Karakteristik Pola Perjalanan Pemudik Pada Masa Pandemi Covid-19 di Kota Makassar

Agung Imam Wahyudi 1[1,a] dan Cynthia Putri Ratna 2[2,b]
[1] Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Ujung Pandang, Jl. Perintis Kemerdekaan Km. 10 Tamalanrea, Makassar 90245 Indonesia
[a] agungimamwahyudi.rauf01@gmail.com

Abstract - Abstract - The rapid transmission of COVID-19 has caused the Indonesian government to start taking various measures in various regions, for example the city of Makassar which is included in the red zone list, namely the high risk level of transmission, the existence of social-physical distancing rules to PSBB, so one of the oust the government to protect the community for traveling back and forth. This study aims to see a significant influence on the selection of homecoming and non-homecoming trips during the Covid-19 pandemic in Makassar City based on age, gender, latest education, occupation, status, mode of transportation and travel costs. The method used in collecting data is an online questionnaire to all people in the city of Makassar. The data analysis used is descriptive statistics and binary logistic models. Respondent data collected used as a sample was 833 respondents. From the survey results, the data for the homecomers was obtained by 48% while the data for the homecoming was obtained by 52%. X1 (age) has a significant effect with a significance value of 0.009 and an odd value ratio of 0.662, X4 (occupation) has a significant effect with a significance value of 0.032 and an odd value of 1.858 ratio, X5 (stage) has a significant effect with a significance value of 0.043 and value Odd ratio 0.620., X7 (mode of transportation) has a significant effect with a significance value of 0.028 and an odd ratio value of 1.410, X8 (travel costs) has a significant effect with a significance value of 0.000 and an odd ratio value of 2.147.

Keywords: covid-19, travel patterns, travelers.

Abstrak*—Penularan COVID-19 yang begitu cepat menyebabkan pemerintah di Indonesia mulai melakukan berbagai penanganan di berbagai daerah, misalnya kota Makassar yang masuk sebagai daftar zona merah yaitu tingkat resiko penularan yang tinggi, , adanya aturan sosial-physical distancing sampai pada PSBB maka salah satu atuiran pemerintah untuk melarang masyarakat untuk melakukan perjalanan mudik. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan perjalanan mudik dan tidak mudik pada masa pandemi Covid-19 di Kota Makassar berdasarkan usia, jenis kelamin, Pendidikan terakhir, pekerjaan, penghasilan, status, moda transportasi dan biaya perjalanan. Metode yang digunakan dalam mengumpulkan data adalah kuesioner online kepada seluruh masyarakat di kota Makassar. Analisa data yang digunakan adalah statistik deskriptif dan model binary logistik. Data karakteristik responden terkumpul yang digunakan sebagai sampel adalah 833 responden. Dari hasil survey, data Pemudik di peroleh sebesar 48% sedangkan data tidak mudik di peroleh sebesar 52%. X1(usia) memberikan pengaruh yang signifikan dengan nilai signifikansi 0,009 dan nilai odd ratio 0,662, X4(pekerjaan) memberikan pengaruh yang signifikan dengan nilai signifikansi 0,032 dan nilai odd ratio 1,858, X5(penghasilan) memberikan pengaruh yang signifikan dengan nilai signifikansi 0,043 dan nilai odd ratio 0,620., X7(moda transportasi)memberikan pengaruh yang signifikan dengan nilai signifikansi 0,028 dan nilai odd ratio 1,410, X8(biaya perjalanan) memberikan pengaruh yang signifikan dengan nilai signifikansi 0,000 dan nilai odd ratio 2,147

Kata kunci: covid-19, Pola perjalanan, pemudik

I. Pendahuluan

Coronavirus merupakan keluarga besar virus yang menyebabkan penyakit pada manusia dan hewan. Pada manusia biasanya menyebabkan penyakit infeksi saluran pernapasan, mulai flu biasa hingga penyakit yang serius seperti Middle East Respiratory Syndrome (MERS) dan Sindrom Pernafasan Akut Berat/ Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS). Coronavirus jenis baru yang ditemukan pada manusia sejak kejadian luar biasa muncul di Wuhan Cina, pada Desember 2019, kemudian diberi nama Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2 (SARSCOV2), dan menyebabkan penyakit Coronavirus Disease-2019 (COVID-19). Pandemi covid-19 (corona virus disease 2019) secara resmi dinyatakan sebagai pandemi global oleh Direktur Jenderal Organisasi Kesehatan Dunia WHO Tedros Ghebreyesus di Jenewa, Swiss pada 11 Maret 2020 dan menjadi masalah kesehatan di beberapa negara di luar RRC

Menurut data real time dari The GISAID Global Initiative on Sharing All Influenza Data (by Johns

Hopkins CSSE), setidaknya 69 negara terus berjuang melawan ancaman virus corona. Dari 69 negara tersebut, pada tanggal 02 Maret 2020 nama Indonesia masuk ke dalam negara yang terjangkit virus corona. Hingga kini, virus yang menyerang sistem pernapasan tersebut sudah menyebar ke 213 negara. Beberapa negara pun masih mengalami pelonjakan kasus yang cukup signfikan. Berdasarkan data Dari laman WHO (https://www.who.int) dan PHEOC Kemenkes didapatkan data (https://covid19.kemkes.go.id) , per Rabu malam, 22 Juli 2020, secara global terdapat penambahan kasus positif Covid-19 sebanyak 216.644 orang. Maka, akumulasi kasus keseluruhan untuk saat ini mencapai angka 15.062.604. Kasus meninggal akibat Covid-19 pun kini sudah menyentuh 618.114 korban jiwa, dengan 9.094.413 orang lainnya dinyatakan sudah sembuh. Amerika Serikat (AS) masih menjadi negara yang memiliki pasien positif Covid-19 tertinggi, dengan tambahan kasus sebanyak 61.614 orang. Dengan adanya penambahan tersebut, total kasus yang terkonfirmasi di AS menjadi 3.805.524 orang, dengan 1.884.260 di antaranya sudah kembali pulih. AS juga menjadi negara dengan jumlah kematian akibat Covid-19 terbanyak di dunia, yakni mencapai 144.873 korban jiwa. Kemudian di bawah AS, Brasil mencatat sebanyak 38.009 kasus baru, sehingga total keseluruhannya menjadi 2.118.646 orang. Brasil juga mencatat kematian sebanyak 81.487 korban jiwa, dan pasien sembuh yang mencapai angka 1.465.970. Lalu ada India yang diketahui menjadi negara dengan kasus Covid-19 terbanyak ketiga di dunia. Pada Rabu malam, 22 Juli 2020 ini, India mencatat kasus baru sebanyak 39.168 orang, sehingga akumulasi kasus keseluruhannya menjadi 1.192.915, dengan 752.393 di antaranya sudah sembuh dari pandemi.

Kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah berpengaruh terhadap kebiasaan masyarakat, khususnya di kota Makassar. Kebiasaan tersebut adalah kebiasaan mudik. Hal ini dikarenakan pada umumnya, masyarakat dari dalam maupun dari luar Sulawesi Selatan akan merantau ke Makassar, dengan tujuan tertentu, dan akan mudik/pulang kampung di waktu tertentu pula.

Kebiasaan masyarakat di kota Makassar melakukan mudik tentu berbeda sebelum dan selama Pandemi COVID-19, mulai dari transportasi yang digunakan, karakteristik pemudik, serta jumlah masyarakat yang melakukan mudik/pulang kampung.

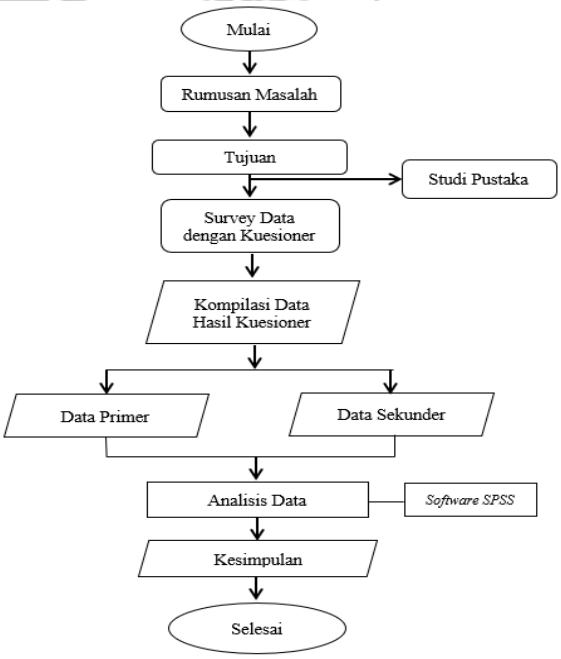
Maka penelitian ini menyangkut permasalahan pemudik yang terjadi saat pandemi Covid-19 tentang bagaimana karakteristik pola perjalanan pemudik di kota Makassar saat pandemi Covid-19, serta berapa kuantitas pelaku pemudik dan yang tidak melaksanakan mudik saat pandemi Covid-19 di Kota Makassar.

Berdasarkan problematika diatas, maka penelitian ini membahas mengenai, “Karakteristik Pola Perjalanan Pemudik pada masa Pandemi Covid-19 di Kota Makassar”

II. Metode Penelitian

A. Bagan Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam rangka mencapai tujuan penelitian secara garis besar

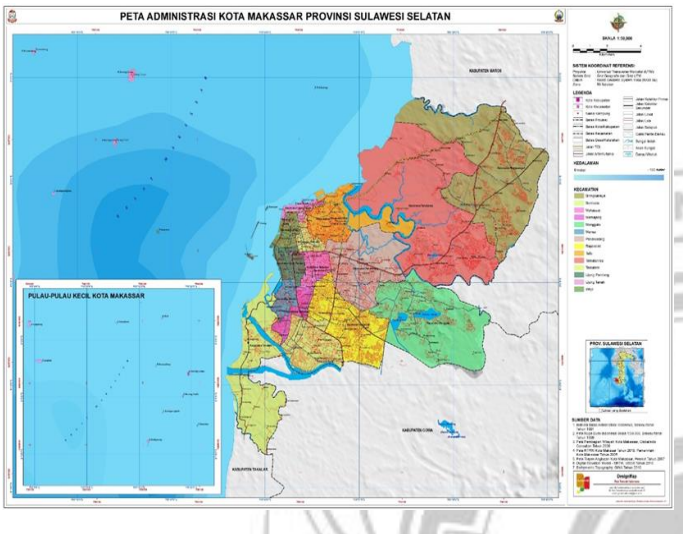


Gambar 1. Bagan alir Penelitian

B. Lokasi dan waktu penelitian

Lokasi penelitian di Kota Makassar yang merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia memiliki luas areal 175,79 km2 dengan penduduk 1.112.688, sehingga kota

ini sudah menjadi kota Metropolitan. Sebagai pusat pelayanan di KTI, Kota Makassar berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutanbarang dan penumpang baik darat, laut maupun udara dan pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan.



Gambar 2. Peta Kota Makassar

Penyebaran kuesioner online dimulai pada tanggal 11 Juli 2020 dan berakhir pada 05 September 2020.

C. Sumber Data

Data primer biasanya didapat dari subjek penelitian dengan cara melakukan pengamatan, percobaan atau interview/wawancara. Cara untuk mendapatkan data primer biasanya melalui observasi/pengamatan langsung, subjek diberi lembar berisi pertanyaan untuk diisi, pertanyaan yang ditujukan untuk responden". Pengambilan data ini dilakukan dengan menyebarkan angket/kuesioner secara online (google form) kepada penduduk yang ada di kota Makassar. Kuesioner ini berisi pertanyaan-pertanyaan yang menyangkut karakteristik pengguna, moda transportasi dan perjalanan. Penduduk Kota Makassar yang menjadi responden diminta untuk mengisi kuesioner tersebut dengan mengakses link kuesioner menggunakan gadget.

Data sekunder adalah data yang tidak langsung diperoleh daei sumber pertama dan telas tersusun dalam bentuk dokumen tertulis. Data sekunder dapat diperoleh dari buku cetak, BPS Sujarweni dalam (Yusitta, 2013, hal. 10).

Data Sekunder merupakan data yang diperlukan untuk membantu pelaksanaan penyebaran kuesioner. Data ini didapat dari instansi-instansi terkait. Data ini berupa: (Yusitta, 2013, hal. 10).

a. Peta lokasi wilayah studi, berguna dalam pengenalan wilayah dan pengambilan sampel.
b. Jumlah penduduk dalam wilayah studi yang digunakan untuk menentukan jumlah sampel untuk mewakili populasi. Dalam hal ini Badan Pusat Statistik Kota Makassar untuk mengetahui jumlah penduduk yang terdata secara resmi.

D. Penentuan jumlah sampel

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah random sampling. Teknik ini dipilih kerena semua elemen populasi mempunyai kemungkinan yang sama untuk dijakan sampel.

Populasi dalam penelitian ini adalah data penduduk Kota Makassar terdaftar pada tahun 2019.

Jumlah data penduduk Kota Makassar menjadi populasi sebanyak 2.967.839 penduduk.

$$n = \frac{N}{1 + N\,\alpha^2}$$

$$n = \frac{2.967.839}{1 + 2.967.839\,(0{,}05)^2}\; n = 399.87 \approx 400\ \text{Sampel}$$

E. Variabel penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel dependen atau variabel respon yang biasanya disimbolkan dengan Y dan variabel independen atau variabel prediktor yang disimbolkan dengan X.

Tabel 1. Variabel Penelitian yang digunakan

Variabel	Kategori	Skala	Sumber
Y1 Apakah anda melakukan perjalanan mudik selama pandemi covid-19?	0 = Tidak mudik	Nominal	Data Kuesioner
	1 = Mudik		
X1 Usia	0 = <20 tahun	Nominal	Data Kuesioner
	1 = >20 tahun		
X2 Jenis Kelamin	0 = Wanita	Nominal	Data Kuesioner
	1 = Pria		
X3 Pendidikan	0 = Belum lulus SMA	Nominal	Data Kuesioner
	1 = Lulus SMA		
X4 Pekerjaan	0 = Tidak bekerja	Nominal	Data Kuesioner
	1 = Bekerja		
X5 Penghasilan	0 = Belum berpenghasilan	Nominal	Data Kuesioner
	1 = Berpenghasilan		
X6 Status	0 = Belum menikah	Nominal	Data Kuesioner
	1 = Menikah		
X7 Moda Transpotasi	0 = Transportasi umum	Nominal	Data Kuesioner
	1 = Transportasi pribadi		
X8 Biaya Transportasi	0 = < 100 rb	Nominal	Data Kuesioner
	1 = > 100 rb		

Sumber: Data kuesioner

F. Analisi data

Data didapatkan dari hasil penyebaran koesioner kepada para pengguna sepeda motor. Analisa data dilakukan dengan metode analisa deskriptif dan bantuan Aplikasi Microsft office Excel dan IMB SPSS v20.

1) Uji regresi logistik
   a. Uji signifikansi parameter serentak
      H0: variabel bebas secara bersama-sama tidak berpengaruh terhadap variabel terikat. (α > 0,05)
      H1: variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat. (α <0,05)
   b. Uji keseuaian model
      H0: Model telah cukup menjelaskan data/Goodness of fit (α > 0,05)
      H1: Model tidak cukup menjelaskan data (α < 0,05)
   c. Uji signifikansi parameter parsial
      H0: variabel bebas tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat (α > 0,05)
      H1: Variabel bebas memberikan pengaruh yang signifikan terhadap variavel terikat (α < 0,05)

III. Hasil dan Pembahasan

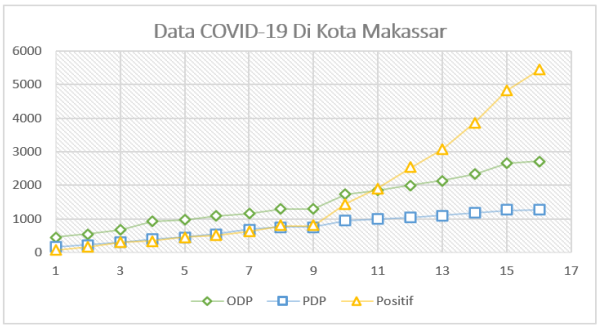
A. Data Covid-19

Data penyerabaran virus corona sejak diumumkan sebagai pandemi global masih belum menunjukan adanya tanda penuruan angka penyebaran pada 15 kecamatan di kota Makassar. Berdasarkan data dari Wikipedia, negara Indonesia berada pada urutan ke-23 pada peringkat penyebaran COVID-19 global dan peringkat ke-4 untuk provinsi Sulawesi Selatan berdasarkan kasus yang terkonfrimasi di setiap provinsi Indonesia. Data perkembangan virus corona per minggu untuk kota Makassar dapat disajikan pada tabel berikut:

Tabel 2. Data COVID-19 di kota Makassar

Bulan	Minggu	Data Rata-Rata		
		ODP	PDP	Positif
APRIL	Minggu 1	473	171	84
	Minggu 2	557	232	160
	Minggu 3	683	303	308
	Minggu 4	923	391	352
MEI	Minggu 5	982	464	454
	Minggu 6	1083	552	516
	Minggu 7	1157	693	627
	Minggu 8	1293	761	792
JUNI	Minggu 9	1293	761	792
	Minggu 10	1724	960	1445
	Minggu 11	1837	1000	1909
	Minggu 12	2002	1043	2526
Bulan	Minggu	Data Rata-Rata		
		ODP	PDP	Positif
JULI	Minggu 13	2147	1101	3075
	Minggu 14	2326	1170	3868
	Minggu 15	2649	1257	4810
	Minggu 16	2714	1276	5448

Sumber: infocorona.makassar.go.id



Sumber: Data setelah diolah,2020

Gambar 3. Grafik perkembangan PenyebaranCOVID-19

B. Data penduduk Kota Makassar

Tabel 3. Data Penduduk per Kecamatan di Kota Makassar

Kecamatan	2019	
	Jumlah Penduduk (Jiwa)	
	Laki laki	Perempuan
Mariso	30609	29890
Mamajang	30129	31323
Tamalate	102128	103413
Rappocini	82162	87959
Makassar	42553	42962
Ujung Pandang	13716	15338
Wajo	15470	15983
Bontoala	27886	29311
Ujung Tanah	18037	17497
Sangkarang	7239	7292
Tallo	70303	70027
Panakukkang	73971	75693
Manggala	75094	74393
Biringkanaya	110138	110318
Tamalanrea	56533	59310
Kota Makassar	755968	770709

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Makassar (https://makassar.bps.go.id

C. Data yang terkumpul

Dari hasil survey, data yang terkumpul sebanyak 868 data sampel. Adapun sampel minimum yang dibutuhkan pada survey ini adalah sebanyak 400 data sampel. Secara statistik disyaraktakan bagaimanapun model sampel, asalkan variansnya terhingga, maka rata-rata sampel akan mendekati distribusi normal. Pendekatan kepada normal ini makin baik jika ukuran sampel (N) makin besar. Data sampel yang terkumpul dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. Tabel jumlah data yang terkumpul

No	Keterangan	Jumlah
1	Total data sampel yang terkumpul	868 Responden
2	Data yang digunakan sebagai sampel	833 Responden

Sumber: data hasil kuesioner

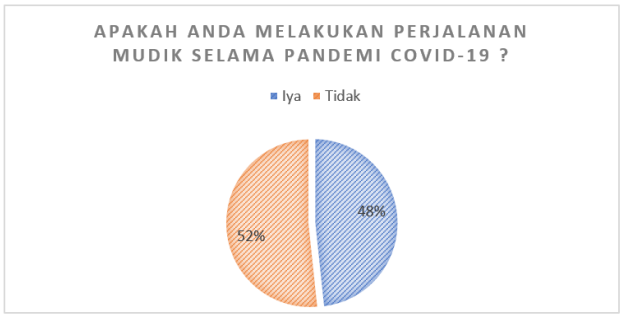
Data sampel yang digunakan adalah data yang memenuhi kriteria untuk dijadikan sampel penelitian yang terdiri dari 833 responden yang terpilih.

D. Persentase pelaku perjalanan Pemudik dan Tidak Mudik

Dari hasil survey di peroleh data Pemudik dan Tidak Mudik pada saat pandemi COVID-19 di Kota Makassar.

1) Persentase pemudik dan tidak mudik

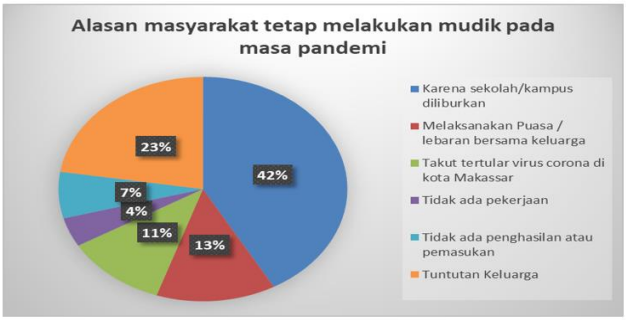
Dari hasil survey, data Pemudik di peroleh sebesar 48% sedangkan data Tidak Mudik di peroleh sebesar 52%. Dari persentase perbandingan diatas di peroleh data tertinggi adalah data Tidak Mudik.



Gambar 4. Persentase pemudik dan tidak mudik

2) Persentase Alasan masyarakat untuk tetap melaksanakan mudik

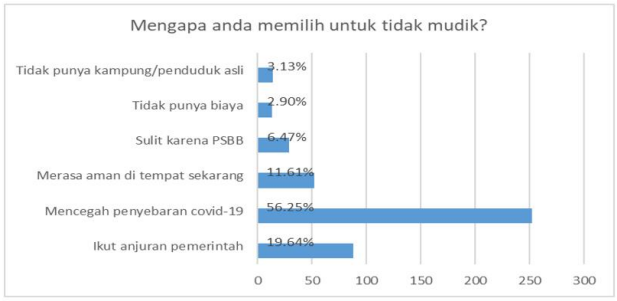
Berdasarkan hasil analisa data, alasan tertinggi yang dipilih masyarakat yang tetap melakukan mudik pada saat masa pandemi yaitu, alasan "Karena Sekolah/Kampus diliburkan" sebesar 42%, tertinggi kedua alasan "Tuntutan Keluarga" sebesar 23% dan tertinggi ketiga alasan "Melaksanakan Puasa/Lebaran Bersama Keluarga" sebesar 13%.



Gambar 5. Grafik Alasan masyarakat tetap melakukan mudik pada masa pandemi

3). Persentase alasan masyarakat untuk tidak melaksanakan mudik

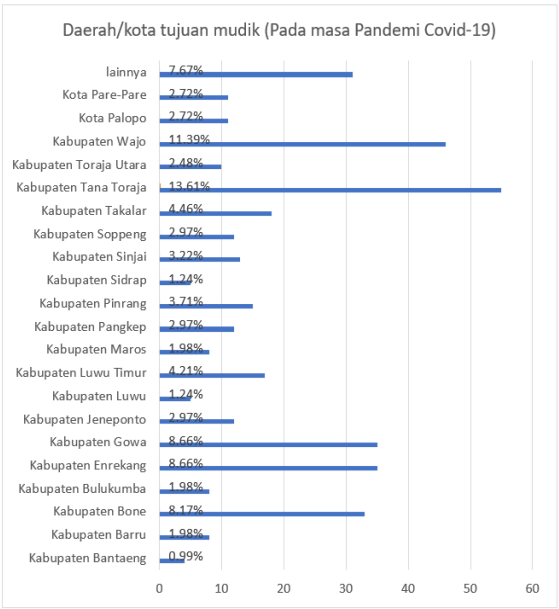
Berdasarkan hasil analisa data, alasan tertinggi yang dipilih masyarakat yang tidak melaksanakan mudik pada saat masa pandemi yaitu, alasan "Mencegah penyebaran Covid-19" sebesar 56,25%, tertinggi kedua alasan "Ikut Anjuran Pemerintah" sebesar 19,64% dan tertinggi ketiga alasan "Merasa aman ditempat sekarang" sebesar 11,61%.



Gambar 6. Grafik Persentase alasan masyarakat untuk tidak melaksanakan mudik.

4). Karakteristik berdasarkan Daerah/Kota tujuan Pemudik

Karakterisrik berdasarkan Daerah/Kota tujuan di peroleh data tertinggi data Daerah Kabupaten Tana Toraja sebesar 13,61 %, Daerah Kabupaten Wajo sebesar 11,39% dan Daerah Kabupaten Gowa sebesar 8,66%.



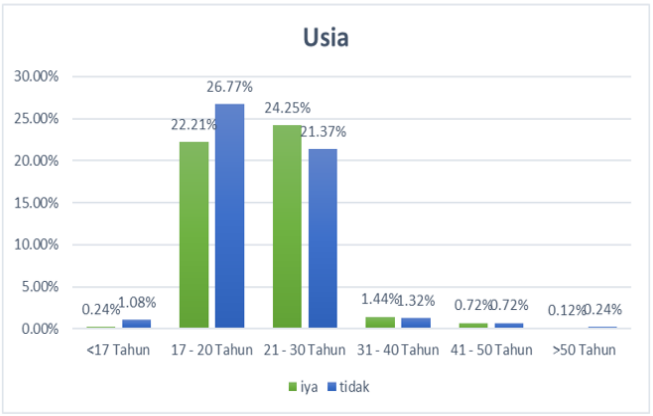
Gambar 7. Grafik karakteristik berdasarkan Daerah/Kota tujuan Pemudik

E. Karakteristik masyarakat yang melakukan mudik selama masa pandemi Covid-19

Karakterisrik masyarakat yang melakukan mudik dan tidak mudik berdasarkan usia, jenis kelamin, pendidikan terakhir, pekerjan, pengahasilan, moda transportasi dan biaya perjalanan.

1). Berdasarkan tingkat usia

Karakteristik berdasarkan tingkatan usia yang ditinjau adalah usia <17 tahun, 17 s.d 20 tahun, 21 s.d 30 tahun, 31 s.d 40 tahun, 41 s.d 50 dan >50 tahun.

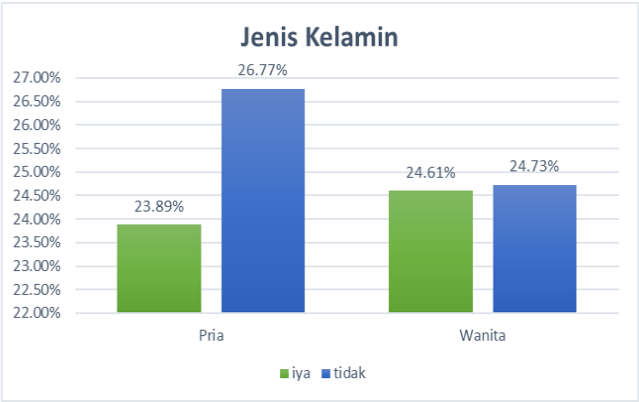


Gambar 8. Grafik berdasarkan tingkat usia

Dari hasil survei pelaku pemudik di Kota Makassar berdasarkan tingkat usia menunjukkan bahwa pelaku pemudik terbesar berusia 21 tahun sampai dengan 30 tahun dengan presentase 24.25% dan pelaku tidak melakukan mudik terbesar berusia 17 tahun sampai dengan 20 tahun dengan presentase 26.77%.

2). Berdasarkan tingkat jenis kelamin

Karakteristik berdasarkan tingkatan usia yang ditinjau adalah jenis kelamin Pria dan jenis kelamin wanita

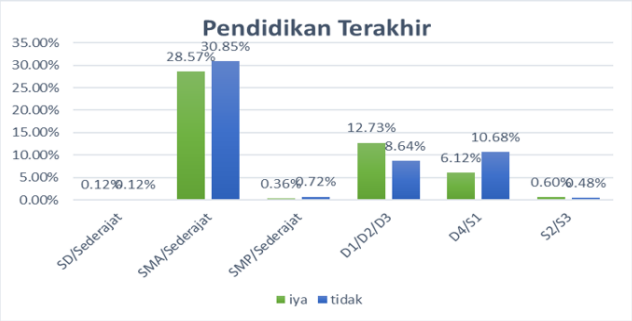


Gambar 9. Grafik berdasarkan tingkat jenis kelamin

Karakterisrik berdasarkan Jenis Kelamin di peroleh data pemudik Jenis Kelamin Wanita sebesar 24,61%, dan Jenis Kelamin Pria 23,89%, sedangkan data pelaku tidak mudik Jenis Kelamin Wanita sebesar 24,73%, dan Jenis Kelamin Pria 26,77%.

3). Berdasarkan tingkat pendidikan terakhir

Karakterisrik berdasarkan tingkat Pendidikan terakhir yang ditinjau adalah SD/Sederajat, SMP/Sederajat, SMA/Sederajat, D1/D2/D3, D4/S1 dan S2/S3.

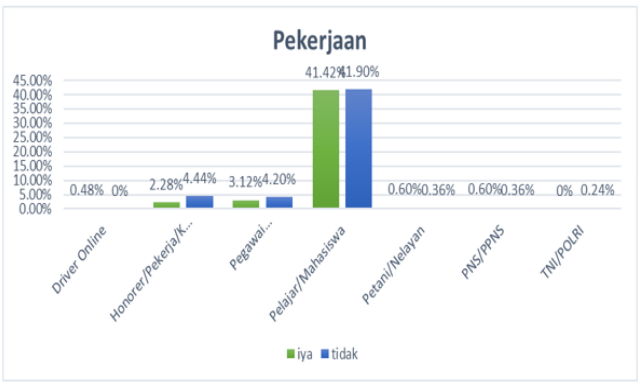


Gambar 10. Grafik berdasarkan tingkat Pendidikan

Karakterisrik berdasarkan tingkat Pendidikan di peroleh data tertinggi pemudik dengan Pendidikan terakhir SMA/Sederajat sebesar 28,57 dan data tertinggi pelaku tidak mudik dengan Pendidikan terakhir SMA/Sederajat sebesar 30,85%

4). Berdasarkan tingkat pekerjaan

Karakterisrik berdasarkan tingkat Pekerjaan yang ditinjau adalah driver online, honorer/pekerja/kontrak, pegawai swasta/BUMN, petani/nelayan, PNS/PPNS dan TNI/POLRI.

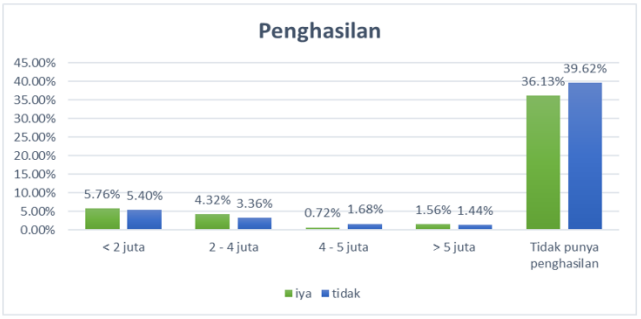


Gambar 11. Grafik berdasarkan tingkat pekerjaan.

Karakterisrik berdasarkan tingkat Pekerjaan di peroleh data pemudik tertinggi Pelajar/Mahasiswa sebesar 41,42%, data pelaku tidak mudik tertinggi Pelajar/Mahasiswa sebesar 41,90%.

5). Berdasarkan tingkat penghasilan

Karakterisrik berdasarkan Tingkat Penghasilan ditinjau adalah penghasilan< 2 juta, 2-4 juta, 4-5 juta, >5 juta dan tidak punya penghasilan.

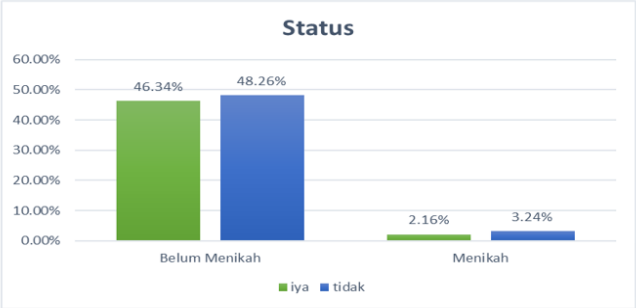


Gambar 12. Grafik berdasarkan tingkat penghasilan.

Karakterisrik berdasarkan Tingkat Penghasilan di peroleh data pemudik tertinggi data Tidak Berpenghasilan sebesar 36,13 %, sedangkan peroleh data pelaku tidak mudik tertinggi data Tidak Berpenghasilan sebesar 39,62%.

6). Berdasarkan status

Karakteristik berdasarkan status yang di tinjau adalah menikah dan belum menikah.

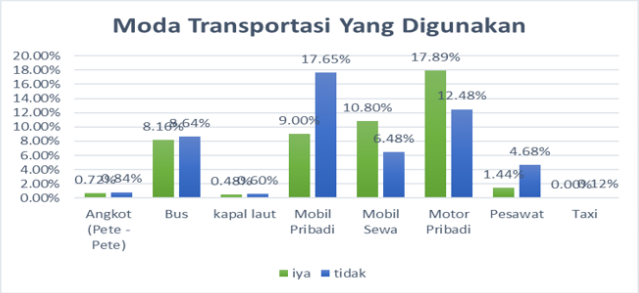


Gambar 13. Grafik berdasarkan status

Dari hasil survey, data Pemudik di peroleh data Karakteristik berdasarkan status Menikah sebesar 2,16% dan data status Belum Menikah sebesar 46,34% sedangkan data Tidak Mudik di peroleh data status Menikah sebesar 3,24% dan data status Belum Menikah sebesar 48,26%.

7). Berdasarkan moda transportasi

Karakterisrik berdasarkan Moda Transportasi pemudik yang ditinjau adalah angkot (pete-pete), bus, kapal laut, mobil pribadi, motor pribadi, pesawat dan taxi.

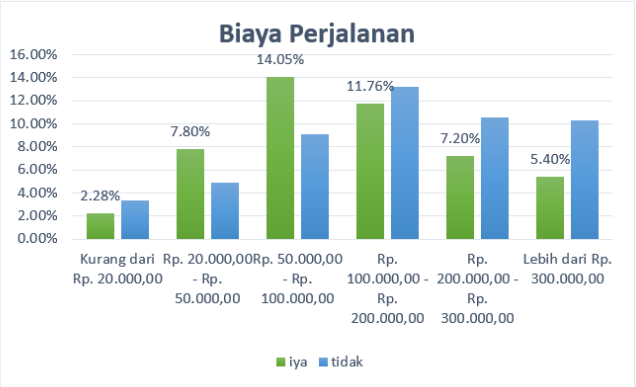


Gambar 14. Grafik berdasarkan moda transportasi.

Karakterisrik berdasarkan Moda Transportasi pemudik di peroleh data tertinggi data Transportasi Motor Pribadi sebesar 17,89%, sedangkan Moda Transportasi pelaku tidak mudik di peroleh data tertinggi Mobil Pribadi sebesar 17,65%.

8). Berdasarkan biaya perjalanan

Karakterisrik berdasarkan Biaya Perjalanan pemudik yang ditinjau adalah < Rp. 20.000, Rp. 20.000 s/d Rp. 50. 000, Rp. 100.000 s/d Rp. 200.000, 200.000 s/d Rp. 300.000 dan >Rp. 300.000.



Gambar 15. Grafik berdasarkan biaya perjalanan

Karakterisrik berdasarkan Biaya Perjalanan pemudik di peroleh data tertinggi data 50,000-100,000 sebesar 14,05%, sedangkan Biaya Perjalanan pelaku tidak mudik di peroleh data tertinggi data 100,000-200,000 sebesar 13,21%.

F. Uji regresi logistik

Tabel 5. Kategori Data

Variabel dependen		**Kode**
Y1 Pemilihan mudik dan tidak mudik pada masa pandemic Covid-19 di Kota Makassar	Tidak mudik	0
	Mudik	1

Variabel independen		Kode
X3 Pendidikan	Belum lulus sma	0
	Lulus sma	1
X4 Pekerjaan	Tidak bekerja	0
	Bekerja	1
X5 Penghasilan	Belum berpenghasilan	0
	Berpenghasilan	1
X6 Status	Belum menikah	0
	Menikah	1
X7 Moda Transpotasi	Transportasi umum	0
	Transportasi pribadi	1
X8 Biaya Perjalanan	< 100 rb	0
	> 100 rb	1

sumber : Data kuesioner

1). Masyarakat yang melakukan perjalanan mudik selama pandemi Covid-19 (Y1)

a. Hasil uji signifikansi parameter serentak

H0: variabel bebas secara bersama-sama tidak berpengaruh terhadap variabel terikat. ($\alpha > 0,05$)
H1: variabel bebas secara bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat. ($\alpha < 0,05$)

Tabel 6. Omnibus Test of Model Koesfisien

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	43.467	8	.000
	Block	43.467	8	.000
	Model	43.467	8	.000

Sumber: output SPSS

Berdasarkan tabel diperoleh nilai Sig.Model sebesar 0,000. Karena nilai ini lebih besar dari 0.05, maka tolak H0 dan terima H1. Sehingga disimpulkan bahwa variabel yang digunakan, secara bersama-sama berpengaruh terhadap Pemilihan mudik dan tidak mudik pada masa pandemic Covid-19 di Kota Makassar.

Tabel 7. Model Summary.

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	1110.566[a]	.051	.068

a. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than .001.

Sumber: output SPSS

Dari tabel di atas, dapat dilihat bahwa model dengan memasukkan empat variabel bebas ternyata telah terjadi perubahan dalam penaksiran parameter (-2 Log likelihood) sebesar 1110.566. Jika dilihat nilai R-square sebesar 0.051 atau 5,10% (Cox & Snell) dan 0.068 atau 6.80% (Nagekerke). Dengan demikian dapat ditafsirkan bahwa dengan delapan variabel, yaitu usia, jenis kelamin, Pendidikan, pekerjaan, penghasilan, status, moda transportasi dan biaya perjalanan maka proporsi pelaku pemudik mengenai masyarakat yang melakukan perjalanan mudik mudik selama pandemi Covid-19 yang dapat dijelaskan sebesar 6.80%.

b. Hasil uji kesesuaian model

Tabel 8. Hosmer and Lemeshow

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	12.906	8	.115

Sumber: output SPSS

Tabel di atas merupakan uji chi-square dari Hosmer and Lemeshow test. Namun dalam penerapannya telah dilakukan modifikasi. Hipotesisnya adalah:

H0: Model telah cukup menjelaskan data (Goodness of fit)

H1: Model tidak cukup menjelaskan data

Nilai p-value tidak signifikan (0,115>0,05), maka terima H0.

c. Hasil uji signifikansi parameter parsial

Pada uji diharapkan H0 akan ditolak sehingga variabel yang sedang diuji masuk ke dalam model. Dengan bantuan tabel Variabel in the Equation dapat dilihat variabel mana saja yang berpengaruh signifikan sehingga bisa dimasukkan ke model. Jika H0 nilai sig. < α maka H0 ditolak.

Tabel 9. Variabel in the Equation

Variables in the Equation									
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I.for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1[a]	X1(1)	-.412	.158	6.803	1	.009	.662	.486	.903
	X2(1)	.239	.154	2.394	1	.122	1.269	.938	1.717
	X3(1)	-.474	.649	.533	1	.465	.623	.174	2.222
	X4(1)	.620	.288	4.617	1	.032	1.858	1.056	3.270
	X5(1)	-.478	.236	4.113	1	.043	.620	.391	.984
	X6(1)	.171	.366	.218	1	.641	1.186	.579	2.432
	X7(1)	.343	.156	4.844	1	.028	1.410	1.038	1.914
	X8(1)	.764	.155	24.381	1	.000	2.147	1.585	2.908
	Constant	-.747	.325	5.279	1	.022	.474		

a. Variable(s) entered on step 1: X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, X8.

Sumber: output SPSS

Tabel di atas merupakan tabel utama dari analisa data dengan menggunakan regresi logistik. Berdasarkan tabel tersebut nilai p-value < 0,05 adalah X1 (0.009), X4 (0.032), X5 (0.043), X7 (0.028) dan X8 (0.000) Sedangkan variabel bebas lainnya p-value > 0,05; X2 (0.122), X3 (0.468) dan X6 (0.641).

X1(usia), X4(pekerjaan), X5(penghasilan), X7(moda transportasi) dan X8(biaya perjalanan) memberikan pengaruh yang signifikan terhadap Pemilihan mudik dan tidak mudik pada masa pandemic Covid-19 di Kota Makassar.

IV. Kesimpulan

1) Data karakteristik responden terkumpul yang digunakan sebagai sampel adalah 833 responden. Dari hasil survey, data Pemudik di peroleh sebesar 48% sedangkan data Tidak Mudik di peroleh sebesar 52%. Dari persentase perbandingan diatas di peroleh data tertinggi adalah data Tidak Mudik. Alasan yang mendominasi dipilih masyarakat yang tetap melaksanakan mudik pada saat masa pandemi yaitu, alasan "Karena Sekolah/Kampus diliburkan" dan alasan yang mendominasi yang dipilih masyarakat yang tidak melaksanakan mudik pada saat masa pandemi yaitu, alasan "Mencegah penyebaran Covid-19". Sedangkan

Daerah/Kota tujuan di peroleh data tertinggi data Daerah Kabupaten Tana Toraja

2) Hasil uji regresi logistik biner terhadap Pemilihan mudik dan tidak mudik pada masa pandemic Covid-19 di Kota Makassar yang mendapat pengaruh yang signifikan dari variabel independen, yaitu:

a) X1(usia) memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan mudik dan tidak mudik pada masa pandemi Covid-19 di Kota Makassar dengan nilai signifikansi 0,009 dan nilai odd ratio 0,662. Usia memberi pengaruh yang signifikan dikarenakan sebagian besar responden adalah mahasiswa dengan rentang usia 21-30 tahun.
b) X4(pekerjaan) memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan mudik dan tidak mudik pada masa pandemi Covid-19 di Kota Makassar dengan nilai signifikansi 0,032 dan nilai odd ratio 1,858. Pekerjaan memberi pengaruh yang signifikan dikarenakan sebagian besar responden adalah mahasiswa
c) X5(penghasilan) memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan mudik dan tidak mudik pada masa pandemi Covid-19 di Kota Makassar dengan nilai signifikansi 0,043 dan nilai odd ratio 0,620. .Penghasilan memberi pengaruh yang signifikan disebabkan sebagian besar responden adalah mahasiswa dan usia dibawah 30 tahun yang belum mempunyai penghasilan.
d) X7(moda transportasi) memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan mudik dan tidak mudik pada masa pandemi Covid-19 di Kota Makassar dengan nilai signifikansi 0,028 dan nilai odd ratio 1,410. Moda transportasi memberi pengaruh yang signifikan disebabkan sebagian besar pemudik menggunakan kendaraan pribadi.
e) X8(biaya perjalanan) memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan mudik dan tidak mudik pada masa pandemi Covid-19 di Kota Makassar dengan nilai signifikansi 0,000 dan nilai odd ratio 2,147. . Biaya perjalanan memberi pengaruh yang signifikan dikarenakan sebagian besar responden adalah mahasiswa yang belum memiliki penghasilan sehingga mereka masih memperhitungkan biaya yang digunakan untuk mudik.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih Allah Shubhanahu Wa Ta'ala serta banyak pihak yang telah terlibat dan berperan terutama pembimbing, telah membantu menyelesaikan penelitian ini.

Daftar Pustaka

[1] Anggeraini, D. (2013). Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda.

[2] Arikunto, S. (2010). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta.

[3] Badan Pusat Statistik. (2020). Statistik Indonesia 2020. Badan Pusat Statistik.

[4] Badan Pusat Statistik Sulawesi Selatan. (2019). Provinsi Sulawesi Selatan dalam Angka 2019. Makassar: BPS Provinsi Sulawesi Selatan.

[5] Bugin, B. (2011). Penelitian Kualitatif. Jakarta: Kencana Predana Media Grup.

[6] Cipta Karya. (2020, 09 16). Cipta Karya. Retrieved from Kota Makassar-Profil Kabupaten/Kota: CIptakarya.pu.go.id

[7] D Siagian, Sugiarto. (2020). Metode Statistika Untuk Bisnis Dan Ekonomi. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

[8] Effendi, A. B., & Jeowono, B. T. (2014). Karakteristik Perjalanan dan Moda Sepeda Motor di Kota Bandung.

[9] Firdaus, O., & Gunawan, I. (2013). Analisis Pola Perjalanan di Kota Pangkal Pinang. 136.

[10] Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid-19. (2020). Kriteria dan Persyaratan Perjalanan Orang dalam Masa Adaptasi Kebiasaan Baru Menuju Masyarakat Produktif dan Aman Corona Virus DIasease 2019 (COVID-19). Indonesia: Surat Edaran No 7 Tahun 2020.

[11] Guntur, M. (2015). Studi Perilaku Pengendara Motor Di Kota Makassar.

[12] Hasriani. (2015). Analisis Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Ke Kampus Berbasis Spasial (Studi Kasus Universitas Negeri Makassar Di Makassar).

[13] Info Penanggulangan Covid-19 Kota Makassar. (2020, Juli 29). Info Penanggulangan Covid-19 Kota Makassar. Retrieved from https://infocorona.makassar.go.id/

[14] Jafar, L., Indriastuti, A. K., & Nasution, A. S. (2010, Oktober 19). Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor Atau Angkutan Umum) Di Kota Malang. eJournal Sosiatri-Sosiologi(Vol.1).

[15] Kamaluddin, R. (2003). Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan. Jakarta: Ghalia Indonesia.

[16] Kasnoharjo. (1993). Langkah-Langkah Menyusun Kuesioner. Media Libangkes(Vol. III).

[17] Kementrian Kesehatan Republik Indonesia. (2020, September 14). Kementrian Kesehatan Republik Indonesia. Diambil kembali dari https://infeksiemerging.kemkes.go.id/

[18] Miro, F. (2005). Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi. Jakarta: Airlangga.

[19] Nasution, M. N. (2004). Manajemen Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.

[20] Pamungkas, E. T. (2017). Metode Regresi Logistik Biner Pada Faktor Yang Mempengaruhi Kesembuhan Pasien Penderita Demam Berdarah Dengue Di Rsud Dr. Iskak Kabupaten Tulungagung.

[21] Pujihastuti, I. (2010, Desember 1). Prinsip Penulisan Kuesioner Penelitian. Jurnal Agribisnis dan Pengembangan Wilayah(Vol. 2).

[22] Purnomo, R. A. (2016). Analisis Statistik Ekonomi dan Bisnis dengan SPSS. Ponorogo: CV. Wade Gruop.

[23] Rizky, E. D. (2019). Analisa Perilaku Pengendara Sepeda Motor Tampa Helm Pada Ruas Palembang-banyuan sari. 4-5.

[24] Setyobudi, R. F. (2016). Analisis Model Regresi Logistik Ordinal Pengaruh Pelayanan Di Fakultas Matematika Dan Ilmu Pengetahuan Alam Terhadap Kepuasan Mahasiswa Fmipa Unnes. 10-11.

[25] Sugiyono. (2007). Statistika Untuk Penelitian. Bandung: Alfabeta.

[26] Sugiyono. (2014). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif,Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.

[27] Tamin, O. Z. (1997). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung : ITB.

[28] Tamin, O. Z. (2000). Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Bandung: Penerbit ITB.

[29] Walikota Makassar Provinsi Sulawsesi Selatan . (2020). Peraturan Walikota Makassar No 22. Makassar: Pelaksanaan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan.

[30] Widiyanto, J. (2010). SPSS for Windows Untuk Analisis Data Statistik dan. Surakarta: BP-FKIP UMS.

[31] World Healt Organization. (2020, desember 31). World Healt Organization. Retrieved from World Healt Organization: https://www.who.int/

[32] Yusitta, R. F. (2013). Pengaruh Atraksi Wisata Terhadap Motivasi Berkunjung Wisatawan di Kawasan wisata alam telaga Remis Kabupaten kuningan.