

Perkembangan Ruang Pinggir Jalan Kelok Sembilan Sebagai Rest Area Informal dan Area Wisata, Kab. Limapuluh Kota

*Tasnim Nul Hakim, Muhammad Sani Roychansyah, Retno Widodo Dwi Pramono

Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Fakultas Teknik, UGM
e-mail: tasnimnulhakim@gmail.com

KATA KUNCI

Kelok Sembilan
Rest Area
Wisata
Jembatan
Perkembangan

ABSTRAK

Abstrak: Jalan Kelok Sembilan merupakan akses utama yang menghubungkan antara Provinsi Sumatera Barat dengan Provinsi Riau. Pada perkembangannya Jalan Kelok Sembilan mengalami perubahan yang besar melalui pembangunan Jembatan Kelok Sembilan untuk memecahkan permasalahan kemacetan yang terjadi. Pembangunan Jembatan Kelok Sembilan ini menjadi awal perkembangan fungsi ruang pinggir jalan Kelok Sembilan yang membentuk beberapa kegiatan. Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan perkembangan ruang pinggir jalan Kelok Sembilan dan perkembangan kegiatan yang timbul akibat pembangunan jembatan Kelok Sembilan tersebut. Penelitian ini menggunakan metode induktif-kualitatif dengan menganalisa proses perkembangan fisik, manusia dan aturan yang terjadi di kawasan ruang kelok sembilan. Dalam penelitian ini ditemukan bahwa pembangunan yang dilakukan menjadi aspek utama perkembangan ruang pinggir jalan kelok sembilan, pengunjung yang berhenti untuk menikmati keindahan alam dan beristirahat yang membuka peluang ekonomi bagi masyarakat sekitar dengan berdagang memenuhi kebutuhan logistik, hal ini membentuk area wisata dan kegiatan istirahat sebagai rest area, sehingga pemerintah membuat aturan untuk menjaga ketertiban di ruang pinggir jalan agar tidak mengganggu fungsi jalan Kelok Sembilan.

A. LATAR BELAKANG

Jalan Kelok Sembilan merupakan salah satu prasarana transportasi yang menghubungkan antara Provinsi Sumatera Barat dengan Provinsi Riau, dibangun pada tahun 1806 oleh Pemerintahan Hindia Belanda untuk pendistribusian rempah-rempah dan hasil alam lainnya. Hingga saat ini Jalan Kelok Sembilan masih digunakan sebagai akses utama transportasi darat, berada di antara perbukitan yang terjal membuat jalan kelok sembilan ini memiliki beberapa permasalahan, yakni jalan yang berliku, ruas jalan yang sempit, medan yang terjal yang menjadikan jalan ini kerap menjadi titik kemacetan sehingga menghambat mobilitas dan menjadikan kerugian dari beberapa sektor.

Pada tahun 2003 pemerintah merencanakan dan memulai pembangunan Jembatan Kelok Sembilan, jembatan dibangun lebar sehingga diharapkan dapat menyelesaikan masalah kemacetan, secara fisik jembatan dibangun berkelok sesuai konsep jalan lama, berada di ketinggian dan terletak ditengah perbukitan bukit barisan. Jembatan kelok sembilan ini dibangun dan diresmikan pada tahun 2013. Jalan ini telah dibangun jembatan sepanjang 2,5 km dengan rincian total panjang mencapai 964 meter dan jalan penghubung sepanjang 1.537 meter.



Gambar 1. Eksisting sebelum dan setelah pembangunan jembatan kelok sembilan

Maka dari itu pembangunan Jembatan Kelok Sembilan merupakan sebuah perkembangan fisik pada kawasan ini, hal ini keunikan jembatan dan suasana perbukitan yang asri membuat pengguna jalan menikmatinya dengan berhenti, berfoto dan sejenak melepas penat dalam perjalanan. Melihat fenomena tersebut munculah peluang usaha, masyarakat setempat memanfaatkan keberadaan pengunjung sebagai pasar yang sangat menguntungkan, dengan menyediakan beberapa kebutuhan logistik dan servis. Perkembangan yang terjadi di Kawasan Kelok Sembilan ini menjadikan pergeseran fungsi ruang pinggir jalan kelok sembilan yang dulunya hanya digunakan sebagai akses.

Maka dari itu penelitian ini berusaha untuk menjelaskan bagaimana proses perkembangan ruang pinggir Jalan Kelok Sembilan yang mengalami perubahan fungsi berdasarkan periodeisasi perkembangan fisik Kawasan Kelok Sembilan.

B. METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini menggunakan pendekatan Induktif-kualitatif. Pendekatan induktif menekankan pada melakukan pengamatan dahulu, kemudian menarik kesimpulan. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bertujuan untuk memahami suatu fenomena dalam konteks sosial secara alamiah dengan mengedepankan proses interaksi komunikasi yang mendalam antara peneliti dengan fenomena yang diteliti (Sugiyono, 2011) mengatakan bahwa dalam pandangan penelitian kualitatif, gejala penelitian itu bersifat holistik (menyeluruh, tidak dapat dipisah-pisahkan), sehingga peneliti kualitatif tidak akan menetapkan penelitiannya hanya berdasarkan variabel penelitian, tetapi keseluruhan situasi sosial yang diteliti yang meliputi aspek tempat (place), pelaku (actor) dan aktivitas (activity) yang berinteraksi secara sinergis. Situasi sosial tersebut, dapat dinyatakan sebagai obyek penelitian yang ingin diketahui “apa yang terjadi” di dalamnya.

Penelitian ini dilakukan untuk menjelaskan perkembangan ruang pinggir jalan kelok sembilan, dengan menjelaskan perkembangan dengan periodeisasi perubahan fisik kawasan. Lokasi penelitian berada di Kawasan Kelok Sembilan.

1. Unit Amatan dan Unit Analisis

Unit amatan dalam penelitian ini adalah perubahan fisik Kawasan Kelok Sembilan dan aktifitas manusia yang berubah karena pengaruh perkembangan fisik ada di Kawasan Kelok Sembilan. Unit analisis dalam penelitian ini adalah perkembangan kawasan kelok sembilan berdasarkan periodeisasi dari tahun 1908 hingga tahun 2018, sehingga menemukan perkembangan dari segi fisik dan dampaknya terhadap aktifitas manusia dan peran pemerintah dalam mengatur ketertiban.

2. Sumber Data

Sumber data yang dilakukan pada penelitian ini adalah dengan melakukan survei data primer (Observasi lapangan dan proses wawancara pada pihak yang bersangkutan). Prosedur pusposif adalah salah satu strategi menentukan informan yang paling umum dalam kualitatif, yaitu menentukan kelompok peserta yang menjadi informan sesuai dengan kriteria terpilih yang relevan dengan masalah penelitian (Bugin, 2011). Maka, dalam penelitian ini informan yang dianggap akan berperan banyak yakni wawancara pada responden PKL, Pengunjung, dan tokoh masyarakat sekitar, wawancara bersifat indeep interview (wawancara mendalam), agar

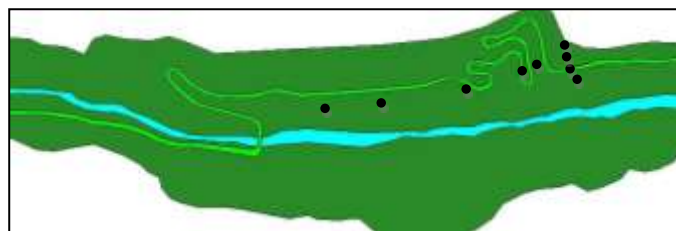
mendapatkan informasi sedetail mungkin dan peneliti dapat merasakan langsung kejadian dilapangan sehingga dapat menjelaskan perkembangan ruang pinggir Jalan Kelok Sembilan, Kabupaten Limapuluh Kota, Sumatera Barat.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembahasan mengenai perkembangan ruang pinggir jalan kelok sembilan dijabarkan dalam periodeisasi pembangunan fisik jalan kelok sembilan serta menjabarkan hal yang terjadi setelah pembangunan fisik terjadi.

1. Periode I (1908-2003) Sejarah Lama Jalan Kelok Sembilan

Sejarah jalan kelok sembilan ini dimulai pada masa pemerintahan Hindia-Belanda antara tahun 1908–1914. Tepatnya pada tahun 1930, Belanda telah berhasil membuka jalan penghubung wilayah dengan memotong bukit batu yang terjal agar dapat dijadikan jalur kendaraan, sehingga Jalan ini terwujud sebagai penghubung Payakumbuh dengan Pekanbaru pada saat itu. Jalan kelok sembilan mempunyai 9 buah kelok (dalam bahasa Minang yang berarti tikungan) yang sesuai dengan namanya dengan sudut putar 180 derajat, Jalan ini membentang sepanjang 300 meter di Jorong Aie Putih, Nagari Sarilamak, Kecamatan Harau, Kabupaten Lima Puluh Kota, Sumatera Barat dan merupakan bagian dari jalan penghubung Lintas Tengah Sumatera dan Pantai Timur Sumatera. Jalan ini memiliki tikungan yang tajam dan lebar sekitar 5 meter, jalan kelok sembilan dibuat berliku untuk melewati tanjakan yang curam sehingga mengurangi beban dan mengurangi resiko kecelakaan, jalan ini diapit oleh dua perbukitan di antara dua cagar alam: Cagar Alam Air Putih dan Cagar Alam Harau, Berikut gambar ruas jalan kelok sembilan pada tahun 1908 hingga 2003.



Gambar 2. Lokasi pedagang yang berada di jalan kelok sembilan pada tahun 2003, Sumber: Analisis Penulis, 2018

Dalam perkembangannya pada periode ini jalan kelok sembilan tidak mengalami pelebaran jalan, hanya diperbaiki jika ada kerusakan pada jalan. Serta aktifitas pedagang di lokasi ini hanya berjumlah sembilan orang, pedagang menyediakan logistik untuk pengendara jalan yang terkena macet di Jalan Kelok Sembilan, sistem buka tutup jalan diterapkan pada jalan ini karena ruas jalan yang sempit untuk dilalui oleh kendaraan yang bermuatan besar.

2. Periode II (2003-2013) Perencanaan dan Pembangunan Jembatan Kelok Sembilan

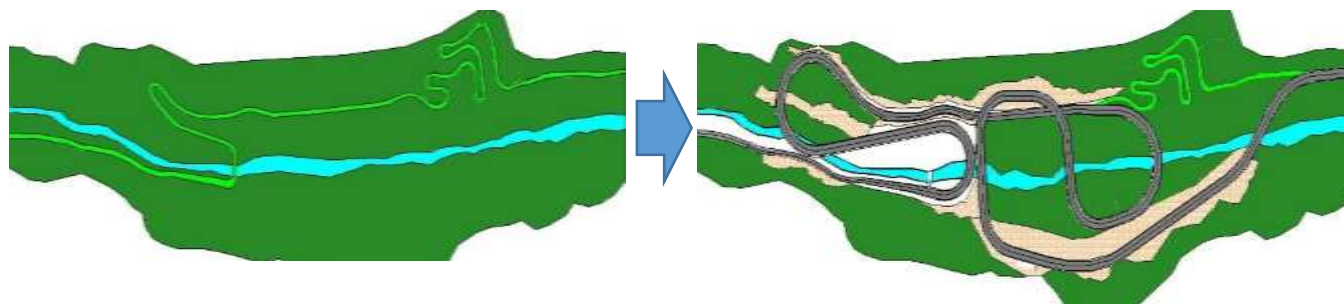
Mewujudkan peningkatan kualitas hidup dan meningkatkan daya saing serta pertumbuhan ekonomi nasional merupakan tujuan pembuatan jalan dan jembatan yang ramah lingkungan ini dalam meningkatkan kehandalan infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah, semua kegiatan ini bertujuan untuk mewujudkan keterhubungan antar daerah di mana jembatan itu akan dibangun. Karena hubungan konektivitas antar daerah sudah menyebar diantara dua wilayah pantai timur Sumatera (koridor ekonomi Sumatera) dengan wilayah barat Sumatera.

Jarak antara Padang-Bukittinggi-Pekanbaru-Dumai melalui jalan nasional sekitar 545 Km, namun di antaranya terdapat sekitar 3 Km yang mengalami penyempitan jalan (bottlenecking), di mana penyempitan ini menjadi penyebab tersendatnya arus angkutan antar ke dua wilayah tersebut, selain terjadi penyempitan, tanjakan dan belokan tajam serta lebar jalan yang sempit (kira-kira 5 meter) juga mewarnai tersendatnya arus angkutan. Karena penyempitan jalan di kawasan kelok sembilan, perjalanan dari Bukittinggi menuju Pekanbaru yang mestinya dapat ditempuh

dalam waktu 4 jam, bisa memakan waktu 5 sampai 6 jam, dalam sehari jalan kelok sembilan ini dilalui lebih dari 10 ribu unit kendaraan dan pada saat libur atau perayaan hari besar meningkat 2 (dua) sampai 3 (tiga) kali lipat menurut (Kementrian PU, 2000), sejak dibangun jalan kelok sembilan nyaris tak mengalami pelebaran berarti karena terkendala medan.

Menurut (Ety Budiharjo, 2013) menyatakan bahwa Jalan dengan kondisi bottlenecking ini juga tidak memungkinkan untuk dilewati oleh kendaraan berat seperti truk-truk dan kontainer yang biasa digunakan untuk mengangkut minyak, hasil bumi, hasil pertanian dan peternakan. Kondisi ini tentu saja sangat mempengaruhi pergerakan arus lalu lintas. Terbayang bahwa arus lalu lintas yang terjadi adalah sistem buka tutup atau bergantian lewat untuk saling memberi jalan.

Kepala Dinas Prasarana Jalan Sumatera Barat Ir. Hedyanto W. Husaini mengusulkan kepada pemerintah pusat untuk membangun jembatan layang. Setelah memperoleh persetujuan pemerintah pusat melalui Badan Perencanaan Pembangunan Nasional pada Agustus tahun 2003 maka Pembangunan jalan layang kelok sembilan mulai dikerjakan pada November tahun 2003 hingga selesai di tahun 2013. Desain jembatan layang yang telah memiliki aspek teknis, ekonomis dan lingkungan. Konsep jembatan layang ini dapat meminimalkan kerusakan yang terjadi pada tebing, sungai, lembah, tanaman dan hewan langka. Selain itu dalam perencanaan pembangunan jembatan layang ini juga diperhitungkan bagaimana mengembalikan kondisi hutan dan tanah yang terganggu setelah konstruksi selesai.



Gambar 3. Jalan kelok sembilan (2003) dan jembatan kelok sembilan (2013)

Pada gambar diatas terlihat Pembangunan jembatan besar yang terjadi pada kawasan Kelok Sembilan jembatan kelok sembilan (abu-abu) dimulai dari sisi kiri gambar menanjak hingga sisi kanan dengan jalan yang berkelok agar mengurangi kemiringan jalan, sehingga kendaraan besar tidak sulit untuk menanjak, dengan memotong perbukitan sekitar yang dijadikan sarana konstruksi, agar jembatan mendapatkan daya dukung yang baik dari perbukitan, jembatan ini dibekali dengan konstruksi yang kokoh, monumental dan dilengkapi lansekap yang menarik karena berada diantara dua bukit

dan cagar alam, jembatan kelok sembilan menjadi salah satu kawasan baru yang menarik untuk dikunjungi.

Pada periode ini banyak dari pengunjung yang berhenti untuk menikmati keindahan alam dan pedagang di kawasan kelok sembilan menyediakan logistik kepada para pengendara jalan dan para pekerja yang membangun jembatan Kelok Sembilan pada periode ini aturan pemerintah pada jalur sirkulasi yang melakukan buka tutup jalan karna terganggu dengan pembangunan jembatan kelok sembilan.

3. Periode III (2013-2015) Kemunculan Daya Tarik Berbasis Alam dan Buatan

Pada periode ini jembatan kelok sembilan telah menyelesaikan permasalahan kemacetan yang berkepanjangan dan telah beroperasi sebagaimana mestinya, dibangun dengan menggunakan beton dengan tinggi rata-rata 12 meter yang membentang diantara perbukitan, hal tersebut yang membuat terbukanya keindahan alam kelok sembilan yang selama ini tidak terlihat, memperlihatkan keindahan alam kelok

sembilan dari atas perbukitan yang disandingkan dengan jembatan yang berkelok, Seiring dengan hal tersebut jembatan kelok sembilan ini menjadi pemandangan baru bagi pengendara yang melintasi jembatan kelok sembilan. Terdapat beberapa titik tempat pengendara berhenti untuk melihat pemandangan dan keindahan alam di jembatan kelok sembilan.



Gambar 4. Titik pandang pengendara dari jembatan kelok sembilan (2014)

Dari gambar terdapat beberapa titik lokasi yang digunakan pengendara dalam menikmati keindahan alam kelok sembilan yang terekspos dari atas jembatan. Dari beberapa titik pandang tersebut para pengendara cenderung untuk memberhentikan kendaraan di pinggir jembatan, terutama pada bagian jembatan yang tertinggi, kegiatan berhenti dan menikmati pemandangan ini menjadi sebagai kegiatan baru bagi pengendara jalan dan menjadikan ruang kelok sembilan ini menjadi tempat untuk berhenti dan menikmati keindahan alam.

Pada periode ini kegiatan yang ada dipinggir jembatan yaitu masyarakat sebagai pedagang kaki lima yang memanfaatkan keberadaan pengendara yang berhenti pada titik pandang dengan menjual makanan dan minuman menggunakan kendaraan bermotor seperti sepeda motor yang sifatnya tidak permanen dan dapat berpindah-pindah. Belum adanya peraturan pemerintah dalam mengendalikan pedagang di Jembatan Kelok Sembilan karena jembatan yang baru selesai dibangun masih dalam tahap pemeliharaan oleh kontraktor.

4. Periode IV (2015-2016) Munculnya Ruang Wisata dan Istirahat

Pada periode ini Kawasan Kelok Sembilan telah dikenal luas oleh pengunjung sebagai kawasan yang ikonik untuk daerah Sumatera Barat. Hal tersebut mendorong pemerintah daerah untuk mengembangkan kembali kawasan ini menjadi kawasan yang layak untuk dikunjungi dan menjadi salah satu kawasan yang diminati. Pada tahun 2016 pemerintah membangun groundsill untuk mengurangi pengikisan yang dapat merusak struktur jembatan serta menata lahan kosong pinggir jalan menjadi taman agar suasana kelok sembilan menjadi lebih indah.

Dalam pembangunannya area taman dan groundsill ini membutuhkan waktu sekitar 8 bulan dimulai dari awal tahun 2016 hingga september 2016. Pada bagian ini sarana dan prasarana disediakan guna mendukung kawasan kelok sembilan sebagai daerah tujuan wisata. Taman yang indah ditata dengan agar kelok sembilan lebih indah dan menjadi tempat beristirahat. "...Jadi memang sengaja kita bikin agar menarik bagi masyarakat. Kemudian juga bisa sekaligus sebagai Rest Area..." (Bapak Arie Setiadi Moerwanto, Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR, Feb 2017).

Pemerintah melalui dinas pemangku kepentingan merencanakan tentang bagaimana kawasan kelok sembilan ini akan dikembangkan untuk kedepannya, agar kawasan selain menjadi rest area juga menjadi sebuah objek wisata unggulan yang dapat dikunjungi oleh wisatawan. Berikut gambaran perbedaan dari sebelum pembangunan taman dan setelah taman terbangun yang terlihat tertata dengan baik:



Gambar 5. Sebelum penataan taman (kiri) 2015 Setelah penataan taman (kanan) 2016

Pemerintah menata pinggir sungai dan hanya menyediakan tempat beristirahat (rest area), ruang istirahat disini adalah bagaian dari taman, pinggir jalan dan kios pedagang yang dapat digunakan sebagai istirahat, sesuai dengan fungsi rest area adalah ruang yang digukan untuk istirahat sekaligus menjadikan ruang pinggir jalan ini sebagai tempat wisata yang ditandai dengan kemunculan masyarakat sekitar yang melakukan kegiatan perdagangan di Kawasan Kelok Sembilan. Masyarakat yang berdagang di kawasan ini memanfaatkan lahan dalam menggelar dagangan berbentuk kios dan tenda di ruang antara jalan dan perbukitan sebagai sarana dagang dengan mencari lokasi strategis berpotensi secara visual, Sehingga kegiatan tersebut digolongkan dalam kegiatan sektor informal.

Pada periode ini pedagang bermunculan pada taman untuk memenuhi kebutuhan pengunjung dan jumlah pedagang semakin berkembang seiring dengan ditambahnya fasilitas yang disediakan, oleh karena itu

pemerintah berwenang untuk mengatur para pedagang karena Jembatan Kelok Sembilan telah melewati tahap pemeliharaan. Dalam penerapannya pemerintah memusatkan pedagang jembatan ke bagian sekitar taman, karena kawasan atas tidak diperbolehkan untuk berkegiatan untuk mengurangi beban struktur jembatan yang beresiko mengalami kerusakan dan terjadinya longsor pada jembatan pada tebing bukit.

5. Periodesasi Perkembangan Kelok Sembilan

Perkembangan Kawasan Kelok Sembilan dibagi menjadi 4 periode yang didasari oleh perubahan fisik, perkembangan dimulai dari awal Jalan Kelok Sembilan dibangun, perencanaan-pembangunan Jembatan Kelok Sembilan penataan kawasan taman sebagai daya tarik, Penataan kawasan pinggir sungai dan tempat istirahat kawasan hingga menjadi kawasan wisata di Sumatera Barat.

	ASPEK FISIK	ASPEK MANUSIA	ATURAN
PERIODE I 1908-2003	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jalan tidak pernah diperlebar karena terkendala medan dan lahan 2. Jalan hanya memiliki lebar 5 meter 3. Hanya dilakukan perbaikan jalan yang rusak 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menggunakan jalan kelok sembilan sebagai akses padang-pekanbaru 2. Kerap mengalami kemacetan pada jalan kelok sembilan karena tikungan dan jalan yang sempit 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aturan yang digunakan sama dengan aturan lalu lintas yang sama dengan jalan arteri lainnya. 2. Adanya sistem buka tutup jalan yang dilakukan karena kecilnya jalan terhadap kendaraan muatan besar
PERIODE II 2003-2013	<ol style="list-style-type: none"> 1. BPPN (2003) menyetujui perencanaan dan pembangunan jembatan kelok sembilan 2. November (2003) dimulai pembangunan jembatan 3. Perencanaan di desain dengan visual yang baik dan konstruksi yang kokoh 4. Selesai pembangunan jembatan pada tahun 2013 dan diresmikan oleh SBY 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Masyarakat sekitar memanfaatkan kemacetan karena pembangunan dengan menyediakan kebutuhan logistik pengendara 2. Jembatan kelok sembilan telah dapat digunakan oleh pengendara 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aturan belum sepenuhnya dapat ditegakkan pada jembatan kelok sembilan ini karena jembatan masih dalam tahap pemeliharaan oleh kontraktor terkait 2. Adanya pembiaran pengunjung dan masyarakat yang terjadi akibat tidak adanya kewenangan pemerintah dalam pengendaliannya
PERIODE III 2013-2015	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pembangunan BWS (badan wilayah sungai) untuk mencegah pengikisan struktur bawah jembatan 2. Pemerintah melihat potensi dari banyaknya pengunjung yang berhenti di Kelok Sembilan sehingga mendorong pemerintah untuk menyediakan fasilitas untuk istirahat berupa taman 3. Taman dibangun pada sisi jalan dengan ruang yang terbatas yang disandingkan dengan sungai. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Banyak pengendara yang berhenti untuk melihat keindahan alam yang dipadukan dengan keunikan jembatan kelok sembilan 2. Masyarakat sekitar mencari penghasilan tambahan dengan berdagang makanan/minuman 3. Masyarakat sekitar ikut mencari keuntungan dengan berdagang (kaki 5 / non permanen dan semi permanen) 4. Pedagang dominan berada pada spot pemandangan dari atas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aturan belum sepenuhnya dapat ditegakkan pada jembatan kelok sembilan ini karena jembatan masih dalam tahap pemeliharaan oleh kontraktor terkait 2. Adanya pembiaran pengunjung dan masyarakat yang terjadi akibat tidak adanya kewenangan pemerintah dalam pengendaliannya
PERIODE IV 2015-2016	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemerintah memperindah taman dengan memberikan beberapa fasilitas hiburan sebagai sarana dan daya tarik wisata 2. Merencanakan ruang kelok 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengendara berhenti untuk menikmati pemandangan dan makan dan minum di lapak pedagang 2. Taman sebagai tempat para pengunjung untuk menikmati 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemerintah telah memiliki kewenangan untuk mengatur karna telah melewati tahap pemeliharaan 2. Pemerintah memindahkan pedagang atas ke bagian sekitar

	sembilan menjadi kawasan wisata, karena jembatan kelok sembilan telah menjadi salah satu ikon provinsi Sumatera Barat	pemandangan 3. Pedagang bermunculan pada taman sebagai pemusatan kegiatan oleh pemerintah 4. Jumlah pedagang semakin berkembang seiring dengan ditambahnya fasilitas oleh pemerintah	taman 3. Kawasan atas tidak diperbolehkan untuk berdagang dan parkir, karena akan membebani struktur jembatan yang dapat mengalami kerusakan
--	---	--	---

Sumber: Analisis Penulis, 2018

D. SIMPULAN DAN SARAN

1. Simpulan

Berdasarkan uraian dari periodisasi perkembangan ruang pinggir jalan kelok sembilan dari tahun 1908-2017, maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan jembatan menjadi aspek utama perkembangan ruang pinggir jalan Kelok Sembilan kegiatan manusia yang muncul karena pembangunan fisik, tereksposnya keindahan alam karena pembangunan jembatan yang menjadi faktor utama yang menarik pengguna jalan untuk menikmatinya dengan berhenti dan beristirahat, hal ini menjadikan kawasan kelok sembilan menjadi Area Wisata.

Pengunjung yang berhenti untuk istirahat dan makan di pinggir jalan dan jembatan menjadi faktor utama bagi masyarakat sekitar, sehingga beralih menjadi pedagang dalam menyediakan logistik dengan membuka kios dan lapak semi permanen yang dibangun di pinggir jembatan kelok sembilan tanpa izin dari pemerintah, kedua kegiatan ini (istirahat dan berdagang) membentuk aktifitas sebagai Rest Area Informal, sehingga pemerintah membuat aturan untuk mengendalikan ketertiban di ruang pinggir jalan Kelok Sembilan agar Jembatan Kelok Sembilan berfungsi dengan baik.

2. Saran

- Seharusnya dalam tahap perencanaan dan pembangunan infrastruktur, harus memperhatikan dan memperkirakan dampak yang akan terjadi setelahnya baik hal tersebut berbentuk fisik maupun non-fisik (sosial) dalam jangka pendek maupun jangka panjang serta Mengawasi dan membatasi kegiatan informal pada saat pembangunan dan pengawasan.
- Harus adanya kerja sama yang baik antar Pemerintah Provinsi Sumatera Barat Dengan Pemerintah Daerah Kabupaten Limapuluhkota Tentang Penanganan Ketertiban.
- Menghindari penumpukan kegiatan yang berada di atas jembatan, untuk mengurangi resiko longsor dan agar mengurangi beban yang diterima oleh jembatan berada di perbukitan
- Pemerintah disarankan untuk membangun rest area secara formal, dengan rencana yang

terkonsep dengan baik dan rapi dan tidak mengganggu fungsi jalan Kelok Sembilan terutama dalam mengikutsertakan peran masyarakat dalam memenuhi kebutuhan pengendara kendaraan dalam aspek logistik dan servis.

- Pemerintah memanfaatkan kawasan ini dengan membuat gagasan integrated rest area sebagai sarana promosi daerah, dengan menata seutuhnya kawasan ini dengan baik dan diminati oleh pengunjung yang datang dari luar provinsi.

DAFTAR RUJUKAN

- Bungin, Burhan. 2011. Penelitian Kualitatif. Jakarta: Kencana Predana Media Group
- Herdiansyah, H. 2010. Metodologi Penelitian Kualitatif Untuk Ilmu Sosial. Penerbit Salemba Humanika. Jakarta.
- McGee, T. G dan Y.M. Yeung, 1997, *Hawkers in Shoutheast Asian Cities: Planning for the Bazaar Economy*, IDRC Publisher. Canada
- Sethuraman, S.V. 1981. *The Urban Informal Sector in Developing Countries: Employment, Poverty, and Environment*, in Manning, Chris & Effendi, T.N.
- Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods). Penerbit Alfabeta. Bandung
- Widjajanti, Retno. 2000. *Penataan Fisik Kegiatan Pedagang Kaki Lima pada Kawasan Komersial Di Pusat Kota (Studi Kasus: Simpang Lima Semarang)*. Tesis tidak diterbitkan, Bidang Khusus Perencanaan Kota Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota Program Pascasarjana Institut Teknologi Bandung.
- UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 38 TAHUN 2004