KAMPUS AKADEMIK PUBLISING
Jurnal Multidisiplin Ilmu Akademik (JMIA)
Vol.3, No.6 Desember 2026
e-ISSN: 3032-7377, p-ISSN : 3032-7385, Hal 106-120
DOI : https://doi.org/10.61722/jmia.v3i6.13423

STRATEGI PENINGKATAN DAMPAK POSITIF PEMBANGUNAN JALAN SISI BARAT PERJUANGAN MENGGUNAKAN ANALISIS SWOT

Kartika Kushendrahayu[1*], Siska Amelia[2] , R. Sihadi Darmo Wihardjo[3]
[123] Program Studi Kajian Pembangunan Perkotaan dan Wilayah, Program Pascasarjana, Universitas Krisnadwipayana
*Penulis Korespondensi: kartika.kushendrahayu@gmail.com

Abstract. *The construction of the West Side Perjuangan Road is one of the efforts undertaken by the Bekasi City Government to improve accessibility and reduce traffic congestion along Perjuangan Road, particularly on the Duta Harapan Intersection–Wisma Asri Intersection corridor. This development has generated public perceptions regarding socio-cultural changes resulting from the construction of the new road, as well as perceptions of its effectiveness in alleviating traffic congestion. Therefore, a strategic formulation is needed to enhance the positive impacts of the new road development through the SWOT analysis approach. The research employed a descriptive quantitative method. Primary data were collected through Likert-scale questionnaire surveys distributed to communities around the research area, field observations, and documentation, while secondary data included traffic volume data, population statistics, and documents from related agencies. The results of public perception indicate changes in activity patterns, local economic conditions, and social interactions, reflecting new socio-cultural dynamics within the area. Through SWOT analysis, strategies were identified that emphasize optimizing the function of the new road in order to maximize positive impacts on the community in terms of mobility, social, economic, and environmental aspects. Thus, the construction of the West Side Perjuangan Road has had a significant impact on the socio-cultural conditions of the community and has contributed to reducing traffic congestion. However, further management strategies and policy measures are still required to optimize its long-term benefits and minimize the risk of new traffic congestion.*

Keywords: *Road Development, Socio-Cultural, Likert Scale, Bekasi City*

Abstrak. *Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan merupakan salah satu upaya Pemerintah Kota Bekasi dalam meningkatkan aksesibilitas dan mengurai kemacetan pada Ruas Jalan Perjuangan terutama pada ruas jalan Simpang Duta Harapan–Simpang Wisma Asri. Hal ini memunculkan persepsi masyarakat terhadap perubahan sosio-kultural akibat pembangunan jalan baru sekaligus persepsi terhadap efektivitas penguraian kemacetan sehingga diperlukan rumusan strategi peningkatan dampak positif dari pembangunan jalan baru dengan menggunakan pendekatan analisis SWOT. Metode penelitian yang digunakan merupakan pendekatan kuantitatif deskriptif. Data primer diperoleh melalui survei kuesioner berskala Likertkepada masyarakat di sekitar lokasi penelitian, observasi lapangan, dokumentasi, sedangkan data sekunder yang diperoleh volume lalu lintas, jumlah penduduk, dokumen instansi terkait. Hasil persepsi masyarakat menunjukkan adanya perubahan pola aktivitas, ekonomi lokal, serta interaksi sosial yang mencerminkan dinamika sosio-kultural baru pada kawasan. Melalui analisis SWOT, diperoleh strategi yang menekankan optimalisasi fungsi jalan baru agar mampu meningkatkan dampak positif bagi masyarakat, baik dari aspek mobilitas, sosial, ekonomi, maupun lingkungan. Dengan demikian adanya Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan dapat memberikan dampak signifikan terhadap sosio-kultural masyarakat dan mengurai terjadinya kemacetan. Namun, diperlukan strategi pengelolaan dan kebijakan lanjutan agar manfaat jangka panjangnya lebih optimal serta risiko kemacetan baru dapat diminimalisir.*

Kata kunci: *Pembangunan Jalan, Sosio-Kultural, Likert, Kota Bekasi*

1. LATAR BELAKANG

Pembangunan infrastruktur transportasi memainkan peran penting dalam pembangunan perkotaan dan pertumbuhan ekonomi di sebagian besar kegiatan sosial dan

Naskah Masuk: 04 November 2026; Revisi: 05 November 2026; Diterima: 06 November 2026; Terbit: 17 November 2026

komersial (Hanafi, 2023). Selain itu infrastruktur transportasi dapat berfungsi sebagai suatu penggerak utama dalam transformasi wilayah yang dapat memicu terjadinya perubahan pola ruang, instrument sosial yang dapat mempengaruhi dinamika kehidupan dan aktivitas masyarakat. Dalam konteks perkotaan, pembangunan jalan baru sering dilakukan sebagai respon terhadap peningkatan aktivitas ekonomi dan pertumbuhan jumlah kendaraan. Keberadaan jalan baru diharapkan mampu memperbaiki sistem transportasi dan mendukung peningkatan kualitas hidup masyarakat di sekitarnya. Peningkatan kapasitas jaringan jalan melalui pembangunan jalan baru dapat memperbaiki tingkat pelayanan jalan (*level of service*) dan menurunkan kepadatan lalu lintas, terutama dalam jangka pendek (Rodrigue, 2020).

Pembangunan jalan baru dapat berfungsi sebagai jalur alternatif yang mampu mendistribusikan arus lalu lintas, mengurangi beban pada jalan utama, serta memperpendek waktu tempuh perjalanan. Hal ini berarti terdapat hubungan kausal antara pembangunan jalan baru dan perubahan tingkat kemacetan lalu lintas. Pengurangan kemacetan jalan perkotaan melalui pembangunan infrastruktur menjanjikan waktu tempuh yang lebih singkat, pengurangan polusi, serta manfaat ekonomi yang lebih luas. Namun, selain infrastruktur transportasi yang maju memengaruhi lalu lintas yang sudah ada, hal tersebut juga memicu permintaan baru *(induced demand)* yang cenderung sering diabaikan (Bucsky & Juhasz, 2022). Penambahan kapasitas jalan raya menyebabkan peningkatan volume lalu lintas dengan elastisitas mendekati satu, sehingga kemacetan cenderung kembali ke tingkat semula (Duranton & Turner, 2011). Dukungan masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan jalan baru juga sangat dibutuhkan dan perlu diperhatikan, karena masyarakat merupakan objek atau sasaran yang terkena imbas pembangunan sekaligus sebagai subjek yang melaksanakan pembangunan. Pendapat atau aspirasi harus dipertimbangkan untuk menyinkronkan antara pembangunan dengan kepentingan masyarakat umum agar tercipta pembangunan yang bersifat partisipatif (Laras & Mei, 2017).

Penelitian menyatakan kemacetan sering terjadi tidak hanya berdampak pada sisi sosial pengguna jalan saja namun berdampak juga pada sisi ekonomi kendaraan yang digunakan pengguna jalan karena penggunaan BBM yang lebih besar, waktu tempuh

lebih lama, hilangnya pendapatan dan badan menjadi mudah lelah yang berdampak pada emosi pengguna jalan yang berlanjut stress (Aris, 2013).

Berdasarkan data BPS tahun 2024 Kecamatan Bekasi Utara memiliki populasi penduduk terbesar yaitu 349,943 ribu dengan presentase penduduk di Kota Bekasi sebesar 13,24% (BPS, 2024). Dengan terjadinya pertumbuhan penduduk ini akan terjadi peningkatan aktivitas ekonomi serta meningkatkan kebutuhan mobilitas masyarakat yang memicu terjadinya kemacetan lalu lintas yang berdampak pada menurunnya efisiensi pergerakan, meningkatnya waktu tempuh perjalanan, menurunkan kualitas hidup masyarakat perkotaan seperti stres, konflik sosial dan menurunnya kenyamanan hidup. Maka untuk mendukung pergerakan lalu lintas dan mobilitas penduduk terutama di wilayah Kecamatan Bekasi Utara yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Bekasi maka dilakukan pembangunan jalan baru yaitu Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan dengan pemanfaatan lahan irigasi milik PJT II Bekasi. Ketersediaan lahan milik PJT ini berada di sepanjang saluran irigasi dengan luasan yang cukup besar dapat dimanfaatkan untuk pembangunan infrastruktur jalan baru, salah satunya Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan. Potensi pemanfaatan aset milik PJT semakin diperkuat dengan adanya dasar hukum yang telah ditandatangani pada bulan Mei 2025 berupa Perjanjian Kerja Sama antara Pemerintah Kota Bekasi dengan PJT II Bekasi dalam optimalisasi aset negara untuk kepentingan publik. Realisasi dari Pemerintah Kota Bekasi untuk potensi pemanfaatan lahan irigasi di sisi barat Jalan Perjuangan telah dimulai sejak bulan Oktober 2025 dengan melakukan penertiban bangunan liar yang berada di atas lahan tersebut.

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah observasi lapangan, pengambilan *sample* dengan pembagian kuisoner dan dokumentasi sehingga diperoleh rumusan strategi dari persepsi masyarakat untuk peningkatan dampak positif seperti dampak sosio kultural masyarakat, dampak ekonomi, sosial dan lingkungan yang ditimbulkan dari Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan sebagai jalan baru Jalan Perjuangan dari Simpang Perumahan Duta Harapan menuju simpang Perumahan Wisma Asri.

2. METODE PENELITIAN

2.1. Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan untuk pengambilan populasi dalam penelitian ini berada di lokasi Kecamatan Bekasi Utara menggunakan penilaian secara kualitatif menggunakan teknik *non probability sampling* dengan metode *purposed sampling.* Sedangkan untuk mengetahui dampak pembangunan jalan baru, teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *probability sampling* dengan *simple random sampling* yaitu teknik sampling untuk memberikan peluang yang sama pada setiap anggota populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel dengan lokasi pengambilan sampling dalam penelitian berada pada sekitar wilayah Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan.

Dalam pengambilan data primer diperoleh dari sumber asli atau pertama melalui pengamatan (observasi) secara langsung maupun penyebaran kuisoner dengan memberikan daftar pertanyaan yang bersifat tertutup dengan skala likert (1 – 5) pada responden yang terkait dan pertanyaan terbuka berupa saran dan harapan dari responden untuk dijadikan pertimbangan dalam penelitian. Pada data sekunder diperoleh secara tidak langsung berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip yang dipublikasikan maupun tidak seperti data jumlah kependudukan Kota Bekasi dari Bekasi dalam Angka yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik, data tata guna lahan dan pola ruang dari Dinas Tata Ruang Kota Bekasi, serta data volume lalu lintas dari Dinas Perhubungan Kota Bekasi.

Penentuan ukuran sampel minimal (n) dari suatu populasi yang diketahui (N) dengan tingkah kesalahan *margin of error tertentu* (e) dihitung dengan Rumus Slovin seperti pada Persamaan 1 berikut:

$$n = \frac{N}{1+N\,(e^2)}$$

(Persamaan 1)

Dimana, n= Jumlah sampel minimum yang diperlukan

N = Total Populasi yang diketahui

e = Batas toleransi kesalahan (*margin of error*) dalam bentuk desimal

Lokasi wilayah penelitian berada pada ruas dan persimpangan jalan di sekitar Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan tepatnya di antara dua kelurahan yaitu Kelurahan Harapan Baru dan Kelurahan Teluk Pucung Kecamatan Bekasi Utara

yang menghubungkan Perumahan Duta Harapan dengan Perumahan Taman Wisma Asri dengan pemanfaatan lahan perairan sehingga dapat mengurai kemacetan dan meningkatkan aksesibilitas masyarakat di sekitar lokasi penelitian. Panjang Jalan Sisi Barat Perjuangan (jalan baru) adalah 430 meter dengan lebar 8 meter termasuk ke dalam jalan arteri sekunder. Lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.



Sumber: Peneliti, 2025

Gambar 1. Lokasi Penelitian

2.2.Metode Analisis Data

Metode analisis data yang dilakukan sebelum melakukan penyebaran kuisoner yaitu uji validitas dan uji reliabilitas diperoleh dari survei kuisoner yang disebar di beberapa wilayah Kelurahan Teluk Pucung dan Kelurahan Harapan Baru kemudian diolah dalam bentuk skoring kemudian dilakukan analisis data Software IMB SPSS Statistics 31 (SPSS versi 31.00). Dalam mengetahui persepsi masyarakat terhadap dampak pembangunan jalan baru tersebut digunakan analisis data kualitatif deskriptif yang didukung dengan pengolahan kuantitatif dari pengukuran kuisoner menurut skala likert dengan nilai skoring berikut:

- Angka 5 = Sangat setuju
- Angka 4 = Setuju
- Angka 3 = Cukup setuju
- Angka 2 = Tidak setuju

- Angka 1 = Sangat tidak setuju

Uji validitas merupakan tahapan sebagai cara untuk menunjukkan tingkat ketepatan suatu alat ukur. Apabila alat ukur tersebut valid maka instrument tersebut dapat digunakan apa yang seharusnya diukur dalam ketepatan data yang sesungguhnya (Sugiyono, 1999). Kriteria instrument penelitian dikatakan valid apabila koefisien product moment melebihi 0,3 dan hasil rhitung > r tabel . Setelah instrument dikatakan valid maka dapat mengikuti uji realibilitas, sedangkan apabila instrument dikatakan tidak valid maka tidak bisa melakukan uji reliabilitas. (Sugiyono, 1999). Kriteria suatu alat ukur dikatakan reliable dengan penggunaan teknik Cronbach Alpha, jika nilai pada SPSS > 0,06.

Dalam merumuskan srategi untuk meningkatkan dampak positif dengan adanya Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan maka analisis SWOT (*strength, weekness, opportunity, threats*) didasarkan pada hasil kuisoner yang telah diperoleh kemudian diperoleh hasil klasifikasi untuk Faktor IFAS (*Internal Factors*) berupa *strength* dan *weekness*, dimana faktor IFAS terkait kualitas, fungsi, operasi jalan. Sedangkan Faktor EFAS (*External Factors*) yaitu *opportunity* dan *threat* terkait wilayah, ekonomi lokal, investasi, dan eksternal dari objek jalan. Beberapa tahapan yang dilakukan untuk merumuskan strategi antara lain:

a. Melakukan perhitungan *mean* pada setiap faktor untuk mendapatkan ukuran persepsi masyarakat menggunakan Microsoft Excel.

b. Menghitung Bobot untuk mendapatkan tingkat kepentingan dengan Persamaan 2 dan 3 berikut:

$$Bobot\ IFAS = \frac{nilai\ mean\ setiap\ faktor}{Juml \quad Total\ IFAS\ (S+W)} \qquad \text{(Persamaan 2)}$$

$$Bobot\ EFAS = \frac{nilai\ mean\ setiap\ faktor}{Jumlah\ Total\ EFAS\ (O+T)} \qquad \text{(Persamaan3)}$$

c. Menentukan interval rating terhadap kondisi aktual atau tingkat respons masyarakat (nilai *mean*) berdasarkan nilai interval.

d. Melakukan perhitungan skor untuk menentukan kontribusi sesuai Persamaan 4:

$$Skor = Bobot\ x\ Rating \qquad \text{(Persamaan 4)}$$

e. Menghitung nilai IFAS dan EFAS untuk menentukan arah strategi, dengan Persamaan 5 dan 6:

$$Nilai\ IFAS = \sum \text{nilai Skor } Strength\ (\text{S}) - \sum \text{nilai Skor } Weekness\ (\text{W})$$

(Persamaan 5)

$$Nilai\ EFAS = \sum \text{nilai Skor } Opportunity\ (\text{O}) - \sum \text{nilai Skor } Threat\ (\text{T})$$

(Persamaan 6)

f. Menentukan posisi kuadran dari nilai IFAS dan EFAS untuk menentukan tipe strategi yang dilakukan.

g. Memberikan rekomendasi strategi kebijakan berdasarkan tipe strategi yang telah ditetapkan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Populasi yang digunakan untuk penelitian ini berada di antara Kelurahan Harapan Baru dan Teluk Pucung dengan detail jumlah kepala keluarga dapat ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2. Jumlah Kepala Keluarga untuk Sample Penelitian

No.	Sample Penelitian	Jumlah KK	Jumlah Penduduk
1.	RW 17 Kel. Harapan Baru	125	450 jiwa
2.	RW 03 Kel. Harapan Baru	350	1.250 jiwa
3.	RW 14 Kel. Teluk Pucung	276	913 jiwa
4.	RW 16 Kel. Teluk Pucung	253	843 jiwa
5.	RW 17 Kel. Teluk Pucung	251	544 jiwa
6.	RW 31 Kel. Teluk Pucung	157	447 jiwa
	Total Populasi	**1412**	**4447 jiwa**

Sumber: Data Olahan Penelitian, 2026

Dengan melihat Tabel 2 di atas maka s*ample* yang digunakan untuk penelitian diambil dari jumlah KK dengan asumsi 1 KK memiki kendaraan akan dihitung dengan Rumus Slovin seperti pada Persamaan 1 dan diambil nilai *margin error (e)* sebesar 6%, maka sampel minimal penelitian adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1+N\,(e^2)}$$

$$n = \frac{1412}{1+141\ \ (0{,}06^2)}$$

$n = 232{,}115$, dibulatkan menjadi 233 orang

Setelah dilakukan pengolah data hasil kuesioner maka dapat dilakukan perhitungan nilai rata-rata (*mean*) pada masing-masing variabel yang dihitung dengan menjumlahkan seluruh skor penilaian pada suatu variabel kemudian dibagi dengan jumlah responden seperti Tabel 3. Hal ini dapat digunakan untuk menggambarkan tingkat persepsi masyarakat dengan membandingkan tingkat dominasi dari setiap kelompok dampak.

Tabel 3. Nilai Rata-rata Dampak Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan

No	Jenis Dampak	Nilai *Mean*	Kategori
1.	Dampak Ekonomi	4,06	Tinggi
2.	Dampak Sosial	3,99	Tinggi
3.	Dampak Lingkungan	3,82	Tinggi

Sumber: Hasil Olah Data Peneliti, 2026

Pada Tabel 3 di atas, dampak ekonomi memiliki nilai terbesar dapat memperjelas konsep pembangunan berbasis aksesibilitas, dimana peningkatan akses jalan akan mempermudah pergerakan barang dan manusia sehingga memunculkan peluang ekonomi baru seperti peningkatan aktivitas perdagangan, menciptakan lapangan kerja baru, peningkatan pendapatan masyarakat, biaya transportasi menjadi lebih efisien sejak adanya pembangunan jalan, harga tanah di sekitar jalan mengalami peningkatan sehingga minat untuk berinvestasi di wilayah ini juga meningkat, serta bertambahnya mobilitas masyarakat. Nilai *mean* dampak sosial yaitu 3,99 dan tergolong tinggi menunjukkan bahwa pembangunan jalan juga dapat mempengaruhi interaksi sosial, intensitas kegiatan sosial masyarakat, pola mobilitas masyarakat dan persepsi terhadap kemudahan dalam mengakses fasilitas umum seperti sekolah, pasar, layanan kesehatan maupun fasilitas umum lainnya. Sedangkan untuk dampak lingkungan dengan nilai mean 3,82 memiliki posisi yang paling rendah jika dibandingkan dengan variabel lainnya, walaupun tidak dominan dan masih dalam kategori tinggi. Hal ini berarti masyarakat menyadari adanya perubahan pada kualitas lingkungan seperti kebisingan, polusi udara ataupun perubahan

penggunaan lahan, peningkatan kepadatan bangunan, namun tingkat persepsinya tidak setinggi dimensi ekonomi. Analisis kuantitatif ini tidak hanya memberikan gambaran mengenai sejauh mana pembangunan dapat berpengaruh terhadap masyarakat, tetapi juga dapat menjadi dasar bagi pemerintah dalam merumuskan rekomendasi kebijakan agar pembangunan jalan dapat memberikan manfaat yang optimal serta meningkatkan dampak posisif dalam Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan. Analisis data perhitungan Faktor IFAS pada Tabel 4 dan EFAS pada Tabel 5.

Tabel 4. Analisis Data Perhitungan Faktor IFAS

Kode	Pernyataan	Kategori	*Mean*	Bobot	Rating	Skor
S1	Jalan baru memudahkan saya mencapai tempat tujuan sehari-hari	*Strength (S)*	4,39	0,048	4	0,192
S2	Waktu tempuh perjalanan saya menjadi lebih singkat	*Strength (S)*	4,35	0,048	4	0,191
S3	Jalan baru menghubungkan wilayah saya dengan kawasan lain	*Strength (S)*	4,27	0,047	4	0,187
S4	Jalan baru dapat digunakan sebagai jalur alternatif	*Strength (S)*	4,29	0,047	4	0,188
S5	Lebar jalan baru memadai untuk volume kendaraan	*Strength (S)*	4,24	0,046	4	0,186
S6	Arus lalu lintas di jalan baru relatif lancar	*Strength (S)*	4,19	0,046	4	0,184
S7	Kondisi permukaan jalan baru nyaman dilalui	*Strength (S)*	4,16	0,046	4	0,183
S8	Sistem drainase jalan berfungsi dengan baik	*Strength (S)*	3,88	0,043	3	0,128
S9	Jalan baru berfungsi sesuai dengan kebutuhan masyarakat	*Strength (S)*	4,24	0,047	4	0,186
S10	Jalan baru mendukung aktivitas mobilitas masyarakat	*Strength (S)*	4,31	0,047	4	0,189
S11	Interaksi antarwarga menjadi lebih sering	*Strength (S)*	3,92	0,043	3	0,129
Kode	**Pernyataan**	**Kategori**	***Mean***	**Bobot**	**Rating**	**Skor**
S12	Intensitas kegiatan sosial masyarakat meningkat	*Strength (S)*	4,05	0,044	4	0,178
S13	Pembangunan jalan baru membantu memperlancar mobilitas saya	*Strength (S)*	4,30	0,047	4	0,189

S14	Saya lebih mudah mengakses fasilitas umum	*Strength (S)*	4,12	0,045	4	0,181
S15	Hubungan sosial antarwarga tetap harmonis	*Strength (S)*	4,01	0,044	4	0,176
S16	Aktivitas harian saya tetap nyaman meski pembangunan berlangsung	*Strength (S)*	3,96	0,043	3	0,130
		Total Strength (S)				**2,796**
W1	Waktu tempuh perjalanan menjadi lebih lama dengan adanya jalan baru	*Weekness (W)*	2,82	0,031	3	0,093
W2	Kemacetan masih sering terjadi walaupun sudah terdapat jalan baru	*Weekness (W)*	2,99	0,033	3	0,098
W3	Berkendara terasa lebih melelahkan saat terjadinya kemacetan	*Weekness (W)*	3,74	0,041	2	0,082
W4	Risiko kecelakaan meningkat saat terjadinya kemacetan	*Weekness (W)*	3,22	0,035	2	0,071
W5	Belum adanya fasilitas pendukung pengguna jalan seperti lampu, rambu keselamatan	*Weekness (W)*	4,45	0,049	1	0,049
W6	Keterbatasan integrasi dengan jaringan transportasi dan konektivitas kawasan	*Weekness (W)*	3,75	0,041	2	0,082
W7	Minimnya sosialisasi dan informasi pembangunan kepada masyarakat	*Weekness (W)*	3,55	0,039	2	0,078
		Total Weekness (W)				**0,553**
		Total IFAS (S+W)	**91,20**	**1,00**		

Tabel 5. Analisis Data Perhitungan Faktor EFAS

Kode	Pernyataan	Kategori	*Mean*	Bobot	Rating	Skor
O1	Pembangunan jalan mendorong munculnya peluang usaha baru	*Opportunity (O)*	3,99	0,050	3	0,151
O2	Pembangunan jalan membuka peluang peningkatan pendapatan masyarakat.	*Opportunity (O)*	3,99	0,050	3	0,151

O3	Biaya transportasi lebih efisien sejak adanya pembangunan jalan	*Opportunity (O)*	3,99	0,050	3	0,151
O4	Harga tanah di sekitar jalan meningkat	*Opportunity (O)*	4,11	0,052	4	0,207
O5	Minat investasi di wilayah ini meningkat	*Opportunity (O)*	4,00	0,050	4	0,201
O6	Jalan baru menciptakan lapangan kerja baru	*Opportunity (O)*	3,87	0,049	3	0,146
O7	Debu dan polusi udara tidak terlalu mengganggu aktivitas	*Opportunity (O)*	3,54	0,045	3	0,134
O8	Tingkat kebisingan akibat pembangunan masih dalam batas wajar	*Opportunity (O)*	3,80	0,048	3	0,144
O9	Lingkungan sekitar tetap cukup nyaman selama pembangunan berlangsung	*Opportunity (O)*	3,89	0,049	3	0,147
O10	Bahan material dan limbah proyek dikelola dengan baik	*Opportunity (O)*	3,87	0,049	3	0,146
O11	Area pembangunan jalan baru aman bagi lingkungan sekitar	*Opportunity (O)*	3,98	0,050	3	0,150
O12	Aksesibilitas kawasan meningkat	*Opportunity (O)*	4,26	0,054	4	0,215
O13	Aktivitas ekonomi masyarakat meningkat	*Opportunity (O)*	4,31	0,054	4	0,217
O14	Keselamatan lalu lintas membaik setelah jalan selesai.	*Opportunity (O)*	4,33	0,055	4	0,218
O15	Kualitas lingkungan membaik setelah pembangunan selesai	*Opportunity (O)*	4,35	0,055	4	0,219
O16	Dukungan masyarakat terhadap proyek	*Opportunity (O)*	4,39	0,055	4	0,221
		Total *Opportunity* (O)				**2,817**
Kode	**Pernyataan**	**Kategori**	***Mean***	**Bobot**	**Rating**	**Skor**
T1	Terjadi perubahan fungsi lahan di sekitar pembangunan jalan	*Threat (T)*	3,87	0,049	2	0,097
T2	Kepadatan bangunan akan meningkat dengan adanya jalan baru	*Threat (T)*	3,79	0,048	2	0,095
T3	Waktu tempuh perjalanan menjadi lebih lama dengan adanya jalan baru	*Threat (T)*	3,82	0,048	2	0,096

T4	Kemacetan terjadi saat jam berangkat dan pulang kerja	*Threat (T)*	3,28	0,041	2	0,083
		Total *Threat* (T)				**0,372**
		Total *EFAS* (O+T)	**79,43**	**1,00**		

Sumber: Hasil Olah Data Peneliti, 2026

Berdasarkan Tabel 4 dan 5 dilakukan perhitungan nilai IFAS dan EFAS seperti Persamaan 5 dan 6 berikut:

- Nilai IFAS (*Internal Factor)* = ∑ nilai Skor *Strength (S)* - ∑ nilai Skor *Weekness (W)*

  = 2,796 – 0,553 = 2,243

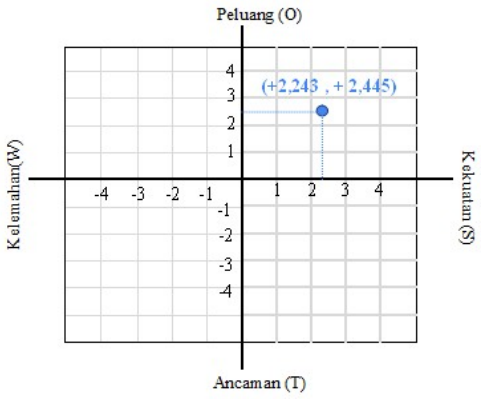
- Nilai EFAS (*External Factor)*= ∑ nilai Skor *Opportunity (O)* - ∑ nilai Skor *Threat (T)*

  = 2,827 – 0,373 = 2,445

Berdasarkan nilai IFAS dan EFAS di atas dapat digambarkan sistem koordinat seperti pada Gambar 2.

Dalam Gambar 2 terlihat bahwa koordinat posisi strategi (x,y) yaitu (2,243 , 2,445) dimana posisi ini berada di Kuadran I yaitu *Growth/ Aggressive Strategy* (SO), dimana :

- Sumbu X (Horizontal) dari nilai internal (IFAS) yaitu + 2,243 (positif)
- Sumbu Y (Vertikal) dari nilai eksternal (EFAS) yaitu +2,445 (positif)



Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2026

Gambar 2. Diagram *Cartesius* Hasil Analisis SWOT

Berdasarkan kombinasi hasil analisis SWOT pada temuan penelitian, maka strategi yang paling kritis untuk meningkatkan dampak positif dari Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan antara lain:

1. Mengembangkan koridor ekonomi dan peluang usaha baru untuk peningkatan jumlah UMKM, pendapatan masyarakat meningkat seperti penataan zona komersial mikro (UMKM Strip) berupa penyediaan ruang usaha yang formal bukan liar seperti toko/ruko kecil tiap 300-500 m, shelter kaki lima permanen, revitalisasi lahan kosong menjadi sentra kuliner sehingga mencegah PKL mengganggu lalu lintas
2. Meningkatkan fasilitas keselamatan dan kenyamanan jalan seperti pemasangan lampu penerangan jalan umum setiap 25-30 meter, rambu, zebra cross depan sekolah/perumahan, lampu apill di simpang jalan Perumahan Duta Harapan dan simpang jalan Perumahan Wisma Asri, pemberian marka jalan, speed table dekat permukiman sehingga angka kecelakaan menurun dan persepsi keamanan menjadi meningkat.
3. Monitoring persepsi publik secara periodik dengan komunikasi publik berbasis data manfaat sosial-ekonomi (evidence-based communication) berupa survei kepuasan masyarakat tiap 6-12 bulan dengan kuisoner likert, pelaksanaan forum warga (musrenbang tematik koridor jalan).
4. Mengendalikan kemacetan dan penggunaan lahan dengan rekayasa lalu lintas & tata ruang seperti sinkronisasi lampu lalu lintas, penetapan peraturan wali kota untuk sistem satu arah, larangan parkir di badan jalan, jam operasional truk, kewajiban penyediaan tempat parkir bagi pemohon izin usaha dan pengaturan akses keluar-masuk kawasan komersial.
5. Mengintegrasikan sistem jaringan transportasi untuk pengaturan pergerakan orang, barang, dan aktivitas ekonomi secara terpadu antara koridor Jalan Sisi Barat Perjuangan, kawasan komersial Summarecon, sekolah, rumah sakit serta wilayah permukiman dan pelayanan publik di Kabupaten Bekasi menggunakan angkutan umum, ojek online, Bis Kita setiap 10-15 menit dari Jalan Ir. Juanda kawasan Stasiun Bekasi, Summarecon Mall Bekasi, Jalan Sisi Barat Perjuangan hingga Jalan Lingkar Utara yang menghubungkan wilayah Kabupaten Bekasi dengan tarif murah/subsidi

disertai pemberian halte dan kantong transit bersama setiap 400-500 meter (*lay-by*). Hal ini dilakukan agar angkutan tidak berhenti sembarangan dan mengganggu arus utama, mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, akses pekerja dan pelajar lebih mudah dan ruas jalan baru menjadi lebih hidup. Selain itu tersedianya fasilitas non - motorized untuk pejalan kaki dan pesepeda (first last mile) dilengkapi penyediaan trotoar, marka jalur khusus sepeda, parkir sepeda di ruko/halte sehingga perjalanan jarak pendek kurang dari 2 km tidak perlu menggunakan motor, beban lalu lintas dan emisi turun, interaksi sosial semakin meningkat.

6. Mengoptimalkan investasi publik & swasta dengan skema CSR, KPBU/PPP, kemitraan pengelolaan fasilitas pendukung. Contohnya swasta membangun PJU, developer membangun trotoar, UMKM mengelola area sekitar perdagangannya.
7. Meningkatkan partisipasi dan dukungan masyarakat dalam siklus perencanaan–implementasi–evaluasi dengan cara melakukan FGD secara rutin, pelaporan kerusakan jalan melalui sosial media (whatsapp, instagram, thread, facebook atau aplikasi lainnya)

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Pada hasil analisis terhadap persepsi masyarakat terkait pembangunan jalan baru yaitu Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan memiliki dampak ekonomi yang paling tinggi dibandingkan dengan dampak sosial dan lingkungan. Dalam perumusan strategi peningkatan dampak positif dari Pembangunan Jalan Sisi Barat Perjuangan adalah dengan penerapan Strategi Strength Opportunity (*Growth Strategy*) karena strategi ini dapat menekankan pemanfaatan kekuatan internal untuk menangkap peluang eksternal. Namun untuk implementasi kebijakan secara komprehensif, tetap dihasilkan strategi ST, WO, dan WT sebagai mitigasi jangka menengah dan panjang. Peningkatan strategi yang dapat dilakukan antara lain pengembangan koridor ekonomi berbasis aksesibilitas jalan, optimalisasi investasi fasilitas publik dan keselamatan, integrasi jaringan antar kawasan melalui transportasi publik, serta penguatan branding kawasan sebagai koridor aman dan produktif. Implementasi strategi ini dapat meningkatkan dampak positif pembangunan dalam bentuk peningkatan konektivitas, pertumbuhan ekonomi lokal, peningkatan keselamatan, serta peningkatan kualitas hidup masyarakat di sekitar koridor

pembangunan. Oleh karena itu, strategi mitigasi terbaik adalah dengan mengedepankan transparansi, partisipasi, dan integrasi transportasi.

DAFTAR REFERENSI

Aris, A. (2013). Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan akibat Kemacetan Lalu Lintas (Studi Kasus Area Universitas Brawijaya Malang). *urnal Ilmiah Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Brawijaya Malang*, https://www.scribd.com/document/684577922/835-1625-1-SM.

BPS. (2024). *Kota Bekasi dalam Angka 2024.* Kota Bekasi: Badan Pusat Statistik.

Bucsky, P., & Juhasz, M. (2022). Long-term evidence on induced traffic: A case study on the relationship between road traffic and capacity of Budapest bridges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, Elsevier, vol. 157(C)*, 244-257.

Direktorat Jenderal Bina Marga. (2023). *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia.* Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Duranton, G., & Turner, M. (2011). The fundamental law of road congestion: Evidence from US cities. *American Economic Review, 101(6)*, 2616–2652.

Hanafi, I. (2023). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Transportasi Berkelanjutan terhadap Mobilitas dan Lingkungan di Kalimantan. *Jurnal Multidisiplin West Science, vol. 2, no. 10*, 908-917.

Laras, H., & Mei, E. (2017). Persepsi Masyarakat terhadap Pembangunan Jalan Tol Bekasi Cawang-Kampung Melayu (Becakayu). *Jurnal Bumi Indonesia, Vol. 6 No.3*, 20-28.

Robbins, S. P. (2001). *Perilaku Organisasi, Konsep, Kontroversi dan Aplikasi Terjemahan.* Jakarta: PT. Prenhallindo.

Rodrigue, J.-P. (2020). *The geography of transport systems (5th ed.).* Routledge.

Sugiyono. (1999). *Metode Penelitian Bisnis.* Bandung: Alfabeta.