



Traffic Management in the New Commercial Area of Basko City Mall by BPTD Class II West Sumatra

Viola Putri Lutfiah¹, Rahmadhona Fitri Helmi²

* violaputriluthxxas@gmail.com, rahmadhonafh@fis.unp.ac.id

¹ Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang, Kota Padang, Indonesia

ABSTRACT

The growth of commercial areas such as Basko City Mall in Padang has boosted economic activity but also created traffic problems due to high vehicle volumes that reduce road network performance. As a mitigation effort, the West Sumatra Class II Land Transportation Management Center (BPTD) closed the U-turn in front of BCM to minimize traffic flow conflicts, although this policy has sparked both support and criticism from the public. This study aims to describe the traffic management and control conducted by the Land Transportation Management Center (BPTD) Class II of West Sumatra in the new commercial area of Basko City Mall Padang, as well as to identify the internal and external challenges faced by BPTD Class II West Sumatra in managing traffic in the area. The research method used is descriptive qualitative, with data collected through observation, interviews, and documentation. The results based on the POAC framework show that BPTD Class II West Sumatra faces two main types of obstacles in traffic management: internal constraints, such as the limited number of certified human resources in Traffic Impact Analysis (Andalalin), and external constraints, such as the lack of effective coordination between related institutions. In terms of Planning, traffic management in the Basko City Mall area is conducted procedurally through Andalalin prepared by certified consultants, with BPTD mainly acting as a supervisor. The Organizing function shows a clear division of roles but limited inter-agency coordination. In the Actuating stage, BPTD implements Andalalin recommendations, such as closing the U-turn, though coordination among institutions remains uneven. Meanwhile, Controlling is carried out through periodic monitoring and forums, but follow-up actions are still limited. These findings highlight the need to strengthen human resource capacity, coordination, and integrated monitoring to improve traffic management effectiveness in new commercial areas.

Keywords: BPTD; Commercial Area; Management; Padang; Traffic

PENDAHULUAN

Pertumbuhan kawasan komersial di berbagai kota besar di Indonesia menjadi salah satu indikator meningkatnya aktivitas ekonomi dan urbanisasi. Namun, perkembangan tersebut seringkali diikuti oleh kompleksitas permasalahan transportasi dan lalu lintas. Kawasan dengan aktivitas komersial tinggi cenderung menjadi titik bangkitan dan tarikan perjalanan yang signifikan, sehingga berpotensi menimbulkan kemacetan dan penurunan kinerja jaringan jalan (Anggraini et al., 2022).

Fenomena ini dapat diamati di berbagai kota, seperti di Kota Baru Keandra, Kabupaten Cirebon, dan kawasan simpang Fatmawati di Kota Semarang, yang mengalami peningkatan volume lalu lintas akibat intensitas aktivitas perdagangan dan jasa (Larasati & Nahdalina, 2022). Permasalahan serupa juga terjadi di Kota Padang, khususnya di kawasan Basko City Mall (BCM), salah satu pusat perbelanjaan terbesar dan terpadat di kota tersebut. Kehadiran BCM yang menjadi magnet aktivitas ekonomi dan hiburan menimbulkan tantangan serius terhadap kelancaran lalu lintas di sekitarnya (Djamil et al., 2020).

Data Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Sumatera Barat menunjukkan bahwa volume lalu lintas di Jalan Nasional Padang By Pass sekitar kawasan BCM telah mencapai 3.224 kendaraan per jam pada Mei 2025, yang mengindikasikan Level of Service (LOS) C, atau kondisi arus lalu lintas yang mulai terbatas dalam kebebasan bermanuver. Kondisi ini membuat ruas jalan tersebut rentan terhadap gangguan dan potensi kemacetan yang lebih parah pada jam-jam sibuk.

Sebagai respons terhadap kondisi tersebut, BPTD Kelas II Sumatera Barat memberlakukan penutupan U-turn di depan BCM dengan tujuan mengurangi konflik arus kendaraan yang berpotensi menghambat kelancaran lalu lintas. Namun, kebijakan ini memunculkan pro dan kontra di masyarakat. Sebagian pengguna jalan menilai bahwa penutupan tersebut memperpanjang waktu tempuh dan meningkatkan konsumsi bahan bakar, sementara kemacetan masih tetap terjadi di sekitar lokasi.

Selain itu, parkir liar di sepanjang akses masuk dan keluar kawasan BCM turut memperburuk kondisi lalu lintas. Meskipun BCM telah menyediakan area parkir yang luas di dalam kompleks, perbedaan tarif yang cukup besar dibanding parkir di luar area mall membuat sebagian pengunjung memilih parkir di badan jalan. Kondisi ini menyebabkan penyempitan ruas jalan dan memperbesar potensi konflik lalu lintas, sebagaimana diungkapkan oleh BPTD Kelas II Sumatera Barat dan diperkuat oleh temuan Ratnawati (2021) mengenai dampak parkir liar terhadap kemacetan.

Dalam konteks regulasi, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menegaskan pentingnya pelaksanaan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) bagi setiap pembangunan kawasan pusat kegiatan. Andalalin menjadi instrumen penting dalam memastikan pembangunan kawasan komersial tidak menimbulkan gangguan terhadap keamanan, keselamatan, dan kelancaran lalu lintas. Dalam kasus BCM, kajian Andalalin mencakup perhitungan bangkitan dan tarikan lalu lintas, pengaturan akses, pelebaran jalan, serta penyediaan ruang parkir.

Namun, efektivitas kebijakan pengelolaan lalu lintas di kawasan BCM belum optimal karena lemahnya koordinasi antar lembaga terkait, seperti BPTD Kelas II Sumatera Barat, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN), Kepolisian, dan pihak pengembang. Ketidaksinergisan antar instansi tersebut menyebabkan pengawasan di lapangan belum berjalan maksimal, sehingga berbagai masalah seperti parkir liar dan kemacetan masih terus terjadi.

Kondisi ini menunjukkan bahwa pengelolaan dan pengendalian lalu lintas di kawasan komersial memerlukan pendekatan yang terintegrasi antara aspek teknis, kelembagaan, dan perilaku pengguna jalan. Berdasarkan fenomena tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengelolaan dan pengendalian lalu lintas di area komersial Basko City Mall (BCM) Padang oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Sumatera Barat, serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam implementasinya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif, karena bertujuan memahami secara mendalam proses pengelolaan dan pengendalian lalu lintas oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Sumatera Barat di kawasan Basko City Mall (BCM) Padang. Pendekatan ini memungkinkan peneliti menggambarkan fenomena lalu lintas secara holistik dalam konteks alamiah (Rizki, 2022). Fokus penelitian diarahkan pada strategi pengelolaan lalu lintas, mencakup aspek kebijakan penutupan U-turn, penertiban parkir liar, serta koordinasi antarinstansi terkait. Lokasi penelitian ditetapkan secara purposif di kantor BPTD Kelas II Sumatera Barat dan kawasan BCM Kecamatan Kuranji, Kota Padang, karena keduanya merupakan pusat aktivitas dan objek utama penelitian. Informan ditentukan dengan teknik purposive sampling, melibatkan pihak yang memahami secara langsung pengelolaan lalu lintas, yaitu pejabat dan staf BPTD sebagai informan kunci, serta pihak BPJN, Ditlantas Polda Sumbar, dan masyarakat sekitar BCM sebagai informan pendukung. Jenis data yang digunakan adalah data kualitatif, diperoleh dari sumber primer (wawancara dan observasi) dan sekunder (dokumen resmi, laporan instansi, dan literatur pendukung). Data dikumpulkan melalui observasi lapangan, wawancara mendalam, dan dokumentasi, dengan alat bantu berupa perekam suara, kamera, dan catatan lapangan. Untuk menjaga keabsahan data, digunakan teknik triangulasi sumber dan waktu (Rizki, 2022). Analisis data dilakukan melalui tiga tahap menurut Miles dan Huberman dalam Sari (2022), yaitu reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi, yang dilaksanakan secara interaktif untuk memperoleh pemahaman yang valid dan menyeluruh mengenai pengelolaan lalu lintas di kawasan komersial Basko City Mall Padang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum BPTD Kelas II Sumatera Barat

Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Sumatera Barat merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2023, terjadi perubahan struktur organisasi, di mana istilah *Wilayah* diganti menjadi *Kelas* serta dilakukan penyesuaian terhadap nomenklatur jabatan struktural agar lebih sesuai dengan sistem organisasi yang baru. BPTD Kelas II Sumbar membawahi 16 Satuan Pelayanan, yang terdiri dari 5 terminal tipe A, 5 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), 4 pelabuhan penyeberangan, dan 2 pelabuhan danau. Seluruh kegiatan administrasi, koordinasi, dan pengawasan satuan pelayanan tersebut dipusatkan di kantor BPTD Kelas II Sumatera Barat, berlokasi di Jl. Adinegoro No. 20, Lubuk Buaya, Kecamatan Koto Tengah, Kota Padang.

Manajemen Lalu Lintas di Area Komersial Baru Basko City Mall

Planning (Perencanaan)

Berdasarkan hasil penelitian, perencanaan pengelolaan lalu lintas di kawasan Basko City Mall (BCM) dilakukan melalui mekanisme Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) yang disusun oleh pihak pemrakarsa proyek melalui konsultan bersertifikat. Hal ini dijelaskan oleh Pak Rinardi, staf Seksi Lalu Lintas BPTD Kelas II Sumatera Barat, yang menyatakan:

“Untuk penyusunan perencanaan pengelolaan lalu lintas di kawasan Basko City Mall, prosesnya dilakukan sepenuhnya oleh pihak pemrakarsa proyek. Pemrakarsa menunjuk pihak ketiga atau konsultan yang sudah memiliki sertifikasi resmi sebagai penyusun Andalalin. Kemudian Andalalin tersebut disetujui oleh Kementerian PUPR di pusat, barulah BPTD sebagai pengawas Andalalinnya.”
(wawancara, 01 Oktober 2025).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa perencanaan dilakukan secara prosedural dan teknokratis, dengan peran BPTD yang lebih berfokus pada pengawasan hasil Andalalin. Staff Seksi Lalu Lintas BPTD Kelas II Sumbar Pak Rinardi juga menambahkan bahwa:

“Hasil kajian Andalalin merupakan dasar utama dalam perencanaan rekayasa lalu lintas. Dokumen lingkungan seperti UKL-UPL tidak dapat diterbitkan apabila Andalalin belum dilakukan.” (wawancara, 01 Oktober 2025).

Hal ini memperlihatkan adanya keterkaitan antara aspek teknis dan regulatif dalam perencanaan transportasi, di mana Andalalin menjadi dasar hukum bagi penerbitan dokumen lingkungan. Namun, keterlibatan BPTD yang terbatas pada tahap pengawasan menunjukkan bahwa fungsi perencanaan masih bersifat reaktif, bukan proaktif dalam mengantisipasi potensi permasalahan lalu lintas. Dari sisi infrastruktur, hasil wawancara dengan Pak Iklas, staf Seksi Preservasi Balai Pelaksana Jalan Nasional (BPJN), mengungkapkan bahwa:

“Untuk perencanaan di sini kita hanya sebatas memberikan arahan kepada pemrakarsa untuk pembangunan median jalan yang sesuai aturan untuk menutup permanen U-turn. Untuk perencanaan kondisi fisik jalan lainnya tidak ada, karena jalan itu sudah ada sejak lama. Mungkin nanti jika dibutuhkan akan ada pelebaran jalan sesuai anjuran Andalalin. Sekarang lebar jalan itu 14 meter dan jika dilakukan pelebaran bisa mencapai 20 meter.” (wawancara, 01 Oktober 2025).

Keterangan tersebut menunjukkan bahwa BPJN berperan dalam aspek teknis fisik jalan, khususnya desain median dan potensi pelebaran jalur berdasarkan hasil evaluasi Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR). Artinya, telah terbentuk koordinasi fungsional antara BPTD dan BPJN dalam mengintegrasikan hasil kajian Andalalin dengan kondisi jalan nasional. Sementara itu, pihak Kepolisian melalui Iptu Undra Putra, staf Subditkamsel Ditlantas Polda Sumbar, menjelaskan bahwa peran mereka lebih bersifat pengawasan dan rekomendatif:

“Sebenarnya dalam proses perencanaan kepolisian bersifatnya pasif, karena fungsi kita sebagai monitoring dan evaluasi untuk keamanan, ketertiban, dan keselamatan lalu lintas.” (wawancara, 05 Oktober 2025).

Hal ini menegaskan bahwa kepolisian hanya terlibat dalam evaluasi keamanan dan keselamatan, bukan dalam penyusunan teknis perencanaan. Peran ini penting untuk memastikan aspek keselamatan tetap menjadi pertimbangan utama dalam implementasi kebijakan lalu lintas. Dari perspektif masyarakat, Pak Anwar, karyawan di Simas Fiber Glass yang berlokasi di sekitar BCM, menyampaikan: *“Sekarang banyak orang lalu-lalang, tapi belum ada jalur yang aman untuk menyeberang.” (wawancara, 01 Oktober 2025).*

Pernyataan tersebut mencerminkan adanya kebutuhan partisipasi publik dalam proses perencanaan agar kebijakan teknis tidak hanya mengacu pada data dan prosedur administratif, tetapi juga mempertimbangkan kebutuhan pengguna jalan secara langsung.

Secara teoritik, menurut George R. Terry, *planning* adalah proses mendefinisikan tujuan dan menentukan langkah-langkah untuk mencapainya. Dalam konteks BPTD, fungsi ini telah mencerminkan prinsip perencanaan yang sistematis berbasis data hasil kajian Andalalin. Namun, hasil analisis menunjukkan adanya kesenjangan kelembagaan, di mana perencanaan lebih banyak didelegasikan kepada pihak eksternal (konsultan), sehingga BPTD kehilangan sebagian kendali terhadap substansi perencanaan.

Dengan demikian, fungsi *planning* di BPTD Kelas II Sumatera Barat telah berjalan sesuai prinsip teknis dan regulatif, tetapi masih memerlukan penguatan koordinatif dan partisipatif, agar perencanaan lalu lintas di kawasan Basko City Mall tidak hanya bersifat administratif, melainkan juga berorientasi pada kebutuhan lapangan dan keselamatan pengguna jalan.

Organizing (Pengorganisasian)

Dalam pelaksanaan kegiatan pengelolaan lalu lintas di kawasan BCM, struktur organisasi yang berperan langsung berada di bawah Seksi Lalu Lintas Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Sumatera Barat. Berdasarkan hasil wawancara, Pak Rinardi, staf Seksi Lalu Lintas BPTD Kelas II Sumbar, menjelaskan bahwa bagian ini terdiri atas beberapa pegawai yang telah memiliki sertifikasi Andalalin dan bertanggung jawab dalam kegiatan pengawasan lapangan. Ia menyampaikan: *“Struktur organisasi yang mendukung pengaturan lalu lintas berada di bawah Seksi Lalu Lintas. Di seksi ini terdapat pegawai yang memiliki sertifikasi Andalalin dan ditugaskan sebagai pengawas kegiatan di lapangan.”* (wawancara, 01 Oktober 2025).

Pembagian tugas dalam organisasi dilakukan berdasarkan kompetensi dan latar belakang keahlian masing-masing pegawai. Pegawai yang memiliki sertifikasi Andalalin difokuskan pada pengawasan teknis dokumen dan pelaksanaan Andalalin, sementara pegawai lain ditempatkan sesuai bidang keahliannya. Hal ini ditegaskan kembali oleh BPTD Kelas II Sumbar melalui Pak Rinardi Staff Seksi Lalu Lintas yang menyatakan: *“Pembagian tugas antarstaf dilakukan berdasarkan kompetensi masing-masing. Pegawai yang memiliki sertifikasi Andalalin diarahkan untuk menangani pengawasan lalu lintas, sedangkan yang memiliki pengalaman di bidang lain ditempatkan sesuai bidangnya.”* (wawancara, 01 Oktober 2025).

Selain pengaturan internal, aspek koordinasi antarlembaga juga menjadi bagian penting dalam pengorganisasian kegiatan lalu lintas. Koordinasi dilakukan secara situasional, tergantung pada kebutuhan dan urgensi kegiatan di lapangan. Seperti dijelaskan oleh Pak Rinardi: *“Koordinasi antarinstansi biasanya dilakukan kalau ada kegiatan, seperti penutupan jalan atau pengawasan Andalalin. Jadi sifatnya belum rutin, tapi berdasarkan kebutuhan.”* (wawancara, 01 Oktober 2025).

Namun, koordinasi ini belum sepenuhnya berjalan optimal. Misalnya, dalam penanganan parkir liar di depan kawasan BCM, BPTD mengaku belum melakukan evaluasi atau tindak lanjut karena proses evaluasi Andalalin baru akan dilakukan setelah satu tahun operasional mall. Hal tersebut disampaikan oleh Pak Rinardi Staff Seksi Lalu Lintas BPTD Kelas II Sumbar bahwa:

“Masalah parkir liar di depan kawasan mall sudah dibahas dalam rapat perencanaan. Dalam Andalalin sudah ditegaskan bahwa area di luar mall tidak boleh digunakan untuk parkir karena dapat mengganggu arus lalu lintas, dan sampai saat ini kita belum ada tindak lanjut untuk evaluasi Andalalin terkait parkir liar itu, karena biasanya evaluasi dilakukan setelah 1 tahun operasional.” (wawancara, 01 Oktober 2025).

Lebih lanjut dijelaskan Pak Rinardi selaku Staff Seksi Lalu Lintas bahwa kewenangan penindakan pelanggaran lalu lintas berada pada pihak kepolisian, sedangkan BPTD hanya memiliki wewenang memberikan rekomendasi teknis hasil pengawasan, beliau mengatakan: *“Untuk penindakan parkir liar itu bukan kewenangan BPTD, tapi kita bisa memberikan laporan atau rekomendasi kepada pihak kepolisian.”* (wawancara, 01 Oktober 2025).

Sementara itu, pihak Ditlantas Polda Sumbar melalui keterangan Iptu Undra selaku Staaff Subditkamsel, menyampaikan bahwa sejauh ini belum ada koordinasi resmi terkait penanganan parkir liar di sekitar BCM, beliau mengatakan: *“Penanganan parkir liar itu kita belum ada koordinasi ke BPTD, bahkan dari operasional tidak ada.”* (wawancara, 27 Oktober 2025). Kondisi ini menunjukkan bahwa mekanisme kerja sama antarinstansi dalam menangani permasalahan lalu lintas, khususnya terkait parkir liar, belum berjalan secara terintegrasi dan

rutin. Pengawasan di lapangan masih bersifat insidental dan belum menjadi kegiatan berkelanjutan.

Hal serupa juga dirasakan oleh masyarakat sekitar kawasan BCM. Berdasarkan hasil wawancara, warga menilai bahwa pengaturan lalu lintas di lapangan belum dilakukan secara rutin dan hanya terlihat pada waktu-waktu tertentu. *“Kalau biasanya kelihatan di sini BPTD saja, pas lagi macet-macetnya seperti hari libur atau lebaran. Polisi jarang ada, cuma datang kalau ada acara di dalam BCM atau kalau ada tamu penting saja.”* (wawancara, 01 Oktober 2025). Pernyataan tersebut memperlihatkan bahwa kegiatan pengawasan dan pengendalian lalu lintas di kawasan BCM masih bersifat situasional, belum menjadi bagian dari sistem pengorganisasian yang terjadwal secara periodik.

Secara teoritik, fungsi organizing menurut Henry Fayol meliputi pembagian tugas, penentuan hubungan kerja, dan koordinasi antarunit untuk mencapai tujuan organisasi. Berdasarkan temuan lapangan, BPTD Kelas II Sumatera Barat telah melaksanakan prinsip dasar pengorganisasian melalui pembagian peran sesuai kompetensi, namun belum optimal dalam koordinasi lintas lembaga. Oleh karena itu, penguatan struktur komunikasi dan mekanisme koordinasi antara BPTD, BPJN, Ditlantas Polda Sumbar, serta pengelola BCM sangat diperlukan agar pengawasan dan pengendalian lalu lintas dapat berlangsung secara terpadu, konsisten, dan berkelanjutan.

Actuating (Pelaksanaan)

Tahap pelaksanaan pengelolaan lalu lintas di kawasan Basko City Mall (BCM) mengacu pada rekomendasi Andalalin yang telah disetujui oleh Kementerian Perhubungan. Salah satu implementasi nyata adalah penutupan U-turn di depan kawasan BCM yang sebelumnya menyebabkan kemacetan dan konflik lalu lintas. Seperti disampaikan oleh Pak Rinardi dari Staff Seksi Lalu Lintas BPTD Kelas II Sumatera Barat: *“Salah satu langkah nyata adalah pelaksanaan rekomendasi dari Andalalin, seperti penutupan U-turn di depan mall untuk mengurangi konflik lalu lintas.”* (wawancara, 01 Oktober 2025).

Penutupan tersebut awalnya dilakukan sementara oleh BPTD menggunakan water barrier, kemudian menjadi penutupan permanen oleh pihak pemrakarsa dengan persetujuan teknis dari BPJN. Hal ini dijelaskan oleh pihak BPJN yaitu Pak Iklas dari staff seksi preservasi mengatakan: *“Penutupan secara permanen tetap dilakukan oleh pemrakarsa namun berkoordinasi dengan BPJN. Di sini BPJN hanya memberikan aturan dan memantau bagaimana seharusnya kondisi median jalan yang akan dibangun untuk menutup U-turn secara permanen.”* (wawancara, 01 Oktober 2025).

Dalam pelaksanaannya, BPTD juga berkoordinasi dengan Polsek Kuranji untuk memastikan keamanan dan kelancaran lalu lintas selama penutupan sementara. Staff Seksi Lalu Lintas BPTD Kelas II Sumbar, Pak Rinardi mengatakan: *“Kepolisian terlibat sejak awal proses penutupan U-turn secara sementara, khususnya dalam pengamanan dan pengalihan arus.”* (wawancara, 27 Oktober 2025). Namun, dari pihak Ditlantas Polda Sumbar diperoleh informasi bahwa belum ada koordinasi resmi terkait pelaksanaan penutupan tersebut. Iptu Undra dari Subditkamsel Ditlantas Sumbar mengatakan: *“Kalau untuk pengamanan penutupan U-turn itu kami tidak tahu, karena memang tidak ada koordinasi ke Ditlantas saat itu.”* (wawancara, 05 Oktober 2025).

Kondisi ini menunjukkan adanya ketimpangan koordinasi antarlevel kepolisian, di mana koordinasi berjalan di tingkat Polsek namun belum tersinergi di tingkat Polda. Hal ini menandakan perlunya penguatan komunikasi dan koordinasi lintas instansi agar kebijakan dapat dilaksanakan secara terpadu. Selain kegiatan penutupan U-turn, BPTD juga melakukan pengawasan lapangan pada jam sibuk dan akhir pekan untuk memastikan kelancaran arus lalu lintas. Pak Rinardi sebagai staff seksi lalu lintas di BPTD Kelas II Sumbar mengungkapkan:

“Kami tetap melakukan pengawasan lapangan pada waktu-waktu ramai seperti akhir pekan, untuk memastikan lalu lintas di sekitar kawasan mall tetap lancar.” (wawancara, 01 Oktober 2025).

Di sisi lain, masyarakat sempat merasakan ketidaknyamanan akibat perubahan jalur setelah penutupan U-turn, namun lambat laun mulai memahami tujuan kebijakan tersebut. Pak Anwar masyarakat pengguna jalan mengatakan: *“Awalnya kami keberatan karena jalurnya jadi lebih jauh. Tapi setelah dijelaskan bahwa ini untuk keselamatan, lama-lama mulai bisa menerima.” (wawancara, 05 Oktober 2025).* Hal ini menunjukkan bahwa tahap pelaksanaan tidak hanya mencakup tindakan teknis di lapangan, tetapi juga melibatkan komunikasi sosial dan edukasi kepada masyarakat. Dengan demikian, pelaksanaan pengelolaan lalu lintas di kawasan BCM mencerminkan upaya BPTD untuk menyeimbangkan aspek teknis, koordinatif, dan partisipatif demi menciptakan arus lalu lintas yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

Controlling (Pengawasan)

Tahap pengawasan dalam pengelolaan lalu lintas di kawasan Basko City Mall (BCM) dilakukan oleh BPTD Kelas II Sumatera Barat melalui mekanisme forum lalu lintas yang diselenggarakan secara berkala setiap 3–6 bulan sekali. Forum ini menjadi wadah koordinasi antara berbagai instansi terkait, seperti BPTD, BPJN, Dinas PUPR Provinsi, Dinas Perhubungan, dan ahli transportasi. BPTD Kelas II Sumbar melalui Pak Rinardi dari staff seksi lalu lintas menyatakan: *“Monitoring dilakukan melalui forum lalu lintas yang diadakan setiap 3–6 bulan sekali. Forum ini melibatkan BPTD, BPJN, PU Provinsi, Dishub, dan ahli transportasi.” (wawancara, 01 Oktober 2025).* Dalam forum tersebut, setiap instansi menyampaikan hasil pengamatan di lapangan untuk dibahas bersama. Apabila ditemukan pelanggaran terhadap rekomendasi Andalalin, BPTD terlebih dahulu memberikan imbauan kepada pihak pemrakarsa proyek, seperti yang dingkapkan oleh Pak Rinardi staff seksi lalu lintas BPTD Kelas II Sumbar yaitu: *“Jika ditemukan pelanggaran, langkah pertama adalah memberikan imbauan. Jika dalam 30 hari tidak ada perbaikan, maka akan dikirimkan surat peringatan tertulis.” (wawancara, 01 Oktober 2025).* Namun, forum ini tidak secara khusus membahas permasalahan lalu lintas di kawasan BCM, melainkan berfokus pada kondisi dan evaluasi umum transportasi di wilayah Sumatera Barat. Akibatnya, isu-isu spesifik seperti kemacetan dan parkir liar di sekitar BCM belum menjadi agenda prioritas, sehingga tindak lanjut terhadap masalah di lapangan masih bersifat terbatas dan belum terkoordinasi secara menyeluruh.

Selain melalui forum, BPTD juga melakukan pengawasan langsung di lapangan untuk mengevaluasi efektivitas rekayasa lalu lintas yang diterapkan, khususnya terhadap kebijakan penutupan U-turn di depan BCM. Terkait alternatif lain selain menutup U-Turn secara permanen, Pak Rinardi staff seksi lalu lintas BPTD Kelas II Sumbar mengungkapkan: *“Sampai saat ini belum ada alternatif lain selain penutupan permanen. Jika dibuka kembali, justru menimbulkan kemacetan dan konflik lalu lintas.” (wawancara, 01 Oktober 2025).* Dengan demikian, fungsi controlling yang dijalankan BPTD telah berlangsung secara sistematis dan berbasis prosedur, namun masih menghadapi kendala koordinasi antarinstansi serta keterbatasan sumber daya manusia dalam pelaksanaan pengawasan lapangan. Kondisi ini menunjukkan perlunya penguatan sistem monitoring terpadu agar pengendalian lalu lintas di kawasan BCM dapat berjalan lebih efektif dan responsif terhadap dinamika di lapangan.

Kendala dalam Manajemen Lalu Lintas di Kawasan Komersial Baru Basko City Mall

Kendala Internal

Kendala internal yang dihadapi oleh BPTD Kelas II Sumatera Barat dalam pengelolaan lalu lintas di kawasan Basko City Mall (BCM) terutama berkaitan dengan keterbatasan sumber daya manusia dan lemahnya sistem pengawasan. Salah satu hambatan utama adalah minimnya jumlah pegawai yang memiliki sertifikasi Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin). Kondisi ini membuat pelaksanaan fungsi analisis, pengawasan, dan evaluasi lalu lintas tidak berjalan optimal karena hanya segelintir pegawai yang memiliki kompetensi teknis di bidang tersebut. Akibatnya, proses pengawasan sering kali bersifat reaktif dan baru dilakukan setelah muncul permasalahan seperti kemacetan atau pelanggaran ketentuan Andalalin. Situasi ini menandakan bahwa kinerja BPTD masih sangat bergantung pada kemampuan individu, bukan pada sistem kelembagaan yang kuat dan berkelanjutan. Oleh karena itu, peningkatan kapasitas melalui pelatihan dan sertifikasi Andalalin menjadi kebutuhan mendesak untuk memperkuat profesionalitas dan efektivitas pengawasan.

Selain itu, kurangnya kegiatan pemantauan langsung secara berkala juga menjadi kendala penting. Pengawasan di lapangan umumnya dilakukan secara insidental, hanya ketika terjadi kondisi darurat atau ada laporan dari masyarakat. Pola pengawasan yang tidak terjadwal ini membuat BPTD kesulitan dalam mendeteksi dini potensi gangguan lalu lintas, seperti perubahan pola kendaraan atau pelanggaran marka jalan. Minimnya alat bantu pemantauan seperti traffic counter juga memperlemah kemampuan BPTD dalam merespons perubahan arus lalu lintas secara cepat. Dengan demikian, fungsi controlling dalam manajemen lalu lintas belum dijalankan secara sistematis dan modern, melainkan masih bersifat manual. Hal ini menegaskan perlunya sistem pemantauan yang lebih terstruktur dan berbasis teknologi informasi agar pengambilan keputusan di lapangan dapat dilakukan secara cepat, tepat, dan berbasis data.

Kendala Eksternal

Kendala eksternal yang dihadapi oleh BPTD Kelas II Sumatera Barat dalam pengelolaan lalu lintas di kawasan Basko City Mall (BCM) terutama disebabkan oleh lemahnya koordinasi antarlembaga serta rendahnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa koordinasi antara BPTD, Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN), dan Direktorat Lalu Lintas Polda Sumbar belum berjalan efektif. Ketiga instansi ini sebenarnya memiliki peran strategis, BPTD sebagai pengawas Andalalin, BPJN sebagai pengelola infrastruktur jalan nasional, dan kepolisian sebagai penegak hukum, namun koordinasi di antara mereka masih bersifat sementara dan hanya dilakukan ketika muncul permasalahan di lapangan. Tidak adanya mekanisme koordinasi formal yang bersifat berkelanjutan menyebabkan pelaksanaan kebijakan sering kali tidak sinkron, terutama dalam pengaturan parkir, arus kendaraan, serta penindakan pelanggaran. Minimnya keterlibatan Ditlantas dalam forum koordinasi reguler juga membuat peran kepolisian cenderung reaktif, baru bertindak setelah masalah terjadi. Kondisi ini memperlihatkan bahwa hubungan kelembagaan antarinstansi masih parsial dan sektoral, belum terintegrasi dalam satu sistem kerja terpadu yang mendukung efektivitas pengawasan lalu lintas di kawasan BCM.

Selain faktor koordinasi, rendahnya kesadaran dan disiplin masyarakat juga menjadi kendala utama. Masih banyak pengendara yang parkir di area terlarang, berhenti sembarangan, atau melawan arus demi menghindari jarak tempuh yang lebih jauh. Perilaku ini memperburuk kemacetan, terutama pada jam sibuk dan akhir pekan. Upaya BPTD melalui pemasangan rambu larangan parkir dan sosialisasi belum sepenuhnya meningkatkan kepatuhan pengguna jalan. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan pengendalian lalu lintas yang bersifat struktural belum diimbangi dengan pendekatan kultural dan edukatif yang menumbuhkan kesadaran

berlalu lintas. Temuan ini sejalan dengan penelitian Haikal Abu Nidal (2024) dan Andhika Hikmawan (2025) yang menyebutkan bahwa perilaku pengguna jalan dan lemahnya penegakan hukum menjadi faktor utama kemacetan di kawasan komersial. Berdasarkan teori manajemen George R. Terry, kelemahan dalam fungsi organizing dan controlling turut berkontribusi terhadap munculnya hambatan-hambatan tersebut. Kendati demikian, BPTD terus berupaya memperbaiki kondisi ini melalui peningkatan koordinasi lintas instansi, pelaksanaan forum lalu lintas secara rutin, serta pengawasan berkala terhadap pelaksanaan kebijakan Andalalin guna mewujudkan sistem pengelolaan lalu lintas yang tertib, aman, dan berkelanjutan di kawasan BCM.

KESIMPULAN

Pertumbuhan kawasan komersial seperti Basko City Mall di Kota Padang membawa dampak positif terhadap perekonomian daerah, namun juga menimbulkan permasalahan lalu lintas akibat meningkatnya volume kendaraan di sekitar kawasan tersebut. Kondisi ini menuntut adanya manajemen lalu lintas yang efektif dan terintegrasi agar aktivitas ekonomi tidak mengganggu kelancaran arus kendaraan. Dalam konteks ini, BPTD Kelas II Sumatera Barat berperan penting sebagai lembaga pengelola transportasi darat yang bertanggung jawab dalam pengawasan dan pengendalian lalu lintas, khususnya dalam penerapan hasil Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) dan kebijakan rekayasa arus di kawasan Basko City Mall.

Berdasarkan hasil penelitian dengan pendekatan POAC (Planning, Organizing, Actuating, dan Controlling), diketahui bahwa setiap fungsi manajemen telah dijalankan namun belum optimal. Fungsi perencanaan masih bersifat reaktif karena BPTD lebih berperan sebagai pengawas hasil Andalalin yang disusun pihak ketiga. Pengorganisasian telah berjalan dengan pembagian tugas sesuai kompetensi, tetapi koordinasi antarlembaga seperti dengan BPJN dan Kepolisian belum terjalin secara sistematis. Pada tahap pelaksanaan, kebijakan seperti penutupan U-turn dan pengawasan lalu lintas sudah dilakukan namun masih menemui kendala koordinatif. Sementara itu, fungsi pengawasan dilaksanakan melalui forum lalu lintas dan monitoring lapangan, tetapi tindak lanjutnya masih terbatas. Selain itu, ditemukan kendala internal berupa keterbatasan SDM bersertifikat Andalalin dan tenaga pengawas lapangan, serta kendala eksternal berupa lemahnya koordinasi antarinstansi dan rendahnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas.

Untuk meningkatkan efektivitas pengelolaan lalu lintas di kawasan komersial seperti Basko City Mall, BPTD Kelas II Sumatera Barat perlu memperkuat kapasitas sumber daya manusia melalui pelatihan dan sertifikasi Andalalin, serta membangun sistem koordinasi lintas instansi yang lebih rutin dan terintegrasi. Selain itu, diperlukan penguatan mekanisme pengawasan berbasis data dan teknologi agar pemantauan lalu lintas dapat dilakukan secara berkelanjutan. Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengkaji efektivitas implementasi Andalalin di kawasan komersial lain dengan memperluas fokus pada aspek kolaborasi antarinstansi dan partisipasi publik dalam manajemen lalu lintas perkotaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, R. A., Sinaga, Y. E., Lestari, F., Pramita, G., & Kastamto, K. (2022). Evaluasi Simpang Tak Bersinyal Dan Perencanaan Apill. *JICE (Journal of Infrastructural in Civil Engineering)*, 3(02), 32. <https://doi.org/10.33365/jice.v3i02.2152>
- Djamil, D. S., Fuad, M. J., & Elawati. (2020). Analisis Bangkitan Dan Tarikan Perjalanan Akibat Pembangunan Mall Gorontalo. *Radial*, 8(1), 54–68.



Larasati, D. A., & Nahdalina. (2022). Analisis Dampak Lalu Lintas Di Kota Baru Keandra Dipengaruhi Oleh Kegiatan Komersial. *Jurnal Ilmiah Desain & Konstruksi*, 21(1), 65–79. <https://doi.org/10.35760/dk.2022.v21i1.5774>

Rizki, A. (2022). *Implementasi kebijakan ruang terbuka hijau publik di kawasan perkotaan kabupaten nganjuk*. <http://digilib.uinsby.ac.id/52696/>