

KAJIAN PENUMPANG BEMO PADA TRAYEK Y DI KOTA SURABAYA

Dewangga Oliver Calvindoro

Mahasiswa S1 Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
dewanggaoliver@yahoo.co.id

Dr. Muzayanah, M.T

Dosen Pembimbing Mahasiswa

Abstrak

Kota Surabaya merupakan Kota Metropolitan dengan jumlah penduduk yang terus meningkat setiap tahunnya, dimana transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam kehidupan masyarakatnya. Peningkatan jumlah penduduk yang tidak diimbangi dengan bertambahnya moda transportasi umum menyebabkan masyarakat mulai meninggalkan angkutan umum dan beralih ke kendaraan pribadi. Kendaraan pribadi dipilih karena dirasa lebih cepat, mudah dan efisien. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya Tahun 2017 moda transportasi *bemo* mengalami penurunan jumlah armada yang paling drastis terutama pada *bemo* trayek Y yaitu hanya 11 atau sebesar 30% armada yang aktif (yang diperpanjang) dari tahun sebelumnya (2015) sebanyak 37 armada. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor penyebab tidak diminatinya angkutan umum *bemo* trayek Y di Kota Surabaya.

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan metode survey. Populasi dalam penelitian ini adalah orang yang bepergian/ber-aktifitas dari terminal Joyoboyo sampai Demak dengan menggunakan Bemo Trayek Y dan Orang yang pernah menggunakan *bemo* trayek Y. Sampel penelitian ini sebesar 96 responden yang ditentukan dengan teknik *accidental sampling*. Teknik pengumpulan data melalui observasi, kuisioner dan dokumentasi. Teknik analisis data adalah menggunakan teknik skoring skala likert.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kemudahan memperoleh *bemo* trayek Y dikategorikan kurang baik, aksesibilitas dikategorikan kurang baik, pelayanan sopir dikategorikan baik, kondisi fisik dikategorikan buruk, kenyamanan dan keamanan dikategorikan kurang baik. Faktor utama menyebabkan tidak diminatinya angkutan umum *bemo* trayek Y adalah kondisi fisik yang buruk.

Kata kunci : *Bemo* trayek Y Surabaya

Abstract

The city of Surabaya is a Metropolitan City with a population that continues to increase every year, where transportation is very important in the lives of its people. The increase in population which was not matched by the increase in modes of public transportation caused people to leave public transport and switch to private vehicles. Private vehicles are chosen because they feel faster, easier and more efficient. Based on data from the Surabaya City Transportation Agency in 2017 the bemo transportation mode experienced the most drastic decrease in the number of fleets, especially in the Y route minibuss, which was only 11 or 30% active (extended) fleet from the previous year (2015) of 37 fleets. The purpose of this study was to find out the factors that did not interest Bemo public transportation in Y route in the city of Surabaya.

This type of research is a descriptive study with a survey method. The population in this study were people who traveled / activity from Joyoboyo to Demak terminal by using Route Route Bemo and People who had used Y route minibuss. The sample of this study was 96 respondents who were determined by accidental sampling technique. The technique of collecting data through observation, questionnaires and documentation. The data analysis technique is using the Likert scale scoring technique.

The results showed that the ease of obtaining Y route minibuss was categorized as poor, accessibility was categorized as poor, driver services were categorized as good, poorly categorized physical conditions, comfort and safety were categorized as poor. The main factor has caused the lack of interest in public transport bemo on route Y is poor physical condition.

Keywords: *Y route Surabaya minibuss*

PENDAHULUAN

Kota Surabaya sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Timur, merupakan pusat kegiatan perdagangan barang dan jasa, industri, maupun pemerintahan. Surabaya memiliki jumlah penduduk 2.862.406 juta jiwa (Surabaya Dalam Angka, 2017) dan diperkirakan akan terus meningkat setiap tahunnya. Jumlah penduduk yang terus meningkat menyebabkan meningkatnya kebutuhan jasa transportasi.

Peningkatan jumlah penduduk yang tidak diimbangi dengan bertambahnya moda transportasi umum menyebabkan masyarakat mulai meninggalkan angkutan umum dan beralih ke kendaraan pribadi. Kendaraan pribadi dipilih karena dirasa lebih cepat, mudah dan efisien. Data Satlantas Polrestabes Surabaya Tahun 2017 menunjukkan penambahan sepeda motor rata-rata setiap bulannya sebesar 13.441 sedangkan untuk kendaraan roda empat atau lebih setiap bulan rata-rata bertambah 4.042.

Total kendaraan setiap bulan yang bertambah sebesar 17.483, tidak sebanding dengan jalanan yang ada di Kota Surabaya yang setiap bulan bahkan tahunnya belum tentu bertambah. Kemacetan yang terjadi setiap hari di jam-jam tertentu disebabkan oleh masyarakat yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dalam bermobilitas sehari-hari dibandingkan menggunakan transportasi umum.

Pola pengembangan perkotaan dipengaruhi oleh sistem transportasi yang merupakan elemen utama. Transportasi dan tata guna lahan perlu dikembangkan karena berperan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi akan menimbulkan biaya tinggi.

Peningkatan perbaikan transportasi umum memberikan manfaat besar bagi pengendara maupun bukan pengendara yakni membantu mengurangi kemacetan, polusi udara, serta konsumsi bahan bakar minyak. Moda transportasi umum di kota besar saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja tetapi juga harus dipikirkan tentang tata kota dan lahan. Transportasi massal, berupa bus kota, *bemo*, serta taksi akan memudahkan masyarakat untuk bermobilitas.

Data dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya pada tahun 2016 dan 2017 *bemo* di Kota Surabaya mengalami penurunan jumlah perpanjangan armada. Penurunan terbanyak tahun 2016 terjadi pada armada trayek Y tercatat sebesar hanya 30%, yaitu terdapat 11 armada yang aktif (yang diperpanjang) dari tahun sebelumnya dan tahun 2015 sebesar 37 armada. Penurunan terjadi karena masyarakat jarang menggunakan angkutan umum *bemo* dan memilih menggunakan kendaraan pribadi yang dinilai lebih praktis dan efisien. Besarnya penurunan

jumlah armada di asumsikan armada trayek Y memiliki daya tarik yang lebih tinggi dari trayek lain. Penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Kajian Penumpang Bemo pada Trayek Y di Kota Surabaya**”. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang menyebabkan tidak diminatinya *bemo* trayek Y di Kota Surabaya.

METODE

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan metode *survey*. Lokasi penelitian ini adalah Terminal Joyoboyo, di dalam *bemo*, Pasar Tembok, Pasar Simo dan Jalan Demak di Kota Surabaya. Populasi penelitian ini adalah orang yang bepergian atau beraktifitas sepanjang rute *bemo* trayek Y dengan menggunakan *bemo* trayek Y dan masyarakat yang pernah menggunakan *bemo* trayek Y. Sampel dalam penelitian ini sebesar 96 responden yang ditentukan dengan teknik *accidental sampling*.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan teknik wawancara berpedoman pada kuisioner untuk mendapatkan data yang berhubungan dengan faktor yang menyebabkan tidak diminatinya *bemo* trayek Y dan juga dokumentasi diperoleh dari instansi terkait untuk mendapatkan data jumlah armada *bemo* trayek Y. Teknik analisis data menggunakan teknik skoring skala likert.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil penelitian

1. Kemudahan Memperoleh Bemo

Kemudahan memperoleh *bemo* adalah melayani kebutuhan orang lain dengan memperoleh imbalan sehubungan dengan jual beli maupun jasa atau pelayanan *bemo* trayek Y Kota Surabaya. Indikator yang terkait dengan variabel meliputi jarak menuju rute *bemo* dan waktu lama tunggu *bemo* trayek Y. Hasil penelitian telah disajikan dalam tabel berikut :

a. Jarak Menuju Rute Bemo Trayek Y

Berdasarkan hasil penelitian sebagian besar responden berpendapat bahwa jarak menuju rute *bemo* trayek Y dekat yaitu sebanyak 43,8%. Paling sedikit sebanyak 11% berpendapat bahwa jarak menuju rute *Bemo* trayek jauh.

Tabel 1. Jarak Menuju Rute Bemo trayek Y

No	Kriteria	F	%
1	Sangat Jauh	17	17,7
2	Jauh	11	11,5
3	Dekat	42	43,8
4	Sangat dekat	26	27
	Jumlah	96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

b. Lama Waktu Tunggu Bemo

Tabel 2 menunjukkan bahwa sebagian besar responden berpendapat bahwa Lama waktu tunggu *bemo* trayek Y lama yaitu sebanyak 68,8%, sedangkan hanya 6,2% berpendapat bahwa lama waktu tunggu *Bemo* trayek sangat lama.

Tabel 2. Waktu Lama Tunggu Bemo Trayek Y

No	Kriteria	F	%
1	Sangat lama	6	6,2
2	Lama	66	68,8
3	Cepat	24	25
	Jumlah	96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

2. Aksesibilitas

a. Jarak Rute

Berdasarkan hasil observasi langsung di lapangan jarak rute *bemo* trayek Y (dari Terminal Joyoboyo sampai Demak hingga kembali lagi ke Terminal Joyoboyo) menunjukkan angka 21 Km berada pada kategori jauh.

b. Hasil penelitian pengukuran langsung waktu tempuh *bemo* terhadap rute *bemo* trayek Y (dari Terminal Joyoboyo sampai Demak hingga kembali lagi ke Terminal Joyoboyo) menunjukkan angka 90 menit berada pada kategori sangat lama.

c. Hasil penelitian biaya atau tarif *bemo* trayek Y menunjukkan angka sekitar Rp 3000,00 – Rp 5000,00 yaitu berada pada kategori murah.

3. Pelayanan Sopir

a. Perilaku Sopir Kepada Penumpang

Berdasarkan hasil penelitian sebagian besar responden berpendapat bahwa perilaku *sopir* kepada penumpang baik yaitu sebanyak 65,6%. Paling sedikit sebanyak 3,1% berpendapat bahwa perilaku *sopir* kepada penumpang sangat baik.

Tabel 3 Perilaku Sopir Kepada Penumpang

No	Kriteria	F	%
1	Kurang Baik	31	32,3
2	Baik	63	65,6
3	Sangat Baik	2	3,1

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

d. Perilaku sopir dalam mengendarai kendaraan menurut responden

Berdasarkan hasil penelitian sebagian besar responden berpendapat bahwa perilaku sopir dalam mengendarai kendaraan kurang mentaati lalu lintas yaitu sebanyak 68%. Sisanya sebanyak 32% berpendapat bahwa perilaku sopir dalam mengendarai kendaraan mentaati lalu lintas.

Tabel 4. Perilaku Sopir Dalam Mengendarai Kendaraan

No	Kriteria	F	%
1	Kurang Mentaati Lalu Lintas	65	68%
	Mentaati Lalu Lintas	31	32%
2	Sangat Mentaati Lalu Lintas	0	0
	Jumlah	96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

4. Kondisi Fisik

a. Body

Tabel 5 menunjukkan bahwa sebagian besar responden berpendapat bahwa kondisi fisik *body* kendaraan *bemo* buruk sebanyak 80,2%, dan hanya 1% responden berpendapat bahwa kondisi fisik *body* kendaraan *bemo* baik.

Tabel 5 Kondisi Fisik Body Kendaraan Bemo

No	Kriteria	F	%
1	Buruk	77	80,2
2	Kurang Baik	18	18,8
3	Baik	1	1
	Jumlah	96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

b. Cat

Tabel 6 menunjukkan bahwa sebagian besar responden berpendapat bahwa kondisi fisik cat kendaraan *bemo* buruk sebesar 78,1%, dan hanya 1% responden berpendapat bahwa kondisi fisik cat kendaraan *bemo* baik.

Tabel 6. Kondisi Fisik Cat Kendaraan Bemo

No	Cat	F	%
1	Buruk	75	78,1
2	Kurang Baik	20	20,8
3	Baik	1	1,1
	Jumlah	96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

c. Kaca

Tabel 7 menunjukkan bahwa sebagian besar responden berpendapat bahwa kondisi fisik kaca kendaraan *bemo* kurang baik sebesar 65%, dan hanya 6% responden berpendapat bahwa kondisi fisik kaca kendaraan *bemo* baik.

Tabel 7. Kondisi Fisik Kaca Kendaraan Bemo

No	Kaca	F	%
1	Buruk	28	29%
2	Kurang Baik	62	65%
3	Baik	6	6%
Jumlah		96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

d. Kondisi Mesin Kendaraan

Tabel 8 menunjukkan bahwa sebagian besar responden berpendapat bahwa kondisi fisik mesin kendaraan *bemo* kurang baik sebesar 53%, sedangkan 15% responden berpendapat bahwa kondisi fisik mesin kendaraan *bemo* baik.

Tabel 8. Kondisi Mesin Kendaraan Bemo

No	Kriteria	F	%
1	Buruk	30	31.3
2	Kurang Baik	51	53
3	Baik	15	15.6
Jumlah		96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

5. Kenyamanan dan Keamanan

a. Kondisi tempat duduk *bemo* menurut responden

Berdasarkan hasil penelitian sebagian besar responden berpendapat bahwa kondisi tempat duduk kurang nyaman yaitu sebesar 63,5%. paling sedikit 9% berpendapat bahwa kondisi tempat duduk nyaman.

Tabel 9. Kondisi Tempat Duduk Kendaraan Bemo

No	Kriteria	F	%
1	Tidak Nyaman	26	27,1
2	Kurang Nyaman	61	63,5
3	Nyaman	9	9,4
Jumlah		96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

b. Tingkat Keamanan *Bemo* menurut penumpang

Berdasarkan hasil penelitian sebagian besar responden yaitu 73,9% berpendapat bahwa keamanan menggunakan kendaraan *bemo* adalah kurang aman. Paling sedikit 9,4% berpendapat bahwa keamanan menggunakan kendaraan *bemo* adalah tidak aman.

Tabel 10 Keamanan Menggunakan Kendaraan Bemo

No	Keamanan	F	%
1	Tidak Aman	9	9,4
2	Kurang Aman	71	73,9
3	Aman	16	16,7
Jumlah		96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

c. Kondisi kebersihan kendaraan *Bemo* menurut responden

Berdasarkan hasil penelitian tabel 11 di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden berpendapat bahwa kondisi kebersihan kendaraan *bemo* kurang baik yaitu sebanyak 80,2%, sedangkan hanya 8% responden berpendapat bahwa kondisi kebersihan kendaraan *bemo* adalah baik.

Tabel 11 Kondisi Kebersihan Kendaraan Bemo

No	Kriteria	F	%
1	Buruk	11	11.5
2	Kurang Baik	77	80.2
3	Baik	8	8
Jumlah		96	100

Sumber: Data Primer yang Diolah Tahun 2018

B. PEMBAHASAN

Angkutan umum *bemo* trayek Y adalah layanan transportasi yang disediakan Pemerintah Kota Surabaya untuk melayani masyarakat umum yang bepergian dari Terminal Joyoboyo sampai ke Demak. Jenis kendaraan yang digunakan adalah minibus atau bus kecil dengan kapasitas penumpang kurang lebih 8-10 orang. Bus yang mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, angkutan umum *bemo* termasuk *bemo* trayek Y dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dimana saja. Penyediaan angkutan umum *bemo* dilakukan untuk mengurangi padatannya arus lalu lintas di jalan agar masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan umum daripada membawa kendaraan pribadi, akan tetapi sejak tahun 2015 terjadi penurunan penumpang *bemo* yang sangat drastis. Hal

disebabkan karena adanya transportasi online, sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi tersebut dan transportasi *bemo* tidak diminatinya lagi.

Menurut Adisasmita (2011:3) moda transportasi yang efektif dan efisien yaitu efektif dalam artian selamat, aksesibilitas yang tinggi, kapasitas mencukupi, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, aman dan polusi rendah serta efisien yang berarti beban publik rendah. Responden menyebutkan bahwa alasan mereka menggunakan *bemo* trayek Y karena tarifnya yang murah, sedangkan alasan mereka yang tidak lagi menggunakan *bemo* trayek Y karena lama sampainya, ribet dan tidak nyaman karena kondisi fisik kendaraan yang buruk.

Kemudahan memperoleh *bemo* dikategorikan kurang baik karena responden banyak mengeluhkan *bemo* yang jalannya sangat pelan bahkan terkadang berhenti untuk mendapatkan penumpang, selain itu jumlah *bemo* yang sedikit tidak sebanding dengan jarak rute *bemo* yang jauh sehingga jarang ditemui. Jarak menuju rute *bemo* trayek Y menurut responden dekat, karena rute *bemo* trayek Y sudah baik yaitu dari Terminal Joyoboyo sampai Demak dan kembali lagi ke Terminal Joyoboyo dengan jarak 21 km yang melewati pemukiman warga, perkantoran, rumah sakit serta pasar yaitu pasar kupang, pasar simo dan pasar tembok dukuh, sehingga memudahkan mobilitas masyarakat dari rumah ke tempat tujuan.

Bemo trayek Y memiliki aksesibilitas yang kurang baik. Jarak rute *bemo* dikategorikan jauh, semakin jauh maka semakin baik, karena semakin banyak juga tempat yang dijangkau sehingga semakin besar peluang penumpang yang menggunakan *bemo*. Faktanya rute yang sudah baik tidak mempengaruhi minat penumpang untuk menggunakan *bemo* trayek Y. Hasil penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Wilis (2017:115), menunjukkan bahwa rute mempengaruhi minat penumpang untuk menggunakan Bus Trans Sidoarjo, rute yang buruk (tidak menjangkau banyak tempat) maka penumpang tidak minat menggunakan transportasi tersebut.

Waktu tempuh *bemo* dalam 1 rute sekitar 90 menit dikategorikan sangat lama dibandingkan dengan waktu tempuh jika menggunakan motor 40 menit dan mobil 68 menit. Kecepatan *bemo* trayek Y dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{Kecepatan} = 21\text{km}/(1,5 \text{ jam}) = 14 \text{ Km/Jam}$$

Berdasarkan hitungan di atas dapat diketahui bahwa kecepatan *bemo* trayek Y adalah 14 Km/Jam. Jadi meskipun waktu tempuh dikategorikan lama, namun kecepatan *bemo* trayek Y tidak melanggar Undang-Undang No. 22 tahun 2009 pasal 22 ayat 4 yang berbunyi bahwa “batas kecepatan paling

maksimum pada angkutan umum dalam kota adalah 60 Km/Jam”.

Biaya atau tarif *bemo* trayek Y adalah sebesar Rp. 5.000,00 baik jarak dekat maupun jarak jauh. Tarif *bemo* menurut responden berada pada kategori murah. Dibandingkan dengan transportasi online sebenarnya biaya atau tarif *bemo* trayek Y jauh lebih murah, namun masyarakat tetap lebih memilih menggunakan transportasi online dibandingkan menggunakan *bemo*. Fasilitas yang ditawarkan oleh transportasi online lebih efisien, lebih memadai dan jauh lebih baik dibandingkan fasilitas yang ada pada *bemo* membuat banyak pengguna beralih moda transportasi.

Sebagian besar responden berpendapat bahwa perilaku *sopir* baik, ramah karena jarang sekali terjadi *sopir* marah kepada penumpang atau bahkan membentak penumpang dan perilaku *sopir* dalam mengendarai kendaraan kurang mentaati lalu lintas. *Sopir bemo* tidak kebut-kebutan tetapi berhenti mendadak bahkan terkadang tidak memberi tanda akan berhenti. Hal tersebut tidak sesuai dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 Pasal 119 ayat 1 yang berbunyi “Pengemudi angkutan umum yang sedang berhenti untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang wajib memberi tanda isyarat berhenti”. Kebiasaan tersebut dapat membahayakan penumpang dan pengguna jalan lainnya.

Kondisi fisik *body* kendaraan *bemo* adalah buruk. Kondisi fisik kendaraan *bemo* yang jauh dari kata layak dibandingkan dengan transportasi umum masa kini bahkan mayoritas dilengkapi dengan *Air Conditioner* (AC) seperti transportasi online (*Grab Car*, dan *Go Car*), bus, dan taxi. Fasilitas yang di tawarkan oleh transportasi tersebut membuat responden nyaman ketika menggunakannya dibanding dengan ketika responden menggunakan transportasi *bemo* trayek Y yang panas sehingga berkeringat, dan berpolusi.

Cat kendaraan banyak yang terkelupas dan berkarat sehingga responden kurang berminat untuk menggunakan *bemo* trayek Y, karena secara tidak langsung kondisi kendaraan yang memiliki warna cat yang masih bagus tidak banyak cacat maka akan menarik perhatian penumpang untuk menggunakannya. Kaca kendaraan *bemo* trayek Y kotor tidak tembus pandang, ada juga yang tembus pandang namun buram, bahkan ada yang kacanya pecah sehingga diganti dengan plastik yang diisolasi. Kondisi ini sangat memprihatinkan sehingga sebagian besar responden tidak berminat menggunakan transportasi *bemo* trayek Y. Hasil survey lapangan dan wawancara dengan responden menunjukkan bahwa kondisi mesin *bemo* kurang baik yaitu berisik dan sedikit berasap, bahkan ada pengalaman responden ketika menggunakan *bemo* trayek

Y harus terpaksa pindah *bemo* namun masih sesama *bemo* trayek Y dikarenakan kondisi mesin yang perlu dibawa ke bengkel untuk *diservice*.

Berdasarkan penjabaran di atas kondisi fisik *bemo* trayek Y berada pada kategori buruk. Kondisi fisik merupakan komponen yang sangat penting yang perlu diperhatikan kualitasnya untuk menarik minat penumpang. Responden mengeluhkan tentang kondisi fisik *bemo* trayek Y yang memprihatinkan, dan karena inilah alasan responden enggan menggunakan transportasi *bemo* trayek Y. Penelitian ini sebanding dengan penelitian yang dilakukan oleh Haryono (2010:12) dimana harapan responden yang sangat tinggi tentang bukti fisik angkutan umum tidak diimbangi dengan kinerja yang tinggi, artinya responden tidak puas dengan bukti fisik yang diberikan.

Kondisi tempat duduk *bemo* trayek Y kurang baik, dimana lapisan alas tempat duduk ada yang terkelupas, sobek, bahkan tidak diperbaiki oleh pemilik *bemo* sehingga penumpang *bemo* kurang nyaman. Tingkat keamanan menggunakan *bemo* menurut responden kurang aman. Menggunakan transportasi *bemo* harus waspada dari copet, karena pernah terjadi kecopetan, tindakan kriminal lainnya kepada penumpang *bemo*. Penumpang yang resah akan ada kejahatan dan keselamatannya tertanggung, maka penumpang lebih memilih menggunakan transportasi lain.

Kebersihan kendaraan di dalam *bemo* kurang baik. *Bemo* tidak menyediakan tempat sampah, lantai dan kaca *bemo* berdebu terkadang sedikit bau karena tidak ada pengharum dalam *bemo* trayek Y. Hal ini yang menyebabkan penumpang kurang nyaman berada dalam *bemo* dan ingin cepat turun.

Berdasarkan penjabaran di atas dapat disimpulkan bahwa variabel pelayanan *sopir* memiliki kriteria baik, kemudahan memperoleh *bemo*, aksesibilitas, kenyamanan dan keamanan memiliki kriteria kurang baik sedangkan kondisi fisik memiliki kriteria yang buruk, sehingga diketahui faktor yang menyebabkan tidak diminatinya angkutan umum *bemo* trayek Y Kota Surabaya adalah kondisi fisik. Kondisi fisik merupakan faktor yang penting dalam mengembangkan minat masyarakat menggunakan transportasi umum. Kondisi fisik *bemo* trayek Y dikategorikan buruk terutama pada kondisi *body* dan cat, hal inilah yang membuat responden tidak tertarik dalam menggunakan *bemo* trayek Y karena fasilitas yang tersedia sangat minim dan kurang nyaman.

Penelitian ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Wilis (2017:122) faktor-faktor yang menyebabkan tidak diminatinya angkutan umum Bus Trans Sidoarjo, meski kondisi fisik bus sudah sangat baik dengan fasilitas yang memadai, tarif dan

aksesibilitas juga baik akan tetapi rute nya buruk karena hanya memiliki 1 rute, juga menyebabkan tidak diminati oleh masyarakat. Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan agar transportasi diminati oleh masyarakat maka aksesibilitas, rute, pelayanan, kondisi fisik, kenyamanan dan keamanan harus diperhatikan dan ditingkatkan menjadi kategori baik tanpa ada yang buruk karena penumpang akan mempertimbangkan waktu, biaya, keamanan, keselamatan, kenyamanan. Penelitian yang dilakukan oleh Tamin (2000) mengungkapkan faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi salah satunya adalah faktor kuantitatif (masyarakat atau penumpang akan memperhitungkan waktu perjalanan dan biaya transportasi) dan faktor kualitatif (masyarakat akan mempertimbangkan keamanan, kenyamanan, keselamatan, ketertarikan, dan intensitas penggunaan moda transportasi).

PENUTUP

Simpulan

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa kemudahan memperoleh *bemo* trayek Y dikategorikan kurang baik, aksesibilitas dikategorikan kurang baik, pelayanan *sopir* dikategorikan baik, kondisi fisik dikategorikan buruk, kenyamanan dan keamanan dikategorikan kurang baik. Faktor utama menyebabkan tidak diminatinya angkutan umum *bemo* trayek Y adalah kondisi fisik yang buruk.

Saran

1. Bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya sebagai pengelola yaitu perlu adanya perawatan fisik kendaraan dan dibuat nyaman mungkin agar masyarakat berminat menggunakan angkutan umum terutama *bemo* trayek Y, serta perlu lebih diperbanyak jumlah kendaraan agar penumpang tidak menunggu lama untuk mendapatkan *bemo* trayek Y.
2. Bagi perusahaan *bemo*, sebagai pemilik *bemo* perlu adanya perbaikan, perawatan, serta penambahan aksesoris fisik. Seperti angkutan umum yang berada di Padang dan di Manado yang memiliki kondisi fisik *bemo* yang bagus dan di modifikasi agar menarik perhatian penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti. (2011). *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Badan Pusat Statistik. (2017). *Surabaya Dalam Angka 2017*. Surabaya : Badan Pusat Statistik.
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya. (2017). *Kota Surabaya*.
- Haryono. (2010). “Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus Kota) di Kota Yogyakarta. *Jurnal Penelitian Administrasi Bisnis* Volume 7 Nomor 1 Tahun 2010.
- Tamin, Ofyar, Z. (2000). “Perencanaandan Pemodelan Transportasi”. *Jurnal Penelitian*.
- Wilis, Risky R.(2017). “Tanggapan Responden Terhadap Keberadaan Bus Trans Sidoarjo”. *Jurnal Pendidikan Geografi* Volume 5 Nomor 3 Tahun 2017.

