

KAJIAN PENYEDIAAN DAN PEMANFAATAN PELAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA BEKASI

Yane Chairunnisa
chairunnisa_yane@yahoo.com

Rini Rachmawati
rinirach7@yahoo.com

Abstract

Bekasi currently experiencing rapid population growth rate that is 3.48% per year in 2010. Purpose of this reaseach is to investigate the characteristics of public transport, the provision of public transport services by government and private sector, use of public transportation services to community and knowing development of public transport services policy. This study uses a qualitative approach. Data obtained through the questionnaire and indepth interview with accidental at terminals, bus stops, markets and other activities central to the qualitative descriptive analysis techniques.

The results that 53.3% of respondents believe that the quality of public transport services in Bekasi is good enough. There are variety of transportation modes, frequencies through a fairly rapid transport and routes that span the entire region. Transportation management government policy making by providing Bus Rapid Transit to improve transportation services that transport services can be better integrated with wider transport network.

Keywords: transport services, utilization of transportation services.

Abstrak

Kota Bekasi saat ini mengalami Laju Pertumbuhan Penduduk yang pesat yakni 3,48% pertahun pada tahun 2010. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik transportasi publik, penyediaan pelayanan transportasi publik oleh pihak pemerintah dan swasta, pemanfaatan pelayanan transportasi publik oleh masyarakat dan mengetahui kebijakan pengembangan layanan transportasi publik. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Data diperoleh melalui hasil kuesioner dan *indepth interview* secara aksidental di terminal, halte, pasar dan pusat kegiatan lainnya dengan teknik analisis deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebanyak 53,3% responden berpendapat bahwa kualitas pelayanan transportasi publik di Bekasi sudah cukup baik. Terdapat moda transportasi yang beragam, frekuensi lewat angkutan yang

terbilang cepat serta trayek yang menjangkau seluruh wilayah. Guna meningkatkan pelayanan transportasi, pemerintah membuat kebijakan manajemen transportasi dengan penyediaan Bus Rapid Transit sehingga pelayanan transportasi dapat lebih terintegrasi dengan jaringan transportasi yang lebih luas.

Kata Kunci: penyediaan pelayanan transportasi, pemanfaatan pelayanan transportasi.

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Terjadinya transformasi dalam era perkembangan teknologi dan komunikasi saat ini menyebabkan suatu perubahan besar dalam perkembangan peradaban manusia yang kian modern. Perkembangan tersebut semakin baik dari waktu ke waktu dan berjalan seiring dengan semakin banyaknya kebutuhan dan aktivitas yang dilakukan manusia. Dengan berkembangnya kebutuhan yang kian beragam, maka hal tersebut menuntut tersedianya sarana dan prasarana yang baik pula. Salah satu kebutuhan yang ada menjadi vital saat ini adalah sarana transportasi.

Transportasi dalam kehidupan modern ini telah menjadi satu kebutuhan mendasar yang vital terutama untuk masyarakat perkotaan. Fungsi transportasi pada aktifitas di perkotaan dalam hal ini memiliki peranan penting yang berpengaruh dalam pembentukan kota itu sendiri yakni dalam hal kemudahan aksesibilitas penduduk di dalamnya. Menurut Tamin (1997), sebagai suatu sistem jaringan, transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di perkotaan, (2) Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan.

Kian heterogenya aktivitas ekonomi di perkotaan menuntut adanya keleluasaan akses untuk menjangkau berbagai tempat dengan efektifitas waktu yang singkat

sebab kinerja yang berjalan lambat akan berpengaruh pada kegiatan produksi yang banyak dilakukan di perkotaan. Disinilah sistem transportasi kota menjadi kunci penting terjadinya pergerakan arus produksi serta aliran barang dan jasa yang ada di perkotaan dalam rangka perkembangan wilayah.

Ditinjau dari konteks sistem transportasi kota, angkutan umum merupakan bagian yang tak terpisahkan dari sistem transportasi kota, dan merupakan komponen yang perannya sangat signifikan karena kondisi sistem angkutan umum yang jelek akan menyebabkan turunnya efektivitas maupun efisiensi dari sistem transportasi kota secara keseluruhan. Alasan utama yang dapat menjelaskan mengapa peran angkutan umum sangat penting dalam sistem kota adalah kenyataan bahwa angkutan umum adalah sarana yang dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat kota. Sepanjang sejarah perkembangan transportasi yang ada saat ini, berbagai studi menunjukkan bahwa negara-negara yang berhasil dalam mencapai tujuan pembangunan adalah negara-negara yang memiliki sistem transportasi yang memadai khususnya dalam memenuhi kebutuhan penduduknya. Namun demikian, untuk mencapai pembangunan transportasi yang baik dan mampu memberi nilai tambah pada sektor lain, maka perlu dilakukan perencanaan pembangunannya. Pada kenyataannya tidak bisa dipungkiri bahwa masih banyak permasalahan yang timbul dari aspek pembangunan khususnya

perencanaan transportasi. Dengan melakukan perencanaan yang baik ditambah dengan kebijakan yang memberi kontribusi penting dalam sistem transportasi di perkotaan, maka berbagai permasalahan terkait transportasi dapat diminimalisir sehingga transportasi dapat menjadi salah satu sarana untuk mengintegrasikan berbagai wilayah di Indonesia dan masyarakat dapat merasakan hasil produksi yang rata maupun hasil pembangunan yang ada.

2. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan karakteristik moda transportasi publik di Kota Bekasi, mengetahui penyediaan pelayanan transportasi publik oleh pihak pemerintah dan swasta, mengetahui pemanfaatan pelayanan transportasi publik oleh masyarakat dan mengetahui kebijakan pengembangan layanan transportasi publik di Kota Bekasi.

3. Landasan Teori

Secara umum transportasi dapat diartikan usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu, biasanya orang atau barang dari suatu lokasi yang disebut lokasi asal ke lokasi lain atau disebut juga lokasi tujuan untuk keperluan tertentu dengan menggunakan alat tertentu pula. Dari pengertian ini, maka transportasi mempunyai beberapa dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu seperti ekonomi, sosial dan kegiatan manusia lainnya. Jika salah satu dari dimensi tersebut tidak ada, maka tidak disebut sebagai transportasi (Miro, 1997). Sedangkan menurut Nasution (2004) pengangkutan diartikan

sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hubungan ini terlihat bahwa unsur-unsur pengangkutan beberapa unsur penting diantaranya adanya muatan yang diangkut, adanya kendaraan sebagai alat angkutan, ada jalan yang dapat dilalui, ada terminal asal dan tujuan, serta ada sumber daya manusia, organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan dasar sesuai dengan hak-hak sipil setiap warga negara dan penduduk atas suatu barang, jasa dan atau pelayanan administrasi yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik (UU No. 25 Thn 2009).

METODE PENELITIAN

Mengacu pada tujuan penelitian maka penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kualitatif yakni dengan melakukan wawancara dan *indepth interview*. Wawancara ini dilakukan di titik-titik tertentu (pusat kegiatan) seperti pusat kumpul (Pondok Gede dan Bekasi Square), terminal (Terminal Induk Bekasi dan Sumber Arta) dan Stasiun Kereta Api Bekasi.

Menurut jenis metode penelitiannya, maka penelitian ini termasuk dalam metode penelitian survei. Metode ini dilakukan dengan mengumpulkan informasi mengenai beberapa masalah yang terkait dengan penelitian pada daerah tertentu.

Teknik Pengumpulan Data

Data yang diperoleh meliputi data sekunder dan data primer. Data sekunder

diperoleh dari data dinas dan instansi terkait sedangkan data primer diperoleh dari hasil wawancara yang dipandu dengan menggunakan kuesioner. Responden yang dimaksud dalam penelitian ini ialah penduduk sekitar yang bermukim di daerah Kota Bekasi serta memanfaatkan jasa transportasi publik untuk mencapai tempat tujuannya. Wawancara dilakukan secara aksidental di tempat dimana responden pengguna transportasi publik tersebut banyak ditemui seperti terminal, halte, pasar dan pusat kegiatan lainnya.

Teknik Analisa Data

Analisa data dilakukan dengan dua cara yang meliputi:

- 1) Tabel frekuensi digunakan untuk menampilkan data yang diperlukan. Dalam penelitian ini tujuan penggunaan tabel frekuensi adalah untuk mengetahui karakteristik transportasi publik dan mengetahui alasan yang mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi publik di Kota Bekasi.
- 2) Analisis Deskriptif digunakan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristik Transportasi Publik di Kota Bekasi

A. Jenis dan Alokasi Transportasi Publik di Kota Bekasi

Jenis transportasi publik di Kota Bekasi khususnya bidang angkutan meliputi angkutan orang dan angkutan barang. Angkutan orang meliputi taxi, mini bus, mikro bus, bus dan angkutan kota. Selain itu terdapat sarana transportasi publik massal yang juga banyak digunakan masyarakat Bekasi yaitu kereta api.

Berikut adalah tabel data angkutan bidang angkutan tahun 2010.

**Data Angkutan
Bidang Angkutan Tahun 2010**

No.	JENIS	JUMLAH
1	TAXI	4188
2	BIS AKDP	437
3	ANGKUTAN KOTA AKDP	3246
4	ANGKUTAN KOTA (LOKAL)	3325
5	ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI (AKAP)	247
6	BARANG	
7	Double Cabin, Tempelan, Gandengan	110
8	Truck, Tangki	2211
9	Light Truck	2122
10	Pick Up, Box, Bestel Wagon	14672
11	ANGKUTAN KHUSUS	
12	Angkutan Karyawan	161
13	Angkutan Sekolah Mengemudi	19
14	Angkutan Anak Sekolah	31
15	Angkutan Pariwisata	70
16	Angkutan Sewa	4

Sumber: Renstra DISHUB Kota Bekasi 2009- 2013

B. Sistem Operasional dan Trayek Angkutan Umum di Kota Bekasi

Sistem operasional angkutan umum di Kota Bekasi memiliki rute-rute pokok yaitu :Terminal Induk Bekasi, Terminal Pondok Gede, Terminal Perumnas I dan Terminal Sumber Arta. Sedangkan untuk transportasi massal seperti kereta api

hanya terdapat satu yaitu stasiun Bekasi. Jumlah lintasan trayek angkutan kota di wilayah Kota Bekasi sebanyak 35 lintasan trayek yang perizinannya menjadi wewenang Dinas Perhubungan Kota Bekasi. Adapun trayek angkutan kota di Bekasi sebagai berikut:

**Angkutan Kota Lokal
Dinas Perhubungan Kota Bekasi
Tahun 2010**

No.	Trayek	Jurusan
1	K-02	Term. Bekasi - Pondok gede. PP
2	K-04	Term. Bekasi - Jl. Jati Luhur. PP
3	K-04.A	Term. Bekasi - Perum Irigasi. PP
4	K-04.B	Term. Bekasi - Ganda Agung. PP
5	K-04.C	Perumnas I - Teluk Buyung. PP
6	K-05	Term. Bekasi - Cikunir. PP
7	K-05.A	Term. Bekasi - Galaxi. PP
8	K-07	Term. Bekasi - Seroja. PP
9	K-08	Sumber Arta - Cikunir. PP
10	K-08.A	Sumber Arta - Pondok Gede. PP
11	K-09.B	Term. Kayuringin - Wisma Asri. PP
12	K-10	Term. Bekasi - Ujung Harapan. PP
13	K-10.B	Term. Bekasi - Alinda. PP
14	K-11	Term. Bekasi - Bantar Gebang. PP
15	K-11.A	Term. Bekasi - Rawa Lumbu. PP
16	K-11.B	Term. Bekasi - Perum. Narogong. PP
17	K-11.C	Term. Bekasi Perum. Bojong Menteng. PP
18	K-12	Term. Bekasi - Pompa. PP
19	K-12.A	Term. Bekasi - Borobudur. PP
20	K-12.B	Duren Jaya - Term. Kayuringin. PP
21	K-19	Term. Bekasi - Mutiara Gading Timur. PP

22	K-19.A	Term. Bekasi - Pasar Bumiagara. PP
23	K-19.AK	Term. Bekasi - Mustika Sari. PP
24	K-22 (S-02)	Sumber Arta - Pondok Gede. PP
25	K-22.A	Sumber Arta - Pondok Gede. PP
26	K-25	Sumber Arta - Term. Bekasi. PP
27	K-25.B	Sumber Arta - Hero. PP
28	K-26	Sumber Arta - Cikunir. PP
29	K-26.A	Sumber Arta - Term. Bekasi. PP
30	K-27	Pondok Gede - Perum. Angkasa Puri. PP
31	K-30	Term. Bekasi - Pejuang Jaya. PP
32	K-31	Term. Bekasi - Bintara. PP
33	K-31.A	Term. Bekasi - Orchid Garden. PP
34	G-05	Pondok Gede - Curug. PP
35	G-07	Pondok Gede - Curug. PP
	TOTAL	

Sumber: Renstra DISHUB Kota Bekasi 2009- 2013

C. Frekuensi Lewat

Tersedianya jumlah angkutan umum di setiap trayek telah ditentukan berdasarkan kebutuhan yang ada dan disesuaikan dengan kondisi permintaan (*demand*) dan penawaran (*supply*). Perbedaan inilah yang menyebabkan frekuensi angkutan umum yang lewat juga berbeda. Semakin banyak jumlah angkutan maka frekuensi yang lewat semakin sering sehingga penumpang tidak perlu menunggu dalam waktu lama dan sebaliknya semakin sedikit jumlah angkutan umum frekuensi yang lewat semakin jarang dan sulit untuk ditemui.

Tabel Frekuensi Angkutan Lewat

Lokasi	Frekuensi Lewat rata-rata (menit)
Stasiun	30'
Terminal	10'
Pusat Kumpul	10'

Sumber: Data Primer Hasil Survei 2012

D. Sistem Pengangkutan

Menurut jenis transportasi yang ada di Kota Bekasi, sistem pengangkutan yang ada untuk tiap transportasi adalah stasiun, terminal dan halte. Kota Bekasi sendiri memiliki satu stasiun, satu terminal induk dan tiga sub terminal seperti terminal Pondok Gede, terminal Sumber Arta dan terminal Perumnas I serta 25 halte yang tersebar di Kota Bekasi. Stasiun Bekasi adalah stasiun KA yang terletak di Jl. H. Juanda, Kota Bekasi, Jawa Barat.

2. Penyediaan Transportasi Publik Oleh Pemerintah dan Swasta

Kota Bekasi memiliki cukup banyak angkutan kota berupa minibus dengan kapasitas penumpang maksimal 14 orang yang juga biasa disebut KOASI (Koperasi Angkutan Bekasi). KOASI melayani warga kota dari terminal Bekasi menuju perumahan di wilayah Kota Bekasi. Sedangkan ojek masih digunakan sebagai sarana angkutan dalam perumahan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan (DISHUB) tidak memiliki kapasitas dalam penyediaan transportasi itu sendiri tetapi lebih kepada penyediaan regulasi terkait sarana dan prasarana dan manajemen lalu lintas.

Selain itu sarana transportasi massal kereta api khususnya di Kota Bekasi menjadi salah satu alternatif pilihan yang paling banyak digunakan oleh masyarakat terutama para pekerja. Hal ini karena kereta api dianggap sebagai transportasi yang menawarkan pilihan yang baik dari sisi harga dan juga sistem operasionalnya. Berbeda dengan angkutan kota dan bus, manajemen transportasi kereta api sebagian besar berada dibawah wewenang pihak swasta dan sisanya oleh pemerintah. Keberadaan jenis kereta api di Bekasi sendiri terbagi menjadi kereta *commuter* dan juga kereta ekonomi dengan ketersediaan masing- masing jumlah unit enam buah untuk *commuter* dan dua buah untuk kereta ekonomi. Dalam hal ini

pengelolaan *commuter* berada dibawah PT KCJ (*Kereta Commuter Jaya*) sebagai penanggung jawab, sedangkan kereta ekonomi dipegang oleh pemerintah dibawah DAOP/PT. KAI.

Perbedaan pengelolaan ini memberikan penilaian yang juga berbeda. Kereta *commuter* menawarkan pilihan yang lebih baik. Hal ini dapat dilihat dari kondisi kereta yang terlihat lebih bagus dan terawat, selain itu dalam hal kenyamanan *commuter* dirasa sudah cukup baik dengan tersedianya pendingin udara dalam kendaraan dan kebersihan armadanya menyebabkan *commuter* memiliki poin lebih meskipun dari sisi biaya harga tiket untuk penumpang lebih tinggi yakni sebesar Rp6.500,00. Berbeda dengan *commuter*, dari sisi kenyamanan kereta ekonomi dirasa masih kurang bila dibandingkan dengan *commuter*. Selain dari tidak tersedianya pendingin udara, kereta ekonomi cenderung lebih tidak terawat. Namun dari sisi biaya, kereta ekonomi menawarkan biaya yang jauh lebih murah dibanding kereta *commuter* yaitu sebesar Rp1.500,00 tiap orang sekali perjalanan. Ini dikarenakan subsidi pemerintah yang diberikan khusus kepada masyarakat pengguna kereta ekonomi.

Banyaknya keluhan masyarakat tentang masih kurangnya manajemen kereta menyebabkan pihak pengelola berbenah diri dengan menerapkan kebijakan baru yang diharapkan mampu meningkatkan kualitas pelayanan dan kenyamanan kepada para pengguna. Berdasarkan telegram No AL/ 86 tanggal 14 Februari 2012 untuk memenuhi pembatasan kapasitas penumpang KA Lokal 150 orang tiap kereta, mulai 1 Maret 2012 maka KA Lokal di lintas JABODETABEK tidak berhenti kecuali Pasar Senen dan Bekasi kecuali KA 279B (Karawang- Jakarta). Penjualan dengan tiket komputer tercetak dan tiket dijual dibatasi maksimal 150% dari kapasitas

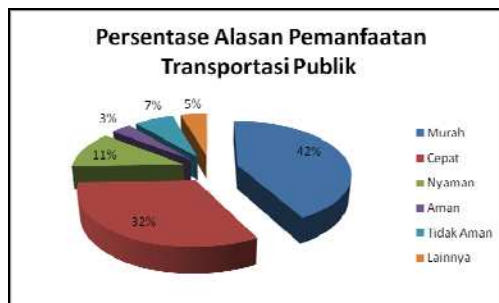
tempat duduk sehingga penumpang yang tidak memiliki tiket akan diturunkan.

Selain itu dari sisi peningkatan mutu pelayanan, upaya yang dilakukan pemerintah ialah dengan diterapkannya sistem pembelian tiket kereta api komersial yang dapat dibeli 90 hari atau tiga bulan sebelum hari keberangkatan. Dalam hal ini pemesanan juga dapat dilakukan di stasiun- stasiun online, agen resmi kereta api terdekat, *contac center* 121, POS Indonesia, Indomaret dan CITOS *connection*. Peraturan ini resmi diberlakukan mulai tanggal 8 Maret 2012. Tabel 4.12 berikut menginformasikan jadwal pemberangkatan kereta api ekonomi dan *commuter* dari stasiun Bekasi.

3. Pemanfaatan Pelayanan Transportasi Publik oleh Penduduk

Pemanfaatan layanan transportasi publik yaitu upaya yang dilakukan oleh penduduk dalam menggunakan jasa transportasi publik untuk mencapai tempat yang dituju. Dalam hal ini terdapat beberapa hal yang dikaji terkait hal yang mempengaruhi pemanfaatan layanan transportasi publik seperti; (a) tingkat pendidikan, (b) pendapatan, (c) kepemilikan kendaraan pribadi dan (d) jenis kegiatan masyarakat.

Pemanfaatan transportasi publik yang banyak digunakan oleh masyarakat tidak luput dari berbagai alasan. Alasan tersebut diantaranya ialah murah, cepat, nyaman, aman, tidak memiliki kendaraan dan lainnya. Berbagai macam alasan ini didasarkan pada bagaimana si pengguna transportasi publik lebih merasakan kemudahan dalam menggunakan transportasi publik tersebut. Berikut adalah tabel yang memuat alasan penggunaan transportasi publik oleh masyarakat.



Sumber: Hasil Survei 2012

Dari beberapa alasan yang disediakan kebanyakan responden memilih menggunakan transportasi publik karena alasan murah yaitu sebanyak 42,22% sedangkan alasan terbanyak setelah murah ialah karena alasan cepat yaitu sebesar 32,22%. Persentase penggunaan transportasi publik terendah yaitu dengan alasan aman sebesar 3,33%. Kebanyakan pengguna transportasi publik memang lebih mempertimbangkan sisi ekonomi dalam pemilihan moda transportasi untuk melakukan aktivitasnya. Pemanfaatan transportasi publik oleh masyarakat di Kota Bekasi digunakan oleh beberapa kelompok masyarakat yang secara umum memanfaatkan jasa transportasi publik diantaranya anak sekolah/ mahasiswa, para pekerja seperti karyawan, guru, PNS dan wiraswasta. Frekuensi pemanfaatan terbagi dalam beberapa kategori diantaranya kategori jarang, sering dan selalu. Kategori ini didasarkan pada keterangan dalam waktu hitungan hari per minggu. Kategori jarang diasumsikan jika penggunaan transportasi dilakukan dalam 1-2 hari/ minggu, kategori sering diasumsikan jika penggunaan transportasi dilakukan 3-5 hari/ minggu dan kategori selalu diasumsikan jika penggunaan

transportasi dilakukan 6-7 hari/minggu.



Sumber: Hasil Survei 2012

4. Kebijakan Layanan Transportasi Oleh Pemerintah Kota Bekasi

Sebagai kota Metropolitan, Bekasi merupakan kota yang tidak dapat terpisahkan dari Ibukota Jakarta. Berbicara tentang Kota Bekasi, bukan lagi bicara masalah perkembangan melainkan konsep penataan. Kota sebagai komponen yang spesifik dan memiliki keunikan tersendiri sehingga tidak bisa bersifat komplementer terhadap Tata Ruang Regional. Dalam hal ini Kota Bekasi itu sendiri memiliki konsep penataan ke arah infrastruktur dan perkembangan permukiman. Dokumen Rencana Tata Ruang dan Tata Wilayah Kota Bekasi menjelaskan tentang peran transportasi yang dilakukan secara terintegrasi dengan JABODETABEK. Dari sisi tata ruang, Bekasi merupakan bagian dari metropolitan mall yang memiliki inti wilayah JABODETABEK sebagai mendukung aktifitas di dalamnya. Saat ini arahan RTRW sudah dikembangkan dengan cara mengembangkan jalan yang terintegrasi yakni jalan darat dan jalan rel perlintasan kereta api. Dalam mewujudkan perkembangan jalan yang terintegrasi pula saat ini pemerintah tengah melakukan upaya menciptakan sarana transportasi massal yang diharapkan berkontribusi lebih baik.

Rencana pengembangan angkutan massal memang masih pada tahap awal pembicaraan.

Selain dari feeder yang telah dibuat, Pemerintah Kota Bekasi kini tengah menyusun pengadaan transportasi massal seperti kereta komuter dan BRT (*Bus Rapid Transit*) yang dikembangkan dalam 10 tahun kedepan serta diharapkan mampu mengatasi kebuntuan arus lalu lintas di rute Bekasi- Jakarta. Dua shelter Transjakarta telah dipilih sebagai tujuan yang akan menghubungkan armada dari Kota Bekasi. Dua titik shelter penghubung itu ialah Kampung Rambutan dan Pulogadung. Penentuan dua lokasi shelter tersebut dipilih oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Selain itu sebanyak 15 armada bantuan dari Direktorat Jenderal Angkutan Darat Kementerian Perhubungan siap dioperasikan untuk melayani dua tujuan tersebut. Selain itu shelter di Terminal Kota Bekasi serta empat lainnya di sepanjang lintasan menuju pintu tol Bekasi Timur pun tengah dipersiapkan.

KESIMPULAN

1. Karakteristik transportasi publik di Kota Bekasi adalah sebagai berikut:
 - a) Jenis transportasi publik yang banyak digunakan oleh masyarakat di Kota Bekasi diantaranya taxi, mini bus, mikro bus, angkutan kota, kereta api dan kendaraan roda dua ojek.
 - b) Sistem Operasional dan Trayek Angkutan Umum Di Kota Bekasi meliputi Terminal Induk Bekasi, Terminal Pondok Gede, Terminal Perumnas I dan Terminal Sumber Arta. Sedangkan untuk transportasi massal seperti kereta api hanya

- terdapat satu yaitu stasiun Bekasi.
- c) Frekuensi Lewat angkutan umum dapat dikatakan cepat dengan waktu tunggu rata-rata berkisar sepuluh hingga tiga puluh menit.
 - d) Sistem Pengangkutan yang ada di Kota Bekasi meliputi terminal, halte dan stasiun dengan pemanfaatan berbeda untuk tiap transportasi.
2. Penyediaan sarana transportasi di Kota Bekasi masih didominasi oleh pihak swasta. Khusus untuk angkutan kota dan bus wewenang tersebut dipegang oleh KOASI (Koperasi Angkutan Bekasi) dan Organda (Organisasi Gabungan Angkutan Darat) sedangkan untuk kereta api berada dibawah PT KCI (*Kereta Commuter Jaya*).
 3. Pemanfaatan pengguna transportasi publik oleh masyarakat Kota Bekasi dari sisi kualitas pelayanan terbilang cukup. Hal ini dapat dilihat dari hasil wawancara yang menyatakan sebanyak 53% menganggap kualitas pelayanan sudah cukup sehingga mereka lebih memilih transportasi umum oleh masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari.
 4. Kebijakan arahan pengembangan layanan transportasi di Kota Bekasi yang mengacu pada Perda Kota Bekasi Nomor 13 Tahun 2011 tentang RTRW Kota Bekasi yakni pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi dengan sistem transportasi Jabodetabek berupa pengembangan jalan darat dan jalan perlintasan rel kereta api.

Selain itu sarana transportasi massal berupa BRT (*Bus Rapid Transit*) juga tengah diupayakan sebagai salah satu solusi dari kemacetan yang kian parah serta strategi menarik para pengguna untuk kembali memilih transportasi massal dan beralih dari kendaraan pribadi.

DAFTAR PUSTAKA

- DPR RI. 2009. Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Tarsito : Bandung
- Nasution, Nur. 2004. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia :Jakarta
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan R & D*. Alfabeta: Bandung.
- Tamin, O.Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Penerbit: ITB: Bandung.