

Koordinasi Pemerintahan dalam Mencegah Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Lembah Anai Provinsi Sumatera Barat Pada Tahun 2024 (Government Coordination to Prevent Traffic Accident On Lembah Anai Road Province of West Sumatera In 2024)

Natasya Ulkhaira Adhian Maharani ^{1,*}, Samugyo Ibnu Redjo ², Neneng Yani Yuningsih ³

¹ Ilmu Pemerintahan, Universitas Padjadjaran, Jatinangor, Indonesia

¹ Natasya21007@mail.unpad.ac.id *; ² samugyo@unpad.ac.id; neneng.yani@unpad.ac.id

* corresponding author : Natasya Ulkhaira Adhian Maharani

ARTICLE INFO

Article history:

Received : June 28, 2025

Revised : December 3, 2025

Accepted : December 30, 2025

Kata Kunci:

Koordinasi;
Pemerintahan;
Kecelakaan;
Lembah Anai;

Keywords:

Coordination;
Government;
Accident;
Lembah Anai;



This is an open access
article under the CC-BY-SA
license. Copyright (c) 2025
Transparansi : Jurnal Ilmiah
Ilmu Administrasi

ABSTRACT

Kecelakaan Lalu Lintas merupakan permasalahan di jalan raya yang menjadi penyebab kematian terbesar di Indonesia, sehingga pemerintah yang memiliki tanggung jawab untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas untuk melindungi masyarakat, pemerintah harus melakukan tindakan yang dapat menjamin keselamatan lalu lintas khususnya pada Jalan Lembah Anai yang banyak dilalui oleh masyarakat terutama Jalan yang menghubungkan Kota Padang dan Kota Bukittinggi ini rentan terhadap faktor pendorong terjadinya kecelakaan lalu lintas khususnya atas faktor manusia, lingkungan dan jalan. Namun, kewajiban pemerintah untuk mencegah kecelakaan lalu lintas tidak bisa dilakukan oleh satu pihak saja mengingat banyaknya faktor pendorong untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan koordinasi yang efektif untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah Anai Provinsi Sumatera Barat ini. Hasil penelitian peneliti menunjukkan bahwa koordinasi pemerintahan dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah Anai Provinsi Sumatera Barat pada tahun 2024 berjalan cukup efektif karena lancarnya proses komunikasi yang dilakukan antar instansi dan masyarakat, prosedur yang mengikat, terdapatnya pemberian insentif dan kegiatan timbal balik. Namun, masih perlu dirancangnya kalender pemerintahan yang mengikat seluruh instansi dan kepatuhan dari masyarakat atas prosedur yang telah ditetapkan.

Abstract

Traffic accidents are a major road problem and the leading cause of death in Indonesia. Therefore, the government, which has the responsibility to prevent traffic accidents and protect the public, must take action to ensure traffic safety, particularly on Lembah Anai Road, which is heavily traveled by the public. This road, which connects Padang City and Bukittinggi City, is vulnerable to factors contributing to traffic accidents, particularly human, environmental, and road factors. However, the government's obligation to prevent traffic accidents cannot be fulfilled by a single party, given the numerous factors contributing to traffic accidents. Effective coordination is necessary to prevent traffic accidents on Lembah Anai Road in West Sumatra Province. The researchers' results indicate that government coordination in preventing traffic accidents on Jalan Lembah Anai, West Sumatra Province, in 2024 was quite effective due to smooth communication between agencies and the public, binding procedures, incentives, and reciprocal activities. However, a government calendar that binds all agencies and ensures public compliance with established procedures remains a need.

PENDAHULUAN

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah “Suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.” Kecelakaan lalu lintas diibaratkan dengan fungsi peredaran darah dalam tubuh manusia, jika terjadinya hambatan atas ketertiban dan kelancarannya maka peredarannya menjadi lambat, hal yang sama terjadi terhadap lalu lintas kemudian menimbulkan hambatan yang

dapat berdampak pada terjadinya kecelakaan lalu lintas atau terhambatnya mobilisasi masyarakat (Enggarsasi, dkk. 2017). Penyebab kecelakaan tersebut dikategorikan dalam faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengacu pada *epidemiologic triangle* sebuah modifikasi dari Haddon matriks terdapat tiga faktor yang saling mempengaruhi atas terjadinya kecelakaan lalu lintas, faktor ini diantaranya yaitu faktor manusia (*agent*), faktor kendaraan (*host*), dan faktor lingkungan atau jalan (*environment*) (Irtad dalam Djaja, S. dkk, 2016). Jika faktor manusia dalam keadaan sehat, faktor kendaraan dalam keadaan yang layak untuk dikendarai serta faktor lingkungan atau jalan dalam keadaan yang baik dan sesuai standar, maka kemungkinan terjadinya kecelakaan sangatlah kecil.

Lembah Anai di Provinsi Sumatera Barat, dimana jalan ini menghubungkan Kota Padang dan Kota Bukittinggi yang merupakan dua kota besar di Sumatera Barat yang berperan sebagai pusat pemerintahan dan pusat ekonomi di provinsi ini, sayangnya potensi kecelakaan yang terjadi di Jalan Lembah Anai cukup tinggi. Berdasarkan pernyataan Kepala Bappeda Sumbang, estimasi jumlah kendaraan yang melewati jalur ini setiap harinya ada sekitar 12-14 ribu kendaraan yang sebagiannya adalah kendaraan angkutan barang (Natalia, 2024), maka kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas atas faktor manusia (*agent*) dan faktor kendaraan (*host*) sangat mungkin untuk terjadi. Kemudian, beberapa titik di Jalan Lembah Anai yang meskipun terdapat pembatas jalan, tidak memiliki penerangan sama sekali sehingga pengendara harus bergantung pada penerangan kendaraan sendiri atau pengendara yang berpapasan. Tidak hanya itu Jalan Lembah Anai ini merupakan jalur yang cukup ekstrim karena jalan ini dikelilingi tepian tebing yang curam dan aliran sungai yang rendah mengakibatkan jalan ini sangat rentan akan terjadinya longsor dan banjir yang senantiasa menjadi pendorong terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagai faktor lingkungan dan jalan (*environment*). Penyebab dari faktor pendorong lingkungan dan jalan ini semakin meningkat ditandai dengan terjadinya bencana banjir lahar dingin yang terjadi pada Mei 2024 silam sehingga masyarakat untuk melalui Jalan Lembah Anai pada masa perbaikan yang berjalan dari Mei 2024-November 2024 harus menghadapi jalur yang ekstrim, resiko longsor dan banjir yang masih tinggi karena cuaca yang sulit diprediksi, sistem buka tutup dan distraksi dari perbaikan jalan.

Permasalahan ini harus segera ditangani oleh pemerintah yang memiliki tanggung jawab untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas karena pemerintah berkewajiban untuk melindungi masyarakat. Selayaknya yang dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 226 Ayat 3 dijelaskan bahwa program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dibahas lebih lanjut dalam FLLAJ, yang merupakan wahana koordinasi antar instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan. Koordinasi antar *stakeholder* dalam FLLAJ ini dibagi kedalam lima pilar sebagai upaya penyederhanaan dari sektor yang mempengaruhi penanganan keselamatan jalan itu sendiri. Namun, Pemerintah Provinsi Sumatera Barat mengakui bahwa penyelenggaraan koordinasi antar lembaga ini masih kurang, hal ini dikarenakan lembaga yang sering berkoordinasi hanya antar dinas, sementara pihak swasta dan masyarakat masih sangat kurang padahal peran pihak swasta dan masyarakat sangatlah penting. Tidak hanya itu, melibatkan swasta dan masyarakat dalam membuat kebijakan sangatlah penting untuk memastikan bahwa kebijakan yang dibuat untuk masyarakat itu sendiri sudah inklusif, efektif dan berpihak kepada masyarakat.

KAJIAN PUSTAKA

Proses pelaksanaan koordinasi ini awalnya dilakukan dengan menetapkan pihak mana saja yang akan terlibat, jika telah ditentukan maka mereka memiliki kewenangan untuk melaksanakan tupoksinya dengan menyeimbangkan dan menyelaraskan kegiatan masing-masing sehingga tujuan dapat dicapai dan tidak ada tupoksi yang tumpang tindih. Koordinasi dapat dilakukan dengan berbagai cara agar pelaksanaannya dapat diukur efektivitas dari prosesnya, salah satu pengukur indikator tersebut dicetuskan oleh G.R. Terry dalam Ndraha (2015) dengan Teori koordinasi pemerintahan yang memiliki tujuh indikator diantaranya yaitu Komunikasi, Kesadaran Pentingnya Koordinasi, Kompetensi Partisipan, Kesepakatan dan Komitmen, Penetapan Kesepakatan, Insentif Koordinasi dan Feedback guna terlaksananya koordinasi yang baik antar lembaga perlu terlaksananya tujuh indikator ini.

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang telah meneliti koordinasi pemerintah dalam mencegah kecelakaan lalu lintas yang dapat menambah informasi dalam penyusunan penelitian ini. Penelitian oleh Agung Rahmat Prasetyo (2019) yang meneliti koordinasi pemerintah dalam upaya

meningkatkan keselamatan lalu lintas di jalan Sitingau Lauik menemukan bahwa koordinasi yang dilakukan masih belum efektif dan hanya sekedar terlaksana. Penelitian yang dilakukan oleh Maya Syafitri (2017) mengenai Pelaksanaan Fungsi Koordinasi oleh dalam Penertiban Lalu Lintas Kota Pekanbaru menemukan bahwa Kepolisian dan Dinas Perhubungan telah berkoordinasi dengan baik dalam melaksanakan pengaturan lalu lintas dibuktikan dengan adanya gambar dan surat perintah yang peneliti peroleh dari kedua instansi tersebut. Kemudian, Penelitian oleh Bernard Saro Nazara dan Dr. Ambar Widaningrum (2017) mengenai Sinergi Antar Instansi (koordinasi) dalam Mengurangi Angka Kecelakaan Lalu Lintas Studi di Kota Gunungsitoli menunjukkan bahwa belum terdapat koordinasi antar instansi yang terlibat dalam mengurangi angka kecelakaan lalu lintas disebabkan adanya sifat ego sektoral yang masih melekat dalam tubuh agensi sebagai lembaga pemerintah. Namun, dalam beberapa penelitian tersebut belum di singgung lebih jauh peranan yang dapat dilakukan oleh pihak swasta maupun oleh masyarakat padahal mereka juga memiliki peranan yang penting dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas tidak hanya itu belum terdapat penelitian lebih lanjut terhadap Jalan Lembah Anai yang memiliki potensi kecelakaan lalu lintas yang tinggi oleh karena itu perlu adanya analisis lebih lanjut terkait peranan para aktor non pemerintahan dalam proses koordinasi agar penanggulangan kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah Anai Provinsi Sumatera Barat dapat berjalan dengan baik sehingga angka jumlah kecelakaan dapat diminimalisir.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif untuk menggambarkan, memaparkan dan menelaah keadaan yang terjadi dengan pengumpulan data berupa studi literatur, observasi dan wawancara dengan proses pengambilan sampel dengan sengaja terhadap sampel yang mempunyai karakteristik, ciri, kriteria dan sifat tertentu dengan demikian pengambilan sampel dilakukan secara acak yang kemudian dilakukan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan sehingga didapatkan data yang dapat disimpulkan, dikategorisasi dan dibandingkan untuk mengenal lebih dalam mengenai koordinasi pemerintahan yang terjadi. Berdasarkan kriteria tersebut dipilih informan yang diantaranya yaitu Kepala Bidang Lalu Lintas dan Pembinaan Keselamatan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat, Anggota Seksi Lalu Lintas Bidang Lalu Lintas dan Pembinaan Keselamatan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat, Kepala Unit Subdirektorat Keamanan dan Keselamatan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Provinsi Sumatera Barat, Kepala Satuan Kerja Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah I Badan Pelaksanaan Jalan Nasional Sumatera Barat, Project Manager Penanganan Jalan Lembah Anai PT. Hutama Karya Infrastruktur, Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia Cabang Sumatera Barat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kecelakaan yang terjadi karena adanya faktor pendorong perlu dicegah dari instansi yang bertanggung jawab atas faktor tersebut sehingga angka kecelakaan tersebut dapat diminimalisir dengan efektifnya pelaksanaan koordinasi yang akan berbanding lurus dengan penurunan angka kecelakaan itu sendiri, pada tahun 2024 program-program yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan di Lembah Anai di antaranya yaitu pelaksanaan program yang di inisiasi dari kepolisian yaitu Operasi Ketupat dan Operasi Lilin serta proses perbaikan Jalan Lembah Anai yang berlangsung selama kurang lebih 6 bulan. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori koordinasi pemerintahan yang dikemukakan oleh Ndraha (2015) dengan tujuh faktor yang dapat mengukur keberhasilan dari pelaksanaan koordinasi pemerintahan. tujuh faktor tersebut diantaranya yaitu Komunikasi, Kesadaran, Pentingnya Koordinasi, Kompetensi Partisipan, Kesepakatan dan Komitmen, Penetapan Kesepakatan, Insentif Koordinasi dan Feedback. Berikut adalah hasil penelitian yang telah dilakukan:

Komunikasi

Komunikasi sebagai upaya memberikan pemahaman informasi dianggap sebagai proses yang sangat penting dalam pelaksanaan koordinasi karena dapat memperlancar tujuan dari koordinasi itu sendiri. Indikator ini dapat diukur berdasarkan bagaimana pihak yang berkoordinasi memberikan penyampaian dan pemahaman informasi dengan penggunaan teknologi informasinya sehingga mereka yang berkoordinasi ini memiliki pemahaman informasi yang sama. Proses koordinasi dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang merupakan bentuk realisasi dari Undang-Undang

Nomor 9 Tahun 2022 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 13 yang ketentuan diatur oleh Kepala Daerah, yang kemudian dijelaskan pada Peraturan Gubernur Sumatera Barat Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Uraian Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat Pada Pasal 9 Dinas Perhubungan wajib melaksanakan kegiatan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada tingkat daerah. Sepanjang tahun 2024 rapat forum mengenai pencegahan kecelakaan di Lembah Anai umumnya dilakukan untuk membahas mengenai perbaikan jalan yang berlangsung dari Mei 2024-November 2024, pelaksanaan Program Operasi Ketupat dan Operasi Lilin karena adanya pemberlakuan *One Way* di Jalan Lembah Anai sebagai bentuk pencegahan kepadatan kendaraan yang melintasi jalan ini, pelaksanaan forum ini merupakan wadah utama bagi Pihak Pemerintah Provinsi Sumatera Barat untuk memberikan pemahaman informasi yang dimiliki instansinya masing-masing terhadap pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas khususnya di Jalan Lembah Anai, secara non-formal proses pemahaman informasi dilakukan dengan memanfaatkan teknologi informasi yaitu dengan memanfaatkan komunikasi *by phone* khususnya melalui Whatsapp.

Pada paragraf sebelumnya dijelaskan bahwa pemberian pemahaman informasi secara formal melalui rapat hanya dihadiri oleh instansi pemerintahan atau organisasi masyarakat yang mendapatkan surat resmi sehingga perlu adanya upaya khusus yang dilakukan untuk memberikan pemahaman informasi kepada masyarakat umum, cara tersebut dapat dilakukan dengan banyak hal khususnya dengan memanfaatkan Teknologi Informasi yang sudah sangat berkembang saat ini dengan menggunakan media sosial seperti instagram, website, spanduk, radio dan lainnya. Sementara itu, untuk PT.HKI dan MTI belum memanfaatkan teknologi informasi untuk menyampaikan informasi kepada masyarakat, MTI lebih memanfaatkan sosialisasi yang bekerjasama dengan Ditlantas terkait etika berlalu lintas.

Dapat disimpulkan bahwa proses pemahaman informasi antara instansi yang berkoordinasi dilakukan dengan melaksanakan forum secara offline maupun online yang frekuensi pelaksanaannya dilakukan saat terdapat isu yang ingin dibahas, dimana informasi yang biasanya disampaikan yaitu terkait perbaikan jalan dan informasi mengenai faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan sesuai dengan pilar yang dipahami oleh instansi terkait yang mempengaruhi kecelakaan di daerah Lembah Anai. Sementara itu, komunikasi yang di sampaikan kepada masyarakat dalam proses koordinasi pemerintahan yaitu umumnya dibagikan dengan berbagai media mulai dari forum LLAJ, whatsapp, website, media sosial, spanduk dan lainnya.

Kesadaran Pentingnya Koordinasi

Pelaksanaan koordinasi sangatlah penting untuk dilakukan tetapi mereka yang melaksanakan koordinasi ini harus memiliki kesadaran akan pentingnya pelaksanaan koordinasi ini, komitmen pihak yang berkoordinasi ini tentu saja akan menjadi refleksi dari tingkat pengetahuannya terhadap pelaksanaan program serta bagaimana kepatuhannya selama proses koordinasi ini berlangsung yang kemudian akan berpengaruh pada efektifitas koordinasi itu sendiri. Seluruh pihak yang terlibat dalam Koordinasi Pemerintahan dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah Anai ini sepakat bahwa koordinasi sangatlah penting dilakukan, karena pihak yang berkoordinasi memiliki perannya masing-masing sebagaimana pembagian Kelima Pilar yang ada di RUNK LLAJ, pernyataan tersebut sesuai dengan tujuan koordinasi itu sendiri dan dalam pelaksanaannya pihak yang berkoordinasi sudah paham dengan tugasnya masing-masing dan patuh dalam pelaksanaannya.

Kepatuhan tersebut ditandai dengan koordinasi PT. HKI sebagai penyedia jasa yang ditunjuk oleh BPJN melalui Satker PJN Wilayah I senantiasa melakukan perbaikan sesuai dengan batas waktu yang diberikan kemudian BPJN senantiasa melakukan pengawasan terhadap perbaikan yang sedang dilakukan serta menyampaikan progress perbaikan kepada masyarakat dan pihak yang berkoordinasi. Frekuensi dari kegiatan patroli ini semakin diperbanyak selama perbaikan Jalan Lembah Anai ini dikarenakan masih banyaknya masyarakat yang melanggar aturan dengan melintasi jalan saat belum dibuka yang tentu saja sangat membahayakan. Namun, Tidak dapat dipungkiri bahwa pelaksanaan koordinasi ini memang berjalan secara mengalir tergantung pada program dan kepentingan dari masing-masing instansi ditandai dengan tidak adanya Surat Kerja yang secara resmi mengutus instansi yang terlibat untuk melaksanakan koordinasi serta rapat rutin yang semenjak tahun 2024 tidak pernah dilaksanakan lagi.

Dapat disimpulkan bahwa seluruh pihak yang berkoordinasi sepakat bahwa koordinasi pemerintahan dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah Anai sangat penting dilakukan karena masing-masing pihak memiliki perannya sendiri yang dimana pernyataan tersebut sesuai dengan tujuan koordinasi pemerintahan itu sendiri dan dalam pelaksanaannya pihak yang berkoordinasi sudah paham dengan tugasnya masing-masing. Namun, pihak yang berkoordinasi khususnya masyarakat dan Dishub belum patuh terhadap jobdesknya ditandai dengan pelanggaran penutupan jalan oleh masyarakat dan tidak adanya pelaksanaan forum LLAJ yang disebabkan belum ada pihak penengah yang memandu pihak yang berkoordinasi ini sehingga pelaksanaan koordinasi pemerintah ini terkesan masih bersifat pelaksanaan kegiatan salah satu instansi.

Kompetensi Partisipan

Proses koordinasi pemerintahan mencakup kegiatan-kegiatan yang dirancang untuk mencapai tujuan yang sudah ditetapkan bersama sehingga dalam pelaksanaannya diperlukan orang-orang yang berkompeten untuk mencapai tujuan tersebut, hal tersebut ditentukan atas dasar apakah mereka yang terlibat dalam koordinasi pemerintahan ini memiliki kualifikasi yang tepat sehingga dapat mengambil keputusan saat pelaksanaan koordinasi itu sendiri. Dishub berpendapat bahwa secara internal Dishub dan MTI sudah mempunyai kualifikasi untuk melakukan koordinasi karena untuk menjadi bagian dari Dishub memang harus memenuhi persyaratan. Dalam lingkup Ditlantas sendiri untuk memastikan kualifikasi atas anggotanya dilakukanlah sertifikasi khusus lalu lintas yang dilakukan kepada staf-stafnya oleh Korlantas. Selayaknya Dishub, Ditlantas dan MTI, BPJN dan PT. HKI turut memastikan anggotanya yang melakukan koordinasi memenuhi kualifikasi dengan menunjuk anggota yang sesuai dengan perannya.

Namun, meskipun para anggota yang melakukan koordinasi ini sudah memenuhi kualifikasi dalam mengambil keputusan masih berpatokan kepada pemimpinnya karena keputusan akhir dari pelaksanaan koordinasi tetap bergantung pada pimpinan dari para instansi atau berdasarkan hierarki instansi terutama dalam pelaksanaan forum dimana mereka dapat memberikan pendapat tetapi keputusan akhir tetap ditentukan bersama atau pemimpin mereka. Kemudian, selayaknya Indikator Komunikasi, proses penyampaian informasi diinisiasi oleh masing-masing instansi sehingga proses pengambilan keputusan pun juga dikendalikan oleh masing-masing instansi sesuai dengan kapabilitasnya sendiri. Sementara itu, dari BPJN dan PT. HKI menyatakan bahwa selama proses koordinasi mereka sudah dapat mengambil keputusan sendiri berdasarkan kesepakatan bersama sesuai dengan kapasitas masing-masing instansi.

Berdasarkan pernyataan dan temuan tersebut dapat disimpulkan bahwa seluruh pihak yang berkoordinasi sudah mempunyai kualifikasi untuk melaksanakan tugasnya ditandai dengan dipilihnya anggota yang berkoordinasi hanya yang sesuai dengan bidang dan persyaratannya. Dalam faktor pengambilan keputusan sendiri masih sangat bergantung pada hierarki dimana instansi sangat bergantung pada pimpinan baik secara internal maupun eksternal tetapi keputusan tersebut tetap diambil berdasarkan kesepakatan dari pimpinan masing-masing instansi dan untuk kalender pemerintahan sendiri dalam Forum LLAJ tidak ada melainkan kalender pemerintah hanya ada di dalam pelaksanaan program yaitu kalender terkait pelaksanaan program kepolisian dan perbaikan jalan.

Kesepakatan dan Komitmen

Kesepakatan merupakan hasil dari kerjasama sementara kerjasama adalah wujud dari koordinasi, sehingga dapat disimpulkan bahwa koordinasi adalah proses untuk membentuk kesepakatan bersama yang mengikat dari berbagai unsur pemerintahan yang berbeda-beda, dengan adanya kesepakatan ini kegiatan koordinasi pemerintahan menjadi terarah menuju tujuan yang sudah disepakati bersama-sama. Kesepakatan ini dapat memuat peraturan, prosedur, atau kebijakan yang mengikat beberapa pihak sehingga kesepakatan ini dapat menjadi tolak ukur atas komitmen dari pihak yang berkoordinasi ini. Secara formal proses koordinasi pemerintahan dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pencegahan Kecelakaan lalu lintas diatur pada Pasal 226 Ayat 2 dan 3 dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dijelaskan bahwa “Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahanan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah

koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia.” Berdasarkan kedua Pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa penyelenggaraan lalu lintas harus dilakukan dengan koordinasi pemerintahan dengan Forum LLAJ sehingga adanya keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah lalu lintas dan angkutan jalan yang diatur dalam peraturan pemerintah, salah satu masalah lalu lintas adalah kecelakaan lalu lintas yang pencegahannya dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang yang dijalankan dibawah koordinasi Kepolisian, yang kemudian pada tingkat daerah aturan ini tercatat dalam Peraturan Gubernur Sumatera Barat Nomor 56 Tahun 2020 Tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Sumatera Barat.

Pelaksanaan koordinasi pemerintahan yang dilakukan di Provinsi Sumatera Barat belum sesuai dengan peraturan atau kebijakan yang disepakati secara nasional atau bahkan berdasarkan Peraturan Gubernur itu sendiri karena frekuensi rapat yang hanya dilakukan jika terdapat isu yang harus dibahas. Jika membahas upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah Anai tentu saja tidak aja kebijakan yang spesifik tetapi terdapat kesepakatan dalam upaya pencegahan yang dilakukan dalam penyusunan program pencegahan kecelakaan selayaknya yang disampaikan dalam Pasal 226 Ayat 2 dan 3 dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dimana terdapat program yang dilakukan Forum LLAJ yang dikoordinasikan oleh kepolisian yaitu program Operasi Ketupat dan Operasi Lilin. Jika membahas indikator Kesepakatan dan Komitmen berdasarkan pasal tersebut pemerintah Sumatera Barat telah memenuhi indikator ini karena pelaksanaan program pencegahan yang diinisiasi oleh kepolisian memang dilakukan ditandai dengan pelaksanaan kebijakan *One Way* di Jalan Lembah Anai dan pelaksanaan sosialisasi yang dilaksanakan oleh Dishub dan MTI atas kerjasama dengan Ditlantas khususnya Ditkamsel, kemudian koordinasi yang terjalin antara BPJN dan PT. HKI mengenai perbaikan jalan juga terpenuhi ditandai dengan selesainya perbaikan jalan sesuai kesepakatan yang disetujui kedua pihak. Namun, ketidakefektifan terhadap indikator ini sejalan dengan indikator sebelumnya dimana kurangnya upaya penyatuan dari pemerintah daerah itu sendiri sehingga prosedur, peraturan dan kebijakan yang mengatur seluruh pihak tidak terlaksanakan tetapi prosedur, peraturan dan kebijakan atas suatu instansi berhasil dilaksanakan.

Penetapan Kesepakatan

Penetapan kesepakatan adalah kesadaran dan ketersediaan seseorang dalam menaati seluruh peraturan, prosedur dan kebijakan yang sudah ditetapkan secara bersama dan menyadari tugas, wewenang dan fungsi instansinya masing-masing. Indikator ini sangat berkaitan dengan indikator sebelumnya dimana indikator ini diukur dari kerja nyata yang dilakukan pihak berkoordinasi, apakah peraturan, prosedur dan kebijakan yang sudah ditetapkan tersebut benar-benar dikerjakan dan apakah terdapat penyesuaian yang harus dilakukan saat pelaksanaan koordinasi pemerintahan itu sendiri. Pada indikator sebelumnya dijelaskan bahwa Koordinasi Pemerintahan dalam upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas di fasilitasi dengan dilakukannya Forum LLAJ. Berdasarkan peraturan tersebut Pemerintah Provinsi Sumatera Barat telah melaksanakan prosedur yang ditetapkan dimana dalam upaya mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah Anai melibatkan BUMN (PT. HKI dan Jasa Raharja sebagai Pilar 5) tetapi keterlibatan perguruan tinggi, tenaga ahli, dan lembaga swadaya masyarakat hanya diwakili oleh MTI yang merupakan lembaga swadaya masyarakat transportasi yang anggotanya didominasi terdiri dari tenaga ahli bidang lalu lintas serta dosen-dosen Teknik Sipil dari Universitas Andalas. Selain itu, tugas Forum LLAJ untuk melakukan konsultasi publik, menerima masukan dari masyarakat, dan menyediakan informasi juga sudah dilaksanakan sebagaimana yang dijelaskan pada indikator komunikasi dimana terdapat publikasi yang memuat informasi terkait penutupan jalan, transparansi kinerja dan informasi.

PT. HKI dan BPJN sudah dapat memenuhi kesepakatan dan komitmen yang ditetapkan karena selain memenuhi prosedur, peraturan dan kebijakan yang disepakati antara kedua mereka juga berhasil memenuhi prosedur, peraturan dan kebijakan yang dijalin dengan aktor lain ditandai dengan berhasilnya pembukaan jalan, dilakukannya penyampaian informasi mengenai perbaikan jalan kepada pihak yang berkoordinasi dan melakukan laporan kepada gubernur. Kemudian Ditlantas juga dapat memenuhi penetapan kesepakatan ditandai dengan diinisiasinya pelaksanaan Operasi Ketupat dan Operasi Lilin sebagai program pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disertai dengan pelaksanaan forum dan pemberian informasi kepada pihak yang berkoordinasi. Namun, penerapan kesepakatan tersebut belum sepenuhnya dilaksanakan oleh Dishub karena tidak adanya inisiasi

pelaksanaan Forum LLAJ melainkan forum hanya dilaksanakan atas pelaksanaan program dari instansi yang lainnya dikarenakan tidak adanya surat tugas yang mewajibkan Dishub untuk melaksanakan forum tersebut sesuai dengan ketentuan yang tercatat dalam Peraturan Gubernur Sumatera Barat Nomor 56 Tahun 2020. Dapat dikatakan bahwa penyesuaian kesepakatan yang dilakukan ditandai dengan pelaksanaan Forum LLAJ yang hanya dilaksanakan jika ada isu atau program dari salah satu instansi yang terlibat dalam proses Koordinasi Pemerintahan ini.

Insentif Koordinasi

Insentif koordinasi merupakan sebuah kegiatan pemberian penghargaan atau sanksi untuk mereka yang melakukan koordinasi pemerintahan. Tindakan disiplin atau tidak disiplin merupakan bentuk tindakan yang mempunyai nilai sehingga apabila seseorang melakukan kesalahan maka akan diberlakukannya sanksi, sebaliknya jika tindakan yang dilakukan sangat baik maka akan diberlakukannya insentif. Terkait Koordinasi Pemerintahan dalam Upaya Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Lembah Anai Provinsi Sumatera Barat tahun 2024 seluruh pihak menyatakan bahwa tidak terdapat insentif khusus yang diberikan antara sesama instansi selama pelaksanaan koordinasi. Namun, terdapat pemberian penghargaan dari Pemerintah Daerah atas pelaksanaan Koordinasi selama perbaikan Jalan Lembah Anai ini.



Gambar 1. Unggah Instagram Terkait Pelaksanaan Koordinasi
Sumber: Instagram.com/Dishubsumbar, 2025

Gambar diatas memuat video dokumentasi atas pemberian penghargaan kepada Ditlantas dan BPJN atas kinerjanya dan proses koordinasi pemerintahan dalam pelaksanaan program One Way selama momentum Operasi Ketupat pada 2024 silam sebagai bentuk program untuk menghindari kepadatan kendaraan dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di Sumatera Barat khususnya di Jalan Lembah Anai pada tahun 2024, proses pemberian penghargaan ini turut dihadiri oleh Dishub Provinsi Sumatera Barat sebagai perwakilan Pemerintah Daerah dalam pelaksanaan koordinasi melalui Forum LLAJ. Dinamika proses pemberian penghargaan ini sejalan dengan pernyataan yang di utarakan oleh Ketua MTI cabang Sumbar yang mengkritisi inisiasi dari Pemerintah Daerah Sumatera Barat karena pelaksanaan koordinasi pemerintahan ini berjalan secara individu tergantung program dari masing-masing instansi itu sendiri dan tindakan ini tidak sesuai dengan RAK LLAJ yang sudah ditetapkan sebelumnya, pemberian penghargaan ini menjadi tanda bahwa pemenuhan efektifitas koordinasi yang di utarakan oleh Ndraha (2015) terkait pelaksanaan Koordinasi Pemerintahan dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah Anai Provinsi Sumatera Barat akan terpenuhi jika terdapat peran pemerintah daerah sebagai manajemen keselamatan jalan. Pelaksanaan insentif koordinasi tidak dilihat dari pemberian apresiasi saja tetapi juga dilihat dari pemberian sanksi. Selayaknya pemberian insentif, seluruh pihak yang berkoordinasi menyatakan bahwa tidak terdapat sanksi khusus yang diberikan karena hierarki instansi yang sama tetapi Dishub menyatakan bahwa sanksi yang diberikan lebih bersifat sanksi sosial.

Pelaksanaan indikator koordinasi berhasil dilaksanakan ditandai dengan pemberian penghargaan terhadap mereka yang melakukan koordinasi pemerintahan dalam upaya mencegah kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah anai, perlu dicatat bahwa pemenuhan indikator ini terjadi karena adanya peran pemerintah daerah yang bergerak sebagai pemangku seluruh pihak yang berkoordinasi ini karena pada

akhirnya koordinasi tidak dapat berjalan secara efektif jika program dilaksanakan sendiri sendiri tanpa satu komando yang menuntun pihak yang berkoordinasi.

Feedback

Proses Feedback atau dalam bahasa Indonesia disebut proses timbal balik merupakan kegiatan memberikan masukan antara pihak yang berkoordinasi agar pelaksanaannya dapat dievaluasi sehingga pelaksanaannya dapat berjalan lebih baik lagi di masa depan, koordinasi sendiri merupakan kegiatan yang akan terus menerus terjadi yang berarti proses timbal balik ini sangatlah penting demi keberlanjutan koordinasi pemerintahan itu di kemudian hari. Membahas koordinasi pemerintahan di dalam upaya mencegah ternyata kecelakaan lalu lintas di Jalan Lembah Anai di Provinsi Sumatera Barat tahun 2024 MTI, Dishub dan Ditlantas menyatakan bahwa pelaksanaan kegiatan timbal balik dilaksanakan pada forum lalu lintas. Sebelumnya pada indikator komunikasi dijelaskan bahwa masing-masing instansi khususnya Dishub, Ditlantas dan BPJN memiliki media sosial yang digunakan untuk memberikan informasi kepada masyarakat dan media sosial ini dapat dijadikan akses untuk masyarakat menyampaikan pendapatnya sehingga terjadilah pelaksanaan timbal balik di media sosial tersebut, tetapi selayaknya indikator sebelumnya tidak terdapat media yang menampung seluruh pihak yang berkoordinasi ini sehingga proses kegiatan timbal balik ini hanya terjadi setelah pelaksanaan program tertentu atau hanya terjadi secara internal di masing-masing instansi. Berdasarkan pernyataan dan temuan tersebut dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan kegiatan timbal balik dilakukan disaat pelaksanaan Forum LLAJ tetapi mengingat pada tahun 2024 forum hanya dilaksanakan jika terdapat isu yang perlu dibahas maka pelaksanaan kegiatan timbal balik ini hanya terlaksana setelah selesainya program pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas ini yaitu setelah Operasi Ketupat, Operasi Lilin dan perbaikan jalan selesai dilaksanakan.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan ditarik kesimpulan dimana Koordinasi Pemerintahan dalam Mencegah Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Lembah Anai Provinsi Sumatera Barat Pada Tahun 2024 sudah berjalan sesuai dengan indikator efektivitas yang di kemukakan oleh Ndraha. Namun, efektivitas ini hanya dapat dilihat atas lancarnya proses komunikasi yang dilakukan antar instansi dan masyarakat, prosedur yang mengikat, terdapatnya pemberian insentif dan kegiatan timbal balik. Namun, masih perlu dirancangnya kalender pemerintahan yang mengikat seluruh instansi dan kepatuhan dari masyarakat atas prosedur yang telah ditetapkan serta keterlibatan masyarakat dalam proses koordinasi itu sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah,D. (2016). Hubungan Pemerintah Pusat Dengan Pemerintah Daerah. Jurnal Hukum Positum, 83-103.
- Afrianto, A. (2024). Analisis Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Dan Alternatif Penanganan Pada Ruas Tol Ngawi-Kertosono. Jurnal Pilar Teknologi Jurnal Ilmiah Ilmu Teknik, 9(1), 47-54.
- Djaja, S. (2016). Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia, . Jurnal Ekologi Kesehatan Vol. 15 No 1, 30 - 42.
- Dorisman, A. (2021). Kolaborasi Antar Stakeholder Dalam Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas. Jiana: Jurnal Ilmu Administrasi Negara, 70-83.
- Enggarsasi, U. (2017). Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas. Perspektif : Kajian Masalah Hukum Dan Pembangunan, 238-247.
- Enggarsasi, U. (2017). Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas . Perspektif, Kajian Masalah Hukum Dan Pembangunan , 238-247.
- Fatahilah, A. B. (2019). Koordinasi Pemerintahan Dalam Mewujudkan Tertib Administrasi Penduduk Rentan Di Kota Palu Provinsi Sulawesi Tengah. Jurnal Registratie, 61-78.

- Fauzi, A. (2019). Otonomi Daerah Dalam Kerangka Mewujudkan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah Yang Baik. *Jurnal Spektrum Hukum*, 119-136.
- Febrian, R. A. (2015). Analisis Permasalahan Koordinasi Pemerintahan (Tinjauan Konseptual Dan Teoritis). *Wedana: Jurnal Kajian Pemerintahan, Politik Dan Birokrasi*, 41-49.
- Fiantika, F. R. & Dkk. (2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif* . Padang: Pt. Global Eksekutif Teknologi.
- Hamim, S., & Suryandartiwi, W. (2022). *Organisasi Birokrasi Dan Manajemen Pemerintahan*. Purbalingga: Eureka Media Aksara
- Handyaningrat, S. (2006). *Pengantar Studi Ilmu Administrasi Dan Manajemen* Jakarta: Gunung Agung
- Hasibuan, Malayu S.P 2007, *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*, Bandung, Pt. Bumi Aksa.
- Heply, S. A. (2022). Analisis Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Tanjung Pinang Kepulauan Riau. *Aufklarung: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Humaniora*, 200-214.
- Junus, D. (2018). Disharmoni Dalam Dinamika Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah. . *Gorontalo Journal Of Government And Political Studies*, 1-9.
- Lestari, T. P. (2021). Koordinasi Multistakeholder Dalam Program Bulan Sayang Ibu Dan Anak Di Kabupaten Tanggamus. . *Pesirah: Jurnal Administrasi Publik*.
- Mulyawan, D. R. (2015). *Sistem Pemerintahan Indonesia* . Sumedang: Unpad Press .
- Nasution, A. F. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif* . Medan: Cv. Harfa Creative .
- Nazir, Moh. 2005. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Ndraha, T. (2015). *Kybernology (Ilmu Pemerintahan Baru)* . Jakarta : Pt Rineka Cipta .
- Nurhayanto, T. (2020). Koordinasi Pembangunan Fisik Di Desa Permata Kecamatan Terentang Kabupaten Kubu Raya. *Governance, Jurnal Ilmu Pemerintahan*.
- Pemerintah Sumatera Barat, (2024). *Dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Provinsi Sumatera Barat*. Padang.
- Prasetyanto, D. (2020). *Keselamatan Lalu Lintas Infrastruktur Jalan* . Bandung: Itenas .
- Saputra, A. D. (2017). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Di Indonesia Berdasarkan Data Knkt (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 179-190.
- Siregar, Z. (2020). Analisis Ruas Jalan Lintas Sumatera Kota Tebing Tinggi Dan Kisaran Sebagai Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal Mesil (Mesin, Elektro, Sipil,)*, 63-73.
- Solihah, R. (2019). *Pengantar Ilmu Pemerintahan*. Tangerang Selatan: Universitas Terbuka.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Supriyanto, A. (2009). *Potret Pemenuhan Hak Atas Pendidikan Dan Perumahan Di Era Otonomi Daerah*, Yogyakarta: Pusham Uii
- Suryadinata, E. (1996). *Sistem Informasi Manajemen Dan Proses Pengambilan Keputusan*. Bandung: Cv. Ramdan .
- Syafiie, I. K. (2003). *Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia*. Bandung, Refika Aditama.
- Syafiie, I. K. (2009). *Pengantar Ilmu Pemerintahan*. Jakarta, Aksara Baru.
- Syafiie, I. K. (2011). *Sistem Pemerintahan Indonesia*. Jakarta, Rineka Cipta.

- Tilano, F. A., & Suwitri, S. (2019). Collaborative Governance In An Effort To Traffic And Road Transportation Safety In Semarang City. *Journal Of Public Policy And Management Review*, 8(3), 34-51.
- Yadisar, A. (2022). Pelaksanaan Proses Manajemen Pemerintahan. Fokus: Publikasi Ilmiah Untuk Mahasiswa, Staf Pengajar Dan Alumni Universitas Kapuas Sintang, 20.
- Zuriah Nuzul, 2009, Metodologi Penelitian Sosial Pendidikan Teori-Aplikasi, Jakarta: Pt Bumi Aksara