

PERBANDINGAN TINGKAT KEPATUHAN PROTOKOL COVID-19 OPERATOR OJEG ONLINE DAN OJEG KONVENSIONAL DI KOTA MATARAM

I WAYAN SUTEJA¹⁾, SURYAWAN MURTIADI²⁾, ROHANI³⁾,
IGDE PUTU WARKA⁴⁾, HARTANA⁵⁾

Department of Civil Engineering, Mataram University, Mataram, Indonesia,

¹⁾wayansuteja@unram.ac.id, ⁴⁾igedeputuwarka@gmail.com

ABSTRAK

Transportasi secara umum mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu daerah. Aspek Operasional harus direncanakan dengan baik agar layanan ojek *online* dan ojek konvensional bisa menjalankan fungsinya sebagai Angkutan Kota Modern secara ekonomis, efisien dan efektif. Di masa post pandemik ini kita mengetahui bahwa terdapat perbedaan karakteristik perilaku perjalanan ojek *online* dan ojek konvensional dalam memberikan pelayanan terhadap para penggunanya.

Dengan melakukan penelitian survei yang berdasarkan tingkat eksplanasinya adalah penelitian deskriptif, untuk mendapatkan data karakteristik peneliti telah menyebarkan kuisioner kepada 400 responden yang merupakan pengguna ojek *online* dan 400 responden yang merupakan pengguna ojek konvensional. Kedua karakteristik tersebut ternyata cukup mirip satu dengan yang lain. Jumlah populasi pengguna ojek sebanyak 486.715 (Kota Mataram dalam angka, 2019). Dengan menggunakan rumus perhitungan jumlah sampel dari Slovin (Rumus statistik, 2012) dan tingkat kepercayaan 95%, maka diperoleh jumlah sampel sebanyak 400 responden.

Hasil sintesis kedua karakteristik tersebut bisa disampaikan sebagai berikut : Gender pengguna didominasi oleh wanita sebanyak 58,8%, maksud perjalanan didominasi oleh perjalanan bekerja dan belanja 51,87 %, moda sebelum beralih didominasi oleh moda sepeda motor sebanyak 59,5 % , perjalanan hubung ke pangkalan didominasi oleh jarak 0 – 1 km, perjalanan hubung dari pemberhentian ke tempat tujuan didominasi oleh jarak 0 – 1 km dengan menggunakan moda jalan kaki.

Kata Kunci : transportasi umum, ojek online, ojek konvensional, perilaku perjalanan, sintesis karakteristik.

ABSTRACT

Transportation in general has a major influence on individuals, society, economic development, and socio-politics of a region. Operational aspects must be planned properly so that online motorcycle taxi services and conventional motorcycle taxis can carry out their functions as Modern City Transportation economically, efficiently and effectively. In this post-pandemic period, we know that there are differences in the characteristics of online motorcycle taxis and conventional motorcycle taxis in providing services to their users.

By conducting survey research based on the level of explanation is descriptive research, to obtain characteristic data the researcher has distributed questionnaires to 400 respondents who are online motorcycle taxi users and 400 respondents who are conventional motorcycle taxi users. The two characteristics turned out to be quite similar to each other. The total population of motorcycle taxi users is 486,715 (Mataram City in figures, 2019). By using the formula for calculating the number of samples from Slovin (Statistical Formula, 2012) and a 95% confidence level, the total sample size is 400 respondents.

The results of the synthesis of these two characteristics can be conveyed as follows: Gender of users is dominated by women as much as 58.8%, the purpose of the trip is dominated by work and shopping trips 51.87%, the mode before switching is dominated by motorcycle modes as much as 59.5%, connecting trips The distance to the base is dominated by a distance of 0-1 km, the connecting trip from the stop to the destination is dominated by a distance of 0-1 km using walking mode.

Keywords: public transportation, online motorcycle taxis, conventional motorcycle taxis, travel behavior, synthesis of characteristics.

PENDAHULUAN

Transportasi secara umum mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu daerah. Selain itu, transportasi merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi daerah yang bisa mendorong laju pertumbuhan ekonomi (*Rate of Growth*). Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan transportasi umum, mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri (Kamaludin, 2003).

Suprayitno dkk (2018) melakukan penelitian tentang Perbandingan dan Sintesis Karakteristik Perilaku Perjalanan Pengguna Bis Trans Mamminasata dan Bis Trans Koetaradja . Penelitian ini dilakukan dengan melakukan Analisis Perbandingan dari kedua hasil survei yang diharapkan bisa menjadi langkah awal bagi Perumusan Karakteristik Tipikal Perjalanan dengan menggunakan AMC Klas BRT, baik untuk BRT maupun Semi-BRT. Penelitian ini menyampaikan hasil Analisis dan Sintesa Perilaku Perjalanan Penumpang Bis Kota, untuk Perjalanan Jam Puncak Pagi. Adapun hasil dari penelitian ini adalah sebagai berikut : maksud perjalanan didominasi oleh perjalanan be kerja dan kuliah, moda sebelum menggunakan Bis Trans didominasi oleh moda angkot mikrobis, perjalanan hubung ke halte didominasi oleh jarak 0 – 1,5 km dengan menggunakan moda jalan kaki dan sepeda motor, perjalanan hubung dari halte didominasi oleh jarak 0 – 1 km dengan menggunakan moda jalan kaki.

Yogie (2018), melakukan penelitian tentang analisis faktor-faktor yang mempengaruhi permintaan jasa ojek *online* di kota Mataram . Penelitian ini dilakukan dengan melakukan survei selama 2 bulan dengan 400 sampel untuk mendapatkan data-data berupa jarak, tarif, pendapatan, jumlah anggota keluarga, dan kepemilikan kendaraan pribadi serta jumlah permintaan yang kemudian diolah untuk mendapatkan kesimpulan berupa persentase karakteristik pengguna ojek *online* di kota Mataram berdasarkan jenis kelamin, kelompok umur, pekerjaan, dan pendapatan. Penelitian ini memiliki metode pengumpulan data yang dirasa bisa digunakan dalam penelitian saat ini. Dalam penelitian ini juga disarankan kedepannya pemerintah kota Mataram dapat menunjang regulasi dalam mengatur penyediaan jasa transportasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel tarif, variabel pendapatan, variabel jumlah anggota keluarga berkorelasi positif terhadap permintaan jasa ojek online di Kota Mataram, sedangkan variabel jarak dan variabel kepemilikan kendaraan pribadi berkorelasi negatif. Adapun secara keseluruhan variabel independen berpengaruh sebesar 77.8%, 22.2 % sisanya dipengaruhi oleh faktor lain.

Dari kedua penelitian diatas, penulis dapat menggunakan metode pengambilan data yang digunakan sebagai acuan dalam penelitian ini.

Kota Mataram sebagai salah satu kota di Indonesia merupakan kota terbesar di Provinsi Nusa Tenggara Barat dan memiliki transportasi umum yang cukup banyak jumlahnya. Jenis transportasi umum yang ada di Kota Mataram sangat beragam dan cukup banyak jumlahnya. Utilitas (kegunaan) transportasi umum kurang mengakomodir kebutuhan masyarakat kota Mataram yang jauh dari jalur/trayek transportasi umum ini melatarbelakangi masyarakat kota Mataram lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada transportasi umum. Kendaraan pribadi seringkali menjadi solusi bagi masalah ketidaknyamanan di transportasi umum karena dengan kendaraan pribadi masyarakat memiliki kebebasan untuk pergi ke tempat-tempat yang diinginkan dalam waktu lebih cepat. Selain itu transportasi umum di Mataram masih terbatas beroperasi di wilayah tertentu saja sehingga dibutuhkan beberapa alat transportasi untuk mencapainya.

Hal-hal tersebut memunculkan peluang bagi moda transportasi lain, yaitu transportasi umum berbasis aplikasi. Dengan kelebihan yang ditawarkan ojek *online* (*Go-Ride* dalam aplikasi Go-jek) keberadaannya memenuhi kriteria untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Covid-19 yang diumumkan WHO pertama kali pada 11 Maret 2020 telah menimbulkan banyak polemik di segala bidang kehidupan. Berdasarkan pertimbangan bahwa presiden republik Indonesia yang telah menetapkan status Kedaruratan Masyarakat *Corona Virus Deases* (Covid 19) di Indonesia, maka menteri perhubungan telah menetapkan peraturan menteri perhubungan nomor PM 18 tahun 2020 tentang pengendalian transportasi dalam rangka pencegahan penyebaran *Corona Virus Disease* (Covid 19).

Di masa post pandemik ini kita mengetahui bahwa terdapat perbedaan karakteristik perilaku perjalanan ojek *online* dan ojek konvensional dalam memberikan pelayanan terhadap para penggunanya. Berdasarkan beberapa latar belakang di atas, peneliti bermaksud untuk melakukan sebuah penelitian tentang **“Perbandingan Tingkat Kepatuhan Protokol Covid-19 Operator Ojek Konvensional dan Ojek Online di Kota Mataram”**.

Aspek Operasional harus direncanakan dengan baik agar layanan ojek *online* dan ojek konvensional bisa menjalankan fungsinya sebagai Angkutan Kota Modern secara ekonomis, efisien dan efektif.

Perhitungan Prediksi tersebut didasarkan pada Data Karakteristik Perjalanan pada Wilayah Studi. Jika diterapkan dalam operasional ojek online dan ojek konvensional untuk itu dibutuhkan Data Karakteristik Perilaku Perjalanan sebagai berikut : maksud perjalanan, penggunaan moda sebelum berpindah ke moda tinjauan, perilaku perjalanan hubung ke dan dari moda rencana, yang terutama terdiri dari data jarak perjalanan hubung dan moda perjalanan hubung.

Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu “bagaimana perbandingan tingkat kepatuhan protocol covid-19 operator ojek *online* dan ojek konvensional di kota Mataram ?”.

Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana perbandingan tingkat kepatuhan protocol covid-19 operator ojek *online* dan ojek konvensional di kota Mataram.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian berdasarkan teknik yang digunakan adalah penelitian survei dan berdasarkan tingkat eksplanasinya adalah penelitian deskriptif untuk mengetahui nilai suatu variabel (Iqbal Hasan, 2009). Data yang digunakan bersumber dari data primer yang didapat dengan melakukan survei langsung ke lapangan untuk memperoleh data *cross section* yang terkait dengan penelitian. Adapun data sekunder untuk mendapatkan data pendukung yang diperlukan dengan mempelajari jurnal penelitian sejenis yang pernah ada dan data dari instansi terkait. Dalam hal ini penelitian dilakukan di kota Mataram, Provinsi Nusa Tenggara Barat. Penelitian akan dilakukan di beberapa titik yang ramai pengemudi ojek online dan terdapat pangkalan ojek online dan ojek konvensional diantaranya Lombok Epicentrum Mall, pasar kebon Koek, terminal Mandalika dan di lingkungan Universitas Mataram.

Dalam penelitian ini peneliti melakukan survei dengan turun ke lapangan secara langsung agar dapat dipastikan sebaran data dilakukan dengan baik. Peneliti akan menggunakan 4 orang survei yang disebar di beberapa titik kawasan di kota Mataram seperti kawasan sekolah, kawasan perdagangan, kawasan perkantoran dan kawasan lainnya yang kemungkinan penggunaan ojek *onlinenya* tinggi. Selanjutnya survei memberikan lembaran kuisioner tersebut kepada responden serta mendampingi dan membimbing responden dalam menjawab kuisioner tersebut.

Dalam penelitian ini menggunakan teknik pengambilan sampel secara acak (*probability sampling*) yang menganggap semua anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai anggota sampel. Penentuan jumlah sampel menggunakan rumus Slovin (rumus statistik, 2012)

Kota Mataram memiliki populasi sebesar 486.715 jiwa (Kota Mataram dalam angka, 2019), jika derajat kepercayaan 95%, maka tingkat kesalahan adalah 5%. Sehingga peneliti dapat menentukan batas minimal sampel yang dapat memenuhi syarat margin of error 5% sebesar 400 responden.

Hasil yang diharapkan dari penelitian ini adalah mendapatkan analisa komparasi perilaku perjalan ojek *online* dan ojek konvensional di Kota Mataram dalam masa post pandemik dan hasil penelitian ini ditujukan untuk dipakai dalam Pemodelan Transportasi untuk memprediksi Jumlah Permintaan Penumpang. Oleh karena itu Data Karakteristik Perilaku Perjalanan yang harus diketahui adalah : Jarak Perjalanan Hubung Ke, Jarak Perjalanan Hubung Dari, Jenis kelamin, Profesi pelaku perjalanan, Moda Sebelum Menggunakan ojek konvensional dan ojek *online* dan Maksud perjalanan. Kedua Data Karakteristik adalah data pada Jam Puncak Pagi.

Pada akhir dari proses penelitian ini diharapkan dapat terbentuk sebuah sintesis karakteristik yang didapat dari kedua moda transportasi ini yaitu ojek *online* dan ojek konvensional dengan cara menarik kesimpulan dari beberapa karakteristik yang ditinjau menjadi suatu pola baru yang mengaitkan antara ojek *online* dan ojek konvensional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data yang didapatkan dari kuisioner yang telah disebarkan kemudian diolah menggunakan metode analisis cross section dengan bantuan program Microsoft excel 2007 sehingga didapatkan hasil sebagai berikut.

Komposisi jenis kelamin dan profesi pelaku perjalanan ojek online di kota Mataram

Dari 400 orang responden Data yang didapatkan dari kuisioner menunjukkan bahwa pengguna ojek *online* berdasarkan klasifikasi jenis kelamin terdiri dari 145 (laki-laki) dan 225 (perempuan). Sedangkan

komposisi pekerjaan terdiri dari pegawai/karyawan sebanyak 17 orang, mahasiswa/pelajar sebanyak 128 orang, dan wiraswasta sebanyak 96 orang.

Komposisi jarak perjalanan hubung Ke dan jarak perjalanan hubung dari moda ojek online

Dari 400 responden data karakteristik perilaku perjalanan hubung ke ojek *online* di kota Mataram terkait jarak perjalanan hubung terdiri dari kisaran jarak 0-1 km sebanyak 398 orang, kisaran jarak 1-2 km terdiri dari 2 orang. Sedangkan jarak perjalanan hubung Dari ojek *online* terdiri dari kisaran jarak 0-1 km sebanyak 400 orang atau dapat dikatakan seluruh responden. Data karakteristik perjalanan hubung disajikan table berikut:

Tabel 1. Komposisi Jarak Perjalanan Hubung Ke Ojek online

Karakteristik Jarak Perjalanan Hubung Ke Ojek Online			
No	Jarak	Total	Persentase
1	0.0-1.0 KM	398	99,5%
2	1.0 - 2.0 KM	2	0,5%
3	2.0 - 3.0 KM	0	0
4	3.0 - 4.0 KM	0	0
TOTAL		400	

Dari hasil analisis diperoleh bahwa jarak perjalanan hubung Ke ojek *online* didominasi oleh kisaran 0,0 – 1,0 km (99,5%).

Tabel 2. Komposisi Jarak Perjalanan Hubung Dari Ojek Online

Karakteristik Jarak Perjalanan Hubung Dari Ojek Online			
No	Jarak	Jumlah	Persentase
1	0.0-1.0 KM	400	100%
2	1.0 - 2.0 KM	0	
3	2.0 - 3.0 KM	0	
4	3.0 - 4.0 KM	0	
TOTAL		400	

Sedangkan hasil analisis untuk jarak perjalanan hubung Dari ojek *online* didominasi oleh kisaran 0,0-1,0 Km (100%).

Komposisi jenis kelamin dan pekerjaan pelaku perjalanan ojek konvensional di Kota Mataram

Dari 400 orang responden didapatkan data Karakteristik pelaku perjalanan untuk komposisi jenis kelamin atau gender terdiri dari wanita sebanyak 216 orang dan laki-laki sebanyak 184 orang. Sedangkan komposisi pekerjaan terdiri dari ibu rumah tangga sebanyak 189 orang, mahasiswa/pelajar sebanyak 24 orang dan wiraswasta/pedagang sebanyak 187 orang, disajikan pada table berikut:

Tabel 3. Komposisi Jenis Kelamin

No	Gender	Jumlah	Persentase	Kumulatif
1	Laki - Laki	184	46%	46%
2	Perempuan	216	54%	100%

Dari hasil analisis diperoleh bahwa komposisi jenis kelamin pengguna ojek konvensional terdiri dari Perempuan 54% dan laki-laki 46%.

Tabel 4. Komposisi Pekerjaan

No	Pekerjaan	Jumlah	Persentase
1	ibu rumah tangga	189	47,25%
2	Mahasiswa/pelajar	24	6,00%
3	wiraswasta/pedagang	187	46,75%
TOTAL		400	100,00%

Dari hasil analisis diperoleh bahwa Komposisi pekerjaan pengguna ojek konvensional didominasi oleh ibu rumah tangga 47,25%, mahasiswa 6,00% dan wiraswasta/pedagang 46,75%.

Komposisi jarak perjalanan hubung Ke dan jarak perjalanan hubung dari moda ojek konvensional

Dari 400 orang responden didapatkan data karakteristik perilaku perjalanan hubung Ke ojek konvensional di kota Mataram terkait jarak perjalanan hubung terdiri dari kisaran jarak 0-1 km sebanyak 306 orang, kisaran jarak 1-2 km sebanyak 67 orang dan kisaran jarak 2-3 km sebanyak 27 orang. Sedangkan untuk jarak perjalanan hubung Dari ojek konvensional terdiri dari kisaran jarak km sebanyak 389 orang, kisaran jarak 1-2 km sebanyak 11 orang. Data karakteristik perjalanan disajikan pada table berikut:

Tabel 5. Komposisi Jarak Perjalanan Hubung Ke

Karakteristik Jarak Perjalanan Hubung Ke Ojek Konvensional			
No	Jarak	Jumlah	Persentase
1	0.0-1.0 KM	306	76.5%
2	1.0 - 2.0 KM	67	16.75%
3	2.0 - 3.0 KM	27	6.75%
4	3.0 - 4.0 KM	0	0%
TOTAL		400	100%

Dari hasil analisis diperoleh bahwa jarak perjalanan hubung Ke ojek konvensional didominasi oleh kisaran 0,0 – 1,0 km (76.5%) selanjutnya kisaran 1.0 - 2.0 km (16.75%) dan kisaran 2.0 - 3.0 km (6.75%).

Tabel 6. Komposisi Jarak Perjalanan Hubung Dari Ojek Online

Karakteristik Jarak Perjalanan Hubung Dari Ojek Konvensional			
No	Jarak	Jumlah	Persentase
1	0.0-1.0 KM	389	97.25%
2	1.0 - 2.0 KM	11	2.75%
3	2.0 - 3.0 KM	0	0%
4	3.0 - 4.0 KM	0	0%
TOTAL		400	100%

Sedangkan hasil analisis untuk jarak perjalanan hubung Dari ojek konvensional didominasi oleh kisaran 0,0-1,0 Km (97.25%) dan kisaran 1.0 – 2.0 km (2.75%).

Analisis Perbandingan Tingkat Kepatuhan Operator Ojeg

Tabel 7. Karakteristik Pengguna Ojek Berdasarkan Gender - Sintesis

Karakteristik Pengguna Ojek Berdasarkan Gender – Sintesis					
No	Gender	Ojek Online	Ojek Konvensional	Sintesis	Kumulatif
1	Laki - Laki	36.25%	46.00%	41.13%	41.13%
2	Perempuan	63.75%	54.00%	58.88%	100.00%
Total		100.00%	100.00%	100.00%	

Sintesis untuk karakteristik maksud perjalanan ojek online dan ojek konvensional yaitu perjalanan bekerja 48,75%, perjalanan sekolah 10,25%, dan perjalanan belanja 41%.

Tabel 8. Karakteristik Penggunaan Moda sebelum beralih - Sintesa

Karakteristik Penggunaan Moda sebelum beralih – Sintesa					
No	Moda	Ojek Online	Ojek Konvensional	Sintesa	Kumulatif
1	Jalan Kaki	5.25%	8.00%	6.63%	6.63%
2	Sepeda Motor	65.00%	54.00%	59.50%	66.13%
3	Mobil	25.00%	0.50%	12.75%	78.88%
4	Angkot	4.75%	37.50%	21.13%	100.00%
Total		100.00%	100.00%	100.00%	

Sintesis untuk karakteristik penggunaan moda sebelum beralih ke ojek online dan ojek konvensional yaitu menggunakan sepeda motor sebanyak 59.50%, menggunakan mobil sebanyak 12.75%, menggunakan angkot sebanyak 21.13% dan sisanya sebanyak 6.63% berjalan kaki.

Tabel 9. Karakteristik Jarak Perjalanan Hubung Ke - Sintesis

Karakteristik Jarak Perjalanan Hubung Ke – Sintesis					
No	Jarak	Ojek Online	Ojek Konvensional	Sintesis	Kumulatif
1	0.0-1.0 KM	99.50%	76.50%	88.00%	88.00%
2	1.0 - 2.0 KM	0.50%	16.75%	8.63%	96.63%
3	2.0 - 3.0 KM	0.00%	6.75%	3.38%	100.00%
4	3.0 - 4.0 KM	0.00%	0.00%	0.00%	100.00%
Total		100.00%	100.00%	100.00%	

Tabel 10. Karakteristik Pekerjaan Pengguna Ojek - Sintesis

Karakteristik Pekerjaan Pengguna Ojek – Sintesa					
No	Pekerjaan	Ojek Online	Ojek Konvensional	Sintesa	Kumulatif
1	ibu rumah tangga	17.75%	47.25%	32.50%	32.50%
2	pelajar	63.50%	6.00%	34.75%	67.25%
3	wiraswasta/pedagang	18.75%	46.75%	32.75%	100.00%
Total		100.00%	100.00%	100.00%	

Implementasi Standar Kepatuhan Ojek Online dan Ojek Konvensional Terhadap Protokol Kesehatan Pandemi Covid19

Berdasarkan arahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 tahun 2020 tentang pengendalian transportasi umum dalam hal ini ojek online dan ojek konvensional, peneliti mengumpulkan data melalui kuisisioner yang disebarakan kepada 400 responden mengenai beberapa standar kepatuhan yang harus dilakukan oleh ojek online dan ojek konvensional dalam melakukan pelayanannya. Adapun standar kepatuhan yang ditinjau dan perlu diterapkan tersebut antara lain pengemudi menggunakan masker, pengemudi menyediakan hand sanitizer, pengemudi menyarankan menggunakan masker dan pengemudi menyarankan pengguna membawa helm sendiri. Alasan peneliti memilih untuk meninjau beberapa hal tersebut karena hal-hal tersebut yang bisa dialami dan akan berdampak kepada pengguna ojek online dan ojek konvensional selaku responden. Berikut data yang didapatkan dari kuisisioner

Table 4.18 Implementasi Standar Kepatuhan Ojek Online dan Ojek Konvensional Terhadap Protokol Kesehatan Pandemi Covid19

Implementasi standar kepatuhan ojek online dan ojek konvensional terhadap protokol kesehatan pandemi Covid19					
No	Standar kepatuhan	Ojek Online		Ojek Konvensional	
		YA	TIDAK	YA	TIDAK
1	pengemudi menggunakan masker	397 (99,25%)	3 (0,75%)	285 (71,25%)	115 (28,75%)
2	pengemudi menyediakan hand sanitizer	76 (19%)	324 (81%)	0 (0%)	400 (100%)
3	pengemudi menyarankan menggunakan masker	278 (69,5%)	122 (30,5%)	2 (0,5%)	398 (99,5%)
4	pengemudi menyarankan membawa helm sendiri	143 (35,75%)	257 (64,25%)	76 (19%)	324 (81%)

PENUTUP

Simpulan

Dari hasil analisis data dihasilkan beberapa kesimpulan utama tentang Analisis Perbandingan dan Analisis Sintesis karakteristik Perilaku Perjalanan Pengguna ojek *online* dan ojek konvensional:

1. Sintesis maksud perjalanan ojek online dan ojek konvensional didominasi oleh perjalanan bekerja dan belanja sebanyak 51,87%.
2. Sintesis Jenis kelamin pengguna ojek online dan ojek konvensional didominasi oleh pengguna perempuan sebanyak 58,87 %
3. Penggunaan moda sebelum beralih menggunakan ojek online dan ojek konvensional didominasi oleh sepeda motor sebanyak 59,5 %.
4. Perjalanan Hubung Ke pangkalan ojek: tentang aspek Jarak didominasi oleh nilai 0-1 km untuk ojek konvensional dan untuk ojek *online* cenderung tidak memiliki jarak perjalanan hubung Ke pangkalan ojek karena ojek *online* menerapkan layanan jemput di tempat (*direct pick up*)

Saran

1. Dalam implementasi Permenhub Nomor 40 tahun 2020 tentang pengendalian transportasi umum, ojek online maupun ojek konvensional belum sepenuhnya menerapkan standar kepatuhan protokol kesehatan pandemic Covid 19 yang ditinjau.
2. Perlu dilapangan dilaksanakan pemantauan dan penegasan terhadap pelaksanaan protocol covid-19 pada operator ojeg konvensional dengan pendekatan persuasive, karena masa pandemic secara ekonomi masyarakat operator ojeg juga terdampak cukup signifikan

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S., (2014). *Prosedur Penelitian (Suatu Pendekatan Praktek)*, Jakarta : Rineka Cipta.
- Badan Pusat Statistik. (2019). *Kota Mataram dalam Angka 2019*, Mataram : Badan pusat Statistik kota Mataram.
- Kamaluddin. (2003). *Ekonomi Transportasi*, Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Katsoff, Louis O., (1986). *Pengantar Filsafat*, Jakarta : Tiara Wacana.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2020, *Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)*, Jakarta.
- Miro, F., (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Hasan, I., (2009). *Analisis data Penelitian Dengan statistik*, Jakarta : Bumi Aksara
- Prakasa, Y., (2018). *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Online di Kota Mataram*, Artikel Ilmiah, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mataram.
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D*, Bandung : Alfabeta,
- Suprayitno, H., dan Muhammad, R., (2018). *Karakteristik Pelaku dan Perilaku Perjalanan Penumpang Bus Trans Koetaradja*. Jurnal Aplikasi Teknik Sipil, Vol. 16, No.2, p.55-62.
- Tamin, Ofyar Z., (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Bandung, Indonesia : Penerbit ITB.
- Wijaya, Riska E., (2019). *Analisis Permintaan Jasa Ojek Online di Kota Bandar Lampung (Studi Kasus : Go-Ride dalam Aplikasi Go-Jek)*, Skripsi, Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung, Bandar Lampung.