

TUGAS AKHIR

**ANALISIS ATRIBUT PERJALANAN PENGUNJUNG KAFE
TRADISIONAL DI KOTA MAKASSAR**

***ANALYSIS OF TRAVEL ATTRIBUTS OF TRADITIONAL
CAFE VISITORS IN THE CITY OF MAKASSAR***

**AMALIA RESKY NAZARI
D011 18 1518**



**PROGRAM SARJANA DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
2023**

LEMBAR PENGESAHAN (TUGAS AKHIR)

**ANALISIS ATRIBUT PERJALANAN PENGUNJUNG KAFE TRADISIONAL DI
KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

AMALIA RESKY NAZARI

D011 18 1518

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin pada tanggal 15 Februari 2023 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

menyetujui,

Pembimbing I,



Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Alv, MT
NIP: 195812281986012001

Pembimbing II,



Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, Msi, M.Eng.Sc.Ph.D
NIP: 196404221993031001

Ketua Program Studi,



Prof. Dr. H. M. Wihardi Tjaronge, ST, M.Eng
NIP: 196805292002121002

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini, nama Amalia Resky Nazari, dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul "**Analisis Atribut Perjalanan Pengunjung Kafe Tradisional Di Kota Makassar**", adalah karya ilmiah penulis sendiri, dan belum pernah digunakan untuk mendapatkan gelar apapun dan dimanapun.

Karya ilmiah ini sepenuhnya milik penulis dan semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggung jawabkan segala resiko.

Gowa, 15 Maret 2023

Yang membuat
pernyataan.



Amalia Resky Nazari
NIM: D011 18 1518

KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “**ANALISIS ATRIBUT PERJALANAN PENGUNJUNG KAFE TRADISIOAL DI KOTA MAKASSAR**” yang merupakan salah satu syarat yang diajukan untuk menyelesaikan studi pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa banyak kendala yang dihadapi dalam penyusunan tugas akhir ini, namun berkat bantuan dari berbagai pihak, maka tugas akhir ini dapat terselesaikan. Oleh karena itu, dengan segala ketulusan, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. **Allah SWT** yang telah memberikan petunjuk dan memudahkan jalan penulis untuk terus berupaya dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
2. Kedua orang tua tercinta, yaitu ayahanda **Drs. La Haidi MM** dan ibunda **Ir. Hastiny** atas kasih sayang dan segala dukungan selama ini, baik spiritual maupun materil karena penulis tidak akan mampu sampai di titik ini jika tanpa nasihat, motivasi dan do'a yang tiada hentinya terpanjatkan kepada Allah SWT.
3. Bapak **Dr. Eng. Muhammad Isran Ramli, S.T., M.T.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.
4. Bapak **Prof. Dr. H. Muh. Wihardi Tjaronge, ST., M.Eng**, selaku Ketua dan Bapak **Dr. Eng. Bambang Bakri, ST., MT.**, selaku

sekretaris Departemen Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.

5. Ibu **Prof. Dr. Ir. Hj. Sumarni Hamid Aly, MT** selaku dosen pembimbing I, atas segala arahan dan bimbingan serta waktu yang telah diluangkannya dari dan hingga terselesainya tugas akhir ini serta mengajarkan kepada penulis tentang pentingnya kerja keras, gigih, teliti, dan tidak mudah menyerah dalam mengerjakan sesuatu.
6. Bapak **Prof. Ir. Sakti Adji Adisasmita, M.Si, M.Eng.Sc, Ph.D** selaku dosen pembimbing II, yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan dan pengarahan mulai dari awal penelitian hingga terselesaikannya penulisan tugas akhir ini.
7. Bapak/Ibu Dosen Departemen Fakultas Teknik atas bimbingan, arahan, didikan, ilmu dan motivasi yang diberikan selama perkuliahan.
8. Seluruh staf dan karyawan Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar yang telah membantu dan mendukung penyelesaian tugas akhir ini.
9. Keluarga tercinta, terkhusus kakak **Alif Ardiansyah Haidi S.E., M.Si, Juliana Sartika Djafar, S.E., M.Si, Aulia Adisti Indah Sari, S.P., M.Si, dan Agung Hidayat S.E** atas segala doa dan dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

10. Teman-teman Seperjuangan sejak menjadi mahasiswa baru “**HD**”
Muthiah, Hairah, Nurul, Dillah, Davita, Itin, Hikari, Meta, Elvina, dan Nida.
11. Kepada teman seperjuangan **Hikmawati, Januar, Rifan, Amos, Yogi, dan adik-adik rekan surveyor** yang sangat membantu penulis dalam melaksanakan penelitian hingga terselesaikannya tugas akhir ini.
12. Rekan-rekan **KKD Transportasi**, yang senantiasa saling memberikan semangat dan dorongan dalam penyelesaian tugas akhir ini.
13. Kepada Keluarga Besar **TRANSISI 2019** yang tetap solid dan peduli, serta terus menjadi penyemangat dan pengapresiasi garda terdepan bagi penulis untuk terus berusaha dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
14. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu dengan semua dukungan dan do’a hingga terselesaikannya tugas akhir ini.

Tidak ada kata yang dapat penulis gambarkan atas rasa terima kasih penulis kepada semua pihak, dan semoga Tuhan yang Maha Kuasa senantiasa melimpahkan berkat dan rahmat-Nya pada kita semua. Akhir kata penulis menyadari bahwa tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan, sehingga dengan segala keterbukaan penulis mengharapkan

masukkan dari semua pihak. Semoga tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Gowa, 15 Maret 2023

Penulis

ABSTRAK

Aktivitas dan mobilitas yang tinggi dari masyarakat yang melepaskan kepenatannya dalam menjalani rutinitas sehari-harinya dengan berkunjung ke wahana-wahana konsumsi seperti kafe tradisional menimbulkan terjadinya pergerakan lalu lintas, serta meningkatnya pertumbuhan kafe tradisional juga meningkatkan pergerakan lalu lintas di kota Makassar yang mempengaruhi karakteristik atribut perjalanan seperti jarak, waktu dan biaya, sehingga perlu adanya analisis karakteristik yang mempengaruhi atribut perjalanan seperti waktu, tujuan, dan biaya dari masyarakat yang berkunjung di kafe tradisional itu sendiri, juga perlu pemberian informasi mengenai hubungan antara pengunjung kafe tradisional dan karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar. Tujuan spesifik dari penelitian ini yaitu 1) mendeskripsikan karakteristik individu pengunjung kafe tradisional di kota Makassar. 2) Mendeskripsikan karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar. 3) Menganalisis hubungan karakteristik individu pengunjung kafe terhadap karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar.

Metode yang diterapkan dalam penelitian ini yaitu survey langsung dilapangan dengan metode kuesioner dengan banyaknya sampel yaitu 221 responden.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa hasil penelitian hubungan karakteristik individu dan karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar, dapat diketahui bahwa mayoritas adalah usia 18-23 tahun dalam hal ini adalah mahasiswa dengan penghasilan kurang dari Rp. 1.600.000, dengan frekuensi kunjungan sebanyak 2 kali seminggu, dengan biaya transaksi lebih besar dari Rp. 40.000, dengan tujuan ke kafe berinteraksi bersama teman, menggunakan sepeda motor dengan lokasi asal dari rumah. Hasil yang diperoleh dari uji validitas dan uji reliabilitas diperoleh nilai signifikansi yang memenuhi sehingga dapat disimpulkan bahwa kuesioner valid dan reliabel. Hasil penelitian ini berguna untuk analisis lebih lanjut tentang karakteristik atribut perjalanan pengunjung kafe.

Kata kunci: Atribut Perjalanan, Kafe Tradisional, pengunjung.

ABSTRACT

The high activity and mobility of the people who release their fatigue in carrying out their daily routines by visiting consumption vehicles such as traditional cafes cause traffic movements, and the increasing growth of traditional cafes also increases traffic movements in the city of Makassar which affects the characteristics of travel attributes. such as distance, time and cost, so it is necessary to analyze the characteristics that affect travel attributes such as time, destination, and costs of the people who visit the traditional cafe itself, it is also necessary to provide information about the relationship between traditional cafe visitors and the travel characteristics of traditional cafe visitors in the city of Makassar.

This study aims to determine the travel characteristics of visitors to traditional cafes in the city of Makassar. The specific objectives of this research are 1) to describe the individual characteristics of traditional cafe visitors in Makassar city. 2) Describe the travel characteristics of traditional cafe visitors in the city of Makassar. 3) Analyzing the relationship between individual characteristics of cafe visitors to the travel characteristics of traditional cafe visitors in Makassar city.

The method used in this study was a direct field survey using a questionnaire method with a sample size of 221 respondents.

The results of this study indicate that the results of research on the relationship between individual characteristics and travel characteristics of traditional cafe visitors in the city of Makassar, it can be seen that the majority are aged 18-23 years in this case are students with an income of less than Rp. 1,600,000, with a visit frequency of 2 times a week, with a transaction fee greater than Rp. 40,000, with the aim of going to a cafe to interact with friends, using a motorbike with the original location from home. The results obtained from the validity test and reliability test obtained significant values that fulfill so that it can be concluded that the questionnaire is valid and reliable. The results of this study are useful for further analysis of the characteristics of cafe visitor travel attributes. The results obtained from the validity test and reliability test obtained a significance value that fulfilled so that it can be concluded that the questionnaire is valid and reliable. The results of this study are useful for further analysis of the travel characteristics of cafe visitors.

Keywords: Travel Attributes, Traditional Cafes, visitors.

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xv
BAB 1. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	9
E. Batasan Masalah.....	9
F. Sistematika Penulisan	9
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....	12
A. Pengertian Transportasi	12
B. Karakteristik Perjalanan.....	16
B.1. Perencanaan Transportasi.....	19
C. Perilaku Perjalanan	21
D. Karakteristik Individu	22
E. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda.....	24

F. Faktor Pendorong Perjalanan ke Kafe Tradisional	27
G. Teknik Pengambilan Sampel.....	29
H. Hasil Analisis Data Menggunakan Software SPSS	30
H.1. Uji Validitas	30
H.2. Uji Realibilitas	32
BAB 3. METODE PENELITIAN.....	33
A. Lokasi Penelitian	33
B. Jenis Data Penelitian.....	36
B.1. Jenis Data Berdasarkan Sumbernya.....	36
B.2. Jenis Data Berdasarkan Sifatnya	37
C. Metode Pengambilan Data.....	38
D. Teknik Pengumpulan Data	42
E. Metode Analisa Data	43
E.1. Data Primer	43
E.2. Analisis Instrumen Penelitian	45
E.3. Analisis Statistik Inferensial.....	48
F. Penarikan Kesimpulan dan Saran	49
BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN	52
A. Karakteristik Individu Pengunjung kafe Tradisional Di Kota Makassar	52
B. Karakteristik Perjalanan Pengunjung Kafe Tradisional Di Kota Makassar.....	63

C. Analisis Hubungan Antara Karakteristik Individu Terhadap karakteristik Perjalanan Pengunjung Kafe Tradisional Di Kota Makassar.....	76
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	90
A. Kesimpulan.....	90
B. Saran.....	91
DAFTAR PUSTAKA	93

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Warung Kopi Bugis	33
Gambar 2. Warung Kopi Sabila	34
Gambar 3. Warung Kopi Bundu	34
Gambar 4. Warung Kopi Megazone.....	35
Gambar 5. Warung Kopi Pelita	36
Gambar 6. Diagram Alir Prosedur Penelitian	51
Gambar 7. Persentase Jenis Kelamin Responden	52
Gambar 8. Persentase Usia Responden.....	54
Gambar 9. Persentase Jenis Pekerjaan Responden	55
Gambar 10. Persentase Pendidikan Terakhir Responden.....	57
Gambar 11. Persentase Penghasilan Perbulan Responden.....	58
Gambar 12. Persentase Kepemilikan Kendaraan Pribadi Responden.....	59
Gambar 13. Persentase Pertimbangan Dalam Memilih Kafe.....	61
Gambar 14. Persentase Biaya Transaksi Saat Berkunjung di Kafe Tradisional	62
Gambar 15. Persentase Asal Perjalanan Responden.....	64
Gambar 16. Persentase Tujuan Berkunjung ke Kafe Tradisional	65
Gambar 17. Persentase Frekuensi Kunjungan ke Kafe Tradisional.....	67
Gambar 18. Persentase Lama Kunjungan Di Kafe Tradisional.....	68
Gambar 19. Persentase Kendaraan yang Digunakan datang ke Kafe Tradisional	70

Gambar 20. Persentase Dengan Siapa Responden Berkunjung ke Kafe Tradisional	71
Gambar 21. Persentase Waktu Perjalanan Dari Lokasi Asal ke Kafe Tradisional	73
Gambar 22. Persentase Jarak Dari Rumah ke Kafe Tradisional.....	74
Gambar 23. Persentase Biaya Transportasi Perbulan.....	75
Gambar 24. Grafik Hubungan Jenis Pekerjaan Terhadap Frekuensi Kunjungan ke Kafe Tradisional	78
Gambar 25. Grafik Hubungan Jenis Pekerjaan Terhadap Biaya Transaksi Di Kafe Tradisional.....	79
Gambar 26. Grafik Hubungan Jenis Pekerjaan Terhadap Tujuan Berkunjung ke Kafe Tradisional	80
Gambar 27. Grafik Hubungan Usia Terhadap Frekuensi Kunjunga ke Kafe Tradisional	81
Gambar 28. Grafik Hubungan Penghasilan Perbulan Terhadap Frekuensi Kunjungan ke Kafe Tradisional	82
Gambar 29. Grafik Hubungan Jenis Kendraan yang Digunakan Terhadap Waktu Perjalanan Dari Lokasi Asal ke Kafe Tradisional	83
Gambar 30. Grafik Gubungan Penghasilan Perbulan Responden Terhadap Biaya Transaksi Saat Berkunjung di Kafe Tradisional.....	85
Gambar 31. Grafik Persentase Biaya Transaksi di Kafe Tradisional dalam Dua Kali Seminggu Terhadap Penghasilan Perbulan	89

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Hasil Uji Nilai Validitas Karakteristik Individu	45
Tabel 2. Hasil Uji Nilai Validitas Karakteristik Perjalanan.....	46
Tabel 3. Hasil Uji Reliabilitas Karakteristik Individu.....	47
Tabel 4. Hasil Uji Reliabilitas Karakteristik Perjalanan.....	47
Tabel 5. Hasil Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov	49
Tabel 6. Nilai tabel R.....	50
Tabel 7. Jenis Kelamin Responden	52
Tabel 8. Usia Responden.....	53
Tabel 9. Jenis Pekerjaan Pengunjung Kafe Tradisional.....	55
Tabel 10. Pendidikan Terakhir Pengunjung Kafe Tradisional	56
Tabel 11. Penghasilan Perbulan Responden.....	58
Tabel 12. Kepemilikan Kendaraan Pribadi yang Dimiliki Pengunjung Kafe Tradisional.....	59
Tabel 13. Pertimbangan Dalam Memilih Kafe.....	60
Tabel. 14. Biaya Transaksi Saat Berkunjung di Kafe Tradisional.....	62
Tabel 15. Asal Perjalanan Pengunjung Kafe Tradisional	64
Tabel 16. Tujuan Berkunjung ke Kafe Tradisional	65
Tabel 17. Frekuensi Kunjungan ke Kafe Tradisional.....	66
Tabel 18. Lama Kunjungan Di Kafe Tradisional.....	68
Tabel 19. Kendaraan yang Digunakan datang ke Kafe Tradisional	69
Tabel 20. Dengan Siapa Responden Berkunjung ke Kafe Tradisional	71
Tabel 21. Waktu Perjalanan Dari Lokasi Asal ke Kafe Tradisional	72
Tabel 22. Jarak Dari Rumah ke Kafe Tradisional.....	74

Tabel 23. Biaya Transportasi Perbulan Responden.....	75
Tabel 24. Persentase Biaya Transaksi di Kafe Tradisional Dalam Dua Kali Seminggu Terhadap Penghasilan Perbulan Responden	88

BAB 1. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan suatu kegiatan perpindahan orang atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu (Munawar, 2005). Penggunaan alat transportasi berhubungan dengan Sebagian besar kegiatan manusia dalam sehari-hari, dengan alat transportasi tersebut maka manusia lebih mudah untuk berpindah tempat atau memindahkan barang ke tujuan tertentu.

Kota Makassar merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan timur Indonesia yang memiliki luas areal 175.77 km² dengan jumlah penduduk 1.571.814 jiwa. (Badan Pusat Statistik, 2022), sehingga kota Makassar sudah menjadi kota Metropolitan. Karakteristik kehidupan masyarakat yang maju, terutama di daerah perkotaan seperti tingkat Pendidikan dan tingkat Kesehatan masyarakat yang meningkat, serta tingkat pendapatan masyarakat yang bertambah tinggi. Seiring dengan meningkatnya pendapatan mendorong hasrat masyarakat melakukan perjalanan lebih banyak dan lebih sering sehingga dapat meningkatkan jumlah dan frekuensi perjalanan.

Moda transportasi sebagai salah satu komponen penunjang pergerakan masyarakat menjadi salah satu atribut yang penting. Keberadaan berbagai pilihan moda transportasi saat ini menyebabkan

meningkatnya pergerakan masyarakat. Perkembangan dan perilaku masyarakat yang pesat membuat masyarakat mulai mengalami perubahan dari sisi gaya hidup sehingga mengakibatkan adanya pergerakan lalu lintas ke beberapa tempat yang menjadi pusat aktivitas di kota Makassar seperti kafe tradisional (warung kopi) yang sudah ada.

Berdasarkan Ortuzar dan Willumsen, (2001) perencanaan transportasi dan pengambilan kebijakan didalam perencanaan transportasi, penting kiranya untuk membuat dan menggunakan model yang sensitif terhadap atribut-atribut perjalanan yang mempengaruhi individu dalam pemilihan perjalanan. Menurut Patcher, dkk, (1981) dalam Gito Sugiyanto (2013), menguji karakteristik sosio ekonomi pelaku perjalanan dalam kota dipengaruhi oleh pendapatan, ras, etnik, umur dan jenis kelamin dalam menentukan pilihan penggunaan transportasi kota. Karakteristik ini membedakan dalam penggunaan moda transportasi. Perilaku perjalanan individu dalam kota dipengaruhi oleh pendapatan, keluarga, usia, jumlah pekerja, panjang perjalanan, dan jumlah moda yang digunakan sebagai variabel yang menjelaskan kecenderungan dari struktur sosio ekonomi individu yang bersangkutan. Menurut (Kanafani, 1983) dalam Gito Sugiyanto (2013), Untuk menjelaskan perilaku pemilihan moda, selain variabel sosio ekonomi terdapat juga beberapa atribut perjalanan yang mempengaruhi. Menurut (paulley, dkk., 2006) dalam Gito Sugiyanto (2013), Atribut perjalanan tersebut yaitu waktu didalam kendaraan, waktu yang dibutuhkan menuju tempat pemberhentian, waktu tunggu dan waktu

transfer, biaya perjalanan dan variabel perilaku dan kualitatif (*qualitative and attitudinal variables*). Permintaan angkutan umum dipengaruhi oleh tarif, kualitas pelayanan, pendapatan dan kepemilikan kendaraan.

Beberapa penelitian terkait dengan atribut perjalanan diantaranya adalah penelitian Hermawati et al, (2017) tentang analisis atribut moda perjalanan wisatawan mancanegara berbasis kendaraan sewa di Bali yang mengatakan bahwa pemilihan moda di destinasi pariwisata dipengaruhi oleh karakteristik individu wisatawan meliputi karakteristik perjalanannya dan karakteristik transportasi yang tersedia. Karakteristik individu wisatawan meliputi umur, pendidikan, pekerjaan, pendapatan, dan jumlah kunjungan sebelumnya, karakteristik perjalanan seperti jenis daya tarik wisata yang dikunjungi, lokasi, jumlah rantai perjalanan, operator dan moda perjalanan, sedangkan atribut moda dan rantai perjalanan wisatawan adalah jarak, waktu dan biaya. Setelah itu Andrian et al, (2019) melakukan penelitian tentang analisis karakteristik responden dan atribut perjalanan terhadap pemilihan moda angkutan umum rute Banda Aceh-Tapaktuan, mengatakan bahwa perbedaan karakteristik yang terdapat pada masing-masing individu dan atribut perjalanan pada moda transportasi dapat memberikan nilai tambah tertentu pada kepuasan individu dalam pemilihan moda.

Kemacetan lalu lintas yang terjadi di ruas jalan perkotaan disebabkan aktivitas manusia yang semakin meningkat. Aktivitas-aktivitas tersebut membutuhkan moda transportasi atau kendaraan agar semua aktivitas dapat diselesaikan sesegara mungkin. Akibatnya, jumlah kendaraan

bertambah sangat pesat khususnya di daerah perkotaan. Hal ini berdampak pada kuantitas emisi kendaraan yang terus meningkat secara signifikan. Terjadinya peningkatan volume lalu lintas yang mengalami kemacetan juga dapat mempengaruhi kualitas udara. Hal ini disebabkan oleh akumulasi emisi gas buang kendaraan yang dilepaskan ke lingkungan sekitarnya pada waktu bersamaan (Sumarni Hamid, 2015).

Perilaku menurut kamus besar Bahasa Indonesia merupakan tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Sedangkan perjalanan terjadi karena aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi perilaku perjalanan orang. Pola perjalanan di daerah perkotaan atau urban dipengaruhi oleh tata letak pusat kegiatan perkotaan (permukiman, komersial, perkantoran, sekolah rumah sakit, dan lain-lain). Pola perjalanan dibentuk oleh tiga hal, yaitu frekuensi perjalanan, tujuan perjalanan, dan moda perjalanan (Dalius, 2018).

Perkembangan kota-kota di Indonesia termasuk di kota Makassar pada era modern ini memiliki karakteristik tingkat mobilitas yang cukup tinggi dalam berbagai bidang. Aktivitas dan mobilitas yang tinggi, tuntutan pekerjaan serta perubahan budaya yang terjadi membuat masyarakat yang berada diperkotaan telah mengalami kepenatan dalam menjalani rutinitas sehari-harinya. Sehingga di sela-sela kesibukannya masyarakat mencari waktu luang yang dapat dimanfaatkan untuk melepaskan kepenatannya dengan berkunjung di berbagai wahana-wahana konsumsi seperti

berkumpul dengan teman-teman, liburan, atau jalan-jalan di mall hingga berkunjung di warung kopi (Ridha, 2012).

Pada kota Makassar sendiri, seiring dengan pesatnya arus globalisasi yang menjadikan modernisasi di kalangan masyarakat khususnya di kota Makassar yang semakin menjamur. Banyaknya bentuk dari modernisasi yang terjadi akibat dari modernisasi tersebut yakni banyak munculnya kafe-kafe sebagai tempat berkumpul yang nyaman (Sandi, 2016).

Di Indonesia kafe tidak lagi hanya menjadi tempat untuk menjual makanan dan minuman saja, kafe telah menjadi salah satu tujuan melepas penat setelah seharian bekerja atau sekedar berinteraksi dengan teman, seseorang dapat merasa betah berada di sebuah kafe hanya untuk menikmati secangkir kopi dalam waktu ber jam-jam. Tentunya kondisi fisik, lingkungan dan interaksi sosial yang terjadi di dalam kafe ini dapat menjadi faktor yang memengaruhi kebetahan seseorang ditinjau dari gender (Nisa farasa, 2015).

Kebetahan merupakan kondisi psikologis dimana manusia merasa nyaman dan puas pada suatu tempat sehingga senang berkunjung dan tinggal berlama-lama pada tempat tersebut. (Rachman dan Kusuma, 2014). Merembaknya kafe mulai jadi pemandangan sehari-hari, dapat dilihat dengan banyaknya keberadaan kafe kafe di tanah air. Berdasarkan data pengusaha kafe restoran Indonesia-jatim, di tahun 2012 terdapat peningkatan 15 sampai 20 persen jumlah kafe dan restoran di kota Surabaya dan di ikuti

pula dengan kafe kafe yang berada di kota besar lainnya seperti Bandung, Makassar, Yogyakarta dan Denpasar, bahkan di Jakarta setidaknya terdapat lebih dari 300 kafe yang beroperasi, melalui beragam penyebutan, seperti kedai kopi, coffe shop, bahkan kafe sekalipun kian menjamur di berbagai kalangan masyarakat (Fauzi, Punia, & Kamajaya, 2017).

Di Indonesia budaya minum kopi sudah berkembang sejak lama, pada awalnya kebiasaan minum kopi hanya dilakukan oleh orang dewasa hingga kalangan orang tua dan didominasi oleh pria, tetapi dengan perkembangan zaman meminum kopi tidak didominasi lagi oleh orang tua, tetapi juga anak muda baik yang berjenis kelamin pria maupun wanita. Hal ini menunjukkan bahwa warung kopi identik dengan kalangan orang yang sudah dewasa dan paruh baya, hal ini didasari karena pelanggan-pelanggan yang sering berada di warung kopi merupakan orang-orang dewasa dan paruh baya yang berkunjung untuk beristirahat setelah bekerja sambil meminum kopi sebagai penghilang rasa kantuk (Wahyu, 2021).

Berdasarkan laporan Euromonitor, 2010 dalam Market Analysis report : THE FOOD SERVICE INDONESIA, INDUSTRY pertumbuhan kafe tradisional seperti kedai kopi (warung kopi) meningkat dan mencapai angka 16 persen setiap tahunnya.

Kota Makassar kini terdapat banyak kafe modern dan kafe tradisional yang dimana menurut Alya Alifachda Lasasi (2021), kafe tradisional (warung kopi tradisional) merupakan usaha berbentuk kedai, Kios, toko yang menjual makanan sederhana serta dekorasi tempatnya masih seperti

biasa bahkan tidak mewah sama sekali, dan untuk fasilitas kafe tradisional sangat sederhana, hanya terdiri dari bangku dan meja biasa, dan dalam penyajian kopinya biasanya hanya menggunakan gelas kecil dan piring kecil untuk alasnya. Sedangkan kafe modern dari segi ruangan terkesan mewah dan tertata rapih dan juga kafe modern lebih menonjolkan kopi dengan inovasi yang baru serta makanan dan minuman yang bervariasi. Sedangkan menurut Vera Junian Bestari dan Faradilla Fadlia (2019), Kafe Tradisional lebih identik dengan kopi hitam atau kopi susu, sedangkan kafe modern miumannya lebih bervariasi seperti campuran dari berbagai bahan, serta perbedaan harga di kafe tradisional lebih murah dari pada kafe modern.

Seiring dengan aktivitas dan mobilitas yang tinggi dari masyarakat yang melepaskan kepenatannya dalam menjalani rutinitas sehari-harinya dengan berkunjung ke wahana-wahana konsumsi seperti kafe tradisional menimbulkan terjadinya pergerakan lalu lintas, serta meningkatnya pertumbuhan kafe tradisional juga meningkatkan pergerakan lalu lintas di kota Makassar yang mempengaruhi karakteristik atribut perjalanan seperti jarak, waktu dan biaya.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengetahui atribut perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar. Adapun penelitian ini guna penyusunan tugas akhir saya yang berjudul **“Analisis Atribut Perjalanan Pengunjung Kafe Tradisional di Kota Makassar”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik individu pengunjung kafe tradisional di kota Makassar.
2. Bagaimana karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar.
3. Bagaimana hubungan antara karakteristik individu pengunjung kafe terhadap karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar.

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini yaitu :

1. Menganalisis karakteristik individu pengunjung kafe tradisional di kota Makassar.
2. Menganalisis karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar
3. Menganalisis hubungan antara karakteristik individu pengunjung kafe terhadap karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini, yaitu :

1. Dapat menambah wawasan dan pengetahuan penulis khususnya di bidang transportasi.
2. Sebagai acuan bagi penelitian serupa, khususnya mengenai analisis atribut perjalanan pengunjung kafe tradisional.
3. Dapat memberikan penjelasan mengenai karakteristik individu dan karakteristik perjalanan pengunjung kafe tradisional di kota Makassar.

E. Batasan Masalah

Batasan masalah dalam tulisan ini adalah :

1. Lokasi penelitian dilakukan di 5 kafe tradisional di kota Makassar
2. Objek penelitian yaitu pengunjung kafe tradisional di kota Makassar yang dipilih secara acak sebanyak 221 responden.
3. Penelitian dilaksanakan pada tanggal 15 – 30 oktober 2022
4. Metode yang dilakukan adalah survey langsung di lokasi dan penyebaran kuesioner.
5. Pengolahan data menggunakan Microsoft Office Excel dan program SPSS versi 25.

F. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan tugas akhir ini untuk menghasilkan penulisan yang baik dan terarah serta memudahkan pembaca memahami

uraian secara sistematis, maka tugas akhir ini terdiri dari beberapa bab sebagai berikut :

BAB 1. PENDAHULUAN

Pada bab ini memuat suatu gambaran secara singkat dan jelas tentang penelitian yang akan dilakukan. Pendahuluan memuat suatu gambaran yang jelas dan latar belakang mengapa penelitian ini perlu dilaksanakan. Dalam pendahuluan ini juga memuat rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian batasan masalah, dan sistematika penulisan tugas akhir ini.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi tentang teori-teori yang mendukung pencapaian tujuan penelitian dan teori yang mendukung penemuan jawaban dari rumusan masalah tentang tinjauan umum dan deskripsi penelitian serta data penulisan.

BAB 3. METODE PENELITIAN

Pada bab ini menguraikan tentang bagan alir metode penelitian, jenis penelitian, lokasi dan waktu kegiatan penelitian, jenis-jenis sumber data, populasi dan sampel, Teknik dan metode survei serta Teknik pengolahan data.

BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini memuat tentang hasil keluaran atau output dari metodologi penelitian yang kemudian di bahas dan diulas dengan

menggunakan metode maupun dengan bantuan software yang relevan.

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini memuat tentang hasil kesimpulan dari pembahasan yang menjadi sasaran dari tujuan penelitian sekaligus sebagai jawaban atas rumusan masalah yang telah diajukan.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin.

Menurut Miro (2002) dalam Supriyanto dan Priyanto (2006), transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan atau mengangkut sesuatu dari sesuatu tempat ke tempat yang lain untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. Sehingga kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan sebagai sarana penghubung antara produsen dan konsumen untuk mencapai tujuan.

Perpindahan barang atau orang menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke lokasi-lokasi yang terpisah secara geografis adalah merupakan pengertian transportasi menurut Steenbrink (1974) dalam Rangga Ramadhani (2019). Sedangkan menurut Morlok (1978) dalam Rangga ramadhani (2019), transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut suatu dari suatu lokasi ke lokasi lain. Sedangkan menurut Bowersox (1981) dalam Rangga Ramadhani (2019), transportasi adalah perpindahan penumpang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain, dimana produk dipindahkan menuju lokasi yang dibutuhkan. Sehingga secara umum transportasi merupakan bentuk perpindahan suatu barang ataupun

manusia dari satu lokasi menuju lokasi lainnya, menggunakan ataupun menggunakan tanpa sarana.

Menurut Setijowarno dan Frazila (2001) dalam Fahad (2021), pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya mengikuti tiga kondisi yaitu:

1. Perlengkapan, relative menarik antara dua tujuan atau lebih.
2. Keinginan untuk mengatasi jarak, dimana sebagai perpindahan yang diukur dalam kerangka waktu dan ruang yang dibutuhkan untuk mengatasi jarak dan teknologi terbaik untuk mencapainya.
3. Kesempatan intervensi berkompetisi di antara beberapa lokasi untuk memenuhi kebutuhan dan penyediaan.

Menurut Nasution dalam Adriansyah (2015) terdapat unsur-unsur pengangkutan transportasi yang terdiri atas :

1. Ada muatan yang diangkut
2. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutnya
3. Jalan/jalur yang dapat dilalui
4. Ada terminal asal dan terminal tujuan
5. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut

Masing-masing unsur tersebut tidak bisa hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, kesemuanya harus terintegrasi secara serentak. Seandainya saja ada salah satu saja komponen tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (sistem transportasi) tidak dapat bekerja

atau berfungsi. Transportasi bukan hanya usaha berupa gerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan Gerakan secara statis akan tetapi transportasi akan mengalami perkembangan dan kemajuan dari waktu ke waktu baik sarana dan prasarannya sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Menurut Soesilo (1994:14) dalam Fahad (2021), transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah :

1. Penghematan biaya Operasi

Penghematan biaya transportasi akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraannya dan kondisi sarannya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu, biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut :

- a. Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan
- b. Kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan
- c. Penggunaan pelumas
- d. Penggunaan ban

- e. Pemeliharaan suku cadang
 - f. Penyusutan dan bunga
 - g. Waktu supir dan waktu penumpang
2. Penghematan waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghematan waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang bepergian.

3. Pengurangan Kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api, dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangannya biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat Akibat Perkembangan Ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat

bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

B. Karakteristik Perjalanan

Karakteristik menurut kamus besar Bahasa Indonesia adalah sesuatu yang mempunyai sifat khas sesuai dengan perwatakan tertentu. Perjalanan merupakan pergerakan seseorang atau kendaraan dalam suatu daerah dengan satu atau beberapa moda, dan dengan asal serta satu tujuan. Dalam perjalanan, memperhatikan lintasan alat angkut (kendaraan), kecepatan, dan semua yang terjadi atau dilihat sepanjang lintasan itu (Miro, 2005) dalam M Ikbal (2020).

Karakteristik pelaku perjalanan variabel sosial ekonomi yang dapat mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda adalah sebagai berikut :

a. Pendapatan

Pendapatan sering dilihat sebagai faktor yang menentukan terhadap pilihan karakteristik tersebut. Selain itu kemampuan untuk membayar (*ability to pay*) dan kemauan untuk membayar (*willingness to pay*) dengan pelayanan yang didapatkan merupakan faktor yang sangat menentukan.

b. Usia

Variabel ini terutama digunakan untuk membedakan tingkat pilihan individu dengan taraf kehidupan mereka. Individu dengan golongan usia lanjut dan usia sangat muda (lebih dari 50 tahun dan dibawah 20 tahun) mungkin lebih sedikit mengendarai kendaraan pribadi dan lebih bergantung pada angkutan umum dalam perjalannya.

c. Jenis kelamin

Jenis kelamin sangat berpengaruh terhadap pemilihan moda, Wanita lebih cenderung memilih angkutan umum dengan tingkat keamanan dan kenyamanan sangat baik. Sedangkan pria lebih memilih angkutan umum dengan tarif murah dan mudah mendapatkan serta waktu tempuh yang relatif cepat.

d. Pekerjaan

Sudah diteliti bahwa pelaku perjalanan yang memiliki profesi cukup tinggi kelihatannya lebih mungkin menggunakan mobil pribadi dari pada pegawai. Hal ini dimungkinkan karena karakteristik sosial dan pendapatan yang berhubungan secara alami dengan jabatan yang dipunyai (Hazarullah, 2006).

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi pelaku perjalanan adalah :

- a. Bekerja : faktor ketepatan waktu dan kemudahan perjalanan
- b. Sekolah : faktor jarak capai (aksesibilitas) moda, ongkos dan kemudahan perjalanan

- c. Keperluan pribadi : mempertimbangkan faktor kemudahan dan keamanan perjalanan (Hazarullah, 2006).

Mayer dan Miller (1988) dalam Morlok (1995) mengemukakan bahwa perjalanan yang dilakukan oleh orang-orang dapat dilihat dari sejumlah atribut atau ukuran sebagai berikut :

1. Maksud perjalanan (bekerja, belanja sosial, dan lain-lain)
2. Waktu Ketika melakukan perjalanan
3. Tempat asal perjalanan
4. Tempat tujuan perjalanan
5. Kendaraan yang digunakan dalam perjalanan
6. Rute dari tempat asal ketempat tujuan yang dipilih dalam melakukan perjalanan
7. Frekuensi (yaitu jumlah perjalanan tiap satuan waktu) dalam perjalanan.

Menurut Morlok (1995) Karakteristik perjalanan mempengaruhi pelaku perjalanan dalam menentukan pilihan moda yang akan digunakan.

Dua faktor yang penting dalam kategori ini adalah :

- a. Panjang perjalanan

Panjang suatu perjalanan memiliki pengaruh terhadap pelaku perjalanan dalam pemilihan moda. Ukuran ini dapat diperoleh dengan mengukur jarak rute yang paling sering digunakan di antara dua pusat zona, baik untuk kendaraan pribadi atau angkutan umum. Ukuran Panjang perjalanan lainnya adalah waktu perjalanan dari pintu ke pintu.

Ukuran ini sering dipilih dalam mengukur jarak karena dapat memasukkan kelebihan waktu tempuh dalam suatu perjalanan.

b. Maksud perjalanan

Ada suatu hubungan antara jumlah orang yang menggunakan angkutan umum dengan maksud perjalanan. Perjalanan dari rumah (home-based) secara umum menunjukkan jumlah pengguna angkutan umum lebih banyak dari pada perjalanan tidak dari rumah (non home-based), begitu pula untuk perjalanan dari sekolah dan bekerja (home-based school and work) menunjukkan penggunaan angkutan umum yang lebih dari pada perjalanan dari berbelanja (home-based shopping).

B.1 Perencanaan Transportasi

Terdapat 4 tahap perencanaan transportasi, yakni :

1. Bangkitan Perjalanan (trip generation)
2. Distribusi perjalanan (trip distribution)
3. Pilihan moda transportasi (modal split)
4. Pilihan rute (route choice)

Keempat tahapan perencanaan transportasi ini merupakan dasar yang digunakan dalam perencanaan transportasi. Pemilihan moda sendiri berada pada tahap ketiga dalam perencanaan transportasi. Setelah tahap penentuan bangkitan perjalanan dan tahap penentuan distribusi pergerakan. Tahap ketiga ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pelaku perjalanan memilih moda angkutan yang berbeda-beda. Dengan

kata lain tahap pemilihan moda merupakan suatu proses perencanaan angkutan, yang bertugas untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah orang dan atau barang yang akan menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi yang tersedia untuk melayani suatu titik asal-tujuan tertentu, demi beberapa maksud perjalanan tertentu pula (Miro, 2002).

Sebagian prosedur pemilihan moda memodelkan pergerakan dengan hanya dua buah moda transportasi, yaitu angkutan umum dan angkutan pribadi. Beberapa negara barat terdapat pilihan lebih dari dua modal, misalnya London mempunyai kereta api bawah tanah, kereta api, bus dan mobil. Di Indonesia terdapat beberapa jenis moda kendaraan bermotor (termasuk Ojek) ditambah becak dan pejalan kaki. Pejalan kaki termasuk penting di Indonesia (tanjung, 2010).

Pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang menggunakan lebih dari satu moda dalam perjalanan. Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia karena geografi Indonesia yang terdiri dari banyak pulau yang memisahkan antara suatu daerah daratan dengan daerah kepulauan. Dalam hal ini terjadi kombinasi antara beberapa moda untuk mencapai dari ke suatu titik asal ataupun tujuan seperti gabungan antara angkutan darat dan angkutan air/laut yakni misalnya menggunakan kombinasi mobil/bus dengan kapal laut (Tamin, 2000).

C. Perilaku Perjalanan

Perilaku perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggalnya. Artinya keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan dan pola sebaran tata guna lahan akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang (Tamin, 1997).

Dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia mendefinisikan perilaku sebagai kelakuan, tabiat, tingkah laku, sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia perilaku mengartikan sebagai tanggapan atau reaksi individu yang terwujud dalam Gerakan atau sikap, tidak saja badan atau ucapan. Dalam konteks kolektif perilaku diartikan tingkah laku manusia dalam melakukan perjalanan ke tempat tujuan.

Pola perjalanan di daerah perkotaan/urban dipengaruhi oleh tata letak pusat-pusat kegiatan perkotaan (pemukiman, komersial, perkantoran, sekolah, rumah sakit, kafe dan lain-lain). Pola perjalanan dibentuk oleh tiga hal yaitu frekuensi perjalanan, tujuan perjalanan dan moda perjalanan. (M Ikbal, 2020).

Menurut Adisasmita (2015) dalam M Ikbal (2020), Perilaku perjalanan berkaitan dengan perilaku manusia dalam menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan dengan terlebih dahulu memutuskan pola aktivitas sehari-hari. Banyak faktor yang berpengaruh terhadap pengambilan keputusan dalam melakukan perjalanan yaitu :

1. Kebutuhan perjalanan

2. Jenis perjalanan
3. Waktu perjalanan
4. Tarif angkutan
5. Tersedianya sarana angkutan (Moda transportasi)
6. Sifat pelayanan

Keinginan untuk melakukan perjalanan ke kafe tradisional menunjukkan perkembangan yang semakin meningkat, kecenderungan ini seiring dengan jumlah penduduk yang bertambah banyak serta peningkatan pendapatan masyarakat.

D. Karakteristik Individu

Karakteristik individu pelaku perjalanan variabel social ekonomi yang dapat mempengaruhi karakteristik perjalanan dalam memilih moda adalah sebagai berikut :

1. Pendapatan

Pendapatan sering dilihat sebagai factor yang menentukan terhadap pilihan karakteristik tersebut. Selain itu kemampuan untuk membayar (ability to pay) dan kemauan untuk membayar (willingness to pay) dengan pelayanan yang didapatkan merupakan faktor yang sangat menentukan.

2. Usia

Variabel ini terutama digunakan untuk membedakan tingkat pilihan individu dengan taraf kehidupan mereka. Individu dengan golongan usia lanjut dan usia sangat muda (lebih dari 50 tahun dan dibawah 20 tahun)

mungkin lebih sedikit mengendarai kendaraan pribadi dan lebih bergantung pada angkutan umum dalam perjalanannya.

3. Jenis Kelamin

Jenis kelamin sangat berpengaruh terhadap pemilihan moda, Wanita lebih cenderung memilih angkutan umum dengan tingkat keamanan dan kenyamanan sangat baik. Sedangkan pria lebih memilih angkutan umum dengan tarif murah dan mudah mendapatkan serta waktu tempuh yang relative cepat.

4. Pekerjaan

Sudah diteliti bahwa pelaku perjalanan yang memiliki profesi cukup tinggi lebih mungkin menggunakan mobil pribadi dari pada pegawai rendah. Hal ini dimungkinkan karena karakteristik social dan pendapatan yang berhubungan secara alami dengan jabatan yang dipunyai. (Hazarullah, 2006).

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi pelaku perjalanan adalah :

- a. Bekerja : faktor ketepatan waktu dan kemudahan perjalanan
- b. Sekolah : faktor jarak capai (aksesibilitas) moda, ongkos, dan kemudahan perjalanan.
- c. Keperluan pribadi : mempertimbangkan faktor kemudahan dan keamanan perjalanan. (Hazarullah, 2006).

Pilihan moda perjalanan dalam suatu wilayah perkotaan dipengaruhi oleh banyak faktor seperti kecepatan, Panjang perjalanan, kenyamanan, kemudahan biaya, ketersediaan moda, ukuran kota, usia pelaku perjalanan serta status ekonomi pelaku perjalanan.

E. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

Pemilihan moda angkutan umum di daerah dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi dan sosial-ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor ini dapat berdiri sendiri atau saling bergabung (Tanjung A. A, 2010).

Terdapat 4 faktor yang dianggap berpengaruh kuat terhadap perilaku pelaku perjalanan (trip maker behavior). Faktor-faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variabel yang dapat diidentifikasi. Variabel-variabel ini dinilai secara kuantitatif dan kualitatif. Faktor-faktor atau variabel-variabel tersebut adalah :

1. Faktor karakteristik perjalanan (travel characteristics factor)

Pada kelompok ini terdapat beberapa variabel yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pengguna jasa mode transportasi dalam memilih moda angkutan, yaitu (Miro, 2002):

- a. Tujuan perjalanan (trip purpose) seperti bekerja, sekolah, sosial dan lain-lain

- b. Waktu perjalanan (time of trip made) seperti pagi hari, siang hari, tengah malam, hari libur dan seterusnya.
 - c. Panjang perjalanan (trip length), merupakan jarak fisik antara asal dengan tujuan, termasuk Panjang rute/ruas, waktu pembandingan menggunakan moda-moda lain, disini berlaku bahwa semakin jauh perjalanan, semakin orang cenderung memilih angkutan umum dan semakin dekat dengan perjalanan orang cenderung akan memilih menggunakan kendaraan pribadi.
2. Faktor karakteristik pelaku perjalanan (traveler characteristic factor)
- Pada kelompok faktor ini, seluruh variabel berhubungan dengan individu si pelaku perjalanan. Variabel-variabel dimaksud ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku perjalanan dalam memilih moda angkutan. Menurut Bruton dikutip oleh (Tanjung A.A, 2010), variabel tersebut diantaranya adalah :
- a. Pendekatan (income), berupa daya beli sang pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya, entah dengan mobil pribadi atau angkutan umum.
 - b. Kepemilikan kendaraan (car ownership), berupa tersedianya kendaraan pribadi sebagai sarana melakukan perjalanan
 - c. Kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru dll)
 - d. Kepadatan permukiman (density of residential development)
 - e. Sosial-ekonomi lainnya, seperti struktur dan ukuran keluarga (pasangan muda, punya anak, pension atau bujangan, dan lain-lain),

usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, punya lisensi mengemudi (SIM) atau tidak, serta semua variabel yang mempengaruhi pilihan moda (Miro, 2002).

3. Faktor karakteristik sistem transportasi (transportation system characteristics factor)

Pada faktor ini seluruh variabel yang berpengaruh terhadap perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda transportasi, berhubungan dengan kinerja pelayanan sistem transportasi sebagai berikut :

- a. Waktu relative perjalanan (relative travel time) dimulai dari lamanya waktu menunggu kendaraan di pemberhentian (terminal), waktu jalan ke terminal (walk to terminal time) dan waktu diatas kendaraan.
- b. Biaya relative perjalanan (relative travel cost) merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar, dan lain-lain.
- c. Tingkat pelayanan relative (relative level of service) merupakan variabel yang cukup bervariasi dan sulit diukur, contohnya adalah variabel-variabel kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang muda gonta-ganti moda transportasi.
- d. Tingkat akses/kemudahan mencapai tempat tujuan.
- e. Tingkat kehandalan angkutan umum disegi waktu (tepat waktu/reability), ketersediaan ruang parkir dan tarif

Variabel nomor 1 dan 2 merupakan kelompok variabel yang dapat diukur (dikuantifikasikan), sementara ketiga variabel terakhir (3,4,5) merupakan kelompok variabel yang sangat subjektif sehingga sulit diukur (dikuantifikasikan) dan masuk kelompok variabel kualitatif (Miro, 2002) :

4. Faktor karakteristik kota dan zona (special characteristics factor)

Variabel yang ada dalam kelompok ini contohnya :

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

F. Faktor Pendorong Perjalanan ke Kafe Tradisional

Kebiasaan individu untuk melakukan perjalanan ke kafe-kafe tradisional seperti warung kopi yang ada telah menjadi sebuah rutinitas yang umum bagi masyarakat pada umumnya. Menurut kaum urban, duduk sambil mengobrol Bersama teman teman di kafe merupakan bagian dari gaya hidup modern dan apabila seseorang tidak megenal apa itu kafe akan dianggap sebagai masyarakat yang ketinggalan zaman. Gaya hidup sebagai pembeda kelompok yang muncul dalam masyarakat tersebar terbentuk atas dasar stratifikasi sosial, setiap kelompok dalam struktur sosial tertentu akan memilih gaya hidup yang khas. Dapat dikatakan bahwa gaya hidup inilah yang menjadi simbol pretise dalam stratifikasi sosial (Estetika, 2017). Ada beberapa aspek yang mempengaruhi perilaku perjalanan seseorang (Dalius, 2018) yaitu :

1. Aspek Waktu

Adapun kaitannya terhadap aspek waktu, pola aktivitas harian dapat dibedakan menjadi aktivitas hari kerja (weekdays) dan aktivitas akhir pekan (weekend) perbedaan pola aktivitas pada hari kerja dan akhir pekan, mempengaruhi pola perjalanan seseorang, sehingga perilaku perjalanannya pun berbeda.

2. Aspek Spasial

Dalam kaitannya terhadap perilaku perjalanan, aspek spasial merupakan bentuk dan struktur kota memiliki unsur-unsur yang dapat mempengaruhi perilaku perjalanan. Unsur-unsur spesial yang memiliki pengaruh terhadap perilaku perjalanan menurut Yunus (2005) adalah aksesibilitas atau jarak jangkauan pelayanan angkutan umum. Jarak terhadap pusat kota, dan jarak terhadap fasilitas local seperti lokasi kerja, sekolah, fasilitas belanja dan fasilitas rekreasi.

3. Aspek sosial

Menurut Glioble dan koppelmen dalam ettema (2016) perilaku perjalanan turut dipengaruhi aspek sosial demografi, diantaranya adalah aspek gender, struktur usia, Pendidikan terakhir, struktur rumah tangga, dan aspek kepemilikan kendaraan pribadi.

4. Aspek Ekonomi

Menurut Lavison (1997) aspek ekonomi juga turut mempengaruhi perilaku perjalanan individu dalam rumah tangga, diantaranya

adalah aspek pendapatan, aspek pengeluaran rumah tangga, status pekerjaan, dan jenis pekerjaan.

G. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel (Teknik sampling) merupakan cara mengambil sampel penelitian untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian (Sugiyono: 118). Sebagaimana yang telah dijelaskan bahwa pengambilan sampel, berguna apabila populasi yang akan dipelajari jumlahnya tidak sedikit.

Secara umum, Teknik sampling dapat dibagi kedalam 2 metode, yaitu metode acak (probability sampling) dan metode tak acak (non probability sampling).

a) Probability Sampling

Probability sampling adalah Teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Teknik ini meliputi :

1) Simple Random Sampling

Pengambilan anggota sampel dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi tersebut. Namun hanya bisa dilakukan apabila anggota populasi dianggap homogen.

2) Proportionate Stratified Random Sampling.

Teknik ini digunakan apabila anggota populasi tidak homogen dan berstrata secara proporsional.

3) Disproportionate Stratified Random Sampling

Teknik ini digunakan untuk menentukan jumlah sampel, bila populasi berstrata tetapi kurang proporsional.

4) Cluster Sampling

Teknik sampling daerah digunakan untuk menentukan sampel bila obyek yang akan diteliti atau sumber data sangat luas. Teknik sampling daerah ini sering digunakan melalui dua tahap, yaitu tahap pertama menentukan sampel daerah, dan yang berikutnya menentukan orang-orang yang ada pada daerah itu secara sampling juga.

b) Nonprobability Sampling

Teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel.

H. Hasil Analisis Data Menggunakan Software SPSS

H.1. Uji Validitas

Instrumen yang valid berarti alat ukur yang digunakan untuk mendapatkan data (mengukur) itu valid. Valid berarti instrument tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Untuk mengetahui apakah instrumenn tersebut sudah benar mengukur apa yang seharusnya diukur, maka uji validitas ini menggunakan rumus product Moment dengan cara menghitung antar skor tiap-tiap item dengan skor total (Sugiyono, 2014).

Rumus yang digunakan sebagai berikut :

$$r = \frac{n \cdot \Sigma XY - \Sigma X \cdot \Sigma Y}{\sqrt{n \cdot \Sigma X^2 - (\Sigma X)^2} \cdot \sqrt{n \cdot \Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2}} \quad (1)$$

Keterangan :

- r = Koefisien Validitas butir pertanyaan yang dicari
- n = Banyak responden
- X = Skor yang diperoleh subjek dari seluruh item
- Y = Skor total yang diperoleh dari seluruh subjek dari seluruh item
- ΣX = Jumlah skor dalam distribusi X
- ΣY = Jumlah skor dalam distribusi Y
- ΣX^2 = Jumlah kuadrat masing-masing X
- ΣY^2 = Jumlah kuadrat masing-masing Y

Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang diukur oleh kuesioner tersebut (Ghozali, 2001 : 135). Kriteria yang digunakan digunakan untuk mengetahui kuesioner yang digunakan sudah tepat untuk mengukur apa yang ingin diukur, yaitu :

- a. Jika r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} , dengan taraf keyakinan 95%, maka pertanyaan dinyatakan valid.
- b. Jika r_{hitung} lebih kecil dari r_{tabel} , dengan taraf keyakinan 95%, maka pertanyaan dinyatakan tidak valid.

H.2. Uji Reliabilitas

Menurut (Sugiyono, 2014: 121) instrumen yang reliabel adalah instrumen yang bila digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Pengujian reliabilitas ini juga dibantu dengan program SPSS dan menggunakan rumus Cronbach's Alpha dengan rumus sebagai berikut :

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_j^2}{S_x^2} \right) \quad (2)$$

Keterangan :

α = Koefisien reliabilitas alpha

k = Jumlah item

S_j = varian responden untuk item 1

S_x = jumlah varian total

Dengan rentang Nilai Alpha Cronbach's sebagai berikut :

1. Alpha < 0.50 reliabilitasnya rendah
2. 0.50 < 0.70 reliabilitasnya moderat
3. Alpha > 0.70 maka reliabilitasnya mencukupi (sufficient reliability)
4. Alpha > 0.80 maka reliabilitas kuat
5. Alpha > 0.90 maka reliabilitas sempurna

Semakin kecil nilai alpha, maka menunjukkan semakin banyak item yang tidak reliabel. Dalam penelitian ini standar yang digunakan adalah 0.60.