KAMPUS AKADEMIK PUBLISING
Jurnal Multidisiplin Ilmu Akademik (JMIA)
Vol.3, No.6 Desember 2026
e-ISSN: 3032-7377, p-ISSN : 3032-7385, Hal 121-136
DOI : https://doi.org/10.61722/jmia.v3i6.13439

Strategi Peningkatan Kelayakan Fasilitas Pejalan Kaki, (Studi Kasus Di Jalan Raya Jatiwaringin)

Muhamad Azis Wahyu Hidayat[1*], Achmad Pahrul Rodji[2], Kasman[3]
[1] Program Studi Kajian Pembangunan Perkotaan Dan Wilayah, Fakultas, Universitas Krisnadwipayana
*Penulis Korespondensi: muhamad.awah@gmail.com

Abstract. *This study aims to evaluate the existing conditions and formulate strategies to improve the feasibility of pedestrian facilities along the Jalan Raya Jatiwaringin corridor, Bekasi City. Pedestrian facilities currently face serious issues such as physical damage, occupation by street vendors (PKL), and a lack of inclusive infrastructure. This research employs a mixed-method approach with an explanatory sequential design. Data were collected through field observations covering 6.026 km and questionnaires distributed to 100 respondents. The results indicate that only 2.9% of the sidewalks are in good condition, while 40.5% are damaged, and 56.6% remain unbuilt. SWOT analysis places the strategic position in Quadrant II (Weaknesses-Opportunities Strategy). The main findings reveal that internal weaknesses, particularly PKL occupation and the absence of guiding blocks for the disabled, are more dominant than the existing strengths. However, significant opportunities exist through government policy support and spatial planning (RDTR). Formulated priority strategies include phased physical repairs in critical zones, regulatory enforcement against sidewalk occupation, and the provision of supporting facilities such as shade vegetation and guiding blocks. The implementation of these strategies is expected to realize a safe and comfortable sustainable transportation system for all levels of society.*

Keywords: *Pedestrian Facilities; Feasibility; SWOT Analysis; Jatiwaringin Road; Sustainable Transportation.*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kondisi eksisting dan merumuskan strategi peningkatan kelayakan fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Raya Jatiwaringin, Kota Bekasi. Fasilitas pejalan kaki saat ini menghadapi masalah serius berupa kerusakan fisik, okupasi oleh Pedagang Kaki Lima (PKL), serta minimnya infrastruktur inklusif. Penelitian menggunakan metode campuran (mixed method) dengan desain sekuensial eksplanatoris. Data dikumpulkan melalui observasi lapangan sepanjang 6,026 km dan kuesioner kepada 100 responden. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hanya 2,9% trotoar dalam kondisi baik, sementara 40,5% rusak, dan 56,6% belum terbangun. Analisis SWOT menempatkan posisi strategi pada Kuadran II (Strategi Weaknesses-Opportunities). Temuan utama menunjukkan kelemahan internal, terutama okupasi PKL dan ketiadaan jalur pemandu disabilitas, lebih dominan dibandingkan kekuatan yang ada. Namun, terdapat peluang besar dari dukungan kebijakan pemerintah dan rencana tata ruang (RDTR). Strategi prioritas yang dirumuskan meliputi perbaikan fisik bertahap pada zona kritis, penegakan regulasi terhadap okupasi trotoar, dan penyediaan fasilitas pendukung seperti vegetasi peneduh dan guiding block. Implementasi strategi ini diharapkan dapat mewujudkan sistem transportasi berkelanjutan yang aman dan nyaman bagi seluruh lapisan masyarakat.

Kata kunci: Fasilitas Pejalan Kaki; Kelayakan; Analisis SWOT; Jalan Raya Jatiwaringin; Transportasi Berkelanjutan.

1. LATAR BELAKANG

Kota merupakan tempat manusia dengan aktivitas yang beragam, baik sebagai tempat tinggal maupun tempat kegiatan yang tersebar pada lokasi berbeda. Meningkatnya pertumbuhan jumlah penduduk berpengaruh signifikan terhadap kebutuhan sarana dan

Naskah Masuk: 04 November 2026; Revisi: 05 November 2026; Diterima: 06 November 2026; Terbit: 19 November 2026

prasarana transportasi dalam sebuah kota. Hal ini menuntut sistem transportasi mampu melayani seluruh komponen pengguna jalan, mulai dari kendaraan roda empat seperti mobil, roda dua seperti sepeda motor dan sepeda, hingga pejalan kaki.

Berjalan kaki merupakan moda transportasi dasar bagi sebagian besar masyarakat, terutama di kota-kota besar. Kegiatan berjalan kaki merupakan moda transportasi yang paling efisien, ekonomis, dan mudah diakses untuk mobilitas dari satu tempat ke tempat lainnya. Dengan meningkatnya urbanisasi dan mobilitas masyarakat, kebutuhan akan fasilitas pejalan kaki yang aman, nyaman, dan aksesibel semakin mendesak sebagai bagian penting dalam perencanaan infrastruktur kota yang berkelanjutan (Jaman, 2022; Nugrahanti & Pratiwi, 2023) (Harahap *et al*., 2023).

Trotoar merupakan bagian dari rekayasa jalan raya yang diperuntukkan khusus untuk pejalan kaki (*pedestrian*). Menurut standar perencanaan, trotoar harus disediakan pada jalan raya dengan ketentuan jumlah minimal 300 pejalan kaki per 12 jam dan 1.000 kendaraan per 12 jam yang melintasi jalan tersebut. Keberadaan pejalan kaki di ruang perkotaan tidak hanya terkait dengan kenyamanan, tetapi juga dengan faktor kesehatan, lingkungan, dan produktivitas ekonomi. Sebuah lingkungan yang ramah pejalan kaki dapat mendorong masyarakat untuk berjalan kaki, yang pada gilirannya dapat mengurangi kemacetan serta emisi gas rumah kaca dari kendaraan bermotor.

Pembangunan infrastruktur transportasi yang berkelanjutan memainkan peran penting dalam pertumbuhan sosial ekonomi dan kesejahteraan lingkungan di berbagai wilayah dan masyarakat di seluruh dunia, termasuk Indonesia (Jaman, 2022; Nugrahanti & Pratiwi, 2023) (Harahap *et al*., 2023). Namun demikian, tidak semua infrastruktur pejalan kaki memberikan tingkat pelayanan yang optimal. Terdapat beberapa aspek yang perlu dipertimbangkan untuk memenuhi kelayakan fasilitas pejalan kaki, antara lain dimensi jalur pejalan kaki, bentuk jalur, fungsi, iklim, pemandangan jalur pejalan kaki, kejelasan sirkulasi, kebisingan kendaraan, kebersihan, dan keamanan dari kriminalitas.

Kondisi fasilitas pejalan kaki di Jalan Raya Jatiwaringin, Kota Bekasi, saat ini menunjukkan berbagai permasalahan yang mempengaruhi tingkat kelayakan berjalan. Berdasarkan observasi awal, ditemukan berbagai kondisi seperti kerusakan trotoar, ketidaktersediaan fasilitas penyeberangan yang memadai, tidak adanya jalur pemandu (*guiding block*) untuk penyandang disabilitas, okupasi pedagang kaki lima pada trotoar, serta minimnya vegetasi peneduh. Kondisi ini bertentangan dengan prinsip *universal*

design yang menekankan bahwa infrastruktur publik harus dapat digunakan oleh semua orang tanpa memandang kemampuan fisiknya (Agustin *et al*., 2025).

Untuk merumuskan strategi perbaikan yang komprehensif dan terukur, diperlukan pendekatan yang mampu mengidentifikasi faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi pengembangan fasilitas pejalan kaki. Analisis SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) merupakan metode yang tepat untuk menganalisis kondisi fasilitas pejalan kaki secara menyeluruh dengan mempertimbangkan kekuatan dan kelemahan internal, serta peluang dan ancaman eksternal yang dapat mempengaruhi kelayakan fasilitas pejalan kaki di kawasan ini.

Strategi perbaikan fasilitas pejalan kaki perlu mempertimbangkan karakteristik zona yang berbeda di sepanjang Jalan Raya Jatiwaringin, seperti zona sekolah yang memerlukan fasilitas penyeberangan yang aman, zona pertokoan yang memerlukan trotoar lebar untuk mengakomodasi volume pejalan kaki tinggi, zona perkantoran yang memerlukan jalur pejalan kaki terintegrasi dengan halte angkutan umum, serta zona permukiman yang memerlukan jalur pejalan kaki yang nyaman dan aman. Pendekatan berbasis zona ini akan memastikan bahwa strategi perbaikan yang dirumuskan sesuai dengan kebutuhan spesifik setiap segmen jalan.

Penelitian ini berupaya untuk mengidentifikasi kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki dan merumuskan strategi peningkatan yang terukur dan aplikatif melalui analisis SWOT. Dengan menganalisis kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang ada, diharapkan dapat dihasilkan rekomendasi strategis yang komprehensif untuk memperbaiki fasilitas pejalan kaki berdasarkan prioritas dan potensi yang tersedia. Hal ini akan membantu pihak berwenang dalam mengalokasikan sumber daya secara efisien dan efektif untuk mewujudkan fasilitas pejalan kaki yang layak di Jalan Raya Jatiwaringin, Kota Bekasi.

2. KAJIAN TEORITIS

A. Fasilitas Pejalan Kaki

Trotoar bukan satu satunya fasilitas yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Jembatan penyebrangan atau terowongan penyebrangan juga merupakan fasilitas yang diperuntukan bagi pejalan kaki. Bahkan saat ini fasilitas penyebrangan bagi pejalan kaki telah berkembang dengan adanya *countdown signal* yang dapat dipasang pada simpang bersinyal (Fera Lestari et al,.2020).

Fasilitas pejalan kaki adalah seluruh bangunan pelengkap yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan dan kenyamanan, serta keselamatan bagi pejalan kaki. Adapun jenis fasilitas pejalan kaki diantaranya Fasilitas utama, berupa jalur pejalan kaki seperti penyeberangan jalan (sebidang/tidak sebidang), trotoar, serta Fasilitas pendukung, berupa : lapak tunggu, lampu penerangan, rambu, marka, papan informasi, pagar pembatas, pelindung / peneduh, jalur hijau, tempat duduk, tempat sampah, halte, telepon umum.

B. Standar fasilitas pejalan kaki

Standar fasilitas pejalan kaki di Indonesia secara normatif dan teknis diatur melalui dua dokumen utama, yaitu Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan serta Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Nomor 07/P/BM/2023 yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga. Kedua dokumen ini saling melengkapi dan menjadi dasar dalam perencanaan, evaluasi, serta peningkatan kualitas fasilitas pejalan kaki pada jaringan jalan perkotaan.

Dalam Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014 dijelaskan bahwa perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki harus memperhatikan fungsi dan manfaat fasilitas, prinsip perencanaan, kriteria pelayanan, teknik perencanaan, serta kebutuhan ruang jalur pejalan kaki. Prinsip perencanaan menekankan pada kepekaan terhadap pejalan kaki dan konteks kawasan, termasuk karakteristik lingkungan, jenis kegiatan, serta keterkaitan dengan moda transportasi lain. Kriteria pelayanan jaringan pejalan kaki ditentukan oleh karakteristik pejalan kaki, karakteristik lingkungan sekitar, serta hubungan antar kegiatan dan penggunaan lahan, sehingga fasilitas yang direncanakan dapat memberikan tingkat pelayanan yang sesuai dengan kebutuhan pengguna.

Selain aspek perencanaan, Permen PU Nomor 03/PRT/M/2014 juga mengatur ketentuan penyediaan dan pemanfaatan fasilitas pejalan kaki. Penyediaan fasilitas harus mempertimbangkan fungsi jalan, karakteristik sistem transportasi, ketersediaan penyeberangan, jalur hijau, serta bentuk prasarana pejalan kaki. Pemanfaatan jalur pejalan kaki diprioritaskan untuk fungsi sosial dan ekologis, dengan tetap menjaga keselamatan serta kenyamanan pejalan kaki sebagai pengguna utama. Dengan demikian, peraturan ini berperan sebagai landasan normatif yang mengatur apa dan mengapa fasilitas pejalan kaki harus disediakan di kawasan perkotaan.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan *mixed method* dengan desain sekuensial eksplanatoris. Pengumpulan data menggunakan metode kuesioner, observasi lapangan, dan wawancara. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan *probability sampling* dengan metode *cluster random sampling*. Kriteria calon responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini adalah pejalan kaki yang melintas pada ruas jalan penelitian di masing-masing karakteristik kawasan tersebut. Penentuan jumlah responden minimal yang akan diteliti dengan menggunakan rumus *Lemeshow*. Penelitian ini menggunakan sampel sebanyak 96 responden. Teknik analisis data menggunakan teknik SWOT Analysis (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) \. Metode ini dipilih karena mampu memberikan gambaran komprehensif tentang kondisi eksisting sekaligus merumuskan strategi perbaikan yang realistis.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Identifikasi Faktor SWOT

1) Kekuatan (*Strengths*)

Kekuatan merupakan faktor dari dalam yang bersifat positif yang dimiliki oleh Jalan Raya Jatiwaringin dalam pengembangan fasilitas pejalan kaki.

Tabel 1 Identifikasi Faktor Kekuatan (Strengths)

No	Faktor Kekuatan	Skor Rata-rata	Persentase Responden (%)
S1	Lokasi strategis sebagai Pusat Pelayanan Kota	4.3	86
S2	Topografi relatif datar (kemiringan <2%)	4.5	90
S3	Volume pejalan kaki tinggi (memenuhi standar)	4.1	82
S4	Dukungan RDTR Kota Bekasi 2025-2045	4.2	84
S5	Kesadaran masyarakat akan pentingnya fasilitas pejalan kaki	3.9	78

Sumber: Hasil Kuesioner, 2026

Berdasarkan Tabel di atas, faktor kekuatan tertinggi adalah topografi yang relatif datar dengan kemiringan longitudinal rata-rata <2% yang mendapat skor 4.5 (90% responden). Kondisi topografi yang datar sangat mendukung untuk pengembangan fasilitas pejalan kaki yang aksesibel, terutama bagi pengguna kursi roda dan lansia. Hal ini sejalan dengan standar Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang

mensyaratkan kemiringan maksimal 8% untuk jalur pejalan kaki yang aksesibel.

Kekuatan kedua adalah lokasi strategis sebagai Pusat Pelayanan Kota dengan skor 4.3 (86% responden). Penetapan Kelurahan Jatiwaringin sebagai Pusat Pelayanan Kota dalam RDTR Kota Bekasi 2025-2045 memberikan legitimasi kuat untuk pengembangan infrastruktur pejalan kaki yang berkualitas. Lokasi strategis ini juga menjadikan Jalan Raya Jatiwaringin sebagai penghubung utama antara Jalan Kalimalang di utara dan Jalan Pondok Gede Raya di selatan. Dukungan RDTR Kota Bekasi 2025-2045 mendapat skor 4.2 (84% responden), menunjukkan bahwa keberadaan regulasi dan perencanaan tata ruang yang jelas menjadi modal kuat dalam pengembangan fasilitas pejalan kaki. RDTR telah menetapkan rencana pembangunan jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan dan jasa, kawasan perkantoran, kawasan pendidikan, serta sepanjang jalan arteri dan kolektor.

Volume pejalan kaki yang tinggi dan memenuhi standar mendapat skor 4.1 (82% responden). Berdasarkan hasil survey lapangan, volume pejalan kaki di Zona 1 (Pendidikan) mencapai 180-250 orang/jam pada jam puncak, telah melampaui standar minimal 300 pejalan kaki per 12 jam untuk penyediaan trotoar. Hal ini menunjukkan urgensi tinggi untuk penyediaan fasilitas pejalan kaki yang memadai.

Kesadaran masyarakat akan pentingnya fasilitas pejalan kaki mendapat skor 3.9 (78% responden). Meskipun merupakan skor terendah dalam kategori kekuatan, namun kesadaran yang cukup tinggi ini menunjukkan potensi dukungan masyarakat terhadap program perbaikan fasilitas pejalan kaki.

2) Kelemahan (*Weaknesses*)

Kelemahan merupakan faktor internal negatif yang menghambat pengembangan fasilitas pejalan kaki di Jalan Raya Jatiwaringin.

Tabel 2 Identifikasi Faktor Kelemahan (Weaknesses)

No	Faktor Kelemahan	Skor Rata-rata	Persentase Responden (%)
W1	Kerusakan trotoar di beberapa segmen	4.4	88
W2	Okupasi pedagang kaki lima pada trotoar	4.6	92
W3	Minimnya vegetasi peneduh	4.2	84
W4	Tidak ada jalur pemandu untuk disabilitas	4.5	90
W5	Keterbatasan anggaran pemeliharaan	4.3	86

Sumber: Hasil Kuesioner, 2026

Berdasarkan Tabel di atas, faktor kelemahan paling krusial adalah penggunaan trotoar oleh pedagang kaki lima (PKL) dengan skor 4.6 (92% responden). Hasil

pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa penggunaan trotoar oleh PKL terjadi terutama di Zona 2 (Perdagangan dan Jasa) pada jam 16.00-21.00, menyebabkan lebar trotoar yang bisa digunakan berkurang hingga 60-70%. Kondisi ini bertentangan dengan fungsi utama trotoar sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki dan melanggar Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014.

Tidak adanya jalur pemandu (guiding block) untuk penyandang disabilitas mendapat skor 4.5 (90% responden), menunjukkan fasilitas pejalan kaki belum memenuhi prinsip desain untuk semua orang. Berdasarkan survei, tidak ditemukan *guiding block, tactile paving,* atau fasilitas aksesibilitas lainnya di seluruh koridor penelitian sepanjang ±3,5 kilometer. Hal ini menjadi hambatan besar bagi tunanetra dan pengguna kursi roda.

Kerusakan trotoar di beberapa bagian mendapat skor 4.4 (88% responden). Hasil pengamatan menunjukkan kerusakan berupa permukaan yang tidak rata, retak, pecah, dan berlubang terutama di Zona 4 (Permukiman) dan sebagian Zona 3 (Perkantoran). Kerusakan ini disebabkan oleh kualitas bahan yang rendah, penggunaan untuk parkir kendaraan, dan minimnya perawatan rutin. Keterbatasan anggaran perawatan mendapat skor 4.3 (86% responden). Berdasarkan wawancara dengan pihak Dinas Pekerjaan Umum, anggaran perawatan trotoar sangat terbatas dan tidak sebanding dengan panjang jalan yang harus dipelihara. Kondisi ini menyebabkan perbaikan hanya dilakukan ketika kerusakan sudah parah.

Sedikitnya tanaman peneduh mendapat skor 4.2 (84% responden). Hasil pengamatan menunjukkan hanya 30-40% bagian trotoar yang memiliki pohon peneduh dengan tajuk memadai. Kondisi ini sangat mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki terutama pada siang hari dengan suhu udara tinggi.

3) Peluang (*Opportunities*)

Peluang merupakan faktor eksternal positif yang dapat dimanfaatkan untuk mengembangkan fasilitas pejalan kaki.

Tabel 3 Identifikasi Faktor Peluang (Opportunities)

No	Faktor Peluang	Skor Rata-rata	Persentase Responden (%)
O1	Kebijakan pemerintah mendukung infrastruktur pejalan kaki	4.4	88
O2	Potensi kerjasama dengan sektor swasta	3.8	76

O3	Tren transportasi berkelanjutan meningkat	4.1	82
O4	Zona perdagangan dapat menarik investasi	3.9	78
O5	Program smart city Bekasi	4.0	80

Sumber: Hasil Kuesioner, 2026

Berdasarkan Tabel di atas, peluang terbesar adalah kebijakan pemerintah yang mendukung sarana pejalan kaki dengan skor 4.4 (88% responden). Pemerintah Kota Bekasi telah mengeluarkan berbagai kebijakan yang mendukung pejalan kaki termasuk dalam RDTR 2025-2045 yang mewajibkan penyediaan jalur pejalan kaki di kawasan strategis. Selain itu, terdapat alokasi anggaran khusus untuk pembangunan sarana pejalan kaki dalam APBD 2025.

Kecenderungan transportasi berkelanjutan yang meningkat mendapat skor 4.1 (82% responden). Kesadaran dunia tentang pentingnya transportasi yang berkelanjutan mendorong pemerintah dan masyarakat untuk lebih memprioritaskan moda transportasi ramah lingkungan seperti berjalan kaki. Kecenderungan ini diperkuat dengan meningkatnya kampanye pengurangan emisi karbon dan kebijakan pembatasan kendaraan bermotor di beberapa kota besar. Program kota pintar Bekasi mendapat skor 4.0 (80% responden). Program ini membuka peluang untuk mengintegrasikan teknologi dalam pengelolaan fasilitas pejalan kaki, seperti sistem pemantauan penggunaan trotoar, aplikasi navigasi pejalan kaki, dan lampu pintar yang dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan.

Potensi zona perdagangan untuk menarik investasi mendapat skor 3.9 (78% responden). Zona 2 (Perdagangan dan Jasa) memiliki potensi ekonomi tinggi yang dapat menarik investasi dari pihak swasta untuk pengembangan kawasan yang ramah pejalan kaki. Peningkatan kualitas fasilitas pejalan kaki terbukti dapat meningkatkan nilai properti dan omzet usaha di kawasan komersial.

Potensi kerjasama dengan pihak swasta mendapat skor 3.8 (76% responden). Meskipun skor terendah dalam kategori peluang, namun skema kerjasama Pemerintah dan Swasta tetap menjadi alternatif penting untuk mengatasi keterbatasan anggaran pemerintah dalam pembangunan dan perawatan fasilitas pejalan kaki.

4) Ancaman (*Threats*)

Ancaman merupakan faktor eksternal negatif yang dapat menghambat pengembangan fasilitas pejalan kaki.

Tabel 4 Identifikasi Faktor Ancaman (Threats)

No	Faktor Ancaman	Skor Rata-rata	Persentase Responden (%)
T1	Peningkatan jumlah kendaraan bermotor	4.5	90
T2	Ketidakstabilan sosial terkait PKL	3.7	74
T3	Cuaca ekstrem mengganggu pembangunan	3.5	70
T4	Keterbatasan ruang untuk pelebaran	4.2	84
T5	Rendahnya kepatuhan pengguna jalan	4.1	82

Sumber: Hasil Kuesioner, 2026

Berdasarkan Tabel di atas, ancaman terbesar adalah peningkatan jumlah kendaraan bermotor dengan skor 4.5 (90% responden). Data BPS Kota Bekasi menunjukkan pertumbuhan kendaraan bermotor mencapai 8-10% per tahun, jauh melampaui pertumbuhan panjang jalan yang hanya 2-3% per tahun. Kondisi ini menyebabkan semakin banyak kendaraan yang parkir di badan jalan dan trotoar, mengurangi ruang untuk pejalan kaki.

Keterbatasan ruang untuk pelebaran mendapat skor 4.2 (84% responden). Lebar Jalan Raya Jatiwaringin yang bervariasi antara 8-12 meter dengan bangunan permanen di kedua sisi jalan menyulitkan pelebaran trotoar. Di beberapa bagian, lebar trotoar yang ada sekarang hanya 1-1,2 meter, belum memenuhi standar minimal 1,5meter untuk jalur pejalan kaki yang nyaman. Rendahnya kepatuhan pengguna jalan mendapat skor 4.1 (82% responden). Hasil pengamatan menunjukkan masih banyak pengendara sepeda motor yang menggunakan trotoar sebagai jalur alternatif saat jalan macet, pemilik toko yang menempatkan barang dagangan di trotoar, dan pemilik kendaraan yang parkir di atas trotoar. Perilaku ini menunjukkan rendahnya kesadaran dan kepatuhan terhadap fungsi trotoar.

Ketidakstabilan sosial terkait PKL mendapat skor 3.7 (74% responden). Upaya relokasi atau penataan PKL seringkali mendapat perlawanan karena menyangkut mata pencaharian mereka. Pengalaman di beberapa kota menunjukkan bahwa penertiban PKL tanpa solusi alternatif dapat menimbulkan konflik sosial dan demonstrasi.

Cuaca ekstrem yang mengganggu pembangunan mendapat skor 3.5 (70% responden). Meskipun skor terendah, namun faktor cuaca tetap menjadi pertimbangan penting terutama terkait lamanya waktu pelaksanaan pembangunan dan pemilihan bahan yang tahan cuaca untuk memastikan ketahanan fasilitas pejalan kaki.

Analisis Matriks SWOT

1) Analisis Faktor Internal (IFAS)

Tabel 5 Matriks IFAS (Internal Factor Analysis Summary)

No	Faktor Internal	Rating	Bobot	Skor Terbobot
KEKUATAN (*STRENGTHS*)				
S1	Lokasi strategis sebagai Pusat Pelayanan Kota	4.3	0.205	0.882
S2	Topografi relatif datar (kemiringan <2%)	4.5	0.214	0.965
S3	Volume pejalan kaki tinggi (memenuhi standar)	4.1	0.195	0.801
S4	Dukungan RDTR Kota Bekasi 2025-2045	4.2	0.200	0.840
S5	Kesadaran masyarakat akan pentingnya fasilitas pejalan kaki	3.9	0.186	0.724
Subtotal Kekuatan			**1.000**	**4.212**
KELEMAHAN (*WEAKNESSES*)				
W1	Kerusakan trotoar di beberapa segmen	4.4	0.200	0.880
W2	Okupasi pedagang kaki lima pada trotoar	4.6	0.209	0.963
W3	Minimnya vegetasi peneduh	4.2	0.191	0.802
W4	Tidak ada jalur pemandu untuk disabilitas	4.5	0.205	0.920
W5	Keterbatasan anggaran pemeliharaan	4.3	0.195	0.841
Subtotal Kelemahan			**1.000**	**4.406**
TOTAL SKOR IFAS				**-0.194**

Sumber: Hasil Olahan Data, 2026

Berdasarkan Tabel di atas, total skor IFAS adalah -0.194, yang diperoleh dari selisih antara skor terbobot kekuatan (4.212) dengan skor terbobot kelemahan (4.406). Nilai negatif ini menunjukkan bahwa faktor kelemahan dari dalam sedikit lebih dominan dibandingkan kekuatan yang dimiliki. Hal ini menunjukkan perlunya fokus perbaikan pada aspek dari dalam, terutama pada faktor-faktor kelemahan dengan skor tertinggi.

Faktor kekuatan tertinggi adalah bentuk permukaan tanah yang relatif datar (S2) dengan skor terbobot 0.965, diikuti oleh posisi strategis (S1) dengan skor 0.882. Kedua faktor ini harus dimaksimalkan dalam perumusan strategi pengembangan fasilitas pejalan kaki. Faktor kelemahan tertinggi adalah penggunaan trotoar oleh PKL (W2) dengan skor

terbobot 0.963, diikuti oleh tidak adanya jalur pemandu penyandang disabilitas (W4) dengan skor 0.920. Kedua faktor ini menjadi prioritas utama untuk diperbaiki dalam jangka pendek.

Analisis Faktor Eksternal (EFAS)

Tabel 6 Matriks EFAS (External Factor Analysis Summary)

No	Faktor Eksternal	Rating	Bobot	Skor Terbobot
PELUANG (*OPPORTUNITIES*)				
O1	Kebijakan pemerintah mendukung infrastruktur pejalan kaki	4.4	0.218	0.959
O2	Potensi kerjasama dengan sektor swasta	3.8	0.188	0.715
O3	Tren transportasi berkelanjutan meningkat	4.1	0.203	0.833
O4	Zona perdagangan dapat menarik investasi	3.9	0.193	0.753
O5	Program smart city Bekasi	4.0	0.198	0.792
Subtotal Peluang			**1.000**	**4.052**
ANCAMAN (*THREATS*)				
T1	Peningkatan jumlah kendaraan bermotor	4.5	0.225	1.013
T2	Ketidakstabilan sosial terkait PKL	3.7	0.185	0.685
T3	Cuaca ekstrem mengganggu pembangunan	3.5	0.175	0.613
T4	Keterbatasan ruang untuk pelebaran	4.2	0.210	0.882
T5	Rendahnya kepatuhan pengguna jalan	4.1	0.205	0.841
Subtotal Ancaman			**1.000**	**4.034**
TOTAL SKOR EFAS				**0.018**

Sumber: Hasil Olahan Data, 2026

Berdasarkan Tabel di atas, total skor EFAS adalah 0.018, yang diperoleh dari selisih antara skor terbobot peluang (4.052) dengan skor terbobot ancaman (4.034). Nilai positif meskipun sangat kecil ini menunjukkan bahwa peluang dari luar sedikit lebih besar dibandingkan ancaman yang dihadapi. Namun, selisih yang sangat tipis menunjukkan perlunya strategi yang hati-hati dalam memanfaatkan peluang sambil mengantisipasi ancaman.

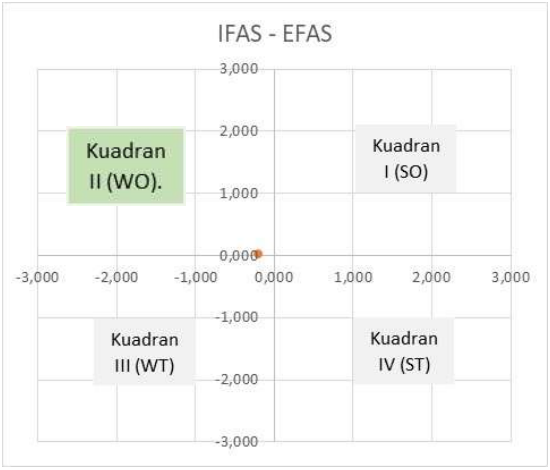
Faktor peluang tertinggi adalah kebijakan pemerintah yang mendukung (O1) dengan skor terbobot 0.959, menunjukkan pentingnya memanfaatkan momentum dukungan pemerintah untuk mempercepat pembangunan fasilitas pejalan kaki. Faktor ancaman tertinggi adalah peningkatan jumlah kendaraan bermotor (T1) dengan skor terbobot 1.013, diikuti oleh keterbatasan ruang untuk pelebaran (T4) dengan skor 0.882. Kedua faktor ini memerlukan strategi pencegahan yang efektif.

2) Posisi Kuadran SWOT

Berdasarkan hasil perhitungan IFAS dan EFAS, dapat ditentukan posisi strategis pengembangan fasilitas pejalan kaki dalam diagram kuadran SWOT:

Koordinat Posisi:

a. Sumbu X (IFAS) = *Strengths* - *Weaknesses* = 4.212 - 4.406 = -0.194
b. Sumbu Y (EFAS) = *Opportunities* - *Threats* = 4.052 - 4.034 = 0.018
c. Posisi Koordinat: (-0.194, 0.018)



Gambar 1 Diagram sistem kuadran dari nilai ifas dan efas

Sumber: Pengolahan Data, 2026

Posisi koordinat (-0.194, 0.018) menunjukkan bahwa kondisi pengembangan fasilitas pejalan kaki di Jalan Raya Jatiwaringin berada sangat dekat dengan titik pusat (0,0) dengan kecenderungan ke Kuadran II (Diversifikasi/Pembalikan Arah). Interpretasi Posisi- Posisi di Kuadran II menunjukkan bahwa meskipun terdapat peluang dari luar yang cukup baik, namun kelemahan dari dalam masih lebih dominan dibandingkan kekuatan. Kondisi ini memerlukan strategi diversifikasi atau pembalikan arah, yaitu Meminimalkan kelemahan dari dalam agar dapat memanfaatkan peluang dari luar yang ada, Melakukan perbaikan mendasar pada aspek-aspek dari dalam yang lemah,

Memanfaatkan dukungan dari luar (kebijakan pemerintah, kecenderungan berkelanjutan) untuk memperkuat kapasitas dari dalam, dan Menghindari strategi perluasan yang agresif sebelum kelemahan dari dalam diperbaiki

Posisi yang sangat dekat dengan pusat menunjukkan bahwa kondisi relatif seimbang antara faktor positif dan negatif, sehingga strategi yang dipilih harus bersifat hati-hati dan terukur dengan prioritas pada perbaikan dari dalam.

Perumusan Strategi SWOT

Berdasarkan hasil analisis IFAS, EFAS, dan posisi kuadran, dapat dirumuskan strategi pengembangan fasilitas pejalan kaki menggunakan matriks SWOT yang mengkombinasikan faktor internal dan eksternal.

Tabel 7 Matriks Strategi SWOT

INTERNAL/EKSTERNAL	***OPPORTUNITIES* (O)**	***THREATS* (T)**
	O1: Kebijakan pemerintah mendukung O2: Kerjasama sektor swasta O3: Tren transportasi berkelanjutan O4: Zona perdagangan menarik investasi O5: Program smart city	T1: Peningkatan kendaraan bermotor T2: Ketidakstabilan sosial PKL T3: Cuaca ekstrem T4: Keterbatasan ruang T5: Rendah kepatuhan pengguna
***STRENGTHS* (S)**	**STRATEGI S-O**	**STRATEGI S-T**
S1: Lokasi strategis S2: Topografi datar S3: Volume pejalan kaki tinggi S4: Dukungan RDTR S5: Kesadaran masyarakat	1. Mengoptimalkan lokasi strategis dengan mengembangkan jalur pejalan kaki terintegrasi yang mendukung kebijakan transportasi berkelanjutan (S1,S4,O1,O3) 2. Memanfaatkan topografi datar untuk membangun trotoar aksesibel berkualitas tinggi dengan dukungan investasi swasta (S2,O2,O4) 3. Mengintegrasikan volume pejalan kaki tinggi dengan program smart city untuk monitoring dan peningkatan layanan (S3,O5) 4. Memanfaatkan dukungan	1. Membangun pemisah jalur pejalan kaki yang jelas untuk mengatasi peningkatan kendaraan bermotor dengan memanfaatkan topografi datar (S2,T1) 2. Mengembangkan regulasi ketat tentang penggunaan trotoar berbasis RDTR untuk mencegah okupasi ilegal (S4,T2) 3. Membuat desain trotoar weather-resistant dengan material berkualitas pada lokasi strategis (S1,T3) 4. Meningkatkan kesadaran masyarakat

	RDTR untuk menarik investasi infrastruktur pejalan kaki di zona perdagangan (S4,O4)	melalui kampanye pentingnya fasilitas pejalan kaki yang layak (S5,T5)
***WEAKNESSES* (W)**	**STRATEGI W-O**	**STRATEGI W-T**
W1: Kerusakan trotoar W2: Okupasi PKL W3: Minim vegetasi W4: Tidak ada jalur disabilitas W5: Anggaran terbatas	1. Mengajukan proposal perbaikan trotoar rusak melalui program kerjasama pemerintah-swasta (W1,W5,O1,O2) 2. Merelokasi PKL ke zona khusus dengan memanfaatkan tren smart city dan penataan kawasan (W2,O5,O4) 3. Mengintegrasikan program penghijauan dalam pembangunan trotoar dengan dukungan kebijakan pemerintah (W3,O1) 4. Membangun jalur pemandu disabilitas sesuai standar universal design melalui anggaran khusus dari kebijakan pemerintah (W4,O1) 5. Mengoptimalkan anggaran terbatas dengan skema prioritas berbasis zona untuk menarik investasi (W5,O2,O4)	1. Melakukan perbaikan bertahap dimulai dari zona dengan kerusakan paling parah dan volume kendaraan tinggi (W1,T1,T4) 2. Membuat regulasi tegas dengan sanksi untuk mengatasi okupasi PKL dan pelanggaran lalu lintas (W2,T2,T5) 3. Menggunakan material lokal yang tahan cuaca untuk menekan biaya dengan kualitas tetap terjaga (W1,W5,T3) 4. Melakukan pelebaran trotoar secara selektif di zona dengan ruang tersedia (W1,T4) 5. Membuat program edukasi berkelanjutan untuk meningkatkan kepatuhan pengguna jalan (W5,T5)

Sumber: Hasil Analisis, 2026.

B. Pembahasan

Implikasi Hasil Analisis SWOT

1) Dominasi Kelemahan dari Dalam

Skor kelemahan (4.406) yang lebih tinggi dibandingkan kekuatan (4.212) dengan selisih 0.194 menunjukkan kondisi dari dalam yang perlu perbaikan mendesak. Penggunaan trotoar oleh PKL (skor 4.6) dan tidak adanya jalur penyandang disabilitas (skor 4.5) menjadi dua kelemahan terbesar yang harus menjadi fokus penanganan jangka pendek. Temuan ini sejalan dengan penelitian Agustin et al. (2025) yang menekankan pentingnya prinsip desain untuk semua orang dalam sarana publik.

2) Peluang dari Luar yang Kondusif

Skor peluang (4.052) yang sedikit lebih tinggi dari ancaman (4.034) menunjukkan kondisi dari luar yang relatif mendukung. Kebijakan pemerintah yang mendukung pejalan kaki (skor 4.4) dan kecenderungan transportasi berkelanjutan (skor 4.1) memberikan momentum positif untuk perbaikan. Namun, selisih yang sangat tipis (0.018) menunjukkan perlunya strategi yang hati-hati dalam memanfaatkan peluang.

3) Posisi Strategis Mendekati Titik Keseimbangan

Posisi koordinat (-0.194, 0.018) yang sangat dekat dengan pusat (0,0) menunjukkan kondisi yang relatif seimbang antara faktor positif dan negatif. Kondisi ini memerlukan strategi yang tidak terlalu agresif namun juga tidak terlalu bertahan, melainkan pendekatan bertahap dan terukur yang dimulai dari perbaikan mendasar kelemahan dari dalam.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil kuantifikasi faktor internal dan eksternal menunjukkan posisi penelitian berada pada Kuadran II (Strategi W-O / Diversifikasi). Analisis Faktor Internal (IFAS): Skor sebesar -0,194 menunjukkan bahwa kelemahan internal (seperti kerusakan fisik dan okupasi PKL) lebih dominan dibandingkan kekuatan yang ada (seperti topografi datar dan lokasi strategis). Analisis Faktor Eksternal (EFAS): Skor sebesar 0,018 mengindikasikan bahwa peluang eksternal sedikit lebih besar daripada ancaman. Peluang utama bersumber dari dukungan regulasi RDTR Kota Bekasi 2025-2045 dan kebijakan smart city, sementara ancaman terbesar adalah pertumbuhan volume kendaraan bermotor (8-10% per tahun) yang menggerus ruang publik. Strategi peningkatan dirumuskan melalui pendekatan Turn-around, yaitu memitigasi kelemahan internal dengan mengeksploitasi peluang eksternal: Prioritas 1 (Rehabilitasi & Inklusivitas): Memanfaatkan kebijakan pemerintah untuk melakukan pembangunan baru di Zona 3 dan perbaikan trotoar secara menyeluruh di Zona 2, dengan fokus pada pemasangan jalur pemandu disabilitas dan fasilitas penyeberangan yang aman. Prioritas 2 (Manajemen Ruang & Teknologi): Mengintegrasikan penataan PKL dan pemantauan fasilitas melalui program smart city (sensor jumlah pejalan kaki dan aplikasi navigasi) untuk memastikan trotoar bebas hambatan. Prioritas 3 (Pendanaan Kreatif): Mengatasi keterbatasan anggaran dengan melibatkan sektor swasta melalui skema kerjasama Pemerintah-Swasta (KPS) atau CSR, khususnya di zona perdagangan yang memiliki nilai investasi tinggi. Prioritas 4 (Edukasi & Regulasi): Melakukan penegakan hukum yang tegas terhadap

pelanggaran fungsi trotoar (parkir/PKL) didampingi kampanye kesadaran masyarakat untuk mengubah perilaku pengguna jalan.

DAFTAR REFERENSI

Agah, M. A., Muhammad, S., & Santosa, W. (2021). *Standar Fasilitas Pejalan Kaki*. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Altra Zakaria, H., et al. (2024). Analisis Walkability Index dan Kualitas Fasilitas Pejalan Kaki. Jurnal Transportasi Berkelanjutan.

Anisa Zulfa et al. (2024). Analisis Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Pahlawan, Kota Madiun.

Favian et al. (2025). Walkability Index untuk Kawasan Perdagangan dan Jasa di Jalan Tunjungan, Surabaya.

Firani Marinda et al. (2025). Walkability Index pada Jalur Pejalan Kaki di Kota Semarang.

Imam Hanafi et al. (2023). Dampak Pembangunan Infrastruktur Transportasi. Jurnal Perencanaan Wilayah.

Jaman et al. (2022). Evaluasi Infrastruktur Pejalan Kaki di Kota Besar Indonesia. Jurnal Transportasi dan Logistik.

Kementerian Pekerjaan Umum. (2014). Peraturan Menteri PUPR No. 03/PRT/M/2014.

Mamuaja et al. (2018). Kualitas Fasilitas Pejalan Kaki dan Dampaknya pada Mobilitas Urban. Jurnal Lingkungan dan Kesehatan.

Nugrahanti, A., & Pratiwi, I. (2023). Implementasi Kebijakan Transportasi Berkelanjutan di Indonesia. Jurnal Ilmiah Transportasi.

Novrial, A., & Lubis, A. (2020). Kenyamanan dan Keamanan Fasilitas Pejalan Kaki untuk Penyandang Difabel. Jurnal Kesehatan Masyarakat.

Pattisinai, H. (2013). Karakteristik Aktivitas Pengguna Jalur Pejalan Kaki. Jurnal Perencanaan dan Desain.

Prasetya, D., & Trimarstuti, R. (2022). Analisis Ruang Aktivitas Ekonomi di Jalur Pejalan Kaki. Jurnal Ekonomi dan Pembangunan.

Roza et al. (2020). Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki dan Tantangan Pembangunannya. Jurnal Arsitektur dan Lingkungan.

Satrio Nurhadi et al. (2020). Dampak Pelanggaran Lalu Lintas di Jalan Raya. Jurnal Keselamatan Jalan.

Suminar, R., & Kusumaningrum, D. (2022). Konsep Green City dalam Pembangunan Kota. Jurnal Urbanisasi.

Wati, Y., & Widyawati, R. (2019). Aspek Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki di Kota Bekasi. Jurnal Lingkungan Terarah.

Wopari, A., & Suwandono, E. (2020). Pengelolaan Jalur Pejalan Kaki untuk Meningkatkan Kenyamanan. Jurnal Transportasi dan Perkotaan.