

**PEMBANGUNAN JALAN PADANG BY PASS DAN
DAMPAK SOSIAL EKONOMI BAGI MASYARAKAT SEKITAR
(1991-2003)**

Oleh :

NURMANSYAH
04 1 8 1 0 2 2



**JURUSAN ILMU SEJARAH
FAKULTAS SASTRA
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2011**

A B S T R A K

Jalan Padang By Pass adalah sebuah proyek pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah pada tahun 1991 yang tepatnya dilakukan pada periode Repelita IV. Proyek pembangunan Jalan Padang By Pass ini dibangun memanjang di kawasan Timur Kota Padang yaitu dari Kelurahan Lubuk Begalung sampai pada Kelurahan Duku Kabupaten Pariaman. Pembangunan Jalan Padang By Pass ini selesai pada tahun 1993, yang ditandai dengan dilakukannya pembukaan Jalan Padang By Pass untuk umum.

Dalam penelitian skripsi ini menggunakan metode penelitian sejarah yaitu metode yang terdiri dari heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi. Untuk mendapatkan data dalam penelitian, penulis melakukan pengumpulan data dengan dua cara. Pertama, dengan melakukan studi kepustakaan untuk memperoleh sumber-sumber tertulis. Kedua, melakukan studi penelitian lapangan yaitu dengan melakukan wawancara terhadap penduduk-penduduk yang terdapat di sepanjang Jalan Padang By Pass.

Pembangunan Jalan Padang By Pass ini telah memberikan dampak terhadap masyarakat sekitar. Dampak pembangunan ini bukan hanya bisa dirasakan setelah proyek ini diselesaikan, akan tetapi sudah dirasakan sebelum proyek ini dikerjakan yaitu pada proses pembebasan tanah. Dalam hal pembebasan tanah, pemerintah memakai sebuah cara yang disebut dengan konsolidasi tanah. Dengan konsolidasi tanah ini masyarakat tidak menerima ganti rugi atas tanah mereka yang terpakai untuk pembangunan, ganti rugi hanya diberikan untuk mengganti bangunan dan tanaman yang terkena pembangunan. Sebagai imbalan bagi masyarakat yang mau memberikan tanahnya maka pemerintah menjanjikan akan memberikan sertifikat dan surat izin mendirikan bangunan (IMB) secara gratis bagi masyarakat terhadap sisa tanah konsolidasi. Dalam konsolidasi ini juga terjadi pemindahan tanah masyarakat yang terkena proyek pembangunan ke daerah lain. Proses ini menjadi masalah ketika masyarakat yang dipindahkan tidak mau menerima tanah pemindahan dengan berbagai alasan. Sehingga, hal ini menjadi persengketaan antara sesama masyarakat yang berlanjut pada persidangan di pengadilan.

Selesainya pembangunan Jalan Padang By Pass juga memberikan dampak terhadap masyarakat, adapun dampak yang dirasakan oleh masyarakat adalah strategisnya lokasi di sepanjang jalan mengakibatkan kenaikan terhadap harga tanah di sepanjang jalan tersebut. Hal ini juga memunculkan spekulasi-spekulasi tanah yang ingin membeli tanah di sepanjang jalan ini. Banyaknya spekulasi tanah yang ingin memiliki tanah disepanjang Jalan Padang By Pass ini maka, masyarakat sekitar mendapat nilai yg tinggi atas tanah mereka dibanding dengan sebelum terjadinya pembangunan. Pembangunan unit usaha dengan sendirinya memberikan peluang bagi masyarakat untuk memiliki mata pencaharian lain selain dari bidang pertanian. Pembangunan perumahan yang dilakukan oleh developer memberikan perubahan terhadap jumlah dan kepadatan penduduk disetiap kelurahan di sepanjang Jalan Padang By Pass.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam perkembangan sebuah kota, diperlukan tersedianya ruang gerak yang akan digunakan oleh masyarakat dalam kegiatan sehari-hari. Kebutuhan akan tersedianya ruang ini mengakibatkan sebuah kota harus memperluas wilayahnya. Hingga akhir abad ke 18 wilayah Kota Padang hanya terpaku pada kawasan Batang Arau, Kampung Cina, Pasar Gadang, Pasar Mudik, Palinggam dan kawasan tepi laut. Hal itu diakibatkan karena kawasan ini merupakan tempat terjadinya perdagangan yang dominan dilakukan oleh masyarakat pada waktu itu. Pada tahun-tahun berikutnya perluasan daerah kota mulai dilakukan yang merupakan akibat dari sempitnya ruang gerak dan wilayah yang dimiliki oleh daerah perkotaan.

Pemekaran wilayah Kota Padang yang terbesar terjadi pada tahun 1980, yaitu dengan dimasukkannya sebagian wilayah Kabupaten Padang Pariaman ke dalam wilayah Kota Padang. Berdasarkan Surat Keputusan DPRD Tk II Padang No. 08/II-DPRD/1978 serta Surat Keputusan DPRD Tk II Pariaman No. 06/DPRD/1978 tentang persetujuan dari masing-masing kota untuk melakukan pemindahan wilayah. Adanya surat keputusan dari kedua kota itu maka menghasilkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 17 tahun 1980 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Tk II Padang. Adapun dengan Peraturan Pemerintahan itu terjadi perluasan Kota Padang dengan memasukan sebagian wilayah Kota Pariaman ke dalam wilayah Kota Padang yang meliputi : a. Sebagian Kecamatan Koto Tangah yang meliputi : Kampung Koto Tangah, Kampung Nanggalo, b. Kecamatan Pauh yang meliputi : Kampung Pauh IX, Kampung Pauh V, Kampung Limau

Manih, c. Kecamatan Lubuk Begalung yang meliputi : Kampung Nan XX, Kampung Lubuk Kilangan, Kampung Teluk Kabung.¹

Adanya pemekaran Kota Padang dengan sendirinya telah menyediakan ruang gerak baru bagi masyarakat kota. Untuk dapat menggunakan daerah-daerah pemekaran kota tersebut, maka diperlukan sarana dan prasarana yang dapat menunjang dalam hal pengembangan wilayah perkotaan. Oleh sebab itu Pemerintahan Daerah Kotamadya Padang membentuk sebuah rencana pembangunan kota yang tertuang dalam Master Plan Kota Padang atau Rencana Induk Kota Padang Tahun 1983-2003. Master Plan atau Rencana Induk ini berisikan rencana-rencana strategis dalam pembangunan yang akan dilaksanakan oleh Pemerintah Kotamadya Padang. Dengan demikian bisa dikatakan bahwa Master Plan tahun 1983-2003 merupakan pedoman bagi Pemerintahan Kotamadya Padang dalam melakukan pembangunan, dalam jangka waktu 1983-2003.

Program pengembangan kota terdapat dalam Master Plan Kota Padang Tahun 1983-2003 yang tujuannya untuk menyeimbangkan perkembangan tata ruang kota², yang salah satu caranya adalah dengan membangun Jalan Padang By Pass yang membentang dari utara ke selatan Kota Padang dengan panjang 22,07 Km.³ pembangunan Jalan Padang By Pass ini nantinya diharapkan bisa menjadi :

1. koridor dan penentu arah pengembangan kota dengan menentukan daerah-daerah yang nantinya akan menjadi sub pusat kota
2. untuk mengurangi volume lalu lintas kendaraan yang melewati pusat kota,

¹ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 17 Tahun 1980, tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tk II Padang, hal. 3

² Bambang Rudito, "Dampak Sosial dari Pembangunan Jalan Padang By Pass", *Laporan Penelitian*, (Padang ; Jurusan antropologi Fakultas Sastra Universitas Andalas, 1991) hal. 2

³ *Ibid.*

3. meningkatkan pemanfaatan pelabuhan Teluk Bayur dan sebagai alat control pemanfaatan lahan di daerah pingiran kota.⁴

Pembangunan Jalan Padang By Pass ini melewati dua daerah Tk II yaitu Kotamadya Padang dan Kabupaten Padang Pariaman dengan rincian 20,117 Km di daerah Kotamadya Padang dan 1,953 Km di Kabupaten Padang Pariaman.⁵ Rencana pembangunan Jalan Padang By Pass ini bukan hanya ada pada Rencana Induk Kota Padang tahun 1983-2003 saja akan tetapi rencana pembangunan jalan ini sudah ada dalam Rencana Induk Kota Padang tahun 1968.⁶ Proyek pembangunan jalan ini belum bisa terlaksana karena wilayah yang menjadi daerah pembangunan jalan lingkaran tersebut masih belum termasuk kedalam wilayah Kota Padang. Pembangunan jalan lingkaran ini terjadi dalam dua tahap, tahap pertama yaitu pembangunan jalan sepanjang 6 km dari Teluk Bayur sampai ke Lubuk Begalung yang dibangun pada tahun 1976.⁷ Dengan demikian maka bisa dikatakan bahwa pembangunan Jalan By Pass Kota Padang dilakukan pada dua tahap yaitu : tahap I dari pembangunan Jalan By Pass Kota Padang dilaksanakan pada tahun 1976 dan pembangunan Jalan By Pass tahap II dilaksanakan pada tahun 1991.

Pemekaran wilayah Kota Padang memberi harapan baru terhadap rencana membangun jalan lingkaran Kota Padang. Dalam Rencana Induk Kota Padang ini, proyek pembangunan jalan By Pass menjadi proyek yang paling diprioritaskan oleh pemerintahan pusat, hal tersebut tidak terlepas dari adanya rencana Pembangunan

⁴ *Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Padang*, "Rencana Umum Tata Ruang Kota Padang Tahun 1983-2003 (hasil Evaluasi dan Revisi Rencana Induk Kota Padang 1983/1984-2003/2004)", (Padang : Pemerintahan Kotamadya Daerah Tingkat II Padang), hal. II.43 – II.45

⁵ *Haluan*, Sabtu 31 Januari 1990.

⁶ Freek Colombjin, *Paco-paco Kota Padang 'Sejarah Sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke 20 dan Penggunaan Ruang Kota*, (Jakarta : Ombak, 2006), hal. 372

⁷ *Ibid.*

Bandara Ketaping dan Kawasan Industri Padang (Padang Industrial Park) yang juga sudah direncanakan.⁸

Pembangunan jalan memerlukan tanah yang akan dijadikan sebagai tempat pembangunannya. Kota Padang yang mayoritas penduduknya adalah orang Minangkabau bagi mereka tanah merupakan unsur penting dalam masyarakat. Untuk itu apabila pemerintah ingin melakukan pembangunan maka mereka akan berhadapan dengan masyarakat pemilik tanah yang akan digunakan sebagai jalan tersebut.

Dalam hal ini maka pemerintah harus mengganti tanah yang terpakai, pohon-pohon yang terkena dalam pembangunan serta penggantian rumah atau bangunan yang terkena dalam jalur pembangunan tersebut. Akan tetapi untuk hal itu pemerintahan kota tidak memiliki dana yang cukup untuk dapat mengganti semua kerugian yang menimpa masyarakat sekitar pembangunan jalan. Permasalahan ini membuat rencana pembangunan Jalan Padang By Pass tertunda begitu lama.

Tahun 1988 rencana pembangunan Jalan Padang By Pass ini bisa segera terwujud dengan adanya bantuan dana yang berupa pinjaman dari pemerintahan Korea Selatan. Pemberian dana ini tidak serta merta dapat diberikan pada Indonesia melainkan dengan terlebih dahulu melakukan studi kelayakan dari pembangunan jalan ini terhadap perkembangan ekonomi masyarakat dan yang paling penting terhadap ekonomi kedua Negara. Setelah melakukan studi kelayakan, maka Bank ekspor impor dari Korea memberikan pinjaman untuk pembangunan Jalan Padang By Pass.⁹

Bantuan dana Bank dari Korea yang bergerak dalam bidang ekspor-impor dapat menutupi biaya pembangunan Jalan Padang By Pass, akan tetapi tidak akan cukup bila

⁸ *Ibid.*

⁹ *Haluan*, 1 September 1988.

digunakan untuk mengganti tanah masyarakat yang terpakai. Untuk itu maka pemerintah mencari cara agar dapat mengatasi masalah pembebasan tanah ini. Tahun 1988 Pemerintahan Kotamadya berhasil menemukan solusi untuk mengatasi masalah tersebut yaitu dengan melakukan konsolidasi tanah. Dengan adanya konsolidasi tanah ini maka pemerintah hanya akan mengganti bangunan dan tanaman yang terkena proyek pembangunan.

Pembangunan Jalan Padang By Pass ini diharapkan dapat memperlancar roda perekonomian dan perdagangan.¹⁰ Pembangunan ini dianggap perlu karena Daerah Tk II seperti : Padang Pariaman dan Pasaman mengalami perkembangan dalam bidang pertanian dan perekonomian. Dengan dibangunnya jalan ini maka hasil-hasil pertanian dan perkebunan dari ketiga Daerah Tk II yang akan di ekspor dengan mudah sampai di pelabuhan Teluk Bayur. Selain itu pembangunan Jalan Padang By Pass ini dapat membawa perkembangan dari segi perekonomian dan pembangunan bagi masyarakat yang ada disekitar.¹¹ Pada tanggal 9 Juli 1990 semua proses ganti rugi terhadap proyek pembangunan Jalan Padang By Pass telah diselesaikan. Dengan demikian maka proyek pembangunan Jalan Padang By Pass sudah bisa mulai dilaksanakan.¹²

Pengerjaan fisik proyek Jalan Padang By Pass tahap kedua baru dimulai pada bulan Mei 1991 yang dimulai dari titik nol pada simpang jalan By Pass di Lubuk Begalung dan sampai ke Duku, perbatasan Kota Padang dengan Kabupaten Padang Pariaman. ¹³ Pelaksanaan pembangunan Jalan Padang By Pass ini diresmikan oleh Menteri Pekerjaan Umum Ir. Radinal Mochtar di simpang jalan By Pass Lubuk

¹⁰ *Haluan*, Padang By Pass Perlancar Roda Perekonomian dan Dagang, 31 Januari 1990.

¹¹ *Ibid.*

¹² *Haluan*, 9 Juli 1990.

¹³ *Singgalang*, Gubernur dan Wako Padang Tinjau Pembangunan Jalan By Pass, 27 September 1991

Begalung.¹⁴ Pembangunan Jalan Padang By Pass ini dikerjakan oleh empat sub kontraktor dibawah pengawasan langsung Kuk Dong Company¹⁵ dana pembangunan Jalan Padang By Pass ini sebagian kecil diperoleh dari APBN dan sisanya dibantu oleh Pemerintahan Korea. Proyek pembangunan Jalan Padang By Pass ini menelan dana sebesar Rp. 27 milyar.¹⁶

Pembangunan Jalan Padang By Pass ini melewati empat kecamatan di Kota Padang yaitu : 1. Kecamatan Lubuk Begalung yang terdiri dari : Kelurahan Lubuk Begalung dan Kelurahan Tanjung Saba, 2. Kecamatan Pauh yang tepatnya melewati Kelurahan Pisang, 3. Kecamatan Kuranji yang meliputi : Kelurahan Pasar Ambacang, Kelurahan Korong Gadang, Kelurahan Kalumbuk, Kelurahan Sungai Sapih dan Kelurahan Gunung Sarik, 4. Kecamatan Koto Tengah yang meliputi : Kelurahan Anak air, Kelurahan Kampung Jambak, Kelurahan Parak Buruk, Kelurahan Tanjung Aur, Kelurahan Koto Tuo, Kelurahan Koto Panjang dan Kelurahan Aie Pacah.

Perkembangan pesat pembangunan di perkotaan membutuhkan wilayah pedesaan sebagai wilayah pengembangannya, sehingga dengan adanya pembangunan yang pesat di daerah pedesaan akan memberikan dampak terhadap masyarakat desa itu sendiri.¹⁷ Pembangunan Jalan Padang By Pass memberikan dampak baik yang bernilai positif maupun negatif bagi masyarakat yang ada di sekitar. Dampak yang ditimbulkan itu baik berupa dampak terhadap lingkungan fisik maupun sosial ekonomi dan budaya.

Jika dilihat, maka dampak yang ditimbulkan dari pembangunan Jalan Padang By Pass ini tidak hanya dirasakan oleh masyarakat setelah pembangunan Jalan Padang By

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Hanifah, "Dinamika Pemekaran Kota Padang 1980-1998", *Skripsi* (Padang : Fakultas Sastra Universitas Andalas), hal. 63

Pass ini selesai dilaksanakan akan tetapi dampak tersebut sudah mulai dirasakan sebelum pembangunan dilaksanakan yaitu pada tahap pembebasan lahan yang terkena proyek pembangunan. Proses konsolidasi tanah yang dilakukan oleh pemerintah tanpa adanya ganti rugi terhadap tanah yang terkena proyek pembangunan telah memberikan masalah-masalah bagi masyarakat, bukan hanya karena tidak adanya ganti rugi, akan tetapi juga pada proses pemindahan lahan atau tanah masyarakat yang terkena konsolidasi. Dalam hal pemindahan lahan, munculnya protes dari masyarakat terhadap tanah pemindahan yang diperoleh dengan alasan tanah yang didapat setelah konsolidasi tidak subur, akibatnya ada sebagian dari masyarakat yang tidak mau memberikan tanah miliknya kepada orang lain yang dipindahkan oleh pemerintah. Perseteruan antar masyarakat ini terus berlangsung hingga pembangunan Jalan Padang By Pass ini selesai dan sudah difungsikan.

Setelah pembangunan Jalan Padang By Pass diselesaikan, permasalahan lain juga muncul seperti : pemberian sertifikat secara gratis bagi masyarakat yang tanahnya terkena konsolidasi menimbulkan maraknya aktifitas masyarakat dalam melakukan jual beli tanah sehingga memunculkan adanya spekulasi-spekulasi tanah yang membeli tanah masyarakat yang berada di sekitar pembangunan Jalan Padang By Pass. Dengan mudahnya akses transportasi di sepanjang Jalan Padang By Pass memunculkan unit-unit usaha seperti, areal industri, pergudangan, perkantoran, terminal, toko-toko, rumah makan, sarana pendidikan dan unit usaha yang bergerak di bidang jasa di sepanjang Jalan Padang By Pass baik dalam skala besar, menengah maupun kecil. Munculnya unit usaha di sepanjang Jalan Padang By Pass ini dengan sendirinya meningkatkan perekonomian masyarakat yang ada disekitar pembangunan jalan ini.

Selain adanya dampak terhadap ekonomi masyarakat yang berada di sepanjang Jalan Padang By Pass, dampak sosial juga muncul dengan adanya pembangunan areal perumahan yang dibangun, baik oleh pemerintah maupun oleh pihak pengembang atau Developer. Dengan munculnya perumahan ini maka terdapat kemajemukan dalam masyarakat disetiap kelurahan. Dengan dibukanya jalan-jalan baru di daerah yang dimekarkan menyebabkan terjadinya proses pengkotaan terhadap daerah-daerah yang dilaluinya. Dalam hal ini, wilayah-wilayah yang termasuk dalam wilayah pengembangan akan mengalami perubahan budaya, sosial, ekonomi dan mental yang pada gilirannya menuntut adanya kemampuan gerak untuk menyesuaikan diri dengan situasi dan lingkungan perkotaan.¹⁸

Tulisan mengenai sejarah kota sudah banyak muncul, baik yang menuliskan tentang sejarah kota itu sendiri atau pun tentang tulisan yang membahas mengenai konflik-konflik yang muncul akibat adanya perluasan daerah dan penguasaan tanah. Freek Colombijn (2006) dalam buku *Paco-paco Kota Padang 'Sejarah Sebuah Kota di Indonesia pada Abad ke 20 dan Penggunaan Ruang Kota* membahas tentang sejarah Kota Padang dari awal abad ke 20 hingga tahun 1990, disini diceritakan tentang kondisi Kota Padang baik dari segi geografis wilayah, keanekaragaman etnik, dan kejadian menarik yang terjadi di Kota Padang pada kurun waktu tersebut. Dalam buku itu pembangunan Jalan Padang By Pass menjadi pokok bahasan dalam salah satu sub bab. Fokus dari kajian buku tersebut adalah penggunaan tata ruang dan pemanfaatan tanah di Kota Padang, serta upaya dan kendala yang dihadapi dalam memanfaatkan tanah tersebut.

Skripsi-skripsi yang menjadi acuan dari tulisan ini antara lain, skripsi yang ditulis oleh Ahmad Yahdi (2006) yang berjudul *Respon Masyarakat Pemilik Tanah Ulayat*

¹⁸ S. Menno dan Mustamin Alwi, *Antropologi Perkotaan*, (Jakarta : Rajawali Pers, 1992), hal. 78

Terhadap Program Pembangunan Jalan (Studi Terhadap Pembangunan Jalan By Pass Kota madya Padang) dalam tulisan ini dibahas mengenai respon yang ditunjukkan oleh masyarakat adat terhadap pengalihan fungsi tanah yang dimilikinya untuk pembangunan Jalan Padang By Pass.¹⁹ Dalam skripsi ini juga dibahas mengenai bagaimana teori konsolidasi tanah yang dilakukan oleh pemerintah Kota Madya untuk mengatasi persoalan tanah yang menghambat pembangunan Jalan Padang By Pass. Efrianto (2004) dengan skripsinya yang berjudul *Perluasan Kota dan Konflik Tanah di Kota Padang : Studi Kasus Pembangunan Terminal Aie Pacah 1992-2002*,²⁰ tulisan ini memberikan gambaran tentang pemekaran Kota Padang dan dibangunnya sebuah terminal Aie Pacah di Kenagarian Aie Pacah. Dengan adanya pembangunan terminal itu memunculkan konflik mengenai masalah tanah yaitu persoalan pembebasan tanah milik warga yang dilakukan oleh pemerintah yang tidak berjalan lancar.

Selain itu ada tulisan yang memberikan gambaran tentang bagaimana perubahan sosial yang dialami oleh masyarakat Koto Tangah setelah diintegrasikannya wilayah tersebut kedalam wilayah Kota Padang, yaitu skripsi yang ditulis oleh Dino Qardinal (2006) yang berjudul *Dampak Pemekaran kota Padang Terhadap Pembangunan Pertanian di Kecamatan Koto Tangah*, dalam tulisannya dia melihat tentang proses bergabungnya Koto Tangah kedalam wilayah Kota Padang serta adanya pengaruh integrasi tersebut terhadap sektor pertanian di wilayah tersebut dan digambarkan adanya perbaikan-perbaikan sektor pertanian di daerah Koto Tangah.²¹

¹⁹Ahmad Yahdi, “Respon Masyarakat Pemilik Tanah Ulayat Terhadap Program Pembangunan Jalan (Studi Terhadap Pembangunan Jalan By Pass Kota madya Padang)”, *Skripsi*, (Padang : Fakultas FISIP Universitas Andalas, 2006). Hal. 9

²⁰ Efrianto, “Perluasan Kota dan Konflik Tanah di Kota Padang : Studi Kasus Pembangunan Terminal Aie Pacah 1992-2002”, *Skripsi*, (Padang : Fakutas Sastra Universitas Andalas, 2004)

²¹ Dino Qardinal, “Dampak Pemekaran kota Padang Terhadap Pembangunan Pertanian di Kecamatan Koto Tangah”, *Skripsi*, (Padang : Fakutas Sastra Universitas Andalas, 2006). Hal. 13

Dalam tulisan ini, penulis ingin mengungkapkan bagaimana proses pembangunan Jalan Padang By Pass yang dimulai dari proses pembebasan tanah masyarakat yang terkena proyek sampai pada selesainya proyek pembangunan Jalan Padang By Pass. Bukan hanya sampai disitu saja, tulisan ini nantinya juga akan diarahkan pada dampak pembangunan Jalan Padang By Pass ini terhadap masyarakat sekitar pembangunan yang dimulai dengan proses pembebasan tanah (Konsolidasi) sampai Jalan Padang By Pass ini selesai dan dibuka untuk umum. Sehingga dalam tulisan ini nantinya juga akan dapat terlihat bagaimana dampak dari pembangunan jalan ini baik terhadap ekonomi maupun sosial terhadap masyarakat yang tinggal disepanjang jalan tersebut. Berdasarkan pertimbangan di atas, maka judul dari skripsi ini adalah : **Pembangunan Jalan Padang By Pass Dan Dampak Sosial-Ekonomi Bagi Masyarakat Sekitar (1991-2003).**

BAB V

KESIMPULAN

Pembangunan Jalan Padang By Pass yang mulai dibangun pada tahun 1991 dan selesai pada tahun 1993 telah memberikan banyak perubahan terhadap masyarakat maupun Kota Padang. Rencana pembangunan Jalan Padang By Pass ini sudah mulai ada pada Rencana Induk Kota Padang Tahun 1968, akan tetapi Jalan Padang By Pass tahap I baru dibangun pada tahun 1976 yaitu pembangunan jalan dari Teluk Bayur menuju ke Lubuk Begalung. Rencana pembangunan Jalan Padang By Pass ini kemudian juga menjadi salah satu rencana pembangunan Kota Padang, Rencana pembangunan jalan ini kembali dimasukkan kedalam Rencana Induk Kota Padang Tahun 1983.

Sebelum pembangunan Jalan Padang By Pass dapat dilaksanakan, terdapat permasalahan dalam hal pembiayaan atau dana pembangunan yang diberikan oleh pemerintah pusat pada pemerintah daerah kota padang. Pemerintah pusat hanya mengeluarkan dana untuk pengantian bangunan dan tanaman yang terkena proyek pembangunan. Dengan demikian dana dari pemerintah untuk mengganti tanah masyarakat yang terkena proyek pembangunan Jalan Padang By Pass ini tidak ada, akibatnya masyarakat tidak akan menerima ganti rugi atas tanahnya. Untuk menyasati hal ini maka pemerintah Kota Padang melakukan konsolidasi tanah, yang dengan konsolidasi ini pemerintah akan mendapatkan tanah masyarakat tanpa membayar ganti rugi atas tanah yang dikonsolidasi. Dalam konsolidasi tanah ini, tanah yang terkena konsolidasi akan diberikan sertifikat gratis oleh pemerintah sebagai ganti atas tanah yang diberikan.

Proses pembangunan Jalan Padang By Pass merupakan suatu proses pembangunan yang sangat menarik untuk diperhatikan dan dibahas. Hal ini dapat dilihat dari mulai proses dilakukannya konsolidasi tanah untuk pembebasan tanah masyarakat sampai pada dampak pembangunan jalan ini terhadap masyarakat sekitarnya. Dalam konsolidasi tanah, pemerintah bisa memperoleh tanah masyarakat untuk pembangunan jalan tanpa memberikan ganti rugi pada masyarakat atas tanah yang terpakai. Untuk dapat memperoleh tanah untuk proyek pembangunan Jalan Padang By Pass maka pemerintah melakukan pendekatan kepada masyarakat pemilik tanah. Dalam adat Minangkabau, yang memiliki kekuasaan atas tanah dalam kaum adalah kaum Ninik Mamak dan Penghulu. Oleh sebab itu maka pemerintah mengundang para Penghulu dan Ninik Mamak disekitar proyek pembangunan untuk melakukan diskusi yang membahas tentang proyek pembangunan Jalan Padang By Pass. Dalam diskusi ini pemerintah menerangkan tentang pentingnya pembangunan jalan ini serta dampak yang dapat dirasakan oleh masyarakat sekitar misalnya memberikan gambaran tentang adanya pembangunan disepanjang jalan sehingga daerah yang dahulunya hanya lahan pertanian dan hutan rimba berganti dengan adanya bangunan-bangunan dan jalur jalan yang cukup padat lengkap dengan aktifitas transportasinya. Tidak hanya sampai disitu saja, pemerintah juga melibatkan unsur-unsur Ninik Mamak dan Penghulu dalam susunan kepanitiaan pembebasan tanah.

Sebagai ganti atas kerelaan masyarakat memberikan tanahnya, maka pemerintah menerbitkan sertifikat gratis atas tanah yang terkena konsolidasi. Selain itu, seandainya ada dari masyarakat yang ingin membangun diatas tanah konsolidasi maka pemerintah

akan mengeluarkan surat izin mendirikan bangunan (IMB) kepada masyarakat secara gratis.

Pembangunan Jalan Padang By Pass juga memberikan dampak terhadap masyarakat, adapun dampak yang dirasakan oleh masyarakat adalah : strategisnya lokasi di sepanjang jalan mengakibatkan kenaikan terhadap harga tanah di sepanjang jalan tersebut, hal ini juga memunculkan spekulasi-spekulasi tanah yang ingin membeli tanah di sepanjang jalan ini. Pembangunan unit usaha dengan sendirinya memberikan peluang bagi masyarakat untuk memiliki mata pencaharian lain selain dari bidang pertanian. Pembangunan perumahan yang dilakukan oleh Developer memberikan perubahan terhadap jumlah dan kepadatan penduduk di setiap kelurahan di sepanjang Jalan Padang By Pass ini.

DAFTAR PUSTAKA

A. Arsip

Biro Pusat Statistik, Padang Dalam Angka Tahun 1990

Biro Pusat Statistik, Padang Dalam Angka Tahun 1998

Biro Pusat Statistik, Padang Dalam Angka Tahun 2003

Monografi Kota Madya Tingkat II Padang 1980, Team Perencana Pembangunan Daerah Tingkat II Padang 1980.

Surat Keputusan Pembantu Gubernur Sumatera Barat Wilayah II Tentang Pembentukan Team Koordinasi Inventarisasi Masalah Tanah Padang By Pass, 1988

Surat Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Padang Tentang Pembentukan Panitia Penyelesaian Pembebasan Tanah Dan Bangunan Masyarakat Yang Terkena Proyek Pembangunan Jalan By Pass Dari Lubuk Begalung Menuju Lubuk Buaya Kotamadya Daerah Tingkat II Padang, 1988.

Surat Keputusan Walikotamadya Kepala daerah Tingkat II Padang Tentang Pembentukan Team Teknis Penyelesaian/Pembebasan Tanah dan Bangunan Masyarakat Yang Terkena Proyek Pembangunan Jalan Padang By Pass, 1989.

Surat Keputusan Walikotamadya Kepala Dearah Tingkat II Padang Tentang Pembentukan Kelompok Pembantu Team Teknis Penyelesaian/Pembebasan Tanah Dan Bangunan Masyarakat Yang Terkena Proyek Pembangunan Jalan Padang By Pass, 1989.

Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia. No. 17 Tahun 1980 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tk II Padang.

Pemerintah Kota Madya Daerah Tingkat II Padang. (1982). Rencana Induk Kota Padang 1983-2003. Padang : Pemerintah Kota Madya Daerah Tingkat II Padang.

Pemerintah Kota Madya Daerah Tingkat II Padang. (1992) Rencana Umum Tata Ruang Kota Padang "Hasil Evaluasi dan Revisi Rencana Induk Kota Padang 1983-2003"

Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Padang, Data-Data Pokok Rencana Proyek Jalan Padang By Pass Kota Padang,, 1993.

B. Buku

- Colombijn, Freek. (2006). *Paco-paco Kota Padang Sejarah Sebuah Kota di Indonesia Pada Abad ke 20 dan penggunaan Ruang Kota*. Jakarta : Ombak.
- Kuntowijoyo. (2003). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta : Tiara Wacana.
- LBH Padang. (2005). *Kearifan Lokal Dalam Pengelolaan SDA (Kekayaan Nagari Menatap Masa Depan)*, Padang : LBH Padang,
- Nas, P.J.M. (1984). *Kota Di Dunia Ketiga (Pengantar Sosiologi Kota)*, Jakarta : Bhratara Karya Aksara.
- Robinson Tarigan. (2004). *Ekonomi Regional : Teori dan Aplikasi*. Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Sartono Kartodirjo. (1977). *Masyarakat Kuno dan Kelompok-kelompok Sosial*. Jakarta : Bhratara Karya Aksara.
- Soedjatmoko. (1985). *Pembangunan dan Kebebasan*. Jakarta : LP3ES.
- Soerjanto Poespowardjojo. (1993). *Pembangunan Nasional Dalam Perspektif Budaya*. Jakarta : PT. Grasindo.
- S. Menno dan Mustamin Alwi. (1992). *Antropologi Perkotaan*. Jakarta : Rajawa Pers.
- Taufik Abdullah. (1990). *Sejarah Lokal di Indonesia*. Yogyakarta : Gajah Mada University Press.

C. Skripsi, Laporan Penelitian, dan Makalah

- Ahamad Yahdi. (2006). “Respon Masyarakat pemilik Tanah Ulayat Terhadap Program Pembangunan Jalan (Studi Terhadap Pembangunan Jalan Padang By Pass Kota Madya Padang)”. *Skripsi*. Padang : Fakultas FISIP Universitas Andalas.
- Bambang Rudito. (1991). “Dampak Sosial dari Pembangunan Jalan Padang By Pass”. *Laporan Penelitian*. Padang ; Jurusan antropologi Fakultas Sastra Universitas Andalas
- Dino Qardinal. (1996). “Dampak Pemekaran Kota Padang terhadap Pembangunan Pertanian di Kecamatan Koto Tangah”. *Skripsi*. Padang : Fakultas Sastra Universitas Andalas.
- Efrianto. (2004). “Perluasan Kota dan Konflik Tanah di Kota Padang : Studi Kasus Pembangunan Terminal Aiepacah 1992-2002”. *Skripsi*. Padang : Fakultas Sastra Universitas Andalas.

Eko Alvares Z.(2007). “Arsitektur Kota Padang, Dulu dan Sekarang”, *Makalah* : Padang, Sejarah dan Budayanya oleh Museum Adityawarman, Dinas Pariwisata Seni dan Budaya, Propinsi Sumatera Barat.

Gusti Asnan. (1991). “Sejarah Transportasi : Involusi Peranan Kereta Api di Sumatera Barat”. *Laporan Penelitian*. Padang : Pusat Penelitian sastra Universitas Andalas.

———. (1992). “Padang Akhir abad XIX dan Awal Abad XX, Profil Kota Kolonial”. *Laporan Penelitian*. Padang : Pusat Penelitian Sastra Universitas Andalas.

Hanifah. “Dinamika Pemekaran Wilayah Kota Padang 1980-1998”. *Skripsi*. Padang : Fakultas Sastra Universitas Andalas.

Rustian Kamaluddin. (1981). “Perkembangan dan Pembangunan Sarana Perhubungan Dalam Pembangunan Regional”. *Laporan Penelitian*. Padang : Lembaga penelitian Universitas Andalas.

D. Surat Kabar

Haluan, “Team Penyusunan Master Plan Kotamadya Padang Mulai Survey”, I Februari 1973.

Haluan, “Kota Padang Kini Sedang Siapkan Rencana Induk Juga Cakupi Koto Tengah – Lubul Begalung – Pauh”, 4 Oktober 1977.

Haluan, “Walikota Padang Buka Diskusi Master Plan”, 4 Maret 1978.

Haluan, 1 September 1988.

Haluan, “Padang By Pass Perlancair Roda Perekonomian dan Dagang”, 31 Januari 1990

Haluan. “Walikota Padang serahkan Uang Ganti Rugi di Kelurahan Pasar Ambacang Kuranji”. 2 Apri 1990.

Haluan. “Tatalah Lokasi Kiri-Kanan Padang By Pass Dengan Baik”, 9 Juli 1990.

Haluan, “BPN Padang Keluarkan Sertifikat baru 276 Buah Menyangkut Tanah Masyarakat di Padang By Pass”. 8 Februari 1993

Haluan, 27 Maret 1993

Haluan, “Sertifikat Tanah Gratis Yang Dijanjikan Agar Cepat di Terbitkan”. 14 Juli 1993

Haluan, 15 Agustus 1993

Haluan, “Mensertifikatkan tanah Rakyat di Sepanjang Jalan Padang By Pass Ternyata Sampai Kini Belum Mulus”. 25 Agustus 1993

Haluan, “Hari Ini Jalan Padang By Pass Dibuka Buat Umum”. 29 Agustus 1993

Haluan, “Rakyat Yang Telah Sumbangkan Tanaknya Bagi Padang By Pass tidak dirugikan”, 16 September 1993

Haluan, “Jalan Raya Padang By Pass Sudah Selesai dan Sedang Dinilai”. 6 November 1993

Singgalang, “Gubernur Dan Wako Padang Tinjau Pembangunan By Pass”. 27 September 1991.