

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Umum Pelayanan Transportasi Publik

Pelayanan transportasi publik di kawasan Jawa Timur khususnya Sidoarjo-Surabaya-Gresik memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung mobilitas penduduk di wilayah metropolitan Gerbangkertosusila (Gresik-Bangkalan-Mojokerto-Surabaya-Sidoarjo-Lamongan). Kawasan ini dikenal sebagai pusat kegiatan ekonomi, industri, dan pemerintahan di Provinsi Jawa Timur, sehingga kebutuhan terhadap sistem transportasi publik yang efisien, terjangkau, dan berkelanjutan menjadi semakin bertambah.

Perkembangan wilayah metropolitan yang pesat telah mendorong meningkatnya aktivitas dan pergerakan masyarakat antarwilayah. Sebagian besar masyarakat yang tinggal di wilayah penyangga seperti Kabupaten Sidoarjo dan Kota Gresik melakukan aktivitas kerja, pendidikan, dan perdagangan di Kota Surabaya sebagai pusat utama kegiatan. Kondisi ini membuat volume perjalanan harian atau komuter meningkat cukup signifikan, baik menggunakan kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jawa Timur tahun 2023, tingkat mobilitas harian antarwilayah di kawasan ini mengalami peningkatan sekitar 6–8 persen per tahun, menunjukkan bahwa kebutuhan terhadap transportasi publik semakin tinggi. (BPS Jatim, 2023)

Dari sisi infrastruktur, Pemerintah Provinsi Jawa Timur bersama pemerintah kabupaten dan kota telah melakukan berbagai upaya untuk memperkuat jaringan transportasi publik. Bentuknya antara lain melalui penyediaan sarana angkutan umum, bus perkotaan, hingga layanan kereta komuter (*commuter line*) yang

menghubungkan wilayah-wilayah penyangga dengan pusat Kota Surabaya. Moda kereta komuter menjadi salah satu pilihan utama masyarakat karena mampu mengangkut penumpang dalam jumlah besar dan memiliki jadwal yang cukup rutin. Berdasarkan data operasional PT Kereta Api Indonesia (KAI) Commuter tahun 2024, jumlah penumpang di lintas Surabaya dan sekitarnya mencapai lebih dari 40.000 orang per hari (Wikipedia, 2024).

Selain transportasi berbasis rel, sistem transportasi berbasis jalan juga terus mengalami peningkatan. Pemerintah daerah berupaya memperbaiki konektivitas antarwilayah melalui pembangunan dan pelebaran jalan, serta pengembangan infrastruktur pendukung seperti halte, terminal, dan simpul transportasi lainnya. Beberapa proyek strategis seperti pembangunan frontage road Waru–Aloha, peningkatan kapasitas Jalan Raya Menganti–Gresik, dan pengembangan Terminal Bungurasih sebagai terminal utama di Jawa Timur menjadi contoh upaya nyata dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di kawasan ini. Meskipun sudah ada kemajuan, tantangan di lapangan masih cukup besar, terutama pada aspek aksesibilitas, integrasi antarmoda transportasi, dan keteraturan frekuensi layanan yang memerlukan peningkatan Kajian yang dilakukan oleh Salsa Shabrina, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) tahun 2020 menunjukkan bahwa frekuensi rata-rata angkutan umum di koridor Sidoarjo–Surabaya hanya mencapai 3,9 kali per jam, sedangkan di koridor Gresik–Surabaya sekitar 3,7 kali per jam. Angka tersebut masih di bawah standar ideal layanan transportasi perkotaan, sehingga Penelitian ini merekomendasikan adanya penambahan trayek dan peningkatan jumlah armada agar waktu tunggu penumpang tidak lebih dari 15 menit. (ITS, 2020)

Masih tingginya ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi juga menjadi permasalahan utama. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur tahun 2023, lebih dari 78 persen perjalanan harian di wilayah Gerbangkertosusila masih didominasi oleh kendaraan pribadi, sedangkan kontribusi transportasi publik baru sekitar 22 persen. Ketimpangan ini berdampak pada meningkatnya kemacetan di beberapa ruas jalan utama seperti Jalan Ahmad Yani Surabaya, Jalan Raya Waru, serta akses menuju kawasan industri di Gresik dan Sidoarjo. Kondisi tersebut juga memicu tingginya konsumsi bahan bakar dan menurunnya efisiensi waktu perjalanan masyarakat.

Dari sisi kebijakan, Pemerintah Provinsi Jawa Timur melalui Dinas Perhubungan telah berkomitmen untuk mendorong pengembangan sistem transportasi yang berkelanjutan dan terintegrasi. Program integrasi antarwilayah, pengembangan transportasi ramah lingkungan, serta penerapan konsep smart mobility menjadi bagian dari upaya tersebut. Pemerintah juga mulai mendorong pemanfaatan teknologi digital dalam layanan transportasi, seperti sistem tiket elektronik, informasi waktu kedatangan, dan pemantauan armada secara daring.

Transportasi publik di kawasan Sidoarjo–Surabaya–Gresik terus mengalami perkembangan positif seiring meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat di wilayah metropolitan. Pemerintah daerah telah melakukan berbagai upaya, seperti memperluas jaringan trayek, memperbaiki sarana dan prasarana, serta meningkatkan kenyamanan dan keterjangkauan layanan. Langkah tersebut diharapkan dapat mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi sekaligus meningkatkan efisiensi sistem transportasi perkotaan di wilayah

Gerbangkertosusila. Meskipun demikian, transportasi publik di kawasan ini masih perlu ditingkatkan, terutama dalam hal keterpaduan antar moda dan pemerataan akses di seluruh wilayah. Dengan dukungan kebijakan yang berkelanjutan, transportasi publik di kawasan Sidoarjo–Surabaya–Gresik diharapkan dapat berperan optimal sebagai tulang punggung mobilitas perkotaan di masa mendatang.

Layanan transportasi publik di Sidoarjo–Surabaya–Gresik telah menunjukkan perkembangan positif dari sisi kualitas pelayanan, tantangan utama masih terletak pada peningkatan frekuensi, perluasan trayek, dan optimalisasi integrasi antarmoda. Upaya perbaikan di aspek-aspek tersebut diharapkan mampu mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi dan meningkatkan efisiensi sistem transportasi perkotaan di wilayah Gerbangkertosusila.

2.2 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Jawa timur

Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu perangkat daerah yang berperan penting dalam mengatur dan mengelola urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Lembaga ini dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah Provinsi. Memiliki fungsi utama sebagai pelaksana kebijakan serta pengendali teknis terkait transportasi di wilayah provinsi. Keberadaan Dinas Perhubungan sangat strategis karena sektor transportasi merupakan tulang punggung mobilitas masyarakat dan distribusi barang yang mendukung perekonomian daerah. Dengan adanya dinas ini, diharapkan penyelenggaraan

sistem transportasi di Jawa Timur dapat berjalan tertib, aman, lancar, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Secara administratif, kantor Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur berlokasi di Jalan Ahmad Yani Nomor 268, Kota Surabaya. Lokasi ini berada di salah satu kawasan strategis sehingga mudah dijangkau oleh masyarakat maupun pemangku kepentingan yang memerlukan pelayanan. Untuk mempermudah komunikasi dan pelayanan publik, dinas ini juga menyediakan layanan informasi melalui telepon dengan nomor (031) 8292276 dan (031) 8291530. Fasilitas ini dimaksudkan agar masyarakat dapat mengakses informasi atau menyampaikan pengaduan terkait layanan transportasi di wilayah provinsi.

Dalam melaksanakan perannya, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur memiliki tugas pokok untuk membantu Gubernur menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Tugas ini mencakup berbagai aspek, mulai dari perumusan kebijakan, pengaturan lalu lintas, pengawasan angkutan darat, pengelolaan sarana dan prasarana transportasi, hingga peningkatan keselamatan dan pelayanan publik di sektor transportasi. Seluruh tugas tersebut dijalankan dengan mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku serta prinsip pelayanan prima kepada masyarakat. Dengan pelaksanaan tugas yang optimal, diharapkan sistem transportasi di Jawa Timur dapat berkembang secara berkelanjutan dan mendukung kemajuan daerah.

2.3.1 Kabupaten Sidoarjo

Kabupaten Sidoarjo termasuk ke dalam kawasan metropolitan Gerbangkertosusila, yakni suatu wilayah aglomerasi perkotaan yang meliputi Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan. Sebagai daerah penyangga utama Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo berperan penting dalam mendukung aktivitas ekonomi, sistem transportasi, serta pengembangan kawasan permukiman di wilayah metropolitan tersebut. Kabupaten Sidoarjo terletak di kawasan strategis antara Kota Surabaya dan Kabupaten Pasuruan, menjadikannya salah satu wilayah dengan dinamika mobilitas penduduk yang sangat tinggi. Luas wilayah Kabupaten Sidoarjo mencapai sekitar 634 km², dan berada pada koordinat 112,5°–112,9° Bujur Timur serta 7,3°–7,5° Lintang Selatan. Wilayah ini dikenal sebagai daerah dataran rendah dan kawasan delta, karena sebagian besar wilayahnya berada pada elevasi 0–25 meter di atas permukaan laut. Banyak daerah

pesisir dan lahan tambak yang berada pada ketinggian 0–3 meter, terutama di wilayah timur. Kondisi geografis dengan kontur datar menjadikan Sidoarjo sangat cocok untuk perluasan permukiman, kawasan industri, dan pusat aktivitas ekonomi.

Kabupaten Sidoarjo memiliki 18 kecamatan, 322 desa, dan 31 kelurahan, dengan pola persebaran wilayah yang cukup merata antara permukiman, kawasan industri, dan area pertanian/perikanan. Posisi Kabupaten Sidoarjo sebagai kabupaten penyangga Kota Surabaya membuatnya berkembang pesat sebagai kawasan urban-suburban. Arus masyarakat keluar masuk Kabupaten Sidoarjo sangat tinggi setiap harinya, baik untuk bekerja, bersekolah, maupun aktivitas perdagangan. Faktor geografis yang mendukung aksesibilitas seperti jarak yang dekat dengan Surabaya dan keberadaan jalur utama seperti Jalan Raya Waru–Sidoarjo serta akses tol membuat wilayah ini sangat hidup dan berkembang.

Dari sisi batas wilayah, Kabupaten Sidoarjo berbatasan dengan batas wilayah sebagai berikut:

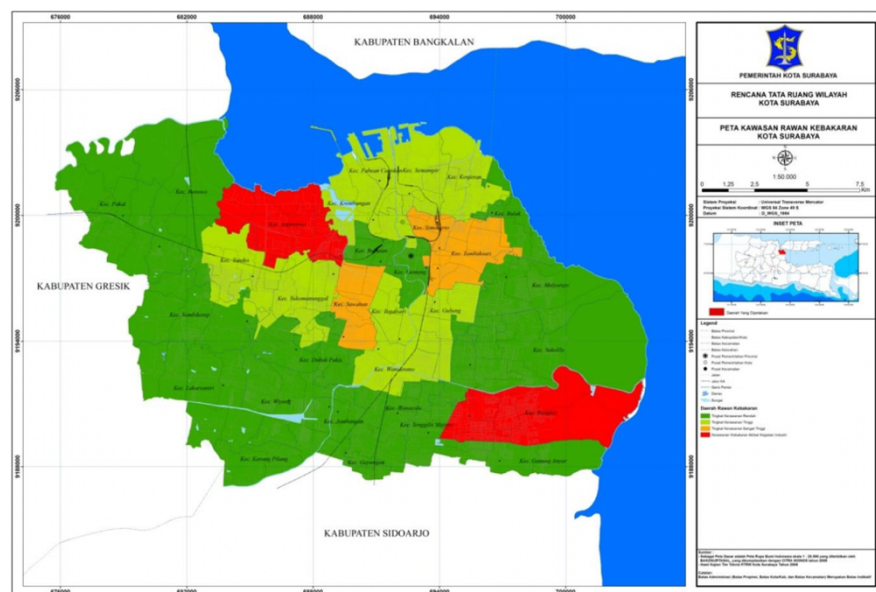
- Utara: Kota Surabaya dan Kabupaten Gresik
- Selatan: Kabupaten Pasuruan
- Barat: Kabupaten Mojokerto
- Timur: Selat Madura

Secara geografis, keberadaan wilayah pesisir di bagian timur menjadikan tambak dan perikanan sebagai salah satu penopang ekonomi masyarakat. Sementara daerah bagian tengah dan barat banyak berkembang menjadi pusat industri kecil maupun menengah. Dengan kondisi geografis yang relatif datar, wilayah Sidoarjo juga menjadi lokasi ideal bagi industri dan permukiman, namun

karakter dataran rendah ini juga membuatnya lebih rentan terhadap genangan atau banjir di beberapa titik. Secara keseluruhan, Sidoarjo merupakan kabupaten yang memiliki karakter geografis yang sangat mendukung perkembangan ekonomi dan mobilitas masyarakat di wilayah metropolitan Surabaya.

2.3.2 Kota Surabaya

Gambar 2. 2 Peta Kota Surabaya



Sumber :RPJMD, 2016-2021

Kota Surabaya sebagai ibu kota Provinsi Jawa Timur memiliki luas wilayah sekitar 333 km² yang terbagi dalam 31 kecamatan dan 160 kelurahan. Secara geografis, Surabaya berada pada koordinat 7°09'–7°21' Lintang Selatan dan 112°36'–112°54' Bujur Timur, dengan mayoritas wilayah berupa dataran rendah. Elevasi kota ini berkisar antara 3–6 meter di atas permukaan laut di sebagian besar wilayah, sementara area selatan seperti Wonokitri dan kawasan sekitar Gunung Anyar memiliki kontur lebih tinggi, mencapai 25–50 meter. Sebagai kota dengan karakter pesisir, sebagian besar wilayah timur dan utara

berbatasan langsung dengan Selat Madura sehingga mendukung aktivitas pelabuhan dan perdagangan internasional.

Kondisi geografis Surabaya sangat berpengaruh terhadap pola pembangunan kotanya. Wilayah utara lebih banyak digunakan untuk kawasan industri dan pelabuhan, seperti Pelabuhan Tanjung Perak yang menjadi pintu gerbang utama perdagangan di Jawa Timur. Wilayah timur didominasi oleh perumahan baru, kawasan pengembangan kota, serta jaringan jalan yang menghubungkan Surabaya dengan Jembatan Suramadu. Sementara itu, bagian selatan dan barat berkembang sebagai kawasan permukiman, pendidikan, dan pusat bisnis. Bentuk wilayah yang sebagian besar datar memudahkan pembangunan infrastruktur, namun juga membuat kota ini beberapa kali mengalami tantangan seperti banjir di kawasan tertentu.

Secara batas administratif, Kota Surabaya berbatasan dengan Batas wilayah sebagai berikut:

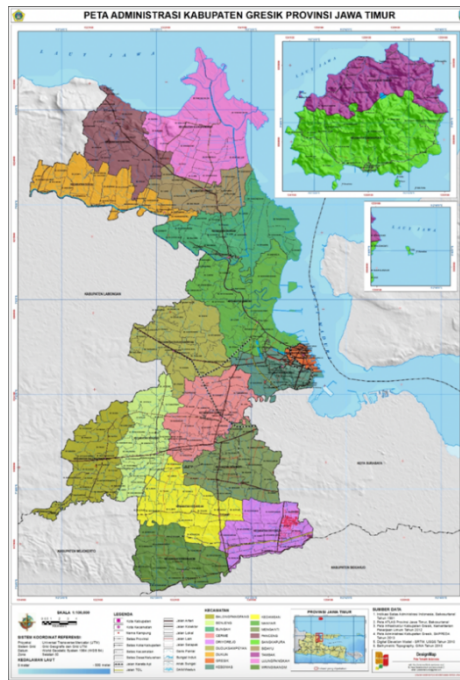
- a. Utara: Selat Madura
- b. Selatan: Kabupaten Sidoarjo
- c. Barat: Kabupaten Gresik
- d. Timur: Selat Madura

Posisi geografis ini menjadikan Kota Surabaya sebagai pusat pertemuan berbagai jalur pergerakan regional, baik transportasi darat, laut, maupun udara. Gugusan sungai seperti Sungai Kalimas dan Sungai Wonokromo juga menjadi bagian penting dari karakter geografis kota. Dengan kondisi geografis yang sangat strategis dan didukung infrastruktur yang lengkap, Surabaya menjadi pusat

pemerintahan, ekonomi, industri, pendidikan, dan mobilitas terbesar di Provinsi Jawa Timur.

2.3.3 Kabupaten Gresik

Gambar 2. 3 Peta Kabupaten Gresik



Sumber : Peta Tematik Indo, 2015

Kabupaten Gresik merupakan salah satu wilayah di Jawa Timur yang berada di bagian barat Kota Surabaya. Secara geografis, Gresik memiliki luas wilayah sekitar 1.191 km² yang terbagi menjadi 18 kecamatan, 330 desa, dan 26 kelurahan. Wilayah ini berada pada koordinat sekitar 112°–113° Bujur Timur dan 7°–8° Lintang Selatan, dengan karakter wilayah yang didominasi oleh dataran rendah dan kawasan pesisir. Secara umum, wilayah Kabupaten Gresik dibagi menjadi dua, yaitu Gresik daratan dan Pulau Bawean. Sebagian besar daerahnya berada pada ketinggian antara 2–12 meter di atas permukaan laut, sementara di wilayah utara

seperti Kecamatan Panceng, ketinggiannya berkisar sekitar 25 meter. Kondisi geografis yang cenderung datar dan dekat dengan laut membuat sebagian besar aktivitas ekonomi masyarakat Gresik berkembang pada sektor industri, perdagangan, dan perikanan.

Selain sebagai kawasan industri besar, Gresik juga dikenal sebagai daerah penyangga metropolitan Gerbangkertosusila, sehingga mobilitas penduduk di wilayah ini cukup tinggi. Dari sisi geografis, wilayah pesisir di Gresik bagian utara dan timur memberikan kontribusi besar terhadap aktivitas pelabuhan, perikanan, serta kawasan industri semen dan pupuk. Sementara bagian selatan dan barat lebih banyak berupa lahan permukiman serta area pengembangan industri dan pergudangan. Karakter tanah di sebagian wilayahnya berupa tanah kapur, terutama di kawasan perbukitan kecil, namun mayoritas wilayah tetap berupa tanah datar yang menjadi penopang kegiatan pembangunan.

Secara administratif, Kabupaten Gresik berbatasan langsung dengan batas wilayah sebagai berikut:

- Utara: Laut Jawa
- Selatan: Kota Surabaya dan Kabupaten Sidoarjo
- Barat: Kabupaten Lamongan
- Timur: Selat Madura

Posisi geografis ini menjadikan Gresik sebagai wilayah strategis yang menghubungkan industri pesisir utara Jawa Timur dengan pusat kota Surabaya. Selain itu, keberadaan Pulau Bawean yang termasuk wilayah administrasi Gresik juga menambah keunikan geografis kabupaten ini, meskipun secara fisik berada

cukup jauh dari daratan utama. Dengan kondisi geografis yang seperti ini, Gresik menjadi salah satu daerah penting dalam pergerakan ekonomi, logistik, dan mobilitas masyarakat di Jawa Timur.

2.4 Kondisi Demografis

2.4.1 Kabupaten Sidoarjo

Tabel 2. 1 Data Kependudukan di Kabupaten Sidoarjo

Kecamatan	Penduduk (ribu)	Persentase Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk per km ²
Tarik	67,458	3.38	1,697.91
Prambon	78,460	3.93	2,624.96
Krembung	68,402	3.43	2,451.68
Porong	70,170	3.51	2,284.92
Jabon	55,153	2.76	665.14
Tanggulangin	87,161	4.36	2,926.83
Candi	153,922	7.71	3,591.27
Tulangann	101,177	5.07	3,231.46
Wonoayu	83,764	4.19	2,765.40
Sukodono	121,954	6.11	3,712.45
Sidoarjo	197,756	9.90	3,188.07
Buduran	98,999	4.96	2,268.02
Sedati	95,277	4.77	1,202.54
Waru	194,084	9.72	6,344.69
Gedangan	118,338	5.93	4,928.70
Taman	200,405	10.04	6,390.47
Krian	130,412	6.53	5,037.16
Balongbendo	73,933	3.70	1,667.41
Kabupaten Sidoarjo (Total)	1,996,825	100.00	2,775.91

Sumber : BPS 2024, Diolah oleh peneliti

Kabupaten Sidoarjo merupakan wilayah penyangga utama Kota Surabaya yang memiliki dinamika demografis sangat kuat akibat posisinya sebagai jalur penghubung antara Surabaya dan kawasan selatan Jawa Timur. Jumlah penduduk mencapai sekitar dua juta jiwa pada tahun 2024, dengan persebaran yang

mencerminkan perkembangan pesat sektor perumahan, industri, serta perdagangan. Mobilitas penduduk berlangsung intens, baik sebagai arus komuter menuju Surabaya maupun pergerakan internal antarwilayah di dalam Sidoarjo sendiri. Struktur penduduk didominasi oleh kelompok usia produktif, sehingga aktivitas ekonomi dan kebutuhan layanan sosial meningkat seiring pertumbuhan kawasan perkotaan.

Pusat-pusat pertumbuhan penduduk terutama berada pada kecamatan yang berbatasan langsung dengan Surabaya, seperti Waru, Gedangan, dan Taman, yang mengalami perkembangan permukiman dan kegiatan ekonomi yang sangat pesat. Kecamatan Taman merupakan wilayah dengan jumlah penduduk tertinggi, yaitu 200.405 jiwa, disertai kepadatan mencapai 6.390 jiwa per km². Waru berada tidak jauh di bawahnya dengan 194.084 jiwa dan kepadatan 6.344 jiwa per km², mencerminkan fungsi kawasan sebagai pintu gerbang utama masuk ke Surabaya dari arah selatan sekaligus pusat kegiatan industri dan perdagangan. Kecamatan Sidoarjo sebagai ibu kota kabupaten juga menjadi magnet penduduk dengan 197.756 jiwa, ditopang oleh kepadatan mencapai 3.188 jiwa per km² beserta keberadaan fasilitas pusat pemerintahan dan layanan jasa yang lengkap.

Pertumbuhan permukiman tidak hanya terpusat di wilayah utara, tetapi juga merata di koridor tengah kabupaten. Kecamatan Candi, Sukodono, Tanggulangin, Tulangan, dan Krian menjadi kawasan permukiman padat dengan kepadatan penduduk di atas 3.000 jiwa per km². Kecamatan Candi mencatat 153.922 jiwa dengan kepadatan 3.591 jiwa per km², sedangkan Sukodono tumbuh sebagai kawasan hunian dan pendidikan dengan 121.954 jiwa dan kepadatan 3.712 jiwa per

km². Krian, sebagai kawasan yang berkembang di sektor industri dan logistik, menampung 130.412 jiwa dengan kepadatan 5.037 jiwa per km². Tanggulangin dan Tulangan juga menunjukkan pertumbuhan demografis yang kuat, dipengaruhi oleh aktivitas industri kecil, perdagangan lokal, serta kedekatan terhadap pusat ekonomi Sidoarjo.

Perkembangan wilayah barat memperlihatkan dinamika yang berbeda. Kecamatan seperti Wonoayu, Balongbendo, Tarik, dan Prambon tumbuh moderat dengan kepadatan berkisar antara 1.600 hingga 2.700 jiwa per km². Prambon, misalnya, memiliki 78.460 jiwa dengan kepadatan 2.624 jiwa per km², sedangkan Tarik menampung 67.458 jiwa dengan kepadatan 1.697 jiwa per km². Sementara itu, Balongbendo memiliki jumlah penduduk lebih rendah dibanding wilayah inti, yaitu 73.933 jiwa. Meskipun kepadatannya tidak setinggi kawasan utara dan tengah, wilayah barat memiliki potensi pertumbuhan melalui perluasan kawasan permukiman dan pengembangan pusat aktivitas baru.

Wilayah timur dan pesisir, khususnya Sedati, Buduran, dan Jabon, memperlihatkan karakter demografis yang lebih heterogen. Kecamatan Sedati, yang berdekatan dengan jalur menuju Bandara Internasional Juanda, tumbuh pesat sebagai kawasan permukiman baru dengan 95.277 jiwa dan kepadatan 1.202 jiwa per km². Buduran menampung 98.999 jiwa, sedangkan Jabon memiliki jumlah penduduk paling rendah di Sidoarjo, yaitu 55.153 jiwa, dengan kepadatan hanya 665 jiwa per km². Karakter geografis kawasan pesisir dan lahan industri menjadi faktor yang memengaruhi intensitas pemukiman di wilayah ini, sehingga pola sebaran penduduk cenderung lebih renggang dibanding kawasan lainnya.

Perbedaan karakter wilayah antara kawasan penyangga Surabaya, koridor tengah yang berkembang sebagai pusat permukiman, kawasan barat dengan intensitas pertumbuhan moderat, serta kawasan pesisir yang masih berpotensi berkembang, menunjukkan bahwa dinamika demografis Sidoarjo sangat dipengaruhi oleh posisi geografis dan fungsi ekonomi tiap kecamatan. Total penduduk yang mencapai 1.996.825 jiwa dengan kepadatan rata-rata 2.775 jiwa per km² menegaskan perlunya penguatan kebijakan penataan ruang dan pelayanan publik untuk mengimbangi laju pertumbuhan penduduk yang berlangsung cepat.

Pembangunan kependudukan di Kabupaten Sidoarjo mengarah pada kebutuhan integrasi antara penyediaan hunian, penguatan konektivitas transportasi, perluasan fasilitas pendidikan dan kesehatan, serta pengendalian pertumbuhan wilayah yang berada pada tekanan urbanisasi tinggi. Mobilitas komuter menuju Surabaya yang terus meningkat dari Waru, Gedangan, Taman, dan kecamatan sekitarnya menjadi faktor yang harus diperhatikan dalam perencanaan jangka panjang, agar kualitas hidup masyarakat dapat terus terjaga di tengah dinamika kepadatan dan aktivitas ekonomi yang semakin kompleks.

2.4.2 Kota Surabaya

Tabel 2. 2 Data Kependudukan di Kota Surabaya

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Persentase Penduduk	Kepadatan per km ²
Karangpilang	75.503	2.50	8.041
Jambangan	54.212	1.80	13.222
Gayungan	43.846	1.45	7.444
Wonocolo	80.034	2.65	12.256
Tenggilis Mejoyo	58.932	1.95	10.143
Gunung Anyar	62.342	2.07	6.142
Rungkut	123.653	4.10	5.397
Sukolilo	115.913	3.84	3.845

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Persentase Penduduk	Kepadatan per km ²
Mulyorejo	88.214	2.92	5.079
Gubeng	132.382	4.39	16.757
Wonokromo	153.563	5.09	18.591
Dukuh Pakis	59.345	1.97	5.784
Wiyung	76.501	2.53	6.179
Lakarsantri	65.013	2.15	3.440
Sambikerep	69.076	2.29	4.023
Tandes	91.784	3.04	9.234
Sukomanunggal	104.166	3.45	11.237
Sawahan	198.516	6.58	27.648
Tegalsari	97.511	3.23	22.624
Genteng	58.216	1.93	14.339
Tambaksari	227.025	7.52	25.309
Kenjeran	185.294	6.14	21.774
Bulak	47.839	1.59	7.667
Simokerto	92.057	3.05	35.271
Semampir	183.295	6.07	20.254
Pabean Cantian	73.931	2.45	13.491
Bubutan	96.704	3.20	24.860
Krembangan	114.866	3.81	13.357
Asemrowo	48.841	1.62	3.245
Benowo	74.933	2.48	2.813
Pakal	64.515	2.14	3.474
Total	3.018.022	100.00	8.995

Sumber : BPS 2024, Diolah oleh peneliti

Kota Surabaya merupakan pusat metropolitan terbesar di Jawa Timur sekaligus salah satu kota dengan perkembangan demografis paling dinamis di Indonesia. Jumlah penduduk mencapai sekitar 3,02 juta jiwa pada tahun 2024, tersebar pada 31 kecamatan dengan karakter kepadatan dan struktur sosial yang kuat sebagai kota perdagangan, jasa, dan transportasi. Surabaya tumbuh sebagai simpul ekonomi regional yang mampu menarik mobilitas penduduk harian maupun migrasi dari kota-kota sekitar. Kepadatan penduduk yang mendekati 9.000 jiwa per km² menunjukkan bahwa kota ini telah berkembang menjadi wilayah perkotaan

yang terbangun hampir secara menyeluruh, dengan tingkat intensitas aktivitas yang sangat tinggi.

Sebaran penduduk menunjukkan perbedaan mencolok antara wilayah pusat kota yang sangat padat dan wilayah pinggiran yang memiliki ruang lebih terbuka. Kawasan tengah seperti Sawahan, Tambaksari, Tegalsari, Wonokromo, dan Gubeng menjadi titik utama konsentrasi penduduk. Kecamatan Sawahan mencatat 198.516 jiwa dengan kepadatan mencapai 27.648 jiwa per km², sementara Tambaksari memiliki jumlah penduduk terbesar, yaitu 227.025 jiwa dengan kepadatan 25.309 jiwa per km². Tegalsari, yang merupakan kawasan komersial dan permukiman lama, memiliki kepadatan 22.624 jiwa per km². Sementara itu, wilayah Gubeng dan Wonokromo juga menunjukkan tingkat hunian tinggi dengan kepadatan masing-masing 16.757 dan 18.591 jiwa per km². Kepadatan ini mencerminkan karakter khas pusat metropolitan, di mana ruang kota telah terisi penuh oleh permukiman, perkantoran, fasilitas umum, serta jaringan transportasi yang saling berdekatan.

Pada koridor utara hingga pesisir, kecamatan seperti Kenjeran, Semampir, Simokerto, Bubutan, dan Krembangan juga memperlihatkan kepadatan tinggi dan aktivitas sosial ekonomi yang berlapis. Kecamatan Simokerto muncul sebagai wilayah dengan kepadatan tertinggi di Surabaya, yaitu 35.271 jiwa per km², menunjukkan dominasi permukiman padat dengan struktur ruang kota yang berkembang sebelum era modernisasi. Semampir dan Kenjeran masing-masing memiliki lebih dari 180 ribu penduduk, didorong oleh aktivitas pelabuhan, perdagangan tradisional, dan permukiman pesisir yang tumbuh secara organik.

Perkembangan kawasan ini menegaskan kuatnya hubungan historis dan ekonomi Surabaya sebagai kota pelabuhan dan pusat distribusi barang.

Berbeda dengan kawasan pusat dan utara, wilayah barat dan selatan menunjukkan karakter yang lebih heterogen. Kecamatan seperti Dukuh Pakis, Wiyung, Karangpilang, Jambangan, dan Gayungan memiliki jumlah penduduk yang lebih rendah namun tetap menunjukkan intensitas pertumbuhan permukiman baru. Karangpilang menampung 75.503 jiwa, sementara Jambangan memiliki 54.212 jiwa dengan kepadatan 13.222 jiwa per km². Kawasan selatan seperti Wonocolo, Tenggilis Mejoyo, dan Gunung Anyar memperlihatkan perpaduan antara kawasan permukiman terencana dengan area komersial baru. Rungkut dan Sukolilo menjadi dua kecamatan penting yang berkembang sebagai pusat hunian, pendidikan, dan kegiatan ekonomi sekunder, meskipun kepadatannya tidak setinggi wilayah pusat kota. Rungkut memiliki 123.653 jiwa dengan kepadatan 5.397 jiwa per km², sementara Sukolilo dihuni oleh 115.913 jiwa.

Pada sisi barat laut dan pinggiran, kepadatan penduduk cenderung lebih rendah dibandingkan kawasan inti kota. Kecamatan seperti Asemrowo, Benowo, Pakal, dan Lakarsantri memiliki kepadatan berkisar 2.800–3.400 jiwa per km², jauh di bawah angka kepadatan rata-rata kota. Kawasan ini menjadi ruang pertumbuhan baru yang didorong oleh perluasan infrastruktur dan pengembangan permukiman berskala besar. Asemrowo, dengan kepadatan 3.245 jiwa per km², menyimpan peran penting dalam kegiatan pergudangan dan logistik, sedangkan Pakal dan Benowo berfungsi sebagai kawasan permukiman ekspansif yang masih menyediakan ruang perkembangan jangka panjang bagi kota.

Struktur penduduk Kota Surabaya secara umum didominasi oleh kelompok usia produktif yang bekerja terutama pada sektor perdagangan, jasa, industri manufaktur, pendidikan, dan ekonomi kreatif. Mobilitas penduduk yang tinggi, baik dari dalam kota maupun dari wilayah sekitar seperti Sidoarjo, Gresik, dan Lamongan, menunjukkan intensitas interaksi yang tidak hanya terbatas pada tempat tinggal tetapi juga pada aktivitas kerja harian. Kondisi ini menuntut penyediaan layanan transportasi yang semakin efisien, baik melalui jalan raya, angkutan umum, maupun jaringan pendukung aktivitas logistik kota.

Dengan total penduduk 3.018.022 jiwa dan kepadatan rata-rata 8.995 jiwa per km², Surabaya menghadapi tantangan dalam menjaga keseimbangan antara pertumbuhan penduduk, pembangunan ekonomi, serta ketersediaan ruang kota. Kebutuhan akan hunian terjangkau, peningkatan kualitas ruang publik, perbaikan sistem drainase, serta penguatan layanan sosial seperti pendidikan dan kesehatan menjadi isu penting dalam pembangunan perkotaan. Sebagai kota yang telah berkembang penuh, Surabaya perlu terus memperkuat kebijakan penataan ruang berbasis kepadatan dan kebutuhan layanan masyarakat untuk memastikan dinamika demografis yang terus meningkat tetap dapat dikelola secara berkelanjutan.

2.4.3 Kabupaten Gresik

Tabel 2. 3 Data Kependudukan di Kabupaten Gresik

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Persentase Penduduk	Kepadatan per km ²
Wringinanom	74.154	5.59	1.184
Driyorejo	108.924	8.21	2.124
Kedamean	64.213	4.84	974
Menganti	133.875	10.08	1.948
Cerme	83.903	6.32	1.170
Benjeng	66.608	5.02	1.087

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Persentase Penduduk	Kepadatan per km ²
Balongpanggang	56.862	4.28	890
Duduksampeyan	49.736	3.75	669
Kebomas	115.078	8.67	3.828
Gresik	80.005	6.03	14.441
Manyar	122.645	9.24	1.285
Bungah	69.581	5.24	876
Sidayu	44.542	3.36	945
Dukun	66.086	4.98	1.118
Panceng	53.606	4.04	856
Ujungpangkah	52.359	3.94	552
Sangkapura	54.311	4.09	457
Tambak	31.009	2.34	394
Total	1.327.497	100.00	1114

Sumber : BPS 2024, Diolah oleh peneliti

Kabupaten Gresik merupakan wilayah dengan dinamika kependudukan yang terus berkembang seiring perannya sebagai salah satu pusat industri utama di Provinsi Jawa Timur. Jumlah penduduk mencapai lebih dari 1,32 juta jiwa, tersebar pada 18 kecamatan yang memiliki karakter sosial, ekonomi, dan geografis yang berbeda. Pertumbuhan industri, terutama di kawasan yang berdekatan dengan Kota Surabaya dan koridor ekonomi utama, memberikan pengaruh signifikan terhadap struktur penduduk, pola permukiman, serta kebutuhan pembangunan wilayah.

Secara umum, konsentrasi penduduk terbesar berada pada kecamatan-kecamatan yang berfungsi sebagai wilayah penyangga dan kawasan industri. Kecamatan Menganti, Driyorejo, Kebomas, Manyar, dan Gresik menjadi wilayah dengan jumlah penduduk tinggi sekaligus kepadatan yang menonjol. Kecamatan Menganti memiliki jumlah penduduk 133.875 jiwa dengan kepadatan 1.948 jiwa/km², sedangkan Driyorejo mencapai 108.924 jiwa dengan kepadatan 2.124 jiwa/km². Kawasan Kebomas mencatat kepadatan yang sangat tinggi, yaitu 3.828 jiwa/km², sedangkan Kecamatan Gresik, sebagai pusat pemerintahan dan aktivitas

ekonomi, menjadi kecamatan terpadat dengan 14.441 jiwa/km², menunjukkan fungsi strategisnya sebagai pusat perkotaan dan industri.

Pola sebaran penduduk juga menunjukkan perbedaan antara wilayah tengah–selatan yang terurbanisasi dan wilayah utara–kepulauan yang lebih berorientasi pada sektor primer. Kecamatan Manyar, yang berkembang pesat sebagai kawasan industri dan pergudangan, memiliki 122.645 jiwa dengan kepadatan 1.285 jiwa/km², sedangkan wilayah seperti Bungah, Panceng, dan Sidayu memiliki jumlah penduduk lebih moderat dengan kepadatan berkisar 800–950 jiwa/km². Di sisi lain, Kecamatan Ujungpangkah, Sangkapura, dan Tambak menunjukkan kepadatan lebih rendah, yaitu 552 jiwa/km² di Ujungpangkah, 457 jiwa/km² di Sangkapura, dan 394 jiwa/km² di Tambak. Hal ini mencerminkan karakter wilayah pesisir dan kepulauan yang secara geografis memiliki ruang permukiman terbatas dan mata pencaharian yang lebih terpencar.

Struktur demografis Kabupaten Gresik umumnya didominasi oleh penduduk usia produktif yang bekerja pada sektor industri, perdagangan, jasa, serta perikanan. Pertumbuhan kawasan industri dan permukiman baru di wilayah selatan seperti Driyorejo, Menganti, dan Kebomas mendorong terjadinya arus urbanisasi dan mobilitas tenaga kerja dari berbagai daerah. Fenomena ini berdampak pada meningkatnya kebutuhan infrastruktur dasar, mulai dari jaringan jalan, transportasi, sanitasi, hingga perencanaan ruang yang mampu mengakomodasi pertumbuhan penduduk dan aktivitas ekonomi yang terus bertambah.

Di wilayah pedesaan dan pesisir, aktivitas ekonomi masih sangat dipengaruhi oleh sektor perikanan, pertanian, dan perdagangan lokal. Kecamatan

seperti Ujungpangkah, Panceng, Bungah, serta wilayah kepulauan Sangkapura dan Tambak menunjukkan adanya hubungan kuat antara kondisi geografis dan karakter demografis. Kepadatan yang relatif lebih rendah mencerminkan pola permukiman yang tersebar dan ketergantungan terhadap sumber daya alam setempat. Meskipun demikian, interaksi antara wilayah pesisir dan pusat industri turut menciptakan dinamika mobilitas harian, terutama bagi masyarakat yang bekerja di kawasan industri tetapi berdomisili di kawasan pesisir.

Perkembangan demografis Kabupaten Gresik menuntut penguatan kebijakan perencanaan berbasis persebaran penduduk dan karakter kewilayahan. Kecamatan-kecamatan dengan kepadatan tinggi memerlukan dukungan infrastruktur permukiman, transportasi, serta layanan publik yang lebih besar. Sementara itu, wilayah dengan kepadatan rendah membutuhkan peningkatan konektivitas dan penguatan ekonomi lokal untuk mengurangi kesenjangan antarwilayah. Total penduduk Kabupaten Gresik yang mencapai 1.327.497 jiwa dengan kepadatan rata-rata 1.114 jiwa/km² menegaskan pentingnya strategi pembangunan wilayah yang terintegrasi dan berkelanjutan, sehingga pertumbuhan ekonomi dan dinamika sosial dapat terus berjalan seiring dengan kapasitas lingkungan dan kebutuhan masyarakat.

2.5 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

Visi Misi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur tertuang dalam RPJMD Jawa Timur Tahun 2025-2030

2.5.1 Visi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur memiliki visi utama yaitu “Jawa Timur Berakhlak, Maju, Mendunia, dan Berkelanjutan”(Dinas Perhubungan

Provinsi Jawa Timur, 2025). Visi ini mengandung makna bahwa pembangunan transportasi harus berlandaskan nilai moral yang baik (*Berakhlak*). Dalam praktiknya, hal ini berarti setiap pelayanan dan kebijakan transportasi dijalankan secara jujur, transparan, dan mengutamakan kepentingan masyarakat. Nilai ini penting karena transportasi bukan hanya soal infrastruktur, tetapi juga menyangkut perilaku dan budaya pelayanan publik. Selanjutnya “*Maju*” memiliki arti keinginan untuk mewujudkan sistem transportasi yang modern dan mengikuti perkembangan teknologi. Hal ini dapat dilihat dari upaya Dinas Perhubungan dalam meningkatkan sarana dan prasarana transportasi, memanfaatkan teknologi informasi untuk layanan publik, serta menciptakan sistem angkutan yang aman dan nyaman. Istilah “*Mendunia*” menegaskan bahwa Jawa Timur tidak hanya berorientasi pada pengembangan transportasi di tingkat lokal, tetapi juga berdaya saing di tingkat nasional bahkan internasional. Artinya, penyediaan layanan transportasi harus sesuai dengan standar global, baik dari segi keamanan, keselamatan, maupun kualitas pelayanan. Dengan begitu, Jawa Timur dapat menarik investasi, meningkatkan konektivitas antarwilayah, dan memperkuat posisi strategisnya sebagai salah satu pusat ekonomi di Indonesia, serta keberlanjutan jangka panjang yang harmonis antara pertumbuhan, keadilan sosial, dan pelestarian lingkungan. Visi ini menjadi pedoman utama dalam setiap kebijakan dan program kerja Dinas Perhubungan agar transportasi di Jawa Timur dapat mendukung mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, dan keberlanjutan lingkungan secara terpadu.

2.5.2 Misi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur memiliki misi yaitu :

1. Mewujudkan Transformasi Sosial dalam Menunjang SDM Berkualitas;
2. Mewujudkan Transformasi Ekonomi Daerah yang Berkelanjutan;
3. Menciptakan Tata Kelola Pemerintahan yang Bersih dan Pelayanan Publik Inovatif;
4. Mewujudkan Keamanan Daerah Tangguh, Demokrasi Substansial dan Stabilitas Ekonomi Makro Daerah;
5. Memantapkan Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;
6. Memantapkan Pembangunan Kewilayahan yang Mendorong Titik Pertumbuhan Ekonomi Baru dan Memperkuat Pemerataan Pembangunan;
7. Mewujudkan Pemenuhan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan; dan
8. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

2.6 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur memiliki peran strategis dalam mendukung penyelenggaraan transportasi yang aman, tertib, dan efisien di wilayah provinsi. Tugas dan fungsi dinas ini diatur dalam Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 97 Tahun 2021 BAB III Pasal 4 ayat (1) dan (2). Secara umum, tugas pokok Dinas Perhubungan adalah membantu Gubernur melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Provinsi di bidang perhubungan serta melaksanakan tugas pembantuan. Artinya, dinas Perhungan

Provinsi Jawa Timur tidak hanya bertanggung jawab pada pengaturan dan pengendalian transportasi, tetapi juga menjalankan kebijakan yang bersifat lintas sektor sesuai mandat pemerintah pusat maupun daerah. (Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, 2025).

Berdasarkan Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 97 Tahun 2021, Dinas Perhubungan memiliki beberapa fungsi utama yang mendukung pelaksanaan tugas pokoknya, yaitu:

1. Penyusunan kebijakan di bidang perhubungan :

Fungsi ini meliputi perumusan kebijakan yang terkait dengan transportasi darat, laut, dan udara di wilayah Jawa Timur. Penyusunan kebijakan dilakukan agar pengelolaan transportasi dapat berjalan sesuai rencana pembangunan daerah dan kebutuhan masyarakat.

2. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan

Setelah kebijakan dirumuskan, dinas bertanggung jawab untuk melaksanakan kebijakan tersebut melalui berbagai program kerja, misalnya pengaturan lalu lintas, pengelolaan angkutan umum, serta pengembangan sarana dan prasarana transportasi.

3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang perhubungan

Dinas melakukan evaluasi terhadap kebijakan dan program yang telah dijalankan untuk memastikan efektivitasnya. Hasil evaluasi tersebut kemudian dilaporkan sebagai bahan pertimbangan perbaikan kebijakan di masa mendatang.

4. Pelaksanaan administrasi Dinas di bidang perhubungan.

Fungsi ini mencakup pengelolaan administrasi internal, termasuk manajemen keuangan, kepegawaian, serta pengelolaan aset, agar kegiatan dinas dapat berjalan lancar dan terkoordinasi dengan baik.

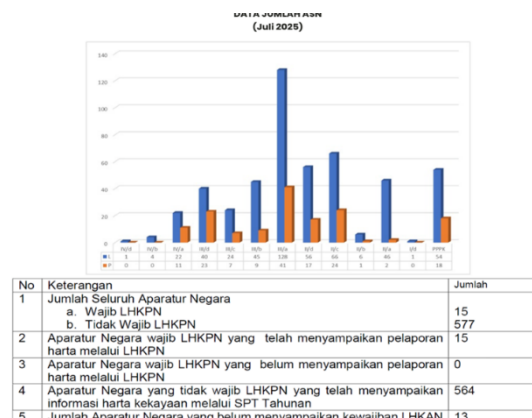
5. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Gubernur terkait dengan tugas dan fungsinya

Selain fungsi yang sudah ditetapkan, dinas juga dapat melaksanakan tugas tambahan dari Gubernur, khususnya yang berhubungan dengan transportasi dan mobilitas masyarakat.

Dengan menjalankan fungsi-fungsi tersebut, Dinas Perhubungan diharapkan dapat mewujudkan sistem transportasi yang tertib, aman, dan mendukung pembangunan berkelanjutan di Jawa Timur. (Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, 2025).

2.7 Pegawai dan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

Gambar 2. 4 Jumlah ASN pada Dishub Jawa Timur



(Sumber : dishub.jatimprov.go.id, 2025)

Sumber daya manusia merupakan faktor penting dalam mendukung kinerja organisasi. Jumlah pegawai di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur per Juli 2025 tercatat sebanyak 592 orang, yang terdiri dari 15 pegawai wajib LHKPN (Laporan Harta Kekayaan Penyelenggara Negara) dan 577 pegawai tidak wajib LHKPN. Seluruh pegawai yang wajib LHKPN telah memenuhi kewajibannya dengan menyampaikan laporan kekayaan.

Selain itu, dari kategori pegawai tidak wajib LHKPN, sebanyak 564 orang telah melaporkan harta kekayaannya melalui SPT Tahunan. Meski demikian, masih terdapat 13 pegawai yang belum menyampaikan LHKAN (Laporan Harta Kekayaan Aparatur Negara). Kondisi ini menunjukkan tingkat kepatuhan administrasi pegawai Dinas Perhubungan Jatim cukup tinggi, walaupun perlu perhatian khusus bagi yang belum memenuhi kewajiban pelaporan.

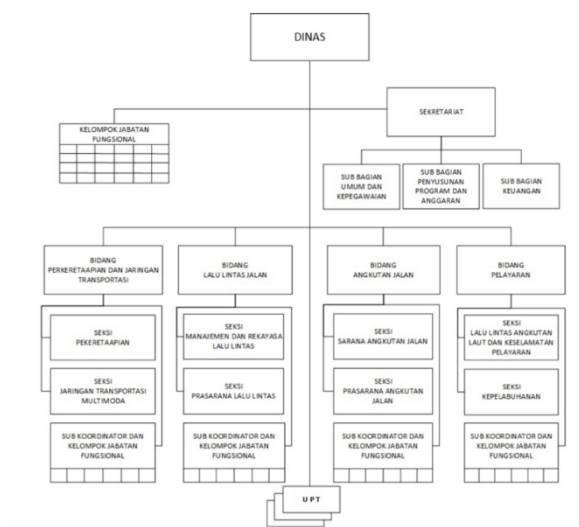
Dilihat dari distribusi golongan, mayoritas pegawai berada pada golongan III, khususnya di III/a dan III/b. Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar aparatur telah memiliki pengalaman kerja menengah dan menjadi tulang punggung operasional instansi. Di sisi lain, keberadaan pegawai pada golongan muda (golongan I dan II) relatif lebih sedikit, sehingga regenerasi pegawai perlu diperhatikan untuk keberlanjutan kinerja organisasi. Selain ASN, terdapat juga pegawai dengan status PPPK berjumlah 54 orang. Kehadiran PPPK menjadi bukti adanya upaya pemerintah daerah untuk menambah tenaga kerja profesional sesuai kebutuhan teknis di bidang transportasi.

Secara umum, jumlah dan komposisi pegawai di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur cukup memadai untuk mendukung pelaksanaan tugas dan

fungsi organisasi. Namun, tantangan yang perlu diperhatikan adalah bagaimana meningkatkan kompetensi pegawai serta memastikan pemerataan beban kerja di setiap bidang, agar pelayanan publik di sektor transportasi semakin efektif dan profesional.

Sumber daya aparatur yang dimiliki Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur tidak dapat dipisahkan dari tata kelola kelembagaan yang menaunginya. Jumlah dan komposisi pegawai yang beragam, baik ASN, PPPK, maupun tenaga pendukung, memerlukan pembagian kerja yang jelas agar seluruh potensi dapat tersalurkan secara efektif. Untuk itu, keberadaan struktur organisasi menjadi sangat penting karena menjadi landasan koordinasi dan distribusi tugas sesuai bidang keahlian masing-masing pegawai. Dengan struktur organisasi yang terencana, setiap pegawai memiliki posisi dan tanggung jawab yang terarah, sehingga kinerja dinas dalam menyelenggarakan urusan transportasi dapat berjalan lebih teratur dan optimal.

Gambar 2. 5 Struktur Organisasi Dishub Jatim 2025



(Sumber : dishub.jatimprov.go.id, 2025)

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur disusun untuk menunjang pelaksanaan tugas pokok dan fungsi di bidang transportasi darat, laut, maupun multimoda. Pimpinan tertinggi dipegang oleh Kepala Dinas, yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah.

Dalam melaksanakan tugasnya, Kepala Dinas dibantu oleh Sekretariat, empat bidang teknis, serta Unit Pelaksana Teknis (UPT). Sekretariat terdiri dari tiga subbagian, yaitu Subbagian Umum dan Kepegawaian, Subbagian Penyusunan Program dan Anggaran, serta Subbagian Keuangan. Bagian ini berperan mengurus administrasi, perencanaan, serta pengelolaan anggaran dan pegawai. Pada bagian sekretariat terdapat tiga subbagian, yaitu Subbagian Umum dan Kepegawaian, Subbagian Penyusunan Program dan Anggaran, serta Subbagian Keuangan. Subbagian ini berperan penting dalam mengatur urusan administrasi, pengelolaan anggaran, dan tata kelola pegawai. Selain itu, terdapat empat bidang utama yang menangani aspek teknis perhubungan, yaitu:

1. Bidang Perkeretaapian dan Jaringan Transportasi, yang membawahi Seksi Perkeretaapian serta Seksi Jaringan Transportasi Multimoda. Bidang ini berfokus pada pengembangan jaringan transportasi berbasis rel serta integrasi antarmoda.
2. Bidang Lalu Lintas Jalan, terdiri atas Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas serta Seksi Prasarana Lalu Lintas. Bidang ini berperan dalam pengaturan lalu lintas serta pengelolaan sarana pendukung di jalan raya.

3. Bidang Angkutan Jalan, yang membawahi Seksi Sarana Angkutan Jalan dan Seksi Prasarana Angkutan Jalan. Bidang ini berfokus pada pelayanan transportasi darat, baik kendaraan umum maupun fasilitas pendukung.
4. Bidang Pelayaran, terdiri atas Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Keselamatan Pelayaran serta Seksi Kepelabuhanan. Bidang ini memastikan keselamatan dan kelancaran transportasi laut, termasuk pengelolaan aktivitas di pelabuhan.

Setiap bidang didukung oleh subkoordinator dan kelompok jabatan fungsional yang bertugas sesuai dengan spesialisasi teknisnya. Selain itu, Unit Pelaksana Teknis (UPT) menjadi perpanjangan tangan dinas di lapangan untuk memastikan kebijakan transportasi dapat diterapkan secara langsung kepada masyarakat. Struktur organisasi ini menunjukkan bahwa Dishub Jatim memiliki tata kelola kelembagaan yang jelas dan terintegrasi. Dengan pembagian tugas yang sistematis, koordinasi antarbidang diharapkan berjalan efektif sehingga pelayanan publik di sektor transportasi dapat tercapai secara optimal.

2.8 Latar Belakang dan Profil Layanan Bus Trans Jatim

Gagasan menghadirkan layanan transportasi massal Bus Trans Jatim pertama kali diperkenalkan kepada publik oleh Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, Dr. Nyono, ST., MT., pada 24 November 2021. Penyampaian rencana ini dilakukan dalam sebuah webinar yang diadakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, dengan topik *“Pengembangan Angkutan Massal Berbasis Jalan dengan Skema Buy The Service (BTS) di Kawasan Perkotaan Surabaya”*. Dalam forum tersebut, Dr. Nyono

menjelaskan tujuan utama program ini, yakni menyediakan transportasi publik yang nyaman, aman, dan terjangkau, sekaligus mendorong masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke moda transportasi umum. (Wikipedia, 2025)

Peluncuran Bus Trans Jatim direncanakan pada tahun 2022, berdekatan waktunya dengan peresmian Trans Semanggi Suroboyo. Hal ini menunjukkan adanya kesinambungan dalam upaya pemerintah daerah membangun jaringan transportasi publik yang terintegrasi di kawasan metropolitan Surabaya dan sekitarnya.

Dari sisi pendanaan, proyek ini mendapatkan dukungan penuh dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Provinsi Jawa Timur dengan nilai sekitar Rp27 miliar. Anggaran tersebut terbagi menjadi Rp20 miliar untuk pengadaan armada bus yang sesuai dengan standar pelayanan minimal, dan Rp7 miliar untuk membangun infrastruktur halte yang modern dan mudah diakses. Bus yang digunakan dirancang dengan kapasitas memadai, fasilitas ramah difabel, dan sistem pembayaran non-tunai, sehingga lebih praktis bagi penumpang.

Kehadiran Bus Trans Jatim, khususnya pada Koridor I yang melayani rute Sidoarjo–Surabaya–Gresik, diharapkan mampu menjadi solusi mobilitas harian masyarakat. Jalur ini dipilih karena menghubungkan tiga wilayah penting dengan aktivitas ekonomi dan sosial yang tinggi. Dengan adanya layanan ini, pemerintah menargetkan berkurangnya kemacetan akibat padatnya kendaraan pribadi, sekaligus menciptakan pola transportasi yang lebih ramah lingkungan dan efisien bagi masyarakat perkotaan maupun penyangga.

Pada awal tahun 2022, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur mulai melakukan tahapan penting dalam realisasi program Bus Trans Jatim. Salah satu langkah kuncinya adalah proses pengadaan operator melalui tender resmi yang diumumkan pada 25 Februari 2022 dengan judul “Biaya Operasional Kendaraan Bus Buy The Service (BTS) Koridor 1” di Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP). Proses ini menjadi pintu masuk bagi pihak swasta maupun BUMN yang bergerak di bidang transportasi untuk berpartisipasi mengelola layanan tersebut.

Setelah melalui seleksi administrasi dan teknis, Perum DAMRI Cabang Surabaya resmi ditetapkan sebagai pemenang tender pada 11 Maret 2022. Penunjukan ini sekaligus menandai kembalinya DAMRI sebagai operator tunggal layanan transportasi berbasis bus di wilayah tersebut, setelah sebelumnya mengakhiri operasional Trans Sidoarjo. Sebagai persiapan operasional, DAMRI tidak hanya memanfaatkan pegawai tetap yang sudah ada, tetapi juga membuka rekrutmen tenaga operasional baru secara terbuka, seperti pramudi, petugas layanan, dan petugas kebersihan armada.

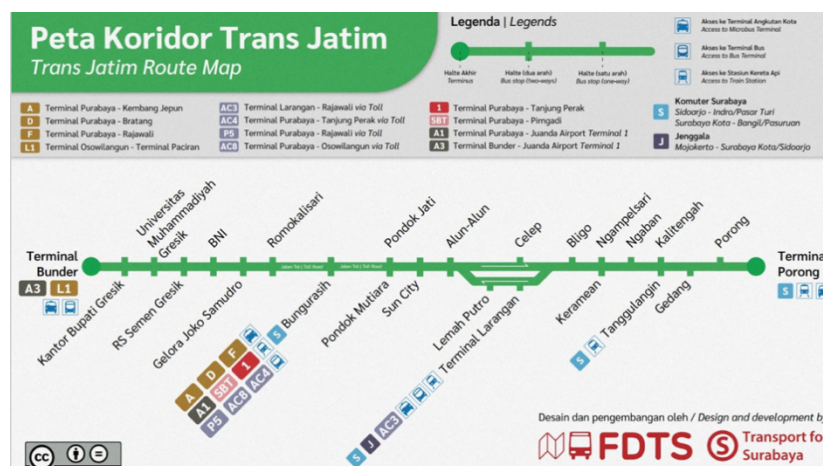
Menjelang peluncuran resmi, Pemerintah Provinsi Jawa Timur melakukan inovasi dengan memperkenalkan aplikasi seluler TRANSJATIM – AJAIB pada 4 Agustus 2022 di Hotel Aston Inn Gresik. Aplikasi ini dirancang sebagai pusat informasi layanan, mulai dari jadwal keberangkatan, lokasi halte, tarif, hingga metode pembayaran non-tunai. Langkah ini diambil untuk menyesuaikan layanan dengan kebutuhan pengguna yang semakin akrab dengan teknologi digital.

Peresmian layanan Trans Jatim Koridor I dilakukan pada 19 Agustus 2022 di Terminal Porong oleh Gubernur Jawa Timur, Khofifah Indar Parawansa. Layanan ini mulai beroperasi penuh pada keesokan harinya, 20 Agustus 2022, melayani rute Sidoarjo-Surabaya-Gresik setiap hari dengan jadwal dan tarif yang telah ditentukan. Sebagai strategi promosi, pada minggu pertama operasional, seluruh penumpang dapat menikmati layanan secara gratis. Program ini terbukti menarik perhatian masyarakat, terlihat dari tingginya minat dan lonjakan jumlah penumpang pada masa promosi tersebut.

2.9 Produk Layanan Bus Trans Jawa Timur

2.9.1 Peta Jalur Koridor 1 Bus Trans Jatim

Gambar 2. 6 Peta Koridor 1 Bus Trans Jatim



(Sumber : FDTS, 2022)

Koridor 1 Bus Trans Jatim melayani rute utama yang menghubungkan Kabupaten Sidoarjo dengan Kabupaten Gresik melalui wilayah perkotaan Surabaya. Jalur ini menjadi salah satu koridor terpadat karena menghubungkan tiga wilayah strategis di kawasan Gerbangkertosusila, yakni Sidoarjo, Surabaya, dan Gresik. Untuk rute dari Sidoarjo menuju Gresik, bus berangkat dari Terminal

Porong dan berhenti di sejumlah halte antara lain Halte Gedang, Tanggulangin, Keramean, Terminal Larangan, Lemahputro, Alun-Alun 1, Sun City I, Pondok Mutiara, Transit Point, Bungurasih Luar, Segoromadu I, Gelora Joko Samudra I, BNI I, RS Semen Gresik I, Universitas Muhammadiyah Gresik I, Polres Gresik I, Kantor Bupati Gresik I, hingga berakhir di Terminal Bunder Gresik.

Sementara untuk arah sebaliknya, yakni Gresik menuju Sidoarjo, perjalanan dimulai dari Terminal Bunder dan melewati halte-halte seperti Kantor Bupati Gresik II, Polres Gresik II, Universitas Muhammadiyah Gresik II, RS Semen Gresik II, BNI II, Gelora Joko Samudra II, Segoromadu II, Transit Point Trans Jatim, Bungurasih Luar, Pondok Jati, Sun City II, Alun-Alun II, Celep, Bligo, Ngampelsari, Ngaban, Kalitengah, Porong, hingga kembali ke Terminal Porong sebagai titik akhir perjalanan.

2.9.2 Waktu Operasional dan Frekuensi

Waktu operasional Bus Trans Jawa Timur ditetapkan mulai pukul 05.00 WIB hingga 21.00 WIB setiap harinya. Rentang waktu tersebut disesuaikan dengan kebutuhan mobilitas masyarakat, terutama bagi pengguna transportasi umum yang berangkat bekerja atau beraktivitas sejak pagi hari hingga kembali pada malam hari. Dengan adanya layanan yang dimulai sejak pukul 05.00, masyarakat memiliki akses transportasi yang memadai untuk mendukung aktivitas harian, baik menuju pusat kota, kawasan perkantoran, maupun daerah industri. Layanan ini juga ditunjang oleh frekuensi kedatangan bus setiap 20 menit sekali.

2.9.3 Tarif Perjalanan

Tarif Bus Trans Jawa Timur ditetapkan sebesar Rp 5.000 untuk masyarakat umum dan Rp 2.500 untuk pelajar, tanpa membedakan jauh dekatnya jarak perjalanan. Ketentuan tarif flat ini memberikan kemudahan bagi penumpang karena tidak perlu menghitung biaya tambahan ketika menempuh rute yang lebih panjang. Skema ini juga mencerminkan upaya pemerintah dalam memberikan akses transportasi publik yang terjangkau sekaligus mendorong masyarakat untuk lebih memilih angkutan umum dibanding kendaraan pribadi. Sistem pembayaran Bus Trans Jatim juga dibuat fleksibel. Penumpang dapat membayar secara tunai langsung kepada petugas maupun menggunakan e-money. Kehadiran opsi pembayaran non-tunai menunjukkan adanya modernisasi layanan, sejalan dengan perkembangan teknologi digital di sektor transportasi.

2.9.4 Armada dan Fasilitas

1. Armada

Berdasarkan laporan media detik.com, Koridor 1 (rute Sidoarjo – Surabaya – Gresik) didukung oleh 33 unit armada bus yang beroperasi setiap hari. Armada ini melayani rute yang menghubungkan Terminal Porong (Sidoarjo), Terminal Purabaya / Bungurasih (Surabaya), dan Terminal Bunder (Gresik), dengan sekitar 37 halte pemberhentian sepanjang jalur tersebut.

2. Fasilitas Bus Trans Jatim

Bus Trans Jatim hadir sebagai layanan transportasi publik modern yang dirancang untuk memberikan pengalaman perjalanan yang aman,

nyaman, dan efisien bagi masyarakat. Fasilitas yang disediakan pada bus ini tidak hanya berfokus pada aspek keamanan penumpang, tetapi juga memperhatikan kenyamanan selama perjalanan, kemudahan akses informasi, hingga dukungan teknologi yang memudahkan pengguna dalam beraktivitas. Selain itu, fasilitas yang tersedia di halte maupun terminal juga turut mendukung pelayanan agar masyarakat merasa lebih tertib dan aman saat menunggu kedatangan bus.

a. Fasilitas Keamanan

1. **CCTV dan Monitor:** Dipantau langsung dari ruang kontrol Trans Jatim untuk memastikan keselamatan.
2. **Seat Belt:** Sabuk pengaman untuk mendukung keselamatan penumpang.
3. **Hand Grip:** Pegangan tangan agar penumpang tidak terjatuh.
4. **Tabung APAR:** Alat pemadam api ringan untuk kondisi darurat.
5. **Kotak P3K:** Dilengkapi kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan.
6. **Palu Pemecah Kaca:** Digunakan pada kondisi darurat untuk evakuasi.
7. **Pintu Otomatis:** Membuka dan menutup secara terkontrol, menambah keamanan penumpang.

b. Fasilitas Kenyamanan

1. **AC (*Air Conditioner*):** Menjaga suhu di dalam bus tetap sejuk dan nyaman.
2. ***Charger Handphone*:** Untuk mengisi daya ponsel.
3. **Tempat Sampah:** Disediakan untuk menjaga kebersihan.

4. **Kursi Prioritas:** Khusus untuk lansia dan penyandang disabilitas
5. *Running Text:* Menampilkan informasi rute dan tujuan perjalanan.

c. Aplikasi & Teknologi Pendukung

1. **Aplikasi Trans Jatim-AJAIB:** Membantu penumpang mengetahui posisi rute, halte, posisi bus, dan informasi perjalanan secara real-time.
2. *E-ticketing* / QRIS: Pembayaran non-tunai dengan kartu e-money atau aplikasi pembayaran digital.
3. **On Board Unit :** Membantu Pramudi agar tidak berkecepatan tinggi

d. Fasilitas di Halte / Terminal / Shelter Trans Jatim

1. **Tempat Tunggu yang Terlindung**
Dilengkapi kanopi atau atap serta kursi tunggu bagi penumpang.
2. **Papan Informasi Rute & Jadwal**
Berisi informasi trayek bus, jadwal keberangkatan, serta *digital signage* pada halte tertentu.
3. **Rambu dan Marka Khusus**
Penanda lokasi pemberhentian bus (*bus stop*) agar tertib dan mudah dikenali.
4. **Aksesibilitas Difabel**
Fasilitas ramah difabel berupa ramp kursi roda, *guiding block*, serta kursi prioritas di area halte.
5. **Lampu Penerangan**
Menyediakan pencahayaan memadai demi kenyamanan dan keamanan penumpang pada malam hari.

6. Tempat Sampah

Disediakan untuk menjaga kebersihan lingkungan halte.

7. CCTV

Kamera pengawas untuk memantau keamanan di area halte/terminal.

8. Colokan Listrik / *Charging Point*

Disediakan bagi penumpang yang ingin mengisi daya perangkat elektronik saat menunggu bus.

2.9.5 Media Promosi

Dengan tujuan membangun citra, menarik minat masyarakat menjadi pengguna, dan memperkuat kesadaran (*awareness*) terhadap layanan Bus Trans Jatim, berbagai jenis media promosi digunakan. Setiap jenis media promosi memiliki fungsi dan karakteristik tersendiri, serta dipilih agar pesan komunikasi dapat menjangkau segmen masyarakat yang luas dan beragam

a. Tagline

Sebagai bentuk komitmen dalam meningkatkan mutu pelayanan publik di Provinsi Jawa Timur, pemerintah daerah menetapkan tagline “CETTAR Jatim” sebagai identitas sekaligus semangat kerja bagi seluruh aparatur dalam menjalankan tugas pelayanan kepada masyarakat. Tagline ini tidak secara khusus ditujukan bagi layanan Bus Trans Jatim, melainkan merupakan tagline resmi Pemerintah Provinsi Jawa Timur yang diterapkan secara menyeluruh pada berbagai bidang pelayanan publik, termasuk sektor transportasi.

Istilah “CETTAR” merupakan akronim dari Cepat, Efektif, Tanggap, Transparan, Akuntabel, dan Responsif, yang mencerminkan nilai-nilai dasar dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang berkualitas. Prinsip-prinsip tersebut

menjadi acuan bagi seluruh instansi pemerintah, termasuk pengelola Bus Trans Jatim, untuk memberikan pelayanan yang optimal, modern, dan berorientasi pada kepuasan masyarakat. Melalui penerapan nilai-nilai CETTAR, diharapkan setiap layanan publik di Jawa Timur dapat beroperasi secara profesional, efisien, serta mampu memenuhi kebutuhan masyarakat dengan cepat dan tepat.

b. Iklan

Iklan digunakan untuk menyampaikan informasi layanan, promosi tarif, dan kompetisi pasar ke khalayak luas. Beberapa bentuk iklan yang pernah digunakan Trans Jatim antara lain:

1. Promo Tarif Khusus Pada Perayaan Hari tertentu, Seperti pada Hari Kemerdekaan dan Pekan QRIS Nasional, di mana Dishub Jawa Timur melalui Pengelola Bus Trans Jatim menawarkan tarif promo Rp 80 untuk perjalanan bus Trans Jatim di Seluruh Koridor.

Gambar 2. 7 Promo Tarif Khusus Pekan Qris Nasional



(Sumber : Instagram Bus Trans Jawa Timur, 2025)

2. Iklan pada badan bus sebagai media berjalan (bus sebagai papan reklame bergerak) agar masyarakat yang melihat langsung mengenali Layanan Bus Trans Jatim.

Gambar 2. 8 Iklan yang terdapat Pada Badan Bus Trans Jatim



(Sumber : Instagram Jotunpromosindo, 2024)

3. Kampanye publik dan Upacara Peresmian. Pihak Pengelola Bus Trans Jatim mempromosikan acara tersebut melalui media massa dan digital

Gambar 2. 9 Launching Bus Trans Jatim Koridor 1



(Sumber : Kominfo Jatim, 2022)

4. Iklan digital berupa motion graphic (animasi/video pendek) yang dirancang untuk menarik generasi milenial dan Gen Z dalam kampanye transportasi umum agar beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke moda publik.

c. Event

Kegiatan offline yang melibatkan masyarakat secara langsung dilakukan sebagai bentuk sosialisasi layanan Bus Trans Jatim. Melalui kegiatan ini, pihak pengelola memberikan informasi mengenai rute, jadwal, dan fasilitas yang tersedia, sekaligus menampung saran serta masukan dari masyarakat. Sosialisasi dilaksanakan di lokasi strategis seperti terminal dan pusat keramaian agar informasi lebih mudah diterima oleh calon pengguna. Kegiatan ini juga bertujuan untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan transportasi publik yang aman dan nyaman, Contohnya seperti :

1. Peresmian dan Launching Rute Baru

Peresmian dan Launching Bus merupakan salah satu kegiatan yang mengundang masyarakat dimana branding dan eksistensi Bus Trans Jatim semakin dikenal oleh masyarakat, Sehingga informasi mengenai transportasi publik ini bisa dijangkau oleh calon pengguna.

Gambar 2. 10 Launching Bus Trans Jatim Koridor 1



(Sumber : Instagram Dishub Kota Surabaya, 2022)

2. Peluncuran (*Launching*) Aplikasi Trans Jatim-AJAIB

Peluncuran Aplikasi Trans Jatim, AJAIB (Aplikasi Jatim Informasi Bus) merupakan salah satu inovasi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik. Aplikasi ini resmi diperkenalkan di Kabupaten Gresik pada Kamis, 4 Agustus 2022, dan menjadi langkah awal menuju sistem transportasi berbasis digital di Jawa Timur. Melalui aplikasi tersebut, masyarakat dapat dengan mudah memantau informasi pergerakan bus, rute perjalanan, serta jadwal keberangkatan secara langsung melalui gawai masing-masing. Aplikasi Trans Jatim–AJAIB kini sudah dapat diunduh secara gratis melalui Play Store dan App Store, sehingga memudahkan masyarakat dalam mengakses layanan bus hanya melalui satu genggam.

Gambar 2. 11 Launching Aplikasi Trans Jatim – AJAIB



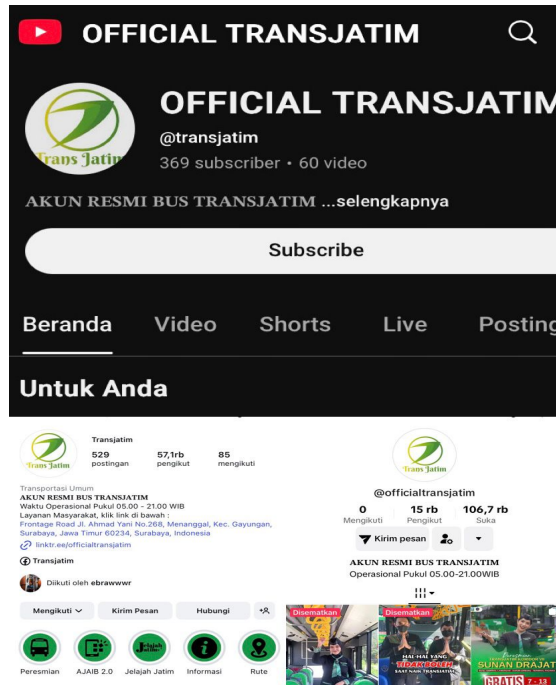
(Sumber : Dishub Provinsi Jatim, 2022)

d. Media Sosial

Dalam era digital saat ini, media sosial menjadi salah satu sarana promosi paling efektif untuk memperkenalkan layanan publik kepada masyarakat luas. Pemerintah Provinsi Jawa Timur melalui Dinas Perhubungan memanfaatkan berbagai platform media sosial sebagai kanal resmi informasi dan promosi Bus Trans Jatim. Kehadiran media sosial ini tidak hanya berfungsi untuk menyebarluaskan informasi mengenai jadwal, rute, dan tarif, tetapi juga sebagai media komunikasi dua arah antara pengelola dan masyarakat pengguna layanan. Media Sosial yang digunakan sebagai berikut :

1. Instagram : @officialtransjatim
2. Tiktok : @officialtransjatim
3. Youtube : Official Trans Jatim

Gambar 2. 12 Media Sosial Bus Trans Jatim



(Sumber : Youtube, Tiktok, Instagram, 2025)

e. Media Elektronik

Media elektronik berguna untuk menjangkau masyarakat yang kurang aktif di media sosial atau berada di area dengan jangkauan siaran radio/TV lokal.

Gambar 2. 13 Berita di JTV tentang Bus Trans Jatim



Sumber : (Youtube Channel JTV)

f. Media Cetak

Media cetak menjadi salah satu sarana promosi penting, terutama untuk menjangkau masyarakat yang terbiasa membaca informasi dari media fisik.

Gambar 2. 14 Media Cetak Koran Launching Bus Trans Jatim



(Sumber : Suara Media Nasional, 2022)