

**MODEL PENGIJAUAN PADA
DAERAH MILIK JALAN (DAMIJA) DAN
DAERAH PENGAWASAN JALAN (DAWASJA)
(STUDI KASUS JL. BY PASS KOTA PADANG)**

TESIS



Oleh :
TULAR SETYOBUDI
L4K007018

**PROGRAM MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2008**

LEMBAR PENGESAHAN
MODEL PENGIJAUAN PADA
DAERAH MILIK JALAN (DAMIJA) DAN
DAERAH PENGAWASAN JALAN (DAWASJA)
(STUDI KASUS JL. BY PASS KOTA PADANG)

Disusun oleh;

TULAR SETYOBUDI

L4K007022

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji pada tanggal 25 Juli 2008
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

Tim Penguji :

1. **Ir. Parfi Khadiyanto,MS (Ketua).....(_____)**
2. **Dra. Sri Suryoko,M. (Anggota).....(_____)**
3. **Ir.Nasrullah,MS. (Anggota).....(_____)**
4. **Dra.Hartuti Purnaweni,MPA (Anggota).....(_____)**

TESIS
MODEL PENGHIJAUAN PADA
DAERAH MILIK JALAN (DAMIJA) DAN
DAERAH PENGAWASAN JALAN (DAWASJA)
(STUDI KASUS JL. BY PASS KOTA PADANG)

Disusun oleh;

TULAR SETYOBUDI

L4K007022

Diajukan kepada Program Magister Ilmu Lingkungan

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

(Ir. Parfi Khadiyanto,MS) (Dra. Sri Suryoko,M.Si)

Mengetahui,

Ketua Program

Magister Ilmu Lingkungan

(Prof.Dr. Sudharto .P.Hadi,MES)

Pernyataan

Saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa tesis yang saya susun sebagai syarat untuk memperoleh gelar Magister Ilmu Lingkungan di Program Pasca Sarjana Undip seluruhnya merupakan hasil karya saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan Tesis yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai norma, kaidah dan etika penulisan ilmiah.

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian tesis ini bukan karya saya sendiri atau adanya plagiat dalam bagian-bagian tertentu, saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya sandang dan sanksi-sanksi lainnya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Semarang 25 Juli 2008

Tular Setyobudi

Bio Data

Nama : Tular Setyobudi
Tempat Tgl Lahir : Kediri, 9 Oktober 1965
Agama : Islam
Alamat : Jl.Mangga I No 19 Solok Sumbar
Keterangan Keluarga ;
Nama Istri : Dra.Nani Rialinda
Agama : Islam
Pekerjaan : PNS

Nama Anak : Luthfi Habibi Amanullah
Jenis Kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Pekerjaan : Pelajar

Riwayat Pendidikan :

1. SDN Mojoroto tamat tahun 1979
2. SMP Grogol tamat tahun 1982
3. SMAK St.Agustinus Kediri tamat tahun 1985
4. DIII LPPU-ITB Perenc Jln dan Jembatan tamat tahun 1986
5. DIV Pusditek PU-Undip tamat tahun 2000
6. Mahasiswa MIL Undip Angkatan 18

Riwayat Pekerjaan :

1. Diangkat jadi Pegawai Negeri tahun 1988
2. Mahasiswa Tubel LPPU-ITB tahun 1992 sd 1996
3. Mahasiswa Tubel Pusditek PU Undip tahun 1988 sd 2000
4. Pimpinan Kegiatan Pemb Jalan Jbtn Kota Solok tahun 2002 sd 2007
5. Kasubsi Program DPU Kota Solok tahun 2004 sd 2006
6. Kasi Pemeliharaan Jln dan Jembatan tahun 2006 sd 2007
7. Mahasiswa Tubel MIL Undip Angkatan 18.

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kami panjatkan ke hadirat Allah SWT, karena atas berkah dan rahmatNya akhirnya penulis dapat menyelesaikan penelitian tesis guna memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang.

Dalam penelitian tesis ini penulis mengadakan penelitian dengan *judul Model Penghijauan Daerah Milik Jalan (Damija) dan Daerah Pengawasan Jalan (Dawasja), studi kasus Jl. By Pass Kota Padang*. Selanjutnya pada kesempatan ini penulis tidak lupa untuk mengucapkan terima kasih pada pihak-pihak yang secara langsung maupun tidak langsung telah membantu, memberikan saran, dorongan, dan bimbingan hingga selesainya tesis ini, ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada ;

1. Dirjen Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum, yang telah memberikan kesempatan dan membantu kepada penulis hingga selesainya tesis ini.
2. Pemda Kota Solok yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk mengikuti pendidikan di Pasca Sarjana Program Studi Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro.
3. Bapak Prof.Dr.Sudharto.P.Hadi,MES, selaku Ketua Program Pasca Sarjana Program Studi Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro yang telah banyak memberikan bantuan dan arahan hingga selesainya tesis ini.
4. Bapak Ir.Parfi Khadiyanto, MS sebagai dosen pembimbing I yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis hingga terselesaikan tesis ini.
5. Ibu Dra.Sri Suryoko,M.Si sebagai dosen pembimbing II yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis hingga terselesaikan tesis ini.
6. Bapak dan Ibu dosen Magister Ilmu Lingkungan yang telah membimbing dan mengajarkan ilmunya selama ini.
7. Seluruh Staf Program Studi Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro yang banyak membantu selama penulis menjalani pendidikan.
8. Kedua Orang tua dan Adikku yang ikut memberikan dorongan dan semangat dalam menyelesaikan pendidikan .
9. Istriku Nani dan anakku Luthfi dan segenap keluarga yang selalu memberikan semangat, dorongan kepada penulis dalam menyelesaikan tesis ini.
10. Pihak-pihak yang telah membantu data yang tidak sempat penulis sebutkan.

Penulis menyadari dalam penulisan tesis ini masih terdapat kekurangan dikarenakan adanya keterbatasan yang ada, untuk itu segala kritik dan saran yang selalu penulis harapkan demi kesempurnaannya.
Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Semarang, Juli 2008

Penulis,

ABSTRAK

Pembangunan jaringan jalan raya yang semakin meningkat seiring dengan pesatnya laju pertumbuhan kendaraan bermotor akhir-akhir ini ternyata mengandung resiko yang cukup besar terhadap kerusakan lingkungan, sehingga dapat mengakibatkan struktur dan fungsi dasar ekosistem yang menjadi penunjang kehidupan menjadi rusak .

Selanjutnya untuk mengatasi pencemaran udara yang disebabkan oleh kendaraan bermotor agar tidak membahayakan manusia dan lingkungannya, maka diperlukan program untuk menanggulangnya dengan cara merancang Model Penghijauan Damija dan Dawasja. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah ;

1. Mengevaluasi kebijakan yang dilakukan Pemerintah dalam usaha penghijauan di Damija dan Dawasja selama ini.
2. Mengetahui sistim pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja yang telah diterapkan selama ini.
3. Menyusun model penghijauan di Damija dan Dawasja

Penelitian ini menggunakan tipe deskriptif kualitatif dan sistim pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi dan wawancara terhadap masyarakat dan Instansi terkait. Hasil penelitian ditemui ; 1) Masih kurangnya kegiatan Program penghijauan di Damija dan Dawasja Jalan By Pass Kota Padang 2) Belum adanya penetapan hak pengelolaan yang jelas pada lokasi Damija dan Dawasja.

Hasil penelitian menunjukkan belum adanya sistim pengelolaan Program Penghijauan di Damija dan Dawasja yang terprogram dan terkoordinasi antara Instansi terkait. Rekomendasi untuk upaya perbaikan sistimnya pengelolaan Damija dan Dawasja adalah sebagai berikut ;

1. Pemerintah daerah perlu membuat program penghijauan di kawasan Damija dan Dawasja pada ruas-ruas jalan dalam kota sesuai dengan RTRK /Lanskap Kota.
2. Dinas Prasarana Jalan/Bina Marga diharapkan mengadakan koordinasi dengan Dinas Kebersihan dan Pertamanan yang terkait dengan program penghijauan di Damija dan Dawasja khususnya pada kegiatan jangka pendek dan menengah maupun jangka panjang. Disamping itu diharapkan dalam perencanaan pihak Bina Marga untuk dapat mengalokasikan secara khusus lahan di Damija untuk dijadikan program penghijauan sebagai komitmennya dalam rangka menyukseskan pembangunan yang berkelanjutan.
3. Untuk memperjelas dan mempertegas sistem pengelolaan penghijauan di Damija dan Dawasja perlu ditetapkan Peraturan Daerah yang mengatur tentang sistem dan model penghijauan di Damija dan Dawasja yang disesuaikan dengan planing/lanskap Kota .

Kata kunci; Damija dan Dawasja,Pencemaran udara, partisipasi,model Penghijauan..

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN.....	iv
BOI DATA.....	vi
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	2
1.3. Tujuan Penelitian.....	6
1.4. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1. Jalan Raya.....	8
2.1.1. Fungsi Jalan.....	8
2.1.2. Kapasitas Jalan	9
2.1.3. Damija dan Dawasja.....	10
2.2. Pencemaran Udara Akibat Kendaraan Bermotor di Jalan Raya.....	11
2.3. Model Penghijauan pada Damija dan Dawasja	12
2.3.1. Model Arsitektur Lanskap Penghijauan Tepi Jalan	14
2.3.1.1. Aspek Arsitektur	14
2.3.1.2. Aspek Artistik Visual.....	16
2.3.2. Aspek Holtikultura	16
2.3.3. Aspek Mafaat/Fungsi Tanaman Terhadap	

	Lingkungan	16
	2.4. Partisipasi masyarakat Dalam Perencanaan Lingkungan	20
	2.5. Kerangka Pemikiran	22
BAB III	METODE PENELITIAN	23
	3.1. Ruang Lingkup	23
	3.1.1. Lokasi Penelitian	23
	3.1.2. Sumber Data.....	24
	3.1.3. Teknik Pengumpulan Data.....	26
	3.1.4. Analisis Data.....	27
BAB IV	GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN.....	29
	4.1. Sejarah Berdirinya Kota Padang	29
	4.2. Kondisi Geografis Kota Padang.....	30
	4.3. Sosial.....	32
	4.4. Kependudukan.....	33
	5.4. Kondisi Jalan di Kota Padang	35
BAB V	HASIL DAN PEMBAHASAN.....	38
	5.1. Kondisi Jalan By Pass Kota Padang	38
	5.2. Kondisi Lalu Lintas.....	39
	5.3. Tingkat Emisi Pencemaran di Jl. By Pass.....	44
	5.4. Jenis Tanah di Sekitar Jalan By Pass Kota Padang.....	47
	5.5. Karakteristik Masyarakat	47
	a. Karakteristik Budaya Masyarakat setempat	47
	b. Mata Pencaharian Masyarakat.....	50
	c. Tingkat Partisipasi Masyarakat.....	51
	5.6. Sistem Pengelolaan Penghijauan Penghijauan Damija dan Dawasja Jalan By Pas Kota Padang	52
	5.6.1. Perencanaan Program Penghijauan Damija dan Dawasja.....	52

5.6.2. Pelaksanaan Penghijauan di KotaPadang	53
5.6.3. Koordinasi Stakeholder	57
5.7. Pendekatan Perencanaan Penghijauan Damija dan Dawasja ...	62
5.7.1. Perumusan Masalah	63
5.7.2. Menetapkan Tujuan	66
5.7.3. Mengkaji Fakta	66
5.7.4. Mencari Alternatif Pilihan	70
5.7.5. Memilih Aternatif	76
5.7.6. Mengkaji Alternatif Pilihan	77
5.7.7. Mangimplementasikan.....	77
5.8. Usulan Model Penghijauan Damija dan Dawasja.....	77
5.8.1. Menyusun Kelembagaan	79
5.8.2. Perencanaan	82
5.8.3. Penanaman	84
5.8.4. Model Pemberdayaan Masyarakat.....	90
5.8.5. Pemeliharaan.....	91
5.8.6. Pengendalian dan Pengawasan	92
5.8.7. Evaluasi.....	92
BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	93
5.1. Kesimpulan	93
5.2. Saran.....	94

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1.	Kecamatan dan Luas Wilayah Di Kota Padang	31
Tabel 4.2.	Jumlah Penduduk Kota Padang.....	34
Tabel 4.3.	Panjang Jalan di Kota Padang menurut fungsi dan kondisinya ..	36
Tabel 5.1.	Banyaknya Kunjungan Kapal Laut di Pelabuhan Teluk Bayur Padang tahun 2002 s/d 2006	41
Tabel 5.2.	Lalu lintas Harian Rata-rata (LHR) Jl By Pass Kota Padang tahun 2007 s/d 2008	43
Tabel 5.3.	Hasil Pengukuran CO di Perempatan Jl.By Pass	44
Tabel 5.4.	Hasil Pengukuran Nox di Perempatan Jl.By Pass.....	45
Tabel 5.5.	Data Perhitungan Pengukuran PMw di Perempatan Jl.By Pass.	46
Tabel 5.6.	Persepsi Stakholder tentang Instansi Yang Bertanggung Jawab Terhadap Pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja.....	64
Tabel 5.7.	Pembobotan Unsur-unsur SWOT	71
Tabel 5.8.	Alternatif Strategi.....	73
Tabel 5.9.	Penetapan Prioritas Analisa Swot	75

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Kondisi Lalu lintas Jl.By Pass Kota Padang	3
Gambar 1.2.	Faktor-faktor penentu Emisi Pencemaran dari Sektor Transportasi.....	4
Gambar 1.3.	Sistin Jaringan Jalan.....	9
Gambar 2.1.	Dawasja.....	11
Gambar 2.2.	Hubungan Pemerintah dengan Masyarakat.....	13
Gambar 2.3.	Contoh model Penghijauan Jalan	18
Gambar 2.4.	Skema Kerangka Berpikir	22
Gambar 3.1.	Peta Kota Padang	23
Gambar 4.1.	Peta Administratif Kota Padang.....	30
Gambar 5.1.	Croos section sta. 11+00 s/d 22+00	38
Gambar 5.2.	Croos section sta. 0+00 s/d 11+00	39
Gambar 5.3, 4	Kondisi lalu lintas di Jl By Pass Kota Padang pada jam sibuk	42
Gambar 5.5, 6, 7, 8	Kondisi Penghijauan Damija dan Dawasja	56
Gambar 5.11.	Permodelan Pemb Jln Raya dg konsep Pemb Berkelanjutan...	78
Gambar 5.12.	Model Kelembagaan Pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja Jln Prop/Neg.....	80
Gambar 5.13.	Kondisi existing Jl.By Pass	82
Gambar 5.14.	Renc Penghijauan jangka pendek.....	83
Gambar 5.15.	Renc Jangka Panjang.....	83
Gambar 5.16.	Renc Potongan Memanjang	84
Gambar 5.17.	Pohon Tanjung	87
Gambar 5.18.	Pohon Mahoni	88
Gambar 5.19.	Pohon Durian	89
Gambar 5.20.	Pohon Manggis	89

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

4.1. Sejarah Berdirinya Kota Padang.

Menurut sumber sejarah pada awalnya (sebelum abad ke-17) Kota Padang dihuni oleh para nelayan, petani garam dan pedagang. Suku Aceh adalah kelompok pertama yang datang setelah Malaka ditaklukkan oleh Portugis pada akhir abad ke XVI. Sejak saat itu Pantai Tiku, Pariaman dan Inderapura yang dikuasai oleh raja-raja muda wakil Pagaruyung berubah menjadi pelabuhan-pelabuhan penting karena posisinya dekat dengan sumber-sumber komoditi seperti lada, cengkeh, pala dan emas.

Kemudian Belanda datang mengincar Padang dan berhasil menguasainya pada tahun 1660 melalui perjanjian dengan raja-raja muda wakil dari Pagaruyung. Pada tahun 1667 Belanda membuat Loji yang berfungsi sebagai gudang sekaligus tangsi dan daerah sekitarnya dikuasai demi alasan keamanan.

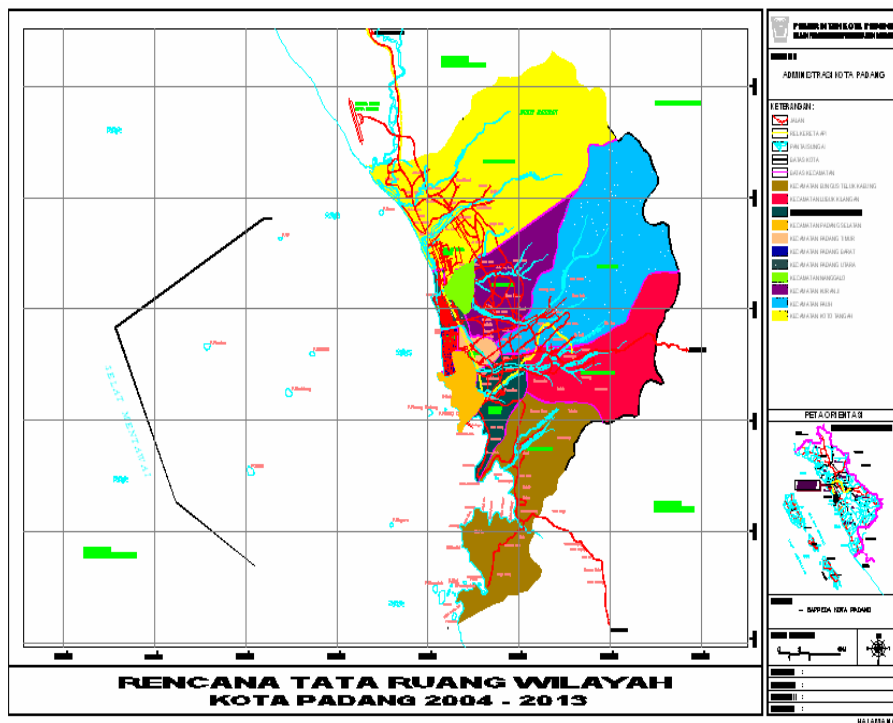
Akhirnya pada tanggal 20 Mei 1784 Belanda menetapkan Padang sebagai pusat kedudukan dan perdagangan di Sumatera Barat. Kota Padang menjadi lebih ramai setelah adanya Pelabuhan Teluk Bayur, Pabrik Semen Indarung, Tambang Batu Bara di Sawah Lunto.

Pada awalnya luas Kota Padang adalah 33 Km², yang terdiri dari 3 Kecamatan dan 13 buah Kampung, yaitu Kecamatan Padang Barat, Padang Selatan, dan Padang Timur. Dengan Undang-Undang No.5 tahun 1979 dan Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1980 tanggal 21 Maret 1980 wilayah Kota Padang menjadi 694,96 Km².

Dengan dicanangkan pelaksanaan otonomi daerah sejak tanggal 1 Januari 2001, maka wilayah administrasi Kota Padang dibagi dalam 11 Kecamatan dan 103 Kelurahan, dan selanjutnya dengan adanya Peraturan Daerah Kota Padang Nomor 16 tahun 2004 tentang pembentukan organisasi Kelurahan maka jumlah Kelurahan di Kota Padang berubah menjadi 104 Kelurahan.

4.2. Kondisi Geografis Kota Padang.

Kota Padang adalah ibu kota Propinsi Sumatera Barat yang secara geografis berada antara 0 4400 dan 1 0835 Lintang Selatan serta antara 100 0505 dan 100 3409 Bujur Timur. Luas keseluruhan wilayah Kota Padang adalah 694,96 Km² atau setara dengan 1,65 persen dari luas Propinsi Sumatera Barat, yang terletak di tepi pantai Samudera Indonesia pada batas sebelah Barat, sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Solok, sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Pesisir Selatan, sedangkan sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Padang Pariaman.



Gbr.4.1. Peta Administratif Kota Padang

Selain daratan Pulau Sumatera, Kota Padang memiliki 19 pulau, dimana yang terbesar adalah pulau Bintangur seluas 56,78 Ha, kemudian Pulau Sikuai di Kecamatan Bungus Teluk Kabung seluas 48,12 Ha dan Pulau Toran di Kecamatan Padang Selatan seluas 33,67 Ha. (Padang dalam angka 2006).

Secara administrasi Kota Padang terbagi menjadi 11 Kecamatan dan 104 Kelurahan sebagaimana tercantum dalam tabel 4.1 tersebut dibawah ini.

Tabel 4.1
KECAMATAN DAN LUAS WALAYAH DI KOTA PADANG

No	KECAMATAN	LUAS (Km2)	%
1.	Bungus Teluk Kabung	100,78	14,56
2.	Lubuk Kilangan	85,99	12,37
3.	Lubuk Bagalung	30,91	4,45
4.	Padang Selatan	10,03	1,44
5.	Padang Timur	8,15	1,17
6.	Padang Barat	7,00	1,01
7.	Padang Utara	8,08	1,16
8.	Nanggalo	8,07	1,16
9.	Kuranji	57,41	8,26
10.	Pauh	146,29	21,05
11.	Koto Tengah	232,25	33,42
	Padang	694,96	100

Sumber : Bappeda Kota Padang, tahun 2006

Ketinggian wilayah Kota Padang sangat bervariasi, yaitu antara 0-1.853 diatas permukaan laut dengan daerah tertinggi adalah Kecamatan Lubuk Kilangan . Kota Padang memiliki banyak sungai , yaitu 5 sungai besar dan 16 sungai kecil, dengan sungai terpanjang yaitu Batang Kandis sepanjang 20 km. Tingkat curah hujan Kota Padang mencapai rata-rata 314,47 mm per bulan dengan rata-rata hari hujan 15 hari per bulan pada tahun 2006. Suhu udaranya cukup tinggi yaitu tinggi yaitu antara 22,5 – 31,5 C, sedangkan kelembabannya berkisar antara 74-84 persen.

4.3. Sosial

Tersedianya data dibidang sosial sangat diperlukan untuk memantau tingkat kesejahteraan masyarakat, merumuskan program pemerintah dan mengevaluasi dampak berbagai program yang telah dijalankan.

Pembangunan di bidang pendidikan dapat dilihat dari sarana/fasilitas pendidikan yang tersedia. Untuk tingkat pra sekolah, pemerintah hanya menyediakan 3 unit TK negeri yang pada tahun 2006 menampung 210 anak. Pendidikan anak pra sekolah lebih banyak dipenuhi oleh berbagai yayasan swasta, saat ini jumlahnya telah mencapai 233 unit untuk menampung 11.485 anak.

Sedangkan untuk sekolah dasar, terdapat SD negeri sebanyak 355 unit dan SD swasta sejumlah 58 unit. Keseluruhan jumlah murid yang ditampung pada tahun 2006 adalah 97.024 siswa dan jumlah guru yang ada sebanyak 4.900 orang. Untuk tingkat SLTP, terdapat 35 sekolah negeri dan 41 sekolah swasta dengan jumlah murid yang dapat ditampung adalah 34.271 orang dan jumlah guru pengajarnya berjumlah 3.006 orang. Untuk tingkat SMU (diluar SMK) terdapat sejumlah 2.140 guru dan 23.858 orang murid.

Dibidang kesehatan, saat ini Pemerintah telah menyediakan 5 unit rumah sakit yang tersebar di Kota Padang dan rumah sakit swasta berjumlah 9 unit, sedangkan rumah sakit khusus berjumlah 13 unit. Agar pelayanan dapat lebih terjangkau oleh masyarakat baik segi biaya maupun jarak, disetiap Kecamatan telah dibangun Puskesmas, puskesmas pembantu dan tenaga medis. Diseluruh Kota Padang terdapat 20 Puskesmas, 56 Pustu dan 598 tenaga medis.

Untuk menggambarkan kesejahteraan masyarakat secara umum, pemerintah telah membuat katagori kesejahteraan yaitu, mulai keluarga prasejahtera, keluarga sejahtera I,II,III hingga keluarga sejahtera plus. Yang perlu mendapat perhatian adalah kelompok terbawah yaitu kelompok

keluarga prasejahtera. Saat ini jumlah keluarga prasejahtera mencapai 2.773 keluarga yang meningkat bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya (2.208 keluarga).

4.4. Kependudukan

Kota Padang termasuk katagori Kota sedang yang saat ini memiliki jumlah penduduk 819.740 jiwa, jumlah perkembangan penduduk Kota Padang untuk lima tahun terakhir yaitu dari tahun 2002 s/d 2006 sebagaimana tercantum dalam tabel 4.2 berikut ini ;

Tabel 4.2
Jumlah penduduk Kota Padang

NO	Kecamatan	Tahun (jiwa)				
		2002	2003	2004	2005	2006
1.	Bungus Teluk Kabung	20.227	22.164	22.717	23.197	23.400
2.	Lubuk Kilangan	39.882	38734	39.700	40.538	41.56
3.	Lubuk Bagalung	86.055	93.203	95.539	97.560	100.912
4.	Padang Selatan	56.295	57.342	58.780	60.022	61.003
5.	Padang Timur	83.038	79.413	81.427	83.151	84.231
6.	Padang Barat	61.693	56.980	58.420	59.657	59.895
7.	Padang Utara	68.896	69.479	71.256	72.766	73.730
8.	Nanggalo	52.674	53.171	54.516	55.669	56.604

9.	Kuranji	99.292	105.370	108.029	110.316	113.976
10.	Pauh	42.188	47.956	49.163	50.204	51.354
11.	Koto Tengah	124.181	141.638	145.638	148.264	153.075
	Padang	734.421	765.450	784.740	801.344	819.740

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Padang, 2002-2006

Berdasarkan data tersebut dalam tabel di atas dapat dilihat pertumbuhan penduduk Kota Padang dari tahun 2002 s/d 2006 terjadi peningkatan sebanyak 85.319 jiwa yang tersebar di sebelas kecamatan.

Kecamatan terbanyak jumlah penduduknya adalah Koto Tengah dengan 153.075 jiwa, tetapi karena wilayahnya paling luas hingga mencapai 33 persen dari luas Kota Padang maka kepadatan penduduknya termasuk rendah yaitu 659 jiwa/km². Kecamatan yang paling kecil jumlah penduduknya (23.400 jiwa) dan sekaligus paling rendah kepadatannya (232/km²) adalah Bungus Teluk Kabung. Kecamatan lain yang juga jarang penduduknya adalah Kecamatan Pauh yaitu 351 jiwa/Km² dan Lubuk Kilangan yaitu 483 jiwa/km².

Menurut survai yang dilakukan BPS, 40,22 persen dari penduduk Kota Padang yang berumur 10 tahun keatas adalah pekerja atau sementara tidak bekerja tetapi sebenarnya memiliki pekerjaan. Sedangkan jumlah pencari kerja cukup tinggi yaitu mencapai 11,97 persen dari jumlah penduduk berumur 10 tahun keatas. Sisanya sebesar 47,81 persen adalah bukan angkatan kerja, termasuk didalamnya adalah orang yang bersekolah, ibu rumah tangga dan lain-lain.

4.5. Kondisi Jalan di Kota Padang

Sebagai Kota Perdagangan, jasa, dan Industri, Kota Padang perlu dukungan sarana dan prasarana transportasi khususnya jaringan jalan yang menuju kegiatan-kegiatan skunder maupun primer. Untuk itu pihak Bina Marga Kota Padang selama ini berusaha untuk membangun dan memelihara

jalan dan jembatan dengan baik guna mendukung kegiatan perekonomian masyarakat.

Total panjang jalan raya di Kota Padang sampai saat ini telah mencapai 942,84 Km yang secara umum kondisi fasik jalan tersebut sampai saat ini dalam keadaan baik. Kondisi jalan di Kota Padang tersebut dapat dilihat secara lebih rinci dalam tabel 4.3 dibawah ini .

Tabel 4.3
Panjang Jalan di Kota Padang menurut fungsi dan kondisinya

Fungsi	Kondisi (Km)			Jumlah	
	Baik	Sedang	Rusak		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
1. Arteri Primer	88,18	9,80	-	97,98	
2. Arteri Skunder	135,05	5,77	-	140,82	
3. Kolektor Primer	-	-	-	-	
4. Kolektor Sekunder	88,34	22,02	9,85	120,21	
5. Lokal Primer	-	-	-	-	
6. Lokal Sekunder	384,99	84,38	114,46	583,83	
	2006	696,56	121,97	124,31	942,84
	2005	696,56	121,97	124,31	942,84
Jumlah	2004	679,37	122,57	122,35	924,30
	2003	603,53	261,51	78,68	943,72

Sumber : Dinas Kimpraswil Kota Padang, 2003-2006

Dari total panjang jalan di Kota Padang tersebut di atas, bila dilihat dari status pengelolaannya, sepanjang 97,98 Km adalah jalan negara

sedangkan sisanya sepanjang 844,96 Km merupakan jalan Kota. Sedangkan Jl. By Pass Kota Padang sepanjang 22 Km status pengelolaannya merupakan bagian dari jalan negara dengan pembina jalannya adalah Direktorat Jendral Bina Marga yang dilimpahkan kepada Balai Besar 2 yang berkedudukan di Sumatera Barat.

Kondisi Jalan Kota Padang tahun 2006 tidak mengalami perubahan yang signifikan bila dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Menurut jenis permukaan, jalan di Kota Padang sebagian besar telah beraspal yaitu sebesar 79,40 persen (748,65 Km). Bila dilihat menurut kondisi, sebagian besar jalan berkondisi baik yaitu sebesar 73,88 persen (696,56 Km).

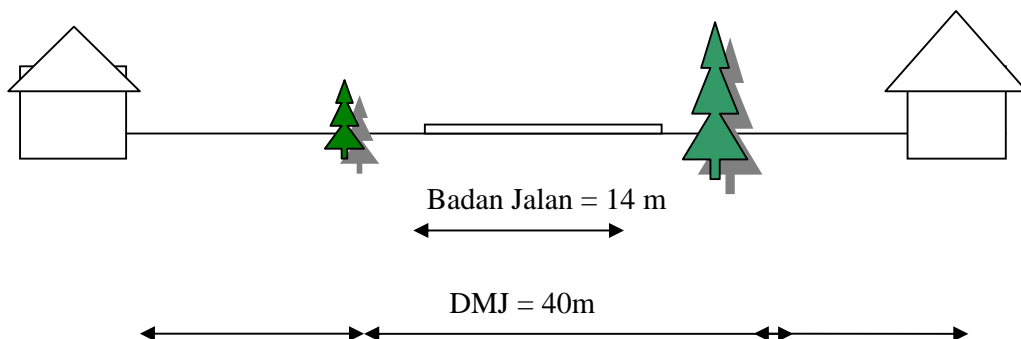
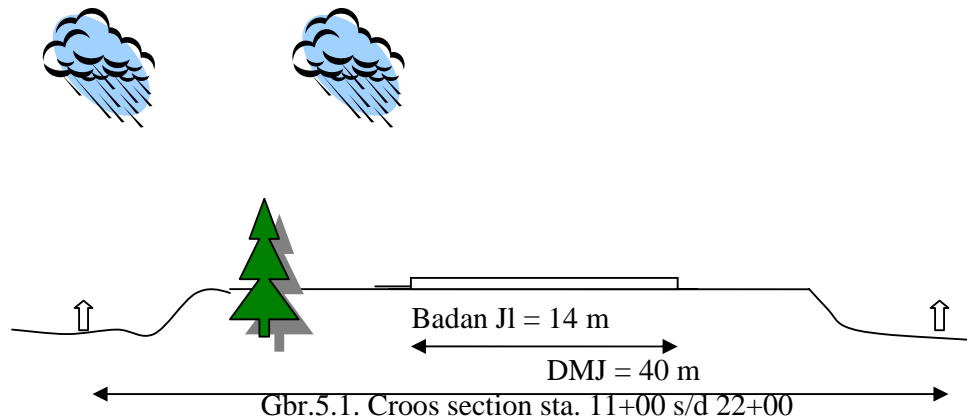
BAB V HASIL PEMBAHASAN

5.1. Kondisi Fisik Badan Jalan By Pass Kota Padang

Fungsi jalan By Pass Kota Padang adalah Jalan Arteri Primer yang secara umum mempunyai ciri-ciri pelayanan untuk lalu lintas cepat, lalu lintas berat, dan memiliki akses yang terbatas . Jalan By Pass Kota Padang tersebut menghubungkan pada kegiatan yang bersifat primer , yaitu menghubungkan langsung dengan Pelabuhan Teluk Bayur dan Bandara Internasional Minangkabau.

Panjang Jalan By Pass Kota Padang yaitu 22 Km dengan lebar Damija 40m, sedangkan lebar garis sepadan jalan/ Dawasja adalah 20 m (lahan masyarakat disekitarnya kiri kanan jalan yang membatasi jalan dan areal sekitarnya).

Sedangkan kondisi existing badan jalan By Pass Kota Padang saat ini dibangun dengan konstruksi Aspal Beton (AC) dan secara umum dapat dikatakan dalam kondisi sangat baik/mantap. Gambaran typical cross section jalan By Pass Kota Padang adalah sebagai berikut ;



Dawasja=20m

Dawasja=20m

Gbr.5.2. Croos section sta. 0+00 s/d 11+00

Lebar badan Jalan By Pass saat ini 14 m terdiri dari dua jalur dan dua lajur dengan pemisah jalur berupa marka jalan tanpa median, namun demikian mengingat pertumbuhan lalu lintasnya cukup tinggi maka kedepannya jalan tersebut akan ditingkatkan kapasitasnya dari dua lajur menjadi empat lajur, dan hal ini masih memungkinkan karena lahan Damija yang belum dimanfaatkan masih cukup luas yaitu 20 m.

5.2. Kondisi Lalu Lintas

Sesuai dengan fungsinya Jalan By Pass Kota Padang memiliki fungsi sebagai jalan arteri primer yang memiliki Lalu Lintas Harian rata-rata yang cukup padat dengan angka pertumbuhan lalu lintas yang cukup tinggi. Pertumbuhan lalu lintas yang tinggi tersebut dikarenakan adanya peningkatan distribusi orang dan barang pada kegiatan primer Pelabuhan Teluk Bayur dan Bandara Internasional Minangkabau akhir-akhir ini.

Volume ekspor Sumatera Barat melalui Pelabuhan pada tahun 2006 adalah sebesar 3.079,27 ribu ton meningkat sebesar 49,61 persen bila dibandingkan dengan tahun 2005 yang hanya 2.058,19 ribu ton. Bila dilihat secara nominalnya mengalami peningkatan sebesar US \$1.074,13 juta yaitu dari US \$ 731,19 juta tahun 2005 menjadi US \$1.074,13 juta tahun 2006. Volume impor mengalami peningkatan yang cukup signifikan dari 40,782 ton tahun 2005 menjadi 254.900 ribu ton pada tahun 2006.

Peningkatan distribusi orang dan barang terutama yang melalui Pelabuhan Teluk Bayur tersebut dapat dilihat dari tabel berikut ini

Tabel.5.1.
Banyaknya Kunjungan Kapal Laut di Pelabuhan Teluk Bayur Padang
Tahun 2002 s/d 2006

Tahun	Jmlh Kapal Samudra	Berat (Dwt)	Jmlh Kapal Interisuler	Berat (Dwt)
2006	468	6,403,789	1.402	4,681,888
2005	337	4,871,178	1.347	6,323,948
2004	299	5,193,409	1.132	6,135,900
2003	237	4,638,591	1.246	5,686,572
2002	322	5,223,098	1.231	6,569,572

Sumber : PT.Pelabuhan Indonesia II Cab Teluk Bayur Padang

Dengan adanya peningkatan kunjungan Kapal Samudra dan Kapal Interisuler baik dari segi kuantitas maupun kapasitasnya, maka aktifitas bongkar muat di Pelabuhan Teluk Bayur semakin meningkat , dengan demikian berpengaruh terhadap peningkatan distribusi orang dan barang dari dan ke Pelabuhan melalui Jalan Arteri Primer By Pass Kota Padang.



Gbr.5.3,4. Kondisi lalu lintas di Jl By Pass Kota Padang pada jam sibuk.

Peningkatan lalu lintas tersebut terlihat nyata bila dilihat dari hasil perhitungan lalu lintas selama 24 jam yang dilakukan pada dua tahun terakhir oleh P2JJ (Perencanaan dan Pengawasan Jalan Jembatan Nasional), pertumbuhan lalu lintas di Jalan By Pass Kota Padang untuk dua tahun terakhir (2007 s/d 2008) adalah sebagai berikut ;

Tabel. 5.2.
Lalu lintas Harian Rata-rata (LHR) Jl By Pass Kota Padang
Tahun 2007 s/d 2008

No	Jenis Kendaraan	Tahun	
		2007 Kend/hr	2008 Kend/hr
1.	Sepeda Motor	9.181	16.942
2.	Sedan , jeep	3.088	6.906
3.	Pick up Oplet	1.024	1.717
4.	Mikro Truk	1.637	1.375
5.	Bus Kecil	271	141
6.	Bus Besar	81	77
7.	Truk 2 sumbu	2.067	1.935
8.	Truk 3 sumbu	580	294
9.	Truk Gandengan	9	-
10.	Truk Semi Trailer	-	8
11.	Kendaraan tidak bermotor	67	88
	Jumlah Kendaraan/hari	18.005	29.583

Sumber : P2JJ Sumbar, 2007-2008

Dari hasil survey lapangan tersebut di atas dapat dilihat pertumbuhan lalu lintas tahun 2008 mencapai 64,3% dari tahun sebelumnya, dengan demikian berarti secara otomatis akan terjadi peningkatan polusi atau pencemaran udara cukup besar akibat emisi gas buang dari kendaraan bermotor yang melewati Jalan By Pass tersebut.

5.3. Tingkat Emisi Pencemaran di Jl.By Pass

Seperti pada uraian di atas , peningkatan lalu lintas secara langsung akan berdampak terhadap peningkatan pencemaran udara akibat emisi gas buang yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor . Dari hasil pengukuran Pencemaran Udara yang dilakukan oleh UPTD Hiperkes Padang di Jalan By Pass Kota Padang tahun 2004 yang dilakukan pengukuran di Simpang Lubuk Bagalung dapat diperoleh data sebagai berikut ;

Tabel 5.3.

Hasil Pengukuran CO di Perempatan Jl.By Pass

No	Waktu Pengukuran	Co		NAB
		Ppm gram/Nm ³	u	Ugram/N m ³
1.	06-07	0,197	22.245	30.000
2.	07-08	0,215	24.316	
3.	08-09	0,234	26,411	
4.	09-10	0,234	26.411	
5.	10-11	0,215	24.316	
6.	11-12	0,197	22.245	
7.	12-13	0,252	28.530	
8.	13-14	0,215	34.316	
9.	14-15	0,234	26.411	
10.	15-16	0,197	22.245	
11.	16-17	0,271	30.678	
12.	18-19	0,215	24.316	

Sumber : UPTD Hiperkes Padang , 2004

Bila dilihat dari hasil pengukuran tingkat pencemaran udara yang dilakukan tahun 2004 tersebut di atas terlihat adanya konsentrasi CO yang cukup tinggi dan hampir mendekati ambang batas yang disyaratkan oleh baku mutu Ambien Nasional menurut PP No.41/1999, yaitu 30.000 Ugram//Nm³. Sumber utama gas CO adalah berasal dari kendaraan bermotor yang menggunakan bensin sebagai bahan bakarnya.

Pada konsentrasi yang melebihi ambang batas gas tersebut sangat membahayakan kesehatan manusia, karena gas CO yang terakumulasi dengan gas lainnya di udara dapat menimbulkan keracunan bagi manusia dalam bentuk COHb(Karboksikhemoglobin) pada darah.

Tabel 5.4.

Hasil Pengukuran Nox di Perempatan Jl.By Pass

No	Waktu Pengukuran	Nox		NAB Ugram/Nm3
		Ppm gram/Nm3	u	
1.	06-07	0,006	119.37	400
2.	07-08	0,007	129.69	
3.	08-09	0,008	140.14	
4.	09-10	0,008	144.14	
5.	10-11	0,009	161.42	
6.	11-12	0,009	161.42	
7.	12-13	0,009	161.42	
8.	13-14	0,008	150.71	
9.	14-15	0,008	140.14	
10.	15-16	0,007	129.69	
11.	16-17	0,008	140.14	
12.	17-18	0,008	140.14	

Sumber : UPTD Hiperkes Padang , 2004

Selain terdapat di alam, NO dan NO₂ juga berasal dari gas buang kendaraan bermotor. Gangguan kesehatan manusia yang disebabkan Nitrogen Oksida (Nox) adalah dapat menimbulkan iritasi lendir pernafasan, keracunan nitrogen oksida pada kadar 100-150 ppm dalam 60 menit dapat menimbulkan kematian.

Tabel 5.5.

Data Perhitungan Pengukuran PMw di Perempatan Jl.By Pass

No	Waktu Pengukuran	PMw		NAB Ugram/Nm3
		u gram/Nm3	Rata2	
1.	06-07	131.667	133.194	150
2.	07-08	185.000	133.194	150
3.	08-09	200.000	133.194	150
4.	09-10	148.333	133.194	150
5.	10-11	101.667	133.194	150
6.	11-12	71.667	133.194	150
7.	12-13	126.667	133.194	150
8.	13-14	96.667	133.194	150
9.	14-15	106.667	133.194	150
10.	15-16	111.667	133.194	150
11.	16-17	118.333	133.194	150
12.	17-18	200.000	133.194	150

Sumber : UPTD Hiperkes Padang , 2004

Bila dilihat dari hasil pengukuran tingkat pencemaran udara yang dilakukan tahun 2004 tersebut di atas terlihat adanya konsentrasi PMw yang cukup tinggi dan hampir mendekati ambang batas yang disyaratkan oleh baku mutu Ambien Nasional menurut PP No.41/1999, dan peningkatan tersebut perlu segera ditanggulangi mengingat semakin tingginya pertumbuhan lalu-lintas di Jl.By Pass Kota Padang secara otomatis akan meningkatkan konsentrasi debu disepanjang jalan tersebut.

Gangguan PM (debu) terhadap kesehatan manusia dapat mengakibatkan iritasi mukosa yang dapat menyebabkan pharinitis, bronchitis, asma dan gangguan pernafasan.

5.4. Jenis Tanah di Sekitar Jalan By Pass Kota Padang.

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Balai Besar Pengkajian Teknologi Pertanian Sumatera Barat (BPTP Sumbar) , menyatakan lokasi prima tani Kota Padang terletak di Kelurahan Lubuk Minturun Sungai Lareh yang lokasinya berada di sekitar Jalan By Pass Kota Padang yang berada pada ketinggian 30 – 105m di atas permukaan laut dengan topografi datar sampai berbukit.

Curah hujan rata-rata di daerah By Pass tersebut adalah 349 mm/bulan dan jenis tanah dominan adalah Typic Endoaquepts dengan tingkat kesuburan sedang sampai subur.

Terdapat enam komoditi utama yang diusahakan oleh masyarakat di Kelurahan tersebut, yaitu pembibitan tanaman hias, pembibitan buah-buahan, usaha tani sayur, ternak sapi, padi sawah dan kakao.

5.5. Karakteristik Masyarakat

a. Karakteristik Budaya Masyarakat setempat

Masyarakat yang tinggal di sekitar jalan By Pass Kota Padang adalah masyarakat Minangkabau pada umumnya yang masih menjaga nilai-nilai adat yang diwariskan dari para leluhurnya. Kehidupan sosial masyarakat Minang terbagi menjadi bermacam-macam suku dan dalam satu Nagari (desa) bisa terdiri dari beberapa suku, misalnya Suku Caniago, Suku Jambak, Suku Piliang dan lain sebagainya. Tiap-tiap suku dipimpin oleh Penghulu yang keberadaannya sangat dijunjung tinggi oleh semua anggota kaumnya, baik tua muda maupun semua anak kemenakannya.

Walaupun terdiri dari berbagai suku, akan tetapi mereka bisa hidup saling berdampingan, saling mengisi dan saling menghormati. Selain itu suku-suku yang ada tersebut membentuk organisasi Kerapatan Anak Nagari (KAN) yang kepengurusannya dipilih secara musyawarah dan mufakat .

Prinsip budaya orang Minangkabau adalah *Adat bersandi Syara', Syara' bersandi Kitabullah* yang artinya adat yang masih dipegang teguh oleh orang Minangkabau sejalan dan tidak bertentangan dengan syariat Islam.

Perilaku akhlak anak nagari sangat erat kaitannya dengan pemahaman *syara', bak kayu lungga pangabek, dan selanjutnya Nak urang Koto Hilalang, Nak lalu ke Pakan Baso, maka jo sopan kalaulah hilang, habihlah raso jo paraso*, dimana ungkapan tersebut menjadi bukti aturan beradat di dalam masyarakat Minangkabau.

Menurut adat Minangkabau dalam mendudukan peran serta masyarakat memerlukan musyawarah dan mufakat, kekayaan sangat berharga yang tersimpan di dalam adat *salingka nagari* mesti digerakkan menjadi kekuatan dasar bagi pembangunan daerah dan negara. Perbedaan mesti dihormati.

Tolong menolong adalah puncak budaya *adat bersandi Syara', Syara' bersandi Kitabullah*, berbagi pekerjaan adalah ajaran Syarak, dalam rangka pembagian pekerjaan menurut keahlian masing-masing, memperindah nagari dengan memberi contoh di nagari.

Dalam mengelola lingkungan masyarakat Minangkabau memiliki kearifan tersendiri sejak turun temurun, idealisme nilai budaya Minangkabau termasuk didalam pengelolaan kekayaan alam dan pemanfaatan tanah ulaya tercermin didalam pepatah petitih berikut;

*“Nan Lorong tanami tabu,
Nan tunggang tanami bambu,
Nan gurun buek ke parak,
Nan bancah jadikan sawah,
Nan munggu pandam pakuburan,
Nan gaung katabek ikan,
Nan padang kubangan kabau,
Nan Rawang ranangan itik”.*

Pemanfaatan tanah ulayat yang jelas memberikan posisi mengatur dan memelihara kekayaan alam yang dimiliki oleh kaum suku-suku di Minangkabau. Artinya dari pepatah petiti tersebut adalah “ **tidak ada lahan ulayat yang terlantar; kalau kondisinya sempit seperti lorong/jalan setapak tepinya bisa ditanami tebu, kalau daerah tanggul bisa ditanami bambu, kalau gurun/perbukitan bisa untuk berkebun, kalau lahan basah bisa untuk sawah, kalau bukit tandus bisa untuk perkuburan, kalau daerah banyak air untuk kolam ikan, kalau kubangan bisa untuk tempat menggembala kerbau, kalau daerah aliran air bisa untuk menggembala ternak itik**” .

Pendukung sistim bernagari terdiri dari orang *ampek jinih*, yang terdiri dari *ninik mamak* (yakni penghulu pada setiap suku, yang juga disebut *ninik mamak nan gadang basa batuah* atau *nan diamba gadang*, *nan dijunjung tinggi* sebagai suatu legitimasi masyarakat), Alim Ulama (juga disebut *urang siak*, *tuanku*, *bilal*, *katib nagari*, atau *imam suku*, dan lain-lain dalam peran dan fungsi sebagai *urang surau* pemimpin agama.

Selanjutnya *Cerdik Pandai* (dapat juga terdiri dari anak nagari yang menjabat di Pemerintahan, Pengusaha atau Ilmuwan), *Urang Mudo* (para remaja) angkatan muda yang dijuluki dengan *nan capek kaki ringan tangan* , *nan kadisuruah* (lincah dalam bekerja). Dan terakhir *Bundo Kanduang* (terdiri dari ibu-ibu yang sungguh di tangan mereka terletak garis keturunan dalam sistim matrilineal yang masih berlaku hingga sekarang).

b. Mata Pencaharian Masyarakat

Mata Pencaharian masyarakat disekitar jalan By Pass juga seperti masyarakat Minangkabau yaitu berdagang, petani dan berkebun dan juga berternak. Kalau dalam hal berdagang sudah tidak asing lagi tentang kiprah masyarakat Minang menggeluti bidang yang satu ini, dan mereka banyak yang berhasil tersebar di kota-kota besar sehingga terkenal sebagian orang perantau.

Sedangkan dalam bidang pertanian juga dapat dikatakan cukup berhasil. Hal ini disebabkan didukung oleh alamnya yang subur. Di Sumatera Barat terdapat banyak danau yang tak pernah kering, yaitu Danau Singkarak, Danau Maninjau , Danau Atas dan Danau Dibawah. Sedangkan Gunung Berapi juga tersebar disana sehingga dijuluki daerah Bukit Barisan, Gunung berapi yang ada di Sumatera Barat antara lain Gunung Talang, Gunung Singgalang, Gunung Tandikek dan Gunung Merapi yang kesemuanya masih aktif.

Pada umumnya masyarakat bercocok tanam padi di sawah, dan pohon campuran di ladang/kebun. Untuk tanaman di kebun dan pekarangan yang paling disukai adalah pohon-pohon yang memiliki nilai ekonomis sehingga dapat menambah penghasilan keluarga seperti durian, manggis, mangga dan rambutan.

Akan tetapi bibit yang mereka tanam biasanya berasal dari pembibitan sendiri karena harga bibit tanaman buah dipandang cukup mahal bagi ukuran masyarakat biasa, dan pertimbangan ekonomis maka mereka membuat cangkokan atau menyemai dari bibit yang ada. Dengan demikian terkadang tanaman yang berada di halaman pekarangan hanya dapat bertahan beberapa tahun saja.

Untuk itu saat ini mulai dicanangkan oleh pemerintah tentang bantuan bibit tanaman perkebunan secara bertahap berupa tanaman kebun seperti Kakao, Cengkeh dan Karet. Akan tetapi untuk bantuan tanaman buah-buahan belum menjadikan skala prioritas untuk dalam waktu dekat ini.

Selain itu mereka juga menganggap harga pupuk untuk kebutuhan sawah dan ladang sangat mahal, dan salah satu alternatif bagi mereka menggunakan pupuk kandang yang jumlahnya tidak memadai jika dibandingkan dengan luas lahan mereka yang rata-rata luas.

Mereka juga selalu berharap agar harga pupuk dapat diturunkan agar bisa terjangkau dan selain itu mereka juga memohon pada Pemerintah untuk memperbaiki sistim distribusi pupuk tersebut.

c. Tingkat Partisipasi Masyarakat

Peranan masyarakat yang tinggal di sekitar sepanjang jalan By Pass Kota Padang sangat penting dalam mencapai keberhasilan program konservasi di Damija dan Dawasja. Hal ini terbukti dari kegagalan penanaman pohon mahoni pertama tahun 1993 yang dilakukan oleh Dinas Kebersihan dan Pertamanan banyak yang tidak tumbuh maupun hilang dikarenakan masih kurangnya kesadaran dari sebagian kecil masyarakat terhadap pentingnya penghijauan di sepanjang jalan.

Sedangkan hasil pengamatan dan wawancara langsung dengan masyarakat pengguna jalan dan masyarakat yang tinggal di sekitar jalan tersebut menyatakan bahwa program penghijauan di Damija dan Dawasja di Jalan By Pass untuk ke depannya agar diadakan penyisipan tanaman terutama di lokasi-lokasi yang masih gersang dengan penanaman dengan jarak tertentu dan dilakukan perawatan secara rutin supaya jalan tersebut terasa indah dan sejuk.

Sebetulnya ciri khas orang Minangkabau seperti yang diuraikan di atas adalah masyarakat yang suka musyawarah dan mufakat dan kelompok masyarakat yang suka dengan gotong royong untuk pembangunan Daerah terutama Nagari mereka. Akan tetapi dalam pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja di Jalan By Pass tersebut terlihat belum ada pemberdayaan terhadap masyarakat setempat. Dari hasil wawancara dengan masyarakat juga mengungkapkan belum pernah ada gerakan penghijauan semacam itu.

Untuk itu saat ini masih diperlukan program sosialisasi dan sistem pemberdayaan masyarakat guna meningkatkan peran dan pengetahuan masyarakat akan pentingnya pengelolaan terhadap lingkungan yang ada di sekitarnya.

5.6. Sistem Pengelolaan Penghijauan Damija dan Dawasja Jalan By Pass Kota Padang

5.6.1. Perencanaan Program Penghijauan Damija dan Dawasja

Peraturan sangat penting untuk digunakan sebagai dasar hukum dalam mendukung perencanaan Program Pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja, dari hasil data yang diperoleh pada Instansi /Dinas terkait diperoleh data tentang peraturan- peraturan//perundangan yang terkait dengan program penghijauan tersebut, antara lain ;

- UU Republik Indonesia No.24 tahun 1992 tentang Penataan Ruang.
- Peraturan Pemerintah RI No.63 tahun 2002 tentang Hutan Kota.
- Instruksi Menteri Dalam Negeri No.14/1988 tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau di Wilayah Perkotaan.
- Peraturan Menteri Kehutanan Nomor P.22/Menhut-V/2007 tentang Pedoman Teknis dan Petunjuk Pelaksanaan Kegiatan Gerakan Nasional Rehabilitasi Hutan dan Lahan.
- Peraturan Daerah Propinsi Sumatera Barat Nomor 13 tahun 1994 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Daerah Tingkat I Sumatera Barat.
- Instruksi Gubernur Sumatera Barat Nomor 1 Tahun 2008 tentang Peningkatan Tutupan Vegetasi
- Keputusan Dirjen Bina Marga No: 011/T/BM/1999 Tentang Pedoman Pemilihan Tanaman Untuk Mereduksi Polusi Udara
- Surat Dirjen Bina Marga No:UM.0103-Db/1090.2 tgl 30 November 2007 tentang Program Penghijauan di sepanjang Jalan.
- Perda Kota Padang No.1/1985 tentang Kebersihan Kota
- Perda Kota Padang No.1/1990 tentang Tata Bangunan
- Perda Kota Padang No. 5 /1995 tentang Ruang Terbuka Hijau Kota Padang.
- Surat Sekretaris Daerah Kota Padang No.660/8.71/Pelestarian-BPDL/IV-2008 tentang Meningkatkan Lokasi Tutupan Vegetasi.

Dasar Hukum dan peraturan perundangan yang mendukung program penghijauan secara umum telah dikeluarkan oleh pihak-pihak terkait, baik berupa UU, Kepmen maupun Peraturan Daerah, namun Peraturan Daerah yang secara khusus mengatur Program Penghijauan di Damija dan Dawasja belum dikeluarkan.

Belum adanya Peraturan Daerah tersebut salah satu yang menyebabkan hambatan dalam melakukan koordinasi perencanaan dan pelaksanaannya, karena sampai saat ini secara umum masih dirasakan keraguan dalam perencanaan program penghijauan Damija dan Dawasja, terutama terkait dengan status jalan dan rencana jangka panjang jalan, serta peruntukan tataguna lahan disekitarnya.

5.6.2. Pelaksanaan Program Penghijauan di Kota Padang.

Gerakan Penghijauan secara umum telah dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Padang melalui Program yang dicanangkan oleh Bapedalda dan Dinas Kebersihan & Pertamanan Kota Padang, dengan kegiatan-kegiatan sosialisasi penghijauan pada masyarakat, swasta dan Instansi/Lembaga Pemerintah yang berada di seluruh Kota Padang.

Selanjutnya dengan adanya Instruksi Gubernur Sumatera Barat Nomor 1 tahun 2008 tentang Peningkatan Tutupan Vegetasi yang ditindak lanjuti dengan Surat Edaran Sekretaris Daerah Kota Padang Nomor ; 660/8.71/Pelestarian-BPDL/IV-2008 tentang perihal yang sama yang ditujukan pada Badan/Dinas/Kantor/Bagian dan Camat se Kota Padang diharapkan akan lebih meningkatkan kegiatan penghijauan di Kota Padang.

Pada umumnya Program penghijauan di Kota Padang telah dilaksanakan oleh Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kota, khususnya pada tempat-tempat fasum seperti Gelora Olah Raga (GOR) Agus Salim dan GOR Imam Bonjol, dan Area terbuka tepi pantai, yang dibuat model taman kota. Langkah Kota Padang yang kini bermaksud mengembangkan Hutan Kota termasuk Ruang Terbuka Hijau (RTH) tersebut perlu mendapatkan apresiasi, dan untuk kedepannya diharapkan dapat

menciptakan suatu jaringan RTH Kota yang berfungsi meningkatkan kualitas lingkungan hidup perkotaan.

Pembangunan Hutan Kota dan jalur hijau saat ini merupakan upaya terobosan terutama untuk menurunkan suhu panas Kota Padang yang saat ini pada saat siang suhunya mencapai 34,5 C dan malam hari 31,0C. Disamping itu terobosan tersebut diharapkan juga dapat menciptakan kenyamanan, keserasian, keindahan dan yang paling penting dapat bermanfaat terhadap perbaikan kualitas lingkungan.

Namun demikian dalam pelaksanaan kegiatan Penghijauan khususnya di Damija dan Dawasja sampai saat ini masih belum bersifat program akan tetapi masih berbentuk even-even tertentu yang melakukan penghijauan jalan pada saat-saat khusus seperti dalam rangka peringatan Ulang Tahun Kota, Hari Lingkungan Hidup atau peringatan Hari Bumi yang dilakukan oleh aparat, pelajar dan mahasiswa serta masyarakat dan telah dilakukan pada beberapa ruas jalan dalam kota.

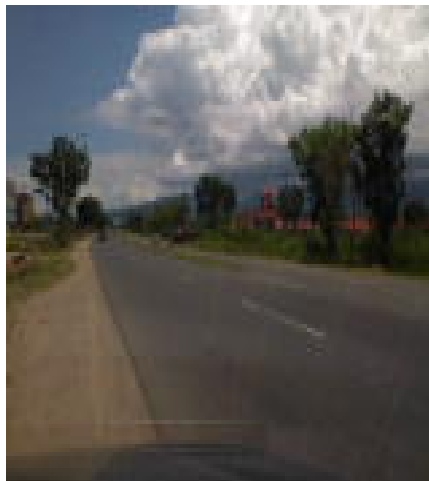
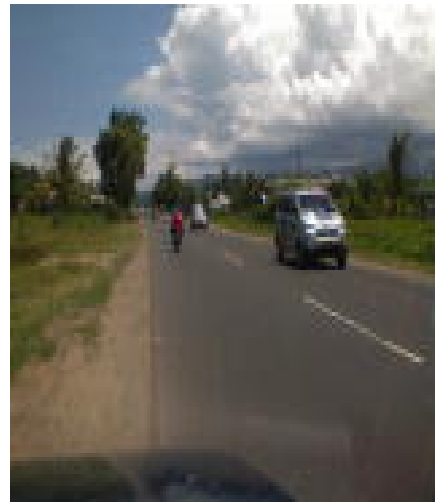
Pelaksanaan penghijauan yang telah dilakukan saat ini belum mengarah ke model penghijauan di Damija dan Dawasja yang mempertimbangkan fungsi dari tanamannya antara lain; kemampuan penyerapan terhadap polusi, Lanskap dan Artistik visual tanaman, Kecocokan dengan jenis tanah disamping tetap mempertimbangkan segi keamanannya terhadap pengendara.

Disamping itu pengelolaan penghijauan khususnya di sekitar Damija dan Dawasja di Kota Padang masih dirasa perlu untuk membuat Standar Operasional Prosedur (SOP) dan perlu didukung oleh Peraturan Daerah (Perda) yang khusus mengatur sistem pelaksanaannya maupun petunjuk teknis operasionalnya.

Peraturan Daerah sangat diperlukan dalam pengelolaan penghijauan di Damija dan Dawasja untuk mempermudah dan memperkuat dasar hukum sebagai dasar pelaksanaannya terutama dalam mengelola penghijauan di jalan-jalan Negara dan Propinsi yang status pengelolaan jalan

tersebut berada di Dinas Bina Marga Propinsi dan Dirjen BinaMarga langsung.

Hal tersebut juga dapat dilihat pada Pengelolaan Penghijauan Damija dan Dawasja Jalan By Pass di Kota Padang sampai saat ini terkesan belum ada penanganan yang serius dan , sehingga jalan yang memiliki panjang 22 km tersebut terlihat sangat gersang.





Gbr.5.5,6,7 ,8 Kondisi Penghijauan Damija dan Dawasja

Salah satu penyebab kondisi tersebut adalah adanya keraguan dari aparat terkait dikarenakan ketidakjelasan dan ketegasan terhadap rencana jangka panjang Jalan By Pass Kota Padang sampai saat ini.

5.6.3 Koordinasi Stakeholder

Dalam sistem pengelolaan penghijauan di Damija dan Dawasja sangat diperlukan peran aktif Aparat terkait dengan melibatkan masyarakat dan swasta dalam pelaksanaan mulai dari merencanakan, penanaman dan pemeliharannya sehingga diharapkan akan dapat menimbulkan rasa memiliki dan rasa tanggung jawab terhadap hasil program penghijauan tersebut.

Dari hasil pengambilan data dan wawancara dengan Instansi/Dinas yang terkait secara langsung maupun tidak langsung dengan program penghijauan di Damija dan Dawasja di Kota Padang dapat diperoleh penjelasan sebagai berikut ;

1. Dinas Kebersihan & Pertamanan

Program penghijauan secara umum telah dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Padang melalui Dinas Kebersihan dan Pertamanan dengan cara sosialisasi kepada Dinas / Instansi / Lembaga / Sekolah / Kampus /

Swasta dan masyarakat khususnya untuk program pembuatan taman kota pada fasilitas umum (fasum) yang berada didaerah Kota Padang.

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan dan hasil wawancara dengan aparat yang terlibat langsung dalam kegiatan penghijauan dan masyarakat yang tinggal sekitar Jalan By Pass Kota Padang, ternyata usaha penanaman pohon mahoni di sepanjang jalan tersebut telah dilakukan pada tahun 1993 oleh Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kota Padang. Akan tetapi dikarenakan kurang pengawasan dan pemeliharaannya, maka yang bisa bertahan hidup sampai sekarang hanya sekitar 20% . Menanggapi fenomena tersebut dari pihak aparat menyatakan kalau gagalnya penanaman pohon Mahoni tersebut disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut ;

- Sebagian besar pohon mahoni tersebut mati dikarenakan ternak sapi dan kambing yang pada saat itu banyak berkeliaran di tepi jalan By Pass tersebut.
- Pohon mahoni tersebut banyak yang rusak dan akhirnya mati dikarenakan kegiatan penimbunan dan pengangkutan material pembangunan ruko dan rumah yang mulai tumbuh di sepanjang jalan tersebut.

Bila dilihat dari penyebab kematian pohon Mahoni tersebut di atas sebetulnya menggambarkan lemahnya pengawasan dan kurangnya kegiatan perawatan yang seharusnya dilakukan secara periodik dan rutin terutama dengan melakukan penyiraman, pemagaran dan penyisipan pohon yang mati , dan kondisi tersebut juga menggambarkan masih belum adanya sistem pengelolaan Penghijauan Damija dan Dawasja yang baik.

2. Dinas Kehutanan

Untuk memulihkan dan menjaga kelestarian fungsi hutan, Departemen Kehutanan telah menetapkan Lima Kebijakan prioritas, antara lain Rehabilitasi dan Konservasi Sumber Daya Hutan. Dalam kerangka

implementasinya ditetapkan Rehabilitasi Hutan dan Lahan (RHL) dalam Rencana Strategis dan Fokus Kegiatan Pembangunan Kehutanan.

Rehabilitasi Hutan dan Lahan (RHL) dimaksudkan untuk memulihkan, mempertahankan, dan meningkatkan fungsi hutan dan lahan sehingga daya dukung, produktifitas, dan peranannya dalam mendukung sistem penyangga kehidupan tetap terjaga. Untuk mempercepat pelaksanaan kegiatan RHL sejak tahun 2003 dilaksanakan melalui Gerakan Nasional Rehabilitasi Hutan dan Lahan (GN-RHL/Gerhan) yang selanjutnya disebut Gerhan. Gerakan tersebut dimaksudkan untuk menumbuhkan semangat RHL sebagai Gerakan Moral Bangsa menuju percepatan pemulihan keberadaan dan fungsi hutan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Gerakan Nasional Rehabilitasi Hutan dan Lahan tersebut selama ini cenderung mengarah gerakan rehabilitasi hutan , sedangkan gerakan menciptakan hutan kota khususnya untuk jalur hijau yang termasuk bagian dari sasaran Gerhan tersebut baru berupa wacana dan belum banyak dilakukan secara terprogram.

3. Dinas TRTB

Menurut Dinas Tata Ruang Kota jalan By Pass Kota Padang sepanjang 22 Km dengan lebar Damija direncanakan 40 m merupakan jalan Areteri Primer yang statusnya jalan Negara, sedangkan lebar Garis sempadan jalan dengan lebar 20 m kiri kanan jalan .

Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) di sepanjang tepi jalan By Pass Kota Padang adalah untuk kegiatan-kegiatan komersial, antara lain ;

- Daerah Pergudangan
- Kegiatan Jasa
- Daerah Industri
- Perkantoran dan Iptek.

Berdasarkan UU Republik Indonesia No.24 tahun 1992 tentang Penataan Ruang dan sesuai dengan RTRW Kota Padang, pengalokasian Dawasja merupakan daerah konservasi yang dapat dijadikan daerah penghijauan yang fungsinya untuk menjaga kelestarian lingkungan.

4. Dinas Prasarana Jalan / Bina Marga

Pengelolaan jalan By Pass Kota Padang yang statusnya Arteri Primer tersebut adalah Direktorat Jendral Bina Marga yang dilimpahkan kepada Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional II sedangkan perencanaan dan pengawasannya dilakukan oleh Satker Perencanaan dan Pengawasan Jalan Jembatan .

Pihak Bina Marga Propinsi Sumatera Barat maupun P2JJ yang ikut bertanggung jawab terhadap pengelolaan Jalan Nasional tersebut menyatakan bahwa berdasarkan hasil survey lalu lintas harian rata-rata yang dilakukan di jalan By Pass Kota Padang didapat data yang menunjukkan adanya peningkatan pertumbuhan lalu lintas yang cukup besar. Berdasarkan hasil survey tersebut untuk ke depannya ada wacana untuk meningkatkan kapasitas jalan tersebut dari kondisi yang ada sekarang ini yaitu, dua jalur dua lajur akan ditingkatkan menjadi dua jalur empat lajur.

Sedangkan menurut penjelasan Asisten P2JJ Balai Besar Wilayah II Sumatera Barat , khususnya terkait dengan usaha penghijauan secara langsung selama ini pihak Bina Marga belum pernah melakukan penghijauan di jalan By Pass Kota Padang. Disamping itu peruntukan bagian jalan sesuai UU No.13 tahun 1980 tentang jalan dan PP No.26 tahun 1985 tentang jalan yang menetapkan peruntukan jalan tanpa menyinggung dan mengalokasikan lokasi yang khusus untuk penghijauan, karena manfaat ruang di Damija dan Dawasja menurut UU tersebut adalah sebagai berikut ;

- a. Damaja adalah, Ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman ruang tertentu yang ditetapkan oleh Pembina Jalan.
Peruntukan ; Median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran, trotoar, lereng, ambang pengaman, gorong-gorong, dan pelengkap jalan.
- b. Damija adalah, ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu yang dikuasai oleh Pembina Jalan dengan suatu hak tertentu sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.
Peruntukan ; Damaja, untuk pelebaran, serta kebutuhan ruang pengaman jalan.
- c. Dawasja adalah, ruang sepanjang jalan di luar Damija yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu, yang ditetapkan oleh Pembina Jalan.
Peruntukan; Untuk Pandangan bebas pengemudi dan pengaman konstruksi jalan.

Akan tetapi melalui surat Direktorat Jendral Bina Marga Nomor : Um.0103-nh/1090.2 tanggal 30 November 2007 perihal Penanaman Tanaman Penghijauan di sepanjang Jalan Nasional dan Jalan Strategis Nasional, yang selanjutnya ditindak lanjuti oleh Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional II melalui surat Nomor: Um. 01.03/AB-11/1/13/2008 tanggal 15 Januari 2008 perihal yang sama yang ditujukan kepada para Kasatker untuk membuat program penghijauan di sepanjang jalan strategis Nasional dengan berpedoman pada Keputusan Dirjen Bina Marga No: 011/T/BM/1999 tentang Pedoman Pemilihan Tanaman untuk Mereduksi Polusi Udara.

Rencana penanaman pohon penghijauan tersebut akan dilaksanakan pada sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang dimanfaatkan sebagai ruang terbuka hijau yang berfungsi sebagai lanskap jalan, antara lain dapat berupa : Jalur tepi pada batas ruang manfaat jalan, jalur pemisah dan median jalan dengan tetap memperhatikan faktor-faktor keselamatan jalan. Untuk ke depannya dalam perencanaan jalan diharapkan untuk diperhitungkan lokasi/daerah konservasi dalam desain

perencanaan dan dituangkan dalam peraturan yang lebih tinggi dari surat edaran supaya dapat dijadikan pijakan dalam pengambilan keputusan oleh aparat pelaksana.

5. Swasta

Partisipasi pihak swasta sangat diperlukan dalam mencapai keberhasilan Penghijauan di sepanjang jalan By Pass Kota Padang tersebut, baik untuk penghijauan Damija maupun Dawasja. Hal ini sangat penting karena kalau dilihat dari perencanaan kota untuk peruntukan lahan di sepanjang jalan By Pass adalah untuk kegiatan usaha dan industri.

Pertumbuhan kegiatan usaha di sepanjang jalan By Pass tersebut saat ini sudah mulai menunjukkan perkembangan yang sangat pesat, baik berupa rumah toko (ruko), rumah makan, maupun pabrik-pabrik telah banyak berdiri di sepanjang jalan tersebut.

Kepedulian pihak swasta terhadap perbaikan lingkungan khususnya penghijauan di sepanjang jalan By Pass tersebut perlu untuk ditingkatkan. Hal ini dikarenakan kegiatan mereka dalam membangun dan menjalankan ruko/tempat usaha dapat mengakibatkan rusaknya tanaman-tanaman yang berada ditepi jalan karena ada yang sengaja dipotong guna kelancaran transportasi dan distribusi pengangkutan materialnya.

5.7. Pendekatan Perencanaan Penghijauan Damija dan Dawasja

Dalam upaya mencapai keberhasilan Pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja Kota Padang diperlukan pembuatan model penghijauan yang sesuai dengan kondisi jalan tersebut. Untuk mencapai hal tersebut maka diperlukan tahapan-tahapan perencanaan yang meliputi tujuh tahapan yaitu; Perumusan masalah, Menetapkan tujuan, Mengkaji fakta, mencari alternatif pilihan, memilih alternatif, mengkaji alternatif pilihan dan yang terakhir mengimplementasikan. (Boothroyd ,1992 dalam Hadi, 2006).

Selanjutnya tahapan-tahapan perencanaan tersebut diharapkan mampu untuk menghasilkan produk perencanaan yang sesuai dengan

karakteristik dan kondisi yang ada di lokasi penelitian. Langkah-langkah perencanaan untuk membuat model penghijauan di Damija dan Dawasj jalan By Pass Kota Padang dapat di uraikan sebagai berikut :

5.7.1. Perumusan Masalah

1. Perencanaan Pengelolaan Penghijauan Damija dan Dawasja.

Dari hasil pengamatan dan wawancara terhadap pihak-pihak terkait dan berdasarkan uraian di atas masih terdapat persepsi yang masih tumpang tindih terhadap sistem pengelolaan penghijauan di Damija dan Dawasja sehingga tercermin belum adanya sistem perencanaan yang terpadu antar Dinas/Instansi terkait, hal ini dapat dilihat drngan jelas dari persepsi stakholder tentang pengelolaan penghijauan di Damija dan Dawasja . Adapun perbedaan persepsi tersebut dapat dilihat dalam tabel dibawah ini ;

Tabel 5.6.

Persepsi Stakholder tentang Instansi yang Bertanggung Jawab

Terhadap Pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja

No	Instansi Aparat	Jawaban tentang siapa yg bertanggung jawab dlm penghijauan di tepi Jln.
1.	Bapedalda(Kabid)	Yang bertanggung jwb adlh Dns Kebersihan/ Pertamanan
2.	Dinas Kebersihan dan Pertamanan (Kasi)	Bidang Pertamanan
3.	Dinas Kehutanan Prop(Kabid)	Dinas Kehutanan Prop dan Dinas Pertamanan
4.	Dinas TRTB(Kabid)	PU, Pertamanan, Kehutanan
5.	Dinas Prasarana Jalan(Kasubdin)	Dinas Kehutanan
6.	P2JJ(Asisten)	Pengelola Jalan dan Dishub
7.	Masyarakat	Aparat, tdk tau asal Dinas/Instansi

Masih adanya perbedaan persepsi dari aparat-aparat terkait tersebut juga dapat menggambarkan belum adanya Model pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja yang baik dan belum terjalin koordinasi antar Instansi terhadap penanganan konservasi pada ruas-ruas jalan pada umumnya , khususnya untuk jalan Propinsi dan jalan Nasional.

2. Pelaksanaan Penghijauan di Damija dan Dawasja.

Belum adanya Setandart Operasional Pelaksanaan yang menyebabkan belum terarahnya pelaksanaan kegiatan program penghijauan di Damija dan Dawasja selama ini membuat kurang terarahnya implementasi kebijakan yang dilakukan oleh aparat terkait.

Adanya program-program penghijauan yang dicanangkan pada masing –masing Dinas/Instansi justru membuat tidak efektifnya bila dalam implementasinya tidak dilakukan secara koordinasi. Tumpang tindihnya program penghijauan di Damija dan Dawasja tersebut penyebab keraguan dan saling menunggu antar aparat terhadap pelaksanaan kegiatannya.

3. Monitoring dan Evaluasi

Kegiatan monitoring dan evaluasi belum berjalan dengan efektif, hal ini terlihat belum adanya penanganan terhadap kegagalan sebagian besar penanaman pohon yang telah dilakukan sejak tahun 1993. Di samping itu pelanggaran-pelanggaran di wilayah Damija yang dilakukan masyarakat masih terlihat dengan adanya warung-warung liar juga cermin dari kelemahan kegiatan pengendalian dan pengawasannya.

Pada umumnya masyarakat baik yang tinggal di sekitar jalan By Pass Kota Padang maupun masyarakat pengguna jalan sangat mengharapkan dalam kegiatan penghijauan di Damija dan Dawasja jalan By Pass tersebut dilakukan secara profesional hal ini terbukti dari hasil wawancara dengan masyarakat yang pada umumnya semuanya mengharapkan adanya pengelolaan penghijauan di jalan tersebut.

Harapan masyarakat pada umumnya menghendaki adanya pengelolaan , pengawasan, pemeliharaan/ perawatan secara rutin yang baik terhadap pengelolaan penghijauan di sepanjang jalan tersebut oleh aparat. Kurangnya Pengawasan terhadap tanaman yang berada di tepi jalan tersebut merupakan salah satu faktor penyebab kerusakan dan kegagalan program penghijauan yang telah dilakukan selama ini oleh aparat.

Dari harapan masyarakat tersebut di atas juga menggambarkan belum adanya evaluasi penanganan penghijauan di Damija dan Dawasja terkait dengan partisipasi dan pemberdayaan masyarakat setempat yang secara umum mempunyai budaya musyawarah dan gotong royong yang seharusnya dapat dijadikan faktor pendorong dalam mencapai keberhasilan

Program Penghijauan di Damija dan Dawasja Jalan By Pass Kota Padang.

5.7.2 . Menetapkan Tujuan

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan diatas, dapat disimpulkan kalau program penghijauan yang telah dilakukan di sepanjang jalan By Pass Kota Padang masih jauh dari target yang ideal.

Beberapa faktor penyebab dari kegagalan tersebut adalah kurangnya terjalin sistem koordinasi antar Dinas/ Instansi terkait terhadap program penghijauannya masing-masing, dan belum adanya pemberdayaan masyarakat setempat khususnya yang tinggal di daerah tepi jalan By Pass tersebut.

Untuk itu diperlukan perbaikan sistem manajemen pengelolaan Penghijauan Damija dan Dawasja dengan didukung dengan kekuatan hukum yang mengikat berupa Peraturan Daerah yang mengatur dan menetapkan model Pengelolaan Penghijauan Damija dan Dawasja di Kota Padang yang mencakup pengaturan Sistem pengelolaannya, kelembagaan, Pelaksanaan penanaman maupun pemeliharaan yang dikelola secara terkoordinasi.

5.7.3. Mengkaji fakta

Menurut Rangkuti (2005) analisis SWOT dapat digunakan sebagai pendekatan berdasarkan fakta-fakta yang ditemui untuk dikaji untuk menyusun strategi-strategi dalam rangka proses pengambilan keputusan.

Analisa SWOT bertujuan untuk mengidentifikasi dan menginventarisasikan kondisi permasalahan program penghijauan di Damija dan Dawasja terhadap hal-hal yang dapat mempengaruhi , baik dari faktor internal maupun faktor eksternalnya.

Selanjutnya dari pengaruh faktor-faktor tersebut akan dapat diketahui dan dihasilkan pemetaan interaksi antara faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dengan faktor eksternal (peluang dan ancaman) serta strategi alternatif penanganan yang harus diambil (Santoso,2005).

Sehingga keberhasilan suatu strategi yang diperoleh dapat diterapkan sebagai bahan perkembangan dalam model upaya pengelolaan penghijauan di Damija dan Dawasja.

Selanjutnya faktor-faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan faktor-faktor eksternal (peluang dan ancaman) dari hasil penelitian terhadap pelaksanaan program penghijauan Damija dan Dawasja Jalan By Pass Kota Padang adalah sebagai berikut ;

1. Kekuatan (Strength)

Beberapa faktor kekuatan yang cukup potensial , antara lain ;

- a. Adanya dukungan pemerintah
- b. Adanya aturan dan perundangan yang mendukung.
- c. Tersedianya SDM yang cukup.
- d. Tersedianya dana.

2. Kelemahan (Weakness)

Dari hasil pengamatan dan hasil wawancara dengan pihak-pihak terkait, dapat disimpulkan adanya kelemahan-kelemahan dalam pelaksanaan Program Penghijauan di Damija dan Dawasja antara lain ;

- Kurangnya Koordinasi antar stakeholder(yaitu antara Dinas Pertamanan dengan PU BM dan Dinas Kehutanan)
- Belum adanya SOP tentang pengelolaan Penghijauan Damija dan Dawasja.
- Belum didukung Perda yang secara khusus mengatur program penghijauan di Damija dan Dawasja.
- Masih kurangnya peranan masyarakat setempat dalam berpartisipasi dalam kegiatan penghijauan di Damija dan Dawasja.

Dari hasil wawancara dengan stakeholder dan hasil pengamatan di lapangan masih ditemui kelemahan-kelemahan yang menghambat program penghijauan di Damija dan Dawasja Jl.By Pass Kota Padang , yaitu kurangnya koordinasi antar stakeholder. Hal ini terlihat adanya kebijakan/program pengelolaan penghijauan yang dikeluarkan pada

masing-masing Dinas/Instansi terkait dengan penghijauan di Damija dan Dawasja yang dibuat tanpa koordinasi sehingga ada beberapa instansi yang mengeluarkan kebijakan yang sama dengan instansi lainnya.

Di samping itu dalam melaksanakan programnya pada umumnya belum di buat Setandart Operasional Prosedur (SOP) yang jelas dan terpadu antar Dinas/Instansi terkait.

3. Peluang (Opportunity)

Beberapa peluang yang dapat dimanfaatkan dalam Program Penghijauan di Jalan By Pass Kota Padang antara lain ;

- Masih luasnya lahan Damija dan Dawasja.
- Kondisi tanah setempat relatif subur.
- Karakteristik masyarakat setempat suka bermusyawarah dan bergotong royong.
- Banyak jenis tanaman yang cocok dengan suhu dan jenis tanah setempat.

Di sepanjang jalan By Pass Kota Padang masih terdapat peluang cukup besar untuk dilakukan program penghijauan dalam rangka kelestarian fungsi dan kualitas sistem penyangga kehidupan. Dengan panjang jalan 22 Km dengan lebar Damija 40m, yang dijadikan Daerah Manfaat Jalan baru 20 m, sehingga masih tersisa lahan Damija 20 m yang masih dapat untuk dijadikan program pelebaran jalan dan daerah penghijauan.

Demikian juga dengan Dawasja telah ditetapkan dalam perencanaan Rencana Tata Ruangnya dengan batas 20 m dari tepi Damija dan bangunan sepanjang jalan By Pass tersebut yang dapat dimanfaatkan sebagai lahan konservasi/Program penghijauan.

4. Ancaman (Threat).

Dari hasil survey lalu lintas yang melewati jalan By Pass Kota Padang yang telah dilakukan oleh P2JJ dalam 2 (dua) tahun terakhir yaitu

tahun 2007 dan 2008, diperoleh data adanya peningkatan yang cukup tinggi. sehingga polusi udara akibat gas buang kendaraan bermotor dan kebisingan terjadi peningkatan terus menerus. Peningkatan kondisi pencemaran tersebut harus segera diatasi. Salah satu cara untuk menetralsir pencemaran tersebut adalah dengan mengadakan penanaman pohon di sepanjang jalan tersebut.

Kendala yang mengancam keberhasilan program penghijauan di Damija dan Dawasja tersebut, antara lain ;

- Adanya wacana pelebaran jalan By Pass .
- Pengangkutan material pembangunan rumah/ruko dan kegiatan usaha di sepanjang Jl.By Pass Kota Padang .
- Masih terdapatnya ternak yang berkeliaran di sepanjang Jl.By Pass sehingga keberadaannya dikhawatirkan mengganggu tanaman penghijauan.
- Kurangnya kesadaran pengemudi dalam memarkir mobil sembarangan.

5.7.4. Mencari Alternatif Pilihan

Untuk mencari alternatif pilihan, analisa yang diperoleh dari hasil identifikasi faktor-faktor internal maupun eksternal selanjutnya dilakukan pembobotan tiap-tiap unsur untuk mengetahui tingkat kepentingan unsur-unsur tersebut.

Untuk katagori sangat penting (nilai 3), apabila unsur tersebut memberi kontribusi yang sangat besar dan sangat berpengaruh terhadap pengelolaan penghijauan Damija dan Dawasja. Katagori tidak penting (nilai 1) diberikan apabila keberadaan unsur tidak mempunyai kontribusi yang signifikan, yang berarti ada maupun tidak adanya unsur tersebut pengelolaan tetap dilakukan. Sedangkan nilai yang dikatagorikan penting (nilai 2) adalah unsur yang tidak didefinisikan sebagai unsur penting dan

unsur tidak penting. Selanjutnya kriteria penilaian secara lebih rinci adalah sebagai berikut ;

a. Kriteria Sangat Penting

- Sangat mempengaruhi pelaksanaan Program Penghijauan di Damija dan Dawasja, tanpa adanya unsur tersebut program tidak dapat berjalan.

b. Kriteria Penting.

- Mempengaruhi pelaksanaan program, adanya unsur tersebut bisa mendukung keberhasilan program dan tanpa unsur tersebut program bisa berjalan tetapi tidak optimal.

c. Kriteria tidak penting

- Ada atau tidak adanya unsur-unsur tersebut tidak berpengaruh terhadap pelaksanaan program.

Tabel 5.7.
Pembobotan Unsur-unsur SWOT

No	Unsur Swot	Skor	Total	Ket
----	------------	------	-------	-----

A1.	Kekuatan (S)			
1.	Adanya dukungan dari pemerintah	3	S1	Sangat penting
2.	Adanya peraturan yang mendukung.	2	S2	Penting
3.	Tersedianya SDM yang cukup.	2	S3	Penting
4.	Tersedianya dana.	3	S4	Sangat Penting
A2.	Kelemahan (W)			
1.	Kurangnya Koordinasi antar stakholder	2	W1	Sangat penting
2.	Belum adanya SOP	2	W2	Sangat penting
3.	Belum didukung Perda yang secara khusus mengatur program penghijauan di Damija dan Dawasja.	2	W3	Sangat penting
4.	Masih kurangnya sosialisasi dan pemberdayaan terhadap masyarakat setempat.	2	W4	Penting
5.	Tata guna lahan di Jl By Pass untk tempat usaha/pegudangan dan perkantoran bukan utk perumahan.	2	W4	Penting

No	Unsur Swot	Bobot	Skor	Ket
B1.	Peluang (O)			
1.	Masih luasnya lahan Damija dan Dawasja.	3	O1	Sangat penting
2.	Kondisi tanah setempat relatif subur.	2	O2	Penting
3.	Karakteristik masyarakat	2	O3	Penting

4.	setempat yang suka bermusyawarah dan bergotong royong. Banyak jenis tanaman yang cocok dengan suhu dan jenis tanah setempat	2	O4	Penting
B2.	Ancaman (T)			
1.	Adanya wacana pelebaran jalan	3	T1	Sangat Penting
2.	Pengangkutan material pembangunan rumah/ruko & kegiatan usha di tepi jln.	2	T2	Penting
3.	Masih terdapatnya ternak yang berkeliaran disepanjang Jl.By Pass.	2	T3	Penting
4.	Kurangnya kesadaran pengemudi memarkir mobil sembarangan.	2	T4	Penting

Dalam menentukan alternatif pilihan dapat diperoleh dari keempat faktor (kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman) yang digunakan untuk menentukan kebijakan dalam pengelolaan penghijauan di Damija dan Dawasja. Formulasi strategi dapat dilihat dalam tabel berikut ini ;

Tabel 5.8
Alternatif Strategi

	Peluang (O)	Ancaman (T)
Eksternal	-Luasnya Damija & Dawasja -Kondsh subur -Karakter masy mendukung. -Banyak jenis tanaman yang Bisa tumbuh.	-pelebaran jalan -distribusi material -ancaman ternak -kurang kesadaran pengemudi.
Internal		

<p style="text-align: center;">Kekuatan (S)</p> <ul style="list-style-type: none"> -Adanya dukungan pemerintah -Adanya aturan perundangan -Tersedianya SDM yang cukup. -Tersedianya dana. 	<p style="text-align: center;">Strategi SO</p> <ul style="list-style-type: none"> -Merencanakan model Program Pengelolaan penghijauan secara koordinasi. -Meningkt pengetahuan dan kesadaran stakh thd prog penghijauan Damija&Dawasja. -Perlunya penanaman Pohon lindung di Jalan By Pass. 	<p style="text-align: center;">Strategi ST</p> <ul style="list-style-type: none"> -Memanfaatkan dan menegakkan thdp peraturan yg ada untuk mendukung prog penghijauan Damija &Dawasja.
<p style="text-align: center;">Kelemahan (W)</p> <ul style="list-style-type: none"> -Kurangnyakoordinasi -Belum adanya SOP -Belum didukung Perda -Masih kurangnya sosiali sasi dan pemberdayaan terhadap masyarakat setempat 	<p style="text-align: center;">Strategi WO</p> <ul style="list-style-type: none"> -Perlu adanya Perda yg mengatur prog penghij Damija&Dawasja. 	<p style="text-align: center;">Strategi WT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Merencanakan kawasan konservasi dlm perenc jln raya. -Perlunya sosialisasi dan pemberdayaan masya dlm program penghijauan Damija & Dawasja

Dari analisis dalam tabel tersebut diperoleh sebanyak 7 strategi yang dapat dipakai sebagai pendekatan sistem pengelolaan penghijauan di Damija dan Dawasja Jalan By Pass Kota Padang. Alternatif strategi tersebut didapat dengan cara memformulasikan strategi silang.

- Strategi SO, disusun dengan memanfaatkan kekuatan-kekuatan yang dimiliki dengan mengoptimalkan peluang yang ada.
- Strategi ST, disusun untuk memanfaatkan seluruh kekuatan guna menanggulangi ancaman.
- Strategi WO, strategi yang memanfaatkan seluruh peluang untuk mengatasi kelemahan.
- Strategi WT, strategi yang dibuat untuk mengatasi semua kelemahan dan ancaman yang timbul.

Selanjutnya hasil formulasi alternatif strategi tersebut dibuatkan skala prioritas dengan menilai potensi yang dapat menyelesaikan permasalahan. Penentuan urutan sasaran prioritas dengan cara mempertimbangkan unsur keterkaitan dalam setiap unsur-unsur SWOT, dan nilai yang didapat untuk dijadikan ranking guna menetapkan skala prioritas.

Tabel 5.9.
Penetapan Prioritas Analisa Swot

No	Unsur SWOT	Ket	Skor	Ran k
-----------	-------------------	------------	-------------	------------------

1.	Merencanakan Model Program penghijauan Damija dan Dawasja secara terkoordinasi dg pihak terkait.	S1,S2,S3,S4 O1,O2,O3,O4	19	I
2.	Merencanakan daerah konservasi di Damija dan Dawasja dlm perenc jln.	W1,W2,W3, W4,T1	11	II
3.	Memfaatkan dan menegakkan peraturan yg ada untuk mendukung program penghijauan Damija &Dawasja	S2,T1,T2,T3, T4	11	III
4.	Perlunya sosialisasi dan pemberdayaan masya dlm prog penghijauan Damija & Dawasja	W1,W4,T2,T3, T4	10	IV
5.	Perlunya kegiatan penanaman Pohon lindung di Jl.By Pass	S1,S4,,O1	9	V
6.	Meningkt pengetahuan dan kesadaran stakholder thd prog penghijauan Damija &Dawasja	S3,S4,O3	7	VI
7.	Perlu adanya Perda yg mengatur sec khusus prog penghijauan Damija&Dawasja.	W3,O1	5	VII

Nilai max prioritas = 19

Nilai minimum = 7

Nilai tengah = $\frac{19 - 7}{4} = 3$

4

Dengan demikian untuk penetapan skala prioritas pelaksanaan program selama 4 tahun yang berdasarkan berdasarkan nilai skor adalah sebagai berikut ;

Tabel 5.10.
Prioritas Kegiatan

No	Prioritas th pelaksanaan	Ring Scor	Ranking
----	--------------------------	-----------	---------

1.	I	15 sd 19	I
2.	II	10 sd 14	II,III,IV
3.	III	6 sd 9	V,VI
4.	IV	0 sd 5	VII

5.7.5. Memilih Alternatif

Pilihan alternatif yang terbaik untuk penanganan penghijauan Damija dan Dawasja dan memiliki ranking tertinggi diantara beberapa alternatif adalah Merencanakan Model Penghijauan di Damija dan Dawasja secara terkoordinasi dengan pihak terkait, dengan harapan untuk ke depannya dapat menyelesaikan masalah program penghijauan khususnya di Damija dan Dawasja jalan By Pass Kota Padang.

Berdasarkan alternatif pilihan yang telah diuraikan diatas, Model Penghijauan Damija dan Dawasja tersebut mencakup sistem manajemen dan pelaksanaan teknisnya dengan memberdayakan masyarakat setempat dan dapat dituangkan dalam Peraturan Daerah.

5.7.6. Mengkaji Alternatif Pilihan

Sebelum menerapkan alternatif pilihan tersebut yang harus dikaji terlebih dahulu adalah menyatukan persepsi dan program yang berada pada Instansi-instansi terkait agar mengarah dalam satu kebijakan.

Model penghijauan di Damija dan Dawasja harus mempertimbangkan pemilihan jenis tanaman yang cocok dengan kondisi setempat baik menurut karakteristiknya, fungsinya, lanskap, maupun artistik fisualnya, akan tetapi segi keamanan/keselamatan yang terkait dengan fungsi jalan itu sendiri harus merupakan prioritas yang utama.

5.7.7. Mengimplementasikan.

Setelah tahapan perencanaan tersebut di atas selesai dilakukan, maka langkah selanjutnya adalah melaksanakan kegiatan tersebut sesuai dengan yang direncanakan dan telah dilakukan koordinasi antar Dinas/Instansi terkait dengan melibatkan masyarakat setempat .

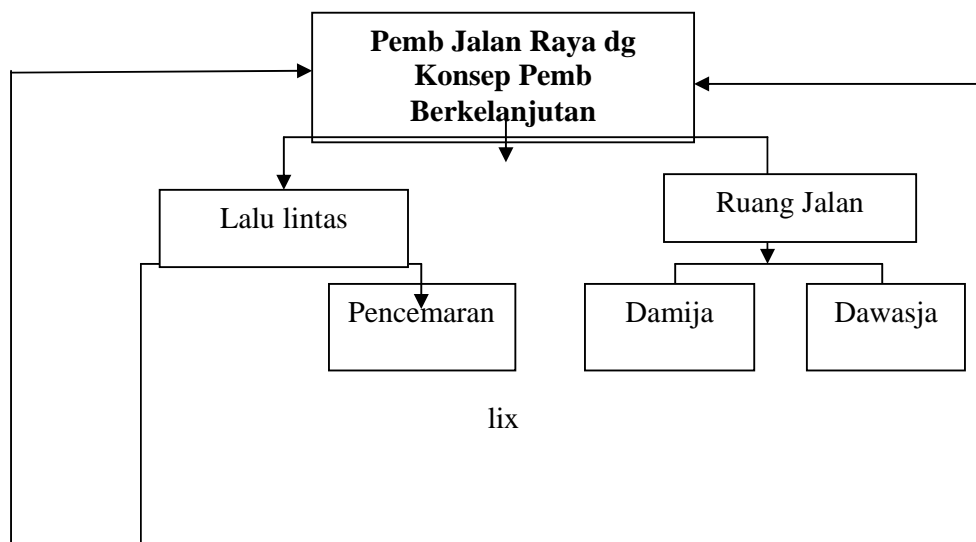
Untuk lancarnya Program Penghijauan Damija dan Dawasja tersebut maka kegiatan tersebut harus memiliki dasar hukum yang jelas. Untuk itu penerbitan Peraturan Daerah yang menetapkan aturan-aturan teknis maupun non teknis harus segera ditetapkan agar dalam implementasinya memiliki dasar pijakan yang jelas.

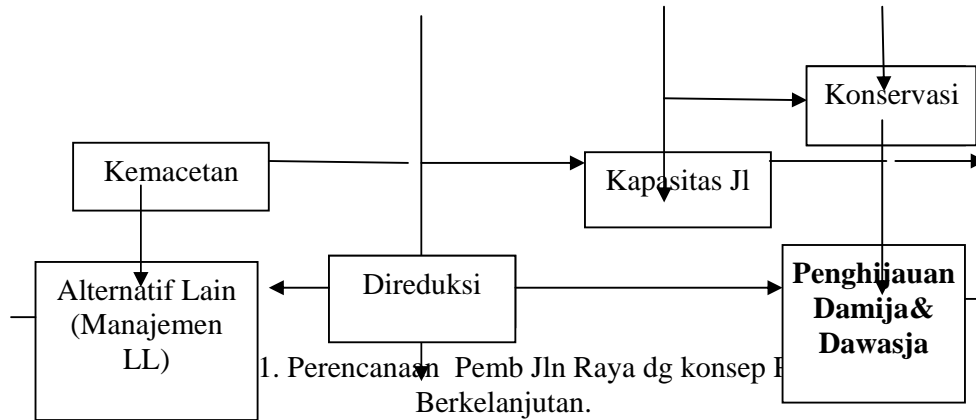
Selanjutnya agar dalam implementasinya dapat berjalan baik dan di pahami oleh semua pihak terkait, untuk itu diperlukan program sosialisasi terhadap stakholder dan melibatkan masyarakat mulai dari awal perencanaan sampai pelaksanaan dan pengawasannya.

5.8. Usulan Model Penghijauan Damija dan Dawasja

Penghijauan di sepanjang jalan khususnya di Damija dan Dawasja dimaksudkan sebagai upaya untuk perbaikan lingkungan perkotaan dengan tujuan untuk mewujudkan lingkungan hidup yang sehat, rapi dan indah serta dapat menjaga iklim mikro, estetika, resapan air serta keseimbangan lingkungan perkotaan pada umumnya.

Agar kegiatan penghijauan di Damija dan Dawasja dapat mencapai tujuan dan sasarannya secara optimal, diperlukan pembuatan model pengelolaan yang tepat untuk dapat dijadikan acuan dari pihak-pihak terkait dengan pelaksanaan penghijauan di Damija dan Dawasja. Tahapan-tahapan perancangan model penghijauan Damija dan Dawasja tersebut dapat diuraikan sebagai berikut ;





Konsep pelaksanaan Program Penhijauan selama ini belum dimulai dari tahap perencanaan dari jalan itu sendiri. Untuk itu kedepannya diharapkan untuk pihak Bina Marga dan Dinas Tata Ruang dan Tata Bangunan agar dapat merencanakan daerah konservasi di Damija dan Dawasja sejak dari perencanaan pembangunan jalan raya.

Dengan telah tersedianya lahan tersendiri pada Damija dan Dawasja diharapkan untuk kedepannya tingkat pencemaran yang berasal dari gas buang kendaraan bermotor dapat ditekan/ dikurangi sehingga dapat menjaga kelestarian dan sekaligus keindahan lingkungan.

Model Program Penhijauan di Damija dan Dawasja meliputi sistim kelembagaannya, perencanaannya, pelaksanaannya, pemeliharannya dengan melakukan koordinasi secara terpadu sehingga tidak terjadi tumpang tindih program dari Instansi-instansi terkait.

5.8.1. Menyusun Kelembagaan

Langkah pertama untuk memulai program penhijauan di Damija dan Dawasja adalah dengan perancangan kelembagaan yang bertujuan untuk peningkatan pengelolaan, sumberdaya /potensi yang ada serta penyiapan peraturan yang akan dijadikan landasan hukum dalam pelaksanaannya.

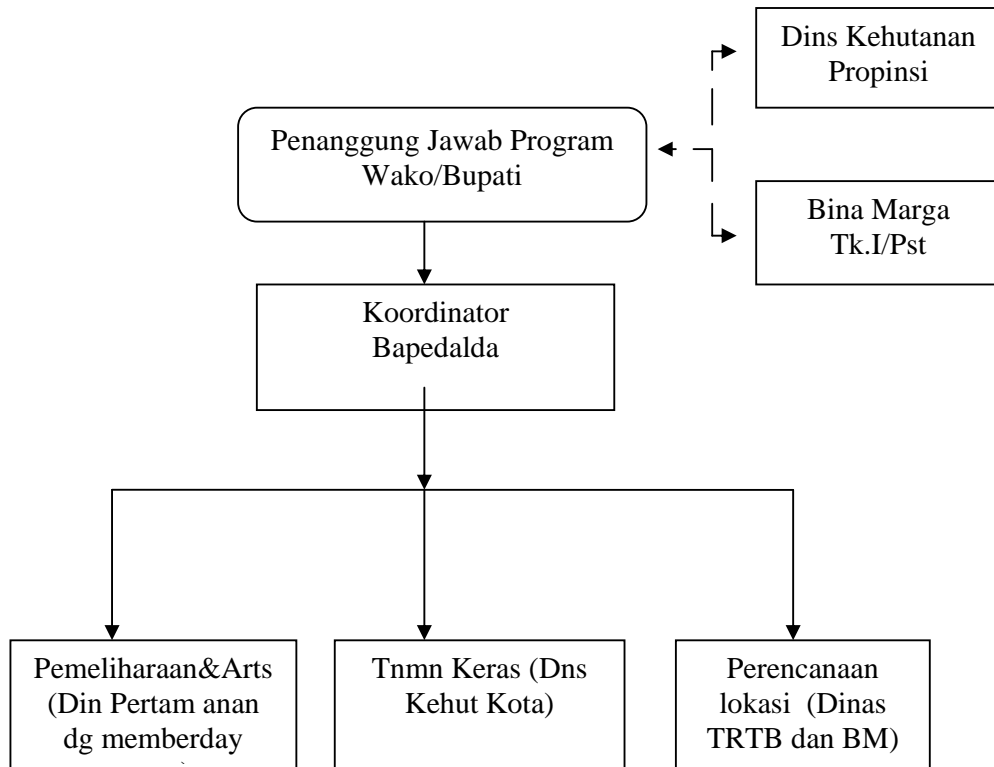
Dengan dicanangkan pelaksanaan Otonomi Daerah sejak tanggal 1 Januari 2001, maka wilayah administrasi Kota Padang menjadi Daerah Otonom Pemerintah Kota Padang dibawah pimpinan Walikota dapat

mengurus rumah tangganya sendiri sesuai yang telah dilimpahkan oleh Pemerintah Pusat.

Dengan demikian Walikota mempunyai kewenangan dan tanggung jawab untuk mengelola daerahnya dan dalam melaksanakan tugasnya Walikota dibantu oleh Instansi/Dinas/Lembaga yang telah dibentuk sesuai tugas dan bidangnya masing-masing.

Disamping itu dalam menjalankan tugasnya Walikota perlu mengadakan koordinasi sektoral maupun lintas sektoral, seperti halnya dalam mengelola Damija dan Dawasja pada jalan-jalan Propinsi maupun jalan Negara yang berada di wilayah Kota Padang.

Dalam melaksanakan Program Penghijauan di Damija dan Dawasja jalan Propinsi/jalan Negara diperlukan kelembagaan yang melibatkan pihak pengelola jalan tersebut . Untuk itu diperlukan format pembentukan organisasi Program Penghijauan di Damija dan Dawasja yang dianggap tepat .



Gbr.5.12.Model Usulan Kelembagaan Pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja Jln Prop/Neg

Agar kegiatan penghijauan di Damija dan Dawasja berjalan dengan efektif dan tidak terjadi tumpang tindih kegiatan dari instansi terkait, maka diperlukan perencanaan yang terkoordinasi dengan penetapan tugas dan tanggung jawab yang jelas sesuai dengan bidang tugas pokok dan fungsi masing-masing Dinas dan Instansi. Pembagian tugas dan tanggung jawab terhadap pengelolaan penghijauan Damija dan Dawasja dapat diusulkan serbagai berikut ;

1. Penanggung jawab adalah Kepala Daerah, untuk jalan Propinsi/Negara perlu koordinasi dengan BM Prop/Dirjen BM dan Dinas Kehutanan Propinsi.
2. Koordinator Bapedalda Kota/Kabupaten .
3. Penyiapan lahan yang akan dijadikan daerah penghijauan adalah pihak Dinas RTRB Kota/Kabupaten dengan pihak Bina Marga sebagai pengelola jalan , yang penyediaan lokasinya telah dirancang pada saat perencanaan jalan tersebut.
4. Penyelenggaraan kegiatan penanaman untuk pohon lindung di jalan Negara/Propinsi menjadi tanggung jawab Dinas Kehutanan Propinsi
5. Penyelenggaraan kegiatan penanaman untuk pohon lindung di jalan Kota/Kabupaten Menjadi tanggung jawab Dinas Kehutanan Kota / Kabupaten.
6. Pemeliharaan dan perancangan lanskap serta permodelan arstistik visual tanggung jawab Dinas Kebersihan dan Pertamanan dengan melibatkan swasta dan potensi masyarakat sekitarnya.

Untuk jalan Propinsi dan Jalan Negara penyelenggaraan Program Penghijauan di Damija dan Dawasja tersebut perlu adanya koordinasi antar sektoral terutama dengan pihak Bina Marga Propinsi/Pusat guna merancang lebih awal lokasi penghijauan, disamping itu untuk progra

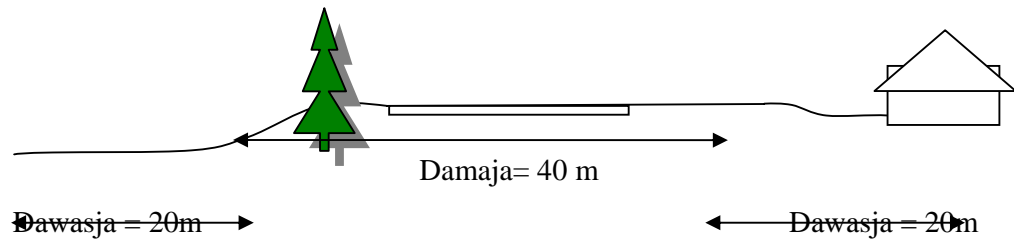
Penanaman pohon lindung juga diperlukan koordinasi dengan Dinas Kehutanan Propinsi yang memiliki program penghijauan tersendiri seperti Program Gerhan yang telah dicanangkan oleh Departemen Kehutanan.

5.8.2. Perencanaan

Penyiapan lahan untuk program penghijauan di Damija dan Dawasja harus mempertimbangkan faktor-faktor yang berkaitan dengan fungsi dan rancangan jalan itu sendiri terutama terkait dengan rencana jangka menengah dan jangka panjang jalan tersebut. Untuk itu guna penyiapan lahan penghijauan tersebut sangat diperlukan adanya koordinasi antar pihak terkait khususnya dengan pengelola jala tersebut.

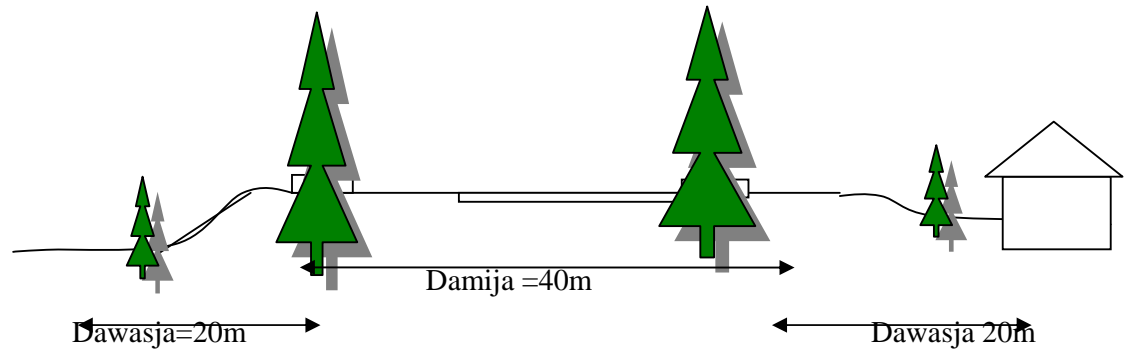
Untuk model penghijauan di Jalan By Pass Kota Padang dapat diusulkan rancangan kedepannya sebagai berikut ;

a. Kondisi Existing



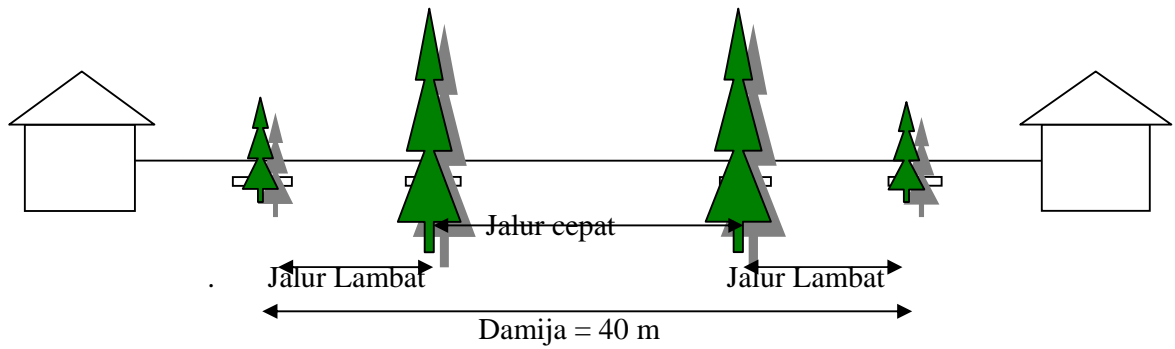
Gbr.5.13. Kondisi existing Jl.By Pass

b. Usulan Rencana Model Penghijauan Jangka Pendek



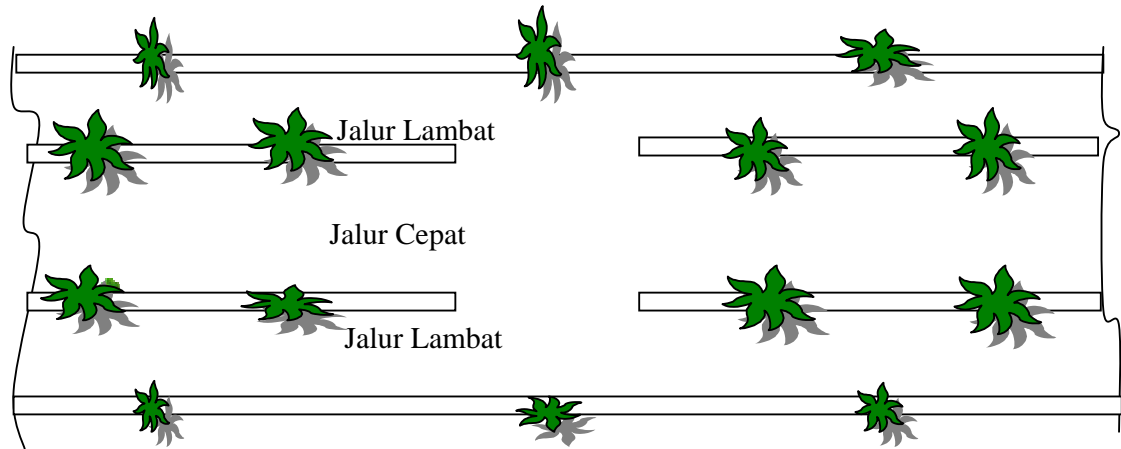
Gbr.5.14 . Renc Penghijauan jangka pendek

c. Usulan Rencana Model Penghijauan Jangka Panjang



Gbr. 5.15. Renc Jangka Panjang

d. Penampang memanjang



Gbr. 5.16. Renc Potongan Memanjang

5.8.3. Penanaman

1. Kriteria Jenis Tanaman.

Pemilihan tanaman yang sesuai untuk peneduh jalan merupakan hal yang harus dilakukan terlebih dahulu, dalam pemilihan jenis tanaman yang akan ditanam di Damija dan Dawasja tersebut harus mempertimbangkan hal-hal seperti ;

- a. Mudah tumbuh pada tanah yang dalam kondisi padatTidak mempunyai akar permukaan yang besar
- b. Tahan terhadap tiupan angin yang kencang
- c. Dahan batang tidak mudah patah
- d. Pohon tidak mudah tumbang
- e. Tahan terhadap pencemaran akibat enisi gas buang
- f. Cukup teduh
- g. Mempunyai tekstur yang indah
- h. Cocok dengan ruang yang tersedia
- i. Umur Panjang
- j. Pertumbuhan cepat
- k. Tahan hama dan penyakit
- l. Cocok dengan suhu/cuaca setempat

- m. Cocok dengan jenis tanah setempat
- n. Struktur daun rapat dengan domongan warna hija

Jenis tanaman yang dipilih diutamakan jenis kayu-kayuan yang perakarannya tidak merusak jalan dan berfungsi sebagai peneduh dan penetralisir polusi yang berasal dari emisi gas buang kendaraan bermotor, yang ditanam dengan jarak 5 meter di kanan kiri jalan, sepanjang jalan By Pass Kota Padang.

Untuk jenis tanaman yang lokasi penanamannya daerah tergenang air secara periodik dapat ditanam jenis antara lain Jelutung (*Dyera costulata*), Pulai (*Alstonia angustifolia*), dan Keranji (*Dialium indicum*). Untuk daerah yang dekat dengan laut, dapat ditanam jenis Ketapang (*Terminalia Catapa*) dan Bitangor Laut (*Collophyllum inophyllum*). Sedangkan untuk daerah yang mempunyai drainase yang baik dapat ditanam jenis Asam, Tanjung, Mahoni dll. Contoh jenis-jenis tanaman yang digunakan dalam pembuatan tanaman penghijauan berdasarkan manfaatnya ;

- A. Penyerap partikel limbah
 - a. *Agathis alba* (damar)
 - b. *Swietenia macrophylla* (mahoni daun lebar)
 - c. *Podocarpus imbricatus* (jamuju)
 - d. *Myristica fragrans* (pala)
 - e. *Pithecelebium dulce* (asam landi)
 - f. *Cassia siamea* (johar)
 - g. *Polyathea longifolia* (glodogan)
 - h. *Barringtonia Asiatica* (keben)
 - i. *Mimosops elengi* (tanjung).

- B. Penyerap CO₂ dan penghasil O₂.
 - a. *Agathis Alba* (damar)
 - b. *Bauhinea purpurea* (kupu-kupu)
 - c. *Leucaena leucocephala* (lamtoro gung)
 - d. *Acacia auricoliformis* (akasia)
 - e. *Ficus benyamina* (beringin)

- C. Penyerap/penepis bau
 - a. *Michella Champaka* (cempaka)
 - b. *Pandanus sp* (pandan)
 - c. *Murraya paniculata* (kemuning)
 - d. *Mimosops elengi* (tanjung)

- D. Mengatasi Penggenangan
 - a. *Artocarpus integra* (nangka)
 - b. *Paraserianthes falcataria* (albizia)
 - c. *Acacia vilosa*
 - d. *Indigofera galegoides*
 - e. *Dalbergia spp*
 - f. *Swietenia mahagoni* (mahoni)
 - g. *Tectona grandis* (jati)
 - h. *Samanea saman* (kihujan)
 - i. *Leucaena glauca* (lamtoro)

- E. Pelestarian air tanah
 - a. *Casuarina equisetifolia* (cemara laut)
 - b. *Ficus elastica* (fikus)
 - c. *Hevea brasiliensis* (karet)
 - d. *Garcinia mangostana* (manggis)
 - e. *Lagerstroemia speciosa* (bungur)
 - f. *Cocos nucifera* (kelapa)

- F. Pengamanan pantai dari abrasi.
- a. *Avicinnia* sp (bakau)
 - b. *Bruguiera* sp (tancang)
 - c. *Nypa fruticans* (nipah)

2. Pemilihan Tanaman Sesuai Kondisi Setempat.

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Balai Besar Pengkajian Teknologi Pertanian Sumatera Barat (BPTP Sumbar) di Kelurahan Lubuk Minturun Sungai Lareh By Pass Kota Padang seperti yang telah diuraikan sebelumnya, kondisi tanah disekitar jalan tersebut subur dan cocok untuk ditanami berbagai macam tanaman.

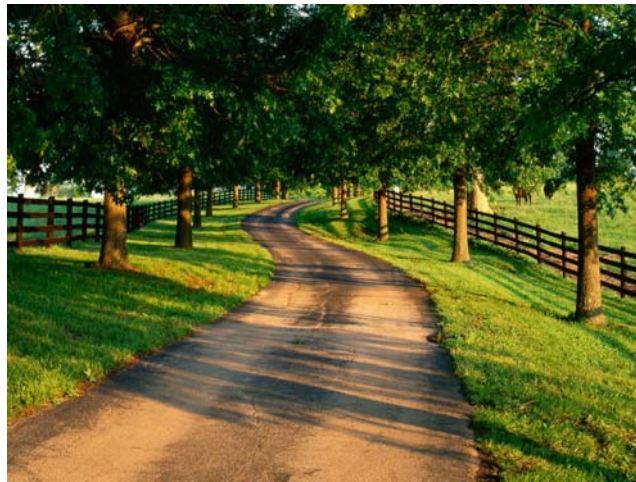
Bila dilihat dari kondisi drainase jalan By Pass tersebut cukup baik dan lahan Damija cukup luas maka pemilihan pohon lindung jenis tanaman Tanjung dan Mahoni cukup tepat, terutama mahoni sangat cocok. Hal ini dapat dilihat dari beberapa pohon Mahoni yang tumbuh di jalan By Pass Kota Padang yang tumbuh sangat subur.

Sedangkan tanaman di Dawasja/di halaman pekarangan bisa ditanami tanaman buah-buahan yang disukai masyarakat setempat dan memiliki nilai ekonomis, antara lain pohon Durian, Manggis dan Mangga.



Gbr.5.17 Pohon Tanjung

Pohon tanjung tidak memiliki akar permukaan yang besar sehingga cocok untuk ditanam ditepi jalan karena tidak merusak badan jalan, disamping itu pohon ini memiliki warna domonan yang hijau dan tekstur yang indah. Pohon tanjung juga mempunyai fungsi sebagai penyerap partikel, penepis bau sehingga dengan penanaman pohon ini di Damija dan Dawasja akan bisa menetralsir pencemaran udara yang diakibatkan oleh emisi gas buang.



Gbr. 5.18 Pohon Mahoni

Pohon Mahoni sangat cocok untuk penghijauan di Damija dan Dawasja dikarenakan pohon tersebut akarnya tidak merusak badan jalan, juga dahannya kuat tidak mudah patah, disamping itu pohon mahoni memiliki daun yang dominan warna hijau dan bentuk teksturnya indah. Manfaat pohon mahoni terhadap lingkungan cukup besar terutama dalam menetralsir pencemaran gas buang kendaraan bermotor sebagai penyerap partikel dan mengatasi penggenangan air,



Gbr.5.19 Pohon Durian

Pohon Durian cocok di tanam di Damija dan Dawasja karena selain cocok dengan tanah setempat juga memiliki nilai ekonomis yang dapat bermanfaat untuk menambah penghasilan masyarakat setempat.



Gbr. 5.20. Pohon Manggis

Pohon manggis disamping memiliki tekstur yang indah juga memiliki nilai ekonomis dan pohon ini cocok untuk ditanam di daerah Kota Padang. Pohon manggis adalah pohon tua di daerah

Minangkabau dan khususnya di Kota Padang saat ini menggalakkan penghijauan dengan menanam pohon manggis tersebut.

5.8.4. Model Pemberdayaan Masyarakat

Pemberdayaan masyarakat setempat sangat penting dalam pengelolaan penghijauan Damija dan Dawasja , terutama bagi masyarakat yang tinggal di tepi jalan. Dalam pemberdayaan masyarakat perlu untuk melibatkan perangkat Lurah, RT/RW, Karang Taruna, Organisasi Pecinta Alam.

Disamping itu karakteristik masyarakat setempat perlu dijadikan pertimbangan dalam membuat model pemberdayaan masyarakat dalam pengelolaan penghijauan di sepanjang jalan By Pass Kota Padang tersebut.

Langkah-langkah yang dapat dilakukan dalam pemberdayaan masyarakat dapat diuraikan sebagai berikut ;

1. Mengadakan sosialisasi dengan membentuk forum-forum komunikasi yang beranggotakan RT/RW/Kelompok organisasi masyarakat dalam rangka peningkatan pengetahuan dan menumbuhkan kesadaran masyarakat tentang perlunya pengelolaan lingkungan dan keindahan kota.
2. Menetapkan kapling-kapling lokasi penanaman, dan pembentukan kelompok-kelompok /group masyarakat untuk pengelolaannya, sehingga akan muncul kelompok-kelompok pecinta lingkungan dimasyarakat.
3. Merancang model-model arsitektur Lanskap Penghijauan Tepi Jalan sebagai alternatif pilihan kelompok masyarakat.
4. Memberikan bantuan bibit dan pupuk serta pembinaan secara berkala dari Instansi terkait kepada kelompok-kelompok masyarakat pecinta lingkungan.

5. Mendorong tumbuhnya kesadaran masyarakat dengan mengadakan lomba pada event-event tertentu dari tingkat Kelurahan, Kecamatan sampai tingkat Kota dengan perangsang hadiah yang menarik sesuai karakter budaya masyarakat setempat.

Bila dilihat dari budaya daerah Minangkabau yang seperti diuraikan sebelumnya sangat memungkinkan membangkitkan partisipasi masyarakat setempat yang memang mempunyai kebiasaan gotong royong.

Pembagian kapling untuk kelompok-kelompok masyarakat untuk diadakan lomba juga sangat mendorong keberhasilan program, bagi masyarakat Minang besarnya hadiah tidak menjadikan soal akan tetapi prestise lebih penting dari itu. Hal ini seperti prinsip dalam pepatah Minangkabau “ Jangankan Kalah , Samo sajo indak namuah” prinsip untuk selalu meraih kemenangan ini selalu menjadi kebanggaan masyarakat dalam pertandingan lomba –lomba, olah raga, domino, kebersihan yang diadakan pada hari-hari tertentu seperti Hari Kemerdekaan RI dan memperingati Maulud Nabi.

5.8.5. Pemeliharaan

Pemeliharaan tanaman tepi jalan dilakukan untuk menjaga kelangsungan hidup tanaman tersebut dan terhindar dari kerusakan dan gangguan gulma. Pemeliharaan dilakukan secara rutin dan periodik dengan melibatkan Dinas/Instansi terkait dan melibatkan partisipasi masyarakat setempat.

Kegiatan pemeliharaan meliputi ; penyulaman, penyiangan, pemupukan, dan pengendalian hama penyakit dan perlindungan terhadap tanaman yang meliputi kegiatan pemberantasan hama dan penyakit, pencegahan dari bahaya kebakaran serta perlindungan terhadap binatang ternak dan perilaku yang tidak baik dari kegiatan manusia.

Sedangkan pendanaan untuk pengadaan tanaman keras dianggarkan oleh Dinas Kehutanan sesuai prosedur juknis GN-RHL/GERHAN yang dikeluarkan Departemen Kehutanan. Sedangkan

biaya pemeliharaan termasuk penanaman pohon penutup dianggarkan melalui Dana Alokasi Umum (DAU) Kota Padang melalui kegiatan Dinas Kebersihan dan Pertamanan.

5.8.6. Pengendalian dan Pengawasan

Kegiatan Pengendalian dilapangan terkait dengan Program Penghijauan di Damija dan Dawasja dilakukan terutama terhadap pemakaian Damija dan Dawasja dari pedagang kaki lima maupun kegiatan-kegiatan yang tidak sesuai dengan fungsi Rencana Tata Ruang dan Wilayah yang telah ditetapkan.

Beberapa cara yang dapat dilakukan sebagai upaya pengendaliannya diantaranya adalah mengadakan sosialisasi, memasang papan larangan dengan mencantumkan sanksi-sanksi bagi pelanggarnya.

Selanjutnya kegiatan pengawasan juga dianggap sangat penting, karena dengan adanya pengawasan diharapkan semua kegiatan yang dilakukan dapat berjalan sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam perencanaan dan memperkecil dampak-dampak negatif yang mungkin ditimbulkan.

5.8.7. Evaluasi

Kegiatan evaluasi terhadap Program Penghijauan Damija dan Dawasja diharapkan untuk dapat mengkaji terhadap kegiatan yang telah dilakukan dengan memperhatikan pencapaian target serta dampak-dampak yang ditimbulkan akibat dari kegiatan tersebut.

Dalam kegiatan evaluasi harus diinventaris dampak-dampak positif dan dampak negatif meliputi dampak sosial, budaya, lingkungan dan keamanan , yang selanjutnya hasil dari evaluasi tersebut akan digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan selanjutnya.

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1. Kesimpulan

Dari hasil pengamatan dan wawancara langsung dengan pihak-pihak terkait dan setelah diadakan analisis, selanjutnya dapat disimpulkan sebagai berikut ;

1. Kebijakan Pemerintah yang dikeluarkan untuk Pengelolaan Penghijauan pada ruang terbuka terutama pada jalur hijau Damija dan Dawasja jalan By Pass Kota Padang masih belum berjalan efektif dikarenakan tidak disertai dengan pembentukan perangkat kelembagaan dan Standart Operasional Pelaksanaannya yang secara spesifik mengatur sistem Pengelolaan Penghijauan Damija dan Dawasja.
2. Sistem Pengelolaan Penghijauan di Damija dan Dawasja di Jalan By Pass Kota Padang masih perlu untuk dilakukan peningkatan koordinasi antar Instansi terkait (Bapedalda, Bina Marga Prop/P2JJ, Dinas Kebersihan dan Pertamanan, Dinas Kehutanan Kota/Propinsi, Dinas Tata Ruang dan Tata Bangunan), serta memberdayakan masyarakat setempat. Untuk menghindari tumpang tindih program serta memperjelas tugas fungsi masing-masing dalam Program Penghijauan Damija dan Dawasja. Untuk itu Walikota Kepala Daerah bersama Instansi terkait diharapkan membuat sistem Program Penghijauan untuk Jalan Negara dengan mengadakan koordinasi dengan Dirjen Bina Marga melalui Balai Besar Wilayah II di Padang .
3. Dalam pengelolaan penghijauan di Daerah Milik Jalan (Damija) dan Daerah Pengawasan Jalan (Dawasja) belum dibuatkan model pengelolaannya termasuk di dalamnya membentuk kelembagaan, menetapkan sistem perencanaannya, sistem penanaman, sistem pemberdayaan masyarakatnya dan pemeliharaannya, sehingga Program Penghijauan di Damija dan Dawasja Jalan By Pass Kota Padang belum dapat mencapai sasaran baik terkait dengan fungsi maupun artistik fisualnya.

5.2. Saran

Pengelolaan penghijauan di sekitar Damija dan Dawasja merupakan bagian dari kegiatan konservasi yang sangat penting artinya

bagi kelestarian lingkungan dan merupakan salah satu model dari konsep pembangunan yang berkelanjutan.

Model Penghijauan Damija dan Dawasja yang baik untuk dapat diterapkan di sepanjang jalan By Pass Kota Padang diharapkan dapat menjadikan inspirasi pengelolaan serius terhadap lingkungan pada semua ruas jalan baik jalan Kota, jalan Propinsi maupun jalan Nasional. Hal-hal yang perlu diperhatikan untuk mencapai keberhasilan dalam membuat model dalam kasus Jl.By Pass Kota Padang antara lain ;

4. Pemerintah daerah perlu membuat program penghijauan di kawasan Damija dan Dawasja pada ruas-ruas jalan dalam kota sesuai dengan RTRK /Lanskap Kota.
5. Dinas Prasarana Jalan/Bina Marga diharapkan mengadakan koordinasi dengan Dinas Kebersihan dan Pertamanan yang terkait dengan program penghijauan di Damija dan Dawasja khususnya pada kegiatan jangka pendek dan menengah maupun jangka panjang. Disamping itu diharapkan dalam perencanaan pihak Bina Marga untuk dapat mengalokasikan secara khusus lahan di Damija untuk dijadikan program penghijauan sebagai komitmennya dalam rangka menyukseskan pembangunan yang berkelanjutan.
6. Untuk memperjelas dan mempertegas sistem pengelolaan penghijauan di Damija dan Dawasja perlu ditetapkan Peraturan Daerah yang mengatur tentang sistem dan model penghijauan di Damija dan Dawasja yang disesuaikan dengan planing/lanskap Kota agar tidak terjadi tumpang tindih dan ketidak seragaman model dalam penanganan penghijauan pada ruas-ruas jalan dalam Kota.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, Kota Padang Dalam Angka, 2006, Bappeda Kota Padang.
- Anonim, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 51 tahun 1993 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, BAPEDAL, Jakarta, 1994.
- Anonim, Undang – Undang Republik Indonesia No. 13 tahun 1980 tentang Jalan Raya, DPU, Jakarta, 1981.
- Anonim, Undang – Undang Republik Indonesia No. 23 tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, BAPEDAL, Jakarta, 1994.
- Anonim, Instruksi Menteri Dalam Negeri No. 14 tahun 1988 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, Depdagri, Jakarta, 1989.
- Direktorat Sistem Jaringan Jalan Prasarana, 2002, Gambaran Umum tentang Jalan, Dep Kimperswil, Jakarta.
- Fandelli, Kaharuddin dan Mukhson. 2004. Perhutanan Kota, UGM, Yogyakarta.
- Hadi, Sudharto, P. 2000, Manusia dan Lingkungan, BP Undip, Semarang.
- Hadi, Sudharto, P. 2001, Dimensi Lingkungan Perencanaan Pembangunan, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Hadi, Sudharto P. 2006, Dimensi Lingkungan Perencanaan Pembangunan, Gajahmada University Press.
- Kriedman, 1977, Horticulture Short Course, Australia an. Asian University Cooperation Scheme, Unbraw, Malang. \
- Kozolowski, 1980, Impact of Air Pollution on Forest Ecosystem, Bio Science.
- Piragadie, 2001, Strategi Penanggulangan Pencemaran Udara dari Sektor Transportasi, Universitas Pasundan, Bandung.
- Rangkuty, F. 2001, Analisis SWOT, Gramedia, Jakarta.
- Zoer'aini, 2005, Tantangan Lingkungan dan Lanskap Hutan Kota, Bumi Aksara, Jakarta.

