

PEMANFAATAN SARANA TRANSPORTASI KERETA API
UNIVERSITAS SRIWIJAYA INDRALAYA OLEH MAHASISWA
UNIVERSITAS SRIWIJAYA INDRALAYA

SKRIPSI
Untuk melengkapi sebagian persyaratan
Memperoleh gelar Sarjana S-1
Ilmu Sosiologi



OLEH:
JULI FATHONY
07043102016

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA

2008

S
385.07
fat
P
e-cy085
2008

PEMANFAATAN SARANA TRANSPORTASI KERETA API
UNIVERSITAS SRIWIJAYA INDRALAYA OLEH MAHASISWA

UNIVERSITAS SRIWIJAYA INDRALAYA



SKRIPSI
Untuk melengkapi sebagian persyaratan
Memperoleh gelar Sarjana S-1
Ilmu Sosiologi

- 18031
- 18476



OLEH:
JULI FATHONY
07043102016

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA

2008

LEMBAR PENGESAHAN

**PEMANFAATAN SARANA TRANSPORTASI KERETA API
UNIVERSITAS SRIWIJAYA INDRALAYA OLEH MAHASISWA
UNIVERSITAS SRIWIJAYA INDRALAYA**

**SKRIPSI
Sebagai Persyaratan Dalam Mencapai Derajat
Sarjana (S1) Ilmu Sosial**

Diajukan Oleh

JULI FATHONY

07043102016

Telah Disetujui Oleh Dosen Pembimbing

Pada Tanggal 20 Oktober 2008

Dosen Pembimbing I

**Drs. Tri Agus Susanto, MS
NIP. 131 126 818**



Dosen Pembimbing II

**Dra. Hj. Retna Mahriani, MSI
NIP. 131 871 796**



LEMBAR PENGESAHAN
PEMANFAATAN SARANA TRANSPORTASI KERETA API
UNIVERSITAS SRIWIJAYA INDRALAYA OLEH MAHASISWA
UNIVERSITAS SRIWIJAYA INDRALAYA
SKRIPSI

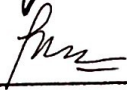
Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Pada tanggal 12 November 2008 dan dinyatakan telah berhasil

Susunan Dewan Penguji

Drs. Tri Agus Susanto, MS
Ketua



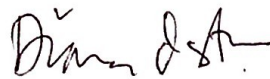
Dra. Hj. Retna Mahriani, M.Si
Anggota



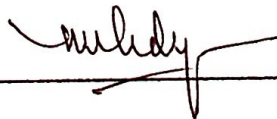
Drs. Mulyanto, MA
Anggota



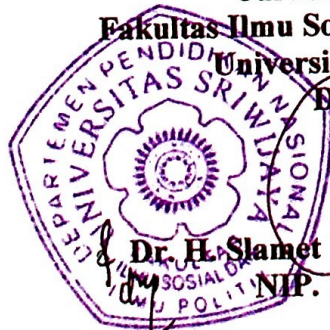
Diana Dewi Sartika, S.sos, M.Si
Anggota



Dra. Hj. Eva Lidya, M.Si
Anggota



Indralaya, 12 November 2008
Jurusan Sosiologi
Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Sriwijaya
Dekan,



Dr. H. Slamet Widodo, M.S, M.M
NIP. 131467146

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul “Pemanfaatan Sarana Transportasi Kereta Api Universitas Sriwijaya Indralaya Oleh Mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya”. Permasalahan pokoknya adalah bagaimana tingkat pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya sedangkan permasalahan khususnya adalah apakah ada perbedaan pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya berdasarkan jarak tempat tinggal ke stasiun, waktu tempuh ke stasiun dan akses sarana transportasi menuju stasiun kereta api Kertapati.

Tujuan penelitian ini adalah untuk memberikan masukan atau bahan pertimbangan bagi Universitas Sriwijaya dan PT. Kereta Api Indonesia stasiun Indralaya dalam menyediakan layanan sarana transportasi bagi mahasiswa serta untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam mencapai Derajat S-1 Ilmu Sosiologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya. Adapun manfaat teoritis dari penelitian ini adalah untuk menambah pengetahuan dan wawasan jurusan sosiologi khususnya di mata kuliah Sosiologi Pembangunan dimana Sosiologi pembangunan menitikberatkan pada analisis dampak pembangunan dan tujuan dari pembangunan kepada masyarakat serta menambah literatur ilmu-ilmu sosial dalam memahami pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa serta hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan pengetahuan, khususnya yang terkait dengan masalah penelitian ini. Manfaat praktis penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan mengenai referensi dalam bidang transportasi khususnya dalam pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya. Penelitian ini bersifat deskriptif dan menggunakan metode penelitian kuantitatif serta menggunakan instrument penelitian berupa kuesioner. Lokasi penelitian ini berada di stasiun kereta api Kertapati Palembang dan stasiun kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya. Unit analisa dalam penelitian ini adalah individu yaitu mahasiswa yang memanfaatkan sarana transportasi kereta Universitas Sriwijaya Indralaya. Penarikan sampel dengan menggunakan rumus n . Sampel yang diambil yaitu sampel mahasiswa yang menggunakan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya pada saat kepulangan dan kepergian pada bulan Maret sehingga jumlah seluruh responden sebanyak 187 responden. Hasil temuan dilapangan menunjukkan bahwa tingkat pemanfaatan sarana transportasi kereta api oleh mahasiswa adalah sedang atau cukup dan tidak ada perbedaan pemanfaatan berdasarkan jarak tempat tinggal dan waktu tempuh tetapi ada perbedaan pemanfaatan berdasarkan akses sarana transportasi ke stasiun.

Kata Kunci : Pemanfaatan sarana transportasi kereta api

Motto dan Persembahan

*“ Hidup adalah sebuah perjalanan panjang.
Berusahalah mencapai apa yang diinginkan dengan
sekuat tenaga selama masih diberi kesempatan
untuk hidup. “*

“Kerja keras merupakan kunci dari kesuksesan. “

*Kupersembahkan Skripsi ini
kepada:*

- ❖ Kedua Orang Tuaku Tercinta:
untuk kasih sayang, do'a dan
semua pengorbanannya*
- ❖ Saudara-saudaraku*
- ❖ Sahabat-sahabatku*
- ❖ Almamaterku*

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas rahmat, bimbingan dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai persyaratan mencapai derajat pendidikan Strata I Sosiologi. Skripsi ini berjudul : **“Pemanfaatan Sarana Transportasi Kereta Api Universitas Sriwijaya Indralaya Oleh Mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya”**. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam mencapai Derajat S-1 Ilmu Sosiologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya dan lebih dari itu sebagai bahan masukan dari penulis dalam ikut memikirkan permasalahan sosiologi pembangunan terutama dalam pemanfaatan dari hasil sebuah pembangunan.

Penulisan skripsi ini tentunya penulis memperoleh bantuan, bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Melalui kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati dan tulus ikhlas, penulis sampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Allah SWT, terima kasih ya Allah atas petunjuk-Nya serta bimbingan-Nya mengenai arti penting dari sebuah kehidupan sehingga aku bisa seperti ini saat ini. Alhamdulillahirrobbilalamin.....
2. Orang tuaku yang tercinta dan saudara-saudaraku yang sangat kusayangi yang selalu memberikan dorongan, bantuan dan doa untuk keberhasilan penulis.
3. Bapak Dr. H. Slamet Widodo, M.S, M.M, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.

4. Ibu Dra. Dyah Hapsari, ENH selaku Ketua Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.
5. Ibu Diana Dewi Sartika. S,sos, M.Si selaku Sekretaris Jurusan Sosiologi.
6. Bapak Drs. Tri Agus Susanto, MS selaku dosen pembimbing I, terima kasih atas arahan, bimbingan serta kesabarannya dalam membimbing penulis.
7. Ibu Dra. Hj. Retna Mahriani, M.Si selaku dosen pembimbing II, terima kasih atas arahan, bimbingan serta kesabarannya dalam membimbing penulis.
8. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama penulis kuliah.
9. Seluruh karyawan-karyawati FISIP UNSRI yang selalu memberikan bantuannya.
10. Bapak Catur Susanto dan Bapak Syamsul selaku Kepala Stasiun Kereta Api Indralaya dan stasiun kereta api Kertapati.
11. Seluruh Karyawan Stasiun Kereta Api Indralaya.
12. Sahabatku Ardika (Alm), terima kasih banyak atas rasa persahabatannya selama ini yang sangat menyenangkan, lebaran bersama, puasa bersama, bimbingannya, serta pelajaran hidup yang sangat bermanfaat dan perjuangan kita bersama selama ini.... Terima kasih banyak sahabatku dan aku tidak akan melupakan semua hal yang pernah kita alami bersama-sama.....
13. Verdi sahabatku, terima kasih untuk kebaikannya selama ini dan selamat berjuang demi masa depan...

14. Teman-temanku sosiologi angkatan 2004 : Mardiana (Ibu Ketua) akhirnya engkau mirip Nadine ya he he, Citra (gargargar “ aku balek”), Desi (terima kasih ya untuk kebaikannya selama ini), Ade, Gemi, Resi (Cinta Laura), Gita, Pega (Yong Jay), Indra (pak PNS), Anri dan Kei (Tiens), Hafiz (Roronoazoro), Deska (Lubai), Bobi (mata empat). Terima kasih ya atas kebersamaanya selama ini & Insya Allah ane n ente2 pade sukses semua ya Amien...
15. Untuk tim KKN Desa Ulak Banding : Dian (Ibu Ketua), Citra (gargargar” aku balek”), Roy (Batak), Yudhis (zzzzzzz), Haris (Suneo)....(Sukses Sobat dan ”Bodoh, Panas-Panas Upacara”)
16. Untuk Musawir (My Bro), Adit, Putra, Temi (Sos 03), Hendrikus (Sos 03), para cewek makhluk Sos 03 (Elsa, Putri, Rizka), Juniati, Lia A, Eva R, Erik (Sos 05), Darwin S, Nur mulyani sari, Hilda (teman seperjuangan), Hasbiansa, Marisa, Agung, Fadila, Wulan, Mei, Isti, Magdalena, Yudhis and the others...Terima kasih untuk kebersamaannya & kebaikannya selama ini.....
17. Untuk orang-orang yang pernah kusakiti selama ini, Maaf & untuk temanku, “Teman Sejati Tidak Akan Pernah Saling Melupakan Sampai Kapanpun, Akhirnya Engkau Wisuda Duluan Ya. Jangan pernah lupa kan aku jangan pernah tinggalkan diriku, Insya Allah. Amien Ya Robbal Alamien”
18. Untuk orang-orang yang tanpa sengaja sering bertemu denganku “ siapa sih loe.....?”

19. Adek-adek semua angkatan, selamat berjuang ya dan Insya Allah semua berjalan lancar.....
20. Kakak-kakak tingkatku, terima kasih untuk perhatiannya, kebaikannya dan keramahannya selama ini....

Menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangan karena keterbatasan wawasan pengetahuan yang saya miliki, dengan terbuka dan senang hati saya menerima kritik dan saran yang membangun guna perbaikan dimasa yang akan datang.

Akhir kata saya mengucapkan terima kasih atas seluruh bantuan yang diberikan selama ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Insya Allah, Amien ya robbal alamin.....

Palembang, November 2008

Juli Fathony

DAFTAR ISI

ABSTRAK.....	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	x
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Penelitian.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	7
1.3. Tujuan Penelitian.....	7
1.4. Manfaat Penelitian.....	8
1.4.1. Manfaat Teoritis.....	8
1.4.2. Manfaat Praktis.....	8
1.5. Kerangka Pemikiran.....	9
1.6. Hipotesis.....	15
1.7. Metode Penelitian.....	16
1.7.1 Desain Penelitian.....	16
1.7.2. Lokasi Penelitian.....	16
1.7.3. Variabel Penelitian.....	17
1.7.4. Batasan Konsep.....	18
1.7.4.1. Definisi Konsep.....	18
1.7.4.1. Definisi Operasional.....	18

1.7.5. Unit Analisis.....	20
1.7.6. Populasi dan Sampel.....	20
1.7.6.1. Populasi.....	20
1.7.6.2. Sampel.....	21
1.7.7. Data dan Sumber Data.....	25
1.7.7.1. Jenis Data.....	25
1.7.7.2. Teknik Pengumpulan Data.....	26
1.7.8. Teknik Analisa Data.....	27
1.7.9. Rancangan Pengujian Hipotesis.....	29

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Tentang Pembangunan.....	32
2.2. Tinjauan Tentang Pemanfaatan.....	37
2.3. Program Pembangunan Sarana Transportasi Kereta Api UNSRI.....	38
2.4. Tatalaksana Pemberangkatan Mahasiswa Menggunakan Kereta Api.....	41
2.5. Penggunaan Sarana Transportasi Kereta Api.....	42
2.6. Penelitian Yang Relevan.....	44

BAB III GAMBARAN UMUM

3.1. Sejarah Singkat Universitas Sriwijaya.....	50
3.2. Sejarah Singkat Perkeretaapian Di Sumatera Selatan.....	53
3.3. Gambaran Lokasi Penelitian.....	54
3.3.1. Stasiun Kereta Api Kertapati.....	54

3.3.2. Stasiun Kereta Api Indralaya.....	55
--	----

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1. Deskripsi Data.....	56
4.1.1. Deskripsi Responden.....	56
4.1.2. Deskripsi Jawaban Responden Tentang Pemanfaatan.....	58
4.1.3. Deskripsi Jawaban Responden Pada Tiap Dimensi.....	80
4.2. Pengujian Persyaratan Analisis.....	90
4.2.1. Pengujian Validitas.....	90
4.2.2. Pengujian Reliabilitas.....	93
4.2.3. Pengujian Normalitas.....	94
4.2.4. Pengujian Hipotesis.....	96
4.2.4.1. Pemanfaatan sarana transportasi kereta api oleh mahasiswa adalah rendah.....	96
4.2.4.2. Perbedaan pemanfaatan sarana transportasi kereta api berdasarkan jarak tempat tinggal.....	100
4.2.4.3. Perbedaan pemanfaatan sarana transportasi kereta api berdasarkan waktu tempuh.....	101
4.2.4.4. Perbedaan pemanfaatan sarana transportasi kereta api berdasarkan akses sarana transportasi ke stasiun.....	103
4.2.5. Hasil dan Pembahasan.....	106

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan.....114

5.2. Saran.....115

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

TABEL 1	.....	19
TABEL 2	.....	21
TABEL 3	.....	24
TABEL 4	.....	52
TABEL 5	.....	56
TABEL 6	.....	56
TABEL 7	.....	57
TABEL 8	.....	57
TABEL 9	.....	58
TABEL 10	.....	59
TABEL 11	.....	60
TABEL 12	.....	60
TABEL 13	.....	61
TABEL 14	.....	62
TABEL 15	.....	62
TABEL 16	.....	63
TABEL 17	.....	64
TABEL 18	.....	64
TABEL 19	.....	65
TABEL 20	.....	66
TABEL 21	.....	66
TABEL 22	.....	67

TABEL 2368

TABEL 2468

TABEL 2569

TABEL 2670

TABEL 2770

TABEL 2871

TABEL 2972

TABEL 3072

TABEL 3173

TABEL 3274

TABEL 3375

TABEL 3475

TABEL 3576

TABEL 3677

TABEL 3778

TABEL 3879

TABEL 3980

TABEL 4080

TABEL 4181

TABEL 4282

TABEL 4383

TABEL 4484

TABEL 4585

TABEL 4685

TABEL 4788

TABEL 4889

TABEL 4993

TABEL 5095

TABEL 5197

TABEL 52100

TABEL 53102

TABEL 54104

BAB I PENDAHULUAN



1.1. Latar Belakang

Pendidikan merupakan suatu upaya untuk mengembangkan sumber daya manusia terutama mengembangkan kemampuan intelektual kepribadian manusia. Oleh karena itu pendidikan menjadi hal yang sangat penting karena dengan pendidikan maka dapat dicetak generasi penerus bangsa yang berkualitas dan berintelektual.

Universitas Sriwijaya merupakan salah satu lembaga pendidikan yang ada di Sumatera Selatan. Lembaga pendidikan ini berdiri pada tanggal 3 November 1960. Tujuan didirikannya lembaga pendidikan ini yaitu untuk mencetak generasi penerus bangsa yang berkemampuan intelektual dan berkualitas.

Universitas Sriwijaya memiliki dua kampus utama yaitu di Bukit Besar, Palembang dan di Indralaya. Kampus Bukit Besar, Palembang luasnya 32,5 hektar dan dimanfaatkan untuk kegiatan akademik program S0, S2 dan S3, program Ekstension S1 dan program Pasca Sarjana sedangkan kampus Indralaya dengan luas 712 hektar terletak 38 kilometer kearah selatan kota Palembang, merupakan pusat kegiatan pendidikan untuk jenjang S1 (Sarjana). (Buku Pedoman Universitas Sriwijaya, tahun angkatan 2004/2005 : 2).

Selama ini untuk menuju kampus Indralaya, sarana transportasi yang digunakan oleh mahasiswa adalah bus mahasiswa. Terminal bus mahasiswa ini

terbagi menjadi dua yaitu terminal di Bukit Besar yang dikelola oleh pihak Universitas Sriwijaya dan terminal di depan pasar Cinde yang dikelola oleh pihak swasta. Terminal Bukit Besar digunakan oleh mahasiswa yang berdomisili di daerah Bukit dan sekitarnya, jumlah mahasiswa yang biasa berangkat dari kawasan ini sekitar 2.600 orang perhari, sedangkan terminal di depan pasar Cinde digunakan oleh mahasiswa yang berdomisili di daerah Kertapati, Plaju, Km 12, Perumnas dan lain- lain, jumlah mahasiswa yang biasa berangkat dari kawasan ini sekitar 3.800 orang perhari. (Infokito. Kereta api mahasiswa UNSRI beroperasi awal Maret, 2008 :1).

Untuk jadwal keberangkatan bus mahasiswa ini dimulai dari pukul 07.00 pagi sampai pukul 13.00 siang ditempuh dalam waktu 45 menit sampai dengan 1 jam sedangkan untuk keberangkatan pulang ke Palembang dilakukan setiap waktu dalam artian tidak ada batas waktu yang menentukan kapan bus mahasiswa harus pulang ke Palembang namun dalam perjalanannya menuju kampus Indralaya maupun pulang ke Palembang, bus mahasiswa ini sering mengalami kendala diperjalanan seperti jalan yang macet, ruas jalan yang sempit dan yang paling parah yaitu kecelakaan yang tentunya merenggut nyawa mahasiswa. Hal ini diungkapkan oleh Gubernur Sumatera Selatan, Syahrial Oesman :

“ Menurutnya jumlah kecelakaan di jalan raya Palembang- Indralaya telah memakan korban jiwa 20-an mahasiswa sejak UNSRI berdiri.” (Stevan Ramadhan. Kereta api UNSRI meluncur, 2008 :1).

Untuk mengatasi permasalahan tersebut pemerintah Sumatera Selatan memiliki kebijakan membangun jalur rel kereta api menuju kampus Universitas Sriwijaya Indralaya. Pembangunan jalur rel kereta api ini dinilai efisien untuk

mengatasi permasalahan yang dialami oleh mahasiswa dan tentunya dapat menghemat waktu tempuh mahasiswa ke kampus Universitas Sriwijaya Indralaya dibandingkan dengan menggunakan sarana transportasi berupa bus. Hal ini diungkapkan oleh Rektor Universitas Sriwijaya Prof. Dr. Badia Perizade :

“ Rencana pembangunan kereta api mahasiswa sudah direncanakan 15 tahun yang lalu ketika kegiatan perkuliahan mulai dipindahkan ke kampus Universitas Sriwijaya di Indralaya. Proyek ini sangat mahal karena tahun 1993 untuk membangun 1 kilometer rel perlu dana Rp. 3 miliar, sekarang sudah mencapai Rp. 15 miliar, jadi baru terlaksana sekarang. ” (Stevan Ramadhan. Kereta api UNSRI meluncur, 2008 :1).

Rencana pembangunan jalur kereta api dimulai pada tahun 2007 melalui APBN mengalokasikan dana Rp. 60 miliar untuk membuat jalur kereta api khusus menuju kampus Universitas Sriwijaya Indralaya sedangkan pemerintah provinsi Sumatera Selatan sendiri mengeluarkan dana sekitar Rp. 18 miliar untuk membangun stasiun yang megah dengan berbagai fasilitasnya serta sebuah jembatan penyeberangan yang cukup representatif.

Kepala Dinas Perhubungan Sumatera Selatan Ahmad Najib mengutarakan :

“Panjang rel dari stasiun Kertapati sampai stasiun Indralaya adalah 26 kilometer, dengan waktu tempuh sekitar 25 menit. Luas stasiun beserta fasilitas pendukung lainnya mencapai 6 hektar, setiap hari kereta api mahasiswa tersebut akan menjalani dua trip dengan kapasitas 300 penumpang dan rangkaian kereta api yang akan tiba bulan September berkapasitas 450 orang. Kereta api ini rencananya akan beroperasi tanggal 3 Maret 2008 dengan kapasitas awal yang bisa diangkut hanya sekitar 300 orang dan pada tahap awal akan dilakukan uji coba terlebih dahulu. Mengenai ongkos akan ditetapkan sebesar Rp. 4000 atau sama dengan ongkos bus mahasiswa reguler. Rute kereta api adalah stasiun dan depan kampus UNSRI. Diprediksi, stasiun KA UNSRI akan menjadi stasiun termegah di Indonesia. Setidaknya, kapasitas stasiun mampu menampung 800 hingga 1000 penumpang. Nantinya, kawasan stasiun juga akan dilengkapi dengan fasilitas penunjang seperti tempat perbelanjaan, taman, kafe, internet, restoran dan berbagai sarana penunjang pendidikan lainnya.” (Infokito. Kereta api mahasiswa UNSRI beroperasi awal Maret, 2008 : 8).

Selama masa uji coba yaitu tanggal 3 Maret sampai dengan 14 Maret 2008 jadwal kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya setiap hari berangkat dua kali dari stasiun kereta api Kertapati. Yakni, pukul 07.00 WIB dan pukul 09.00. Sebaliknya, dari Indralaya, kereta api berangkat pukul 08.30 dan 14.00 WIB.

Rektor Universitas Sriwijaya, Prof. Dr. Badia Perizade mengatakan :

”Dengan adanya kereta api mahasiswa jelas memberikan alternatif transportasi selain bus mahasiswa. Harga tiket sebesar Rp. 4000 bagi Badia sudah final dari PT.KAI. namanya kita dapat bantuan alternatif kita tidak bisa menawar- nawar. Tapi kita akan coba dulu saja terhadap mahasiswa.” (Infokito. Kereta api mahasiswa UNSRI beroperasi awal Maret, 2008 : 7).

Untuk menjamin kenyamanan dan keselamatan para mahasiswa Dinas Perhubungan Sumsel sendiri telah menyediakan penjaga di stasiun seperti diungkapkan Drs. H. Ahmad Najib MM. ;

“ Kita juga akan tempatkan 11 orang petugas di kawasan stasiun untuk melakukan penjagaan. Tentunya, petugas di dua stasiun juga harus bisa memberikan rasa aman dan nyaman kepada mahasiswa yang hendak berangkat dan pihak Unsri juga akan menyiapkan shuttle bus untuk mengangkut mahasiswa ke dalam kampus.”(Infokito. Kereta api mahasiswa UNSRI beroperasi awal Maret, 2008 : 8).

Namun pemanfaatan sarana transportasi kereta api ini tidak semulus pembangunannya. Mahasiswa kurang antusias dalam memanfaatkan sarana transportasi ini. Hal ini dapat terlihat dari jumlah mahasiswa yang menggunakan jasa transportasi ini. Pada bulan Maret dimana awal pengoperasian sarana transportasi ini jumlah mahasiswa yang menggunakan jasa transportasi ini sebanyak 2.652 penumpang untuk kereta api Seruni 2 dan 4. Mahasiswa yang menggunakan jasa transportasi kereta api Seruni 1 dan 3 sebanyak 1.045 orang mahasiswa pada bulan Maret. Jika dilihat dari jumlah mahasiswa Universitas

Sriwijaya Indralaya angkatan 2005-2007 yang berjumlah 7.577 orang maka hanya sekitar 52% saja mahasiswa yang memanfaatkan sarana transportasi kereta api ini.

Kurang antusiasnya mahasiswa menggunakan kereta api ini diduga terkait akses jalan penghubung dari kampus ke lokasi stasiun cukup jauh dan kurang bagus. Mahasiswa enggan menuju stasiun karena tak ada transportasi khusus ke stasiun dan akses jalan khusus yang lebih cepat tidak ada sedangkan jika mereka menggunakan bus mahasiswa yang ada, mereka cukup naik dari dalam kampus langsung karena bus-bus tersebut masuk ke lingkungan kampus. Demikian juga angkot, kendaraan itu siap mengantar mahasiswa hingga ke lokasi asrama mahasiswa yang letaknya paling dalam sekalipun, sedangkan naik kereta api akan menjadi semakin repot.

Permasalahan lain yang ikut menjadi pemicu kurang antusiasnya mahasiswa dalam memanfaatkan sarana transportasi kereta api ini yaitu letak stasiun kereta api Kertapati yang kurang strategis, bagi mahasiswa yang tidak tinggal di daerah Kertapati atau bagi mahasiswa yang tinggal di daerah yang sarana transportasinya tidak langsung menuju ke Kertapati tentunya mereka harus menambah ongkos perjalanan. Terutama mahasiswa yang tinggal di daerah Bukit dan Plaju. Selain ongkos perjalanan yang bertambah, waktu tempuh mahasiswa juga menjadi bertambah lama untuk menuju ke stasiun kereta api Kertapati karena mereka harus berganti-ganti kendaraan umum untuk menuju ke stasiun kereta api di Kertapati. Bagi mahasiswa yang tinggal di sekitar daerah Perumnas dan KM 12 hal ini tidak menjadi kendala karena bagi mereka untuk menuju stasiun kereta api di Kertapati

mereka cukup sekali naik angkutan umum karena daerah mereka dilalui oleh angkutan umum untuk menuju stasiun kereta api di Kertapati.

Selain itu jika mahasiswa menggunakan sarana transportasi kereta api pada saat pulang kuliah maka mereka harus menunggu mobil bus mahasiswa yang akan mengantar ke stasiun. Dikarenakan jarak antara stasiun dan kampus cukup jauh maka tidak mungkin bagi mahasiswa untuk jalan kaki dari stasiun ke kampusnya dan mereka pasti akan memilih menunggu bus mahasiswa tersebut. Meskipun pemerintah Sumatera Selatan telah memberikan subsidi terhadap ongkos kereta api sebesar Rp.1000 tetapi bagi mahasiswa hal itu tidak banyak membantu. Bagi mahasiswa yang tidak berdomisili di sekitar daerah Kertapati tentunya mereka harus menambah ongkos untuk menuju dan pulang dari stasiun kereta api di Kertapati. Hal ini menyebabkan adanya perbedaan pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa.

Berdasarkan fenomena di atas maka peneliti tertarik untuk meneliti pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya. Mengingat sarana transportasi ini masih baru beroperasi pada awal tahun 2008 ini. Penelitian ini dilakukan pada saat perkuliahan reguler karena pada saat tersebut semua mahasiswa aktif kuliah dan penelitian ini dilakukan pada saat angkutan khusus mahasiswa dari terminal Universitas Sriwijaya di Bukit Besar menuju stasiun kereta api Kertapati belum disediakan. Penelitian ini juga dilakukan pada saat tahun ajaran 2007/2008 atau pada saat belum diadakan SPMB untuk mahasiswa angkatan 2008.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut maka fokus permasalahan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tingkat pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya ?
 - a. Apakah ada perbedaan pemanfaatan kereta api oleh mahasiswa berdasarkan jarak tempat tinggal mahasiswa ke stasiun kereta api di Kertapati ?
 - b. Apakah ada perbedaan pemanfaatan kereta api oleh mahasiswa berdasarkan waktu tempuh mahasiswa menuju stasiun kereta api di Kertapati ?
 - c. Apakah ada perbedaan pemanfaatan kereta api oleh mahasiswa berdasarkan sarana transportasi ke stasiun kereta api di Kertapati?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana tingkat pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya.

- a. Untuk mengetahui apakah ada perbedaan pemanfaatan kereta api oleh mahasiswa berdasarkan jarak tempat tinggal mahasiswa ke stasiun kereta api di Kertapati.
- b. Untuk mengetahui apakah ada perbedaan pemanfaatan kereta api oleh mahasiswa berdasarkan waktu tempuh mahasiswa menuju stasiun kereta api di Kertapati.
- c. Untuk mengetahui apakah ada perbedaan pemanfaatan kereta api oleh mahasiswa berdasarkan sarana transportasi ke stasiun kereta api di Kertapati.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis penelitian ini diharapkan dapat digunakan dalam menambah literatur ilmu-ilmu sosial khususnya sosiologi pembangunan dimana sosiologi pembangunan menitikberatkan pada analisis dampak pembangunan dan tujuan dari pembangunan kepada masyarakat serta menambah literatur ilmu-ilmu sosial dalam memahami pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya.

1.4.2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk bahan masukan mengenai referensi dalam bidang transportasi khususnya dalam pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya.

1.5. Kerangka Pemikiran

Menurut Ibnu Syamsi pembangunan didefinisikan sebagai proses perubahan sistem yang direncanakan dan pertumbuhan menuju ke arah perbaikan yang berorientasi modernitas. Selanjutnya Sondang P. Siagian mendefinisikan pembangunan sebagai rangkaian usaha mewujudkan pertumbuhan dan perubahan secara terencana dan sadar yang ditempuh oleh suatu negara, bangsa menuju modernitas atau perubahan ke arah yang lebih baik lagi.

Menurut Samuel Huntington, modernisasi diartikan sebagai proses transformasi. Dalam rangka mencapai status modern, struktur dan nilai-nilai tradisional secara total harus diganti dengan seperangkat struktur dan nilai-nilai modern. Para teoritis perspektif modernisasi (dalam *The Change To Change: Modernization, Development, And Politics*, karya Samuel Huntington, 1976: 30) memberikan ciri-ciri pokok dari perspektif modernisasi sebagai berikut:

1. Modernisasi merupakan proses bertahap. Perubahan yang dilalui untuk menuju arah kehidupan yang modern membutuhkan waktu yang lama dan bertahap melalui tahapan-tahapan.
2. Modernisasi juga dapat dikatakan sebagai proses homogenisasi. Dalam hal ini, dengan modernisasi akan terbentuk berbagai masyarakat dengan tendensi dan struktur serupa. Dalam hal ini, Levy, salah seorang penganut teori modernisasi, dengan tegas mengatakan bahwa:

“ Sesuai dengan perkembangan waktu, mereka dan kita akan semakin mirip satu sama lain karena model modernisasi menjanjikan bahwa semakin modern tahapan yang dilalui, semakin serupa bentuk dan

karakteristik berbagai masyarakat yang terlibat dalam perubahan sosial ini.”

3. Modernisasi terkadang mewujud dalam bentuk lahirnya sebagai *Eropanisasi* atau *Amerikanisasi* atau yang lebih dikenal dengan istilah modernisasi sama dengan barat.
4. Modernisasi juga dilihat sebagai proses yang tidak bergerak mundur. Proses modernisasi tidak bisa dihentikan, ketika ia sudah mulai berjalan.
5. Modernisasi merupakan perubahan progresif. Dalam jangka panjang, modernisasi tidak hanya sekadar merupakan sesuatu yang pasti terjadi, tetapi modernisasi dilihat sebagai sesuatu yang diperlukan dan diinginkan.
6. Modernisasi memerlukan waktu panjang. Modernisasi dilihat sebagai evolusioner dan bukan perubahan revolusioner. Diperlukan waktu yang lama bahkan berbagai generasi untuk sampai pada tahapan akhir dan hanya waktu dan sejarah yang dapat menyaksikan keseluruhan proses, hasil dan akibat langsung maupun sampingannya.

Menurut Pool (dalam perspektif perubahan sosial karya Robert H. Luther, 1989:414) modernisasi sangat luas artinya, mencakup proses memperoleh citra baru seperti citra tentang arah perubahan atau citra tentang kemungkinan perkembangan. Modernisasi membawa kepada arah perubahan yang berkelanjutan yang tanpa akhir. Perubahan tidak akan pernah bisa dibatasi karena sifat masyarakat yang dinamis. Masyarakat menuntut adanya perubahan jika

masyarakat tidak puas dengan keadaan yang mereka jalani sehingga terjadi perubahan.

Menurut teori fungsionalisme karya Talcot Parsons (dalam perubahan sosial dan pembangunan karya Suwarsono dan Alvin Y. So, 1994:11), modernisasi diibaratkan seperti bagian tubuh manusia yang memiliki fungsi yang jelas dan khas, maka demikian pula setiap bentuk kelembagaan dalam masyarakat. Setiap lembaga dalam masyarakat melaksanakan tugas tertentu untuk stabilitas dan pertumbuhan masyarakat tersebut atau lebih dikenal dengan AGIL (adaptation to the environment, goal attainment, integration and latency). Setiap struktur dalam sistem sosial fungsional terhadap yang lainnya, sebaliknya kalau tidak fungsional maka struktur itu tidak akan ada atau hilang dengan sendirinya. Jika satu bagian berubah, maka bagian lain akan mengikutinya. Modernisasi membawa dampak perubahan dalam masyarakat. Perubahan pada masyarakat akan dengan sendirinya membawa masyarakat itu untuk melakukan penyesuaian atau untuk menuju kepada keseimbangan yang baru.

Masyarakat tradisional dalam struktur kehidupan adalah fungsional, kehidupan tradisional menyediakan alasan terhadap munculnya suatu keinginan bagi suatu masyarakat lain yang menginginkan kehidupan yang lebih baik yang dapat menciptakan fungsi baru bagi masyarakat tradisional. Dalam hal ini, kehidupan tradisional menyediakan alasan terhadap munculnya program yang disediakan oleh Pemerintah dan pihak Universitas Sriwijaya dalam mengatasi permasalahan yang dialami oleh mahasiswa selama ini. Pembangunan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya merupakan suatu perusahaan

pelayanan transportasi yang memberikan fungsi baru untuk menanggulangi permasalahan yang dialami oleh mahasiswa selama ini dapat teratasi, pelayanan transportasi kereta api Universitas Sriwijaya pun fungsional bagi mahasiswa dalam memenuhi kebutuhan mereka dalam bidang transportasi. Dalam konteks ini, perusahaan fungsional bagi mahasiswa untuk memperoleh akses yang lebih baik terhadap pemenuhan kebutuhan mahasiswa dalam bidang transportasi. Dengan demikian, dengan adanya sarana transportasi kereta api ini, maka terjadi pula perubahan dalam bidang transportasi bagi mahasiswa.

August Comte (dalam perubahan sosial dan pembangunan karya Suwarsono dan Alvin Y. So, 1994:10) perubahan sosial merupakan gerakan searah seperti garis lurus. Masyarakat berkembang dari masyarakat primitif menuju masyarakat maju. Dengan kata lain, masa depan masyarakat sudah jelas dan dapat diramalkan, yakni pada suatu ketika kelak dalam masa peralihan yang relatif panjang, akan menjadi masyarakat maju. Kedua, perubahan menuju bentuk masyarakat modern, merupakan sesuatu yang tidak dapat dihindari. Oleh karena masyarakat modern merupakan bentuk masyarakat yang dicita-citakan. Ketiga, perubahan sosial berjalan secara perlahan dan bertahap. Perubahan ini dari masyarakat sederhana (tradisional) ke masyarakat modern (kompleks) memerlukan waktu yang panjang dan sangat lama untuk sampai pada tahapan akhir.

Perubahan sosial dapat terjadi melalui tahapan-tahapan yang berkelanjutan. Pembangunan membawa dampak modernisasi dan perubahan dalam masyarakat. Akan tetapi proses transformasi untuk menuju kepada perubahan tidak akan terjadi jika hasil pembangunan tersebut tidak bisa dimanfaatkan secara optimal

dan sesuai dengan fungsinya. Jika hasil dari pembangunan tidak dapat dimanfaatkan sesuai dengan tujuan pokoknya maka pembangunan tersebut dapat dikatakan sia-sia. Pada hakikatnya pembangunan bertujuan untuk membawa kepada arah kehidupan yang lebih baik daripada sebelumnya.

Pada dasarnya pembangunan menuntut adanya partisipasi dari masyarakat agar ikut serta dalam menjalankan pembangunan dan memanfaatkan hasil dari pembangunan tersebut. Jnanabrota Bhattacharyya (1974 : 20) mengartikan partisipasi sebagai pengambilan bagian dalam suatu kegiatan. Pembangunan sarana transportasi kereta api ini menuntut adanya partisipasi mahasiswa Universitas Sriwijaya dalam memanfaatkan sarana transportasi ini. Partisipasi mahasiswa dalam memanfaatkan sarana transportasi kereta api ini merupakan partisipasi otonom. Partisipasi yang bersifat otonom adalah partisipasi yang memiliki kekuasaan dalam menentukan tindakannya sendiri tanpa adanya unsur paksaan maupun unsur tekanan dari pihak lain.

Partisipasi sering diberi makna keterlibatan seseorang atau individu secara sukarela tanpa tekanan dan jauh dari perintah. Ada berbagai macam faktor yang mendorong kerelaan untuk terlibat, bisa karena kepentingan, bisa karena solidaritas, bisa karena memiliki tujuan yang sama dan bisa juga dengan ikut berpartisipasi maka orang atau individu tersebut dapat merasakan manfaat atau keuntungan yang didapat dengan ikut berpartisipasi. Partisipasi sebagai pengambilan bagian dalam kegiatan bersama merupakan kesediaan untuk membantu berhasilnya setiap program sesuai dengan kemampuan setiap orang tanpa berarti mengorbankan kepentingan diri sendiri. (Taliziduhu, 1990: 102)

Partisipasi mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya dalam memanfaatkan sarana transportasi kereta api ini merupakan kesediaan untuk membantu berhasilnya program yang dibangun oleh pihak Universitas Sriwijaya Indralaya dan pihak Pemerintah Propinsi Sumatera Selatan. Kesadaran yang dimiliki oleh mahasiswa dalam memanfaatkan sarana transportasi kereta api ini menunjukkan bahwa mahasiswa merasa ikut mempunyai tanggung jawab bagi keberhasilan program yang dibuat oleh pihak Universitas Sriwijaya Indralaya dan Pemerintah Sumatera Selatan.

Secara harfiah manfaat dapat diartikan sebagai guna, faedah atau sesuatu yang menguntungkan untuk kepentingan dan atau perbuatan (sesuatu) yang memberikan pengaruh. (Poerwadarminta. op. cit. hal. 630).

Pengungkapan serupa oleh Bangun Roberto bahwa dalam azas pembangunan nasional terdapat azas manfaat yaitu :

“ Bahwa segala usaha dan kegiatan pembangunan nasional memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan pribadi warga negara serta mengutamakan kelestarian nilai-nilai luhur budaya bangsa dan kelestarian fungsi lingkungan hidup dalam rangka pembangunan yang berkesinambungan dan berkelanjutan.”

Pemanfaatan berarti penggunaan sesuatu sesuai dengan fungsinya sampai pada batasnya. (Gossen.Th. J. Delfgaauw, dalam kapita selekta ilmu ekonomi. 1990 : 57).

Pembangunan sebagai inti dari modernisasi dan perubahan sosial merupakan tiga hal yang tidak dapat dipisahkan, karena mereka saling terkait satu sama lainnya. Tanpa adanya pembangunan maka tidak akan ada modernisasi dan tanpa adanya modernisasi maka tidak akan ada perubahan. Pembangunan sarana

transportasi kereta api ini bertujuan agar mahasiswa dapat mendapatkan sarana transportasi yang lebih baik lagi dalam bidang transportasi untuk menuju ke kampus Universitas Sriwijaya di Indralaya.

1.6. Hipotesis

Dalam buku metode penelitian Moh. Nazir, trealese (1960) memberikan sebuah definisi hipotesis sebagai suatu keterangan sementara dari suatu fakta yang dapat diamati sedangkan Good and Scates (1954) menyatakan bahwa hipotesis adalah sebuah taksiran atau referensi yang dirumuskan serta diterima untuk sementara yang dapat menerangkan fakta- fakta yang diamati atau kondisi-kondisi yang diamati dan digunakan sebagai petunjuk untuk langkah penelitian selanjutnya sedangkan menurut Kerlinger (1973), hipotesis adalah pernyataan yang bersifat dugaan dari hubungan antara 2 variabel atau lebih.

Adapun hipotesis dalam penelitian ini yaitu :

1. Diduga tingkat pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya adalah rendah.
 - a. Diduga ada perbedaan pemanfaatan kereta api oleh mahasiswa berdasarkan jarak tempat tinggal mahasiswa ke stasiun kereta api di Kertapati.
 - b. Diduga ada perbedaan pemanfaatan kereta api oleh mahasiswa berdasarkan waktu tempuh mahasiswa menuju stasiun kereta api di Kertapati.



c. Diduga ada perbedaan pemanfaatan kereta api oleh mahasiswa berdasarkan sarana transportasi ke stasiun kereta api di Kertapati.

1.7. Metode Penelitian

1.7.1. Desain Penelitian

Untuk menjawab permasalahan-permasalahan di atas, desain penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif yang bersifat deskriptif. Penelitian ini bersifat deskriptif karena penelitian ini hanya menggambarkan atau melukiskan saja dari masalah yang akan diteliti.

Metode penelitian yang akan digunakan dalam melakukan penelitian ini yaitu metode penelitian survei yang ditujukan pada sejumlah besar individu atau penelitian yang mengambil sampel dari suatu populasi dan biasanya dimulai dengan merumuskan masalah. Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel tunggal yaitu pemanfaatan sarana transportasi kereta api.

Peranan peneliti adalah peneliti akan tetap menunjukkan identitasnya sebagai peneliti dan akan berusaha untuk mendapatkan data dan informasi dari objek penelitiannya dan peneliti akan melakukan penelitian dengan batas-batas kesopanan.

1.7.2. Lokasi Penelitian

Lokasi dalam penelitian ini berada di stasiun kereta api Kertapati Palembang dan stasiun kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya kecamatan Indralaya Utara

Kabupaten Ogan Ilir. Pemilihan lokasi penelitian ini berdasarkan beberapa alasan yaitu :

1. Pengoperasian sarana transportasi kereta api ini masih baru beroperasi yakni pada awal tahun 2008.
2. Pembangunan sarana transportasi kereta api ini dibangun oleh pihak Universitas Sriwijaya dan digunakan untuk sarana transportasi mahasiswa menuju kampus Universitas Sriwijaya di Indralaya dan pulang ke Palembang.

1.7.3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel tunggal. Variabel tunggal disini adalah pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya. Variabel bantu yang digunakan dalam penelitian ini yaitu variabel moderator adalah variabel yang bisa memperkuat atau memperlemah variabel bebas atau variabel tergantung. Variabel ini digunakan untuk memperjelas pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya. Adapun variabel moderator yang berfungsi sebagai variabel bantu dalam penelitian ini yaitu :

- a. Jarak tempat tinggal ke stasiun.
- b. Waktu tempuh.
- c. Sarana transportasi ke stasiun.

1.7.4. Batasan Konsep

1.7.4.1. Definisi Konsep

1. Manfaat adalah segala sesuatu yang memiliki daya guna atau fungsi.
2. Pemanfaatan adalah penggunaan sesuatu sesuai dengan fungsinya sampai pada batasnya, (Gossen.Th.J. Delfgaauw, dalam kapita selekta ilmu ekonomi. 1990 : 57)
3. Sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya adalah alat yang digunakan dalam menjembatani jarak dari stasiun Kertapati ke stasiun Indralaya dengan waktu tempuh selama 20 menit dengan biaya sebesar Rp. 3000,-.

1.7.4.2. Definisi Operasional

Penelitian ini terdiri dari satu variabel yaitu pemanfaatan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya oleh mahasiswa yang dilengkapi dengan dimensi, indikator, item. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1
Variabel, dimensi, indikator dan item

No	Variabel	Dimensi	Indikator	Item
1	Pemanfaatan sarana transportasi kereta api	1. Pemakaian	- intensitas	1
		2. Ekonomi	- biaya	2
			- penghematan	1
			- tabungan	1
		3. Kelancaran	- lama perjalanan	2
			- waktu kedatangan dan kepulangan KA	2
			- jadwal keberangkatan dan kepulangan	2
		4. Keamanan	- keaktifan	1
			- jumlah	1
		5. Kecepatan	- waktu yang digunakan	1
			- ketepatan	1
		6. Pelayanan	- keramahan	1
			- kesabaran	1
			- kesopanan	1
			- kebersihan	1
			- rasa nyaman	1
			- kenyamanan	1
2	Variabel moderator			
a	Jarak tempat tinggal	Jarak tempat tinggal ke stasiun	- biaya	1
			- kemudahan	2
			- waktu	1
b	Waktu tempuh	Waktu yang digunakan untuk menuju stasiun	- 10-20 menit	1
			- kelancaran	1
c	Moda transportasi	Sarana transportasi menuju stasiun	- ketersediaan sarana transportasi menuju stasiun	1
			- kemudahan	2
	Jumlah			30

1.7.5. Unit Analisis

Menurut Suharismi Arikunto, unit analisis adalah satuan-satuan yang menunjukkan pada subjek penelitian. Unit analisis dalam penelitian ini adalah individu yaitu mahasiswa pengguna jasa angkutan kereta api yang berada di kampus Universitas Sriwijaya Indralaya Kecamatan Indralaya Utara Kabupaten Ogan Ilir.

1.7.6. Populasi dan Sampel

1.7.6.1. Populasi

Populasi adalah semua nilai baik hasil perhitungan maupun pengukuran, baik kuantitatif maupun kualitatif, dari pada karakteristik tertentu mengenai sekelompok objek yang lengkap dan jelas atau sekumpulan unit-unit elementer, atau hal yang menjadi sebagai pengambilan sampel yang memenuhi syarat-syarat tertentu dan berkaitan dengan masalah penelitian. Adapun yang dijadikan populasi dalam penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Sriwijaya Indralaya yang memanfaatkan sarana transportasi kereta api yang berlokasi di stasiun kereta api kertapati dan stasiun Indralaya dengan kriteria sebagai berikut :

1. Masih aktif kuliah atau mahasiswa angkatan 2005-2007.
2. Mahasiswa yang intens atau sering menggunakan kereta api.
3. Mahasiswa yang tinggal di Palembang.

Mahasiswa yang menggunakan sarana transportasi kereta api Seruni 1 dan 3 yang bertugas memberangkatkan mahasiswa dari stasiun kereta api Kertapati Palembang ke stasiun kereta api Indralaya pada bulan Maret berjumlah 1.045

mahasiswa dan dari jumlah mahasiswa yang aktif kuliah yaitu 7.577 mahasiswa maka hanya sekitar 14% mahasiswa yang memanfaatkan sarana transportasi kereta api untuk Seruni 1 dan 3. Untuk Seruni 2 dan 4 yang bertugas memberangkatkan mahasiswa dari stasiun kereta api Indralaya ke stasiun kereta api Kertapati Palembang pada bulan Maret berjumlah 2.652 mahasiswa dan dari jumlah mahasiswa yang masih aktif kuliah yaitu 7.577 mahasiswa maka hanya sekitar 35% yang memanfaatkan sarana transportasi kereta api untuk Seruni 2 dan 4. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2
Jumlah mahasiswa yang menggunakan jasa transportasi kereta api
pada bulan Maret

No	Nama kereta api	Tujuan	Jumlah pengguna bulan Maret
1	Seruni 1 dan 3	Indralaya	1.045
2	Seruni 2 dan 4	Kertapati	2.652

Sumber data dari PT. Kereta Api Indonesia divisi regional 3 Kertapati stasiun Indralaya bulan Maret 2008.

1.7.6.2. Sampel

Sampel adalah sebagian anggota populasi yang diambil dengan menggunakan teknik tertentu yang disebut dengan teknik sampling. Jumlah populasi dalam penelitian ini yaitu pada bulan Maret pengguna kereta api Seruni 1 dan 3 berjumlah 1.045, sedangkan untuk pengguna kereta api Seruni 2 dan 4 pada bulan Maret berjumlah 2.652. Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

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

Keterangan :

n = Jumlah sampel yang dicari

N = Jumlah populasi

d = Nilai presisi (sebesar 90% atau 0,1) (Burhan Bungin, 2004 : 105)

Besarnya sampel yang diperoleh dari rumus di atas untuk mahasiswa yang menggunakan sarana transportasi kereta api Seruni 1 dan 3 yang bertugas memberangkatkan mahasiswa ke stasiun kereta api di Indralaya adalah :

$$n = \frac{1.045}{1.045 (0.1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{1.045}{1.045 (0,01) + 1}$$

$$n = \frac{1.045}{10,45 + 1}$$

$$n = \frac{1.045}{11,45}$$

$$n = 91,26$$

$$n = 91 \text{ mahasiswa}$$

Sedangkan besarnya sampel yang diperoleh dari rumus diatas untuk mahasiswa yang menggunakan sarana transportasi kereta api Seruni 2 dan 4 yang bertugas memberangkatkan mahasiswa ke stasiun kereta api di Kertapati Palembang adalah :

$$n = \frac{2.652}{2.652 (0.1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{2.652}{2.652 (0,01) + 1}$$

$$n = \frac{2.652}{26,52 + 1}$$

$$n = \frac{2.652}{27,52}$$

$$n = 96,36$$

$$n = 96 \text{ mahasiswa.}$$

Dengan demikian jumlah sampel dalam penelitian ini untuk mahasiswa yang menggunakan sarana transportasi kereta api Seruni 1 dan 3 berjumlah 91 mahasiswa sedangkan jumlah sampel dalam penelitian ini untuk mahasiswa yang menggunakan sarana transportasi kereta api Seruni 2 dan 4 berjumlah 96 mahasiswa.

Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan metode multiple stage random sampling. Teknik multiple stage random sampling merupakan suatu metode pengambilan sampel yang dilakukan secara acak. Dalam penelitian ini teknik multiple stage random sampling yang dilakukan menggunakan 3 tahapan. Adapun tahapan-tahapan yang digunakan tersebut yaitu:

- I. Stage 1 : menentukan lokasi penelitian. Lokasi dalam penelitian ini ada 2 yaitu pertama, lokasi berada pada stasiun kereta api Kertapati dimana lokasinya berada di kota Palembang. Kedua, lokasi berada pada stasiun kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya dimana lokasinya berada di Indralaya Kecamatan Indralaya Utara Kabupaten Ogan Ilir.

- II. Stage 2 : setelah lokasi penelitian ditentukan, langkah selanjutnya yaitu menentukan hari penelitian dalam satu minggu dimana hari perkuliahan berjalan aktif. Dalam satu minggu tersebut kemudian dipilih hari pada saat keberangkatan dan pada saat kepulangan. Yaitu 2 hari keberangkatan dan 2 hari kepulangan. Hari yang dipilih dalam satu minggu tersebut yaitu hari Senin dan Selasa pada saat keberangkatan dan hari Rabu dan Kamis pada saat kepulangan.
- III. Stage 3 : menentukan responden penelitian yaitu mahasiswa yang menggunakan sarana transportasi kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3

Penyebaran Responden Penelitian

No	Nama kereta api	Tujuan	Hari Penelitian	Responden
1	Seruni 1 dan 3	Indralaya	Senin dan Selasa	91
2	Seruni 2 dan 4	Kertapati	Rabu dan Kamis	96

Proses pengambilan sampel dilakukan dengan cara pengklasifikasian sampel sesuai dengan kebutuhan penelitian. Setelah jumlah sampel yang sesuai dengan kriteria tersebut didapat maka pengambilan sampel dilakukan. Pengambilan sampel dilakukan pada hari aktif perkuliahan dalam satu minggu dan pengambilan sampel juga dilakukan pada kereta api Seruni 1 dan 3 dan Seruni 2 dan 4. Hal ini dilakukan karena sarana transportasi ini terdiri dari 2 yaitu Seruni 1 dan 3 bertugas mengantar mahasiswa menuju stasiun kereta api Indralaya dan Seruni 2 dan 4

bertugas mengantar mahasiswa dari stasiun kereta api Indralaya menuju stasiun kereta api Kertapati. Penyebaran kuesioner dilakukan pada awal bulan September sampai akhir bulan September 2008.

1.7.7. Data dan Sumber Data

1.7.7.1. Jenis Data

a. Data Primer dan Data Sekunder

Data didapat dari dua aspek yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang berupa kata-kata dan tindakan serta keterangan-keterangan yang berhasil dikumpulkan dari subjek penelitian. Data primer adalah data yang diperoleh dari sumber-sumber asli, langsung. Adapun sumber data dalam penelitian ini yaitu Mahasiswa dan pengelola Kereta api dengan melakukan wawancara. Selain diperoleh secara langsung dari mahasiswa dan pengelola kereta api, data primer juga dapat diperoleh dengan melalui observasi lapangan. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari bukan sumber asli atau pertama. Data sekunder dalam penelitian ini yaitu buku-buku, karya ilmiah, surat kabar dan internet.

b. Skala Data

Pada penelitian ini menggunakan skala data Likert yaitu suatu metode pengungkapan sikap dalam bentuk pernyataan yang kemudian disimpulkan mengenai arah dan intensitas sikap individu, skala Likert juga digunakan untuk meneliti persepsi, pendapat, sikap sekelompok orang atau individu. Individu dalam penelitian ini adalah mahasiswa yang memanfaatkan sarana transportasi

kereta api Universitas Sriwijaya Indralaya. Skala data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan data ordinal dan kemudian dijadikan data interval. Adapun skala data dalam penelitian ini yaitu sangat setuju, setuju, ragu-ragu, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

1.7.7.2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Kuesioner adalah daftar pertanyaan atau pernyataan yang diberikan kepada responden secara langsung untuk diisi dan kemudian hasilnya akan diedit.

Pengujian validasi data dan reliabilitas, dengan menggunakan rumus korelasi product moment.

$$r_{xy} = \frac{n \sum X.Y - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{n \sum X^2 - (\sum X)^2\} \{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

2. Observasi adalah cara menghimpun bahan-bahan keterangan yang dilakukan dengan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap persoalan-persoalan yang dijadikan objek pengamatan. Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu observasi non-partisipan dimana peneliti berada diluar kegiatan penelitian. Observasi yang dilakukan oleh peneliti dalam penelitian ini yaitu peneliti melakukan pengamatan terhadap responden saat dalam mengisi kuesioner.

3. Dokumentasi adalah pengambilan data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen.
4. Wawancara adalah suatu cara pengumpulan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan informan dengan maksud mendapatkan gambaran lengkap tentang topik yang diteliti.

1.7.8. Teknik Analisa Data

Data hasil penelitian terdiri dari data kuantitatif dan data kualitatif, dalam teknik analisis deskriptif ada terjadi mix analisis. Data kuantitatif disajikan dalam bentuk tabel (tabel frekuensi dan tabel silang), persentase dan hasil penghitungan statistik, sedangkan data kualitatif disajikan dalam angka memberikan tambahan penjelasan data kuantitatif. Dalam teknik pengumpulan data yang berupa kuesioner dimana saat pengambilan data juga dilakukan wawancara sebagai penunjang dan guna untuk memberikan penjelasan dalam menjawab pertanyaan yang ada pada kuesioner. Adapun tahapan-tahapan pengolahan data dalam penelitian ini yaitu :

A. Persiapan

Dengan mengecek nama dan kelengkapan identitas responden yang telah mengisi kuesioner, termasuk juga mengecek kelengkapan data, artinya memeriksa isi instrument pengumpulan data yaitu kuesioner.

B. Tabulasi Data

1. Memberikan kode terhadap item-item yang tidak diberi skor.
2. Memberikan skor (scoring) terhadap item-item yang perlu diberi skor.

3. Melakukan koding data, yaitu berupa pemberian kode pada semua variabel data.
4. Mengedit data yang terkumpul, guna memastikan kesempurnaan pengisian dari setiap instrument pengumpulan data.
5. Memberikan tabel data untuk data kuantitatif yang dilakukan sesuai dengan bentuk penyajian data yang dikehendaki dalam penelitian ini atau sesuai dengan masalah penelitian yang hendak dijawab.

Tabel dalam penelitian ini menggunakan tabel frekuensi dan tabel silang. Tabel frekuensi digunakan untuk menghitung jumlah keseluruhan item instrumen. Tabel silang adalah tabel yang digunakan sebagai tabel bantu untuk menghitung item-item instrumen.

C. Analisa dan penerapan data sesuai dengan pendekatan penelitian.

Karena menggunakan pendekatan kuantitatif maka analisis dan penerapan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan uji statistik. Sebelum data dianalisis dan diuji melalui pengujian hipotesis, data terlebih dahulu diuji dalam pengujian persyaratan analisis yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pengujian normalitas data dengan menggunakan rumus chi-kuadrat :

$$\chi^2 = \frac{\sum (f_o - f_h)^2}{f_h}$$

Keterangan :

χ^2 = Chi kuadrat observasi

f_o = Frekuensi observasi

f_h = Frekuensi harapan

2. Pemenuhan skor baku atau data interval

Interval data dalam penelitian dan analisis data sangat bermanfaat untuk mengubah data ordinal menjadi skor mentah menjadi skor baku dengan rumus :

$$Z = \frac{50 + 10 [X - \bar{X}]}{SD}$$

Keterangan :

X = Skor total tiap variabel

$\bar{X}$ = Rata - rata

SD = Standar deviasi

Adapun rumus untuk mencari standar deviasi (SD) adalah :

$$SD = \sqrt{\frac{\sum f.[X - \bar{X}]^2}{f-1}}$$

1.7.9. Rancangan Pengujian Hipotesis

1. Untuk menguji hipotesis 1 menggunakan rumus :

$$t = \frac{\bar{X} - \mu}{\frac{S}{\sqrt{n}}}$$

Keterangan :

t = t hitung

S = Simpangan baku

n = Jumlah sampel

$\bar{X}$ = Rata-rata jumlah sampel

μ = Nilai yang dihipotesiskan

Untuk hipotesis 2, 3, dan 4 digunakan rumus uji beda yaitu :

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\left[\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2} \right]}}$$

Sedangkan rumus untuk mencari S^2 adalah :

$$S^2 = \sum x^2 - \frac{(\sum x)^2}{n}$$

Keterangan :

t = t-hitung

S^2 = Standar Deviasi

$\bar{X}$ = Rata-rata skor

n = Jumlah Sampel

2. Menentukan kriteria pengujian hipotesis

H_0

$t_{\text{hitung}} \geq t_{\text{tabel}}$ H_0 ditolak

$t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$ H_0 diterima

sedangkan untuk H_0 2, 3 dan 4

$t_{\text{hitung}} \geq t_{\text{tabel}}$ H_0 ditolak

$t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$ H_0 diterima

3. Membuat kesimpulan

Pengambilan keputusan untuk menerima atau menolak hipotesis berdasarkan kriteria pengujian dan hasil penghitungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharismi. 1997. *Prosedur Penelitian*. Yogyakarta : Rineka Cipta.
- Attir, Mustafa Dkk. 1989. *Sosiologi Modernisasi*. Yogyakarta : PT. Tiara Wacana Yogya.
- Bungin, Burhan. 2004. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Surabaya : Kencana Media Group.
- Faisal, Sanapiah. 1999. *Format-Format Penelitian Sosial*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Mardalis. 2002. *Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Nasution, Zulkarimen. 2002. *Komunikasi Pembangunan. Pengenalan Teori Dan Penerapannya Edisi Revisi*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Poerwadarminta, W. J. S. 2003. *Kamus Besar Bahasa Indonesia : Diolah Kembali Oleh Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional Edisi Ke- 3 Cetakan 1*. Jakarta : Balai Pustaka.
- Poloma, Margaret M. 1994. *Sosiologi Kontemporer*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Ritzer, George. 1985. *Sosiologi Ilmu Berparadigma Ganda Disadur oleh Ali Mandan*. Jakarta : C.V. Rajawali.
- Siegel, Sidney. 1992. *Statistik Nonparametrik Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta : PT. Gramedia.
- Sugiyono, Dr. 2004. *Statistik Dalam Penelitian*. Bandung : Alfabeta.
- Usman, Husaini, Dr, Dkk. 2003. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Winardi, Prof,Dr. 1990. *Kapita Selekta Ilmu Ekonomi*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti.

Dokumen atau Referensi Lain :

Ekspress, Sumatera. 2004. *Kereta Api Mahasiswa Tinggal Tunggu Dana*. Palembang : Graha Pena.

Kurniawati, Sri Purnama. 1997. *Manfaat Lelang Lebak Lebung (Studi Pada Kecamatan Indralaya dan Kecamatan Pedamaran Kabupaten Daerah Tingkat 2 OKI)*. Laporan Penelitian : Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Unsri.

Nomaini, Faisal. 2007. *Persepsi Masyarakat Pedesaan Mengenai Pendidikan Anak (Studi Pada Desa Kotabumi Kecamatan Tanjung Lubuk Kabupaten Ogan Komering Ilir)*. Laporan Penelitian : Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Unsri.

Perdana, Wawan. 2008. *Strategi Sopir Bus Kota Dalam Mendapatkan Penumpang (Studi Pada Sopir Bus Kota Jurusan Perumnas- Terminal Karya Jaya)*. Laporan Penelitian : Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Unsri.

Internet / website :

www.@WikiMu.com pada 22 / 04 / 2008 21 : 18

www.Infokito Network pada 26 / 04 / 2008 11 : 43