

MOBILITAS MASYARAKAT LUAR KOTA MALANG YANG BERAKTIFITAS DI KOTA MALANG

Zakaria¹, Eko Budi Valianto²

Bidang Penelitian dan Pengembangan Barenlitbang Kota Malang

¹zakaria.abuarfa@gmail.com, ²e.valianto@yahoo.com

Abstrak: Perkembangan Kota Malang yang pesat menjadi daya tarik bagi penduduk luar daerah untuk pindah ke Kota Malang baik untuk bekerja maupun menempuh pendidikan. Keberadaan pendatang tiap tahun yang terus bertambah di Kota Malang secara langsung menyediakan pasar luas bagi pelaku industri dan juga membawa persoalan dalam berbagai ranah; baik ekonomi, sosial, maupun budaya terutama terkait mobilitas penduduk pendatang di Kota Malang. Terkait hal tersebut, perlu dilakukan usaha untuk menggambarkan mobilitas masyarakat luar Kota Malang. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan metode *accidental sampling* dan metode deskriptif untuk analisa. Data tentang mobilitas penduduk ini dapat digunakan sebagai acuan untuk mengambil kebijakan bagi Pemerintah Kota Malang terkait mobilitas penduduk pendatang di Kota Malang yang beraktivitas di Kota Malang. Sehingga dapat dengan mudah diwujudkan untuk menata dan menjamin kualitas kehidupan masyarakat Kota Malang

Kata kunci: *Mobilitas, Penduduk, Kota Malang*

Abstract : he rapid development of Malang City has become an attraction for residents outside the region to move to Malang City both for work and education. The increasing number of entrants every year in Malang City directly provides a broad market for industry players and also brings problems in various fields; both economic, social, and cultural, especially related to the mobility of immigrants in Malang. In this regard, efforts need to be made to describe the mobility of people outside Malang City. The sampling technique in this study used the accidental sampling method and descriptive method for analysis. The data on population mobility can be used as a reference for making policies for Malang City Government regarding the mobility of immigrants in Malang who are active in Malang City. So that it can be easily realized to organize and guarantee the quality of life of the people of Malang City

Keywords: *Mobility, Population, Malang City*

PENDAHULUAN

Penduduk pendatang ke Kota Malang umumnya adalah mereka yang ingin melanjutkan pendidikan dan bekerja. Kota Malang dengan pesatnya pertumbuhan ekonomi telah menjadi daya tarik utama bagi penduduk di wilayah luar Kota Malang untuk datang dan tinggal di Kota Malang hingga bertambahnya kepala keluarga. Menurut data Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil, pada 2016 tercatat penduduk Kota Malang mengalami ke-naikan sebesar 1,58 persen dari tahun sebelumnya. Pada bulan Januari 2016-Mei 2016 Pemerintah Kota Malang juga mencatat sebanyak 11.092 penduduk yang pindah ke Kota Malang. Penduduk yang keluar/ pindah dari wilayah Kota Malang tahun 2007 sebesar 21.452 jiwa atau lebih banyak

jumlah penduduk yang masuk dibandingkan dengan jumlah penduduk yang keluar wilayah Kota Malang

Faktor-Faktor Pendorong Mobilitas

Adanya perbedaan yang berarti antara daerah asal dan daerah tujuan dari segi ekonomi dan kesempatan kerja, menyebabkan adanya mobilitas penduduk dari desa ke kota. Makin tinggi perbedaan tersebut makin banyak penduduk melaksanakan mobilitas Menurut Munir (1981) mengemukakan bahwa daya dorong penduduk untuk melakukan migrasi yaitu disebabkan oleh:

- Makin berkurangnya sumber-sumber alam, menurunnya permintaan atas barang-barang tertentu yang

bahan bakunya yang masih sulit diperoleh.

- Menyempitnya lapangan pekerjaan di daerah asal.
- Adanya tekanan-tekanan atau diskriminasi politik, agama dan suku di daerah asal.
- Tidak cocok lagi dengan adat/ budaya/ kepercayaan di daerah asal.
- Alasan pekerjaan atau perkawinan yang menyebabkan tidak bisa mengembangkan karir pribadi.
- Bencana alam seperti banjir, kebakaran dan lain sebagainya.

Faktor-Faktor Penarik Mobilitas

Selain ada faktor pendorong yang menyebabkan penduduk melakukan mobilitas dari daerah asal, maka ada faktor penarik yang mendorong penduduk untuk melakukan mobilitas ke daerah tujuan. Menurut Munir (1981) berpendapat bahwa faktor-faktor penarik orang bermigrasi:

- Kesempatan untuk memasuki lapangan pekerjaan yang cocok.
- Kesempatan mendapatkan lapangan pekerjaan yang lebih baik.
- Kesempatan mendapatkan pendidikan yang lebih tinggi.
- Keadaan lingkungan dan keadaan hidup yang menyenangkan misalnya perumahan.
- Tarikan dari orang yang diharapkan sebagai tempat pelindung.

Dampak Mobilitas

Secara rinci Horton dan Hunt (1987) mencatat beberapa konsekuensi negatif dari mobilitas sosial. Dampak mobilitas sosial bagi masyarakat terdiri dari dua macam, yaitu dampak positif dan dampak negatif, yang antara lain sebagai berikut:

Dampak Positif Mobilitas

- Mendorong seseorang untuk lebih maju.
- Mempercepat tingkat perubahan sosial masyarakat ke arah yang lebih baik, dengan mobilitas masyarakat selalu dinamis bergerak menuju pencapaian tujuan yang diinginkan.

Dampak Negatif Mobilitas

- Timbulnya konflik
 - Konflik antar kelas
 - Konflik antar kelompok sosial
 - Konflik antar generasi
- Faktor psikologis
 - Menimbulkan ketakutan.
 - Adanya gangguan psikologis bila seseorang turun dari jabatannya (*post power syndrome*).
 - Mengalami frustrasi.

Rencana Tata Ruang Kota Malang

Penentuan struktur tata ruang/hirarki di Kota Malang didasarkan pada jalur upaya pemantapan-pemantapan fungsi kota dalam kerangka strategi dan kebijaksanaan pengembangan peta struktur tata ruang wilayah Kota Malang. Dengan demikian struktur kota ini diarahkan pada tujuan keseimbangan pembangunan antar wilayah. Struktur pelayanan Kota Malang direncanakan sesuai dengan penempatan kegiatan fungsional Kota Malang yaitu sebelumnya dengan menetapkan pusat kota dan Bagian Wilayah Kota (BWP). Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030, Kota Malang dibagi dalam 6 BWP, yaitu BWP Malang Tengah, BWP Malang Utara, BWP Malang Timur Laut, BWP Malang Timur, BWP Malang Tenggara, dan BWP Malang Barat.

Laju perubahan pola ruang di Kota Malang sangat pesat karena ditunjang dengan pertumbuhan penduduk pendatang ke Kota Malang yang semakin tinggi. Terutama dalam 5 tahun terakhir telah mengalami perkembangan pesat di kawasan perdagangan (kawasan pusat kota) dan perumahan (Malang bagian Timur Laut dan Malang bagian Barat Laut). Tetapi perkembangan tersebut tidak merata, dimana pada kawasan timur dan selatan (Malang bagian Tenggara dan Malang bagian Barat Daya) perkembangannya tidak terlalu cepat, bahkan tidak berkembang sesuai dengan rencana RTRW Tahun 2001/2010). Sehingga terjadi beberapa penyimpangan antara ren-

cana tata ruang yang ada antara RTRW Kota Malang tahun 2001/2010 dengan kondisi eksisting.

Seiring dengan perkembangan Kota Malang maka kegiatan perdagangan, jasa, sarana dan prasarana di Kota Malang juga semakin meningkat. Kota Malang dalam skala nasional dan regional mempunyai fungsi sebagai pusat kegiatan koleksi dan distribusi barang dan jasa untuk wilayah sekitarnya. Sehingga dengan demikian keberadaan pusat perdagangan dan jasa (komersial) yang ada di Kota Malang mempunyai arti yang sangat penting dan perlu diarahkan secara tepat.

Kependudukan

Pertumbuhan pendudukan pada setiap BWP di Kota Malang hampir merata. Tingkat kepadatan penduduk di Kecamatan Klojen memiliki tingkat kepadatan penduduk tertinggi. Seiring dengan penambahan jumlah penduduk, tentunya kebutuhan akan permukiman juga meningkat. Untuk itu dalam melakukan pendistribusian harus melihat luasan lahan kosong yang berada di wilayah yang akan didistribusi agar pemenuhan kebutuhan akan permukiman dapat diatasi

Tranpostasi

Secara umum jaringan jalan pada wilayah Kota Malang dapat dibagi dalam 4 (empat) pelayanan yaitu :

- Pelayanan ke arah Utara dalam rangka mendukung aksesibilitas masyarakat menuju Kab. Pasuruan, dan Surabaya sebagai pusat kegiatan ekonomi regional Jawa Timur, perdagangan dan jasa.
- Pelayanan ke arah Selatan sebagai akses untuk menunjang pemasaran produk-produk agraris di wilayah Selatan Malang Raya serta sebagai persiapan prasarana jalan dalam mendukung pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS) Kabupaten Malang.
- Pelayanan ke arah Barat dalam rangka mendukung aksesibilitas

menuju Kota Batu sebagai pusat kegiatan pariwisata serta mendukung pengembangan agraris di wilayah tersebut.

- Pelayanan ke arah Timur dalam rangka mendukung aksesibilitas menuju Kabupaten Malang bagian Timur sebagai pusat kegiatan pariwisata serta mendukung pengembangan agraris

METODE

Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan metode *accidental sampling*, dimana untuk memperoleh data peneliti menemui subjek yaitu orang-orang yang secara kebetulan dijumpai pada saat melewati lokasi-lokasi tarikan di setiap BWP. Tahapan pengambilan data dengan metode *accidental sampling* pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Menentukan satu lokasi tarikan tertinggi pada setiap BWP dengan survei beberapa lokasi tarikan yang memungkinkan menjadi lokasi tarikan tertinggi pada setiap BWP.
- Pengambilan data mengenai dampak dari masyarakat luar Kota Malang yang beraktifitas di Kota Malang terhadap kehidupan masyarakat Kota Malang.

Tabel 1. Jumlah Pengambilan Sampel Per BWP

No.	BWP	Proporsi	Jumlah Sampel
1.	BWP Malang Tengah	19,04%	73
2.	BWP Malang Utara	41,27%	158
3.	BWP Malang Timur Laut	15,87%	61
4.	BWP Malang Timur	6,35%	24
5.	BWP Malang Tenggara	9,52%	37
6.	BWP Malang Barat	7,94%	31
TOTAL		100%	384

Populasi dalam penelitian ini adalah penduduk luar Kota Malang yang beraktivitas didalam Kota Malang. Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan rumus Lemeshow. Pada penelitian ini 384 responden tersebut dibagi kedalam enam BWP di Kota Malang yang dijelaskan kedalam tabel 1.

Metode analisis yang dipergunakan pada penelitian ini adalah metode deskriptif.

Tabel 2. Metode Analisis

Tujuan	Variabel	
Mengidentifikasi terhadap dampak aktivitas penduduk pendatang di kota Malang pada persoalan kemacetan lalu lintas	Tujuan	<ul style="list-style-type: none"> Masuk ke Kota Malang Didalam Kota Malang
	Kegiatan Tujuan	<ul style="list-style-type: none"> Bekerja Belajar Berbelanja Berobat Berlibur Menghabiskan waktu
	Waktu	<ul style="list-style-type: none"> Pagi Siang Sore Malam
	Sosio - ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> Usia Tingkat pendapatan Tingkat kepemilikan kendaraan Jumlah anggota keluarga
Mengidentifikasi peta sebaran mobilitas penduduk mulai dari hulu sampai dengan hilir serta gambaran umum faktor pesebaran yang mendorong penduduk luar daerah datang ke Kota Malang	Lokasi tarikan Lokasi bangkitan Faktor pendorong mobilitas	- - <ul style="list-style-type: none"> SDA Ekonomi SARA Budaya Perkawinan Bencana alam
Mengidentifikasi mobilitas penduduk Kota Malang baik di siang hari maupun di malam hari	Pola pergerakan penduduk	<ul style="list-style-type: none"> Pagi Siang Sore
Mengidentifikasi dampak dari masyarakat luar Kota Malang yang beraktifitas di Kota Malang terhadap kehidupan masyarakat Kota Malang	Ekonomi Lingkungan dan	<ul style="list-style-type: none"> Pekerjaan sampingan Pelatihan ketrampilan Tingkat kenyamanan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dampak Aktivitas Penduduk Pendatang di Kota Malang pada Persoalan Kemacetan Lalu Lintas.

Hasil analisis menunjukkan terdapat beberapa arah jalan di Kota Malang yang memiliki tingkat pelayanan jalan yang tidak memenuhi kualitas yang diharapkan yaitu dengan keterangan F yaitu berarti **arus dipaksakan, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, antrian panjang (macet)**. Hal ini menandakan volume lalu lintas sangat ramai dan telah mencapai batas pelayanan kapasitas lalu lintas yang dapat ditampung oleh jalan tersebut. Sedangkan untuk jalur-jalur yang memiliki keterangan E yang berarti **arus tidak stabil, kecepatan terkadang terhenti, permintaan sudah mendekati kapasitas jalan** juga perlu diperhatikan untuk diberikan penanganan agar tidak sampai memiliki volume kendaraan diatas kapasitas jalan.

Tabel 3. Tingkat Pelayanan Jalan (LOS) dengan Kategori F

No	Simpang	Arah
1	Simpang Blimbing (pertigaan)	Pasar Blimbing - Jalan Soekarno Hatta Jalan Soekarno Hatta - Pasar Blimbing Jalan Soekarno Hatta - Hua Ind
2	Simpang Fly-Over (pertigaan)	Blimbing - Surabaya Surabaya - Blimbing Surabaya - Arjosari
3	Simpang Borobudur - S. Parman (pertigaan)	Blimbing - Arjosari S. Parman - Arjosari Arjosari - Pasar Blimbing Arjosari - S. Parman
4	Simpang ITN (perempatan)	Sumbersari - Veteran
5	Simpang BCA (perempatan)	Splendid - Semeru Avia - Kayutangan Ijen - Splendid Kayutangan - Avia
6	Simpang Kasin (perempatan)	Dieng - Pasar Kasin Pasar Kasin - Dieng Jalan Jupri - Jalan Raya Langsep (Wagir- Cyber Mall) Jalan Jupri - Jalan I. R. RAIS (Wagir-Kasin)
7	Malang - Pakisaji	Malang - Pakisaji (Keluar Kota Malang) Pakisaji - Malang (Masuk Kota Malang)
8	Malang - Singosari	Malang - Singosari (Keluar Kota Malang) Singosari - Malang (Masuk Kota Malang)
9	Malang - Dau	Dau - Malang (Masuk Kota Malang) Malang - Dau (Keluar Kota Malang)

Tabel 4. Faktor Pendorong Penduduk Luar Kota Malang Datang ke Kota Malang

BWP Malang	Faktor Pendorong						Lainnya
	Bekerja	Belajar	Berbelanja	Berobat	Berlibur	Menghabiskan Waktu	
Malang Utara	36	105	9	5	10	11	3
Malang Timur Laut	22	6	9	1	6	3	4
Malang Timur	22	28	5	0	6	1	4
Malang Tenggara	6	8	2	2	5	5	0
Malang Tengah	33	26	3	5	4	0	3
Malang Barat	12	13	1	0	3	0	1

Faktor Pendorong Penduduk Luar Kota Malang Datang Ke Kota Malang

Sebanyak 384 responden penduduk luar Kota Malang yang datang ke Kota Malang dengan faktor pendorong bekerja, belajar, berbelanja, berobat, berlibur, dan menghabiskan waktu dengan jumlah masing-masing per BWP seperti pada tabel 4 diatas.

Mobilitas penduduk Pendetang kota malang

Berdasarkan hasil survey, pergerakan penduduk pendatang di Kota Malang pada BWP Malang Tenggara penduduk pendatang didominasi oleh wiraswasta atau pedagang karena pada BWP tersebut terdapat Rumah Sakit Panti Nirmala, Universitas Kanjuruhan, Stasiun Kota Lama, Pasar Sukun, *Block Office*, dan terminal Hamid Rusdi yang menjadi titik tarikan bagi penduduk pendatang, Sedangkan pada BWP lainnya di Kota Malang lebih didominasi oleh pelajar/mahasiswa yang bertujuan untuk kuliah dengan kegiatan belajar yang dilakukan dari pagi sampai sore hari karena terdapat perguruan-perguruan tinggi dan kawasan pendidikan yang tersebar pada beberapa BWP menjadi tarikan paling besar bagi penduduk pendatang di Kota Malang, salah satunya adalah BWP Malang Utara dengan persentase 66,89%. Jenis kegiatan yang paling banyak dilakukan oleh penduduk pendatang di Kota Malang adalah Belajar dengan pesentase sebesar 44,85%,

Jenis kegiatan belajar ini lebih besar daripada jenis kegiatan Bekerja yang dilakukan oleh penduduk pendatang dengan persentase 31,62%.

Mobilitas Penduduk Asli di Kota Malang

Pergerakan penduduk asli Kota Malang lebih banyak dipicu adanya kawasan-kawasan pendidikan serta kawasan-kawasan perdagangan dan jasa di Kota Malang, dominasi penduduk dengan pekerjaan sebagai Karyawan Swasta terdapat di BWP Timur Laut (13.64%), BWP Timur (7,14%) dan BWP Barat (6,49%), pada BWP Tengah pekerjaan penduduk asli yang mendominasi adalah Wiraswasta atau Pedagang dengan persentase sebesar 11,69%, sedangkan pada BWP Utara pekerjaan penduduk asli yang mendominasi adalah sebagai Wiraswasta/Pedagang dan Pelajar/Mahasiswa dengan persentase sebesar 28,57%. Jenis kegiatan yang paling banyak dilakukan oleh penduduk asli Kota Malang adalah Bekerja dengan persentase sebesar 65,05%, hal ini dikarenakan penduduk asli lebih memilih untuk bekerja sebagai wiraswasta yang dipicu oleh banyaknya mahasiswa yang datang ke Kota Malang setiap tahunnya, sehingga banyak penduduk asli yang berwirausaha, namun ada juga penduduk asli Kota Malang yang bekerja sebagai pegawai negeri pada instansi-instansi pemerintahan di Kota Malang.

Tabel 5. Dampak Mobilitas Terhadap Masyarakat Asli Kota Malang

BWP	Pekerjaan Sampingan		Pelatihan Skill		Kenyamanan		Konflik Sosial			Jenis Konflik Sosial					Jenis Wisata Kota Malang				
	Ada	Tidak	Ada	Tidak	Nyaman	Tidak	2		Tidak	Tawuran	Asusila	Pencurian	Lingkungan	Lainnya	Belanja	Kuliner	Religi	Buatan	
							1 kali	>2 kali											
Malang Utara	32	126	41	117	128	30	94	8	6	50	7	7	47	44	0	61	71	2	30
Malang Tenggara	8	29	0	37	27	10	26	0	0	11	0	0	8	16	4	14	7	2	4
Malang Timur Laut	12	49	6	55	49	12	20	1	0	40	1	1	7	12	1	16	14	1	2
Malang Timur	5	19	0	24	22	2	20	0	1	3	0	1	4	16	0	13	11	2	7
Malang Tengah	11	62	9	64	60	13	33	4	9	27	1	2	27	13	1	13	27	1	10
Malang Barat	10	21	6	25	27	4	20	2	2	7	3	6	15	2	1	10	10	1	5
Jumlah	78	306	62	322	313	71	213	15	18	138	12	17	108	103	7	127	140	9	58

Sumber: Hasil Survey (2017)

Dampak mobilitas masyarakat luar kota malang yang beraktivitas di kota malang

Dampak mobilitas masyarakat luar kota Malang yang beraktivitas di Kota Malang dijabarkan dengan memadukan hasil analisis yang telah dilakukan untuk mendapatkan kajian terkait dampak mobilitas secara keseluruhan. Tabel 5 di atas menyajikan hasil terkait dampak mobilitas terhadap warga asli Kota Malang. Dampak yang dikaji berdasarkan dari 4 variabel yaitu ekonpomi, wisata, sosial dan lingkungan. Pada variabel ekonomi, pekerjaan sampingan dan adanya pelatihan skill lebih banyak ditemukan pada BWP Malang Utara. Hal ini relevan dengan BWP Malang Utara sebagai pusat kegiatan belajar di Kota Malang. Banyaknya pendatang yaitu mahasiswa dan pelajar, membuka kesempatan berusaha yang lebih tinggi dibandingkan dengan BWP lainnya.

Pada variabel wisata, dengan banyaknya pendatang di Kota Malang, responden warga asli Kota Malang masih lebih memilih berwisata di dalam Kota Malang. Adapun karakter wisata yang muncul di Kota Malang dengan adanya pendatang didominasi oleh jenis wisata belanja, kuliner dan wisata buatan.

Dampak variabel sosial lingkungan dikaji melalui tingkat kenyamanan warga asli terhadap kehadiran pendatang di sekitarnya, serta konflik sosial yang terjadi di lingkungan tempat tinggal responden. Tingkat kenyamanan paling tinggi ada di BWP Malang Utara, disebabkan pada BWP Malang Utara responden sudah ter-

biasa dengan aktivitas pendatang yang tinggi melalui kehadiran pendatang mahasiswa dan para pekerja. Responden di BWP Malang Tenggara memiliki pilihan tidak nyaman tertinggi. Hal ini berkaitan dengan aktivitas pendatang yang terjadi di Malang Tenggara yang jauh lebih sedikit dibandingkan BWP Malang Utara, sehingga responden tidak terlalu terbiasa dengan kehadiran pendatang yang jumlah tidak sebanyak di BWP lainnya. Kegiatan pendatang yang lebih tinggi, menyebabkan konflik sosial lebih rentan terjadi di Malang Utara. Jenis konflik sosial yang paling banyak terjadi adalah permasalahan pencurian dan lingkungan.

KESIMPULAN

Dampak dari Masyarakat Luar Kota Malang yang Beraktifitas di Kota Malang terhadap Kehidupan Masyarakat Kota Malang dikaji berdasarkan dari 4 variabel yaitu ekonomi, wisata, sosial dan lingkungan:

- Pada variabel **ekonomi**, pekerjaan sampingan dan adanya pelatihan skill lebih banyak ditemukan pada BWP Malang Utara. Hal ini relevan dengan BWP Malang Utara sebagai pusat kegiatan belajar di Kota Malang. Banyaknya pendatang yaitu mahasiswa dan pelajar, membuka kesempatan berusaha yang lebih tinggi dibandingkan dengan BWP lainnya.
- Pada variabel **wisata**, dengan banyaknya pendatang di Kota Malang, responden warga asli Kota Malang masih

lebih memilih berwisata di dalam Kota Malang. Adapun karakter wisata yang muncul di Kota Malang dengan adanya pendatang didominasi oleh jenis wisata belanja, kuliner dan wisata buatan.

- Dampak variabel **sosial lingkungan** terdiri dari tingkat kenyamanan dan konflik sosial, dimana pada tingkat kenyamanan paling tinggi ada di BWP Malang Utara, disebabkan responden sudah terbiasa dengan aktivitas pendatang yang tinggi di Malang Utara. Adapun konflik sosial paling tinggi terjadi di BWP Malang Utara karena kegiatan pendatang yang juga tinggi.

Sentralisasi area adalah salah satu kebijakan untuk tata ruang serta mempermudah control terhadap pergerakan penduduknya, contoh menetapkan wilayah tertentu yang dikhususkan untuk sektor pendidikan, perdagangan, dan lain sebagainya. Dengan demikian penumpukan arus lalu lintas pun sedikit banyak terkendali, serta pemetaan sosial akan dapat dengan mudah dilakukan. Namun dampak negatif dari kebijakan ini adalah hilangnya sifat alami penduduk lokal berdasarkan potensi wilayah asal mereka.

Adapun saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut.

- Kajian penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran terkait pengaruh aktivitas masyarakat luar terhadap kehidupan masyarakat Kota Malang. Sehingga dari kajian ini, pemerintah dapat membuat kajian yang lebih rinci terkait 4 aspek dampak yang timbul (ekonomi, wisata, lingkungan, sosial) dan dampak kemacetannya.
- Selain itu, pemerintah diharapkan menerapkan kebijakan yang berkaitan dengan hasil penelitian ini, sebagai tindak lanjut dari identifikasi permasalahan yang timbul dari aktivitas pendatang di Kota Malang
- Hasil kajian di dalam penelitian ini masih bersifat umum, sehingga dalam kajian ini banyak aspek yang dapat dikaji secara lebih mendalam dan men-

detail untuk menjadi penelitian selanjutnya guna dapat menghasilkan program yang lebih detail untuk dapat dilaksanakan.

SARAN

Rekomendasi terhadap dampak aktivitas penduduk pendatang di kota malang pada persoalan kemacetan lalu lintas

Jumlah kendaraan pada beberapa persimpangan yang telah di survei di Kota Malang dapat diberikan rekomendasi bagi pemerintah untuk mengurangi kemacetan lalu lintas sebagai berikut:

- Penambahan rute angkutan umum dan pengadaan bus kota terutama pada **BWP Malang Utara** karena terdapat banyak pelajar dan mahasiswa yang membutuhkan kendaraan umum.
- Rencana pengadaan transportasi masal yang efisien dan ramah lingkungan karena jumlah pekerja di Kota Malang yang berdomisili di luar Kota Malang jumlahnya semakin meningkat, terutama pada **BWP Malang Tengah**. Pada lokasi BWP Malang Tengah ini juga terdapat stasiun Kota Malang, sehingga pekerja mudah mencapai stasiun untuk memanfaatkan kereta api komuter.
- Memperbaiki **layanan transportasi umum** dari segi kenyamanan, tepat waktu, dan biaya yang terjangkau.

Rekomendasi tersebut diutamakan untuk segera diterapkan pada lokasi-lokasi yang mengalami kemacetan tinggi yang telah diketahui dari hasil analisis dengan tingkat pelayanan jalan F, antara lain sebagai berikut:

BWP Malang Timur Laut:

- Simpang Blimbing: Pasar Blimbing - Jalan Soekarno Hatta, Jalan Soekarno Hatta – Pasar Blimbing, Jalan Soekarno Hatta - Hua Ind.

- Simpang Fly-Over: Blimbing – Surabaya, Surabaya – Blimbing, Surabaya – Arjosari.
- Simpang Borobudur – S. Parman: Blimbing – Arjosari, S. Parman – Arjosari, Arjosari – Pasar Blimbing, Arjosari – S. Parman.
- Malang - Singosari (Keluar Kota Malang), Singosari - Malang (Masuk Kota Malang).

BWP Malang Utara:

- Simpang ITN: Sumbersari – Veteran.
- Malang – Dau: Dau - Malang (Masuk Kota Malang), Malang - Dau (Keluar Kota Malang).

BWP Malang Tengah:

- Simpang BCA: Splendid – Semeru, Avia – Kayutangan, Ijen – Splendid, Kayutangan – Avia.

BWP Malang Barat:

- Simpang Kasin: Dieng – Pasar Kasin, Pasar Kasin – Dieng, Jalan Jupri - Jalan Raya Langsep, Jalan Jupri - Jalan I. R. RAIS

BWP Malang Timur:

- Malang – Pakis (Keluar Kota Malang), Pakis – Malang (Masuk Kota Malang)

BWP Malang Tenggara:

- Malang - Pakisaji (Keluar Kota Malang), Pakisaji - Malang (Masuk Kota Malang).

Rekomendasi terhadap faktor pendorong penduduk luar kota malang datang ke kota malang

Saat ini faktor pendorong penduduk luar Kota Malang yang datang ke Kota Malang pada BWK Malang Utara, BWP Malang Timur Laut, BWP Malang Timur, BWP Malang Tenggara, dan BWP Malang Barat adalah untuk belajar. Lokasi tertinggi adalah di BWK Malang Utara sebanyak 95 responden (59%) penduduk luar Kota Malang datang ke Kota Malang untuk **belajar**. Selain itu faktor pendorong penduduk luar Kota Malang yang datang ke Kota Malang

adalah untuk **bekerja** yaitu terdapat pada BWP Malang Tengah sebesar 33 responden (45%). Faktor pendorong penduduk luar Kota Malang yang datang ke Kota Malang direkomendasikan sebagai saran bagi pemerintah sebagai berikut:

- Rencana pengadaan **kereta api komuter** yang nyaman, tepat waktu, dan biaya yang terjangkau untuk pekerja di Kota Malang yang berdomisili di luar Kota Malang melalui stasiun Kota Malang di BWP Malang Tengah.
- Membuat **tarikan** dan **bangkitan** baru di lokasi yang telah dianalisis agar dapat menguraikan atau mengurangi kemacetan.
- Memperbaiki **layanan transportasi umum** dari segi kenyamanan, tepat waktu, dan biaya yang terjangkau.
- Dilakukan **zonasi** untuk dapat mengurangi kemacetan lalu lintas.

Rekomendasi terhadap mobilitas penduduk kota malang

Rekomendasi yang dapat diberikan untuk pemerintah berdasarkan hasil analisis mobilitas penduduk Kota Malang adalah sebagai berikut:

- Menguatkan **kebudayaan lokal** agar tidak tergerus oleh semakin banyaknya jumlah pendatang ke Kota Malang.
- Pengelolaan **pendapatan daerah** dengan tepat karena semakin tingginya jumlah pendatang maka akan meningkatkan jumlah pendapatan daerah.
- Semakin **meningkatnya tingkat SDM** dikarenakan banyaknya jumlah institusi pendidikan di Kota Malang diharapkan dapat turut serta membangun Kota Malang.
- Membangun **ring road** yang mengelilingi Kota Malang agar kendaraan yang hanya melintas Kota Malang tidak melewati jalur didalam kota, sehingga dapat mengurangi kemacetan didalam kota.

- Melakukan kajian lebih lanjut terkait **penataan kawasan** dan **zonasi**.

Rekomendasi Terhadap Masalah Kemacetan Dan Sosial Lingkungan Sebagai Dampak Mobilitas

Masalah kemacetan lalu lintas sangat umum terjadi pada kota-kota yang memiliki tarikan yang tinggi dan serta mobilitas penduduk yang tinggi, sehingga memiliki pola pergerakan yang beragam sampai dengan mendatangkan banyak penduduk dari luar kota. Saat ini hal tersebut juga terjadi di Kota Malang. Saat ini Kota Malang memiliki masalah kemacetan lalu lintas dengan beberapa ruas jalan memiliki tingkat pelayanan jalan F yang berarti arus dipaksakan, kecepatan rendah, volume data kapasitas, antrian panjang (macet). Selain itu masalah sosial lingkungan di Kota Malang juga merupakan dampak dari mobilitas penduduk. Jika antara kemacetan lalu lintas dikaitkan dengan masalah sosial lingkungan maka rekomendasi yang ditawarkan untuk mengatasi dampak tersebut adalah:

- Setiap perguruan tinggi negeri dan swasta yang berada di Kota Malang wajib memiliki kelurahan binaan di Kota Malang untuk meningkatkan kemampuan/ *skill* penduduk asli Kota Malang.
- Memanfaatkan orang-orang berpendidikan tinggi dari latar belakang ilmu yang berbeda untuk memberdayakan masyarakat Kota Malang dengan membentuk komunitas-komunitas yang bernilai positif sesuai dengan kearifan lokal.
- Mengubah lokasi-lokasi yang rawan kriminalitas menjadi lokasi yang ramah lingkungan.
- Setiap kelurahan wajib menyumbang RTH/ zona penyangga untuk Kota Malang.
- Pemerintah memberikan fasilitas bus umum beremisi rendah (ramah lingkungan) khusus untuk pelajar dan pe-

kerja pekerja dari luar Kota Malang yang beroperasi didalam Kota Malang sehingga mengurangi jumlah kendaraan pendatang didalam Kota Malang.

- Penerapan peraturan yang tidak memperbolehkan kendaraan konvensional yang menimbulkan emisi besar dan suara bising untuk masuk ke kota.
- Uji emisi kendaraan bermotor dan uji kebisingan knalpot dengan teknologi untuk perpanjangan STNK.
- Melakukan analisis mengenai dampak lingkungan diakibatkan tingginya volume lalu lintas di Kota Malang, terutama pada lokasi-lokasi yang sering mengalami kemacetan.
- Membangun *ring road* yang mengelilingi Kota Malang agar kendaraan yang hanya melintas Kota Malang tidak melewati jalur didalam kota, sehingga dapat mengurangi kemacetan didalam kota.

Rekomendasi Terhadap Masalah Kemacetan Dan Ekonomi Sebagai Dampak Mobilitas

Permasalahan kemacetan yang terjadi di Kota Malang bersinggungan dengan berbagai aspek kehidupan yang terjadi di Kota Malang. Salah satunya adalah ekonomi. Aspek ekonomi juga turut menjadi salah satu faktor yang memberi dampak dari kemacetan. Rekomendasi yang bisa diberikan guna menangani masalah kemacetan yang bersinggungan dengan aspek ekonomi di Kota Malang, adalah sebagai berikut.

- Melakukan kajian lebih lanjut terkait penataan kawasan perdagangan dan jasa
- Melakukan kebijakan terkait perdagangan dan jasa yang wajib menyediakan lahan parkir, guna mengatasi banyaknya kendaraan yang menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir
- Melakukan penataan penataan parkir dan jalur lalu lintas serta PKL di kawasan pasar yang umumnya menjadi titik kemacetan.

Rekomendasi Terhadap Masalah Kemacetan Dan Wisata Sebagai Dampak Mobilitas

Masalah kemacetan yang terjadi di Kota Malang juga bersinggungan dengan aspek wisata. Aspek wisata dan kemacetan tidak dapat dipisahkan, mengingat Kota Malang yang menjadi jalur wisatawan. Kota Malang menjadi salah satu akses utama untuk mencapai kota wisata lain di sekitar Kota Malang, yaitu Kota Batu dan wilayah Malang Selatan yang menjadi destinasi wisata alam dan buatan. Tidak hanya itu, terdapat Kota Surabaya dan Kota Malang sendiri yang menjadi wisata buatan dan wisata belanja. Kondisi tersebut, menjadikan Kota Malang pada hari libur menjadi sangat padat dengan arus kendaraan dengan tujuan wisata. Maka dari itu, rekomendasi yang dapat diberikan dari masalah kemacetan yang berkaitan dengan aspek wisata di Kota Malang adalah sebagai berikut.

- Melakukan pengaturan dan rekayasa lalu lintas, saat hari libur, terutama pada jalur yang dilalui wisatawan.
- Melakukan kajian khusus terkait kemacetan lalu lintas yang khusus berkaitan dengan faktor wisata yang muncul di Kota Malang.
- Menyediakan kendaraan khusus / berbeda yang beroperasi saat hari libur, yang dengan jalur khusus yang kemudian dapat mengantar wisatawan untuk turun/naik dari satu titik lokasi wisata yang di Kota Malang, ke satu titik wisata lainnya
- Pembuatan map peta jalur-jalur yang dapat dilalui wisatawan, sesuai dengan destinasi wisata yang akan dituju. Map jalur wisata ini disosialisasikan secara luas, atau dipasang pada pintu-pintu masuk ke Kota Malang
- Penambahan signage jalur wisata, utamanya pada jalan-jalan alternatif yang masih kurang signage penunjuk arah lokasi-lokasi wisata
- Melakukan kebijakan jenis kendaraan tertentu, yang tidak diperbolehkan un-

tuk melalui jalan-jalan tertentu di Kota Malang. Jalan yang dimaksud terutama jalan di dalam kota dan jalan dengan lebar badan jalan yang terbatas.

Rekomendasi Terhadap Masalah Ekonomi Dan Wisata Sebagai Dampak Mobilitas

Dampak mobilitas yang terjadi di Kota Malang memberikan pengaruh bagi titik perekonomian di Kota Malang. Berdasarkan trend perekonomian dalam 5 tahun, Kota Malang mengalami penurunan jumlah angka kemiskinan, dan Kota Malang Malang memiliki angka PDRB yang terus meningkat setiap tahunnya. Berdasarkan hasil survei, masyarakat yang tinggal di BWP Malang Utara dengan titik lokasi aktivitas paling banyak, terutama di bidang pendidikan, membuat warga asli di Kota Malang memiliki pekerjaan sampingan lebih banyak dibanding BWP lainnya, dengan kata lain, warga asli Kota Malang memanfaatkan mobilitas yang terjadi dengan mendapatkan penghasilan sampingan disamping dengan penghasilan utama yang telah ada. Sebab titik lokasi yang banyak, memungkinkan terjadi kegiatan mobilitas yang tinggi, sehingga memungkinkan banyak peluang untuk meningkatkan perekonomian dengan peluang-peluang yang tersedia.

Jika dihubungkan dengan permasalahan wisata di Kota Malang, menurut intensitas wisata, terlihat juga wisata lebih sering dilakukan oleh responden dari BWP Malang Utara. Jenis wisata yang sering dilakukan adalah jenis wisata belanja dan kuliner. Minat wisata belanja serta kuliner oleh penduduk pendatang ini menjadi potensi untuk pekerjaan sampingan bagi warga asli Kota Malang terutama di BWP Malang Utara karena penduduk pendatang yang berada di BWP Malang Utara sebanyak 66,89%, sehingga potensi perputaran perekonomian di Kota Malang terutama di BWP Malang Utara akan sangat tinggi.

Maka rekomendasi terhadap masalah ekonomi dan wisata sebagai dampak mobilitas di Kota Malang yang disesuaikan

dengan usulan-usulan dari berbagai *stakeholder* adalah sebagai berikut:

- Sosialisasi terkait destinasi serta objek-objek wisata di Kota Malang berdasarkan jenis wisatanya, sehingga dapat menjadi referensi bagi penduduk pendatang yang melakukan perjalanan wisata dengan melewati Kota Malang.
- Membangun sarana serta prasarana wisata untuk mendukung aktivitas wisata di Kota Malang. Contohnya adalah menempatkan *signage* serta membangun *shelter-shelter* berupa *tourist information* pada lokasi-lokasi strategis yang menjadi jalur lewatan bagi para wisatawan yang lewat di Kota Malang
- Menetapkan besaran pajak penghasilan dari objek-objek wisata belanja dan kuliner di Kota Malang, sehingga dapat menjadi salah satu pemasukan bagi PAD Kota Malang.

Rekomendasi Terhadap Masalah Ekonomi Dan Sosial Lingkungan Sebagai Dampak Mobilitas

Adanya kondisi tingkat pergerakan yang terjadi di setiap BWP menciptakan peluang bagi warga asli pada masalah ekonomi. Pada variabel ekonomi, pekerjaan sampingan lebih banyak ditemukan pada BWP Malang Utara. Banyaknya pendatang yaitu mahasiswa dan pelajar di BWP Malang Utara membuka kesempatan berusaha yang lebih tinggi dibandingkan dengan BWP lainnya. Hal ini sejalan dengan variabel sosial yaitu tingkat kenyamanan warga asli terhadap kehadiran pendatang di sekitarnya, tingkat kenyamanan paling tinggi ada di BWP Malang Utara, disebabkan pada BWP Malang Utara responden sudah terbiasa dengan aktivitas pendatang yang tinggi melalui kehadiran pendatang mahasiswa dan para pekerja sehingga warga asli Kota Malang banyak yang berwiraswasta disekitar sekolah atau perguruan tinggi dan tempat-tempat kerja. Tetapi, dengan kegiatan para pendatang tersebut menimbulkan konflik-konflik so-

sial seperti permasalahan pencurian dan lingkungan, konflik sosial paling tinggi terjadi di BWP Malang Utara.

Maka rekomendasi terhadap masalah ekonomi dan sosial lingkungan sebagai dampak mobilitas di Kota Malang yang disesuaikan dengan usulan-usulan dari berbagai *stakeholder* adalah sebagai berikut:

- Perbaiki manajemen serta sosialisasi kepada para tukang parkir terkait keamanan parkir untuk dapat meminimalisir permasalahan lingkungan dan pencurian kendaraan bermotor.
- Menganangkan regulasi mengenai kartu identitas penduduk musiman untuk warga pendatang seperti mahasiswa sebagai kartu tanda pengenal sementara dengan masa berlaku tertentu.
- Menyediakan lapak-lapak bagi para wiraswastawan dengan sistem sewa pada lokasi-lokasi strategis.
- Memberikan jaminan keamanan kepada para pelaku ekonomi seperti penjual dan pembeli agar dapat beraktivitas dengan nyaman terhindar dari permasalahan lingkungan serta pencurian.

Rekomendasi Terhadap Masalah Wisata Dan Sosial Lingkungan Sebagai Dampak Mobilitas

Adanya aktivitas wisata di Kota Malang, tentu akan memberikan pengaruh pada masalah sosial lingkungan. Adapun untuk mengurangi masalah yang muncul, maka rekomendasi yang dapat diberikan terkait wisata dan sosial lingkungan adalah sebagai berikut.

- Pembuatan kajian terhadap titik-titik wisata yang disesuaikan dengan kelayakan dan keamanan lingkungannya. Melalui kajian ini, diharapkan muncul identifikasi atau pemetaan titik-titik wisata yang dihubungkan dengan keamanan lingkungan bahkan kerawanan bencana
- Penerapan kebijakan agar setiap titik wisata yang ada memiliki standar keamanan dan keselamatan bagi pengunjung

- jungnya maupun masyarakat yang terlibat di dalamnya
- Penerapan pembatasan kendaraan maksimal dalam satu titik tempat wisata. Sebagai opsional solusinya, diberikan kendaraan umum khusus jalur wisata, yang diadakan pada hari-hari libur saja.

DAFTAR PUSTAKA

- Aini, Nur, dkk. 2012. Petunjuk Praktikum Evaluasi Sensoris. Purwokerto: Program Studi Ilmu dan Teknologi Pangan Universitas Jenderal Soedirman
- Horton dan Hunt. 1987. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Mobilitas Sosial. Diakses pada tanggal 10 Juli 2017 <https://www.siswapedia.com/faktor-faktor-yang-mempengaruhi-mobilitas-sosial/>
- Kota Malang dalam Angka Tahun 2016
- Lee, Everet. S. 1996. *A Theory of Migration. Demography*, Vol. 3, No. 1. pp. 47-57
- Mantra dan Harahap, N. (1989). Mobilitas Penduduk dan Dampaknya terhadap Daerah yang Ditinggalkan: Studi Kasus Kabupaten Sukoharjo, Madiun, Ciamis dan Asahan. (Laporan Akhir), Kerjasama Kantor Menteri Negara Kependudukan dan Lingkungan Hidup dengan Pusat Penelitian Kependudukan. Yogyakarta Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gajah Mada
- Martin Fishbein dan Icek Ajzen. 2010. *Predicting and Changing Behavior*. Diakses pada tanggal 10 Juli 2017 https://books.google.co.id/books/about/Predicting_and_Changing_Behavior.html?id=2rKXqb2ktPAC&redir_esc=y
- Mulyadi, Ahmad. 2016. Penentuan Jumlah Sampel Dengan Populasi Tidak Diketahui. Diakses pada tanggal 10 Juli 2017 <https://dokumen.-tips/documents/penentuan-jumlah-sampel-dengan-populasi-tidak-diketahui.html>
- Rozy Munir. 1981. Dasar-dasar Demografi. Jakarta : Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro
- RTRW Kota Malang Tahun 2010-2030
- RDTRK Malang Tengah Tahun 2012-2032
- RDTRK Malang Utara Tahun 2012-2032
- RDTRK Malang Timur Laut Tahun 2012-2032
- RDTRK Malang Timur Tahun 2012-2032
- RDTRK Malang Tenggara Tahun 2012-2032
- RDTRK Malang Barat Tahun 2012-2032
- Tamin, O. Z. 2003. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung: ITB
- Tataran Transportasi Lokal Kota Malang Tahun 2015
- Wibisana, Hendrata, Siti Zainab. Analisa Kepadatan Ruas Jalan di Kecamatan Rungkut Dengan Pemetaan Sistem Informasi Geografis. Jurnal Sains dan Teknologi EMAS, Vol. 18, No. 3, Agustus 2008. Diakses pada 23 September 2017 <https://www.google.co.id/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjdr8Gu6rzWAhVGMY8KHRGTBJwQFggvMAE&url=http%3A%2F%2Fpuslit2.petra.ac.id%2Fjournal%2Findex.php%2Femas%2Farticle%2Fdownload%2F17633%2F17545&usg=AFQjCNEuINE-mawPPd25LP3BVStNdSlrWw>