



DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JEMBATAN OTISTA DI JALAN OTISTA KOTA BOGOR

Aurellia Indira Putri¹, Prof. Dr. Dra. Sri Suwitri M.Si²

Departemen Administrasi Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro
Jl. Prof. H. Soedarto, S.H Tembalang Semarang Kotak Pos 1269
Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465405

Laman: <https://fisip.undip.ac.id> email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

This study discusses the impact of the construction of the Otista Bridge infrastructure located on Jalan Otista, Bogor City, on the social and economic conditions of the surrounding community. The construction of this bridge infrastructure is part of the government's efforts to improve connectivity and reduce congestion in the area. This study uses a descriptive method with a qualitative approach. Data were obtained through interviews with the community, MSMEs, and related parties, as well as documents related to socio-economics before the construction of the Otista Bridge and a survey on changes in economic and social activities after the construction of the Otista Bridge. The results of the study showed an increase in community mobility. However, several negative impacts were also found, including disruption of accessibility during the construction period and social changes due to shifts in community interaction patterns.

Keywords: *Development Impact, Infrastructure, Otista Bridge, Socio-Economic, Bogor City*

PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu elemen penting dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mendukung pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Infrastruktur transportasi, seperti jalan dan jembatan, berfungsi sebagai penghubung vital antarwilayah yang mendukung mobilitas manusia, barang, dan jasa. Dalam Teori Administrasi publik, Kebijakan publik menjadi salah satu alat utama pemerintah untuk mengatasi permasalahan publik dan meningkatkan layanan kepada masyarakat. Menurut Chandler dan Plano dalam (Keban, 2014), Administrasi Publik merupakan seni dan ilmu yang mengatur sumber daya serta tenaga kerja publik untuk mengimplementasikan kebijakan yang telah dirumuskan. Sedangkan Kebijakan Publik menurut Herdiana (2018) kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan, keputusan, dan program yang diambil oleh aktor terkait dalam rangka menyelesaikan masalah yang dihadapi. Evaluasi hasil pelaksanaan kebijakan penting untuk mengetahui dampak yang dihasilkan,

baik yang diharapkan maupun tidak diharapkan (Mutiasari et al., 2016). Dengan demikian, dampak dari kebijakan publik tidak hanya terbatas pada hasil yang tampak langsung, tetapi juga mencakup implikasi jangka panjang yang dapat mempengaruhi dinamika sosial, ekonomi, dan politik dalam masyarakat. Evaluasi yang menyeluruh dapat membantu memastikan bahwa kebijakan publik benar-benar memberikan manfaat yang optimal bagi masyarakat dan mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Dampak dari pembangunan infrastruktur, seperti yang dijelaskan oleh Hikmah Arif (2009) dan Waralah Rd Cristo (2008), meliputi perubahan pada aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Dampak ini mencakup pengaruh positif berupa peningkatan mobilitas dan pertumbuhan ekonomi, serta dampak negatif seperti gangguan aksesibilitas selama masa pembangunan. Sementara itu, Winarno (2007) dan Wibawa (1994) menjelaskan pentingnya evaluasi kebijakan publik untuk menilai

dampak langsung (*output*) maupun dampak jangka panjang (*outcome*) dari suatu kebijakan. Dalam konteks ini, pembangunan Jembatan Otista di Jalan Otista, Kota Bogor, menjadi salah satu langkah strategis pemerintah daerah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dan meningkatkan konektivitas antarwilayah di kota tersebut. Jembatan Otista dirancang sebagai bagian dari upaya realisasi Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Bogor tahun 2019-2024.

Proyek ini tidak hanya mencerminkan prioritas pembangunan daerah, tetapi juga menjadi manifestasi dari kebijakan publik yang berorientasi pada kesejahteraan masyarakat. Namun, seperti halnya proyek infrastruktur lainnya, pembangunan Jembatan Otista membawa dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan, baik selama proses pembangunan maupun setelahnya.

Menurut analisis yang dilakukan oleh Dosen UIKA (Universitas Ibn Khaldun Bogor, 2023b), data survei menunjukkan

bahwa sebelum pembangunan, rata-rata lalu lintas di jalan-jalan Kota Bogor sudah hampir mencapai Volume/Capacity Ratio (VCR) sebesar 1,00. VCR adalah indikator yang mengukur seberapa dekat volume lalu lintas dengan kapasitas maksimum jalan. Ketika VCR mendekati 1,00, ini menandakan bahwa jalan-jalan tersebut hampir penuh dan lalu lintas di area tersebut sudah cukup padat (Austroads, 2018). Namun, selama proses pembangunan Jembatan Otista, kemacetan semakin memburuk karena adanya perubahan jalur lalu lintas sementara. Perubahan ini menyebabkan arus lalu lintas tidak terdistribusi dengan baik, sehingga meningkatkan volume kendaraan di beberapa ruas jalan yang lebih sempit. Dampak ini terlihat dari peningkatan signifikan dalam VCR di area sekitar, yang menunjukkan lalu lintas yang semakin padat dan lambat. Berikut terdapat data dampak dari adanya pembangunan jembatan Otista yang Baru dibangun terhadap Volume Lalu Lintas (Universitas Ibn Khaldun Bogor, 2023) :

Tabel 1.1 Data Dampak dari Adanya Pembangunan Jembatan Otista terhadap Volume Lalu Lintas

No.	Nama Ruas Jalan	Arah	Volume	VCR	LOS	Kapasitas
1.	Jln Tol Jagorawi	Arah Timur	4331	0,78	D	5829
2.	Jln Tol Jagorawi	Arah Barat	4458	0,76	D	5829
3.	Jln Padjajaran Segmen 3	Arah Utara	3674	0,75	C	4918
4.	Jln Padjajaran Segmen 3	Arah Selatan	3534	0,72	C	4918
5.	Jln Padjajaran Segmen 4	Arah Utara	2287	0,46	C	4918
6.	Jln Padjajaran Segmen 4	Arah Selatan	2387	0,49	C	4918
7.	Jln Lawang Gintung	Arah Utara	3263	0,69	C	4758
8.	Jln Pahlawan Segmen 1	Dua Arah	2678	0,8	D	3329
9.	Jln Pahlawan Segmen 2	Dua Arah	2543	0,76	D	3329
10.	Jln Empang	Dua Arah	2557	0,77	D	3329
11.	Jln Ir. Juanda Segmen 1	Arah Utara	3744	0,79	D	4758
12.	Jln Ir. Juanda Segmen 2	Arah Utara	3674	0,77	D	4758
13.	Jln Kapten Muslihat	Arah Timur	2163	0,77	D	2793
14.	Jln Kapten Muslihat	Arah Barat	2140	0,77	D	2793
15.	Jln Jend Sudirman	Arah Utara	1965	0,77	D	2539
16.	Jln Jend Sudirman	Arah Selatan	1918	0,76	C	2539
17.	Jln Jalak Harupat	Arah Timur	3567	0,81	D	4406
18.	Jln Pejajaran Segmen 1	Arah Selatan	4386	0,75	C	5874
19.	Jln Pejajaran Segmen 2	Arah Selatan	4263	0,7	C	6072
20.	Jln Otista	Arah Barat	3669	0,83	D	4405,5
21.	Jln Batu Tulis Segmen 1	Arah Timur	2114	0,56	D	3799
22.	Jln Batu Tulis Segmen 2	Arah Utara	3194	0,84	E	3799

Sumber : Universitas Ibn Khaldun Bogor

Lalu lintas di daerah sekitar jembatan akan sangat terpengaruh jika Jembatan Otista ditutup sebagai bagian dari proyek. Jembatan akan mengubah pola lalu lintas kendaraan karena merupakan salah satu jalur penting di Kota Bogor. Karena pengalihan rute, kemungkinan besar lalu lintas akan meningkat di jalan-jalan alternatif di sekitar Jembatan Otista. Kemacetan dapat menjadi lebih parah dan membuat orang menunggu lebih lama untuk pergi jika

jalan lain tidak dapat menampung lalu lintas yang lebih besar (Mansyur, 2021). Kemacetan yang lebih parah juga dapat menyebabkan polusi udara dan kualitas udara yang buruk, yang dapat berdampak pada kesehatan masyarakat dan lingkungan.

Penelitian ini mengintegrasikan evaluasi kebijakan publik dan dampaknya dengan pendekatan kualitatif, sebagaimana disarankan oleh Winarno (2007) dan Wibawa (1994). Dengan menggunakan kerangka evaluasi dampak, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi sejauh mana pembangunan Jembatan Otista telah memberikan dampak dan manfaat bagi masyarakat, serta mengantisipasi dampak negatif yang mungkin muncul.

Pembangunan Jembatan Otista tidak hanya menjadi salah satu implementasi dari RPJMD Kota Bogor, tetapi juga merupakan simbol upaya pemerintah daerah untuk menciptakan perubahan berkelanjutan yang positif bagi masyarakat. Namun, untuk memastikan keberhasilan proyek ini,

diperlukan evaluasi yang komprehensif dan perencanaan strategis berdasarkan data empiris. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor, baik dari sisi sosial maupun ekonomi. Selain itu, penelitian ini juga berupaya untuk mendeskripsikan dan menganalisis Antisipasi Dampak Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor untuk mengoptimalkan manfaat pembangunan serta meminimalkan dampak negatif yang dirasakan oleh masyarakat sekitar.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Administrasi Publik

Administrasi publik merupakan cabang ilmu sosial yang mempelajari proses, sistem, dan mekanisme pemerintahan dalam mengelola kepentingan masyarakat. Menurut Chandler dan Plano dalam (Keban, 2014), administrasi publik adalah seni dan ilmu yang mengatur sumber daya serta tenaga kerja publik untuk merumuskan, melaksanakan, dan

mengelola kebijakan publik. Administrasi publik bertindak sebagai penghubung antara pemerintah dan masyarakat dalam rangka menciptakan pelayanan publik yang efektif, efisien, dan akuntabel. Administrasi publik juga mencakup dimensi politik dan manajerial.

McCurdy dalam (Keban, 2014) menyatakan bahwa administrasi publik tidak hanya berfungsi sebagai perangkat teknis, tetapi juga memiliki aspek politik yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan negara. Dalam konteks pembangunan infrastruktur, administrasi publik menjadi instrumen penting untuk memastikan bahwa kebijakan pembangunan berjalan sesuai rencana dan memberikan manfaat optimal bagi masyarakat.

2. Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah serangkaian keputusan dan tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mengatasi masalah publik atau memenuhi kebutuhan masyarakat. Menurut Herdiana (2018), kebijakan publik

melibatkan proses perencanaan, implementasi, dan evaluasi yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan.

Proses pelaksanaan kebijakan didasari oleh mekanisme, sumber daya, dan keterkaitan program kebijakan (Mutiasari et al., 2016). Hasil dari pelaksanaan kebijakan akan menunjukkan keberhasilan atau kegagalan kebijakan tersebut (Mutiasari et al., 2016). Evaluasi hasil pelaksanaan kebijakan penting untuk mengetahui dampak yang dihasilkan, baik yang diharapkan maupun tidak diharapkan (Mutiasari et al., 2016). Proses kebijakan publik meliputi identifikasi masalah, formulasi solusi, implementasi, serta evaluasi dampak kebijakan.

3. Dampak

Dampak merujuk pada perubahan yang terjadi sebagai akibat dari suatu tindakan atau kebijakan, baik bersifat positif maupun negatif. Menurut Hikmah Arif (2009), dampak mencakup pengaruh, konsekuensi, perubahan berkelanjutan, dan efek yang saling berkaitan. Pengaruh adalah

perubahan awal yang memengaruhi berbagai aspek sosial, ekonomi, atau lingkungan. Konsekuensi merujuk pada hasil atau akibat dari pengaruh tersebut, baik dalam jangka pendek maupun panjang.

Waralah Rd Cristo (2008) menambahkan bahwa dampak mencakup kualitas hasil, baik positif maupun negatif. Dampak positif biasanya terlihat dalam peningkatan aksesibilitas, efisiensi transportasi, atau pertumbuhan ekonomi lokal, sedangkan dampak negatif sering muncul dalam bentuk gangguan aksesibilitas, kemacetan sementara, atau penurunan pendapatan pelaku usaha kecil selama masa pembangunan.

4. Evaluasi Dampak Kebijakan

Evaluasi dampak kebijakan adalah proses sistematis untuk menilai dampak implementasi kebijakan terhadap kondisi nyata masyarakat menurut Winarno (2007).

Menurut Wibawa (1994), evaluasi kebijakan bertujuan untuk membedakan antara *output* dan dampak. *Output* merujuk pada

hasil langsung dari implementasi kebijakan, seperti pembangunan fisik jembatan, sementara dampak mencakup perubahan sosial, ekonomi, atau lingkungan yang terjadi akibat kebijakan tersebut. Evaluasi dampak kebijakan melibatkan analisis terhadap dampak yang diharapkan dan tidak diharapkan. Dampak yang diharapkan adalah hasil positif yang direncanakan oleh pemerintah, seperti peningkatan mobilitas dan pengurangan kemacetan. Sebaliknya, dampak yang tidak diharapkan dapat mencakup gangguan lalu lintas, peningkatan konsumsi bahan bakar, atau penurunan pendapatan pelaku usaha selama masa konstruksi. Dalam kasus pembangunan Jembatan Otista, evaluasi dampak kebijakan sangat penting untuk memastikan manfaat jangka panjang dari proyek ini serta mengidentifikasi dan mengatasi dampak negatif yang muncul.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif untuk menganalisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor terhadap aspek sosial dan ekonomi masyarakat. Pendekatan kualitatif dipilih karena memungkinkan peneliti memahami fenomena secara mendalam, berdasarkan data empiris dan perspektif dari berbagai pihak yang terlibat. Penelitian ini berfokus pada identifikasi dan analisis dampak yang muncul selama proses pembangunan jembatan hingga dampak setelah proyek selesai.

Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan masyarakat sekitar Jembatan Otista, pelaku UMKM, dan pihak terkait seperti pemerintah daerah serta pelaksana proyek. Selain itu, observasi langsung dilakukan untuk mengamati kondisi di sekitar lokasi pembangunan, seperti pola lalu lintas, aktivitas ekonomi, dan respons masyarakat terhadap pembangunan. Data sekunder dikumpulkan dari

dokumen resmi pemerintah, laporan proyek, serta literatur yang relevan dengan dampak sosial dan ekonomi pembangunan infrastruktur.

Proses pengumpulan data dilakukan melalui teknik *purposive sampling*, yaitu memilih informan berdasarkan kriteria tertentu, seperti kedekatan lokasi dengan proyek pembangunan, keterlibatan dalam kegiatan ekonomi di sekitar kawasan, atau peran sebagai pemangku kepentingan dalam proyek tersebut. Juga menggunakan teknik *Accidental* di mana peneliti memilih responden secara kebetulan saat bertemu di lapangan, dengan syarat bahwa responden tersebut dirasa relevan untuk memberikan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian. Data yang terkumpul kemudian dianalisis menggunakan teknik analisis tematik. Tahapan analisis meliputi pengorganisasian data, pengkodean berdasarkan tema yang relevan, serta interpretasi temuan untuk mengidentifikasi dampak yang signifikan dari Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista. Untuk menjamin validitas dan reliabilitas data, penelitian ini menggunakan

teknik *Peer debriefing*, yang juga dikenal sebagai triangulasi analitik, merupakan proses di mana peneliti yang mengundang pihak luar, yang tidak terlibat langsung dalam proyek penelitian, untuk meninjau dan mengkaji pemikiran atau langkah-langkah tertentu yang diambil dalam proses penelitian. Selain itu, peneliti juga menggunakan diskusi dengan rekan sejawat untuk mengurangi bias interpretasi.

Hasil analisis dalam penelitian ini diharapkan memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai dampak sosial dan ekonomi pembangunan Jembatan Otista. Penelitian ini juga memberikan rekomendasi bagi pemerintah daerah untuk memitigasi dampak negatif dan mengoptimalkan manfaat yang dihasilkan dari pembangunan infrastruktur tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Dampak Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor

Pembangunan Jembatan Otista di Kota Bogor adalah implementasi visi RPJMD 2019-2024 untuk

meningkatkan sistem transportasi, konektivitas wilayah, dan mengurangi kemacetan. Proyek ini selaras dengan RTRW, yang berkontribusi pada efisiensi tata ruang, aksesibilitas, serta distribusi barang. Evaluasi kebijakan menilai dampak positif, seperti kelancaran lalu lintas dan peningkatan ekonomi, serta mengantisipasi dampak negatif tak terduga, seperti perubahan pola lalu lintas. Sinergi kebijakan ini mencerminkan upaya pembangunan berkelanjutan untuk kesejahteraan masyarakat Bogor.

a). Kepadatan Lalu Lintas di Jalan Otista Sebelum Adanya Pembangunan Jembatan.

Sebelum pembangunan Jembatan Otista dimulai, Jalan Otista dikenal sebagai salah satu jalur utama di Kota Bogor yang sering mengalami kemacetan. Volume kendaraan yang melintasi jalan ini sudah mendekati kapasitas maksimumnya, terutama pada jam-jam sibuk pagi dan sore hari. Selain itu, keterbatasan infrastruktur jalan memperburuk kondisi lalu lintas, sehingga

waktu tempuh masyarakat menjadi lebih lama.

b). Kepadatan Lalu Lintas di Jalan Otista Setelah Adanya Pembangunan Jembatan.

Setelah pembangunan Jembatan Otista selesai, terjadi peningkatan kelancaran arus lalu lintas di kawasan tersebut. Dengan kapasitas jalan yang lebih besar, kendaraan dapat bergerak lebih lancar, dan waktu tempuh masyarakat menjadi lebih singkat. Namun, selama proses pembangunan berlangsung, kemacetan parah terjadi karena adanya pengalihan rute kendaraan ke jalur alternatif yang kapasitasnya terbatas.

c). Penutupan Jalan Otista Mempengaruhi Akses ke Fasilitas Pendidikan, Pekerjaan, Wista, dan Keperluan Sosial bagi Masyarakat.

Penutupan Jalan Otista selama masa pembangunan memengaruhi aksesibilitas ke fasilitas pendidikan di sekitar kawasan tersebut. Siswa dan tenaga pendidik mengalami

peningkatan waktu tempuh karena harus melewati jalur alternatif. Fasilitas pekerja menjadi sulit diakses, sebagaimana disampaikan oleh pekerja masyarakat sekitar, seperti Juru parkir. Pendapatan mereka menurun akibat penutupan jalan yang memaksa pengendara mengambil rute memutar. Hal ini berdampak langsung pada penurunan penghasilan mereka. Selain itu, dampak serupa dirasakan oleh sektor pariwisata di sekitar Jembatan Otista, yang turut mengalami penurunan aktivitas. Dari adanya penutupan jalan, hal ini juga menyebabkan keterlambatan dan penurunan efisiensi perjalanan, terutama bagi mereka yang bergantung pada transportasi umum.

d). *Willingness to Accept (WTA)* Masyarakat Terhadap Pembangunan Jembatan Otista.

Sebagian besar masyarakat mendukung pembangunan Jembatan Otista meskipun ada dampak negatif yang dirasakan

selama proses konstruksi. Mereka menyadari bahwa proyek ini akan memberikan manfaat jangka panjang, seperti peningkatan mobilitas dan pengurangan kemacetan. Namun, ada juga sebagian kecil masyarakat yang menolak pembangunan ini karena terganggunya aktivitas sehari-hari dan dampak ekonomi sementara.

e). *Penutupan Jalan Otista Mempengaruhi Ekonomi Seperti Peningkatan Penggunaan BBM, UMKM, Pendidikan.*

Pembangunan Jembatan Otista menyebabkan peningkatan konsumsi bahan bakar karena pengendara harus menempuh rute yang lebih jauh akibat jalan berputar. Jalur alternatif yang digunakan selama masa konstruksi juga memicu lonjakan kemacetan. Pelaku UMKM di sekitar Jalan Otista mengalami penurunan pendapatan karena terganggunya aksesibilitas konsumen. Penutupan jalan dan pengalihan lalu lintas

mengurangi jumlah pengunjung ke toko-toko di kawasan tersebut. Selain itu, biaya operasional meningkat akibat waktu pengiriman barang yang lebih lama. Dampak serupa juga dirasakan oleh sektor pendidikan, di mana sekolah-sekolah di sekitar Jalan Otista terpaksa menyesuaikan jam masuk dengan memundurkan waktu dari jadwal biasanya.

f). Penerapan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Sosialisasi.

Selama masa pembangunan, pemerintah Kota Bogor menerapkan manajemen rekayasa lalu lintas untuk mengurangi kemacetan, seperti penyesuaian rute alternatif dan pemberlakuan sistem satu arah (SSA). Namun, penerapan rekayasa ini belum sepenuhnya efektif karena jalur alternatif yang digunakan memiliki kapasitas yang terbatas.

g). Dampak Ekonomi dari Pembukaan SSA dan Kombinasi Jembatan Bailey.

Setelah pembukaan SSA, terdapat dampak baru di jalur-jalur yang menjadi rute alternatif, seperti peningkatan beban lalu lintas di jalan kecil dan adanya perubahan pola distribusi ekonomi di kawasan tersebut, dan kombinasi rute Jembatan Bailey tidak dapat digunakan, dikarenakan jembatan Bailey sempit dan hanya bisa digunakan oleh pejalan kaki saja.

2. Antisipasi Dampak Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor

Pembangunan Jembatan Otista di Kota Bogor bertujuan mengurangi kemacetan, tetapi menimbulkan dampak sosial dan ekonomi selama konstruksi. Pemerintah dapat mengacu pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, untuk mengelola dampaknya. Langkah strategis meliputi rekayasa lalu lintas, sosialisasi manfaat jangka panjang, penyediaan bus sekolah,

tarif angkutan umum khusus, dan kompensasi pajak bagi UMKM terdampak. Pendekatan ini mendukung transportasi berkelanjutan sambil menjaga stabilitas ekonomi masyarakat.

a). Pengaruh

Pemerintah Kota Bogor mengantisipasi dampak dengan memberikan sosialisasi kepada masyarakat terkait pengalihan rute dan durasi konstruksi. Selain itu, jalur alternatif disiapkan untuk mengurangi gangguan pada mobilitas masyarakat. Upaya lain dilakukan dengan menyediakan informasi melalui media digital untuk meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap perubahan rute lalu lintas.

b). Konsekuensi

Konsekuensi dari antisipasi ini adalah meningkatnya beban lalu lintas di jalur alternatif, yang memengaruhi waktu tempuh dan konsumsi bahan bakar kendaraan. Selain itu, pengalihan arus lalu lintas juga menyebabkan penurunan pendapatan UMKM di kawasan terdampak, sehingga pemerintah perlu memberikan

dukungan berupa insentif atau program penguatan ekonomi lokal.

c). Kualitas Hasil

Setelah pembangunan selesai, kualitas hasil pembangunan Jembatan Otista mulai dirasakan masyarakat, seperti pengurangan kemacetan, peningkatan konektivitas antarwilayah, dan efisiensi waktu perjalanan. Namun, masih diperlukan evaluasi lebih lanjut untuk memastikan manfaat jangka panjang yang optimal.

Pembahasan terkait Dampak Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor serta Antisipasi Dampak Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor dapat dilihat melalui kerangka evaluasi dampak kebijakan yang dijelaskan oleh Winarno (2007). Menurut Wibawa (1994) dalam evaluasi kebijakan, *output* berupa pembangunan fisik jembatan telah tercapai, tetapi dampak yang dihasilkan, baik positif maupun negatif, memerlukan perhatian khusus. Dampak positif terlihat pada

peningkatan kapasitas jalan dan kelancaran arus lalu lintas, sementara dampak negatif seperti terganggunya aksesibilitas dan penurunan pendapatan UMKM selama masa konstruksi menjadi tantangan yang harus diatasi.

Menurut teori dampak Hikmah Arif (2009), pembangunan ini menciptakan pengaruh yang signifikan terhadap aktivitas masyarakat, baik dalam jangka pendek maupun panjang. Pengaruh positif mencakup peningkatan mobilitas dan efisiensi perjalanan, sedangkan pengaruh negatif terutama dirasakan oleh pelaku UMKM yang kehilangan pelanggan selama proses pembangunan. Konsekuensi dari dampak ini menunjukkan adanya perubahan pola interaksi sosial dan ekonomi masyarakat di sekitar kawasan. Waralah Rd Cristo (2008) juga menyoroti pentingnya kualitas hasil dalam menilai dampak suatu kebijakan. Dalam konteks Jembatan Otista, kualitas hasil dapat diukur melalui keberlanjutan manfaat yang dihasilkan, seperti perbaikan transportasi dan dukungan terhadap pertumbuhan ekonomi lokal. Namun,

hasil ini belum sepenuhnya optimal, mengingat adanya beban tambahan pada jalur alternatif selama masa pembangunan yang masih membutuhkan penanganan lebih lanjut. Dengan demikian, pembangunan Jembatan Otista mencerminkan bagaimana kebijakan publik dapat memberikan manfaat besar, tetapi juga menimbulkan dampak sementara yang memerlukan mitigasi. Keberhasilan proyek ini bergantung pada kemampuan pemerintah untuk memaksimalkan manfaat jangka panjang dan meminimalkan dampak negatif yang dirasakan masyarakat selama proses konstruksi. Evaluasi kebijakan secara menyeluruh sangat penting untuk memastikan proyek ini memberikan kontribusi yang signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat dan pengembangan Kota Bogor secara berkelanjutan.

KESIMPULAN

1. Dampak Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor.

Pembangunan Jembatan Otista berdampak signifikan pada aspek

sosial, ekonomi, dan lingkungan. Secara sosial, proyek ini meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas masyarakat, meski selama konstruksi terjadi gangguan akses, perubahan pola perjalanan, dan keresahan pengguna jalan. Secara ekonomi, jembatan mendukung konektivitas dan distribusi barang, tetapi UMKM di sekitar lokasi mengalami penurunan pendapatan selama konstruksi. Dari sisi lingkungan, kemacetan dan polusi udara meningkat akibat perubahan rute kendaraan, sehingga diperlukan pengelolaan lingkungan yang lebih baik untuk meminimalkan dampak negatif.

2. Antisipasi Dampak Pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor.

Pada masa pembangunan Infrastruktur Jembatan Otista, untuk mengurangi dampak negatif selama konstruksi, diperlukan sosialisasi intensif kepada masyarakat, kebijakan rekayasa lalu lintas yang efisien, serta penyediaan jalur alternatif.

Keberhasilan pembangunan ini tidak hanya diukur dari fungsi jembatan, tetapi juga dari kemampuan meminimalkan gangguan pada masyarakat dan pelaku usaha lokal. Perencanaan matang, koordinasi pelaksanaan, dan evaluasi berkelanjutan menjadi kunci untuk memastikan manfaat jangka panjang bagi Kota Bogor.

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian tentang Dampak Pembangunan Jembatan Otista di Jalan Otista Kota Bogor, beberapa saran yang dapat diberikan untuk mengoptimalkan manfaat serta mengurangi dampak negatif dari proyek ini adalah sebagai berikut :

- 1). Perencanaan dan Pengelolaan Lalu Lintas yang Lebih Komprehensif. Pemerintah Kota Bogor perlu memperbaiki jalur alternatif sebelum proyek dimulai untuk mengurangi kemacetan. Serta informasi perubahan rute harus disampaikan kepada masyarakat melalui media sosial, videotron, dan spanduk lebih secara luas lagi.
- 2). Dukungan bagi Pelaku Usaha Lokal dan UMKM

Pemerintah bisa untuk memberikan insentif, seperti pengurangan pajak atau bantuan modal untuk pelaku UMKM yang terdampak. Serta bisa mengadakan pelatihan kewirausahaan dan pemasaran untuk membantu UMKM memanfaatkan peluang setelah pembangunan.

3). Pengelolaan Lingkungan yang Berkelanjutan.

Pengendalian polusi udara dan kebisingan harus dilakukan dengan peralatan ramah lingkungan dan penghalang suara. Serta limbah konstruksi harus dikelola untuk mencegah pencemaran lingkungan sekitar proyek.

4). Pelibatan dan Sosialisasi kepada Masyarakat

Menyampaikan manfaat jangka panjang dari proyek untuk membantu masyarakat memahami pentingnya pembangunan.

5). Penguatan Kebijakan Travel Demand Management (TDM)

Mempromosikan transportasi umum yang efisien untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Serta

pengaturan parkir yang lebih baik untuk mengurangi kepadatan lalu lintas.

6). Evaluasi dan Monitoring Dampak Pembangunan

Pemerintah perlu mengevaluasi dampak pembangunan dari sisi lalu lintas, ekonomi, dan sosial. Serta membuat laporan berkala yang transparan untuk membantu masyarakat memahami perkembangan proyek.

7). Pengembangan Infrastruktur Lanjutan

Merencanakan pusat ekonomi baru di sekitar jembatan untuk mendorong pemerataan pembangunan. Serta membangun infrastruktur seperti halte bus, trotoar, dan fasilitas umum lainnya untuk meningkatkan manfaat jangka panjang.

DAFTAR PUSTAKA

Abbas, M., & Mustafa, U. *Impacts of Infrastructural Development on the Livelihood of Local People: A Case Study of Sultan Bahu Bridge, Jhang Pakistan*. Journal of ISOSS 2021 Vol. 7(4), 343-352.

Adipati Satya H. (2023). *ANALISIS DAMPAK SOSIAL EKONOMI PEMBANGUNAN DI KAWASAN*

- JALAN OTISTA KOTA BOGOR TERHADAP PERGERAKAN LALU LINTAS DAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM, ORANG, BARANG DAN JASA.* Dalam Artikel <https://medium.com/@adipatisatya01/analisis-dampak-sosial-ekonomi-pembangunan-di-kawasan-jalan-otista-kota-bogor-terhadap-pergerakan-4bb3c1589df3> . Diakses Pada tanggal 23 April 2024.
- Afrigh A. Brahmantya (2023). *ROADECT: DETEKSI PERSOALAN INFRASTRUKTUR JALAN SEBAGAI SOLUSI STRATEGI DIGITAL DALAM PENYAMPAIAN ASPIRASI MASYARAKAT BERKELANJUTAN.* Jurnal HPJI (Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia) Vol. 9 No. 1 Januari 2023: 9–16.
- Anggiani, F., Khoiron, K., & Sekarsari, R. W. (2022). *Dampak Pembangunan Jembatan Gantung Di Desa Druju Kecamatan Sumbermanjingwetan.* Jurnal Csr Bri Kanwil Malang. Respon Publik, 16(8), 9-14.
- Chu, L., Zou, Y., Masiliūnas, D., Blaschke, T., & Verbesselt, J. (2021). *Assessing the impact of bridge construction on the land use/cover and socio-economic indicator time series: A case study of Hangzhou Bay Bridge.* GIScience & Remote Sensing, 58(2), 199-216.
- Desrinelti D., Maghfirah A., Nurhizrah G., (2021). *Kebijakan publik: konsep pelaksanaan.* JRTI (Jurnal Riset Tindakan Indonesia). Vol. 6, No. 1, 2021, pp. 83-88.
- Dewi Aldillah. (2020). *FUNGSI INFRASTRUKTUR JEMBATAN BAGI PERUBAHAN MASYARAKAT KELURAHAN LEMPAKE KECAMATAN SAMARINDA UTARA.* eJournal Sosiatri-Sosiologi 2020, 8 (1): 72-86.
- Diskominfo Kota Bogor (2023). *RE-ROUTING OTISTA DOKUMEN.* Dalam dokumen <https://jembatanotista.kotabogor.go.id/artikel/detail/re-routing-otista> . Diskses pada tanggal 17 April 2024.
- Dja'wa, A., Abdullah, R., Saputra, S., Jabani, B. A., & Firmansyah, M. I. (2021). *Dampak Pembangunan Jembatan Bahteramas Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir di Kelurahan Poasia Kecamatan Abeli Kota Kendari Sulawesi Tenggara.* Sang Pencerah: Jurnal Ilmiah Universitas Muhammadiyah Buton, 7(2), 200-207.
- Endang I.S. (2021). *PERGESERAN DALAM PARADIGMA ILMU ADMINISTRASI PUBLIK.* Jurnal Sosial dan Humaniora Universitas Muhammadiyah Bandung. Vol.3, No.1 April 2021 hal 9-16.
- Fuji Pratiwi (2023). *Hasil Revitalisasi, Jembatan Otista Bogor Bersiap Uji Beban.* Dalam

- Website
<https://news.republika.co.id/berita/s5hvz7457/hasil-revitalisasi-jembatan-otista-bogor-bersiap-uji-beban>. Diakses pada tanggal 18 April 2024.
- Gautam, S. (2020). *Impact of bridge construction for improved livelihood in rural area*. Nepalese Journal of Development and Rural Studies, 17, 112-122.
- Husen, A., & Baranyanan, A. S. (2021). *Pengaruh pembangunan infrastruktur pelabuhan, infrastruktur jalan dan infrastruktur jembatan terhadap pertumbuhan ekonomi Maluku Utara*. Poros Ekonomi, 10(1).
- Islam, M. M., Hossain, A. F., Abbas, S. M., Silvy, S., & Hasan, M. S. (2020, February). *A study on impacts, construction challenges and overcomes of Padma multipurpose bridge, Bangladesh*. In *5th International Conference on Civil Engineering for Sustainable Development, ICCESD* (pp. 7-9).
- Jeong, M. M., Kang, M., & Jung, Y. E. (2022). *Impact of Bridge Construction on County Population in Georgia*. In *International conference on construction engineering and project management* (pp. 1017-1023). Korea Institute of Construction Engineering and Management.
- Kecamatan Bogor Tengah. (2024). *Profil Kecamatan Bogor Tengah*. Diakses dari <https://kecbogortengah.kotabogor.go.id/welcome/profil>. pada 31 Oktober 2024.
- Khoirul A., Wike., Asti A., *Implementasi Program Corporate Social Responsibility di Bidang Pendidikan (Studi pada Pemerintah Daerah Kabupaten Kutai Timur dan PT. Kaltim Prima Coal di Kecamatan Bengalon)*. Jurnal Ilmiah Administrasi Publik 006(01):71-81, 2020. <http://dx.doi.org/10.21776/ub.jiap.2020.006.01.9>
- Nurul H., Muhammad Imron. (2022). *PERAN BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH (BAPPEDA) KABUPATEN MALANG DALAM IMPLEMENTASI KEBIJAKAN CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY (CSR) TAHUN 2020*. Journal of Governance Innovation 4(2):116-129. <http://dx.doi.org/10.36636/jogiv.v4i2.1627>
- Open Data Kota Bogor. (2024). *Jumlah Penduduk di Kota Bogor*. Diakses dari <https://opendata.kotabogor.go.id/dataset/jumlah-penduduk-di-kota-bogor>. pada 31 Oktober 2024.
- Pemerintah Kota Bogor. (2019). *Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 10 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas*

- dan Angkutan Jalan*. Lembaran Daerah Tahun 2019 Nomor 8 E. Sekretariat Negara, Jakarta.
- Pemerintah Kota Bogor. (2021). *Peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 17 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja Perangkat Daerah*. Lembaran Daerah Tahun 2021 Nomor 17. Sekretariat Negara, Jakarta.
- Prayudyanto, M. N., Hariati, F., Rulhendri, Chayati, N., & Hudjimartsu, S. A. (2023). *Penyusunan kajian antisipasi dampak sosial ekonomi pembangunan di kawasan Jalan Otista Kota Bogor terhadap pergerakan lalu lintas dan pelayanan angkutan umum orang, barang, dan jasa*. Bogor: Fakultas Teknik dan Sains, Universitas Ibn Khaldun Bogor, Kerjasama dengan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor.
- Putri, Sri Gustiani. (2022). *“Pengaruh Perkembangan Infrastruktur Terhadap Minat Kunjung Wisatawan Di Pantai Tanjung Lesung Pandeglang”*. Diploma atau S1 thesis, UIN SULTAN MAULANA HASANUDDIN BANTEN.
- Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Tahun 2014 Nomor 260. Sekretariat Negara, Jakarta.
- Republik Indonesia. (2012). *Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Pasal 5)*. Lembaran Negara Tahun 2012 Nomor 140. Sekretariat Negara, Jakarta.
- Republik Indonesia. (2004). *Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. Jakarta: Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132.
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.
- Rhio E.S., Hefrizal., Elvina P. (2021) *ANALISIS PENGARUH INFRASTRUKTUR JALANDAN TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI (TIK) TERHADAP PEMBANGUNAN MANUSIA DI WILAYAH TIMUR INDONESIA*. Jurnal Menara Ekonomi, ISSN : 2407-8565; E-ISSN: 2579-5295 Volume VII No. 1 – April 2021.
- Sadikin., Sjuuib H., Ulya S., (2021). *PERAN PEMERINTAH DAERAH DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN UNTUK MENINGKATKAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT DI KECAMATAN ULUMANDA*. Journal Pegguruang: Conference Series. Vol. 3 No. 2 Nov. 2021.
- Slamet R., (2020). *METODE PENILAIAN KUALITAS DATA SEBAGAI REKOMENDASI*

SISTEM REPOSITORI ILMIAH NASIONAL. Jurnal Dokumentasi dan Informasi, 41 (1) Juni 2020, Halaman : 11-22.
<https://doi.org/10.14203/j.baca.v41i1.544>

UIKA. (2023). *Antisipasi Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan di Kawasan Jalan Ottista Kota Bogor Terhadap Pergerakan Lalu Lintas dan Pelayanan Angkutan Umum Orang, Barang dan Jasa*. Dalam Dokumen Executive Summary
<https://jembatanotista.kotabogor.go.id/storage/dokumen/644395dad65c4-1682150874.pdf>.
Diakses Pada Tanggal 26 April 2024.

Wikipedia. (2024). *Kota Bogor*. Diakses dari
https://id.m.wikipedia.org/wiki/Kota_Bogor.
pada 31 Oktober 2024.

Wulandari, R. T., & Effendi, M. (2022). *Dampak Pembangunan Jembatan Sei Alalak Terhadap Kondisi Kegiatan Ekonomi Pedagang di Sekitar Proyek*. JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi dan Pembangunan, 5(1), 98-112.