

## PEMBANGUNAN JALAN PADANG BY PASS DAN DAMPAK SOSIAL EKONOMI BAGI MASYARAKAT SEKITAR

Emi Handrina

[emihandrina@gmail.com](mailto:emihandrina@gmail.com)

Sekolah Tinggi Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Imam Bonjol Padang

### *Abstract*

*Jalan Padang By Pass is a development project carried out by the government in 1991 which was precisely carried out during the Repelita IV period. The Padang By Pass Road construction project was built to extend east of Padang City, from Lubuk Begalung Village to Duku Village, Pariaman Regency. The construction of the Padang By Pass Road was completed in 1993, which was marked by the opening of the Padang By Pass Road to the public. The construction of Jalan Padang By Pass has had an impact on the surrounding community. The impact of this development can not only be felt after the project is completed, but has been felt before the project is carried out, namely in the process of land acquisition. In the case of land acquisition, the government uses a method called land consolidation.*

**Keywords:** *Road Development, Social Impact*

### 1. PENDAHULUAN

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 menyiasati 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 lalan mengakibatkan kenaikan terhadap harga tanah di sepanjang jalan tersebut, hal ini juga memunculkan spekulan-spekulan 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 disetiap kelurahan di sepanjang Jalan Padang By Pass ini.

## 2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah dengan mempergunakan metode deskripsi dengan pendekatan kualitatif, dimana peneliti mencoba menggambarkan semua gejala ataupun peristiwa atau fenomena secara apa adanya sesuai dengan data dan informasi yang telah diperoleh dari responden (sumber data), hal ini dilakukan dengan senantiasa mengacu pada pembahasan masalah penelitian yang sudah ditetapkan terlebih dahulu.

*Menurut Maloeng (2007:3) “penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskripsi berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati”. Sejalan dengan itu, Denzim dan Lincoln dalam Moloeng (2007:5) “mengatakan kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada”.*

Metode deskriptif memusatkan perhatian pada masalah-masalah yang ada pada saat penelitian dilakukan dan masalah-masalah yang bersifat aktual. Secara ringkas cara yang dilakukan dalam penelitian ini adalah non eksperimental dan analisis yang digunakan adalah analisa deskriptif.

Untuk mendapatkan bahan yang diperlukan, maka teknik pengumpulan data yang digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah:

### a. Interview/Wawancara

Metode interview ini merupakan suatu metode yang penulis lakukan dengan melakukan wawancara atau dialog langsung dengan responden penelitian untuk mengetahui masalah yang dihadapi. Adapun alasan penulis melakukan metode ini adalah antara lain:

- 1) Metode ini berguna sekali bagi penulis dalam menginterpretasikan data-data yang diperlukan atau baru diperoleh dari orang-orang yang penulis temui.
- 2) Dengan menggunakan metode ini penulis merasakan adanya penghematan waktu, karena tidak memakan waktu yang lama, hal ini dilakukan dengan mengajukan beberapa pertanyaan secara isan dan hasilnya pun bisa didapat dengan lengkap dan jelas.
- 3) Metode ini paling mudah dan paling praktis sekali digunakan karena bisa menginterview langsung terhadap objek yang diteliti.
- 4) Metode ini sangat berguna dalam rangka meninjau masalah yang timbul dalam interview berlangsung.

### 3. PEMBAHASAN

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 (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 17 Tahun 1980).

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 kota (Rudito:1991), yang salah satu caranya adalah dengan membangun Jalan Padang By Pass yang membentang dari utara ke selatan Kota Padang dengan panjang 22,07 Km. pembangunan Jalan Padang By Pass ini nantinya diharapkan bisa menjadi :

- a) Koridor dan penentu arah pengembangan kota dengan menentukan daerah-daerah yang nantinya akan menjadi sub pusat kota
- b) Untuk mengurangi volume lalu lintas kendaraan yang melewati pusat kota, meningkatkan pemanfaatan pelabuhan Teluk Bayur dan sebagai alat control pemanfaatan lahan di daerah pingiran kota.

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 (Haluan: 1990). 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 (Colombjin: 372).

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

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 (Haluan: 1998)

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 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. 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 (Haluan: 1990). Selain itu pembangunan Jalan Padang By Pass ini dapat membawa perkembangan dari segi perekonomian dan pembangunan bagi masyarakat yang ada disekitar (Haluan:1990)

Pada tanggal 9 Juli 1990 semua proses ganti rugi terhadap proyekpembangunan Jalan Padang By Pass telah diselesaikan. Dengan demikian maka proyek pembangunan Jalan Padang By Pass sudah bisa

mulai dilaksanakan. 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 (Singgalang 1991).

Pelaksanaan pembangunan Jalan Padang By Pass ini diresmikan oleh Menteri Pekerjaan Umum Ir. Radinal Mochtar di simpang jalan By Pass Lubuk Begalung (Singgalang:1991). Pembangunan Jalan Padang By Pass ini dikerjakan oleh empat sub kontraktor dibawah pengawasan langsung Kuk Dong Company 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 miliar.

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.

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 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 masalahmasalah 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 di dapat 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 pambangunan 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 (Menno dan Mustamin; 1992)

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 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 (Ahmad Yahdi: 2006)

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*, 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.

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.

#### 4. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan dari penulisan ini adalah sebagai berikut :

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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

- d) 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.

#### Daftar Pustaka

- Ahmad Yahdi. 2005. *Respon Masyarakat Pemilik Tanah Ulayat Terhadap Program Pembangunan Jalan (Studi Terhadap Pembangunan Jalan By Pass Kota madya Padang)*. Skripsi. Padang: Fakultas FISIP Universitas)
- Bambang Rudito. 1991. *Dampak Sosial dari Pembangunan Jalan Padang By Pass. Laporan Penelitian, Padang*. Jurusan antropologi Fakultas Sastra Universitas Andalas.
- Dino Qardinal. 2006. *Dampak Pemekaran kota Padang Terhadap Pembangunan*

*Pertanian di Kecamatan Koto  
Tengah.* Skripsi. Padang. Fakultas  
Sastra Universitas Andalas

Efrianto. 2004. *Perluasan Kota dan  
Konflik Tanah di Kota Padang :  
Studi Kasus Pembangunan  
Terminal Aie Pacah 1992-2002.*  
Skripsi. Padang: Fakultas Sastra  
Universitas Andalas,

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

Haluan, 1 September 1988.

Haluan, Sabtu 31 Januari 1990

Haluan, Padang By Pass Perlanar Roda  
Perekonomian dan Dagang, 31  
Januari 1990.

Haluan, 9 Juli 1990.

Hanifah. 2001. *Dinamika Pemekaran  
Kota Padang 1980-1998*".  
Skripsi. Padang: Fakultas Sastra  
Universitas Andalas

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

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

S. Menno dan Mustamin Alwi. 1992.  
Antropologi Perkotaan. Jakarta :  
Rajawali Pers