

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Infrastruktur

Infrastruktur fisik dan sosial dapat diartikan sebagian kebutuhan dasar fisik pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan untuk jaminan ekonomi sektor publik dan sektor privat sebagai layanan dan fasilitas yang diperlukan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik (Sullivan, Arthur, dan Steven M. S, 2003 dan *Oxford Dictionary*). Istilah ini umumnya merujuk kepada hal infrastruktur teknis atau fisik yang mendukung jaringan elemen infrastruktur seperti fasilitas antara lain dapat berupa jalan, kereta api, air bersih, bandara, kanal, waduk, tanggul, pengolahan limbah, perlistrikan, telekomunikasi, pelabuhan secara fungsional.

Selain itu infrastruktur dapat juga mendukung kelancaran aktivitas ekonomi masyarakat, distribusi aliran produksi barang dan jasa. Sebagai salah satu contoh bahwa jalan dapat melancarkan transportasi pengiriman bahan baku sampai ke pabrik, Kemudian berlanjut untuk mendistribusikan ke pasar hingga sampai kepada masyarakat.

2.2 Sistem infrastruktur

Menurut Grigg dalam kodoatie (2003:8), Sistem infrastruktur merupakan merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan sehari-hari masyarakat. Sistem infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi

yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat. Dalam hal ini Grigg dalam kodoatie (2003:101), mengatakan pula bahwasanya infrastruktur juga dapat dikelompokkan menjadi 13 kategori yakni, :

1. Sistem penyediaan air: waduk, penampungan air, transmisi dan distribusi, fasilitas pengelolaan air (*treatment plant*)
2. Sistem pengelolaan air limbah: pengumpulan, pengolahan, pembuangan, daur ulang
3. Fasilitas pengelolaan limbah padat
4. Fasilitas pengendali banjir, berupa drainase dan irigasi
5. Fasilitas lintas air dan navigasi
6. Fasilitas transportasi: jalan, rel, bandar udara. Termasuk didalamnya adalah tanda-tanda lalu lintas, fasilitas pengontrol
7. Sistem transit publik
8. Sistem kelistrikan produksi dan distribusi
9. Fasilitas gas alam
10. Gedung publik: sekolah, rumah sakit
11. Fasilitas perumahan publik
12. Taman kota sebagai daerah resapan, tempat bermain termasuk stadion
13. Komunikasi

2.3 Krisis infrastruktur

Krisis infrastruktur juga dapat diartikan sebagai situasi maupun kondisi yang merupakan titik balik (*turning point*) yang dapat membuat infrastruktur tersebut akan menjadi lebih baik ataupun menjadi lebih buruk. Penyebab-penyebab dari krisis infrastruktur tersebut yaitu, menurut Grigg dalam Kodoatie (2003) :

1. Kegagalan pembuatan (modal, desain, konstruksi/teknologi)
2. Runtuh (ambruk, teknologi)
3. Rusak/aus (umur, pemakaian, salah pakai)
4. Bencana alam (banjir, gempa, kebakaran)
5. Tidak ada penambahan/penyesuaian (kapasitas kurang)
6. Tidak ada/minim pemeliharaan

Adapun penyebab dari kesalahan manajemen yakni, :

1. Pemotongan anggaran/investasi kurang
2. Kesalahan pemilihan infrastruktur
3. Pemakaian melewati umur/*life-cycle* tidak diperhatikan
4. Kecenderungan mengabaikan pemeliharaan
5. Mahalnya teknologi baru

Dari uraian tentang penyebab terjadinya krisis dalam kelayakan infrastruktur diatas dalam hal ini sistem manajemen juga berpengaruh besar terhadap perkembangan suatu infrastruktur, maka akan lebih jika suatu infrastruktur selalu diperhatikan kelayakannya. Agar tidak terjadinya krisis dalam bidang infrastruktur.

2.4 Sistem manajemen infrastruktur

Manajemen merupakan suatu proses untuk memanfaatkan sumber daya manajemen yang terbatas untuk mencapai tujuan tertentu. Sumber daya tersebut biasa juga dikatakan dengan 5M yaitu, menurut Grigg dalam kodoatie (2003) :

1. *Men* (manusia)
2. *Materials* (bahan)
3. *Machines* (peralatan/mesin)
4. *Methods* (cara kerja/metode)
5. *Money* (modal)

Proses – proses yang dapat dilakukan dalam pemanfaatan sumber daya alam dapat dilakukan dengan cara, :

1. Perencanaan investasi (*investment planning*);
2. Perancangan (*designing*);
3. Pelaksanaan konstruksi (*construction*);
4. Pemakaian/penggunaan (*operation*), pemeliharaan (*maintenance*);
5. Pemantauan (*monitoring*) dan evaluasi (*evaluation*) tingkat pelayanan infrastruktur, meliputi :

- a. Sistem manajemen pemeliharaan
- b. Sistem manajemen operasi
- c. Sistem pendukung keputusan
- d. Sistem manajemen kerja & organisasi
- e. Rencana dan program kerja
- f. Kepala Pengoperasian

- g. Budget
- h. Sistem manajemen financial
- i. Sistem manajemen proyek
- j. Sistem infrastruktur

Grigg dalam kodoatie (2003).

Berdasarkan data survey, Kualitas infrastruktur kita berada di peringkat 72, jauh di bawah Malaysia yang berada di peringkat 20, Singapura apalagi yang di urutan 2," ujar Emma dalam acara Indonesia International EPC Conference and Exhibition, di JCC, Senayan, Jakarta, Rabu (26/11/2014).

Kemudian, kualitas pelabuhan di Indonesia juga masih rendah peringkatnya. Di dunia, peringkat kualitas pelabuhan Indonesia nomor 77, sementara Malaysia di peringkat 19, dan Singapura di peringkat 2.

<http://finance.detik.com/read/2014/11/26/123319/2759531/1036/kualitas-infrastruktur-ri-no72-di-dunia-malaysia-no20-dan-singapura-no2>

Menurut Didik Purwanto (2012), kualitas infrastruktur Indonesia dinilai terendah se-Asia diantara Negara-negara se-Asia, kualitas infrastruktur di Indonesia menjadi terendah kedua, hanya lebih baik dari Filipina, kualitas infrastruktur Indonesia hanya memperoleh nilai peringkat 92. Nilai itu dipengaruhi oleh kualitas nfrastruktur berupa kondisi jalan, rel kereta api, pelabuhan, bandara dan listrik.

Dari sektor tertinggi 7, Indonesia hanya memperoleh nilai 3,4 untuk jalan 3,2 untuk rel kereta api, pelabuhan 3,6 bandara 4,2, dan listrik 3,9 rata – rata nilai tersebut hanya 3,7. Indonesia hanya lebih baik dari Filipina dengan rangking 98.

Di atas Indonesia, kualitas infrastruktur India, China, Thailand, Malaysia dan Singapura memiliki peringkat yang tinggi . India memiliki peringkat ke-87, China ke-69, Thailand ke-49, Malaysia ke-29 dan singapura ke-2.

Dibanding laporan pada tahun 2011-2012 , peringkat kualitas infrastruktur Indonesia cenderung menurun. Sebelumnya, Indonesia masih diperingkat ke-82, sementara Filipina masih diperingkat ke-113, India ke-86, china ke-69, Thailand ke-47, Malaysia ke-23, dan singapura tetap di peringkat ke-2. Rasio anggaran infrastruktur terhadap seluruh anggaran belanja untuk Indonesia adalah 2,1 dalam persen (%). Hal ini berkaitan dengan nilai rendah dari infrastruktur Indonesia.

DEPUTI BIDANG SARANA DAN PRASARANA KEMENTERIAN PPN/BAPPENAS (2014), Menargetkan OutCome kedaulatan energi dan infrastruktur 2015-2019. Dan merencanakan pembangunan infrastruktur yang harus di bangun pada tahun 2015-2019.

KEDAULATAN ENERGI		
INDIKATOR	Kondisi 2014	Target Akhir 2019
• Rasio Elektrifikasi (%)	81,5	100 (96,6*)
• Konsumsi listrik per kapita (kWh)**	843	1200
• Pembangunan FSRU (unit)	2	3
• Jaringan pipa gas (km)	11.960	17.690
• Pembangunan SPBG (unit)	40	118
• Jaringan gas kota (sambungan rumah)	102 ribu	1 jt
• Pembangunan kilang baru (unit)	-	2

INFRASTRUKTUR DASAR		
• Akses Air Minum layak	68,5%	100%
• Akses Sanitasi Layak	60,5%	100%
• Kawasan Kumuh Perkotaan	37.407 Ha	0 Ha
• Backlog Kebutuhan Rumah	13,5 Juta	6,8 Juta

	Kondisi 2014	Target Akhir 2019
KONEKTIVITAS		
• Kemantapan Jalan Nasional	94%	100 %
• Waktu Tempuh Rata-Rata (Koridor Utama)	2.7 Jam / 100 Km	2.2 Jam / 100 Km
• Biaya Logistik	23,5%	19,2 %
• Pangsa Angkutan Umum	23%	32%
• Kab/Kota yang dijangkau pitalebar	72%	100%

KETAHANAN AIR		
• Kapasitas Air Baku	51.4 M3/Detik	118.6M/Detik
• Storage Per Kapita	62.3 M3/Kapita	78.36 M3/Kapita
• Irigasi yang diairi waduk	11%	20%
• Jaringan Irigasi Permukaan	7.145 Juta Ha	7.914 Juta Ha
• Kapasitas Desain Banjir	5-25 Tahunan	10-100 Tahunan



- ▶ Jalan baru **2.650 Km**
- ▶ Jalan tol **1.000 Km**
- ▶ Pemeliharaan jalan **46.770 Km**



- ▶ Pembangunan Jalur **KA 3.258 km** di Jawa, Sumatera, Sulawesi dan Kalimantan (KA Antar kota 2.159 km; dan KA Perkotaan 1.099 km)



- ▶ Pembangunan **15 Bandara baru**
- ▶ Pengadaan **20 Pesawat Perintis**
- ▶ Pengembangan Bandara untuk pelayanan **Cargo Udara di 6 Lokasi**



- ▶ Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan di **60 lokasi**
- ▶ Pengadaan **kapal penyeberangan (terutama perintis) sebanyak 50 unit**



- ▶ Pembangunan **24 Pelabuhan baru**
- ▶ Pengadaan **26 Kapal** Barang Perintis
- ▶ Pengadaan **2 Kapal Ternak**
- ▶ Pengadaan **500 unit kapal Rakyat**



- ▶ Pembangunan **BRT di 29 kota**
- ▶ Pembangunan angkutan massal cepat di kawasan perkotaan (6 Kota metropolitan, 17 Kota besar)

- | | |
|--|--|
|  <ul style="list-style-type: none"> ▶ Pembangunan 49 Waduk Baru dan 33 PLTA ▶ Pembangunan/Peningkatan jaringan irigasi 1 Juta Ha ▶ Rehabilitasi 3 Juta Ha Jaringan Irigasi |  <ul style="list-style-type: none"> ▶ Pembangunan Rusanawa 5.257 Twinblok (515.711 rumah tangga) ▶ Bantuan stimulan perumahan swadaya 5,5 Juta rumah tangga ▶ Penanganan kawasan kumuh 37.407 Ha ▶ Fasilitasi kredit perumahan untuk MBR 2,5 Juta rumah tangga |
|  <ul style="list-style-type: none"> ▶ Jangkauan Pitalebar/broadband di 100% kab/kota ▶ Indeks e-government mencapai 3,4 (skala 4,0) ▶ Pengembangan e-pengadaan, e-kesehatan, e-pendidikan, dan e-logistik |  <ul style="list-style-type: none"> ▶ Pembangunan SPAM di perkotaan 21,4 juta sambungan rumah (268.680 liter/detik) ▶ Pembangunan SPAM di perdesaan 11,1 juta sambungan rumah (22.647 desa) |
|  <ul style="list-style-type: none"> ▶ Pembangunan sistem air limbah komunal di 227 kota/kab dan terpusat di 430 kota/kab ▶ Pembangunan IPLT untuk pengelolaan lumpur tinja perkotaan di 409 kota/kab ▶ Pembangunan TPA sanitary landfill dan fasilitas 3R di 341 kota/kab dan fasilitas 3R terpusat & komunal di 294 kota/kab ▶ Pengurangan genangan seluas 22.500 Ha di kawasan permukiman |  <ul style="list-style-type: none"> ▶ Pembangunan 2 kilang minyak 2x300 ribu barel ▶ Pembangunan FSRU 5 lokasi ▶ Jaringan gas kota sebesar 1 juta sambungan rumah ▶ Pembangunan SPBG 78 unit ▶ Pembangkit listrik sebesar 35 ribu MW ▶ Gas bumi untuk 600 ribu nelayan ▶ Eksplorasi minyak bumi di laut dalam |

Sumber : DEPUTI BIDANG SARANA DAN PRASARANA KEMENTERIAN PPN/BAPPENAS (2014),

2.5 Provinsi Jawa Timur

Menurut Ditjen Perhubungan Darat Provinsi Jawa Timur (2013), Jawa Timur adalah sebuah provinsi di bagian timur Pulau Jawa, Indonesia. Ibukotanya adalah Surabaya. Luas wilayahnya 47.922 km², dan jumlah penduduknya 37.476.000 jiwa (2010). Jawa Timur memiliki wilayah terluas di antara 6 provinsi di Pulau Jawa, dan memiliki jumlah penduduk terbanyak kedua di Indonesia setelah Jawa Barat. Jawa Timur berbatasan dengan Laut Jawa di utara, Selat Bali di timur, Samudra Hindia di selatan, serta Provinsi Jawa Tengah di barat. Wilayah Jawa Timur juga meliputi Pulau Madura, Pulau Bawean, Pulau Kangean serta sejumlah pulau-pulau kecil di Laut Jawa dan Samudera Hindia

(Pulau Sempu dan Nusa Barung). Jawa Timur dikenal sebagai pusat Kawasan Timur Indonesia, dan memiliki signifikansi perekonomian yang cukup tinggi, yakni berkontribusi 14,85% terhadap Produk Domestik Bruto nasional.

Provinsi Jawa Timur berbatasan dengan Laut Jawa di utara, Selat Bali di timur, Samudera Hindia di selatan, serta Provinsi Jawa Tengah di barat. Panjang bentangan barat-timur sekitar 400 km. Lebar bentangan utara-selatan di bagian barat sekitar 200 km, namun di bagian timur lebih sempit hingga sekitar 60 km. Madura adalah pulau terbesar di Jawa Timur, dipisahkan dengan daratan Jawa oleh Selat Madura. Pulau Bawean berada sekitar 150 km sebelah utara Jawa. Di sebelah timur Madura terdapat gugusan pulaupulau, yang paling timur adalah Kepulauan Kangean dan yang paling utara adalah Kepulauan Masalembu. Di bagian selatan terdapat dua pulau kecil yakni Nusa Barung dan Pulau Sempu.

Mayoritas penduduk Jawa Timur adalah Suku Jawa, namun demikian, etnisitas di Jawa Timur lebih heterogen. Suku Jawa menyebar hampir di seluruh wilayah Jawa Timur. Suku Madura mendiami di Pulau Madura dan daerah Tapal Kuda (Jawa Timur bagian timur), terutama di daerah pesisir utara dan selatan. Di sejumlah kawasan Tapal Kuda, Suku Madura bahkan merupakan mayoritas. Hampir di seluruh kota di Jawa Timur terdapat minoritas Suku Madura, umumnya mereka bekerja di sektor informal. Suku Tengger konon adalah keturunan pelarian Kerajaan Majapahit, tersebar di Pegunungan Tengger dan sekitarnya. Suku Osing tinggal di sebagian wilayah Kabupaten Banyuwangi. Orang Samin tinggal di sebagian pedalaman Kabupaten Bojonegoro. Selain penduduk asli, Jawa Timur juga merupakan tempat tinggal bagi para pendatang. Orang Tionghoa adalah

minoritas yang cukup signifikan dan mayoritas di beberapa tempat, diikuti dengan Arab; mereka umumnya tinggal di daerah perkotaan. Suku Bali juga tinggal di sejumlah desa di Kabupaten Banyuwangi. Dewasa ini banyak ekspatriat tinggal di Jawa Timur, terutama di Surabaya dan sejumlah kawasan industri lainnya.

Secara Geografis provinsi Jawa Timur terletak pada Garis Lintang : 5,37'LS dan Garis Bujur : 110,57' BT. Sedangkan secara administratif berbatasan dengan wilayah-wilayah sebagai berikut:

- Batas Barat : Provinsi Jawa Tengah
- Batas Timur : Selat Bali / Provinsi Bali
- Batas Utara : Laut Jawa
- Batas Selatan : Samudera Indonesia

Berdasarkan karakteristik dan geografis, Propinsi Jawa Timur terbagi menjadi empat wilayah, yaitu :

- Wilayah Utara, merupakan daerah pantai dan daratan rendah serta pegunungan kapur, relatif kurang subur-sedang berkembang;
- Wilayah Tengah, merupakan daerah rendah, perbukitan, Relatif subur-sedang berkembang;
- Wilayah Selatan, merupakan daerah pegunungan berbatu dan kapur, relatif kurang subur-belum berkembang;
- Wilayah Kepulauan, merupakan pulau-pulau kecil disekitar Madura, daerah terisolasi-belum berkembang.

**Tabel 2.1 Luas Wilayah Provinsi Jawa Timur
Berdasarkan Kabupaten/Kota**

No	Nama Kabupaten/Kota	Jumlah			Luas wilayah KM ²	Jumlah penduduk
		Kecamatan	Kelurahan	Desa		
1	Kab.Pacitan	12	5	166	1.389,92	496.662
2	Kab.Ponorogo	21	26	281	1.305,70	767.604
3	Kab.Trenggalek	14	5	157	1.147,22	635.849
4	Kab.Tulungagung	19	14	257	1.055,65	1.186.065
5	Kab.Blitari	22	28	220	1.336,48	1.089.509
6	Kab.Kediri	26	1	343	1.386,05	1.406.038
7	Kab.Malang	33	12	378	3.530,65	2.342.983
8	Kab.Lumajang	21	7	198	1.790,90	1.046.460
9	Kab.Jember	31	22	226	3.092,34	2.334.440
10	Kab.Banyuwangi	24	28	189	5.782,40	1.627.469
11	Kab.Bondowoso	23	10	209	1.525,97	773.502
12	Kab.Situbondo	17	4	132	1.669,87	688.445
13	Kab.probolinggo	24	5	325	1.696,21	946.234
14	Kab.pasuruan	24	24	341	1.474,02	1.54.173
15	Kab.Sidoarjo	18	31	322	634,38	1.748.275
16	Kab.Mojokerto	18	5	299	717,83	1.141.104
17	Kab.Jombang	21	4	303	1.115,09	1.217.997
18	Kab. Nganjuk	20	20	264	1.224,25	962.666
19	Kab. Madiun	15	8	198	1.037,58	636.042
20	Kab.Magetan	18	28	207	688,84	545.829
21	Kab.Ngawi	19	4	213	1.295,98	767.952
22	Kab.Bojonegoro	27	11	419	2.198,79	1.184.151
23	Kab.Tuban	20	17	311	1.834,15	1.071.708
24	Kab.Lamongan	27	12	462	1.782,05	1.275.081
25	Kab.Gresik	18	26	330	1.191,25	1.182.631
26	Kab.Bangkalan	18	8	273	1.001,44	1.105.144
27	Kab.Sampang	14	6	180	1.233,08	880.599
28	Kab.Pamekasan	13	11	178	792,24	731.072
29	Kab.Sumenep	27	4	328	1.998,54	1.144.871
30	Kota Kediri	3	46	-	63,40	260.018
31	Kota Blitar	3	21	-	32,57	132.901
32	Kota Malang	5	57	-	145,28	753.422
33	Kota Probolinggo	5	29	-	56,67	214.444
34	Kota Pasuruhan	3	34	-	35,29	205.302
35	Kota Mojokerto	2	18	-	16,47	124.589
36	Kota Madiun	3	27	-	33,92	200.403
37	Kota Surabaya	31	160	-	350,54	2.719.859
38	Kota Batu	3	4	20	136,74	182.392
Jumlah		664	783	7.722	47.799,75	37.269.885

Sumber : Ditjen PUM – Kementerian Dalam Negeri, 2013

Demografi

Jumlah Penduduk Tahun 2008 : 37.094.800 Jiwa

Jumlah Penduduk Tahun 2009 : 37.286.200 Jiwa

Jumlah Penduduk Tahun 2010 : 37.476.000 Jiwa

Jumlah Penduduk Tahun 2011 : 37.700.727 Jiwa

Jumlah Penduduk Tahun 2012 : 37.269.885 Jiwa

Sumber : Ditjen PUM - Kementerian Dalam Negeri, 2013

2.6 SISTEM TRANSPORTASI

a. Sistem Transportasi Wilayah Secara Keseluruhan

Sistem transportasi di Jawa Timur terdiri atas transportasi jalan raya , kereta api , laut / feri, dan Udara. Secara keseluruhan sistem transportasi jalan raya. Prasarana dan sarana transportasi yang ada, pada prinsipnya telah menjangkau hampir seluruh Jawa Timur sampai ke desa - desa .

b. Sistem Transportasi Jalan Raya

Dilihat dari volume arus lalu lintas dan jenis kendaraan yang ada, maka jaringan jalan utama regional di Jawa Timur :

- Ruas jalan Surabaya - Madiun - Ngawi
- Surabaya - Mojokerto - Madiun - Ngawi
- Surabaya - Probolinggo - Banyuwangi
- Probolinggo - Jember - Banyuwangi
- Malang – Blitar - Kediri
- Surabaya - Babat - Tuban

- Kamal - Bangkalan - Pamekasan - Sumenep - Terminal - terminal utama yang terkait dengan pergerakan transportasi regional terdapat pada semua kota baik sedang maupun besar . Sementara itu kendaraan transportasi antar wilayah yang cukup menonjol adalah bus , truk / trailer .

Jaringan Jalan di Provinsi Jawa Timur dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2012 mengalami peningkatan sekitardiatas 3,5% pertahunnya. Panjang Jalan yang mengalami peningkatan hanya terjadi pada Jalan Kabupaten/kota. Total panjang jalan provinsi untuk tahun 2012 adalah 45.589 kilometer sama dengan tahun 2011 sedangkan tahun 2010 mencapai 44.044 kilometer dan tahun 2009 mencapai 39.852 kilometer. Jaringan Jalan di Provinsi Jawa Timur dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2012 mengalami peningkatan sekitar diatas 3,5% pertahunnya. Panjang Jalan yang mengalami peningkatan hanya terjadi pada Jalan Kabupaten/kota. Total panjang jalan provinsi untuk tahun 2012 adalah 45.589 kilometer sama dengan tahun 2011 sedangkan tahun 2010 mencapai 44.044 kilometer dan tahun 2009 mencapai 39.852 kilometer.

Untuk prasarana transportasi jalan, Jumlah terminal di Provinsi Jawa Timur Tahun 2012 adalah sebanyak 77 lokasi dengan rincian untuk terminal Tipe A sebanyak 22 lokasi, terminal Tipe B sebanyak 41 lokasi, terminal Tipe C sebanyak 14 lokasi. Unit penimbangan (UPPKB) di Provinsi Bali terletak di 20 lokasi dimana semuanya beroperasi. Sedangkan Unit Pengujian Kendaraan Bermotor terletak di 38 lokasi dengan total penguji 423 orang dan jumlah peralatan pengujian jenis Mekanik sebanyak 15 buah serta jumlah peralatan Non Mekanik sebanyak 6 buah.

Untuk sarana transportasi jalan Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Timur mengalami peningkatan pada masing – masing moda transportasi dengan total prosentase peningkatan sebesar 10% dimana jumlah terbesar pada moda sepeda motor dengan prosentase peningkatan sebesar 13,11%. Sedangkan perkembangan jumlah sarana angkutan umum Bus AKAP dan PO mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2012 yaitu 1.978 unit untuk Bus AKAP yang dinaungi 71 perusahaan otobus. Sarana angkutan AKDP terdapat 2.856 unit bus, sedangkan Pariwisata 1.744 unit bus yang dinaungi 231 perusahaan otobus pada tahun 2013. Untuk sarana transportasi jalan Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Timur mengalami peningkatan pada masing – masing moda transportasi dengan total prosentase peningkatan sebesar 10% dimana jumlah terbesar pada moda sepeda motor dengan prosentase peningkatan sebesar 13,11%. Sedangkan perkembangan jumlah sarana angkutan umum Bus AKAP dan PO mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2012 yaitu 1.978 unit untuk Bus AKAP yang dinaungi 71 perusahaan otobus. Sarana angkutan AKDP terdapat 2.856 unit bus, sedangkan Pariwisata 1.744 unit bus yang dinaungi 231 perusahaan otobus pada tahun 2013.

Keselamatan transportasi jalan , untuk angka kecelakaan di Provinsi Jawa Timur saat ini masih cukup tinggi , sebagaimana dilaporkan dalam data kepolisian Republik Indonesia jumlah kecelakaan mencapai 22.456 kejadian. Dari Jumlah korban kecelakaan sebanyak 32.236 orang, 600 orang diantaranya meninggal dunia, 4.959 orang mengalami luka berat dan 26.677 orang mengalami luka ringan.

**Tabel 2.2 Terminal Angkutan Penumpang Provinsi Jawa Timur
Berdasarkan Kabupaten/Kota**

NO	Kabupaten/Kota	Nama Terminal	Tipe	Luas (m²)
1	Kab. Ponorogo	Seloaji	A	15,600.00
2	Kab. Trenggalek	Trenggalek	A	9,687.00
3	Kab. Tulungagung	Tulung Agung	A	12,426.00
4	Kab. Blitar	Patria	A	4,728.00
5	Kota. Kediri	Kediri	A	7,692.00
6	Kab. Kediri	Tamanan	A	5,200.00
7	Kab. Jember	Tawang Alun	A	30,000.00
8	Kab. Banyuwangi	Ketapang	A	4,247.00
9	Kab. Banyuwangi	Sri Tanjung	A	-
10	Kota. Probolinggo	Banyuangga	A	1,564.00
11	Kab. Pasuruan	Jl.Raya Kasri	A	15,000.00
12	Kab. Ngawi	Ngawi	A	-
13	Kab. Bojonegoro	Rejekwesi	A	800.00
14	Kab. Tuban	Kambang Putih	A	4,500.00
15	Kab. Bangkalan	Bangkalan	A	2,220.00
16	Kab. Sumenep	Sumenep	A	3,750.00
17	Kota. Malang	Arjosari	A	21,032.00
18	Kota. Madiun	Purbaya	A	9,576.00
19	Kota. Surabaya	Purabaya	A	7,500.00
20	Kota. Surabaya	Tambak Osowilangun	A	6,800.00
21	Kab. Pacitan	Pacitan	A	1,500.00
22	Kab. Pamekasan	Ceguk	A	-
23	Kab. Lumajang	Minak Kocar	B	1,250.00
24	Kab. Jember	Arjasa	B	10,000.00
25	Kab. Jember	Pakusari	B	10,000.00
26	Kab. Jember	Ambulu	B	10,000.00
27	Kab. Banyuwangi	Blambangan	B	17,110.00
28	Kab. Banyuwangi	Brawijaya	B	5,040.00
29	Kab. Banyuwangi	Minak Jinggo	B	-
30	Kab. Bondowoso	Bondowoso	B	22,000.00
31	Kab. Situbondo	Situbondo	B	2,914.00
32	Kab. Mojokerto	Kertojoyo	B	3,100.00
33	Kab. Jombang	Jombang	B	4,000.00
34	Kab. Nganjuk	Anjuk Ladang	B	3,100.00
35	Kab. Magetan	Maospati	B	6,773.00
36	Kab. Magetan	Magetan	B	7,706.00
37	Kab. Ngawi	Ngawi	B	5,434.00
38	Kab. Bojonegoro	Padangan	B	1,500.00
39	Kab. lamongan	Lamongan	B	2,683.00
40	Kab. Lamongan	Babat	B	-
41	Kab. Gresik	Sidomoro	B	15,000.00

NO	Kabupaten/Kota	Nama Terminal	Tipe	Luas (m ²)
42	Kab. Gresik	Bunder	B	-
43	Kab. Gresik	Sembayat	B	-
44	Kab. Sampang	Sampang	B	9,235.00
45	Kab. Pamekasan	Pamekasan	B	5,243.00
46	Kota Malang	Gadang	B	8,263.00
47	Kab. Malang	Landungsari	B	6,500.00
48	Kab. Malang	Hamid Rusdi	B	-
49	Kab. Malang	Dampit	B	-
50	Kab. Malang	Talang Agung	B	8,500.00
51	Kab. Madiun	Caruban	B	11,134.00
52	Kota Surabaya	Joyoboyo	B	-
53	Kota Pasuruan	Untung Suropati	B	-
54	Kota Pasuruan	Pandaan	B	-
55	Kota Batu	Batu	B	-
56	Kab. Kediri	Purwosari	B	-
57	Kab. Trenggalek	Trenggalek	B	-
58	Kab. Blitar	Kesamben	B	-
59	Kab. Sumenep	Arya Wiraraja	B	-
60	Kab. Bangkalan	Bangkalan	B	-
61	Kab. Bangkalan	Kamal	B	-
62	Kab. Mojokerto	Mojosari	B	-
63	Kab. Pasuruan	Jl. Senopati	C	3,200.00
64	Kab. Sidoarjo	Krian	C	2,200.00
65	Kab. Nganjuk	Kertosono	C	368.00
66	Kab. Lamongan	Babat	C	2,920.00
67	Kab. Bangkalan	Kamal	C	1,590.00
68	Kab. Sumenep	Kalianget	C	1,758.00
69	Kota Surabaya	Jembatan Merah	C	2,100.00
70	Kota Surabaya	Bratang	C	7,575.00
71	Kab. Jember	Kalisat	C	4,000.00
72	Kab. Jember	Sukowono	C	1,500.00
73	Kab. Jember	Sempolan	C	1,500.00
74	Kab. Jember	Ajung	C	5,000.00
75	Kab. Jember	Balung	C	1,000.00
76	Kab. Jember	Tanggul	C	3,000.00
Terminal Tipe A				22
Terminal Tipe B				40
Terminal Tipe C				14
Jumlah Terminal				76

Sumber : Direktorat LLAJ – Ditjen Hubdat, 2013

c. Sistem Transportasi Kereta Api

Jaringan rel kereta api di Jawa Timur pada dasarnya menjangkau sebagian besar wilayahnya, namun demikian jaringan rel kereta api yang di operasikan hanya sebagian saja , karena alasan kelayakan dan masalah pemeliharaan jaringan kereta api yang tidak di operasikan sangat berat karena cukup banyaknya pembangunan pemukiman yang mengarah pada batas sempedan rel kereta api . Orientasi pengembangan sarana kereta api jangka panjang akan diarahkan pada pendaya gunaan prasarana dan sarana yang ada dengan ditambah pengadaan prasarana dan sarana yang baru dengan teknologi yang lebih baik dan secara keseluruhan peranan perkereta apian di Jawa Timur masih dapat diharapkan berkembang.

d. Sistem transportasi Udara

Prasarana dan sarana transportasi udara di Jawa Timur pada hakekatnya bukan ditunjukkan untuk pelayanan kegiatan intra regional namun juga antar propinsi dan internasional. hal ini dibuktikan dengan adanya pelabuhan udara Juanda yang merupakan pelabuhan udara utama di Jawa Timur. Selain di Malang berfungsi sebagai bulabuhan Militer dan di rencanakan untuk peningkatannya sebagai pelabuhan penerbangan umum . Disamping itu terdapat pula penerbangan udara Iswahyudi di Madiun untuk kepentingan Militer dan Trunojoyo di Sumenep untuk pelabuhan perintis.

e. Sistem Transportasi Laut

Sistem transportasi laut secara Nasional menempatkan pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya) sebagai salah satu dari empat pelabuhan Utama di Indonesia. Usaha yang telah dilakukan dalam rangka mengisi peranan tersebut sampai saat ini masih terbatas pada peningkatan efisiensi dan efektifitas pelayanan jasa angkutan laut , sehingga dapat menunjang kelancaran arus barang dan meningkatkan pertumbuhan perdagangan antar pulau serta ekspor/import. Di samping itu Jawa Timur juga dilengkapi dengan pelabuhan laut pembantu yang ada di Meneng, Gresik, Probolinggo, Panarukan, Kalianget, Pasuruan, Lamongan dan Tuban.

Bidang Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, untuk Lintas Penyeberangan Provinsi Jawa Timur terdapat 6 lintasan, yaitu lintas penyeberangan Ujung – Kamal, Ketapang – Gilimanuk, Paciran – Garongkong, Jangkar - Kalianget, Kalianget – Sapudi dan Paciran – Bawean.

Untuk prasarana transportasi ASDP, Jumlah pelabuhan penyeberangan di Provinsi Jawa Timur terdapat 9 Pelabuhan yaitu Pelabuhan Ujung, Kamal dan Ketapang yang mana penyelenggaranya oleh PT. ASDP, Kemudian pelabuhan Jangkar, Kalianget, Kangean, Bawean, Paciran dan Sapudi yang diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan dan untuk pelabuhan Lamongan belum beroperasi.

Untuk sarana transportasi ASDP, Jumlah Kapal Penyeberangan yang beroperasi pada tahun 2013 sebanyak 45 kapal yang tersebar di 2 lintasan penyeberangan. Produksi Angkutan Penyeberangan di Provinsi Jawa Timur yang terdata di Tahun 2012 yaitu lintas Ujung – Kamal, Ketapang – Gilimanuk

mengalami peningkatan untuk angkutan penumpang dibandingkan tahun 2011, Untuk data produksi angkutan penyeberangan tahun 2013 masih angka sementara, posisi sampai bulan Agustus 2013.

Tabel 2.3 Lintas Penyeberangan Provinsi Jawa Timur Berdasarkan Kabupaten/Kota

N O	Nama Lintas penyeberangan	Lokasi Pelabuhan		SK	Jarak (Mile)	Waktu Tempuh		Klasifikasi Lintas
		Pelabuhan 1	Pelabuhan 2			Jam	Kec	
1	Ujung-Kamal	Ujung(surabaya,Jatim)	Kamal(P.Madura, Jatim)	KM 64 Thn 1989	2,5	5	10	Komersil Antar provinsi
2	Ketapang-Gilimanuk	Ketapang (jatim)	Gilimanuk(Bali)	KM 64 Thn 1989	6	0,6	-	Komersil Antar provinsi
3	Paciran-Garongkong	Paciran(jatim)	Gorongkong (Sulsel)	-	-	-	-	Komersil Antar provinsi
4	Jangkar-Kalianget	Jangkar(jatim)	Kalianget (P.Madura,Jatim)	Sk,4574/ AP.2204/ DRJD/2012	44	4,4	10	Perintis Antar provinsi
5	Kalianget-Sapudi	Kalianget (P.Madura,Jatim)	Sapudi (P,Madura,Jatim)	Sk,4574/ AP.2204/ DRJD/2012	25	-	-	Perintis Antar provinsi
6	Paciran-Bawean	Paciran(Jatim)	Bawean (Gresik,Jatim)	Sk,4574/ AP.2204/ DRJD/2012	74	-	-	Perintis Antar provinsi

Sumber ; Direktorat LLASDP – Ditjen Hubdat, 2013

Tabel 2.4 Pelabuhan Penyeberangan Provinsi Jawa Timur Berdasarkan Kabupaten/Kota

No	Nama Pelabuhan	Lokasi			Penyelenggara negara	Tahun pembuatan	Konstr. Derma ga	Lintas yang di Layani
		Kab/Kota	Ibu kota	Pulau				
1	Ujung	Kota Surabaya	Surabaya	Jawa	PT.ASDP	1986	Beton	Ujung-Kamal
2	Kamal	Kab. Bangkalan	Bangkalan	Madura	PT.ASDP	1986	Beton	Ujung-Kamal
3	Ketapang	Kab. Banyuwangi	Banyuwangi	Jawa	PT.ASDP	1982	Beton	Ketapang-Gilimanuk
4	Jangkar	Kab.Situbondo	Situbondo	Jawa	Dishub Kabupaten	1986	Beton	Jangkar-Kalianget
5	Kalianget	Kab. Sumenep	Sumenep	Madura	Dishub Kabupaten	1984	Beton	Jangkar-Kalianget
6	Kangean	Kab. Sumenep	Sumenep	Kangean	Dishub Kabupaten	1988	Beton	Kalianget-Kangean
7	Bawean	Kab. Gresik	Gresik	Bawean	Dishub Kabupaten	2005	Beton	Gresik-Bawean
8	Sapudi	Kab. Sumenep	Sumenep	Sapudi	Dishub Kabupaten	2004	Beton	Sapudi-Jangkar
9	paciran	Kab. Lamongan	Lamongan	Jawa	Dishub Kabupaten	-	Beton	Paciran-Garongan

Sumber ; Direktorat LLASDP – Ditjen Hubdat, 2013

f. Sistem Telekomunikasi

Kemajuan teknologi dibidang komunikasi di Jawa Timur telah diterapkan dan hampir menjangkau wilayah propinsi. Sementara itu untuk telex, faximile sudah menyebar pada kota - kota besar dan beberapa kota sedang di Jawa Timur, khususnya untuk kegiatan pemerintahan pengusaha SSB dan telex telah berjalan

sangat efektif. Prasarana dan sarana telepon juga telah mudah dijangkau bahkan pada tingkat kelurahan / desa. Melalui penggunaan sarana telekomunikasi, tampak, bahwa perkembangan telekomunikasi di Jawa Timur. Baik untuk bisnis maupun sosial cukup pesat dan dapat dirasakan potensinya dalam mendukung pembangunan dan perkembangan daerah sampai ke pelosok.

