



PEMETAAN MOBILITAS PENDUDUK DI KAWASAN PINGGIRAN KOTA BUKITTINGGI

Yolla Ramadhana¹, Azhari Syarief, S.Pd, M.Si²

Departemen Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

Email: yollaramadhana017@gmail.com

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengamati tingkat mobilitas penduduk di kawasan pinggiran Kota Bukittinggi dan menganalisis pola mobilitas penduduk yang terjadi di wilayah tersebut. Metode penelitian deskriptif kuantitatif, menggunakan teknik pengumpulan data melalui observasi lapangan dan wawancara. Untuk pemetaan data, analisis spasial dilakukan menggunakan Sistem Informasi Geografis (SIG) dengan teknik overlay. Temuan dari penelitian pada 4 titik pengamatan menunjukkan arus kendaraan masuk lebih tinggi dibandingkan dengan arus kendaraan keluar. Jumlah kendaraan masuk pada hari Rabu mencapai 37.411 kendaraan. Hal ini mengindikasikan bahwa wilayah pinggiran memiliki ketergantungan terhadap Kota Bukittinggi, terutama dalam kegiatan ekonomi, pendidikan, kesehatan, dan pariwisata. Pola mobilitas yang terjadi masih bersifat harian. Dengan demikian penanggulangan mobilitas ialah dengan meningkatkan kualitas akses menuju Kota Bukittinggi serta membangun sarana dan prasarana pada wilayah pinggiran agar beban kawasan pusat kota berkurang.

Kata kunci: mobilitas penduduk, kendaraan, kawasan pinggiran, pemetaan, sig

Abstract

The objective of this research is to observe the level of population mobility in the outskirts of Bukittinggi City and analyze the mobility patterns occurring in the region. The research employs a quantitative descriptive methodology, utilizing data collection techniques through field observations and interviews. For data mapping, spatial analysis is conducted using Geographic Information System (GIS) with overlay techniques. Findings from the study at four observation points indicate that the inflow of vehicles surpasses the outflow, with the highest vehicle influx recorded on Wednesdays, reaching 37,411 vehicles. This suggests a dependency of the outskirts on Bukittinggi City, particularly in economic, educational, health, and tourism activities. The observed mobility patterns are predominantly daily in nature. Thus, addressing mobility challenges involves enhancing the quality of access to Bukittinggi City and developing infrastructure in the outskirts to alleviate the burden on the city center.

Keywords: *mobility of resident, vehicles, periphery area, mapping, gis*

¹Mahasiswa Departemen Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

²Dosen Departemen Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

Pendahuluan

Kota Bukittinggi dinilai sukses dalam sektor perekonomian, tercermin dari pertumbuhan yang terus menerus dalam berbagai jenis bangunan, termasuk untuk industri, perdagangan, pemukiman dan lainnya. Letak Kota Bukittinggi yang berada di persimpangan jalur ekonomi Barat-Timur dan Utara-Selatan di wilayah regional Sumatera menjadikan kota ini berpotensi menjadi pusat perekonomian terutama dibidang perdagangan (Perwako Bukittinggi Nomor 21 Tahun 2021, 2022). Ketika terjadi peningkatan perdagangan antar suatu daerah maka tingkat pergerakan sosial penduduknya juga ikut meningkat. Seiring perkembangan ini maka interaksi antar wilayah perkotaan dan wilayah pinggiran akan semakin kuat dan mendorong peningkatan mobilitas penduduk.

Mobilitas penduduk dapat dibagi menjadi dua kategori, yaitu mobilitas permanen (migrasi) dan mobilitas non permanen. Migrasi adalah perpindahan penduduk dari satu area ke area lain dengan niat menetap di wilayah tujuan. Sementara itu, mobilitas non permanen merujuk pada perpindahan penduduk dari satu lokasi ke lokasi lain tanpa niat untuk tinggal secara permanen di lokasi tujuan. (Mantra, 1985). Mobilitas penduduk non permanen juga dapat dikelompokkan dikelompokkan menjadi dua jenis

yaitu ulang alik (commuting), dan sirkuler (Mantra, 2012).

Mobilitas penduduk pada umumnya dapat ditemui disetiap daerah, salah satu tujuannya adalah untuk memenuhi kebutuhan hidup seperti melakukan pekerjaan maupun untuk menempuh pendidikan. Kawasan pinggiran Kota Bukittinggi dapat dikatakan sangat bergantung dengan kawasan lain, terkhusus kawasan pusat Kota Bukittinggi yang fasilitasnya terbilang lengkap dan juga memadai. Penduduk yang bermobilitas dari pinggiran ke pusat kota dengan maksud memenuhi kebutuhan hidup menyebabkan peningkatan beban pada kawasan pusat kota, sebab seluruh pergerakan penduduk dari pinggiran cenderung mengarah ke pusat kota (Barbosa et al., 2018).

Kota Bukittinggi dikelilingi oleh Kabupaten Agam. Terdapat hubungan keterikatan yang kuat seperti peluang kerja di Kabupaten Agam yang relatif kecil menjadikan para pencari kerja ataupun penduduk yang bekerja tanpa keahlian memilih Kota Bukittinggi sebagai tujuan terdekat untuk memenuhi kebutuhan ekonomi (RPJMD Kota Bukittinggi, 2021). Potensi ekonomi yang tinggi di Kota Bukittinggi menarik minat penduduk dari wilayah lain untuk terlibat dalam kegiatan ekonomi di pasar-pasar yang terdapat di kota ini (Audrey, 2020).

Situasi serupa terjadi dalam studi di Kota Tasikmalaya dan

Kabupaten Tasikmalaya, pekerjaan dan pendidikan menjadi faktor yang mempengaruhi pergerakan penduduk karena di Kota Tasikmalaya, memiliki infrastruktur dan fasilitas pendukung kehidupan yang lengkap, (Singkawijaya, 2017). Keadaan yang serupa juga terlihat di Kota Denpasar, banyak penduduk melakukan mobilitas non-permanen ke sana karena motif ekonomi, ketersediaan lapangan pekerjaan, fasilitas kesehatan, pendidikan, berbagai sarana transportasi, serta ragam fasilitas hiburan untuk berbagai kelompok usia yang menjadi daya tarik bagi wilayah sekitar (Rustariyuni, 2013).

Diperlukan tindakan yang tepat untuk mengatasi permasalahan tingkat mobilitas penduduk yang tinggi. Salah satu cara yang dapat diterapkan adalah Perancangan aktivitas dan sarana yang dapat diperluas di wilayah pinggiran. Hal ini bertujuan untuk menekan jumlah orang yang bergerak ke pusat kota dan menggalakkan peningkatan layanan untuk penduduk wilayah pinggiran. Memahami pola pergerakan yang terjadi merupakan salah satu langkah awal dalam mengatasi tingginya tingkat mobilitas, dimana kita dapat memahami asal, tujuan, besaran, dan waktu pergerakan penduduk. Menyelidiki pola perpindahan penduduk dari pinggiran ke pusat kota menjadi hal yang krusial, sebab hal ini mengindikasikan adanya

kekurangan pelayanan kepada penduduk di wilayah pinggiran (Badr et al., 2020).

Mobilitas penduduk yang tinggi dapat mempengaruhi berbagai aspek kehidupan, termasuk meningkatnya volume kendaraan, meningkatnya pergerakan orang dan juga pergerakan barang. Pemetaan mobilitas penduduk merupakan salah satu aspek penting dalam perencanaan perkotaan dan pengembangan wilayah. SIG mampu menjadi media visualisasi data beserta analisisnya supaya keputusan yang diambil nantinya optimal dan tepat sasaran.

Dengan mempertimbangkan isu yang telah disebutkan, peneliti menganggap perlu untuk melakukan penelitian mengenai tingkat dan pola mobilitas penduduk di Kota Bukittinggi beserta wilayah pinggirannya. Penulis tertarik mengambil penelitian yang berjudul “Pemetaan Mobilitas Penduduk Di Kawasan Pinggiran Kota Bukittinggi”

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penggunaan metode deskriptif, harus disertai rencana agar deskripsi informasi yang diperoleh benar-benar mencakup semua masalah penelitian yang dilakukan. Penelitian deskriptif kuantitatif bertujuan untuk menguraikan dan menganalisis

fenomena yang terjadi dalam suatu populasi atau sampel tertentu dengan menggunakan perhitungan dan analisis statistik (Sugiyono,2016).

Pengumpulan data menggunakan 2 cara yaitu observasi dan wawancara. Observasi dilakukan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang melewati titik pengamatan sedangkan untuk mengetahui informasi lengkap terkait pelaku mobilitas dilakukan wawancara. Hasilnya kemudian dianalisis dan divisualisasikan dengan bantuan SIG kedalam bentuk peta.

Sampel penelitian merupakan jalan arteri primer dan arteri sekunder yang menghubungkan Kota Bukittinggi dan Kabupaten Agam yang dipilih dengan teknik purposive sampling. Penelitian akan dilaksanakan di kawasan pinggiran Kota Bukittinggi dengan titik lokasi pengamatan sebanyak 4 titik yang tersebar di Kelurahan Geregeh, Kelurahan Aur Kuning, Kelurahan Birugo dan Kelurahan Gulai Bancah.

Identifikasi Mobilitas Penduduk

Mobilitas penduduk diidentifikasi berdasarkan volume lalu lintas yang melintasi titik pengamatan berkaitan dengan jumlah kendaraan yang masuk dan keluar Kota Bukittinggi. Kemudian dilakukan wawancara untuk mendapatkan informasi lebih lengkap

terkait pelaku mobilitas. Pemilihan sample menggunakan teknik accidental sampling. Kemudian dilakukan analisis deskriptif terhadap hasil wawancara. Pengumpulan data di lapangan dilakukan pada hari Senin dan Rabu, mulai pukul 06.00 hingga 18.00. Waktu ini diambil dengan pertimbangan mobilisasi penduduk diperkirakan tinggi pada hari tersebut.

Analisis Mobilitas Penduduk

Pengkajian mengenai arus lalu lintas dilakukan dalam bentuk analisis deskriptif. Untuk memvisualisasikan data dalam bentuk peta dilakukan analisis spasial menggunakan bantuan SIG. Tahapan yang harus dialui adalah pengambilan data, pembuatan peta dan pemanfaatan peta. Selanjutnya data baru bisa dikelompokkan menjadi 3 kelas yaitu mobilitas rendah, mobilitas sedang dan mobilitas tinggi.

Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan menunjukkan bahwa mobilitas penduduk di wilayah pinggiran Kota Bukittinggi dianggap cukup tinggi. Sebagaimana data yang didapatkan dari hasil observasi menunjukkan bahwa jumlah kendaraan keluar maupun masuk ke Kota Bukittinggi melalui 4 titik lokasi penelitian yang dilewati oleh komuter mencapai ribuan kendaraan.

Tabel 1. Hasil Observasi Lapangan Pada Hari Senin 25 September 2023

Lokasi	Nama Jalan	Waktu	Kendaraan Masuk			Kendaraan Keluar		
			Motor	Mobil	Total	Motor	Mobil	Total
Aur Kuning	Jalan Prof. M. Yamin	06.00-18.00	5,165	3,985	9,150	5,601	3,151	8,752
Birugo	Jalan Sudirman	06.00-18.00	5,384	1,985	7,369	3,912	2,502	6,414
Garegeh	Jalan Soekarno-Hatta	06.00-18.00	9,093	5,232	14,325	9,767	4,926	14,693
Gulai Bancah	Jalan Veteran	06.00-18.00	3,971	908	4,879	3,572	873	4,445
Total			23,613	12,110	35,723	22,852	11,452	34,304

Sumber: Pengamatan di Lapangan (2023)

Tabel 2. Hasil Observasi Lapangan Pada Hari Rabu 27 September 2023

Lokasi	Nama Jalan	Waktu	Kendaraan Masuk			Kendaraan Keluar		
			Motor	Mobil	Total	Motor	Mobil	Total
Aur Kuning	Jalan Prof. M. Yamin	06.00-18.00	4,865	6,047	10,912	4,832	6,028	10,860
Birugo	Jalan Sudirman	06.00-18.00	3,092	2,951	6,043	3,501	2,371	5,872
Garegeh	Jalan Soekarno-Hatta	06.00-18.00	9,271	6,253	15,524	8,491	7,021	15,512
Gulai Bancah	Jalan Veteran	06.00-18.00	3,728	1,204	4,932	3,894	849	4,743
Total			20,956	16,455	37,411	20,718	16,269	36,987

Sumber: Pengamatan di Lapangan (2023)

Data diatas menunjukkan jumlah kendaraan masuk ke Kota Bukittinggi pada hari Senin tanggal 25 September 2023 mencapai 35.723 yang terdiri dari 23.613 kendaraan roda dua (66,10%) dan 12.110 kendaraan roda empat (33,90%). Sedangkan untuk kendaraan keluar Kota Bukittinggi menuju Kabupaten Agam tidak terlalu berbeda jauh yakni berjumlah 34.304 kendaraan

yang terdiri atas 22.852 motor (66,62%) dan 11.452 mobil (33,38%).

Data observasi pada hari Rabu tanggal 27 September 2023 menunjukkan jumlah kendaraan masuk mengalami peningkatan menjadi 37.411 yang terdiri dari 20.956 kendaraan roda dua (56,02%) dan 16.455 kendaraan roda empat (43,98%). Sedangkan jumlah kendaraan keluar Kota Bukittinggi

menuju Kabupaten Agam ikut mengalami peningkatan dibanding hari senin menjadi 36.987 kendaraan yang terdiri dari 20.718 motor (56,01%) dan 16.269 mobil (43,99%).

Jumlah kendaraan masuk terbanyak pada ruas Jalan Soekarno-Hatta di kelurahan Garegeh di hari Senin dengan jumlah kendaraan mencapai 14.325, sedangkan yang paling sedikit ialah pada ruas Jalan Veteran di kelurahan Gulai Bancah dengan jumlah kendaraan melintas sebanyak 4.879. Tidak ada perbedaan yang jauh antara masuk dan keluarnya kendaraan, yang berarti mobilitas penduduk pinggiran hanya bersifat sementara. Jenis mobilitas ini dikenal sebagai mobilitas non-permanen. Karakteristik dari mobilitas ini mencakup perpindahan secara berkala dari tempat asal ke tujuan, baik itu ke tempat yang sama atau berbeda, umumnya untuk bekerja dalam jangka waktu singkat, melibatkan individu yang sama, dan tanpa niat untuk menetap di tempat tujuan (Barbosa et al., 2018; Romdiati dan Noveria, 2020). Dampak dari mobilitas harian seperti ini hanyalah kemacetan sementara di beberapa jalan pada waktu tertentu.

Terdapat satu ruas jalan yang mana jumlah kendaraan yang meninggalkan Kota Bukittinggi lebih banyak daripada kendaraan yang memasuki kota tersebut. Fenomena ini juga dipengaruhi oleh interaksi antara wilayah perkotaan dan wilayah pinggiran (suburban), serta

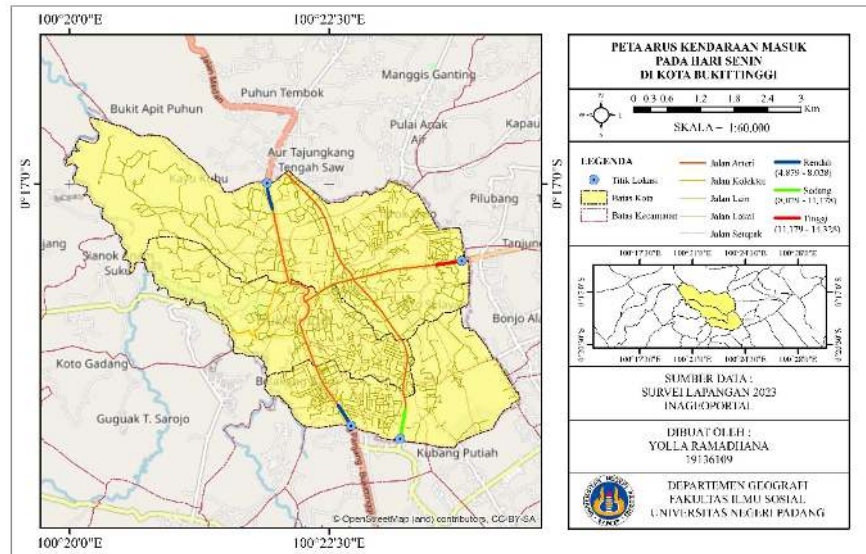
hubungannya dengan desa (rural). Seperti pada Jalan Soekarno-Hatta di kelurahan Garegeh. Jalan ini merupakan jalur penghubung Kota Bukittinggi bagian timur dengan Kabupaten Agam lebih tepatnya Nagari Tanjung Alam, Ampang Gadang dan IV Angkek. Jalan ini merupakan salah satu akses utama ke pusat Kota Bukittinggi yang selalu dilalui oleh penduduk kawasan pinggiran. Seperti yang terjadi pada hari Senin, arus keluar kendaraan menunjukkan angka 14.693 sedangkan arus masuk berjumlah sedikit lebih rendah yaitu 14.325 kendaraan.

Namun pada hari Rabu terjadi peningkatan jumlah kendaraan sehingga arus masuk mencapai angka 15.524 dan arus keluar 15.512 kendaraan. Data yang diperoleh menandakan bahwa masyarakat penduduk di pinggiran Kota Bukittinggi sebagian besar bekerja di sektor yang terpusat di Kota Bukittinggi, seperti industri, perdagangan, atau jasa, sehingga sering melakukan perjalanan ke Kota Bukittinggi. Hal lain yang mendorong mobilitas tinggi di jalan ini karena kebutuhan pendidikan dan kesehatan. Trayek angkutan desa (angdes) juga turut berperan dalam tingginya volume lalu lintas yang melewati batas sebelah timur Kota Bukittinggi.

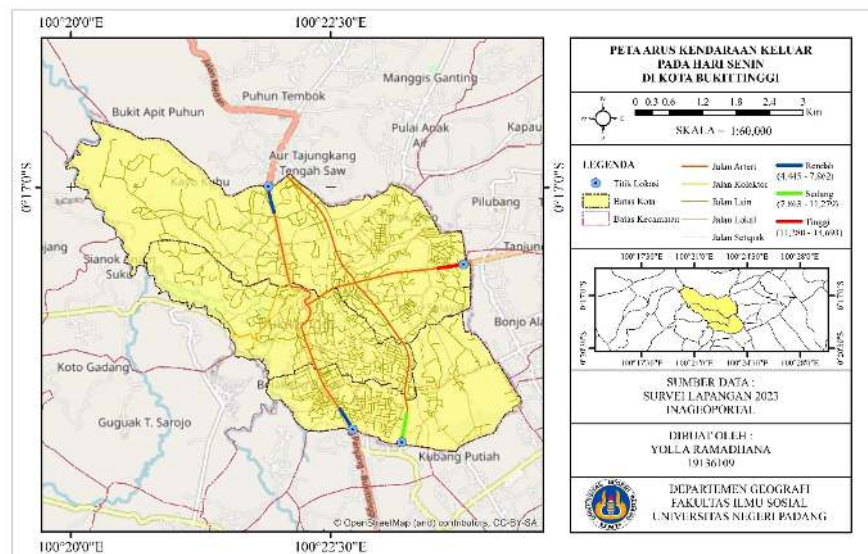
Keadaan sebaliknya terjadi di Jalan Veteran di Kelurahan Gulai Bancah, ruas jalan ini memiliki volume lalu lintas yang paling rendah.

Jalan ini menjadi jalan yang berada di pinggiran Kota Bukittinggi bagian utara yang berbatasan langsung dengan Nagari Gaduik dan Kamang Kamang. Penelitian yang dilakukan

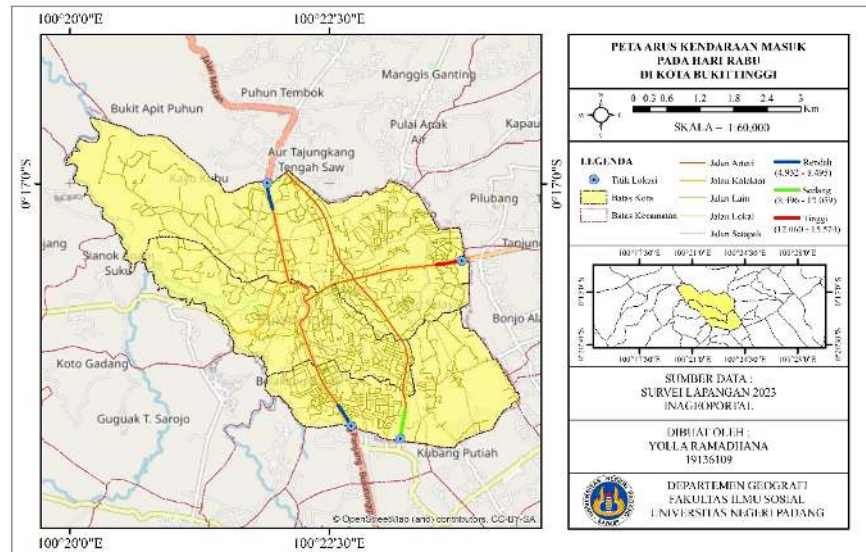
pada hari Senin memperlihatkan jumlah kendaraan menuju Kota Bukittinggi lebih tinggi dibandingkan jumlah kendaraan keluar dengan selisih 1.419 kendaraan.



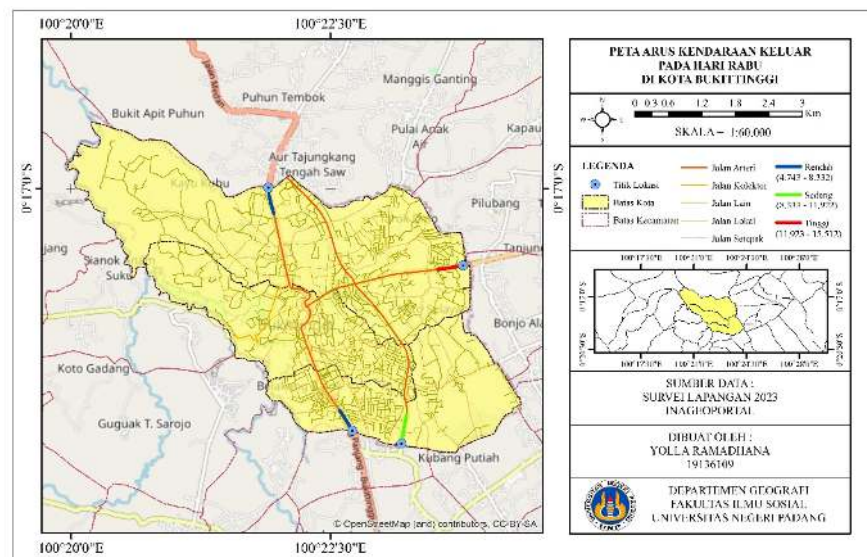
Gambar 5. Peta Arus Kendaraan Masuk Hari Senin



Gambar 6. Peta Arus Kendaraan Keluar Hari Senin



Gambar 7. Peta Arus Kendaraan Masuk Hari Rabu



Gambar 8. Peta Arus Kendaraan Keluar Hari Rabu

Merujuk pada data yang telah diperoleh maka disajikan dalam bentuk spasial pada gambar 4 dan gambar 5 yaitu peta tingkat kendaraan yang memasuki atau meninggalkan Kota Bukittinggi pada hari Senin. Dalam Gambar 4, terlihat bahwa wilayah Garegeh memiliki tingkat

kendaraan masuk tertinggi pada hari Senin, sementara Aur Kuning menunjukkan tingkat mobilitas sedang. Di sisi lain, wilayah Birugo dan Gulai Bancah termasuk dalam kategori mobilitas rendah. Pada Gambar 5, terlihat tingkat kendaraan yang meninggalkan Kota Bukittinggi

pada hari Senin. Pola mobilitas pada gambar ini mirip dengan Gambar 4, hanya perbedaan jumlah kendaraan yang melintasi titik pengamatan.

Penelitian yang dilakukan pada hari Rabu menunjukkan bahwa jumlah kendaraan mengalami peningkatan yang cukup besar. Jumlah kendaraan menuju Kota Bukittinggi tetap lebih besar di bandingkan jumlah kendaraan keluar dengan selisih 424 kendaraan. Data disajikan dalam bentuk spasial sebagaimana yang terdapat di gambar 6 dan gambar 7 mengenai pemetaan tingkat kendaraan masuk dan keluar Kota Bukittinggi pada hari Rabu.

Wilayah Gulai Bancah jarang mengalami kemacetan karena pertumbuhannya ke arah utara tidak begitu pesat, sebagian wilayahnya merupakan ngarai yang menjadi hambatan pertumbuhan. Meski begitu, kemacetan masih mungkin terjadi jika terdapat kendaraan besar melintas di wilayah ini. Kemacetan cenderung terjadi dari arah pusat kota menuju Nagari Gaduik, terutama disebabkan oleh keterbatasan lebar ruas jalan. Pada sore hari, titik kemacetan sering terjadi di depan SPBU Jalan Veteran dan Pacuan Kuda Bukit Ambacang. Banyaknya pengunjung di Pacuan Kuda Bukit Ambacang menyebabkan bahu jalan dipadati kendaraan yang parkir, menghambat lalu lintas. Selain itu, keberadaan banyak pedagang di

pinggiran jalan juga ikut berkontribusi pada kemacetan.

Jalan Sudirman di wilayah Birugo merupakan salah satu akses utama menuju pusat kota, namun jumlah kendaraan yang berlalu lintas di wilayah ini termasuk dalam kategori rendah. Kemacetan jarang terjadi karena ruas jalan tergolong lebar sehingga mampu menampung jumlah kendaraan yang keluar masuk Kota Bukittinggi. Menurut keterangan dari warga setempat jalan jarang mengalami kemacetan dikarenakan volume kendaraan cenderung stabil. Pada umumnya pelaku mobilitas merupakan pekerja dan pelajar yang bekerja dan bersekolah ke Kota Bukittinggi namun berdomisili di wilayah Padang Lua dan sekitarnya. Jalan ini juga merupakan akses menuju Pasar Atas Kota Bukittinggi.

Sama halnya dengan Jalan Sudirman, Jalan Prof. M. Yamin Aur Kuning merupakan akses menuju Pasar Aur Kuning. Semua jenis kendaraan umum, termasuk truk, bus, angkot, taksi, dan lainnya, selalu mengarah ke terminal yang terletak di pasar ini. Hal yang sama juga berlaku untuk kendaraan pribadi yang melintas ke arah terminal, khususnya kendaraan yang digunakan oleh para pengunjung Pasar Grosir Aur Kuning di Kota Bukittinggi. Pasar ini juga menjadi penyumbang utama dalam pergerakan orang dan barang untuk

memenuhi kebutuhan ekonomi, terutama meningkat pada hari Rabu.

Jalan ini merupakan jalan yang dilalui pedagang ataupun pelajar yang melakukan aktivitas di Bukittinggi namun berdomisili di Kabupaten Agam. Volume kendaraan di jalan ini tergolong sedang, dengan 9.150 kendaraan masuk dan 8.752 kendaraan keluar. Peningkatan volume kendaraan di jalan ini menyebabkan kebisingan suara dan polusi udara menjadi hal umum. Berdasarkan keterangan dari narasumber, peningkatan volume kendaraan di jalan ini terjadi pada pagi hari karena merupakan hari pertama melakukan aktivitas seperti adanya apel pagi dan upacara. Dampaknya terjadi polusi suara dan udara serta kemacetan sementara seperti di bawah fly over.

Sedangkan untuk Jalan Soekarno-Hatta di kelurahan Garegeh memiliki tingkat arus kendaraan tertinggi dibanding yang lainnya. Hal ini dipengaruhi oleh banyak faktor seperti, jalan ini adalah satu satunya jalan besar yang menghubungkan Kota Bukittinggi bagian timur dengan Kabupaten Agam dan juga Payakumbuh. Arah pertumbuhan lebih pesat ke bagian timur Kota Bukittinggi sehingga pemukiman dan jumlah penduduk lebih tinggi dibandingkan wilayah lain. Pada jalan ini juga terdapat banyak ruko, wisata

kuliner, sarana pendidikan dan penginapan. Pada hari Senin mobilitas tinggi juga dipengaruhi oleh banyaknya pelajar yang menempuh pendidikan di Kota Bukittinggi namun berdomisili di Kabupaten Agam. Berdasarkan penuturan warga setempat, jalan ini mengalami kemacetan pada beberapa titik, terutama pada pagi dan sore hari, ketika terjadi peningkatan jumlah kendaraan yang melintasi jalan tersebut.

Data dari lapangan yang telah diolah menunjukkan bahwa pada kawasan pinggiran Kota Bukittinggi yang menjadi basis pergerakan di hari Senin adalah pergerakan dengan kepentingan pendidikan sebanyak 23 pergerakan (11,5%) dan dengan tujuan bekerja atau kegiatan ekonomi sebanyak 22 pergerakan (11%). Sedangkan untuk basis pergerakan pelaku mobilitas pada hari Rabu terbanyak justru dengan tujuan bekerja dan berdagang untuk kepentingan ekonomi sebanyak 34 pergerakan (17%) dan dengan tujuan sekolah maupun kuliah sebanyak 13 pergerakan (6,5%).

Tabel 10. Persentase pergerakan pelaku mobilitas

Kegiatan	Senin		Rabu		Total
	Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase	
Ekonomi	22	11%	34	17%	56
Pendidikan	23	11,5%	13	6,5%	36
Kesehatan	1	0,5%	1	0,5%	2
Pariwisata	4	2%	2	1%	6

Sumber: Wawancara (2023)

Dari keseluruhan data wawancara selama 2 hari penelitian pergerakan dengan peruntukan perdagangan merupakan pergerakan dengan jumlah terbesar yang jika dijumlahkan mencapai 56 pergerakan, kemudian diikuti oleh pergerakan dengan tujuan pendidikan dengan jumlah 36 pergerakan. Sisanya merupakan pergerakan dengan tujuan pariwisata sebanyak 6 pergerakan dan kepentingan kesehatan sebagai pergerakan dengan jumlah terendah yaitu berjumlah 2 pergerakan.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut dapat dikatakan bahwa mobilitas penduduk yang masuk ke Kota Bukittinggi lebih tinggi dibandingkan dengan penduduk yang keluar. Hal ini dikarenakan pusat pertumbuhan di kota menjadi daya tarik bagi penduduk untuk melakukan mobilitas. Tujuan mobilitas ini lebih terfokus pada pemenuhan kebutuhan ekonomi yaitu bekerja dan berdagang. Kepentingan lain yaitu untuk pendidikan. Keinginan untuk mendapatkan sarana pendidikan yang lebih baik dan lengkap mendorong

mobilitas ke Kota Bukittinggi. Kemudian julukan “Kota Wisata” juga mejadikan salah satu daya tarik pelaku mobilitas untuk melakukan perjalanan ke Kota Bukittinggi.

Jalan yang sering dilalui pelaku mobilitas komuter dari pinggiran kota menjadikan adanya peningkatan lalu lintas dan kemacetan. Orientasi pelaku mobilitas umumnya bertujuan untuk bekerja dan pendidikan. Pelaku mobilitas sebagian besar merupakan usia produktif dan mengikuti perkembangan teknologi digital (Romdiati dan Noveria, 2020). Pergerakan orang maupun barang terbilang tinggi menuju Kota Bukittinggi. Seperti halnya penelitian pada jalan di Kota Surakarta, juga terdapat kepadatan yang disebabkan oleh para komuter dari penduduk pinggiran kota Surakarta (Aditama, Soedwihajono, & Putri, 2017).

Kota Bukittinggi, sebagai pusat ekonomi, memberikan dampak positif dengan peningkatan pergerakan orang dan barang, yang pada gilirannya meningkatkan pendapatan ekonomi warga kota.

Meskipun demikian, hal ini juga mengakibatkan penurunan tingkat kenyamanan karena kemacetan di beberapa ruas jalan pada waktu tertentu. Selain itu, dampak lainnya termasuk pencemaran udara dan polusi suara, yang mengganggu kenyamanan penduduk terutama di daerah pinggir jalan.

Kemungkinan pergerakan penduduk dari pinggiran kota ke pusat kota atau sebaliknya sangat dipengaruhi oleh kedekatan jarak antara keduanya. Faktor kelengkapan fasilitas di kota yang lebih baik mendorong penduduk untuk bergerak menuju ke pusat kota. Sebaliknya, penduduk akan cenderung bergerak ke pinggiran kota jika wilayah tersebut menawarkan fasilitas yang dapat memicu kegiatan dan menjadi tempat tujuan. (Rachmawati, 2008). Langkah yang dapat diambil oleh pemerintah adalah dengan mendorong penyediaan infrastruktur yang memadai baik berupa penyediaan prasarana jalan untuk kelancaran mobilitas orang dan barang menuju centra-centra pemasaran ataupun sebaliknya.

Kesimpulan

Berdasarkan perhitungan data arus kendaraan di pinggiran Kota Bukittinggi, disimpulkan bahwa penduduk cenderung melakukan mobilitas lebih banyak ke arah Kota Bukittinggi. Jumlah arus lalu lintas tertinggi berada pada batas timur

Kota Bukittinggi yaitu di Kelurahan Garegeh yang dikarenakan pertumbuhan pembangunan berorientasi ke arah timur. Tingginya mobilitas penduduk menandakan adanya ketergantungan wilayah pinggiran dengan pusat perkotaan.

Pola mobilitas yang terjadi di kawasan pinggiran Kota Bukittinggi adalah mobilitas penduduk non-permanen yang didominasi oleh pelaku mobilitas komuter usia produktif. Ditandai dengan jumlah kendaraan yang masuk dan keluar jumlahnya tidak jauh berbeda. Pelaku mobilitas umumnya merupakan penduduk yang tinggal di luar Kota Bukittinggi namun memiliki kepentingan di pusat kota terutama dibidang ekonomi (pusat bisnis atau perdagangan), pendidikan, kesehatan dan pariwisata yang lebih baik dibandingkan kawasan pinggiran kota.

Daftar Pustaka

- Somantri, Lili. (2022). *Pemetaan mobilitas penduduk di kawasan pinggiran Kota Bandung*. Majalah Geografi Indonesia, 36 (2), 95-102.
- Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 21 Tahun 2021 Tentang Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) Kota Bukittinggi Tahun 2022.
- Mantra, I.B. (1985). *Pengantar Studi Demografi*. Yogyakarta: Nur Cahaya.

- Mantra, I.B. (2012). *Demografi Umum*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Barbosa, H., Barthelemy, M., Ghoshal, G., James, C. R., Lenormand, M., Louail, T., ... Tomasini, M. (2018). *Human Mobility: Models and Applications*. *Physics Reports*, 734, 1–74.
- Pemerintah Daerah Kota Bukittinggi. 2021. *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Bukittinggi Tahun 2021 - 2026*. Bukittinggi: Pemerintah Daerah.
- Audrey, Natasya (2020) *Analisis Determinan Migrasi Tenaga Kerja Masuk Ke Kota Bukittinggi*. Diploma thesis, Universitas Andalas.
- Singkawijaya, E. B. (2017). *Karakteristik Pelaku Mobilitas Penduduk Ulang Alik di Wilayah Peri Urban Studi di Kecamatan Mangkubumi (Kota Tasikmalaya) dan Kecamatan Singaparna (Kabupaten Tasikmalaya)*. Prosiding Seminar Nasional Pendidikan Geografi FKIP UMP, 152–164. Purwokerto: Universitas Muhammadiyah Purwokerto.
- Rustariyuni, Surya Dewi. 2013. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Minat Migran Melakukan Mobilitas Non Permanen ke Kota Denpasar*. Piramida: Jurnal Kependudukan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia, IX (2), h: 95-104
- Badr, H. S., Du, H., Marshall, M., Dong, E., Squire, M. M., & Gardner, L. M. (2020). *Association between mobility patterns and COVID-19 transmission in the USA: a mathematical modelling study*. *The Lancet Infectious Diseases*.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Romdiati, H., & Noveria, M. (2020). *Dimensi Mobilitas Penduduk: Berpindah, Bukan untuk Menetap*. *Jurnal Kependudukan Indonesia*, 14(2), 185.
- Aditama, K. N., Soedwihajono, S., & Putri, R. A. (2017). *Pola Perjalanan Penduduk Pinggiran Menuju Kota Surakarta Ditinjau Dari Aspek Spasial dan Aspek Aspasial*. *Arsitektura*, 14(1).
- Rachmawati, Rini. (2008). *Pengembangan Pusat Pelayanan Ekonomi di Pinggiran Kota Sebagai Alternatif Penanganan Problematik Ruang di Kota Yogyakarta*. *Majalah Geografi Indonesia*, 22 (1), 73-90.