

Analisis Kebijakan Pembongkaran Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Jalan Ir. H. Juanda Kota Samarinda, Analysis of the Policy on the Demolition of Pedestrian Overpasses (JPO) on Ir. H. Juanda Street in Samarinda

Muhammad Ilham¹, Annisa Erlitsya Marchelina²

¹ Universitas Mulawarman, Samarinda, Indonesia

² Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia

ARTICLE INFORMATION

Vol. xx, No. xx

Page :

Published :

KEYWORDS

public policy, demolition of pedestrian overpasses, policy effectiveness, pedestrian safety

CORRESPONDENCE

Phone: +6282319620250

E-mail: mhmdilham739@gmail.com

ABSTRACT

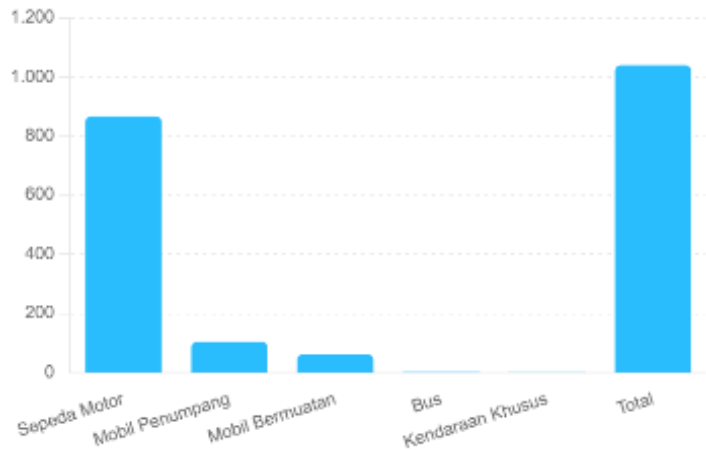
Penelitian ini mengkaji kebijakan pembongkaran Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Jalan Ir. H. Juanda, Kota Samarinda, yang dilakukan sebagai respons terhadap rendahnya tingkat pemanfaatan dan kondisi fisik JPO yang dinilai tidak lagi layak. Penelitian bertujuan menganalisis proses perumusan kebijakan serta pertimbangan pemerintah dalam menyediakan fasilitas penyeberangan pengganti. Analisis menggunakan teori proses kebijakan publik William N. Dunn. Metode yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses kebijakan telah berlangsung secara sistematis, meskipun partisipasi publik pada tahap pengadopsian masih terbatas. *Zebra Cross* dipilih sebagai pengganti karena berdasarkan waktu dan biaya yang diperlukan, namun implementasinya masih memerlukan penyempurnaan untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki, terutama di kawasan pendidikan.

INTRODUCTION / Pendahuluan

Penyediaan fasilitas penyeberangan yang aman merupakan bagian dari tanggung jawab negara dalam menjamin keselamatan seluruh pengguna jalan, khususnya pejalan kaki sebagai kelompok paling rentan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan kewajiban negara dalam menyediakan dan mengelola sarana prasarana lalu lintas guna meminimalkan risiko kecelakaan. Ketentuan tersebut diperkuat melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Marka Jalan yang mengatur standar teknis fasilitas penyeberangan, termasuk kewajiban evaluasi dan pemeliharaan secara berkala oleh pemerintah daerah.

Dalam konteks perkotaan, fasilitas pejalan kaki tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis keselamatan, tetapi juga mencerminkan tingkat keadilan dan inklusivitas ruang publik. Jalur dan fasilitas penyeberangan merupakan hak normatif warga kota yang seharusnya dijamin keberlanjutannya oleh pemerintah. Sejumlah penelitian menunjukkan bahwa kualitas dan keberfungsian fasilitas pejalan kaki berpengaruh langsung terhadap keselamatan, kenyamanan, dan kualitas interaksi sosial di ruang publik perkotaan (Ayuningtias et al., 2025 dan Yusuf & Nanda, 2024). Ketika fasilitas tersebut dihilangkan atau tidak berfungsi secara optimal, kelompok rentan seperti anak sekolah, lansia, dan penyandang disabilitas menjadi pihak yang paling terdampak (Rahmat & Setiawan, 2023).

Kota Samarinda sebagai ibu kota Provinsi Kalimantan Timur mengalami pertumbuhan kendaraan bermotor yang pesat dalam dua dekade terakhir, yang berimplikasi pada meningkatnya kepadatan lalu lintas dan potensi konflik antara kendaraan bermotor dan pejalan kaki (Bigurdi et al., 2025).



Gambar 1. Diagram Daftar jumlah kendaraan bermotor berdasarkan jenis kendaraan (sumber: databoks.katadata.co.id)

Kondisi ini sejalan dengan temuan nasional yang menunjukkan bahwa pejalan kaki termasuk kelompok pengguna jalan dengan risiko kecelakaan yang relatif tinggi di lingkungan perkotaan Indonesia (Turner et al., 2023). Dalam situasi tersebut, keberadaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) selama ini diposisikan sebagai salah satu solusi untuk meminimalkan konflik lalu lintas dan meningkatkan keselamatan pejalan kaki. Dalam kondisi lalu lintas yang padat di kota samarinda, keberadaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) menjadi salah satu fasilitas penyeberangan yang di bangun pemerintah untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan masyarakat ketika menyeberang jalan. Namun, dalam beberapa tahun terakhir Pemerintah Kota Samarinda melakukan pembongkaran seluruh JPO di sejumlah ruas jalan utama kota. Tak ada lagi Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Samarinda. Satu per satu JPO yang dulu berdiri di titik-titik ramai kota kini telah dibongkar seluruhnya (Sapos, 2025).

Tabel 1. Lokasi JPO dan Bulan Pembongkaran

Lokasi Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)	Bulan di Bongkar
Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) jalan S.Parman (Lembuswana)	Maret 2025
Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Jalan Ir. H. Ir. H. Juanda (depan SMP N 4 Kota Samarinda)	Oktober 2024
Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Jalan Gajah Mada (Kawasan Pasar Pagi)	Juni 2025
Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Jalan Slamet Riyadi (depan Masjid Darunni'mah)	Mei 2025

Salah satu lokasi yang menimbulkan perhatian publik adalah JPO di Jalan Ir. H. Juanda, tepat di depan SMP Negeri 4 Samarinda. Jalan ini merupakan status jalan nasional salah satu jalan utama di Kota Samarinda yang menghubungkan kawasan komersial, sehingga memiliki volume lalu lintas yang relatif tinggi. Kemudian, jalan ini merupakan kawasan pendidikan dengan intensitas aktivitas penyeberangan yang tinggi yang mana terdapat 4 sekolah pada kawansan ini yaitu SMP Negeri 4, SMP Negeri 5, SMA Negeri 3, dan SMA Negeri 5. Sehingga kepadatan relatif lebih tinggi di pagi dan sore hari (P. Arifin et al., 2023). Pembongkaran JPO di lokasi ini dilakukan dengan alasan teknis, seperti rendahnya tingkat penggunaan, kondisi fisik yang dinilai tidak layak, serta alih fungsi jembatan yang tidak sesuai peruntukannya (Deye, 2025). Sebagai fasilitas pengganti, pemerintah menyediakan penyeberangan sebidang berupa *Zebra Cross*, yang dinilai lebih sesuai dengan manajemen lalu lintas setempat (Borneo, 2025).

Tabel 2. lokasi sebelum dan sesudah pembongkaran JPO

Lokasi	Sebelum	Sesudah
Jalan Ir. H. Juanda (depan SMP Negeri 4 Samarinda)		

Meskipun demikian, berbagai kajian sebelumnya menunjukkan bahwa efektivitas fasilitas penyeberangan sangat bergantung pada karakteristik kawasan, volume lalu lintas, serta keberadaan perangkat keselamatan pendukung. Di kawasan pendidikan, perubahan fasilitas penyeberangan berpotensi memunculkan risiko baru apabila tidak disertai pengaturan lalu lintas yang memadai dan pendekatan yang berorientasi pada perlindungan kelompok rentan Shafa et al., (2026) dan Muhammad et al., (2022). Fenomena hilangnya seluruh JPO di Samarinda menimbulkan dinamika baru dalam kebijakan ruang publik, khususnya terkait keselamatan dan mobilitas pejalan kaki. Setelah JPO dibongkar, pejalan kaki harus berinteraksi langsung dengan arus kendaraan di jalan utama, sementara fasilitas penyeberangan yang tersedia masih terbatas. Kondisi ini memunculkan pertanyaan mengenai proses perumusan kebijakan, koordinasi antarinstansi, serta pertimbangan pemerintah dalam menyediakan fasilitas pengganti. Selain itu, penelitian yang secara khusus mengkaji kebijakan pembongkaran JPO di Samarinda masih terbatas, sehingga diperlukan kajian yang lebih mendalam.

Berdasarkan kondisi ini, artikel ini bertujuan untuk mengkaji Bagaimana peoses kebijakan Pembongkaran Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di jalan Ir. H. Juanda Kota Samarinda dan Bagaimana pertimbangan pemerintah dalam menetapkan fasilitas penyeberangan pengganti setelah pembongkaran JPO Jalan Ir. H. Juanda. Melalui studi ini, diharapkan akan tercipta pemahaman yang lebih komprehensif mengenai bagaimana kebijakan publik di tingkat lokal dibentuk dan

diimplementasikan, serta bagaimana keputusan-keputusan tersebut mempengaruhi keselamatan dan aksesibilitas pejalan kaki di salah satu koridor utama kota.

THEORETICAL FRAMEWORK / kerangka teori

Penelitian ini menggunakan Teori Proses Kebijakan Publik karya William N. Dunn (2017) dalam Dr. Irawaty Igirisa, S.Pd. (2022) sebagai kerangka kerja utama untuk menganalisis kebijakan terkait pembongkaran Jembatan Penyeberangan Pejalan Kaki (JPO) di Jalan Ir. H. Juanda, Kota Samarinda. Teori ini menjelaskan bahwa kebijakan publik merupakan suatu proses yang terdiri dari enam tahap: penetapan agenda, peramalan, pengesahan kebijakan, implementasi kebijakan, evaluasi kebijakan, dan adaptasi kebijakan. Melalui tahapan-tahapan tersebut, penelitian ini mengkaji bagaimana pemerintah merumuskan kebijakan pembongkaran JPO dan menetapkan fasilitas penyeberangan pengganti.

Penelitian ini juga menggunakan Teori Governmentality dari Michel Foucault untuk menjelaskan bahwa kebijakan pembongkaran JPO tidak hanya merupakan keputusan teknis, tetapi juga bentuk pengelolaan perilaku masyarakat melalui pengaturan ruang publik (Foucault, 1978). Kemudian sebagai teori pendukung, Teori Persepsi Masyarakat digunakan untuk memahami bagaimana masyarakat memaknai dan menilai kebijakan pembongkaran JPO serta keberadaan fasilitas penyeberangan pengganti. Persepsi tersebut dipengaruhi oleh pengalaman, kebutuhan, dan rasa aman masyarakat dalam menggunakan fasilitas penyeberangan, sehingga menjadi pelengkap dalam menjelaskan dampak kebijakan terhadap pengguna jalan Thoha (1988) dalam Yunita (2017).

Selanjutnya, penelitian menggunakan konsep efektivitas kebijakan untuk menilai sejauh mana kebijakan pembongkaran JPO mampu mencapai tujuan yang ditetapkan, yaitu meningkatkan keselamatan dan kelancaran mobilitas pejalan kaki Riant Nugroho dalam Mawuntu (2022). Adapun konsep fasilitas pejalan kaki digunakan untuk mengevaluasi kesesuaian fasilitas penyeberangan pengganti dengan kebutuhan pengguna jalan berdasarkan aspek keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas (Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik, 1995).

METHOD / Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tipe studi kasus. Sugiyono, (2023) Pendekatan ini dipilih karena penelitian bertujuan untuk memahami secara mendalam proses perumusan kebijakan pembongkaran Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Jalan Ir. H. Juanda Kota Samarinda serta pertimbangan pemerintah dalam menetapkan fasilitas penyeberangan pengganti bagi pejalan kaki. Melalui pendekatan kualitatif, peneliti dapat menggali informasi mengenai dinamika pengambilan keputusan, dasar pertimbangan teknis, serta implementasi kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah daerah. Fokus penelitian diarahkan pada dua aspek utama, yaitu proses perumusan kebijakan pembongkaran JPO di Jalan Ir. H. Juanda Kota Samarinda dan pertimbangan pemerintah dalam menetapkan fasilitas penyeberangan pengganti pasca pembongkaran JPO. Fokus ini digunakan untuk membatasi ruang lingkup penelitian agar pembahasan tetap terarah pada tujuan penelitian.

Sumber data dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara dengan informan yang dipilih secara purposive sampling, yaitu pihak-pihak yang dianggap mengetahui dan terlibat langsung dalam kebijakan pembongkaran JPO. Informan dalam penelitian ini meliputi Dinas Perhubungan Kota Samarinda, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kota Samarinda, Badan Pengelola Badan Pengelola Keuangan Dan Aset Daerah (BPKAD) Kota Samarinda, serta pihak sekolah dan masyarakat pengguna JPO di Jalan Ir. H. Juanda Kota Samarinda. Data sekunder diperoleh dari dokumen kebijakan, peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan lalu lintas dan fasilitas pejalan kaki, laporan instansi terkait, serta artikel media massa yang relevan dengan pembongkaran JPO di Kota Samarinda.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan untuk memperoleh informasi mengenai proses perumusan kebijakan pembongkaran JPO, dasar pertimbangan teknis yang digunakan, serta alasan penetapan fasilitas penyeberangan pengganti. Observasi dilakukan di Lokasi penelitian, yaitu Jalan Ir. H. Juanda Kota Samarinda, khususnya pada area bekas JPO dan fasilitas penyeberangan pengganti, untuk melihat kondisi fisik, pola penyeberangan pejalan kaki, serta potensi resiko keselamatan setelah kebijakan diterapkan. Dokumentasi dilakukan dengan mengumpulkan data berupa dokumen kebijakan, foto kondisi lokasi sebelum dan sesudah pembongkaran JPO, serta arsip berita yang berkaitan dengan kebijakan tersebut.

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan model analisis interaktif Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2023) yang meliputi empat tahap, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Tahap pengumpulan data dilakukan dengan menghimpun seluruh data yang diperoleh melalui dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi. Reduksi data dilakukan dengan memilih, memfokuskan, serta menyederhanakan data yang relevan dengan fokus penelitian. Penyajian data dilakukan dalam bentuk uraian deskriptif untuk menggambarkan proses kebijakan pembongkaran JPO serta pertimbangan pemerintah dalam menetapkan fasilitas penyeberangan pengganti. Tahap penarikan Kesimpulan dilakukan dengan merumuskan makna dari temuan penelitian terkait kebijakan pembongkaran JPO serta implikasinya terhadap keselamatan pejalan kaki di Jalan Ir. H. Juanda Kota Samarinda.

RESULT AND DISCUSSION / Hasil dan Pembahasan

Proses perumusan kebijakan

Proses perumusan kebijakan pembongkaran Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Jalan Ir. H. Juanda Kota Samarinda dianalisis menggunakan teori proses kebijakan publik William N. Dunn dalam Dr. Irawaty Igrisa, S.Pd. (2022), yang terdiri dari enam tahap yaitu penetapan agenda, peramalan, pengadopsian kebijakan, implementasi kebijakan, penilaian kebijakan, dan adaptasi kebijakan. Teori ini digunakan untuk menggambarkan bagaimana pemerintah mengidentifikasi masalah kerusakan JPO sebagai isu kebijakan, mengambil keputusan mengenai pembongkaran, melaksanakan kebijakan tersebut, serta melakukan penilaian dan penyesuaian terhadap fasilitas penyeberangan alternatif bagi masyarakat.

1. Penetapan Agendaa (*Agenda Setting*)

Permasalahan pembongkaran JPO mulai menjadi perhatian pada tahun 2024 ketika kondisi fisiknya mengalami kerusakan serius dan mendapat sorotan dari media lokal. Meskipun belum masuk dalam dokumen perencanaan daerah, pemerintah memandang kondisi tersebut sebagai masalah yang memerlukan penanganan segera. Penetapan agenda diawali melalui rapat yang dipimpin Wali Kota Samarinda bersama sejumlah OPD untuk mengevaluasi beberapa JPO berdasarkan aspek keselamatan dan kesesuaian lingkungan. Namun, penelitian tidak memperoleh informasi mengenai bentuk rapat tersebut sehingga menjadi salah satu keterbatasan penelitian.

Hasil evaluasi Dishub dan DPUPR menunjukkan adanya korosi pada struktur baja, kerusakan lantai, serta penurunan kekuatan konstruksi sehingga JPO dinilai tidak lagi aman digunakan. Kerusakan tersebut mengubah persoalan pemeliharaan menjadi isu keselamatan publik yang memerlukan intervensi pemerintah. Dalam perspektif William N. Dunn, kondisi tersebut menunjukkan tahap *agenda setting*, yaitu ketika suatu persoalan didefinisikan sebagai masalah publik yang membutuhkan tindakan pemerintah. Temuan ini juga sejalan dengan *Multiple Streams Framework* Kingdon (2014), di mana bertemunya *problem stream* berupa kerusakan JPO, *policy stream* berupa

rekomendasi teknis pembongkaran, dan political stream berupa arahan Wali Kota serta meningkatnya perhatian publik membuka *policy window* bagi lahirnya kebijakan pembongkaran.

Selain evaluasi teknis, media sosial turut mempercepat eskalasi isu melalui penyebaran informasi dan tekanan publik. Kondisi ini menunjukkan bahwa agenda kebijakan tidak hanya dibentuk melalui mekanisme formal, tetapi juga dipengaruhi komunikasi publik di ruang digital.

Hasil Penelitian juga menemukan adanya perbedaan pandangan antara pemerintah dan masyarakat. Pemerintah lebih menekankan keselamatan struktur, sedangkan pelajar dan masyarakat memandang JPO sebagai fasilitas yang memberikan rasa aman saat menyeberang di kawasan dengan lalu lintas padat. Dalam perspektif *governmentality* Foucault (1978), menjelaskan bahwa pemerintah membangun rasionalitas keselamatan dengan memosisikan JPO sebagai sumber risiko sehingga pembongkaran dipandang sebagai pilihan yang paling rasional. Sebaliknya, masyarakat lebih memaknai JPO berdasarkan fungsi praktisnya dalam mendukung mobilitas sehari-hari.

2. Peramalan (*forecasting*)

Tahap peramalan didasarkan pada analisis teknis terhadap kondisi struktur JPO. Pemerintah menilai bahwa penurunan kualitas konstruksi berpotensi menimbulkan bahaya apabila tetap dipertahankan sehingga pembongkaran dipilih sebagai langkah mitigasi risiko. Selain kondisi fisik, pemerintah juga mempertimbangkan karakteristik kawasan pendidikan yang memiliki aktivitas penyeberangan tinggi pada jam masuk dan pulang sekolah. Namun, proses *forecasting* belum sepenuhnya menerapkan pendekatan *evidence-based policy*. Pemerintah tidak menggunakan data kuantitatif seperti volume penyeberang atau angka kecelakaan, melainkan lebih mengandalkan observasi lapangan dan penilaian teknis dari instansi terkait. Dengan demikian, proses peramalan lebih mencerminkan *expert judgment* dibanding analisis berbasis data.

Menurut William N. Dunn, tahap peramalan bertujuan memprediksi konsekuensi dari setiap alternatif kebijakan. Dalam penelitian ini, prediksi lebih diarahkan pada risiko kegagalan struktur JPO dibandingkan dampak sosial setelah pembongkaran dilakukan. Temuan ini sejalan dengan penelitian Mulya *et al.* (2021), yang menyatakan bahwa efektivitas JPO dipengaruhi tidak hanya oleh kondisi fisik, tetapi juga tingkat pemanfaatan dan kenyamanan pengguna. Perbedaan persepsi juga muncul antara pemerintah dan masyarakat. Pemerintah memandang pembongkaran sebagai upaya mengurangi risiko robohnya bangunan, sedangkan pihak sekolah lebih mengkhawatirkan keselamatan siswa ketika harus menyeberang langsung di badan jalan tanpa pengawasan petugas. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah lebih menekankan risiko struktural, sedangkan masyarakat lebih menekankan risiko interaksi dengan kendaraan.

Secara keseluruhan, proses peramalan telah mengantisipasi risiko teknis, tetapi belum mengintegrasikan aspek sosial, perilaku pengguna jalan, dan karakteristik kawasan pendidikan. Oleh karena itu, peramalan seharusnya diperkuat melalui *traffic counting*, identifikasi kelompok rentan, serta *road safety audit* agar dampak kebijakan dapat diprediksi secara lebih komprehensif.

3. Pengadopsian Kebijakan (*Policy Adoption*)

Tahap pengadopsian kebijakan dimulai dari evaluasi Dishub terhadap kondisi fisik JPO yang kemudian menghasilkan rekomendasi pembongkaran kepada DPUPR. Selanjutnya, DPUPR melakukan observasi lapangan dan menyusun kajian teknis yang menyatakan bahwa struktur JPO sudah tidak layak dipertahankan. Kajian tersebut menjadi dasar penyusunan telaahan kepada Wali Kota sekaligus usulan penghapusan aset melalui BPKAD karena JPO merupakan barang milik daerah.

Dalam perspektif William N. Dunn, pengadopsian kebijakan merupakan tahap pemberian legitimasi terhadap alternatif kebijakan sebelum dilaksanakan. Pada kasus ini, legitimasi dibangun melalui koordinasi antara Dishub, DPUPR, dan BPKAD berdasarkan rekomendasi teknis, kajian struktur, serta mekanisme penghapusan aset. Pembongkaran dipilih karena dianggap sebagai alternatif

yang paling rasional untuk mengurangi risiko keselamatan. Hal tersebut juga sejalan dengan pandangan Thomas R. Dye (2013) dalam Dr. Irawaty Igrisa, S.Pd. (2022) bahwa kebijakan publik merupakan tindakan pemerintah yang berdampak langsung terhadap masyarakat. Proses pengambilan keputusan menunjukkan adanya koordinasi birokrasi yang terstruktur sesuai kewenangan masing-masing instansi.

Meskipun demikian, penelitian menemukan bahwa keterlibatan masyarakat masih terbatas. Pihak sekolah maupun masyarakat mengaku tidak memperoleh informasi atau sosialisasi secara langsung sebelum pembongkaran dilakukan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pengambilan keputusan lebih bersifat *top-down*, sementara partisipasi publik belum menjadi bagian penting dalam proses kebijakan. Dalam perspektif *governmentality* Foucault (1978), menjelaskan bahwa pengetahuan teknis berfungsi sebagai sumber legitimasi kekuasaan. Kajian struktur yang disusun pemerintah membentuk narasi bahwa mempertahankan JPO lebih berbahaya dibandingkan membongkarnya, sehingga pandangan masyarakat mengenai pentingnya JPO bagi keselamatan pelajar menjadi kurang berpengaruh terhadap keputusan. Sebagaimana dijelaskan Aminah Bahasoan (2014), hubungan antara pengetahuan dan kekuasaan menghasilkan kebenaran yang menjadi dasar legitimasi kebijakan. Dengan demikian, pengadopsian kebijakan pembongkaran JPO lebih didasarkan pada otoritas pengetahuan teknis dibandingkan partisipasi masyarakat. Kajian teknis tidak hanya berfungsi sebagai dokumen pendukung, tetapi juga menjadi instrumen utama dalam menentukan arah kebijakan pemerintah daerah.

4. Pelaksanaan Kebijakan (*policy implementation*)

Pelaksanaan kebijakan pembongkaran JPO di Jalan Ir. H. Juanda menunjukkan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh kemampuan pemerintah menyesuaikan pelaksanaan dengan sumber daya yang tersedia. Pembongkaran menjadi tanggung jawab BPKAD sebagai pengelola aset daerah. Dalam pelaksanaannya, pembongkaran dilakukan terlebih dahulu, kemudian diterbitkan Surat Keputusan Wali Kota Samarinda Nomor 000.2.4/492/HK-KS/XI/2025 tentang Penghapusan Barang Milik Daerah berupa JPO dari daftar aset pemerintah. Implementasi kebijakan tidak hanya mencakup pembongkaran fisik, tetapi juga penyelesaian administrasi penghapusan aset sesuai ketentuan yang berlaku. Namun, pemerintah tidak memiliki anggaran khusus untuk pembongkaran sehingga pelaksanaannya dilakukan melalui kerja sama dengan pihak ketiga yang memperoleh hak atas material bekas bongkaran sebagai kompensasi. Proses pembongkaran juga melibatkan Dishub dalam pengaturan lalu lintas dan Satpol PP dalam pengamanan.

Menurut William N. Dunn, implementasi merupakan tahap penerjemahan keputusan ke dalam tindakan melalui koordinasi kelembagaan dan pemanfaatan sumber daya. Temuan penelitian menunjukkan bahwa keterbatasan fiskal mendorong pemerintah menerapkan mekanisme yang lebih adaptif agar kebijakan tetap terlaksana. Meskipun demikian, penelitian juga menemukan keterbatasan pada aspek pengawasan karena tidak terdapat penjelasan rinci mengenai mekanisme pengawasan teknis selama pembongkaran berlangsung. Selain itu, pelibatan pihak ketiga menunjukkan bahwa perencanaan penghapusan aset belum disiapkan secara matang sejak awal. Kondisi ini mengindikasikan belum terintegrasinya perencanaan pemeliharaan aset oleh DPUPR dengan perencanaan penghapusan aset oleh BPKAD sehingga pemerintah bergantung pada mekanisme alternatif di luar perencanaan anggaran daerah.

5. Penilaian Kebijakan (*policy assessment*)

A. Evaluasi Akuntabilitas Prosedural Kebijakan

Pada aspek akuntabilitas prosedural, pemerintah menilai kebijakan telah dilaksanakan sesuai Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 7 Tahun 2024 tentang Pengelolaan Barang Milik Daerah. Keberhasilan kebijakan diukur melalui penyelesaian administrasi penghapusan aset hingga JPO

dihapus dari sistem SIMDA BMD. Namun, penerbitan SK penghapusan dilakukan setelah pembongkaran selesai sehingga menunjukkan bahwa pemerintah lebih mengutamakan penanganan risiko dibandingkan urutan administrasi. Dalam perspektif implementasi kebijakan William N. Dunn, kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan sering dipengaruhi tekanan situasional dan kapasitas birokrasi sehingga tahapan formal tidak selalu berjalan secara linear. Temuan ini juga sejalan dengan Ferlita et al. (2026). yang menjelaskan bahwa pemerintah daerah sering menghadapi dilema antara kebutuhan bertindak cepat dan kepatuhan terhadap prosedur administratif.

B. Evaluasi Efektivitas Substantif Kebijakan

Pada aspek efektivitas substantif, Dishub menilai *Zebra Cross* mampu menjadi solusi sementara, tetapi JPO tetap merupakan fasilitas yang paling ideal untuk menjamin keselamatan penyeberang jalan. Sebaliknya, pihak sekolah dan masyarakat menyangkan pembongkaran JPO karena dinilai mengurangi tingkat keselamatan, terutama bagi pelajar yang harus menyeberang langsung di badan jalan. Hasil observasi menunjukkan bahwa aktivitas penyeberangan pada jam masuk dan pulang sekolah masih tinggi serta didominasi pelajar. Sebagian besar menggunakan *Zebra Cross*, tetapi masih ditemukan pengendara yang tidak mengurangi kecepatan dan tidak selalu tersedia petugas pengatur lalu lintas. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pembongkaran JPO belum sepenuhnya menyelesaikan persoalan keselamatan, melainkan menggeser risiko dari ancaman kerusakan struktur menjadi risiko interaksi langsung antara pejalan kaki dan kendaraan.

Perbedaan pandangan antara pemerintah dan masyarakat menunjukkan adanya konstruksi makna keselamatan yang berbeda. Pemerintah menilai keselamatan berdasarkan aspek teknis konstruksi, sedangkan masyarakat memaknainya melalui pengalaman langsung saat menyeberang. Dalam perspektif *governmentality*, negara berupaya membangun rasionalitas keselamatan melalui pendekatan teknokratis, sedangkan masyarakat menilai keselamatan berdasarkan kondisi nyata di lapangan. Menurut William N. Dunn, evaluasi kebijakan tidak hanya mengukur keluaran (*output*), tetapi juga hasil (*outcome*) dan dampaknya terhadap masyarakat. Dalam penelitian ini, pembongkaran JPO dan penyediaan *Zebra Cross* telah terlaksana, tetapi tujuan menciptakan rasa aman bagi penyeberang jalan belum sepenuhnya tercapai. Temuan tersebut menunjukkan bahwa kelemahan pada tahap peramalan, khususnya kurangnya integrasi aspek sosial dan perilaku pengguna jalan, berpengaruh terhadap hasil implementasi kebijakan.

6. Adaptasi Kebijakan (*Policy Adaptation*)

A. Adaptasi institusional

Pada tingkat kelembagaan, mekanisme pengelolaan aset tetap mengikuti ketentuan yang berlaku. Setelah pembongkaran JPO, Dishub mengajukan pemasangan *Zebra Cross* beserta perlengkapan keselamatan lainnya kepada Kementerian Perhubungan karena Jalan Ir. H. Juanda merupakan jalan nasional. Setelah memperoleh persetujuan, pemerintah melakukan penyesuaian median jalan serta menempatkan petugas pada jam-jam tertentu sebagai bentuk adaptasi terhadap kondisi baru.

Dalam perspektif William N. Dunn (2017), adaptasi merupakan penyesuaian kebijakan berdasarkan dinamika implementasi. Pada kasus ini, pemerintah mengubah sistem penyeberangan tidak sebidang menjadi penyeberangan sebidang sebagai solusi yang lebih memungkinkan diterapkan. Namun, penelitian menemukan adanya *policy gap* karena rekomendasi teknis masih menilai JPO sebagai fasilitas yang paling aman, sedangkan kebijakan yang dipilih adalah *Zebra Cross*. Kondisi ini menunjukkan bahwa keputusan tidak hanya dipengaruhi pertimbangan teknis, tetapi juga keterbatasan anggaran, waktu, dan kewenangan. Temuan tersebut juga sesuai dengan konsep *Bounded Rationality*, Herbert Simon dalam Barros (2010), yang menjelaskan bahwa pengambil keputusan

cenderung memilih alternatif yang paling memungkinkan diterapkan (*satisficing*), bukan alternatif yang paling optimal. Dengan demikian, penyediaan *Zebra Cross* merupakan bentuk penyesuaian yang realistis terhadap keterbatasan implementasi.

B. Behavioral

Pada tingkat perilaku, pembongkaran JPO mendorong masyarakat dan pelajar menyesuaikan cara menyeberang. Sebagian siswa menjadi lebih berhati-hati, sementara masyarakat menunggu kondisi lalu lintas lebih aman sebelum menyeberang. Meskipun *Zebra Cross* dinilai lebih praktis, sebagian besar informan tetap menganggap JPO lebih aman karena tidak menempatkan pejalan kaki pada interaksi langsung dengan kendaraan. Secara keseluruhan, adaptasi kebijakan berhasil mempertahankan fungsi penyeberangan setelah JPO dibongkar, tetapi belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan keselamatan di kawasan pendidikan. Persoalan keselamatan bergeser dari risiko kerusakan struktur menuju risiko lalu lintas, sehingga menunjukkan bahwa aspek sosial, perilaku pengguna jalan, dan karakteristik kawasan pendidikan belum terakomodasi secara optimal sejak tahap perumusan kebijakan..

Pertimbangan Pemerintah dalam menetapkan fasilitas pengganti

1. Teknis Keselamatan, Koordinasi persetujuan dan Kelengkapan Infrastruktur

Penetapan *Zebra Cross* sebagai fasilitas penyeberangan pengganti setelah pembongkaran Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Jalan Ir. H. Juanda didasarkan pada kondisi fisik JPO yang telah rusak dan dinilai membahayakan pengguna. Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan (Dishub) dan kajian teknis Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (DPUPR) menunjukkan bahwa struktur JPO mengalami korosi, kerusakan lantai, serta penurunan kualitas konstruksi sehingga tidak lagi layak dipertahankan. Selain kondisi fisik, pemerintah juga mempertimbangkan karakteristik kawasan pendidikan dengan aktivitas penyeberangan yang tinggi pada jam masuk dan pulang sekolah. Meskipun demikian, jumlah penyeberang dinilai tidak terlalu besar sehingga *Zebra Cross* dipilih sebagai fasilitas penyeberangan sementara yang dapat diterapkan lebih cepat setelah pembongkaran JPO.

Keputusan tersebut menunjukkan perubahan orientasi kebijakan dari penggunaan fasilitas penyeberangan tidak sebidang menuju penyeberangan sebidang yang lebih menekankan pengelolaan risiko melalui perilaku pengguna jalan. Keselamatan pejalan kaki tidak lagi hanya bergantung pada pemisahan fisik dengan kendaraan, tetapi juga pada keberadaan *Zebra Cross*, marka jalan, rambu lalu lintas, pengawasan petugas, dan kepatuhan pengguna jalan. Secara teoritis, pemilihan fasilitas penyeberangan seharusnya mempertimbangkan volume kendaraan, jumlah pejalan kaki, kecepatan lalu lintas, dan karakteristik kawasan. Kajian teknis Dishub sebenarnya masih merekomendasikan JPO karena tingginya volume kendaraan dan aktivitas penyeberangan. Temuan ini sejalan dengan penelitian Afriansyah, *et al.* (2023) yang menyatakan bahwa pemilihan fasilitas penyeberangan perlu didasarkan pada analisis empiris seperti volume lalu lintas dan pejalan kaki melalui pendekatan PV^2 .

Namun, pemerintah memilih *Zebra Cross* sebagai solusi sementara dengan mempertimbangkan bahwa kepadatan penyeberangan hanya terjadi pada waktu tertentu serta adanya keterbatasan anggaran, waktu, dan kapasitas pemerintah untuk membangun kembali JPO. Kondisi ini menunjukkan adanya kompromi antara standar teknis ideal dan kemampuan implementasi di lapangan. Pandangan tersebut sejalan dengan William N. Dunn yang menjelaskan bahwa kebijakan publik merupakan hasil pemilihan alternatif yang paling memungkinkan diterapkan dalam situasi yang penuh keterbatasan dan ketidakpastian. Dari perspektif keselamatan transportasi, perubahan fasilitas tersebut tetap merupakan upaya pemerintah menjaga keselamatan pengguna jalan melalui penyesuaian sistem transportasi (Indriaty *et al.* 2025).

Penetapan *Zebra Cross* juga memerlukan koordinasi dengan pemerintah pusat karena Jalan Ir. H. Juanda merupakan jalan nasional. Berdasarkan dokumen Persetujuan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (MRL), pemerintah pusat menyetujui pemasangan *Zebra Cross* sebagai fasilitas penyeberangan

sementara. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pada jalan nasional memerlukan koordinasi *multilevel governance* antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat. Namun, penelitian menemukan adanya kesenjangan antara desain kebijakan dan implementasi karena tidak seluruh perlengkapan keselamatan yang direkomendasikan dalam dokumen MRLI telah dipasang. Sebagai tindak lanjut, Pemerintah Kota Samarinda melakukan penyesuaian infrastruktur melalui pemasangan *Zebra Cross*, marka jalan, rambu peringatan penyeberangan, rambu batas kecepatan, serta penurunan median jalan agar memudahkan pejalan kaki menyeberang. Dishub juga menempatkan petugas lalu lintas pada waktu tertentu sebagai bentuk pengawasan.



Gambar 2. Marka Jalan *Zebra Cross*

Hasil observasi menunjukkan bahwa marka *Zebra Cross* masih dalam kondisi baik dan secara umum telah memenuhi ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang Marka Jalan, baik dari segi bentuk, warna, dimensi, maupun keberadaan garis henti kendaraan. Akan tetapi, beberapa fasilitas pendukung yang direkomendasikan dalam dokumen MRLI belum tersedia, seperti warning light, pita penggaduh, rambu akhir batas kecepatan 30 km/jam, dan rambu lokasi penyeberangan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa implementasi kebijakan belum sepenuhnya memenuhi rekomendasi teknis yang telah ditetapkan.

Dalam perspektif hukum, penyediaan *Zebra Cross* harus memenuhi kewajiban pemerintah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mewajibkan penyediaan fasilitas penyeberangan yang aman. Namun, keterbatasan fasilitas pendukung dan pengawasan menunjukkan bahwa standar keselamatan belum sepenuhnya terpenuhi. Akibatnya, keselamatan pengguna jalan masih sangat bergantung pada kepatuhan pengemudi dan perilaku pejalan kaki. Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara rancangan kebijakan dan pelaksanaannya. Apabila dianalisis melalui perspektif *governmentality*, Foucault menjelaskan bahwa *Zebra Cross* merupakan bentuk pengaturan perilaku pengguna jalan melalui disiplin dan kepatuhan, bukan melalui pemisahan ruang fisik sebagaimana JPO. Ketika perilaku disiplin tersebut belum terbentuk secara konsisten, efektivitas kebijakan menjadi terbatas sehingga keselamatan tidak hanya ditentukan oleh desain infrastruktur, tetapi juga oleh kepatuhan pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas.

2. Perspektif Masyarakat dan Pihak Sekolah Terhadap Fasilitas Pengganti

Hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan persepsi antara pihak sekolah dan masyarakat terhadap penggunaan *Zebra Cross* sebagai pengganti Jembatan Penyeberangan Orang (JPO). Pihak sekolah menilai bahwa *Zebra Cross* dapat menjadi alternatif fasilitas penyeberangan, tetapi tingkat keamanan penggunaannya masih dipersepsikan bergantung pada kondisi lalu lintas dan keberadaan petugas. Guru dan siswa menyampaikan bahwa aktivitas menyeberang terasa lebih aman ketika memperoleh bantuan pengawasan dari kepolisian atau Dinas Perhubungan. Sebaliknya, ketika pengawasan tidak tersedia, siswa merasa lebih rentan terhadap risiko lalu lintas, terutama pada jam masuk dan pulang sekolah ketika intensitas kendaraan meningkat dan sejumlah pengendara masih

melaju dengan kecepatan tinggi. Persepsi tersebut menunjukkan bahwa keberadaan marka penyeberangan saja belum tentu memberikan rasa aman yang memadai bagi pengguna, khususnya siswa yang harus menyeberangi jalan dengan arus kendaraan yang padat. Pandangan serupa muncul dari masyarakat yang mengaku perlu menunggu hingga arus kendaraan berkurang sebelum menyeberang. Sebagian informan mengusulkan rehabilitasi JPO karena fasilitas tersebut dipandang dapat memisahkan pergerakan pejalan kaki dari arus kendaraan, sedangkan informan lainnya menilai Zebra Cross lebih praktis karena dapat digunakan tanpa harus menaiki dan menuruni tangga. Meskipun demikian, kelompok yang mendukung penggunaan Zebra Cross juga menekankan perlunya fasilitas pendukung, seperti lampu penyeberangan (*pelican crossing*) dan pengawasan petugas pada jam sibuk.

Perbedaan persepsi tersebut mengindikasikan bahwa penerimaan masyarakat terhadap penggantian JPO dengan Zebra Cross berkaitan dengan dua aspek utama, yaitu kemudahan akses dan jaminan keselamatan. Di satu sisi, Zebra Cross menawarkan kemudahan bagi pejalan kaki karena berada pada permukaan jalan dan tidak mengharuskan pengguna menaiki tangga. Di sisi lain, efektivitas fasilitas tersebut sangat dipengaruhi oleh perilaku pengendara, kondisi arus lalu lintas, visibilitas marka, serta ketersediaan fasilitas dan pengawasan pendukung. Dalam konteks penyeberangan di kawasan sekolah, aspek keselamatan perlu mendapat perhatian khusus karena siswa merupakan kelompok pengguna jalan yang membutuhkan perlindungan memadai. Oleh karena itu, penggantian JPO tidak cukup dievaluasi berdasarkan kemudahan penggunaan, tetapi juga perlu mempertimbangkan karakteristik lalu lintas, kebutuhan pejalan kaki, dan risiko kecelakaan di lokasi tersebut. Temuan ini mengarah pada perlunya evaluasi kebijakan yang berbasis kondisi lapangan, termasuk penilaian terhadap kelayakan rehabilitasi JPO, kebutuhan fasilitas penyeberangan bersinyal, dan pengaturan lalu lintas pada jam sekolah. Dengan demikian, keputusan mengenai fasilitas penyeberangan perlu didasarkan pada keseimbangan antara aksesibilitas dan keselamatan, serta didukung oleh bukti empiris dan evaluasi teknis yang relevan.

Perbedaan tersebut menunjukkan adanya perbedaan antara kemudahan akses dan persepsi keselamatan. Menurut konsep *perceived safety*, rasa aman pejalan kaki tidak hanya ditentukan oleh keberadaan fasilitas penyeberangan, tetapi juga oleh tingkat perlindungan yang dirasakan terhadap risiko kendaraan (Lee & Kim, 2021). *Zebra Cross* memberikan kemudahan akses, tetapi belum mampu menggantikan rasa aman yang sebelumnya diberikan oleh JPO melalui pemisahan ruang antara pejalan kaki dan kendaraan. Kondisi tersebut dapat dijelaskan melalui teori *governmentality* Michel Foucault. Perubahan dari JPO menjadi *Zebra Cross* menunjukkan pergeseran pengelolaan keselamatan dari pemisahan ruang fisik menuju pengaturan perilaku pengguna jalan. Keselamatan kini bergantung pada kepatuhan pengendara, kedisiplinan pejalan kaki, dan pengawasan aparat. Kehadiran polisi terbukti meningkatkan kepatuhan pengendara, sedangkan ketika pengawasan berkurang, kendaraan kembali melaju dengan kecepatan tinggi sehingga meningkatkan persepsi risiko masyarakat.

Di sisi lain, masyarakat mulai beradaptasi dengan fasilitas yang tersedia melalui perubahan perilaku, seperti menunggu kendaraan berkurang atau mengandalkan bantuan petugas saat menyeberang. Dalam perspektif Foucault, kondisi tersebut menunjukkan bahwa pemerintah tidak hanya mengubah infrastruktur, tetapi juga membentuk pola mobilitas masyarakat melalui fasilitas yang disediakan. Oleh karena itu, penerimaan masyarakat terhadap *Zebra Cross* lebih bersifat adaptif karena menjadi satu-satunya fasilitas yang tersedia, bukan karena dianggap mampu memberikan tingkat keselamatan yang sama dengan JPO.

3. Efektivitas Kebijakan

Efektivitas kebijakan dianalisis menggunakan lima prinsip Riant Nugroho dalam Mawuntu (2022), efektivitas kebijakan ditentukan oleh ketepatan kebijakan, pelaksanaan, sasaran, kesesuaian dengan lingkungan, dan ketepatan proses. Oleh karena itu, efektivitas kebijakan pembongkaran JPO dan pembangunan fasilitas pengganti perlu dievaluasi secara menyeluruh untuk menilai sejauh mana kebijakan tersebut mampu meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki sesuai tujuan yang telah ditetapkan.

A. Tepat Kebijakan

Dari aspek tepat kebijakan, pembongkaran JPO merupakan langkah yang sesuai karena kondisi fisik jembatan telah rusak dan berpotensi membahayakan pengguna. Penggantian dengan *Zebra Cross* juga menyesuaikan kebiasaan masyarakat yang lebih sering menyeberang di permukaan jalan. Temuan ini sesuai dengan pandangan Riant Nugroho bahwa kebijakan dinilai tepat apabila mampu menjawab permasalahan yang dihadapi. Namun demikian, rendahnya penggunaan JPO tidak dapat dijadikan satu-satunya dasar pengambilan keputusan karena dapat dipengaruhi oleh kondisi fasilitas yang rusak, pencahayaan yang kurang memadai, desain yang tidak ramah pengguna, serta minimnya pemeliharaan. Temuan ini sejalan dengan penelitian Mulya et al. (2021) serta Rahmat & Setiawan (2023), Selain itu, *Zebra Cross* belum mampu memberikan perlindungan yang setara dengan JPO karena keselamatan lebih bergantung pada kepatuhan pengguna jalan. Dengan demikian, kebijakan berhasil mengatasi persoalan struktur, tetapi belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan pejalan kaki terhadap fasilitas penyeberangan yang aman.

B. Tepat Pelaksanaan

Dari aspek pelaksanaan, kebijakan telah melibatkan aktor yang sesuai, yaitu Dishub, DPUPR, dan BPKAD. Pemerintah juga menyediakan *Zebra Cross*, marka, serta rambu lalu lintas sebagai fasilitas pengganti. Namun, implementasi masih didominasi pendekatan top-down dengan partisipasi masyarakat yang terbatas. Selain itu, beberapa fasilitas keselamatan yang direkomendasikan dalam dokumen MRLL, seperti *warning light*, pita penggaduh, dan rambu lokasi penyeberangan, belum dipasang sehingga tingkat perlindungan pengguna jalan belum optimal. Jika dianalisis menggunakan *Ladder of Citizen Participation* karya Arnstein (1969)), partisipasi masyarakat masih berada pada tingkat tokenism, yaitu masyarakat memperoleh informasi tetapi tidak memiliki pengaruh nyata terhadap proses pengambilan keputusan. Akibatnya, efektivitas pelaksanaan belum sepenuhnya optimal karena belum diimbangi dengan partisipasi publik yang memadai.

C. Tepat Target

Dari aspek Target, kebijakan telah ditujukan kepada kelompok yang tepat, yaitu pejalan kaki, khususnya pelajar sebagai pengguna utama fasilitas penyeberangan di kawasan pendidikan. Namun, tingginya volume lalu lintas belum sepenuhnya diimbangi dengan fasilitas keselamatan yang memadai. Oleh karena itu, efektivitas kebijakan masih memerlukan dukungan berupa penguatan manajemen lalu lintas dan penyediaan fasilitas keselamatan tambahan agar kebutuhan kelompok sasaran dapat terpenuhi secara optimal.

D. Tepat Lingkungan

Dari sisi lingkungan internal, implementasi kebijakan didukung oleh koordinasi antara Dishub, DPUPR, dan BPKAD. Sementara itu, dari sisi lingkungan eksternal, kebijakan menghadapi tantangan berupa tingginya aktivitas penyeberangan pelajar dan padatnya lalu lintas kendaraan di kawasan pendidikan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa aspek tepat lingkungan telah terpenuhi secara administratif, tetapi belum sepenuhnya mampu mengakomodasi karakteristik lingkungan yang memiliki tingkat risiko keselamatan tinggi.

E. Tepat Proses

Pada aspek tepat proses, pembongkaran JPO dan penyediaan *Zebra Cross* telah terlaksana sesuai tahapan implementasi. Namun, proses penerimaan kebijakan oleh masyarakat belum sepenuhnya terbentuk. Sebagian masyarakat masih meragukan tingkat keselamatan *Zebra Cross* dibandingkan JPO dan menilai pengawasan lalu lintas serta edukasi kepada pengguna jalan masih perlu ditingkatkan. Menurut Riant Nugroho (2018), efektivitas kebijakan tidak hanya ditentukan oleh keberhasilan implementasi, tetapi juga oleh kesiapan strategis dan penerimaan kelompok sasaran. Oleh karena itu, meskipun kebijakan telah berjalan secara administratif dan teknis, penguatan fasilitas keselamatan, pengawasan, serta partisipasi masyarakat masih diperlukan agar tujuan meningkatkan keselamatan pejalan kaki di kawasan pendidikan dapat tercapai secara optimal.

Table 3.

Penilaian Efektivitas Kebijakan Pembongkaran JPO di Jalan Ir. H. Juanda

Variable (unit)	Data (unit)	Data (unit)
Tepat Kebijakan	Cukup memadai	Kebijakan pembongkaran JPO sudah menyasar masalah utama yaitu kondisi fisik yang tidak layak dan berisiko. Namun, fasilitas pengganti berupa <i>Zebra Cross</i> belum mampu menggantikan tingkat perlindungan yang sebelumnya diberikan oleh JPO.
Tepat Pelaksanaan	Memadai secara prosedural	Pelaksanaan melibatkan koordinasi antarinstansi seperti Dishub, PUPR, dan BPKAD, sehingga berjalan sesuai mekanisme. Namun, proses ini masih didominasi pemerintah tanpa keterlibatan masyarakat secara langsung, serta kurang nya perlengkapan jalan pendukung.
Tepat Target	Kurang memadai	Sasaran kebijakan sudah tepat, yaitu pengguna jalan terutama pelajar. Namun, kelompok sasaran belum sepenuhnya siap beradaptasi dengan perubahan pola penyeberangan dari ruang terpisah ke ruang berbagi.
Tepat Lingkungan	Sebagian memadai	Lingkungan internal pemerintah mendukung kebijakan, tetapi kondisi eksternal seperti kepadatan lalu lintas dan karakter kawasan pendidikan belum sepenuhnya diantisipasi.
Tepat Proses	Belum memadai	Proses penerimaan kebijakan oleh masyarakat masih lemah dan belum diikuti dengan kesiapan strategis seperti edukasi, pengawasan, dan fasilitas pendukung yang memadai.

Secara keseluruhan, kebijakan ini belum dapat dinilai efektif. Meskipun berhasil mengatasi persoalan JPO yang tidak lagi aman, fasilitas pengganti belum mampu memberikan tingkat keselamatan yang setara. Pemerintah lebih berfokus pada penyelesaian masalah secara cepat daripada menjamin kualitas hasil kebijakan dalam jangka panjang. Akibatnya, risiko keselamatan tidak sepenuhnya hilang, tetapi hanya bergeser kepada pengguna jalan. Kondisi ini menunjukkan bahwa kebijakan belum dirancang secara komprehensif sehingga masih memerlukan perbaikan untuk meningkatkan keselamatan di masa mendatang.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, proses kebijakan pembongkaran Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Jalan Ir. H. Juanda, Kota Samarinda, menunjukkan adanya kesenjangan antara pertimbangan keselamatan struktur dan kebutuhan keselamatan mobilitas pengguna jalan. Proses kebijakan yang

dianalisis melalui tahapan penetapan agenda, peramalan, pengadopsian, pelaksanaan, dan penilaian kebijakan memperlihatkan pentingnya menelaah tidak hanya alasan pembongkaran, tetapi juga konsekuensi keputusan tersebut terhadap akses penyeberangan masyarakat. Berdasarkan temuan penelitian, pertimbangan kerusakan struktur JPO menjadi salah satu faktor penting dalam pengambilan keputusan, sedangkan kebutuhan keselamatan pejalan kaki setelah pembongkaran perlu memperoleh perhatian yang seimbang. Pada tahap peramalan, ketersediaan data mengenai volume penyeberangan, kepadatan lalu lintas, karakteristik pengguna jalan, dan risiko kecelakaan menjadi aspek penting untuk menilai kelayakan alternatif kebijakan. Keterbatasan data tersebut, apabila terkonfirmasi melalui dokumen dan keterangan informan, dapat mengurangi kemampuan pembuat kebijakan dalam memperkirakan konsekuensi setiap alternatif secara komprehensif. Selain itu, terbatasnya keterlibatan masyarakat, pihak sekolah, dan pelajar sebagai pengguna langsung dapat menyebabkan kebutuhan kelompok yang terdampak belum sepenuhnya terakomodasi dalam proses pengambilan keputusan. Dengan demikian, persoalan utama dalam proses kebijakan tidak hanya berkaitan dengan keputusan membongkar JPO, tetapi juga dengan bagaimana keselamatan pengguna jalan dipertimbangkan dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan penggantinya.

Penetapan Zebra Cross sebagai fasilitas penyeberangan pengganti perlu dievaluasi berdasarkan kesesuaiannya dengan karakteristik lalu lintas dan kebutuhan pengguna di Jalan Ir. H. Juanda. Pertimbangan teknis, status jalan nasional, kemudahan implementasi, dan karakteristik lokasi merupakan faktor yang relevan dalam pemilihan alternatif kebijakan, tetapi belum cukup untuk membuktikan bahwa fasilitas pengganti telah memenuhi kebutuhan keselamatan secara optimal. Berbeda dengan JPO yang memisahkan pergerakan pejalan kaki dari arus kendaraan, penggunaan Zebra Cross mengharuskan pejalan kaki berinteraksi langsung dengan lalu lintas pada permukaan jalan. Oleh karena itu, efektivitas fasilitas tersebut bergantung pada kondisi arus kendaraan, kepatuhan pengendara, visibilitas marka, ketersediaan fasilitas pendukung, dan pengawasan pada waktu penyeberangan dengan intensitas tinggi. Kondisi ini menjadi penting terutama pada jam masuk dan pulang sekolah, ketika kebutuhan penyeberangan pelajar perlu diperhitungkan dalam pengelolaan lalu lintas. Temuan penelitian mengenai kekhawatiran pengguna terhadap keselamatan penyeberangan menunjukkan perlunya evaluasi lebih lanjut terhadap kecukupan fasilitas yang tersedia. Evaluasi tersebut dapat mencakup penilaian teknis terhadap kebutuhan pelican crossing atau fasilitas penyeberangan bersinyal, pengaturan kecepatan kendaraan, penempatan petugas pada jam sibuk, serta kemungkinan alternatif infrastruktur lain berdasarkan kajian keselamatan. Dengan demikian, kebijakan pembongkaran JPO dan penetapan fasilitas pengganti perlu dinilai sebagai satu rangkaian keputusan yang keberhasilannya ditentukan oleh kemampuan pemerintah menjaga keselamatan mobilitas masyarakat, bukan hanya menyelesaikan persoalan struktur infrastruktur.

REFERENSI

Books:

- Dr. Irawaty Igrisa, S.Pd., M. S. (2022). *KEBIJAKAN PUBLIK Suatu Tinjauan Teoritis dan Empiris*.
 Foucault, M. (1978). *Security, Territory, Population* (F. E. and A. Fontana (ed.)). Palgrave Macmillan.
 Sugiyono, prof. D. (2023). *METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF, DAN R&D*. In
 Educacao e Sociedade

Chapter in edited books:

- Kingdon, J. W. (2014). *Agendas, Alternatives, and Public Policies John W. Kingdon Second Edition*.

Serial/journal article (online database, such as Ebsco):

- Afriansyah, Feri Wisudawanto, S.T., M.T, Ir. Hardjana., M. S. T. (2023). *Jurnal Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Pada Kawasan Pendidikan dan Perniagaan di Jalan Jend. Sudirman Kabupaten Ciacap, Agustus 2023*

Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD.

- Aminah Bahasoan, A. F. K. (2014). *Praktek Relasi Wacana dan Kuasa Foucaltdian dalam Relasi Multi Profesi di indonesia*. 8.
- Arnstein, S. R. (1969). *A LADDER OF CITIZEN PARTICIPATION*.
- Ayuningtias, A., Hadi, W., & Anisah. (2025). Analisis Kesesuaian Pembangunan Jalur Pedestrian di Jl. H. R. Rasuna Said (Sisi Barat) Pasca Revitalisasi Berdasarkan Permen PU No. 07/P/BM/2023. *Jejak Digital-Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 1(5), 2854–2868.
- Barros, G. (2010). *Herbert A. Simon and the concept of rationality : Boundaries and procedures*. 30(August 2007), 455–472.
- Bigurdi, R., Tandinerung, Y. T., Kadafi, M., Wulaningrum, R., Amirudin, & Fariyanti. (2025). Determinan Penerimaan Pajak Kendaraan Bermotor. *Jurnal Eksis Sosial Ekonomi Dan Bisnis*, 21(1), 84–4.
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Bina Teknik. (1995). *TATA CARA PERENCANAAN FASILITAS PEJALAN KAKI DI KAWASAN PERKOTAAN*.
- Ferlita, S., Saepudin, E. A., Sari, M. K., & Hikmatulaila, E. A. (2026). *Analisis Prosedur Penghapusan dan Pemindahtanganan Aset dalam Upaya Meningkatkan Efisiensi Pengelolaan Barang Milik Daerah*. 6(1), 4707–4713.
- Indriaty Wulansari, Miswar Tumpu, Bastian Artanto Ampangallo, Jefryanto Londongsalu, Israel Padang, Tukimun Deselfia DNM Sahari, Hernita Matana, Riyan Abdillah Takdir, L. E. R. (2025). *Keselamatan transportasi*. ARSY MEDIA.
- Lee, H., & Kim, S. (2021). *Perceived Safety and Pedestrian Performance in Pedestrian Priority Streets (PPSs) in Seoul, Korea : A Virtual Reality Experiment and Trace Mapping*.
- Mawuntu, P. (2022). *EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PEMBERLAKUAN PEMBATAAN KEGIATAN MASYARAKAT (PPKM) SKALA MIKRO DALAM PENYEBARAN COVID-19 DI DESA WAREMBUNGAN*. VIII(113), 107–118.
- Muhammad, A., Verani, A., Sihombing, R., Hendrawan, H., Vitriana, A., & Nugroho, A. (2022). Walkability and importance assessment of pedestrian facilities on central business district in capital city of Indonesia. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 16(February), 100695. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100695>
- Mulya, W., Zainul, L. M., & Alifah, R. N. (2021). *KAJIAN PENGGUNAAN JEMBATAN PENYEBERANGAN ORANG TERHADAP KESELAMATAN PEJALAN KAKI DI KOTA BALIKPAPAN*. 7(2), 513–521.
- P. Arifin, T. S., Jamal, M., & Fajar, M. S. (2023). Kinerja Ruas Jalan Perkotaan di Jalan Ir. H. Juanda di Kota Samarinda Kalimantan Timur. *Teknologi Sipil : Jurnal Ilmu Pengetahuan Dan Teknologi*, 7(2), 43. <https://doi.org/10.30872/ts.v7i2.13187>
- Rahmat, E., & Setiawan, W. (2023). Kajian Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Kawasan Senayan, DKI Jakarta. *Prosiding (SIAR) Seminar Ilmiah Arsitektur*, 8, 877–888. <https://proceedings.ums.ac.id/index.php/siar/article/view/3058>
- Shafa, L. S., Firdausiyah, N., Hariyani, S., Menteri, P., & Republik, P. (2026). *Kajian kebijakan infrastruktur jalur pejalan kaki kawasan pendidikan di perkotaan pacitan*. 13(0341), 175–182.
- Turner, S., Ariephin, H., & Martin, L. (2023). *Indonesian Safety Performance Functions (SPFs) and Analysis Tools*. 14.
- Yunita, N. (2017). Tinjauan Sosiologis Mengenai Persepsi Masyarakat Kelurahan Api-Api Tentang Identitas Waria Di Kota Bontang. *Journal Sosiatri-Sosiologi*, 5(4), 16–30.
- Yusuf, M. A., & Nanda, Q. (2024). *Faktor Pembentuk Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki Sebagai Ruang Sosial*

Perkotaan Di Pusat Kota Banda Aceh. 4, 18935–18947.

Blog post:

Borneo, J. (2025). *Zebra Cross di Depan SMPN 4 Samarinda Akhirnya Terpasang, Gantikan JPO yang Dibongkar.* <https://jurnalborneo.com/zebra-cross-di-depan-smpn-4-samarinda-akhirnya-terpasang-gantikan-jpo-yang-dibongkar/>

Deye, Y. (2025). *Dishub Samarinda Bongkar JPO Jalan Juanda, Siapkan Zebra Cross Sebagai Pengganti.* <https://kaltimminutes.co/dishub-samarinda-bongkar-jpo-jalan-juanda-siapkan-zebra-cross-sebagai-pengganti/>

Sapos, R. (2025). *Samarinda Tanpa JPO, Dishub: Sudah Tidak Relevan, Diganti Zebra Cross.* <https://www.sapos.co.id/metropolis/2456384416/samarinda-tanpa-jpo-dishub-sudah-tidak-relevan-diganti-zebra-cross?>

Legislation

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 67 TAHUN 2018 TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 34 TAHUN 2014 TENTANG MARKA JALAN. (2018).

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN. (2009).