

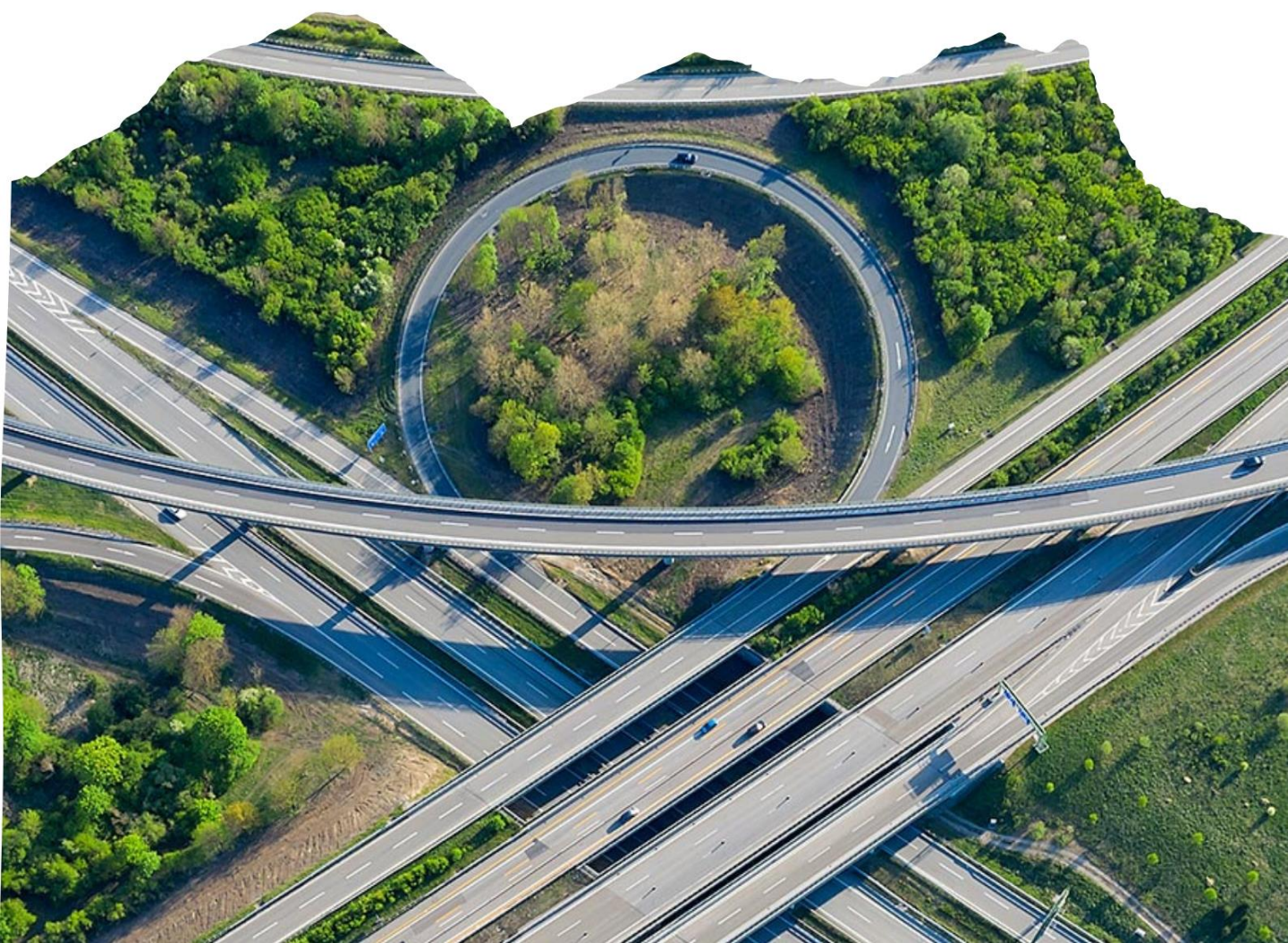


Pemerintah Kabupaten Gresik
Tahun Anggaran 2022

LAPORAN AKHIR

PENYUSUNAN INDEKS KEPUASAN LAYANAN INFRASTRUKTUR (IKLI)

Kabupaten Gresik



KATA PENGANTAR



Puji syukur kami Panjatkan Ke-Hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena Atas Rahmat dan Hidayah-Nya, kami dapat menyelesaikan Laporan Akhir “Penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ».

Penyusunan laporan akhir pekerjaan “ Penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik” awal dari pekerjaan berkelanjutan ini yang tidak akan terlepas dari bantuan berbagai pihak. Atas masukan dan kritik sarannya, penyusun mengucapkan banyak terima kasih.

Penyusun

DAFTAR ISI



KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR GAMBAR.....	v
DAFTAR TABEL.....	vi
BAB I PENDAHULUAN.....	I-1
1.1 LATAR BELAKANG.....	I-1
1.2 MAKSUD, TUJUAN, DAN SASARAN.....	I-2
1.2.1 Maksud.....	I-2
1.2.2 Tujuan.....	I-2
1.2.3 Sasaran.....	I-3
1.3 RUANG LINGKUP.....	I-3
1.3.1 Ruang Lingkup Wilayah.....	I-3
1.3.2 Ruang Lingkup Kegiatan.....	I-3
1.4 DASAR HUKUM.....	I-6
1.5 SISTEMATIKA PEMBAHASAN.....	I-7
 BAB II TINJAUAN TEORI DAN KEBIJAKAN.....	 II-1
2.1 PENGERTIAN PELAYANAN PUBLIK.....	1
2.2 PENGERTIAN INFRASTRUKTUR.....	2
2.3 JENIS INFRASTRUKTUR.....	3
2.4 INDEKS KEPUASAN LAYANAN INFRASTRUKTUR.....	5
2.4.1 Teori Kepuasan Masyarakat.....	5
2.4.2 Layanan Infrastruktur.....	6
2.4.3 Indikator Layanan Ifrastruktur.....	7
2.5 TINJAUAN KEBIJAKAN.....	9
2.5.1 RPJMD PROVINSI JAWA TIMUR TAHUN 2019-2024.....	9
2.5.2 RTRW PROVINSI JAWA TIMUR.....	11
2.5.3 RPJMD KABUPATEN GRESIK.....	13
LAPORAN AKHIR	ii

2.5.4	RTRW KABUPATEN GRESIK TAHUN 2010-2040.....	14
-------	--	----

BAB III GAMBARAN UMUM..... III-1

3.1	KARAKTERISTIK FISIK DASAR.....	III-1
3.1.1	Administrasi Dan Geografi	III-1
3.1.2	Topografi Dan Kelerengan.....	III-2
3.1.3	Klimatologi.....	III-3
3.1.4	Geologi	III-4
3.1.5	Hidrologi	III-4
3.1.6	Penggunaan Lahan.....	III-5
3.2	KARAKTERISTIK KEPENDUDUKAN	III-7
3.2.1	Jumlah Penduduk.....	III-7
3.2.2	Laju Pertumbuhan Penduduk	III-8
3.2.3	Kepadatan Penduduk.....	III-9
3.2.4	Struktur Pendidikan	III-9
3.2.5	Mata Pencarian Dan Struktur Pekerjaan.....	III-10
3.2.6	Kondisi Sosial Dan Budaya Masyarakat	III-11
3.3	KARAKTERISTIK FISIK BINAAN.....	III-12
3.3.1	KARAKTERISTIK SARANA	III-12
3.3.1.1	Sarana Pendidikan	III-13
3.3.1.2	Sarana Kesehatan	III-14
3.3.1.3	Sarana Peribadatan	III-15
3.3.1.4	Ruang Terbuka dan Olahraga	III-16
3.3.2	KARAKTERISTIK PRASARANA	III-17
3.3.2.1	Jaringan Jalan.....	III-17
3.3.2.2	Perhubungan	III-18
3.3.2.3	Jaringan Listrik	III-20
3.3.2.4	Jaringan Air Bersih	III-21

BAB IV METODOLOGI IV-1

4.1	PENDEKATAN PENYUSUNAN	IV-1
-----	-----------------------------	------

4.2	METODE PENGUMPULAN DATA.....	IV-2
4.2.1	Data Primer	IV-2
4.2.2	Data Sekunder	IV-3
4.3	Variabel	IV-4
4.4	TAHAP ANALISIS.....	IV-5
4.4.1	Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI)	IV-5
4.4.1	Analisis Akar Masalah	IV-6
4.4.2	Analisis SWOT	IV-7
BAB V ANALISIS		V-1
5.1	KARAKTERISTIK RESPONDEN	V-1
5.1.1	Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	V-1
5.1.2	Karakteristik Responden Berdasarkan Usia	V-2
5.1.3	Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	V-3
5.1.4	Karakteristik Responden Berdasarkan Struktur Mata Pencarian	V-4
5.2	ANALISIS INDEKS KEPUASAN LAYANAN INFRASTRUKTUR (IKLI).....	V-5
5.2.1	Infrastruktur Jalan Dan Jembatan	V-6
5.2.2	Infrastruktur Transportasi Darat	V-9
5.2.3	Infrastruktur Air Bersih.....	V-11
5.2.4	Infrastruktur Jaringan Irigasi	V-14
5.2.5	Infrastruktur Perumahan Dan Permukiman.....	V-15
5.2.6	Infrastruktur Ruang Publik	V-18
5.3	ANALISIS AKAR MASALAH.....	V-21
5.4	ANALISIS SWOT	V-21
5.5	ANALISIS IFAS-EFAS	V-24
BAB VI REKOMENDASI.....		VI-1
6.1	KONSEP DASAR.....	VI-1
6.2	STRATEGI PENINGKATAN KEPUASAN LAYANAN INFRASTRUKTUR.....	VI-1
6.2.1	Infrastruktur Jalan dan Jembatan	VI-1
6.2.2	Infrastruktur Transportasi Darat	VI-2
LAPORAN AKHIR		iv

6.2.3	Infrastruktur Air Bersih	VI-2
6.2.4	Infrastruktur Jaringan Irigasi	VI-2
6.2.5	Infrastruktur Perumahan dan Permukiman	VI-3
6.2.6	Infrastruktur Ruang Publik	VI-3

DAFTAR GAMBAR



Gambar 3. 1	Presentase Luas Wilayah Menurut Kecamatan Pada Kabupaten Gresik	III-2
Gambar 3. 2	Persentase Luas Penggunaan Lahan Kabupaten Gresik	III-6
Gambar 3. 11	Jumlah Penduduk Kabupaten Gresik	III-8
Gambar 4. 1	Diagram Analisis Akar Masalah.....	IV-7
Gambar 4. 2	Matrik IFAS-EFAS.....	IV-10
Gambar 5. 1	Karateristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	V-2
Gambar 5. 2	Karateristik Berdasarkan Kelompok Usia	V-3
Gambar 5. 3	Karateristik Responden Berdasarkan Pendidikan.....	V-4
Gambar 5. 4	Karateristik Responden Berdasarkan Pekerjaan	V-5
Gambar 5. 5	Analisis Akar Masalah Kabupaten Gresik	V-21
Gambar 5. 6	Kuadran IFAS-EFAS Infrastruktur Kabupaten Gresik.....	V-28

DAFTAR TABEL



Tabel 3. 1	Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Gresik	III-1
Tabel 3. 2	Luas Daerah Berdasarkan Ketinggian (Ha) Pada Kabupaten Gresik.....	III-3
Tabel 3. 3	Penggunaan Lahan Kabupaten Gresik.....	III-5
Tabel 3. 4	Distribusi Luas dan Persentase Pola Ruang Kabupaten Gresik.....	III-6
Tabel 3. 5	Jumlah Penduduk Berdasarkan Kecamatan di Kabupaten Gresik	III-7
Tabel 3. 6	Laju Pertumbuhan Penduduk di Kabupaten Gresik Tahun 2020	III-8
Tabel 3. 7	Kepadatan Penduduk di Kabupaten Gresik	III-9
Tabel 3. 8	Penduduk Berumur 15 Tahun ke Atas Menurut Pendidikan Tertinggi yang Ditamatkan dan Jenis Kegiatan Selama Seminggu yang Lalu di Kabupaten Gresik Tahun 2021	III-10
Tabel 3. 9	Jumlah Penduduk 15 Tahun Keatas yang Bekerja Menurut Status Dalam Pekerjaan Utama di Kabupaten Gresik Tahun 2021	III-11
Tabel 3. 10	Jumlah Sarana Pendidikan di Kabupaten Gresik Tahun 2021.....	III-13
Tabel 3. 11	Jumlah Sarana Kesehatan di Kabupaten Gresik Tahun 2021.....	III-14
Tabel 3. 12	Jumlah Sarana Peribadatan di Kabupaten Gresik Tahun 2019	III-15
Tabel 3. 13	Jumlah Sarana Olahraga di Kabupaten Gresik Tahun 2021	III-16
Tabel 3. 14	Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintah Kabupaten Gresik (Km).....	III-17
Tabel 3. 15	Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan Tahun 2019-2021	III-17
Tabel 3. 16	Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Gresik Tahun 2018-2021	III-18
Tabel 3. 17	Jumlah Kendaraan yang Masuk Terminal Wilayah Kabupaten Gresik Tahun 2021	III-18
Tabel 3. 18	Ekspor Kabupaten Gresik di Pelabuhan Gresik Tahun 2015-2021.....	III-19
Tabel 3. 19	Impor Kabupaten Gresik di Pelabuhan Gresik Tahun 2015-2021.....	III-20
Tabel 3. 20	Jumlah Pelanggan Listrik Menurut Kecamatan di Cabang PLN Area Pelayanan Gresik Tahun 2021	III-21

Tabel 3. 21	Jumlah Pelanggan Air Bersih Menurut Kecamatan di Cabang PDAM Area Pelayanan Gresik Tahun 2020	III-22
Tabel 4. 1	Form Survei Capaian Kepuasan dan Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik	IV-3
Tabel 4. 2	Kebutuhan Data Sekunder dan Instansi Yang Terkait	IV-4
Tabel 4. 3	variabel Penyusunan Capaian Kepuasan dan Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik	IV-4
Tabel 4. 4	Nilai Persepsi, Nilai Interval, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan	IV-6
Tabel 5. 1	Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	V-1
Tabel 5. 2	Karakteristik Responden Berdasarkan Usia	V-2
Tabel 5. 3	Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	V-3
Tabel 5. 4	Karakteristik Responden Berdasarkan Struktur Mata Pencaharian.....	V-5
Tabel 5. 5	Indeks Kepuasan dan Harapan Layanan Infrastruktur Jalan dan Jembatan Berdasarkan Jenisnya	V-8
Tabel 5. 6	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Transportasi Darat	V-9
Tabel 5. 7	Indeks Kepuasan dan Harapan Layanan Infrastruktur Transportasi Darat Berdasarkan Jenisnya	V-10
Tabel 5. 8	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Air Bersih	V-12
Tabel 5. 9	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Perumahan dan Permukiman	V-16
Tabel 5. 10	Indeks Kepuasan dan Harapan Layanan Infrastruktur Perumahan dan Permukiman Berdasarkan Jenisnya.....	V-17
Tabel 5. 11	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Ruang Publik	V-19
Tabel 5. 12	Indeks Kepuasan dan Harapan Layanan Infrastruktur Ruang Publik Berdasarkan Jenisnya	V-20
Tabel 5. 13	Matrik SWOT Infrastruktur Kabupaten Gresik.....	V-23
Tabel 5. 14	Analisis SWOT Infrastruktur Kabupaten Gresik	V-23
Tabel 5. 15	Matriks Analisis IFAS Infrastruktur Kabupaten Gresik.....	V-27
Tabel 5. 16	Matriks Analisis EFAS Infrastruktur Kabupaten Gresik.....	V-27

PENDAHULUAN



1.1 LATAR BELAKANG

Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi serta dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Pembangunan infrastruktur termasuk kedalam pembangunan fisik dimana memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang pemenuhan hak dasar masyarakat seperti pangan, sandang, papan, pendidikan dan kesehatan. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa infrastruktur merupakan modal yang sangat dibutuhkan masyarakat dalam mendukung kegiatan di berbagai bidang.

Disamping sebagai alat yang dapat menghubungkan antar daerah, infrastruktur memiliki keterkaitan yang kuat dengan laju pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Hal tersebut ditandai dengan wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur yang berfungsi lebih baik akan berdampak pada tingkat kesejahteraan sosial dan pertumbuhan ekonomi masyarakatnya. Sebaliknya, keberadaan infrastruktur yang kurang berfungsi dengan baik mengakibatkan timbulnya permasalahan sosial seperti penolakan dari masyarakat terhadap infrastruktur yang telah terbangun. Selain itu, keberadaan infrastruktur juga sangat diperlukan agar proses pembangunan sumber daya manusia di suatu daerah dapat berjalan dengan baik. Proses pembangunan yang disertai dengan perkembangan teknologi yang cepat mengharuskan adanya pendekatan yang benar-benar tepat dalam program pengembangan SDM.

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu prioritas agenda pembangunan Kabupaten Gresik, sebagaimana tertuang dalam Peraturan Daerah Kabupaten Gresik Nomor 2 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Gresik Tahun 2021-2026, yang menempatkan sektor infrastruktur sebagai salah satu misi pembangunan yang mendapat prioritas untuk dibenahi dalam 5 tahun ke depan.

Tantangan pembangunan dan penyediaan infrastruktur oleh Pemerintah Daerah yang cukup berat serta tingginya harapan masyarakat akan pelayanan infrastruktur yang berkualitas maka salah satu upaya yang harus dilakukan melakukan evaluasi penilaian kinerja berdasarkan persepsi masyarakat pengguna infrastruktur. Evaluasi ini berguna untuk perbaikan pelayanan infrastruktur di Kabupaten Gresik.

Metode evaluasi yang dapat ditempuh Pemerintah Kabupaten Gresik adalah melakukan Survei Kepuasan Masyarakat kepada masyarakat pengguna layanan infrastruktur. Survey Kepuasan Masyarakat ini untuk mendapatkan umpan balik (*feedback*) atas pelayanan infrastruktur yang diberikan. Hal ini juga tidak lain karena tuntutan akan perubahan paradigma penyelenggaraan pemerintahan, dari paradigma *rule government* yang bergeser menjadi *paradigma good governance* dimana dalam memberikan pelayanan publik berorientasi harus pada kepuasan masyarakat.

Melalui pengukuran kepuasan masyarakat ini maka upaya untuk mewujudkan *good local governance* dan misi Kabupaten Gresik untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik melalui pelayanan prima, peningkatan investasi dan daya saing daerah akan dapat dicapai karena adanya evaluasi kinerja dalam rangka perbaikan kinerja layanan infrastruktur secara terus menerus.

1.2 MAKSUD, TUJUAN, DAN SASARAN

1.2.1 Maksud

Maksud dari pekerjaan penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) di Kabupaten Gresik adalah untuk mengukur Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) melalui survey persepsi masyarakat terhadap penyediaan layanan infrastruktur di Kabupaten Gresik.

1.2.2 Tujuan

Tujuan dari pekerjaan penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) di Kabupaten Gresik ini adalah :

1. Menganalisa unsur-unsur pelayanan infrastruktur yang dapat memberikan kepuasan masyarakat.

2. Menganalisa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dan tingkat kesenjangan antara kualitas dan harapan masyarakat akan pelayanan infrastruktur.
3. Merumuskan prioritas peningkatan dan perbaikan kualitas pelayanan infrastruktur di Kabupaten Gresik.

1.2.3 Sasaran

Sasaran yang ingin dicapai dalam penyusunan Indeks Kepuasan Pelayanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik adalah:

1. Mendorong partisipasi masyarakat sebagai pengguna layanan infrastruktur dalam menilai kinerja penyelenggara pelayanan infrastruktur oleh pemerintah.
2. Mendorong penyelenggara pelayanan infrastruktur untuk meningkatkan kualitas pelayanan infrastruktur.
3. Sebagai bahan dalam menetapkan indikator kinerja layanan infrastruktur dalam perencanaan pembangunan daerah Kabupaten Gresik.

1.3 RUANG LINGKUP

1.3.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik adalah di wilayah **Perkotaan Kabupaten Gresik**.

1.3.2 Ruang Lingkup Kegiatan

Ruang lingkup kegiatan Penyusunan Kajian Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari tahap persiapan, pengumpulan data, dan penyusunan laporan.

1. Tahap Persiapan

Kegiatan persiapan merupakan kegiatan yang dilakukan sebelum turun ke lapangan. Hal-hal yang dilakukan dalam persiapan dasar berupa penelaahan materi, pengkajian data dan studi literatur. Kegiatan persiapan, meliputi:

- a. Melakukan diskusi untuk mendapatkan data sekunder serta pemahaman terhadap maksud kegiatan
- b. Menyusun rencana kerja tim berupa pembagian peran tiap tenaga ahli

- c. Persiapan administrasi
- d. Menyusun data yang diperlukan
Menyiapkan instrumen dan perencanaan lainnya

2. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dikelompokkan dalam dua teknik, yaitu:

a) Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh berdasarkan studi kepustakaan melalui berbagai literatur atau data yang diperoleh dari instansi yang terkait dengan tema. Selain itu, data sekunder didapatkan melalui survei instansi.

1) Studi literatur

Dilakukan melalui studi kepustakaan yang berhubungan dengan tema penelitian baik berupa buku, tugas akhir, tesis, jurnal, peraturan-peraturan, peta.

2) Survey instansi

Survey instansi bertujuan mencari data pendukung melalui instansi atau lembaga tertentu yang berhubungan langsung dengan tema penelitian atau pernah melakukan penelitian dengan tema tersebut. Adapun data sekunder yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:

- RPJMD Kabupaten Gresik
- Kabupaten Gresik Dalam Angka
- Data terkait jumlah dan kondisi sarana dan prasarana Kabupaten Gresik
- PDRB Kabupaten Gresik

3) Data Primer

Data primer merupakan data dan pengamatan yang dikumpulkan secara langsung dari responden/masyarakat dengan metode survei, observasi dan wawancara.

1) Observasi

Observasi, dilakukan untuk mendapatkan informasi dan fakta primer/langsung tentang kondisi pelayanan infrastruktur di Kabupaten Gresik yang merupakan hasil pengamatan lapangan secara visual.

2) Angket/Kuisisioner

Angket/Kuisisioner, dilakukan untuk mendapatkan gambaran primer dari responden/masyarakat tentang persepsi dan harapan akan pelayanan infrastruktur di Kabupaten Gresik. Angket/Kuisisioner dilakukan dengan memberikan form kuisisioner kepada responden di Kabupaten Gresik. Angket/Kuisisioner dilakukan secara langsung dan melalui google form.

3. Kegiatan penyusunan laporan pendahuluan

Kegiatan penyusunan laporan pendahuluan meliputi penyusunan latar belakang yang berisi dasar maupun permasalahan yang mendasari pekerjaan serta penyusunan metodologi penelitian yang meliputi prosedur dan teknik penelitian yang digunakan dalam memperoleh data yang dibutuhkan.

4. Kegiatan pengolahan dan analisis data

Metode pengolahan data pada pekerjaan penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur di Kabupaten Gresik didasarkan pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017 tentang pedoman penyusunan survei kepuasan masyarakat unit penyelenggara pelayanan publik. Nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dihitung dengan menggunakan nilai rata-rata tertimbang masing-masing unsur pelayanan. Dalam penghitungan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI), masing-masing jenis infrastruktur memiliki jumlah unsur pelayanan yang berbeda disesuaikan dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah.

Variabel yang digunakan dalam pekerjaan penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur di Kabupaten Gresik ini adalah Penilaian (Percepsi) dan Harapan (Expectacy) masyarakat atas unsur-unsur pelayanan dari setiap jenis infrastruktur yang menjadi pertimbangan masyarakat dalam memberikan penilaian terhadap kepuasan layanan yang diterimanya. Unsur-unsur tersebut dikembangkan berdasarkan sasaran dan indikator dari Standar Pelayanan Minimal (SPM) masing-masing infrastruktur yang harus disediakan oleh pemerintah. Unsur-unsur kepuasan masyarakat akan pelayanan tersebut selanjutnya dikembangkan ke dalam butir-butir pernyataan dalam kuesioner.

5. Kegiatan Penyusunan Laporan Akhir

Laporan akhir merupakan perbaikan dari draft laporan akhir yang telah mendapatkan saran dan masukan dari hasil diskusi.

6. Kegiatan Penyusunan *Executive Summary*

1.4 DASAR HUKUM

Dasar hukum yang digunakan dalam penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur di Kabupaten Gresik antara lain sebagai berikut :

1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Perencanaan Pembangunan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
3. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik;
4. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
5. Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman;
6. Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2018 tentang Standar Pelayanan Minimal;
9. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 15 tahun 2014 tentang Pedoman Standar Pelayanan;
10. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik;
11. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 29/PRT/M/2018 Tentang Standar Teknis Standar Pelayanan Minimal Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
12. Peraturan Daerah Kabupaten Gresik Nomor 2 Tahun 2021 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Gresik Tahun 2021-2026.

1.5 SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Sistematika dari pekerjaan penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur di Kabupaten Gresik ini disusun berdasarkan pokok bahasan dari rencana penyelesaian pekerjaan yaitu :

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab I berisi tentang latar belakang diadakannya pekerjaan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) di Kabupaten Gresik, yang meliputi:

1. Latar belakang
2. Maksud, Tujuan, dan Sasaran
3. Ruang Lingkup kegiatan
4. Sistematika Pembahasan

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Bab 2 yaitu tinjauan pustaka berisi tentang segala teori yang mendukung dalam proses penyusunan laporan dan berisikan tinjauan kebijakan yang menjelaskan mengenai kebijakan-kebijakan di Kabupaten Gresik.

BAB 3 GAMBARAN UMUM WILAYAH

Bab 3 yaitu Gambaran umum wilayah studi merupakan bab yang menjelaskan mengenai kondisi eksisting wilayah perencanaan, yaitu Kabupaten Gresik.

BAB 4 ANALISIS

Bab 4 berisikan hasil analisis yang digunakan dalam Penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) di Kabupaten Gresik. Analisis yang digunakan meliputi Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI), Analisis Akar Masalah, Analisis SWOT dan IFAS EFAS.

BAB 6 REKOMENDASI

Bab 6 berisikan rekomendasi, konsep dasar, rencana-rencana atau strategi yang dilakukan dalam meningkatkan kepuasan layanan infrastruktur di Kabupaten Gresik.

TINJAUAN TEORI & KEBIJAKAN ²



2.1 PENGERTIAN PELAYANAN PUBLIK

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik menjelaskan bahwa Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan / atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Dari pengertian tersebut, pelayanan publik dapat disimpulkan sebagai pemberian layanan atau melayani keperluan orang atau masyarakat dan/atau organisasi lain yang mempunyai kepentingan pada organisasi itu, sesuai dengan aturan pokok dan tata cara yang ditentukan dan ditujukan untuk memberikan kepuasan kepada penerima pelayanan. Dengan demikian, terdapat 3 unsur penting dalam pelayanan publik, yaitu unsur pertama, adalah organisasi pemberi (penyelenggara) pelayanan yaitu Pemerintah Daerah, unsur kedua, adalah penerima layanan (pelanggan) yaitu orang atau masyarakat atau organisasi yang berkepentingan, dan unsur ketiga, adalah kepuasan yang diberikan dan/atau diterima oleh penerima layanan (pelanggan).

Unsur pertama menunjukkan bahwa pemerintah daerah memiliki posisi kuat sebagai (regulator) dan sebagai pemegang monopoli layanan. Unsur kedua, adalah orang, masyarakat atau organisasi yang berkepentingan atau memerlukan layanan (penerima layanan) dan pada dasarnya tidak memiliki daya tawar atau tidak dalam posisi yang setara untuk menerima layanan. Unsur ketiga, adalah kepuasan pelanggan dalam menerima pelayanan. Unsur kepuasan pelanggan seharusnya menjadi perhatian penyelenggara pelayanan (Pemerintah). Pemerintah menetapkan arah kebijakan pelayanan publik yang berorientasi untuk

memuaskan pelanggan, dan dilakukan melalui upaya memperbaiki dan meningkatkan kinerja manajemen pemerintahan daerah. Paradigma kebijakan publik di era otonomi daerah yang berorientasi pada kepuasan pelanggan, memberikan arah terjadinya perubahan atau pergeseran paradigma penyelenggaraan pemerintahan, dari paradigma *rule government* bergeser menjadi paradigma *good governance*.

Dengan demikian, pemerintah daerah dalam menjalankan monopoli pelayanan publik, sebagai regulator (*rule government*) harus mengubah pola pikir dan kerjanya dan disesuaikan dengan tujuan pemberian otonomi daerah, yaitu memberikan dan meningkatkan pelayanan yang memuaskan masyarakat. Untuk terwujudnya *good governance*, dalam menjalankan pelayanan publik, Pemerintah Daerah juga harus memberikan kesempatan luas kepada warga dan masyarakat, untuk mendapatkan akses pelayanan publik. Kualitas pelayanan publik dapat diukur dari aspek proses dan output pelayanan. Karena tujuan utama pelayanan publik adalah memenuhi kebutuhan penggunaannya, maka penyedia layanan harus mampu mengidentifikasi kebutuhan pengguna layanannya untuk memastikan pelayanannya tepat guna dan tepat sasaran.

2.2 PENGERTIAN INFRASTRUKTUR

Menurut Grigg (1988) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi. Pengertian ini merujuk pada infrastruktur sebagai suatu sistem. Dimana infrastruktur dalam sebuah sistem adalah bagian-bagian berupa sarana dan prasarana (jaringan) yang tidak terpisahkan satu sama lain.

Infrastruktur sendiri dalam sebuah sistem menopang sistem sosial dan sistem ekonomi sekaligus menjadi penghubung dengan sistem lingkungan. Ketersediaan infrastruktur memberikan dampak terhadap sistem sosial dan sistem ekonomi yang ada di masyarakat. Oleh karenanya, infrastruktur perlu dipahami sebagai dasar-dasar dalam mengambil kebijakan (Kodoatie, 2005).

Pembangunan infrastruktur dalam sebuah sistem menjadi penopang kegiatan-kegiatan yang ada dalam suatu ruang. Infrastruktur merupakan wadah sekaligus katalisator dalam sebuah pembangunan. Ketersediaan infrastruktur meningkatkan akses masyarakat

terhadap sumberdaya sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas yang menuju pada perkembangan ekonomi suatu kawasan atau wilayah. Oleh karenanya penting bagaimana sistem rekayasa dan manajemen infrastruktur dapat diarahkan untuk mendukung perkembangan ekonomi suatu kawasan wilayah.

Sistem rekayasa dan manajemen infrastruktur berpengaruh terhadap sistem tata guna lahan yang pada akhirnya membangun suatu kegiatan. Rekayasa dan Manajemen Infrastruktur dalam memanfaatkan sumberdaya dalam rangka pemanfaatan untuk transportasi, infrastruktur keairan, energi, serta bangunan dan struktur membentuk dan mempengaruhi sistem ekonomi, sosial-budaya, kesehatan dan kesejahteraan.

2.3 JENIS INFRASTRUKTUR

Menurut Kenastri (2007), infrastruktur Pekerjaan Umum di Indonesia diklasifikasikan ke dalam beberapa jenis, yaitu :

A. Infrastruktur Jalan

Jalan merupakan infrastruktur yang sangat dibutuhkan bagi transportasi darat. Fungsi jalan adalah sebagai penghubung satu wilayah dengan wilayah lainnya. Jalan merupakan infrastruktur yang paling berperan dalam perekonomian nasional. Besarnya mobilitas ekonomi tahun 2002 yang melalui jaringan jalan nasional dan provinsi rata-rata perhari dapat mencapai sekitar 201 juta kendaraan-kilometer (Bappenas, 2003, dikutip oleh Kenastri, 2007). Hal ini belum termasuk mobilitas ekonomi yang mempergunakan jaringan jalan kabupaten sepanjang 240 ribu kilometer serta jaringan jalan desa. Artinya adalah infrastruktur jalan memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap perekonomian nasional.

B. Infrastruktur Pengairan

Pada umumnya pembangunan infrastruktur sumberdaya air tidak berdiri sendiri tetapi terkait dengan pembangunan sektor-sektor lainnya karena infrastruktur merupakan penunjang atau pendukung pembangunan sektor-sektor tersebut. Pembangunan infrastruktur sumberdaya air banyak memberikan dukungan yang besar antara lain untuk pembangunan pertanian, perkebunan, pengendalian banjir, penyediaan air baku perkotaan dan industri, serta Pembangkit Listrik Tenaga Air (PLTA).

C. Infrastruktur Air Minum dan Sanitasi

Air merupakan sumber kehidupan bagi seluruh makhluk di dunia ini. Kebutuhan akan air oleh manusia menyangkut dua hal, yaitu air untuk kehidupan kita sebagai makhluk hayati dan air untuk kehidupan kita sebagai manusia yang berbudaya (Otto Soemarwoto, dikutip oleh Kenastri, 2007). Kebutuhan air untuk memenuhi kehidupan hayati secara langsung diperlukan dalam produksi bahan makanan kita, seperti untuk tanaman padi, sayur-sayuran, holtikultura, kehidupan ikan, ternak dan sebagainya. Selain itu, air diperlukan oleh industri baik untuk proses pendinginan mesin dan pengangkutan limbah. Manusia sebagai makhluk yang berbudaya memerlukan air untuk keperluan mandi, mencuci, memasak, dan sebagainya.

Oleh karena itu, permasalahan air dan penyehatan lingkungan (*sanitation*) harus menjadi perhatian, baik oleh pemerintah maupun masyarakat. Ketersediaan air minum yang semakin terbatas dan langka (*scarcity*) menyebabkan sebagian masyarakat Indonesia belum mampu menikmati atau mengakses pada sumber air minum yang sehat dan bersih. Di samping itu, kondisi di atas diperparah dengan belum terbangunnya budaya untuk hidup sehat dari masyarakat dan sistem penyehatan lingkungan yang baik, seperti limbah, persampahan, dan drainase. Hal ini dapat berdampak buruk terhadap kesehatan masyarakat.

D. Infrastruktur Perumahan

Pembangunan dan pengelolaan infrastruktur perumahan dan permukiman yang mencakup perumahan, air minum, air limbah, persampahan dan drainase ditujukan untuk memenuhi standar pelayanan minimal dan memberikan dukungan terhadap pertumbuhan sektor riil. Permasalahan utama yang dihadapi dalam pembangunan perumahan dan permukiman adalah masih terdapatnya rumah tangga yang belum memiliki hunian yang layak, masih adanya rumah tangga yang tidak memiliki akses terhadap air minum dan sanitasi permukiman yang layak, serta masih kurangnya dukungan infrastruktur penyediaan air minum dan sanitasi dalam mendorong pertumbuhan sektor industri, pariwisata, dan perdagangan.

E. Infrastruktur Sarana dan Prasarana Transportasi

Menurut Morlok (1991), terdapat beberapa yang merupakan komponen utama dari transportasi, yaitu :

1. Manusia dan barang (yang diangkut);

2. Kendaraan dan peti kemas (alat angkut);
3. Jalan (tempat alat angkut bergerak);
4. Terminal (tempat memasukkan dan mengeluarkan yang diangkut ke dalam dan dari alat angkut);
5. System pengoperasian (yang mengatur 4 komponen manusia barang kendaraan/ peti kemas, jalan dan terminal).

Sedangkan Menurut Manheim (1979) komponen utama dari transportasi hanya meliputi:

1. Jalan dan terminal;
2. Kendaraan;
3. Sistem pengelolaan.

Pada intinya adalah ketiga komponen diatas merupakan komponen sarana dan prasaran transportasi yang saling terkait dalam memenuhi permintaan akan transportasi. Dengan komponen komponen diatas, maka yang dapat diartikan dari sistem transportasi adalah gabungan elemen jalan dan terminal, kendaraan dan sistem peroperasian yang saling berkait dan bekerja sama dalam mengantisipasi permintaan dari manusia dan barang. Transportasi sebagai sistem mencakup sistem prasarana yaitu jalur dan simpul terjadinya pergerakan, dan sistem pengendalian atau pengaturan yaitu memungkinkan pergerakan tersebut dapat berjalan dengan efisien, lancar, aman dan teratur.

2.4 INDEKS KEPUASAN LAYANAN INFRASTRUKTUR

2.4.1 Teori Kepuasan Masyarakat

Menurut Tse dan Wilton (dalam Tjiptono, 2004) disebutkan bahwa kepuasan atau ketidakpuasan pelanggan adalah respon pelanggan terhadap evaluasi ketidaksesuaian yang dirasakan antara harapan sebelumnya dan kinerja aktual produk setelah pemakaiannya. Kepuasan pelanggan merupakan fungsi dari harapan dan kinerja. Oliver (dalam Tjiptono, 2004) memberikan pendapat bahwa kepuasan keseluruhan ditentukan oleh ketidaksesuaian harapan yang merupakan perbandingan antara kinerja yang dirasakan dengan harapan. Kepuasan merupakan fungsi positif dari harapan pelanggan dan keyakinan dikonfirmasi. Dengan demikian kepuasan atau ketidakpuasan masyarakat merupakan respon dari perbandingan antara harapan dan kenyataan.

Lebih lanjut dijelaskan oleh Linder Pelz dalam Gotleb, Grewal dan Brown (Tjiptono, 2004) bahwa kepuasan merupakan respon afektif terhadap pengalaman melakukan konsumsi yang spesifik. Sementara Engel (dalam Tjiptono, 2004) mendefinisikan kepuasan pelanggan sebagai evaluasi purna beli terhadap alternatif yang dipilih yang memberikan hasil sama atau melampaui harapan pelanggan.

Kepuasan pelanggan sebagai perasaan senang atau kecewa seseorang yang berasal dari perbandingan antara kesannya terhadap kinerja (atau hasil) suatu produk dan harapan-harapannya. Definisi tersebut di atas dapat dijabarkan bahwa kepuasan merupakan fungsi dari kesan kinerja dan harapan. Apabila kinerja berada di bawah harapan, pelanggan tidak puas, sebaliknya apabila kinerja memenuhi harapan, pelanggan puas dan apabila kinerja melebihi harapan, pelanggan amat puas atau senang. Dikaitkan dengan kepuasan masyarakat, maka kepuasan pelanggan dapat dianalogikan sebagai kepuasan masyarakat yang membutuhkan pelayanan instansi.

2.4.2 Layanan Infrastruktur

Infrastruktur merupakan suatu kegiatan yang menciptakan atau menambah guna (*utility*). Guna yang diciptakan oleh kegiatan infrastruktur adalah guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*). Menciptakan guna tempat, berkaitan dengan kegiatan pemindahan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain. Dengan berpindahnya suatu barang dari daerah produksi ke daerah pasar, maka gunanya atau nilai dari barang tersebut lebih tinggi karena dibutuhkan oleh banyak konsumen yang mampu membayar dengan harga yang lebih mahal. Untuk itu, pembangunan infrastruktur yang baik dan memadai akan menunjang kelancaran transportasi dalam memindahkan barang atau orang. Guna waktu adalah mampu memindahkan barang atau orang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan dalam waktu yang lebih cepat dan singkat. Pemindahan barang dalam waktu yang lebih cepat dan singkat. Pemindahan barang dalam waktu yang lebih cepat memberikan kegunaan yang lebih besar karena barang sampai ditempat tujuan adalah tepat waktu dan barangnya dalam kondisi baik.

Selain menciptakan guna tempat dan guna waktu, pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur akan memberikan manfaat yang positif dilihat dari aspek ekonomi, sosial, budaya dan politik. Manfaat ekonomi dari kegiatan pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur, yaitu: (1) memperluas pasar atau daerah pemasaran yang berdampak terhadap

peningkatan pendapatan dan keuntungan bagi produsen. Daerah yang mempunyai infrastruktur yang baik akan mudah berhubungan dengan daerah yang juga mempunyai infrastruktur yang baik, sehingga pasar atau wilayah pemasaran semakin luas. Ini akan berbeda dengan daerah yang infrastrukturnya jelek akan membuat stagnan pasar dan daerah pemasarannya. (2) mengurangi perbedaan harga antar daerah menjadi sekecil mungkin sehingga harga barang-barang menjadi stabil. Infrastruktur yang baik akan memudahkan transportasi dalam menjangkau kebutuhan daerah tertentu pada daerah lain, sehingga harga barang di suatu tempat tidak dibebani dengan biaya transportasi yang lebih mahal. (3) infrastruktur yang baik akan mendorong kelancaran transportasi dan mampu menjangkau daerah yang luas serta mendorong daerah-daerah melakukan spesialisasi produksi sesuai potensi yang dimiliki berarti mampu menerapkan prinsip keunggulan komparatif (*comparative cost*), yaitu memproduksi barang dengan biaya murah.

Pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur memberikan manfaat sosial dan budaya, misalnya (1) dalam bidang budaya dan seni, adanya pengenalan budaya dan seni dari daerah yang dulunya terpencil atau infrastruktur tidak baik, sehingga budaya dan seni daerah tersebut lestari dan berkembang. (2) dalam bidang pendidikan, buku-buku pelajaran dari daerah maju dapat dikirimkan ke daerah-daerah yang tertinggal sehingga dapat mengikuti kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. (3) dalam bidang kesehatan, daerah-daerah yang mengalami gizi buruk atau sedang dilanda wabah penyakit atau bencana alam lainnya dapat segera dilakukan bantuan kesehatan. (4) Dengan adanya infrastruktur yang baik dapat menjalin erat rasa solidaritas dan persaudaraan antar daerah. Pada bidang politik, dengan infrastruktur yang baik dapat (1) diselenggarakan sistem pemerintahan yang mantap dan bersifat uniform. Pengaduan dari pemerintah kota/kabupaten dapat langsung dilakukan secara singkat dan cepat pada pemerintah provinsi. (2) menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi. (3) mampu mengatasi gangguan keamanan dan pertahanan, baik yang berasal dari daerah sendiri maupun dari luar daerah sehingga mampu mempererat persatuan daerah tersebut.

2.4.3 Indikator Layanan Ifrastruktur

Keberhasilan dari pembangunan infrastruktur adalah apabila indikator manfaat (*Outcame*) atau dampak (*impact*) dapat dicapai, artinya pembangunan tersebut dapat memberikan manfaat secara langsung terhadap masyarakat misalnya akses transportasi menjadi mudah dan cepat, sedangkan dari dampak jika pembangunan tersebut akan memberikan perubahan dalam lingkungan menjadi lebih sederhana, mudah dan meningkat.

Terkait dengan pengukuran efektivitas tiap-tiap jenis infrastruktur, teori yang digunakan mengadopsi dan modifikasi pendekatan *Gibson, Donely, dan Ivancevich* yakni dengan pendekatan teori sistem (1997). Berdasarkan pendekatan ini batasan kriteria efektif yakni : (i) ketersediaan fisik (*availability*) (ii) kualitas fisik (*quality*) (iii) kesesuaian (*appropriateness*) (iv) pemanfaatan (*utility*) dan (v) penyerapan tenaga kerja (*job creation*). Dalam IKLI, juga akan ditambahkan kontribusi Sektor Infrastruktur terhadap Perekonomian. Dasar pemikiran pemilihan variabel sebagai indikator terpenuhinya aspek efektivitas antara lain :

1. Ketersediaan fisik (*availability*) adalah bahwa dalam setiap aktivitas belanja negara yang diperuntukan bagi kegiatan fisik tentunya indikator dasarnya akan menghasilkan output yang berupa barang/bangunan secara fisik. Hal tersebut dapat diartikan bahwa ketersediaan secara fisik mutlak harus dipenuhi oleh aktivitas belanja fisik;
2. Kualitas fisik (*quality*) adalah kualitas output yang dihasilnya, yaitu bahwa aspek efektifitas akan lebih reliable apabila cakupannya lebih luas, yaitu tidak hanya keterpenuhan secara fisik tetapi juga didukung kualitas output yang baik dan optimal;
3. Kesesuaian (*appropriateness*) adalah kesesuaian antara kebijakan yang telah ditetapkan pemerintah dengan kebutuhan masyarakat. Hal ini dilandasi dasar pemikiran bahwa kesesuaian antara kebijakan dengan kebutuhan akan memberi manfaat yang optimal bagi masyarakat selaku penerima manfaat ;
4. Pemanfaatan (*utility*) adalah tingkat pemanfaatan atas output yang telah dihasilkan, yaitu semakin besar pemanfaatan atas output, maka semakin besar pula tingkat efektivitasnya; dan
5. Penyerapan tenaga kerja (*job creation*) adalah tingkat penyerapan tenaga kerja yang dihasilkan atas kegiatan pembangunan/peningkatan infrastruktur;

6. Kontribusi terhadap perekonomian. Hal ini dilandasi pemikiran bahwa pembangunan infrastruktur dilakukan untuk menunjang berbagai kegiatan perekonomian sehingga perlu untuk menilai seberapa besar infrastruktur memberikan kontribusi dalam meningkatkan kegiatan perekonomian.

2.5 TINJAUAN KEBIJAKAN

2.5.1 RPJMD Provinsi Jawa Timur Tahun 2019-2024

Visi dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Provinsi Jawa Timur Tahun 2019-2024 ialah **“Terwujudnya Masyarakat Jawa Timur yang Adil, Sejahtera, Unggul, dan Berakhlak dengan Tata Kelola Pemerintahan yang Partisipatori Inklusif Melalui Kerja Bersama dan Semangat Gotong Royong”**. Untuk mewujudkan visi tersebut, maka disusunlah misi beserta tujuan dan sasaran dari masing-masing misi tersebut, yaitu:

1. Mewujudkan Keseimbangan Pembangunan Ekonomi Baik antar Kelompok, antar Sektor, dan Keterhubungan Wilayah

Berikut ini merupakan tujuan dari misi pertama RPJMD Jawa Timur Tahun 2019-2024 meliputi:

- a. Meningkatnya Nilai tambah Produksi Industri Pengolahan;
- b. Meningkatnya Nilai Tambah Penyelenggaraan Perdagangan;
- c. Meningkatnya Nilai tambah Produksi Pertambangan dan Penggalian;
- d. Meningkatnya Nilai tambah Produksi Pertanian, Kehutanan dan Perikanan;
- e. Meningkatnya Realisasi Penanaman Modal;
- f. Meningkatnya Nilai Tambah KUMKM;
- g. Meningkatnya Nilai Tambah Pariwisata;
- h. Meningkatnya Aksesibilitas Infrastruktur Ketenagalistrikan
- i. Meningkatnya Kualitas Infrastruktur Dasar dan Sumber Daya Air; dan
- j. Meningkatnya konektivitas jaringan Transportasi Darat, Laut dan Udara

2. Terciptanya Kesejahteraan yang Berkeadilan Sosial, Pemenuhan Kebutuhan Dasar Terutama Kesehatan dan Pendidikan, serta Penyediaan Lapangan Kerja dengan Memperhatikan Kelompok Rentan

Berikut ini merupakan tujuan dari misi kedua RPJMD Jawa Timur Tahun 2019-2024 meliputi:

- a. Menurunnya angka kemiskinan, yang memiliki sasaran sebagai berikut:
 - Menurunnya penduduk miskin perdesaan;
 - Meningkatnya kemandirian PMKS.
 - b. Meningkatnya kesetaraan gender, yang memiliki sasaran sebagai berikut:
 - Meningkatnya pemberdayaan perempuan.
 - c. Terpenuhinya kebutuhan dasar, yang memiliki sasaran sebagai berikut:
 - Meningkatnya kualitas pendidikan;
 - Meningkatnya derajat kesehatan masyarakat.
 - d. Menurunnya pengangguran, yang memiliki sasaran sebagai berikut:
 - Menurunnya tingkat pengangguran masyarakat.
3. Tata Kelola Pemerintahan yang Bersih, Inovatif, Terbuka, Partisipatoris, Memperkuat Demokrasi Kewarganegaraan untuk Menghadirkan Ruang Sosial yang Menghargai Prinsip Kebhinekaan.

Berikut ini merupakan tujuan dari misi ketiga RPJMD Jawa Timur Tahun 2019-2024 meliputi:

- a. Terwujudnya pemerintahan yang baik, yang memiliki sasaran sebagai berikut:
 - Terwujudnya Tata Kelola Pemerintahan yang Akuntabel;
 - Meningkatnya Kepuasan Masyarakat atas Layanan Pemerintah;
 - Meningkatnya Kemandirian Fiskal Daerah; dan
 - Meningkatnya Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi.
 - b. Menguatnya nilai-nilai demokrasi dalam kehidupan sosial masyarakat, yang memiliki sasaran sebagai berikut:
 - Meningkatnya Keamanan, Ketentraman dan Ketertiban Umum masyarakat;
 - Meningkatnya Kepedulian Sosial; dan
 - Pelestarian Nilai-nilai Budaya Lokal.
4. Melaksanakan Pembangunan Berdasarkan Semangat Gotong Royong, Berwawasan Lingkungan, untuk Menjamin Keselarasan Ruang Ekologi, Ruang Sosial, Ruang Ekonomi, dan Ruang Budaya.

Berikut merupakan tujuan dari misi keempat RPJMD Jawa Timur Tahun 2019-2024 meliputi:

- a. Terwujudnya pembangunan berwawasan lingkungan, yang memiliki sasaran sebagai berikut:
- Meningkatkan kualitas lingkungan hidup; dan
 - Meningkatnya kapasitas ketangguhan terhadap bencana.

2.5.2 RTRW Provinsi Jawa Timur

Kebijakan pengembangan sistem jaringan prasarana wilayah di Provinsi Jawa Timur meliputi pemantapan penyediaan prasarana wilayah dengan meningkatkan kelengkapan, skala pelayanan, pemerataan, serta sistem inter konektivitas dan keterpaduan antar jenis prasarana dengan wilayah-wilayah yang dilayani secara efisien pada sistem jaringan transportasi, sistem jaringan energi, sistem jaringan telekomunikasi dan informatika, sistem jaringan sumber daya air, dan sistem jaringan prasarana pengelolaan lingkungan.

A. Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi

Strategi pengembangan sistem jaringan transportasi berdasarkan RTRW Provinsi Jawa Timur Tahun 2011-2031 meliputi:

1. Pemantapan dan pengembangan jaringan transportasi darat, laut, dan udara yang terintegrasi dengan kebijakan pengembangan wilayah;
2. Peningkatan integrasi intermoda dan antarmoda yang didukung dengan sarana dan prasarana; dan
3. Pengembangan sistem jaringan transportasi turut mempertimbangkan kepentingan evakuasi bencana.

B. Pengembangan Sistem Jaringan Energi

Strategi pengembangan sistem jaringan energi berdasarkan RTRW Provinsi Jawa Timur Tahun 2011-2031 meliputi:

1. Pengembangan diversifikasi sumber energi baru dan terbarukan, antara lain: energi mikrohidro, energi angin, energi surya, energi air, energi panas bumi, energi gelombang laut, energi biogas, dan energi biomassa;
2. Pengembangan jaringan transmisi tenaga listrik di kawasan perkotaan dan pedesaan;

3. Peningkatan eksplorasi dan eksploitasi migas dengan teknologi dan metode yang ramah lingkungan; dan
4. Pembukaan peluang investasi sumber energi potensial berupa panas bumi sebagai sumber energi baru yang ramah lingkungan.

C. Pengembangan Sistem Jaringan Telekomunikasi dan Informatika

Strategi pengembangan sistem jaringan telekomunikasi dan informatika berdasarkan RTRW Provinsi Jawa Timur Tahun 2011-2031 meliputi:

1. Pengembangan jaringan primer dengan sistem kabel dan nirkabel; dan
2. Pengembangan sistem prasarana telekomunikasi dan informatika yang efektif dan efisien.

D. Pengembangan Sistem Jaringan Sumber Daya Air

Strategi pengembangan sistem jaringan sumber daya air berdasarkan RTRW Provinsi Jawa Timur Tahun 2011-2031 meliputi:

1. Pengembangan pemanfaatan air permukaan yang meliputi sungai, danau, rawa, dan sumber air permukaan lainnya;
2. Perlindungan dan pelestarian sumber air melalui konservasi kawasan lindung;
3. Peningkatan kualitas air dan pengendalian pencemaran air;
4. Pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi;
5. Pengembangan sarana pengendali banjir yang didukung kerja sama antara pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota;
6. Pengendalian daya rusak air yang dilakukan pada sungai, danau, waduk, dan/atau bendungan, rawa, cekungan air tanah, sistem irigasi yang mencakup pencegahan, penanggulangan, dan pemulihan; dan
7. Penyediaan informasi sumber daya air yang meliputi informasi kondisi hidrologis, hidrometeorologis, hidrogeologis, kebijakan sumber daya air, prasarana sumber daya air, teknologi sumber daya air, dan lingkungan pada sumber daya air dan sekitarnya.

E. Pengembangan Sistem Jaringan Pengelolaan Lingkungan

Strategi pengembangan sistem jaringan prasarana pengelolaan lingkungan berdasarkan RTRW Provinsi Jawa Timur Tahun 2011-2031 meliputi:

1. Pembangunan dan pemfasilitasan kerja sama antardaerah dalam pengelolaan sampah;
2. Pembangunan tempat pengolahan sampah terpadu antarwilayah yang dikelola secara bersama;
3. Pembangunan dan pengembangan sistem pengelolaan limbah B3 yang melayani wilayah provinsi;
4. Pengendalian pencemaran di sekitar tempat pengolahan sampah dan limbah B3; dan
5. Mengkoordinasi pengembangan sistem drainase di kawasan perkotaan.

2.5.3 RPJMD Kabupaten Gresik

Visi dan Misi Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Gresik Tahun 2016 – 2021 ialah sebagai berikut:

A. Visi

“Terwujudnya Gresik yang Agamis, Adil, Sejahtera dan Berkehidupan yang Berkualitas”

B. Misi

1. Meningkatkan pengamalan nilai-nilai agama dalam kehidupan masyarakat untuk menumbuhkan perilaku masyarakat yang berakhlak mulia sesuai dengan simbol Gresik sebagai kota Wali dan Kota Santri. Dirumuskan 9 (sembilan) strategi dan 4 (empat) arah kebijakan dalam rangka pencapaian tujuan meningkatnya perilaku masyarakat yang sejuk, santun dan saling menghormati dengan landasan nilai-nilai agama sebagai cerminan Gresik sebagai Kota Wali dan Kota Santri, dan 4 (empat) sasaran.
2. Meningkatkan pelayanan yang adil dan merata kepada masyarakat melalui tata kelola pemerintahan yang baik. Dirumuskan 39 (tiga puluh sembilan) strategi dan 15 (lima belas) arah kebijakan dalam rangka pencapaian tujuan terwujudnya pelayanan yang adil dan merata kepada masyarakat dengan mengedepankan

prinsip kebersamaan, profesionalitas, kejujuran, dan akuntabilitas, dan 9 (sembilan) sasaran.

3. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan upaya menambah peluang kerja dan peluang usaha melalui pengembangan ekonomi kerakyatan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menekan angka kemiskinan. Dirumuskan 77 (tujuh puluh tujuh) strategi dan 25 (dua puluh lima) arah kebijakan dalam rangka pencapaian tujuan meningkatnya pertumbuhan dan pemerataan ekonomi masyarakat dengan memaksimalkan potensi daerah, penguatan ekonomi lokal, konsep ekonomi kerakyatan menuju pembangunan yang berwawasan lingkungan dan berorientasi pada kompetisi global, dan 15 (lima belas) sasaran.
4. Meningkatnya kualitas hidup melalui peningkatan derajat kesehatan dan pendidikan masyarakat serta pemenuhan kebutuhan dasar lainnya. Dirumuskan 26 (dua puluh enam) strategi dan 9 (sembilan) arah kebijakan dalam rangka pencapaian tujuan meningkatnya kualitas hidup melalui peningkatan derajat kesehatan dan pendidikan masyarakat serta pemenuhan kebutuhan dasar lainnya, dan 5 (lima) sasaran.

2.5.4 DRAFT RTRW Kabupaten Gresik Tahun 2020-2040

A. Tujuan Penataan Ruang

Tujuan penataan ruang merupakan terjemahan dari visi dan misi pengembangan wilayah kabupaten dalam pelaksanaan pembangunan untuk mencapai kondisi ideal tata ruang wilayah kabupaten yang diharapkan. Tujuan penataan ruang Kabupaten Gresik menurut RTRW Kabupaten Gresik Tahun 2020-2040 yaitu

“Terwujudnya ruang wilayah Kabupaten sebagai pusat pertumbuhan berbasis Budaya, Industri, dan Agribisnis yang berdaya saing global dalam pembangunan berkelanjutan”

B. Kebijakan Pengembangan Sektor Perumahan dan Permukiman

Strategi pengembangan kawasan permukiman menurut RTRW Kabupaten Gresik Tahun 2010-2040 meliputi:

1. Mengembangkan penyediaan kawasan perumahan baru dengan pola hunian berimbang;
2. Mengembangkan kawasan permukiman perkotaan yang terintegrasi dan tangguh bencana;
3. Mengembangkan kawasan permukiman perdesaan yang produktif dan tangguh bencana;
4. Menyediakan sarana dan prasarana penunjang permukiman yang memadai.

Kawasan permukiman yang direncanakan pada RTRW Kabupaten Gresik Tahun 2010-2040 memiliki luas sebesar 40,950. Ha, kawasan permukiman tersebut terbagi menjadi dua yaitu kawasan permukiman perkotaan dan kawasan permukiman pedesaan. Kawasan permukiman perkotaan direncanakan seluas 15,591.48 Ha yang tersebar pada Kecamatan Bungah, Kecamatan Cerme, Kecamatan Driyorejo, Kecamatan Dudusampeyan, Kecamatan Dukun, Kecamatan Gresik, Kecamatan Kebomas, Kecamatan Manyar, Kecamatan Menganti, Kecamatan Sangkapura, Kecamatan Sidayu, dan Kecamatan Ujungpangkah. Pengembangan permukiman perkotaan antara lain:

1. Pemenuhan kebutuhan perumahan dengan penambahan luasan kawasan permukiman perkotaan di lahan yang tingkat produktivitasnya rendah;
2. Penyediaan ruang terbuka hijau di kawasan permukiman dengan memperhatikan proporsi ketersediaan ruang terbuka hijau dan infrastruktur penunjang permukiman.

Untuk kawasan permukiman pedesaan direncanakan seluas 25,358.7 Ha yang tersebar pada Kecamatan Bungah, Kecamatan Cerme, Kecamatan Driyorejo, Kecamatan Dudusampeyan, Kecamatan Dukun, Kecamatan Gresik, Kecamatan Kebomas, Kecamatan Kedamean, Kecamatan Manyar, Kecamatan Menganti, Kecamatan Sangkapura, Kecamatan Sidayu, dan Kecamatan Ujungpangkah. Pengembangan permukiman pedesaan antara lain:

1. Perbaikan kawasan permukiman dengan pemenuhan persyaratan kualitas fisik rumah;
2. Penataan kawasan pedesaan dengan mempertimbangkan keseimbangan fungsi antara pengembangan permukiman dengan pengembangan fungsi lainnya;
3. Penyediaan sarana dan prasarana permukiman; dan
4. Pemenuhan kebutuhan perumahan dengan memperhatikan daya dukung lingkungan.

C. Rencana Sistem Perkotaan dan Sistem Pusat-Pusat Permukiman

Rencana struktur ruang wilayah kabupaten adalah rencana yang mencakup sistem perkotaan wilayah kabupaten yang berkaitan dengan kawasan perdesaan dalam wilayah pelayanannya dan jaringan prasarana wilayah kabupaten yang dikembangkan untuk mengintegrasikan wilayah kabupaten. Sistem perkotaan menurut rencana struktur ruang dalam RTRW Kabupaten Gresik Tahun 2010-2040 meliputi 5 (lima) bagian, yakni PKN, PKW, PKL, PPK, dan PPL.

a. PKN

PKN berfungsi sebagai pusat perkantoran pemerintahan kabupaten, pusat perdagangan dan jasa skala nasional, pusat perkantoran swasta skala nasional, pusat pengembangan permukiman, pusat pelayanan sosial, pusat pendidikan, pusat pariwisata, industri pengolahan, pelabuhan skala nasional, dan pusat pertumbuhan wilayah kabupaten, berada pada:

- 1) Kecamatan Gresik;
- 2) Kecamatan Kebomas;
- 3) Sebagian wilayah Kecamatan Manyar, yaitu pada Desa Roomo, Desa Sukomulyo, Desa Yosowilangun, Desa Pongangan, dan Desa Suci.
- 4) Kecamatan Menganti; dan
- 5) Kecamatan Driyorejo.

b. PKW

PKW berfungsi sebagai pusat industri pengolahan, pusat pengembangan permukiman, pusat perdagangan dan jasa skala nasional, pelabuhan skala internasional dan pusat pertumbuhan wilayah kabupaten, berada pada:

- 1) Sebagian wilayah Kecamatan Manyar, yaitu Desa Banjarsari, Desa Banyuwangi, Desa Betoyoguci, Desa Betoyokauman, Desa Gumeno, Desa Karangrejo, Desa Leran, Desa Manyar Sidomukti, Desa Manyar Sidorukun, Desa Manyarejo, Desa Morobakung, Desa Ngampel, Desa Peganden, Desa Pejanggaran, Desa Sembayat, Desa Sumberejo, Desa Tanggulrejo, dan Desa Tebalo; dan
- 2) Kecamatan Wringinanom.

c. PKL

PKL yang berfungsi sebagai pusat perikanan budidaya, pusat pengembangan permukiman, sentra industri mikro, kecil dan menengah, pusat pariwisata, dan pusat pertumbuhan wilayah kabupaten, berada pada:

- 1) Kecamatan Cerme;
- 2) Kecamatan Kedamean; dan
- 3) Kecamatan Sidayu.

d. PPK

PPK adalah kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala kecamatan atau beberapa desa yang meliputi:

- 1) Perkotaan Balongpanggang di Kecamatan Balongpanggang dengan fungsi kawasan pertanian dan permukiman perdesan;
- 2) Perkotaan Benjeng di Kecamatan Benjeng dengan fungsi kawasan pertanian dan permukiman perdesan;
- 3) Perkotaan Dudusampeyan di Kecamatan Dudusampeyan dengan fungsi kawasan perikanan budidaya, pertanian, sentra industri mikro, kecil dan menengah, industri pengolahan, pendidikan, dan permukiman perdesaan;
- 4) Perkotaan Bungah di Kecamatan Bungah dengan fungsi kawasan pertanian, perikanan, pariwisata, permukiman perkotaan, dan permukiman perdesaan;
- 5) Perkotaan Dukun di Kecamatan Dukun dengan fungsi kawasan perikanan budidaya, pendidikan, dan permukiman perdesaan;
- 6) Perkotaan Ujung Pangkah di Kecamatan Ujung Pangkah dengan fungsi kawasan perikanan, budidaya, perkebunan, pertanian, perikanan tangkap, pariwisata, dan permukiman perdesaan;
- 7) Perkotaan Panceng di Kecamatan Panceng dengan fungsi kawasan pertanian, perkebunan, pariwisata, dan pendidikan;
- 8) Perkotaan Sangkapura di Kecamatan Sangkapura dengan fungsi kawasan pariwisata, perkebunan, pertanian, sentra industri rumah tangga, dan permukiman perdesaan; dan
- 9) Perkotaan Tambak di Kecamatan Tambak dengan fungsi kawasan pariwisata, perkebunan, pertanian, perikanan tangkap, sentra industri rumah tangga, dan permukiman perdesaan.

e. PPL

PPL adalah pusat permukiman yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala antar desa yang meliputi:

- 1) PPL pada Perdesaan Kecamatan Kedamean;
- 2) PPL pada Perdesaan Kecamatan Benjeng;
- 3) PPL pada Perdesaan Kecamatan Balongpanggang;
- 4) PPL pada Perdesaan Kecamatan Dudusampeyan;
- 5) PPL pada Perdesaan Kecamatan Bungah;
- 6) PPL pada Perdesaan Kecamatan Dukun;
- 7) PPL pada Perdesaan Kecamatan Ujung Pangkah;
- 8) PPL pada Perdesaan Kecamatan Panceng;
- 9) PPL pada Perdesaan Kecamatan Tambak; dan
- 10) PPL pada Perdesaan Kecamatan Sangkapura.

Kebijakan pengembangan sistem perkotaan di Kabupaten Gresik adalah mengembangkan sistem pusat permukiman perkotaan dengan membentuk pusat-pusat pelayanan yang efektif dan efisien untuk mendukung fungsi Ibu Kota Kabupaten Sebagai PKN. Strategi untuk pengembangan sistem pusat permukiman perkotaan dengan membentuk hierarki kota-perkotaan dan wilayah diantaranya sebagai berikut:

1. Mengembangkan dan menetapkan sistem pusat perkotaan Kabupaten secara berjenjang;
2. Melakukan revitalisasi dan percepatan pembangunan kawasan perkotaan untuk mendukung perwujudan pusat-pusat kegiatan perkotaan kabupaten yang didukung oleh pusat-pusat pertumbuhan wilayah dan pusat-pusat pertumbuhan lokal;
3. Meningkatkan keterkaitan kantong-kantong produksi utama di Kabupaten dengan pusat pengolahan dan pemasaran sebagai inti pengembangan sistem agropolitan dan minapolitan;
4. Mengembangkan sarana sosial ekonomi sesuai standar pelayanan minimal dan fungsi pusat kegiatan;
5. Memantapkan integrasi kawasan perdesaan dan perkotaan yang mempertimbangkan keseimbangan aspek sosial, ekonomi dan fisik- lingkungan berdasar konsep agropolitan dan minapolitan; dan
6. Mengembangkan sarana dan prasarana dasar yang menunjang keberlanjutan kawasan perdesaan.

D. Pembangunan Permukiman Sesuai Arah RTRW

a. Kawasan Permukiman Perkotaan

Untuk pengembangan kawasan permukiman perkotaan di Kabupaten Gresik memiliki rencana pengembangan kurang lebih 15.591,48 Ha yang dikembangkan di Kecamatan Bungah, Kecamatan Cerme, Kecamatan Driyorejo, Kecamatan Dudusampeyan, Kecamatan Dukun, Kecamatan Gresik, Kecamatan Kebomas, Kecamatan Manyar, Kecamatan Menganti, Kecamatan Sangkapura, Kecamatan Sidayu, dan Kecamatan Ujungpangkah. Arah kebijakan yang ditetapkan mengacu pada:

1. Memperhitungkan kecenderungan perkembangan pembangunan permukiman baru
2. Memperhitungkan daya tampung perkembangan penduduk dan fasilitas/prasarana yang dibutuhkan
3. Penggunaan lahan eksistingnya

Berdasarkan acuan-acuan tersebut di atas pengembangan kawasan permukiman perkotaan di Kabupaten Gresik lebih diarahkan pada penggunaan lahan non-produktif dengan kebijakan penataan ruang secara rinci meliputi:

1. Pemenuhan kebutuhan perumahan dengan penambahan luas kawasan permukiman perkotaan di lahan yang tingkat produktivitasnya rendah, yaitu lahan pertanian kering (tegalan, tambak, dll)
2. Tindakan preventif terhadap dampak bencana yang terjadi di kawasan rawan bencana alam.
3. Penyediaan ruang terbuka hijau di kawasan permukiman dengan memperhatikan proporsi ketersediaan ruang terbuka hijau dan infrastruktur penunjang permukiman terhadap luas total sebesar 40%.
4. Permukiman perkotaan, meliputi:
 - Permukiman perkotaan pada PPK diarahkan di seluruh ibukota kecamatan; dan
 - Permukiman perkotaan pada kawasan yang terpengaruh perkembangan Kota Surabaya diarahkan di Kecamatan Driyorejo, Kedamean, Menganti, dan Cerme.

b. Kawasan Permukiman Perdesaan

Permukiman lahan perdesaan dikembangkan dengan berorientasi pada Pusat Pengembangan Lingkungan (PPL) Untuk pengembangan kawasan permukiman pedesaan di Kabupaten Gresik memiliki luas sebesar 25.358,7 Ha yang dikembangkan di Kecamatan

Bungah, Kecamatan Cerme, Kecamatan Driyorejo, Kecamatan Dudusampeyan, Kecamatan Dukun, Kecamatan Gresik, Kecamatan Kebomas, Kecamatan Kedamean, Kecamatan Manyar, Kecamatan Menganti, Kecamatan Sangkapura, Kecamatan Sidayu, dan Kecamatan Ujungpangkah. Arahan kebijaksanaan yang ditetapkan mengacu pada:

1. Memperhatikan keberadaan sawah irigasi sebagai kawasan limitasi pengembangan kawasan;
2. Memperhitungkan kecenderungan perkembangan dan aksesibilitas;
3. Memperhatikan kebutuhan perumahan penduduk pedesaan baik dari segi kualitas maupun kuantitas;
4. Memperhatikan keterkaitan dengan pusat pertumbuhan yang ada seperti ibu kota kecamatan sebagai pusat distribusi dan koleksi di seluruh wilayah kecamatan.

Berdasarkan acuan-acuan tersebut di atas, kebijaksanaan penataan ruang untuk kawasan permukiman pedesaan meliputi:

1. Program perbaikan kawasan permukiman dengan pemenuhan persyaratan kualitas fisik rumah;
2. Penataan kawasan pedesaan dengan mempertimbangkan keseimbangan fungsi antara pengembangan permukiman dengan pengembangan fungsi lainnya;
3. Penyediaan sarana dan prasarana permukiman, seperti air bersih, drainase, persampahan, listrik, bangunan pendidikan, pasar, dll;
4. Pemenuhan kebutuhan perumahan dengan memperhatikan daya dukung lingkungan. Permukiman perdesaan diarahkan dengan ketentuan:

1. Permukiman perdesaan yang berlokasi di pegunungan dikembangkan dengan berbasis perkebunan; dan
2. Permukiman perdesaan yang berlokasi di dataran rendah, basis pengembangannya adalah pertanian tanaman pangan dan perikanan darat.

E. Rencana Pengembangan Sistem Transportasi Wilayah

a. Sistem Jaringan Transportasi Darat

1. Sistem Jaringan Prasarana

Perwujudan sistem jaringan prasarana Kabupaten Gresik, meliputi:

- Pembangunan jaringan jalan nasional berupa Jalan Bebas Hambatan;
- Pengembangan jalan kolektor primer (JKP-1) dan (JKP-2);

- Peningkatan dan penyesuaian lebar dimensi jalan sesuai dengan standar minimal dimensi jalan;
- Pemindahan Terminal Tipe B Bunder ke Duduksampeyan;
- Pembangunan Terminal Tipe C di Kecamatan Sidayu, Kecamatan Panceng, Kecamatan Driyorejo, Kecamatan Sangkapura, Kecamatan Manyar, Kecamatan Wringinanom, Kecamatan Kedamean, Kecamatan Balongpanggang, Kecamatan Cerme, Kecamatan Bungah, Kecamatan Dukun, Kecamatan Ujungpangkah, Kecamatan Tambak, Kecamatan Gresik, Kecamatan Duduksampeyan, Kecamatan Menganti, dan Kecamatan Benjeng;
- Peningkatan kelas Terminal Tipe C menjadi Tipe B di Kecamatan Kebomas; dan
- Pembangunan Terminal Barang di Kecamatan Manyar, Kecamatan Cerme, Kecamatan Dukun, Kecamatan Gresik, Kecamatan Menganti, Kecamatan Kebomas, Kecamatan Panceng, dan Kecamatan Wringinanom

2. Sistem Jaringan Kereta Api

Pengembangan dan peningkatan sistem jaringan kereta api, meliputi:

- Pengembangan double track pada jalur Surabaya-Lamongan-Babat-Bojonegoro-Cepu;
- Pengembangan jalur kereta api cepat Bandung-Jakarta-Semarang-Surabaya;
- Pengembangan transportasi publik di Gerbangkertasusila (Surabaya Regional Railways Line);
- Pengaktifan kembali pelayanan rel kereta api yang mati dan menambah pelayanan KA jalur Petro, Arif Rahman Hakim, Stasiun Indro – Surabaya;
- Pengembangan jalur kereta api menuju kawasan industri (JIPE); dan
- Pengembangan stasiun Duduksampeyan menjadi stasiun kelas II.

b. Sistem Jaringan Transportasi Laut

Pengembangan dan peningkatan sistem jaringan transportasi laut, meliputi:

1. Pengembangan pelabuhan pengumpul Gresik di Kecamatan Gresik;
2. Pembangunan pelabuhan Kali Mireng II yang berskala Internasional di Kecamatan Manyar;
3. Pembangunan Pelabuhan Camar dan Pelabuhan Tambak di Kabupaten Gresik;
4. Pengembangan pelabuhan perikanan di Campurejo, Kecamatan Panceng; dan

5. Pengembangan pelabuhan pengumpan regional di Pulau Bawean.

c. Sistem Jaringan Transportasi Udara

Pengembangan dan peningkatan sistem jaringan transportasi udara, meliputi:

1. Pengembangan Bandara Harun Thohir Bawean dengan penambahan Runway menjadi 1.380 m, pembangunan Terminal dan Apron Baru, Daya Dukung Runway: ATR72, Boeing 737-200, dan pembangunan Enterance/Gate Baru.

F. Strategi pengembangan sistem jaringan energi

- a. Mengembangkan sistem jaringan energi yang berkelanjutan; dan
- b. Pengembangan jaringan transmisi tenaga listrik di kawasan perkotaan dan perdesaan.

G. Strategi pengembangan sistem jaringan telekomunikasi

Strategi pengembangan sistem jaringan telekomunikasi di Kabupaten Gresik dengan mengembangkan sistem jaringan telekomunikasi dan informatika.

H. Strategi pengembangan sistem jaringan sumber daya air

- a. Mengembangkan sistem jaringan sumber daya air yang terintegrasi;
- b. Melakukan perlindungan dan pelestarian sumber air melalui konservasi kawasan lindung;
- c. Melakukan optimalisasi pengendalian banjir; dan
- d. Melakukan perlindungan daya rusak air yang dilakukan pada sungai, danau, waduk, dan/atau bendungan, rawa, cekungan air tanah, sistem irigasi yang mencakup pencegahan, penanggulangan, dan pemulihan.

I. Strategi pengembangan sistem jaringan prasarana lainnya

- a. Mengembangkan sistem jaringan penyediaan air minum;
- b. Mengembangkan sistem pengelolaan air limbah;
- c. Mengembangkan pengolahan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3);
- d. Mengembangkan pengelolaan persampahan;
- e. Mengembangkan pengelolaan sistem jaringan drainase; dan
- f. Mengembangkan jaringan evakuasi dan ruang evakuasi bencana.

GAMBARAN UMUM

3



3.1 KARAKTERISTIK FISIK DASAR

3.1.1 Administrasi dan Geografi

Kabupaten Gresik secara geografis terletak antara 112°-113° Bujur Timur dan 7°-8° Lintang Selatan. Wilayah Kabupaten Gresik dibagi menjadi dua, yaitu Gresik daratan dan pulau Bawean. Batas-batas wilayah Kabupaten Gresik antara lain:

- Sebelah Utara : Laut Jawa
- Sebelah Selatan : Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Mojokerto, Kota Surabaya
- Sebelah Barat : Kabupaten Lamongan
- Sebelah Timur : Selat Madura

Kabupaten Gresik memiliki luas wilayah sebesar 1.191,25 km² yang terdiri dari 18 kecamatan, 330 desa, dan 26 kelurahan. Hampir sepertiga bagian dari wilayah Kabupaten Gresik merupakan pesisir pantai, yaitu sepanjang Kecamatan Kebomas, sebagian Kecamatan Gresik, Kecamatan Manyar, Kecamatan Bungah, dan Kecamatan Ujungpangkah. Sedangkan Kecamatan Sangkapura dan Kecamatan Tambak berada di Pulau Bawean. Berikut dibawah ini luas wilayah per Kecamatan di Kabupaten Gresik.

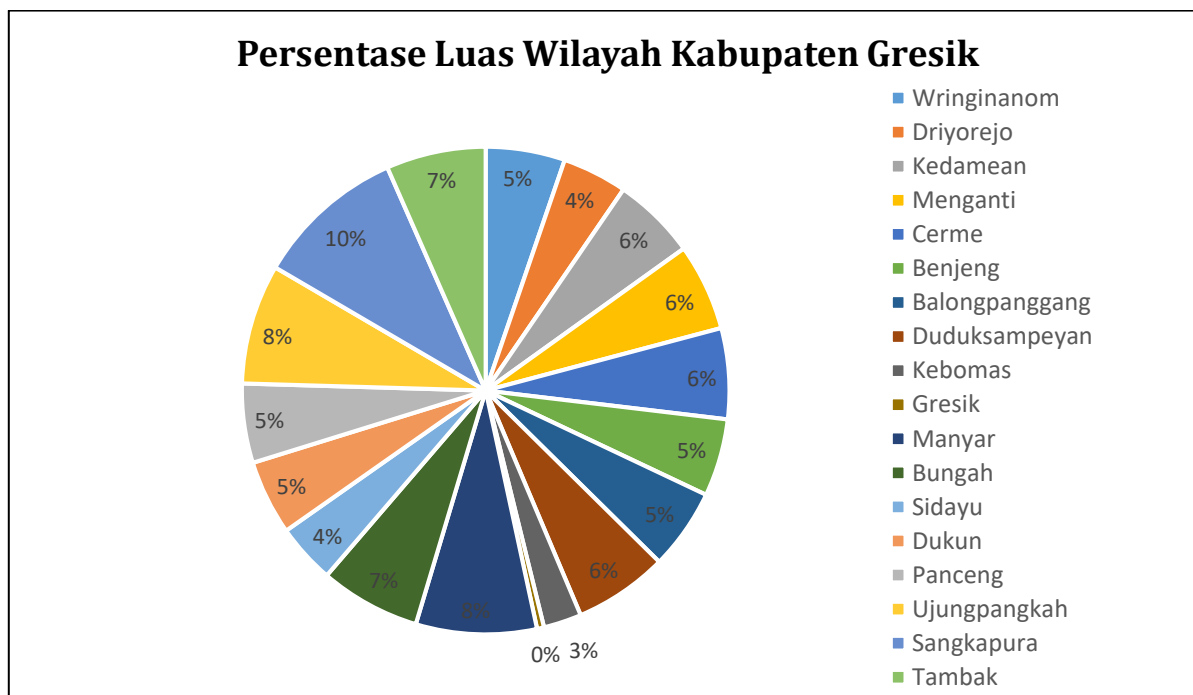
Tabel 3. 1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Gresik

No.	Kecamatan	Luas Wilayah (Ha)
1	Balongpanggang	6.388
2	Benjeng	6.126
3	Bungah	7.984
4	Cerme	7.173
5	Driyorejo	5.129
6	Duduksampeyan	7.429
7	Dukun	5.908
8	Gresik	554
9	Kebomas	3.016
10	Kedamean	6.595
11	Manyar	9.770
12	Menganti	6.873
13	Panceng	6.277

No.	Kecamatan	Luas Wilayah (Ha)
14	Sangkapura	11.827
15	Sidayu	4.713
16	Tambak	7.870
17	Ujungpangkah	9.482
18	Wringinanom	6.262
Kabupaten Gresik		119.376

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka 2022

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa di Kabupaten Gresik kecamatan yang memiliki luas wilayah terbesar yaitu Kecamatan Sangkapura dengan luas sebesar 11.827 Ha dan kecamatan yang memiliki luas wilayah terkecil yaitu Kecamatan Gresik dengan luas sebesar 554 Ha. Dilihat dari posisi geografis, Kabupaten Gresik berada pada lokasi yang sangat strategis bagi perekonomian nasional, karena terletak di selat Madura dan memiliki wilayah pesisir sepanjang 140 km. Hal ini menjadikan Kabupaten Gresik tergabung dalam Kawasan Andalan GERBANGKERTOSUSILA (Gresik–Bangkalan–Mojokerto–Surabaya–Sidoarjo–Lamongan) dengan sektor unggulan industri, perdagangan dan jasa, pertanian, perikanan, dan pariwisata, sehingga diharapkan kawasan tersebut menjadi pusat-pusat pertumbuhan ekonomi bahkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi bagi daerah-daerah disekitarnya.



Gambar 3. 1 Presentase Luas Wilayah Menurut Kecamatan Pada Kabupaten Gresik
Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka 2022

3.1.2 Topografi dan Kelerengn

Kondisi topografi pada Kabupaten Gresik bervariasi pada kemiringan 0-2%, 3-15%, dan 16-40% serta lebih dari 40%. Sebagian besar mempunyai kemiringan 0-2% mempunyai luas ± 94.613,00 Ha atau sekitar 80,59%, sedangkan wilayah yang mempunyai kemiringan lebih dari 40% lebih sedikit ± 1.072,23 Ha atau sekitar 0,91%. Ketinggian tanah di Wilayah Kabupaten Gresik berada pada 0–500 meter di atas permukaan laut (mdpl) pada elevasi terendah terdapat di daerah sekitar muara Sungai Bengawan Solo dan Kali Lamong. Berikut merupakan luas daerah berdasarkan ketinggian tanah di Kabupaten Gresik.

Tabel 3. 2 Luas Daerah Berdasarkan Ketinggian (Ha) Pada Kabupaten Gresik

Kecamatan	Ketinggian			Jumlah
	0-10 Meter dpl	10-20 Meter dpl	>20 Meter dpl	
Wringinanom	0.00	6.254.00	0.00	6.262.00
Driyorejo	0.00	5.130.00	0.00	5.130.00
Kedamean	6.588.00	0.00	0.00	6.596.00
Menganti	6.196.00	0.00	0.00	6.367.00
Cerme	6.126.00	0.00	0.00	6.126.00
Benjeng	0.00	6.862.00	0.00	6.871.00
Balongpanggang	7.167.00	0.00	0.00	7.167.00
Duduksampeyan	7.440.00	0.00	0.00	7.449.00
Kebomas	2.966.00	0.00	0.00	3.433.00
Gresik	524.00	0.00	0.00	799.00
Manyar	8.287.00	0.00	0.00	8.671.00
Bungah	8.022.00	0.00	0.00	7.936.00
Sidayu	4.521.00	0.00	0.00	4.521.00
Dukun	5.909.00	0.00	0.00	5.909.00
Panceng	0.00	0.00	6.318.00	6.259.00
Ujungpangkah	9.470.00	0.00	0.00	10.406.00
Sangkapura	11.872.00	0.00	0.00	11.872.00
Tambak	7.755.00	0.00	0.00	7.739.00
Jumlah	92.843.00	18.246.00	6.318.00	119.513.00
Prosentase	79,08	15,54	5,38	100.00

Sumber : Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

3.1.3 Klimatologi

Seperti halnya kondisi Jawa Timur lainnya, di wilayah Kabupaten Gresik mempunyai kondisi iklim yang hampir sama. Iklim Kabupaten Gresik termasuk tropis dengan temperatur rata-rata 28,5°C dan kelembaban udara rata-rata 2.245 mm per tahun.

Temperatur minimum terjadi pada bulan Juli sedangkan temperatur tertinggi terjadi pada bulan Oktober. Radiasi matahari terbesar 84 % terjadi pada bulan Maret, kecepatan angin berkisar antara 4-6 per detik dengan arah rata-rata ke Selatan. Iklim daerah Kabupaten Gresik dibedakan menjadi:

1. Musim kering terjadi pada Bulan Juni sampai dengan Bulan September.
2. Musim penghujan basah terjadi pada Bulan Desember sampai dengan Bulan Maret.
3. Musim peralihan dari musim kemarau sampai musim penghujan terjadi pada Bulan Oktober dan November.
4. Musim peralihan dari musim penghujan ke musim kemarau terjadi pada Bulan April dan Mei.

3.1.4 Geologi

Sebagian besar tanah di wilayah Kabupaten Gresik terdiri dari jenis Aluvial, Grumusol, Mediteran Merah dan Litosol. Berdasarkan ciri-ciri fisik tanahnya, Kabupaten Gresik dapat dibagi menjadi empat bagian yaitu:

1. Kabupaten Gresik bagian Utara adalah bagian dari daerah pegunungan Kapur Utara yang memiliki tanah relatif kurang subur (wilayah Kecamatan Panceng). Sebagian dari daerah ini adalah daerah hilir aliran Bengawan Solo yang bermuara di pantai Utara Kabupaten Gresik/Kecamatan Ujungpangkah. Daerah hilir Bengawan solo tersebut sangat potensial karena mampu menciptakan lahan yang cocok untuk industri, perikanan, perkebunan, dan permukiman.
2. Kabupaten Gresik bagian Selatan merupakan sebagian dataran rendah yang cukup subur dan sebagian lagi merupakan daerah berbukit sehingga daerah ini cocok untuk industri, permukiman dan pertanian.
3. Wilayah kepulauan Kabupaten Gresik berada di Pulau Bawean dan pulau kecil sekitarnya merupakan sebagian dataran rendah yang cukup subur dengan jenis tanah mediteran coklat kemerahan dan sebagian lagi merupakan daerah berbukit sehingga di bagian wilayah ini merupakan daerah yang cocok untuk pertanian, pariwisata, dan perikanan.

3.1.5 Hidrologi

Keadaan permukaan air tanah di Wilayah Kabupaten Gresik pada umumnya relatif dalam, hanya daerah-daerah tertentu di sekitar sungai atau rawa-rawa saja yang mempunyai permukaan air tanah agak dangkal. Pola aliran sungai di Kabupaten Gresik memperlihatkan wilayah Gresik merupakan daerah muara Sungai Bengawan Solo dan Kali Lamong dan juga

dilalui oleh Kali Surabaya di Wilayah Selatan. Sungai-sungai ini memiliki sifat aliran dan kandungan unsur hara yang berbeda. Sungai Bengawan Solo mempunyai debit air yang cukup tinggi dengan membawa sedimen lebih banyak dibandingkan dengan Kali Lamong, sehingga pendangkalan di Sungai Bengawan Solo lebih cepat. Dengan adanya peristiwa tersebut mengakibatkan timbulnya tanah-tanah oloran yang seringkali oleh penduduk dimanfaatkan untuk lahan perikanan. Selain dialiri oleh sungai-sungai tersebut di atas, keadaan hidrologi Kabupaten Gresik juga ditentukan oleh adanya waduk, embung, mata air, pompa air dan sumur bor.

3.1.6 Penggunaan Lahan

Kabupaten Gresik memiliki luas wilayah sebesar 1,191.25 km². Penggunaan lahan di Kabupaten Gresik didominasi oleh penggunaan lahan sawah yaitu sebesar 32.26%. Penggunaan lahan paling kecil di Kabupaten Gresik berupa hamparan pasir pantai yaitu sebesar 0.01% dari luas total penggunaan lahan di Kabupaten Gresik. Berikut merupakan luas wilayah menurut penggunaan lahan di Kabupaten Gresik dalam satuan Ha.

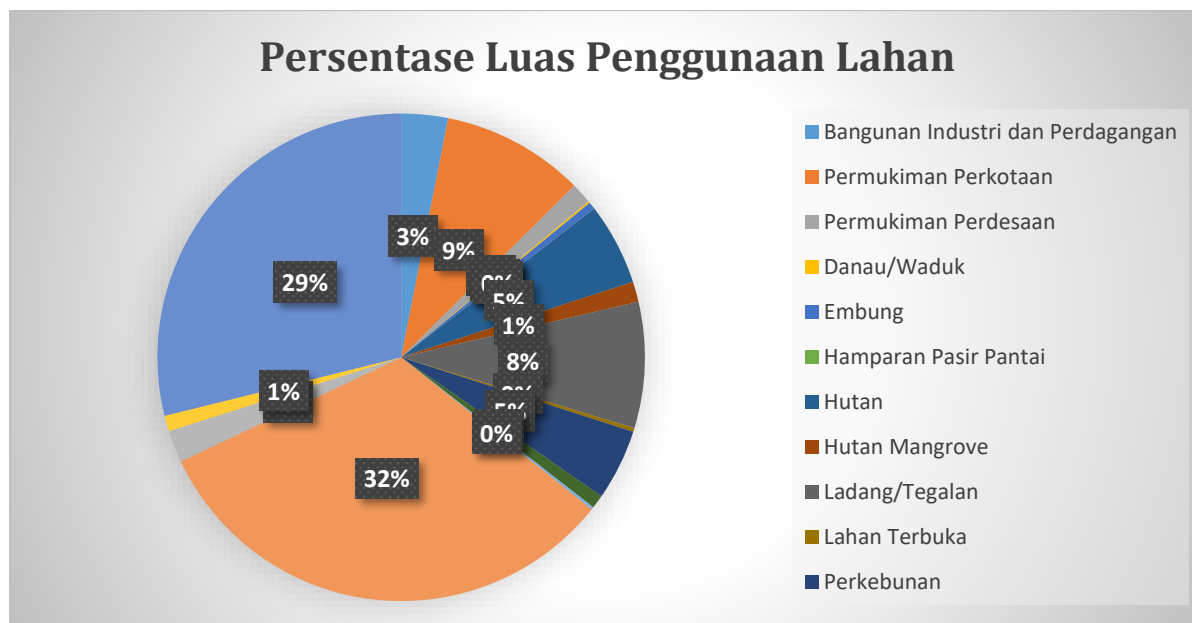
Tabel 3. 3 Penggunaan Lahan Kabupaten Gresik

Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
Bangunan Industri dan Perdagangan	3.879,80	3,10
Permukiman Perkotaan	11.886,96	9,48
Permukiman Perdesaan	1.733,44	1,38
Danau/Waduk	143,13	0,11
Embung	595,10	0,47
Hamparan Pasir Pantai	8,51	0,01
Hutan	6.812,16	5,43
Hutan Mangrove	1.681,96	1,34
Ladang/Tegalan	10.478,61	8,36
Lahan Terbuka	314,92	0,25
Perkebunan	5.903,29	4,71
Pertambangan	1.130,76	0,90
Rawa	207,26	0,17
Sawah	40.434,76	32,26
Semak Belukar	2.658,18	2,12
Sungai	1.304,62	1,04
Tambak	36.177,07	28,86
Total	125.350,52	100

Sumber : RTRW Kabupaten Gresik Tahun 2020-2040

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa penggunaan lahan paling besar di Kabupaten Gresik adalah berupa sawah, yaitu sebesar 32,6% dari jumlah total penggunaan lahan di Kabupaten Gresik atau seluas 40.434,76 Ha. Penggunaan Lahan paling kecil di

Kabupaten Gresik Berupa hamparan pasir pantai yaitu sebesar 0,01% atau seluas 8,51 Ha. Penggunaan lahan untuk permukiman di Kabupaten Gresik sebesar 13.620,40 Ha yang terdiri dari permukiman kota dan permukiman pedesaan. Permukiman pedesaan sebesar 1,38% atau seluas 1.733,44 Ha, sedangkan permukiman perkotaan sebesar 9,48% atau seluas 11.886,96 Ha. Berikut adalah diagram persentase luas penggunaan lahan di Kabupaten Gresik.



Gambar 3. 2 Persentase Luas Penggunaan Lahan Kabupaten Gresik

Sumber : RTRW Kabupaten Gresik Tahun 2020-2040

Dilihat dari rencana pola ruang Kabupaten Gresik, distribusi penggunaan lahan terdiri dari dua macam yaitu distribusi kawasan lindung dan kawasan budidaya. Distribusi kawasan lindung sebesar 8,5% atau seluas 10.916,16 Ha. Sedangkan distribusi untuk kawasan budidaya sebesar 69,74% atau seluas 117.535,01 Ha. Rencana penggunaan dalam RTRW Kabupaten Gresik Tahun 2020-2040 adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 4 Distribusi Luas dan Persentase Pola Ruang Kabupaten Gresik

No	Rencana Pola Ruang	Luas (Ha)	Prosentase (%)
Kawasan Lindung			
1	Kawasan Resapan Air	1.737,05	1,35
2	Kawasan Suaka Margasatwa	3.539,18	2,76
3	Kawasan Cagar Alam	585,24	0,46
4	Kawasan Bandara	66,39	0,05
5	Kawasan Pantai Bermangrove	1.919,97	1,49
6	Kawasan Perlindungan Setempat	3.068,33	2,39
Kawasan Budidaya			
7	Kawasan Permukiman	27.962,64	21,77
8	Kawasan Pertanian Tanaman pangan	25.790,75	20,08
9	Kawasan Perdagangan dan Jasa	6.186,3	4,82
10	Kawasan Perkebunan	2.503,59	1,95
11	Kawasan Pariwisata	82,06	0,06

No	Rencana Pola Ruang	Luas (Ha)	Prosentase (%)
12	Kawasan Hutan Prosduksi	997,26	0,78
13	Kawasan Hortikultura	15.675,3	12,20
14	Kawasan Perikanan Budidaya	24.841,12	19,34
15	Kawasan Pelabuhan	1.257,03	0,98
16	Kawasan Industri	12.238,96	9,53
Total		12.8451,2	100

Sumber : RTRW Kabupaten Gresik Tahun 2020-2040

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa distribusi Kawasan Lindung paling besar adalah berupa kawasan perlindungan setempat yaitu sebesar 2,39% atau seluas 3.069,33 Ha. Distribusi penggunaan lahan di Kawasan Lindung paling kecil adalah berupa kawasan bandara yaitu sebesar 0,05% atau seluas 66,39 Ha. Sedangkan pada kawasan budidaya, distribusi penggunaan lahan paling besar berupa kawasan permukiman yaitu sebesar 21,77% atau seluas 27.962,64 Ha. Distribusi penggunaan lahan paling kecil yaitu berupa kawasan pariwisata sebesar 0,06% atau seluas 82,06 Ha.

3.2 KARAKTERISTIK KEPENDUDUKAN

3.2.1 Jumlah Penduduk

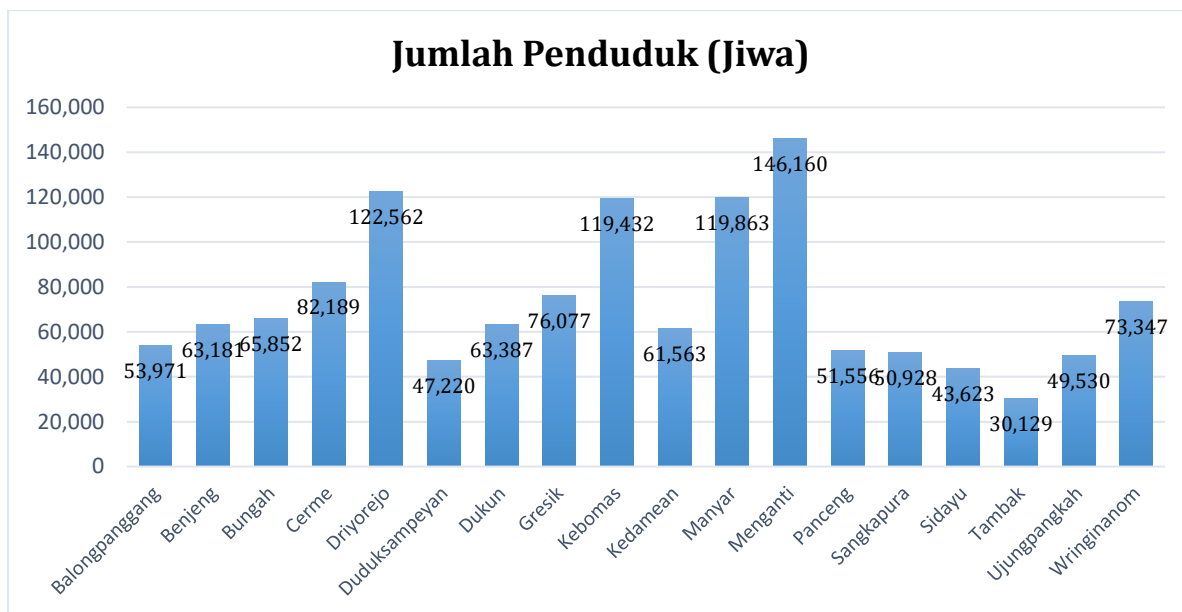
Penduduk di Kabupaten Gresik pada tahun 2021 berjumlah sebanyak 1.314.895 jiwa berdasarkan hasil registrasi. Dengan persentase jumlah penduduk terbanyak berada pada kecamatan Menganti, yakni sebesar 11,07% dari keseluruhan penduduknya. Sedangkan menurut jenis kelamin, penduduk di Kabupaten Gresik didominasi oleh penduduk laki-laki sejumlah 660.624 jiwa. Sedangkan penduduk perempuan memiliki jumlah yang tidak jauh berbeda dengan penduduk laki-lakinya, yakni sebanyak 654.271 jiwa.

Tabel 3. 5 Jumlah Penduduk Berdasarkan Kecamatan di Kabupaten Gresik

No.	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)	Persentase Penduduk (%)
1	Balongpanggang	53.971	4,09
2	Benjeng	63.181	4,78
3	Bungah	65.852	4,99
4	Cerme	82.189	6,22
5	Driyorejo	122.562	9,28
6	Dudusampeyan	47.220	3,58
7	Dukun	63.387	4,80
8	Gresik	76.077	5,76
9	Kebomas	119.432	9,04
10	Kedamean	61.563	4,66
11	Manyar	119.863	9,08
12	Menganti	146.160	11,07
13	Panceng	51.556	3,90
14	Sangkapura	50.928	3,86

No.	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)	Persentase Penduduk (%)
15	Sidayu	43.623	3,30
16	Tambak	30.129	2,28
17	Ujungpangkah	49.530	3,75
18	Wringinanom	73.347	5,55
Kabupaten Gresik		1.314.895	100

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka 2022



Gambar 3. 3 Jumlah Penduduk Kabupaten Gresik

3.2.2 Laju Pertumbuhan Penduduk

Laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Gresik per tahun 2010-2021 adalah sebesar 0,53. Jika dilihat hingga level kecamatan, dapat dilihat bahwa laju pertumbuhan penduduk per tahun 2010-2021 paling rendah terjadi di Kecamatan Gresik yakni sebesar -0,27. Berikut adalah laju pertumbuhan penduduk tahun 2021 pada masing-masing Kecamatan di Kabupaten Gresik.

Tabel 3. 6 Laju Pertumbuhan Penduduk di Kabupaten Gresik Tahun 2020

No.	Kecamatan	Laju Pertumbuhan Penduduk Tahun 2018-2019
1	Wringinanom	0,52
2	Driyorejo	-0,11
3	Kedamean	0,42
4	Menganti	1,11
5	Cerme	0,90
6	Benjeng	0,40
7	Balompanggang	0,39
8	Duduksampeyan	0,26
9	Kebomas	0,53
10	Gresik	-0,27
11	Manyar	0,33
12	Bungah	0,64
13	Sidayu	0,23

No.	Kecamatan	Laju Pertumbuhan Penduduk Tahun 2018-2019
14	Dukun	0,77
15	Panceng	1,53
16	Ujungpangkah	0,88
17	Sangkapura	0,47
18	Tambak	1,14
Kabupaten Gresik		0,53

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka 2022

3.2.3 Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk di Kabupaten Gresik dimana Kecamatan Gresik memiliki kepadatan penduduk tertinggi yakni sebesar 137 jiwa/Ha. Sementara itu, kepadatan penduduk terendah berada pada Kecamatan Tambak dengan kepadatan penduduk sebesar 4 jiwa/Ha. Kepadatan penduduk Kabupaten Gresik pada masing-masing wilayah dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. 7 Kepadatan Penduduk di Kabupaten Gresik

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Luas Wilayah (Ha)	Kepadatan Penduduk per Ha
1	Balongpanggang	53.971	6.388	8
2	Benjeng	63.181	6.126	10
3	Bungah	65.852	7.984	8
4	Cerme	82.189	7.173	11
5	Driyorejo	122.562	5.129	24
6	Dudusampeyan	47.220	7.429	6
7	Dukun	63.387	5.908	11
8	Gresik	76.077	554	137
9	Kebomas	119.432	3.016	40
10	Kedamean	61.563	6.595	9
11	Manyar	119.863	9.770	12
12	Menganti	146.160	6.873	21
13	Panceng	51.556	6.277	8
14	Sangkapura	50.928	11.827	4
15	Sidayu	43.623	4.713	9
16	Tambak	30.129	7.870	4
17	Ujungpangkah	49.530	9.482	5
18	Wringinanom	73.347	6.262	12
Kabupaten Gresik		1,311,215	1.314.895	1

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka 2021

3.2.4 Struktur Pendidikan

Data Kabupaten Gresik Dalam Angka pada tahun 2021 menunjukkan bahwa penduduk Kabupaten Gresik dengan usia sekolah 5-24 tahun berjumlah 404.835 Jiwa. Berdasarkan jumlah tersebut, jumlah penduduk yang bekerja sebanyak 666.134 jiwa atau sebesar 63,88% dan angkatan pengangguran sebanyak 57.912 jiwa atau sebesar 5,55%. Sedangkan persentase bekerja terhadap angkatan kerja pendidikan Sekolah Dasar sebesar 86,42%,

tingkat Sekolah Menengah Pertama sebesar 86,42%, Sekolah Menengah Atas sebesar 91,75%, dan Perguruan Tinggi sebesar 93,04%.

Data Kabupaten Gresik Dalam Angka tahun 2022 juga menunjukkan bahwa jumlah penduduk yang termasuk dalam golongan bukan Angkatan kerja sebesar 318.755 Jiwa. Jumlah angkatan kerja pada tingkat pendidikan Sekolah Dasar sebesar 179.404 jiwa, pada tingkat pendidikan Sekolah Menengah Pertama sebesar 120.124 jiwa, Sekolah Menengah Atas sebanyak 269.025 jiwa dan pada tingkat pendidikan perguruan tinggi sebesar 97.581 jiwa. Berikut merupakan tabel jumlah penduduk berdasarkan jumlah angkatan kerja dan bukan angkatan kerja pada Kabupaten Gresik tahun 2021:

Tabel 3. 8 Penduduk Berumur 15 Tahun ke Atas Menurut Pendidikan Tertinggi yang Ditamatkan dan Jenis Kegiatan Selama Seminggu yang Lalu di Kabupaten Gresik Tahun 2021

No	Pendidikan Tertinggi yang Ditamatkan	Bekerja	Pengangguran	Jumlah Angkatan Kerja	Persentase Bekerja terhadap Angkatan Kerja	Bukan Angkatan Kerja	Jumlah	Persentase Angkatan Kerja terhadap Penduduk Usia Kerja
1	Sekolah Dasar	179.404	7.546	186.950	95,96	98.530	285.480	65,49
2	Sekolah Menengah Pertama	120.124	18.880	139.004	86,42	87.458	226.462	61,38
3	Sekolah Menengah Atas	269.025	24.184	293.209	91,75	110.666	403.875	72,60
4	Perguruan Tinggi	97.581	7.302	104.883	93,04	22.101	126.984	82,60
Total		666.134	57.912	724.046	92	318.755	1.042.801	69,43

Sumber : Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

3.2.5 Mata Pencaharian dan Struktur Pekerjaan

Mata Pencaharian di Kabupaten Gresik Terdiri dari beberapa sektor seperti Industri, perdagangan, pertanian, peternakan, dan perikanan. Berdasarkan RPJMD Kabupaten Gresik 2016-2021 terjadi kenaikan jumlah industri dari 6.525 pada tahun 2014 menjadi 6.525 pada tahun 2015. Sektor perdagangan juga mengalami kenaikan yakni yang dapat di lihat dari kenaikan penerbitan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) dari 1.348 pada tahun 2014 menjadi 1.612 yang berbanding lurus dengan peningkatan daya serap tenaga kerja hingga 26%. Dari sektor pertanian terjadi penurunan hasil panen dari tahun 2014 ke 2015 yakni dari sebanyak 553.633 ton menjadi 549.764,19 ton. Dan pada sektor peternakan Kabupaten Gresik mengalami kenaikan pada tahun 2015 dari tahun sebelumnya yakni sebanyak

14.604.313 ekor dari tahun sebelumnya sebanyak 7.065.720 ekor. Begitu juga dengan sektor perikanan yang mengalami kenaikan hasil panen pada tahun 2015 sebanyak 98.367,87 ton dari tahun sebelumnya sebanyak 97.222,79 ton.

Berdasarkan Data Kabupaten Gresik Dalam Angka 2022, dapat diketahui bahwa pekerjaan utama yang terdapat di Kabupaten Gresik terdiri dari empat jenis. Pekerjaan utama tersebut yakni pengusaha, Buruh/karyawan/pegawai, pekerja bebas, dan pekerja keluarga/pekerja tidak dibayar. Berikut adalah jumlah penduduk yang bekerja menurut status pekerjaan utama di Kabupaten Gresik Tahun 2021 :

Tabel 3. 9 Jumlah Penduduk 15 Tahun Keatas yang Bekerja Menurut Status Dalam Pekerjaan Utama di Kabupaten Gresik Tahun 2021

No.	Status Dalam Pekerjaan Utama	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	Berusaha sendiri	68.845	52.702	121.547
2	Berusaha dibantu buruh tidak tetap/buruh tidak dibayar	46.130	38.935	85.065
3	Berusaha dibantu buruh tetap/buruh dibayar	19.386	4.495	23.881
4	Buruh/karyawan/pegawai	223.274	105.030	328.304
5	Pekerja Bebeas	28.009	10.649	38.658
6	Pekerja keluarga/pekerja tidak dibayar	17.877	50.802	68.679
Kabupaten Gresik		403.521	262.613	666.134

Sumber : Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2021

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa penduduk dengan pekerjaan utama sebagai buruh/pegawai/ karyawan lebih mendominasi yakni sebesar 328.304 jiwa. Kemudian diikuti oleh penduduk yang berprofesi sebagai pengusaha sebanyak 121.547 jiwa, buruh tidak tetap/buruh tidak dibayar sebesar 85.065 jiwa dan yang paling kecil yakni penduduk yang bekerja sebagai buruh tetap/buruh dibayar sebesar 23.881 jiwa. Tahun 2019, tingkat pengangguran terbuka di Kabupaten Gresik sebanyak 5,54%. Dilihat sejak tahun 2017 hingga tahun 2019, Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) di Kabupaten Gresik berdasarkan Kabupaten Dalam Angka paling tinggi terjadi pada tahun 2018 yaitu sebesar 5,82%. Tahun 2019 Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) paling kecil di Kabupaten Gresik yakni sebesar 4,54%.

3.2.6 Kondisi Sosial dan Budaya Masyarakat

Penduduk Kabupaten Gresik terdiri dari beragam suku, dan agama. Namun secara umum Kabupaten di sebut sebagai kabupaten para santri. Hal ini dikarenakan mayoritas penduduk Kabupaten Gresik merupakan penduduk yang beragama Islam serta tradisi dan

budaya yang di wariskan oleh masyarakat itu bernuansa islami. Salah satu tradisi masyarakat Kabupaten Gresik yang masih ada sampai saat ini ialah Budaya Haul dan Sedekah Bumi. Tradisi ini merupakan tradisi yang dicetuskan oleh Sunan Prapen yang dahulu menyebarkan Agama Islam yang menyesuaikan dengan budaya lokal. Saat akhir masa pemerintahan Sunan Prapen sekitar 1.648 masehi, Beliau membangun cungkup makam bagi Sunan Giri dengan tujuan sebagai tanda jasa penghormatan bagi Sunan Giri dengan membangun makam serta melakukan perubahan cara penghormatan yang kemudian tradisi penghormatan ini berkembang dari masa ke masa. Terdapat tiga alasan pokok pelaksanaan haul yakni untuk mengembalikan wibawa Sunan Giri karena adanya serangan dari Kerajaan Majapahit dengan mengungkap sejarah dari Sunan Giri, membangkitkan semangat untuk beribadah serta bertujuan untuk membangkitkan perjuangan dan kerukunan.

Tradisi ini dilakukan untuk memberi penghormatan kepada para wali dan pada ulama serta tokoh agama yang memiliki pengaruh. Proses tradisi ini berupa penyerahan hasil tangkapan ikan yang diawali dengan penyembelihan sapi di Balai Gedhe serta dibarangi dengan ziarah, tahlil, Khotmil Quran dan Manaqiban. Tradisi ini menjaga nilai gotong royong dari masyarakat dimana dalam penyelenggaraannya masyarakat dengan suka rela menyumbang hasil tangkapan ikan mereka untuk pelaksanaan tradisi. Selain itu, terkadang acara ini ditambahi dengan acara hadrah atau kasidah yang tentunya bertujuan untuk meningkatkan nilai-nilai keagamaan agar senantiasa semangat untuk beribadah kepada Allah dan menjauhi larangannya. Selain itu terdapat pula tradisi Sedekah Bumi sebagai ungkapan rasa syukur masyarakat kepada yang Maha Kuasa atas nikmat panen yang mereka dapatkan. Tradisi ini merupakan tradisi yang dilaksanakan masyarakat Gresik secara turun temurun yang mana juga memiliki tujuan untuk meminta keselamatan dari malapetaka dan kemaslahatan bagi masyarakat.

3.3 KONDISI INFRASTRUKTUR KABUPATEN GRESIK

3.3.1 Kondisi Sarana

Kabupaten Gresik memiliki beberapa jenis sarana dalam memenuhi kebutuhan masyarakatnya. Beberapa sarana yang terdapat di Kabupaten Gresik berupa sarana pendidikan, sarana Kesehatan, sarana peribadatan, sarana Ruang Terbuka Hijau (RTH). Berikut merupakan jabaran data sarana yang terdapat di Kabupaten Gresik:

3.3.1.1 Sarana Pendidikan

Kabupaten Gresik dalam Angka tahun 2021 menunjukkan bahwa, sarana pendidikan yang ada berupa Taman Kanak-Kanak, Sekolah Dasar (SD), Madrasah Ibtidaiyah (MI), Sekolah Menengah Pertama (SMP), Madrasah Tsanawiyah (Mts), Sekolah Menengah Atas (SMA), Madrasah Aliya (MA), Sekolah Menengah Kejuruan (SMK), dan Perguruan Tinggi (PT) dengan jumlah total 1.906 unit. Diketahui jumlah fasilitas pendidikan masing-masing jenjang yakni sarana TK sebanyak 607 unit, Sekolah Dasar sebanyak 456 unit, Madrasah Ibtidaiyah sebanyak 371 unit, Sekolah Menengah Pertama sebanyak 116 unit, Madrasah Tsanawiyah sebanyak 152 unit, Sekolah Menengah Atas sebanyak 52 unit, Sekolah Menengah Kejuruan sebanyak 60 unit, Madrasah Aliyah sebanyak 76 unit, dan Perguruan Tinggi sebanyak 16 unit. Berikut adalah jumlah sarana pada masing-masing jenjang pendidikan di kabupaten Gresik :

Tabel 3. 10 Jumlah Sarana Pendidikan di Kabupaten Gresik Tahun 2021

No	Kecamatan	TK	SD	MI	SMP	Mts	SMA	MA	SMK	PT	Total
1	Wringinanom	30	28	13	6	6	1	1	4	0	89
2	Driyorejo	62	39	13	10	8	5	1	6	0	144
3	Kedamean	20	21	16	4	8	2	4	2	0	77
4	Menganti	62	38	25	13	7	4	4	4	1	158
5	Cerme	48	27	19	5	3	4	1	4	0	111
6	Benjeng	38	28	19	6	6	3	3	3	0	106
7	Balompanggang	33	30	17	5	2	3	1	1	0	92
8	Duduksampeyan	23	16	22	3	6	1	2	1	0	74
9	Kebomas	45	26	10	7	2	3	2	2	3	100
10	Gresik	31	23	10	11	1	5	2	6	4	93
11	Manyar	39	20	31	10	9	3	6	4	1	123
12	Bungah	22	20	27	11	13	3	9	4	1	110
13	Sidayu	23	16	22	5	8	3	4	1	1	83
14	Dukun	27	22	29	2	18	4	5	7	1	115
15	Panceng	27	17	27	6	17	1	9	3	1	108
16	Ujungpangkah	21	18	24	4	12	3	6	4	0	92
17	Sangkapura	35	37	30	5	17	3	11	4	2	144
18	Tambak	21	30	17	3	9	1	5	-	1	87
Kabupaten Gresik		607	456	371	116	152	52	76	60	16	1895

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

Berdasarkan data di atas, dapat diketahui bahwa kecamatan yang memiliki sarana pendidikan paling banyak adalah Kecamatan Menganti yakni sebanyak 158 unit sarana. Sedangkan kecamatan dengan sarana pendidikan paling sedikit yakni Kecamatan Duduksampeyan yakni sebanyak 74 unit sarana. Selain itu dapat diketahui bahwa jenis sarana pendidikan yang paling banyak di Kabupaten Gresik adalah sarana Taman Kanak-Kanak sebanyak 607 unit dan sarana pendidikan paling sedikit berupa perguruan tinggi yakni sebanyak 16 unit.

3.3.1.2 Sarana Kesehatan

Kabupaten Gresik memiliki beberapa jenis fasilitas kesehatan seperti rumah sakit, rumah sakit bersalin, puskesmas, puskesmas pembantu, poliklinik, dan apotek yang tersebar di 18 kecamatan. Data Kabupaten Gresik dalam Angka tahun 2022 menunjukkan bahwa terdapat total 316 Unit di Kabupaten Gresik yang terdiri dari 26 unit rumah sakit, 3 unit rumah sakit bersalin, poliklinik sebanyak 66 unit, 34 unit puskesmas, 75 unit puskesmas pembantu, dan 112 unit apotek. Berikut merupakan data rincian dari persebaran sarana Kesehatan yang ada di Kabupaten Gresik:

Tabel 3. 11 Jumlah Sarana Kesehatan di Kabupaten Gresik Tahun 2021

No	Kecamatan	Rumah Sakit	Rumah Sakit Bersalin	Poliklinik	Puskesmas	Puskesmas Pembantu	Apotek	Total
1	Wringinanom	1	0	4	2	3	3	13
2	Driyorejo	2	0	7	2	4	11	26
3	Kedamean	0	0	2	2	3	6	13
4	Menganti	3	0	7	2	5	13	30
5	Cerme	0	0	4	2	4	11	21
6	Benjeng	0	0	3	3	5	6	17
7	Balongpanggang	2	0	3	2	4	5	16
8	Duduksampean	2	0	3	1	4	1	11
9	Kebomas	1	1	10	4	8	11	35
10	Gresik	4	0	2	2	1	10	19
11	Manyar	3	0	6	3	6	7	25
12	Bungah	1	0	4	1	5	5	16
13	Sidayu	1	2	2	1	4	6	16
14	Dukun	0	0	5	2	4	4	15
15	Panceng	1	0	0	1	5	5	12
16	Ujungpangkah	1	0	1	2	2	4	10
17	Sangkapura	2	0	3	1	4	3	13
18	Tambak	0	0	0	1	3	1	5
Kabupaten Gresik		26	3	66	34	75	112	282

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

Berdasarkan data tersebut, dapat diketahui bahwa kecamatan dengan sarana Kesehatan terbanyak terdapat di Kecamatan Kebomas yakni memiliki total 35 unit sarana kesehatan. Sedangkan kecamatan dengan sarana kesehatan paling sedikit berada di Kecamatan Tambak yakni 5 unit. Selain itu dapat diketahui fasilitas kesehatan terbanyak yang terdapat di Kabupaten Gresik berupa apotek yakni sebanyak 112 unit. Dan sarana kesehatan yang paling sedikit berupa rumah sakit bersalin sebanyak 3 unit.

3.3.1.3 Sarana Peribadatan

Kabupaten Gresik dalam Angka 2022 menunjukkan bahwa terdapat 6 jenis sarana peribadatan dengan jumlah total 4.541 unit yang tersebar di wilayah Kabupaten Gresik yang berupa Masjid, Mushola, Gereja, Pura, Vihara, dan Klenteng. Diketahui jumlah total dari masing-masing sarana peribadatan yakni 1.210 unit Masjid, 3.313 unit Mushola, 12 unit Gereja, 4 unit Pura, 1 unit Vihara, dan 1 unit Klenteng. Berikut merupakan rincian data persebaran sarana peribadatan yang ada di Kabupaten Gresik:

Tabel 3. 12 Jumlah Sarana Peribadatan di Kabupaten Gresik Tahun 2019

No	Kecamatan	Masjid	Mushola	Gereja	Pura	Vihara	Klenteng	Total
1	Wringinanom	89	288	1	1	0	0	379
2	Driyorejo	85	299	5	1	0	0	390
3	Kedamean	63	195	0	0	0	0	258
4	Menganti	102	230	1	0	0	0	333
5	Cerme	83	115	0	0	0	0	198
6	Benjeng	87	171	0	0	0	0	258
7	Balongpanggang	101	112	0	0	0	0	213
8	Duduksampean	47	84	0	0	0	0	131
9	Kebomas	80	297	1	0	0	0	378
10	Gresik	34	173	4	2	1	1	215
11	Manyar	90	203	0	0	0	0	293
12	Bungah	58	185	0	0	0	0	243
13	Sidayu	31	111	0	0	0	0	142
14	Dukun	60	158	0	0	0	0	218
15	Panceng	41	149	0	0	0	0	190
16	Ujungpangkah	31	135	0	0	0	0	166
17	Sangkapura	82	275	0	0	0	0	357
18	Tambak	46	133	0	0	0	0	179
Kabupaten Gresik		1.210	3.313	12	4	1	1	4.543

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

Berdasarkan data tersebut, dapat diketahui bahwa sarana peribadatan paling banyak di Kabupaten Gresik berupa Mushola yang berjumlah 3.313 unit. Sarana peribadatan paling sedikit berupa Vihara dan Klenteng yakni masing-masing berjumlah 1 unit dan terletak di Kecamatan Gresik. Selain itu dapat diketahui bahwa Kecamatan dengan sarana peribadatan terbanyak yakni Kecamatan Driyorejo dengan jumlah total sarana peribadatan sebanyak 390 unit. Sedangkan Kecamatan Duduksampeyan memiliki sarana peribadatan paling sedikit yakni sebanyak 131 unit.

3.3.1.4 Ruang Terbuka dan Olahraga

Kabupaten Gresik memiliki beberapa jenis lapangan olahraga yang terbagi menjadi 3 jenis yakni lapangan atau gedung yang bersifat permanen, semi permanen, dan musiman. Fasilitas sarana ruang terbuka dan olahraga tersebut tersebar di 18 Kecamatan yang terdiri dari beberapa jenis sarana seperti lapangan sepak bola, lapangan futsal, Bola Volley, lapangan basket, gedung badminton, gedung olahraga tenis meja, gedung olahraga renang, gedung olahraga selam, gedung atletik, lapangan tenis, gedung pencak silat, gedung karate, gedung olahraga catur, gedung olahraga bridge, gedung olahraga bola sodok, sarana berbain sepatu roda, lapangan takraw, gedung olahraga dayung, dan gedung olahraga panjat tebing. Berikut merupakan rincian data sarana olahraga yang terdapat di Kabupaten Gresik tahun 2020:

Tabel 3. 13 Jumlah Sarana Olahraga di Kabupaten Gresik Tahun 2021

No	Kecamatan	Lapangan/Gedung Olahraga			Total
		Permanen	Semi Permanen	Musiman	
1	Sepak Bola	2	44	0	46
2	Sepak Futsal	9	7	0	16
3	Volley	3	2	0	5
4	Basket	4	0	0	4
5	Badminton	21	0	0	21
6	Tenis Meja	1	1	1	3
7	Renang	1	1	0	2
8	Selam/Diving	2	0	0	2
9	Atletik	1	2	0	3
10	Tenis	13	0	0	13
11	Pencak Silat	0	1	14	15
12	Karate	1	5	2	8
13	Catur	1	0	0	1
14	Bridge	0	2	1	3
15	Bola Sodok	0	1	0	1
16	Sepatu Roda	0	1	0	1
17	Sepak Takraw	5	26	0	31
18	Dayung	0	0	0	0
19	Panjat Tebing	8	1	0	9
Kabupaten Gresik		72	94	18	184

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

Berdasarkan data tersebut dapat diketahui jumlah total sarana olahraga yang terdapat di Kabupaten Gresik yakni sebanyak 184 unit. Jenis lapangan olah raga yang bersifat permanen lebih banyak yakni sejumlah 72 unit di bandingkan lapangan/gedung olahraga yang bersifat semi permanen dan musiman. Dapat diketahui sarana olahraga yang paling banyak di Kabupaten Gresik Berupa Lapangan Sepak Bola sejumlah 46 unit. Selain itu, sarana olahraga paling banyak juga berupa sepak takraw yakni sejumlah 31 unit. Sarana olahraga paling sedikit berupa sarana olahraga sepatu roda dan dayung yang masing-masing sejumlah 1 unit.

3.3.2 Kondisi Prasarana

3.3.2.1 Jaringan Jalan dan Jembatan

Jaringan jalan sebagai bagian utama dalam sistem transportasi perlu dikembangkan untuk mendukung potensi wilayah Kabupaten Gresik yang merupakan salah satu simpul strategis di Provinsi Jawa Timur terutama dalam bidang perindustrian dan perdagangan. Penyelenggaraan jalan yang meliputi pembangunan serta pemeliharaan jalan dan jembatan secara umum ditujukan bagi peningkatan konektivitas dan memperkuat daya saing infrastruktur, dan lebih khusus ditujukan untuk mempercepat pembangunan transportasi yang mendorong penguatan industri nasional mendukung sislognasi dan konektivitas nasional serta membangun sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada koridor ekonomi, kawasan industri khusus, kompleks industri, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi.

Kabupaten Gresik memiliki banyak jembatan yang digunakan secara fungsional. Seperti jembatan manyar, jembatan sembayer baru, jembatan Tambak Ombo yang baru-baru ini dilakukan perbaikan oleh Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional, dan saat ini jembatan yang sudah dalam perbaikan karena rusak itu sudah dapat dimanfaatkan secara optimal terutama kendaraan besar mengangkut bahan baku industri. Beberapa jembatan juga mulai dibangun di Kabupaten Gresik, seperti Jembatan Kacangan yang menghubungkan Desa Bulurejo dengan Desa Gluranploso, Kecamatan Benjeng. Namun, belum adanya jembatan pada wilayah Gresik Selatan.

Kondisi jalan di ruas Kabupaten Gresik mengalami arus yang mendekati kemacetan dengan nilai derajat kejenuhan lebih dari 0.75. Beberapa ruas tersebut adalah ruas Jl. Raya Sukomulyo dan Jl. Raya Manyar dikarenakan adanya kawasan sekolah, aktivitas lalu lintas penyeberangan warga antar Desa Gandeng dan Desa Manyar, dan ada penyempitan jalan (bottleneck) pada jembatan Sukomulyo. Sementara itu exit toll Surabaya-Gresik pada gerbang Tol Kebomas disebabkan banyaknya volume lalu lintas kendaraan penumpang maupun kendaraan berat yang menggunakan tol menuju Gresik atau Lamongan. Ruas Jl. Raya Banjarsari juga mengalami kejenuhan karena adanya manuver kendaraan berat pada simpang bunder, pada titik tersebut juga terdapat aktivitas keluar masuk bus dari Terminal Bunder. Sedangkan ruas Jl. Cerme Kidul mengalami kejenuhan karena adanya aktifitas Pasar Cerme dan pelintasan sebidang kereta api sebelah timur Stasiun Cerme. Dapat disimpulkan

bahwa total ruas yang memiliki nilai derajat kejenihan lebih dari 0.75 pada kondisi jalan Kabupaten Gresik adalah 3,37% dari total jumlah ruas jalan yang apabila dimodelkan menggunakan SATURN, yaitu sebanyak 326 ruas jalan.

Panjang jalan di Kabupaten Gresik sebesar 626,07 km yang terdiri dari 92,93 km jalan negara, 20,98 jalan provinsi, dan 512,16 km jalan kabupaten (2019). Selanjutnya, dilihat berdasarkan jenis permukaan jalan kabupaten, 280,35 km merupakan jalan aspal, 0,45 km jalan kerikil, 5,80 km jalan tanah, dan jalan lainnya 225,57 km. Dilihat dari status jalan yang berada di Kabupaten Gresik didominasi jalan Kabupaten Jalan ini meliputi jalan yang menghubungkan antarwilayah kecamatan di Kabupaten Gresik.

Tabel 3. 14 Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintah Kabupaten Gresik (Km)

Tingkat Kewenangan Pemerintahan	2018	2019	2020	2021
Negara	92,93	92,93	-	
Provinsi	20,92	20,98	-	
Kabupaten/Kota	312,16	512,16	-	
Jumlah	626,07	626,07	-	

Sumber : Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

Sebagian besar kondisi struktur jalan di Kabupaten Gresik memiliki jenis permukaan jalan berupa teraspal yaitu sepanjang 280,35 km pada tahun 2019. Panjang jalan dengan perkerasan kerikil sepanjang 0,45 km dan panjang jalan dengan jenis perkerasan tanah adalah 5,80 km. Berikut adalah panjang jalan menurut jenis permukaan jalan di Kabupaten Gresik :

Tabel 3. 15 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan Tahun 2019-2021

Jenis Permukaan Jalan	2018	2019	2020	2021
Aspal	292,09	280,35	-	-
Kerikil		0,45	-	-
Tanah	6,66	5,80	-	-
Lainnya	234,40	225,57	-	-
Jumlah	533,15	512,15	-	-

Sumber : Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

Dilihat dari panjang jalan menurut kondisi jalan di Kabupaten Gresik, panjang jalan di dominasi oleh jalan dengan kondisi baik. Panjang jalan dengan kondisi baik di Kabupaten Gresik sepanjang 213,52 km, jalan dengan kondisi sedang sepanjang 157,33, kondisi jalan dengan kondisi rusak sepanjang 129,85 km dan kondisi jalan dengan kondisi rusak berat sepanjang 11,47 km. Berikut adalah panjang jalan menurut kondisi jalan di Kabupaten Gresik:

Tabel 3. 16 Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Gresik Tahun 2018-2021

Kondisi Jalan	2018	2019	2020	2021
Baik	266,48	243,48	213,52	-
Sedang	209,18	154,56	157,33	-
Rusak	123,02	83,04	129,85	-
Rusak Berat	33,11	52,08	11,47	-
Jumlah	631,79	533,15	512,16	-

Sumber : Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

3.3.2.2 Perhubungan

Sistem transportasi sangat penting dalam mendukung pembangunan daerah. Hal ini dikarenakan sistem transportasi dapat membuat mobilitas antar titik dalam suatu daerah dapat berjalan dengan baik. Sarana transportasi yang lancar dan murah dapat memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Kabupaten Gresik memiliki 2 jenis transportasi yakni transportasi darat dan transportasi air.

1. Transportai Darat

RPJMD Kabupaten Gresik tahun 2016-2021 menyatakan bahwa salah satu strategi pembangunan transportasi Kabupaten Gresik yakni pembangunan sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi dengan pusat pertumbuhan kecamatan dan menjangkau arus perekonomian perdesaan; penguatan sistem transportasi intermodal maupun multimoda dalam rangka mendukung kelancaran sistem logistik daerah dan regional dan mendukung kerja sama antar daerah; serta pembangunan sarana prasarana transportasi. Saat ini Kabupaten Gresik memiliki 3 terminal dalam mendukung kebutuhan mobilitas darat masyarakat. Terminal tersebut yakni Terminal Menganti, Terminal Gulomantung dan Terminal Gubernur Suryo. Berikut merupakan data jumlah kendaraan yang masuk terminal di wilayah Kabupaten Gresik Tahun 2021:

Tabel 3. 17 Jumlah Kendaraan yang Masuk Terminal Wilayah Kabupaten Gresik Tahun 2021

No	Bulan	Terminal		
		Menganti	Gulomantung	Gubernur Suryo
1	Januari	1.324		4.017
2	Februari	838		3.623
3	Maret	871		3.949
4	April	899		4.084
5	Mei	935		4.073
6	Juni	901		3.899
7	Juli	905		3.878
8	Agustus	724		3.899
9	September	642		3.891
10	Oktober	647		3.880

No	Bulan	Terminal		
		Menganti	Gulomantung	Gubernur Suryo
11	November	618		3.709
12	Desember	718		3.854
Jumlah Total		10.016		46.756

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

Berdasarkan data di atas dapat diketahui bahwa terminal yang paling banyak melayani kendaraan masuk adalah Terminal Gubernur Suryo yakni sebanyak 46.756 kendaraan pada tahun 2021. Sedangkan terminal yang paling sedikit melayani kendaraan masuk adalah Terminal Gulomantung sebanyak 10.016 kendaraan. Diketahui bahwa di tahun 2021 bulan-bulan dengan kendaraan masuk terminal paling ramai berada di bulan Januari, Februari, Maret, dan Desember. Sedangkan bulan dengan kendaraan masuk terminal lebih sedikit pada bulan April hingga bulan November.

2. Transportasi Laut

Kabupaten Gresik hanya memiliki Pelabuhan Muat yakni pelabuhan yang melayani pengangkutan barang baik untuk di ekspor antar daerah maupun ke luar negeri. Arus perdagangan ekspor import Kabupaten Gresik dapat dilihat dari data besaran atau volume serta nilai ekspor import. Diketahui bahwa pada tahun 2020 volume ekspor Kabupaten Gresik turun dari tahun sebelumnya yakni sebesar 2.036,16 ribu ton dengan nilai sebesar 938,81 juta \$US. Sedangkan volume dan nilai impor mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya menjadi sebesar 6.933 ribu ton dengan nilai 1,33 milyar \$ US. Berikut merupakan data ekspor Kabupaten Gresik di Pelabuhan Gresik dari tahun 2015-2020:

Tabel 3. 18 Ekspor Kabupaten Gresik di Pelabuhan Gresik Tahun 2015-2021

No	Tahun	Volume Ekspor (ribu ton)	Nilai FOB (Juta US \$)
1	2015	2.074,45	1.015,31
2	2016	1.925,24	1.008,27
3	2017	1.863,97	1.056,87
4	2018	1.756,30	990,55
5	2019	2.221,33	1.022,81
6	2020	2.036,16	938,81
7	2021	2.383,29	1.608,66

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

Dari data di atas, dapat diketahui bahwa volume ekspor terbesar dalam 7 tahun terakhir di Pelabuhan Gresik, Kabupaten Gresik berada pada tahun 2021 yakni sebesar 2.383,29 ton dengan nilai FOB sebesar 1.608,66 juta \$US. Sedangkan ekspor terkecil terjadi

pada tahun 2018 yakni volume sebesar 1,756.30 ton dengan nilai FOB sebesar 990,55 juta \$ US.

Tabel 3. 19 Impor Kabupaten Gresik di Pelabuhan Gresik Tahun 2015-2021

No	Tahun	Volume Impor (ribu ton)	Nilai FOB (Juta US \$)
1	2015	5.666,69	1.633,01
2	2016	6.730,65	1.392,86
3	2017	8.029,69	1.567,72
4	2018	6.455,61	1.968,55
5	2019	7.323,68	1.591,80
6	2020	6.933,87	1.334,49
7	2021	8.419,05	2.245,60

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

Dari data di atas, dapat diketahui bahwa volume impor terbesar dalam 7 tahun terakhir di Pelabuhan Gresik, Kabupaten Gresik berada pada tahun 2021 yakni sebesar 8.419,05 ton dengan nilai FOB sebesar 2.245,60 juta \$ US. Sedangkan impor terkecil terjadi pada tahun 2015 yakni volume sebesar 5.666,69 ton dengan nilai FOB sebesar 1.633,01 juta \$ US.

3.3.2.3 Jaringan Air Bersih

Pelayanan kebutuhan air bersih Kabupaten Gresik dipenuhi melalui beberapa sumber seperti Sumber mata air yang dikelola PDAM dan ada juga dipenuhi melalui air sumur ataupun air sungai. Namun berdasarkan data Kabupaten Gresik dalam Angka Tahun 2020 yang terlayani PDAM Gresik hanya 11 kecamatan dari total 18 kecamatan yang ada. Kecamatan yang terlayani PDAM area layanan Gresik yakni Kecamatan Wringinanom, Driyorejo, Kedamean, Menganti, Cerme, Benjeng, Balongpanggang, Dudusampean, Kebomas, Gresik, dan Manyar. Berikut merumakan data jumlah pelanggan air PDAM menurut kecamatan di Kabupaten Gresik tahun 2020.

Tabel 3. 20 Jumlah Pelanggan Air Bersih Menurut Kecamatan di Cabang PDAM Area Pelayanan Gresik Tahun 2020

No	Kecamatan	Pelanggan	Air Disalurkan (m ³)	Nilai (Rp.)
1	Wringinanom	159	75.979	868.452.840
2	Driyorejo	22.611	5.982.668	26.286.867.765
3	Kedamean	379	161.010	1.650.202.220
4	Menganti	15.396	3.270.630	16.717.723.890
5	Cerme	13.951	3.184.169	12.860.921.640
6	Benjeng	1.855	278.370	1.038.607.970
7	Balongpanggang	779	215.070	875.558.805
8	Dudusampean	2.463	564.563	2.354.023.520
9	Kebomas	22.239	8.043.335	65.652.957.875

No	Kecamatan	Pelanggan	Air Disalurkan (m ³)	Nilai (Rp.)
10	Gresik	10.653	2.099.997	9.669.907.955
11	Manyar	13.095	3.286.095	19.494.315.685
12	Bungah	-	-	-
13	Sidayu	-	-	-
14	Dukun	-	-	-
15	Panceng	-	-	-
16	Ujungpangkah	-	-	-
17	Sangkapura	-	-	-
18	Tambak	-	-	-
Kabupaten Gresik		103.580	27.161.886	159.569.540.165

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2021

Berdasarkan data di atas dapat disimpulkan bahwa jumlah total pelanggan cabang PDAM Kabupaten Gresik sebesar 103.580 dengan konsumsi air sebesar 27.161.886 m³ dan memperoleh pemasukan sebesar Rp. 159.569.540.165. Kecamatan dengan pelanggan air bersih cabang terbanyak ialah Kecamatan Kebomas yakni sebanyak 22.239 pelanggan, dengan konsumsi air mencapai 8.043.335 m³. sedangkan kecamatan dengan pelanggan air bersih paling sedikit yakni Kecamatan Kedamean sebanyak 379 pelanggan dengan konsumsi pemakaian mencapai 161.010 m³. Namun, dapat diketahui bahwa besaran pendapatan tiap kecamatan sangat bergantung dengan jumlah konsumsi air.

Sistem Penyediaan Air Minum di Wilayah Kabupaten Gresik diselenggarakan oleh PDAM dan Non PDAM. Pelayanan air minum PDAM dilaksanakan dan dikelola oleh PDAM Giri Tirta Kabupaten Gresik, sedangkan Non PDAM dilakukan oleh Himpunan Penduduk Pemakai Air Minum (HIPPAM) dan melalui Program Penyediaan Air Minum dan Sanitasi Berbasis Masyarakat (PAMSIMAS) untuk kawasan-kawasan yang belum terjangkau oleh PDAM.

Tabel 3. 21 Jumlah Penduduk Area Pelayanan dan Jumlah Penduduk terlayani PDAM Giri Tirta Kabupaten Gresik Tahun 2019

No	Pelayanan	Penduduk (jiwa)	Penduduk Terlayani (jiwa)	Persentase Pelayanan (%)
1	Cabang Kota	257.230	190.456	53.31
2	Cabang Cerme	204.593	60.404	29.52
3	Cabang Menganti	188.355	59.392	31.53
4	Cabang Driyorejo	175.943	87.938	49.98
Jumlah		926.121	398.180	42.99

Sumber: RISPAM Kabupaten Gresik, 2020

Berdasarkan data diatas diketahui bahwa penduduk paling banyak terlayani PDAM Giri Tirta Kabupaten Gresik yaitu Cabang Kota dengan jumlah 190.456 jiwa dari 257.230 jiwa atau 53.31%. Sedangkan pelayanan PDAM Giri Tirta Kabupaten Gresik paling sedikit yaitu Cabang Driyorejo dengan penduduk yang terlayani sebanyak 87.938 dari 175.943 atau

49.98%. presentase pelayanan PDAM Giri Tirta Kabupaten Gresik tahun 2020 sebanyak 42.99% atau 398.180 jiwa dari total penduduk cabang Kota, Cabang Cerme, cabang Menganti, dan Cabang Driyorejo sebanyak 926.121 jiwa.

Terdapat potensi terkait jaringan air bersih di Kabupaten Gresik yaitu terkait air baku di Wilayah Kabupaten Gresik selain berupa mata air dan Air Bawah Tanah (ABT) adalah air permukaan berupa sungai dan embung atau waduk. Embung waduk atau Aliran sungai yang dimiliki Kabupaten Gresik tersebut berpotensi dapat dikelola dalam rangka upaya untuk pemenuhan sumber air baku air bersih di Kabupaten Gresik pada masa yang akan datang. Salah satu waduk yang yang berpotensi dapat dikelola untuk pemenuhan sumber air baku air bersih khususnya di Wilayah Gresik Utara adalah Waduk Sukodono yang ada di Kecamatan Panceng. Beberapa sumber mata air yang berada di lahan milik warga dan berpotensi untuk dimanfaatkan sebagai sumber air baku pelayanan pemenuhan kebutuhan air bersih masyarakat.

Didalam potensi yang ada, terdapat juga permasalahan terkait jaringan air bersih di Kabupaten Gresik yaitu pada Cabang Gresik Kota secara umum adalah kekurangan suplai air bersih dengan perkiraan kapasitas sebesar ± 150 L/det. Di Cabang Cerme adalah sistem pendistribusian air ke pelanggan yang hanya menggunakan 1 unit pompa, dimana kapasitasnya masih kurang jika dibandingkan dengan kebutuhan yang ada. di Cabang Menganti adalah seringnya terjadi kebocoran pada jaringan pipa distribusi karena jumlah unit air valve yang dipasang masih kurang. Dan di Cabang Driyorejo adalah pendistribusian air bersih di daerah Bambe kurang lancar karena diameter pipa distribusi eksisting yang kurang besar.

Didalam permasalahan yang ada, terdapat juga potensi terkait jaringan air bersih di Kabupaten Gresik yaitu

3.3.2.4 Jaringan Irigasi

Panjang Jaringan Irigasi keseluruhan di Kabupaten Gresik pada tahun 2019 sebesar 147.356 meter. Dari panjang tersebut sebesar 51.554,19 meter atau sebesar 34,23% berada dalam kondisi baik. Jumlah ini meningkat daripada tahun 2018 yang panjang irigasi dalam kondisi baik sebesar 43.744,69 meter atau sebesar 29,69%. Panjang jaringan irigasi dalam kondisi baik ini meningkat 5,3% dari tahun sebelumnya. Peningkatan irigasi kondisi baik ini tentunya sangat kecil sekali dibandingkan dengan upaya pemerintah pusat yang dalam

beberapa tahun terakhir sangat berupaya untuk meningkatkan kondisi infrastruktur dengan menggenjot proyek-proyek infrastruktur.

Jaringan irigasi di Kabupaten Gresik terdiri dari jaringan irigasi primer dan jaringan irigasi sekunder. Jaringan irigasi primer yang berada di Kabupaten Gresik berjumlah sebanyak 103 yang tersebar di seluruh Kabupaten Gresik, jaringan irigasi sekunder tersebar pada seluruh wilayah kabupaten dan terintegrasi dengan jaringan primer. Sawah irigasi tersebar di Kecamatan Ujungpangkah, Sidayu, dan Dukuh dengan luasan sekitar $\pm 26.614,74$ Ha. Berikut data terkait sawah irigasi yang terdapat di Kabupaten Gresik.

Tabel 3. 22 Luas Lahan Sawah Irigasi Kabupaten Gresik dari Tahun 2014-2017

No	Tahun	Jumlah luas lahan sawah irigasi (Ha)
1	2013	8381
2	2014	8381
3	2015	7872
4	2016	7992
5	2017	7542

Sumber: Dinas Pertanian Provinsi Jawa Timur

Berdasarkan data diatas, diketahui bahwa luas lahan sawah irigasi terluas yaitu pada tahun 2013. Sedangkan, luas lahan sawah irigasi terkecil yaitu 2017. Dapat disimpulkan bahwa, lahan sawah irigasi mengalami penurunan pada tahun 2014 ke tahun 2015 sebanyak 509 Ha dan tahun 2016 ke 2017 sebanyak 450 Ha. Peningkatan luas lahan sawah irigasi hanya pada tahun 2015 ke 2016 sebanyak 120 Ha.

Pengelolaan sumber daya air untuk mendukung ketahanan pangan dan nutrisi dihadapkan pada rendahnya kinerja operasi dan pemeliharaan sistem irigasi. Pulau Jawa sebagai lumbung pangan nasional menghadapi kendala tingginya alih fungsi lahan, defisit air irigasi, serta potensi kompetisi penggunaan air dengan kawasan perkotaan dan industri. Upaya penyediaan infrastruktur irigasi juga masih belum sejalan dengan kebijakan pengembangan lahan pertanian baru. Kinerja sistem irigasi juga masih rendah, terutama pada daerah irigasi yang merupakan kewenangan daerah. Sebagian besar sistem irigasi belum didukung dengan keandalan pasokan air, dimana baru sekitar 12,5 persen sistem irigasi yang dilayani oleh waduk. Upaya operasi dan pemeliharaan sistem irigasi masih perlu ditingkatkan melalui pengelolaan sistem irigasi yang modern yang selanjutnya tidak hanya dimanfaatkan untuk irigasi padi tetapi juga untuk produk pertanian nonpadi bernilai tinggi. Selain itu, upaya

sinkronisasi pembangunan irigasi baru dan pembukaan lahan pertanian masih perlu ditingkatkan.

3.3.3.5 Perumahan dan Kawasan Permukiman

A. Persampahan

Sistem jaringan persampahan yang berada di Kabupaten Gresik dibedakan menjadi tiga, yaitu Tempat Pemrosesan Akhir Sampah (TPA) yang terdapat di TPA Ngipik. Kemudian Tempat Penampungan Sampah Sementara Terpadu (TPST) yang sudah terdapat di enam desa. terakhir yaitu Tempat Penampungan Sampah Sementara (TPS) dan Tempat Pembuangan Sampah Sementara *Reduce, Reuse, Recycle* (TPS 3R) sebanyak 365 unit. Kabupaten Gresik memiliki satu TPA yang masih beroperasi yaitu TPA Ngipik. TPA Ngipik beroperasi sejak tahun 2002 hingga sekarang. Luas TPA tersebut 9,5 Ha, yang terdiri atas zona pembuangan seluas ± 4 ha, 3 Ha sel pasif, sedangkan sisanya 2 Ha digunakan untuk prasarana dan sarana penunjang.

Tabel 3. 23 Data Sampah Terkelola di Kabupaten Gresik Tahun 2018

No	Kecamatan	Jumlah Timbunan Sampah (m2/hari)	Volume sampah terkelola (m3/hari)					Luas Area bersih sampah (km2)
			Volume sampah di TPA	Sampah Mandiri	Bank Sampah	TPS 3R	Total	
1	Wringinanom	146,05	11,28	11,28	0,33	17,53	40,43	33,12
2	Driyorejo	309,60	48,56	0,00	2,57	30,96	82,09	28,92
3	Kedamean	126,53	6,55	0,00	0,23	15,18	21,97	35,23
4	Menganti	367,04	188,33	0,00	0,00	36,70	225,04	55,03
5	Cerme	158,36	81,51	0,00	6,17	15,84	103,52	60,85
6	Benjeng	133,61	24,60	0,00	0,00	13,36	37,96	32,95
7	Balongpanggang	116,96	10,99	0,00	0,67	14,04	25,70	26,71
8	Duduksampean	100,21	49,05	0,00	0,33	10,02	59,40	48,15
9	Kebomas	320,17	253,96	0,00	12,82	48,02	314,81	29,48
10	Gresik	242,39	181,17	0,00	15,15	43,43	239,95	5,18
11	Manyar	337,25	208,21	28,58	12,33	67,45	316,57	90,28
12	Bungah	135,74	23,47	0,00	0,33	20,36	44,15	47,49
13	Sidayu	87,21	19,50	0,00	0,50	13,08	22,08	31,52
14	Dukun	134,91	13,59	0,00	1,17	20,24	34,99	28,82
15	Panceng	105,17	15,08	0,00	1,58	15,77	32,44	31,41
16	Ujungpangkah	102,74	20,17	0,00	0,33	15,41	35,92	52,24
17	Sangkapura	137,15	0,00	0,00	0,00	20,57	20,57	0,00
18	Tambak	77,12	0,00	0,00	0,00	11,57	11,57	0,00
Total		3.138,20	1.156,05	39,86	54,53	429,74	1.680,17	637,38

Sumber: Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2018

Berdasarkan tabel terlihat bahwa volume sampah yang terkelola yaitu 53.55% dan Luas area bersih sampah sebesar 53.55%. Realisasi antara volume sampah terkelola dan luas area bersih sampah yang tidak jauh berbeda menunjukkan bahwa sampah yang terdapat di

area terlayani telah dikelola seluruhnya. Data luas wilayah bersih sampah perkecamatan Dari Tahun 2017 sebanyak 483,89 km² dan Tahun 2018 sebanyak 637,38 km². ada kenaikan luas area bersih sampah sebesar + 150 km², hal ini merupakan upaya optimal dari seluruh pihak untuk mendorong masyarakat lebih peduli dan berperan aktif dalam pengelolaan persampahan

Permasalahan penanganan sampah disebabkan karena ketidakseimbangan antara jumlah sampah yang ditimbulkan dengan pelayanan penanganan yang dapat diberikan. Pelayanan pemerintah daerah belum dapat menangani sampah seluruhnya. Keterbatasan sarana menyebabkan hanya sebagian sampah yang terangkut ke Tempat Pengelolaan Akhir (TPA) sampah. Oleh karena itu pelaksanaan pengelolaan sampah harus melibatkan masyarakat karena sebagai penghasil utama sampah, masyarakat juga harus merasakan dampak negatif jika sampah tidak tertangani.

B. Sanitasi

Kondisi sanitasi di Kabupaten Gresik berdasarkan Persentase Desa/ Kelurahan STBM (Sanitasi Total Berbasis Masyarakat), yaitu Realisasi tahun 2019 yaitu sebesar 12,07%, sedangkan target yang ditetapkan ditahun 2018 sebesar 10%, sehingga capaian yang diperoleh yaitu 121. Pada tahun 2019 dari 356 Desa di Kabupaten Gresik, terdapat 43 Desa/ Kelurahan STBM, tahun ini mengalami peningkatan 14 Desa yang ber STBM dari tahun lalu yang hanya 29 Desa. Keberhasilan ini didapatkan karena adanya dukungan SK Bupati No. 910/205/HK/407.12/2015 tentang Tim Percepatan Desa/ Kelurahan Sanitasi Total Berbasis Masyarakat (STBM) Mandiri di Kabupaten Gresik serta dukungan lintas sectoral dan lintas program terkait.

Hampir semua rumah di Kabupaten Gresik sudah memiliki jamban pribadi. Diketahui bahwa penduduk Kabupaten Gresik yang buang air besar ke jamban pribadi sebesar 99,25%, ke jamban tetangga/saudara sebanyak 0,5% dan ke MCK/WC umum sebanyak 0,25%. Diketahui persentase tempat penyaluran air kotor/ limbah tinja manusia di Kabupaten Gresik sesuai dengan tabel berikut.

Tabel 3. 24 Presentase Tempat Penyaluran Akhir Tinja

No	Tempat	Presentase (%)
1	Kebun/Tanah/lapang	1,13
2	Kolam/sawah	0,13
3	Langsung ke saluran drainase	0,13

No	Tempat	Presentase (%)
4	Tangki septik konstruksi sendiri sesuai SNI (kedap samping dan dasar)	14,63
5	Cubluk/lubang tanah	85,00

Sumber: Strategi Sanitasi Kabupaten (SSK) Kabupaten Gresik Tahun 2020

Tempat penyaluran akhir tinja di Kabupaten Gresik disalurkan pada 6 (enam) tempat seperti yang tertera pada tabel diatas, antara lain sebanyak 85,00% dibuang ke cubluk/lubang tanah, sebanyak 14,63% ke tangki septik konstruksi sendiri (kedap samping dan dasar), sebanyak 0,13% ke kolam/sawah, sebanyak 0,13% dibuang langsung ke drainase, dan sebanyak 0,13% dibuang ke kebun/tanah lapang.

Akses masyarakat terhadap layanan sanitasi permukiman (air limbah domestik, sampah rumah tangga dan drainase lingkungan) masih sangat rendah. Banyak hal yang menjadi penyebab rendahnya akses sanitasi ini, mulai dari kurangnya perhatian pemerintah akan pentingnya sanitasi yang sering mengakibatkan pembangunan sanitasi belum menjadi prioritas pembangunan dari pemerintah, hingga rendahnya kebutuhan masyarakat untuk menciptakan lingkungan yang sehat. Lebih jauh buruknya kondisi sanitasi membawa dampak atau efek domino yang sangat luas, seperti penurunan kualitas lingkungan hidup termasuk pencemaran sumber air bersih, meningkatnya angka penyakit sebagai akibat sanitasi buruk, hingga menurunnya citra kabupaten/kota sebagai daerah tujuan wisata atau investasi dan menurunnya kesejahteraan masyarakat secara umum.

C. Listrik

Berdasarkan Data Kabupaten Gresik dalam Angka 2022, kelistrikan secara makro dilaksanakan oleh PT PLN (Persero) dengan persentase umum pelanggan yakni 90,54% kebutuhan rumah tangga, sebesar 5,70% kebutuhan bisnis, sebesar 0,14% untuk sektor industri, sebesar 2,95% untuk kebutuhan sosial, dan sebesar 0,68% untuk kebutuhan pemerintahan. Adapun wilayah pelayanan energi listrik untuk PT PLN (persero) cabang Gresik yakni meliputi kecamatan Cerme, Benjeng, Balongpanggang, DuduGresik, Manyar Bungah, Sidayu, Dukun, Panceng, Ujungpangkah, Sangkapura, dan Tambak. Adapun kecamatan yang dilayani PT PLN diluar Gresik yaitu Kecamatan Wringinanom dan Kecamatan Driyorejo yang dilayani wilayah kerja PLN UP3 Sidoarjo, Kecamatan Kedamean dan Kecamatan Menganti dilayani oleh PLN UP3 Surabaya Barat. Penjualan tenaga listrik ke kelompok pelanggan rumah tangga hingga tahun 2020 sebanyak 302.561 pelanggan, penjualan sektor bisnis mencapai

19,054 orang, Industri sebesar 483 orang, sektor sosial sebesar 9,842 orang dan pemerintah sebanyak 2.277 orang. Dengan komposisi yang Kwh yang dijual pada tahun 2020 mencapai 2.441.964.545 Kwh.

Tabel 3. 25 Jumlah Pelanggan Listrik Menurut Kecamatan di Cabang PLN Area Pelayanan Gresik Tahun 2021

No	Kecamatan	Jumlah Pelanggan			
		2018	2019	2020	2021
1	Wringinanom	Dilayani wilayah lain	Dilayani wilayah lain	Dilayani wilayah lain	Dilayani wilayah lain
2	Driyorejo				
3	Kedamean				
4	Menganti				
5	Cerme	25.599	26.593	26.818	27.624
6	Benjeng	15.188	15.532	15.621	16.090
7	Balongpanggang	16.685	17.113	17.214	17.731
8	Duduksampean	11.277	11.538	11.641	11.991
9	Kebomas	43.126	45.157	45.882	47.261
10	Gresik	32.402	33.446	33.795	34.812
11	Manyar	39.697	41.706	42.297	43.568
12	Bungah	17.041	17.576	17.716	18.248
13	Sidayu	10.318	10.654	10.765	11.089
14	Dukun	16.994	17.416	17.594	18.123
15	Panceng	16.829	17.336	17.477	18.002
16	Ujungpangkah	11.318	11.711	11.824	12.179
17	Sangkapura	14.203	14.872	15.454	15.918
18	Tambak	6.002	6.630	6.889	7.096
Kabupaten Gresik					299.732

Sumber: Kabupaten Gresik Dalam Angka, 2022

D. Drainase

Dalam hal infrastruktur drainase, Kondisi sistem drainase permukiman di wilayah-wilayah kecamatan atau desa di Kabupaten Gresik, selain di wilayah kota masih banyak terdapat daerah terbuka yang mampu berfungsi sebagai daerah resapan air sehingga potensi banjir dan genangan kecil. Sedangkan di wilayah perkotaan Gresik, khususnya di wilayah Kecamatan Gresik, Kebomas, dan Manyar walaupun telah memiliki sistem drainase yang terbangun cukup lengkap dan merata di seluruh wilayah kota, tetap saja banjir dan genangan masih sering terjadi di beberapa lokasi terutama apabila terjadi hujan yang cukup lebat. Keadaan ini disebabkan oleh saluran-saluran tersier dan sekunder yang dimensinya terlalu kecil, tersumbat sampah, dan bozem-bozem yang tidak lagi berfungsi akibat pendangkalan dan pengurukan menjadi kawasan permukiman.

Sistem drainase Kota Gresik sangat kompleks karena selain terdapat sungai/saluran drainase juga terdapat bozem, pompa banjir dan pintu air mengingat lokasi Kota Gresik yang berada di tepi pantai sehingga sistem drainasinya dipengaruhi oleh pasang surut air laut.

penelusuran alur drainase dan batas daerah pematusan yang telah dilakukan ternyata di Kota Gresik terdapat 27 (dua puluh tujuh) sistem drainase primer dan 12 (dua belas) sistem lainnya dengan luas total 74,53 km² (7452,506 Ha). Yang dimaksud dengan sistem lainnya adalah sistem dengan luas catchment area yang kecil atau sistem tersendiri yang langsung menuju ke laut, telaga atau Kali Lamong. Kondisi di wilayah masing-masing sistem drainase dilihat dari penggunaan lahan di *catchment area* dan juga panjang drainase akan diuraikan di bawah ini.

Tabel 3. 26 Panjang dan *catchment area* Sarana dan Prasarana Drainase Lingkungan di Kabupaten Gresik

No	Jenis Prasarana/ Sarana	Jumlah/ Panjang (m)	<i>catchment area</i> (ha)
1	Sistem kali tengger	10.882	601,639
2	Sistem kali Roomo	8.307	661,306
3	Sistem drainase petrokimia	6.117	235,308
4	Sistem kali towo	2.513 + 1 unit	124,715
5	Sistem kali tutup barat	2.930 + 1 unit	44,192
6	Sistem kali tutup timur	2.265	90,681
7	Sistem drainase yos sudarsono	925	37,478
8	Sistem drainase tlogodendo	3.344 + 3 unit	300,745
9	Sistem drainase sidorukun indah	1.090	29,522
10	Sistem drainase pelabuhan semen	1.818	59,850
11	Sistem drainase sidorukun	325	19,914
12	Sistem kali indro	3.431	257,401
13	Sistem drainase tenggulun	702	65,398
14	Sistem drainase karangkering	555	22,191
15	Sistem drainase segoromadu 1	1.237	50,996
16	Sistem drainase veteran	1.269	40,665
17	Sistem drainase segoromadu 2	1.058	149,308
18	Sistem drainase segoromadu 3	825	78,889
19	Sistem drainase gulomantung	4.798	441,398
20	Sistem drainase timur tol-kali lamong	2.801	149,874
21	Sistem drainase barat tol-kali lamong	4.603	224,020
22	Sistem drainase kedanyang	2.211	332,180
23	Sistem drainase banjaranyar 1	3.003	240,566
24	Sistem drainase banjaranyar 2	658	187,677
25	Sistem drainase telabo	9.525	929,757
26	Sistem kali manyar 1	1.679	600,051
27	Sistem kali manyar 2	5.679	498,161

Sumber: Strategi Sanitasi Kabupaten (SSK) Kabupaten Gresik Tahun 2020

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa kota Gresik (wilayah perkotaan yang terdiri 3 kecamatan yaitu Gresik, Kebomas dan Manyar) mempunyai 27 sistem drainase utama yang terdiri dari drainase primer, sekunder dan primer. Semua sistem drainase tersebut masih berfungsi meskipun ada yang tersumbat baik oleh sampah maupun tanah sehingga menyebabkan banjir/genangan. Namun, terdapat lokasi genangan sebagian besar terjadi di wilayah tengah ke selatan. Genangan terbesar di kecamatan Manyar sebesar 208 Ha, disusul

kecamatan Kebomas 151 Ha. Desa/kelurahan yang mengalami genangan terbesar di desa Sukomulyo kecamatan Manyar sebesar 75,9 Ha.

Permasalahan umum drainase di Kabupaten Gresik yang ada sekarang adalah berupa banjir dan genangan yang disebabkan oleh faktor-faktor Pertambahan debit limpasan akibat perubahan tataguna lahan, Dimensi saluran dan atau dimensi gorong-gorong yang ada sudah tidak lagi memadai, Hambatan aliran pada saluran, Saluran mengalami penyempitan, Sistem drainase yang belum tertata dengan baik, dan Kurang memadainya pelaksanaan operasi dan pemeliharaan jaringan saluran drainase.

3.3.3.6 Ruang Publik

A. Jalur Pejalan Kaki

Di Kabupaten Gresik Hierarki (peranan) Jalan dengan fungsi pergerakan pejalan kaki dibedakan menjadi tiga. Yaitu peranan jalan arteri tidak ada pergerakan pejalan kaki, kecuali diberi pemisah secara vertikal. Kemudian peranan jalan kolektor aktivitas pejalan kaki dibatasi dengan mempertimbangkan aspek keselamatan. Dan peranan jalan lokal, bahwa penyeberangan dikontrol dengan kanalisasi (*zebra cross*). Simpul transportasi perKabupatenan harus memiliki fasilitas pejalan kaki dan fasilitas parkir pindah moda (*park and ride*), dengan jarak perpindahan antar moda tidak lebih dari 500 m (lima ratus meter).

Di wilayah Kabupaten Gresik saat ini sangat banyak ditemukan jalur pejalan kaki khususnya di wilayah Kota yaitu di Jl. Panglima Sudirman, Jl. Basuki Rahmat, Jl. Dr. Soetomo, Jl. RA. Kartini. Di sepanjang jalan tersebut juga banyak ditemukan PKL dan pengamen serta pengemis yang dapat mengganggu pejalan kaki yang melintas. Beberapa Jalur Pejalan Kaki di Kabupaten Gresik sudah mulai digarap. Lebih tepatnya kawasan haritage yang berada di Jalan Setia Budi, Jalan AKS Tuban, dan Jalan KH. Zubair. Pada Pengembangan Stasiun Duduksampeyan menjadi stasiun kelas II dengan menggunakan konsep kawasan berorientasi transit yang berhubungan dengan angkutan masal lainnya seperti terminal yang dilengkapi oleh jalur pejalan kaki.

B. RTH

Kabupaten Gresik saat ini mengalami pembangunan wilayah fisik yang pesat terutama perumahan, perdagangan jasa, dan industri, dan jumlah penduduk yang selalu bertambah. Keberadaan Ruang Terbuka Hijau (RTH) sebagai salah satu faktor yang turut andil dalam

mendukung keseimbangan lingkungan di kawasan perkotaan di Kabupaten Gresik. Maka perlu diperhatikan Ruang Terbuka Hijau (RTH) terkait kecakupannya. Dalam Peraturan Daerah (PERDA) Kabupaten Gresik Nomor 8 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Gresik tahun 2010-2030 yang dituangkan dalam pasal 22 ayat 1 huruf d dan e disebutkan bahwa penyediaan RTH perkotaan publik dengan luas 20% dari luas kawasan perkotaan dan penyediaan RTH perkotaan privat dengan luas 10% dari luas kawasan perkotaan. Kabupaten Gresik dengan luas wilayah 1.191,25 km² telah memiliki ruang terbuka hijau kurang dari 20%, hal itu terbagi dalam beberapa bentuk ruang terbuka hijau seperti taman kota, hutan kota, jalur hijau, sempadan sungai, dsb. Berikut ini disajikan tabel berupa luasan pada tiap klasifikasi.

Tabel 3. 27 Data Luas RTH Kabupaten Gresik Sampai Dengan Januari 2017

No	Jenis RTH	Luasan RTH (km ²)
1	Taman Kota	161.08
2	Hutan Kota	357.19
3	Pemukaman	13.5
4	Median dan Pulau Jalan	4.2
5	Sempadan Sungai	11.2
6	Sempadan Pantai	3.74
7	Sepadan Telaga	1.05
8	Sepadan Rel KA	0.63
9	Sepadan SUTT	1.15
10	RTH Kawasan Industri	135.51
11	RTH Pemukiman	33.81
12	Tugu Kartanegara	22
Jumlah		736.06

Sumber: Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Gresik, 2017

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa jenis RTH paling luas yaitu jenis RTH Hutan Kota, sedangkan jenis RTH paling kecil yaitu jenis RTH Sepadan Telaga. jumlah Ruang Terbuka Hijau (RTH) yang ada di Kabupaten Gresik yaitu 736.06 Km². Dinas lingkungan hidup selaku penanggung jawab atas pelaksanaan ruang terbuka hijau di Kabupaten Gresik masih berupaya untuk mencapai batasan yang telah ditetapkan oleh Undang-undang No 26 tahun 20007 sebesar 30%.

METODOLOGI 4



4.1 PENDEKATAN PENYUSUNAN

Pendekatan yang digunakan dalam pelaksanaan Penyusunan Capaian Kepuasan dan Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik pada dasarnya berorientasi kepada hal-hal sebagai berikut:

A. Perencanaan Pembangunan Berwawasan Lingkungan

Pendekatan perencanaan program yang berwawasan lingkungan menuntut tercapainya hasil-hasil perencanaan sarana dan prasarana lingkungan yang senantiasa berorientasi pada kondisi lingkungan alami tidak merusak ekosistem yang ada melalui perubahan-perubahan akibat desain yang seminimal mungkin.

B. Perencanaan Pembangunan yang Berkelanjutan

Pendekatan perencanaan berkelanjutan (*Sustainable Development*) akan mendorong perencanaan tidak hanya berorientasi pada kebutuhan dan pemanfaatan ruang semaksimal mungkin untuk kebutuhan saat ini, namun tetap berorientasi pada masa yang akan datang dengan tetap memanfaatkan ruang seoptimal mungkin untuk kebutuhan saat ini, namun tetap memanfaatkan ruang seoptimal mungkin dengan tidak merusak lingkungan.

C. Perencanaan Pembangunan Terpadu

Pendekatan perencanaan program ini merangkum 2 arah pendekatan, yaitu perencanaan program dari atas ke bawah sebagai penurunan kebijaksanaan pembangunan pada tingkat regional. Pendekatan ini lebih dikenal sebagai pendekatan "top down".

Arah pendekatan berikutnya adalah pembangunan dari bawah ke atas yang mengakomodasikan sumber daya lokal yang tersedia setelah dianalisa kekuatan, kelemahan, peluang dan tantangan. Pola pendekatan yang lebih menitik beratkan pada pendekatan "*bottom up*" ini menyangkut kebijaksanaan dan manajemen pemerintahan yang menuntut bahwa segala aspek manajemen sesuai dengan usulan dari bawah. Memperhatikan bahwa pendekatan ini mempunyai kelemahan, khususnya dalam hal teknis, administratif, dan keuangan. Selanjutnya sisi kelemahan dari metode pendekatan ini dilingkapi dengan pendekatan *top down*. Pendekatan di sisi ini lebih bersifat bantuan dan pembinaan teknis kepada masyarakat atau unsur lainnya yang terlibat dalam proses pembangunan melalui *bottom up planning*.

D. Perencanaan Pembangunan dengan Pendekatan Intersektoral – Holistic

Pendekatan perencanaan program ini bertumpu pada perencanaan program yang selalu terkait dengan sektor–sektor lain serta wilayah dengan skala lebih luas secara regional atau nasional. Sehingga pada tahap selanjutnya didapat koordinasi, sinkronisasi dan integrasi dengan sektor terkait.

Metode ini juga menuntut adanya keterpaduan yang selaras dan seimbang dalam pengembangan setiap komponen pembangunan, terutama yang mengacu pada kajian terhadap kebijaksanaan sektoral tentang Penyusunan Capaian Kepuasan dan Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik.

Adanya keterpaduan antara berbagai sektor dan bidang pembangunan yang saling mendukung satu dengan yang lainnya dalam satu scope program pengembangan sektoral akan menghasilkan perencanaan program yang terintegrasi dengan kebijakan dan arahan pemanfaatan ruang dalam skala yang lebih luas.

4.2 METODE PENGUMPULAN DATA

4.2.1 Data Primer

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penyusunan Capaian Kepuasan dan Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik terdiri dari pengumpulan data primer dan sekunder.

A. Data Primer

Data primer merupakan data dan pengamatan yang dikumpulkan secara langsung dari responden/masyarakat dengan metode survei, observasi dan wawancara.

1. Observasi

Observasi, dilakukan untuk mendapatkan informasi dan fakta primer/langsung tentang kondisi pelayanan infrastruktur di Kabupaten Gresik yang merupakan hasil pengamatan lapangan secara visual.

2. Angket/Kuisisioner

Angket/Kuisisioner, dilakukan untuk mendapatkan gambaran primer dari responden/masyarakat tentang persepsi dan harapan akan pelayanan infrastruktur di Kabupaten Gresik. Angket/Kuisisioner dilakukan dengan memberikan form kuisisioner kepada responden di Kabupaten Gresik. Angket/Kuisisioner dilakukan secara langsung dan melalui google form.

Tabel 4. 1 Form Survei Capaian Kepuasan dan Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik

NO	PERTANYAAN	INDEKS KEPUASAN LAYANAN INFRASTRUKTUR (IKLI)					INDEKS HARAPAN LAYANAN INFRASTRUKTUR (IHLI)				
A	INDIKATOR KETERSEDIAAN FISIK INFRASTRUKTUR										
I	Ketersediaan infrastruktur di wilayah Kabupaten Gresik	Sangat Tersedia	Tersedia	Cukup Tersedia	Kurang Tersedia	Tidak Tersedia	Sangat Penting	Penting	Cukup Penting	Kurang Penting	Tidak Penting
1	Jalan dan Jembatan										
a	Jalan Nasional										
b	Jalan Provinsi										

4.2.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh berdasarkan studi kepustakaan melalui berbagai literatur atau data yang diperoleh dari instansi yang terkait dengan tema. Selain itu, data sekunder didapatkan melalui survei instansi.

A. Studi literatur

Dilakukan melalui studi kepustakaan yang berhubungan dengan tema penelitian baik berupa buku, tugas akhir, tesis, jurnal, peraturan-peraturan, peta.

B. Survey instansi

Survey instansi bertujuan mencari data pendukung melalui instansi atau lembaga tertentu yang berhubungan langsung dengan tema penelitian atau pernah melakukan penelitian dengan tema tersebut. Adapun data sekunder yang dibutuhkan adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Kebutuhan Data Sekunder dan Instansi Yang Terkait

No	Data Sekunder	Instansi
1.	RTRW Kabupaten Gresik	Bappeda Kabupaten Gresik
2.	SHP RTRW Kabupaten Gresik	Bappeda Kabupaten Gresik
3.	RPJM Kabupaten Gresik	Bappeda Kabupaten Gresik
4.	RPJP Kabupaten Gresik	Bappeda Kabupaten Gresik
5.	PDRB Kabupaten Gresik 5 tahun terakhir	BPS
6.	PDRB masing-masing kecamatan 5 tahun terakhir	BPS
7.	Kabupaten Gresik Dalam Angka 5 tahun terakhir	BPS
8.	Jumlah panjang dan kondisi jaringan jalan Kabupaten Gresik	Bappeda/PU
9.	Data jaringan listrik dan energi	Bappeda/PU
10.	Data jaringan telekomunikasi	Bappeda/PU
11.	Jumlah Sarana dan prasarana masing-masing kecamatan	Bappeda/PU

4.3 Variabel

Variabel yang digunakan dalam pekerjaan penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur di Kabupaten Gresik ini adalah Penilaian (Percepsi) dan Harapan (Expectacy) masyarakat atas unsur-unsur pelayanan dari setiap jenis infrastruktur yang menjadi pertimbangan masyarakat dalam memberikan penilaian terhadap kepuasan layanan yang diterimanya. Unsur-unsur tersebut dikembangkan berdasarkan sasaran dan indikator dari Standar Pelayanan Minimal (SPM) masing-masing infrastruktur yang harus disediakan oleh pemerintah. Unsur-unsur kepuasan masyarakat akan pelayanan tersebut selanjutnya dikembangkan ke dalam butir-butir pernyataan dalam kuesioner.

Tabel 4. 3 variabel Penyusunan Capaian Kepuasan dan Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik

Variabel	Sub Variabel
Jalan dan Jembatan	Jalan Nasional

Variabel	Sub Variabel
	Jalan Provinsi
	Jalan Kabupaten
	Jalan Poros Desa
	Jalan Lingkungan
Transportasi	Bus
	Kereta Api
	Ojek
	Angkutan Kabupaten
Air Bersih	Sumber Air Baku
	Unit Pengolahan Air
	Unit Transmisi dan Pelayanan
Jaringan Irigasi	
Ruang Publik	Jalur Pejalan Kaki
	Taman Kabupaten
Perumahan dan Kawasan permukiman	Persampahan
	Sanitasi
	Drainase
	Listrik
	Telekomunikasi

4.4 TAHAP ANALISIS

4.4.1 Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI)

Metode pengolahan data pada pekerjaan penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur di Kabupaten Gresik didasarkan pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017 tentang pedoman penyusunan survei kepuasan masyarakat unit penyelenggara pelayanan publik. Nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dihitung dengan menggunakan nilai rata-rata tertimbang masing-masing unsur pelayanan. Dalam penghitungan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI), masing masing jenis infrastruktur memiliki jumlah unsur pelayanan yang berbeda disesuaikan dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) infrastruktur yang disediakan oleh pemerintah. Namun demikian setiap unsur pelayanan mempunyai penimbang yang sama dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{Bobot Nilai Rata – Rata Tertimbang} = \frac{\text{Jumlah Bobot}}{\text{Jumlah Unsur}}$$

Untuk memperoleh nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) per unit pelayanan digunakan pendekatan nilai rata-rata tertimbang dengan rumus sebagai berikut:

$$IKLI = \frac{\text{Total dari Nilai Persepsi Per Unsur}}{\text{Total Unsur Yang Terisi}} \times \text{Nilai Penimbang}$$

Interpretasi terhadap penilaian Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) yaitu antara 25 – 100 sehingga hasil penilaian tersebut di atas dikonversikan dengan nilai dasar 25, dengan rumus sebagai berikut:

$$IKLI \text{ Unit Pelayanan} \times 25$$

Hasil perhitungan di atas di kategorikan sebagai berikut :

Tabel 4. 4 Nilai Persepsi, Nilai Interval, Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan

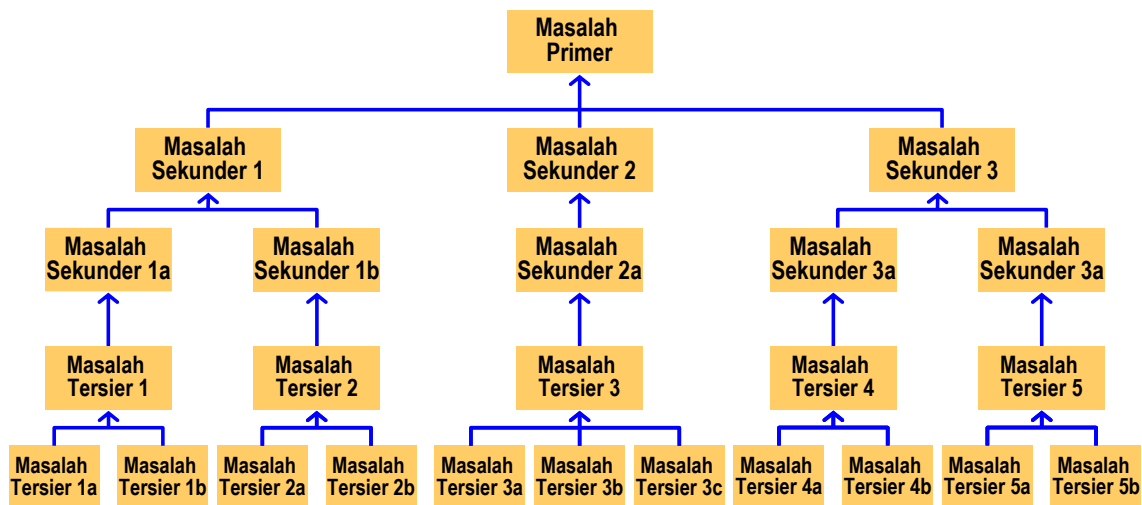
Nilai Persepsi	Nilai Interval (N)	Nilai Interval Konversi (NK)	Mutu Layanan	Kinerja Unit Pelayanan
1	1,00 – 2,5996	25,00 – 64,99	D	Tidak Baik
2	2,60 – 3,064	65,00 – 76,60	C	Kurang Baik
3	3,0644 – 3,532	76,61 – 88,30	B	Baik
4	3,5324 – 4,00	88,31 – 100,00	A	Sangat Baik

Sumber : Permen PAN RB Nomor 14 Tahun 2017

4.4.1 Analisis Akar Masalah

Analisis akar masalah bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting akar dari permasalahan dalam penyediaan infrastruktur di Kabupaten Gresik. Melalui teknik ini, orang yang terlibat dalam hal memecahkan satu masalah dapat melihat penyebab yang sebenarnya, yang mungkin belum bisa dilihat kalau masalah hanya dapat dilihat secara pintas. Teknik Analisa Akar Masalah dapat melibatkan orang setempat yang tahu secara mendalam masalah yang ada. Adapun manfaat analisis potensi dan masalah antara lain:

1. Untuk mengetahui secara jelas potensi dan masalah.
2. Untuk memudahkan para perencana melihat dimana potensi dan masalah tersebut berada sebagai bahan masukan dalam merencanakan pengembangan wilayah tersebut.
3. Untuk meminimalisir kesalahan dalam melakukan perencanaan di suatu wilayah.



Gambar 4. 1 Diagram Analisis Akar Masalah

4.4.2 Analisis SWOT

Analisis SWOT adalah analisis untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi infrastruktur di Kabupaten Gresik, yaitu untuk melihat *Strength* (kekuatan), *Weakness* (kelemahan), *Opportunity* (kesempatan) dan *Threaten* (ancaman), dan menginventarisasi faktor-faktor tersebut dalam strategi perencanaan infrastruktur Kabupaten Gresik. Kawasan perencanaan yang dipakai sebagai dasar untuk menentukan langkah-langkah perbaikan yang diperlukan dalam pengembangan selanjutnya. Faktor-faktor yang mempengaruhi pengembangan tersebut adalah sebagai berikut :

A. Potensi (*Strength*)

Kekuatan apa yang dapat dikembangkan agar lebih tangguh, sehingga dapat bertahan di pasaran, yang berasal dari dalam wilayah itu sendiri.

B. Masalah (*Weakness*)

Segala faktor yang merupakan masalah atau kendala yang datang dari dalam wilayah atau obyek itu sendiri.

C. Peluang (*Opportunities*)

Kesempatan yang berasal dari luar wilayah studi. Kesempatan tersebut diberikan sebagai akibat dari pemerintah, peraturan atau kondisi ekonomi secara global.

D. Ancaman (*Threaten*)

Merupakan hal yang dapat mendatangkan kerugian yang berasal dari luar wilayah atau obyek.

Keempat faktor tersebut dianalisis ditinjau dari beberapa variabel yaitu dari sumber daya alam, sumber daya buatan, sosial dan budaya masyarakat serta faktor lain, yang akan mempengaruhi pengembangan. Kemudian dilakukan penilaian untuk mengetahui posisi obyek pada kuadran SWOT. Dari penilaian tersebut diketahui posisinya sebagai berikut:

- Kwadran I (*Growth*),
- Kwadran II (*Stability*),
- Kwadran III (*Survival*),
- Kwadran IV (*Diversification*),

Sebelumnya perlu diketahui dulu faktor eksternal EFAS (*Eksternal Strategic Faktors Analysis Summary*) dan faktor internal IFAS (*Internal Strategic Faktors Analysis Summary*) untuk menyusun matriks SWOT. Berikut ini sistem penilaiannya digambarkan dalam gambar sebagai berikut:

a. Matrik IFAS (*Internal Strategic Faktors Analysis Summary*)

Cara-cara penentuan Faktor Strategi Internal (IFAS) adalah :

- Kolom 1 disusun 5-10 faktor-faktor kekuatan dan kelemahan.
- Masing-masing faktor dalam kolom 2 diberi faktor mulai dari 1,0 (sangat penting) sampai dengan 0,0 (tidak penting). (Semua bobot tersebut jumlahnya tidak boleh melebihi skor total 1,00).
- Rating dihitung untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai dari 4 (outstanding) sampai dengan 1 (poor) berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap kondisi infrastruktur yang bersangkutan.
- Variabel yang bersifat positif (semua variabel yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai mulai dari +1 sampai dengan +4 (sangat baik) dengan membandingkannya dengan rata-rata atau dengan pesaing utama. Sedangkan variabel yang bersifat negatif, jika kelemahan besar sekali dibandingkan dengan nilai rata-rata infrastruktur Kabupaten Gresik lainnya, nilainya adalah

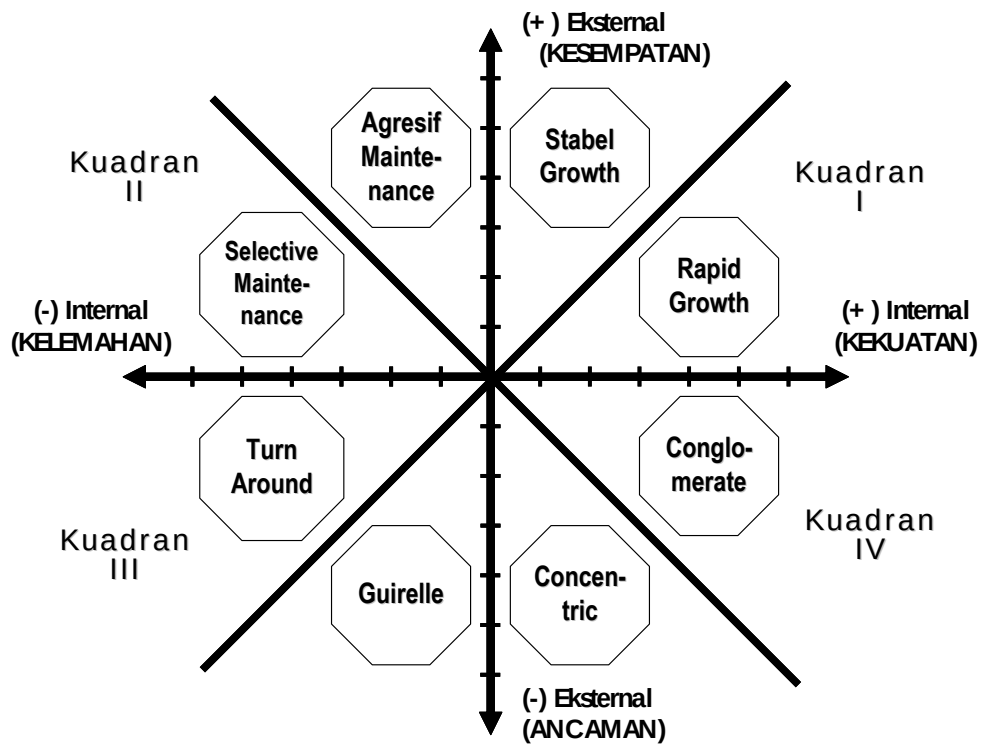
4, sedangkan jika kelemahan suatu dibawah rata-rata lain, nilainya adalah 1. Bobot dikalikan dengan rating untuk memperoleh faktor pembobotan. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4,0 (*outstanding*) sampai dengan 1 (*poor*).

- Kolom 5 digunakan untuk memberikan komentar atau catatan mengapa faktor-faktor tertentu dipilih dan bagaimana skor pembobotannya dihitung.
- Skor pembobotan dijumlahkan untuk memperoleh total skor pembobotan bagi penilaian infrastruktur Kabupaten Gresik yang bersangkutan. Nilai total ini menunjukkan bagaimana infrastruktur bereaksi terhadap faktor-faktor strategis internalnya.

b. Matrik EFAS (*External Strategic Factors Analysis Summary*)

Cara-cara penentuan Faktor Strategi Eksternal EFAS adalah :

- Kolom 1 disusun 5-10 peluang dan ancaman.
- Masing-masing faktor dalam kolom 2 diberi faktor mulai dari 1,0 (sangat penting) sampai dengan 0,0 (tidak penting).
- Rating dihitung untuk masing-masing faktor dengan memberikan skala mulai dari 4 (*outstanding*) sampai dengan 1 (*poor*) berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap kondisi infrastruktur yang bersangkutan.
- Pemberian nilai rating untuk faktor peluang bersifat positif (peluang yang semakin besar diberi rating +4, tetapi jika peluangnya kecil, diberi rating +1). Pemberian nilai rating ancaman misalnya, jika nilai ancamannya sangat besar, ratingnya adalah 4. Sebaliknya, jika nilai ancamannya sedikit ratingnya 1.
- Bobot dikalikan dengan rating untuk memperoleh faktor pembobotan. Hasilnya berupa skor pembobotan untuk masing-masing faktor yang nilainya bervariasi mulai dari 4,0 (*outstanding*) sampai dengan 1 (*poor*)
- Kolom 5 digunakan untuk memberikan komentar atau catatan mengapa faktor-faktor tertentu dipilih dan bagaimana skor pembobotannya dihitung.



Gambar 4. 2 Matrik IFAS-EFAS

ANALISIS

5



5.1 KARAKTERISTIK RESPONDEN

Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini adalah *Probability Sampling* dengan memilih responden berdasarkan 4 karakteristik yang sudah ditentukan. *Probability Sampling* merupakan suatu teknik pengambilan sampel yang mempertimbangkan peluang atau *Probability*. Pada teknik pengambilan sampel ini, bias dan *sampling error* dapat diidentifikasi berdasarkan sampel yang terpilih sehingga teknik tersebut bisa dipertanggungjawabkan secara statistik. Diketahui pula bahwa hasil sampling hanya dapat menduga nilai dari parameter yang ditetapkan. Sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini mengacu pada *Simple Random Sampling*. Karakteristik sampel yang memiliki kesamaan terhadap target responden atau populasi kawasan menjadikan penggunaan *Simple Random Sampling* adalah pilihan. Selain dengan itu, penggunaan teknik pengambilan sampel tersebut dikarenakan target atau responden dalam penelitian ini dilakukan secara acak melalui masyarakat yang bertempat tinggal di Kabupaten Gresik. Responden yang dijadikan sampel adalah responden dengan karakteristik berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, dan struktur mata pencaharian.

Jumlah sampel yang digunakan dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini sebanyak 625 responden. Responden ini menjadi sampel karena sesuai dengan 4 karakteristik yang dibutuhkan dalam menganalisis penelitian ini. Dari 1.314.895 jiwa penduduk Kabupaten Gresik, sampel yang diambil yaitu 625 responden yang sudah mewakili dari seluruh penduduk Kabupaten Gresik.

Jenis data yang digunakan dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini adalah data primer, yaitu data yang diperoleh peneliti dari responden berupa data berupa penilaian kepuasan masyarakat sebagai responden tentang Layanan Infrastruktur. Responden berasal dari masyarakat Kabupaten Gresik

terutama yang berada pada wilayah Perkotaan Gresik. Karakteristik responden dalam hal ini ditinjau berdasarkan 4 karakteristik yaitu jenis kelamin, usia, Pendidikan terakhir, dan pekerjaan.

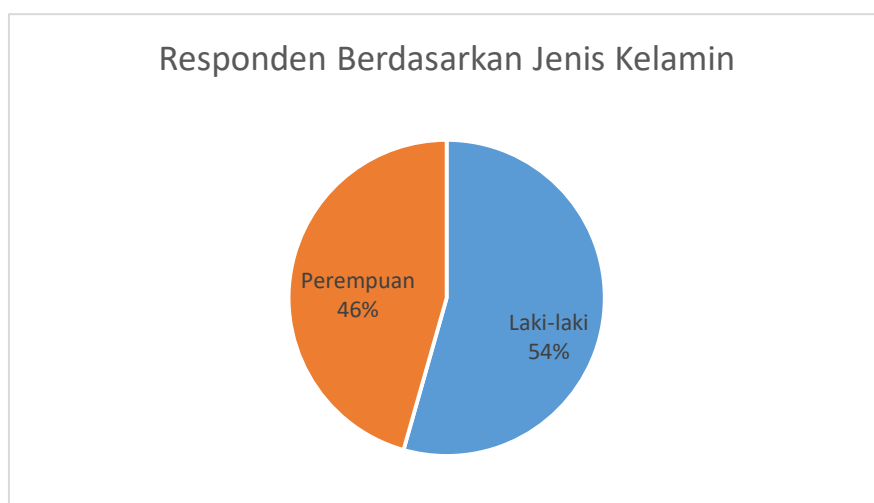
5.1.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil survey diketahui bahwa frekuensi responden berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh laki-laki. Proporsi responden berdasarkan jenis kelamin adalah 54,40 % atau 340 orang Responden laki-laki dan 285 % atau sebanyak 45,60 orang responden perempuan. Rincian karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5. 1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Karakteristik Responden	Jumlah (Orang)	Proporsi (%)
1.	Laki-laki	340	54,40
2.	Perempuan	285	45,60
JUMLAH		625	100

Sumber : Survei Primer, 2022



Gambar 5. 1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

5.1.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Kelompok Usia menyajikan informasi mengenai distribusi usia penduduk berdasarkan kelompok kesejahteraannya. Indikator ini bertujuan untuk melihat apakah kelompok kesejahteraan tertentu didominasi oleh kelompok usia yang relatif produktif atau didominasi oleh kelompok usia non-produktif seperti anak-anak atau lanjut usia. Karakteristik responden berdasarkan usia diklasifikasikan menjadi 5 kelompok, yaitu :

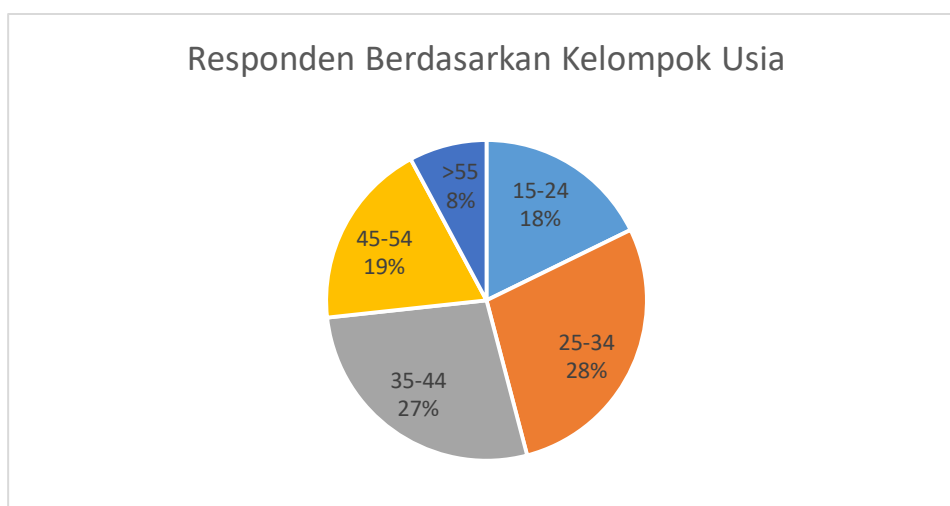
- 15-24 tahun : Kelompok usia muda
- 25-34 tahun : Kelompok usia pekerja awal
- 35-44 tahun : Kelompok usia paruh baya
- 45-54 tahun : Kelompok usia pra-pensiun
- 55 tahun keatas : Kelompok usia lanjutan

Berdasarkan hasil survey diketahui bahwa frekuensi responden berdasarkan usia didominasi oleh usia 25-34 tahun. Proporsi responden berdasarkan usia adalah 17,8 % atau 111 orang responden dengan kelompok usia 15-24 tahun. 28,2 % atau sebanyak 176 orang responden kelompok usia 25-34 tahun. 27,4% atau 171 orang responden kelompok usia 35-44 tahun 18,9% atau 118 orang responden kelompok usia 45-54 tahun dan 7,8% atau 49 orang responden kelompok usia >55 tahun. Rincian karakteristik responden berdasarkan usia dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5. 2 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No	Karakteristik Responden	Jumlah (Orang)	Proporsi (%)
1.	15-24 Tahun	111	17,8
2.	25-34 Tahun	176	28,2
3.	35-44 Tahun	171	27,4
4.	45-54 Tahun	118	18,9
5.	>55 Tahun	49	7,8
JUMLAH			625

Sumber : Survei Primer, 2022



Gambar 5. 2 Karakteristik Berdasarkan Kelompok Usia

5.1.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

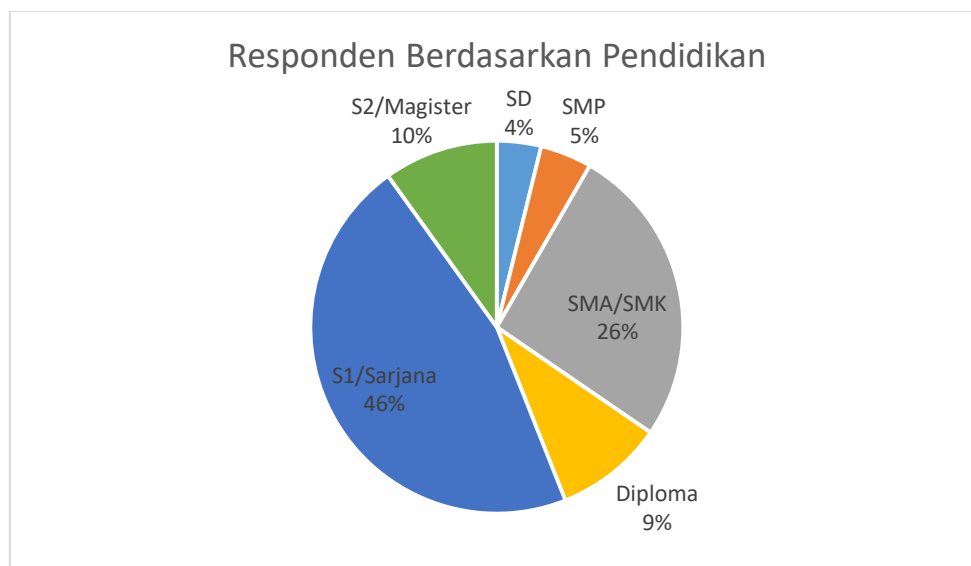
Pendidikan yang telah dijalani seseorang tentunya tidak sama antara individu satu dengan individu lainnya sehingga menanamkan sebuah pola pikir yang berbeda pula.

Karakteristik responden berdasarkan pendidikan terakhir diklasifikasikan menjadi 5 kelompok, yaitu SD, SMP, SLTP, SLTA, D1/D3/D4, S-1, dan S-2 keatas. Berdasarkan hasil survey diketahui bahwa frekuensi responden berdasarkan pendidikan terakhir didominasi oleh s1/sarjana. Proporsi responden berdasarkan pendidikan terakhir SD adalah 3,84% atau 24 orang responden. 4,48% atau sebanyak 28 orang responden kelompok pendidikan terakhir SLTP. 26,64% atau 164 orang responden kelompok pendidikan terakhir SLTA. 9,44% atau 59 orang responden kelompok pendidikan terakhir D1/D3/D4. 46,08% atau 288 orang responden kelompok pendidikan terakhir S1, dan 9,92% atau sebanyak 62 orang responden kelompok pendidikan terakhir S2 keatas. Rincian karakteristik responden berdasarkan pendidikan terakhir dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No	Karakteristik Responden	Jumlah (Orang)	Proporsi (%)
1.	SD	24	3,84
2.	SLTP	28	4,48
3.	SLTA	164	26,24
4.	D1/D3/D4	59	9,44
5.	S-1	288	46,08
6.	S-2 Keatas	62	9,92
JUMLAH			625

Sumber : Survei Primer, 2022



Gambar 5. 3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

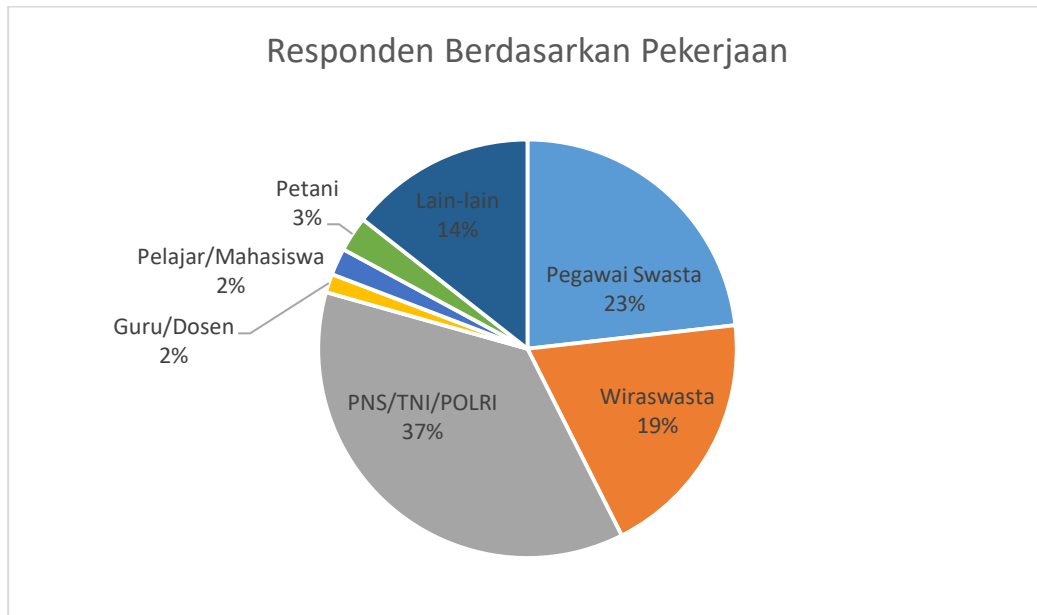
5.1.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Struktur Mata Pencapaian

Pekerjaan seseorang seringkali mempengaruhi seseorang dalam mengambil keputusan. Karakteristik responden berdasarkan mata pencapaian diklasifikasikan menjadi 4 kelompok, yaitu Pegawai Swasta, Wiraswasta, PNS/TNI/POLRI, dan Pelajar/Mahasiswa. Berdasarkan hasil survey diketahui bahwa frekuensi responden berdasarkan struktur mata pencapaian didominasi oleh PNS/TNI/Polri. Proporsi responden berdasarkan mata pencapaian kelompok pegawai swasta adalah 23,20% atau 145 orang. 19,36% atau sebanyak 121 orang responden kelompok mata pencapaian wiraswasta. 36,80.% atau 230 orang responden kelompok mata pencapaian PNS/TNI/POLRI. 1,44% atau 9 orang responden kelompok mata pencapaian 1,44% atau 9 orang responden kelompok mata pencapaian guru/dosen. 2,08 % atau 13 orang responden kelompok mata pencapaian pelajar/mahasiswa. 2,72% atau 17 orang responden kelompok mata pencapaian petani. 14,40% atau 90. orang responden kelompok mata pencapaian lain-lain. Rincian karakteristik responden berdasarkan struktur mata pencapaian dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. 4 Karakteristik Responden Berdasarkan Struktur Mata Pencapaian

No	Karakteristik Responden	Jumlah (Orang)	Proporsi (%)
1.	Pegawai Swasta	145	23,20
2.	Wiraswasta	121	19,36
3.	PNS/TNI/POLRI	230	36,80
4.	Guru/Dosen	9	1,44
5.	Pelajar/Mahasiswa	13	2,08
6.	Petani	17	2,72
7.	Lain-lain	90	14,40
JUMLAH		625	100

Sumber : Survei Primer, 2022



Gambar 5. 4 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan

5.2 ANALISIS INDEKS KEPUASAN LAYANAN INFRASTRUKTUR (IKLI)

Analisa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) merupakan pengukuran secara komprehensif tentang tingkat kepuasan dan harapan masyarakat yang diperoleh dari hasil pengukuran pendapat masyarakat terhadap layanan infrastruktur di Kabupaten Gresik. Penilaian dilakukan terhadap unsur-unsur pelayanan yang dikembangkan berdasarkan Standar Pelayanan Minimal (SPM) masing-masing infrastruktur dimana SPM merupakan ketentuan mengenai jenis dan mutu pelayanan dasar yang berhak diperoleh setiap warga negara secara minimal.

Data pengukuran pendapat masyarakat tersebut selanjutnya diolah dengan menggunakan metode yang didasarkan pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017 tentang pedoman penyusunan survei kepuasan masyarakat unit penyelenggara pelayanan publik.

Unsur-unsur yang akan dinilai dari layanan infrastruktur dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini terdiri dari 6 unsur yang diantaranya yaitu, unsur ketersediaan, kualitas fisik, kesesuaian, pemanfaatan, kontribusi terhadap perekonomian, dan kontribusi terhadap pembangunan. Sementara itu, infrastruktur yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini terdiri dari 6 infrastruktur yang diantaranya

yaitu jalan dan jembatan, transportasi darat, air bersih, jaringan irigasi, perumahan dan permukiman, serta infrastruktur ruang publik.

5.2.1 Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Kondisi Infrastruktur jalan di Kabupaten Gresik didominasi oleh jalan dengan kondisi baik, panjang jalan dengan kondisi baik sepanjang 213,52 km dengan perkerasan berupa aspal. Jenis permukaan jalan berupa aspal yaitu sepanjang 280,35 km, dimana hampir semua jalan di Kabupaten Gresik sudah banyak yang diaspal. Namun, beberapa ruas jalan di Kabupaten Gresik mengalami arus yang mendekati kemacetan dengan nilai derajat kejenuhan lebih dari 0.75 pada kondisi jalan Kabupaten Gresik adalah 3.37% dari total jumlah ruas jalan. Sedangkan kondisi jembatan di Kabupaten Gresik beberapa sudah diperbaiki dan dibangun. Kabupaten Gresik memiliki banyak jembatan yang sudah digunakan secara fungsional, terutama bagi kendaraan besar (truk) pengirim bahan baku industri.

Infrastruktur jalan dan jembatan yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Jalan Nasional, Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Poros Desa, dan Jalan Lingkungan. Unsur-unsur yang akan dinilai dari layanan infrastruktur dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini terdiri dari 6 unsur yang diantaranya yaitu, unsur ketersediaan, kualitas fisik, kesesuaian, pemanfaatan, kontribusi terhadap perekonomian, dan kontribusi terhadap pembangunan. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Jalan dan Jembatan sebesar 94,89 dengan mutu pelayanan A dan kinerja termasuk dalam klasifikasi sangat baik. Sementara itu, Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Jalan dan Jembatan sebesar 91,38 dengan mutu pelayanan A dan kinerja termasuk dalam klasifikasi sangat penting. Secara spesifik, evaluasi Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dan Indeks

Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Jalan dan Jembatan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 1 Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Jalan dan Jembatan

No	Unsur Pelayanan	Indek Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI)			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI)			GAP	Tingkat Kesesuaian
		Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Kepuasan	Nilai Rata-Rata Tertimbang	Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Harapan	Nilai Rata-Rata Tertimbang		
1	Ketersediaan Fisik	3,84	Sangat Baik	0,64	4,60	Sangat Penting	0,77	-0,76	83,50

No	Unsur Pelayanan	Indek Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI)			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI)			GAP	Tingkat Kesesuaian
		Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Kepuasan	Nilai Rata-Rata Tertimbang	Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Harapan	Nilai Rata-Rata Tertimbang		
2	Kualitas Fisik	3,26	Baik	0,54	4,60	Sangat Penting	0,77	-1,35	70,74
3	Kesesuaian	3,38	Baik	0,56	4,55	Sangat Penting	0,76	-1,17	74,31
4	Pemanfaatan	4,16	Sangat Baik	0,69	4,52	Sangat Penting	0,75	-0,36	92,03
5	Kontribusi Terhadap Perekonomian	4,17	Sangat Baik	0,70	4,58	Sangat Penting	0,76	-0,41	91,10
6	Kontribusi Terhadap Pembangunan	3,97	Sangat Baik	0,66	4,57	Sangat Penting	0,76	-0,60	86,94
	Jumlah Rata-rata tertimbang	22,77		3,80	27,41		4,57	-0,77	83,10
	Nilai Indeks			94,89			91,38		
	Mutu pelayanan			A			A		
	Kinerja			Sangat Baik			Sangat Penting		

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Jalan dan Jembatan diperoleh nilai 94,89 dengan mutu pelayanan termasuk kategori A. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur jalan dan jembatan termasuk dalam kondisi yang Sangat Baik. Hasil tabulasi data kepuasan masyarakat terhadap infrastruktur jalan dan jembatan menunjukkan bahwa skor kinerja atau kepuasan masyarakat tertinggi terdapat pada unsur kontribusi terhadap perekonomian dengan nilai rata-rata 4,17. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian responden menyatakan bahwa jalan dan jembatan yang ada memberikan kontribusi yang sangat baik bagi pergerakan orang dan barang. Sementara itu kinerja terendah yang masih dirasakan oleh masyarakat terdapat pada unsur kualitas fisik dengan nilai rata-rata sebesar 3.26. Masyarakat menilai bahwa infrastruktur jalan dan jembatan yang ada sudah baik namun perlu peningkatan.

Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur jalan dan jembatan di Kabupaten Gresik diperoleh nilai 91.38 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori A. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa harapan/kepentingan masyarakat terhadap pelayanan infrastruktur jalan dan jembatan di Kabupaten Gresik termasuk dalam kondisi yang Sangat Penting. Harapan tertinggi masyarakat terhadap infrastruktur jalan dan jembatan adalah pada unsur ketersediaan fisik dan kualitas fisik dengan skor rata-rata sebesar 4,60. Masyarakat menilai bahwa peran ketersediaan fisik dan kualitas fisik jaringan jalan dan jembatan dalam menghubungkan antar wilayah adalah

sangat penting. Sementara itu harapan terendah masyarakat terhadap infrastruktur jalan dan jembatan adalah unsur tingkat pemanfaatan dengan skor 4,52 dimana masyarakat menilai tingkat pemanfaatan (efektivitas) jaringan jalan dan jembatan ini termasuk dalam kondisi yang penting.

Infrastruktur jalan dan jembatan yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Jalan Nasional, Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Poros Desa, dan Jalan Lingkungan. Jika ditinjau berdasarkan masing-masing jenis infrastruktur jalan dan jembatan, diketahui bahwa infrastruktur jalan dan jembatan yang memiliki nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur tertinggi adalah Jalan Lingkungan Dengan nilai indeks sebesar 93,71. Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur dan Harapan Layanan Infrastruktur Jalan dan Jembatan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5. 5 Indeks Kepuasan dan Harapan Layanan Infrastruktur Jalan dan Jembatan Berdasarkan Jenisnya

No	Infrastruktur	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur		
		Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja	Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja
1	Jalan dan jembatan						
a	Jalan Nasional	92,53	A	Sangat Baik	90,67	A	Sangat Penting
b	Jalan Provinsi	93,19	A	Sangat Baik	91,23	A	Sangat Penting
c	Jalan Kabupaten	91,71	A	Sangat Baik	90,56	A	Sangat Penting
d	Jalan Poros Desa	92,88	A	Sangat Baik	90,41	A	Sangat Penting
e	Jalan Lingkungan	93,71	A	Sangat Baik	90,79	A	Sangat Penting

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling tinggi terdapat pada infrastruktur Jalan Lingkungan dengan nilai 93,71 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori A. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pada infrastruktur jalan dan jembatan yang memiliki kinerja paling baik diantara infrastruktur jalan dan jembatan yang lain adalah Jalan Lingkungan. Disisi lain, berdasarkan hasil tabulasi diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling rendah terdapat pada infrastruktur Jalan Kabupaten dengan nilai 91,71 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori A. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur Jalan Kabupaten perlu dilakukan peningkatan. Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur jalan dan jembatan berdasarkan jenisnya di Kabupaten Gresik paling tinggi terdapat pada jenis infrastruktur Jalan Provinsi dengan diperoleh nilai 91,23 dengan mutu harapan/kepentingan

termasuk kategori A. Hal tersebut menunjukkan bahwa infrastruktur jalan dan jembatan yang paling penting diantara infrastruktur jalan dan jembatan lainnya.

5.2.2 Infrastruktur Transportasi Darat

Kondisi infrastruktur transportasi darat di Kabupaten Gresik baik. Saat ini, Kabupaten Gresik memiliki 3 terminal dalam mendukung kebutuhan mobilitas darat masyarakat. Terminal tersebut yakni Terminal Menganti, Terminal Gulomantung dan Terminal Gubernur Suryo. Dari ketiga terminal tersebut, Terminal Gubernur Suryo paling banyak melayani kendaraan yaitu sebanyak 46.756 kendaraan. Sedangkan, terminal dengan pelayanan paling sedikit yaitu terminal Menganti dengan total 10.016 pelayanan kendaraan.

Infrastruktur transportasi darat yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Bus, Kereta Api, Ojek, dan Angkutan Kota. Unsur-unsur yang akan dinilai dari layanan infrastruktur dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini terdiri dari 6 unsur yang diantaranya yaitu, unsur ketersediaan, kualitas fisik, kesesuaian, pemanfaatan, kontribusi terhadap perekonomian, dan kontribusi terhadap pembangunan. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Transportasi Darat sebesar 85,68 dengan mutu pelayanan B dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Baik. Sementara itu, Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Transportasi Darat sebesar 87,49 dengan mutu pelayanan B dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Penting. Secara spesifik, evaluasi Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dan Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Transportasi Darat dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5. 6 Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Transportasi Darat

No	Unsur Pelayanan	Indek Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI)			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI)			GAP	Tingkat Kesesuaian
		Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Kepuasan	Nilai Rata-Rata Tertimbang	Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Harapan	Nilai Rata-Rata Tertimbang		
1	Ketersediaan Fisik	3,37	Baik	0,56	4,34	Penting	0,72	-0,97	77,74
2	Kualitas Fisik	3,14	Baik	0,52	4,42	Penting	0,74	-1,28	70,96
3	Kesesuaian	3,33	Baik	0,56	4,34	Penting	0,72	-1,01	76,69
4	Pemanfaatan	3,41	Baik	0,57	4,31	Penting	0,72	-0,90	79,10
5	Kontribusi Terhadap Perekonomian	3,68	Sangat Baik	0,61	4,40	Penting	0,73	-0,73	83,50
6	Kontribusi Terhadap Pembangunan	3,63	Sangat Baik	0,61	4,43	Penting	0,74	-0,79	82,07
Jumlah Rata-rata tertimbang		20,56		3,43	26,25		4,37	-0,95	78,34

	Nilai Indeks			85,68			87,49		
	Mutu pelayanan			B			B		
	Kinerja			Baik			Penting		

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Transportasi Darat diperoleh nilai 85,68 dengan mutu pelayanan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur Transportasi Darat termasuk dalam kondisi yang Baik. Hasil tabulasi data kepuasan masyarakat terhadap infrastruktur Transportasi Darat menunjukkan bahwa skor kinerja atau kepuasan masyarakat tertinggi terdapat pada unsur kontribusi terhadap perekonomian dengan nilai rata-rata 3,68. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian responden menyatakan bahwa jalan dan jembatan yang ada memberikan kontribusi yang baik bagi terhadap perekonomian. Sementara itu kinerja terendah yang masih dirasakan oleh masyarakat terdapat pada unsur kualitas fisik dengan nilai rata-rata sebesar 3,14. Masyarakat menilai bahwa infrastruktur Transportasi Darat yang ada cukup baik namun perlu peningkatan.

Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur Transportasi Darat di Kabupaten Gresik diperoleh nilai 87,49 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa harapan/kepentingan masyarakat terhadap pelayanan infrastruktur Transportasi Darat di Kabupaten Gresik termasuk dalam kondisi yang Penting. Harapan tertinggi masyarakat terhadap infrastruktur Transportasi Darat adalah pada unsur kontribusi terhadap pembangunan dengan skor rata-rata sebesar 4,43. Masyarakat menilai bahwa peran kontribusi terhadap pembangunan jaringan Transportasi Darat dalam menghubungkan antar wilayah adalah sangat penting. Sementara itu harapan terendah masyarakat terhadap infrastruktur Transportasi Darat adalah unsur tingkat pemanfaatan dengan skor 4,31 dimana masyarakat menilai tingkat pemanfaatan (efektivitas) jaringan transportasi darat ini termasuk dalam kondisi yang penting.

Infrastruktur transportasi darat yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Bus, Kereta Api, Ojek, dan Angkutan Kota. Jika ditinjau berdasarkan masing-masing jenis infrastruktur transportasi darat, diketahui bahwa infrastruktur transportasi darat yang memiliki nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur tertinggi adalah Ojek Dengan nilai indeks sebesar 87,24.

Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur dan Harapan Layanan Infrastruktur transportasi darat dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5. 7 Indeks Kepuasan dan Harapan Layanan Infrastruktur Transportasi Darat Berdasarkan Jenisnya

No	Infrastruktur	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur		
		Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja	Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja
1	Trasnportasi Darat						
a	Bus	85,33	B	Baik	86,70	B	Penting
b	Kereta Api	83,63	B	Baik	86,53	B	Penting
c	Ojek	87,24	B	Baik	86,49	B	Penting
d	Angkutan Kota	84,45	B	Baik	86,19	B	Penting

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling tinggi terdapat pada infrastrukturn transportasi darat ojek dengan nilai 87,24 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pada infrastruktur transportasi darat yang memiliki kinerja paling baik diantara infrastruktur transportasi darat yang lain adalah ojek. Disisi lain, berdasarkan hasil tabulasi diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling rendah terdapat pada infrastruktur kereta api. dengan nilai 83,63 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi kereta api perlu dilakukan peningkatan. Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur transportasi darat berdasarkan jenisnya di Kabupaten Gresik paling tinggi terdapat pada jenis infrastruktur transportasi Bus dengan diperoleh nilai 86,70 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Hal tersebut menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi darat Bus yang paling penting diantara infrastruktur transportasi darat lainnya.

5.2.3 Infrastruktur Air Bersih

Kondisi Infrastruktur Air Bersih di Kabupaten Gresik terpenuhi melalui beberapa sumber mata air yang dikelola PDAM, air sumur, dan air sungai. PDAM Kabupaten Gresik tidak melayani semua Kecamatan di Kabupaten Gresik. jumlah pengguna PDAM Gresik hanya 11 kecamatan. Dan 7 kecamatan yang tidak terlayani. Total air PDAM yang disalurkan sebanyak 27.161.886 m³ dan memperoleh pemasukan sebesar Rp. 159.569.540.165. Kecamatan dengan kesediaan air bersih yang banyak yaitu Kecamatan Kebomas. Sedangkan untuk sistem penyediaan air minum Kabupaten Gresik diselenggarakan oleh PDAM Giri Tirta

Kabupaten Gresik. Namun, PDAM Giri Tirta hanya memiliki 4 cabang pelayanan. Namun, terdapat permasalahan juga dalam Air Bersih seperti masih terdapat daerah yang kekurangan suplai air bersih dengan dengan perkiraan kapasitas sebesar ± 150 L/det, seringnya terjadi kebocoran pada jaringan pipa distribusi.

Infrastruktur Air Bersih yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Sumber Air, Unit Pengolahan Air, dan Unit Transmisi dan Pelayanan. Unsur-unsur yang akan dinilai dari layanan infrastruktur dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini terdiri dari 6 unsur yang diantaranya yaitu, unsur ketersediaan, kualitas fisik, kesesuaian, pemanfaatan, kontribusi terhadap perekonomian, dan kontribusi terhadap pembangunan. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Air Bersih sebesar 85,41 dengan mutu pelayanan B dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Baik. Sementara itu, Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Air Bersih sebesar 93,24 dengan mutu pelayanan A dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Sangat Penting. Secara spesifik, evaluasi Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dan Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Air Bersih dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5. 8 Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Air Bersih

No	Unsur Pelayanan	Indek Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI)			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI)			GAP	Tingkat Kesesuaian
		Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Kepuasan	Nilai Rata-Rata Tertimbang	Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Harapan	Nilai Rata-Rata Tertimbang		
1	Ketersediaan Fisik	3,13	Baik	0,52	4,69	Sangat Penting	0,78	-1,55	66,86
2	Kualitas Fisik	2,96	Kurang Baik	0,49	4,69	Sangat Penting	0,78	-1,73	63,17
3	Kesesuaian	3,08	Baik	0,51	4,64	Sangat Penting	0,77	-1,56	66,45
4	Pemanfaatan	3,88	Sangat Baik	0,65	4,63	Sangat Penting	0,77	-0,75	83,88
5	Kontribusi Terhadap Perekonomian	3,74	Sangat Baik	0,62	4,68	Sangat Penting	0,78	-0,94	79,91
6	Kontribusi Terhadap Pembangunan	3,70	Sangat Baik	0,62	4,65	Sangat Penting	0,77	-0,95	79,58
	Jumlah Rata-rata tertimbang	20,50		3,42	27,97		4,66	-1,25	73,31
	Nilai Indeks			85,41			93,24		
	Mutu pelayanan			B			A		
	Kinerja			Baik			Sangat Penting		

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Air Bersih diperoleh nilai 85,41 dengan mutu pelayanan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur Air Bersih termasuk dalam kondisi yang Baik. Hasil tabulasi data kepuasan masyarakat terhadap infrastruktur Air Bersih menunjukkan bahwa skor kinerja atau kepuasan masyarakat tertinggi terdapat pada unsur pelayanan pemanfaatan dengan nilai rata-rata 3,88. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian responden menyatakan bahwa infrastruktur air bersih yang ada memberikan kontribusi yang baik bagi pelayanan pemanfaatan. Sementara itu kinerja terendah yang masih dirasakan oleh masyarakat terdapat pada unsur kualitas fisik dengan nilai rata-rata sebesar 2,96. Masyarakat menilai bahwa infrastruktur Air Bersih yang ada kurang berkualitas.

Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur Air Bersih di Kabupaten Gresik diperoleh nilai 93,24 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori A. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa harapan/kepentingan masyarakat terhadap pelayanan infrastruktur Air Bersih di Kabupaten Gresik termasuk dalam kondisi yang Sangat Penting. Harapan tertinggi masyarakat terhadap infrastruktur Air Bersih adalah pada unsur ketersediaan dan kualitas fisik dengan skor rata-rata sebesar 4,69. Masyarakat menilai bahwa peran unsur ketersediaan dan kualitas fisik jaringan Air Bersih dalam menghubungkan antar wilayah adalah sangat penting. Sementara itu harapan terendah masyarakat terhadap infrastruktur Air Bersih adalah unsur tingkat pemanfaatan dengan skor 4,63 dimana masyarakat menilai tingkat pemanfaatan (efektivitas) infrastruktur air bersih ini termasuk dalam kondisi yang penting.

Infrastruktur air bersih yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Sumber Air Baku, Unit Pengolahan Air, dan Unit Transmisi dan Pelayanan. Jika ditinjau berdasarkan masing-masing jenis infrastruktur air bersih, diketahui bahwa infrastruktur air bersih yang memiliki nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur tertinggi adalah Sumber Air Baku. Dengan nilai indeks sebesar 83,88 Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur dan Harapan Layanan Infrastruktur air bersih dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4. 2 Indeks Kepuasan dan Harapan Layanan Infrastruktur Air Bersih Berdasarkan Jenisnya

No	Infrastruktur	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur		
		Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja	Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja

1	Air Bersih						
a	Sumber Air Baku	83,88	B	Baik	92,62	A	Sangat Penting
b	Unit Pengolahan Air	83,70	B	Baik	92,60	A	Sangat Penting
c	Unit Transmisi dan Pelayanan	83,35	B	Baik	92,12	A	Sangat Penting

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling tinggi terdapat pada infrastruktur sumber air baku dengan nilai 83,70 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pada infrastruktur air bersih yang memiliki kinerja paling baik diantara infrastruktur air bersih yang lain adalah sumber air baku. Disisi lain, berdasarkan hasil tabulasi diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling rendah terdapat pada infrastruktur unit transmisi dan pelayanan dengan nilai 83,35 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur unit transmisi dan pelayanan perlu dilakukan peningkatan. Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur air bersih berdasarkan jenisnya di Kabupaten Gresik paling tinggi terdapat pada jenis infrastruktur sumber air baku dengan diperoleh nilai 92,62 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori A dengan kinerja Sangat Penting. Hal tersebut menunjukkan bahwa infrastruktur air bersih yang paling penting diantara infrastruktur air bersih lainnya.

5.2.4 Infrastruktur Jaringan Irigasi

Kondisi Infrastruktur jaringan irigasi di Kabupaten Gresik memiliki panjang jaringan keseluruhan sebesar 147.356 meter. Dari panjang tersebut sebesar 51.554,19 meter atau sebesar 34,23% berada dalam kondisi baik. Dari tahun ke tahun, jaringan irigasi ini meningkat dengan kondisi baik. Jaringan irigasi primer di Kabupaten Gresik berjumlah sebanyak 103 yang tersebar di seluruh Kabupaten Gresik, dan jaringan irigasi sekunder tersebar pada seluruh wilayah kabupaten dan terintegrasi dengan jaringan primer. Terdapat juga sawah irigasi yang tersebar di tiga kecamatan di Kabupaten Gresik dengan luasan sekitar $\pm 26.614,74$ Ha. Namun, Upaya penyediaan infrastruktur irigasi juga masih belum sejalan dengan kebijakan pengembangan lahan pertanian baru. Kinerja sistem irigasi juga masih rendah, terutama pada daerah irigasi yang merupakan kewenangan daerah.

Unsur-unsur yang akan dinilai dari layanan infrastruktur dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini terdiri dari 6 unsur yang diantaranya yaitu, unsur ketersediaan, kualitas fisik, kesesuaian, pemanfaatan, kontribusi terhadap perekonomian, dan kontribusi terhadap pembangunan. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Jaringan Irigasi sebesar 83,01 dengan mutu pelayanan B dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Baik. Sementara itu, Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Jaringan Air Bersih sebesar 86,79 dengan mutu pelayanan B dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Penting. Secara spesifik, evaluasi Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dan Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Jaringan Irigasi dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 3 Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Jaringan Irigasi

No	Unsur Pelayanan	Indek Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI)			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI)			GAP	Tingkat Kesesuaian
		Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Kepuasan	Nilai Rata-Rata Tertimbang	Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Harapan	Nilai Rata-Rata Tertimbang		
1	Ketersediaan Fisik	3,13	Baik	0,52	4,46	Sangat Penting	0,74	-1,33	70,19
2	Kualitas Fisik	3,13	Baik	0,52	4,34	Penting	0,72	-1,21	72,07
3	Kesesuaian	3,16	Baik	0,53	4,34	Penting	0,72	-1,18	72,84
4	Pemanfaatan	3,50	Baik	0,58	4,33	Penting	0,72	-0,83	80,80
5	Kontribusi Terhadap Perekonomian	3,59	Sangat Baik	0,60	4,29	Penting	0,72	-0,71	83,57
6	Kontribusi Terhadap Pembangunan	3,41	Baik	0,57	4,27	Penting	0,71	-0,86	79,91
Jumlah Rata-rata tertimbang		19,92		3,32	26,04		4,34	-1,02	76,56
Nilai Indeks				83,01			86,79		
Mutu pelayanan				B			B		
Kinerja				Baik			Penting		

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Jaringan Irigasi diperoleh nilai 83,01 dengan mutu pelayanan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur Jaringan Irigasi termasuk dalam kondisi yang Baik. Hasil tabulasi data kepuasan masyarakat terhadap infrastruktur Jaringan Irigasi menunjukkan bahwa skor kinerja atau kepuasan masyarakat tertinggi terdapat pada unsur kontribusi terhadap perekonomian dengan nilai rata-rata 3,59. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian responden menyatakan bahwa infrastruktur jaringan irigasi yang ada memberikan kontribusi yang baik bagi perekonomian. Sementara itu kinerja terendah yang masih dirasakan oleh masyarakat terdapat pada unsur kualitas fisik dan ketersediaan fisik dengan nilai rata-rata sebesar 3,13. Masyarakat menilai bahwa infrastruktur jaringan irigasi yang ada cukup baik namun perlu peningkatan.

Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur Jaringan Irigasi di Kabupaten Gresik diperoleh nilai 86,79 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa harapan/kepentingan masyarakat terhadap pelayanan infrastruktur Jaringan Irigasi di Kabupaten Gresik termasuk dalam kondisi yang Penting. Harapan tertinggi masyarakat terhadap infrastruktur Jaringan Irigasi adalah pada unsur ketersediaan fisik dengan skor rata-rata sebesar 4,46. Masyarakat menilai bahwa peran ketersediaan fisik jaringan Jaringan Irigasi dalam menghubungkan antar wilayah adalah sangat penting. Sementara itu harapan terendah masyarakat terhadap infrastruktur Jaringan Irigasi adalah unsur tingkat kontribusi terhadap pembangunan dengan skor 4,27 dimana masyarakat menilai tingkat kontribusi terhadap pembangunan infrastruktur jaringan irigasi ini termasuk dalam kondisi yang penting.

5.2.5 Infrastruktur Perumahan dan Permukiman

Kondisi infrastruktur perumahan dan permukiman di Kabupaten Gresik semua sudah terlayani jaringan persampahan, sanitasi, listrik, dan drainase. Persampahan di Kabupaten Gresik terdapat TPA, TPS, TPST, TPS 3R. Volume sampah yang terkelola sebanyak 1.680,17 m³/hari. Terdapat bank sampah juga untuk membantu mengurangi sampah di TPA sehingga tidak terjadi timbulan sampah. Namun, Pelayanan pemerintah daerah belum dapat menangani sampah seluruhnya. Karena Keterbatasan sarana menyebabkan hanya sebagian sampah yang terangkut ke Tempat Pengelolaan Akhir (TPA) sampah. Kondisi Sanitasi yaitu Hampir semua rumah sudah memiliki jamban pribadi. Diketahui bahwa penduduk Kabupaten Gresik yang buang air besar ke jamban pribadi sebesar 99,25%, untuk penyaluran akhir tinja di Kabupaten Gresik disalurkan pada 6 (enam) tempat, salah satunya yaitu Cubluk/lubang tanah dengan presentase paling banyak yaitu 85%. Kemudian, kondisi listrik di Kabupaten Gresik seluruh wilayah sudah terlayani jaringan listrik yang dilaksanakan oleh PT PLN (Persero) dengan persentase umum pelanggan yakni 90,54% kebutuhan rumah tangga, sebesar 5,70% kebutuhan bisnis, sebesar 0,14% untuk sektor industri, sebesar 2,95% untuk kebutuhan sosial, dan sebesar 0,68% untuk kebutuhan pemerintahan. Kondisi jaringan drainase diketahui bahwa Sistem drainase Kota Gresik sangat kompleks karena selain terdapat sungai/saluran drainase

juga terdapat bozem, pompa banjir dan pintu air mengingat lokasi Kota Gresik yang berada di tepi pantai sehingga sistem drainasenya dipengaruhi oleh pasang surut air laut.

Infrastruktur Perumahan dan Permukiman yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Persampahan, Sanitasi, Jaringan Drainase, Listrik, dan Telekomunikasi. Unsur-unsur yang akan dinilai dari layanan infrastruktur dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini terdiri dari 6 unsur yang diantaranya yaitu, unsur ketersediaan, kualitas fisik, kesesuaian, pemanfaatan, kontribusi terhadap perekonomian, dan kontribusi terhadap pembangunan. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Perumahan dan Permukiman sebesar 90,67 dengan mutu pelayanan A dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Sangat Baik. Sementara itu, Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Perumahan dan Permukiman sebesar 91,31 dengan mutu pelayanan A dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Sangat Penting. Secara spesifik, evaluasi Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dan Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Perumahan dan Permukiman dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5. 9 Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Perumahan dan Permukiman

No	Unsur Pelayanan	Indek Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI)			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI)			GAP	Tingkat Kesesuaian
		Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Kepuasan	Nilai Rata-Rata Tertimbang	Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Harapan	Nilai Rata-Rata Tertimbang		
1	Ketersediaan Fisik	3,51	Baik	0,59	4,58	Sangat Penting	0,76	-1,07	76,66
2	Kualitas Fisik	3,40	Baik	0,57	4,57	Sangat Penting	0,76	-1,17	74,35
3	Kesesuaian	3,46	Baik	0,58	4,58	Sangat Penting	0,76	-1,12	75,48
4	Pemanfaatan	3,80	Sangat Baik	0,63	4,54	Sangat Penting	0,76	-0,74	83,62
5	Kontribusi Terhadap Perekonomian	3,84	Sangat Baik	0,64	4,58	Sangat Penting	0,76	-0,74	83,85
6	Kontribusi Terhadap Pembangunan	3,76	Sangat Baik	0,63	4,54	Sangat Penting	0,76	-0,78	82,78
	Jumlah Rata-rata tertimbang	21,76		3,63	27,39		4,57	-0,94	79,45
	Nilai Indeks			90,67			91,31		
	Mutu pelayanan			A			A		
	Kinerja			Sangat Baik			Sangat Penting		

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Perumahan dan Permukiman diperoleh nilai indeks 90,67 dengan mutu pelayanan termasuk kategori A. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur Perumahan dan Permukiman termasuk dalam kondisi yang Sangat Baik. Hasil tabulasi data kepuasan masyarakat terhadap infrastruktur Perumahan dan Permukiman menunjukkan bahwa skor kinerja atau kepuasan masyarakat tertinggi terdapat pada unsur kontribusi terhadap perekonomian dengan nilai rata-rata 3,84. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian responden menyatakan bahwa infrastruktur perumahan dan permukiman yang ada memberikan kontribusi yang baik bagi perekonomian. Sementara itu kinerja terendah yang masih dirasakan oleh masyarakat terdapat pada unsur kualitas fisik dengan nilai rata-rata sebesar 3,40. Masyarakat menilai bahwa infrastruktur Perumahan dan Permukiman yang ada cukup baik namun perlu adanya peningkatan.

Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur Perumahan dan Permukiman di Kabupaten Gresik diperoleh nilai 91,31 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori A. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa harapan/kepentingan masyarakat terhadap pelayanan infrastruktur Perumahan dan Permukiman di Kabupaten Gresik termasuk dalam kondisi yang Sangat Penting. Harapan tertinggi masyarakat terhadap infrastruktur Perumahan dan Permukiman adalah pada unsur ketersediaan fisik, unsur kesesuaian, dan kontribusi terhadap pembangunan dengan skor rata-rata sebesar 3,58. Masyarakat menilai bahwa peran unsur ketersediaan fisik, unsur kesesuaian, dan kontribusi terhadap pembangunan dalam infrastruktur Perumahan dan Permukiman dalam menghubungkan antar wilayah adalah sangat penting. Sementara itu harapan terendah masyarakat terhadap infrastruktur Perumahan dan Permukiman adalah unsur tingkat pemanfaatan dan kontribusi terhadap pembangunan dengan skor 4,54 dimana masyarakat menilai tingkat pemanfaatan dan kontribusi terhadap pembangunan (efektivitas) infrastruktur perumahan dan permukiman ini termasuk dalam kondisi yang sangat penting.

Infrastruktur perumahan dan permukiman yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Persampahan, Sanitasi, Drainase, Listrik dan Telekomunikasi. Jika ditinjau berdasarkan masing-masing jenis infrastruktur perumahan dan permukiman, diketahui bahwa infrastruktur air bersih yang memiliki nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur tertinggi

adalah Telekomunikasi. Dengan nilai indeks sebesar 90,85 Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur dan Harapan Layanan Infrastruktur perumahan dan permukiman dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5. 10 Indeks Kepuasan dan Harapan Layanan Infrastruktur Perumahan dan Permukiman Berdasarkan Jenisnya

No	Infrastruktur	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur		
		Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja	Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja
1	Perumahan dan Permukiman						
a	Persampahan	88,15	B	Baik	89,95	A	Sangat Penting
b	Sanitasi	87,75	B	Baik	90,44	A	Sangat Penting
c	Drainase	88,67	A	Sangat Baik	90,24	A	Sangat Penting
d	Listrik	89,86	A	Sangat Baik	90,63	A	Sangat Penting
e	Telekomunikasi	90,85	A	Sangat Baik	90,79	A	Sangat Penting

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling tinggi terdapat pada infrastruktur telekomunikasi dengan nilai 90,85 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori A. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pada infrastruktur perumahan dan permukiman yang memiliki kinerja paling baik diantara infrastruktur perumahan dan permukiman yang lain adalah telekomunikasi. Disisi lain, berdasarkan hasil tabulasi diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling rendah terdapat pada infrastruktur persampahan dengan nilai 88,15 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur persampahan perlu dilakukan peningkatan. Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur perumahan dan permukiman berdasarkan jenisnya di Kabupaten Gresik paling tinggi terdapat pada jenis infrastruktur telekomunikasi dengan diperoleh nilai 90,79 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori A. Hal tersebut menunjukkan bahwa infrastruktur perumahan dan permukiman yang paling penting diantara infrastruktur perumahan dan permukiman lainnya.

5.2.6 Infrastruktur Ruang Publik

Infrastruktur ruang publik di Kabupaten Gresik terdapat Jalur pejalan kaki dan Ruang terbuka Hijau (RTH). Di wilayah Kabupaten Gresik saat ini sangat banyak ditemukan jalur pejalan kaki khususnya di wilayah Kota yaitu di Jl. Panglima Sudirman, Jl. Basuki Rahmat, Jl.

Dr. Soetomo, Jl. RA. Kartini. Di sepanjang jalan tersebut juga banyak ditemukan PKL dan pengamen serta pengemis yang dapat mengganggu pejalan kaki yang melintas. Kemudian, jumlah Ruang Terbuka Hijau (RTH) yang ada di Kabupaten Gresik sebesar 736.06 Km². Dinas lingkungan hidup selaku penanggung jawab atas pelaksanaan ruang terbuka hijau di Kabupaten Gresik masih berupaya untuk mencapai batasan yang telah ditetapkan oleh Undang-undang No 26 tahun 20007 sebesar 30%.

Infrastruktur Ruang Publik yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Jalur Pejalan Kaki dan Taman Kota. Unsur-unsur yang akan dinilai dari layanan infrastruktur dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik ini terdiri dari 6 unsur yang diantaranya yaitu, unsur ketersediaan, kualitas fisik, kesesuaian, pemanfaatan, kontribusi terhadap perekonomian, dan kontribusi terhadap pembangunan. Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Ruang Publik sebesar 83,55 dengan mutu pelayanan B dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Baik. Sementara itu, Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Ruang Publik sebesar 97,90 dengan mutu pelayanan B dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Penting. Secara spesifik, evaluasi Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dan Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Ruang Publik dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5. 11 Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Ruang Publik

No	Unsur Pelayanan	Indek Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI)			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI)			GAP	Tingkat Kesesuaian
		Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Kepuasan	Nilai Rata-Rata Tertimbang	Nilai Rata-Rata	Kinerja Unsur Harapan	Nilai Rata-Rata Tertimbang		
1	Ketersediaan Fisik	3,18	Baik	0,53	4,41	Sangat Penting	0,73	-1,23	72,10
2	Kualitas Fisik	3,14	Baik	0,52	4,45	Sangat Penting	0,74	-1,31	70,53
3	Kesesuaian	3,25	Baik	0,54	4,41	Sangat Penting	0,74	-1,16	73,74
4	Pemanfaatan	3,58	Sangat Baik	0,60	4,39	Penting	0,73	-0,81	81,45
5	Kontribusi Terhadap Perekonomian	3,49	Baik	0,58	4,33	Penting	0,72	-0,84	80,57
6	Kontribusi Terhadap Pembangunan	3,42	Baik	0,57	4,38	Penting	0,73	-0,96	78,01
Jumlah Rata-rata tertimbang		20,05		3,34	26,37		4,39	-1,05	76,07
Nilai Indeks				83,55			87,90		
Mutu pelayanan				B			B		
Kinerja				Baik			Penting		

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Ruang Publik diperoleh nilai 83,55 dengan mutu pelayanan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur Ruang Publik

termasuk dalam kondisi yang Baik. Hasil tabulasi data kepuasan masyarakat terhadap infrastruktur Ruang Publik menunjukkan bahwa skor kinerja atau kepuasan masyarakat tertinggi terdapat pada unsur pemanfaatan dengan nilai rata-rata 3,58. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian responden menyatakan bahwa infrastruktur ruang publik yang ada memberikan kontribusi yang baik bagi unsur pelayanan pemanfaatan. Sementara itu kinerja terendah yang masih dirasakan oleh masyarakat terdapat pada unsur kualitas fisik dengan nilai rata-rata sebesar 3.14. Masyarakat menilai bahwa infrastruktur Ruang Publik yang ada cukup baik namun perlu adanya peningkatan.

Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur Ruang Publik di Kabupaten Gresik diperoleh nilai 87,90 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa harapan/kepentingan masyarakat terhadap pelayanan infrastruktur Ruang Publik di Kabupaten Gresik termasuk dalam kondisi yang Penting. Harapan tertinggi masyarakat terhadap infrastruktur Ruang Publik adalah pada unsur kualitas fisik dengan skor rata-rata sebesar 4,45. Masyarakat menilai bahwa peran kualitas fisik infrastruktur Ruang Publik dalam menghubungkan antar wilayah adalah sangat penting. Sementara itu harapan terendah masyarakat terhadap infrastruktur Ruang Publik adalah unsur kontribusi terhadap perekonomian dengan skor 5,33 dimana masyarakat menilai tingkat kontribusi terhadap perekonomian infrastruktur ruang publik ini termasuk dalam kondisi yang penting.

Infrastruktur ruang publik yang akan dilakukan evaluasi dalam Penyusunan Analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik terdiri dari Jalur Pejalan Kaki dan Taman Kota. Jika ditinjau berdasarkan masing-masing jenis infrastruktur ruang publik, diketahui bahwa infrastruktur ruang publik yang memiliki nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur tertinggi adalah jalur pejalan kaki. Dengan nilai indeks sebesar 81,25. Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur dan Harapan Layanan Infrastruktur ruang publik dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5. 12 Indeks Kepuasan dan Harapan Layanan Infrastruktur Ruang Publik Berdasarkan Jenisnya

No	Infrastruktur	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur		
		Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja	Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja
1	Ruang Publik						
a	Jalur Pejalan Kaki	81,25	B	Baik	87,77	B	Penting
b	Taman Kota	80,13	B	Baik	86,27	B	Penting

Sumber : Hasil Analisis, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling tinggi terdapat pada infrastruktur jalur pejalan kaki dengan 81,25 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pada infrastruktur ruang publik yang memiliki kinerja paling baik diantara infrastruktur ruang publik yang lain adalah jalur pejalan kaki. Disisi lain, berdasarkan hasil tabulasi diketahui bahwa indeks kepuasan layanan paling rendah terdapat pada infrastruktur taman kota. dengan nilai 80,13 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur taman kota perlu dilakukan peningkatan. Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur ruang publik berdasarkan jenisnya di Kabupaten Gresik paling tinggi terdapat pada jenis infrastruktur jalur pejalan kaki dengan diperoleh nilai 87,77 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori B. Hal tersebut menunjukkan bahwa infrastruktur ruang publik yang paling penting diantara infrastruktur ruang publik lainnya.

5.2.7 Analisis Indeks Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik

Analisis indeks layanan infrastruktur di Kabupaten Gresik yang akan dilakukan yaitu menganalisis 6 aspek infrastruktur di Kabupaten Gresik. 6 aspek tersebut adalah jalan dan jembatan, transportasi darat, air bersih, jaringan irigasi, perumahan dan permukiman, dan ruang publik. Dalam setiap aspek infrastruktur tersebut, terdapat unsur yang dikaji. Pada aspek infrastruktur jalan dan jembatan terdapat unsur jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan poros desa, dan jalan lingkungan. Pada aspek infrastruktur transportasi darat unsur yang dianalisis yaitu bus, kereta api, ojek, dan angkutan umum. Pada aspek infrastruktur air bersih unsur yang dikaji yaitu unsur sumber air baku, unit pengolahan air, dan unit transmisi dan pelayanan. Pada jaringan irigasi tidak ada unsur untuk dikaji lebih lanjut. Pada aspek infrastruktur perumahan dan permukiman terdapat unsur persampahan, sanitasi, drainase, listrik dan telekomunikasi. Pada aspek infrastruktur ruang publik terdapat unsur jalur pejalan kaki dan RTH.

Berdasarkan hasil analisis dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik sebesar 87,39 dengan mutu pelayanan B dan kinerja

termasuk dalam klasifikasi Baik. Sementara itu, Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Kabupaten Gresik sebesar 89,66 dengan mutu pelayanan A dan kinerja termasuk dalam klasifikasi Sangat Penting. Secara spesifik, evaluasi Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dan Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Kabupaten Gresik dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5. 13 Analisis Indeks Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik

No	Aspek	Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur			Indeks Harapan Layanan Infrastruktur		
		Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja	Nilai Indeks	Mutu Pelayanan	Kinerja
1	Jalan dan jembatan	94,89	A	Sangat Baik	91,38	A	Sangat Penting
a	Jalan Nasional	92,53	A	Sangat Baik	90,67	A	Sangat Penting
b	Jalan Provinsi	93,19	A	Sangat Baik	91,23	A	Sangat Penting
c	Jalan Kabupaten	91,71	A	Sangat Baik	90,96	A	Sangat Penting
d	Jalan Poros Desa	92,88	A	Sangat Baik	90,41	A	Sangat Penting
e	Jalan Lingkungan	93,71	A	Sangat Baik	90,79	A	Sangat Penting
2	Trasnportasi Darat	85,68	B	Baik	87,49	B	Penting
a	Bus	85,33	B	Baik	86,70	B	Penting
b	Kereta Api	83,63	B	Baik	86,53	B	Penting
c	Ojek	87,25	B	Baik	86,49	B	Penting
d	Angkutan Kota	84,45	B	Baik	86,19	B	Penting
3	Air Bersih	85,41	B	Baik	93,24	A	Sangat Penting
a	Sumber Air Baku	83,88	B	Baik	92,62	A	Sangat Penting
b	Unit Pengolahan Air	83,07	B	Baik	92,60	A	Sangat Penting
c	Unit Transmisi dan Pelayanan	83,35	B	Baik	92,12	A	Sangat Penting
4	Jaringan irigasi	83,01	B	Baik	86,79	B	Penting
5	Perumahan dan Permukiman	90,67	A	Sangat Baik	91,31	A	Sangat Penting
a	Persampahan	88,15	B	Baik	89,95	A	Sangat Penting
b	Sanitasi	87,75	B	Baik	90,44	A	Sangat Penting
c	Drainase	88,67	A	Sangat Baik	90,24	A	Sangat Penting
d	Listrik	89,86	A	Sangat Baik	90,63	A	Sangat Penting
e	Telekomunikasi	90,85	A	Sangat Baik	90,79	A	Sangat Penting
6	Ruang Publik	83,55	B	Baik	87,90	B	Penting
a	Jalur Pejalan Kaki	81,25	B	Baik	87,77	B	Penting
b	Taman Kota	80,13	B	Baik	86,27	B	Penting
	IKLI/IHLI	87,39	B	Baik	89,66	A	Sangat Penting

Sumber: Hasil Analisis, 2022

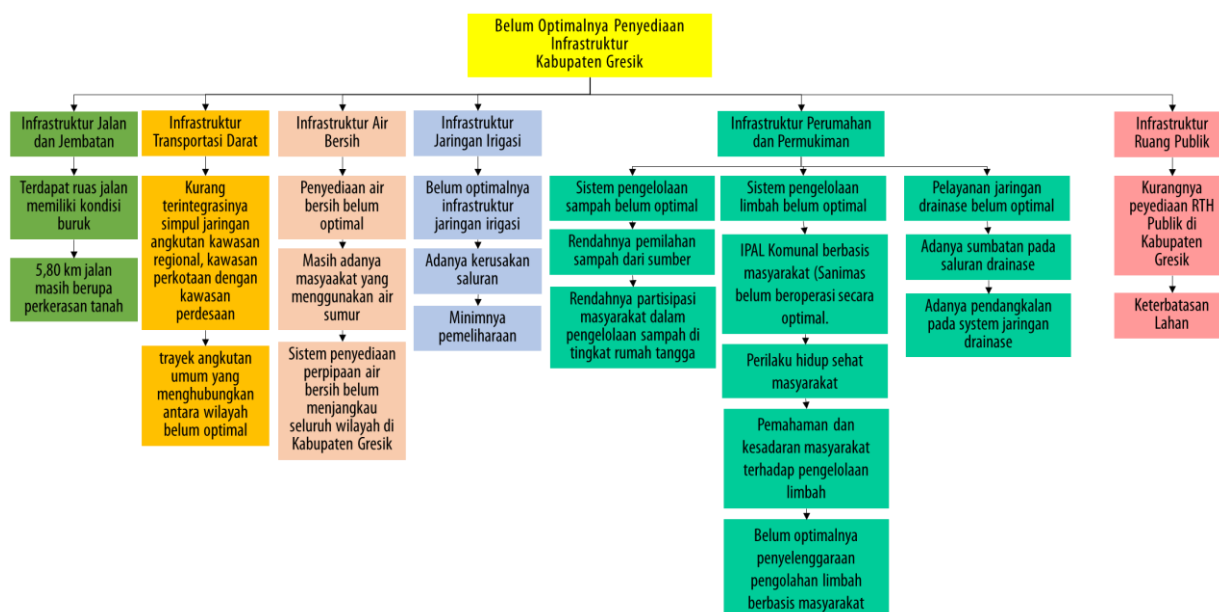
Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur Kabupaten Gresik diperoleh nilai 87,39 dengan mutu pelayanan termasuk kategori B. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur di Kabupaten Gresik termasuk dalam kondisi yang Baik. Hasil tabulasi data kepuasan masyarakat terhadap infrastruktur yang ada di Kabupaten Gresik menunjukan bahwa skor kinerja atau

kepuasan masyarakat tertinggi terdapat pada aspek infrastruktur jalan dan jembatan dengan nilai 94,89. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian responden menyatakan bahwa infrastruktur jalan dan jembatan yang ada memberikan kontribusi yang baik, terutama bagi unsur jalan lingkungan dengan nilai 93,71. Sementara itu kinerja terendah yang masih dirasakan oleh masyarakat terdapat pada aspek jaringan irigasi dengan nilai sebesar 83,01. Masyarakat menilai bahwa infrastruktur jaringan irigasi yang ada cukup baik namun perlu adanya peningkatan.

Sementara itu, Indeks Harapan/Kepentingan masyarakat terhadap layanan infrastruktur di Kabupaten Gresik diperoleh nilai 89,66 dengan mutu harapan/kepentingan termasuk kategori A. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa harapan/kepentingan masyarakat terhadap pelayanan infrastruktur di Kabupaten Gresik termasuk dalam kondisi yang Sangat Penting. Harapan tertinggi masyarakat terhadap infrastruktur di Kabupaten Gresik adalah pada aspek infrastruktur air bersih dengan nilai sebesar 83,24. Masyarakat menilai bahwa peran air bersih sebagai infrastruktur di Kabupaten Gresik dalam adalah sangat penting, terutama unsur sumber air baku dengan nilai 92,62. Sementara itu harapan terendah masyarakat terhadap infrastruktur di Kabupaten Gresik adalah aspek transportasi darat 87,49, terutama bagi unsur angkutan kota dengan nilai 86,16 dimana masyarakat menilai transportasi darat sebagai infrastruktur di Kabupaten Gresik ini termasuk dalam kondisi yang penting.

5.3 ANALISIS AKAR MASALAH

Analisis akar masalah digunakan untuk mengetahui permasalahan-permasalahan terkait infrastruktur di Kabupaten Gresik. Akar masalah ini dilihat berdasarkan kondisi eksisting serta hasil analisis yang sudah dilakukan sebelumnya. Temuan permasalahan terkait infrastruktur di Kabupaten Gresik antara lain sebagai berikut :



Gambar 5. 5 Analisis Akar Masalah Kabupaten Gresik

5.4 ANALISIS SWOT

Analisis SWOT merupakan salah satu teknik analisa yang digunakan dalam menginterpretasikan wilayah perencanaan, khususnya pada kondisi yang sangat kompleks dimana faktor eksternal dan internal memegang peran yang sama pentingnya. Analisis SWOT ini berguna apabila suatu kawasan akan dikembangkan dengan mengkaji semua aspek yang mempengaruhi berupa potensi dan permasalahan dari lingkup internal dan eksternal. Kajian ini menggunakan analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunities* dan *Threats*) yang hasilnya akan menjadi bahan dalam penyusunan konsep, strategi, dan rencana pengembangan. Faktor-faktor yang berperan penting dalam penyusunan konsep, strategi, dan rencana pengembangan, antara lain:

1. S (*Strength* atau Kekuatan). Suatu keadaan atau kondisi yang ada atau dimiliki yang dianggap merupakan hal yang sudah baik.
2. W (*Weakness* atau Kelemahan). Suatu keadaan atau kondisi yang dianggap memiliki kelemahan atau masalah.
3. O (*Opportunity* atau Kesempatan). Suatu keadaan atau kondisi yang ada atau yang akan terjadi di dalam atau sekitar daerah yang dianggap berpeluang untuk digunakan bagi pengembangan potensi.

4. T (*Threat* atau Ancaman). Suatu keadaan atau kondisi yang ada atau yang akan terjadi di dalam atau sekitar daerah yang dapat dianggap menghambat atau mengancam pengembangan potensi.

Sebelumnya perlu didahului dengan identifikasi terhadap permasalahan, peluang dan tantangan yang akan dihadapi di masa mendatang, serta potensi yang dimiliki pada saat ini. Selanjutnya hasil identifikasi ini dianalisis untuk memperoleh solusi dalam pengembangan wilayah dan sebagai dasar untuk menentukan langkah-langkah perbaikan yang diperlukan dalam pengembangan selanjutnya.

Berdasarkan identifikasi SWOT di atas, maka perlu dibuat skenario untuk memberi arahan bagi pengembangan di Kabupaten Gresik, yang pada intinya skenario yang dipilih harus mampu menjawab upaya untuk mengoptimalkan unsur positif (*Strenght* dan *Opportunities*) dan meminimalkan unsur negatif (*Weakness* dan *Threats*). Penerapan skenario yang ada di bagi menjadi 2 skenario utama yaitu;

1. Skenario progressif: dengan mengoptimalkan kekuatan yang dimiliki untuk mendukung percepatan meraih peluang dan meminimalkan ancaman yang ada.
2. Skenario penetratif: dengan mendayagunakan hasil pencapaian peluang yang ada untuk menetralsir ancaman yang mungkin timbul.

Analisa matriks SWOT didasarkan pada kecenderungan dari gambaran potensi dan kendala yang ada baik yang berasal dari faktor eksternal maupun internal. Untuk lebih jelasnya, matriks SWOT dapat diuraikan berikut ini:

Tabel 5. 14 Matrik SWOT Infrastruktur Kabupaten Gresik

	STRENGTH	WEAKNESS
OPPORTUNITY	• 280,35 km jalan memiliki perkerasan yang baik • Tersedianya sarana dan prasarana transportasi darat dan laut di Kabupaten Gresik • Sebagian besar wilayah di Kabupaten Gresik sudah terlayani jaringan air bersih • Sebagian besar masyarakat sudah memiliki sarana pengelolaan limbah individu • Memiliki 134 titik IPAL komunal yang tersebar di wilayah Kabupaten Gresik • Sebagian besar wilayah sudah terlayani jaringan drainase	• 8,40 km jalan masih berupa perkerasan tanah • Kurang terintegrasinya simpul jaringan angkutan kawasan regional, kawasan perkotaan dengan kawasan perdesaan • trayek angkutan umum yang menghubungkan antara wilayah belum optimal • Sistem penyediaan perpipaan air bersih belum menjangkau seluruh wilayah di Kabupaten Gresik • Adanya kerusakan saluran irigasi akibat minimnya pemeliharaan • Rendahnya partisipasi masyarakat dalam pengelolaan sampah di tingkat rumah tangga • Belum optimalnya penyelenggaraan pengolahan limbah berbasis masyarakat • Adanya pendangkalan pada system jaringan drainase • Kualitas jaringan pejalan kaki
THREAT	• Pengembangan pusat pertumbuhan baru, Kawasan prioritas Gerbangkertosusila, akan dilakukan penguatan infrastruktur (Perpres No. 80 Tahun 2019) • Masuk dalam kota yang memiliki program transportasi publik (Surabaya Regional Railways Line) • Adanya pengembangan Reaktivasi jalur KA Petro, Arif Rahman Hakim, Stasiun Indro – Surabaya; • Adanya kebijakan pemerintah Kabupaten Gresik dalam mendukung pengembangan infrastruktur	• Kurangnya partisipasi masyarakat untuk menjaga Infrastruktur yang sudah di sediakan • Kebutuhan infrastruktur semakin meningkat seiring dengan peningkatan jumlah penduduk. • Globalisasi dan kemajuan teknologi menuntut adanya penyempurnaan dalam penyediaan infrastruktur

Sumber: Hasil Analisa, 2022

Untuk lebih jelas, keterkaitan diantara keempat aspek SWOT dapat terlihat pada tabel berikut.

Tabel 5. 15 Analisis SWOT Infrastruktur Kabupaten Gresik

	Strength	Weakness
Internal	1. 280,35 km jalan memiliki perkerasan yang baik 2. Tersedianya sarana dan prasarana transportasi darat dan laut di Kabupaten Gresik 3. Sebagian besar wilayah di Kabupaten Gresik sudah terlayani jaringan air bersih 4. Sebagian besar masyarakat sudah memiliki sarana pengelolaan limbah individu 5. Memiliki 134 titik IPAL komunal yang tersebar di wilayah Kabupaten Gresik	1. Kurang terintegrasinya simpul jaringan angkutan kawasan regional, kawasan perkotaan dengan kawasan perdesaan 2. trayek angkutan umum yang menghubungkan antara wilayah belum optimal 3. Sistem penyediaan perpipaan air bersih belum menjangkau seluruh wilayah di Kabupaten Gresik 4. Adanya kerusakan saluran irigasi akibat minimnya pemeliharaan
Eksternal		

	6. Sebagian besar wilayah sudah terlayani jaringan drainase	5. Rendahnya partisipasi masyarakat dalam pengelolaan sampah di tingkat rumah tangga 6. Belum optimalnya penyelenggaraan pengolahan limbah berbasis masyarakat 7. Adanya pendangkalan pada system jaringan drainase 8. Kualitas jaringan pejalan kaki
Opportunity 1. Pengembangan pusat pertumbuhan baru, Kawasan prioritas Gerbangkertosusila, akan dilakukan penguatan infrastruktur (Perpres No. 80 Tahun 2019) 2. Masuk dalam kota yang memiliki program transportasi publik (Surabaya Regional Railways Line) 3. Adanya pengembangan Reaktivasi jalur KA Petro, Arif Rahman Hakim, Stasiun Indro – Surabaya; 4. Adanya kebijakan pemerintah Kabupaten Gresik dalam mendukung pengembangan infrastruktur	Strategi S-O 1. Menggunakan kebijakan yang ada untuk pengembangan Kabupaten Gresik 2. Melibatkan partisipasi masyarakat dalam pengembangan kota 3. Mengoptimalkan kerjasama antara pemerintah dengan masyarakat 4. Pemanfaatan sumber air yang tersedia untuk pemenuhan kebutuhan penduduk 5. Pengembangan TPS yang sudah ada untuk menjadi TPST 3R 6. Melakukan pemeliharaan pada infrastruktur yang sudah tersedia di Kabupaten Gresik	Strategi W-O 1. Peningkatan jaringan jalan yang memiliki kondisi buruk 2. Melakukan peningkatan pelayanan trayek angkutan umum 3. Peningkatan kualitas pelayanan terminal dan stasiun 4. Melakukan pemerataan penyediaan jaringan air bersih 5. Melakukan penyuluhan tentang pengelolaan sampah berbasis masyarakat 6. Melakukan sosialisasi tentang perilaku hidup bersih dan sehat (PHBS) 7. Melakukan normalisasi jaringan drainase 8. Peningkatan penyediaan jalur pejalan kaki
Threats 1. Kurangnya partisipasi masyarakat untuk menjaga Infrastruktur yang sudah di sediakan 2. Kebutuhan infrastruktur semakin meningkat seiring dengan peningkatan jumlah penduduk. 3. Globalisasi dan kemajuan teknologi menuntut adanya penyempurnaan dalam penyediaan infrastruktur	Strategi S-T 1. Menjalin kerjasama dengan pihak investor mengingat minimnya dana pembangunan infrastruktur pariwisata yang disediakan oleh Pemerintah Daerah. 2. Menjalin kerjasama dengan Pemda dan pihak swasta agar pengembangan infrastruktur lebih terarah, terpadu, efektif yang memenuhi standar kelayakan infrastruktur 3. Merawat / memperbaiki infrastruktur secara berkala	Strategi W-T 1. Menjalin kerjasama pendanaan dengan investor untuk pembangunan sarana prasarana 2. Perbaiki prasarana sesuai standar sebagai kota yang mendukung WP Gerbangkertosusila

Sumber : Hasil Analisis, 2022

5.5 ANALISIS IFAS-EFAS

Analisa faktor strategi internal atau IFAS (*Internal Strategic Factors Analisa Summary*) dan eksternal atau EFAS (*Eksternal Strategic Factor Analysis Summary*) adalah pengolahan faktor-faktor strategis pada lingkungan internal dan eksternal dengan memberikan

pembobotan dan rating pada setiap faktor strategis. Faktor strategis adalah faktor dominan dari kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang memberikan pengaruh terhadap kondisi dan situasi yang ada pada wilayah perencanaan dan memberikan keuntungan bila dilakukan tindakan positif.

Tujuan menganalisa faktor-faktor internal (IFAS) untuk mengetahui berbagai kemungkinan kekuatan dan kelemahan, sedangkan tujuan menganalisa faktor-faktor eksternal (EFAS) untuk mengetahui berbagai kemungkinan peluang dan ancaman. Setelah menghasilkan faktor internal maupun eksternal maka langkah selanjutnya adalah melakukan proses pembobotan, peratingan, dan penilaian yang akan menghasilkan skor pembobotan untuk masing-masing faktor dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Menyusun faktor kekuatan dan kelemahan, peluang dan ancaman pada kolom 1.
2. Memberikan bobot masing-masing faktor pada kolom 2, mulai dari 1,0 (sangat penting) sampai dengan 0,0 (tidak penting). Bobot dari semua faktor strategis yang berupa peluang dan ancaman ini harus berjumlah 1.
3. Menghitung rating dalam (dalam kolom 3) untuk masing-masing faktor dengan memberi skala mulai dari 4 (sangat baik/outstanding) sampai dengan 1 (sangat tidak baik/poor) berdasarkan pengaruh faktor tersebut pada kondisi wilayah perencanaan. Pemberian nilai rating untuk kekuatan dan peluang bersifat positif, artinya peluang yang semakin besar diberi rating +4, tetapi jika peluangnya kecil diberi nilai +1.
4. Mengalikan bobot faktor pada kolom 2 dengan rating pada kolom 3. Hasilnya adalah skor pembobotan untuk masing-masing faktor.
5. Menghitung jumlah skor pembobotan yang akan digunakan untuk memetakan posisi wilayah perencanaan pada diagram analisa SWOT.

Berdasarkan langkah-langkah tersebut dapat dibuat sebuah garis-garis sumbu X dan Y. Dimana pada sumbu-sumbu tersebut membentuk titik potong yang membagi 4 ruang atau kuadran. Posisi-posisi kuadran tersebut adalah sebagai berikut :

1. Kuadran 1 (*growth*) yaitu kuadran pertumbuhan. Pada kuadran ini terbagi menjadi 2 ruang antara lain adalah ruang A dan ruang B. Ruang A dengan sebutan *Rapid Growth Strategy*, yaitu strategi pertumbuhan aliran cepat untuk diperlihatkan pengembangan secara maksimal untuk target tertentu dalam waktu singkat. Ruang B dengan sebutan

Stable Growth Strategy yaitu strategi pertumbuhan stabil dan pengembangan dilakukan secara bertahap dan target disesuaikan dengan kondisi.

2. Kuadran 2 (*stability*) yaitu kuadran pertumbuhan stabil. Pada kuadran ini juga memiliki 2 ruang yaitu ruang C dan ruang D. Ruang C dengan sebutan *Agressive Maintenance Strategy*, yaitu pengelola objek melaksanakan pengembangan secara agresif dan aktif. Sedangkan Ruang D dengan sebutan *Selective Maintenance Strategy* yaitu pengelolaan objek dengan pemilahan-pemilahan hal-hal yang dianggap penting.
3. Kuadran 3 (*Survival*) yaitu kuadran pertumbuhan dengan survival. Pada kuadran ini juga terdapat 2 ruang yaitu ruang E dan ruang F. Ruang E dengan sebutan *Turn Arround Strategy* adalah strategi bertahan dengan cara tambal sulam atau menutupi kelemahan dengan kekuatan untuk operasional objek. Ruang F dengan sebutan *Guirelle Strategy* yaitu startegi dengan gerilya, operasinal, dan diadakan pembangunan atau usaha pemecahan masalahn dan ancaman.
4. Kuadran 4 (*Diversification*) yaitu kuadran pertumbuhan. Pada kuadran ini juga memiliki 2 ruang yaitu ruang G dan ruang H. Ruang G dengan sebutan *Concentric Strategy* yaitu suatu strategi pengembangan objek yang dilakukan secara bersamaan dalam satu naungan atau Kordinator oleh satu pihak. Sedangkan ruang H dengan sebutan *Conglomerate Strategy* yaitu suatu strategi pengembangan masing-masing kelompok dengan cara koordinasi disetiap sektor itu sendiri.

Beberapa aspek SWOT meliputi aspek kekuatan (S), kelemahan (W), peluang (O) dan ancaman (T), dimana keempatnya memiliki keterkaitan satu dengan yang lain. Dengan adanya keterkaitan tersebut maka akan diperoleh beberapa strategi atau konsep dasar pengembangan yang dapat digunakan dalam pencegahan dan peningkatan kualitas permukiman kumuh baik teknis maupun non teknis. Penentuan konsep dasar dilakukan berdasarkan analisis SWOT dengan melakukan penilaian (pembobotan) menggunakan analisis IFAS-EFAS untuk penentuan strategi pengembangan, kemudian hasil dari penilaian (pembobotan) tersebut ditampilkan dalam bentuk kuadran yang akan menentukan strategi pengembangan selanjutnya.

Penilaian dilakukan pada setiap aspek SWOT dengan memberi bobot antara 0,00 hingga 1,00, dimana jika aspek-aspek masing-masing faktor (internal/eksternal) dijumlahkan akan menghasilkan bobot 1. Setelah melakukan pembobotan, diberikan rating dimana rating

ini menunjukkan tingkat kepentingan (1 = agak penting; 2 = penting; 3 = sangat penting) masing-masing aspek. Kemudian, nilai pembobotan dikalikan dengan rating yang telah ditentukan. Penjumlahan pada masing-masing faktor (internal/eksternal) kemudian ditotal untuk diketahui letak dalam kuadran SWOT dalam menentukan strategi pengembangan.

Tabel 5. 16 Matriks Analisis IFAS Infrastruktur Kabupaten Gresik

Faktor Strategi Internal	No.	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Aspek Kekuatan/ Strength	1	280,35 km jalan memiliki perkerasan yang baik	0,09	5	0,45
	2	Tersedianya terminal Tipe B dan stasiun di Kabupaten Gresik	0,09	5	0,45
	3	Sebagian besar wilayah di Kabupaten Gresik sudah terlayani jaringan air bersih	0,09	5	0,45
	4	Sebagian besar masyarakat sudah memiliki sarana pengelolaan limbah individu	0,09	5	0,45
	5	Memiliki 134 titik IPAL komunal yang tersebar di wilayah Kabupaten Gresik	0,05	4	0,2
	6	Sebagian besar wilayah sudah terlayani jaringan drainase	0,04	4	0,16
Sub total			0,4	39	1,77
Aspek Kelemahan/ Weakness	1	8,40 km jalan masih berupa perkerasan tanah	0,07	4	0,28
	2	Kurang terintegrasinya simpul jaringan angkutan kawasan regional, kawasan perkotaan dengan kawasan perdesaan	0,09	3	0,27
	3	trayek angkutan umum yang menghubungkan antara wilayah belum optimal	0,09	5	0,45
	4	Sistem penyediaan perpipaan air bersih belum menjangkau seluruh wilayah	0,07	4	0,28
	5	Adanya kerusakan saluran irigasi akibat minimnya pemeliharaan	0,09	3	0,27
	6	Rendahnya partisipasi masyarakat dalam pengelolaan sampah di tingkat rumah tangga	0,05	3	0,15
	7	Belum optimalnya penyelenggaraan pengolahan limbah berbasis masyarakat	0,04	2	0,08
	8	Kualitas jaringan pejalan kaki	0,05	3	0,15
Sub total			0,6	41	1,93
TOTAL			1	80	-0,2

Sumber: Hasil Analisa, 2022

Tabel 5. 17 Matriks Analisis EFAS Infrastruktur Kabupaten Gresik

Faktor Strategi Eksternal	No.	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
Aspek Peluang/ Opportunities	1	Adanya pengembangan Reaktivasi jalur KA Petro, Arif Rahman Hakim, Stasiun Indro – Surabaya	0,1	4	0,4
	2	Pengembangan pusat pertumbuhan baru, Kawasan prioritas Gerbangkertosusila, akan dilakukan penguatan infrastruktur (Perpres No. 80 Tahun 2019)	0,1	4	0,4
	3	Masuk dalam kota yang memiliki program transportasi publik (Surabaya Regional Railways Line)	0,1	3	0,3

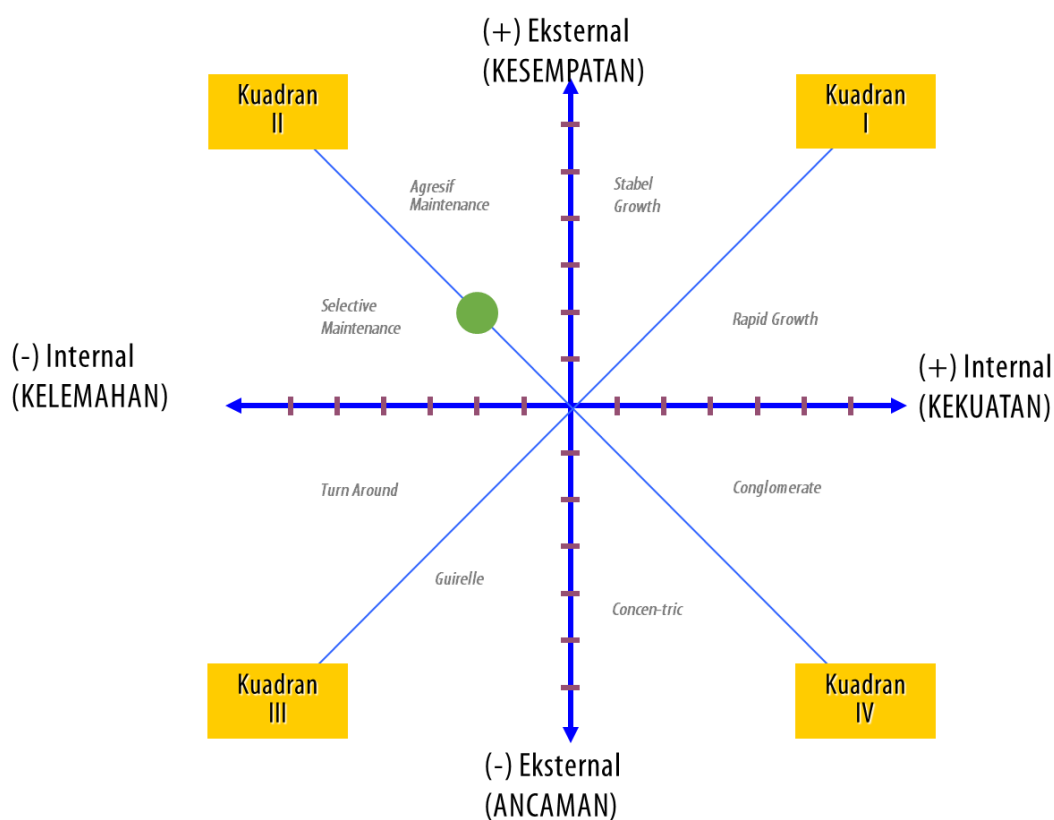
Faktor Strategi Eksternal	No.	Keterangan	Bobot	Rating	Bobot x Rating
	4	Adanya kebijakan pemerintah Kabupaten Gresik dalam mendukung pengembangan infrastruktur	0,1	3	0,3
Sub total			0,4	14	1,6
Aspek Ancaman/ Threats	1	Kebutuhan infrastruktur semakin meningkat seiring dengan peningkatan jumlah penduduk	0,2	2	0,4
	2	Kurangnya partisipasi masyarakat untuk menjaga Infrastruktur yang sudah di sediakan	0,2	3	0,6
	3	Globalisasi dan kemajuan teknologi menuntut adanya penyempurnaan dalam penyediaan infrastruktur	0,2	3	0,6
Sub total			0,6	8	1,4
TOTAL			1	22	-0,2

Sumber: Hasil Analisa, 2022

Berdasarkan pada penghitungan dengan IFAS dan EFAS di atas, maka dapat diketahui nilai X dan Y sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 X &= \text{Potensi} + \text{Masalah} \\
 &= 1,77 + (-1,93) \\
 &= -0,2
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 Y &= \text{Peluang} + \text{Ancaman} \\
 &= 1,6 + (-1,4) \\
 &= 0,2
 \end{aligned}$$



Gambar 5. 6 Kuadran IFAS-EFAS Infrastruktur Kabupaten Gresik

KONSEP PENGEMBANGAN

6



6.1 KONSEP DASAR

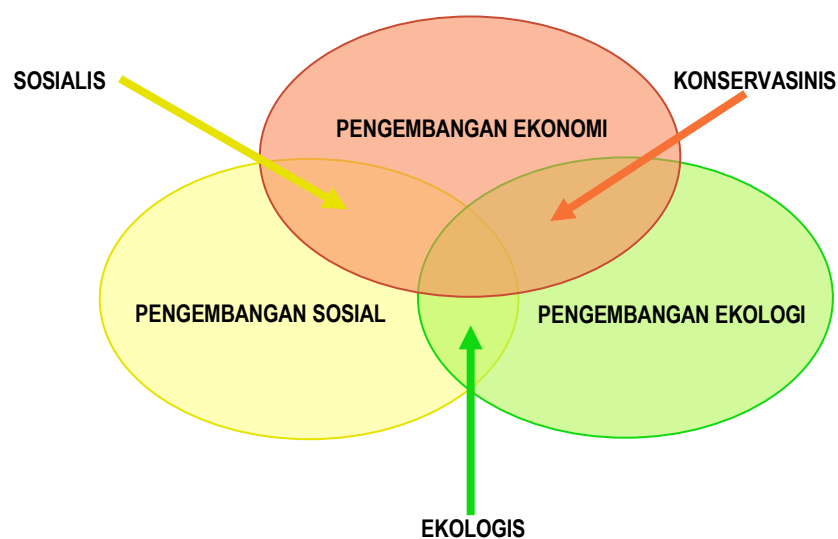
Konsep dasar diperlukan karena digunakan sebagai pemikiran awal yang akan dijadikan pedoman dan agar dikembangkan menjadi lebih sempurna untuk direalisasikan. Sama halnya dengan Penyusunan Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik. Dibutuhkan konsep dasar untuk pembangunan, seperti perubahan, pertumbuhan, pemenuhan kebutuhan, peningkatan martabat, dan harga diri. Apalagi dalam hal pembangunan infrastruktur, yang mana infrastruktur memberikan peranan yang sangat penting untuk memacu pertumbuhan ekonomi. Baik ekonomi tingkat nasional maupun daerah, serta mengurangi pengangguran, mengentaskan kemiskinan, dan tentunya meningkatkan kesejahteraan rakyat terutama di Kabupaten Gresik.

Pembangunan berkelanjutan (Emil Salim, 1990) bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, untuk memenuhi kebutuhan dan aspirasi manusia. Pembangunan yang berkelanjutan pada hakikatnya ditujukan untuk mencari pemerataan pembangunan antar generasi pada masa kini maupun masa mendatang. Menurut KLH (1990) pembangunan (yang pada dasarnya lebih berorientasi ekonomi) dapat diukur keberlanjutannya berdasarkan tiga kriteria yaitu: (1) Tidak ada pemborosan penggunaan sumber daya alam atau depletion of natural resources; (2) Tidak ada polusi dan dampak lingkungan lainnya; (3) Kegiatannya harus dapat meningkatkan useable resources ataupun replaceable resource.

Pengembangan konsep pembangunan yang berkelanjutan perlu mempertimbangkan kebutuhan yang wajar secara sosial dan kultural, menyebarluaskan nilai-nilai yang menciptakan standar konsumsi yang berbeda dalam batas kemampuan

lingkungan, serta secara wajar semua orang mampu mencita-citakannya. Namun demikian ada kecenderungan bahwa pemenuhan kebutuhan tersebut akan tergantung pada kebutuhan dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi ataupun kebutuhan produksi pada skala maksimum. Pembangunan berkelanjutan jelas mensyaratkan pertumbuhan ekonomi ditempat yang kebutuhan utamanya belum bisa konsisten dengan pertumbuhan ekonomi, asalkan isi pertumbuhan mencerminkan prinsip-prinsip keberlanjutan. Akan tetapi kenyataannya aktivitas produksi yang tinggi dapat saja terjadi bersamaan dengan kemelaratan yang tersebar luas. Kondisi ini dapat membahayakan lingkungan. Jadi pembangunan berkelanjutan mensyaratkan masyarakat terpenuhi kebutuhan dengan cara meningkatkan potensi produksi mereka dan sekaligus menjamin kesempatan yang sama semua orang.

Konsep keberlanjutan dipahami sebagai integrasi tiga pilar, yaitu keberlanjutan ekonomi, keberlanjutan sosial, dan keberlanjutan lingkungan saling memperkuat. Dengan demikian, perumusan kota yang berkelanjutan perlu dilengkapi dengan pemahaman tentang keberlanjutan dari komunitas manusia atau warga kotanya seperti aspek budaya dan tata kelola. Konsep pembangunan permukiman berkelanjutan ini, baik itu keberlanjutan secara sosial, ekonomi, dan ekologi dapat menunjang terlaksananya pengembangan perumahan dan kawasan permukiman yang berkelanjutan.



Gambar 6. 1 Konsep Kota Berkelanjutan

Untuk mendorong pembangunan berkelanjutan, Pemerintah Indonesia berkomitmen untuk berpartisipasi dalam *Paris Agreement*. *Paris Agreement* merupakan kesepakatan lingkungan yang terjalin oleh hampir setiap negara termasuk Indonesia untuk mengatasi perubahan iklim dan dampak negatifnya. Di lain sisi, untuk dapat mencapai pembangunan berkelanjutan, pemerintah mendorong pembangunan infrastruktur untuk menerapkan aspek-aspek yang diantaranya meliputi:

1. Penerapan prinsip-prinsip **Quality Infrastructure Investment (QII)**, antara lain dengan:
 - a) memaksimalkan dampak positif infrastruktur dalam mencapai pertumbuhan dan pengembangan yang berkelanjutan;
 - b) meningkatkan efisiensi ekonomi dari perspektif *life-cycle cost*;
 - c) mengintegrasikan pertimbangan lingkungan dalam investasi infrastruktur; d) memperhatikan ketahanan bangunan terhadap bencana alam dan risiko lainnya;
 - d) mengintegrasikan pertimbangan sosial dalam investasi infrastruktur; dan
 - e) memperkuat tata kelola infrastruktur.
2. Penerapan **Green Infrastructure**. Infrastruktur Hijau merupakan konsep penataan ruang yang mengaplikasikan infrastruktur ramah lingkungan. Pembangunan yang dimulai pada tahap perancangan, pembangunan, pengoperasian, hingga tahap pemeliharaan didesain dengan memperhatikan aspek-aspek yang mampu melindungi, menghemat, serta mengurangi penggunaan sumber daya alam. Adapun prinsip-prinsip infrastruktur hijau meliputi, pengurangan penggunaan sumber daya (lahan, material, air, sumber daya alam dan sumber daya manusia), pengurangan tumpukan limbah, penggunaan kembali sumber daya yang telah digunakan sebelumnya, penggunaan sumber daya hasil daur ulang, perlindungan dan pengelolaan terhadap lingkungan hidup melalui upaya pelestarian, mitigasi risiko keselamatan kesehatan perubahan iklim dan bencana.
3. Penerapan **Circular Economy Infrastructure**. *Circular economy* atau sering disebut sebagai "sirkularitas" adalah sistem ekonomi yang bertujuan

meminimalkan limbah dan memanfaatkan sumber daya sebaik mungkin, sehingga dapat mengurangi jumlah bahan baru yang digunakan dalam pembangunan infrastruktur dengan memaksimalkan jumlah bahan yang lama yang telah didaur ulang. Sirkularitas pada prinsipnya memiliki enam prinsip utama, yaitu **Rethink, Refuse, Repair, Reduce, Reuse, dan Recycle (6R)**.

Selain itu, guna mendukung terwujudnya infrastruktur berkelanjutan, diperlukan strategi dan inisiatif pembiayaan yang memadai. Adapun pembiayaan yang saat ini tersedia di Indonesia dalam mendukung pembangunan berkelanjutan dan terbuka untuk dikerjasamakan dengan lembaga finansial maupun *philanthropies*, antara lain:

1. **Sovereign Wealth Fund** melalui Indonesia *Investment Authority* sebagai bentuk dana pemerintah yang berkontribusi untuk pembangunan Indonesia yang berkelanjutan,
2. **Sustainable Development Goals Indonesia One platform**, sebagai bentuk dukungan pemerintah untuk *green project* yang dananya bersumber dari berbagai lembaga filantropis, donor, *climate finance institutions*, MDB, dan sebagainya.
3. **Public Private Partnership (PPP scheme)** sebagai bentuk kebijakan fiskal dan dukungan pemerintah yang tersedia untuk mendukung pembangunan infrastruktur berkelanjutan.
4. **Green Climate Fund** yang dananya ditujukan untuk membantu negara berkembang dalam pengurangan emisi gas rumah kaca dan transisi terhadap perubahan iklim, *government/ sovereign guarantee* untuk mendukung proyek infrastruktur agar *bankable* dan layak secara finansial, dan
5. **Green bonds** sebagai salah satu inovasi pembiayaan untuk mendukung pembangunan *green* infrastruktur di Indonesia.

Dengan diterapkannya aspek-aspek pembangunan berkelanjutan dan pemanfaatan skema pembiayaan yang tersedia, implementasi infrastruktur berkelanjutan diharapkan dapat terwujud dan memberikan manfaat dan dampak positif bagi kehidupan masyarakat Indonesia, seperti:

1. **Berkurangnya tingkat emisi karbon.** Komisi Ekonomi dan Iklim Global dari *The New Climate Economy* (NCE) memproyeksikan bahwa perencanaan pembangunan dengan penerapan infrastruktur berkelanjutan akan membantu mewujudkan tercapainya *net zero emission*, melalui pengurangan kadar emisi karbon hingga 3.7 gigaton dalam 5 tahun ke depan.
2. **Peningkatan implementasi energi terbarukan.** Tersedianya layanan energi yang bersih dan terjangkau secara ekonomi dan juga secara upaya (jarak dan/atau waktu tempuh untuk pengadaan energi), sehingga dapat memberikan akses energi terbarukan yang memadai secara menyeluruh bagi masyarakat.
3. **Tersedianya lapangan pekerjaan hijau (*green employment*).** Sebagai konsekuensi dari dekarbonisasi ekonomi dan pengembangan ekonomi sirkular, lapangan pekerjaan di masa depan akan tercipta dengan beradaptasi pada penerapan realitas hijau.
4. **Berkurangnya kesenjangan.** Rencana infrastruktur saat ini yang belum bisa memenuhi kebutuhan dasar manusia di beberapa tempat akan tergantikan dengan *sustainable infrastructure* yang akan memberikan akses terhadap kebutuhan dasar, seperti air bersih, sanitasi, transportasi, **konektivitas jaringan, dan sebagainya.**



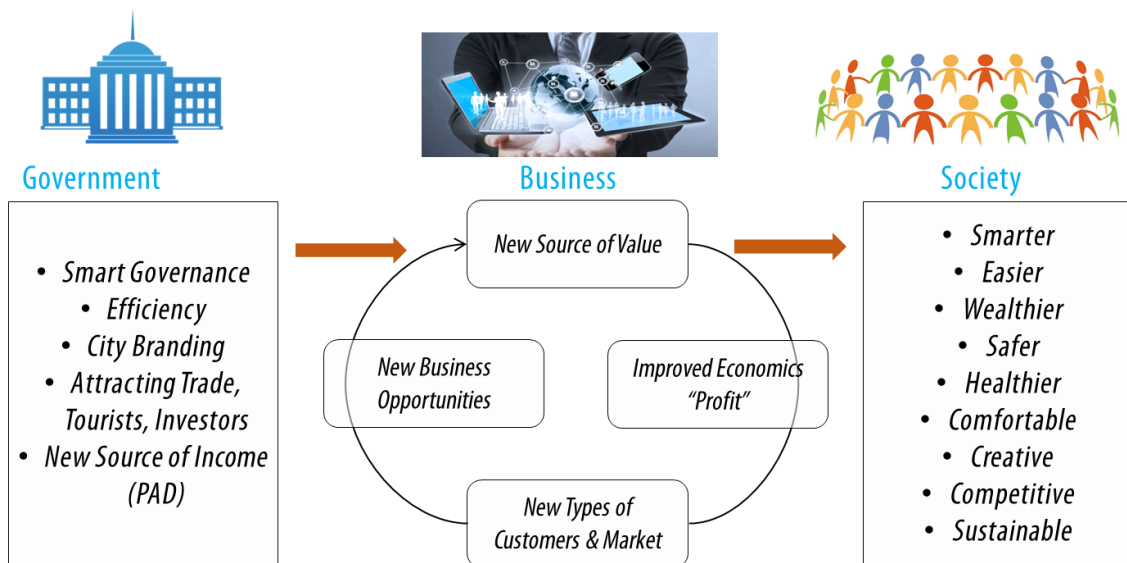
Gambar 6. 2 Konsep Smart City

Sumber: Frost & Sullivan

Berdasarkan gambar diatas, diketahui bahwa terdapat 12 konsep *smart city*. Penjelasan dari setiap konsep smart city sebagai berikut.

1. **Urbanization city as a costumer.** Perubahan perilaku masyarakat sebagai costumers. Dimana dunia kan mengalami migrasi besar-besaran ke daerah perkotaan, mengubah kota menjadi pusat perekonomian. Sekitar 90% urbanisasi ini akan terjadi di Asia dan Afrika. Pada tahun 2030 lebih dari 50% populasi di Asia dan Afrika akan tinggal di daerah perkotaan. Kota yang menjadi pusat pertumbuhan perekonomian diharapkan mampu menggerakkan perekonomian negara.
2. **Smart is the New Green.** Dekade mendatang akan melihat evolusi alami dari produk dan layanan ramah lingkungan menjadi produk dan layanan cerdas. Kebutuhan yang cerdas dan hemat energy akan mendorong dan menumbuhkan kota pintar, kota pintar diukur dari tingkat kecerdasan dan integrasi infrastrukture yang menghubungkan sektor kesehatan, energi, gedung, transportasi, dan tata kelola.
3. **Social trends.** Gen Y (millenials), Middle Bulge (Middle Age Gen), She-Economy (Woman), Geo-socialization (massive use of localization – eg. Map). Tren sosial menghadirkan masa depan yang terus berubah, dalam satu dekade mendatang akan terjadi pergeseran kelas konsumen.
4. **Connectivity and convergency.** Meningkatkan tethering perangkat ke internet akan menciptakan jaringan luas sehingga dunia akan saling terhubung. Konektivitas dan konvergensi teknologi baru akan mengeluarkan potensi baru IoT dan berbagai inovasi yang akan mengubah cara hidup.
5. **Bricks and clicks.** Model ini akan menjadi trend yang menggabungkan digital, virtual, dan fisik menjadi satu. Model ini mempengaruhi dan membentuk industri lain, termasuk otomotif, logistik, dan keuangan.
6. **Innovation to zero.** Merupakan mega visi yang fokus pengembangan ke arah produk dan teknologi dengan visi “*innovate to zero*” yang mengedepankan inovasi sosial.

7. ***Future of Energy.*** Energi terbarukan dengan tenaga angin dan surya diharapkan menjadi proporsi global terbesar. Transformasi digital dan teknologi cerdas akan memungkinkan infrastruktur energi menjadi sistem energi yang lebih fleksibel, cerdas, terhubung, dan responsif.
8. ***Economy: Beyond BRIC: The next game changers.*** Pergeseran ekonomi yang signifikan dari BRICKS dilakukan ke berbagai negara. Dimana perusahaan melihat ekonomi baru diluar BRICKS untuk operasi bisnis mereka.
9. ***Future infrastructure development.*** Kurangnya Kebutuhan investasi berdasarkan tren saat ini akan menjadi kesenjangan besar yang perlu diatasi, terutama untuk meningkatkan infrastruktur jalan dan listrik.
10. ***Health, wellness and well being.*** Perawatan kesehatan semakin beralih ke model PaaS dan Daas yang inovatif dan pergeseran paradigma industri ini akan mengarah pada peluang dan kemitraan yang lebih besar untuk perusahaan biofarmasi dan perangkat medis.
11. ***Future of mobility.*** Saat ini, industri mobilitas mengalami transformasi dari transportasi pribadi menjadi pendekatan pintu ke pintu yang terintegrasi. Perangkat berteknologi sekarang memberikan perjalanan yang multi-moda real time, door to door yang menghasilkan kenyamanan, penghematan waktu, dan biaya.
12. ***New business models value for money.*** Munculnya platform online diharapkan mampu memengaruhi konsumsi dan model bisnis baru. Dengan Etika dan praktik bisnis sebagai faktor fundamental diharapkan dapat mendorong model bisnis.



Gambar 6. 3 Konsep Smart City

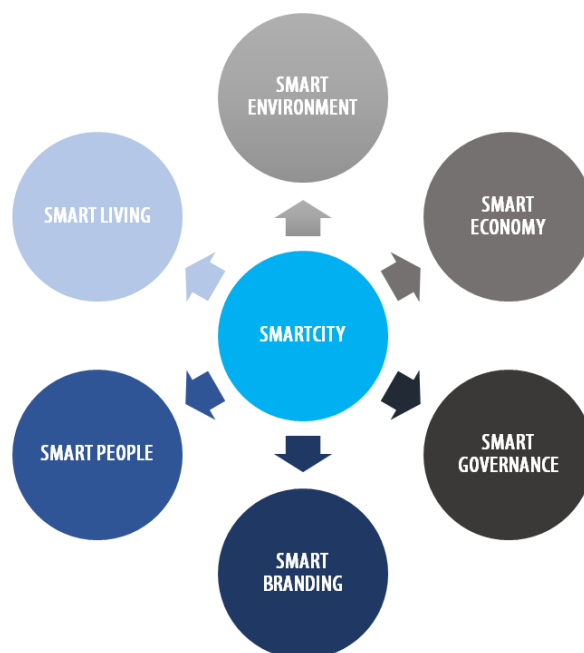
Sumber: Frost & Sullivan

Berdasarkan Konsep *smart city* dari gambar diatas, diketahui bahwa terdapat tiga komponen atau pendukung sebuah konsep kota cerdas/pintar. Tiga hal tersebut yaitu pemerintah, perusahaan, dan masyarakat. *Smart city* yang didukung oleh pelaksanaan kinerja pemerintah dengan mendorong proses pelayanan publik yang efisien, efektif serta transparan pada menyebarkan informasi ke masyarakat umum, serta kepada lembaga lainnya yang melaksanakan administrasi pemerintah. Pemerintah merupakan step pertama dalam memajukan sebuah kota atau kota pintar. Konsep *smart city* dapat diwujudkan dengan pemerintahan yang cerdas, efisiensi, citra kota yang merupakan upaya strategi dari suatu kota dapat membentuk identitas kota yang berguna untuk memasarkan segala aktivitas kegiatan. selain citra kota, pemerintah juga pintar dalam menarik perdagangan, turis, dan investor baik dengan menciptakan pariwisata, dan lainnya. Menciptakan inovasi baru dalam sebuah kota yang menarik banyak orang maka akan menciptakan sumber pendapatan baru bagi kota tersebut.

Pemerintah tidak bisa bekerja sendirian dalam merealisasikan konsep *smart city* diatas, sehingga perlu dilakukan kerjasama dengan pengusaha/business. Kerjasama ini memiliki banyak manfaat untuk mendukung terwujudnya *smart city*. Dalam hal Penyediaan infrastruktur dan/atau layanan untuk kepentingan umum mengacu pada

spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh pemerintah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak. seperti untuk membangun atau menjalankan utilitas publik seperti jalan, pembangkit listrik, bandara, dan stasiun kereta api. Dalam mewujudkan Konsep *smart city* dalam hal usaha dapat dibantu dengan menghasilkan sumber nilai baru yang diciptakan maka kedepannya mendapatkan keuntungan ekonomi, jenis pelanggan dan pasar baru, dan peluang bisnis baru.

Salah satu tujuan *smart city* yaitu untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Masyarakat berperan penting dalam mendukung mewujudkan *smart city*, sehingga hendaknya masyarakat dapat ikut andil dalam memberikan masukan-masukan penting yang nantinya dapat diterapkan untuk mewujudkan *smart city*. Konsep smart city untuk masyarakat diharapkan segala kebutuhan masyarakat dan perkembangan masyarakat akan lebih pintar, lebih mudah, lebih kaya, lebih aman, lebih sehat, nyaman, kreatif, kompetitif, dan berkelanjutan.



Gambar 6. 4 Komponen Smart City

Sumber: Frost & Sullivan

Terdapat enam komponen *smart city* yang apabila terpenuhi dalam suatu kota maka banyak manfaat yang dapat dirasakan, seperti memonitor kondisi infrastruktur

penting kota, merencanakan aktivitas-aktivitas perawatan dan peningkatan keamanan, dan meningkatkan efisiensi operasional dan layanan kota. Berikut penjelasan dari komponen *smart city* yang menjadi pendukung dalam mewujudkan kota pintar.

1. **Smart Environment (Lingkungan Cerdas).** Keberlanjutan dan sumber daya, lingkungan cerdas itu berarti lingkungan yang bisa memberikan kenyamanan, keberlanjutan sumber daya, keindahan fisik maupun non fisik, visual maupun tidak, bagi masyarakat dan publik lingkungan yang bersih tertata, RTH yang stabil merupakan contoh dari penerapan lingkungan pintar.
2. **Smart Economy (Ekonomi Cerdas).** kota cerdas yang memiliki tingkat perekonomian yang baik, pemanfaatan sumber daya atau potensi alam yang dimiliki oleh kota secara efisien dan efektif. Kualitas yang menghasilkan suatu inovasi dan mampu menghadapi persaingan. Semakin tinggi inovasi baru yang ditingkatkan maka akan menambah peluang usaha baru dan meningkatkan persaingan pasar usaha/moda.
3. **Smart Governance (Pemerintahan yang Cerdas).** Kunci utama keberhasilan penyelenggaraan pemerintahan adalah Good Governance, yang merupakan paradigma, sistem dan proses penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan yang mengindahkan berbagai prinsip ditambah dengan komitmen terhadap tegaknya nilai dan prinsip desentralisasi, daya guna, hasil guna, pemerintahan yang bersih, bertanggung jawab dan berdaya saing.
4. **Smart Branding (Pencitraan Cerdas).** *Smart Branding* menjadi salah satu dimensi dalam *Smart City* karena di dalam era informasi seperti saat ini, sebuah kota tidak lagi harus mampu memenuhi kebutuhan-kebutuhannya dengan hanya memanfaatkan potensi lokal-nya, tetapi harus juga mampu menarik partisipasi masyarakat, baik dari dalam maupun luar daerah, serta pelaku bisnis dan investor untuk ikut mendorong percepatan pembangunan daerahnya.
5. **Smart People (Masyarakat Cerdas).** Kreativitas dan modal sosial, pembangunan senantiasa membutuhkan modal, baik modal ekonomi (*economic capital*), modal usaha (*human capital*), maupun modal sosial (*social capital*). Kemudahan akses

modal dan pelatihan-pelatihan bagi UMKM dapat meningkatkan kemampuan keterampilan mereka dalam mengembangkan usahanya.

6. **Smart Living (Kualitas Hidup).** Kualitas hidup bersifat dinamis, dalam artian selalu berusaha memperbaiki dirinya sendiri. Pencapaian budaya pada manusia, secara langsung maupun tidak langsung merupakan hasil dari pendidikan. Maka kualitas pendidikan yang baik adalah jaminan atas kualitas budaya, dan atau budaya yang berkualitas merupakan hasil dari pendidikan yang berkualitas.

Kosep dasar dari hasil pengukuran indeks kepuasan layanan infrastruktur dapat diasumsikan bahwa apabila tingginya indeks kepuasan layanan infrastruktur dapat mencerminkan tingginya kualitas output dan outcome dari pembangunan infrastruktur di Kabupaten Gresik. Maka dari itu, bagaimana kinerja saat ini dan bagaimana kondisi yang diharapkan oleh masyarakat pengguna infrastruktur merupakan umpan balik yang dibutuhkan dalam rangka perbaikan kinerja tahun berikutnya.

Selain itu, dari adanya pembangunan infrastruktur diharapkan dapat memberikan beberapa dampak seperti mampu dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah di Kabupaten Gresik, menurunkan angka kemiskinan di Kabupaten Gresik, menurunkan jumlah pengangguran di Kabupaten Gresik, meningkatkan nilai investasi daerah di Kabupaten Gresik, dan meningkatkan aksesibilitas antar wilayah di Kabupaten Gresik.

Pembangunan infrastruktur di Kabupaten Gresik juga membutuhkan perencanaan yang detail dalam penyusunan program dan anggaran. Hal ini membantu mendorong proses pemerataan infrastruktur di Kabupaten Gresik agar lebih optimal, ideal, efektif, dan efisien. Untuk menjaga keseimbangan antar wilayah. Maka, Pemerataan infrastruktur terutama bagi wilayah yang tertinggal sangat dibutuhkan. Dengan mengacu pada dokumen-dokumen pemerintah, terutama terkait arahan kebijakan dan rencana strategis infrastruktur dengan menganalisis/menyesuaikan kondisi eksisting wilayah tersebut.

6.2 STRATEGI PENINGKATAN KEPUASAN LAYANAN INFRASTRUKTUR

Strategi peningkatan kepuasan layanan infrastruktur dilakukan untuk dapat mengetahui apa rekomendasi atau masukan yang bisa diterapkan oleh pemerintah dalam menetapkan kebijakan dan menyusun program/kegiatan tahun selanjutnya. Berikut merupakan penjabaran dari masing-masing strategi peningkatan kepuasan layanan infrastruktur:

6.2.1 Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Jaringan jalan dan jembatan merupakan penghubung suatu daerah dengan daerah lainnya. Dengan adanya penghubung tersebut maka aktivitas dari tiap manusia dan barang juga akan semakin tinggi. Maka dari itu, dalam perkembangannya pelayanan jaringan jalan dan jembatan tidak hanya sebatas kuantitas namun juga kualitas serta kelengkapan sarana pendukungnya (BPPD, 2021). Beberapa rekomendasi yang dapat dilakukan pada infrastruktur jaringan jalan dan jembatan yaitu terkait perbaikan dan penyesuaian jalan yang rusak pada permukiman di Kabupaten Gresik, penambahan jaringan jalan yang dapat menghubungkan dengan kegiatan ekonomi dan peningkatan kualitas fisik jalan.

Menurut PP No 34 Tahun 2006 tentang Jalan pasal 84 butir tiga (3), program penanganan jalan didefinisikan sebagai kegiatan-kegiatan yang terdiri dari:

1) Pemeliharaan Jalan

Pemeliharaan jalan meliputi pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, dan rehabilitasi, dimana:

- a) Pemeliharaan rutin jalan merupakan kegiatan merawat serta memperbaiki kerusakan kerusakan yang terjadi pada ruas-ruas jalan dengan kondisi pelayanan mantap. Jalan dengan kondisi pelayanan mantap adalah ruas-ruas jalan dengan umur rencana yang dapat diperhitungkan serta mengikuti suatu standar tertentu.

- b) Pemeliharaan berkala jalan merupakan kegiatan penanganan terhadap setiap kerusakan yang diperhitungkan dalam desain agar penurunan kondisi jalan dapat dikembalikan pada kondisi kemantapan sesuai dengan rencana.
- c) Rehabilitasi jalan merupakan kegiatan penanganan terhadap setiap kerusakan yang tidak diperhitungkan dalam desain, yang berakibat menurunnya kondisi kemantapan pada bagian/tempat tertentu dari suatu ruas jalan dengan kondisi rusak ringan, agar penurunan kondisi kemantapan tersebut dapat dikembalikan pada kondisi kemantapan sesuai dengan rencana.

2) Peningkatan Jalan

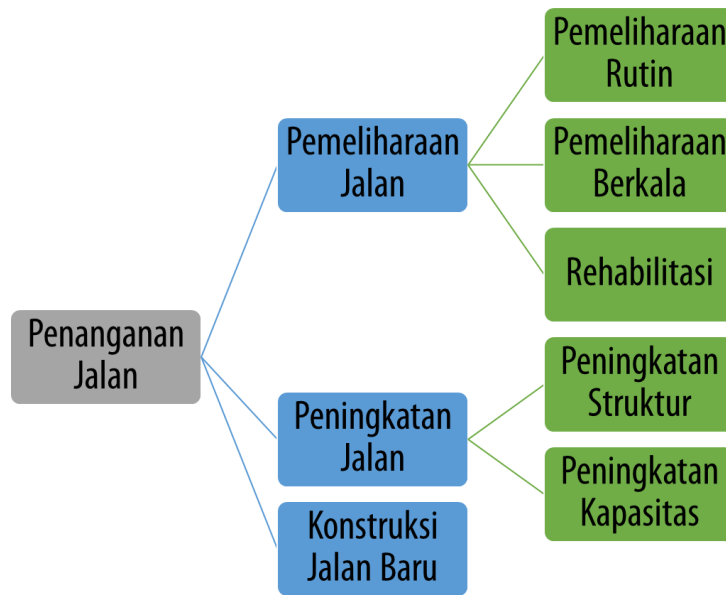
Peningkatan jalan meliputi peningkatan struktur dan peningkatan kapasitas, dimana:

- a) Peningkatan struktur merupakan kegiatan penanganan untuk dapat meningkatkan kemampuan ruas-ruas jalan dalam kondisi tidak mantap atau kritis agar ruas-ruas jalan tersebut mempunyai kondisi pelayanan mantap sesuai dengan umur rencana yang ditetapkan.
- b) Peningkatan kapasitas merupakan penanganan jalan dengan pelebaran perkerasan, baik menambah maupun tidak menambah jumlah lajur.

3) Konstruksi Jalan Baru

Konstruksi jalan baru merupakan penanganan jalan dari kondisi belum tersedia badan jalan sampai kondisi jalan dapat berfungsi.

Dengan mengacu pada PP 34/2006 tersebut, maka klasifikasi jenis penanganan jalan di Indonesia dapat diringkas seperti terlihat pada gambar berikut.



Gambar 6. 5 Program Penanganan Jalan

Sumber: PP 34/2006 tentang Jalan

Pembangunan berkelanjutan didasarkan pada perhatian terhadap aktivitas manusia yang mempengaruhi lingkungan sehingga meningkatkan biaya ekonomi, sosial, dan ekologi. Pergerakan, ekologi, dan komunitas adalah aspek penting dalam perancangan jalan yang berkelanjutan. Hal ini dinyatakan dalam beberapa contoh perancangan sampai dengan pelaksanaan jalan. Pergerakan yang dimaksud adalah pergerakan pengguna jalan dan barang menggunakan semua moda dan seluruh tujuan maupun tipe perjalanan. Penurunan polusi yang berasal dari kendaraan merupakan harapan perancangan jalan yang berkelanjutan. Hal ini didapat dengan perancangan moda dan penurunan panjang perjalanan. Ekologi yang dimaksud adalah alam di area ruang manfaat jalan beserta ekologi yang ada di dalamnya, termasuk pengaliran air, udara yang dipengaruhi emisi kendaraan, dan nilai lansekap jalan. Jalan yang berkelanjutan melindungi dan menambah sumber daya alam beserta proses yang ada di dalamnya. Komunitas yang dimaksud adalah sosial, ekonomi, kesehatan masyarakat, budaya, dan estetika. Prinsip yang digunakan pada aspek komunitas adalah solusi sensitif (*contextsensitivesolutions*). Dengan demikian jalan berkelanjutan menunjukkan adanya keterlibatan masyarakat dan pola pengembangan suatu wilayah atau kota.

Persyaratan utama Jalan Hijau adalah pemilihan kegiatan terkait lingkungan dan ekonomi, partisipasi masyarakat, perancangan jangka panjang untuk kinerja lingkungan, perencanaan konstruksi, perencanaan jenis monitoring dan pemeliharaan. Sedangkan praktek-praktek berkelanjutan secara sukarela dibagi menjadi 5 kelompok, yaitu lingkungan dan keairan, akses dan kesetimbangan, kegiatan pelaksanaan konstruksi, material dan sumber daya alam, dan teknologi perkerasan.

Prinsip yang harus ada sebagai prinsip jalan berkelanjutan adalah efisiensi, mobilitas, aksesibilitas, selamat dan nyaman, partisipasi masyarakat, pembatasan emisi, sumber daya alam, habitat, dan ekosistem. Prinsip-prinsip tersebut dikelompokkan pada aspek-aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Tabel dibawah menunjukkan prinsip-prinsip pembangunan jalan berkelanjutan. Prinsip efisiensi dengan perencanaan yang baik dapat memperpanjang umur layan jalan tersebut dan meminimumkan kegiatan pemeliharaan maupun rehabilitasi jalan. Hal ini dapat diwujudkan bila penyedia jasa perencana jalan telah memahami dan melaksanakan sistem manajemen mutu dan sistem manajemen lingkungan serta terdapat koordinasi yang baik antara perencana dan pelaksana di lapangan. Prinsip mobilitas dan aksesibilitas yang tinggi digambarkan dengan adanya kelancaran perjalanan dan resiko terjadi konflik lalu lintas, sehingga terjadi penghematan biaya perjalanan.

Tabel 6. 1 Prinsip Pembangunan Jalan Berkelanjutan

Aspek	Prinsip	Contoh
Sosial	Keselamatan dan kenyamanan	• Pelaksanaan audit keselamatan jalan • Penyediaan fasilitas melihat pemandangan • Penyediaan peredam kebisingan dengan membangun dinding dari bahan daur ulang atau tanaman dengan panjang minimal 304 meter
	Partisipasi masyarakat	• Pemberitahuan (koran) • Diskusi dua arah (workshop, diskusi terbuka, dan jajak pendapat)
Ekonomi	Efisiensi	• Perencanaan dan perancangan jalan sesuai standar yang berlaku • Pengendalian mutu pekerjaan • Penghematan penggunaan material dan sumber daya alam • Pemilihan teknologi dan peralatan yang tepat
	Mobilitas	• Penggunaan lampu sinyal lalu lintas terkoordinasi dengan mengurangi tundaan kendaraan berhenti • Penyediaan jalur jalur pejalan kaki, pesepeda, angkutan publik
	Aksesibilitas	• Penyediaan akses jalur pejalan kaki ke halte/terminal • Penyediaan fasilitas-fasilitas pelengkap pejalan kaki, pesepeda (lampu pejalan kaki, bangku, tempat parkir sepeda, tempat sampah)

Aspek	Prinsip	Contoh
Lingkungan	Emisi	- Pemasangan alat tambahan untuk alat penghampar paling sedikit 90% campuran beraspal panas (Greenroads, 2011) - Pengaturan penggunaan kendaraan bermotor di lokasi proyek
	Sumber daya alam	- Penggunaan kembali material lama (re-use, recycle) - Penggunaan material lokal digunakan sebanyak 60%-95% dari kebutuhan material - Pengaturan pengaliran air dengan menyediakan kolam-kolam resapan, penahan air, taman penangkap air hujan - Pengaturan penggunaan air di lokasi proyek
	Habitat flora dan fauna	- Penanaman pohon dan tanaman yang dapat mengurangi erosi - Perlindungan danau alami ataupun buatan terdekat dengan proyek jalan - Penambahan jumlah sarang dan akses untuk hewan

Sumber: Greenroads, INVEST, dan I-LAST

6.2.2 Infrastruktur Transportasi Darat

Transportasi merupakan penghubung serta menjadi urat nadi yang mendorong pertumbuhan ekonomi dan menunjang perekonomian yang telah berkembang. Transportasi menjadi backbone dalam mendukung pembangunan nasional di segala bidang, mulai dari sektor ekonomi, hingga perekat wilayah nusantara dan merajut keberagaman identitas. Transportasi digunakan untuk dapat memudahkan penduduk untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain.

Transportasi berkelanjutan didefinisikan sebagai suatu sistem transportasi yang penggunaan bahan bakar, emisi kendaraan, tingkat keamanan, kemacetan, serta akses sosial dan ekonominya tidak menimbulkan dampak negatif yang tidak dapat diantisipasi generasi yang akan datang (Richardson,2000). Pengertian lain dari transportasi berkelanjutan adalah transportasi harus memiliki tiga aspek yang dipenuhi (OECD, 1996 dan NRTEE,1996 dalam Brotodewo,2010):

- Lingkungan, transportasi yang tidak menimbulkan polusi udara, air, dan tanah serta tidak menggunakan sumber daya yang berlebihan.
- Ekonomi, transportasi yang terjangkau oleh masyarakat dan dapat memenuhi kebutuhan biaya operasional transportasi perkotaan yang produktif.
- Sosial, transportasi yang dapat mendukung terwujudnya lingkungan sosial yang sehat, meminimalisasi kebisingan, kemacetan, dan dapat meningkatkan keadilan sosial dan tingkat kesehatan.

Tabel 6. 2 Kriteria dan Indikator Transportasi Berkelanjutan

Aspek	Kriteria	Indikator
Ekonomi	Aksesibilitas wilayah yang baik	• Indeks aksesibilitas jalan • Indeks mobilitas jalan • Kemantapan jalan • Indeks aksesibilitas angkutan umum jalan • Indeks kapasitas angkutan umum jalan
	Efisiensi aktivitas transportasi	• Tingkat kepemilikan kendaraan bermotor • Laju pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor • Rasio laju pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor • Rasio laju pertumbuhan kendaraan pribadi dengan laju pertumbuhan kendaraan umum • Kinerja ruas jalan • Pertumbuhan nilai tambah angkutan jalan
Sosial	Kelembagaan yang menunjang transportasi	• Program terkait transportasi berkelanjutan • Tingkat kecelakaan • Tingkat fatalitas
Lingkungan	Minimasi pencemaran lingkungan akibat dampak dari transportasi	• Pertumbuhan nilai tambah angkutan jalan

Sumber: Brotowijoyo, 2010

Sementara itu, sistem transportasi berkelanjutan menurut *Center of Sustainable Transportation (CST)* adalah:

1. Memungkinkan adanya akses kepada kebutuhan dasar dari tiap-tiap individu dan masyarakat yang harus dipenuhi dengan aman dan konsisten terhadap kesehatan manusia dan ekosistem, dan dengan keadilan antar generasi serta dalam generasi.
2. Terjangkau, operasional yang efisien, banyak pilihan moda transportasi, dan mendukung pergerakan ekonomi.
3. Membatasi emisi dan limbah agar sesuai dengan kemampuan adaptasi lingkungan, meminimalisasikan penggunaan sumber daya yang tidak terbarukan, membatasi penggunaan sumber daya yang dapat diperbarui, menggunakan dan mendaur ulang kembali komponen-komponen yang digunakan, dan meminimalkan penggunaan lahan dan penghasil kebisingan

Berikut merupakan beberapa rekomendasi yang dapat dilakukan pada infrastruktur jaringan transportasi darat yaitu peningkatan pelayanan bus, kereta dan

angkutan umum kota yang ada di Kabupaten Gresik serta peningkatan pemanfaatan angkutan umum kota guna meningkatkan perekonomian yang ada di Kabupaten Gresik.

Berdasarkan rekomendasi yang dibuat tersebut, perlu juga campur tangan oleh pemerintah untuk merealisasikannya. Campur tangan pemerintah juga perlu untuk memfasilitasi mobilitas rakyat melalui pembangunan infrastruktur transportasi darat, untuk memaksimalkan prasarana dan sarana transportasi. Terdapat program pemerintah di bidang transportasi yang bertujuan untuk menunjang pertumbuhan ekonomi dan memberi pelayanan jasa yang dibutuhkan oleh Masyarakat. Berikut program pemerintah di bidang transportasi. Namun, secara umum program ini dapat dijabarkan menjadi tiga program penting, yaitu.

1. Pengadaan transportasi umum

Transportasi umum membantu masyarakat untuk bepergian atau berpindah tempat, tanpa harus menggunakan kendaraan pribadi. Selain mengurangi macet, transportasi umum juga menjadi bukti adanya kesamaan hak bagi seluruh masyarakat. Karena tanpa terkecuali, seluruh warga dapat menggunakannya.

2. Pembangunan sarana dan prasarana

Sarana dan prasarana di bidang transportasi tentunya sangat dibutuhkan masyarakat. Contohnya jalan raya, rambu lalu lintas, jalan tol, rel kereta api, pembangunan bandara, stasiun, serta terminal, dan masih banyak lagi.

3. Pemeliharaan transportasi

Pemerintah juga mempunyai program penting lainnya, yakni pemeliharaan atau perawatan sarana dan prasarana, serta transportasi umum. Tujuannya agar tidak menghambat jalur transportasi serta menjamin keselamatan penggunanya. Contoh jalan yang rusak diaspal kembali, pemeliharaan berkala bus umum, dan lain sebagainya.

Terdapat Prinsip dasar yang harus dilakukan untuk terciptanya transportasi berkelanjutan. Prinsip dasar yang harus dilakukan dalam usaha mencapai terciptanya suatu kota yang mempunyai sistem transportasi yang berkelanjutan, akan dijelaskan sebagai berikut.

1. **Aksesibilitas Bagi Siapa Saja.** Tujuan utama tersedianya sistem transportasi adalah menyediakan aksesibilitas (kemudahan) bagi setiap pengguna (manusia), barang, dan jasa secara adil, seimbang, dengan biaya rendah, dan mempunyai dampak negatif yang kecil. Perencanaan aksesibilitas bertujuan untuk menjamin bahwa setiap tempat tujuan tetap mudah dicapai dengan segala jenis moda transportasi yang tersedia terutama kendaraan tidak bermotor, angkutan umum, dan para transit.
2. **Keadilan Sosial Bagi Siapa Saja.** Sering terjadi dimanapun bahwa transportasi selalu tidak diprioritaskan bagi golongan masyarakat berpendapatan rendah. Kebijakan keadilan sosial seharusnya memberikan prioritas bagi tersedianya angkutan umum, pejalan kaki, dan kendaraan tidak bermotor yang mudah dijangkau bagi siapapun dan berdampak kecil.
3. **Berkelanjutan dalam lingkungan (*Ecological Sustainability*).** Lingkungan lokal di suatu pemukiman banyak yang rusak akibat jumlah kendaraan bermotor yang terlalu banyak. Dampak lokal sektor transportasi tersebut adalah polusi udara dan suara (kebisingan), yang banyak ditemukan di kota-kota besar di Asia.
4. **Kesehatan dan keselamatan.** Transportasi berdampak besar terhadap kesehatan dan keselamatan. Banyak terjadi kecelakaan bagi kendaraan bermotor maupun pejalan kaki. Perjalanan lebih aman dilakukan di tempat-tempat yang menyediakan fasilitas angkutan umum, pejalan kaki, dan pengendara sepeda.
5. **Partisipasi Publik dan Transparansi.** Konsep perencanaan transportasi tradisional menyerahkan proses perencanaan hanya kepada para pakar. Akan tetapi, pada saat ini semakin banyak pihak yang menyatakan bahwa proses perencanaan transportasi harus dilakukan secara terbuka dengan melibatkan semua pihak yang terkait (stakeholders).
6. **Ekonomis dan Murah.** Kebijakan transportasi yang berkelanjutan seharusnya berujung pada proyek yang berbiaya murah dan sekaligus membatasi penggunaan moda transportasi yang pembangunannya membutuhkan biaya yang sangat mahal (mobil pribadi).

7. **Informasi dan Analisis.** Untuk melakukan sesuatu, komunitas harus mengerti hal-hal yang berkaitan dengan prioritas yang harus dilakukan sehingga tidak terjadi kesalahan
8. **Advokasi.** Advokasi sangat diperlukan karena pemerintah hanya akan mendengar keinginan investor besar yang mempunyai kepentingan tertentu
9. **Capacity Building.** Organisasi masyarakat harus disiapkan untuk meningkatkan kemampuan mereka dalam menyampaikan haknya berbicara tentang isu transportasi, mengerti isu mendasar, dan tahu bagaimana langkah yang harus dilakukan selanjutnya.
10. **Jejaring.** Jejaring antar komunitas sangatlah dibutuhkan secara aktif sehingga proses pertukaran informasi dan kerja sama antar komunitas dapat dilakukan secara cepat dan tepat.

Terdapat beberapa hal penting yang harus diperhatikan dalam usaha menuju terciptanya sistem transportasi berkelanjutan, adalah sebagai berikut: a) Keadilan sosial (*social equity*); meliputi masalah transportasi bagi MBR, penggusuran, wanita dan transport, mobilitas anak-anak, dan penyandang cacat. b) Keberlanjutan dari aspek lingkungan; meliputi kehilangan ruang hijau dan habitat, polusi air, permintaan bahan bakar minyak, polusi udara, kebisingan, pemanasan global, dan sampah kendaraan. c) Kesehatan dan keselamatan; meliputi kematian akibat lalu lintas, polusi udara dan kesehatan, bahaya gaya hidup pasif (tidak aktif), dan bahaya di jalan. d) Kualitas hidup dan komunitas; meliputi pemisahan (*severance*) komunitas, invasi ruang, kerusakan peninggalan bersejarah, dan kejahatan. e) Ekonomi dan biaya murah.

Dalam meningkatkan prasarana transportasi, pemerintah telah banyak melakukan kajian transportasi dan juga beberapa tindakan yang dilakukan beberapa instansi dan departemen terkait. Usaha untuk mengatasi permasalahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. meredam atau memperkecil tingkat pertumbuhan kebutuhan transportasi;
2. meningkatkan pertumbuhan prasarana transportasi itu sendiri terutama penanganan masalah fasilitas prasarana yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya; dan

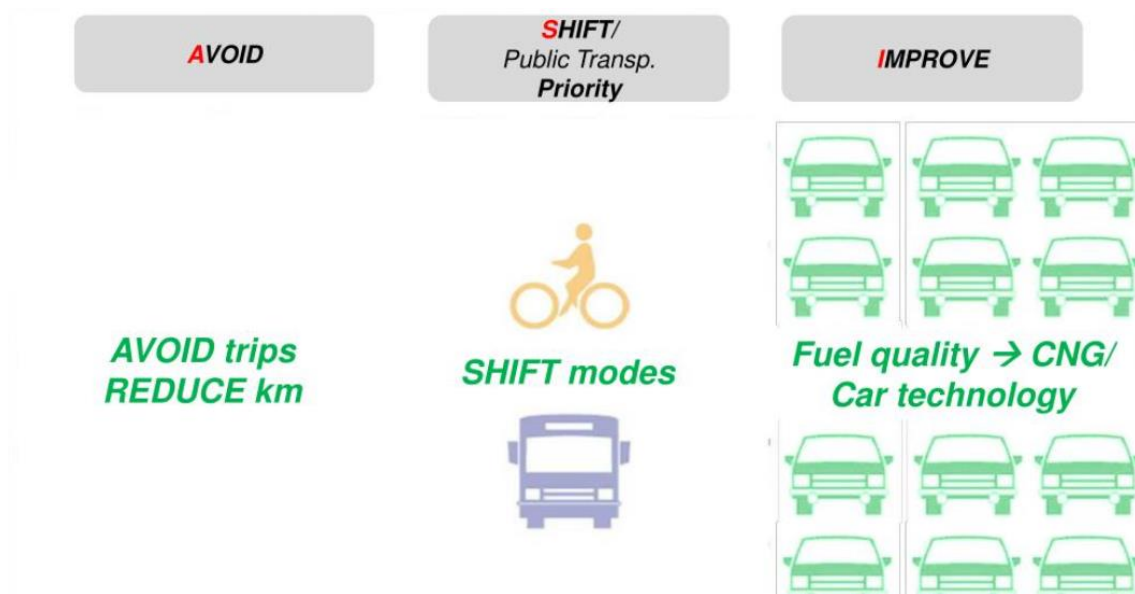
- memperlancar sistem pergerakan melalui kebijakan rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik.

Pendekatan konvensional dalam Konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT) ini selalu digunakan oleh para perencana transportasi perkotaan dan para pengambil keputusan adalah dengan mengakomodir setiap pertumbuhan kebutuhan transportasi dalam bentuk peningkatan kapasitas dan efisiensi prasarana sistem jaringan. Hal ini dilakukan dengan pembangunan prasarana baru, peningkatan kapasitas prasarana yang sudah ada, dan peningkatan efisiensi penggunaan prasarana dengan berbagai perangkat kebijakan rekayasa dan manajemen lalu lintas yang ada. Pendekatan ini dirasakan sangat efektif untuk selang waktu pendek saja. Sejalan dengan peningkatan kebutuhan pergerakan dan urbanisasi yang sangat cepat, pendekatan ini dirasakan tidak efektif lagi dan sangat sulit dilaksanakan dilihat dari kebutuhan dana yang sangat besar.

Tabel 6. 3 Strategi MKT

Kebijakan	Strategi	Teknis
Pergeseran waktu	Strategi jam masuk/ keluar kantor/ sekolah	Mengarahkan agar kegiatan yang terjadi tidak bersamaan waktunya
	Batasan Waktu Pergerakan Angkutan Barang	Kendaraan Berat Pengangkut Barang dapat Bergerak pada Waktu Tertentu
Pergeseran Rute atau Lokasi	Road Pricing	• <i>Electronic Road Pricing</i> • <i>Area Licensing System</i>
	Jalan Khusus Angkutan Umum	• Busway • <i>Truck Only Lane</i> • <i>Bicycle Lane</i>
Pergeseran Moda	Pembatasan Jumlah Keterisian Kendaraan	• "3 in 1" • <i>Car Pooling</i>
	Peningkatan Pelayanan Angkutan Umum	• MRT (Subway) • Monorail
	Pengembangan Moda Telekomunikasi	e-mail, faksimili, internet
Pergeseran Lokasi Tujuan	Pembangunan Tata Guna Lahan	• Pergerakan diarahkan pada Satu atau Beberapa Lokasi Berdekatan • Penyebaran Sentra-sentra Perjalanan

Sumber: Tamin, 2007



Gambar 6. 6 Strategi Transportasi Berkelanjutan

Sumber: Kementerian Dinas Perhubungan, 2019

6.2.3 Infrastruktur Air Bersih

Pemenuhan hak atas air bersih bagi masyarakat Kabupaten Gresik harus selalu diupayakan seiring dengan peningkatan jumlah penduduk dan pengembangan wilayah industri. Ditegaskan bahwa pembangunan infrastruktur air bersih merupakan kebutuhan mendasar bagi seluruh rakyat dan menyangkut kualitas kehidupan rumah tangga. Akses terhadap sumber air minum yang layak dan berkelanjutan di Indonesia juga harus meningkat setiap tahunnya, hal ini karena air bersih tidak hanya berhubungan untuk kesejahteraan masyarakat saja, tetapi juga kualitas hidup dasar seluruh warga Kabupaten Gresik.

Rekomendasi lain terkait pembangunan infrastruktur air bersih seperti Pemerintah bersama PDAM juga dapat mengupayakan optimalisasi penyediaan air bersih berdasarkan prinsip penyelenggaraan SPAM. Pemerintah bersama *stakeholder* terkait dapat memberikan penyuluhan serta pendampingan kepada masyarakat terutama masyarakat dengan pendidikan rendah mengenai air bersih sebagai standar minimum untuk konsumsi dan penggunaan untuk kebutuhan sehari-hari. Selain itu, pemerintah dan masyarakat mampu berkontribusi dan bersinergi menjadi satu untuk mewujudkan target yang sudah ditentukan.

Prinsip penyelenggaraan SPAM terdiri atas: (1) pembangunan berkelanjutan dan (2) tata kelola pemerintahan yang baik dan/atau tata kelola perusahaan yang baik. sistem penyediaan air berkelanjutan adalah sistem yang dirancang dan dikelola untuk sepenuhnya berkontribusi dalam memenuhi tujuan masyarakat, sekarang dan masa depan, sambil mempertahankan konsistensi ekologi, lingkungan dan hidrologi. Uraian dari aspek keberlanjutan tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 6. 4 Aspek Keberlanjutan Penyediaan Air Berbasis Masyarakat

Aspek	Faktor	Sub-Faktor
Teknis	Desain dan penerapan infrastruktur distribusi	• Optimasi desain • Tekanan sambungan rumah • Terlindungi dari polusi eksternal • Aman dari ancaman/bencana
	Perawatan	• Kondisi fisik infrastruktur • Gangguan layanan • Perawatan pencegahan secara berulang
	Kualitas air pada sistem distribusi	• Keberadaan unit pengolahan • Efisiensi unit pengolahan • Kualitas air yang diterima pelanggan
Lingkungan	Kapasitas sumber air	• Kapasitas saat ini • Keandalan sumber air
	Kualitas sumber air	• Kualitas air disumber • Perlindungan sumber air
Ekonomi	Pembiayaan	• Ketersediaan biaya operasional dan pemeliharaan • Penurunan biaya penyusutan aset • Keandalan dan keberlanjutan keuangan
	Dampak ekonomi	• Manfaat langsung • Manfaat tidak langsung
Kelembagaan	Organisasi masyarakat	• Keberadaan organisasi masyarakat • Efektivitas masyarakat
	Unit operasional dan pemeliharaan	• Keberadaan unit OP • Kemampuan dan pelatihan • Transparansi • Catatan pemeliharaan

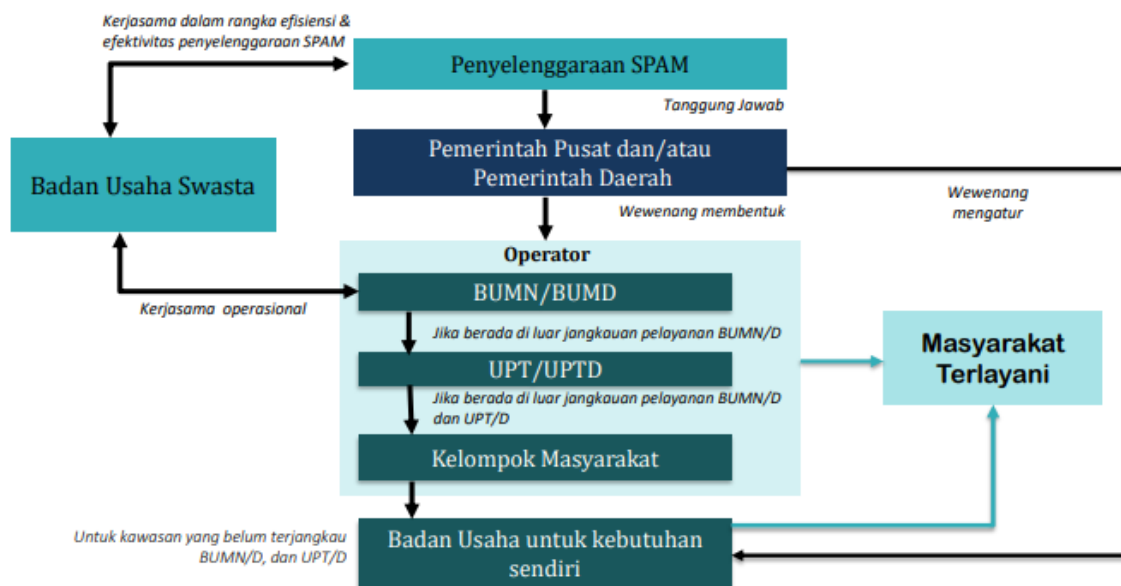
Sumber: Aslam, 2013

sistem penyediaan air dikatakan berkelanjutan ketika: sistem itu berfungsi dan digunakan, sistem tersebut mampu memberikan tingkat manfaat yang sesuai (kualitas, kuantitas, keteraturan, kesediaan, efisiensi, kesetaraan, keandalan dan kesehatan), berjalan dalam jangka waktu yang lama tanpa berdampak buruk pada lingkungan, semua pembiayaan operasional dan pemeliharaan terpenuhi, terdapat lembaga yang mengelola, dan mendapat dukungan yang layak dari pihak luar. Sedangkan faktor-faktor

yang mempengaruhi keberlanjutan adalah faktor sosial, faktor teknis, faktor lingkungan, faktor.

Pengelolaan prasarana dan sarana air minum berbasis masyarakat didasarkan pada prinsip-prinsip sebagai berikut.

1. Pemilihan kegiatan berdasarkan musyawarah masyarakat sehingga dapat diterima masyarakat (*acceptable*).
2. Pengelolaan kegiatan dilakukan secara terbuka dan diketahui oleh masyarakat (*transparent*). Pengelolaan sistem pelaporan yang baik dan benar serta penyampaian tepat waktu merupakan salah satu penilaian keberlanjutan pengelolaan prasarana dan sarana air minum komunal.
3. Pengelolaan kegiatan harus dapat dipertanggungjawabkan (*accountable*).
4. Pengelolaan kegiatan dapat memberikan manfaat kepada masyarakat secara berkelanjutan (*sustainable*).

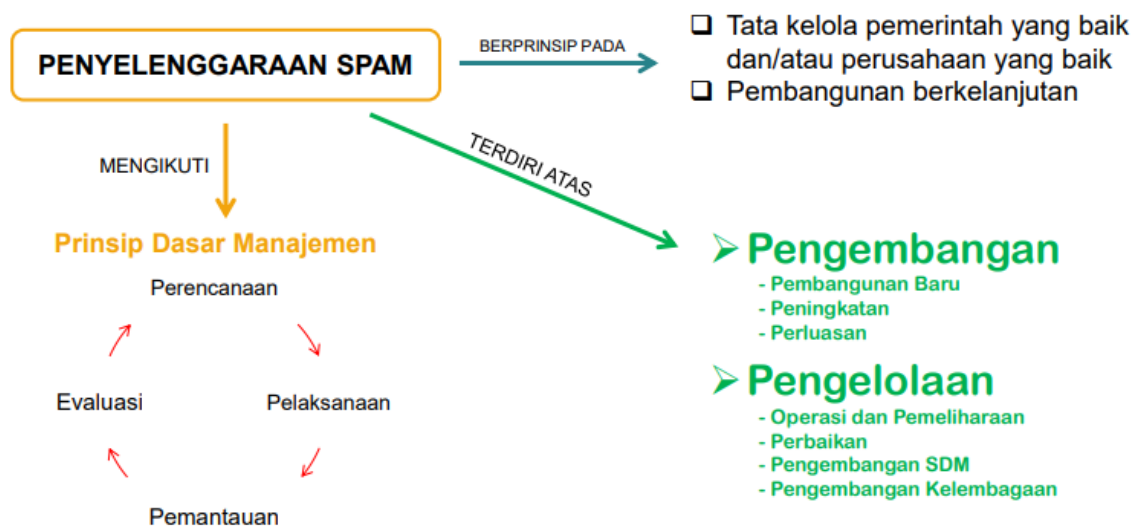


Gambar 6. 7 Penyelenggaraan SPAM

Sumber: Permen PUPR No. 27/PRT/M/2016

Berdasarkan gambar diatas, diketahui bahwa pemerintah pusat dan pemerintah daerah bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan PDAM. Sedangkan Pemerintahan pusat dan pemerintahan daerah juga memiliki wewenang dalam membentuk operator yang terdiri dari BUMN/BUMD, UPT/UPTD, dan Kelompok Masyarakat yang paling

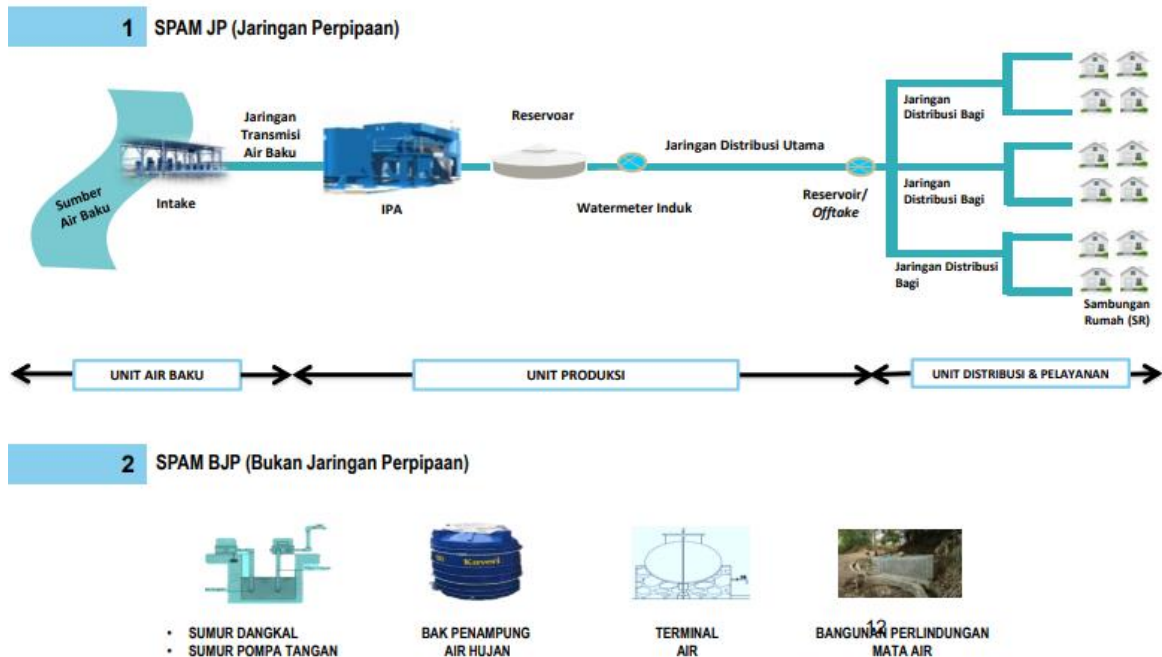
bawah. Selain itu, pemerintah pusat dan pemerintah daerah juga memiliki wewenang dalam mengatur badan usaha untuk kebutuhan sendiri, dimana badan usaha ini untuk kawasan yang belum terjangkau BUMN/D dan UPT/D. dalam Penyelenggaraan SPAM, perlu melakukan kerjasama dengan badan usaha swasta dalam rangka efisiensi & efektivitas penyelenggaraan SPAM dan operasional. Tujuan sejati penyelenggaraan SPAM yaitu agar masyarakat terlayani kebutuhan air bersih.



Gambar 6. 8 Komponen Penyelenggaraan SPAM

Sumber: Permen PUPR No. 27/PRT/M/2016

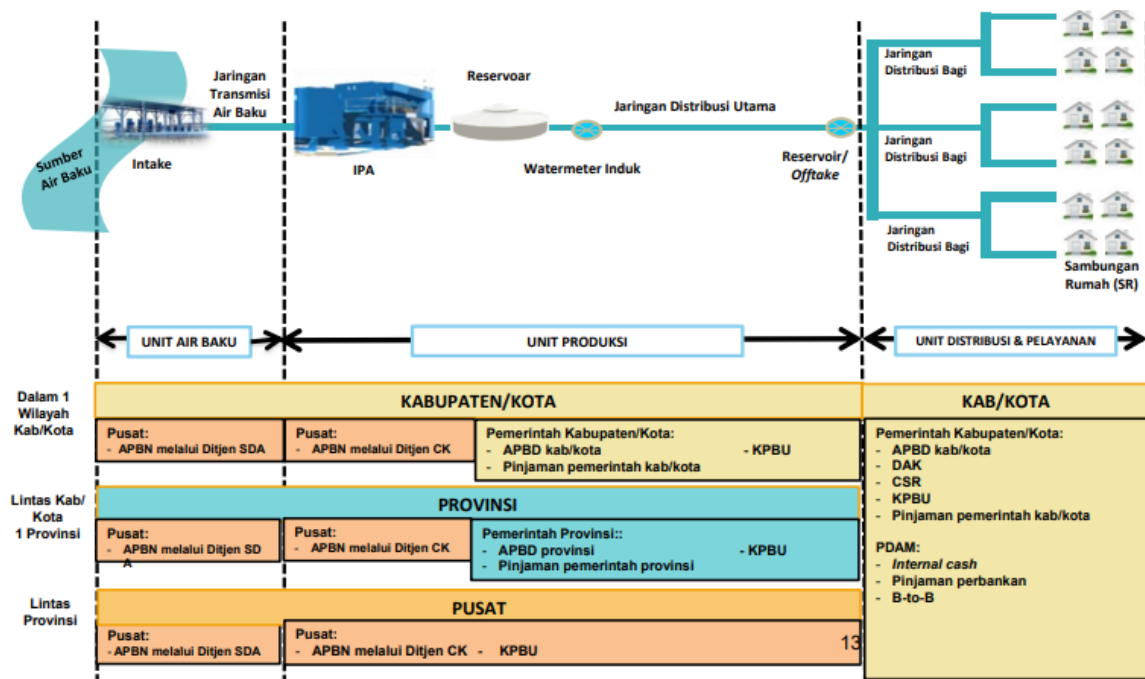
Berdasarkan gambar diatas diketahui bahwa dalam komponen penyelenggaraan SPAM berprinsip pada tata kelola pemerintah yang baik dan/atau perusahaan yang baik dan pembangunan yang berkelanjutan. Penyelenggaraan SPAM terdiri dari pengembangan dan pengelolaan. Pengembangan yang dimaksud yaitu terkait pembangunan baru, peningkatan, dan perluasan. Sedangkan pengelolaan yaitu oprasi dan pemeliharaan, perbaikan, pengembangan SDM, dan pengembangan kelembagaan. Terdapat Prinsip dasar manajemen yang dijadikan acuan dalam penyelenggaraan SPAM, yaitu terkait perencanaan, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi.



Gambar 6. 9 Skema Pengembangan SPAM

Sumber: Permen PUPR No. 27/PRT/M/2016

Gambar diatas menunjukkan skema pengembangan SPAM, dimana pada SPAM JP (Jaringan Perpipaan) bersumber dari air baku yang kemudian diproses seperti urutan tiga pemrosesan, yaitu unit air baku, unit produksi, dan unit distribusi & pelayanan. **Unit air baku:** intake, jaringan transmisi air baku. **Unit produksi:** IPA, reservoir, watermeter induk, jaringan distribusi utama, reservoir/offtake. **Unit distribudi & pelayanan:** disalurkan melalui jaringan ke sambungan rumah penduduk. Kemudian pada skema SPAM BJP (Bukan Jaringan Perpipaan) dilakukan dengan menggunakan sumur dangkal, sumur pompa tangan, bak penampung air hujan, terminal air, dan bangunan perlindungan mata air.



Gambar 6. 10 Skema Pembiayaan SPAM
Sumber: Permen PUPR No. 27/PRT/M/2016

Skema pembiayaan SPAM diatas yaitu SPAM JP (Jaringan Perpipaan) yang pembiayaan pada tahap unit air baku seluruh wilayah dibiayai oleh Pusat APBN melalui Ditjen SDA. Pada tahap unit produksi seluruh wilayah yang dibiayai pusat oleh APBN melalui Ditjen CK dan pusat juga melalui KPB. Sedangkan pemerintah kabupaten/kota oleh APBD Kab/kota, pinjaman pemerintah kab/kota, KPB. Pemerintah provinsi melalui APBD provinsi, pinjaman pemerintah provinsi. Kemudian, pada tahap unit distribusi & pelayanan pemerintah kab/kota pembiayaan melalui APBD kab/kota, DAK, CSR, KPB, dan pinjaman pemerintah kab/kota. Untuk PDAM melalui *internal cash*, pinjaman perbankan, dan B-to-B.



Gambar 6. 11 Inovasi Pengembangan SPAM

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Cipta Karya
Direktorat Pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum, 2018

Pada gambar diatas diketahui bahwa inovasi pengembangan SPAM dimulai dari atribut kota hijau terdiri dari green water, green waste, green energy, dan green space. Prinsip yang dimiliki dalam pengembangan SPAM yaitu hemat, minimum limbah, efisien, dan ruang publik. Strategi Green SPAM sendiri terdapat Mitigasi, green city dan adaptasi. Mitigasi berupa kampanye hemat air, sosialisasi pemanfaatan daur ulang air, fasilitas green open space lokasi IPA. Kemudian adaptasi berupa IPA lengkap dengan *Sludge Drying Bed*, fasilitas penurunan NRW & idle capacity pada PDAM, fasilitas PDAM dalam rangka hemat energi, dan pengenalan teknologi membran pengolahan air.

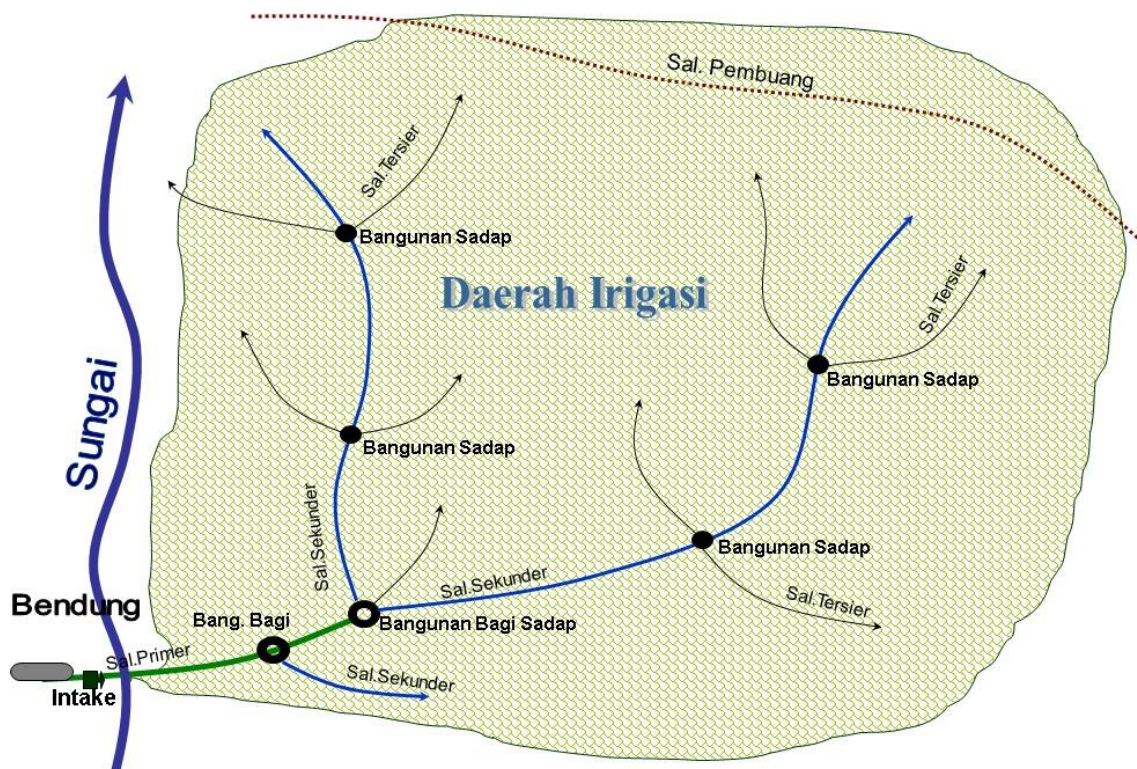
6.2.4 Infrastruktur Jaringan Irigasi

Irigasi adalah Usaha penyediaan dan pengaturan air untuk menunjang pertanian. yang jenisnya meliputi irigasi air permukaan, irigasi air bawah tanah, irigasi pompa dan irigasi tambak. Infrastruktur jaringan irigasi merupakan infrastruktur yang dapat diharapkan mampu memberikan pelayanan kepada para petani pada jangka waktu panjang. Dalam hal itu, diperlukan pengelolaan secara rutin yang dapat membuat jaringan irigasi dapat berfungsi secara optimal.

Berdasarkan modul pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi partisipatif, pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi bertujuan untuk mewujudkan kemanfaatan air dalam bidang pertanian. Dalam pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi sebagaimana dimaksud di atas, diselenggarakan secara partisipatif, terpadu, berwawasan lingkungan hidup, transparan, akuntabel, dan berkeadilan dengan mengutamakan kepentingan dan peran serta masyarakat petani/P3A/GP3A/IP3A. Terdapat pembagian kewenangan dalam pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi utama berdasarkan Permen PUPR No.14/PRT/M/2015 yaitu:

1. Pembagian Kewenangan dalam PPSI
 - Pemerintah Pusat: pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi primer dan sekunder pada daerah irigasi yang luasnya >3.000 ha, dan daerah irigasi lintas negara, lintas provinsi dan strategis nasional.
 - Daerah Provinsi: pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi primer dan sekunder pada daerah irigasi yang luasnya 1.000 ha-3.000 ha, dan daerah irigasi lintas daerah kabupaten/kota.
 - Daerah Kab/Kota: pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi primer dan sekunder pada daerah irigasi yang luasnya kurang dari 1.000 ha dalam 1 (satu) daerah kabupaten/kota.
2. Wewenang dan Tanggung Jawab Menteri
 - menyusun pokok-pokok kebijakan pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi, meliputi:
 - a. Memfasilitasi penyelesaian sengketa antarprovinsi dalam pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi;
 - b. Menetapkan norma, standar, kriteria, dan pedoman pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi;
 - c. Menjaga efektivitas, efisiensi, dan ketertiban pelaksanaan pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi primer dan sekunder pada daerah irigasi yang luasnya lebih dari 3000 ha, atau pada daerah irigasi lintas provinsi, daerah irigasi lintas negara, dan daerah irigasi strategis nasional;

- d. Memberikan bantuan teknis dalam pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi kepada pemerintah daerah provinsi dan pemerintah daerah kabupaten/kota;
 - e. Memberikan bantuan kepada masyarakat petani dalam pengembangan dan pengelolaan sistem irigasi yang menjadi tanggung jawab masyarakat petani atas permintaannya berdasarkan prinsip kemandirian;
 - f. Memberikan izin pembangunan, pemanfaatan, pengubahan, dan/atau pembongkaran bangunan dan/atau saluran irigasi pada jaringan irigasi primer dan sekunder dalam daerah irigasi lintas provinsi, daerah irigasi lintas negara, dan daerah irigasi strategis nasional;
 - g. Melakukan penyuluhan dan penyebarluasan teknologi bidang irigasi hasil penelitian dan pengembangan kepada masyarakat petani.
3. Kewenangan untuk tingkat provinsi dan kabupaten/kota dilaksanakan secara *mutatis mutandis*



Gambar 6. 12 Sistem Jaringan Irigasi

Dalam rangka memenuhi tingkat layanan irigasi secara efektif, efisien dan berkelanjutan dapat dilakukan modernisasi irigasi. Dimana dapat dilakukan dengan meningkatkan keandalan penyediaan air, prasarana, manajemen irigasi, lembaga pengelola dan sumber daya manusia. Tahapan daripada modernisasi irigasi yaitu: persiapan modernisasi irigasi, perencanaan modernisasi irigasi, pelaksanaan modernisasi irigasi dan operasionalisasi sistem irigasi modern.

Direktorat jenderal Bina Pembangunan Daerah, Kementerian Dalam Negeri menyatakan bahwa, Dalam mewujudkan modernisasi irigasi, diperlukan sinergitas antara kelembagaan dan pembangunan infrastruktur serta menerapkan lima pilar modern irigasi, yaitu: i) peningkatan kendala dan penyediaan irigasi, ii) perbaikan sarana dan prasarana irigasi, iii) penyempurnaan sistem pengelolaan irigasi, iv) penguatan institusi pengelolaan irigasi, iv) pemberdayaan manusia pelaku pengelolaan irigasi. Pembangunan di bidang irigasi mampu memberikan dampak terhadap pertumbuhan ekonomi serta membuka kesempatan dan lapangan pekerjaan bagi masyarakat daerah Kota Gresik. Peningkatan pelayanan irigasi atas dasar sistem pengelolaan irigasi secara utuh, efektif, efisien, dan berkelanjutan. Kemudian untuk mendukung produktivitas usaha tani dan peningkatan produksi pertanian dalam rangka ketahanan pangan nasional dan kesejahteraan petani, dikembangkan upaya modernisasi irigasi.

Penyelenggaraan pengelolaan irigasi dilaksanakan dengan dukungan keandalan air irigasi dan prasarana irigasi yang baik guna menunjang peningkatan pendapatan petani. Lembaga pengelolaan irigasi meliputi: Himpunan Petani Pemakai Air (HIPPA), Instansi Pemerintah, Pemerintah Kabupaten atau pihak lain yang kegiatannya berkaitan dengan pengelolaan irigasi sesuai dengan kewenangannya dalam perencanaan pembangunan operasi dan pemeliharaan, rehabilitasi, peningkatan dan pembiayaan jaringan irigasi. Upaya yang dapat dilakukan untuk pembangunan infrastruktur jaringan irigasi seperti (Peraturan Daerah Kabupaten Gresik Nomor 10 Tahun 2004 Tentang Pengelolaan Irigasi).

1. penyediaan air irigasi. Air Irigasi pada umumnya disediakan untuk mengairi tanaman pada petak-petak tersier untuk mencapai hasil yang optimal namun dalam penyediaan perlu diperhatikan keperluan keperluan lainnya, pemukiman,

- peternakan, perikarian air tawar, industri dan pelestarian lingkungan hidup dalam suatu Daerah Irigas
2. penggunaan air irigasi sawah. Pengguna Air Irigasi ditingkat usaha tani harus melalui saluran tersier dan kwarter pada tempat yang telah ditentukan.
 3. operasi dan pemeliharaan jaringan. Komisi Irigasi menetapkan ketentuan-ketentuan pemeliharaan dan pengamanan guna menjamin kelestarian fungsi dan kondisi jaringan dan drainase beserta bangunan pelengkapannya. pemeliharaan terus menerus, pemeliharaan berkala, pencegahan, pengamanan, peningkatan jaringan irigasi dan rehabilitasi.
 4. Pengamanan jaringan irigasi. Sebagai usaha pengamanan jaringan irigasi beserta bangunan-bangunannya, menetapkan garis sempadan air untuk bangunan dan sempadan air untuk pagar, diukur dari batas luar tubuh saluran dan atau bangunan irigasi dimaksud
 5. Pembangunan jaringan irigasi. Himpunan Petani Pemakai Air (HIPPA) memiliki wewenang dan tanggungjawab dalam pembangunan jaringan irigasi untuk perluasan areal irigasi diwilayah kerjanya berdasarkan kesepakatan dengan masyarakat setempat.
 6. Pembiayaan jaringan irigasi. Pembiayaan Pembangunan Jaringan Irigasi Utama dan beserta pelengkapannya yang dikerjakan untuk kesejahteraan dan kesetaraan umum maupun untuk memberikan manfaat langsung kepada masyarakat dibiayai oleh Pemerintah Kabupaten
 7. Keberlanjutan sistem irigasi. Pemerintah Daerah berkewajiban mempertahankan dan meningkatkan sistem irigasi secara berkelanjutan dengan mewujudkan kelestarian sumber daya air, menyelenggarakan sistem irigasi yang partisipatif, mencegah alih fungsi lahan beririgasi untuk kepentingan lain.

6.2.5 Infrastruktur Perumahan dan Permukiman

Infrastruktur perumahan merupakan dasar dari fisik lingkungan dan menjadi fasilitas penunjang untuk pelayanan lingkungan serta menjadi bagian dalam pembangunan perumahan secara keseluruhan.

A. Persampahan

Sampah pada dasarnya merupakan suatu bahan yang terbuang atau dibuang hasil aktifitas manusia maupun proses alam. Penanganan dan pengelolaan sampah akan semakin kompleks dan rumit dengan semakin kompleksnya jenis maupun komposisi sampah. Undang-undang Nomor 18 tahun 2008 tentang Pengelolaan Sampah sudah diberlakukan. Setiap rumah tangga sebagai penghasil sampah tidak bisa lagi mengabaikan urusan sampahnya dengan alasan sudah membayar iuran kebersihan. Pengelolaan sampah tidak bisa diselesaikan hanya oleh pemerintah dengan mengumpulkan, mengangkut dan membuang sampah ke TPA saja, tetapi harus dilakukan secara tersusun dan terpadu agar Prinsip-prinsip Pengelolaan Sampah memberikan manfaat secara ekonomi, sehat bagi masyarakat dan aman bagi lingkungan, serta dapat mengubah perilaku masyarakat. Selama ini sebagian besar masyarakat masih memandang sampah sebagai barang sisa yang tidak berguna, bukan sebagai sumberdaya yang perlu dimanfaatkan. Terdapat 4 prinsip yang dapat digunakan untuk menanggapi masalah pengelolaan dan pemanfaatan sampah. Keempat prinsip tersebut lebih dikenal dengan nama 4R yang meliputi:

1. *Reduce* (mengurangi), adalah sebuah tindakan pelestarian lingkungan dengan mengurangi pemakaian barang-barang yang kurang perlu, salah satu contoh kita seharusnya dapat mengurangi pemakaian styrofoam untuk membungkus makanan, kita dapat menggunakan tempat-tempat makanan yang berasal dari kertas atau plastik sehingga mudah untuk di daur ulang lagi, sedikit informasi bahwa styrofoam itu adalah bahan yang tidak bisa di daur ulang.
2. *Reuse* (memakai kembali), adalah sebuah cara pelestarian lingkungan dengan menggunakan kembali sebuah barang, sebisa mungkin pilihlah barang-barang yang bisa dipakai kembali. Hindari pemakaian barang-barang yang disposable (sekali pakai, buang). Hal ini dapat memperpanjang waktu pemakaian barang sebelum ia menjadi sampah.
3. *Recycle* (mendaur ulang), adalah sebuah cara pelestarian lingkungan dengan cara mendaur ulang kembali sebuah barang, contohnya kita dapat mendaur ulang sampah-sampah organik yang ada di rumah kita menjadi kompos, dan lain-lain.

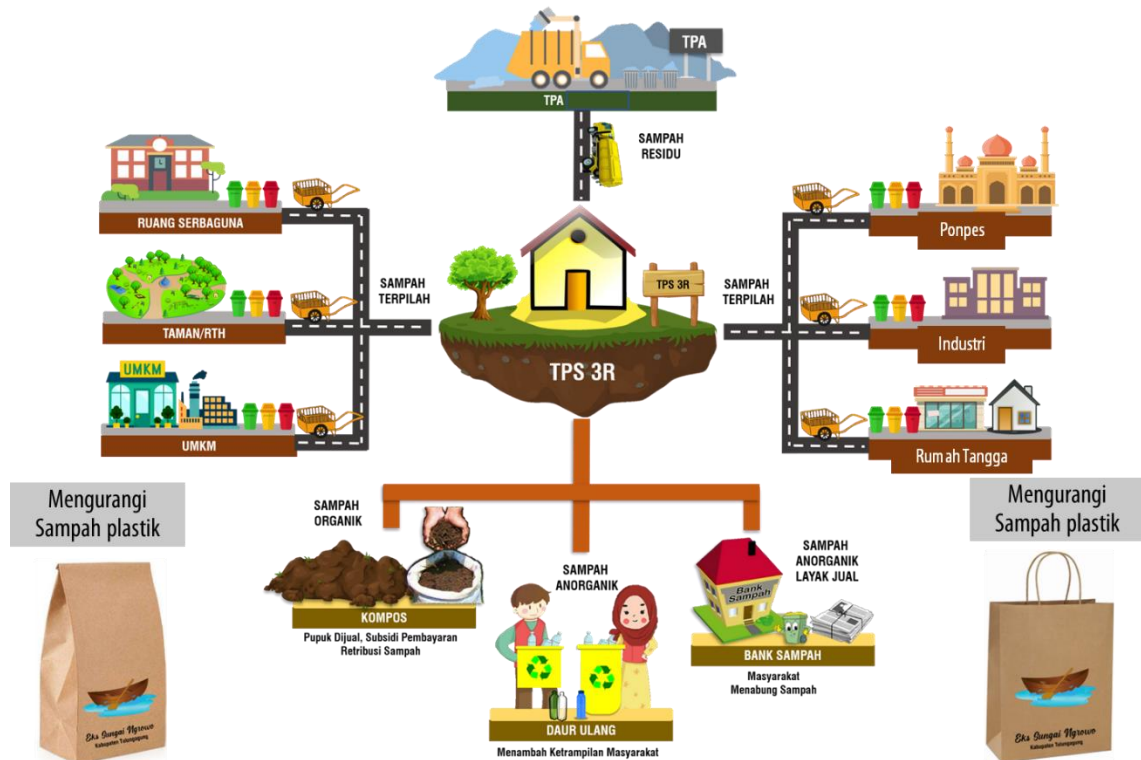
4. *Replace* (mengganti), adalah sebuah cara pelestarian lingkungan dengan cara mengganti barang-barang yang hanya bisa dipakai sekali dengan barang yang lebih tahan lama. Pakailah barang-barang yang lebih ramah lingkungan, misalnya kantong kresek plastik dengan keranjang di saat berbelanja. Pada prinsipnya pemanfaatan sampah rumah tangga ini dilakukan pemisahan atau pemilahan terlebih dahulu antara sampah organik dan sampah anorganik, agar dalam proses pengelolaan dan pemanfaatannya lebih mudah.

Salah satu upaya dalam mengatasi pengelolaan sampah di kawasan permukiman adalah dengan menyediakan bank sampah. Menurut permen LH RI No 13 Tahun 2012 Bank Sampah adalah tempat pemilihan dan pengumpulan sampah yang dapat di daur ulang dan atau digunakan ulang yang memiliki nilai ekonomi. Adapun fungsi dari Bank Sampah yaitu merupakan tempat menabung sampah yang telah terpilah menurut jenis sampah, sampah yang ditabung pada bank sampah adalah sampah yang mempunyai nilai ekonomis.

Pola pengelolaan sampah dengan melibatkan masyarakat sebagai aktor yang dapat berperan aktif dalam mengurangi volume sampah merupakan keputusan yang tepat dalam mengantisipasi peningkatan jumlah volume sampah di kawasan permukiman yang terus meningkat akibat peningkatan jumlah penduduk. Peran aktif masyarakat atau individu dapat dimulai dengan melaksanakan perilaku positif dalam mengelola sampah seperti pengumpulan, pewadahan, pemilahan dan melakukan daur ulang sampah untuk mengurangi volume dan penyebaran sampah. Sehingga dalam pengelolaan sampah di Kabupaten Jombang diharapkan meningkatkan peran masyarakat untuk ikut serta dalam pengelolaan sampah.

Pelibatan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan sampah ini mulai dari proses pewadahan dan pemilahan. Masyarakat diharapkan dalam melakukan pembuangan sampah dilakukan dengan cara terpilah antara sampah organik dan sampah anorganik. Sampah organik yang berupa rumput, sayur-sayuran dll dilakukan pengolahan oleh masyarakat menjadi pupuk kompos. Sampah anorganik berupa plastic, kaca, logam dll dilakukan pengolahan pada bank sampah. Sampah anorganik yang telah dikumpulkan oleh masyarakat dilakukan penyetoran kepada bank sampah, kemudian di bank sampah

dilakukan pengolahan. Pengolahan tersebut juga diharapkan untuk melibatkan masyarakat yang ada wilayah Kabupaten Gresik.



Gambar 6. 13 Konsep Dasar Pengelolaan Sampah

B. Sanitasi

Berdasarkan rencana keterpaduan infrastruktur wilayah pengembangan strategis, pertumbuhan penduduk di Indonesia yang begitu cepat terutama di wilayah perkotaan sehingga memberikan dampak yang sangat serius terhadap penurunan daya dukung lingkungan. Dampak tersebut harus disikapi dengan tepat, khususnya dalam pengelolaan air limbah, akibat adanya kenaikan jumlah penduduk akan meningkatkan konsumsi pemakaian air minum/bersih yang berdampak pada peningkatan jumlah air limbah. Pembuangan air limbah tanpa melalui proses pengolahan akan mengakibatkan terjadinya pencemaran lingkungan, khususnya terjadinya pencemaran pada sumber-sumber air baku untuk air minum, baik air permukaan maupun air tanah.

Dengan adanya hal tersebut, diperlukan pengelolaan air limbah. Pengolahan air limbah permukiman dapat ditangani melalui sistem setempat (on site) ataupun melalui sistem terpusat (off site). Pada saat ini mayoritas penduduk Indonesia, baik di perkotaan

maupun di pedesaan, masih menggunakan sistem pengolahan air limbah sistem setempat (on-site) yang berupa tangki septik atau cubluk. Pengolahan ini dipilih karena pengolahan air limbah secara terpusat masih belum banyak tersedia di Indonesia. Selain itu, sistem setempat juga tidak memerlukan biaya yang besar jika dibandingkan dengan sistem terpusat. Baik biaya pembangunan maupun operasional masih dapat ditanggung oleh para pemakainya. Pelaksanaan dan pengoperasian sistem setempat juga lebih sederhana sehingga dapat diterima dan dimanfaatkan oleh masyarakat baik secara individual, keluarga ataupun sekelompok masyarakat (komunal).

Berbeda dengan sistem pengolahan air limbah terpusat (off site sanitation) yaitu sistem pembuangan air buangan rumah tangga (mandi, cuci, dapur, dan limbah kotoran) yang disalurkan keluar dari lokasi pekarangan masing-masing rumah ke saluran pengumpul air buangan dan selanjutnya disalurkan secara terpusat ke bangunan pengolahan air buangan sebelum dibuang ke badan perairan. Proses pengolahan air limbah sistem terpusat umumnya dibagi menjadi empat tahapan, yaitu:

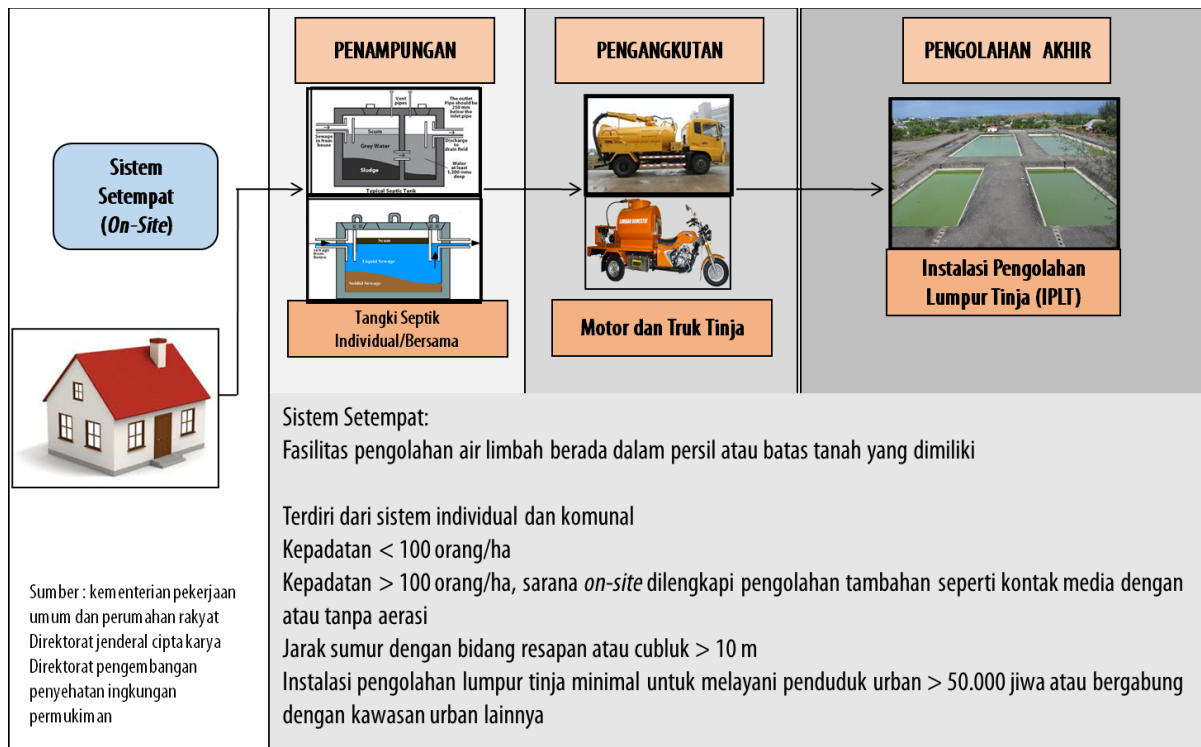
- a. Pengolahan awal (*pre treatment*)
- b. Pengolahan tahap pertama (*primary treatment*)
- c. Pengolahan tahap kedua (*secondary treatment*)
- d. Pengolahan tahap akhir (*tertiary treatment*)

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Nomor 4 Tahun 2017 tentang Sistem Pengelolaan Air Limbah Domestik sub-sistem Pengolahan Setempat merupakan prasarana dan sarana untuk mengumpulkan dan mengolah air limbah domestik di lokasi sumber. Komponen SPALD-S terdiri dari:

- 1) Sub-Sistem Pengolahan Setempat Sub-sistem Pengolahan Setempat berfungsi untuk mengumpulkan dan mengolah air limbah domestik (black water dan grey water) di lokasi sumber.
- 2) Sub-Sistem Pengangkutan Sub-sistem Pengangkutan merupakan sarana untuk memindahkan lumpur tinja dari Sub-sistem Pengolahan Setempat ke Sub-sistem Pengolahan Lumpur Tinja.
- 3) Sub-Sistem Pengolahan Lumpur Tinja Sub-sistem Pengolahan Lumpur Tinja berfungsi untuk mengolah lumpur tinja yang masuk ke dalam IPLT.

SPALD setempat selanjutnya disebut SPALD-S merupakan pengelolaan air limbah dengan cara tidak dikumpulkan serta disalurkan ke dalam suatu jaringan saluran yang akan membawanya ke suatu tempat pengolahan air buangan atau badan air penerima, melainkan dibuang di tempat. Contohnya adalah jamban cubluk dan tangki septik. Sistem ini dipakai jika syarat-syarat teknis lokasi dapat dipenuhi dan menggunakan biaya relatif rendah. Jenis SPALD-S antara lain:

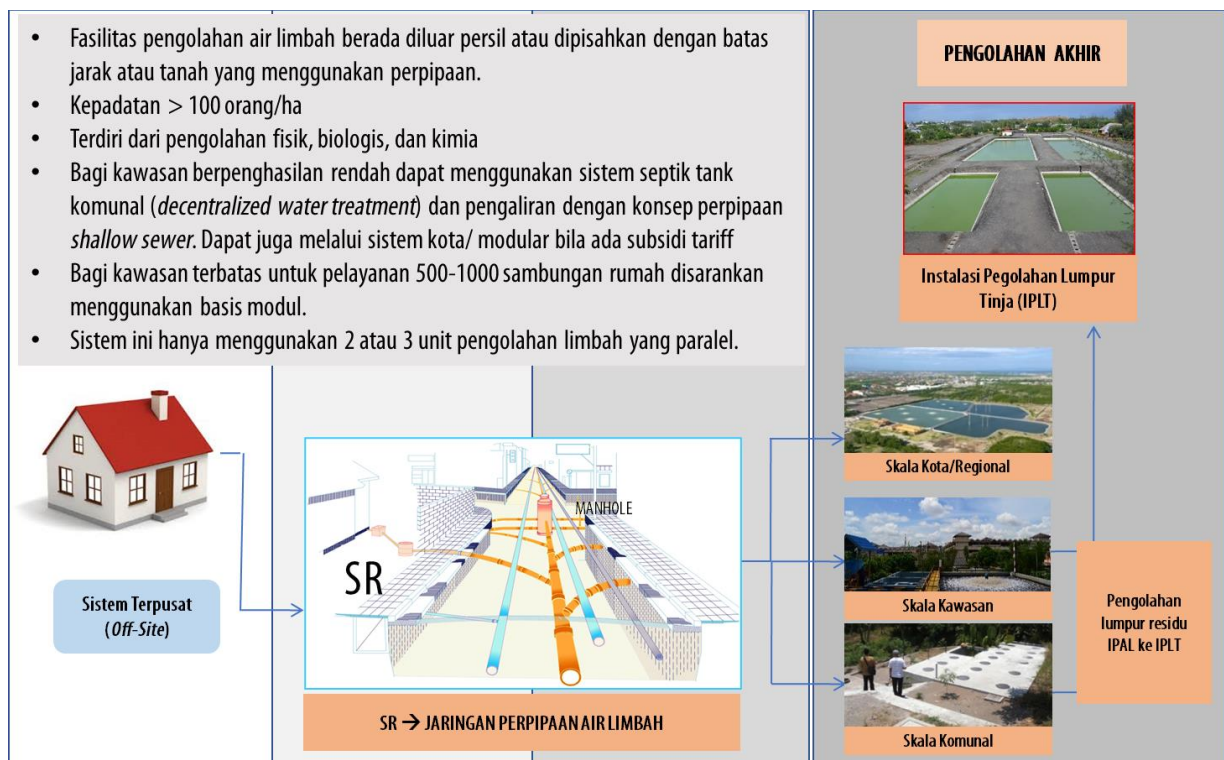
- 1) Cubluk (*pit privy*), merupakan sistem pembuangan tinja yang paling sederhana. Terdiri atas lubang yang digali secara manual dengan dilengkapi dinding rembes air yang dibuat dari pasangan batu bata berongga, anyaman bambu dan lain lain.
- 2) Tangki septik merupakan suatu ruangan yang terdiri atas beberapa kompartemen yang berfungsi sebagai bangunan pengendap untuk menampung kotoran padat agar mengalami pengolahan biologis oleh bakteri anaerob dalam jangka waktu tertentu. Cara untuk mendapat proses yang baik, sebuah tangki septik harus terisi hampir penuh dengan cairan, oleh karena itu tangki septik haruslah kedap air.
- 3) Sistem ini merupakan gabungan antara bak septik dan peresapan sehingga bentuknya hampir seperti sumur resapan.



Gambar 6. 14 Rencana Pengelolaan Air Limbah (On site)

SPALD terpusat atau SPALD-T merupakan sistem yang menyalurkan air limbah domestik keluar dari lokasi pekarangan masing-masing rumah ke saluran pengumpul air buangan dan selanjutnya disalurkan secara terpusat ke bangunan pengolahan air buangan sebelum dibuang ke badan perairan. Contoh dari sistem ini antara lain mandi cuci kakus (MCK) dan jaringan air perpipaan atau limbah (*public sewer*). Komponen SPALD-T terdiri dari: sistem pelayanan merupakan prasarana dan sarana untuk menyalurkan air limbah domestik dari sumber melalui perpipaan sistem pengumpulan. Sistem Pelayanan meliputi pipa tinja, pipa non tinja, bak perangkap lemak dan minyak dari dapur, pipa persil, dan bak kontrol. Sistem pengumpulan merupakan prasarana dan sarana untuk menyalurkan air limbah domestik melalui perpipaan dari sistem pelayanan ke sistem pengolahan terpusat. Sistem pengumpulan terdiri dari pipa retikulasi, pipa induk, dan prasarana dan sarana pelengkap. Sistem pengolahan terpusat merupakan prasarana dan sarana untuk mengolah air limbah domestik yang dialirkan dari sumber melalui sistem pelayanan dan system pengumpulan. Pemilihan jenis SPALD dilaksanakan dengan mempertimbangkan:

- 1) Kepadatan penduduk, tingkat kepadatan penduduk yang biasa digunakan dalam perencanaan SPALD yaitu 150 jiwa/Ha;
- 2) Kedalaman muka air tanah digunakan sebagai kriteria dalam penetapan SPALD. Untuk muka air tanah lebih kecil dari 2 meter atau jika air tanah sudah tercemar, digunakan SPALD-T;
- 3) Kemiringan tanah, penerapan jaringan pengumpulan air limbah domestik sesuai jika kemiringan tanah sama dengan atau lebih dari 2% (dua persen), sedangkan shallow sewer dan small bore sewer dapat digunakan pada berbagai kemiringan tanah;
- 4) Permeabilitas tanah sangat mempengaruhi penentuan jenis SPALD, khususnya untuk penerapan sistem pengolahan setempat (cubluk maupun tangki septik dengan bidang resapan). Langkah untuk mengetahui besar kecilnya permeabilitas tanah dapat diperkirakan dengan memperhatikan jenis tanah dan angka infiltrasi tanah atau berdasarkan tes perkolasi tanah. Permeabilitas yang efektif yaitu 5×10^{-4} m/detik dengan jenis tanah pasir halus sampai dengan pasir yang mengandung lempung; dan
- 5) Kemampuan pembiayaan dapat mempengaruhi pemilihan jenis SPALD, terutama kemampuan Pemerintah Daerah dalam membiayai pengoperasian dan pemeliharaan SPALD-T.



Gambar 6. 15 Rencana Pengelolaan Air Limbah (Off Site)

C. Jaringan Drainase

Berdasarkan rencana keterpaduan infrastruktur wilayah pengembangan strategis, perkembangan dan pertumbuhan kawasan perkotaan di Indonesia yang cukup pesat sehingga menimbulkan berbagai permasalahan yang salah satunya adalah permasalahan drainase perkotaan semakin meningkat pula. Umumnya penanganan drainase di banyak kawasan perkotaan Indonesia masih bersifat parsial, sehingga tidak menyelesaikan permasalahan banjir dan genangan secara tuntas. Pengelolaan drainase di kawasan perkotaan harus dilaksanakan secara menyeluruh, dimulai tahap perencanaan, konstruksi, operasi dan pemeliharaan, serta ditunjang dengan peningkatan kelembagaan, pembiayaan serta partisipasi masyarakat. Peningkatan pemahaman mengenai drainase kepada pihak yang terlibat baik bagi pelaksana maupun masyarakat perlu dilakukan secara berkesinambungan agar penanganan dapat dilakukan dengan sebaik-baiknya.

Terdapat beberapa konsep yang dapat dilakukan dalam mengembangkan sistem drainase yaitu:

a. Drainase Pengantusan

Merupakan upaya dalam mengataskan air kelebihan (utamanya air hujan) ke badan air terdekat. Air kelebihan secepatnya dialirkan ke saluran drainase, kemudian ke sungai dan akhirnya ke laut sehingga tidak menimbulkan genangan atau banjir. Konsep pengantusan ini masih dipraktekkan masyarakat sampai sekarang. Pada setiap proyek drainase, dilakukan upaya untuk membuat alur-alur saluran pembuang dari titik genangan ke arah sungai dengan kemiringan yang cukup untuk membuang sesegera mungkin air genangan tersebut.

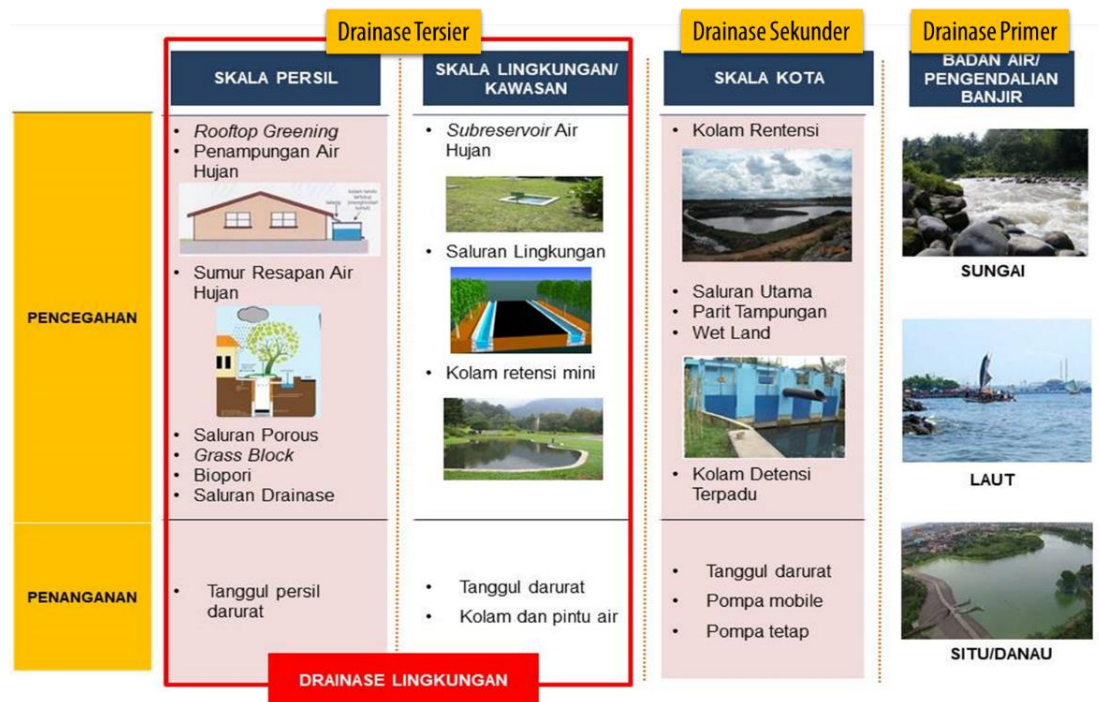
b. Drainase Ramah Lingkungan (Ekodrainase)

Merupakan upaya untuk mengelola air kelebihan (air hujan) dengan berbagai metode diantaranya dengan menampung melalui bak tandon air untuk langsung bisa digunakan dan mengalirkan ke sungai terdekat tanpa menambah beban pada sungai yang bersangkutan serta senantiasa memelihara sistem tersebut sehingga berdaya guna secara berkelanjutan. Dengan adanya konsep tersebut, maka kelebihan air hujan tidak secepatnya dibuang ke sungai terdekat. Namun air hujan tersebut dapat disimpan di berbagai lokasi di wilayah yang bersangkutan dengan berbagai macam cara sehingga dapat langsung dimanfaatkan atau dimanfaatkan pada musim berikutnya. Selain itu, dengan drainase ramah lingkungan maka kemungkinan banjir/genangan di lokasi yang bersangkutan, banjir di hilir serta kekeringan di hulu dapat dikurangi. Hal ini karena sebagian besar kelebihan air hujan ditahan atau diresapkan baik bagian hulu, tengah maupun hilir.

c. Drainase Ramah Lingkungan dan Perubahan Iklim

Merupakan suatu konsep yang ke depan sangat diperlukan dan erat kaitannya dengan perubahan iklim. Perubahan iklim ditandai dengan kenaikan muka air laut, kenaikan temperatur udara, perubahan durasi dan intensitas hujan, perubahan arah angin dan perubahan kelembaban udara. Dampak perubahan iklim bisa diantisipasi dengan pembangunan drainase yang berwawasan lingkungan. Jadi dapat disimpulkan bahwa reformasi drainase yang diperlukan

adalah membalikkan pola pikir masyarakat dan pengambil keputusan serta akademisi bahwa apa yang dilakukan masyarakat, pemerintah termasuk para akademisi yang mengembangkan drainase pengatusan, justru sebenarnya bersifat destruktif, yaitu: meningkatkan banjir di hilir, kekeringan di hulu dan tengah dan penurunan muka air tanah serta dampak ikutan lainnya. Hal ini pada akhirnya justru akan meningkatkan perubahan iklim global. Oleh karena itu perlu dikampanyekan drainase ramah lingkungan, yaitu drainase yang mengelola air kelebihan (air hujan) dengan cara ditampung untuk dipakai sebagai sumber air bersih, menjaga lengas tanah dan meningkatkan kualitas ekologi, diresapkan ke dalam tanah untuk meningkatkan cadangan air tanah, dialirkan atau diataskan untuk menghindari genangan serta dipelihara agar berdaya guna secara berkelanjutan.



Gambar 6. 16 Konsep Pengembangan Jaringan Drainase

D. Jaringan Telekomunikasi

Kebutuhan telekomunikasi nampaknya semakin dibutuhkan oleh masyarakat dengan berbagai tingkat kebutuhan, sehingga penyelenggara telekomunikasi mempunyai peluang yang begitu besar atas potensi kebutuhan sambungan telepon yang

dibutuhkan oleh masyarakat. Salah satu upaya dalam peningkatan jaringan telekomunikasi adalah melalui penyediaan menara/tower. Pembangunan menara/tower harus ditata dan dipadukan dengan lingkungan di sekitar lokasi yang akan dibangun, sehingga dapat meningkatkan kualitas pembangunan fisik dan pengelolaan lingkungan kota. Ketentuan pembangunan menara telekomunikasi dimaksudkan untuk memberikan arahan penyelenggaraan telekomunikasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di samping kehandalan cakupan (*coverage*) frekuensi telekomunikasi dengan tujuan meminimalkan jumlah menara telekomunikasi yang ada dengan prioritas mengarahkan pada penggunaan/pengelolaannya maupun penggunaan ruang kota, namun tetap menjamin kehandalan cakupan pemancaran, pengiriman dan/atau penerimaan telekomunikasi.

Pola penyebaran titik lokasi menara telekomunikasi dibagi dalam kawasan berdasarkan pola sifat lingkungan, kepadatan bangunan dan bangun-bangunan serta kepadatan jasa telekomunikasi yang lokasi persebarannya ditetapkan dengan keputusan Gubernur. Kawasan tersebut dibagi berdasarkan kriteria sebagai berikut:

1. Kriteria Kawasan I

- a. Lokasi yang kepadatan bangunan bertingkat tinggi dan bangun-bangunan serta kepadatan penggunaan/pemakaian jasa telekomunikasi.
- b. Penempatan titik lokasi menara telekomunikasi pada permukaan tanah hanya untuk menara tunggal, kecuali untuk kepentingan bersama beberapa operator dapat dibangun menara rangka sebagai menara bersama.
- c. Menara telekomunikasi dapat didirikan di atas tanah dan di atas bangunan dengan memperhatikan keamanan, keselamatan, estetika dan keserasian lingkungan.

2. Kriteria Kawasan II

- a. Lokasi yang kepadatan bangunan bertingkat dan bangun-bangunan kurang padat.
- b. Penempatan titik lokasi menara telekomunikasi pada permukaan tanah dapat dilakukan untuk menara rangka dan menara tunggal.

- c. Menara telekomunikasi dapat didirikan di atas bangunan jika tidak dimungkinkan didirikan di atas permukaan tanah dengan memperhatikan keamanan, keselamatan, estetika dan keserasian lingkungan.

3. Kriteria Kawasan III

- a. Lokasi dimana kepadatan bangunan bertingkat dan bangun-bangunan tidak padat.
- b. Penempatan titik lokasi menara telekomunikasi pada permukaan tanah dapat dilakukan untuk menara rangka dan menara tunggal.
- c. Menara telekomunikasi di atas bangunan bertingkat tidak diperbolehkan kecuali tidak dapat dihindari karena terbatasnya pekarangan tanah dengan ketentuan ketinggian disesuaikan dengan kebutuhan frekuensi telekomunikasi dengan tinggi maksimum 52 meter dari permukaan tanah dengan memperhatikan keamanan, keselamatan, estetika dan keserasian lingkungan.

Menara telekomunikasi dibangun sesuai dengan kaidah penataan ruang kota, keamanan dan ketertiban, lingkungan, estetika dan kebutuhan telekomunikasi pada umumnya. Seperti disebutkan di atas, menara telekomunikasi diklasifikasikan dalam dua bentuk, yaitu menara tunggal dan menara rangka. Menara telekomunikasi untuk mendukung sistem transmisi radio microwave, apabila merupakan menara yang dibangun di permukaan tanah maksimum dengan tinggi 72 meter, ditentukan hanya dapat dibangun dalam peruntukkan tanah II dan peruntukkan tanah III. Dilarang membangun menara telekomunikasi pada lokasi pada peruntukan tanah spesifik perumahan kecuali pada peruntukkan tanah perumahan renggang dengan ketentuan harus dilengkapi dengan persyaratan tidak berkeberatan dari tetangga di sekitar menara dan diketahui oleh lurah setempat.

6.2.6 Infrastruktur Ruang Publik

A. Ruang Terbuka Hijau

Global Public Space Programme (GPSP) diluncurkan oleh UN-Habitat pada 2012. Program ini melibatkan pemerintah lokal, organisasi nirlaba, dan mitra lainnya untuk mengimplementasikan proyek ruang publik di seluruh dunia. Saat ini, program GPSP aktif di lebih dari 30 kota di seluruh dunia, di antaranya Bangladesh, Bolivia, Brazil, Ethiopia, Indonesia, Jamaica, Kenya, Kosovo, Kyrgyzstan, Lebanon, Mexico, Mongolia, Mozambique, Palestine, Peru, Senegal, South Africa, Syria and Vietnam. Tujuan dari *Global Public Space Programme* ialah (UN Habitat 2017):

1. Mempromosikan ruang publik sebagai elemen penting untuk menciptakan kota yang berkelanjutan, untuk meningkatkan kualitas hidup warga kota, dan sebagai tuas utama dalam implementasi agenda baru perkotaan, dan untuk memantau implementasi SDG 11.7.
2. Memperkuat pengetahuan, pendekatan, alat dan metodologi pada ruang publik dan membuatnya dapat diakses, terutama untuk mitra pemerintah daerah.
3. Melibatkan jaringan mitra yang lebih luas dalam kebijakan dan praktek ruang publik.
4. Menunjukkan melalui proyek percontohan pentingnya ruang publik sehingga mencapai manfaat dalam bidang sosial, ekonomi, lingkungan dan manfaat lainnya.

Komponen infrastruktur ruang publik di Kabupaten Gresik yang digunakan dalam penilaian terdiri dari Jalur Pejalan Kaki dan Taman Kota. Berikut merupakan beberapa rekomendasi yang dapat dilakukan pada infrastruktur ruang publik yaitu penambahan jalur pejalan kaki terutama bagi difabel, perbaikan jalur pejalan kaki yang rusak, penataan jalur pejalan kaki, pengoptimalan fungsi dari penggunaan jalur pejalan kaki, penataan taman kota, penambahan taman kota, peningkatan kualitas taman kota terutama bagi anak-anak.

Sistem perencanaan dan perancangan RTH kota perlu didasarkan pertimbangan berbagai segi, sesuai tujuan dan karakter lansekap lokal, maka akan tercipta lingkungan kota yang sehat, nyaman, aman, dan lestari. Faktor-faktor dasar lingkungan alami kota harus memperhatikan antara lain:

- a. Pengelolaan kualitas udara yang dipengaruhi oleh jaringan transportasi lalu-lintas kota dan RTH yang optimal dengan penanaman pohon besar-besaran, sehingga memungkinkan terjadinya sirkulasi udara segar di antara setiap kelompok bangunan dan ketersediaan udara bersih.
- b. Pengelolaan dan konservasi kuantitas dan kualitas sumber daya air sungai, kanal, waduk, rawa atau kolam buatan, diatur dalam suatu sistem pengelolaan sumber air bersih, serta disediakan penampungan khusus air limbah yang dapat diproses melalui sistem pemurnian.
- c. Pengelolaan sampah padat, sedapat mungkin dijadikan sumber bahan mentah untuk proses produksi selanjutnya dengan konsep tiga R, daur ulang (recycle), pakai lagi (reuse), dan kurangi pemakaian (reduce), serta sebagai bahan organik penyubur tanah. Kawasan penyangga di tempat penampungan akhir sampah sebagai upaya konservasi RTH dan peredam pencemaran udara, bau, dan limbah cair.
- d. Meredam kebisingan serendah mungkin, melalui kawasan peyangga (buffer zone), dan membangun taman kota, jalur hijau dan taman rumah, sehingga tersedia ruang optimal untuk meredam suara dan pencemar udara.
- e. Menjamin ketersediaan RTH yang optimal, sehingga kehidupan yang selalu mengikuti siklus alami masih tetap dapat berlangsung dan krisis lingkungan dapat diminimalkan.
- f. Pengembangan dan konservasi RTH sebagai fasilitas umum, menjamin peningkatan keselamatan umum jalur pedestrian dan sepeda, penataan lokasi pedagang kaki lima (K-5) disertai upaya penegakkan hukum yang konsisten.

Perencanaan tata ruang wilayah perkotaan berperan sangat penting dalam pembentukan ruang-ruang publik terutama RTH di perkotaan. Rencana tata ruang perkotaan secara ekologis dan planologis terlebih dahulu mempertimbangkan

komponen-komponen RTH maupun ruang terbuka publik lainnya dalam pola pemanfaatan ruang kota. Secara hirarkis, struktur pelayanan tipikal kota dapat menggambarkan bentuk akomodasi ruang terbuka publik dalam perencanaan tata ruang di perkotaan. Upaya merumuskan azas kota berkelanjutan tentu sangat erat hubungannya dengan peran penataan ruang perkotaan. Rasanya belum ada kota di Indonesia yang sudah pantas disebut sebagai kota berkelanjutan, mungkin karena belum ditemukannya konsep dan azas yang telah disepakati bersama tentang kota berkelanjutan ini. Lembaga Pembangunan Kota dan Wilayah (Urban and Regional Development Institute/URDI) bekerja sama dengan "Indonesia Decentralized Environment and Resource Management" pada United Nations Development Program (UNDP), telah melaksanakan suatu serial lokakarya guna merumuskan azas "Kota Berkelanjutan Indonesia", yang hasilnya adalah sebagai berikut (Kuswartoyo, 2006):

1. Memiliki visi, misi dan strategi jangka panjang (secara partisipatif) yang diupayakan keterwujudannya secara terus menerus dan konsisten melalui rencana, anggaran, program dan pelaksanaan yang bersifat jangka pendek dan menengah disertai mekanisme insentif-diinsentif
2. Mengintegrasikan upaya pertumbuhan ekonomi dengan upaya perwujudan keadilan sosial, kelestarian, kelestarian lingkungan, partisipasi masyarakat serta keragaman budaya
3. Mengembangkan dan mempererat kerjasama/kemitraan (dan konsumsi) antara pemangku kepentingan, antar sektor dan antar-daerah
4. Memelihara, mengembangkan dan menggunakan secara bijak SD-lokal serta mengurangi secara bertahap ketergantungan akan SD dari luar (global) maupun SO yang tak tergantikan
5. Meminimalkan 'tapak ekologis' yang ditimbulkan oleh kota dan kegiatan/kehidupan di dalamnya serta memelihara dan bahkan meningkatkan 'daya dukung ekologis' lokal
6. Menerapkan manajemen kependudukan yang berkeadilan sosial disertai dengan pengembangan kesadaran masyarakat akan pola konsumsi/gaya

hidup yang ramah lingkungan serta memperhatikan kepentingan generasi yang akan datang

7. Memberikan rasa aman bagi warganya sekaligus memberikan perlindungan terhadap hak-hak publik
8. Pentaatan hukum yang berkeadilan dan didukung oleh komitmen dan konsistensi dari aparat penegak hukum
9. Mendorong terciptanya lingkungan yang kondusif bagi terciptanya masyarakat belajar yang dicirikan dengan adanya perbaikan yang menerus.

Rekomendasi lain terkait Jalur Pejalan Kaki di Kabupaten Gresik dengan a) mengamankan PKL yang menggunakan jalur pejalan kaki untuk jualan. b) revitalisasi jalur pejalan kaki, dengan menghidupkan kembali jalur pejalan kaki yang kurang aktif. c) memasang penerangan jalan maksimal pada kondisi trotoar yang remang-remang/kurang pencahayaan tentu saja membuat pejalan kaki harus lebih ekstra pada saat melintas. Oleh karena itu, pemasangan tiang lampu pedestrian di area trotoar sudah menjadi kewajiban yang harus dipenuhi. Dengannya, kondisi lingkungan akan menjadi lebih terang dan semarak sehingga segala tindak kejahatan dapat diminimalisir. d) menyediakan fasilitas kursi pedestrian sehingga dapat digunakan untuk beristirahat sejenak para pejalan kaki. e) Menggunakan penutup lubang saluran drainase, hal ini perlu dilakukan karena Sering kali pembangunan trotoar dilakukan di atas saluran drainase dan meninggalkan lubang besar sebagai akses ke saluran drainase tersebut. Untuk menutup lubang tersebut biasanya dipasang komponen manhole cover pedestrian. f) Melindungi area trotoar dengan bollard, bollard yang ada berfungsi untuk tempat senderan bagi pejalan kaki apabila menunggu menyeberang, dan untuk menghalau/ menghalangi kendaraan yang akan naik atau masuk ke area trotoar. g) pemasangan *guiding block* (jalur difabel) yang ramah disabilitas, Keberadaan guiding block ini dapat membantu kaum disabilitas khususnya penyandang tunanetra untuk menuju ke suatu tempat.

Rekomendasi lain untuk Ruang Terbuka Hijau di Kabupaten Gresik seperti penambahan fasilitas di taman kota, contohnya ditambah area bermain bagi anak-anak, area olahraga, tempat duduk santai. Selain itu, pentingnya bagi pengembangan

perumahan di Kabupaten Gresik untuk menyediakan Ruang Terbuka Hijau Publik pada lingkungan perumahan. Penambahan RTH di Kabupaten Gresik agar sesuai dengan standar yang ada. pengembangan RTH berbasis agribisnis, pengembangan RTH budidaya tanaman, penguatan sistem pengawasan lingkungan dan pelimpahan wewenang pembangunan daerah pada daerah.



Gambar 6. 17 Alternatif Optimalisasi Penyediaan RTH

B. Jalur Pejalan Kaki

Keberadaan kebijakan bagi pejalan kaki di Indonesia yang dinyatakan secara eksplisit dan khusus berupa dorongan bagi penyediaan fasilitasnya masih sangat minim. Meskipun ada, namun masih belum memperlihatkan integrasinya terhadap sistem jaringan transportasi secara keseluruhan. Perhatian yang masih minimal ini menyebabkan rendahnya investasi terhadap fasilitas yang dimaksud. Dengan demikian, secara tidak sengaja fasilitas pejalan kaki diletakkan di luar sistem transportasi, yang lebih mendorong pembangunan jaringan jalan untuk mengakomodasi permintaan berkendara yang semakin meningkat.

Beberapa model kebijakan bagi pengembangan fasilitas pejalan kaki adalah *new urbanism* dan *complete street*.

1. New Urbanism

- Penempatan fasilitas bagi pejalan kaki untuk aktivitas bekerja, sehingga dapat diakses dalam waktu 10 menit

- b. Perancangan jalan yang ramah terhadap pejalan kaki (gedung yang berdekatan dengan jalan, on-street parking, areal parkir yang tersembunyi, slow speed street.
- c. Jalan yang bebas dari kendaraan bermotor pada waktu yang ditetapkan.

2. Complete Street

Gagasan ini menyatakan bahwa jalan lokal hanya menjadi lengkap apabila memberikan kesempatan yang sama bagi seluruh moda transportasi, meliputi berjalan dan bersepeda (IHI, 2007: 6). Kebijakan ini dikembangkan oleh US Departement of Transportation, didasarkan atas prinsip bahwa pengendara sepeda dan pejalan kaki memiliki hak yang sama untuk bergerak sepanjang jalan umum, kecuali dilarang untuk hal tersebut. Keselamatan yang menyangkut pengendara didesain dan dioperasikan untuk seluruh pengguna.

Dalam membuat desain fasilitas pejalan kaki, ada beberapa prinsip umum yang perlu diperhatikan, sebagai berikut:

- 1. Lintasan yang disediakan bagi pejalan kaki harus sedekat mungkin, nyaman, lancar, dan aman dari gangguan.
- 2. Adanya kontinuitas jalur Pejalan Kaki, yang menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan begitu juga sebaliknya.
- 3. Ruang yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk oleh pengguna dengan berbagai keterbatasan fisik.
- 4. Jalur Pejalan Kaki harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitasnya seperti: rambu-rambu, penerangan, marka, dan perlengkapan jalan lainnya, sehingga pejalan kaki lebih mendapat kepastian dalam berjalan, terutama bagi pejalan kaki penyandang cacat.
- 5. Dimensi fasilitas pejalan kaki harus sesuai dengan standar prasarana.
- 6. Jalur yang direncanakan mempunyai daya tarik atau nilai tambah lain diluar fungsi utama.
- 7. Terciptanya ruang sosial sehingga pejalan kaki dapat beraktivitas secara aman di ruang publik.

8. Terwujudnya keterpaduan sistem, baik dari aspek penataan lingkungan atau dengan sistem transportasi atau aksesibilitas antar kawasan.
9. Terwujud perencanaan yang efektif dan efisien sesuai dengan tingkat kebutuhan dan perkembangan kawasan.

Fasilitas pejalan kaki dapat dipasang dengan kriteria sebagai berikut:

Tabel 6. 5 Kriteria Penyediaan Jalur Pejalan Kaki

No	Aspek	Kriteria Perencanaan
1	Lapak Tunggu	• Disediakan pada median jalan • Disediakan pada pergantian moda, yaitu dari pejalan kaki ke moda kendaraan umum.
2	Lampu Penerangan	• Ditempatkan pada jalur penyeberangan jalan • Pemasangan bersifat tetap dan bernilai struktur • Cahaya lampu cukup terang sehingga apabila pejalan kaki melakukan penyeberangan bisa terlihat pengguna jalan baik di waktu gelap/malam hari. • Cahaya lampu tidak membuat silau pengguna jalan lalu lintas kendaraan.
3	Perambuan	• Penempatan dan dimensi rambu sesuai dengan spesifikasi rambu • Jenis rambu sesuai dengan kebutuhan dan sesuai dengan keadaan medan.
4	Pagar Pembatas	• Apabila volume pejalan kaki di satu sisi jalan sudah > 450 orang/jam/lebar efektif (dalam meter). • Apabila volume kendaraan sudah > 500 kendaraan/jam. • Kecepatan kendaraan > 40 km/jam • Kecenderungan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan. • Bahan pagar bisa terbuat dari konstruksi bangunan atau tanaman.
5	Marka	• Marka hanya ditempatkan pada Jalur Pejalan Kaki penyeberangan sebidang. • Keberadaan marka mudah terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan baik di siang hari maupun malam hari. • Pemasangan marka harus bersifat tetap dan tidak berdampak licin bagi pengguna jalan.
6	Peneduh / Pelindung	• Jenis peneduh dapat berupa: Pohon pelindung (mengikuti pedoman teknik lansekap), Atap, dll.

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum Badan Penelitian dan Pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan

KESIMPULAN

7



Berdasarkan hasil analisis Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) dan Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Kabupaten Gresik didapatkan hasil sebagai berikut :

1. Secara umum nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik sebesar 87,39. Hal tersebut menunjukkan bahwa berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik termasuk ke dalam mutu pelayanan B dan menunjukan kinerja baik. Secara rinci nilai Indeks Kepuasan Layanan Infrastruktur (IKLI) Kabupaten Gresik adalah sebagai berikut :
 - a. Infrastruktur jalan dan jembatan memiliki nilai indeks kepuasan sebesar 94,89 dengan mutu pelayanan A. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur jalan dan jembatan di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi sangat baik.
 - b. Infrastruktur transportasi darat memiliki nilai indeks kepuasan sebesar 85,68 dengan mutu pelayanan B. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja pelayanan transportasi darat di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi baik.
 - c. Infrastruktur air bersih memiliki nilai indeks kepuasan sebesar 85,41 dengan mutu pelayanan B. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur bersih di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi baik.
 - d. Infrastruktur jaringan irigasi memiliki nilai indeks kepuasan sebesar 83,01 dengan mutu pelayanan B. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur jaringan irigasi di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi baik.

- e. Infrastruktur perumahan dan permukiman memiliki nilai indeks kepuasan sebesar 90,67 dengan mutu pelayanan A. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur perumahan dan permukiman di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi sangat baik.
 - f. Infrastruktur ruang publik memiliki nilai indeks kepuasan sebesar 90,67 dengan mutu pelayanan B. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja pelayanan infrastruktur ruang publik di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi baik.
2. Nilai Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Kabupaten Gresik
- Nilai Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Kabupaten Gresik sebesar 89,66. Hal tersebut berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik nilai Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Kabupaten Gresik termasuk ke dalam mutu pelayanan A dan dikategorikan sangat penting. Secara rinci nilai Indeks Harapan Layanan Infrastruktur (IHLI) Kabupaten Gresik adalah sebagai berikut :
- a. Infrastruktur jalan dan jembatan memiliki nilai indeks harapan sebesar 91,38 dengan mutu pelayanan A. Hal tersebut menunjukkan bahwa nilai kepentingan pada pelayanan infrastruktur jalan dan jembatan di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi sangat penting.
 - b. Infrastruktur transportasi darat memiliki nilai indeks harapan sebesar 87,49 dengan mutu pelayanan B. Hal tersebut menunjukkan bahwa nilai kepentingan pada pelayanan transportasi darat di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi penting.
 - c. Infrastruktur air bersih memiliki nilai indeks harapan sebesar 93,24 dengan mutu pelayanan A. Hal tersebut menunjukkan bahwa nilai kepentingan pada pelayanan infrastruktur air bersih di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi sangat penting.
 - d. Infrastruktur jaringan irigasi memiliki nilai indeks harapan sebesar 86,79 dengan mutu pelayanan B. Hal tersebut menunjukkan bahwa nilai kepentingan pada pelayanan infrastruktur jaringan irigasi di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi penting.

- e. Infrastruktur perumahan dan permukiman memiliki nilai indeks harapan sebesar 91,31 dengan mutu pelayanan A. Hal tersebut menunjukkan bahwa nilai kepentingan pada pelayanan infrastruktur perumahan dan permukiman di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi sangat penting.
- f. Infrastruktur ruang publik memiliki nilai indeks harapan sebesar 87,90 dengan mutu pelayanan B. Hal tersebut menunjukkan bahwa nilai kepentingan pada pelayanan infrastruktur ruang publik di Kabupaten Gresik termasuk dalam klasifikasi penting.