RENWILKO
PERENCAAAN WILAYAH KOTA

Volume 1 | No. 2 | bulan November | Tahun 2025
Halaman 21-28
e-ISSN 3109-7200 (Online)

Dampak Pertumbuhan Penduduk dan Urbanisasi terhadap Tingkat Kepadatan dan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Surabaya

Abdan Syakuran [1)], Rahma Alfiyanti [1)]
1) Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Negeri Surabaya

**Corresponding author:*
E-mail: 24051874042@mhs.unesa.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pertumbuhan penduduk dan urbanisasi terhadap tingkat kepadatan serta kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya. Pertumbuhan penduduk di Surabaya yang mencapai 3,02 juta jiwa pada tahun 2024 mendorong peningkatan kebutuhan ruang, infrastruktur, dan sarana transportasi. Urbanisasi dari daerah sekitar seperti Gresik, Sidoarjo, Lamongan, dan Mojokerto memperluas aglomerasi perkotaan Gerbangkertosusila dan meningkatkan mobilitas komuter harian. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan pendekatan studi pustaka, menggunakan data sekunder dari Badan Pusat Statistik (BPS), Dinas Perhubungan, dan berbagai literatur ilmiah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk dan urbanisasi berkontribusi signifikan terhadap peningkatan kepadatan penduduk, alih fungsi lahan, serta ketidakseimbangan antara kapasitas jalan dan volume kendaraan bermotor. Fenomena kemacetan di jalan utama seperti Ahmad Yani, Raya Darmo, dan Diponegoro merupakan konsekuensi dari ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan keterbatasan transportasi publik. Kesimpulan penelitian ini menegaskan bahwa kemacetan di Surabaya merupakan hasil interaksi kompleks antara faktor demografis, spasial, dan transportasi. Penanganannya memerlukan kebijakan integratif yang menggabungkan pengendalian pertumbuhan penduduk, pengembangan transportasi publik, dan perencanaan kota berkelanjutan.

Kata Kunci: Pertumbuhan penduduk, Urbanisasi, Kepadatan, Kemacetan, Surabaya.

Abstract

This study aims to analyze the impact of population growth and urbanization on population density and traffic congestion in Surabaya City. The population of Surabaya, which reached 3.02 million in 2024, has driven an increased demand for space, infrastructure, and transportation facilities. Urbanization from surrounding areas such as Gresik, Sidoarjo, Lamongan, and Mojokerto has expanded the Gerbangkertosusila urban agglomeration and increased daily commuter mobility. The research method employed is descriptive qualitative, using a literature study approach and secondary data from the Central Statistics Agency (BPS), the Department of Transportation, and various scientific literature. The results indicate that population growth and urbanization contribute significantly to increased population density, land-use conversion, and an imbalance between road capacity and motor vehicle volume. Traffic congestion on major roads such as Ahmad Yani, Raya Darmo, and Diponegoro is a consequence of reliance on private vehicles and limited public transportation. The study concludes that congestion in Surabaya is the result of a complex interaction among demographic, spatial, and transportation factors. Addressing it requires integrative policies that combine population growth control, public transportation development, and sustainable urban planning.

***Keywords**: Population growth, Urbanization, Density, Congestion, Surabaya.*

PENDAHULUAN

This is an open access article under the CC–BY-SA license

Kota Surabaya sebagai kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia mengalami peningkatan jumlah penduduk secara konsisten dari tahun ke tahun. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Kota Surabaya mencapai 3,02 juta jiwa pada tahun 2024 dengan laju pertumbuhan sekitar 0,29 persen per tahun (BPS Surabaya, 2025). Pertumbuhan ini mendorong peningkatan kebutuhan ruang kota, infrastruktur, dan layanan publik. Posisi strategis Surabaya sebagai pusat ekonomi, industri, dan pendidikan di Jawa Timur menjadikannya magnet bagi penduduk dari berbagai daerah untuk bermigrasi dan mencari penghidupan yang lebih baik.

Selain pertumbuhan alami, arus urbanisasi dari wilayah sekitar seperti Sidoarjo, Gresik, Lamongan, dan Mojokerto turut mempercepat peningkatan kepadatan penduduk. Urbanisasi yang tidak terkendali menimbulkan tekanan terhadap daya dukung kota dan berimplikasi pada berbagai persoalan perkotaan, terutama kemacetan lalu lintas. Peningkatan jumlah penduduk berbanding lurus dengan kebutuhan mobilitas, yang ditandai dengan lonjakan jumlah kendaraan bermotor di jalan-jalan utama Surabaya seperti Jalan Ahmad Yani dan Raya Darmo. Ketidakseimbangan antara kapasitas jalan dengan volume kendaraan menjadi penyebab utama turunnya tingkat pelayanan jalan (level of service) di kota ini.

Permasalahan kepadatan dan kemacetan lalu lintas di Surabaya menunjukkan adanya hubungan yang kompleks antara dinamika kependudukan, urbanisasi, dan sistem transportasi. Oleh karena itu, diperlukan kajian yang mendalam untuk memahami sejauh mana pertumbuhan penduduk dan urbanisasi berpengaruh terhadap tingkat kepadatan serta kemacetan lalu lintas. Hasil kajian ini diharapkan dapat menjadi dasar bagi pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakan transportasi dan perencanaan tata ruang kota yang lebih efektif, berkelanjutan, dan berorientasi pada keseimbangan antara kebutuhan mobilitas dan kapasitas infrastruktur.

Pertumbuhan penduduk merupakan faktor utama yang memengaruhi dinamika pembangunan wilayah perkotaan. Peningkatan jumlah penduduk, baik melalui kelahiran alami maupun migrasi, mendorong meningkatnya kebutuhan ruang, permukiman, serta infrastruktur kota. Di kawasan perkotaan, laju pertumbuhan penduduk umumnya lebih cepat akibat arus urbanisasi dari desa dan kota kecil. Faktor sosial ekonomi seperti ketersediaan lapangan kerja, pendidikan, dan layanan publik menjadi daya tarik utama migrasi ke kota besar (Yudhistira et al., 2024). Peningkatan populasi ini berimplikasi pada perubahan penggunaan lahan, meningkatnya kepadatan, dan tekanan terhadap infrastruktur transportasi (Chang et al., 2021).

Urbanisasi didefinisikan sebagai proses perubahan sosial dan spasial yang mengubah kawasan non-perkotaan menjadi kawasan perkotaan. Fenomena ini terjadi karena perbedaan kesempatan ekonomi, akses layanan, dan kualitas hidup antara wilayah desa dan kota (Harahap, 2013). Urbanisasi di Indonesia sering disertai dengan ekspansi fisik kota (urban sprawl) yang tidak diimbangi dengan pengendalian tata ruang dan transportasi, sehingga menimbulkan ketimpangan spasial dan peningkatan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi (Qodhari & Khudhori, 2024). Di Surabaya, urbanisasi memperbesar tekanan mobilitas yang berdampak pada polusi udara dan kemacetan lalu lintas (Widya et al., 2020).

Kepadatan penduduk mencerminkan tekanan populasi terhadap ruang dan sumber daya. Berdasarkan klasifikasi Soegimo dalam Waidah & Pernanda (2020), kepadatan penduduk dapat dilihat dari empat jenis: kepadatan kasar, fisiologis, agraris, dan ekonomi. Kombinasi kepadatan kasar dan ekonomi di Surabaya meningkatkan kebutuhan infrastruktur transportasi dan layanan publik. Dalam konteks tata ruang, kepadatan tinggi tanpa pengendalian guna lahan menyebabkan pemusatan aktivitas di koridor tertentu dan memicu kemacetan (Wang & Debbage, 2021).

Kemacetan lalu lintas merupakan situasi ketika jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan (Boga et al., 2024). Pertumbuhan kendaraan pribadi, keterbatasan infrastruktur publik, serta aktivitas sosial-ekonomi yang terpusat di pusat kota menjadi penyebab utama kemacetan. Selain menghambat mobilitas, kemacetan menimbulkan dampak sosial-ekonomi seperti penurunan produktivitas, pemborosan energi, serta peningkatan polusi udara (Mangatur et al., 2018). Dengan demikian, kemacetan merupakan konsekuensi dari ketidakseimbangan antara kebutuhan perjalanan dengan kapasitas transportasi yang tersedia, sehingga solusinya harus mencakup

kebijakan pengendalian kendaraan, peningkatan transportasi publik, dan perencanaan kota yang berorientasi pada keberlanjutan.

Secara keseluruhan, kajian pustaka ini menunjukkan bahwa hubungan antara pertumbuhan penduduk, urbanisasi, kepadatan, dan kemacetan bersifat saling berkaitan. Pertumbuhan penduduk memperkuat urbanisasi, urbanisasi meningkatkan kepadatan, dan kepadatan memperbesar risiko kemacetan. Oleh karena itu, pengelolaan transportasi perkotaan harus dilakukan secara integratif dengan memperhatikan faktor demografis, spasial, dan lingkungan agar tercipta sistem mobilitas yang efisien dan berkelanjutan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan metode studi pustaka yang bertujuan memberikan gambaran mendalam mengenai dampak pertumbuhan penduduk dan urbanisasi terhadap kepadatan serta kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya. Lokasi penelitian difokuskan di Kota Surabaya sebagai kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia, yang mengalami pertumbuhan penduduk dan urbanisasi pesat serta menjadi pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, dan industri di kawasan timur Pulau Jawa. Sumber data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS), Dinas Perhubungan Kota Surabaya, serta berbagai literatur ilmiah dan laporan resmi pemerintah terkait isu kependudukan dan transportasi perkotaan. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui dokumentasi dan kajian literatur, meliputi pengumpulan data statistik, laporan teknis, serta penelitian terdahulu yang relevan. Analisis data dilakukan secara deskriptif kualitatif, dengan menyintesis berbagai sumber untuk memahami hubungan antara pertumbuhan penduduk, urbanisasi, kepadatan, dan kemacetan lalu lintas. Analisis ini menekankan pemahaman terhadap kondisi faktual serta perbandingan dengan kota besar lain guna menghasilkan rekomendasi kebijakan yang kontekstual dan berkelanjutan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk dan urbanisasi di Kota Surabaya memiliki pengaruh yang signifikan terhadap peningkatan kepadatan penduduk serta kemacetan lalu lintas. Secara geografis, Surabaya berperan sebagai pusat kegiatan ekonomi, industri, dan perdagangan di kawasan timur Indonesia dengan jumlah penduduk mencapai 3,02 juta jiwa pada tahun 2024. Struktur penduduk yang didominasi usia produktif mendorong tingginya mobilitas harian dan kebutuhan transportasi.

Kota Surabaya sebagai ibu kota Provinsi Jawa Timur memiliki peran strategis sebagai pusat ekonomi, industri, dan perdagangan di kawasan timur Indonesia. Secara geografis, kota ini memiliki luas wilayah 326,81 km^2 dan terbagi dalam 31 kecamatan serta 154 kelurahan. Letaknya yang strategis di pesisir utara Pulau Jawa menjadikan Surabaya simpul utama transportasi darat, laut, dan udara di Jawa Timur. Dari sisi demografis, jumlah penduduk Surabaya pada tahun 2024 mencapai sekitar 3,02 juta jiwa, dengan dominasi penduduk usia produktif sebesar 66,16%. Pertumbuhan penduduk rata-rata mencapai 0,42% per tahun selama lima tahun terakhir, yang menunjukkan tren peningkatan stabil seiring pesatnya urbanisasi dari wilayah sekitar seperti Gresik, Sidoarjo, Lamongan, dan Mojokerto.

Kualitas pembangunan manusia di Surabaya tergolong tinggi dengan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) 84,69, dan harapan hidup bayi baru lahir mencapai 76,02 tahun, menandakan peningkatan kesejahteraan masyarakat kota. Namun demikian, peningkatan jumlah penduduk dan aktivitas ekonomi turut memicu peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang signifikan. Berdasarkan data Dinas Perhubungan, jumlah kendaraan bermotor meningkat dari 2,34 juta unit pada tahun 2020 menjadi lebih dari 2,5 juta unit pada tahun 2024, yang berdampak langsung terhadap peningkatan kepadatan lalu lintas dan tekanan terhadap sistem transportasi kota.

Kondisi ini menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk dan perkembangan ekonomi di Surabaya tidak hanya meningkatkan kualitas sosial-ekonomi masyarakat, tetapi juga menghadirkan tantangan besar dalam pengelolaan mobilitas dan perencanaan transportasi berkelanjutan di kawasan perkotaan.

Pertumbuhan penduduk Surabaya dalam satu dekade terakhir menunjukkan peningkatan moderat dengan laju sekitar 0,42% per tahun dan total penduduk mencapai lebih dari 3 juta jiwa pada 2024. Kondisi ini berdampak pada peningkatan kepadatan penduduk rata-rata hingga 9.000 jiwa/km^2, dengan wilayah seperti Tambaksari, Bubutan, Simokerto, Semampir, dan Wonokromo termasuk kategori sangat padat melebihi 20.000 jiwa/km^2. Sebaliknya, wilayah pinggiran seperti Gayungan dan Karangpilang memiliki kepadatan yang lebih rendah, mencerminkan ketimpangan spasial dalam distribusi penduduk.

Kepadatan penduduk yang tinggi mendorong alih fungsi lahan dari ruang terbuka menjadi kawasan permukiman baru, terutama di wilayah Benowo, Pakal, dan Lakarsantri. Fenomena ini meningkatkan tekanan terhadap infrastruktur kota seperti transportasi, air bersih, sanitasi, dan layanan kesehatan. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor turut memperburuk kemacetan dan polusi udara, terutama di ruas utama seperti Ahmad Yani, Darmo, dan Gubeng.

Secara sosial ekonomi, pertumbuhan penduduk berdampak pada kenaikan harga lahan dan terbentuknya permukiman padat informal. Ketidakseimbangan antara jumlah penduduk dan kapasitas infrastruktur menurunkan kualitas hidup masyarakat perkotaan. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan pengendalian pertumbuhan penduduk dan perencanaan tata ruang adaptif, termasuk pengembangan kawasan permukiman baru dan transportasi berkelanjutan, guna menjaga keseimbangan pembangunan wilayah dan mengurangi tekanan kepadatan di pusat kota.

Urbanisasi di Kota Surabaya telah menciptakan dinamika mobilitas yang kompleks dan berdampak signifikan terhadap peningkatan kemacetan lalu lintas. Sebagai kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia, Surabaya menjadi pusat tarikan komuter harian dari kawasan aglomerasi Gerbangkertosusila (Gresik, Sidoarjo, Lamongan, dan Mojokerto). Setiap hari terdapat sekitar 2–3 juta penduduk komuter yang masuk ke kota, menyebabkan lonjakan volume kendaraan pada jam sibuk pagi dan sore.

Data Badan Pusat Statistik menunjukkan pertumbuhan kendaraan bermotor di Surabaya mencapai 6,4% per tahun, dengan jumlah kendaraan mencapai lebih dari 3,8 juta unit pada 2025 dan diproyeksikan menembus 10 juta unit pada 2040. Peningkatan tersebut jauh melampaui pertumbuhan kapasitas jalan, sehingga menimbulkan ketidakseimbangan mendasar dalam sistem transportasi perkotaan. Akibatnya, jalan-jalan utama seperti Ahmad Yani, Raya Darmo, dan Diponegoro mengalami derajat kejenuhan tinggi dengan tingkat pelayanan (LOS) kategori C.

Urbanisasi juga mendorong perubahan pola perjalanan dengan konsentrasi aktivitas ekonomi, pendidikan, dan industri di pusat kota. Fenomena ini memperkuat ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi karena transportasi publik belum sepenuhnya terintegrasi dan merata. Meskipun Pemerintah Kota Surabaya telah meluncurkan Suroboyo Bus (BRT) dan mengembangkan kereta komuter wilayah Gerbangkertosusila, penggunaannya masih terbatas akibat minimnya integrasi moda dan aksesibilitas stasiun.

Selain aspek transportasi, urbanisasi memicu perluasan kota (urban sprawl) ke wilayah pinggiran tanpa perencanaan tata ruang yang matang. Ketimpangan antara pusat kota dan wilayah pinggiran dalam ketersediaan fasilitas transportasi memperburuk beban lalu lintas dan memperpanjang jarak tempuh harian. Dampak lanjutannya ialah penurunan kualitas udara dan kesehatan masyarakat, dengan emisi PM2,5, PM10, dan CO_2 meningkat signifikan akibat padatnya kendaraan bermotor. Pemerintah Kota Surabaya telah berupaya mengatasi permasalahan ini melalui pengembangan transportasi massal, manajemen kebutuhan transportasi (TDM), serta rencana trem dan monorel. Namun, efektivitas kebijakan tersebut masih bergantung pada konsistensi pelaksanaan, dukungan anggaran, dan perubahan perilaku masyarakat dalam beralih ke moda transportasi umum.

Secara keseluruhan, urbanisasi berpengaruh langsung terhadap peningkatan mobilitas dan kemacetan di Surabaya. Tekanan populasi, pertumbuhan kendaraan bermotor, dan ketidakseimbangan kapasitas jalan merupakan faktor utama yang saling berinteraksi dalam memperburuk kemacetan. Oleh karena itu, dibutuhkan kebijakan terpadu yang menggabungkan pengendalian urbanisasi, perbaikan tata ruang, serta penguatan transportasi publik berkelanjutan sebagai solusi jangka panjang.

Pertumbuhan penduduk dan urbanisasi di Kota Surabaya memiliki hubungan erat dengan peningkatan kemacetan lalu lintas. Peningkatan jumlah penduduk yang mencapai lebih dari tiga juta jiwa pada tahun 2024 mendorong kebutuhan ruang, sarana transportasi, serta aktivitas ekonomi yang semakin padat. Arus urbanisasi dari daerah sekitar seperti Gresik, Sidoarjo, dan Lamongan memperkuat laju pertumbuhan penduduk dan memperluas distribusi aktivitas perkotaan ke wilayah sub-urban. Fenomena urbanisasi muda yang didominasi kelompok usia produktif meningkatkan intensitas mobilitas harian, baik untuk bekerja, bersekolah, maupun aktivitas ekonomi lainnya. Kondisi ini memperbesar permintaan terhadap transportasi publik, namun ketidaksiapan sistem angkutan umum membuat masyarakat lebih bergantung pada kendaraan pribadi. Akibatnya, volume lalu lintas meningkat tajam dan menurunkan kinerja jalan pada kawasan beraktivitas tinggi.

Penelitian-penelitian terdahulu menunjukkan bahwa urbanisasi yang disertai perubahan penggunaan lahan mempercepat kemacetan. Aktivitas komersial di sepanjang Jalan Ahmad Yani dan Ketintang, serta praktik parkir di tepi jalan kawasan Kapasan, mempersempit kapasitas jalan dan meningkatkan derajat kejenuhan hingga di atas 0,8, menunjukkan kondisi arus lalu lintas yang hampir jenuh. Selain faktor demografis, keterbatasan infrastruktur jalan memperburuk situasi. Pertambahan jalan melalui pembangunan frontage road belum efektif menekan kemacetan karena pertumbuhan kendaraan bermotor jauh lebih cepat dibanding peningkatan kapasitas jalan. Secara sistematis, hubungan tersebut dapat digambarkan sebagai rantai kausal: pertumbuhan penduduk → urbanisasi → peningkatan kepadatan dan aktivitas ekonomi → kemacetan lalu lintas → peningkatan mobilitas harian. Kemacetan di Surabaya dengan demikian bukan hanya persoalan teknis transportasi, melainkan hasil interaksi kompleks antara faktor demografis, spasial, dan infrastruktur. Penanganannya perlu dilakukan melalui pendekatan integratif yang mencakup pengendalian pertumbuhan penduduk, penataan ruang adaptif, serta penguatan sistem transportasi publik yang berkelanjutan.

SIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk dan urbanisasi di Kota Surabaya memberikan dampak signifikan terhadap peningkatan kepadatan wilayah dan kemacetan lalu lintas. Pertumbuhan penduduk yang mencapai rata-rata 0,42% per tahun dan diperkuat oleh arus migrasi dari wilayah sekitar mendorong peningkatan kebutuhan ruang, sarana transportasi, serta tekanan terhadap daya dukung kota.

Fenomena urbanisasi pesat telah memperluas aglomerasi Gerbangkertosusila dan memicu mobilitas komuter harian dalam skala besar, sementara infrastruktur jalan dan transportasi publik tidak berkembang secepat pertumbuhan kendaraan bermotor yang mencapai 6,4% per tahun. Akibatnya, kemacetan kronis terjadi di koridor utama seperti Jalan Ahmad Yani, Raya Darmo, dan Diponegoro, yang menurunkan efisiensi mobilitas dan menimbulkan kerugian ekonomi lebih dari Rp1,5 triliun per tahun.

Kemacetan di Surabaya merupakan hasil interaksi kompleks antara faktor demografis, spasial, dan transportasi, di mana pertumbuhan penduduk memperkuat urbanisasi, urbanisasi meningkatkan mobilitas, dan mobilitas berlebih mempercepat kemacetan. Meskipun pemerintah telah melakukan berbagai upaya seperti pengoperasian Suroboyo Bus, pembangunan frontage road, dan rencana pengembangan trem serta monorel, efektivitasnya masih memerlukan dukungan

implementasi yang konsisten, perencanaan tata ruang adaptif, serta perubahan perilaku masyarakat dalam menggunakan transportasi publik.

Secara keseluruhan, permasalahan kemacetan di Surabaya tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga mencerminkan ketidakseimbangan antara pertumbuhan penduduk, urbanisasi, dan perencanaan kota. Diperlukan kebijakan integratif yang menyeimbangkan pembangunan wilayah, pengendalian pertumbuhan penduduk, dan penguatan sistem transportasi berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Anggraeni, D. P., Renatasari, C., Pakpahan, P. A., & Wati, S. F. (2024). Analisis Peningkatan Jumlah Transportasi Kota Surabaya Menggunakan Sistem Dinamik. Jurnal Multidisiplin Ilmu, 3(2). https://doi.org/10.31004/koloni.v3i2.649

Anwar, M. C. (2024, Desember 03). IPM Surabaya 2024 Capai 84,69, Bayi Baru Lahir Punya Harapan Hidup 76,02 Tahun Artikel ini telah tayang di JatimTIMES.com dengan judul "IPM Surabaya 2024 Capai 84,69, Bayi Baru Lahir Punya Harapan Hidup 76,02 Tahun". Baca selengkapnya di: https://jatimtime. Jatim Times.com. Retrieved Oktober Kamis, 2025, from https://jatimtimes.com/baca/326715/20241203/061100/ipm-surabaya-2024-capai-84-69bayi-baru-lahir-punya-harapan-hidup-76-02tahun#google_vignette

Ardiansyah, M. R., & Tjendani, H. T. (2025). A Journal TRAFFIC PERFORMANCE ANALYSIS DUE TO SHOPPING CENTER ACTIVITIES (Case Study of Ahmad Yani Street, Ketintang Street and Ahmad Yani-Ketintang Street Intersection Surabaya). Jurnal Teknik Sipil, 6(2). https://doi.org/10.51988/jtsc.v6i2.321

Aryanti, T. N., & Aulia, S. S. (2024). ANALISIS KEBIJAKAN SUROBOYO BUS DALAM PERSPEKTIF PROBLEM TREE ANALYSIS. Jurnal Media Akademik, 2(5). https://doi.org/10.62281/v2i5.288

Bappeda Litbang Kota Surabaya. (2024). Laporan Pengembangan Transportasi Kota Surabaya. Pemerintah Kota Surabaya. Retrieved Oktober 16, 2025, from https://bappedalitbang.surabaya.go.id/images/File%20Upload/Pengembangan%20Transporta si%20Surabaya.pdf

Boga, P., Hernawan, D., & Pratidina, G. (2024). Analisis Implementasi Kebijakan Polsek dalam Penaganan Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Ciawi. Jurnal Karimah Tauhid, 3(2). https://doi.org/10.30997/karimahtauhid.v3i2.11940

BPS. (2017). Statistik komuter Gerbangkertosusila hasil survei komuter Gerbangkertosusila 2017.

BPS. (2024). Kota Surabaya dalam angka 2024.

BPS. (2025). Kota Surabaya dalam angka 2025.

Chang, Y. S., Jo, S. J., Lee, Y. T., & Lee, Y. (2021). Population Density or Populations Size. Which Factor Determines Urban Traffic Congestion? 13(8). //doi.org/10.3390/su13084280

Darmawan, A. D. (2024, Desember 18). Data BPS 2024, 21,47% Penduduk Kota Surabaya Masih Anak-Anak. Databoks. Retrieved Oktober Kamis, 2025, from https://databoks.katadata.co.id/demografi/statistik/c97354cd852ed9e/data-bps-2024-21-47 penduduk-kota-surabaya-masih-anak-anak September

Disdukcapil.Surabaya. (2024). Analisis Dampak Kependudukan (Urbanisasi dan Masalah Sosial). Retrieved 27, 2025, from https://disdukcapil.surabaya.go.id/wp content/uploads/2025/01/LAPORAN-AKHIR-KAJIAN-URBANISASI-KOTA SURABAYA-231224.pdf

Harahap, F. R. (2013). Dampak Urbanisasi Bagi Perkembangan Kota Di Indonesia. Jurnal Society, 1(1). https://doi.org/10.33019/society.v1i1.40

Mangatur, Edison, & Suandi. (2018). Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Pendapatan Masyarakat dan Aksesibilitas Di Kota Jambi. Jurnal Pembangunan Berkelanjutan, 1(1), 2622–2310.

Novita, D. (2022, Juni). Analisis Permasalahan Transportasi Berkelanjutan di Kota Metropolitan Surabaya : Studi Kasus Perkotaan Padat Penduduk. Jurnal Manajemen

Bisnis Transportasi dan Logistik, 8(1). DOI: https://doi.org/10.54324/j.mbtl.v8i1.1251

Pemerintah Kota Surabaya - Satu Data Surabaya. (2023). Bab VIII Transportasi dan Pariwisata. https://satudata.surabaya.go.id/files/sektoral/2023/8_Bab_VIII_Transportasi_dan_Pariwisata. pdf

Pemerintah Kota Surabaya – Satu Data Surabaya. (2024). Bab III Penduduk dan Tenaga Kerja Kota Surabaya 2024. https://satudata.surabaya.go.id/files/sektoral/2024/3_Bab_III_Penduduk_dan_Tenaga_Kerja. pdf

Perwali Surabaya. (2024). Peraturan Wali Kota Surabaya Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Daerah. [Jaringan Dokumentasi dan Informasi Hukum (JDIH) Kota Surabaya. (2024).]. Retrieved Oktober 16, https://jdih.surabaya.go.id/uploads/peraturan/2024perwali3578118.pdf 2025, from

Pramono, S. (2019). Evaluasi Kebijakan Pembangunan Frontage Roads Dalam Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Surabaya. Jurnal Ilmiah Manajemen Publik dan Kebijakan Sosial, 3(2). https://doi.org/10.25139/jmnegara.v3i2.1432

Qodhari, D., & Khudhori, K. U. (n.d.). Determinan Peningkatan Urbanisasi Di Negara-Negara ASEAN. Jurnal Magister https://doi.org/10.14421/jmes.2024.031-05 Ekonomi Syariah, 3(1), 79-90.

Salim, H. (2023). Fenomena Urbanisasi Kota Surabaya (Studi Pertambahan Penduduk Berusia Muda). Prospending Seminar https://proceeding.unesa.ac.id/index.php/sniis/article/view/871/338 Nasional.

Suryani, E., Hendrawan, R. A., Adipraja, P. F., Wibisono, A., & Dewi, L. P. (2021). Urban mobility modeling to reduce traffic congestion in Surabaya: a system dynamics framework. Journal of Modelling in Management, 16(1), 36-69. https://doi.org/10.1108/JM2-03-2019 0055

Utomo, D. P. (2014). Permintaan Perjalanan Angkutan Umum Massal Kota Surabaya. Journal of Industrial Research and Innovation, 8(2). DOI: https://doi.org/10.29122/mipi.v8i2.3650

Waidah, D. F., & Pernanda, O. (2020). ANALISIS PENGARUH KEPADATAN PENDUDUK TERHADAP PDRB PER KAPITA DI KABUPATEN KARIMUN TAHUN 2013-2017. PELITA KOTA, 1(1). https://www.neliti.com/id/publications/351202/analisis-pengaruh kepadatan-penduduk-terhadap-pdrb-per-kapita-di-kabupaten-karim