Program Teknik Sipil yang telah banyak membantu kami untuk melaksanakan penulis dalam studi.
5. Terima kasih kepada kedua orangtua penulis Ayahanda Syamsuddin Pulungan dan Almarhumah Ibunda Yasni serta Ibu Tiri Darni yang selalu mendoakan, memberikan motivasi dan pengorbanan baik dari segi moral, materi kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
6. Terima kasih juga kepada teman saya Angkatan 17 (Ade Rizki Ananda, Sayid, Andre, dan yang lainnya yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu) dan juga kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada semua pihak yang telah membantu dan penulis juga berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Medan, 28 Maret 2023
Penulis,



Abdul Rozak Pulungan
178110201

ABSTRAK

Pemerintah mempunyai kebijakan reaktivasi (hidupkan kembali) jalur rel kereta api Medan-Binjai-Kuala Bingei, guna mengurangi beban kepadatan jalan sebagai salah satu sistem transportasi massal yang memiliki potensi tinggi sebagai angkutan massal yang cepat, aman, nyaman, dan tepat waktu. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan kualitas pelayanan dan kepuasan penumpang dalam menggunakan transportasi kereta api. Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif. Penelitian dilaksanakan di sekitar jalur kereta api Medan-Binjai-Kuala Bingei pada bulan September 2022 sampai dengan Oktober 2022 terhadap masyarakat pengguna kereta api Medan-Binjai-Kuala Bingei sebanyak 100 responden. Melalui penggunaan rumus pengambilan sampel Notoatmodjo, diperoleh sampel sebesar 50 responden, dengan menggunakan teknik analisis data regresi linier berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial dan simultan ada pengaruh positif keberminatan masyarakat (Y) terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan kualitas pelayanan (X1) dan kepuasan penumpang (X2) dalam menggunakan transportasi kereta api. Persamaan garis analisis regresi linier berganda adalah sebagai berikut : $\hat{Y} = 1,416 + 0,224X1 + 0,308X2$. Dari persamaan tersebut diketahui bahwa jika nilai kualitas pelayanan dan kepuasan penumpang tetap atau sama dengan nol, maka keberminatan masyarakat sebesar 1,416. Jika kepuasan penumpang nilainya tetap atau sama dengan nol dan kualitas pelayanan mengalami kenaikan 1%, maka keberminatan masyarakat akan mengalami peningkatan sebesar 0,224. Jika kualitas pelayanan nilainya tetap atau sama dengan nol dan kepuasan penumpang mengalami kenaikan 1%, maka keberminatan masyarakat mengalami peningkatan sebesar 0,308.

Kata kunci: Keberminatan, kualitas pelayanan, kepuasan penumpang

ABSTRACT

The government has a policy of reactivation (reviving) the Medan-Binjai-Kuala Bingei railroad, in order to reduce the burden of road congestion as a mass transportation system that has high potential as fast, safe, comfortable and timely mass transit. This study aims to analyze public interest in reactivating the Medan - Binjai - Kuala Bingei railway line based on service quality and passenger satisfaction in using rail transportation. This type of research is a quantitative descriptive research. The research was carried out in the vicinity of the Medan-Binjai-Kuala Bingei railway line from September 2022 to October 2022 with 100 respondents using the Medan-Binjai-Kuala Bingei train. Through the use of the Notoatmodjo sampling formula, a sample of 50 respondents was obtained, using multiple linear regression data analysis techniques. The results of the study show that partially and simultaneously there is a positive influence of public interest (Y) regarding the reactivation of the Medan - Binjai - Kuala Bingei railway line based on service quality (X1) and passenger satisfaction (X2) in using rail transportation. The line equation for multiple linear regression analysis is as follows: $\hat{Y} = 1.416 + 0.224X1 + 0.308X2$. From this equation it is known that if the value of service quality and passenger satisfaction remains or is equal to zero, then the community's interest is 1.416. If passenger satisfaction is constant or equal to zero and service quality increases by 1%, then public interest will increase by 0.224. If the value of service quality remains at or equal to zero and passenger satisfaction increases by 1%, then public interest increases by 0.308.

Keywords: *Interest, service quality, passenger satisfaction*

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR PENGESAHAN

LEMBAR PERNYATAAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

KATA PENGANTAR	i
ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Maksud dan Tujuan.....	4
1.3.1 Maksud	4
1.3.2 Tujuan.....	4
1.4 Pembatasan Masalah	5
1.5 Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Penelitian Terdahulu	6

2.2.1	Transportasi.....	9
2.2.2	Pengertian Transportasi.....	9
2.2.3	Transportasi Massal.....	13
2.2.4	Integrasi Moda Transportasi Umum.....	15
2.3	Kereta Api.....	16
2.3.1	Sejarah Kereta Api Indonesia.....	17
2.3.2	Kelebihan dan Kekurangan Kereta Api.....	20
2.4	Keberminatan Masyarakat terkait Pengaktifan Jalur Kereta Api.....	22
2.5	Kualitas Pelayanan.....	22
2.6	Kepuasan Konsumen.....	27
BAB III	METODE PENELITIAN.....	30
3.1	Jenis Penelitian.....	30
3.2	Tempat dan Waktu Penelitian.....	30
3.2.1	Tempat Penelitian.....	30
3.2.2	Waktu Penelitian.....	31
3.3	Populasi Dan Sampel.....	31
3.3.1	Populasi.....	31
3.3.2	Sampel.....	31
3.4	Variabel Penelitian dan Defenisi Operasional.....	32
3.5	Tahap Penelitian.....	34
3.6	Teknik Pengelolaan Data.....	34
3.7	Teknik Analisis Data.....	36
3.8	Bagan Alir Penelitian.....	42

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	43
4.1 Hasil Penelitian	43
4.1.1 Gambaran Umum Penelitian	43
4.1.2 Karakteristik Responden	47
4.1.3 Hasil Analisis Statistik Deskriptif	50
4.2 Pembahasan.....	60
4.2.1 Keberminatan Masyarakat terkait Pengaktifan Kembali Jalur Kereta Api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan Kualitas Pelayanan.....	60
4.2.2 Keberminatan Masyarakat Terkait Pengaktifan Kembali Jalur Kereta Api Medan - Binjai - Kuala Bingei Berdasarkan Kepuasan Penumpang Dalam Menggunakan Transportasi Kereta Api	64
4.2.3 Keberminatan Masyarakat Terkait Pengaktifan Kembali Jalur Kereta Api Medan - Binjai - Kuala Bingei Berdasarkan Kualitas Pelayanan dan Kepuasan Penumpang dalam Menggunakan Transportasi Kereta Api	68
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	70
5.1 Kesimpulan	70
5.2 Saran	70
DAFTAR PUSTAKA	71

DAFTAR TABEL

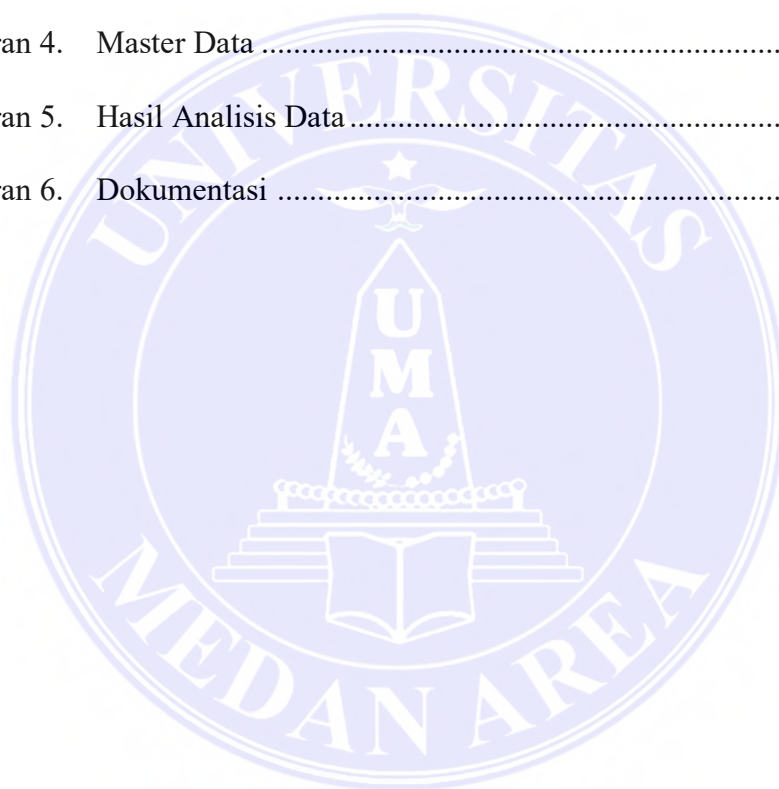
	Halaman
Tabel 3.1. Skala Likert.....	36
Tabel 3.2. Hasil Uji Validitas	37
Tabel 3.3 Hasil Uji Reliabilitias.....	38
Tabel 4.1 Karakteristik Responden berdasarkan Data Pribadi Pengguna Kereta Api Medan-Binjai-Kuala Bingei	47
Tabel 4.2 Karakteristik Responden berdasarkan Keberminatan Masyarakat Terkait Pengaktifan Kembali Jalur Kereta Api Medan-Binjai-Kuala Bingei.....	48
Tabel 4.3 Jawaban Responden berdasarkan Keberminatan Masyarakat Terkait Pengaktifan Kembali Jalur Kereta Api.....	51
Tabel 4.4 Jawaban Responden berdasarkan Kualitas Pelayanan	52
Tabel 4.5 Jawaban Responden berdasarkan Kepuasan Penumpang.....	52
Tabel 4.6 Hasil Uji Multikolinearitas	55
Tabel 4.7 Hasil Uji t.....	57
Tabel 4.8 Hasil Uji F.....	58
Tabel 4.9 Hasil Analisis Koefisien Determinasi.....	59
Tabel 4.10 Hasil Analisis Regresi Berganda	59

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Contoh Integrasi Antar Moda	15
Gambar 3.1. Lokasi Penelitian	30
Gambar 3.2 Bagan alir penelitian.....	42
Gambar 4.1 Peta Jalur Kereta Api Medan – Binjai – Kuala Bingei	43
Gambar 4.2 Kereta api Sri Lelawangsa di Stasiun Kuala Bingei	44
Gambar 4.3 Kondisi rel kereta api Medan – Binjai - Kuala Bingei di Kuala Bingei	45
Gambar 4.4 Tiket Kereta Api Medan – Binjai – Kuala Bingei	46
Gambar 4.5 Hasil Uji Normalitas.....	54
Gambar 4.6 Hasil Uji Heteroskedastisitas.....	56
Gambar 4.7 Jadwal Keberangkatan Kereta Api Srilelawangsa Medan – Binjai – Kuala Bingei	61
Gambar 4.8 Kenyamanan Penumpang Sepanjang Perjalanan dengan Menggunakan Kereta Api.....	66
Gambar 4.9 Rel Kereta Api Medan – Binjai - Kuala Bingei di Kuala Bingei	67

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1. Kuesioner.....	73
Lampiran 2. Uji Validitas dan Reliabilitas.....	77
Lampiran 3. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas	78
Lampiran 4. Master Data	84
Lampiran 5. Hasil Analisis Data	89
Lampiran 6. Dokumentasi	98



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Medan adalah Ibukota Provinsi Sumatra Utara, Kota ini merupakan kota terbesar diluar Pulau Jawa dan kota metropolitan terbesar ketiga di Indonesia setelah Jakarta dan Surabaya. Kota Medan memiliki pendapatan perkapita sekitar 65,7 juta sudah semestinya ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Salah satu dari sarana tersebut adalah transportasi kereta api yang memadai dan berkualitas dapat berdampak pada peningkatan dan perkembangan perekonomian di Kota Medan. (Hariati, 2019)

Sebagai Ibukota Provinsi Sumatera Utara, hampir seluruh kegiatan bisnis, industri, dan terutama pusat-pusat pendidikan perguruan tinggi berada di Kota Medan. Sehingga tidak heran jika banyak kegiatan transportasi yang terjadi dari daerah lain menuju kota tersebut, sebagai contohnya adalah pergerakan pelaku perjalanan dari wilayah Kuala Bingei, Binjai menuju Kota Medan dan sebaliknya. Jalur kereta api Medan-Binjai-Kuala Bingei termasuk jalur yang akan direaktivasi oleh Pemerintah yang rencananya akan dimulai prosesnya pada tahun 2022. Reaktivasi jalur tersebut diharapkan akan meningkatkan mobilitas masyarakat antara Kota Medan-Binjai-Kuala Bingei guna mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Seperti diketahui, dibukanya rute menuju Stasiun Kuala Bingei adalah stasiun kereta api yang terletak di Desa Banyumas, Kecamatan Stabat, Kabupaten Langkat. Stasiun ini sebenarnya tidak terletak di Kwala Bingei, tetapi terletak di tengah-tengah dua wilayah dari

kelurahan Kuala Bingei itu sendiri dan berbatasan langsung dengan Kelurahan Kwala Bingei.

Pemerintah mempunyai kebijakan reaktivasi (hidupkan kembali) jalur rel kereta api Medan-Binjai-Kuala Bingei, guna mengurangi beban kepadatan jalan sebagai salah satu sistem transportasi massal yang memiliki potensi tinggi sebagai angkutan massal yang cepat, aman, nyaman, dan tepat waktu.



Gambar 1.1 Kondisi Stasiun Kereta Api Kuala Bingei Masa Lalu
(Sumber: <https://www.youtube.com/watch?v=VcHyGEIryoQ>)

Permintaan pengguna transportasi publik dipengaruhi oleh faktor fisik dan perilaku, seperti alternatif integrasi moda yang akan digunakan, siapa pengguna, jarak perjalanan, waktu perjalanan, tujuan perjalanan, frekuensi perjalanan, dan kebijakan pemerintah. Lebih lanjut, permintaan transportasi publik juga dipengaruhi oleh harga, intervensi pemerintah, karakteristik geografis, dan perilaku dan pola perjalanan. Biaya perjalanan akan sangat mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Pelayanan transportasi umum mempengaruhi pemilihan moda (Butar, 2015).

Hasil penelitian Butar (2015) menyatakan bahwa biaya perjalanan, waktu tempuh, aksesibilitas, dan sikap kualitatif (kenyamanan, keamanan, dan keselamatan) mempunyai hubungan keterkaitan dengan preferensi masyarakat untuk beralih menggunakan moda kereta api. Hasil penelitian Endang & Cholidah

(2017) menyimpulkan bahwa berikut secara parsial fasilitas dan kualitas pelayanan tidak berpengaruh signifikan terhadap kepuasan penumpang di Terminal Rajekwesi Bojonegoro sedangkan secara simultan fasilitas dan kualitas pelayanan berpengaruh signifikan terhadap kepuasan penumpang di terminal Rajekwesi Bojonegoro. Pada hari biasa (*weekday*) dimensi yang paling dominan dalam pembentukan preferensi ialah kenyamanan. Pada saat jam kerja (*peak hours*) dimensi yang paling berpengaruh ialah keterpaduan moda.

Ketersediaan fasilitas di stasiun kereta api merupakan salah satu upaya untuk menarik minat masyarakat menggunakan layanan kereta api. Peningkatan minat masyarakat untuk beralih menggunakan layanan kereta api dapat terwujud apabila kualitas pelayanan di stasiun kereta api dipenuhi sesuai dengan keinginan penggunanya. Pergerakan perjalanan penumpang kereta api Komuter dari lokasi asal sampai dengan stasiun asal dan dari stasiun tujuan sampai dengan lokasi tujuan kereta api penting untuk diketahui guna merencanakan kebutuhan fasilitas apa saja yang perlu disediakan dengan baik di stasiun kereta api. (Susanti et al., 2018)

Demikian pula menurut Desga et al., (2016) dalam sistem transportasi, standar mutu pelayanan adalah kecepatan, keselamatan, kenyamanan, kelancaran, ekonomis, dan terjangkau.

Adanya pembangunan jalur baru rel kereta api tersebut akan menjadi alternatif baru dalam pemilihan moda transportasi kereta api untuk melakukan perjalanan dari Medan menuju Kuala Bingei dan sebaliknya. Berdasarkan latar belakang yang sudah diuraikan diatas, penulis tertarik untuk mengkaji

keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei .

1.2 Maksud dan Tujuan

1.2.1 Maksud

Maksud dari penelitian ini adalah untuk menganalisis keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei .

1.2.2 Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan kualitas pelayanan dan kepuasan penumpang dalam menggunakan transportasi kereta api.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini:

1. Bagaimana kajian keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan kualitas pelayanan dalam menggunakan transportasi kereta api?
2. Bagaimana kajian keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan kepuasan penumpang dalam menggunakan transportasi kereta api?

3. Bagaimana kajian keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan kualitas pelayanan dan kepuasan penumpang dalam menggunakan transportasi kereta api?

1.4 Pembatasan Masalah

Diketahui bahwa pembangunan tiket kereta api Medan, Binjai sampai Kuala Bingei terbilang sangat murah, ternyata belum mendapat respon besar dari masyarakat, terbukti dari jumlah penumpang yang naik. Oleh karena itu peneliti membatasi permasalahan dalam kajian keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan, Binjai dan Kuala Bingei berdasarkan kualitas pelayanan dan kepuasan penumpang.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang didapatkan dari penelitian ini adalah sebagai evaluasi kinerja PT. KAI agar dapat memberikan pelayanan sesuai dengan keinginan pengguna jasa angkutan Kereta Api Medan-Binjai-Kuala Bingei .

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian-penelitian sejenis ini telah dilakukan sebelumnya, sebab penelitian terdahulu dirasa sangat penting dalam sebuah penelitian yang akan dilakukan. Berikut beberapa penelitian sebelumnya yang mendasari penelitian ini:

1. Butar (2015) dengan judul “Kajian Preferensi Masyarakat Dan Sikap Pemerintah Terkait Reaktivasi (Penghidupan Kembali) Jalur Kereta Api Semarang-Yogyakarta” dengan itu mengatakan hasil survey menunjukkan minat yang cukup besar terhadap kemungkinan implementasi kebijakan tersebut, mayoritas masyarakat menyatakan tertarik untuk beralih menggunakan kereta api, masyarakat juga memberikan berbagai pertimbangan yang menjadi alasan untuk memilih menggunakan kereta api, yaitu faktor biaya, waktu tempuh (reabilitas/kecepatan), aksesibilitas dan sikap kualitatif (kenyamanan, keamanan, dan keselamatan).
2. Wahyuni (2018) dengan judul “Preferensi Pengguna moda Transportasi Kereta Api Dhoho Trayek Blitar-Surabaya” dengan itu mengatakan preferensi konsumen dapat diartikan sebagai rasa kesukaan, pilihan atau suatu hal yang disukai konsumen dan yang terbentuk dari 8 dimensi, diantaranya ialah kecepatan, keamanan, kenyamanan, ketepatan, kapasitas moda, keterpaduan moda, tariff, informasi rute, dan jadwal, serta pertanggung jawaban. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dimensi yang paling berpengaruh dalam pembentukan preferensi.

3. Rahmawati (2021) dengan judul “Probabilitas Perpindahan Moda Dari Bus Ke Kereta Api Dalam Rencana Reaktivasi Jalur Cianjur-Padalarang” dengan itu mengatakan Perjalanan antar kota di wilayah Bogor, Sukabumi, dan Cianjur hanya diakomodasi dengan transportasi umum darat berbasis jalan raya yaitu bus antar kota. Pemerintah mengeluarkan kebijakan untuk mengaktifkan kembali (reaktivasi) rel kereta dari Bogor hingga Padalarang, sehingga wilayah Selatan Jawa Barat terkoneksi dengan jaringan jalan rel. Tujuan penelitian analisis pemilihan moda ini untuk menganalisis karakteristik sosial ekonomi, perjalanan penumpang, dan menganalisis seberapa besar perpindahan penumpang dari bus yang ada saat ini ke kereta api rute Cianjur-Padalarang. Data dikumpulkan dengan penyebaran kuesioner menggunakan teknik stated preference dan dianalisis menggunakan regresi logistik biner. Selisih dari biaya, waktu, dan frekuensi perjalanan merupakan atribut pemilihan moda yang dianalisis. Karakteristik perjalanan penumpang didominasi asal Cianjur, tujuan Padalarang dengan tujuan bekerja (ekonomi), frekuensi perjalanan 1-2 kali per minggu dengan alasan memilih bus karena mobilitas mudah, waktu perjalanan inti 121-150 menit. Dari hasil perhitungan sensitivitas model, potensi perpindahan penumpang dari bus ke kereta api akan meningkat jika selisih nilai biaya dan waktu perjalanan antara kereta api dan bus semakin kecil, dan selisih frekuensi yang semakin besar.
4. Herman & Tamara (2020) dengan judul “Penetapan Tarif Pada Reaktivasi Kereta Api Bandung-Ciwidey Dengan Metode *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)” dengan itu mengatakan Ciwidey adalah kecamatan

di Kabupaten Bandung yang merupakan sentra produksi pertanian dan wisata. Pertumbuhan pergerakan orang dan barang dari dan ke daerah ini semakin tinggi, menindak lanjuti hal ini PT.Kereta Api Indonesia (KAI) berencana mereaktivasi atau menghidupkan kembali jalur kereta api Bandung-Ciwidey, penelitian ini bertujuan untuk menghitung besarnya tarif tarif kereta api berdasarkan kesediaan dan kemampuan membayar pengguna potensial dengan metode *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP), hasil analisis mendapatkan nilai ATP sebesar Rp.9.274,00 dan WTP sebesar Rp.17.909.00. Sehingga dapat terlihat bahwa WTP responden lebih besar dari ATP.

5. Aghastya et al., (2021) dengan judul “Sosialisasi Reaktivasi Jalur Kereta Api Madiun-Slahung Ponorogo” dengan itu mengatakan Reaktivasi jalur tersebut diharapkan akan meningkatkan mobilitas masyarakat antara Kota Madiun-Kabupaten Ponorogo guna mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Dalam sejarahnya, jalur kereta api tersebut sempat menjadi primadona masyarakat sampai dengan tahun 1970an. Namun pada tahun 1982, jalur tersebut dinyatakan mati karena kalah bersaing dengan moda jalan raya terdapat 7 lokasi stasiun yang akan dilayani oleh kereta api lintas Madiun-Slahung yaitu Stasiun Madiun, Stasiun Kanigoro, Stasiun Pagotan, Stasiun Panogoro, Stasiun Jetis, Stasiun Balong dan Stasiun Slahung. Apabila dikaitkan dengan peta administrasi wilayah, maka setiap stasiun memiliki cakupan wilayah (*catchment area*) masing-masing. Stasiun Madiun memiliki cakupan wilayah Kecamatan Madiun, Stasiun Kanigoro memiliki cakupan wilayah Kecamatan Kartoharjo, Stasiun Pagotan memiliki cakupan wilayah

Pagotan, Stasiun Ponorogo memiliki cakupan wilayah Kecamatan Ponorogo dan seterusnya. Tujuan diadakannya pengabdian masyarakat sosialisasi reaktivasi jalur kereta api Madiun-Slahung Ponorogo ini antara: pemahaman secara dini tentang reaktivasi jalur kereta api Madiun-Slahung Ponorogo dan meningkatkan peran dan tanggung jawab masyarakat dalam tercapainya pembangunan reaktivasi jalur kereta api Madiun-Slahung Ponorogo.

2.2 Transportasi

2.2.1 Pengertian Transportasi

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia transportasi adalah pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Menurut Tamin (1997) transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari sarana/prasarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkan ke semua wilayah. (Maharani, 2016)

Transportasi dapat diartikan sebagai alat yang bisa digunakan sebagai mobilitas masyarakat dan sebagai usaha yang memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari satu tempat ke tempat lain. Sistem transportasi selalu berhubungan dengan 3 dimensi antara lain lokasi, teknologi dan keperluan tertentu. Jika salah satu dari ketiga dimensi tersebut tidak ada maka bukanlah termasuk transportasi. Dalam pengertian lain transportasi diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan dari suatu lokasi ke lokasi yang lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu. Dengan demikian maka

transportasi memiliki dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu. (Tambunan, 2017)

Transportasi merupakan suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di dalamnya terdapat unsur pergerakan (*movement*). Transportasi sangat memegang penting dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur suatu kawasan. Suatu interaksi yang baik dan ideal antara komponen-komponen transportasi (penumpang, barang, sarana dan prasarana) membentuk suatu sistem transportasi yang komprehensif, efisien dan efektif sehingga diharapkan mampu mengoptimalkan fungsi transportasi dalam suatu kawasan. (Desga et al., 2016)

Permintaan atas jasa angkutan didasarkan pada dua hal: (Maharani, 2016)

- a. Kebutuhan manusia untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain dalam tujuan mengambil bagian dalam suatu kegiatan seperti bekerja, sekolah, berbelanja dan lain sebagainya.
- b. Kebutuhan angkutan barang untuk didistribusikan agar dapat dikonsumsi di tempat lain.

Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

- a. “Menurut Morlok (1978), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.”
- b. “Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana”.

- c. “Menurut Steenbrink (1974), transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis”.
- d. “Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia”.

Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain (Morlok, 1984).

Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut (Nasution, 2004):

- a. Kebutuhan manusia untuk berpergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain.
- b. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain secara garis besar, transportasi dibedakan menjadi 3 yaitu: transportasi darat, air, dan udara.

Pemilihan penggunaan moda transportasi tergantung dan ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu:

- a. Segi Pelayanan
- b. Keandalan dalam bergerak
- c. Keselamatan dalam perjalanan
- d. Biaya
- e. Jarak Tempuh
- f. Kecepatan Gerak
- g. Keandalan
- h. Keperluan
- i. Fleksibilitas
- j. Tingkat Populasi
- k. Penggunaan Bahan Bakar
- l. Dan Lainnya

Masing-masing moda transportasi menurut Djoko Setijowarno dan Frazila (2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam :

- a. Kecepatan, menunjukan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi.
- b. Tersedianya pelayanan (*availability of service*), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.
- c. Pengoperasiaan yang diandalkan (*dependability of operation*), menunjukan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.

- d. Kemampuan (*capability*), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
- e. Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan.

2.2.2 Transportasi Massal

Transportasi massal adalah suatu kegiatan mengangkut beberapa orang secara bersama-sama dalam satu angkutan dari satu tempat ke tempat lain. Seiring berjalannya waktu yang diiringi dengan perkembangan teknologi, fungsi transportasi massal kini telah bergeser dari fungsi menyediakan alat transportasi untuk membantu pergerakan bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi, menjadi fungsi untuk mengalihkan masyarakat untuk memilih menggunakan transportasi massal daripada kendaraan pribadi sebagai upaya untuk mengurangi kemacetan. Transportasi massal terdiri dari transportasi darat, laut dan udara. (Maharani, 2016)

Transportasi massal adalah sebuah sarana berkendaraan yang membuat banyak orang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain dan mampu memberikan efisiensi waktu, tempat, dan biaya di berbagai wilayah. Ada beberapa jenis transportasi massal yang umum dipergunakan di perkotaan antara lain:

- a. *Bus Rapid Transit* (BRT)

Bus Rapid Transit (BRT) didefinisikan sebagai moda transportasi massal cepat beroda karet yang fleksibel dan mengkombinasikan elemen-elemen halte, kendaraan, pelayanan, jalur khusus dan *Intelligent Transportation System* (ITS) kedalam sistem yang terpadu dan mempunyai identitas yang kuat.

b. *Heavy Rail Transit System*

Heavy Rail Transit adalah sistem angkutan menggunakan kereta berkinerja tinggi, mobil rel bertenaga listrik yang beroperasi di jalur-jalur khusus eksklusif, biasanya tanpa persimpangan, dengan bangunan stasiun besar.

c. *Commuter Line*

Commuter Rail atau kereta komuter atau kereta pinggiran merupakan porsi operasional jalur kereta penumpang yang membawa penumpang di dalam wilayah perkotaan atau antara wilayah perkotaan dengan wilayah pinggiran, namun berbeda dari jenis Metro dan LRT dalam tataran bahwa kereta penumpang secara umum lebih berat, jauhnya jarak rata-rata lebih panjang, dan pengoperasiannya dilakukan di luar jalur-jalur yang merupakan bagian dari sistem jalan kereta dalam sebuah wilayah.

d. Monorail

Monorail atau Monorel merupakan inovasi kendaraan berbasis rel dimana sesuai dengan namanya kereta ini hanya terdiri dari rel tunggal, berbeda dengan kereta pada umumnya yang memiliki 2 (dua) rel paralel.

e. *Light Rail Transit*

Light Rail Transit adalah sistem jalur kereta listrik metropolitan yang dikarakteristikan atas kemampuannya menjalankan gerbong atau kereta pendek satu per satu sepanjang jalur-jalur khusus eksklusif pada lahan bertingkat, struktur menggantung, subway, atau biasanya di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan atau tempat parkir mobil.

2.2.3 Integrasi Moda Transportasi Umum

Integrasi moda transportasi umum merupakan salah satu bentuk manajemen sistem transportasi umum yang mengkombinasikan dua atau lebih moda transportasi umum guna mewujudkan pelayanan transportasi umum yang optimal.



Gambar 2.1. Contoh Integrasi Antar Moda
(Sumber : Transmedia, (2012))

Dalam sistem Transportasi Nasional (Sistranas) disebutkan bahwa integrasi transportasi umum merupakan sasaran utama pengembangan sistem transportasi nasional yang ditujukan untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan transportasi, keteraturan, kelancaran, kecepatan, kemudahan pencapaian, ketepatan waktu, kenyamanan, ketertiban, keterjangkauan tarif, dan tingkat polusi yang rendah dalam satu kesatuan jaringan transportasi publik tanpa terlalu membebani masyarakat namun tetap memberikan pelayanan yang maksimal dan optimal (Transmedia, 2012).

Optimal dalam hal ini mengandung pengertian bahwa kapasitas pelayanan moda yang tersedia seimbang dengan permintaan kebutuhan perjalanan masyarakat sehingga mampu memberikan pelayanan yang maksimal pada masa

sibuk namun tidak terlalu banyak moda yang mengganggu pada masa sepi (Warpani, 2002).

Integrasi antar moda memiliki banyak kelebihan, salah satunya adalah tarif pelayanan yang dapat direduksi melalui mekanisme integrasi tarif (May dan Roberts, 1995). Hal ini terbukti mampu meningkatkan jumlah penggunaan moda transportasi publik sebesar 24% di Kota Wina (Austria) pada tahun 2001 dan sebesar 33% di Kota Paris (Perancis) selama periode tahun 1975-1993. Selain itu, perilaku perjalanan dan pemilihan moda masyarakat terbukti dapat berubah dengan adanya integrasi tarif tersebut sebagaimana yang terjadi di Kota Maryland (Amerika Serikat) dimana integrasi tarif mampu mengubah perilaku pemilihan moda dari transportasi privat ke transportasi publik sebesar 4% per tahun dan di Kota New York (Amerika Serikat) dimana integrasi tarif mampu meningkatkan perilaku perjalanan mingguan masyarakat menggunakan moda transportasi publik sebesar 12% untuk perjalanan menggunakan subway dan sebesar 40% untuk perjalanan menggunakan busway (Taylor dan Carter, 1998; Hirsch et al, 2000; dalam Sharaby dan Shiftan, 2012).

2.3 Kereta Api

Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan

kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar. Mengingat sifatnya sebagai angkutan massal efektif, beberapa negara berusaha memanfaatkannya secara maksimal sebagai alat transportasi utama angkutan darat baik di dalam kota, antarkota, maupun antar negara. Dilain pihak kereta api bisa dijadikan sebagai alternatif moda angkutan umum massal yang cepat, aman, nyaman dan terjangkau di sekuruh dunia. Hal ini dibuktikan bahwa baik negara-negara maju maupun negara-negara yang berkembang sedang menggalakkan penggunaan kereta api sebagai moda pilihan masyarakat dalam melakukan perjalanan. (Sriastuti, 2015)

2.3.1 Sejarah Kereta Api Indonesia

Perjalanan panjang kereta api di Indonesia dimulai dari zaman penjajahan Belanda tahun 1840 sampai dengan saat ini. Secara historis penyelenggaraan kereta api dimulai sejak zaman Pemerintah kolonial Hindia Belanda (1840-1942), kemudian dilanjutkan pada masa penjajahan Jepang (1942-1945) dan setelah itu diselenggarakan oleh Pemerintah Indonesia (1945–sekarang). Pada pasca Proklamasi Kemerdekaan (1945-1949) setelah terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 masih terdapat beberapa perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam SS/VS (*Staatsspoorwagen/Vereningde Spoorwagenbedrijf* atau gabungan perusahaan kereta api pemerintah dan swasta Belanda) yang ada di Pulau Jawa dan DSM (*Deli Spoorweg Maatschappij*) yang ada di Sumatera Utara, masih menghendaki

untuk beroperasi di Indonesia. Berdasarkan UUD 1945 pasal 33 ayat (2), angkutan kereta api dikategorikan sebagai cabang produksi penting bagi negara yang menguasai hajat hidup orang banyak, oleh karena itu perusahaan angkutan kereta api harus dikuasai negara. Maka pada tanggal 1 Januari 1950 dibentuklah Djawatan Kereta Api (DKA) yang merupakan gabungan DKARI dan SS/VS. (Kemenhub, 2018)

Pada tanggal 25 Mei 1963, terjadi perubahan status DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963. Pada tahun 1971 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 terjadi pengalihan bentuk usaha PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Selanjutnya pada tahun 1990 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990, PJKA beralih bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka), dan terakhir pada tahun 1998 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998, Perumka beralih bentuk menjadi PT. KA (Persero). Pada perjalanannya, PT. KA (Persero) berguna memberikan layanan yang lebih baik pada angkutan kereta api komuter, telah menggunakan sarana Kereta Rel Listrik di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang (Serpong) dan Bekasi (Jabodetabek) serta perusahaan di bidang usaha non angkutan penumpang membentuk anak perusahaan PT. KAI Commuter Jabodetabek berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2008 dan Surat Menteri Negara BUMN Nomor S653/MBU/2008 Tanggal 12 Agustus Tahun 2008 dan pada tanggal 20 September tahun 2017 telah berganti nama menjadi PT. Kereta Commuter Indonesia (PT. KCI). (Kemenhub, 2018)

Dari sejarah transformasi kelembagaan dapat disarikan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian dimulai dari swasta (pada zaman Belanda), nasionalisasi republik, perusahaan negara (BUMN), dan sekarang dengan regulasi yang mendorong keterlibatan swasta dalam penyelenggaraan infrastruktur (Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015), perkeretaapian diarahkan untuk dapat diselenggarakan oleh swasta. (Kemenhub, 2018)

Sebagai payung hukum penyelenggaraan perkeretaapian nasional, telah ditetapkan Undang-Undang Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007 beserta Peraturan Pemerintah sebagai turunannya yakni Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api serta Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang penyelenggaraan perkeretaapian, tercatat sampai dengan akhir periode 2017 telah diterbitkan 71 Peraturan/Keputusan Menteri Perhubungan sebagai turunan dari kedua Peraturan Pemerintah tersebut. (Kemenhub, 2018)

Stasiun Kuala Bingei (KBG) (atau sebutan Stasiun Kuala Bingei atau Stasiun Kuala Bingei) adalah stasiun kereta api yang terletak di Desa Banyumas, Kecamatan Stabat, Kabupaten Langkat. Stasiun ini sebenarnya tidak terletak di Kwala Bingei, tetapi terletak di tengah-tengah 2 wilayah dari kelurahan Kuala Bingei itu sendiri dan berbatasan langsung dengan Kelurahan Kwala Bingei. Stasiun ini termasuk dalam Divisi Regional I Sumatra Utara dan Aceh. Sejarah stasiun ini tidak dipisahkan dari pembangunan jalur kereta api Binjai–Pangkalan Brandan. Kala itu, konstruksi pada jalur kereta api ini dimulai pada

tahun 1900. Stasiun ini dibuka bersamaan dengan segmen menuju Stabat pada tanggal 20 Juni 1903. Stasiun ini ditutup bersama dengan penutupan jalur kereta api Binjai–Besitang pada tahun 2008. Kondisi bangunan stasiun sangat mengesankan karena tak pernah dirawat. Jalur dan stasiun ini saat ini sedang direaktivasi. Reaktivasi ini dicanangkan pada tahun 2022 oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai bagian dari proyek jalur kereta api Trans-Sumatra. Stasiun ini akan menggunakan bangunan baru dari Ditjenka. Untuk tahap awal, ruas Binjai-Kuala Bingei diaktifkan kembali pada tanggal 5 Januari 2022 dengan diperpanjangnya rute kereta api Sri Lelawangsa ke stasiun ini. (Dunia, 2022)

2.3.2 Kelebihan dan Kekurangan Kereta Api

Sebagai alat transportasi darat, kereta api memiliki kelebihan dan kekurangan. Kelebihan dan kekurangan kereta api sebagai berikut :

a. Kelebihan

- 1) Mempunyai atau memungkinkan jangkauan pelayanan transportasi barang dan orang untuk jarak pendek, sedang, dan jauh dengan kapasitas angkut yang besar.
- 2) Penggunaan energy relatif kecil (lihat peranan transportasi dalam aspek lingkungan).
- 3) Keandalan keselamatan perjalanan lebih baik dibanding dengan moda lain. Hal ini dikarena kereta api mempunyai jalur tersendiri yaitu berupa jalan rel, dan fasilitas terminal yang tersendiri pula sehingga tidak

terpengaruh oleh kegiatan lalu lintas transportasi non-kereta api, yang dengan demikian terjadi konflik dengan moda lain sangat kecil

- 4) Mempunyai kehandalan dalam ketepatan waktu. Hal ini karena kereta api mempunyai jalur sendiri sehingga memungkinkan kecepatan relative konstan, sehingga memudahkan dalam pengaturan waktu perjalanan.
 - 5) Ekonomis dalam hal penggunaan ruang untuk jalurnya dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya.
 - 6) Polusi, getaran, dan kebisingan relative kecil (lihat peranan transportasi dalam aspek lingkungan).
 - 7) Kecepatan perjalanan dapat bervariasi dari yang lambat (kereta barang) sampai cepat.
 - 8) Mempunyai aksesibilitas yang lebih baik dibanding dengan transportasi air dan udara.
- b. Kekurangan
- 1) Memerlukan fasilitas sarana-prasarana yang khusus (tersendiri) yang tidak bisa digunakan oleh moda transportasi yang lain.
 - 2) Sebagai konsekuensinya perlu disediakan alat angkut yang khusus yaitu lokomotif dan gerbong.
 - 3) Karena fasilitas sarana-prasarana dan pengelolaan yang tersendiri (khusus), maka membutuhkan investasi, biaya operasi, biaya perawatan, dan tenaga yang cukup besar.
 - 4) Pelayanan barang dan penumpang hanya terbatas pada jalurnya.

2.4 Keberminatan Masyarakat terkait Pengaktifan Jalur Kereta Api

2.4.1 Pengertian

Minat merupakan sebuah perasaan tertarik dari seseorang terhadap sesuatu hal yang menimbulkan keinginan serta dorongan yang kuat untuk melakukan hal tersebut. Minat ini bisa tumbuh secara alami di dalam diri seseorang secara alamiah sesuai dengan pengaruh lingkungannya (ITDA, 2022).

Secara sederhana minat (*interest*) berarti kecenderungan hati yang tinggi terhadap sesuatu, gairah, keinginan. Selain itu, minat juga berarti kecenderungan dan kegairahan yang tinggi atau keinginan yang besar terhadap sesuatu. Menurut Slameto, minat adalah suatu rasa lebih suka dan rasa keterikatan pada suatu hal atau aktivitas, tanpa ada yang menyuruh. Oleh sebab itu, ada juga yang mengartikan minat adalah perasaan senang atau tidak senang terhadap suatu objek (Syuhada, 2013)

Dalam penelitian ini keberminatan masyarakat terkait pengaktifan jalur kereta api diartikan sebagai dorongan atau keinginan masyarakat untuk menggunakan layanan kereta api sebagai salah satu sarana transportasi dalam melakukan suatu perjalanan.

2.5 Kualitas Pelayanan

Kualitas adalah suatu kondisi dinamis yang berpengaruh dengan produk, jasa manusia, proses dan lingkungan yang memenuhi atau melebihi harapan. menurut Kotler, definisi pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya tidak

berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Tjiptono mengartikan kualitas pelayanan adalah sebagai upaya pemenuhan kebutuhan dan keinginan konsumen serta ketepatan penyampaiannya dalam mengimbangi harapan konsumen, sehingga pada dasarnya kualitas pelayanan akan selalu berhubungan kepada dua subjek yang saling berhubungan erat yaitu pengguna jasa (konsumen) sebagai penerima layanan, dan penyelenggara sebagai pemberi layanan. (Maharani, 2016)

Kualitas pelayanan adalah seberapa jauh perbedaan antara harapan dari pengguna jasa atas layanan yang diterima (*accepted*) dan kenyataan pelayanan yang diberikan (*given*). *Service Quality* merupakan skala multi item penentu ukuran kualitas pelayanan yang meliputi lima rincian dimensi sebagai berikut: (Maharani, 2016)

1. *Tangibles* (Bukti Fisik)

Tangibles, merupakan dimensi yang paling konkrit, wujudnya berupa fasilitas yang paling nyata dan terlihat. Maka penyelenggara jasa harus mampu menyediakan sarana prasarana fisik perusahaan dan keadaan lingkungan sekitarnya adalah suatu bukti nyata dari pelayanan. Adapun hal-hal yang berada dalam dimensi ini meliputi : Pegawai, fasilitas yang menarik, peralatan modern, dan kendaraan operasional.

2. *Reliability* (Kehandalan)

Reliability merupakan kemampuan memberikan pelayanan yang dijanjikan dengan segera, tepat (*accurately*) sesuai jadwal, dan memuaskan. *Realibility* menurut *Lovelock* adalah kemampuan penyelenggara jasa untuk menampilkan pelayanan yang dijanjikan secara tepat dan konsisten, sehingga penyelenggara

jasa dituntut memiliki kemampuan untuk dipercaya (*dependably*). Adapun hal-hal yang berada dalam dimensi ini meliputi : Melakukan pelayanan yang sesuai janji, melakukan pelayanan yang tepat waktu, memberi informasi yang akurat kepada konsumen tentang waktu realisasi dari janji pelayanan, dan bertanggung jawab terhadap penanganan konsumen yang mendapati masalah pelayanan.

3. *Responsiveness* (Daya Tanggap)

Responsiveness merupakan kemampuan penyelenggara jasa memberikan pelayanan dengan cepat, tepat serta sikap tanggap terhadap pemberian pelayanan. Tidak mengulur-ngulur waktu dan menyampaikan maksud informasi yang jelas. Adapun hal-hal yang berada dalam dimensi ini meliputi :

- a. Melakukan pelayanan dengan cepat dan tepat
- b. Tanggap terhadap respon dari permintaan pelayanan konsumen,
- c. Rela membantu dan menolong.

4. *Assurance* (Jaminan)

Assurance merupakan pengetahuan, kesopanan dan sifat dapat dipercaya yang dapat menimbulkan rasa percaya konsumen terhadap pelayanan. Jaminan adalah berupa upaya perlindungan yang dijanjikan kepada konsumen terhadap resiko yang apabila hal tersebut terjadi akan menimbulkan gangguan bagi struktur kehidupan normal konsumen. Adapun hal-hal yang berada dalam dimensi ini meliputi :

- a. Karyawan memberi jaminan berupa kepercayaan diri untuk konsumen,

- b. Membuat konsumen merasa aman saat menggunakan jasa pelayanan dari penyelenggara jasa,
- c. Karyawan yang berpengetahuan luas sehingga dapat menjawab pertanyaan konsumen,
- d. Karyawan yang Sopan.

5. *Emphaty* (Empati)

Emphaty merupakan pemahaman, komunikasi yang baik dalam pemberian pelayanan dan mengerti apa yang dibutuhkan oleh konsumen dengan cara perhatian secara pribadi yang menempatkan dirinya pada posisi konsumen.

Dimensi-dimensi yang perlu diperhatikan dalam perbaikan kualitas jasa adalah: (Maharani, 2016)

1. Ketepatan waktu pelayanan

Ketepatan waktu adalah hal yang sangat sensitif yang harus dipenuhi oleh setiap penyelenggara jasa dalam memberikan pelayanan. Waktu dalam pelayanan adalah semua yang berkaitan dengan waktu tunggu dan waktu proses.

2. Akurasi pelayanan

Akurasi pelayanan adalah ketepatan dalam memberikan pelayanan sesuai dengan apa yang dijanjikan serta bebas kesalahan.

3. Kesopanan dan keramahan

Kesopanan dan keramahan adalah bentuk profesionalisme dari seluruh staff dan karyawan dalam memberikan pelayanan. Memberikan toleransi, suka menolong serta sikap yang hangat dan terbuka kepada konsumen, terutama

bagi mereka petugas keamanan harus dapat memberikan sikap melindungi dan rasa aman, kasir melayani dengan sopan dan ramah, serta petugas informasi yang selalu siap membantu konsumen. Citra pelayanan dari perusahaan jasa sangat ditentukan oleh orang-orang dari perusahaan yang berada pada garis depan dalam melayani langsung konsumen.

4. Tanggungjawab

Tanggungjawab yaitu berkaitan dengan penerimaan pesanan dan penanganan keluhan dari konsumen.

5. Kelengkapan

Kelengkapan meliputi keberadaan sarana prasarana yang mungkin dibutuhkan oleh konsumen menyangkut lingkup pelayanan dan ketersediaan sarana pendukung, serta pelayanan komplementer lainnya.

6. Kemudahan

Kemudahan dapat diukur dari banyaknya outlet, banyaknya petugas yang melayani seperti kasir, staf administrasi dan lain-lain, banyaknya fasilitas pendukung seperti komputer untuk memproses data dan lain-lain.

7. Variasi pelayanan

Variasi pelayanan berkaitan dengan inovasi untuk memberikan pola-pola baru dalam pelayanan, *features* dari pelayanan, dan lain-lain.

8. Pelayanan pribadi

Pelayanan pribadi yaitu berkaitan dengan fleksibilitas, penanganan permintaan khusus dan lain-lain.

9. Kenyamanan

Kenyamanan dalam memperoleh pelayanan, berkaitan dengan lokasi, ruangan tempat pelayanan, kemudahan menjangkau, tempat parkir kendaraan, ketersediaan informasi, petunjuk-petunjuk, dan bentuk-bentuk lain.

10. Atribut pendukung

Atribut pelayanan lainnya, seperti lingkungan, kebersihan ruang tunggu, fasilitas musik, AC, kebersihan toilet, dan lain-lain.

2.6 Kepuasan Konsumen

Dalam bahasa Inggris kepuasan diartikan sebagai *satisfication* yang berasal dari bahasa latin yaitu *satis* (yang berarti cukup baik) dan *facio* (berarti melakukan atau membuat). Sehingga Kepuasan dapat diartikan bahwa produk atau jasa yang didapatkan sesuai dengan yang diharapkan. Kepuasan Konsumen merupakan suatu tingkatan dimana kebutuhan, keinginan, dan harapan dari pelanggan dapat terpenuhi yang akan mengakibatkan terjadinya pembelian ulang atau kesetiaan yang berlanjut. Faktor yang paling penting untuk menciptakan kepuasan konsumen adalah kinerja dari agen yang biasanya diartikan dengan kualitas dari agen tersebut. Kepuasan merupakan tingkat perasaan seseorang setelah membandingkan kinerja (hasil) yang dirasakannya dengan harapannya. (Maharani, 2016)

Untuk dapat memberikan pelayanan yang berkualitas, perusahaan harus memahami kebutuhan dan harapan pelanggan. Setiap pelanggan yang datang pasti menginginkan pelayanan yang menyenangkan. Seorang pengusaha Jerman

bernama Karl Albrecht bahkan sampai menciptakan teori yang diberinya nama *The Hierarchy of Customer Value*. Ada 4 tingkatan terkait level kepuasan pelanggan, yaitu: (Afrianto Noor, 2021)

1. *Basic*

Basic yang bisa diartikan minimal harus ada. Pada tingkatan ini, pelanggan membutuhkan penyedia layanan untuk memenuhi kebutuhannya. Minimal ada sebagian dari kebutuhannya yang tersedia atau bisa didapatkan. Jika pelanggan merasa tidak puas dengan pelayanan yang diberikan, mereka akan marah.

2. *Expected*

Expected atau pelanggan tahu kebutuhan mereka bisa terpenuhi dari bisnis. Pada level ini, jika kebutuhan pelanggan telah terpenuhi, mereka akan memperlakukannya sebagai hal biasa. Ini masih memungkinkan pelanggan untuk pindah ke tempat lain jika di tempat lain mereka mendapatkan hal-hal yang lebih baik. Jika harapan pelanggan pada level ini tidak terpenuhi, mereka akan kecewa dan pergi ke tempat lain yang menurut mereka lebih baik.

3. *Desire*

Desire yang berhubungan dengan hal-hal yang diinginkan *customer*, yang membedakannya dengan pesaing. Pada tingkat *desire*, pelanggan akhirnya menemukan manfaat yang mereka inginkan dari layanan yang diberikan, baik berupa produk, jasa, atau layanan jenis lain. Tidak semua penyedia layanan dapat memberikan tingkat manfaat ini. Oleh karena itu, meskipun pelanggan tidak keberatan karena tidak mendapatkan manfaat pada level ini, mereka akan tetap mencari penyedia layanan lain yang dapat menyediakannya.

4. *Unanticipated*

Unanticipated yang berarti ada keistimewaan yang bisa diberikan walaupun pelanggan tidak memintanya atau diberikan sebelum pelanggan bahkan membayangkan akan mendapatkannya. Sebagai pebisnis harus mampu memberikan pelayanan yang melebihi apa yang dibayangkan pelanggan, maka tidak aneh jika pelanggan akan setiap pada produk atau jasa yang ditawarkan. Pada level ini, pelanggan akan mendapatkan beberapa kejutan atau hal-hal khusus.

Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa kepuasan adalah fungsi dari perbedaan kinerja yang dirasakan dan harapan konsumen. Kepuasan konsumen dan kualitas pelayanan adalah dua hal yang berbeda. Kepuasan konsumen pada dasarnya sebagai ukuran dan penentu dalam menciptakan produk/jasa yang berkualitas. Penyelenggara jasa harus mengetahui apa yang diharapkan oleh konsumen, sehingga ia mampu memproduksi tepat seperti yang diharapkan oleh konsumen.

BAB III

METODE PENELITIAN

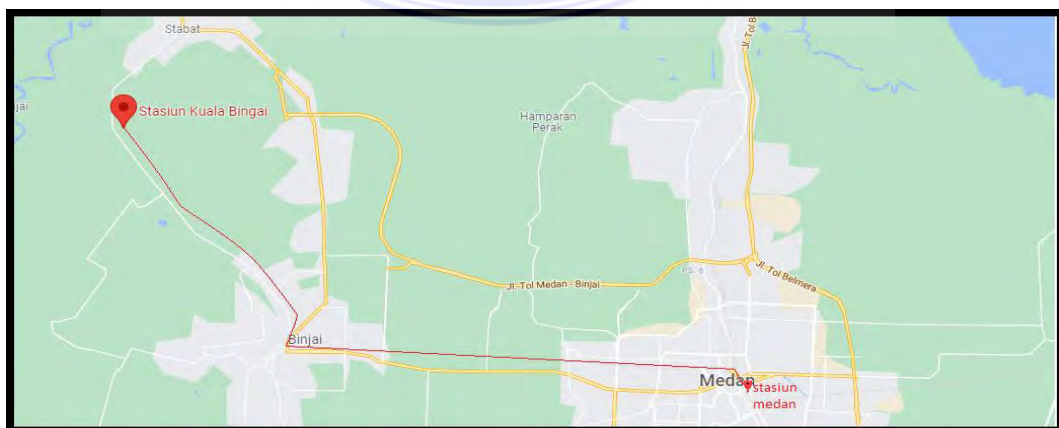
3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif. Penelitian deskriptif digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Penelitian kuantitatif diartikan sebagai bagian dari serangkaian investigasi sistematis terhadap fenomena dengan mengumpulkan data untuk kemudian diukur dengan teknik statistik matematika atau komputasi. Penyajian data dalam penelitian ini dilakukan melalui tabel, grafik, diagram, mean dan standar deviasi, dan perhitungan prosentase (Sugiyono, 2013).

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

3.2.1 Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di sekitar jalur kereta api Medan-Binjai-Kuala Bingei sesuai dengan gambar berikut ini :



Gambar 3.1. Lokasi Penelitian
(Sumber: PT. Medan Metropolitan Monorel, 2018)

3.2.2 Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada bulan September 2022 sampai dengan Oktober 2022.

3.3 Populasi Dan Sampel

3.3.1 Populasi

Menurut (Sugiyono, 2013) populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat pengguna kereta api Medan-Binjai-Kuala Bingei yaitu sebanyak 100 responden.

3.3.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2013). Dengan menggunakan rumus pengambilan sampel: (Notoatmodjo, 2005)

$$n = \frac{N}{1 + N(d^2)}$$

Keterangan:

N = Besar Populasi

n = Besar Sampel

d = Nilai kesenjangan/nilai ketidakpercayaan (0,1)

Dengan perhitungan sampel sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N(d^2)}$$

$$n = \frac{100}{1 + 100(0,1^2)}$$

$$n = \frac{100}{1 + 100(0,01)}$$

$$n = \frac{100}{1 + 1}$$

$$n = 50$$

Sehingga diperoleh sampel dalam penelitian sebesar 50 responden.

3.4 Variabel Penelitian dan Defenisi Operasional

3.4.1 Variabel Penelitian

Variabel dalam penelitian ini ada dua variabel penelitian yaitu variabel terikat (*dependent variable*) atau variabel yang tergantung dari variabel lainnya dan variabel bebas (*independent variable*) atau variabel yang tidak bergantung pada variabel lainnya. Variabel-variabel yang digunakan pada penelitian ini adalah:

- a. Variabel tidak terikat (*independent*) yaitu kualitas pelayanan (X1) dan kepuasan penumpang (X2) dalam menggunakan transportasi kereta api.
- b. Variabel terikat (*dependent*) yaitu keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei (Y).

3.4.2 Defenisi Operasional

Defenisi operasional dari variabel-variabel dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3.2 Defenisi Operasional

Variabel	Defenisi Variabel	Indikator	Skala
Variabel Y			
Keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api	Dorongan atau keinginan masyarakat untuk menggunakan layanan kereta api sebagai salah satu sarana transportasi dalam melakukan suatu perjalanan (ITDA, 2022).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Seberapa sering menggunakan Kereta Api 2. Transportasi yang pernah dipakai sebelum memakai Kereta Api 3. Alasan memilih Kereta Api sebagai alat transportasi 4. Asal perjalanan 5. Tujuan perjalanan 6. Waktu perjalanan menggunakan Kereta Api 	Nominal
Variabel X			
Kualitas pelayanan (X1)	Seberapa jauh perbedaan antara harapan dari pengguna jasa atas layanan yang diterima (<i>accepted</i>) dan kenyataan pelayanan yang diberikan (<i>given</i>) (Maharani, 2016).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kondisi fisik gerbong kereta api 2. Kebersihan gerbong dan toilet kereta api 3. Kondisi Sirkulasi Udara (AC) 4. Jumlah tempat duduk di dalam kereta 5. Ketepatan jadwal dan interval waktu antara kereta satu dengan yang lain 6. Kecepatan waktu tempuh kereta api 	Likert
Kepuasan Pelanggan (X2)	Kepuasan adalah fungsi dari perbedaan kinerja yang dirasakan dan harapan konsumen (Maharani, 2016).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kemudahan mendapatkan tiket saat jam sibuk dan informasi apabila kereta terlambat 2. Keramahan petugas/karyawan 3. Kesigapan petugas atau karyawan dalam memberikan pelayanan 4. Ketanggapan petugas atau karyawan dalam membantu penumpang 5. Kenyamanan ketika berada di dalam kereta api 6. Keamanan ketika anda berada di dalam kereta api 	Likert

3.5 Tahap Penelitian

Kesuksesan dalam mencapai tujuan dari penelitian ini dilakukan beberapa tahapan yang dianggap perlu. Tahapan penelitian yang dilakukan sebagai berikut:

1. Tahapan pertama adalah melakukan studi literatur dalam usaha memperoleh teori-teori yang berhubungan dengan penyelesaian penelitian ini.
2. Tahap kedua adalah menentukan jumlah dan distribusi sampel yang sesuai pada daerah penelitian.
3. Tahap ketiga adalah pengorganisasian data yang dibutuhkan, metode pengumpulan data dan penyajian data yang diperoleh dari survei, Pengumpulan data berupa data primer dan data sekunder.
4. Tahap keempat adalah melakukan penelitian kusioner yang dilakukan ke masing-masing responden yang dipilih secara acak.
5. Tahap kelima adalah melakukan pengamatan di tempat instansi-instansi terkait reaktivasi jalur kereta api Medan-Binjai-Kuala Bingei serta mengambil data yang dibutuhkan.
6. Tahap keenam mengedit data yang telah dikumpulkan dan membuat tabulasi.
7. Tahap akhir adalah melakukan analisis data hasil survei dan didapatkan kesimpulan.

3.6 Teknik Pengelolaan Data

Pengelolaan data adalah suatu data yang telah dikumpulkan diperoleh dengan menggunakan langkah-langkah sebagai berikut:

1. *Editing*

Editing adalah upaya memeriksa kembali kebenaran data yang diperoleh atau dikumpulkan. *Editing* dapat dilakukan pada tahap pengumpulan data atau setelah data terkumpul.

2. *Coding*

Coding merupakan kegiatan pemberian kode numerik (angka) terhadap data yang terdiri dari atas beberapa kategori.

3. *Tabulating*

Tabulating yaitu mempermudah analisa data, pengelolaan data serta pengambilan kesimpulan data yang kemudian dimasukkan dalam tabel-tabel distribusi frekuensi.

Rumus yang dipakai untuk menghitung persentase adalah sebagai berikut:

$$x = \frac{f}{n} \times 100\%$$

Keterangan :

x = Hasil persentase

f = Hasil pencapaian/jumlah jawaban benar

n = Hasil pencapaian maksimal/jumlah total pernyataan

100% = Bilangan konstanta tetap

Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala Likert. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang suatu fenomena. Dalam pengukurannya setiap responden diminta pendapatnya mengenai suatu pertanyaan dengan pemberian skor sebagai berikut :

Tabel 3.1
Skala Likert

Jawaban	Skor
Sangat Baik (SB)	5
Baik (B)	4
Normal (N)	3
Kurang Baik (KB)	2
Tidak Baik (TB)	1

Sumber : (Sugiyono, 2013)

3.7 Teknik Analisis Data

3.7.1 Uji Kualitas Data

Uji kualitas data terdiri dari uji validitas dan uji reliabilitas. Uji tersebut masing-masing digunakan untuk mengetahui konsistensi dan akurasi data yang dikumpulkan dari instrumen yang digunakan. Adapun uji kualitas data dalam penelitian ini adalah: (Priyatno, 2009)

- a. Uji Validitas, digunakan untuk mengetahui kelayakan item-item yang diajukan dalam daftar pertanyaan dalam mendefinisikan suatu variabel. Dalam hal ini untuk menilai kevalidan masing-masing item-item pertanyaan yang diajukan tersebut dilihat dari nilai *Corrected Item-Total Correlation* dari masing-masing point pertanyaan. Uji valid dilakukan terhadap 20 responden, dengan r-tabel sebesar 0,444. Suatu item pernyataan dapat dikatakan valid apabila r-hitung yang merupakan nilai dari *Corrected Item-Total Correlation* > *r-table*. Berdasarkan pada analisis yang dilakukan, maka hasil uji validitas adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2 Hasil Uji Validitas

Variabel	Item Pernyataan	Corrected Item Total Correlation	R-Tabel	Ket
Keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api	1	0,466	0,444	Valid
	2	0,870	0,444	Valid
	3	0,548	0,444	Valid
	4	0,460	0,444	Valid
	5	0,457	0,444	Valid
	6	0,650	0,444	Valid
Kualitas pelayanan (X1)	1	0,566	0,444	Valid
	2	0,458	0,444	Valid
	3	0,587	0,444	Valid
	4	0,627	0,444	Valid
	5	0,595	0,444	Valid
	6	0,704	0,444	Valid
	7	0,674	0,444	Valid
	8	0,739	0,444	Valid
	9	0,669	0,444	Valid
Kepuasan Pelanggan (X2)	1	0,565	0,444	Valid
	2	0,731	0,444	Valid
	3	0,484	0,444	Valid
	4	0,483	0,444	Valid
	5	0,760	0,444	Valid
	6	0,864	0,444	Valid
	7	0,624	0,444	Valid
	8	0,662	0,444	Valid
	9	0,527	0,444	Valid

Sumber : Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas (Lampiran 3)

Hasil uji pada tabel 3.2 diatas menunjukkan bahwa nilai r-hitung seluruh item pada variabel keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api, kualitas pelayanan dan kepuasan pelanggan $>0,444$, artinya seluruh item dapat dikatakan valid.

- b. Uji Reliabilitas merupakan suatu ukuran kestabilan dan konsistensi responden dalam menjawab hal yang berkaitan dengan item-item pertanyaan yang merupakan dimensi suatu variabel dan disusun dalam suatu bentuk kuesioner. Reliabilitas suatu item variabel dikatakan baik jika memiliki nilai *Cronbach*

Alpha $>0,60$. Hasil uji reliabilitas kuesioner penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 3.3 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach Alpha	Keterangan
Keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api (Y)	0,811	Reliabilitas baik
Kualitas Pelayanan (X1)	0,875	Reliabilitas baik
Kepuasan Pelanggan (X2)	0,877	Reliabilitas baik

Sumber : Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas (Lampiran 3)

3.7.2 Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. (Sugiyono, 2013)

Termasuk dalam statistik deskriptif antara lain adalah penyajian data melalui tabel, grafik, diagram lingkaran, pictogram, perhitungan modus, median, mean (pengukuran tendensi sentral), perhitungan desil, persentil, perhitungan penyebaran data melalui perhitungan rata-rata dan standar deviasi, perhitungan prosentase. (Sugiyono, 2013)

3.7.3 Uji Asumsi Klasik

Tujuan pengujian asumsi klasik ini adalah untuk memberikan kepastian bahwa persamaan regresi yang didapatkan memiliki ketepatan dalam estimasi, tidak bias dan konsisten. Asumsi klasik tersebut terdiri dari: (Priyatno, 2009)

a. Uji normalitas

Bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi, variabel dependen, variabel independen, atau keduanya mempunyai distribusi normal eatau mendekati normal. Asumsi normalitas dapat diketahui dengan Histogram, dan juga *Normal Probability Plot*. Pada *Normal Probability Plot*, normalitas data dapat dideteksi dengan melihat penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal dari grafik. Dasar pengambilan keputusan adalah apabila data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas. Sebaliknya apabila data menyebar menjauh dari garis diagonal dan/atau tidak mengikuti arah garis diagonal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

b. Uji multikolinearitas

Bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel independen. Jika terjadi korelasi maka dinamakan terdapat problem multikolinearitas. Untuk mendeteksi apakah model regresi yang dipakai bebas dari permasalahan multikolinearitas dapat dilihat dari besaran *Variance Inflation Factor* (VIF) dan *tolerance*, dimana nilai VIF tidak lebih dari 10 dan nilai *tolerance* tidak kurang dari 0,1. Disamping itu nilai R^2 yang menunjukkan nilai lebih kecil daripada koefisien korelasi simultan (R).

c. Uji heterokedastisitas

Bertujuan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual dari satu pengamatan ke pengamatan yang

lain. Jika varian dari residual dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut homokedastisitas dan jika varian berbeda disebut heterokedastisitas. Suatu model regresi dapat dikatakan bebas dari permasalahan heterokedastisitas apabila titik-titik data menyebar diatas dan dibawah atau disekitar angka 0, penyebaran titik-titik data tidak boleh membentuk pola bergelombang melebar kemudian menyempit dan melebar kembali, titik-titik data tidak mengumpul hanya diatas atau dibawah saja.

3.7.4 Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda menurut Situmorang digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (kualitas pelayanan dan kepuasan penumpang) terhadap variabel terikat (keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api), dengan persamaan: (Priyatno, 2009)

$$Y = \alpha + b_1X_1 + b_2X_2$$

Dimana:

Y = Keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api

X₁ = Kualitas Pelayanan

X₂ = Kepuasan Penumpang

α = Konstanta

b₁, b₂ = Koefisien regresi

3.7.5 Uji Kesesuaian (*Goodness Test of Fit*)

Hipotesis yang telah diajukan akan diuji signifikansinya. Pengujian akan dilakukan dengan uji statistik berikut ini :

a. Uji F

Uji F digunakan untuk menguji signifikansi seluruh komponen variabel independen secara bersama-sama atau keseluruhan terhadap variabel independen. Apabila :

$p > 0,05 = H_a$ ditolak atau H_0 diterima

$p < 0,05 = H_a$ diterima atau H_0 ditolak

b. Uji t

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui tingkat signifikansi dari setiap koefisien variabel independen mempengaruhi variabel dependennya. Apabila nilai probabilitas $< 0,05$ maka hipotesis nol ditolak, artinya pengaruh variabel bebas tersebut terhadap variabel terikatnya adalah signifikan. Sebaliknya apabila nilai probabilitas berada $> 0,05$ maka itu berarti pengaruhnya tidak signifikan dan hipotesis nol diterima. Hal ini dapat ditunjukkan sebagai berikut:

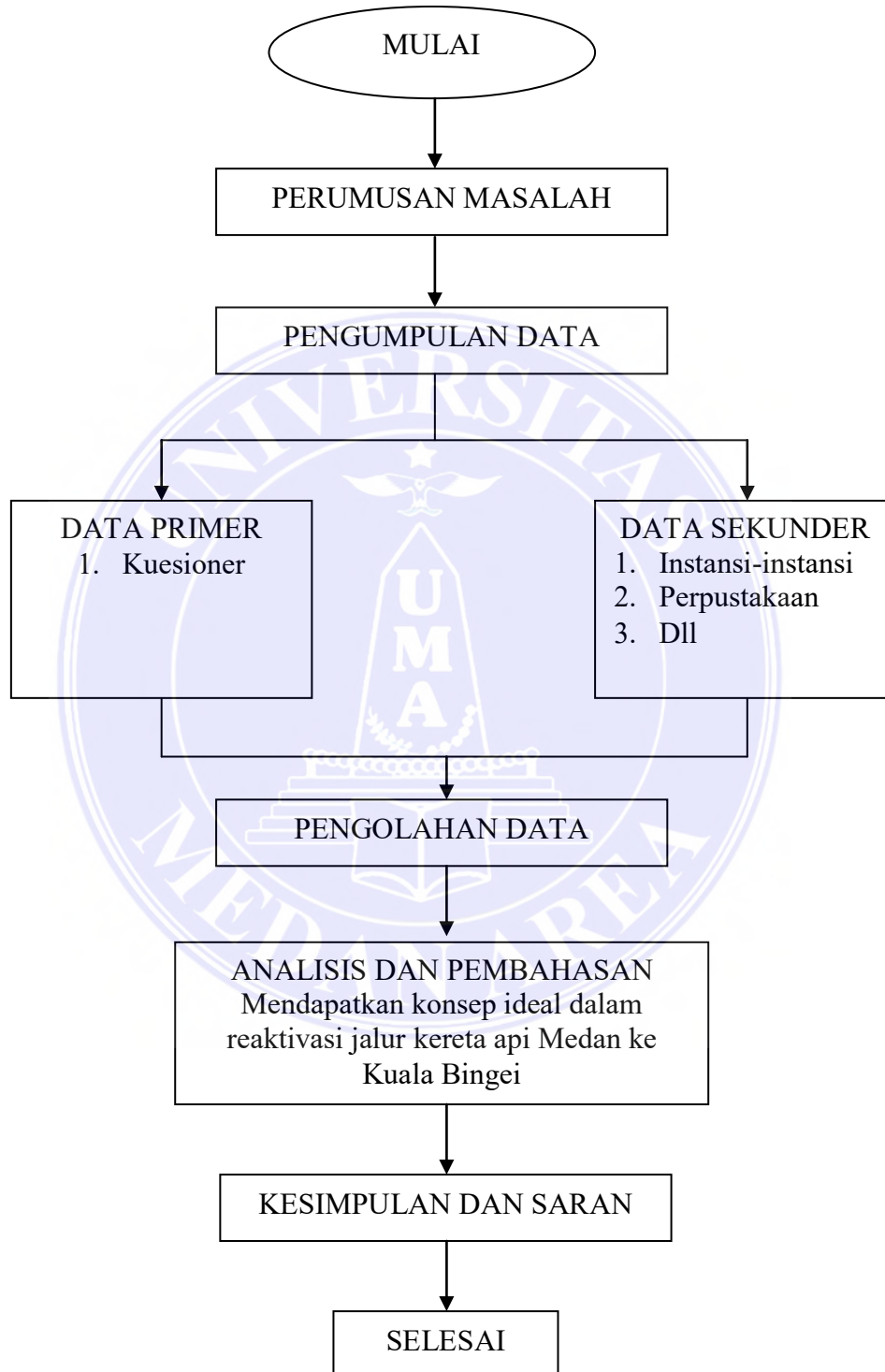
$p > 0,05 = H_a$ ditolak atau H_0 diterima

$p < 0,05 = H_a$ diterima atau H_0 ditolak

3.7.6 Uji R^2 (Determinasi)

Uji R^2 (*R Square*) dilakukan untuk mengetahui derajat pengaruh antara variabel-variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Korelasi atau hubungan antar variabel dapat dilihat dari angka *R Square* atau koefisien determinasi.

3.8 Bagan Alir Penelitian



Gambar 3.2 Bagan alir penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pembahasan dapat disimpulkan bahwa:

1. Ada pengaruh positif keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan kualitas pelayanan.
2. Ada pengaruh positif Keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan kepuasan penumpang dalam menggunakan transportasi kereta api.
3. Ada pengaruh positif keberminatan masyarakat terkait pengaktifan kembali jalur kereta api Medan - Binjai - Kuala Bingei berdasarkan kualitas pelayanan dan kepuasan penumpang dalam menggunakan transportasi kereta api.

5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan dalam penelitian ini adalah karena penelitian ini hanya menggunakan satu objek penelitian yaitu kereta api, kedepannya untuk peneliti selanjutnya yang ingin meneliti tentang preferensi masyarakat, sebaiknya agar bisa dibandingkan dengan moda transportasi lain yang memiliki trayek sama, seperti bis ataupun travel. Hal tersebut perlu dilakukan agar dapat dijadikan acuan bagi pihak terkait, pemerintah ataupun swasta dalam perbaikan layanan jasa transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Andi M. Arief. 2022. *Hutama Karya Bangun Jalur Kereta Api Medan-Binjai, Target Rampung 2024.*, <https://katadata.co.id/tiakomalasari/berita/628c726b8519c/hutama-karya-bangun-jalur-kereta-api-medan-binjai-target-rampung-2024>, diakses 6 Juni 2022, pukul 12.56 Wib.
- Afrianto Noor, 2021. *Tingkatan Level Kepuasan menurut Karl Albrecht.* <https://www.qubisa.com/microlearning/tingkatan-level-kepuasan-menurut-karl-albrecht#showSummary>. Diakses 6 Juni 2022, pukul 14.48 Wib)
- Aghastya, A., Astuti, S. W., Rachman, N. F., Imron, N. A., Sunardi, & Adi, W. T. (2021). *Sosialisasi Reaktivasi Jalur Kereta Api Madiun-Slahung Ponorogo. Madiun Spoor: Jurnal Pengabdian Masyarakat (JPM)*, 1(2), 1–9. <https://doi.org/10.37367/jpm.v1i2.176>
- Butar, R. B. (2015). *Kajian Preferensi Masyarakat dan Sikap Pemerintah Terkait Reaktivasi (Penghidupan Kembali) Jalur Kereta Api Semarang - Yogyakarta. Jurnal Wilayah Dan Lingkungan*, 3(3), 189–202. <https://doi.org/10.14710/jwl.3.3.189-202>
- Desga, W., Putri, F. M., & Yulanda, N. (2016). *Pemodelan Bangkitan Perjalanan di Nagari Siguntur, Nagari Barung-Barung Belantai Dan Nagari Nanggalo Kecamatan Koto Xi Tarusan Kabupaten Pesisir Selatan. Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda*, 14(2), 77–82. <https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnalmtm/article/view/173/107>
- Dunia, E. (2022). *Stasiun Kuala Bingei*. https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Stasiun_Kuala_Bingei
- Endang, E., & Cholidah, L. N. (2017). *Pengaruh Fasilitas Dan Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Penumpang Di Terminal Rajekwesi Bojonegoro. Jurnal Teknika*, 9(2), 6. <https://doi.org/10.30736/teknika.v9i2.55>
- Hariati, T. (2019). *Analisa permintaan jasa kereta api di kota medan stasiun kereta api medan binjai.*
- Herman, & Tamara, R. (2020). *Penetapan Tarif pada Reaktivasi Kereta Api Bandung – Ciwidey dengan Metode Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP). RekaRacana: Jurnal Teknil Sipil*, 6(1), 54–63. <https://doi.org/10.26760/rekaracana.v6i1.54>
- ITDA. (2022). *Wajib Tahu! Beginilah Cara Mudah Mengetahui Minat dan Bakat.* <https://www.itda.ac.id/portal/blog/detail/497/wajib-tahu-beginilah-cara->

mudah-mengetahui-minat-dan-bakat

- Kemenhub. (2018). *Review Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*.
- Maharani, A. P. (2016). *Evaluasi Kinerja dan Tingkat Kepuasan Pengguna Moda Transportasi Kereta Api Rapih Dhoho (Blitar-Surabaya)*.
- Monorel, P. M. M. (2018). *Rencana Pembangunan LRT Mebidang*.
- Rahmawati, D. E. (2021). *Kereta Api Dalam Rencana Re-Aktivasi Jalur Kereta Api Jember-Panarukan* (Issue January).
- Ramadianti, K., & Widyaningsih, N. (2020). Kajian Preferensi Pengguna Moda Transportasi Kereta Api Lrt Jakarta Menuju Stasiun Lrt Velodrome. *Wahana Teknik Sipil: Jurnal Pengembangan Teknik Sipil*, 25(2), 158. <https://doi.org/10.32497/wahanats.v25i2.2162>
- Sriastuti, D. A. N. (2015). Kereta Api Pilihan Utama sebagai Moda Alternatif Angkutan Umum Massal. *Jurnal PADURAKSA*, 4(1), 26–34.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D* (ke-19). Alfabeta Bandung.
- Susanti, A., Aryani Soemitro, R. A., & Suprayitno, H. (2018). Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Bagi Penumpang di Stasiun Kereta Api Berdasarkan Analisis Pergerakan Penumpang. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 2(1), 23–34. <https://doi.org/10.12962/j26151847.v2i1.3765>
- Syuhada, D. (2013). Pengertian minat menurut para ahli. In *Retrieved March*.
- Tambunan, H. (2017). *Dampak Transportasi Kereta Api pada Pembangunan Kota Binjai dari Tahun 1948-1980*.
- Ummah, S. (2021). Pengaruh Kualitas Layanan dan Kualitas Makanan di Masa Pandemi Covid-19 Pada Restoran Cepat Saji Terhadap Kepuasan Pelanggan dan Niat Perilaku Beli Ulang Burger King di Yogyakarta. In *Program Studi Manajemen, Fakultas Bisnis dan Ekonomika, Universitas Islam Indonesia*.
- Wahyuni, N. A. (2018). Preferensi Penggunaan Moda Transportasi Kereta Api Dhoho Trayek Blitar-Surabaya. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1–10.

Lampiran 1. Kuesioner

**KAJIAN KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT
PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API
MEDAN - BINJAI - KUALA BINGEI**

A. DATA PRIBADI

1. Nama :
2. Umur :
3. Jenis Kelamin :
4. Pekerjaan :
 - a. Pelajar/Mahasiswa/IRT
 - b. PNS
 - c. Karyawan Swasta
 - d. TNI/POLRI
 - e. Wiraswasta
5. Pendidikan terakhir :
 - a. Tidak sekolah/SD
 - b. SLTP
 - c. SLTA
 - d. D1/D2/D3
 - e. Sarjana
 - f. Pasca Sarjana
6. Penghasilan per bulan :
 - a. <Rp 1.500.000
 - b. Rp 1.500.000- Rp 2.500.000
 - c. Rp. 2.600.000 - Rp. 3.500.000
 - d. > Rp 3.500.000
7. Memiliki kendaraan pribadi:
 - a. Ya
 - b. Tidak memiliki

B. KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API

Keterangan :

Pilihlah jawaban di bawah ini sesuai dengan pendapat anda dengan cara memberi centang (✓) pada kolom jawaban yang disediakan.

Skor Jawaban

1. Seberapa sering menggunakan Kereta Api Medan – Binjai – Kuala Bingei
 - a. Setiap hari 4
 - b. 3 kali dalam seminggu 3
 - c. 2 kali dalam seminggu 2
 - d. 1 kali seminggu 1
2. Transportasi yang pernah dipakai sebelum memakai Kereta Api Medan – Binjai – Kuala Bingei
 - a. Motor 4
 - b. Mobil Pribadi 3
 - c. Bus Kota 2
 - d. Sepeda 1
3. Alasan memilih Kereta Api Medan – Binjai – Kuala Bingei sebagai alat transportasi:
 - a. Waktu tempuh lebih cepat 4
 - b. Biaya lebih murah 3
 - c. Keamanan dan kenyamanan 2
 - d. Jarak lokasi tujuan dengan stasiun 1
4. Asal perjalanan (pilih salah satu)
 - a. Rumah 4
 - b. Bekerja/Sekolah/Kuliah 3
 - c. Belanja 2
 - d. Rekreasi 1
5. Tujuan perjalanan Anda
 - a. Rumah 4

- b. Bekerja/Sekolah/Kuliah 3
 - c. Belanja 2
 - d. Rekreasi 1
6. Waktu perjalanan menggunakan Kereta Api Medan – Binjai – Kuala Bingei :
- a. Kurang dari 30 menit 4
 - b. 30 menit – 1 jam 3
 - c. 1 jam – 2 jam 2
 - d. >2 jam 1

C. KUALITAS PELAYANAN

Pilihlah jawaban di bawah ini sesuai dengan pendapat anda dengan cara memberi centang (√) pada kolom jawaban yang disediakan.

Keterangan :

Jawaban Responden

SB : Sangat Baik, mendapat skor 5

B : Baik, mendapat skor 4

N : Netral, mendapat skor 3

KB : Kurang Baik, mendapat skor 2

TB : Tidak Baik, mendapat skor 1

No	Kualitas Pelayanan	Jawaban Responden				
		SB	B	N	KB	TB
1.	Kondisi fisik gerbong kereta api Medan – Binjai - Kuala Bingei					
2.	Kebersihan di dalam kereta api Medan – Binjai - Kuala Bingei					
3.	Kebersihan Toilet kereta api Medan – Binjai - Kuala Bingei					
4.	Kondisi Sirkulasi Udara (AC)					
5.	Jumlah tempat duduk di dalam kereta					
6.	Jadwal keberangkatan tepat waktu					
7.	Ketepatan jadwal kereta api Medan – Binjai – Kuala Bingei					
8.	Kecepatan waktu tempuh kereta api Medan – Kuala Bingei					
9.	Interval waktu antara kereta satu dengan yang lain apakah sudah tepat					

D. KEPUASAN PENUMPANG

Pilihlah jawaban di bawah ini sesuai dengan pendapat anda dengan cara memberi centang (√) pada kolom jawaban yang disediakan.

Keterangan :

Jawaban Responden

SB : Sangat Baik, mendapat skor 5

B : Baik, mendapat skor 4

N : Netral, mendapat skor 3

KB : Kurang Baik, mendapat skor 2

TB : Tidak Baik, mendapat skor 1

No	Kepuasan Penumpang	Jawaban Responden				
		SB	B	N	KB	TB
1.	Kemudahan mendapatkan tiket kereta api Medan – Binjai – Kuala Bingei saat jam sibuk					
2.	Keramahan petugas/karyawan kereta api Medan – Binjai – Kuala Bingei					
3.	Kemudahan mendapatkan informasi yang jelas ketika kereta terlambat					
4.	Kesigapan Petugas atau karyawan dalam memberikan pelayanan					
5.	Ketanggapan petugas atau karyawan dalam membantu penumpang					
6.	Kenyamanan ketika berada didalam kereta api Medan – Binjai - Kuala Bingei					
7.	Keamanan ketika anda berada didalam kereta api Medan – Binjai - Kuala Bingei					
8.	Mendapatkan peringatan/informasi saat kereta api Medan – Binjai - Kuala Bingei sampai pada stasiun					
9.	Kesigapan petugas/karyawan dalam membantu mengangkat barang					

Lampiran 2. Uji Validitas

KAJIAN KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API MEDAN - BINJAI - KUALA BINGEI

No Resp	KEBERMINATAN MASYARAKAT						KUALITAS PELAYANAN									KEPUASAN PELANGGAN											
	Seberapa sering	Sebelum menggunakan kereta api	Alasan memilih menggunakan kereta api	Asal perjalanan	Tujuan perjalanan	Waktu perjalanan	Jlh	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jlh	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Jlh
1	4	4	4	4	4	3	23	3	3	3	5	4	4	4	5	5	36	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27
2	4	3	3	3	3	3	19	3	3	3	4	5	5	5	5	4	37	3	2	2	2	2	2	2	3	3	21
3	3	2	2	4	4	4	19	3	3	3	4	3	3	3	4	4	30	3	3	3	3	3	3	2	3	3	26
4	4	4	4	4	4	4	24	3	4	3	5	4	4	4	5	4	36	4	5	3	3	4	5	4	5	5	38
5	3	2	2	3	4	2	16	4	4	4	4	4	3	3	4	4	34	4	4	5	4	4	4	4	4	4	37
6	4	4	2	4	4	4	22	3	4	4	5	3	3	3	5	5	35	4	4	4	3	4	4	5	5	5	38
7	2	2	4	4	3	2	17	3	2	3	3	3	3	3	2	2	24	4	3	3	4	3	4	5	5	4	35
8	3	4	4	4	4	4	23	4	3	4	4	3	4	4	4	3	33	3	4	3	4	4	4	4	4	4	34
9	4	2	2	2	3	2	15	4	2	4	4	4	4	4	5	5	36	3	3	3	3	3	4	5	5	4	33
10	4	4	4	4	4	4	24	4	4	4	4	4	4	4	5	4	37	3	3	3	3	3	4	4	5	4	32
11	3	4	3	3	4	4	21	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	3	3	2	3	3	4	4	4	4	30
12	4	4	4	4	4	4	24	4	4	4	4	5	4	4	4	5	38	3	4	2	4	4	4	4	5	2	32
13	2	2	2	4	2	2	14	4	4	4	4	4	4	4	4	4	36	3	2	2	3	2	2	3	2	3	22
14	4	4	4	4	3	3	22	3	4	4	4	4	4	4	4	4	35	3	3	3	3	3	4	4	4	4	31
15	4	2	3	3	3	3	18	4	5	4	4	5	5	5	5	5	42	3	3	3	3	3	4	5	5	4	33
16	4	4	4	4	4	4	24	3	2	4	4	4	4	4	5	5	35	3	3	3	4	3	4	5	5	4	34
17	2	2	3	2	4	4	17	2	3	2	2	2	3	3	3	3	23	4	4	3	4	4	4	4	4	4	35
18	4	4	4	4	4	4	24	4	5	4	5	3	5	5	5	5	41	3	3	2	3	3	4	5	5	2	30
19	4	4	4	4	3	4	23	4	4	4	4	5	4	4	5	4	38	3	3	3	4	3	4	4	5	4	33
20	4	4	3	4	4	4	23	3	4	4	4	4	4	3	4	4	34	3	3	4	3	3	4	4	4	4	32

Lampiran 3. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas

Variabel Keberminatan

		Correlations						
		KB1	KB2	KB3	KB4	KB5	KB6	KBTotal
KB1	Pearson Correlation	1	.608*	.285	.203	.231	.337	.632*
	Sig. (2-tailed)		.004	.224	.390	.327	.146	.003
	N	20	20	20	20	20	20	20
KB2	Pearson Correlation	.608*	1	.624*	.560*	.455*	.663*	.931**
	Sig. (2-tailed)	.004		.003	.010	.044	.001	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20
KB3	Pearson Correlation	.285	.624*	1	.455*	.207	.377	.711**
	Sig. (2-tailed)	.224	.003		.044	.382	.101	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20
KB4	Pearson Correlation	.203	.560*	.455*	1	.103	.302	.611*
	Sig. (2-tailed)	.390	.010	.044		.664	.196	.004
	N	20	20	20	20	20	20	20
KB5	Pearson Correlation	.231	.455*	.207	.103	1	.665*	.591*
	Sig. (2-tailed)	.327	.044	.382	.664		.001	.006
	N	20	20	20	20	20	20	20
KB6	Pearson Correlation	.337	.663*	.377	.302	.665*	1	.779**
	Sig. (2-tailed)	.146	.001	.101	.196	.001		.000
	N	20	20	20	20	20	20	20
KB Total	Pearson Correlation	.632*	.931**	.711**	.611*	.591*	.779**	1
	Sig. (2-tailed)	.003	.000	.000	.004	.006	.000	
	N	20	20	20	20	20	20	20

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

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

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.811	6

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
KB1	17.1000	8.832	.466	.804
KB2	17.3500	6.345	.870	.699
KB3	17.3500	8.134	.548	.788
KB4	17.0000	9.158	.460	.804
KB5	17.0000	9.474	.457	.805
KB6	17.2000	7.853	.650	.763

Variabel Kualitas Pelayanan (X1)

		Correlations									
		KP1	KP2	KP3	KP4	KP5	KP6	KP7	KP8	KP9	KPTotal
KP1	Pearson Correlation	1	.397	.763**	.323	.466*	.394	.435	.305	.284	.651**
	Sig. (2-tailed)		.083	.000	.164	.038	.086	.056	.191	.225	.002
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KP2	Pearson Correlation	.397	1	.389	.385	.266	.380	.323	.303	.318	.602**
	Sig. (2-tailed)	.083		.090	.094	.256	.099	.165	.194	.172	.005
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KP3	Pearson Correlation	.763**	.389	1	.438	.436	.322	.261	.381	.447*	.667**
	Sig. (2-tailed)	.000	.090		.054	.055	.167	.267	.098	.048	.001
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KP4	Pearson Correlation	.323	.385	.438	1	.297	.371	.360	.722**	.646**	.712**
	Sig. (2-tailed)	.164	.094	.054		.203	.107	.119	.000	.002	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KP5	Pearson Correlation	.466*	.266	.436	.297	1	.576**	.536*	.482*	.434	.702**
	Sig. (2-tailed)	.038	.256	.055	.203		.008	.015	.031	.056	.001
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KP6	Pearson Correlation	.394	.380	.322	.371	.576**	1	.943**	.576**	.435	.770**
	Sig. (2-tailed)	.086	.099	.167	.107	.008		.000	.008	.056	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KP7	Pearson Correlation	.435	.323	.261	.360	.536*	.943**	1	.584**	.430	.749**
	Sig. (2-tailed)	.056	.165	.267	.119	.015	.000		.007	.059	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KP8	Pearson Correlation	.305	.303	.381	.722**	.482*	.576**	.584**	1	.793**	.813**
	Sig. (2-tailed)	.191	.194	.098	.000	.031	.008	.007		.000	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KP9	Pearson Correlation	.284	.318	.447*	.646**	.434	.435	.430	.793**	1	.760**
	Sig. (2-tailed)	.225	.172	.048	.002	.056	.056	.059	.000		.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KP Total	Pearson Correlation	.651**	.602**	.667**	.712**	.702**	.770**	.749**	.813**	.760**	1
	Sig. (2-tailed)	.002	.005	.001	.000	.001	.000	.000	.000	.000	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

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

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

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.875	9

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
KP1	31.3500	18.345	.566	.866
KP2	31.2500	17.461	.458	.879
KP3	31.1500	18.345	.587	.865
KP4	30.7500	17.566	.627	.861
KP5	30.9500	16.997	.595	.864
KP6	30.9000	17.463	.704	.855
KP7	30.9500	17.418	.674	.857
KP8	30.4500	16.155	.739	.849
KP9	30.6500	16.555	.669	.856

Variabel Kepuasan Penumpang (X2)

Correlations

		Kep_Pel1	Kep_Pel2	Kep_Pel3	Kep_Pel4	Kep_Pel5	Kep_Pel6	Kep_Pel7	Kep_Pel8	Kep_Pel9	Kep_Pel Total
Kep_Pel1	Pearson Correlation	1	.620**	.507*	.311	.577**	.372	.258	.228	.517*	.628**
	Sig. (2-tailed)		.004	.022	.182	.008	.106	.272	.334	.019	.003
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Kep_Pel2	Pearson Correlation	.620**	1	.411	.450*	.955**	.744**	.320	.464*	.413	.798**
	Sig. (2-tailed)	.004		.072	.046	.000	.000	.169	.039	.071	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Kep_Pel3	Pearson Correlation	.507*	.411	1	.279	.473*	.363	.227	.171	.580**	.603**
	Sig. (2-tailed)	.022	.072		.233	.035	.116	.337	.470	.007	.005
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Kep_Pel4	Pearson Correlation	.311	.450*	.279	1	.569**	.450*	.402	.354	.092	.574**
	Sig. (2-tailed)	.182	.046	.233		.009	.046	.079	.125	.700	.008
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Kep_Pel5	Pearson Correlation	.577**	.955**	.473*	.569**	1	.716**	.373	.470*	.341	.813**
	Sig. (2-tailed)	.008	.000	.035	.009		.000	.106	.037	.141	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Kep_Pel6	Pearson Correlation	.372	.744**	.363	.450*	.716**	1	.721**	.827**	.504*	.901**
	Sig. (2-tailed)	.106	.000	.116	.046	.000		.000	.000	.023	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Kep_Pel7	Pearson Correlation	.258	.320	.227	.402	.373	.721**	1	.819**	.358	.737**
	Sig. (2-tailed)	.272	.169	.337	.079	.106	.000		.000	.121	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Kep_Pel8	Pearson Correlation	.228	.464*	.171	.354	.470*	.827**	.819**	1	.325	.764**
	Sig. (2-tailed)	.334	.039	.470	.125	.037	.000	.000		.163	.000
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Kep_Pel9	Pearson Correlation	.517*	.413	.580**	.092	.341	.504*	.358	.325	1	.645**
	Sig. (2-tailed)	.019	.071	.007	.700	.141	.023	.121	.163		.002
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Kep_Pel Total	Pearson Correlation	.628**	.798**	.603**	.574**	.813**	.901**	.737**	.764**	.645**	1
	Sig. (2-tailed)	.003	.000	.005	.008	.000	.000	.000	.000	.002	
	N	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

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

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

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	20	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	20	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.877	9

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Kep_Pel1	28.4000	19.411	.565	.871
Kep_Pel2	28.4000	16.989	.731	.853
Kep_Pel3	28.7000	18.116	.484	.875
Kep_Pel4	28.3500	19.082	.483	.874
Kep_Pel5	28.4500	17.524	.760	.853
Kep_Pel6	27.9000	16.305	.864	.841
Kep_Pel7	27.6500	16.345	.624	.865
Kep_Pel8	27.4000	16.147	.662	.860
Kep_Pel9	27.9500	17.629	.527	.872

Lampiran 4. Master Data

**KAJIAN KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT PENGAKTIFAN KEMBALI
JALUR KERETA API MEDAN - BINJAI - KUALA BINGEI**

No Resp	DATA PRIBADI						KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API							
	Umur	JK	Pekerjaan	Pendidikan	Pendapatan	Memiliki kendaraan pribadi	Seberapa sering	Sebelum menggunakan kereta api	Alasan memilih menggunakan kereta api	Asal perjalanan	Tujuan perjalanan	Waktu perjalanan	Jumlah	Rata-rata
1	1	2	1	2	1	1	4	4	4	4	2	3	21	3.5
2	1	1	4	4	4	1	4	2	3	4	3	3	19	3.17
3	2	1	2	4	4	1	3	2	2	4	4	4	19	3.17
4	2	2	3	4	3	2	4	4	4	4	3	3	22	3.67
5	3	1	3	3	2	1	4	2	2	4	4	3	19	3.17
6	2	2	3	3	3	1	4	4	2	4	3	3	20	3.33
7	3	1	3	3	3	2	4	2	4	4	3	3	20	3.33
8	1	2	3	4	2	1	4	4	3	4	4	3	22	3.67
9	3	2	4	4	4	2	4	2	3	4	3	3	19	3.17
10	2	2	1	3	1	1	4	4	3	4	2	3	20	3.33
11	1	2	2	3	4	2	4	4	3	4	3	3	21	3.5
12	1	2	1	3	1	1	4	4	3	4	2	4	21	3.5
13	1	2	2	4	3	1	2	2	3	4	2	3	16	2.67
14	2	1	2	4	3	1	4	4	3	4	2	3	20	3.33
15	3	1	2	2	3	1	4	2	3	4	2	3	18	3
16	3	2	4	4	3	1	4	4	3	4	3	3	21	3.5
17	2	1	4	4	3	2	4	2	3	4	3	4	20	3.33
18	2	1	1	2	1	1	4	4	3	4	2	4	21	3.5
19	1	1	1	4	1	1	4	4	3	4	4	4	23	3.83
20	2	1	1	4	1	1	2	4	3	4	4	4	21	3.5
21	2	1	2	3	4	1	3	4	4	4	3	3	21	3.5
22	2	2	2	1	3	1	4	4	4	4	3	3	22	3.67
23	2	2	2	3	4	1	4	2	4	4	3	3	20	3.33
24	1	2	3	1	3	1	4	4	4	4	3	3	22	3.67
25	3	1	3	1	3	1	4	2	4	4	3	3	20	3.33
26	2	1	3	1	3	1	4	2	4	4	3	3	20	3.33
27	1	1	3	3	3	1	4	2	3	4	3	3	19	3.17
28	1	1	3	3	4	1	4	2	3	4	3	3	19	3.17
29	1	2	3	3	4	1	4	2	3	4	3	3	19	3.17
30	2	2	4	4	3	1	4	2	4	4	3	3	20	3.33

No Resp	DATA PRIBADI						KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API							
	Umur	JK	Pekerjaan	Pendidikan	Pendapatan	Memiliki kendaraan pribadi	Seberapa sering	Sebelum menggunakan kereta api	Alasan memilih menggunakan kereta api	Asal perjalanan	Tujuan perjalanan	Waktu perjalanan	Jumlah	Rata-rata
31	1	2	4	4	3	1	4	2	4	4	3	3	20	3.33
32	1	2	1	2	1	1	4	2	4	4	2	3	19	3.17
33	3	2	1	2	1	1	4	2	4	4	2	3	19	3.17
34	1	2	1	3	1	2	4	2	4	4	2	3	19	3.17
35	1	2	1	2	1	1	4	4	3	4	2	3	20	3.33
36	2	2	4	4	1	1	4	4	3	4	3	3	21	3.5
37	1	2	3	4	3	1	4	4	3	4	3	4	22	3.67
38	3	2	4	4	3	1	4	4	3	4	3	4	22	3.67
39	1	2	1	1	1	1	4	2	3	4	2	4	19	3.17
40	2	2	2	3	3	2	3	2	3	4	3	4	19	3.17
41	1	1	1	3	1	1	4	2	3	4	1	4	18	3
42	1	1	1	2	1	1	4	2	3	4	1	4	18	3
43	1	1	1	2	1	1	4	2	4	4	1	4	19	3.17
44	2	1	1	2	1	1	4	4	4	4	1	4	21	3.5
45	1	1	2	1	3	1	3	4	4	4	2	4	21	3.5
46	3	1	2	1	2	1	4	4	4	4	2	3	21	3.5
47	3	1	2	3	3	1	3	4	4	4	2	3	20	3.33
48	3	2	2	3	3	1	2	4	4	4	2	3	19	3.17
49	3	1	2	3	4	1	4	2	4	4	2	3	19	3.17
50	1	1	2	3	3	1	2	2	4	4	2	4	18	3

No Resp	KUALITAS PELAYANAN									Jlh	Rata-rata Jawaban	KEPUASAN PENUMPANG										Jlh	Rata-rata Jawaban
	1	2	3	4	5	6	7	8	9			10	11	12	13	14	15	16	17	18			
1	3	3	3	5	4	4	3	5	5	35	3.89	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	3	
2	3	3	3	4	5	5	3	5	4	35	3.89	3	2	2	3	3	2	2	3	3	23	2.56	
3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	31	3.44	3	3	3	3	3	2	3	5	28	3.11		
4	3	4	3	5	4	4	3	5	4	35	3.89	4	5	3	3	2	5	4	5	4	35	3.89	
5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	35	3.89	4	4	5	4	2	4	4	4	4	35	3.89	
6	3	2	4	5	3	3	3	5	5	33	3.67	4	4	4	3	3	4	5	5	2	34	3.78	
7	3	2	3	3	3	3	2	2	2	23	2.56	4	3	3	4	5	4	5	5	4	37	4.11	
8	4	3	4	4	3	4	4	4	3	33	3.67	3	4	3	4	3	4	4	4	3	32	3.56	
9	4	2	4	4	4	4	3	5	5	35	3.89	3	3	3	3	2	4	5	5	2	30	3.33	
10	4	4	4	4	4	4	3	5	4	36	4	3	3	3	3	4	4	4	5	4	33	3.67	
11	4	4	4	4	4	4	3	4	4	35	3.89	3	3	2	3	4	4	4	4	4	31	3.44	
12	4	2	4	4	5	4	4	4	5	36	4	3	4	2	4	2	4	4	5	2	30	3.33	
13	4	4	4	4	4	4	3	4	4	35	3.89	3	2	2	3	3	2	3	2	3	23	2.56	
14	3	4	4	4	4	4	3	4	4	34	3.78	3	3	3	3	2	4	4	4	4	30	3.33	
15	4	2	4	4	5	5	3	5	5	37	4.11	3	3	3	3	2	4	5	5	2	30	3.33	
16	3	2	4	4	4	4	4	5	5	35	3.89	3	3	3	4	4	4	5	5	2	33	3.67	
17	2	3	2	2	2	3	3	3	3	23	2.56	4	4	3	4	4	4	4	4	4	35	3.89	
18	4	2	4	5	3	5	3	5	5	36	4	3	3	2	3	2	4	5	5	2	29	3.22	
19	4	4	4	4	5	4	4	5	4	38	4.22	3	3	3	4	2	4	4	5	4	32	3.56	
20	3	4	4	4	4	4	3	4	4	34	3.78	3	3	4	3	2	4	4	4	4	31	3.44	
21	3	2	4	4	5	3	4	4	5	34	3.78	3	4	4	4	2	4	5	4	2	32	3.56	
22	4	4	4	4	5	3	3	5	4	36	4	3	3	3	3	3	4	5	5	4	33	3.67	
23	3	2	5	4	4	4	4	5	4	35	3.89	3	3	3	4	3	4	4	5	2	31	3.44	
24	3	2	4	4	5	4	3	5	5	35	3.89	3	3	3	3	3	4	4	5	2	30	3.33	
25	3	4	4	4	4	3	3	5	4	34	3.78	3	3	3	3	4	4	5	5	4	34	3.78	
26	4	4	4	4	3	4	4	4	4	35	3.89	3	3	3	4	3	4	4	4	4	32	3.56	
27	4	3	3	4	3	3	4	3	3	30	3.33	3	3	3	3	3	3	4	4	3	29	3.22	
28	3	3	4	5	5	4	2	5	4	35	3.89	3	3	3	2	3	4	5	5	3	31	3.44	
29	3	3	4	5	4	4	3	4	4	34	3.78	4	3	3	3	4	4	4	4	3	32	3.56	
30	3	3	4	4	5	4	3	4	5	35	3.89	4	3	3	3	3	4	5	4	3	32	3.56	
31	3	3	4	4	4	4	4	5	5	36	4	2	3	2	3	3	3	3	2	2	23	2.56	

No Resp	KUALITAS PELAYANAN									Jlh	Rata-rata Jawaban	KEPUASAN PENUMPANG									Jlh	Rata-rata Jawaban
	1	2	3	4	5	6	7	8	9			10	11	12	13	14	15	16	17	18		
32	3	4	4	5	4	4	3	4	4	35	3.89	3	3	3	3	4	4	4	4	4	32	3.56
33	3	4	4	4	4	4	3	4	4	34	3.78	4	3	3	3	4	3	3	4	4	31	3.44
34	4	3	4	3	4	3	3	3	3	30	3.33	4	3	3	3	4	4	5	5	3	34	3.78
35	3	3	4	4	5	4	4	4	4	35	3.89	3	3	3	4	3	4	4	4	3	31	3.44
36	3	3	4	4	3	5	4	4	4	34	3.78	3	3	4	4	3	4	4	4	3	32	3.56
37	3	3	3	3	4	4	3	5	5	33	3.67	3	4	3	3	3	4	5	5	3	33	3.67
38	4	3	4	4	4	4	4	5	5	37	4.11	3	4	3	3	3	4	4	5	3	32	3.56
39	4	3	4	4	4	5	4	4	4	36	4	3	3	3	4	4	4	4	3	32	3.56	
40	3	3	4	4	4	5	4	4	5	36	4	4	3	3	2	3	4	5	5	3	32	3.56
41	3	3	4	4	4	5	2	5	4	34	3.78	4	3	2	2	3	4	5	5	3	31	3.44
42	3	3	4	3	3	5	2	5	3	31	3.44	4	3	3	2	3	4	5	5	3	32	3.56
43	4	3	5	5	4	5	3	4	4	37	4.11	3	3	3	3	3	4	4	4	3	30	3.33
44	3	3	5	3	3	5	3	5	4	34	3.78	3	4	3	3	3	5	5	5	3	34	3.78
45	4	3	5	3	3	5	2	5	4	34	3.78	3	4	3	2	3	5	4	5	3	32	3.56
46	4	3	5	4	5	4	4	5	4	38	4.22	3	4	3	4	3	4	4	5	3	33	3.67
47	3	3	3	3	5	3	3	4	4	31	3.44	3	3	3	3	3	5	5	5	3	33	3.67
48	3	3	4	3	3	5	3	4	5	33	3.67	3	3	2	3	3	5	5	5	3	32	3.56
49	3	3	4	3	3	3	3	4	4	30	3.33	3	3	3	3	3	5	5	5	3	33	3.67
50	3	3	4	4	3	5	4	4	3	33	3.67	2	3	2	4	3	5	4	4	3	30	3.33

Keterangan

Umur	Jenis Kelamin	Pekerjaan	Pendidikan	Penghasilan	Kendaraan Pribadi	Katagori Kualitas dan Kepuasan
1. 32-38	1. Laki-laki	1. IRT	1. SMP	1. <Rp.1.500.000	1. Memiliki	1. Tidak Baik
2. 39-45	2. Perempuan	2. Wiraswasta	2. SMA	2. Rp 1.500.000- Rp 2.500.000	2. Tidak memiliki	2. Kurang Baik
3. 46-50		3. Pegawai Swasta	3. S1	3. Rp. 2.600.000 - Rp. 3.500.000		3. Netral
		4. PNS		4. > Rp 3.500.000		4. Baik
						5. Sangat Baik

Seberapa sering

- a. Setiap hari
- b. 3 kali dalam seminggu
- c. 2 kali dalam seminggu
- d. 1 kali dalam seminggu

Transportasi sebelum kereta api

- a. Motor
- b. Mobil pribadi
- c. Buskota
- d. Sepeda

Alasan memilih menggunakan kereta api

- a. Waktu tempuh lebih cepat
- b. Biaya lebih murah
- c. Keamanan dan kenyamanan
- d. Jarak lokasi tujuan dengan stasiun

Asal Perjalanan

- a. Rumah
- b. Bekerja/Sekolah/Kuliah
- c. Belanja
- d. Rekreasi

Tujuan Perjalanan

- a. Rumah
- b. Bekerja/Sekolah/Kuliah
- c. Belanja
- d. Rekreasi

Waktu perjalanan kereta api

- a. Kurang dari 30 menit
- b. 30 sampai sampai 1 jam
- c. 1 jam sampai 2 jam
- d. Lebih dari 2 jam



Lampiran 5. Hasil Analisis Data

Frequency Table

DATA PRIBADI

Umur

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 32-38	22	44.0	44.0	44.0
39-45	16	32.0	32.0	76.0
46-50	12	24.0	24.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

Jenis Kelamin

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Laki-laki	24	48.0	48.0	48.0
Perempuan	26	52.0	52.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

Pekerjaan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid IRT/Mahasiswa	15	30.0	30.0	30.0
Wiraswasta	15	30.0	30.0	60.0
Pegawai Swasta	12	24.0	24.0	84.0
PNS	8	16.0	16.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

Pendidikan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid SD	7	14.0	14.0	14.0
SMP	9	18.0	18.0	32.0
SMA	18	36.0	36.0	68.0
S1	16	32.0	32.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

Pendapatan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid <Rp.1.500.000	16	32.0	32.0	32.0
Rp.1.500.000 - Rp.2.500.000	3	6.0	6.0	38.0
Rp.2.600.000 - Rp.3.500.000	22	44.0	44.0	82.0
>Rp.3.500.000	9	18.0	18.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

Memiliki kendaraan pribadi

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Memiliki	43	86.0	86.0	86.0
Tidak memiliki	7	14.0	14.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

KEBERMINATAN MASYARAKAT TERKAIT PENGAKTIFAN KEMBALI JALUR KERETA API

Seberapa sering menggunakan Kereta Api Medan - Kuala Bingei

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setiap hari	41	82.0	82.0	82.0
	3 kali dalam seminggu	5	10.0	10.0	92.0
	2 kali dalam seminggu	4	8.0	8.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

Transportasi yang pernah dipakai sebelum memakai Kereta Api Medan – Binjai – Kuala Bingei

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Motor	24	48.0	48.0	48.0
	Bus Kota	26	52.0	52.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

Alasan memilih Kereta Api Medan - Kuala Bingei sebagai alat transportasi:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Waktu tempuh lebih cepat	22	44.0	44.0	44.0
	Biaya lebih murah	25	50.0	50.0	94.0
	Keamanan dan kenyamanan	3	6.0	6.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

Asal perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rumah	50	100.0	100.0	100.0

Tujuan perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rumah	5	10.0	10.0	10.0
	Bekerja/Sekolah/Kuliah	23	46.0	46.0	56.0
	Belanja	18	36.0	36.0	92.0
	Rekreasi	4	8.0	8.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

Waktu perjalanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang dari 30 menit	16	32.0	32.0	32.0
	30 menit - 1 jam	34	68.0	68.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

Kualitas Pelanggan

1. Kondisi fisik gerbong kereta api Medan - Kuala Bingei

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	1	2.0	2.0	2.0
Netral	30	60.0	60.0	62.0
Baik	19	38.0	38.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

2. Kebersihan didalam kereta api Medan - Kuala Bingei

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	10	20.0	20.0	20.0
Netral	26	52.0	52.0	72.0
Baik	14	28.0	28.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

3. Kebersihan Toilet kereta api Medan - Kuala Bingei

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	1	2.0	2.0	2.0
Netral	8	16.0	16.0	18.0
Baik	36	72.0	72.0	90.0
Sangat baik	5	10.0	10.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

4. Kondisi Sirkulasi Udara (AC)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	1	2.0	2.0	2.0
Netral	9	18.0	18.0	20.0
Baik	32	64.0	64.0	84.0
Sangat baik	8	16.0	16.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

5. Jumlah tempat duduk di dalam kereta

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	1	2.0	2.0	2.0
Netral	14	28.0	28.0	30.0
Baik	23	46.0	46.0	76.0
Sangat baik	12	24.0	24.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

6. Fasilitas Pegangan untuk berdiri

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Netral	12	24.0	24.0	24.0
Baik	25	50.0	50.0	74.0
Sangat baik	13	26.0	26.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

7. Ketepatan jadwal Medan - Kuala Bingei

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	5	10.0	10.0	10.0
Netral	28	56.0	56.0	66.0
Baik	17	34.0	34.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

8. Kecepatan waktu tempuh Medan - Kuala Bingei

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang baik	1	2.0	2.0	2.0
	Netral	3	6.0	6.0	8.0
	Baik	23	46.0	46.0	54.0
	Sangat baik	23	46.0	46.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

9. Interval waktu antara kereta satu dengan yang lain apakah sudah tepat

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang baik	1	2.0	2.0	2.0
	Netral	6	12.0	12.0	14.0
	Baik	28	56.0	56.0	70.0
	Sangat baik	15	30.0	30.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

Kepuasan Penumpang

1. Kemudahan mendapatkan tiket Medan - Kuala Bingei saat jam sibuk

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang baik	2	4.0	4.0	4.0
	Netral	36	72.0	72.0	76.0
	Baik	12	24.0	24.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

2. Keramahan petugas/karyawan Medan - Kuala Bingei

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang baik	2	4.0	4.0	4.0
	Netral	36	72.0	72.0	76.0
	Baik	11	22.0	22.0	98.0
	Sangat baik	1	2.0	2.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

3. Kemudahan mendapatkan informasi yang jelas ketika kereta terlambat

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang baik	9	18.0	18.0	18.0
	Netral	36	72.0	72.0	90.0
	Baik	4	8.0	8.0	98.0
	Sangat baik	1	2.0	2.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

4. Kesigapan Petugas atau karyawan dalam memberikan pelayanan

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang baik	5	10.0	10.0	10.0
	Netral	30	60.0	60.0	70.0
	Baik	15	30.0	30.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

5. Ketanggapan petugas atau karyawan dalam membantu penumpang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang baik	10	20.0	20.0	20.0
	Netral	29	58.0	58.0	78.0

Baik	10	20.0	20.0	98.0
Sangat baik	1	2.0	2.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

6. Kenyamanan ketika berada didalam Medan - Kuala Bingei

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	2	4.0	4.0	4.0
Netral	5	10.0	10.0	14.0
Baik	36	72.0	72.0	86.0
Sangat baik	7	14.0	14.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

7. Keamanan ketika anda berada didalam Medan - Kuala Bingei

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	2	4.0	4.0	4.0
Netral	4	8.0	8.0	12.0
Baik	24	48.0	48.0	60.0
Sangat baik	20	40.0	40.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

8. Mendapatkan peringatan/informasi saat Medan - Kuala Bingei sampai pada stasiun

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	2	4.0	4.0	4.0
Netral	3	6.0	6.0	10.0
Baik	18	36.0	36.0	46.0
Sangat baik	27	54.0	54.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

9. Kesigapan petugas/karyawan dalam membantu mengangkat barang

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang baik	10	20.0	20.0	20.0
Netral	25	50.0	50.0	70.0
Baik	14	28.0	28.0	98.0
Sangat baik	1	2.0	2.0	100.0
Total	50	100.0	100.0	

Regression

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kepuasan Pelanggan, Kualitas Pelayanan ^b	.	Enter

- a. Dependent Variable: Keberminatan Masyarakat
 b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.437 ^a	.191	.156	.20855	.191	5.541	2	47	.007	1.447

- a. Predictors: (Constant), Kepuasan Pelanggan, Kualitas Pelayanan
 b. Dependent Variable: Keberminatan Masyarakat

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	.482	2	.241	5.541	.007 ^b
	Residual	2.044	47	.043		
	Total	2.526	49			

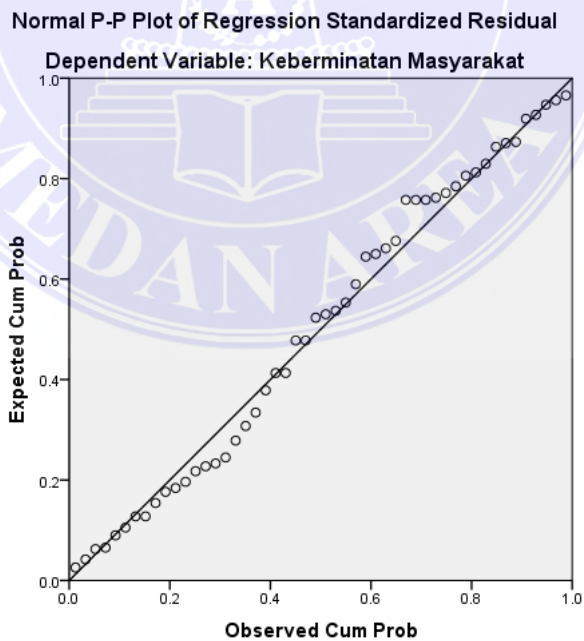
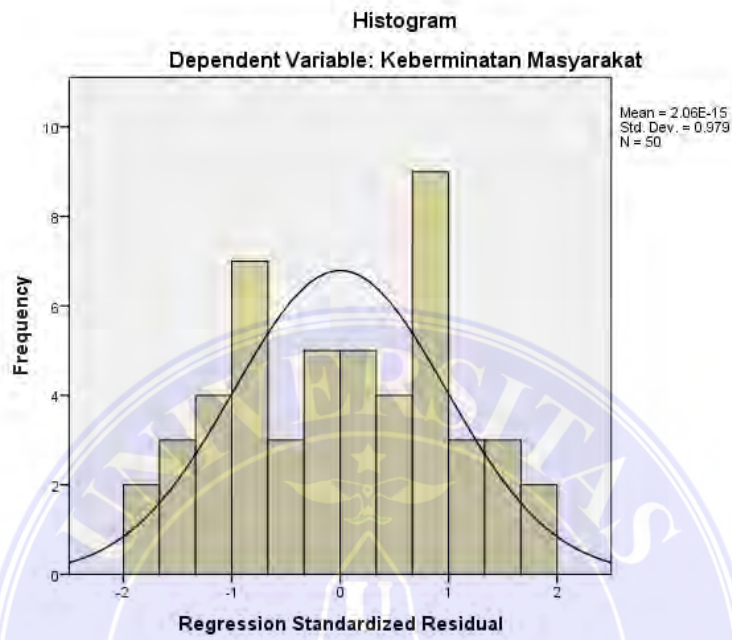
- a. Dependent Variable: Keberminatan Masyarakat
 b. Predictors: (Constant), Kepuasan Pelanggan, Kualitas Pelayanan

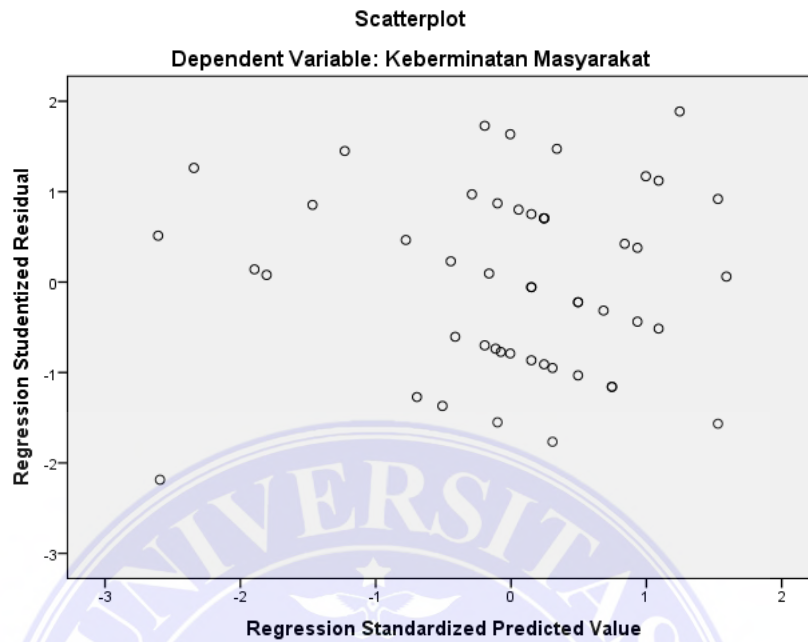
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B		Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound	Tolerance	VIF
1	(Constant)	1.416	.588		2.407	.020	.232	2.599		
	Kualitas Pelayanan	.224	.097	.321	2.306	.026	.029	.419	.886	1.129
	Kepuasan Pelanggan	.308	.101	.424	3.038	.004	.104	.511	.886	1.129

- a. Dependent Variable: Keberminatan Masyarakat

Charts





2. Hasil Uji Deskriptif

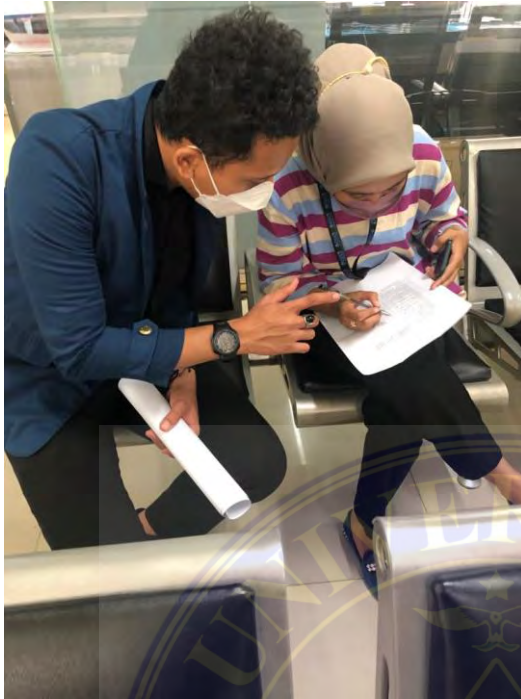
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Seberapa sering menggunakan Kereta Api Medan - Kuala Bingei	50	2.00	4.00	3.7400	.59966
Transportasi yang pernah dipakai sebelum memakai Kereta Api Medan – Binjai – Kuala Bingei	50	2.00	4.00	2.9600	1.00934
Alasan memilih Kereta Api Medan - Kuala Bingei sebagai alat transportasi:	50	2.00	4.00	3.3800	.60238
Asal perjalanan	50	4.00	4.00	4.0000	.00000
Tujuan perjalanan	50	1.00	4.00	2.5800	.78480
Waktu perjalanan	50	3.00	4.00	3.3200	.47121
1. Kondisi fisik gerbong kereta api Medan - Kuala Bingei	50	2.00	4.00	3.3600	.52528
2. Kebersihan didalam kereta api Medan - Kuala Bingei	50	2.00	4.00	3.0800	.69517
3. Kebersihan Toilet kereta api Medan - Kuala Bingei	50	2.00	5.00	3.9000	.58029
4. Kondisi Sirkulasi Udara (AC)	50	2.00	5.00	3.9400	.65184
5. Jumlah tempat duduk di dalam kereta	50	2.00	5.00	3.9200	.77828
6. Fasilitas Pegangan untuk berdiri	50	3.00	5.00	4.0200	.71400
7. Ketepatan jadwal Medan - Kuala Bingei	50	2.00	4.00	3.2400	.62466

8. Kecepatan waktu tempuh Medan - Kuala Bingei	50	2.00	5.00	4.3600	.69282
9. Interval waktu antara kereta satu dengan yang lain apakah sudah tepat	50	2.00	5.00	4.1400	.70015
1. Kemudahan mendapatkan tiket Medan - Kuala Bingei saat jam sibuk	50	2.00	4.00	3.2000	.49487
2. Keramahan petugas/karyawan Medan - Kuala Bingei	50	2.00	5.00	3.2200	.54548
3. Kemudahan mendapatkan informasi yang jelas ketika kereta terlambat	50	2.00	5.00	2.9400	.58589
4. Kesigapan Petugas atau karyawan dalam memberikan pelayanan	50	2.00	4.00	3.2000	.60609
5. Ketanggapan petugas atau karyawan dalam membantu penumpang	50	2.00	5.00	3.0400	.69869
6. Kenyamanan ketika berada didalam Medan - Kuala Bingei	50	2.00	5.00	3.9600	.63760
7. Keamanan ketika anda berada didalam Medan - Kuala Bingei	50	2.00	5.00	4.2400	.77090
8. Mendapatkan peringatan/informasi saat Medan - Kuala Bingei sampai pada stasiun	50	2.00	5.00	4.4000	.78246
9. Kesigapan petugas/karyawan dalam membantu mengangkat barang	50	2.00	5.00	3.1200	.74615
Valid N (listwise)	50				

Lampiran 6. Dokumentasi







BUMN UNTUK INDONESIA **KAI**

RELASI BARU
KA SRILELAWANGSA
 MEDAN – BINJAI – KUALA BINGEI

NO KA	MEDAN		BINJAI		KUALA BINGEI		NO KA	KUALA BINGEI		BINJAI		MEDAN	
	BRKT	TIBA	BRKT	TIBA	BRKT	TIBA		BRKT	TIBA	BRKT	TIBA	BRKT	TIBA
U74A	04.00	04.32	-	-	-	-	U73A	-	-	04.50	05.22	-	-
U76A	05.35	06.08	06.11	06.31	-	-	U75A	06.45	07.05	07.09	07.42	-	-
U78	08.00	08.32	-	-	-	-	U77	-	-	08.45	09.17	-	-
U80	09.30	10.02	-	-	-	-	U79	-	-	10.15	10.47	-	-
U82	11.00	11.32	-	-	-	-	U81	-	-	11.45	12.17	-	-
U86	14.00	14.32	-	-	-	-	U85	-	-	14.45	15.17	-	-
U88	15.30	16.02	-	-	-	-	U87	-	-	16.30	17.02	-	-
U90A	17.15	17.48	17.51	18.11	-	-	U89A	18.25	18.45	18.49	19.22	-	-
U92A	19.35	20.07	-	-	-	-	U91A	-	-	20.30	21.02	-	-
U94A	21.25	21.57	-	-	-	-	U93A	-	-	22.20	22.52	-	-

Berlaku mulai Tanggal 5 Januari 2022

Tsel-PakaiMasker 4G 13.01 45%

MEDAN (MDN) - KUALA BINGEI (KBG)
 Senin, 10 Okt 2022 | 1 Dewasa

Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat
10	11	12	13	14

KAI

SRILELAWANGSA (U90) Rp 7,000.-
 Ekonomi (C) Tersedia

MEDAN(MDN) KUALA BINGEI(KBG)

17:15 > **18:11**
 10 Oct 2022 Durasi 0j 56m 10 Oct 2022