



TUGAS AKHIR - RP 14 1501

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA
BERDASARKAN AKSESIBILITAS**

FELICIA ESTERLITA NUGROHO
08211440000102

Dosen Pembimbing
Hertiari Idajati, S.T., M.Sc.

DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2018



TUGAS AKHIR - RP 14 1501

ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

FELICIA ESTERLITA NUGROHO
NRP. 08211440000102

Dosen Pembimbing
Hertiari Idajati, S.T., M.Sc.

DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2018



FINAL PROJECT - RP 09 1501

DEVELOPMENT OF CULTURAL AND HISTORICAL TOURISM ROUTES OF SURABAYA BASED ON ACCESSIBILITY

FELICIA ESTERLITA NUGROHO
NRP. 08211440000102

Supervisor:
Hertiari Idajati, S.T., M.Sc.

DEPARTEMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
Faculty of Architecture, Design, and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya 2018

LEMBAR PENGESAHAN

ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

TUGAS AKHIR

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Pada

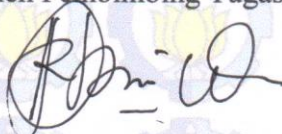
Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

FELICIA ESTERLITA NUGROHO

NRP: 08211440000 102

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir:



Hertiari Idajati, S.T., M.Sc.

NIP. 19780213 201212 2 002



SURABAYA, JULI 2018

ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

Nama Mahasiswa : Felicia Esterlita Nugroho
NRP : 0821144000102
Departemen : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Hertiari Idajati, S.T., M.Sc.

Abstrak

Kota Surabaya memiliki potensi objek maupun kawasan daya tarik wisata budaya dan sejarah yang berkembang. Potensi tersebut ditunjukkan dengan peningkatan wisata budaya dan sejarah pada tahun 2017. Wisatawan di Surabaya memiliki karakteristik waktu singgah yang terbatas dan tidak didukung aksesibilitas yang baik, sehingga menyebabkan tingkat kunjungan tidak merata di setiap DTW.

Tujuan dari penelitian ini adalah merumuskan arahan pengembangan jalur wisata untuk mengkoneksikan wisatawan dengan DTW budaya dan sejarah dengan peningkatan akses. Proses penelitian yang bersifat kualitatif ini diawali dengan pembentukan jalur wisata dan pemilihan indikator serta variabel prioritas melalui metode analytical hierarchy proses (AHP). Proses kedua yaitu, theoretical descriptive analysis untuk menemukan kriteria spesifik dalam pembentukan jalur. Metode terakhir descriptive analysis dari hasil wawancara stakeholder kunci untuk menemukan arahan setiap jalur yang telah dibentuk.

Hasil analisis dirumuskan bahwa terdapat tema 5 kelompok jalur wisata budaya dan sejarah di Surabaya. Tema sejarah maritim diarahkan penyediaan jembatan penyeberangan untuk peningkatan akses di DTW Monumen Jalesveva Jayamahe dan Pelabuhan Tradisional Kalimas, penyediaan parkir, jembatan dan fasilitas akomodasi. Tema bangunan kolonial lebih diarahkan penyediaan moda transportasi umum, halte, dan trotoar. Tema perjuangan

kemerdekaan dengan arahan peningkatan aktifitas dalam DTW, penambahan halte, dan fasilitas toko souvenir. Tema budaya di Kampung Ampel dan Pecinan dengan arahan peningkatan kualitas dan kuantitas moda transportasi, penataan ruang parkir, penyediaan halte dan trotoar. Terakhir untuk tema permukiman kolonial adalah arahan penambahan jembatan penyeberangan untuk menghubungkan DTW yang dekat, hingga mendorong penambahan akomodasi dan rumah makan yang terintergrasi dengan toko souvenir.

Kata Kunci: Jalur Wisata, Budaya dan Sejarah, Aksesibilitas

DEVELOPMENT OF CULTURAL AND HISTORICAL TOURISM ROUTE OF SURABAYA BASED ON ACCESSIBILIY

Author Name : Felicia Esterlita Nugroho
NRP : 0821144000102
Departement : Perencanaan Wilayah dan Kota
Advisor : Hertiari Idajati, S.T., M.Sc.

Abstract

Surabaya is one of the city in Indonesia with heritage tourism destinations (TD) potential shows by the increase of tourist by 54% in 2017. However tourist behavior who come to visit just transit to another tourism destination or have a short time to visit. That short period of time visit also unsupported with good accessibility. Thus, causing uneven visits in each TD.

The aim of this research is to formulate the development of tourism route to connect the tourist and TDs object in Surabaya. This qualitative research process begins with the establishment of a tourism route with prioritize of indicators and variables through analytical hierarchy process (AHP) method. The second process is, theoretical descriptive analysis to find the specific criteria in establish the route. The last method of descriptive analysis of key stakeholder interviews to find the development recommendation of tourism route that has been established.

The results of the analysis that there are 5 thematic groups of cultural and historical tourism in Surabaya. The maritime history theme recommended to provide crossing bridges for increased access at TD Jalesveva Jayamahe Monument and Kalimas Traditional Port, provide parking, bridges and accommodation facilities. The theme of colonial buildings directed more towards the provision of public transportation modes, bus stops and sidewalks. The theme of the 'Surabaya's independence' directed to increase the activity in TDs, the

addition of bus stops, and souvenir shop facilities. Cultural themes in Kampong Ampel and Chinatown directed to increase the quality and quantity of transportation modes, the arrangement of parking spaces, the provision of bus stops and sidewalks. Lastly for the theme of 'colonial settlements', adding pedestrian bridges to connect the nearby DTWs, encourage the addition of accommodation and restaurants that are integrated with the souvenir shop.

Keywords: *tourism route, culture and heritage, accessibility*

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan anugrah-Nya penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “Arahan Pengembangan Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya berdasarkan Aksesibilitas”.

Penulis berterima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam proses penyelesaian Tugas Akhir, yaitu:

1. Kedua orang tua, Agus T.M Nugroho dan Ibu Wuryani atas perhatian dan dukungan moral serta materiil yang diberikan kepada penulis.
2. Ibu Hertiarı Idajati, ST., M.Sc sebagai Pembimbing Tugas Akhir. Terima kasih atas bimbingan, saran, kritik dan kesabaran yang telah diberikan selama proses penyusunan Tugas Akhir.
3. Bapak Nursakti Adhi P, S.T., M.Sc, Bapak Arwi Yudhi Koswara, ST, MT, sebagai dosen penguji. Terima kasih atas saran dan kritik yang membangun.
4. Bapak Dr. Eko Budi Santoso, ST., MT sebagai dosen wali. Terima kasih atas inspirasi, semangat, motivasi dan keyakinan untuk memperdalam ilmu di bidang Planologi.
5. Seluruh dosen dan karyawan Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota yang tidak dapat disebutkan satu per satu atas bantuan dan dukungan yang diberikan.
6. Badan Perencanaan Wilayah dan Kota Surabaya, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya, Abby Tour dan Travel, Pengelola House of Sampoerna, sebagai responden dalam penelitian yang telah memberikan data dan informasi yang dibutuhkan.
7. Teman-teman angkatan 2014 di Apis Dorsata atas kebersamaan, bantuan, dukungan, serta semangat yang sama-sama dibangun. Semoga sukses.
8. Sahabat dan teman pelayanan PT di GPIB Maranatha Surabaya: Marc, Vensca, Paulus, Anggi, Renata, Arsa, Jeanifer, Kevin dan Adette atas kebersamaan setiap

Minggu dan semangat yang diberikan untuk terus melayani serta menjadi berkat. *Jesus bless and thank you!*

9. Teman-teman, orang tua, dan pihak-pihak lain yang telah membantu dalam kelancaran tugas akhir serta yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan sehingga berharap kritik dan saran yang membangun untuk lebih baik dalam menuliskan kedepannya. Harapan melalui Tugas Akhir dapat bermanfaat bagi penulis sendiri maupun kepada pembaca. Terima Kasih

Surabaya, 26 Juni 2018

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
ABSTRAK.....	iv
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR PETA.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Permasalahan.....	5
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	5
1.4 Ruang Lingkup.....	5
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan.....	6
1.4.3 Ruang Lingkup Substansi.....	6
1.5 Manfaat Penelitian.....	6
1.5.1 Manfaat Teoritis.....	6
1.5.2 Manfaat Praktis.....	6
1.6 Sistematika Pembahasan.....	31
1.7 Kerangka Alur Berpikir.....	31
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	33
2.1 Konsep Pengembangan Wisata Kota.....	33
2.1.1 Pengertian Wisata Kota.....	33
2.1.2 Karakteristik Wisatawan.....	34
2.1.3 Tipologi Wisata.....	36
2.1.2.1 Wisata Budaya.....	38
2.1.2.2 Wisata Sejarah.....	39
2.2 Konsep Pengembangan Wisata.....	41
2.2.1 Komponen Wisata.....	41
2.2.2 Pengembangan Wisata Melalui Aksesibilitas.....	44
2.2.3 Jalur Wisata.....	46
2.3 Sintesa Tinjauan Pustaka dalam Penelitian.....	51

BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	52
3.1 Pendekatan Penelitian.....	52
3.2 Jenis Penelitian	52
3.3 Variabel Penelitian	53
3.4 Populasi dan Sampel.....	55
3.5 Metode Pengumpulan Data	58
3.5.1 Metode Pengumpulan Data Primer	59
3.5.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder	60
3.6 Teknis Analisis Data.....	62
3.6.1 Prioritas Variabel Pembentuk Jalur Wisata	62
3.6.2 Analisis Kriteria dan Pembentukan Jalur Wisata berdasarkan Variabel Prioritas.....	64
3.6.3 Analisis Arahan Pengembangan Jalur Wisata DTW Budaya dan Sejarah	66
3.7 Tahapan Penelitian	69
 BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	 72
4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	72
4.1.1 Orientasi Wilayah Penelitian	72
4.1.2 Kondisi Umum Kepariwisata Kota Surabaya	72
4.1.3 Kondisi Eksisting DTW Budaya dan Sejarah.....	76
4.1.4 Kondisi Aksesibilitas Wisata Kota Surabaya	92
4.1.4.1 Karakteristik Kedekatan Jarak antar DTW	92
4.1.4.3 Karakteristik Moda Transportasi	104
4.1.5 Kondisi Fasilitas Wisata Kota Surabaya.....	110
4.2 Identifikasi Indikator dan Variabel Prioritas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah.....	115
4.2.1 Identifikasi Indikator Prioritas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya	115
4.2.2 Identifikasi Daya Tarik Wisata (DTW) sebagai Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah.....	116
4.2.3 Indikator Aksesibilitas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah.....	117
4.2.4 Indikator Fasilitas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah.....	117

4.3	Analisis Kriteria untuk Pembentukan Jalur Wisata DTW Budaya dan Sejarah.....	119
4.4	Analisis Pembentukan Jalur Wisata DTW Budaya dan Sejarah berdasarkan Variabel Prioritas	129
4.4.1	Pembentukan Jalur Wisata berdasarkan Diferensiasi Atraksi DTW.....	130
4.4.2	Pembentukan Jalur Wisata DTW Kota Surabaya berdasarkan Aksesibilitas.....	137
4.4.2.1	Kedekatan Jarak.....	137
4.4.2.2	Ketersediaan Moda Transportasi	143
4.4.2.3	Kondisi Akses Jalan.....	149
4.4.2.4	Ketersediaan Fasilitas Transportasi	156
4.4.3	Ketersediaan Fasilitas Akomodasi, Rumah Makan, dan Toko Souvenir tiap Kelompok Jalur.....	160
4.4.4	Hasil Analisis Pembentukan Jalur DTW Budaya dan Sejarah Kota Surabaya	164
4.5	Arahan Pembentukan Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya.....	167
4.5.1	Arahan Pembentukan Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kelompok 1	177
4.5.2	Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 2.....	178
4.5.3	Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 3.....	180
4.5.4	Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 4.....	181
4.5.5	Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 5.....	183
4.5.6	Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 6.....	185
	BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	187
5.1	Kesimpulan	187
5.2	Rekomendasi.....	190
	DAFTAR PUSTAKA	191
	Lampiran 1. <i>Analisis Stakeholder</i>	197
	Lampiran 2. <i>Hasil Pengisian Kuesioner</i>	199

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Kerangka Berfikir	32
Gambar 4.1. Gedung Cagar Budaya (kiri), Hasil Revitalisasi di Jalan Tunjungan (kanan).	76
Gambar 4.2. Persimpangan Jalan Gubernur Suryo, Jalan Tunjungan.....	96
Gambar 4.3. Angkutan Umum di Surabaya berupa Bus Kota dan Lyn.....	106
Gambar 4.4. Fasilitas Pendukung Wisata seperti Trotoar dan Rambu serta Jembatan Penyeberangan.....	107
Gambar 4.5. Fasilitas Parkir <i>Off-street</i> dan <i>On-Street</i>	107
Gambar 4.6. Fasilitas Halte Transportasi di Jl. Rajawali	108
Gambar 4.7. Akomodasi dan Rumah Makan Surabaya	110
Gambar 4.8. Hierarki Prioritas Faktor	116
Gambar 4.9. Hierarki Prioritas Variabel Aksesibilitas	117
Gambar 4.10. Hierarki Prioritas Variabel Fasilitas	118
Gambar 4.20. Proses Penggabungan Peta Kriteria dalam Membentuk Jalur Wisata.....	165

DAFTAR PETA

Peta 1.1	Deliniasi Wilayah Penelitian	7
Peta 4.1	Titik Objek DTW Wisata Budaya dan Sejarah	68
Peta 4.2	Ketersediaan Jaringan Jalan	112
Peta 4.3	Ketersediaan Fasilitas Transportasi.....	113
Peta 4.4	Ketersediaan Fasilitas Wisata	114
Peta 4.5	Ketersediaan DTW Berdasarkan Diferensiasi Atraksi DTW	135
Peta 4.6	Hasil Pengelompokan DTW berdasarkan Diferensiasi Atraksi.....	136
Peta 4.7	Keterkaitan Kelompok DTW 1,2, dan 3 Berdasarkan Kedekatan Jarak	141
Peta 4.8	Keterkaitan Kelompok DTW 4,5, dan 6 Berdasarkan Kedekatan Jarak	142
Peta 4.9	Keterkaitan Kelompok DTW 1,2, dan 3 Berdasarkan Ketersediaan Moda	147
Peta 4.10	Keterkaitan Kelompok DTW 4,5, dan 6 Berdasarkan Ketersediaan Moda	148
Peta 4.11	Keterkaitan Kelompok DTW 1,2, dan 3 Berdasarkan Kondisi Akses Jalan.....	154
Peta 4.12	Keterkaitan Kelompok DTW 4,5, dan 6 Berdasarkan Kondisi Akses Jalan.....	155
Peta 4.13	Keterkaitan Kelompok DTW 1,2, dan 3 Berdasarkan Fasilitas Transportasi	158
Peta 4.14	Keterkaitan Kelompok DTW 4,5, dan 6 Berdasarkan Fasilitas Transportasi	159
Peta 4.15	Hasil Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Surabaya	166
Peta 4.16	Peta Arahkan Jalur Wisata 1.....	171
Peta 4.17	Peta Arahkan Jalur Wisata 2 dan 3.....	172
Peta 4.18	Peta Arahkan Jalur Wisata 4 dan 5.....	174
Peta 4.19	Peta Arahkan Jalur Wisata 6.....	175

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. <i>Analisis Stakeholder</i>	197
Lampiran 2. <i>Hasil Kuesioner</i>	199

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan pariwisata saat ini bertumbuh pesat sejak Kementerian Pariwisata melakukan strategi pemasaran ke berbagai negara (Kemenpar, 2015). Menurut UNWTO (2014), pariwisata merupakan sektor unggulan pembangunan kesejahteraan melalui pendapatan ekspor, penciptaan lapangan kerja, pengembangan usaha, dan infrastruktur. Selain itu, pariwisata telah mengalami ekspansi dan diversifikasi berkelanjutan serta menjadi salah satu sektor pertumbuhan yang terbesar dan tercepat pertumbuhannya di dunia (UNWTO, 2016). Hal tersebut ditunjukkan dengan jumlah perjalanan wisatawan internasional menunjukkan pertumbuhan positif setiap tahunnya, yaitu 25 juta orang pada tahun 1950, 278 juta orang tahun 1980, 528 juta orang tahun 1995 dan 1,1 miliar orang pada tahun 2014 (WTTC, 2015). Indonesia juga mengalami pertumbuhan wisatawan sehingga melebihi rata-rata dunia, yaitu 10,63% pada tahun 2015 (Kemenpar, 2015). Pertumbuhan tersebut karena adanya daya tarik potensi wisata dan keunikan budaya dan sejarah Indonesia sehingga dapat menarik wisatawan domestik dan internasional (Lestari dan Aprilia, 2013).

Pengembangan wisata budaya dan sejarah tersebut penting karena Surabaya tidak memiliki daya tarik alam, namun memiliki keunikan sejarah dan budaya yang potensial apabila dikembangkan. Surabaya sendiri berdiri sejak tahun 1293 menjadi salah satu kota tua di Indonesia yang peradabannya masuk melalui sungai Kalimas sehingga memiliki pelabuhan yang tua (Bappeda Provinsi Jatim, 2013). Keberadaan pelabuhan tua tersebut karena sungai Kalimas memiliki peran vital bagi masuknya perdagangan di Surabaya serta menjadi salah satu sarana transportasi air yang ramai sejak penguasaan VOC di

Indonesia. Budaya Arab, Cina, dan Kolonial masuk melalui perdagangan secara tidak langsung menjadikan Surabaya sebagai kota tua yang memiliki karakter kota lama di sepanjang sungai Kalimas (Bappeda Provinsi Jatim, 2013). Budaya dan sejarah tersebut merupakan bagian dari kota lama yang tidak dapat dipisahkan (Putra, 2005). Sehingga banyak ragam objek Daya Tarik Wisata (DTW) budaya dan sejarah di sekitar Sungai Kalimas. Beberapa diantaranya adalah Balai Kota Surabaya, Kawasan Tunjungan, Gedung Grahadi, Tugu Pahlawan, Monumen Jenderal Soedirman, Monumen Kapal Selam dan Balai Pemuda (Review RIPPDA, 2017).

Potensi daya tarik budaya dan sejarah yang dimiliki Surabaya dilihat dengan adanya tren peningkatan kunjungan dari tahun 2013 hingga tahun 2016. Pada tahun 2015 meningkat sebesar 8% dari tahun 2014 dan kemudian meningkat 18% di tahun 2016. Dengan peningkatan tertinggi pada tahun 2014 sebesar 45,3 persen. Hal tersebut juga didukung dengan keberadaan Bandara Internasional Juanda sehingga Surabaya menjadi target destinasi wisata prioritas (Ratman, 2016). Review Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPDA) Kota Surabaya tahun 2017 menunjukkan wisata budaya dan sejarah menarik 54,21% kunjungan wisatawan mancanegara (wisman) dari seluruh DTW yang ada di Kota Surabaya.

Namun, data Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya dalam Review RIPPDA Kota Surabaya (2017), menunjukkan ketimpangan jumlah pengunjung pada DTW, seperti misalnya pada Monumen Kapal Selam dengan 323.875 orang sedangkan DTW Djoko Dolog hanya 952 orang pengunjung sepanjang tahun 2016. Ketimpangan terlihat lebih jelas pada kunjungan wisatawan mancanegara, pengunjung DTW House of Sampoerna sebesar 34.450 orang, sedangkan DTW Loka Jala Crana tidak memiliki pengunjung pada tahun 2016.

Karakteristik wisatawan yang masuk ke Surabaya terutama wisatawan mancanegara, hanya menjadikan Surabaya sebagai tempat singgah atau transit sementara sebelum melanjutkan

wisata ke Bromo, Tengger (Review RIPPDA, 2017). Hal tersebut karena adanya bandara Juanda serta Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pintu masuk (Ratman, 2016). Dalam Review RIPPDA Kota Surabaya (2017), 50% wisatawan mancanegara yang masuk ke Surabaya melalui Bandara Juanda cenderung membeli paket wisata untuk ke Bromo dan sekitarnya. Fakta tersebut menjadi kendala karena Surabaya dengan potensi DTW yang beragam, hanya menjadi tempat transit sementara sebelum berwisata ke daerah lain. Sehingga kunjungan wisatawan menjadi singkat (Review RIPPDA, 2017). Padahal menurut jurnal penelitian Victoria University mengenai *Tourism Behavior*, wisatawan mempunyai keinginan untuk mengunjungi banyak destinasi wisata (*tourism destinations*) dan beragam atraksi dalam suatu tempat dan waktu (Miah, *et al*, 2017).

DTW yang beragam dan telah banyak direvitalisasi oleh pemkot Kota Surabaya sulit dijangkau oleh wisatawan karena akses yang rendah (RDTRK UP. Tunjungan, 2010). Akses yang buruk tersebut terlihat dari moda dan kondisi jalan. Wisatawan yang mengandalkan bus wisata pemerintah kota dan House of Sampoerna, terhambat jumlah bus yang tidak memadai dengan jumlah wisatawan yang datang. Hal tersebut terlihat dari jumlah tempat duduk untuk 22 orang dalam satu bus dengan wisatawan yang berkunjung lebih dari 100 orang perhari (Arsip House of Sampoerna, 2014). Selain itu banyak DTW terutama budaya dan sejarah yang belum terlayani bus wisata dan kurangnya fasilitas akses ke transportasi umum sehingga masyarakat lebih memilih angkutan pribadi. Rendahnya aksesibilitas dan kurangnya jaringan pelayanan bus wisata mengakibatkan masyarakat harus menggunakan angkutan umum dan melakukan beberapa kali pindah angkutan dari titik awal hingga ke tujuan (Aminah, 2007). Kemudian aksesibilitas wisatawan ke transportasi umum berupa lyn di Surabaya juga menghambat karena tidak memadai dari segi jumlah dan kualitas layanan yang buruk terlihat dari lamanya waktu tunggu (RDTRK UP Wonokromo, 2010).

Selain sulit dijangkau karena jarak antar DTW jauh, wisatawan juga kesulitan untuk mencapai objek yang dekat. Kesulitan tersebut karena adanya kemacetan yang mengganggu arus lalu lintas dan mengurangi kapasitas jalan serta trotoar (RDTRK UP Tanjung Perak, 2010). Akibat hambatan samping berupa PKL dan parkir *on-street*, tidak ada jembatan penyeberangan, tidak ada akses ke Sungai Kalimas, dan adanya jalan memutar yang cukup jauh Sulitnya aksesibilitas tersebut juga menghambat aktifitas berwisata (Ratman, 2016).

Adanya kendala-kendala diatas, arahan pengembangan jalur wisata menjadi penting untuk memberi kemudahan akses ke DTW budaya dan sejarah secara mandiri. Mengingat fungsi jalur wisata menurut Csapó (2012) ialah untuk mempermudah wisatawan dalam melakukan kegiatan wisata secara mandiri, memahami suatu alur perjalanan wisata, menghubungkan wisatawan ke DTW lokal, dan meningkatkan minat pada budaya dan sejarah. Dengan pengembangan jalur wisata, beberapa objek wisata dapat rangkai dalam jalur mudah diakses sehingga wisatawan dapat dengan mudah menentukan objek apa saja yang ingin dinikmati dalam batasan waktu yang dimiliki (Csapó 2012).

Dalam Review RIPPDA pada tahun 2017, bahwa jalur wisata budaya dan sejarah perlu dikembangkan terutama di sepanjang Sungai Kalimas sebagai jalur kota lama. Jalur dalam penelitian ini dibahas lebih detail dibanding jalur wisata yang telah ada di RIPPDA saat ini. Detail yang dimaksud adalah pembahasan mengenai aksesibilitas antar objek daya tarik wisata sehingga wisatawan dapat dengan mudah mencapai DTW.

Maka dari itu, penelitian ini penting untuk menyediakan arahan pengembangan jalur wisata berdasarkan aksesibilitas setiap DTW budaya dan sejarah kepada wisatawan di sepanjang Kalimas Surabaya melalui jalur wisata. Selain itu, penelitian ini juga mendukung implementasi RDTRK Kota Surabaya yang telah direncanakan. Sehingga adanya arahan pengembangan jalur wisata ini diharapkan dapat memudahkan dan mengefisienkan waktu wisatawan dalam berwisata.

1.2 Rumusan Permasalahan

Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah potensi DTW budaya dan sejarah di Surabaya beragam namun kunjungan wisatawan antar DTW tidak merata akibat wisatawan kesulitan mencapai DTW satu ke yang lain dengan aksesibilitas yang buruk. Sehingga diperlukan peningkatan aksesibilitas dan pengembangan jalur wisata di sekitar Sungai Kalimas. Selain itu, mengingat dalam rencana sebelumnya yang masih belum mempertimbangkan aksesibilitas, sehingga ada peluang untuk membuat arahan berdasarkan akses wisata budaya dan sejarah.

Adapun pertanyaan dalam penelitian yang merumuskan masalah adalah “Bagaimana arahan pengembangan jalur wisata budaya dan sejarah di Kota Surabaya yang dapat menghubungkan DTW dan wisatawan dengan kemudahan akses?”

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian adalah memberikan arahan pengembangan jalur wisata di Kota Surabaya dengan mempertimbangkan kemudahan akses wisatawan ke setiap DTW budaya dan sejarah. Diharapkan jalur wisata ini dapat menghubungkan setiap DTW di Surabaya. Adapun sasaran dalam penelitian untuk mencapai tujuan adalah:

1. Identifikasi indikator dan variabel prioritas pembentuk jalur wisata budaya dan sejarah.
2. Analisis kriteria dan pembentukan jalur wisata DTW berdasarkan indikator dan variabel prioritas.
3. Analisis arahan pengembangan jalur wisata DTW Budaya dan Sejarah Kota Surabaya

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah penelitian ini adalah sepanjang sungai Kalimas di pusat Kota Surabaya (Review RIPPDA, 2017) Dimana penentuan batas deliniasi batas jalur dinamis berdasarkan jaringan jalan dan tidak terbatas pada administrasi wilayah

(Theriault dan Rosiers, 2011). Secara spasial lingkup kawasan wisata budaya dan sejarah Surabaya dapat dilihat pada Peta 1.1.

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Pembahasan yang diangkat dalam penelitian terkait dengan permasalahan aksesibilitas wisata di Kota Surabaya. Jalur yang dipetakan dibatasi pada tema wisata budaya dan sejarah. Identifikasi permasalahan dilakukan dengan dasar isu strategis kunjungan wisatawan ke Kota Surabaya yang tidak merata serta sulitnya akses antara DTW satu dengan yang lainnya. Arahan diharapkan menghasilkan pengembangan jalur wisata budaya dan sejarah dengan pertimbangan alternatif akses yang baik. Aksesibilitas yang dimaksud berupa pembahasan kualitatif dengan melihat fakta di lapangan dan pendapat stakeholder kunci yang mengetahui wisata budaya dan sejarah beserta akses, baik dari moda transportasi, fasilitas, dan kondisi jalan.

1.4.3 Ruang Lingkup Substansi

Adapun ruang lingkup substansi menjelaskan teori-teori yang menunjang penelitian ini. Beberapa teori yang digunakan sebagai acuan dalam penelitian ini adalah teori wisata, wisata budaya dan sejarah, aksesibilitas dalam sistem transportasi, serta konsep jalur wisata.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

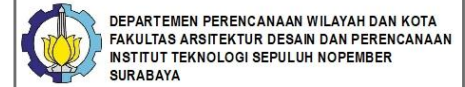
Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah dapat menjadi salah satu referensi penelitian mengenai jalur wisata di Indonesia dan mengembangkan ilmu di bidang perencanaan pariwisata.

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat Praktis dari penelitian ini adalah untuk memberikan masukan bagi pemerintah Kota Surabaya terutama Dinas Kebudayaan dan Pariwisata dalam menembangkan wisata tema budaya dan sejarah di Surabaya dengan mendetailkan jalur wisata berdasarkan aksesibilitas. Dengan adanya pengembangan jalur wisata, diharapkan dapat menarik minat wisatawan dan menghidupkan pariwisata budaya dan sejarah di Kota Surabaya.

690000 000000

695000 000000



**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA
BERDASARKAN AKSESIBILITAS**

**Peta 1.1
DELINIASI WILAYAH PENELITIAN**

Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- ▭ Jembatan Suramadu
- ▭ Sungai
- ▭ Jaringan Jalan
- ▭ Jalan Arteri

9200000 000000

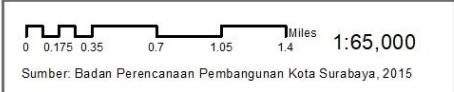
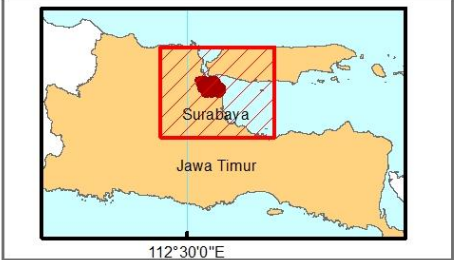
9200000 000000

9195000 000000

9195000 000000



Inset Peta



690000 000000

695000 000000

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan menjelaskan pokok-pokok pikiran yang ada di tiap bab tugas akhir. Adapun sistematika penulisan penelitian ini terdiri dari:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan urgensi penelitian dan rumusan permasalahannya disertai dengan tujuan, sasaran yang hendak dicapai, ruang lingkup, serta manfaat penelitian.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan kajian pustaka terkait dengan teori dan konsep yang digunakan untuk melakukan penelitian sehingga tujuan penelitian dapat tercapai. Adapun teori dan konsep yang dibahas meliputi teori wisata perkotaan, konsep wisata budaya dan sejarah, konsep aksesibilitas dalam sistem transportasi, serta konsep jalur wisata.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan pendekatan yang digunakan dalam proses penelitian, teknik analisis, teknik pengumpulan data serta tahapan analisis yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

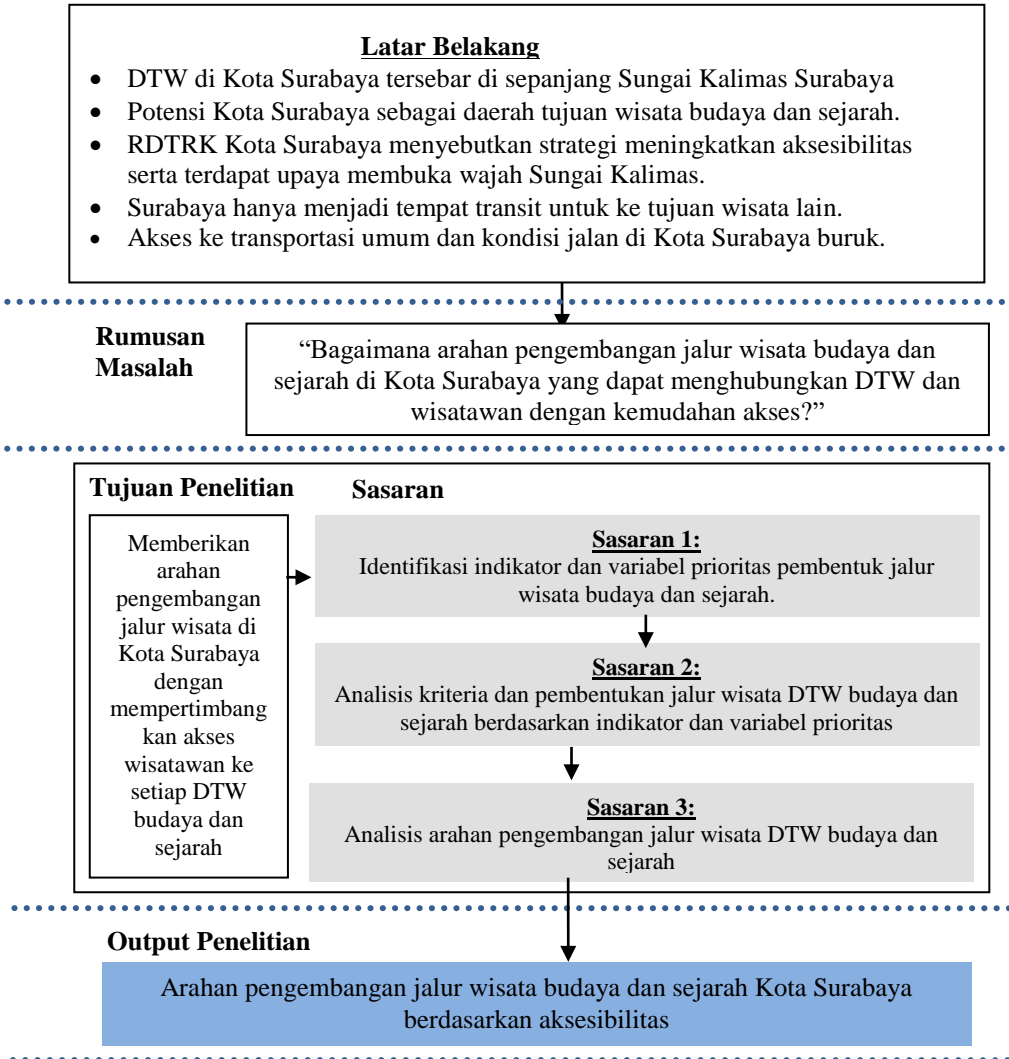
Bab ini menjelaskan tentang kondisi faktual kawasan penelitian dan pembahasan hasil analisis yang diperoleh.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan penutup dari laporan penelitian ini. Pada bab ini berisikan kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah dilakukan serta saran penulis terkait pengembangan dan penelitian lanjutan dari penelitian ini.

1.7 Kerangka Alur Berpikir

Kerangka alur berpikir penelitian ini adalah sebagai berikut.



Gambar 1.1 Kerangka Berfikir

Sumber: Penulis, 2018

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian ini mengenai arahan pengembangan jalur wisata budaya dan sejarah di Kota Surabaya berdasarkan aksesibilitas. Dalam penelitian akan dijawab dengan DTW prioritas di Kota Surabaya mana yang dapat dikunjungi wisatawan dengan akses yang mudah dalam waktu singkat. Bab tinjauan pustaka menjadi dasar dalam menjawab sasaran sehingga tujuan penelitian dapat tercapai.

2.1 Konsep Pengembangan Wisata Kota

2.1.1 Pengertian Wisata Kota

Undang-undang No. 10 tahun 2009 mendefinisikan wisata sebagai kegiatan seseorang melakukan perjalanan dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam waktu singkat. Wisata perkotaan diartikan adanya perjalanan yang dilakukan oleh wisatawan ke kota atau tempat dengan populasi tinggi dengan durasi pendek, yaitu dua hingga tiga hari (UNWTO, 2012). UNWTO juga mengatakan kota adalah pusat budaya, sosial, politik dan perkembangan budaya yang modern sehingga memiliki daya tarik tersendiri. Selain itu, daya tarik kota juga ada pada fasilitas pelayanan yang lengkap (Winarso et al. 2003). Wisatawan tertarik mengunjungi dan berwisata ke kota karena banyaknya daya tarik yang disediakan dan dapat dipenuhi dalamnya (Rasoolimanesh et al. 2017).

Aktifitas wisata kota menjadi strategi pengembangan perekonomian bagi wilayah yang sudah tidak memiliki daya tarik alam untuk wisata (Wardhani 2012). Sehingga banyak negara maju maupun berkembang saat ini mempromosikan wisata kotanya sebagai destinasi karena terdapat bandara sebagai pintu masuk (Wardhani 2012). Awal abad 20, kota-kota di dunia sudah

menyadari daya tarik perkotaan sebagai tujuan wisata karena merupakan letak peleburan budaya nasional, seni, musik, arsitektur, dan design yang megah berada (UNWTO, 2002).

Dari beberapa sumber diatas disimpulkan bahwa **wisata kota dalam konteks penelitian ini adalah untuk pengembangan perjalanan yang dilakukan di pusat sejarah, sosial, politik, budaya dan fasilitas yang modern untuk tujuan rekreasi, maupun mempelajari keunikan daya tarik wisata perkotaan yang dikunjungi dalam waktu singkat.**

2.1.2 Karakteristik Wisatawan

Karakteristik wisatawan merupakan bagaimana sejumlah faktor atau ciri-ciri wisatawan yang mempengaruhi keputusan dalam usaha pemenuhan keseluruhan kebutuhan wisatanya (Review RIPPDA, 2017). Dalam kebutuhan pemenuhan wisata budaya dan sejarah, Csapó (2012) menyampaikan bahwa produk wisata budaya dan sejarah memiliki segmen pasar khusus yang harus dipenuhi kebutuhannya (fasilitas yang beragam dan serbaguna) menurut karakteristik wisatawan. Karakteristik segmen wisatawan yang tertarik pada wisata budaya dan sejarah adalah sebagai berikut (Csapó, 2012):

1. Wisatawan sebagian besar memiliki latar belakang pendidikan yang tinggi;
2. Pengeluaran wisatawan dengan minat budaya dan sejarah lebih tinggi dari rata-rata;
3. Wisatawan datang dari daerah perkotaan (urbanized areas) dan negara maju (more developed western world);
4. Sebagian besar wisatawan berada pada usia dewasa dan datang tanpa anak-anak; dan
5. Menurut waktu tinggal, wisatawan dengan minat wisata budaya dan sejarah lebih singkat namun tingkat kedatangan lebih tinggi.

Terdapat dua karakteristik seseorang melakukan wisata ke DTW budaya dan sejarah menurut Idajati dan Pamungkas (2013), yang pertama adalah seorang/sekelompok wisatawan

yang berwisata untuk mengetahui budaya atau sejarah negara atau daerah lain yang berbeda dari kehidupan dan tempat tinggal asalnya. Kedua, karakter yang berkaitan dengan ketertarikan terhadap adanya atraksi wisata di daerah atau di tempat tujuan wisata budaya dan sejarah. Atraksi yang menjadi daya tarik dapat berupa kemasyuran objek wisata, tempat yang banyak diperbincangkan.

Wisatawan yang berkunjung ke Kota Surabaya khusus untuk DTW budaya dan sejarah memiliki karakteristik yang berbagai macam, yaitu wisatawan lebih memiliki untuk mempelajari, sekedar mengenal atau memahami tata cara dan kebudayaan bangsa atau daerah lain dan menikmati atraksi yang diberikan. Menurut Review RIPPDA (2017), wisatawan domestik dengan minat budaya dan sejarah memiliki rentang usia 17-60 tahun, menyukai fasilitas yang murah meriah dan fleksibel, lebih memiliki menyewa bus wisata atau mobil rental, dan suka berbelanja oleh-oleh khas Surabaya baik makanan maupun kerajinan tangan. Sedangkan wisatawan mancanegara yang mempunyai ketertarikan pada wisata budaya memiliki karakteristik tertarik pada kebudayaan tradisional, upacara keagamaan, tarian, tempat sejarah (bangunan dan kawasan), waktu singgah singkat, suka perjalanan dekat dan tidak berjalan kaki jauh, sering berpindah-pindah serta berbelanja kerajinan tangan maupun barang tradisional. Hal tersebut sesuai dengan jurnal penelitian Victoria University mengenai *Tourism Behavior*, wisatawan mempunyai keinginan untuk mengunjungi banyak destinasi wisata (*tourism destinations*) dan beragam atraksi

Karakteristik wisatawan yang masuk ke Surabaya terutama wisatawan mancanegara, hanya menjadikan Surabaya sebagai tempat singgah atau transit sementara sebelum melanjutkan wisata ke Bromo, Tengger (Review RIPPDA, 2017). Hal tersebut karena adanya bandara Juanda serta Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pintu masuk ke Jawa Timur (Ratman, 2016). Dalam Review RIPPDA (2017), 50% wisatawan mancanegara yang masuk ke Surabaya melalui Bandara Juanda

membeli paket wisata untuk ke Bromo dan sekitarnya dalam suatu tempat dan waktu (Miah, *et al*, 2017).

Berdasarkan beberapa sumber diatas, dapat disimpulkan **kerakteristik wisatawan budaya dan sejarah adalah memiliki pengetahuan budaya dan sejarah sebelumnya, tertarik pada bangunan/kawasan sejarah, tertarik pada atraksi budaya, rentang usia dewasa, menghendaki adanya fasilitas yang memadai, suka berbelanja produk kerajinan tangan, dan memiliki waktu tinggal singkat serta berpindah-pindah.** Sedangkan **karakteristik wisatawan yang berkunjung ke Kota Surabaya, yaitu menyukai bangunan dan kawasan bersejarah, ingin mengenal budaya melalui atraksi, suka berbelanja, namun lebih memilih hanya transit sementara sebelum ke wisata lainnya sehingga waktu tinggal di Kota Surabaya singkat.**

2.1.3 Tipologi Wisata

Daya tarik wisatawan untuk berkunjung dalam suatu wilayah dapat dinilai dari ketersediaan DTW yang ditawarkan. Sebagian besar daya tarik perkotaan untuk dikunjungi karena berbagai kegiatan yang diadakan, misalnya festival dan event, kawasan sejarah dan pusat kota, hiburan, dan lain sebagainya (Rasoolimanesh *et al*. 2017). Hal yang sama disebutkan IPK International (2005) yang memetakan aktifitas penarik untuk berwisata di kota, yaitu mengunjungi tempat-tempat penting bersejarah (gedung, mall, dll), kuliner, museum, mengunjungi rekan/kerabat, pameran/festival, dan event olahraga.

UNWTO (2001) juga menyebutkan jenis wisata yang dimiliki suatu kota dapat dibagi menjadi enam, yaitu:

- a. *Cultural Tourism*: salah satu jenis wisata yang didasari dengan adanya daya tarik sejarah dan budaya tradisional suatu daerah. Daya tarik dapat berupa bangunan cagar budaya, kawasan sejarah, benda-benda budaya, museum budaya maupun sejarah, dan struktur budaya.
- b. *Bussiness Travel*: daerah tujuan yang dijadikan tempat kunjungan wisata dengan fasilitas perdagangan jasa.

- c. *Nature Tourism*: jenis wisata yang memiliki daya tarik utama sumberdaya alam dan keanekaragaman hayati yang beragam dan unik.
- d. *Commercial Tourism*: merupakan wisata yang menawarkan jasa dan perdagangan. Dapat berupa wisata belanja dan pameran nasional atau internasional. Bentuknya juga bermacam-macam, dapat berupa expo, fair, exhibition, dan lain sebagainya.
- e. *Sport Tourism*: kegiatan mengunjungi tempat dengan motivasi menghadiri dan menyaksikan pertandingan olahraga. Kegiatan yang diselenggarakan dalam waktu-waktu tertentu, seperti Indonesia Open dan Asian Games.
- f. *Religion Tourism*: jenis wisata yang berdasar pada aktifitas atau sejarah keagamaan di suatu kota. Selain itu dapat juga berupa kawasan atau bangunan keagamaan.

Sedangkan Pendit (2006) menggolongkan DTW menjadi 7 (tujuh) jenis, antara lain sebagai berikut:

- a. Wisata alam: berkunjung dengan daya tarik utama berupa alam, taman lindung, hutan, pegunungan;
- b. Wisata budaya: tujuan wisata untuk mempelajari budaya dari masyarakat lokal, kebiasaan adat istiadat, cara hidup, dan sejarahnya. Kemudian juga terdapat kegiatan budaya, seperti festival seni atau kegiatan pengenalan sejarah;
- c. Wisata bahari: dilakukan di tempat tertentu dan berkaitan dengan olahraga air seperti di danau, pantai, dan laut;
- d. Wisata konvensi: wisata dengan tujuan “politik”, dengan penyediaan fasilitas ruangan rapat/sidang untuk musyawarah, konferensi, seminar atau pertemuan lainnya;
- e. Wisata pertemuan/agrowisata; perjalanan yang dilakukan dengan kegiatan pertanian, perkebunan, pembibitan, dan lainnya. Kegiatan lainnya seperti menikmati pemandangan alam dari kawasan pertanian/perkebunan yang dikunjungi;

- f. Wisata ziarah: sering kali dikaitkan dengan perjalanan agama, sejarah, maupun kepercayaan umat. Dilakukan ke tempat suci, pemakaman tokoh/pemimpin yang dihormati.

Tabel 2.1. Kajian Tipologi Wisata

Aspek	Sumber Teori	
	UNWTO, 2001	Pendit, 2006
<i>Cultural Tourism</i>	Cagar budaya, kawasan sejarah, benda-benda budaya, museum	Adat istiadat, cara hidup, sejarah
<i>Nature Tourism</i>	Keanekaragaman hayati	Taman lindung, hutan, pegunungan
<i>Business Tourism</i>	Perdagangan dan jasa	Seminar, konferensi, rapat
Wisata Minat Khusus	Olahraga dan agama	Ziarah, pertanian, bahari

Sumber: Diolah dari UNWTO (2001) dan Pendit (2006)

Berdasarkan beberapa pandangan dapat dikaji bahwa **jenis daya tarik wisata di perkotaan adalah keberadaan wisata budaya, sejarah, bisnis, olahraga, agama, pameran hingga fasilitas perkotaan.** Dari sumber tersebut, selalu terdapat budaya dan sejarah yang menjadi daya tarik wisata di kota. Dalam penelitian ini difokuskan pada wisata budaya dan sejarah karena Kota Surabaya memiliki potensi wisata yang dapat dikembangkan. Wisata lain tidak diambil sebagai tolok ukur variabel karena lingkup tujuan penelitian dibatasi pada pembentukan jalur wisata budaya dan sejarah.

2.1.2.1 Wisata Budaya

Salah satu wisata yang sedang berkembang di Indonesia adalah Wisata Budaya, yaitu yang menjadikan budaya menjadi daya tarik utama, yang meliputi pengenalan budaya, museum dan tempat sejarah, seni pertunjukkan, tradisi, dan kuliner dari komunitas asli (Nafila 2013). Wisata budaya merupakan jenis perjalanan pariwisata yang didorong oleh keberadaan aspek tempat, tradisi, kesenian, upacara, dan mendapatkan informasi

baru dari suatu bangsa atau suku bangsa dengan masyarakat, yang merefleksikan keanekaragaman (*diversity*) dan identitas (*character*) dari suatu tempat tertentu (Ismayanti, 2010; Csapó, 2012).

Lingkup sumber daya budaya yang sangat luas disederhanakan oleh Yoeti (2005) yang membagi budaya dalam wujud artefak dan kebudayaan hidup. Kebudayaan berwujud artefak yang diwariskan seperti keberadaan dan keadaan gedung maupun situs arkeologi. Sedangkan kebudayaan hidup dibedakan antara kebudayaan tradisional dan kontemporer, berupa keberadaan dan keadaan adat kebiasaan, kesenian, dan kerajinan tradisional.

Wisata dengan sumber daya budaya menurut Gunn (2002), dibagi oleh Pitana dan Diarta (2009) menjadi lima jenis, yaitu budaya yang memiliki daya tarik bangunan bersejarah, museum, situs, monument, galeri seni, situs budaya kuno, dan lainnya. Kedua, seni dan patung kontemporer, arsitektur, tekstil, pusat design, pusat kerajinan, dan lainnya. Ketiga, festival, teater jalanan, seni pertunjukan, drama, dan even khusus lainnya. Keempat, peninggalan keagamaan seperti pura, gereja, candi, dan situs. Terakhir, kuliner setempat.

Berdasarkan referensi tersebut **wisata budaya adalah suatu perjalanan yang dilakukan berdasarkan motivasi budaya dari suatu tempat tertentu dengan daya tarik objek berupa gedung bersejarah, arsitektur, kesenian, peninggalan keagamaan serta kebiasaan masyarakat setempat.**

2.1.2.2 Wisata Sejarah

Wisata sejarah merupakan perjalanan mengetahui jejak dari generasi ke generasi berupa *tangible* dan *intangible* yang peninggalannya dapat digunakan sebagai media belajar dari kehidupan masa lalu (UNWTO 2015). Keberadaan dan tampilan bangunan merupakan objek utama yang mendasari daya tarik berbasis sejarah karena keunikan bangunan dan bentuk fisiknya menjadi identifikasi yang sekaligus membedakan dengan daerah tujuan wisata lainnya (Adi dan Saputro, 2017). Astuti dan Noor

(2016) juga mengatakan bahwa atraksi *tangible* dapat berupa bangunan *heritage*, istana, museum, kota bersejarah, monumem, areal arkeologi, gereja, dan masjid, sedangkan *intangibile* dapat berupa Kondisi sosial budaya masyarakat masa lalu maupun saat ini. Lebih lanjut indikator yang mempengaruhi wisatawan untuk berkunjung ke objek wisata sejarah adalah indikator keunikan sejarah.

Dapat disimpulkan bahwa karakteristik **wisata sejarah adalah keberadaan fisik bangunan (*tangible*) dan identifikasi sejarah yang melatarbelakanginya (*intangibile*) seperti adanya sosial budaya masyarakat, dan keunikan.** Sehingga dapat dirumuskan sebagai berikut:

Tabel 2.2. Kajian Wisata Budaya dan Sejarah

Aspek	Variabel	Sumber Teori
<i>Tangible</i>	a. Keberadaan dan kondisi bangunan bersejarah.	Adi & Saputro, 2017; UNWTO, 2015, Astuti & Noor, 2016.
<i>Intangible</i>	a. Adanya budaya tradisional (kesenian, sejarah, drama dan teater) b. Adanya budaya kontemporer (festival, seni dan patung kontemporer, arsitektur, tekstil, pusat kerajinan). c. Keunikan sejarah	Ismayanti, 2010; Csapó, 2012, Yoeti, 1985. Pitana dan Diarta, 2009

Sumber: Hasil Kajian, 2018

Variabel berdasarkan kajian budaya dari beberapa sumber diatas. Variabel kuliner dalam pustaka tidak dimasukkan karena tidak termasuk peninggalan artefak, kebudayaan tradisional, maupun kontemporer. Variabel keberadaan bangunan bersejarah, kualitas/tampilan bangunan, keunikan, dan kondisi sosial budaya masyarakat masa lalu maupun masa kini serta keunikan sejarah.

2.2 Konsep Pengembangan Wisata

2.2.1 Komponen Wisata

Analisis kegiatan wisata dapat dilakukan secara menyeluruh apabila diketahui setiap komponen yang membentuk dan mempengaruhinya. Komponen yang dimaksud berhubungan dengan sisi penyediaan (*supply*) berupa objek dan pelayanan wisata sebagai penarik permintaan (*demand*) wisatawan (Gunn, 2002). Komponen wisata menurut Gunn (2002) ada 5 (lima), yaitu:

1. *Attraction*, merupakan komponen dasar yang ditawarkan dalam wisata. Atraksi yang diklasifikasikan berdasarkan sumber daya tarik, berupa daya tarik alam dan budaya. Daya tarik alam berupa lanskap alami untuk dinikmati oleh wisatawan. Sedangkan daya tarik budaya berupa tempat sejarah, museum, festival, area berbudaya, teater, dan lain sebagainya.
2. *Services*, berupa akomodasi, food services, agen travel dan bisnis wisata lainnya yang dapat memenuhi kebutuhan wisatawan yang berkunjung.
3. *Transportation*, komponen penting dalam penyediaan akses dari sumber wisatawan ke destinasi wisata. Transportasi berupa ketersediaan konstruksi jalan, jembatan, bandara, stasiun, pelabuhan, kemudian adanya moda transportasi lainnya dan pedestrian untuk pejalan kaki.
4. *Information*, kemudahan perolehan informasi untuk wisatawan berupa map, buku panduan perjalanan, brosur, video, dan pemandu wisata.
5. *Promotion*, komponen pendukung untuk mengenalkan destinasi wisata berupa iklan cetak maupun elektronik.

Pendapat yang hampir sama mengenai komponen wisata disampaikan oleh Astuti dan Noor (2016), yaitu terdapat 4 (lima) komponen utama dalam wisata yang disebut *4A* (*Attraction*, *Accessibility*, *Ancillary* dan *Amenity*):

1. *Attraction*, berupa atraksi alam dan buatan. Atraksi alam, seperti pantai, pegunungan, lembah, dan atraksi buatan seperti kota bersejarah, taman, festival, dan museum.
2. *Accessibility*, merupakan komponen untuk menghubungkan destinasi satu ke lainnya. Berupa moda transportasi, kondisi jalan, halte dan koneksi rute.
3. *Ancillary*, komponen yang dapat memenuhi kebutuhan wisatawan berupa prasarana dasar pendukung wisata seperti, jalan, listrik, telekomunikasi, dan air bersih.
4. *Amenity*, berupa sarana wisata, yaitu akomodasi, rumah makan, dan toko oleh-oleh.

Tabel 2.3. Kajian Komponen Wisata

Aspek	Sumber Teori	
	Gunn, 2012	Astuti, 2016
Atraksi	Daya tarik alam dan budaya	Atraksi alam dan buatan
Aksesibilitas	Adanya konstruksi jalan, jembatan, bandara, stasiun, pelabuhan, pedestrian	Moda transportasi, kondisi jalan, halte, koneksi rute
Sarana	Akomodasi, <i>food services</i> , agen travel dan bisnis wisata.	Akomodasi, rumah makan, dan toko.
Prasarana	-	Jalan, listrik, telekomunikasi, air bersih
Informasi	Map, buku panduan perjalanan, brosur, video, pemandu wisata	-
Promosi	Iklan	-

Sumber: Diolah dari Gunn (2012), Astuti dan Noor (2016)

Atraksi menurut Gunn (2012), Astuti dan Noor (2016) merupakan indikator dalam komponen wisata yang harus ada. Atraksi dari sebuah destinasi merupakan komponen pendorong paling kuat dalam menarik dan memikat wisatawan untuk berkunjung (Gunn, 2012). Hal sama disampaikan oleh Astuti dan Noor (2016) bahwa adanya atraksi menjadi alasan wisatawan

memilih destinasi dengan kemenarikan yang mampu mempengaruhi wisatawan.

Aspek aksesibilitas menurut Gunn (2012) merupakan komponen vital yang harus ada dalam kawasan wisata karena menghubungkan antara wisatawan dengan destinasi melalui adanya konstruksi jalan, jembatan, bandara, stasiun, pelabuhan, pedestrian. Aksesibilitas dari suatu destinasi berhubungan dengan koneksi rute, kemudahan akses, dan perolehan moda transportasi (Astuti dan Noor, 2016).

Aspek ketiga yang disebutkan dalam dua sumber lainnya adalah sarana. Astuti dan Noor (2016) menjelaskan pentingnya sarana untuk memberikan pelayanan dalam rangka memenuhi kebutuhan wisatawan, mulai dari akomodasi, rumah makan, dan toko oleh-oleh. Pendapat tersebut sejalan dengan Gunn (2012), bahwa sarana yang disediakan tidak hanya untuk melayani wisatawan, namun juga membawa dampak ekonomi bagi masyarakat dan bisnis yang terlibat dalam kegiatan wisata.

Selain itu, ada aspek prasarana, informasi, dan promosi dari kedua sumber diatas. Aspek tersebut merupakan komponen pendukung penting sebagai cara untuk memperoleh tingkat kunjungan wisatawan yang tinggi baik dari domestik maupun mancanegara. Kemudian juga sebagai sarana penyediaan informasi, baik media cetak dan elektronik dalam rangka meningkatkan kepuasan wisatawan yang datang (Gunn, 2012).

Komponen wisata dalam penelitian digunakan sebagai variabel utama pembentukan jalur wisata. Hal tersebut dikarenakan pembentukan jalur wisata merupakan gabungan dengan tingkat keterkaitan tinggi dari unsur-unsur dalam komponen. Jalur yang dibentuk hanya akan dibatasi pada komponen fisik, sehingga yang dipilih untuk variabel penelitian adalah atraksi, aksesibilitas, dan sarana wisata.

2.2.2 Pengembangan Wisata Melalui Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu dengan yang lain dan mudah atau susahnyanya tersebut dapat dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1981 dalam Tamin, 2000). Kemudian menurut Tamin (2000), pernyataan mudah atau susah merupakan hal yang sangat subjektif dan kualitatif, sehingga diperlukan kinerja kuantitatif (terukur) yang menyatakan aksesibilitas atau kemudahan. Oleh karena itu aksesibilitas dapat dinyatakan dalam jarak. Hal yang sama disampaikan oleh Theriault dan Rosiers (2011), bahwa aksesibilitas tergantung pada persepsi orang secara personal mengenai jarak dan waktu tempuh suatu lokasi ke lokasi lainnya, namun apabila dibatasi hanya variabel fisik, dapat menggunakan jarak sebagai penentu kemudahan akses. Black (1981) dalam Tamin (2000) juga menggambarkan keterkaitan aksesibilitas dalam berbagai hal dalam tabel berikut ini:

Tabel 2.4. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas

Jarak	Jauh	Aksesibilitas rendah	Aksesibilitas menengah
	Dekat	Aksesibilitas menengah	Aksesibilitas tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik

Sumber: Black, 1981 dalam Tamin, 2000

Dari tabel diatas diketahui apabila jarak antar lokasi berdekatan , maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktifitas tersebut saling terpisah jauh dan hubungan transportasi jelek, maka aksesibilitas rendah (Tamin, 2000). Sedangkan kombinasi diantaranya mempunyai aksesibilitas menengah.

Dilihat dari segi wisata, aksesibilitas merupakan salah satu indikator yang mempermudah perjalanan wisatawan ke DTW, seperti yang disampaikan Sammeng (2000) bahwa salah satu komponen penting dalam kegiatan wisata adalah aksesibilitas yaitu kemudahan perpindahan seseorang dari satu tempat ke tempat lain baik jarak dekat maupun jauh. Aksesibilitas merupakan salah satu komponen wisata bermaksud memberikan

kemudahan dalam mencapai DTW, tempat antar DTW tidak terlalu jauh, tersedianya moda transportasi secara teratur, murah, dan aman (Idajati dan Pamungkas, 2013). Tamin (2000) juga menggunakan faktor/indikator ‘hubungan transportasi’ sebagai penentu pencapaian lokasi satu ke lokasi lainnya aksesibel atau tidak yang dinyatakan dalam kilometer (km).

Jarak tempuh, waktu tempuh dan adanya informasi kepada wisatawan adalah variabel aksesibilitas yang berpengaruh langsung terhadap kunjungan wisatawan kesuatu rangkaian dari gabungan objek wisata (Winaya 1995). Aksesibilitas tersebut berhubungan dengan fasilitas transportasi yang disediakan sehingga jaringan jalan yang tersedia dapat mengakibatkan jarak yang jauh seolah-olah menjadi lebih dekat (Uchiyama dan Kohsaka 2016). Theriault dan Rosiers (2011) juga menyatakan sebagai jalur (*path*) yang optimal apabila ada fasilitas transportasi yang menambah faktor perjalanan menjadi lebih aksesibel dan meningkatkan kepuasan dari banyaknya pilihan serta kesempatan mencapai suatu lokasi kegiatan.

Accesibility from one place to another can be defined as the “optimal” path and a contemplated compromise between distance required to travel to an activity site and the quality or diversity that increase satisfication from range of choises of the opportunity (Theriault dan Rosiers, 2011)

DHC (2000) menjelaskan lebih lanjut bagaimana aksesibilitas ditentukan dengan fasilitas transportasi dengan tiga pertanyaan, yaitu siapa, apa, dan bagaimana. Siapa yang termasuk subjek dalam aksesibilitas serta apa yang akan dicapai, misalnya, penggunaan lahan (lokasi), ketersediaan transport, parkir, halte, adanya fasilitas trotoar serta tempat tunggu, dan aktifitas apa yang sesuai kebutuhan. Dan bagaimana hal tersebut tercapai dengan jarak tempuh singkat, waktu cepat, biaya yang sesuai, dan ketersediaan informasi bagi pengguna akses.

Berdasarkan beberapa literatur diatas, **aksesibilitas wisata adalah indikator yang mempermudah wisatawan berpindah dari satu DTW ke lainnya dengan variabel jaringan jalan, jarak tempuh dan waktu tempuh serta didukung oleh sarana dan prasarana.** Sehingga disimpulkan aspek aksesibilitas, yaitu:

Tabel 2.5. Kajian Aksesibilitas Wisata

Aspek	Sumber Teori		
	Uchiyama, Kohsaka (2016)	DHC (2000) dan Tamin (2000)	Idajati dan Pamungkas (2013)
Jarak	Jarak dekat, tersedia jaringan jalan.	Jarak singkat	Jarak tidak terlalu jauh
Waktu	-	Waktu cepat	-
Biaya	-	-	Biaya murah
Fasilitas	Moda transportasi	Tersedia moda transport, halte, parkir dan trotoar	Moda transportasi

Sumber: Diolah dari Uchiyama dan Kohsaka (2016), DHC (2000), Tamin (2000) dan Idajati, Pamungkas (2013)

Dalam penelitian jalur wisata dipilih aspek jarak dan fasilitas sebagai indikator penting berdasarkan kajian teori dari berbagai sumber diatas. Sedangkan aspek waktu diasumsikan sama dengan jarak dan fasilitas yang disediakan, sehingga tidak dipilih sebagai indikator dalam penelitian. Kemudian aspek biaya tidak dipilih karena tidak berpengaruh langsung terhadap pembentukan aksesibilitas berdasarkan beberapa teori.

2.2.3 Jalur Wisata

Jalur wisata adalah hal penting dalam pengembangan wisata karena berfungsi mempermudah wisatawan dalam melakukan kegiatan wisata dan membantu memilih objek yang dikunjungi serta jalan-jalan yang ditempuh dalam rangka mencapai objek wisata dengan mudah (Wirawan, 2014). Pernyataan tersebut sejalan dengan UNWTO (2015) yang mengatakan pengembangan wisata dalam kota akan lebih optimal apabila dikembangkan dalam jalur produk wisata yang saling terkait dan terkonsep dengan baik. Organisasi Pariwisata

Internasional (WTO) telah melihat dampak pertumbuhan dan diversifikasi objek wisata budaya secara signifikan dari pembuatan rute atau jalur wisata budaya ditunjukkan dengan meningkatnya sektor ekonomi dari masyarakat lokal (UNWTO, 2015). Rute dalam paket wisata menurut UNWTO (2015) merepresentasikan penyediaan pilihan destinasi budaya serta sejarah yang menjadi motivasi utama wisatawan mancanegara untuk datang. Terlepas dari dampak positif ekonomi, keuntungan jalur wisata yang dibentuk secara tematik terbukti meningkatkan pengalaman serta kepuasan wisatawan.

Konsep jalur wisata berawal dari prinsip adanya *value of time* dalam pengembangan pariwisata. Jalur wisata ini mengusahakan agar wisatawan yang biasanya tidak memiliki waktu dapat menggunakan kesempatan untuk menikmati objek sebanyak-banyaknya dan dengan kualitas yang optimal (Winarso, 2003). Hal serupa disampaikan oleh Winarso (2003) yang mengatakan bahwa gagasan utama dalam pembentukan jalur wisata yaitu adanya strategi untuk diversifikasi produk wisata, kedekatan jarak antar DTW, terhubung dengan sistem transportasi, biaya minimal, dan mudah dijangkau dengan moda transportasi sehingga dapat memenuhi *demand* wisatawan yang berkunjung.

Dari beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan **jalur wisata adalah rute tematik yang dibentuk melalui objek-objek wisata sebagai destinasi dalam rangka menciptakan kepuasan bagi wisatawan dengan motivasi ingin menikmati DTW secara optimal dalam waktu singkat.**

Produk jalur wisata beragam tergantung dari tema yang dibentuk, namun secara umum meliputi destinasi dengan budaya yang populer, kawasan budaya (heritage), seni dan kerajinan, tempat bersejarah (UNWTO, 2015). Pembuatan jalur wisata didasarkan dengan tema masing-masing objek wisata, jarak terpendek, dan waktu tercepat (Oktanti, 2012).

Winarso et al. (2003) dalam penelitian di Jakarta, membentuk jalur wisata berdasarkan kedekatan setiap DTW

dalam tengah kota (*central business district*), terdapatnya konektifitas dengan jalur transportasi umum, tersedia fasilitas publik seperti jalur pejalan kaki, fasilitas pertokoan, dan perkantoran. Hasilnya terdapat 4 (empat) jalur yang terbentuk dari pendekatan Tourism Business District, yaitu:

1. Jalur utara: Taman Fatahillah-Ancol-Angke-Sunda Kelapa-Pantai Indah Kapuk-Taman Fatahillah.
2. Jalur pusat: Monas-Taman Fatahillah-Monas.
3. Jalur ketiga Selatan-Barat: Monas-Senayan-Kebayoran-Pondok Indah-Ragunan-Kuningan- Menteng-Monas.
4. Jalur keempat yaitu ke Selatan-Timur: Monas-Jatinegara-Taman Mini-Ragunan-Kemang-Kuningan-Menteng-Monas.

Dengan penjelasan aspek penyusunan jalur di Jakarta sebagai berikut:

1. Terdapat pelayanan dan konektifitas transportasi umum: sebagai penghubung yang membentuk kombinasi DTW dari sistem transportasi. Produk pelayanan transportasi wisata dapat mengembangkan potensi daya tarik lain.
2. Keragaman objek dan daya tarik kota (DTW): membentuk jalur dengan diversifikasi daya tarik dalam kota (objek budaya, fasilitas, dan kegiatan).
3. Sebaran fasilitas publik: terdapat fasilitas yang memadai dan saling terkait dalam jalur yang dibentuk.
4. Kedekatan spasial DTW: satu lokasi spasial yang dapat dijangkau dengan berjalan/moda transportasi berdasarkan kriteria yang menarik.
5. Waktu singkat dan biaya yang rendah: membentuk produk jalur yang efisien yang diartikan dengan waktu sesingkat-singkatnya dan dengan biaya yang serendah-rendahnya.

Sedangkan penelitian lain mengenai pembentukan jalur wisata bertema budaya terdapat di Romania (Cojocariu, 2015). Tidak hanya memperhatikan fasilitas dan akses penghubung, namun jalur dibentuk dengan tema berbeda. Terdapat 5 (lima) aspek dalam pembentukan jalur wisata di Jalur Romania, yaitu:

1. Tema wisata berbeda-beda (diferensiasi): pembuatan jalur diutamakan yang banyak tema, seperti dalam penelitian jalur wisata di Romania, memiliki tema beragam budaya.
2. Kemudahan akses dari asal wisatawan ke destinasi: destinasi wisata budaya yang dibentuk mudah diakses dengan transportasi umum.
3. Fasilitas pendukung: memiliki fasilitas untuk memenuhi kebutuhan wisatawan yang datang, seperti akomodasi, fasilitas transportasi, toko makanan dan minuman.
4. Promosi paket wisata: mempromosikan jalur sebagai identitas budaya setempat dan mengelola jalur wisata dengan bantuan pemerintah, perencana dan agen travel.

Sejalan dengan penelitian diatas, Agata (2013) dalam penelitian pembentukan jalur wisata di Silicy, Italy menggunakan metode *Network Analysis* yang mempertimbangkan aspek konektifitas antar destinasi, kedekatan spasial antar objek daya tarik wisata, keberagaman DTW dalam satu jalur, serta terjangkaunya fasilitas dan pelayanan pendukung yang dekat dengan DTW. Dalam penelitian tersebut keberagaman objek DTW sangat penting untuk kepuasan wisatawan, karena dapat menurunkan tingkat kekecewaan apabila terdapat satu destinasi yang tidak memuaskan.

Selain DTW dan transportasi sebagai unsur pembentuk jalur wisata, terdapat fasilitas sebagai pendukung. Menurut Susic (2011) bahwa dalam wisata perlu keterpaduan antara fasilitas dasar dengan objek DTW, pelayanan paket wisata, serta keterlibatan masyarakat dalam pengelolaannya. Fasilitas yang dimaksud adalah *accommodation service*, seperti penginapan dan agen travel; *food services* berupa rumah makan; dan *supplementary services* seperti toko souvenir. Pelayanan dan management wisata tidak dimasukkan karena berpengaruh parsial dalam ketertarikan mengunjungi suatu objek (Sondakh dan Tumbel, 2016). Pelayanan sendiri merupakan upaya pemenuhan kebutuhan dan keinginan konsumen serta dapat disampaikan

secara tepat dan mengimbangi harapan konsumen (Tjiptono, 2007).

Dapat disimpulkan dalam pengembangan wisata melalui jalur membutuhkan banyak aspek pembentuk serta pendukung. **Dalam membentuk jalur wisata selain objek DTW itu sendiri, aspek yang berpengaruh yaitu: *amenities* (penginapan, rumah makan, toko, dsb), *accessibility* (kemudahan akses dan moda transportasi) sebagai unsur utama mobilitas wisatawan, dan *ancillary* (fasilitas pendukung tambahan) sebagai unsur pendukung agar wisata kota lebih optimal.**

Tabel 2.6. Kajian Jalur Wisata

No.	Aspek	Sumber Teori	
1.	<i>Object</i> (DTW)	UNWTO (2015) Agata et al. (2013)	Keberagaman atraksi DTW
		UNWTO (2015) Cojocariu (2015) Oktanti (2012)	Diferensiasi tema DTW
2.	<i>Accessibility</i> (Transportasi)	Agata et al. (2013) Winarso et al (2003) Oktanti (2012)	Kedekatan jarak antar DTW
		Cojocariu (2015)	Kemudahan akses dengan transportasi umum
		Winarso et al. (2003)	Kondisi jalan
		Winarso et al. (2003)	Ketersediaan moda transportasi
3.	<i>Ancillary</i> (Fasilitas)	Cojocariu (2015) Winarso et al. (2003) Susic (2011)	Ketersediaan fasilitas pendukung (akomodasi, rumah makan, toko dsb).

Sumber: UNWTO (2015), Cojocariu (2015), Agata (2013) dan Winarso (2003)

Aspek-aspek yang mempengaruhi pembentukan jalur wisata menurut sumber-sumber diatas diambil dari teori komponen wisata, antara lain DTW, fasilitas, dan aksesibilitas. Dari segi DTW terdapat variabel keberagaman atraksi dan diferensiasi DTW. Karena inti dalam dua variabel tersebut sama, yaitu tentang perbedaan DTW dan kegiatan yang ditawarkan

dalam DTW maka kedua tersebut digabungkan dalam sintesa tinjauan pustaka terakhir. Sedangkan untuk indikator lainnya tidak terdapat kesamaan dan termasuk aspek penting untuk membentuk jalur wisata berdasarkan beberapa teori. Penggabungan ketiga hal tersebut merupakan aspek penting agar jalur wisata dapat menghubungkan wisatawan ke DTW satu dengan yang lainnya.

2.3 Sintesa Tinjauan Pustaka dalam Penelitian

Berdasarkan kajian pustaka dan sintesa disetiap sub-bab, maka dihasilkan indikator dan variabel yang akan dipakai dalam penelitian. Sasaran 1 berupa identifikasi variabel pembentuk jalur wisata dicapai dengan indikator dari tinjauan pustaka terkait tipologi dan komponen pembentuk wisata. Variabel pembentuk jalur wisata dalam penelitian sebagian besar berasal dari teori komponen wisata. Sebelum mencapai sasaran satu, dibentuk jalur wisata berdasarkan kedekatan jarak antar DTW agar memudahkan perolehan data.

Dalam membentuk jalur indikator pertama merupakan komponen daya tarik wisata, indikator kedua mengenai aksesibilitas antar DTW, dan indikator ketiga adalah fasilitas sebagai sarana pendukung jalur wisata. Berikut ini adalah indikator dan variabel pembentuk jalur wisata:

Tabel 2.7. Inventarisasi Indikator dan Variabel yang Membentuk Jalur Wisata

No.	Indikator	Variabel
1.	DTW	Diferensiasi atraksi DTW
2.	Aksesibilitas	Kedekatan jarak
		Kondisi jalan
		Ketersediaan moda transportasi
		Ketersediaan fasilitas transportasi (parkir, halte, trotoar)
3.	Fasilitas	Ketersediaan akomodasi
		Ketersediaan rumah makan
		Ketersediaan toko souvenir

Sumber: Hasil Kajian, 2018

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan studi positivistik. Pendekatan positivistik menekankan pemahaman bahwa keberadaan sesuatu merupakan besaran yang dapat diukur (Mulyadi 2011). Dalam pendekatan tersebut semua objek penelitian harus dapat direduksi menjadi fakta empirik yang dapat diamati, dapat terukur, memiliki kriteria objektif dan mementingkan fenomena yang tampak (Bungin, 2005). Pendekatan tersebut dipilih berdasarkan tujuan penelitian yaitu menentukan arahan pengembangan jalur berdasarkan aksesibilitas yang merupakan besaran yang dapat diukur dan dapat diamati secara empirik serta memiliki sifat objektif berdasarkan fenomena di lapangan.

Tahap awal penelitian ini adalah merumuskan konseptualisasi teoritik untuk menetapkan indikator dan variabel, merumuskan metode pengumpulan data, dan menyajikan hasil penelitian. Kemudian objek penelitian dilihat konteksnya yang tercakup dalam konstruksi teoritik, akan tetapi dapat dieksplorasi sesuai kebutuhan pengembangan jalur wisata khususnya DTW budaya dan sejarah. Kemudian dilakukan tahap perumusan jalur wisata budaya dan sejarah serta arahan berdasarkan hasil analisis kriteria dan didukung dengan landasan teori yang digunakan dengan kenyataan empirik yang muncul dari hasil analisis.

3.2 Jenis Penelitian

Berdasarkan permasalahan dan tujuan penelitian yang diangkat, penelitian ini bersifat kuantitatif dan kualitatif deskriptif. Penelitian kuantitatif adalah proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat

menemukan keterangan mengenai tujuan penelitian yang ingin dicapai. Bersifat deskripsi dengan tujuan menjelaskan situasi atau kondisi, menerangkan hubungan antar fenomena, serta variabel yang timbul berdasarkan apa yang terjadi terhadap objek penelitian (Bungin, 2005).

Penelitian deskriptif ini merupakan metode pengamatan terhadap objek dan pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat dengan mempelajari situasi atau kondisi tertentu, kegiatan-kegiatan, dan pandangan serta proses yang akan berpengaruh dari suatu fenomena (Morissan, 2005 dan Bungin, 2012).

Dari metode tersebut dapat dirumuskan arahan pengembangan jalur wisata budaya dan sejarah yang ada di Kota Surabaya berdasarkan aksesibilitas sebagai keluaran penelitian.

3.3 Variabel Penelitian

Variabel dalam penelitian dihasilkan dari konstruksi atau sintesis teoritik pada bab tinjauan pustaka yang disajikan sesuai fungsinya terhadap sasaran penelitian. Menurut Bungin (2005) variabel adalah sebuah fenomena atau konsep yang memiliki variasi serta dapat berubah-ubah. Variabel tersebut digunakan untuk melihat karakteristik objek yang diamati dan menjadi batasan dalam melakukan penelitian. Agar variabel dapat diukur maka variabel harus dijelaskan dalam definisi operasional dengan dilengkapi parameter.

Dalam penelitian ini terdapat variabel terikat (*dependent variable*) dan variabel bebas (*independent variable*). Variabel terikat yaitu jalur wisata yang dipengaruhi variabel bebas berupa karakteristik wisata budaya dan sejarah serta aksesibilitas. Sub-bab dibawah ini menjelaskan kedua variabel bebas yang mempengaruhi pembentukan jalur wisata di Kota Surabaya:

Tabel 3.1. Variabel Penelitian

Sasaran	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Identifikasi indikator dan variabel pembentuk jalur wisata	Daya Tarik Wisata	Diferensiasi atraksi DTW	Bentuk atraksi dari suatu destinasi (DTW) yang ditawarkan; seperti bangunan bersejarah,

Sasaran	Indikator	Variabel	Definisi Operasional
	Aksesibilitas	Kedekatan jarak	museum, event hiburan, kesenian dan adat istiadat
		Kondisi jalan	Panjang jalan yang menghubungkan 1 (satu) DTW ke DTW lainnya dalam satuan kilometer (km)
		Ketersediaan moda transportasi	Keberadaan dan kondisi jalan menuju 1 (satu) DTW ke lainnya karena berkaitan dengan kemudahan akses dan efisiensi waktu perjalanan.
		Ketersediaan fasilitas transportasi	Rute angkutan umum dan moda transportasi penghubung antara 1 (satu) DTW dengan DTW lainnya dalam satu jalur.
		Ketersediaan fasilitas transportasi	Keberadaan fasilitas pendukung akses seperti halte, trotoar, dan parkir kendaraan.
Analisis kriteria dan pembentukan jalur wisata DTW berdasarkan variabel prioritas	Hasil Analisis Sasaran 1		
	Fasilitas	Ketersediaan akomodasi	Keberadaan sarana pendukung jalur wisata berupa penginapan/tempat tinggal sementara untuk wisatawan
		Ketersediaan rumah makan.	Keberadaan rumah makan seperti restoran, kedai, café, dan lain sebagainya
		Ketersediaan toko souvenir	Komponen pendukung penyediaan toko souvenir/oleh-oleh bagi wisatawan
Analisis arahan pengembangan jalur wisata	Hasil Analisis Sasaran 2		

Sumber: Penulis, 2018

3.4 Populasi dan Sampel

Populasi didefinisikan sebagai sekelompok objek, subjek, variabel, konsep, dan fenomena yang menjadi sasaran untuk penelitian (Morissan, 2012 dan Bungin, 2015). Populasi dalam penelitian adalah seluruh *stakeholder* yang memiliki kepentingan dan berpengaruh terhadap penentuan jalur wisata di Kota Surabaya. Stakeholder dibatasi pada *expert* atau yang paling berpengaruh untuk pengembangan jalur. Wisatawan tidak termasuk karena diasumsikan sebagai konsumen atau pengguna pengembangan jalur nantinya. Sedangkan sampel adalah bagian dari populasi yang mewakili keseluruhan anggota populasi yang bersifat representative (Morissan, 2012). Sampel diambil dengan metode *purposive sampling* dan stakeholder analisis. *Purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan khusus (Noor 2001). Penggunaan metode *purposive sampling* untuk mencari responden sesuai dengan tujuan dan masalah penelitian. Sesuai dengan masalah penelitian karena tidak semua populasi berpeluang menjadi sampel. Sampel yang dipilih harus sesuai dengan kepentingan dan kebutuhan penelitian.

Sedangkan stakeholder merupakan pihak baik perorangan, kelompok, atau suatu institusi yang berpengaruh terhadap program (Bungin, 2015). Analisis stakeholder merupakan alat untuk mengetahui variabel apa yang berpengaruh dan penting dalam penentuan jalur wisata budaya dan sejarah. Dalam penelitian ini analisis stakeholder digunakan untuk menentukan responden yang akan diberi kuesioner untuk mengkonfirmasi atau memvalidasi variabel jalur wisata dengan *Analytical Hierarchy Process*.

Tahapan dalam analisis *stakeholder* untuk mendapatkan stakeholder kunci adalah sebagai berikut:

- a. Mengidentifikasi *stakeholder* yang memiliki kepentingan dan pengaruh potensial dari penentuan jalur wisata dengan studi literatur.
- b. Menilai tingkat pengaruh (*influence*) dan tingkat kepentingan (*importance*) dari masing-masing *stakeholder*,

dilakukan dengan melakukan pembobotan mulai dari tidak berpengaruh sampai dengan sangat berpengaruh/penting dengan skala 1-5.

	Pengaruh rendah	Pengaruh tinggi
Kepentingan rendah	<i>Stakeholder</i> yang paling rendah prioritasnya.	<i>Stakeholder</i> yang berpengaruh untuk menentukan keputusan
Kepentingan tinggi	<i>Stakeholder</i> yang penting namun perlu pertimbangan lebih lanjut	<i>Stakeholder</i> yang paling kritis

Gambar 3.1. Pemetaan *Stakeholders*

Sumber: UHNCHS Habitat dalam Sugiarto, 2009

Sebelum analisis *stakeholder*, diperlukan analisis pengaruh dan kepentingan. Terdapat 3 kelompok yang terlibat di penelitian:

1. Kelompok (pihak) *City Governance*:
 - a. Badan Perencanaan Kota Surabaya
 - b. Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Surabaya
2. Kelompok (pihak) *Private Sector*:
 - a. Pengelola Objek Daya Tarik Wisata
 - b. Agen Travel
3. Kelompok (pihak) *Civil Society*:
 - a. Akademisi: Dosen

Berdasarkan identifikasi stakeholder diatas, kemudian disusun tabel kepentingan dan pengaruhnya terhadap penentuan variabel jalur wisata budaya dan sejarah Kota Surabaya (**Lampiran 1**). Hasil analisis tersebut memastikan tingkat kepentingan dan pengaruh stakeholder yang diambil sebagai responden dalam kuesioner penelitian. Berikut merupakan *stakeholder* yang menjadi responden untuk penelilitan:

Tabel 3.2. Identifikasi Stakeholder

Stakeholder	Posisi Stakeholder	Alasan Pemilihan
<i>Governance</i>		
a. Badan Perencanaan Kota Surabaya	Bidang Ekonomi Subbid Pariwisata.	Bappeko Surabaya merupakan badan yang merencanakan seluruh pembangunan yang ada di Surabaya. Stakeholder dipilih karena merupakan penyusun Dokumen Review RIPPDA tahun 2017. Sub-bidang ekonomi dipilih karena memiliki pengetahuan tentang penyusunan rencana, melakukan koordinasi, dan pelaksanaan rencana serta program.
b. Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya	Bidang Destinasi Wisata	Disbudpar adalah pihak yang menjadi pelaku pelaksanaan rencana bidang kebudayaan dan pariwisata. Responden dipilih karena sesuai bidang keahliannya dalam wisata budaya dan sejarah serta destinasi wisata.
<i>Private Sector</i>		
a. Pengelola Objek Daya Tarik Wisata	Pengelola/ manajemen DTW	Responden dipilih karena pihak pengelola objek wisata mengetahui indikator apa saja yang mendukung jalur DTW.
b. Agen Travel	Bagian perencanaan paket wisata	Pihak yang berpengalaman dalam merencanakan perjalanan wisata dan penggerak industri wisata. Bidang perencanaan paket wisata dipilih karena dapat memberikan pandangan mengenai jalur wisata. Dalam hal pemilihan agen travel, diutamakan yang memiliki <i>website</i> dengan paket wisata Kota Surabaya sebagai salah satu penawaran paket wisata
<i>Civil Society</i>		
a. Akademis: Dosen	Dosen pengajar	Pihak yang dapat memberikan pandangan dari segi akademis dibidang Pariwisata budaya dan sejarah. Responden dari dosen sesuai keahliannya.

Sumber: Penulis, 2018

	Pengaruh rendah	Pengaruh tinggi
Kepentingan rendah	Akademisi	Pengelola DTW
Kepentingan tinggi	Agen Travel	Bappeko Disbudpar

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan hasil analisis diatas, diketahui bahwa terdapat 5 stakeholder yang memiliki pengaruh dan kepentingan dalam arahan pengembangan jalur wisata budaya dan sejarah di Kota Surabaya: Bappeko, Disbudpar, Agen Travel, pengelola DTW, dan dosen selaku akademisi. Setelah penentuan stakeholder, selanjutnya ditentukan kriteria responden agar sesuai dengan kebutuhan penelitian. Penentuan kriteria responden dimaksudkan agar responden dapat menjawab pertanyaan penelitian sesuai yang diharapkan. Berikut ini adalah kriteria yang harus dipenuhi

Kriteria Responden:

1. Kelompok (pihak) *City Governance*:
 - Bagian dari instansi pemerintahan
 - Memiliki pengetahuan dan pemahaman mengenai wisata di Surabaya terutama Dokumen RIPPDA
 - Bekerja minimal 2 tahun di pemerintahan
2. Kelompok (pihak) *Private Sector*:
 - Pelaku atau pengelola wisata budaya/sejarah
 - Instansi memiliki *website* yang dapat memberikan informasi awal mengenai perusahaan agen perjalanan.
 - Memiliki paket wisata atau jalur wisata di Surabaya
 - Memiliki pengetahuan mengenai wisata di Surabaya
3. Kelompok (pihak) *Civil Society*:
 - Memiliki pengetahuan dibidang pariwisata terutama wisata budaya dan sejarah di Surabaya
 - Memiliki keahlian bidang wisata cagar budaya.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan oleh peneliti dalam memperoleh data yang dibutuhkan untuk

mencapai tujuan dan sasaran penelitian (Bungin, 2005). Proses pengumpulan data berupa kegiatan atau proses yang dilakukan peneliti untuk mengumpulkan berbagai informasi, fenomena, dan kondisi lokasi penelitian sesuai dengan lingkup penelitian. Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan beberapa metode yaitu:

3.5.1 Metode Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data primer menurut Bungin (2005) adalah suatu cara memperoleh informasi dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian. Survei primer dalam penelitian ini bertujuan untuk memvalidasi, mendapatkan gambaran karakteristik wisata budaya dan sejarah serta mengidentifikasi aksesibilitas antar DTW di lapangan. Survei primer dilakukan untuk mengumpulkan data secara langsung dengan observasi, wawancara, dan penyebaran kuesioner.

a. Observasi

Teknik survei primer yang dipilih dalam penelitian ini untuk menghimpun data adalah dengan observasi langsung dan berstruktur di lapangan. Observasi langsung dan berstruktur adalah kegiatan mengamati objek penelitian dengan pancaindra secara langsung di lapangan yang dilaksanakan dengan menggunakan panduan form yang berisi variabel dan parameter apa saja yang dinilai dan diamati (Bungin, 2005).

Dalam penelitian ini, observasi dilakukan secara terstruktur dan sistematis sebelum mencapai sasaran 1 dan 2, yaitu mengidentifikasi karakteristik wisata dan akses transportasi umum serta kondisi jalan di Kota Surabaya. Observasi dipilih untuk mengidentifikasi keadaan/kondisi variabel penelitian di lapangan.

b. Kuesioner

Tujuan dari pengumpulan data menggunakan kuesioner adalah untuk menentukan prioritas variabel kompinen yang akan digunakan dalam pembentukan jalur wisata budaya dan sejarah. Kuesioner akan diberikan kepada *stakeholder* yang berkepentingan maupun berpengaruh terhadap pengembangan

wisata di Kota Surabaya. Kuesioner berupa pertanyaan tertutup, yaitu responden diminta untuk membuat prioritas diantara dua pilihan variabel dengan memilih angka. Hasil kuisoner tersebut akan diolah dengan *analytical hierarcy proses* (AHP). Input kuesioner berasal dari tinjauan pustaka untuk mencapai sasaran 1 dan 2 yaitu mengenai penentuan prioritas variabel pembentuk jalur wisata.

c. Wawancara semi-terstruktur

Wawancara semi-terstruktur dalam penelitian ini dilakukan kepada stakeholder untuk mencapai sasaran penelitian yaitu menjelaskan indikator dan variabel prioritas yang dipilih dalam pembentukan jalur wisata dan sasaran 3 penelitian yaitu menentukan arahan pengembangan jalur wisata DTW. Wawancara semi-terstruktur adalah proses wawancara dengan panduan pertanyaan yang berasal dari topik penelitian dan penggunaannya lebih fleksibel daripada wawancara. Dengan metode wawancara ini, pewawancara dan pihak stakeholder (responden) yang diwawancarai dapat mencapai sasaran yang diinginkan.

Wawancara semi-terstruktur dipilih untuk melengkapi jawaban responden dari kuesioner, hal ini dilakukan karena dapat mengeksplorasi jawaban dari stakeholder namun tetap dipandu oleh pedoman wawancara. Metode ini memiliki keunggulan daripada wawancara terstruktur karena dapat melakukan *probing*, yang merupakan salah satu cara untuk menggali informasi secara mendalam. Ada dua fungsi *probing*, yaitu memotivasi responden untuk mengklarifikasi suatu jawaban atau menjelaskan alasan atas jawaban yang diberikan; dan wawancara tetap fokus pada topik yang sedang dibahas (Bungin, 2005).

3.5.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder merupakan teknik menghimpun data yang diperoleh dari sumber kedua atau sumber sekunder baik melalui survei literatur maupun survei instansional (Bungin, 2005). Pengumpulan data sekunder digunakan untuk

mengeksplorasi dan memvalidasi hasil observasi pada survei primer melalui data sekunder yang dimiliki oleh Bappeko Kota Surabaya, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata serta Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

a. Survei Instansional

Survei instansi dilakukan untuk memenuhi data-data yang diperlukan seperti data sekunder atau data-data yang bersifat pelengkap. Pada penelitian ini survei instansi dilakukan pada instansional yang memiliki relevansi dengan pembahasan seperti Bappeko Surabaya, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya, dan sumber-sumber lainnya.

b. Survei Literatur

Studi literatur atau kepustakaan dilakukan dengan meninjau isi dari literatur yang bersangkutan dengan tema penelitian ini, di antaranya berupa buku, hasil penelitian, dokumen rencana tata ruang, tugas akhir, serta artikel di internet dan media massa. Studi literatur dilakukan dengan membaca, merangkum dan kemudian menyimpulkan semua referensi tentang pengembangan objek wisata dan aksesibilitas dalam transportasi.

Berikut ini adalah tabel pengumpulan data dan sumber data yang digunakan dalam penelitian:

Tabel 3.3. Jenis Data dan Perolehan Data Sekunder

Sasaran	Kebutuhan Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
Identifikasi indikator dan variabel pembentuk jalur wisata budaya dan sejarah	Atraksi DTW	Observasi lapangan	Pengamatan lapangan
	Kedekatan jarak		
	Kondisi akses jalan	Survei instansional dan literatur	Bappeko Surabaya Dinas Kebudayaan dan Pariwisata
	Ketersediaan moda transportasi		
	Ketersediaan fasilitas transportasi		
Ketersediaan			

Sasaran	Kebutuhan Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
	akomodasi		Kota Surabaya Pengelola DTW Agen Travel
	Ketersediaan rumah makan		
	Ketersediaan toko souvenir		
Analisis kriteria dan pembentukan jalur wisata DTW berdasarkan indikator dan variabel prioritas	Prioritas indikator dan variabel dari sasaran 1	Wawancara semi-terstruktur Kuesioner	RTRW dan RIPPPDA Kota Surabaya Jurnal/hasil penelitian
Analisis arahan pengembangan jalur wisata budaya dan sejarah	Hasil Analisis Sasaran 2	Wawancara semi-terstruktur	

Sumber: Penulis, 2018

3.6 Teknis Analisis Data

Analisis data merupakan proses mencari dan menyusun data yang diperoleh secara sistematis, dengan mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam arahan, memilih mana yang penting untuk dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga dapat dipahami dengan mudah oleh diri sendiri dan orang lain (Bungin, 2005). Dalam menjawab tujuan penelitian diperlukan teknik analisis yang tepat untuk mengolah data dan informasi yang telah diperoleh.

3.6.1 Prioritas Variabel Pembentuk Jalur Wisata

Dalam mengidentifikasi prioritas variabel pembentuk jalur wisata digunakan metode AHP (*Analytical Hierarchy Process*) dalam analisis sasaran satu. AHP merupakan alat analisis matematikal yang dikembangkan oleh Saaty pada tahun 1977,

metode ini membantu dalam pemilihan indikator/variabel/subvariabel dari banyak alternatif (Ilou and Mann. 1995). Metode AHP bertujuan menentukan prioritas pembentukan jalur DTW dengan bobot yang didapat dari stakeholder untuk kemudian dilanjutkan sebagai input sasaran kedua. Pembobotan ini dilakukan agar masing-masing indikator dan variabel memiliki angka berdasarkan perspektif stakeholder (Matteo, Brunelli. 2015).

AHP adalah suatu proses analisis yang dapat membantu dalam menentukan keputusan yang akan diambil oleh peneliti (Ilou and Mann. 1995). Proses ini akan menghasilkan bobot bagi masing-masing pilihan keputusan yang dapat diambil. Kelebihan AHP adalah dapat memberikan kerangka yang komprehensif dan rasional dalam menstrukturkan permasalahan pengambilan keputusan (Matteo, Brunelli. 2015).

Proses analisis AHP dibantu dengan *software* Expert Choice untuk memudahkan proses analisis dari 5 stakeholder. Stakeholder tersebut berasal dari pemerintah, swasta, dan akademisi. Berikut ini adalah alur AHP:



Gambar 3.2. Proses AHP

Sumber: Analisa Penulis, 2017

Dekomposisi merupakan proses pencarian variabel berdasarkan teori pembentukan jalur wisata yang telah dijabarkan dalam bab sebelumnya. Kemudian penilaian variabel dan bobot yang dilakukan oleh 5 (lima) stakeholder, yaitu: pihak Bappeko, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, agen wisata Arby Tours, Manajemen House of Sampoerna sebagai salah satu pengelola DTW budaya dan sejarah, serta Prof. Johan Silas sebagai akademisi yang terlibat sebagai anggota Tim Cagar

Budaya Kota Surabaya. Setelah itu, penilaian di-*input* ke *software* Expert Choice untuk kemudian ditetapkan prioritas indikator dan variabelnya. Terakhir menguji apakah hasil tersebut konsisten. Jika konsisten maka terlihat *consistency* kurang dari 0,1. Jika konsistensi lebih dari angka tersebut, maka harus mengulang kepada responden yang hasil penilaian dalam Expert Choice tidak konsisten. Berikut ini merupakan skala preferensi dari perbandingan 2 indikator/ variabel yang dipilih oleh stakeholder untuk dibobotkan:

Tabel 3.4. Skala Preferensi dari Perbandingan 2 Indikator

Nilai	Keterangan
1	Indikator/Variabel A sama penting dengan B
3	A sedikit lebih penting dari B
5	A jelas lebih penting dari B
7	A sangat jelas lebih penting dari B
9	Mutlak lebih penting dari B
2,4,6,8	Apabila ragu-ragu antara dua nilai berdekatan

Sumber: Diadaptasi dari Saaty (2007)

Output dari AHP tersebut kemudian dijadikan sebagai input data pada analisis selanjutnya.

3.6.2 Analisis Kriteria dan Pembentukan Jalur Wisata berdasarkan Variabel Prioritas

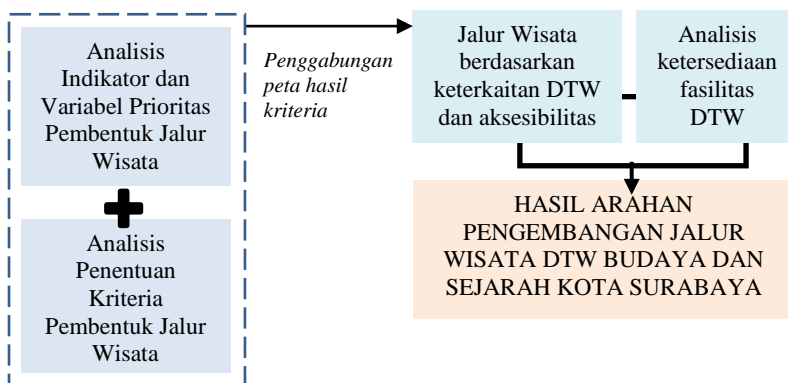
Pada sasaran kedua dalam penelitian, *theoretical descriptive analysis* digunakan sebagai analisis untuk membantu menemukan proses berupa kriteria spesifik untuk membentuk jalur wisata DTW budaya dan sejarah. *Theoretical descriptive analysis* sendiri merupakan analisis yang membandingkan antara kondisi eksisting di lapangan dengan kebijakan, teori, dan penelitian terdahulu yang terkait di setiap variabel (Gabor, 2010).

Dalam membentuk jalur wisata DTW budaya dan sejarah, data yang digunakan adalah indikator dan variabel prioritas dari sasaran sebelumnya. Indikator yang ditetapkan sebagai prioritas digunakan untuk membentuk kelompok DTW untuk

memudahkan analisis berdasarkan prioritas indikator berikutnya. Variabel tersebut terdiri diferensiasi atraksi DTW, kedekatan jarak, ketersediaan moda transportasi, kondisi jalan, dan ketersediaan fasilitas transportasi. Variabel-variabel tersebut dijabarkan menjadi kriteria pembentukan jalur berdasarkan kondisi di lapangan dari hasil komparasi kebijakan, teori dan penelitian terdahulu.

Setelah mendapatkan spesifikasi variabel melalui kriteria, analisis kemudian dilanjutkan dengan proses penggabungan atau *overlay* peta individu hasil kriteria untuk menghasilkan peta DTW yang memiliki hubungan keterkaitan sehingga membentuk jalur DTW. Dalam membentuk jalur, input data yang digunakan adalah indikator serta variabel prioritas dengan karakteristik variabel di gambaran umum hasil observasi lapangan.

Kemudian dari jalur yang telah terbentuk dari indikator DTW dan aksesibilitas, diidentifikasi ketersediaan fasilitas pelayanan wisata, yaitu akomodasi, rumah makan, dan toko souvenir yang dapat dijangkau wisatawan. Output dari analisis ini berupa jalur wisata DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya.



Gambar 3.3. Proses Pembentukan Jalur Wisata

Sumber: Penulis, 2018

3.6.3 Analisis Arahana Pengembangan Jalur Wisata DTW Budaya dan Sejarah

Dalam mencapai sasaran akhir penelitian berupa analisis arahan jalur wisata DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya, input data yang dibutuhkan adalah hasil analisis sasaran 2 dan diskusi dari wawancara semi-terstruktur. Adapun analisis yang digunakan yaitu berupa deskriptif, yaitu menjelaskan arahan setiap jalur DTW berdasarkan hasil diskusi dengan stakeholder. Deskriptif analisis sendiri merupakan metode analisis untuk menjelaskan secara efektif dan efisien sehingga informasi penting dapat tertangkap seseuai dengan topik yang diteliti (Gabor, 2010). Deskripsi pada kutipan diberikan dari wawancara sebagai proses verifikasi setiap arahan yang dihasilkan. Dari analisis ini diharapkan semua sumber informasi dapat terakomodasi sehingga muncul arahan pengembangan jalur wisata DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya yang implementatif.

Output akhir yang diharapkan baik dalam proses analisis maupun dari keseluruhan penelitian adalah arahan pengembangan jalur wisata DTW budaya dan sejarah berdasarkan aksesibilitas. Berikut adalah tabel metode analisis penelitian:

Tabel 3.5. Metode Analisis Penelitian

Sasaran	Kebutuhan Data	Teknik Analisis Data	Output
Identifikasi indikator dan variabel pembentukan jalur wisata budaya dan sejarah	Diferensiasi Atraksi DTW	<i>Analytical Hierarchy Process</i>	Prioritas indikator dan variabel pembentuk jalur wisata budaya dan sejarah di Kota Surabaya.
	Kedekatan jarak		
	Kondisi akses jalan		
	Ketersediaan moda transportasi		
	Ketersediaan fasilitas transportasi		
	Ketersediaan akomodasi		
	Ketersediaan rumah		

Sasaran	Kebutuhan Data	Teknik Analisis Data	Output
	makan		
	Ketersediaan toko souvenir		
Analisis kriteria dan pembentukan jalur wisata DTW budaya dan sejarah berdasarkan variabel prioritas	Hasil Analisis sasaran 1: Prioritas variabel	<i>Theoretical Descriptive Analysis</i>	Kriteria dalam pembentukan jalur dan hasil jalur wisata DTW budaya dan sejarah
Analisis arahan pengembangan jalur wisata budaya dan sejarah	Hasil analisis sasaran 2	<i>Descriptive Analysis</i>	Arahan jalur wisata budaya dan sejarah Kota Surabaya

Sumber: Penulis, 2018

Berikut ini merupakan titik DTW yang telah dipetakan berdasarkan eksisting di Dokumen Review RIPPDA 2017 sebagai bahan awal penentuan jalur wisata budaya dan sejarah di Kota Surabaya.

685000 000000

690000 000000

695000 000000

9200000 000000

9195000 000000

9200000 000000

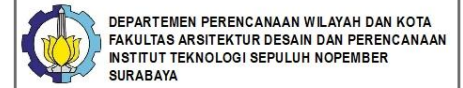
9195000 000000



685000 000000

690000 000000

695000 000000



ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

**Peta 4.1
TITIK OBJEK DTW
WISATA BUDAYA DAN SEJARAH**

Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

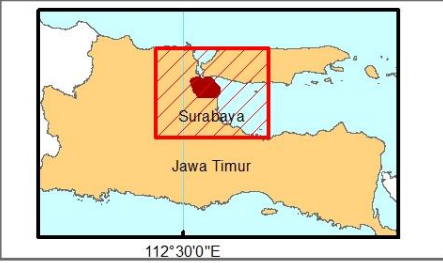
Legenda

	Titik DTW		Rencana Frontage Road
	Batas Penelitian		Rencana Jalan Arteri Primer
	Batas Administrasi Kota		Rencana Jalan Arteri Sekunder
	Jalan Arteri		Rencana Jalan Bebas Hambatan
	Jembatan Suramadu		Rencana Jalan Tol
	Sungai		Jaringan Jalan

Daftar Nama DTW:

1 : Monumen Jalesveva Jayamaha	24 : Gedung Cak Durasim
2 : Pelabuhan Kalimas	25 : Siola / Museum Surabaya
3 : Jembatan Pethekan	26 : Kawasan Tunjungan
4 : Makam Sunan Ampel	27 : Makam Yudho Kardono
5 : House of Sampoerna	28 : Gedung Nasional Indonesia
6 : Museum Loka Jala Krana	29 : Balai Kota
7 : Pura Agung Jagad Krana	30 : Monumen Jendral Soedirman
8 : Makam Mbah Ratu	31 : Balai Pemuda
9 : Gedung Internatio	32 : Gedung Grahaadi
10 : Gedung Bank Niaga	33 : Patung Joko Dolog
11 : Klenteng Hong Tiek Hian	34 : Monumen Gubernur Suryo
12 : Gedung PTPN XI	35 : Gedung RRI
13 : Kawasan Jembatan Merah	36 : Monumen Kapal Selam
14 : Museum Kesehatan	37 : Monumen Bambu Runcing
15 : Klenteng Hok An Kiong	38 : Makam Kembang Kuning
16 : Klenteng Boen Bio	39 : Monumen Perjuangan POLRI
17 : Gedung Pertama	40 : Gereja Katedral
18 : Makam WR Supratman	41 : Gedung Saint Louis
19 : Gereja Kepanjen	42 : Rumah Sakit Darmo
20 : Kantor Gubernur	43 : Monumen Wira Surya
21 : Monumen Tugu Pahlawan	44 : Gedung Santa Maria
22 : Makam Peneleh	45 : Makam Ki Ageng Bungkul
23 : Masjid Cheng Ho	46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari

Inset Peta



3.7 Tahapan Penelitian

Secara umum tahapan penelitian dilakukan dalam lima tahap, yang akan dijelaskan seperti di bawah ini:

1. Perumusan Masalah

Tahap ini meliputi identifikasi permasalahan di wilayah penelitian, yakni terkait kunjungan DTW Budaya dan Sejarah di Surabaya yang tidak merata dan tidak didukung oleh ketersediaan akses baik dari segi transportasi maupun fasilitas. Meskipun kedatangan wisatawan meningkat, namun objek wisata tidak berkembang karena Surabaya hanya sebagai tempat transit. Untuk mencapai tujuan pengembangan aksesibilitas wisata, diperlukan sebuah arahan pengembangan jalur untuk menghubungkan antara wisatawan dan DTW dengan peningkatan akses.

2. Tinjauan Pustaka

Pada tahap ini dilakukan kegiatan mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan penulisan yang berupa teori dan konsep, studi kasus, dan hal-hal lain yang relevan. Pustaka yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori dan konsep terkait wisata, budaya dan sejarah, dan aksesibilitas dari sistem transportasi. Dari studi literatur didapatkan rumusan variabel-variabel penelitian yang menjadi dasar dalam melakukan analisis

3. Pengumpulan Data

Kebutuhan data disesuaikan dengan analisis dan variabel yang digunakan dalam penelitian. Oleh karena itu, pada tahap ini dilakukan dua teknik pengumpulan data, yaitu survei sekunder yang terdiri dari survei instansi dan survei literatur serta survei primer melalui observasi, kuesioner dan wawancara.

4. Analisis

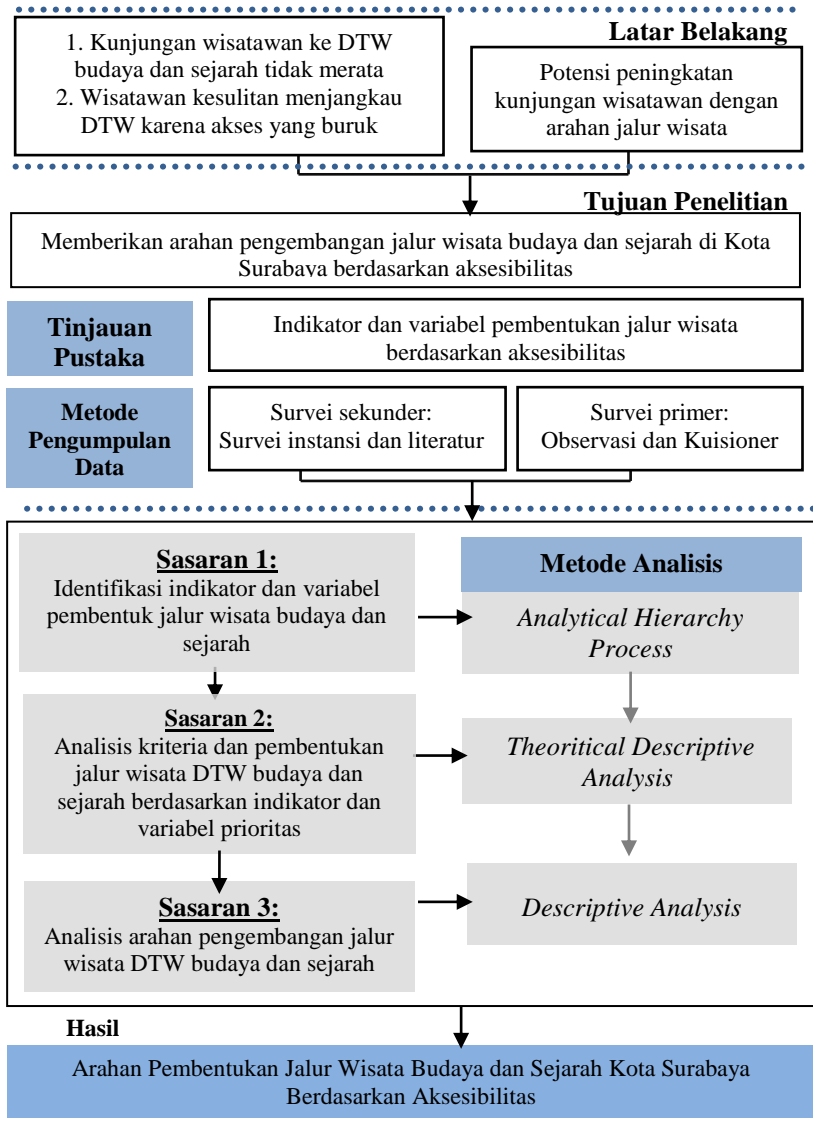
Pada tahap ini dilakukan proses analisis data berdasarkan keseluruhan data yang didapatkan sebelumnya. Proses

analisis data tersebut menggunakan teknik analisis yang sesuai dengan sasaran yang ingin dicapai, yaitu menggunakan AHP, *theoretical descriptive analysis*, dan analisis deskripsi. Kemudian dilakukan penyajian data dari keseluruhan proses pengumpulan dan analisis data.

5. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan tahapan menentukan jawaban atas rumusan permasalahan yang telah ditentukan sebelumnya berdasarkan hasil dari proses analisis. Berdasarkan kesimpulan tersebut maka dirumuskan arahan pengembangan jalur wisata DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya melalui peningkatan aksesibilitas wisatawan.

Gambar 3.2 Tahapan Penelitian



Sumber: Penulis, 2018

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Orientasi Wilayah Penelitian

Wilayah penelitian terletak di Kota Surabaya, Ibukota Provinsi Jawa Timur. Surabaya terletak di tepi pantai utara dengan letak geografis pada koordinat 7°9'-7°21' Lintang Selatan dan 112°36'-112°54' Bujur Timur. Luas wilayah kota Surabaya meliputi ± 32.637,75 Ha yang terbagi dalam 31 Kecamatan dan 163 Kelurahan.

Batasan wilayah penelitian secara administratif meliputi:

- Sebelah Utara : Selat Madura
- Sebelah Selatan : Surabaya Timur, Surabaya Pusat, Surabaya Selatan meliputi Kecamatan Bubutan, Genteng, Tambaksari, Mulyorejo, dan Simokerto.
- Sebelah Timur : Selat Madura
- Sebelah Barat : Kecamatan Asemrowo.

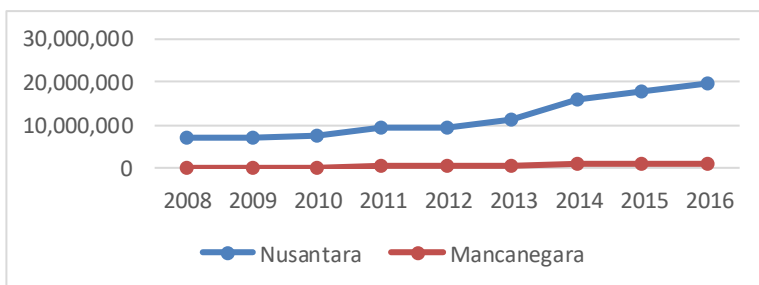
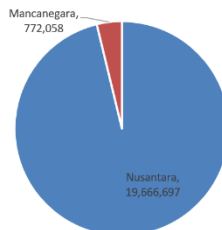
Dalam dokumen Rencana Detail Tata Ruang Kota Surabaya, wilayah penelitian terletak di sepanjang Sungai Kalimas terletak di Unit Pengembangan (UP) Tanjung Perak, UP. Tunjungan, UP. Dharmahusada, dan UP. Wonokromo.

4.1.2 Kondisi Umum Kepariwisataaan Kota Surabaya

Surabaya memiliki posisi strategis sebagai Ibukota Provinsi Jawa Timur terhadap perdagangan dan jasa serta peran penting dalam perjuangan bangsa Indonesia (Review RIPPDA, 2017). Tidak dapat dipungkiri apabila Surabaya menjadi salah satu destinasi wisata. Berikut ini adalah data kunjungan wisatawan baik dari nusantara dan mancanegara pada tahun 2011-2016.

Tabel 4.1. Data Jumlah Wisatawan Nusantara dan Mancanegara Kota Surabaya

Tahun	Nusantara	M mancanegara
2011	9,194,116	297,230
2012	9,561,881	323,037
2013	11,122,194	350,017
2014	15,929,745	742,084
2015	18,019,629	853,790
2016	19,666,697	772,058



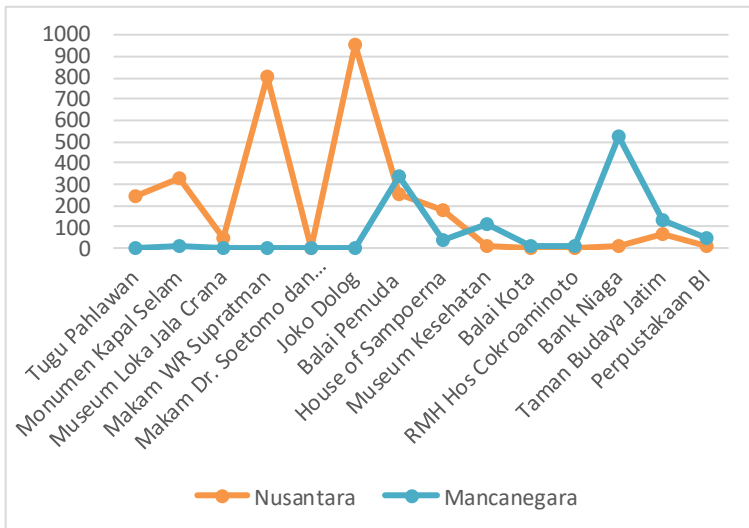
Sumber: BPS Kota Surabaya, 2017.

Dari tabel diatas terlihat proporsi wisatawan nusantara masih mendominasi di Kota Surabaya dibanding dengan mancanegara. Tren wisatawan terus meningkat dari tahun 2011 hingga 2016. Namun wisatawan mancanegara cenderung stagnan dan sedikit menurun dari tahun 2015 ke 2016.

Dari data Dinas Kebudayaan dan Pariwisata yang terdapat di Review RIPPDA (2017) kunjungan wisatawan nusantara dan mancanegara di berbagai DTW bervariasi. Ada DTW yang memiliki jumlah kunjungan tinggi, bahkan terdapat DTW yang tidak memiliki pengunjung sama sekali. Berikut ini merupakan tabel dan diagram yang menunjukkan jumlah kunjungan di beberapa DTW:

Tabel 4.2. Data Jumlah Kunjungan Wisatawan Nusantara dan Mancanegara per DTW

Nama DTW	Nusantara	M mancanegara
Tugu Pahlawan	244.657	1.743
Monumen Kapal Selam	323.875	9.247
Museum Loka Jala Crana	48.247	0
Makam WR Supratman	804	0
Makam Dr. Soetomo dan GNI	5.101	0
Djoko Dolog	952	4.447
Balai Pemuda dan TIC	251.964	335
House of Sampoerna	174.250	34.450
Museum Kesehatan	8.913	114
Balai Kota	5.337	7.777
RMH Hos Cokroaminoto	3.825	7
Bank Niaga	14.880	527
Taman Budaya Jatim	66.425	133
Perpustakaan Bank Indonesia	10.756	47



Sumber: Data Dinas Pariwisata dan Review RIPPDA, 2017

Dapat terlihat dari tabel dan diagram diatas bahwa jumlah kunjungan terbanyak adalah dari wisatawan domestik dibandingkan dengan wisatawan mancanegara. Kemudian terdapat ketimpangan jumlah kunjungan wisatawan di DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya. Dilihat dari segi penyediaan transportasi khusus wisata seperti bus wisata yang dimiliki oleh House of Sampoerna (HoS), jumlah bus berjumlah 1 (satu) dengan 22 tempat duduk setiap harinya. Jalur yang dilalui bus tersebut adalah: HoS - Tugu Pahlawan - PTPN XI – Tunjungan – Balai Kota – Gedung Cak Durasim – HoS. Sedangkan jumlah wisatawan yang menggunakan bus House of Sampoerna dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.3. Data Jumlah Kunjungan Wisatawan Bus House of Sampoerna

Tahun	Domestik	Mancanegara	Total
2010	12.059	1.111	13.170
2011	12.343	1.217	13.560
2012	12.453	1.295	13.748
2013	12.573	1.307	13.881

Sumber: Dokumen House of Sampoerna, 2014

Dari data terlihat kunjungan wisatawan satu tahun berjumlah kurang lebih 13.000 pengunjung, jumlah wisatawan sering terlihat melampaui kapasitas jumlah tempat duduk bus yang hanya berjumlah 22 orang. Data terbaru menurut hasil wawancara dengan Bu Rani selaku Manajer Pengelolaan (2018), menyatakan terdapat 17.000 orang pengunjung setiap bulan. Sehingga kapasitas yang disediakan sangat sedikit dibanding dengan kunjungan wisatawan. Dapat dikatakan tidak jarang mereka harus mengurungkan niat atau menggunakan sistem daftar atau antri lebih lama menunggu giliran (Ajeng, 2015). Sehingga bus tersebut belum mengakomodasi wisatawan dengan baik.

4.1.3 Kondisi Eksisting DTW Budaya dan Sejarah

DTW Budaya dan Sejarah merupakan salah satu pengelompokan berdasarkan daya tarik wisata di Surabaya. Kota Surabaya memiliki potensi sejarah kepahlawanan, gedung bersejarah, museum, wisata religi, seni pertunjukkan dan lain-lain sehingga memiliki daya tarik tersendiri. DTW sejarah dan budaya merupakan semua objek wisata yang memiliki daya tarik utama berkaitan dengan kebudayaan dan sejarah, seperti peninggalan Kerajaan Majapahit, kolonial Belanda, monumen-monumen perjuangan, bahkan sampai peninggalan dari penyebaran agama Islam (RIPPDA, 2017).

DTW di Kota Surabaya sudah banyak dipromosikan melalui paket wisata oleh agen travel dan pemerintah Kota Surabaya. Namun tidak semua DTW tercakup oleh paket tersebut, sehingga banyak wisatawan yang tidak mengetahui semua DTW budaya dan sejarah. Selain itu, akomodasi bus wisata yang disediakan oleh pemerintah memiliki permintaan (*demand*) tinggi yang tidak diimbangi dengan jumlah bus wisata (*supply*). Hal tersebut dapat mengurangi kenyamanan wisatawan dalam mengunjungi DTW di Kota Surabaya.









Gambar 4.1. Gedung Cagar Budaya (kiri), Hasil Revitalisasi di Jalan Tunjungan (kanan).




Sumber: Survei Primer, 2017.




Berikut adalah tabel karakteristik umum DTW budaya dan sejarah di Kota Surabaya:




Tabel 4.4. Karakteristik Umum DTW Budaya dan Sejarah

No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
1.	Monumen Jalesveva Jayamahe	Bangunan dan benda bersejarah	<p>Monumen Jalesveva Jayamahe (di lautan kita jaya) atau Monjaya berada di kawasan Pelabuhan Tanjung Perak, tepatnya di ujung barat Dermaga Madura. Patung tersebut berdiri di atas bangunan dan tingginya mencapai 30,6 meter, diresmikan pada tahun 1995.</p> <p>Tingkat kunjungan ke monument ini tidak merata sepanjang tahun karena hanya dibuka pada hari besar TNI. Namun saat tersebut, kunjungan mencapai 24.554 orang.</p>	
2.	Pelabuhan Tradisional Kalimas	Kawasan bersejarah	<p>Kalimas tidak hanya cikal bakal pelabuhan Tanjung Perak tetapi juga legenda nama kota Surabaya Di sepanjang tepian Kalimas saat ini digunakan tempat bongkar muat barang bagi tongkang dan perahu. Kunjungan tidak tercatat karena merupakan fasilitas transportasi laut.</p>	
3.	Jembatan Pethekan	Bangunan dan benda bersejarah	<p>Dahulu jembatan yang berlokasi di jalan Jakarta ini dapat diangkat agar perahu-perahu layar dapat masuk sampai ke Jembatan Merah. Pada pertempuran 10 Nopember 1945, jembatan ini dapat dipertahankan oleh PRI Utara, PRI AAL, BKR Laut, BBI Dai dan AMI AL untuk menahan pengembangan sayap serangan ke bagian Timur Kota Surabaya. Jembatan ini ditetapkan sebagai cagar budaya</p>	




No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
4.	Masjid Sunan Ampel	Kawasan bersejarah	Daya tarik yang dimiliki wisata religi Masjid dan Makam Sunan Ampel adalah sebagai tempat peziarahan. Masjid Ampel terletak di jalan K.H. Mas Mansyur, merupakan tempat yang dibangun untuk menghormati Sunan Ampel sebagai salah seorang wali penyebar Agama Islam di pulau Jawa. Kawasan ini dikunjungi 1,5 juta wisatawan pada 2016, sehingga wisata ini menarik banyak orang.	
5.	House of Sampoerna	Bangunan dan benda bersejarah	House of Sampoerna (HOS) adalah tempat produksi massal rokok pertama Sampoerna. Pada tahun 2003, walaupun gedung HOS ini masih menjadi tempat produksi rokok terkenal di Indonesia Dji Sam Soe, namun sudah dibuka untuk umum sebagai salah satu kawasan wisata di Surabaya. Kunjungan mencapai 34.440 pada tahun 2016.	
6.	Museum Loka Jaya Crana	Bangunan dan benda bersejarah	Museum yang berdiri tanggal 19 September ini berada di kompleks Angkatan Laut Surabaya. Koleksi museum mengenai peralatan angkatan laut, planetarium, astronavigadum, penelitian dan peralatan perang. DTW ini kurang menarik ditunjukkan dengan tidak tercatatnya sama sekali jumlah kunjungan.	



No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
7.	Pura Jagad Krana	Tradisi dan budaya lokal	Pura yang terletak di Jl. Gresik Surabaya merupakan tempat beribadah umat hindu yang sering dikunjungi wisatawan terutama dalam peringatan hari besar. Kunjungan pada DTW ini beragam, terutama untuk motivasi beribadah.	
8.	Makam Mbah Ratu	Tradisi dan budaya lokal	Makam yang berada di Jl Demak dipercaya sebagai buritan parahu dari Laksamana Zeng Ho dari Cina. Kunjungan pada DTW ini beragam, terutama untuk motivasi beribadah.	
9.	Gedung Internatio	Bangunan dan benda bersejarah	Dahulu gedung ini bernama Internatio Willemplein, terletak di sebelah Plaza Jembatan Merah. Setelah pasukan Brigjen Malaby berhasil mendarat di pelabuhan Tanjung Perak pada tanggal 25 Oktober 1945, gedung ini dikuasai oleh pasukan Sekutu. Pada tanggal 28 - 30 Oktober 1945 gedung ini dikepung oleh para pejuang Indonesia. Sewaktu berusaha menghentikan tembak menembak tersebut, Brigjen Mallaby tewas terbakar di mobilnya di kawasan ini.	



No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
10.	Gedung Bank Niaga	Bangunan dan benda bersejarah	Pada zaman hindia Belanda gedung ini bernama Gedung NV Lindeteves, sekarang digunakan Bank Mandiri. Gedung Bank Mandiri ini dibangun tahun 1911 oleh Hulswit sebagai pabrik mesin dan perbaikan kapal-kapal perang. Pada 1 Oktober 1945, TKR berhasil merampas kendaraan perang dan persenjataan di tempat ini. Gedung ini memiliki menara jam yang masih berfungsi.	
11.	Klenteng Hong Tiek Hian	Tradisi dan budaya lokal	Kelenteng Hong Tiek Hian merupakan yang paling tua di Surabaya. Dibangun oleh tentara Tartar pada zaman Kaisar Khu Bilai Khan pada awal pendirian kerajaan Majapahit. Klenteng ini adalah tempat ibadah orang Khong Hu Chu yang ramai dikunjungi.	
12.	Gedung PTPN XXII	Bangunan dan benda bersejarah	Dahulu gedung di jalan Merak (Surabaya Utara) adalah HVA (Handels Vereeniging Amsterdam) Comidies Straat. Pada tanggal 1 Oktober 1945 gedung dijadikan Markas Angkatan Darat Jepang di Jatim. Akhirnya gedung ini dijadikan markas Badan Keamanan Rakyat (BKR) Jawa Timur dibawah pimpinan Drg. Mustopo. Gedung PTPN XI menarik secara arsitektural dan nilai sejarah.	




No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
13.	Jembatan Merah dan Kya-kya	Bangunan bersejarah dan budaya lokal	Jembatan merah dibangun pada 11 November 1743 untuk menghubungkan daerah bisnis sekitar Kalimas dan Gedung Pemerintahan di Surabaya. Tidak jauh dari jembatan tersebut, terdapat Kya-Kya sebagai kawasan Pecinan yang dahulu terkenal dengan kuliner. Kawasan ini semakin terkenal saat terjadi pertempuran 10 November 1945 dengan tewasnya jendral Inggris di Jembatan Merah.	
14.	Museum Kesehatan	Bangunan dan benda bersejarah	Museum yang berlokasi di Jl. Indrapura ini menyimpan koleksi benda-benda bernilai sejarah dalam bidang kesehatan, juga dilengkapi perpustakaan khusus yang mengkoleksi dan melayani berbagai pustaka kesehatan dalam bentuk buku, majalah, audio, dan video.	
15.	Klenteng Hok An Kiong	Tradisi dan budaya lokal	Klenteng Hok An Kiong di jalan Coklat merupakan klenteng tertua di Surabaya yang dibangun tahun 1930. Klenteng Hok An Kiong merupakan klenteng tempat beribadah umat Budha. Terdapat keunikan gaya dan arsitektur bangunan sehingga menarik pengunjung.	




No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
16.	Klenteng Boen Bio	Tradisi dan budaya lokal	Klenteng ini sudah ada pada tahun 1910-an. Munculnya klenteng sebagai akibat meluasnya permukiman Cina yang dulu oleh orang Belanda disebut sebagai "Chineese Kamp" sudah ada sebelum Belanda datang ke Surabaya.	
17.	Gedung Pertamina	Bangunan dan benda bersejarah	Sejak tanggal 25 Oktober 1945 gedung yang berlokasi di jalan Niaga, diduduki oleh pasukan Sekutu dibawah pimpinan Kolonel Pugh. Dari gedung ini Kolonel Pugh menginstruksikan kepada pasukannya untuk merampas persenjataan pejuang Surabaya. Akibat instruksi tersebut menimbulkan amarah pejuang dan pertempuran yang berakhir dengan kematian Brigjen Mallaby.	
18.	Makam WR Suprat-man	Tradisi dan budaya lokal	Makam Wage Rudolf Supratman berada di jalan Kenjeran. Beliau dilahirkan 9 Maret 1903. Semasa hidupnya beliau menciptakan lagu-lagu guna menggugah bangsa Indonesia untuk segera memperoleh cita-citanya yaitu Indonesia merdeka. W.R. Supratman adalah pencipta lagu kebangsaan Indonesia Raya.	



No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
19.	Gereja Kapanjen	Bangunan dan benda bersejarah	Gereja Kapanjen “ <i>Onze Lieve Vrouw Geboorte</i> ” merupakan gereja katolik Roma paling tua dan terbesar di Kota Surabaya dengan gaya fasad berarsitektural Eropa. Di depan terdapat pintu utama yang diapit patung Santo Petrus dan Paulus.	
20.	Kantor Gubernur	Bangunan dan benda bersejarah	Bangunan yang berada di Jl. Pahlawan ini termasuk salah satu cagar budaya. Bangunan ini dibangun oleh Nederlandsche Aanneming Maatschappij dengan arsitek W.B. Carmiggelt dari jawatan Gedung-gedung Negara. Pada 10 Desember 1931 resmi dibuka sebagai kantor Gubernur dan Kantor Karesidenan Surabaya. Pada masa pendudukan Jepang gedung ini juga difungsikan sebagai kantor <i>syuucho</i> (Karesidenan.)	
21.	Tugu Pahlawan	Bangunan dan benda bersejarah	Tragedi 10 Nopember 1945 membuat Surabaya terkenal sebagai kota pahlawan. Monumen ini menjadi pusat perhatian setiap tanggal 10 Nopember di mana pada tahun 1945 para pahlawan gugur dalam perang kemerdekaan. Tugu Pahlawan berdiri menjulang di Taman Kebonrojo berseberangan dengan kantor Gubernur Jawa Timur di Jalan pahlawan. Tugu Pahlawan dan Museum 10 Nopember yang didirikan 10 Nopember 1951, diresmikan tahun 1952. Tugu Pahlawan dan Museum 10 Nopember	





No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
			merupakan visualisasi semangat pemuda Surabaya, walaupun diserang dari darat dan udara oleh sekutu. Museum 10 Nopember dibangun untuk melengkapi fasilitas dan koleksi sejarah.	
22.	Makam Peneleh	Bangunan dan benda bersejarah	Makam ini adalah salah satu makam khusus orang Belanda di Kota Surabaya. Lokasinya berada di Jalan Peneleh, berjarak sekitar 1,5 km dari kawasan Monumen Tugu Pahlawan. Makam Peneleh dibangun tahun 1814 oleh pemerintah kolonial Belanda dengan nama resmi <i>De Begraafplaats Peneleh Soerabaja</i> atau Makam Peneleh Surabaya.	
23.	Masjid Muhammad Cheng Ho	Tradisi dan budaya lokal	Masjid dengan arsitektur khas Tiongkok, diberi nama "Masjid Muhammad Cheng Hoo" karena Pada abad ke 15 di masa Dinasti Ming (1368-1643) orang-orang Tionghoa dari Yunna mulai berdatangan menyebarkan agama islam, terutama di Pulau Jawa. Laksamana Chengo Hoo alias Sam Poo Kong alias Dompu Awang pada tahun 1410.	
24.	Cak Durasim	Bangunan sejarah dan budaya	Gedung Cak Durasim merupakan pusat pertunjukan dan pelatihan budaya di Surabaya. Seni yang biasa ditampilkan seperti tari, teater, dan lain sebagainya.	


No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
25.	Siola/ Museum Surabaya	Bangunan dan benda bersejarah	SIOLA terletak di ujung jalan Tunjungan Surabaya dahulu bernama White Laidlaw. Saat ini, Siola dibuat sebagai Museum Surabaya, dibuka untuk umum setelah diresmikan. Koleksi Museum Surabaya meliputi lebih dari 1.000 benda bersejarah. Koleksinya tidak terbatas pada benda-benda bersejarah pemerintah kota Surabaya, tetapi juga benda-benda lainnya yang pernah menjadi bagian dari sejarah kota Surabaya, benda milik warga Surabaya yang historis dan legendaris.	
26.	Kawasan Tunjungan	Bangunan dan benda bersejarah	Potensi yang dimiliki kawasan Tunjungan adalah banyaknya bangunan cagar budaya dan memori bersejarah. Pada tahun 1920-an Tunjungan terkenal sebagai kawasan perdagangan. Salah satu yang terkenal di kawasan itu adalah Gedung Vrienschap (1829), dan menyusul kemudian di sepanjang Jalan Tunjungan berdirilah bangunan-bangunan seperti Hotel LMS (1916), Gedung White Away (Siola), Gedung Gading Murni, Toko Java Store, Toko Helendorn, Toko Central, Toko Metro, dan lainnya yang dari segi arsitektural memiliki bentuk yang unik dan langka. Terkait dengan peristiwa 10 November 1945, sebagai lokasi peristiwa kepahlawanan di Surabaya.	



No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
27.	Makam Pangeran Yudho Kardono	Bangunan dan benda bersejarah	Makam ini terletak di kampung Kedondong yang merupakan makam salah seorang panglima perang Kerajaan Mataram, wafat pada saat ditugaskan oleh Sultan Agung dari Mataran untuk menundukkan Surabaya.	
28.	Gedung Nasional GNI	Bangunan dan benda bersejarah	Gedung Nasional Indonesia yang berlokasi di jalan Bubutan, sejak zaman Belanda, menjadi Pusat Pergerakan Nasional. Pada tanggal 25-27 Agustus 1945 di gedung ini dibentuk Komite Nasional Indonesia dan BKR. Pada tanggal 21 September 1945 gedung ini digunakan mempersiapkan rapat Samodra bersejarah untuk menentang larangan Kempetai. Di sini terdapat makam Dr. Soetomo.	
29.	Balai Kota	Bangunan dan benda bersejarah	Bangunan yang berada di Jl. Taman Surya ini termasuk salah satu cagar budaya. Di depan balai kota terdapat taman surya yang sudah ada sejak Balai Kota Surabaya berdiri. Biasanya Taman Surya Surabaya ini ramai di kunjungi oleh warga pada saat hari Sabtu dan Minggu. Tingkat kunjungan Balai Kota mencapai 7.777 pada tahun 2016.	

No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
30.	Monumen Jendral Soedirman	Bangunan dan benda bersejarah	Monumen ini melambangkan semangat perjuangan serta kegigihan pejuang yang tergabung dalam perjuangan POLRI dalam melawan penjajah dengan senjata seadanya sehingga berhasil menguasai gedung St. Louis yang letaknya berdekatan dengan lokasi monumen ini.	
31.	Balai Pemuda	Bangunan dan benda bersejarah	Gedung Balai Pemuda, dahulu bernama Simpangse Societeit yang dipakai Klub Malam orang kulit putih. Dahulu bagi pribumi dan anjing dilarang masuk. Pada bulan Nopember 1945 gedung ini dijadikan Markas Besar PRI Pusat (Pemuda Republik Indonesia). Gedung yang diarsiteki Wetsmaes ini berdiri di atas tanah 1,7 ha, dan saat ini termasuk satu dari 163 bangunan kuno yang termasuk cagar budaya.	
32.	Gedung Grahadi	Bangunan dan benda bersejarah	Gedung Grahadi berlokasi di jalan Pemuda yang digunakan sebagai Rumah Kediaman dan Gedung Pertemuan Gubernur Jawa Timur. Gedung ini berarsitektur masa kolonial Belanda dibangun tahun 1795. Kunjungan pada Gedung Grahadi terbatas pada acara-acara yang diadakan pemerintah.	

No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
33.	Patung Joko Dolog	Bangunan dan benda bersejarah	Patung tersebut dibuat untuk menghormati Kertanegara Putra Wisnu Wardhana sebagai raja Singosari.	
34.	Monumen Suryo dan Taman Apsari	Bangunan dan benda bersejarah	Monumen ini merupakan monumen Patung Gubernur Suryo, gubernur pertama Jawa Timur yang gugur akibat pemberontakan PKI Madiun 1948. Monumen ini terletak di kompleks Taman Apsari jalan pemuda.	
35.	Gedung RRI Surabaya	Bangunan dan benda bersejarah	Gedung Radio Surabaya pada tanggal 28 - 30 Oktober 1945 terjadi pertempuran antara pejuang Surabaya dengan tentara Sekutu di gedung ini. Pada pertempuran ini banyak menimbulkan korban, karena fungsi gedung RRI Surabaya ini amat penting, maka dikuasai oleh pasukan Sekutu. Pada tanggal 29 Oktober 1945 sebagai akibat dari kemarahan rakyat Surabaya, dibakar dan berakibat tewasnya seluruh pasukan Sekutu di dalamnya	
36.	Monumen Kapal Selam	Bangunan dan benda bersejarah	Merupakan wujud asli dari KRI Pasopati 410, salah satu kapal selam TNI - Angkatan Laut dari Satuan Kapal Selam Armada RI Kawasan Timur. KRI Pasopati termasuk jenis SS type Whisky Class dibuat di Vladi Rusia pada tahun 1952, berperan aktif dalam menegakkan kedaulatan negara dan hukum dilaut antara lain dalam operasi Trikora. Letaknya yang berada di tengah kota, persis di sebelah Plaza Surabaya, dekat juga dengan Stasiun Gubeng.	

No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
37.	Monumen Bambu Runcing	Bangunan dan benda bersejarah	Monumen Bambu Runcing yang berlokasi di jalan Panglima Soedirman ini melambangkan semangat arek-arek Surabaya dalam berjuang melawan penjajah Belanda dengan senjata seadanya.	
38.	Makam Kembang Kuning	Bangunan dan benda bersejarah	Makam Kembang Kuning atau Cemoro Sewu terdapat tokoh-tokoh penting yang mewarnai perjalanan sejarah Kota Surabaya dan bangsa Indonesia. Kompleks pemakaman ini telah ada sejak zaman kolonial Belanda tahun 1917. Kompleks ini diperuntukan untuk warga Negara belanda (termasuk eropa), dan masih difungsikan sampai sekarang yang kemudian berkembang menjadi makam pemeluk agama Kristen/katolik.	
39.	Gereja Kathedral	Bangunan dan benda bersejarah	Gereja katolik Hati Kudus Yesus (Katedral) terletak di jalan Dr. Sutomo, yang merupakan salah satu tempat ibadah bagi umat katolik yang cukup tua di Surabaya. Gereja ini ramai dikunjungi oleh wisatawan nusantara pada hari-hari tertentu.	
40.	Monumen Perjuangan Polri	Bangunan dan benda bersejarah	Monumen ini melambangkan semangat perjuangan serta kegigihan pejuang yang tergabung dalam perjuangan POLRI dalam melawan penjajah dengan senjata seadanya sehingga berhasil menguasai gedung St. Louis yang letaknya berdekatan dengan lokasi monumen ini.	

No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
41.	Gedung Saint Loius	Bangunan dan benda bersejarah	Sekolah ini dahulu bernama St. Louis Coen Boulevard 7 yang berlokasi di jalan Dr. Sutomo (Surabaya Pusat) digunakan sebagai markas polisi istimewa dibawah pimpinan M. Yasin. Tanggal 21 Agustus 1945 di tempat ini para anggota polisi istimewa menurunkan bendera Jepang - Hinomaru dan mengantinya dengan bendera Indonesia. Gedung ini hanya dapat dilihat dari luar karena merupakan bangunan sekolah privat.	
42.	Rumah Sakit Darmo	Bangunan dan benda bersejarah	RS. Darmo berada di Jl. Raya Darmo No. 90. Rumah Sakit ini dibangun pada tahun 1913 dikenal dengan nama Kitahama Butai. Dari dulu, gedung ini berubah-ubah fungsinya. RS. Darmo adalah salah satu cagar budaya yang menjadi asset.	
43.	Monumen Wira Surya	Bangunan dan benda bersejarah	Monumen yang beridi di Kawasan Jembatan Wonokromo yang dibangun untuk memperingati peristiwa pertempuran 10 November 1945.	
44.	Gedung Santa Maria	Bangunan dan benda bersejarah	Gedung ini dahulu Sekolah Menengah Tinggi tempat pembentukan Badan Keamanan Rakyat/ BKR. Selanjutnya BKR Pelajar dirubah menjadi TRIP.	-

No.	DTW	Atraksi	Keterangan	Foto
45.	Makam Ki Ageng Bungkul	Tradisi dan budaya lokal	Kompleks makam ini tampak eksotis, di dalamnya masih tersisa suasana Kampung Bungkul di tengah kota yang sibuk. Ada gapura ala Majapahit, terdapat mushala lama, gazebo bersosoran rendah. Belasan makam lain berada di bawah rimbunan pohon-pohon tua. Makam Sunan Bungkul ada pada sisi sebelah kanan di dalam cungkup makam di atas.	
46.	Perpustakaan Bank Indonesia	Bangunan dan benda bersejarah	Gedung ini berada tepat di sebelah utara KBS seluas 4.140 m ² . Gedung ini dulunya disebut Worning voor Agent van Javasche Bank dan merupakan rumah pejabat De Javasche Bank. Pada Tahun 1953, gedung ini berubah nama menjadi Bank Indonesia. Dengan gaya bangunan arsitektur kolonial dan fasilitas-fasilitas yang menunjang, sering diadakan event dan acara komunitas di gedung ini.	

Sumber: Review RIPPDA Kota Surabaya, 2017

4.1.4 Kondisi Aksesibilitas Wisata Kota Surabaya

4.1.4.1 Karakteristik Kedekatan Jarak antar DTW

Kedekatan dalam penelitian ini merupakan jarak yang menghubungkan 1 (satu) DTW dengan DTW lainnya. Oktanti (2012) menyebutkan bahwa dasar utama dalam pembuatan jalur wisata adalah kedekatan jarak antar objek agar waktu yang digunakan wisatawan untuk mengunjungi DTW efektif. Kedekatan jarak sebagai aglomerasi kegiatan untuk mempermudah akses antar kegiatan tersebut. Delineasi tidak mengikuti batas administratif wilayah namun kedekatan jarak antar kegiatan (Damayanti, 2016).

Kemudian selain berdasarkan teori dan pakar, kebijakan dalam RPJM, RTRW, dan RIPPDA Kota Surabaya menjadi bahan komparasi untuk mencapai sasaran satu. Menurut rencana pengembangan pariwisata di RPJM dan RTRW Kota Surabaya, disebutkan bahwa konektifitas transportasi mempertimbangkan kedekatan jarak untuk mempermudah pergerakan terutama bagi pejalan kaki dan meminimalisir kendaraan bermotor. Kedekatan jarak antar objek juga menjadi dasar pertimbangan pembuatan jalur wisata di RIPPDA. Jarak yang dimaksud dalam analisis penentuan jalur wisata tersebut bukan diukur dari kedekatan objek, namun jarak dari panjang jalan yang tersedia antar DTW.

Berdasarkan teori dan kebijakan diatas kedekatan jarak diukur berdasarkan panjang jalan penghubung antar DTW. Berikut ini adalah matriks tabulasi jarak antar DTW Budaya dan Sejarah di Kota Surabaya.

Keterangan Nama DTW:

No.	DTW	No.	DTW
1.	Monumen Jalesveva Jayamahe	28.	Gedung Nasional Indonesia (GNI)
2.	Pelabuhan Tradisional Kalimas	29.	Balai Kota
3.	Jembatan Pethekan	30.	Monumen Jendral Soedirman
4.	Makam Sunan Ampel	31.	Balai Pemuda
5.	House of Sampoerna	32.	Gedung Grahadi
6.	Museum Loka Jala Krana	33.	Patung Joko Dolog
7.	Pura Agung Jagad Krana	34.	Monumen Gubernur Suryo
8.	Makam Mbah Ratu	35.	Gedung RRI
9.	Gedung Internatio	36.	Monumen Kapal Selam
10.	Gedung Bank Niaga	37.	Monumen Bambu Runcing
11.	Klenteng Hong Tiek Hian	38.	Makam Kembang Kuning
12.	Gedung PTPN XI	39.	Monumen Perjuangan POLRI
13.	Kawasan Jembatan Merah dan Kya-Kya	40.	Gereja Katolik Hati Kudus Yesus (Katedral)
14.	Museum Kesehatan	41.	Gedung Saint Louis
15.	Klenteng Hok An Kiong	42.	Rumah Sakit Darmo
16.	Klenteng Boen Bio	43.	Monumen Wira Surya
17.	Gedung Pertamina	44.	Gedung Santa Maria
18.	Makam WR Supratman	45.	Makam Ki Ageng Bungkul
19.	Gereja Kepanjen	46.	Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari
20.	Kantor Gubernur		
21.	Monumen Tugu Pahlawan		
22.	Makam Peneleh		
23.	Masjid Cheng Ho		
24.	Gedung Cak Durasim		
25.	Siola / Museum Surabaya		
26.	Kawasan Tunjungan		
27.	Makam Pangeran Yudho Kardono		

Tabel diatas menunjukkan kedekatan jarak diukur melalui panjang jalan antar DTW Budaya dan Sejarah Kota Surabaya. Berdasarkan hasil tabulasi diketahui bahwa jarak DTW budaya dan sejarah terletak pada *range* 0,05 – 16 km. Objek wisata yang saling berdekatan umumnya merupakan kawasan kota lama di Surabaya dan monumen pendukung disekitarnya. DTW tersebut antara lain di Kawasan Jalan Tunjungan, Siola, Gedung Cak Durasim, Balai Pemuda, Balai Kota, Monumen Kapal Selam, Gedung RRI, Monumen Bambu Runcing, dan Monumen Jendral Soedirman. Jarak antar DTW tersebut pada *range* 0,05 sampai 1 km yang umumnya dapat ditempuh dengan berjalan kaki. Sedangkan DTW yang letaknya paling jauh berada di selatan, seperti misalnya Gedung Perpustakaan Bank Indonesia, dan Monumen Bahari.

Berdasarkan hasil pengamatan kondisi eksisting dan dibandingkan dengan bahan komparasi sebelumnya, dapat diketahui DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya letaknya berdekatan secara jarak. Dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang cukup kuat ditunjukkan dengan pengelompokkan DTW dengan *range* 1-4 km. Hal ini didukung dengan mengelompoknya DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya di sepanjang Sungai Kalimas.

4.1.4.2 Karakteristik Jalan

Jaringan jalan merupakan prasarana akses transportasi darat yang meliputi semua bagian jalan termasuk bagian pelengkap yang diperuntukan bagi lalu lintas di permukaan tanah, kecuali jalan lori, jalan kabel, dan jalan kereta api (UU No. 38 Tahun 2004). Jaringan jalan penting diketahui untuk melihat aksesibilitas disekitar DTW. Damayanti (2016) menyatakan bahwa selain dengan kedekatan jarak, efisiensi pencapaian DTW dalam jalur wisata juga dicapai dengan memperhitungkan kondisi jalan. Kemudian jika akses dan perkerasan jalan buruk, akan menurunkan aksesibilitas antar objek wisata. Sehingga akses jalan sebagai pendukung jalur wisata sangat penting sebagai salah satu

komponen jalur wisata dari hasil komparasi. Kondisi jalan yang dimaksud antara lain adalah jenis perkerasan jalan, lebar, dan permasalahan yang dihadapi.

Kota Surabaya sebagai kota terbesar kedua di Indonesia memiliki kategori perkerasan jalan yang sangat baik. Jenis perkerasan jalan berupa beton, aspal, paving, dan sedikit yang berjenis makadam. Permasalahan kondisi jalan yang sering dialami oleh Surabaya adalah kemacetan akibat volume kendaraan maupun adanya hambatan samping dan kerusakan jalan.



Gambar 4.11. Persimpangan Jalan Gubernur Suryo, Jalan Tunjungan.

Sumber: Survei Primer, 2017

Adapun karakteristik kondisi jalan menuju masing-masing DTW dapat dilihat pada tabulasi berikut. Kelas jalan dimaksudkan untuk mempertimbangkan aspek transportasi, dimensi kendaraan, konstruksi jalan, dan batas muatan sumbu terberat kendaraan bermotor.

Tabel 4.6. Tabulasi Data Kondisi Jalan setiap DTW

No	Nama DTW	Kondisi Jalan		
		NamaJalan	Fungsi Jalan	Keterangan
1.	Monumen Jalesveva Jayamahe	Jl. Tanjung Perak	Arteri Primer	Monumen Jalesveva Jayamahe terletak di kawasan militer Angkatan Laut. Akses melalui Jalan Hang Tuah yang cukup mudah dilalui karena terdapat dua jalur (lebar ± 5 m). Namun arah masuk DTW sering terjadi kemacetan akibat aktifitas angkutan berat keluar-masuk pelabuhan.
2.	Pelabuhan Tradisional Kalimas	Jl. Kalimas Baru	Kolektor Sekunder	Pelabuhan tradisional Kalimas terletak di Jalan Kalimas Baru dengan lebar jalan ± 9 m untuk 3 jalur. Kondisi jalan cukup baik dengan perkerasan aspal. Namun parkir <i>on-street</i> dan penggunaan jalan oleh truk menyebabkan arus lalu lintas dalam pencapaian DTW terhambat.
3.	Jembatan Pethekan	Jl. Jakarta	Kolektor Sekunder	DTW Jembatan Pethekan terletak di Jalan Jakarta dengan fungsi jalan Kolektor Sekunder. Perkerasan jalan berupa aspal dengan dua jalur masing-masing lebar $\pm 10,5$ m.
4.	Sunan Ampel	Jl. Nyamplungan	Kolektor Sekunder	Kawasan Sunan Ampel di Jalan Nyamplungan yang terkenal padat dengan parkir <i>on-street</i> dan pedagang kaki lima. Sehingga jalan dengan lebar ± 7 m dengan dua lajur, hanya tersisa satu lajur untuk akses.
5.	House of Sampoerna	Jl. Taman Sampoerna	Lokal	House of Sampoerna terletak di Jalan Sampoerna dengan fungsi jalan lokal dan perkerasan aspal. Jalan termasuk sempit karena dua lajur dengan lebar jalan ± 5 meter. Arah masuk lokasi cukup sulit karena berada di persimpangan dan

No	Nama DTW	Kondisi Jalan		
		NamaJalan	Fungsi Jalan	Keterangan
				cukup padat oleh parkir <i>on-street</i> .
6.	Museum Loka Jaya Krana	Jl. Moro-kreimbangan	Kolektor Sekunder	Museum Loka Jala Krana dapat dijangkau melalui jalan Moro Kreimbangan yang termasuk jalan Kolektor Sekunder dengan lebar total 12 meter untuk total 2 jalur berlawanan arah. Perkerasan berupa aspal dan kondisi jalan yang baik.
7.	Pura Jagad Krana	Jl. Tanjung Sadari	Lokal	Pura Jagad Krana terletak di Jalan Tanjung Sadari dengan kelas jalan lokal karena lebar jalan kurang dari 6 meter atau lebih tepatnya ± 5 m untuk 2 jalur kendaraan.
8.	Klenteng Mbah Ratu	Jl. Demak	Arteri Primer	Klenteng Mbah Ratu terletak di Jalan Demak memiliki jalur dua arah dengan lebar masing-masing ± 9 m. Fungsi jalan Arteri Primer dan perkerasan aspal dengan kondisi yang sangat baik.
9.	Gedung Internatio	Jl. Rajawali	Arteri Sekunder	Gedung Internatio dan Bank Niaga terletak di Jl Rajawali dengan lebar jalan ± 16 m untuk satu jalur. Perkerasan jalan tersebut berupa aspal, kondisi cukup baik, dan diperbolehkan parkir <i>on-street</i> .
10.	Gedung Bank Niaga			
11.	Klenteng Hong Tiek Hian	Jl. Dukuh Pabean Cantikan	Lokal	Klenteng Hong Tiek Han dapat dijangkau melalui jalan Dukuh yang termasuk fungsi lokal yang rumaja ± 5 m. Jalan tersebut dikurangi dengan parkir <i>on-street</i> di sisi jalan. Kondisi jalan baik dengan perkerasan aspal.
12.	Gedung PTPN XXII	Jl. Merak	Kolektor Sekunder	Gedung PTPN dekat dengan Jl Rajawali, lebih tepatnya pada jalan Merak yang lebar jalan ± 9 m dengan arah satu jalur.

No	Nama DTW	Kondisi Jalan		
		NamaJalan	Fungsi Jalan	Keterangan
				Perkerasan sudah berupa aspal namun terdapat banyak parkir on-street yang mengurangi rumaja.
13.	Kawasan Jembatan Merah dan Kya-ky	Jl. Kembang Jepun Bongkaran	Arteri Sekunder	Jembatan Merah dan Kawasan Kya-ky terletak dalam satu jalur di Jl. Kembang Jepun Bongkaran. Lebar jalan ini ± 15 m, namun terdapat parkir sirip ikan di kedua sisi sehingga tersisa 6 meter untuk pergerakan lalu lintas yang hanya satu jalur. Sehingga sering terjadi perlambatan kendaraan.
14.	Museum Kesehatan	Jl. Indrapura	Arteri Sekunder	Museum Kesehatan terletak di kanan jalan Indrapura yang memiliki lebar jalan ± 12 m untuk lajur satu arah. Perkerasan berupa aspal dan kondisi jalan sangat baik.
15.	Klenteng Hok An Kiong	Jl. Coklat	Lokal	Klenteng Hok An Kiong terletak di Jalan Coklat yang merupakan jalan satu arah dengan lebar jalan ± 5 m. Perkerasan jalan berupa aspal dan terdapat parkir <i>on-street</i> yang mengurangi lebar jalan, namun karena kondisi tidak ramai, jalan ini dapat dilalui dengan mudah.
16.	Klenteng Boen Bio	Jl. Kapasan	Arteri Sekunder	Klenteng ini terletak di jalan Kapasan yang cukup ramai setiap hari. Terdapat dua jalur yang dipisahkan oleh median jalan, lebar jalur masing ± 6 m, namun parkir on-street di kedua sisi jalan serta kendaraan becak menambah kepadatan jalan yang dapat menghambat pencapaian DTW.
17.	Gedung Pertamina	Jl. Niaga	Kolektor Sekunder	Gedung Pertamina di Jalan Niaga yang merupakan jalan satu arah dengan lebar jalan ± 16 m dan total 5 lajur satu arah.

No	Nama DTW	Kondisi Jalan		
		NamaJalan	Fungsi Jalan	Keterangan
				Perkerasan berupa aspal dan tidak ditemukan permasalahan kondisi jalan
18.	Makam WR Supratman	Jl. Kenjeran	Arteri Sekunder	Makam WR Supratman terletak di Jl Kenjeran yang sangat ramai. Akses menuju lokasi mudah dengan jalan dua arah dan lebar masing-masing ± 7 m. Namun akses seringkali terhalang oleh angkutan umum yang parkir dan PKL.
19.	Gereja Kepanjen	Jl. Kepanjen	Kolektor Sekunder	Gereja Katolik ini berada di Jl Kepanjen dengan lebar jalan ± 6 m dengan dua lajur berlawanan. Jalan cukup sempit karena dikurangi oleh parkir <i>on-street</i> dikedua sisi.
20.	Kantor Gubernur	Jl. Pahlawan	Arteri Sekunder	Jalan Pahlawan terletak dititik nol Kota Surabaya dan padat pada <i>peak hour</i> . Jalan tersebut terbagi dalam tujuh jalur dengan total lebar ± 21 m. Perkerasan sudah berupa aspal dan dalam kondisi yang cukup baik.
21.	Tugu Pahlawan			
22.	Makam Peneleh	Jl. Peneleh	Lokal	Makam peneleh dapat ditempuh melalui Jalan Peneleh yang merupakan jalan lokal dengan lebar jalan ± 5 m. Perkerasan sudah berupa aspal namun tidak terdapat marka jalan untuk memisahkan jalur dan batas jalan.
23.	Masjid Muhammad Cheng Ho	Jl. Gading Ketabang	Lokal	Masjid Cheng Ho dapat dicapai melalui jalan Jaksa Agung Suprpto kemudian ke Jalan Gading yang merupakan jalan lokal dengan lebar jalan ± 5 m. Kondisi jalan baik dengan perkerasan berupa aspal.

No	Nama DTW	Kondisi Jalan		
		NamaJalan	Fungsi Jalan	Keterangan
24.	Gedung Cak Durasim	Jl. Genteng Kali	Kolektor Sekunder	Gedung Cak Durasim terletak di Jalan Genteng Kali yang memiliki dua jalur berlawanan arah dan dipisahkan oleh median jalan. Total lebar jalan ± 12 m dengan 3 lajur masing-masing jalan. Perkerasan berupa aspal dan ditemukan kepadatan saat jam sibuk, terutama di sore hari.
25.	Siola	Jl. Tunjungan	Arteri Sekunder	Siola terletak di kawasan Jalan Tunjungan dengan lebar jalan ± 9 m setelah pengurangan rumaja untuk jalur pejalan kaki. Dengan parkir on-street, jalan ini kerap kali padat di pagi dan sore hari.
26.	Kawasan Tunjungan			
27.	Makam Pangeran Yudho Kardono	Jl. Cempaka	Lokal	Makam Pangeran Yudho Kardono dekat Jl. Basuki Rahmat tepatnya di Jalan Cempaka yang termasuk jalan lokal dengan lebar jalan ± 6 m. Perkerasan jalan sudah berupa aspal namun masih ada beberapa sisi yang berlubang.
28.	Gedung Nasional GNI	Jl. Bubutan	Arteri Sekunder	Gedung Nasional Indonesia terletak di Jalan Bubutan yang merupakan arteri sekunder dengan dua jalur yang dibatasi oleh median jalan. Lebar jalan total ± 12 m dan perkerasan berupa aspal sehingga dapat mencapai DTW dengan mudah.
29.	Balai Kota	Jl. Walikota Mustajab	Kolektor Sekunder	Balai Kota terletak di pusat Surabaya tepatnya berada di Jl. Taman Surya. Dengan fungsi jalan kolektor sekunder, akses menuju Balai Kota sangat mudah melewati Jl. Walikota Mustajab dengan lebar ± 9 m. Namun pada sore hari, sering kali terjadi kepadatan akibat volume lalu lintas.

No	Nama DTW	Kondisi Jalan		
		NamaJalan	Fungsi Jalan	Keterangan
30.	Monumen Jendral Soedirman	Jl. Yos Sudarso	Kolektor Sekunder	Monumen Jendral Soedirman berada di Jl Yos Sudarso tepatnya di RTH sebelum menuju Balai Kota. Terdapat dua jalur dengan lebar masing-masing ± 10 m termasuk lajur sepeda. Permasalahn yang ditemukan berupa kemacetan akibat kegiatan pusat perbelanjaan.
31.	Balai Pemuda	Jl. Gubernur Suryo	Arteri Sekunder	Gedung Grahadi, Patung Joko Dolog, Monumen Gubernur Suryo dan Taman Apsari terletak di Jl. Gubernur Suryo. Jalan tersebut merupakan jalan 1 arah yang lebar jalannya ± 14 m dengan 4 lajur dan 2 jalur untuk sepeda di sisi kanan dan kiri jalan. Permasalahan yang ditemukan berupa kemacetan akibat kegiatan pusat perbelanjaan.
32.	Gedung Grahadi			
33.	Patung Joko Dolog			
34.	Monumen Gubernur Suryo			
35.	Gedung RRI	Jl. Pemuda	Kolektor Sekunder	Gedung RRI Surabaya dan Monumen Kapal Selam terletak dekat dengan sungai Kalimas di Jl. Pemuda. Akses sangat baik dengan lebar jalan ± 8 m yang dilengkapi jalur sepeda. Permasalahn yang ditemukan berupa kemacetan akibat kegiatan pusat perbelanjaan dan perkantoran.
36.	Monumen Kapal Selam			
37.	Monumen Bambu Runcing	Jl. Panglima Soedirman	Arteri Sekunder	Monumen Bambu Runcing terletak di RTH Jl. Panglima Soedirman. Akses cukup mudah meskipun tidak terdapat tempat untuk berhenti. Jalan satu arah ini terbagi dua dengan masing-masing jalur ± 6 m lebarnya.
38.	Makam Kembang Kuning	Jl. Kembang Kuning	Lokal	Makam Kembang Kuning dapat ditempuh melalui Jalan Pakis Sidorejo yang memiliki lebar jalan ± 5 m untuk dua

No	Nama DTW	Kondisi Jalan		
		NamaJalan	Fungsi Jalan	Keterangan
				jalur berlawanan. Kondisi jalan cukup baik dengan perkerasan aspal namun tidak terdapat marka pembatas jalan.
39.	Monumen Perjuangan Polri	Jl. Polisi Istimewa	Kolektor Sekunder	Monumen Perjuangan Polri terletak di jalan Polisi Istimewa dengan lebar jalan ± 14 m dan terdapat dua jalur jalan berlawan-an. Sering terjadi kemacetan pada saat <i>peak hour</i> terutama sore hari karena DTW dekat dengan lampu <i>traffic light</i> , sehingga menghambat pencapaian DTW.
40.	Gereja Cathedral	Jl. Dr. Soetomo	Kolektor Sekunder	Jalan Dr Soetomo termasuk kolektor sekunder dengan lebar jalan ± 14 m dan terdapat dua jalur jalan berlawanan. Sering terjadi kemacetan pada saat <i>peak hour</i> terutama sore hari, sehingga menghambat pencapaian DTW.
41.	Gedung Saint Louis			
42.	RS Darmo	Jl. Raya Darmo	Arteri Sekunder	Rumah Sakit Darmo, Monumen Wira Surya, Gedung Santa Maria, Makam Bungkul, Perpustakaan Bank Indonesia dan Monumen Bahari terletak pada satu jalan yaitu Jl. Raya Darmo. Jalan tersebut merupakan jalan arteri sekunder yang sering terjadi kepadatan terutama pada pagi dan sore hari (<i>peak hour</i>) sehingga ditemukan permasalahan pencapaian DTW pada jam tersebut. Terdapat dua jalur berlawanan dengan lebar total ± 14 m dan 3 lajur dimasing-masing jalurnya. Kondisi jalan baik dengan perkerasan aspal.
43.	Monumen Wira Surya			
44.	Gedung Santa Maria			
45.	Makam Ki Ageng Bungkul			
46.	Perpustakaan Bank Indonesia			

Sumber: Perda Kota Surabaya No. 7 Tahun 2003 dan Survei Primer, 2018

Berdasarkan tabel kondisi eksisting jalan penghubung DTW diatas, diketahui bahwa sebagian besar DTW terletak di jalan dengan fungsi jalan kolektor sekunder dengan lebar jalan yang telah sesuai dengan standar fungsi jalan di RTRW Kota Surabaya. Jaringan jalan sebagai sarana transportasi di sepanjang Sungai Kalimas cukup baik dikarenakan letaknya di pusat Surabaya. Kondisi fisik jalan seluruhnya berupa jalan dengan perkerasan aspal dan dalam kondisi baik, namun marka jalan di beberapa ruas sudah mulai memudar.

Permasalahan yang mudah terlihat dalam mencapai DTW, yaitu adanya kemacetan pada pagi dan sore hari terutama di kawasan Tunjungan yang merupakan pusat pelayanan pemerintahan dan ekonomi. Sehingga banyak terjadi hambatan seperti jalur pejalan kaki yang digunakan kendaraan bermotor, digunakan sebagai parkir, dan sebagainya. Tingginya pertumbuhan kendaraan bermotor juga berpengaruh terhadap volume lalu lintas yang berdampak pada kondisi jalan yang sudah tidak sesuai dengan kapasitas yang ada. Permasalahan terkait kondisi jalan tersebut dikaitkan dengan waktu perjalanan karena berakibat pada efisiensi pencapaian ke DTW. Meskipun beberapa DTW memiliki kedekatan jarak, namun permasalahan transportasi pada eksisting dapat memperlambat pencapaian ke DTW sehingga mengurangi akses yang sudah ada.

4.1.4.3 Karakteristik Moda Transportasi

Tingkat aksesibilitas selain diukur dari kedekatan jarak dan kondisi akses jalan yang berpengaruh terhadap waktu tempuh, juga dilihat dari ketersediaan moda transportasi umum. Sesuai dengan yang dikatakan Astuti dan Noor (2016) bahwa aksesibilitas dari suatu destinasi berhubungan dengan koneksi rute, kemudahan akses, dan perolehan moda transportasi. Ketersediaan moda transportasi umum juga merupakan komponen penting dalam pengembangan wisata karena tidak hanya mengurangi biaya ekonomi, namun juga sebagai alat fisik dalam penerapan jalur wisata (Ajala, 2013). Sehingga diperlukan

sistem transportasi masal (*mass travel system*) yang memiliki jalur terhadap DTW dengan halte yang dapat diakses dengan trotoar oleh pejalan kaki.

Ketersediaan moda transportasi dalam wisata juga diatur dalam UU No. 10 tahun 2009 tentang Kepariwisata yang menyebutkan bahwa aksesibilitas sebagai pendukung daerah tujuan pariwisata memerlukan ketersediaan jasa transportasi. Ketersediaan moda transportasi umum di Surabaya yang dapat digunakan oleh wisatawan berupa Lyn, becak, taksi dan bus kota. Untuk angkutan khusus wisata, Surabaya memiliki bus yang beroperasi setiap hari dan bus wisata milik House of Sampoerna yang memiliki dua rute setiap harinya. Dalam penelitian ini, yang dimaksud transportasi umum adalah angkutan umum berupa bemo yang selama ini digunakan oleh masyarakat selain angkutan bus khusus wisata. Lyn ini memiliki banyak jalur yang dapat dipilih dan beroperasi dari setiap hari. Mengingat ketersediaan moda transportasi umum dalam pembentukan jalur wisata sangat penting, maka berikut ini adalah tabulasi ketersediaan angkutan umum berupa Lyn dan bus wisata di Kota Surabaya:

Angkutan umum di Surabaya berupa Lyn dan bus kota Damri. Lyn yang melewati yaitu Lyn K, M, F, A, V, C, O dan D. Dari jalur Lyn diatas, terdapat 11 rute lyn yang melewati wilayah penelitian dalam rute keberangkatan maupun kedatangan. Sedangkan bus kota dengan kode PAC1 dan P3 yang melewati kawasan penelitian yang memiliki jalur berangkat dan kembali.



Gambar 4.12. Angkutan Umum di Surabaya berupa Bus Kota dan Lyn

Sumber: Survei Primer, 2017

4.1.4.4 Karakteristik Fasilitas Transportasi

Fasilitas wisata menjadi unsur penting dalam mendukung adanya DTW dengan menciptakan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan. Fasilitas tersebut meliputi ketersediaan trotoar, parkir, rambu lalu lintas, jembatan/rambu penyebrangan, pusat informasi, restaurant/tempat makan, dan toko oleh-oleh. Umumnya DTW sudah dilengkapi dengan fasilitas standar seperti toilet dan tempat sampah.



Gambar 4.13. Fasilitas Pendukung Wisata seperti Trotoar dan Rambu serta Jembatan Penyeberangan.

Sumber: Survei Primer, 2017.

A. Parkir

Parkir merupakan salah satu fasilitas pendukung wisata. Fasilitas parkir harus tersedia untuk mobil dan motor, jika memungkinkan untuk bus pariwisata. Parkir yang disebutkan dapat berupa *on-street* dan *off-street*.



Gambar 4.14. Fasilitas Parkir *Off-street* dan *On-Street*

Sumber: Survei Primer, 2017

B. Halte

Fasilitas halte merupakan salah satu pendukung transportasi umum. Adanya halte dapat menjadi sarana wisatawan menunggu angkutan dan sebagai penyedia informasi bagi jalur transportasi maupun wisata.

C. Trotoar

Trotoar di Kota Surabaya sudah banyak terbangun dan sudah mencakup beberapa DTW budaya dan sejarah. Adanya trotoar sebagai fasilitas dapat mempermudah dan memberi kenyamanan wisatawan untuk berjalan kaki.



Gambar 4.15. Fasilitas Halte Transportasi di Jl. Rajawali

Sumber: Survei Primer, 2017

Tabel 4.7. Tabulasi Ketersediaan Fasilitas Transportasi

No.	Nama DTW	Fasilitas Transportasi		
		Halte	Parkir	Trotoar
1.	Monumen Jalesveva Jayamahe	-	√	-
2.	Pelabuhan Tradisional Kalimas	-	√	-
3.	Jembatan Pethekan	√	-	√
4.	Sunan Ampel	-	√	-
5.	House of Sampoerna	√	√	√
6.	Museum Loka Jaya Crana	-	√	√
7.	Pura Jagad Krana	-	√	-
8.	Makam Mbah Ratu	-	-	-
9.	Gedung Internatio	√	√	√
10.	Gedung Bank Niaga			
11.	Klenteng Hong Tiek Hian	-	-	-
12.	Gedung PTPN XXII	√	√	√
13.	Jembatan Merah dan Kya-kya	√	-	√
14.	Museum Kesehatan	√	√	√
15.	Klenteng Hok An Kiong	-	-	-

No.	Nama DTW	Fasilitas Transporasi		
		Halte	Parkir	Trotoar
16.	Klenteng Boen Bio	-	-	-
17.	Gedung Pertamina	-	√	√
18.	Makam WR Supratman	√	-	√
19.	Gereja Kepanjen	-	√	-
20.	Kantor Gubernur	√	√	√
21.	Tugu Pahlawan			
22.	Makam Peneleh	-	-	-
23.	Masjid Muhammad Cheng Ho	-	√	√
24.	Gedung Cak Durasim	√	√	√
25.	Siola	√	√	√
26.	Kawasan Tunjungan			
27.	Makam Pangeran Yudho Kardono	-	-	-
28.	Gedung Nasional GNI	-	√	√
29.	Balai Kota	-	√	√
30.	Monumen Jendral Soedirman	√	-	√
31.	Balai Pemuda	√	√	√
32.	Gedung Grahadi			
33.	Patung Joko Dolog			
34.	Monumen Gubernur Suryo dan Taman Apsari			
35.	Gedung RRI	-	√	√
36.	Monumen Kapal Selam	√	-	√
37.	Monumen Bambu Runcing	-	√	-
38.	Makam Kembang Kuning	√	-	√
39.	Monumen Perjuangan Polri	√	√	√
40.	Gereja Kathedral			
41.	Gedung Saint Louis	√	√	√
42.	Rumah Sakit Darmo			
43.	Monumen Wira Surya			
44.	Gedung Santa Maria	√	-	√
45.	Makam Ki Ageng Bungkul	√	√	√
46.	Perpustakaan BI dan Monumen Bahari	√	√	√

Sumber: Survei Primer, 2018

4.1.5 Kondisi Fasilitas Wisata Kota Surabaya

Fasilitas akomodasi yang dimaksudkan adalah keberadaan hotel, homestay, dan rumah makan. Fasilitas tersebut memudahkan wisatawan apabila sejalur dan dekat dengan DTW. Hotel maupun homestay akan menjadi tempat tinggal sementara dan rumah makan dapat menjadi fasilitas pendukung DTW.



Gambar 4.16. Akomodasi dan Rumah Makan Surabaya

Sumber: Survei Primer, 2017

Tabel 4.8. Tabulasi Ketersediaan Fasilitas Wisata

No.	Nama DTW	Fasilitas		
		Akomodasi	Rumah Makan	Toko Souvenir
1.	Monumen Jalesveva Jayamahe	-	-	-
2.	Pelabuhan Tradisional Kalimas	-	-	-
3.	Jembatan Pethekan	-	-	-
4.	Sunan Ampel	√	√	√
5.	House of Sampoerna	√	√	-
6.	Museum Loka Jaya Crana	-	-	-
7.	Pura Jagad Krana	√	√	-
8.	Makam Mbah Ratu	-	√	-
9.	Gedung Internatio	√	√	-
10.	Gedung Bank Niaga			
11.	Klenteng Hong Tiek Hian	-	-	-
12.	Gedung PTPN XXII	√	√	-
13.	Jembatan Merah dan Kya-kya	√	√	√
14.	Museum Kesehatan	-	√	-

No.	Nama DTW	Fasilitas		
		Akomodasi	Rumah Makan	Toko Souvenir
15.	Klenteng Hok An Kiong	-	-	-
16.	Klenteng Boen Bio	-	√	-
17.	Gedung Pertamina	-	√	-
18.	Makam WR Supratman	-	√	-
19.	Gereja Kepanjen	-	√	-
20.	Kantor Gubernur	√	√	√
21.	Tugu Pahlawan			
22.	Makam Peneleh	-	√	-
23.	Masjid Muhammad Cheng Ho	√	√	-
24.	Gedung Cak Durasim	√	√	-
25.	Siola	√	√	√
26.	Kawasan Tunjungan			
27.	Makam Pangeran Yudho Kardono		-	-
28.	Gedung Nasional GNI		√	-
29.	Balai Kota	√	√	-
30.	Monumen Jendral Soedirman	√	√	-
31.	Balai Pemuda	√	√	-
32.	Gedung Grahadi			
33.	Patung Joko Dolog			
34.	Monumen Gubernur Suryo			
35.	Gedung RRI	√	√	√
36.	Monumen Kapal Selam			
37.	Monumen Bambu Runcing	√	√	-
38.	Makam Kembang Kuning	-	-	-
39.	Monumen Perjuangan Polri	√	√	-
40.	Gereja Kathedral	√	√	-
41.	Gedung Saint Louis			
42.	Rumah Sakit Darmo	√	√	-
43.	Monumen Wira Surya			
44.	Gedung Santa Maria			
45.	Makam Ki Ageng Bungkul	√	√	-
46.	Perpustakaan BI dan Monumen Bahari	√	√	-

Sumber: Survei Primer, 2018

690000 000000

695000 000000

9200000 000000

9195000 000000



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
BUDAYA DAN SEJARAH
KOTA SURABAYA BERDASARKAN
AKSESIBILITAS**

**Peta 4.2
KETERSEDIAAN JARINGAN JALAN**

Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Batas_Penelitian
- Batas Administrasi Kota
- Jembatan Suramadu
- Sungai
- Titik DTW
- Jaringan Jalan**
- Jaringan Jalan
- Jalan Arteri

Daftar Nama DTW:

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamaha | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kalimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudo Kardono |
| 5 : House of Sampoerna | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soedirman |
| 8 : Makam M bah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadi |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klenteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klenteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klenteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Kathedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakti Darmo |
| 20 : Kantor Gubernur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari |

Inset Peta



0 0.175 0.35 0.7 1.05 1.4 Miles 1:65,000

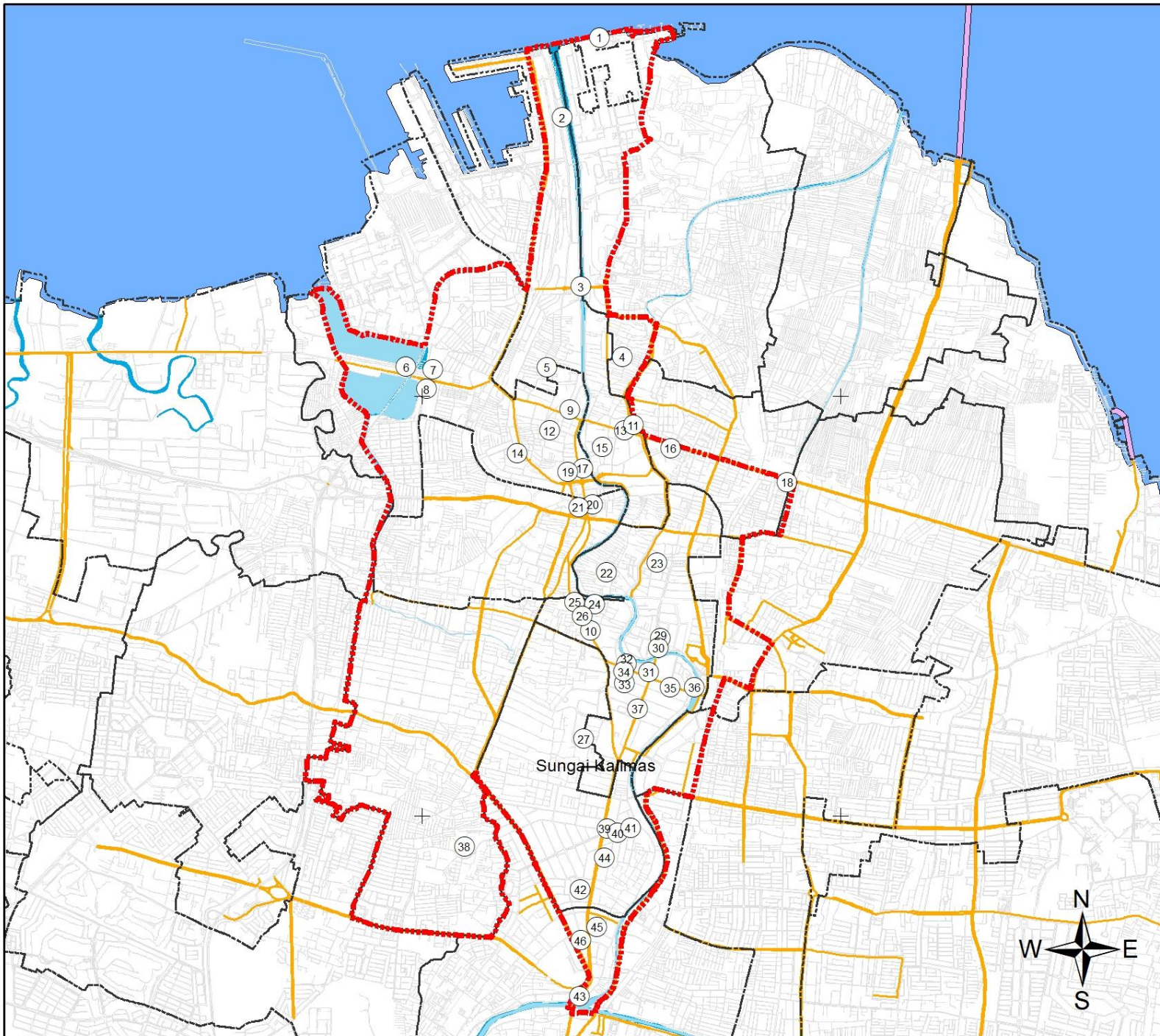
Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

690000 000000

695000 000000

9200000 000000

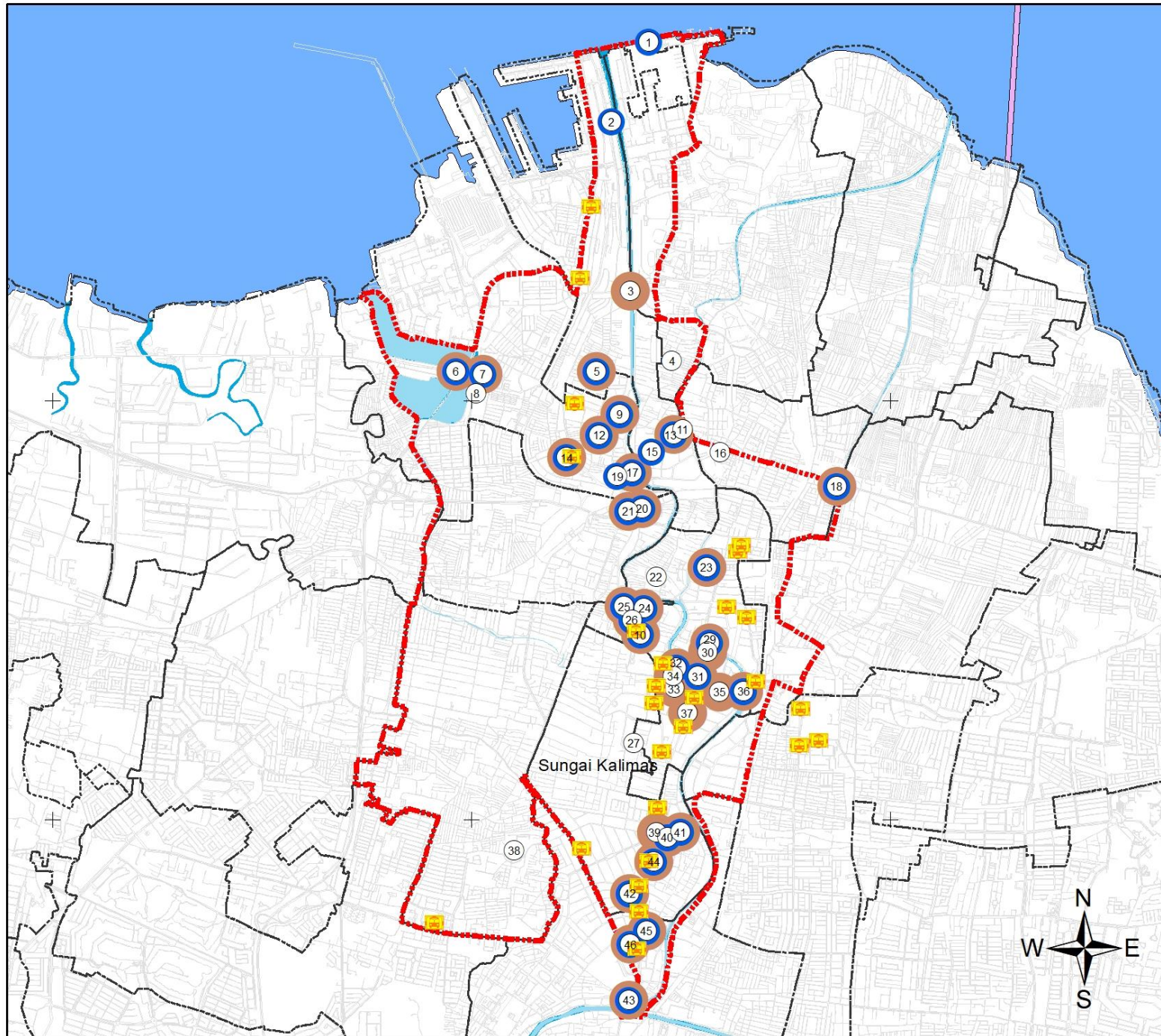
9195000 000000



685000 000000

690000 000000

695000 000000



9200000 000000

9200000 000000

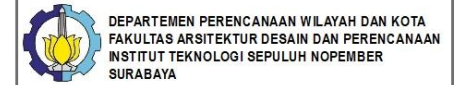
9195000 000000

9195000 000000

685000 000000

690000 000000

695000 000000



ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

Peta 4.3 KETERSEDIAAN FASILITAS TRANSPORTASI

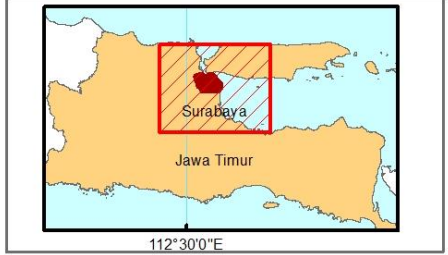
Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Batas_Penelitian
- Batas Administrasi Kota
- Jembatan Suramadu
- Sungai
- Titik DTW
- Jaringan Jalan
- Halte
- Ketersediaan Parkir
- Ketersediaan Trotoar

- Daftar Nama DTW:**
- | | |
|-------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamah | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kallimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethikan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoerna | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soedirman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahad |
| 10 : Gedung Bank Nisaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klenteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klenteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klenteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Katedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubernur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perputakaan Bank BI dan Monumen Bahan |

Inset Peta

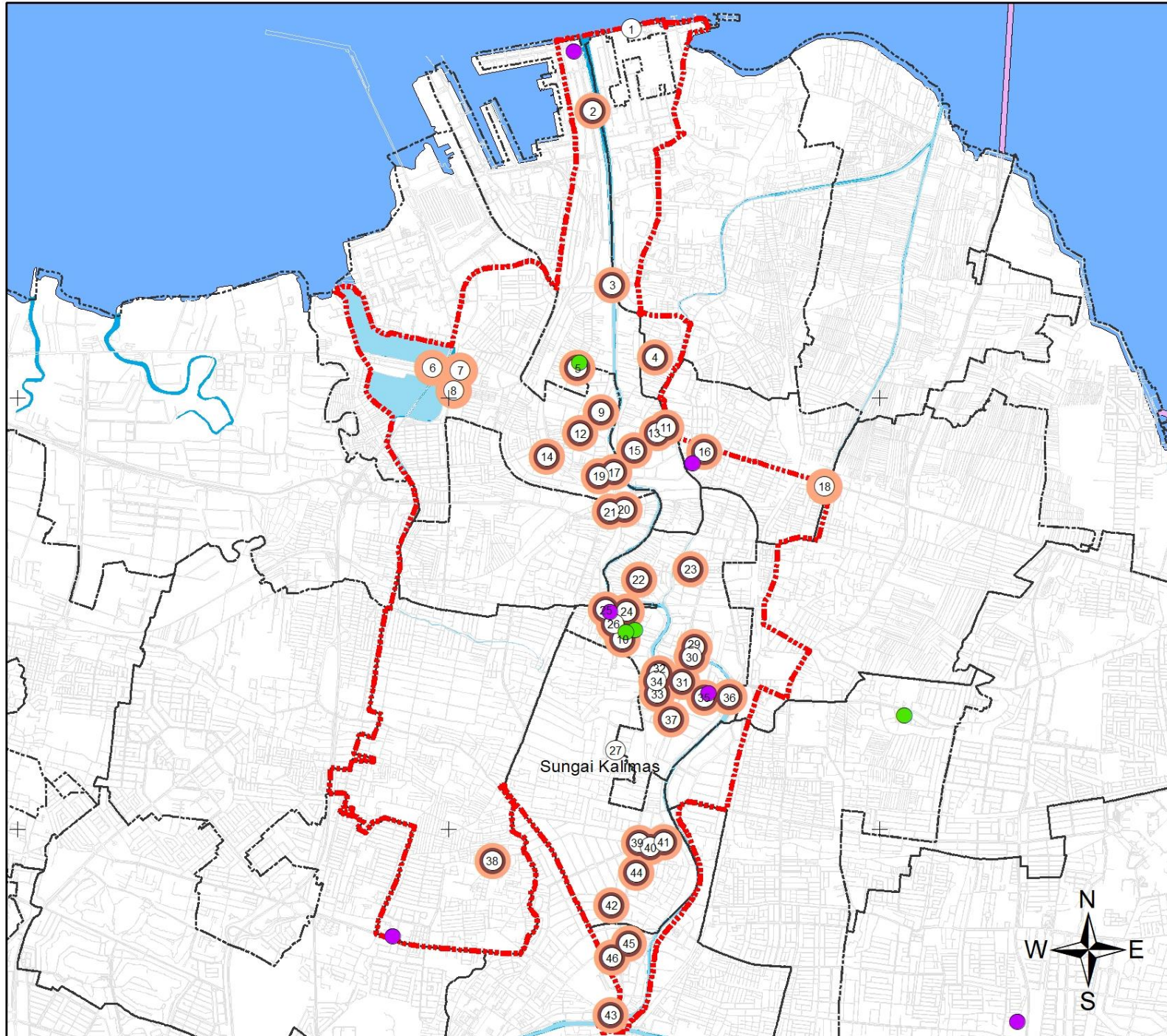


0 0.175 0.35 0.7 1.05 1.4 Miles 1:65,000
 Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

685000 000000

690000 000000

695000 000000



9200000 000000

9200000 000000

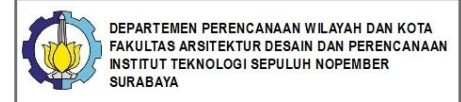
9195000 000000

9195000 000000

685000 000000

690000 000000

695000 000000



ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

Peta 4.4 KETERSEDIAAN FASILITAS WISATA

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Batas_Penelitian
- Batas Administrasi Kota
- Jembatan Suramadu
- Sungai
- Jaringan Jalan
- Titik DTW
- Ketersediaan Hotel <1 km
- Ketersediaan Rumah Makan <1 km
- Toko Souvenir Pemerintah
- Swasta

- Daftar Nama DTW:**
- | | |
|--------------------------------|---|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamahe | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kalimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethakan | 26 : Kawasan Tunjangan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoerna | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soedirman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahaadi |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klenteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klenteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klenteng Boen Elio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Peritamina | 40 : Gereja Kathedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubernur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahan |

Inset Peta



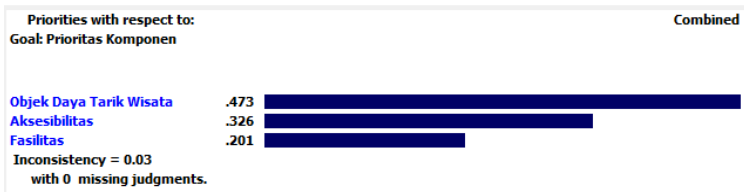
Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

4.2 Identifikasi Indikator dan Variabel Prioritas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah

Identifikasi variabel prioritas pembentuk jalur wisata budaya dan sejarah didapatkan dengan proses pengisian kuesioner oleh responden. Responden berasal dari praktisi dan akademisi, yaitu Dinas Kebudayaan dan Pariwisata; Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Surabaya; pengelola House of Sampoerna sebagai salah satu objek DTW; Arby Travel sebagai agen perjalanan; dan Prof. Johan Silas sebagai akademisi dan anggota senior Tim Cagar Budaya Kota Surabaya. Data atau informasi yang didapatkan diproses dengan *analytical hierarchy process (AHP)* untuk memperoleh prioritas indikator dan variabel. Analisis AHP dilakukan dengan software Expert Choice. Input indikator dan variabel dari proses analisis tersebut didapatkan dari hasil tinjauan pustaka dan merupakan pembentuk jalur wisata dari DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya, antara lain: indikator DTW, aksesibilitas dan fasilitas. Kemudian diikuti variabel, yaitu differensiasi atraksi antar DTW, kedekatan jarak, ketersediaan moda transportasi, kondisi jalan, ketersediaan fasilitas transportasi, fasilitas akomodasi, rumah makan dan toko souvenir. Hasil AHP akan didapatkan indikator dan variabel pembentuk jalur wisata yang prioritas.

4.2.1 Identifikasi Indikator Prioritas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya

Berdasarkan hasil analisis AHP, faktor yang memiliki pengaruh tinggi berdasarkan stakeholder adalah variabel DTW budaya dan sejarah. Nilai *inconsistency* sebesar 0,03 berarti tingkat kesalahan dalam analisis ini adalah 3%. Adapun variabel DTW memiliki nilai bobot 0,473, kemudian diikuti faktor aksesibilitas sebesar 0,326 dan faktor fasilitas 0,201. Berikut ini adalah hasil analisis kombinasi dari ketiga stakeholder:



Gambar 4.17. Hierarki Prioritas Faktor

Sumber: Hasil Analisis AHP, 2018

Berdasarkan stakeholder, berikut adalah prioritas indikator dalam membentuk jalur wisata:

1. Daya Tarik Wisata Budaya dan Sejarah (0,473)
2. Aksesibilitas (0,326)
3. Fasilitas (0,201)

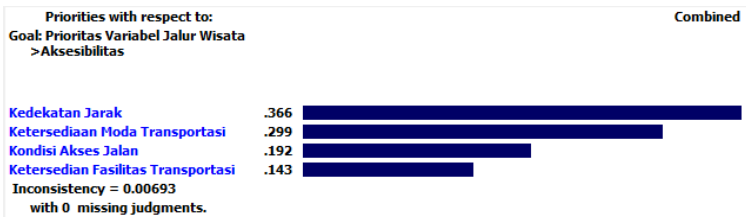
Dengan hasil kombinasi kuesioner antar responden stakeholder, indikator DTW diprioritaskan dalam pembentukan jalur wisata mengingat DTW merupakan objek utama yang ditawarkan kepada wisatawan. Kemudian faktor aksesibilitas merupakan prioritas kedua sesuai dengan teori yang mengatakan bahwa dalam wisata diperlukan konektifitas dalam segi kesediaan akses jalan dan fasilitas pendukung transportasi. Prioritas terakhir merupakan faktor fasilitas pendukung wisata. Prioritas terakhir bukan berarti diabaikan, namun dipertimbangkan juga untuk mendukung pembentukan jalur wisata sehingga wisatawan dapat memperoleh kebutuhannya selama dalam perjalanan.

4.2.2 Identifikasi Daya Tarik Wisata (DTW) sebagai Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah

Hanya terdapat satu variabel dalam indikator DTW, yaitu diferensiasi atraksi DTW. Sehingga variabel tersebut tidak di-AHP-kan dan dianggap penting sebagai pembentuk jalur wisata. Menurut responden, tema dan keberagaman atraksi setara sebagai daya tarik wisatawan. Selain itu diferensiasi budaya dan sejarah dapat mengedukasi wisatawan mengenai sejarah dan budaya di Surabaya. Sehingga diferensiasi atraksi dalam sebuah jalur diprioritaskan responden untuk membentuk suatu paket dalam jalur wisata.

4.2.3 Indikator Aksesibilitas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah

Indikator aksesibilitas memiliki empat variabel dalam membentuk jalur wisata. Dengan tingkat kesalahan analisis sebesar 0,6% (*inconsistency* 0,00693), prioritas utama dalam membentuk jalur wisata adalah kedekatan jarak (0,366), diikuti ketersediaan moda transportasi (0,299), kondisi akses jalan (0,192), dan ketersediaan fasilitas transportasi (0,143). Berikut ini merupakan gambar hasil analisis kombinasi dari responden:



Gambar 4.18. Hierarki Prioritas Variabel Aksesibilitas

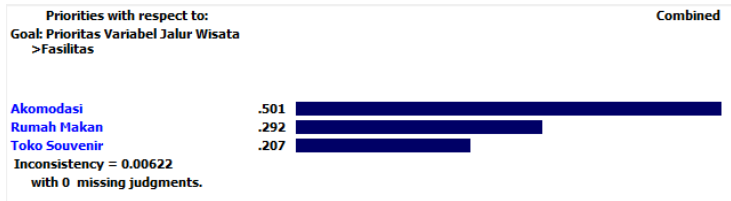
Sumber: Hasil Analisis AHP, 2018

Hasil tersebut menunjukkan bahwa responden mementingkan kedekatan jarak sebagai prioritas utama, kemudian variabel ketersediaan moda, kondisi jalan dan fasilitas transportasi sebagai variabel yang menunjukkan aksesibilitas dari suatu jalur. Keempat variabel menjadi pertimbangan dalam mendukung akses wisatawan dalam berpindah dari satu DTW ke DTW lainnya.

4.2.4 Indikator Fasilitas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah

Indikator fasilitas terdiri dari variabel ketersediaan akomodasi, rumah makan, dan toko souvenir. Dari hasil analisis AHP didapatkan ketersediaan akomodasi menjadi paling prioritas untuk mendukung jalur wisata menurut responden (0,501) kemudian ketersediaan toko souvenir (0,292), dan ketersediaan rumah makan (0,207). Dengan tingkat *inconsistency* 0,00622

yang berarti kesalahan sebesar 0,6%, hasil analisis dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Gambar 4.19. Hierarki Prioritas Variabel Fasilitas

Sumber: Hasil Analisis AHP, 2018

Dalam membentuk jalur dalam indikator fasilitas, ditentukan prioritas pertama adalah ketersediaan akomodasi dalam jalur wisata, ketersediaan toko souvenir dan rumah makan. Sehingga menurut responden, variabel-variabel tersebut menjadi fasilitas pendukung jalur yang dapat memenuhi kebutuhan wisatawan.

Sehingga disimpulkan dalam sasaran pertama ini prioritas indikator dan variabel dalam membentuk jalur wisata, yaitu:

1. Indikator DTW
2. Indikator Aksesibilitas, dengan variabel:
 - a. Kedekatan jarak
 - b. Ketersediaan moda transportasi
 - c. Kondisi akses jalan
 - d. Ketersediaan fasilitas transportasi
3. Indikator Fasilitas, dengan variabel:
 - a. Akomodasi
 - b. Rumah makan
 - c. Toko Souvenir

Hasil proses sasaran satu ini akan dilanjutkan sebagai input pada sasaran kedua dalam pembentukan jalur wisata yang didahului dengan analisis kriteria.

4.3 Analisis Kriteria untuk Pembentukan Jalur Wisata DTW Budaya dan Sejarah

Pembentukan jalur wisata DTW budaya dan sejarah diawali dengan tahapan penentuan kriteria. Kriteria berfungsi sebagai dasar pembentukan jalur dan penjabaran spesifik dari variabel penelitian yang telah ditentukan sebelumnya. Kriteria setiap variabel didapatkan berdasarkan deskripsi kondisi eksisting dan hasil wawancara, teori, kebijakan dan penelitian terdahulu melalui *theoretical descriptive analysis*. Hasil proses tersebut menjadi *input* untuk tahap pembentukan jalur berdasarkan variabel prioritas yang sudah dispesifikkan melalui kriteria. Berikut merupakan proses *theoretical descriptive analysis* untuk menentukan kriteria pembentukan jalur wisata yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.9. Proses *Theoretical Descriptive Analysis* dalam Menghasilkan Kriteria Pembentukan Jalur Wisata

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<i>Variabel 1: Diferensiasi Atraksi DTW</i>			
<p>1. DTW dalam penelitian ini tergolong <i>culture tourism</i> dengan atraksi seperti museum, monumen, bangunan dan benda bersejarah. Kota Surabaya sudah memiliki paket wisata yang terbentuk melalui bus wisata sehingga umumnya wisatawan hanya mengikuti.</p> <p>2. Menurut manajer Bus SHT milik HOS: "... kami menentukan objek yang akan dilewati bus berdasarkan tematik sejarah, karena kami lebih concern ke pengenalan identitas Kota Surabaya yang memiliki nilai sejarah yang tinggi...."</p>	<p>Review RIPPDA (2017) menyebutkan bahwa pengembangan wisata diutamakan melalui keberagaman atraksi dalam satu lokasi dengan objek-objek pendukungnya (monumen, museum, bangunan bersejarah, festival, dsb).</p> <p>Cojocariu (2015) objek yang dipilih dalam jalur diprioritaskan pada tingkat keatraktifan kegiatan dan hubungan tema antar DTW yang ditawarkan, semakin atraktif semakin menarik.</p>	<p>Agata, et al (2013) mengungkapkan objek dengan atraksi lebih dari 1 dan objeknya terhubung dengan DTW pendukungnya, memiliki daya tarik lebih bagi wisatawan jika digabungkan dalam satu jalur.</p> <p>Damayanti (2016), menyebutkan dalam penelitiannya bahwa kriteria untuk jalur DTW adalah DTW dengan jenis atraksi yang berbeda-beda seperti bangunan sejarah, museum, festival, dsb.</p>	<p>DTW dalam penelitian ini berupa <i>culture tourism</i> dengan beragam atraksi setiap DTW. Dari hasil komparasi kebijakan dan penelitian sebelumnya, keterkaitan atraksi maupun tema dalam objek dengan objek pendukungnya dapat menentukan daya tarik bagi wisatawan. Keberagaman atraksi tersebut seperti monument, museum, bangunan bersejarah, dan festival budaya. Sehingga kriteria yang dihasilkan untuk membentuk jalur wisata adalah DTW dengan objek-objek yang memiliki keberagaman atraksi dan bertema.</p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<p>1. DTW budaya dan sejarah di Surabaya memiliki tawaran kegiatan yang berbeda-beda dan sudah terdapat paket promosi informal dari agen travel. Namun paket tersebut tidak mencakup semua DTW di Kota Surabaya sehingga wisatawan jarang mengetahui keberadaan DTW. Selain itu terdapat paket yang dibuat pemkot hanya untuk saat ada tamu untuk acara tertentu.</p> <p>2. Menurut responden pemilik agen travel, Bapak Robby mengatakan: <i>“Surabaya hanya sebagai tempat transit. Namun paket ke Bromo biasanya memasukkan juga paket ke wisata Surabaya, sehingga mau mampir”</i></p>	<p>Review RIPPDA (2017) menyebutkan bahwa pengembangan destinasi wisata dapat melalui pengadaan paket wisata.</p> <p>Cojocariu (2015), mengatakan bahwa untuk menarik pengunjung, paket wisata harus menyediakan objek yang beragam berdasarkan prinsip budaya dan sejarah.</p>	<p>Penelitian Ermawati (2004) mengatakan DTW yang terletak berdekatan dan memiliki tema yang variatif dapat dijadikan dalam 1 kelompok karena memiliki keterkaitan kuat satu dengan yang lain.</p> <p>Damayanti (2016) menjelaskan pengelompokan DTW dengan DTW pendukungnya dapat merupakan satu paket promosi atau paket wisata yang sama sehingga wisatawan dapat menikmati berbagai DTW dengan tema dan jenis yang beragam.</p>	<p>Di Kota Surabaya telah ada beberapa paket promosi informal yang dibuat oleh agen travel serta paket formal yang dibuat pemerintah melalui pelayanan bus wisata.</p> <p>Namun tidak semua DTW tercakup dalam paket wisata. Dari hasil komparasi kebijakan dan penelitian, dapat disimpulkan kesamaan paket wisata dengan keterhubungan DTW dapat menentukan daya tarik bagi wisatawan.</p> <p>Maka dari itu, kriteria yang dihasilkan adalah jalur dibentuk berdasarkan keterlibatan DTW tersebut dalam satu promosi/paket wisata.</p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<i>Variabel 2: Kedekatan Jarak</i>			
<p>1. DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya berkumpul di sekitar Sungai Kalimas yang merupakan sejarah awal Surabaya, sehingga ada kemudahan akses antar DTW dari segi jarak. Jarak terdekat antar DTW adalah 0,05 km yang dapat diakses dengan berjalan kaki dan jarak terjauh antar DTW adalah 16 km. Jarak rata-rata antar DTW yang terletak di sekitar Sungai Kalimas berada pada <i>range</i> 2-6 km.</p> <p>2. Menurut responden pemilik agen travel, Bapak Robby mengatakan: “<i>DTW sejarah di Surabaya dekat-dekat, kalau ada perubahan jadwal tidak masalah,</i></p>	<p>SUTP GIZ mengenai Transportasi Perkotaan Berkelanjutan (2014) menyebutkan bahwa jarak yang ditempuh dalam batas kenyamanan pejalan kaki adalah dalam radius 300-500 meter dan jarak berjalan maksimum tidak melebihi 1 km.</p> <p>Tamin (2000): aksesibilitas dapat dinyatakan dalam jarak. Jika letak 2 tempat berdekatan, aksesibilitas kedua tempat tersebut tinggi.</p>	<p>Penelitian dari <i>US Department of 7UDQVSRUWDWLRQW National Highway Traffic and Safety Administration and The Bureau of Transportation Statistics (2002)</i> menyatakan bahwa kedekatan jarak dari sisi pejalan kaki (<i>pedestrian</i>) yang memiliki motivasi wisata, rekreasi atau <i>leisure</i>, rata-rata dapat berjalan kaki sejauh 1,3 miles, atau setara dengan 2,08 km antar objek.</p> <p>Damayanti (2016) mengemukakan dalam penelitiannya bahwa dari segi aksesibilitas, kriteria</p>	<p>Kedekatan jarak merupakan salah satu hal penting dalam menciptakan kemudahan akses antar DTW. Kedekatan jarak menurut RIPPDA Kota Surabaya adalah panjang jalan yang tersedia antar DTW. Karena DTW budaya dan sejarah di Kota Surabaya mengumpul di sekitar Sungai Kalimas, maka jarak antar objek rata-rata 2-6 km. Dengan batas kenyamanan berjalan sejauh 0 km sampai maksimum 2 km untuk motivasi wisata. Kriteria yang dihasilkan adalah kedekatan jarak diukur melalui panjang jalan dengan range maksimum 2 km. Kemudian kriteria tingkat kemudahan akses antar jarak</p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<p><i>Bahkan bisa ditempuh dengan berjalan ya kalau dekat sekali, sekalian mengenalkan perkembangan kota Surabaya”</i></p> <p>3. Kemudian responden dari Bappeko mengatakan: “... misal Siola ke Kawasan Tunjungan dekat kan, bisa jalan, gak sampai 1 kilo.”</p>		<p>yang diperhatikan, yaitu kedekatan jarak antar DTW ditentukan berdasarkan panjang jalan yang dapat ditempuh oleh pejalan kaki dengan <i>range</i> maksimum 2 km.</p>	<p>antara objek, yaitu a) Jarak <1 km memiliki aksesibilitas tinggi dan merupakan prioritas; b) jarak 1-1,5 km memiliki aksesibilitas sedang; dan c) jarak 1,5-2 km memiliki aksesibilitas lemah karena batas maksimum bagi wisatawan pejalan kaki.</p>
<i>Variabel 3: Ketersediaan Moda Transportasi</i>			
<p>1. Moda transportasi umum di Surabaya berupa Lyn dan bus kota yang melalui jalan arteri/kolektor sekunder dan sudah menjangkau seluruh DTW. Tempat naik/ turun penumpang Lyn belum tertata. Selain itu, khusus angkutan wisata, pemerintah Surabaya dan HOS memiliki</p>	<p>Review RIPPDA (2017) menyebutkan bahwa moda transportasi yang memadai dari segi jumlah dan saling terhubung dalam sistem meningkatkan konektifitas wisatawan ke objek wisata.</p>	<p>Damayanti (2016) menjelaskan di penelitian bahwa di variabel moda transportasi kriteria pengelompokkan DTW adalah dengan adanya jalur angkutan umum.</p>	<p>DTW Kota Surabaya sebagian besar dapat diakses dengan angkutan umum berupa lyn dan beberapa dengan bus khusus pariwisata yang dimiliki oleh HOS dan Pemerintah Surabaya. Rata-rata waktu tunggu untuk lyn berkisar 30 menit dan termasuk tidak efektif dalam</p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<p>bus khusus wisatawan. Hasil observasi menunjukkan dari segi waktu tidak efektif karena waktu tunggu moda lebih dari 30 menit. Kemudian bus wisata juga tidak memadai karena DTW yang dikunjungi dan kapasitas bus terbatas, sehingga wisatawan harus antri atau mendaftar terlebih dahulu sebelumnya.</p> <p>2. Menurut Disbudpar: <i>“peminat bus wisata Surabaya banyak sekali di akhir pekan, harus ada moda transportasi lain yang mendukung, agar wisatawan punya banyak pilihan untuk sampai ke rangkaian DTW. Akan direncanakan juga penambahan bus wisata itu.”</i></p>	<p>Permen Perhubungan RI (2013): moda transportasi harus memiliki aksesibilitas tinggi, yaitu dapat dijangkau dengan mudah dari-dan-ke pusat kegiatan kota, terdapat jenis moda lebih dari 1 serta memiliki jadwal yang pasti.</p> <p>Tamin (2000): pelayanan angkutan umum dalam jaringan transportasi dalam segi kuantitas (kapasitas) maupun kualitas (frekuensi dan pelayanan) dapat menunjukkan aksesibilitas sistem transportasi yang baik.</p>	<p>Polat dan Hermans (2016) mengatakan bahwa wisata yang aksesibel memiliki pilihan moda transportasi yang jumlahnya memadai sehingga wisatawan memiliki opsi pemilihan moda.</p>	<p>segi waktu. Dari komparasi teori, kebijakan, dan penelitian sebelumnya bahwa objek wisata yang baik terkoneksi dengan ketersediaan pilihan moda transportasi umum yang memadai dari segi jumlah dan memiliki rute sebagai penghubung. Sehingga dapat disimpulkan kriteria yang dihasilkan dari ketersediaan moda transportasi adalah jenis moda yang melewati DTW lebih dari 1 dan memiliki rute penghubung. Dengan hal tersebut wisa-tawan memiliki opsi pemilihan moda dalam mencapai DTW.</p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<i>Variabel 4: Kondisi Jalan</i>			
<p>1. Kondisi jalan di Surabaya baik dengan jenis perkerasan seluruhnya sudah berupa aspal. Dari hasil identifikasi, kondisi lebar jalan sudah sesuai dengan standar lebar menurut fungsi jalan yang diatur dalam Perda Walikota Surabaya.</p> <p>Adapun masalah kondisi jalan yang kurang adalah adanya hambatan pengurangan lajur jalan akibat PKL dan parkir <i>on-street</i>. Permasalahan lain yaitu adanya kemacetan yang terjadi saat <i>peak hour</i>.</p>	<p>Ajala (2013) mengatakan bahwa meskipun DTW dapat dicapai dengan jarak dekat, bila terjadi hambatan seperti kemacetan dan kondisi jalan yang buruk, dapat mengurangi efektifitas waktu wisatawan mengunjungi DTW. Selain itu, wisatawan cenderung menggunakan kendaraan apabila jarak DTW berikutnya melebihi 1 km jaraknya.</p>	<p>Penelitian Ermawati (2004) mengatakan DTW yang dapat dikelompokkan dalam jalur sama adalah DTW yang memiliki kondisi kualitas jalan memadai dalam pencapaian satu dengan yang lain sehingga menghasilkan akses yang kuat. Kondisi fisik jalan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah perkerasan jalan yang baik serta tidak ada hambatan berupa kemacetan.</p>	<p>Analisis kondisi jalan berdasar-kan hasil komparasi teori dan penelitian terdahulu bahwa kondisi jalan standar yang harus dipenuhi adalah kondisi jalan baik. Selain itu tidak terjadi kemacetan pada jalan tersebut karena dapat mengurangi efektifitas waktu wisatawan. Aksesibilitas selain dari kondisi jalan yang mempengaruhi efektifitas waktu juga dari analisis sebelumnya mengenai kedekatan jarak. Pada kondisi jarak eksisting untuk membentuk jalur wisata <i>range</i> jarak pada 0 sampai maksimum 2 km, jika lebih dari jarak tersebut, wisatawan cenderung memilih kendaraan</p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<p>2. Menurut responden pemilik agen travel, Bapak Robby mengatakan: <i>“kalau Surabaya susah karena rame saja, sehingga macet dan mengganggu schedule. Seperti di Ampel itu mbak, banyak pedagang di pinggir jalan dan susah cari parkir untuk kendaraan besar, dan disediakan parkir juga jauh.”</i></p>		<p>Damayanti (2016) mengatakan kriteria kondisi jalan penghubung antar DTW yang baik adalah dengan jarak 1-2 km yang tidak mengalami permasalahan terkait lamanya waktu tempuh dalam pencapaian. Permasalahan tersebut antara lain kemacetan dan jalan memutar.</p>	<p>bermotor dan harus disertai kondisi jalan yang baik tanpa hambatan sampiug.</p> <p>Dapat ditarik kesimpulan kriteria utama kondisi jalan dalam jalur wisata adalah jarak 1-2 km yang tidak mengalami kemacetan, tidak terdapat hambatan samping yang memakai badan jalan seperti kemacetan, PKL, dan parkir.</p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<i>Variabel 5: Ketersediaan Fasilitas Transportasi</i>			
<p>1. Fasilitas transportasi di Surabaya telah tersedia seperti halte, parkir dan trotoar yang hampir ada di seluruh DTW. Saat ini halte dan trotoar di Surabaya sudah banyak terbangun dan menjangkau DTW, namun tidak semua DTW terlayani halte ditunjukkan dengan jangkauan yang jauh serta kondisi trotoar yang tidak baik. Seperti di Makam WR Soepratman dan daerah Kembang Kuning. Dari ketersediaan parkir, sebagian besar DTW memiliki lahan parkir sendiri (<i>on-street</i>) dan apabila tidak memiliki terdapat pilihan parkir <i>off-street</i>.</p>	<p>Review RIPPDA (2017) menyebutkan bahwa penting untuk meningkatkan konektivitas wisatawan ke objek wisata dengan dukungan infrastruktur aksesibilitas bagi moda transportasi yang tersedia, seperti trotoar, halte, dan fasilitas parkir yang memadai.</p>	<p>Penelitian dari <i>US Department of 7UDQVSRUWDWLRQW National Highway Traffic and Safety Administration and The Bureau of Transportation Statistics (2002)</i>, pedestrian umumnya mau menggunakan moda transportasi umum yang memiliki <i>shelter</i> (halte) berjarak maksimum 300-400 m dari tempat asal maupun tempat tujuan sebagai batas kenyamanannya.</p>	<p>Fasilitas transportasi seperti halte, trotoar, dan parkir telah ada disebagian besar DTW, namun ada beberapa DTW yang tidak terlayani seperti di Makam WR Soepratman dan daerah Kembang Kuning.</p> <p>Dari teori, kebijakan dan penelitian didapatkan halte harus dapat dijangkau 400-1000 m dari DTW dan dilengkapi dengan trotoar yang dapat diakses oleh pejalan kaki, kemudian diperlukan fasilitas parkir untuk kendaraan pribadi maupun untuk bus wisata.</p>

Bahan Komparasi			Pembahasan
Karakteristik Eksisting	Teori dan Kebijakan	Penelitian Terdahulu	
<p>2. Menurut Disbudpar: <i>“Fasilitas transportasi harus ada ya, karena itu mendukung moda, seperti halte untuk menunggu dan trotoar untuk kenyamanan. Parkir ada di halaman biasanya, tapi ada juga yang jauh.”</i></p> <p>3. Bappeko dari wawancara menyebutkan: <i>“minimal halte dan trotoar tersedia sebagai konektifitas. Yang membawa kendaraan, pasti perlu parkir yang aman.”</i></p>	<p>SNI 2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan menyebutkan bahwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sarana jaringan transportasi lokal harus memiliki akses maksimum 1 km. 2. lokasi parkir mudah diakses dari/ ke pusat kegiatan tanpa gangguan dan terhubung dengan sirkulasi pedestrian secara langsung. 	<p>Damayanti (2016): berkaitan dengan moda transportasi, aksesibilitas yang baik antar fasilitas halte, jarak maksimum dari dan ke objek adalah 400 meter.</p>	<p>Sehingga didapatkan kriteria untuk ketersediaan fasilitas transportasi adalah halte yang terjangkau dengan 400 m dan maksimum jarak 1000 m, ketersediaan trotoar dan tempat parkir di objek wisata tersebut.</p> <p>Sehingga jika terdapat DTW yang belum memiliki ketiga fasilitas tersebut, belum layak menjadi DTW dengan jalur prioritas di Kota Surabaya.</p>

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Sehingga kriteria untuk setiap variabel pembentuk jalur wisata berdasarkan analisis dalam tabel di atas adalah:

1. **Daya Tarik Wisata:** jalur dibentuk berdasarkan keterlibatan DTW tersebut dalam satu promosi/paket wisata.
2. **Aksesibilitas:**
 - a. Kedekatan jarak: diukur melalui panjang jalan dengan *range* maksimum 2 km. Dengan *range* jarak:
 - jarak <1 km memiliki aksesibilitas tinggi
 - jarak 1-1,5 km memiliki aksesibilitas sedang; dan
 - jarak 1,5-2 km memiliki aksesibilitas lemah karena merupakan batas maksimum bagi wisatawan berjalan kaki.
 - b. Ketersediaan moda: jenis moda yang melewati DTW lebih dari 1 dan memiliki rute penghubung.
 - c. Kondisi jalan dalam jalur wisata adalah jarak 1-2 km yang tidak mengalami kemacetan, tidak terdapat hambatan samping yang memakai badan jalan seperti adanya PKL dan parkir.
 - d. Fasilitas transportasi adalah halte yang terjangkau dengan 400 m dan maksimum jarak 1000 m, ketersediaan trotoar dan tempat parkir di DTW tersebut.

4.4 Analisis Pembentukan Jalur Wisata DTW Budaya dan Sejarah berdasarkan Variabel Prioritas

Pembentukan jalur wisata DTW Kota Surabaya berdasarkan prioritas variabel dari *Analytical Hierarchy Process* (AHP) yang telah dilakukan disasaran sebelumnya. Penentuan variabel prioritas bertujuan untuk mengetahui variabel mana yang lebih didahulukan dari yang lainnya dalam pembentukan jalur wisata DTW. Hasil analisis tersebut digunakan sebagai input dalam proses penggabungan peta individu untuk menghasilkan jalur wisata. Dalam sub-bab ini dianalisis pembentuk jalur wisatanya berdasarkan kriteria yang merupakan penjabaran

spesifik dari variabel yang telah ada. Kriteria DTW tersebut merupakan awal dalam pengelompokkan DTW untuk kemudian dibuat jalur dalam kelompok tersebut.

4.4.1 Pembentukan Jalur Wisata berdasarkan Diferensiasi Atraksi DTW

Atraksi yang ditawarkan oleh DTW berbentuk pengenalan budaya dan sejarah Kota Surabaya, seperti bangunan tua, benda bersejarah, tradisi dan budaya lokal, festival budaya dan atraksi lainnya. Berdasarkan hasil komparasi teori, kebijakan, dan penelitian terkait, kriteria untuk variabel keberagaman atraksi DTW budaya dan sejarah yang didapatkan dari *theoretical descriptive analysis* adalah DTW dengan kesamaan paket/promosi wisata dan DTW dengan satu tema atraksi pendukung.

DTW dengan atraksi pendukung dikomparasi dengan kesamaan paket wisata. Atraksi pendukung DTW dilihat dari hubungan tema sejarah atau keterkaitan sejarah objek tersebut satu dengan lainnya. DTW yang tergabung dalam satu tema diperkuat dengan hasil wawancara dengan stakeholder. Sedangkan kesamaan paket tersebut didapat dari beberapa agen travel yang memiliki tour Surabaya, jalur dari House of Sampoerna, dan jalur wisata yang dimiliki Pemkot Surabaya.

Adapun hasil keterkaitan DTW yang membentuk kelompok berdasarkan diferensiasi atraksi, terpetakan dengan tidak memperhatikan batas administrasi. Dimana penentuan batas deliniasi batas jalur dinamis dan tidak terbatas pada administrasi wilayah dengan jarak spasial dari titik DTW terluar tidak lebih dari 7 km (Theriault dan Rosiers, 2011).

Hasil analisis keterkaitan tersebut menunjukkan terdapat 4 hubungan DTW yang memiliki keterkaitan tema budaya maupun sejarah yang sama dengan DTW disekitarnya. Kesamaan tema tersebut seperti kesamaan kawasan maritim, kawasan sejarah perjuangan Surabaya, dan gedung bersejarah zaman kolonial serta kawasan budaya. Sedangkan dari kesamaan paket

atau promosi wisata terdapat 5 kelompok hubungan yang diambil dari paket milik agen travel Arby Tour and Travel Sidoarjo, Setia Abadi Tour Surabaya, dan Bromo Tour. Selain itu juga mengambil informasi kesamaan promosi dari jalur bus wisata yang dimiliki oleh House of Sampoerna dan Pemerintah Kota Surabaya dengan fasilitas Bus Heritage Tracks. Berikut ini merupakan tabel bentuk diferensiasi atraksi secara lebih rinci:

Tabel 4.10. Diferensiasi Atraksi DTW Berdasarkan Hubungan Tema dengan Kesamaan Paket Wisata

Hubungan DTW		Diferensiasi Atraksi
1-2-3	1: Monumen Jalesveva Jayamahe	Monumen: Mengunjungi ikon maritim Surabaya di kawasan militer.
	2: Pelabuhan Kalimas	Kawasan sejarah maritim: Mengunjungi pelabuhan tradisional Kalimas
	3: Jembatan Petekan	Bangunan bersejarah: Melewati jembatan zaman kolonial.
5-9-10-12-19-20	5: House of Sampoerna	Bangunan bersejarah: Mengunjungi sejarah pabrik rokok di Surabaya, terdapat museum dan café. Lainnya: HOS Heritage Track
	9: Gedung Internatio	Bangunan bersejarah: Merupakan bagian dari sejarah perjuangan kemerdekaan di Surabaya Lainnya: Dekat dengan pusat perbelanjaan Jembatan Merah dan Kawasan Pecinan (KyaKya)
	10: Gedung Bank Niaga	Bangunan bersejarah: Mengunjungi bangunan bersejarah saat perjuangan kemerdekaan dan terdapat jam tua yang masih berfungsi.
	12: Gedung PTPN XI	Bangunan bersejarah: Mengunjungi bangunan sejarah saat kolonial dan memiliki arsitektural unik.

Hubungan DTW		Diferensiasi Atraksi
	19: Gereja Kepanjen	Bangunan bersejarah: Mengunjungi gereja saat kolonial dan memiliki bangunan arsitektural unik.
	21: Monumen Tugu Pahlawan	Monumen Sejarah: Terdapat museum dan monument sebagai peringatan perjuangan kemerdekaan pemuda Surabaya 10 November 1945
39-40-41-	39: Monumen Perjuangan Polri	Monumen Bangunan bersejarah: Mengunjungi monument perjuangan salah satu institusi di Indonesia
42-43-44-	40: Gereja Cathedral	Bangunan bersejarah: Mengunjungi gereja saat kolonial dan memiliki bangunan arsitektural unik.
45-46	41: Gedung Saint Louis	Bangunan bersejarah: Mengunjungi sekolah saat kolonial dan memiliki bangunan arsitektural unik.
	42: Rumah Sakit Darmo	Bangunan bersejarah: Merupakan bangunan kolonial yang dimanfaatkan sebagai rumah sakit dengan arsitektur unik.
	44: Gedung Santa Maria	Bangunan bersejarah: Merupakan bangunan sekolah kolonial dengan arsitektur yang menarik.
	45: Makam Ki Ageng Bungkul	Tradisi dan budaya lokal: Merupakan makam yang sering menjadi tujuan tradisi ziarah. Lainnya: terdapat taman terbuka hijau terbesar di Surabaya
	46: Perpustakaan Bank BI	Bangunan dan monumen: Merupakan bangunan kolonial dengan arsitektur yang menarik selain itu terdapat monument bahari. Lainnya: terdapat perpustakaan.
4-11-13-15-16	4: Makam Sunan Ampel	Tradisi dan budaya lokal: Mengunjungi kawasan religi dan terdapat Makam Sunan Ampel. Lainnya: terdapat masjid dan pasar tradisional

Hubungan DTW	Diferensiasi Atraksi
	Ampel.
13: Kawasan Jembatan Merah dan Kya-Kya	<p>Bangunan bersejarah: Mengunjungi bangunan bersejarah saat perjuangan kemerdekaan.</p> <p>Lainnya: Dekat dengan Kawasan Pecinan Kya-kya serta terdapat banyak Klenteng.</p>
15: Klenteng Hok An Kiong	<p>Bangunan budaya: Mengunjungi klenteng yang merupakan tempat ibadah dan terdapat arsitektur yang menarik.</p>
24-25-26-28	<p>Tradisi dan budaya lokal: Merupakan tempat pelatihan dan pertunjukan tari dan theater budaya.</p>
25: Siola/ Museum Surabaya	<p>Bangunan bersejarah: Bangunan pusat perbelanjaan yang dialihfungsikan menjadi mall pelayanan public serta terdapat museum benda-benda bersejarah milik Surabaya.</p>
26: Kawasan Tunjungan	<p>Kawasan bersejarah: Terdapat banyak bangunan tua bersejarah semasa kolonial. Dekat dengan Genteng yang adalah pusat oleh-oleh.</p> <p>Lainnya: Sering diadakan festival baik budaya, perjuangan kemerdekaan maupun kuliner di kawasan ini. Selain itu dekat dengan pusat berbelanja.</p>
28: Gedung Nasional Indonesia	<p>Bangunan bersejarah: Tempat bersejarah masa perjuangan di zaman Penjajahan Jepang dan terdapat makam tokoh Dr. Soetomo.</p>
29-30-31-32-	<p>Bangunan bersejarah: Mengunjungi bangunan pemerintahan. Gedung penting dan bersejarah saat perjuangan kemerdekaan.</p>
33-34-35-	<p>Monumen: Melewati monument/patung peringatan tokoh saat perjuangan kemerdekaan.</p>

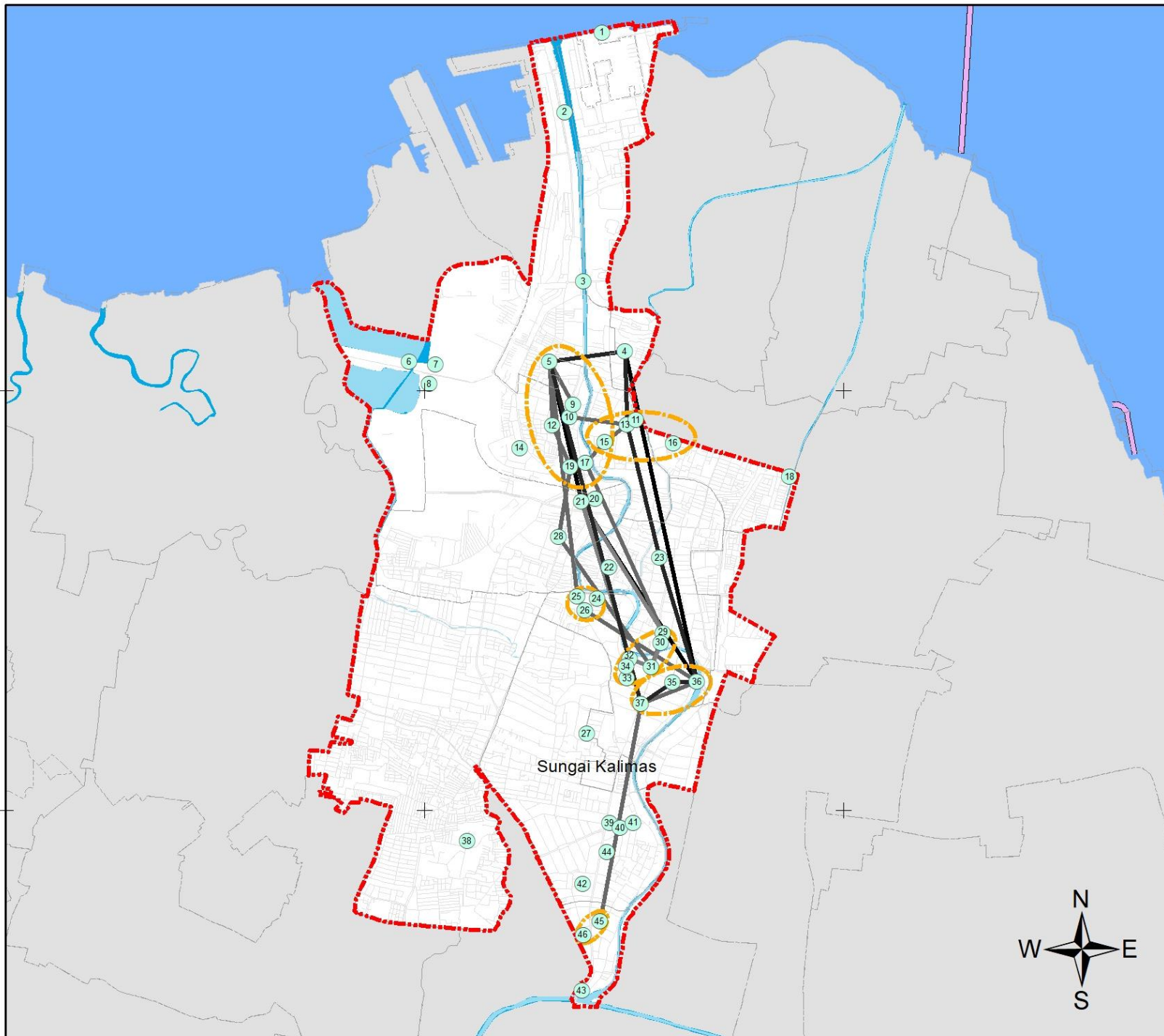
Hubungan DTW		Diferensiasi Atraksi
36-37	31: Balai Pemuda	Bangunan bersejarah: Mengunjungi bangunan kolonial dan bersejarah saat perjuangan kemerdekaan. Merupakan ex-bioskop Mitra.
	32: Gedung Grahadi	Bangunan bersejarah: Mengunjungi bangunan yang penting dan bersejarah saat perjuangan kemerdekaan.
	33: Patung Joko Dolog	Monumen: Melewati monument/patung peringatan tokoh saat perjuangan kemerdekaan.
	34: Monumen Gubernur Suryo	Monumen: Melewati monument/patung peringatan tokoh saat perjuangan kemerdekaan.
	35: Gedung RRI	Bangunan bersejarah: Mengunjungi bangunan yang penting dan bersejarah saat perjuangan kemerdekaan.
	36: Monumen Kapal Selam	Benda bersejarah: Merupakan kapal selam milik TNI dan bersebelahan dengan Sungai Kalimas. Lainnya: Bersebelahan dengan pusat perbelanjaan dan Patung Suro-Boyo.
	37: Monumen Bambu Runcing	Monumen: Merupakan ikon peringatan perjuangan bersejarah semasa kemerdekaan di Kota Surabaya.

Sumber: Hasil Analisis, 2018

685000 000000

690000 000000

695000 000000



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.5
 KETERKAITAN DTW BERDASARKAN
 DIFERENSIASI ATRAKSI DTW**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- ▭ Jembatan Suramadu
- ▭ Sungai
- ▭ Jaringan Jalan
- ▭ Moda

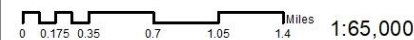
--- DTW dengan Kesamaan Tema (Budaya/Sejarah)

— DTW dengan Kesamaan Paket/Promosi Wisata

- Bus Heritage Track (HoS)
- Bus Wisata Pemkot
- Agen Travel 3
- Agen Travel 1
- Agen Travel 2

Daftar Nama DTW:

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamahe | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kalimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoerna | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soedirman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadi |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klenteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubemur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klenteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klenteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Kathedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubernur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari |



Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

685000 000000

690000 000000

695000 000000

9200000 0000000

9195000 0000000

9200000 0000000

9195000 0000000

685000 000000

690000 000000

695000 000000

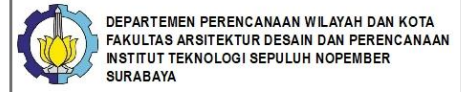
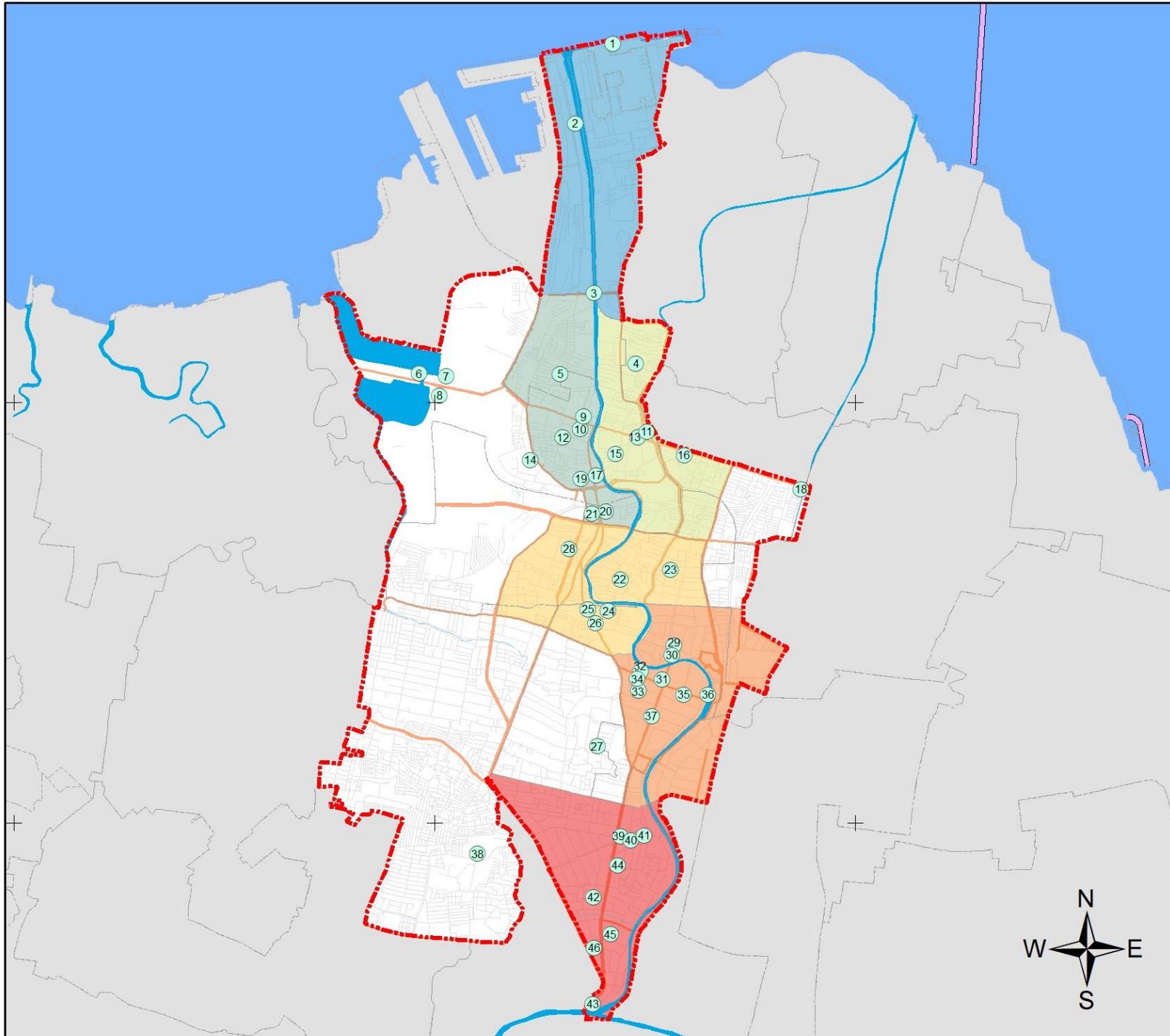
9200000 000000

9195000 000000

685000 000000

690000 000000

695000 000000



ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

Peta 4.6 HASIL PENGELOMPOKAN DTW BERDASARKAN DIFERENSIASI ATRAKSI

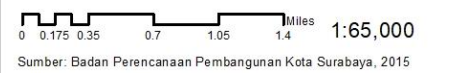
Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- ▭ Jembatan Suramadu
- ▭ Sungai
- ▭ Jaringan Jalan
- ▭ Jalan Arteri

- Kelompok Jalur**
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6

- Daftar Nama DTW:**
- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamahe | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kalimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoerna | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soedirman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadi |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Kienteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubemur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Kienteng Hok An Klong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Kienteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Cathedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubernur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari |



Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

4.4.2 Pembentukan Jalur Wisata DTW Kota Surabaya berdasarkan Aksesibilitas

Prioritas indikator pembentukan jalur wisata yang pertama adalah DTW, kemudian aksesibilitas. Hasil analisis indikator sebelumnya telah terbentuk kelompok DTW berdasarkan diferensiasi atraksi yang ditawarkan. Kemudian dalam analisis ini, dinilai aksesibilitas setiap objek dalam kelompok untuk diketahui kedekatan jarak, ketersediaan moda, kondisi jalan, hingga fasilitas pendukung transportasi.

4.4.2.1 Kedekatan Jarak

Pembentukan jalur wisata berdasarkan aksesibilitas diawali dengan analisis kedekatan jarak antar DTW. Input poin DTW berasal dari analisis sebelumnya yang sudah membagi DTW menjadi 5 kelompok DTW. Kemudian dari observasi teridentifikasi kedekatan jarak setiap DTW yang menunjukkan bahwa jarak terdekat antar DTW adalah 0,05 km yang dapat diakses dengan berjalan kaki dan jarak terjauh antar DTW adalah 16 km. Jarak rata-rata antar DTW Budaya dan Sejarah yang terletak di sekitar Sungai Kalimas berada pada range 2-6 km. Hal ini dipengaruhi oleh DTW budaya dan sejarah di Kota Surabaya berkumpul di sekitar Sungai Kalimas, sehingga aksesibilitas antar DTW dari segi jarak cukup kuat.

Kriteria yang didapatkan sebelumnya untuk variabel kedekatan jarak antar DTW adalah berdasarkan panjang jalan penghubung yang dapat ditempuh oleh pejalan kaki dengan *range* maksimum 2 km. Oleh karena itu, dalam membentuk jalur wisata DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya, *range* antar DTW nya berkisar antara 0,05 hingga 2 km sebagai batas maksimum yang dapat ditempuh oleh pejalan kaki.




Hasil analisis tabulasi jarak antar DTW budaya dan sejarah di Kota Surabaya (Tabel 4.13) menunjukkan terdapat 229 hubungan kedekatan jarak dengan rincian sebagai berikut:

- a. DTW yang memiliki aksesibilitas tinggi dan merupakan prioritas jalur teridentifikasi sebanyak 73 hubungan, ditunjukkan dari panjang jalan antar DTW yang berjarak kurang dari 1 km;
- b. DTW yang memiliki aksesibilitas sedang teridentifikasi sebanyak 87 hubungan, ditunjukkan dari panjang jalan antar DTW yang berjarak antara 1 km hingga 1,5 km;
- c. Terakhir, DTW yang memiliki aksesibilitas rendah teridentifikasi sebanyak 68 hubungan, ditunjukkan dari panjang jalan antar DTW yang berjarak 1,5 km hingga 2 km.

DTW yang memiliki aksesibilitas tinggi secara keseluruhan umumnya terletak di tengah Kota Surabaya, selain itu jumlah DTW di pusat kota lebih banyak daripada wilayah lainnya. DTW dengan aksesibilitas tinggi dapat diakses dengan berjalan kaki dalam batas nyaman oleh wisatawan. Jika digabung dengan indikator sebelumnya, teridentifikasi jarak antar DTW dekat dan termasuk aksesibilitas tinggi. Sedangkan DTW dengan aksesibilitas sedang dan rendah tidak akan dilanjutkan sebagai input dalam analisis pembentukan jalur wisata. Analisis selanjutnya lebih ditekankan analisis di dalam 6 kelompok jalur yang telah terbentuk sebelumnya.

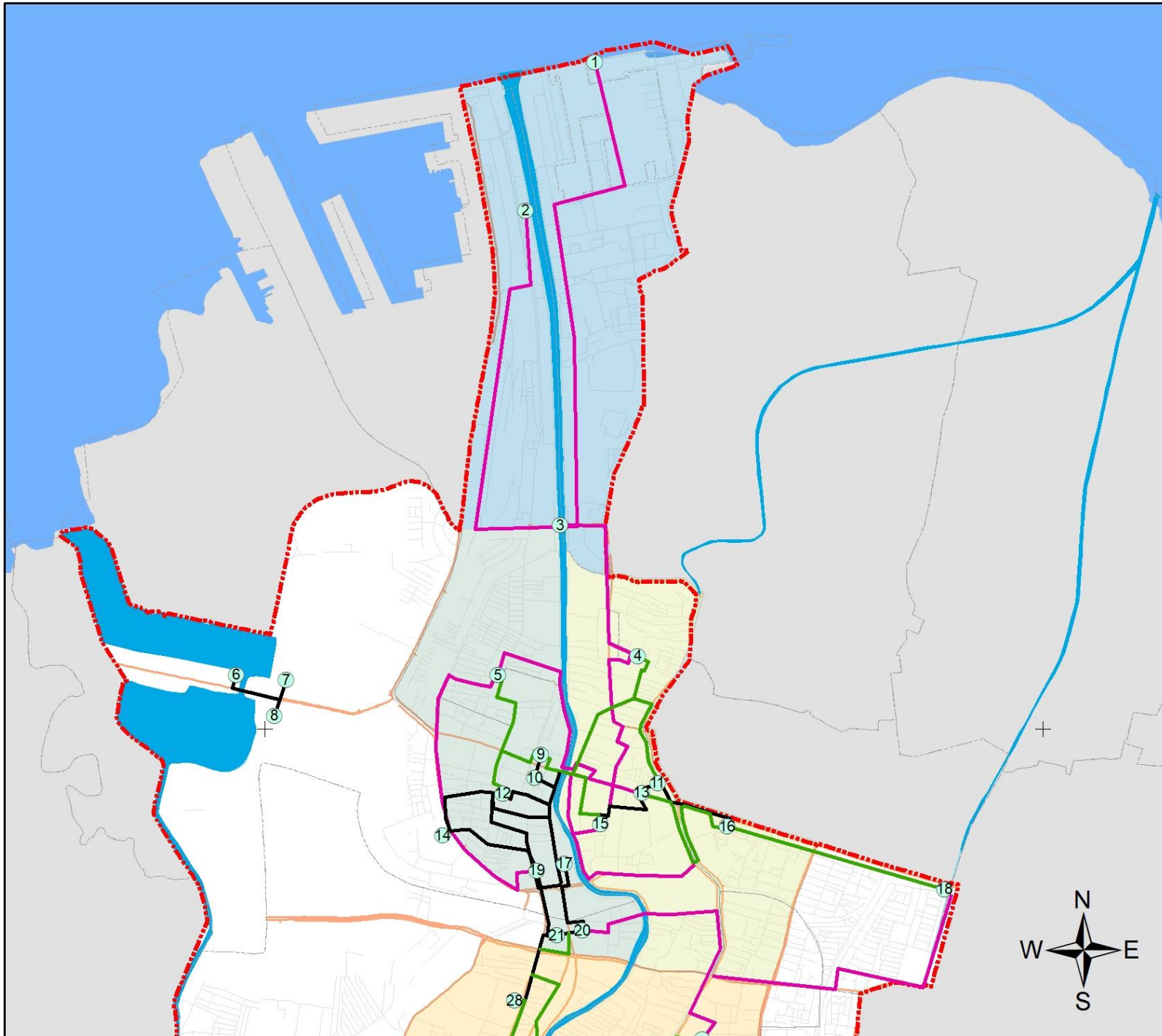
Berikut ini adalah tabel hasil analisis antar DTW yang terbentuk berdasarkan kedekatan jarak:

Keterangan:

-  : DTW dengan aksesibilitas tinggi dari kedekatan dengan jarak <1km
 : DTW dengan aksesibilitas sedang dari kedekatan dengan jarak 1-1,5 km
 : DTW dengan aksesibilitas rendah dari kedekatan dengan jarak 1,5-2 km

Keterangan Nama DTW:

No.	DTW	No.	DTW
1.	Monumen Jalesveva Jayamahe	28.	Gedung Nasional Indonesia (GNI)
2.	Pelabuhan Tradisional Kalimas	29.	Balai Kota
3.	Jembatan Pethekan	30.	Monumen Jendral Soedirman
4.	Makam Sunan Ampel	31.	Balai Pemuda
5.	House of Samporna	32.	Gedung Grahadi
6.	Museum Loka Jala Krana	33.	Patung Joko Dolog
7.	Pura Agung Jagad Krana	34.	Monumen Gubernur Suryo
8.	Makam Mbah Ratu	35.	Gedung RRI
9.	Gedung Internatio	36.	Monumen Kapal Selam
10.	Gedung Bank Niaga	37.	Monumen Bambu Runcing
11.	Klenteng Hong Tiek Hian	38.	Makam Kembang Kuning
12.	Gedung PTPN XI	39.	Monumen Perjuangan POLRI
13.	Kawasan Jembatan Merah dan Kya-Kya	40.	Gereja Katolik Hati Kudus Yesus (Katedral)
14.	Museum Kesehatan	41.	Gedung Saint Louis
15.	Klenteng Hok An Kiong	42.	Rumah Sakit Darmo
16.	Klenteng Boen Bio	43.	Monumen Wira Surya
17.	Gedung Pertamina	44.	Gedung Santa Maria
18.	Makam WR Supratman	45.	Makam Ki Ageng Bungkul
19.	Gereja Kepanjen	46.	Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari
20.	Kantor Gubernur		
21.	Monumen Tugu Pahlawan		
22.	Makam Peneleh		
23.	Masjid Cheng Ho		
24.	Gedung Cak Durasim		
25.	Siola / Museum Surabaya		
26.	Kawasan Tunjungan		
27.	Makam Pangeran Yudho Kardono		



9200000 000000

9200000 000000

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.7
 KETERKAITAN KELOMPOK DTW 1,2, dan 3
 BERDASARKAN KEDEKATAN JARAK**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

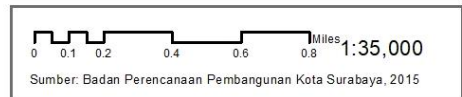
Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- ▭ Jembatan Suramadu
- ▭ Sungai
- ▭ Jaringan Jalan
- ▭ Jalan Arteri

- Kelompok Jalur**
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6

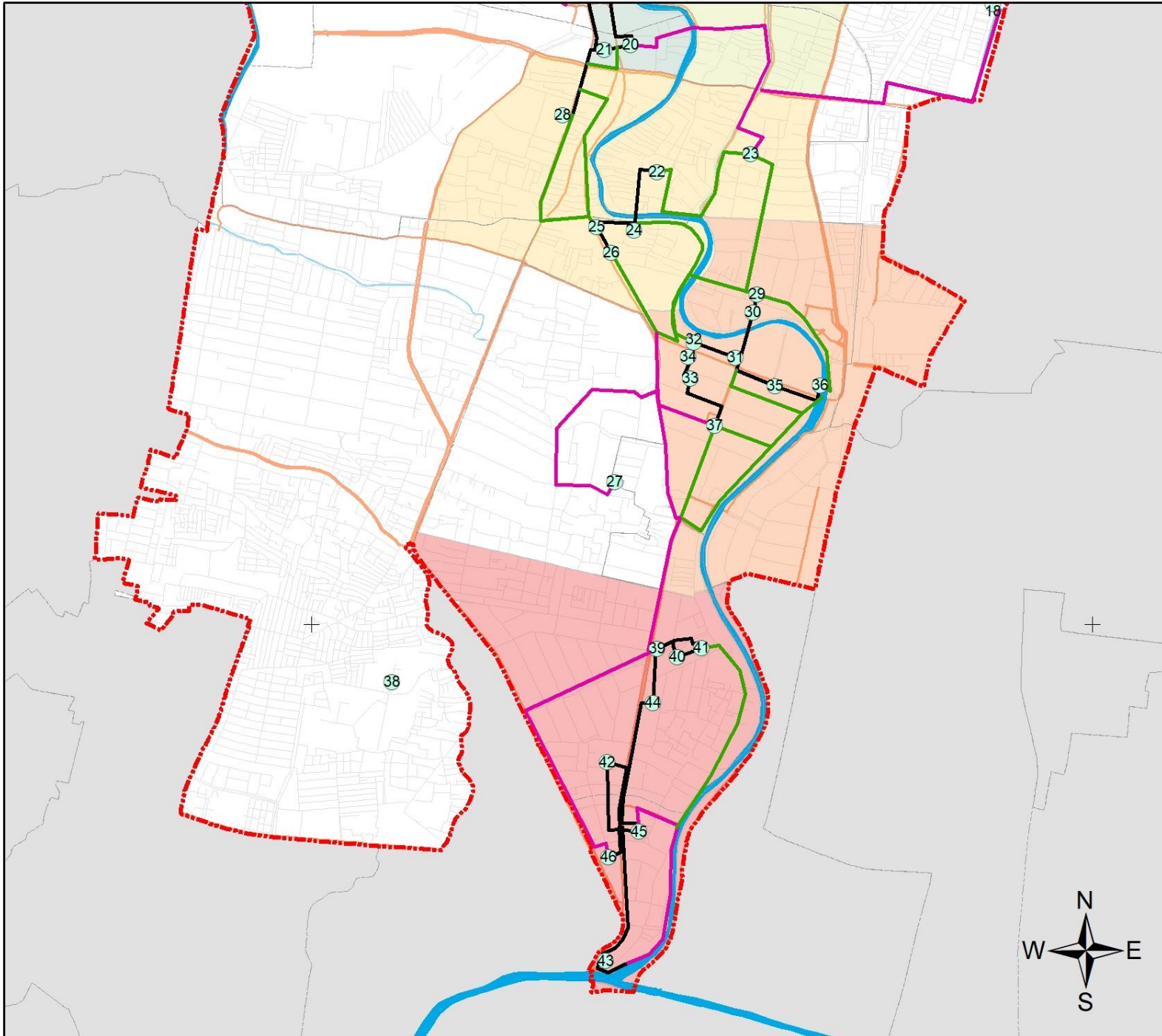
- Kedekatan Jarak**
- DTW dengan Jarak 1 - 1,5 km
 - DTW dengan Jarak 1,5 - 2 km
 - DTW dengan Jarak < 1 km

- Daftar Nama DTW:**
- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamahe | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kalimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoerna | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soediman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadi |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klenteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klenteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klenteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Cathedral |
| 18 : Makam WVR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubernur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari |



690000 000000

695000 000000



690000 000000

695000 000000



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.8
 KETERKAITAN KELOMPOK DTW 4,5, dan 6
 BERDASARKAN KEDEKATAN JARAK**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horisontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- ▭ Jembatan Suramadu
- ▭ Sungai
- ▭ Jaringan Jalan
- ▭ Jalan Arteri

Kelompok Jalur

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Kedekatan Jarak

- DTW dengan Jarak 1 - 1,5 km
- DTW dengan Jarak 1,5 - 2 km
- DTW dengan Jarak < 1 km

Daftar Nama DTW:

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamahe | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kailmas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoema | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soediman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadri |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klenteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klenteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klenteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Katedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubemur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari |



Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

9195000 000000

9195000 000000



Hasil analisis kedekatan jarak antar 6 kelompok DTW hampir sama dengan peta berdasarkan keterkaitan atraksi. Dengan rincian setiap kelompok sebagai berikut:

- a. Kelompok 2,3,4,5,6: DTW yang memiliki keterkaitan dengan atraksi juga memiliki akses tinggi dengan kedekatan jarak. Hal tersebut ditunjukkan dari panjang jalan antar DTW yang berjarak kurang dari 1 km dan antara 1 km hingga 1,5 km;
- b. Namun, kelompok 1: DTW yang memiliki aksesibilitas rendah ditunjukkan dari panjang jalan antar DTW yang berjarak 1,5 km hingga 2 km.
- c. Terdapat beberapa objek yang berjarak lebih 2 km dari DTW lain terdekat, sehingga diabaikan dalam analisis berikutnya karena tidak aksesibel dalam segi jarak.

Dapat disimpulkan Kelompok DTW 2,3,4,5 dan 6 memiliki aksesibilitas kuat dari kedekatan jarak. Selain itu kelompok DTW tersebut dapat diutamakan untuk dijadikan jalur wisata berdasarkan kedekatan jarak dibanding dengan kelompok 1. Sehingga kelompok DTW yang memiliki aksesibilitas tinggi dilanjutkan pada analisis berikutnya berdasarkan ketersediaan moda transportasi

4.4.2.2 Ketersediaan Moda Transportasi

Ketersediaan moda transportasi mempunyai peran penting dalam memudahkan akses wisatawan dengan objek wisata. Dengan adanya transportasi khusus wisata maupun massal akan meningkatkan efektifitas waktu wisatawan dalam mencapai DTW serta meningkatkan kemauan untuk berjalan kaki dalam pencapaian antar tempat (Theriault dan Rosiers, 2011). Input objek DTW dalam analisis ini berasal dari 6 kelompok DTW yang telah dianalisis keterkaitan diferensiasi atraksi dan kedekatan jaraknya. Analisis dilanjutkan untuk mengetahui ketersediaan moda setiap kelompok jalur.

Karakteristik moda transportasi penghubung DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya adalah terdapat bus wisata

yang hanya berangkat pada tempat tertentu. Bus milik Surabaya berangkat hanya dari Balai Pemuda dan terbatas 24 tempat duduk. Sedangkan Surabaya Heritage Track berangkat hanya dari House of Sampoerna dan terbatas 22 tempat duduk untuk 3 rute perjalanan setiap harinya. Sehingga bus tersebut sudah tidak dipertimbangkan dalam penelitian karena memiliki jalur tersendiri.

Kota Surabaya hanya memiliki lyn, bus kota Damri dan saat ini Suroboyo Bus sebagai transportasi massal, sedangkan hanya terdapat dua transportasi khusus wisata, yaitu bus Heritage Track yang dimiliki oleh House of Sampoerna dan Bus Wisata Pemkot. Bus tersebut menghubungkan wisatawan dari asal ke DTW yang telah ditetapkan dalam jalur. Dalam mencapai DTW di Kota Surabaya selain bus wisata, wisatawan harus menggunakan moda transportasi umum untuk mempercepat pencapaian ke DTW. Wisatawan dapat menggunakan lyn langsung 1 jalur dengan DTW tersebut atau melalui penggantian jalur/moda. Namun pergantian jalur akan menyebabkan lamanya waktu tempuh, selain itu waktu tunggu lyn di Surabaya tidak dapat diprediksi sehingga menyebabkan ketidakefektifan dalam biaya maupun waktu. Selain itu terdapat Bus Kota Damri dengan kode PAC1 dan P3 yang melewati beberapa DTW. Keberangkatan dari terminal tertentu seperti terminal Purabaya, Tambak Osowilangun, Joyoboyo, Bratang serta sub-terminal Petekan/Kalimas Barat, Manukan, Darmo Permai, dll. Untuk rute Surabaya Bus yang baru beroperasi, halte awal berangkat dari Jl Rajawali.

Berdasarkan analisis kriteria pada tahap sebelumnya, kriteria dalam pembentukan jalur berdasarkan moda transportasi adalah jenis moda yang melewati DTW lebih dari 1 dan memiliki rute penghubung. Kemudian DTW yang dilewati jalur bus atau lyn yang sama, tidak dicapai dengan pergantian jalur, dan dapat berangkat/turun di halte manapun. Berikut ini adalah hasil analisis ketersediaan moda per-kelompok jalur:

Tabel 4.12. Hasil Tabulasi Jumlah Moda yang Melayani DTW

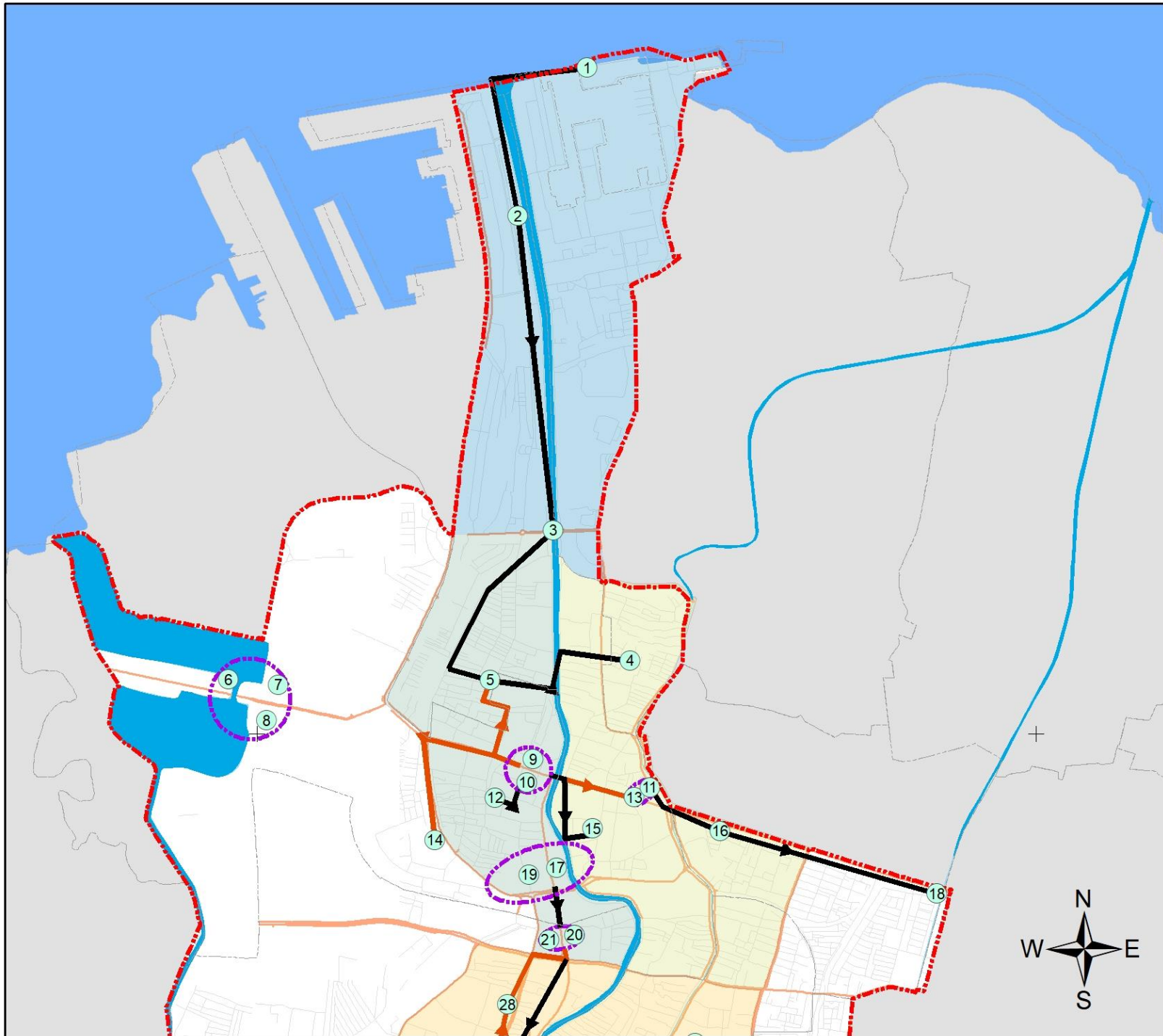
Kelompok DTW	Hubungan Rute	Moda	Pembahasan
1-2-3	1-2	-	Tidak ada moda, jarak antar DTW 9,1 km.
	1-3	-	Tidak ada moda, jarak antar DTW 6,8 km.
	2-3	Lyn M, N	Terlayani 2 moda Lyn.
5-9-10-12-19-21	5-9,10	PAC 1, Lyn F, O	Terlayani 3 moda.
	5-12	PAC 1	Terlayani 1 moda.
	5-19	Lyn F	Terlayani 1 moda.
	5-20,21	PAC 1, Lyn K	Terlayani 2 moda.
	9,10-12	PAC 1, Lyn M	Terlayani 2 moda.
	9,10-19	Lyn F, Lyn M	Terlayani 2 moda.
	9,10-20,21	PAC 1, Lyn C, M	Terlayani 3 moda
	12-19	Lyn F	Terlayani 1 moda Lyn.
	12-20,21	PAC 1, Lyn C	Terlayani 2 moda.
19-20,21	PAC 1, Lyn F	Terlayani 2 moda.	
39-40-41-42-43-44-45-46	39-40,41,44-43	PAC 1, Lyn V	Terlayani 2 moda.
	42-43-44-45-46	PAC 1, Lyn V	Terlayani 2 moda.
	40,41,44-42-43	PAC 1, Lyn V	Terlayani 2 moda.
4-11-13-15-16	4-11,13	Lyn O	Terlayani 1 moda Lyn.
	4-15	Lyn O, D	Terlayani 2 moda Lyn.
	4-16	Lyn O, D	Terlayani 2 moda Lyn.
	11,13-15-16	Lyn O, D	Terlayani 2 moda Lyn.
24-25-26-28	24,25,26	PAC 1, Lyn M, F	Terlayani 3 moda.
	24,25,26-28	PAC 1, Lyn M, K	Terlayani 3 moda.
29-30-31-32-33-34-35-36-37	29,30,31-32,33,34	PAC 1, Lyn C, E	Terlayani 3 moda.
	29,30,31-	PAC 1, Lyn C, E	Terlayani 3 moda.

Kelompok DTW	Hubungan Rute	Moda	Pembahasan
	35,36		
	29,30,31-37	PAC 1, Lyn C, E	Terlayani 3 moda.
	32,33,34-35,36	Lyn C, E	Terlayani 2 moda Lyn.
	35,36-37	PAC 1, Lyn E	Terlayani 2 moda.

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil analisis diatas terlihat DTW yang terdapat 23 hubungan rute sudah terlayani lebih dari 2 moda transportasi dalam 6 kelompok jalur. Hanya ada 6 hubungan rute moda yang terlayani 1 DTW dan 2 hubungan DTW yang tidak terlewati rute moda manapun. Hal tersebut menunjukkan bahwa aksesibilitas ke-23 DTW tersebut baik dan menurut kriteria pembentukan jalur, DTW tersebut memperkuat jalur wisata. Sedangkan DTW lain yang terlayani 1 (satu) atau tidak terlayani moda terpetakan menjadi DTW dengan aksesibilitas rendah.

Adapun hasil analisis ketersediaan moda DTW berdasarkan kesamaan jalur moda transportasi adalah sebagai berikut:



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.9
 KETERKAITAN KELOMPOK DTW 1,2, dan 3
 BERDASARKAN KETERSEDIAAN MODA**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

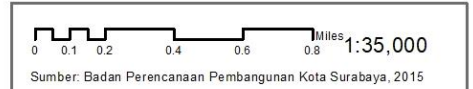
Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- ▭ Jembatan Suramadu
- ▭ Sungai
- ▭ Jaringan Jalan
- ▭ Jalan Arteri

- Kelompok Jalur**
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6

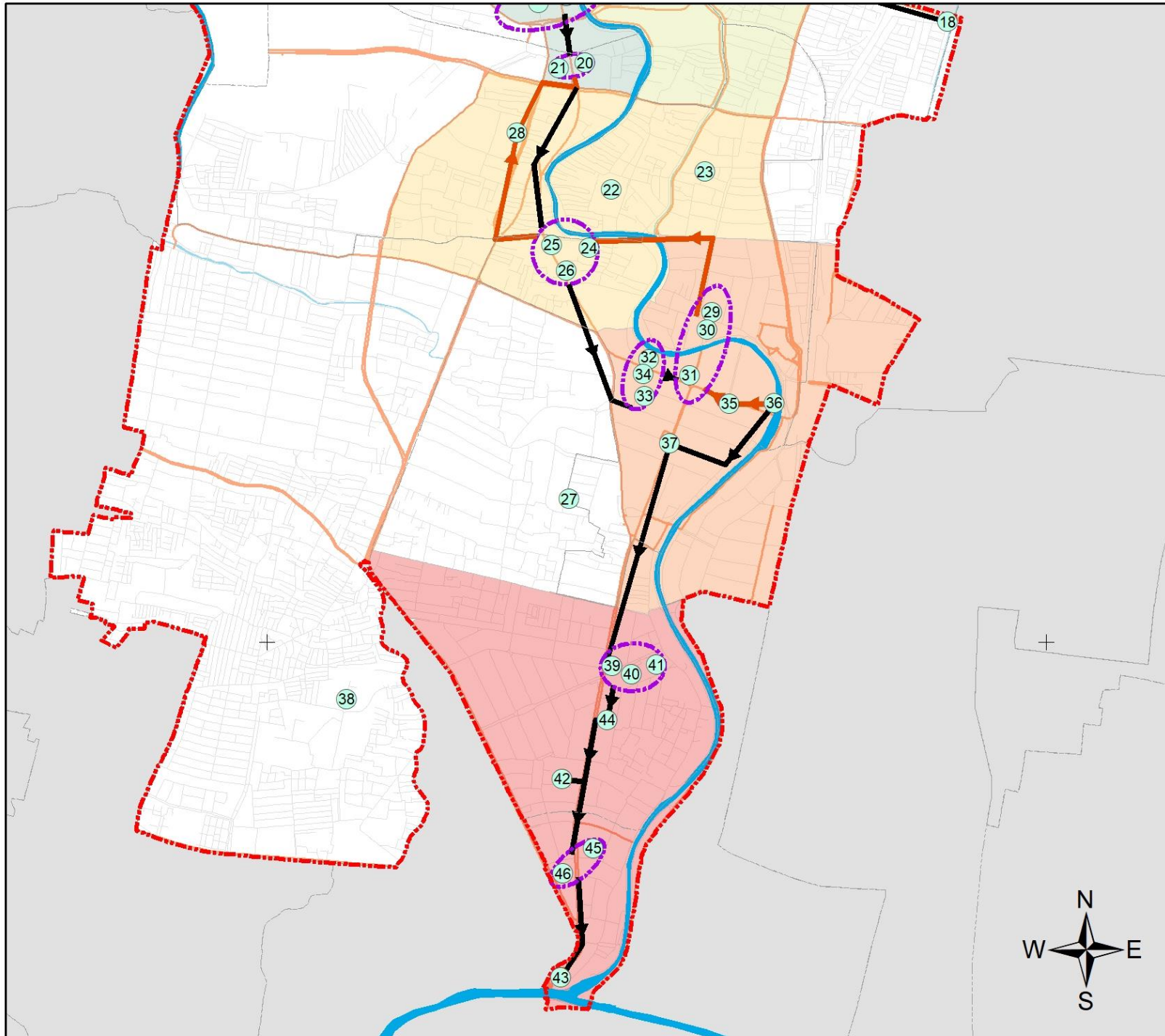
- Ketersediaan Moda**
- Dapat Diakses dengan Moda yang Sama
 - ➔ Terlayani 2 Moda
 - ➔ Terlayani > 3 Moda

- Daftar Nama DTW:**
- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamaha | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kalimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoerna | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soediman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadri |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klenteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klenteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klenteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Cathedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubemur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari |



690000 000000

695000 000000



9195000 000000

9195000 000000



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.10
 KETERKAITAN KELOMPOK DTW 4,5, dan 6
 BERDASARKAN KETERSEDIAAN MODA**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- Jembatan Suramadu
- Sungai
- Jaringan Jalan
- Jalan Arteri

Kelompok Jalur

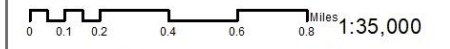
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Ketersediaan Moda

- Dapat Diakses dengan Moda yang Sama
- ➔ Terlayani 2 Moda
- ➔ Terlayani > 3 Moda

Daftar Nama DTW:

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamaha | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kalimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoenma | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soediman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadi |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klenteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klenteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klenteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Kathedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubernur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari |



Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

690000 000000

695000 000000

Hasil analisis kesamaan jalur moda transportasi antar DTW terdapat total 29 hubungan ketersediaan moda, namun hanya terdapat 23 hubungan DTW yang memiliki keterkaitan kuat dari moda transportasi, baik bus kota dan Lyn, dengan rincian sebagai berikut:

- a. Bus Kota Damri (Kode PAC1 dan P3), kode PAC1 yaitu untuk Darmo-Siola-Tunjungan-Indrapura dan kode P3 untuk Rajawali-JMP, sehingga dapat melayani DTW Monumen Jalesveva Jayamahe – Pelabuhan Tradisional Kalimas -- Jembatan Petekan – Kawasan Ampel – Gedung Internatio – PTPN XI – Kawasan Jembatan Merah dan Kya-kya – Museum Kesehatan – Gedung Pertamina – Tugu Pahlawan – Gedung Siola – Kawasan Tunjungan – Grahadi – Monumen Jendral Soedirman – Balai Pemuda – Balai Kota – Monumen Perjuangan Polri – Perpustakaan Bank Indonesia.
- b. Lyn K, M, N F, A, V, C, O dan D melayani hampir semua DTW.

4.4.2.3 Kondisi Akses Jalan

Identifikasi karakteristik kondisi akses jalan di Surabaya melalui observasi, diketahui dalam kondisi baik dengan perkerasan berupa aspal. Kondisi lebar jalan juga sudah sesuai dengan arahan Perda Walikota Kota Surabaya terkait arahan lebar jalan untuk masing-masing fungsi jalan. Sedangkan permasalahan yang dapat menghambat efisiensi waktu pencapaian wisatawan menuju DTW yang teridentifikasi adalah kemacetan, parkir *on-street* yang mengurangi ruang manfaat jalan, dan jalan yang rusak. Kemacetan merupakan masalah utama Kota Surabaya karena tingginya tarikan kegiatan dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor. Kemudian terdapat permasalahan lain berkaitan dengan pertumbuhan kendaraan bermotor adalah ketersediaan parkir yang tidak memadai sehingga banyak parkir *on-street* sehingga mengurangi lajur kendaraan.

Kriteria yang didapatkan dari *theoretical descriptive analysis* untuk variabel kondisi akses jalan adalah kondisi jalan penghubung dengan jarak minimum 1-2 km antar DTW yang tidak mengalami hambatan efisiensi waktu tempuh. Permasalahan tersebut antara lain kemacetan, tidak terdapat parkir *on-street* di badan jalan dan perkerasan jalan tidak rusak. Berikut merupakan permasalahan kondisi akses jalan DTW budaya dan sejarah di Kota Surabaya berdasarkan jenis permasalahannya.

a. Kemacetan

Permasalahan kemacetan umumnya terjadi di tengah kota akibat volume lalu lintas yang melebihi kapasitas pada jam sibuk. Seperti yang terjadi pada ruas Jalan Pahlawan, Jalan Genteng Kali, Jalan Tunjungan, Jalan Walikota Mustajab, Jalan Gubernur Suryo, Jalan Dr. Soetomo, dan Jalan Raya Darmo. Banyaknya kendaraan yang melalui jalan tersebut menimbulkan hambatan sehingga mengurangi efektifitas waktu wisatawan dalam mencapai DTW.

Jalan Pahlawan menjadi titik kemacetan dan penghambat untuk DTW Monumen Tugu Pahlawan dan Kantor Gubernur, Jalan Genteng Kali dan Jalan Tunjungan untuk DTW Gedung Cak Durasim, Masjid Cheng Ho, Siola, dan kearah Kawasan Tunjungan. Kemudian Jalan Gubernur Suryo sering padat karena terdapat perkantoran yang keluar masuk, DTW yang terhambat antara lain ke DTW Gedung Grahadi, Patung JOko Dolog, Monumen Bambu Runcing dan berimbang pada jalan selanjutnya. Jalan tersebut adalah Jalan Walikota Mustajab dan Jalan Yos Sudarso yang juga terhambat akibat terjadi persimpangan antara kendaraan yang hendak ke Jalan Ondomohen dan Jalan Keatabang Kali, hambatan tersebut berpengaruh pada pencapaian DTW Balai Kota, Monumen Jendral Soedirman, dan Balai Pemuda. Adapun titik kemacetan di jalan Darmo menghambat banyak DTW yang terdapat pada koridor tersebut. Kemacetan di jalan tersebut selain karena volume, juga karena penumpukkan *traffic light* di persimpangan dan banyaknya keluar masuk perkantoran di daerah tersebut. DTW yang terhambat antara lain

Monumen Perjuangan Polri, Gereja Cathedral, Gedung Saint Louis, RS Darmo, Monumen Wira Surya, Makam Bungkul dan Perpustakaan Bank Indonesia.

b. Hambatan samping

Hambatan samping yang dimaksud dalam analisis ini adanya jalan yang buruk, PKL, adanya parkir *on-street* yang memakan badan jalan dan jalan satu arah sehingga harus memutar untuk mencapai DTW. Hambatan samping tersebut dipilih yang berdampak signifikan pada pelambatan kecepatan kendaraan sehingga menimbulkan penumpukkan kendaraan atau membuat jauh jarak tempuh. Namun pada umumnya kondisi jalan di tengah Kota Surabaya sudah baik dengan perkerasan berupa aspal dan penataan PKL. Jalan yang terdapat PKL belum tertata, yaitu jalan di Jalan Kenjeran dan Jalan Nyamplungan yang terdapat DTW Sunan Ampel. Sedangkan adanya parkir *on-street* yang mengganggu arus lalu lintas, yaitu Jalan Jalan Nyamplungan dan Jalan Taman Sampoerna.

Berdasarkan hasil analisis untuk permasalahan kondisi akses jalan DTW diatas, terdapat 9 hubungan DTW yang tidak memiliki permasalahan transportasi, serta 9 hubungan DTW yang dapat dicapai dengan berjalan kaki karena letaknya dalam satu koridor jalan dan terdapat tempat parkir sehingga mendukung wisatawan untuk berjalan kaki antar DTW. Secara keseluruhan terdapat 10 hubungan yang bermasalah dari variabel kondisi jalan dari total 32 hubungan DTW yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.13. Hasil Tabulasi Permasalahan Kondisi Jalan antar DTW

Kelompok DTW	Hubungan Rute	Permasalahan yang Ditemukan			Tidak Ada Permasalahan
		(1)	(2)	(3)	
1-2-3	1-2	√	√		
	1-3	√	√		
	2-3	√	√		
5-9-10-12, 14-19-21	5-9,10				√
	5-12,14				√
	5-19				√
	5-20,21	√			
	9,10-12	√			
	9,10-19			√	
	9,10-20,21			√	
	12-19	√			√
	12-20,21				√
19-20,21				√	
39-40-41- 42-43-44- 45-46	39-40,41,44-43			√	
	42-43-44-45-46				√
	40,41,44-42-43			√	
4-11-13-15- 16	4-11,13	√			
	4-15	√			
	4-16				√
	11,13-15-16			√	
24-25-26-28	24,25,26-28				√
29-30-31- 32-33-34- 35-36-37	29,30,31-32,33,34			√	
	29,30,31-35,36			√	
	29,30,31-37		√		
	32,33,34-35,36			√	
	35,36-37			√	

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Keterangan:

- (1) Terjadi kemacetan
- (2) Adanya hambatan samping
- (3) Terjadi kemacetan, namun pencapaian antar DTW dapat ditempuh dengan berjalan kaki

Keterangan Nama DTW:

- | | |
|--|---|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamahe | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kalimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoerna | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soedirman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadi |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klenteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah dan
Kya-Kya | 36 : Monumen Kapal
Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klenteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klenteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Cathedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubernur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan
Monumen Bahari |



**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
BUDAYA DAN SEJARAH
KOTA SURABAYA BERDASARKAN
AKSESIBILITAS**

**Peta 4.11
KETERKAITAN KELOMPOK DTW 1,2, dan 3
BERDASARKAN KONDISI AKSES JALAN**

Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- ▭ Jembatan Suramadu
- ▭ Sungai
- ▭ Jaringan Jalan
- ▭ Jalan Arteri

Kelompok Jalur

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Kondisi Akses Jalan

- Terjadi Hambatan, namun dapat Diakses dengan Berjalan Kaki
- Ada Permasalahan Kondisi Akses Jalan
- Tidak Ada Permasalahan Terkait Kondisi Akses Jalan

Daftar Nama DTW:

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamah | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kalimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pethekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoema | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soedirman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadi |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Klienteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Klienteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Klienteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Kathedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubemur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari |

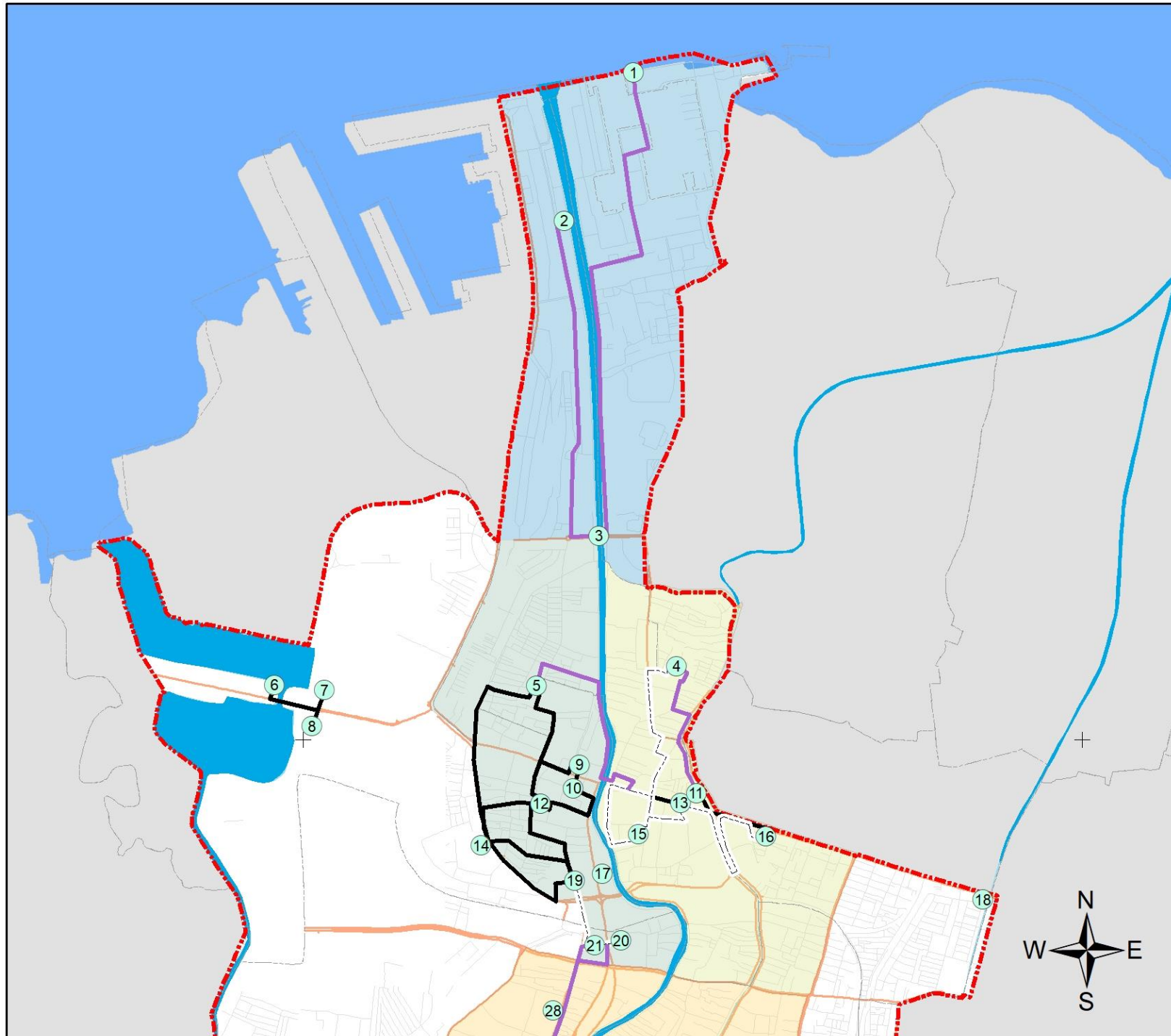


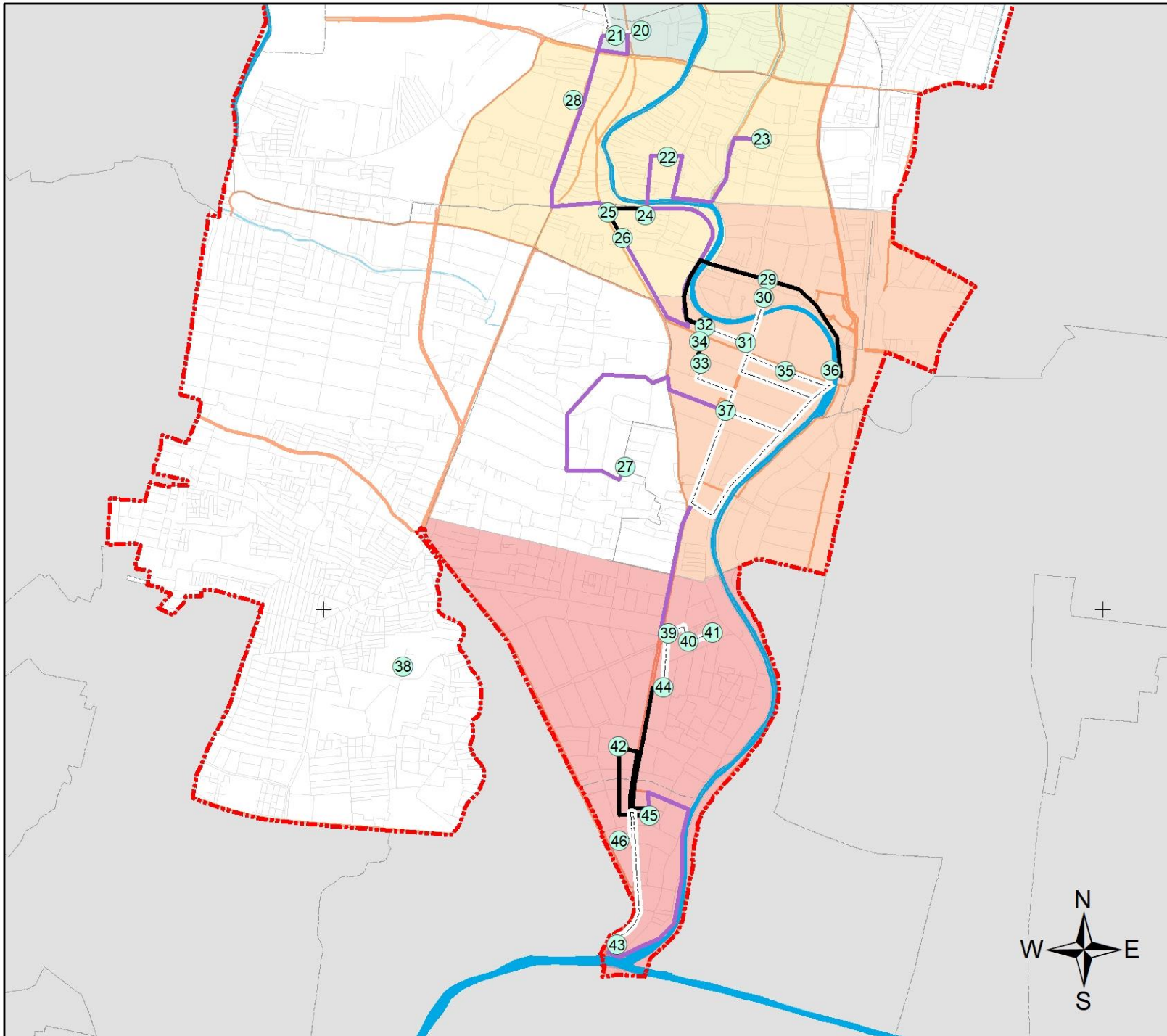
0 0.1 0.2 0.4 0.6 0.8 Miles 1:35,000

Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

9200000.000000

9200000.000000





**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.12
 KETERKAITAN KELOMPOK DTW 4,5, dan 6
 BERDASARKAN KONDISI AKSES JALAN**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- Jembatan Suramadu
- Sungai
- Jaringan Jalan
- Jalan Arteri

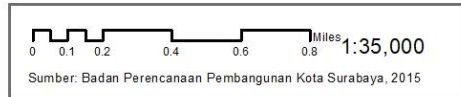
Kelompok Jalur

1	4
2	5
3	6

- Kondisi Akses Jalan**
- Terjadi Hambatan, namun dapat Diakses dengan Berjalan Kaki
 - Ada Permasalahan Kondisi Akses Jalan
 - Tidak Ada Permasalahan Terkait Kondisi Akses Jalan

Daftar Nama DTW:

1 : Monumen Jalesveva Jayamahé	24 : Gedung Cak Durasim
2 : Pelabuhan Kalimas	25 : Siola / Museum Surabaya
3 : Jembatan Pethekan	26 : Kawasan Tunjungan
4 : Makam Sunan Ampel	27 : Makam Yudho Kardono
5 : House of Sampoema	28 : Gedung Nasional Indonesia
6 : Museum Loka Jala Krana	29 : Balai Kota
7 : Pura Agung Jagad Krana	30 : Monumen Jendral Soedirman
8 : Makam Mbah Ratu	31 : Balai Pemuda
9 : Gedung Internatio	32 : Gedung Grahadi
10 : Gedung Bank Niaga	33 : Patung Joko Dolog
11 : Klenteng Hong Tiek Hian	34 : Monumen Gubernur Suryo
12 : Gedung PTPN XI	35 : Gedung RRI
13 : Kawasan Jembatan Merah	36 : Monumen Kapal Selam
14 : Museum Kesehatan	37 : Monumen Bambu Runcing
15 : Klenteng Hok An Kiong	38 : Makam Kembang Kuning
16 : Klenteng Boen Bio	39 : Monumen Perjuangan POLRI
17 : Gedung Pertamina	40 : Gereja Kathedral
18 : Makam WR Supratman	41 : Gedung Saint Louis
19 : Gereja Kepanjen	42 : Rumah Sakit Darmo
20 : Kantor Gubemur	43 : Monumen Wira Surya
21 : Monumen Tugu Pahlawan	44 : Gedung Santa Maria
22 : Makam Peneleh	45 : Makam Ki Ageng Bungkul
23 : Masjid Cheng Ho	46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari



4.4.2.4 Ketersediaan Fasilitas Transportasi

Kesediaan fasilitas transportasi berpengaruh terhadap aksesibilitas wisatawan dalam mencapai DTW. Berdasarkan analisis *theoretical descriptive analysis* yang telah dilakukan, kriteria penyediaan fasilitas transportasi untuk membentuk jalur, yaitu keterjangkauan halte dengan jarak 400 m sampai maksimum 1000 m, ketersediaan trotoar dan parkir di DTW tersebut. Fasilitas tersebut akan membantu terbentuknya konektivitas mendukung pembentukan jalur wisata dan mendorong wisatawan berjalan kaki dalam pencapaian DTW.

Kota Surabaya sudah banyak membangun berbagai fasilitas tersebut, berdasarkan hasil identifikasi tidak semua terjangkau oleh halte dengan jarak 400 meter. Kemudian di 34 DTW telah terfasilitasi oleh trotoar dan dalam kondisi yang baik. Selain itu dalam penyediaan parkir, hanya setengah atau 23 DTW yang menyediakan parkir dalam DTW.

Kriteria pembentukan jalur wisata di atas adalah DTW yang memiliki ketiga hal tersebut, sehingga jika tidak memiliki ketiga fasilitas transportasi, bukan kelompok DTW prioritas. Hal tersebut dikarenakan sulitnya pencapaian dengan moda transportasi karena tidak ada halte, tempat parkir, dan fasilitas trotoar yang tidak mendukung wisatawan untuk berjalan. Adapun 6 kelompok DTW yang akan dianalisis berdasarkan ketersediaan fasilitas transportasinya. Terdapat hasil hubungan jarak antar DTW dan ketersediaan fasilitas transportasi adalah sebagai berikut:

Tabel 4.14. Tabulasi Ketersediaan Fasilitas Transportasi

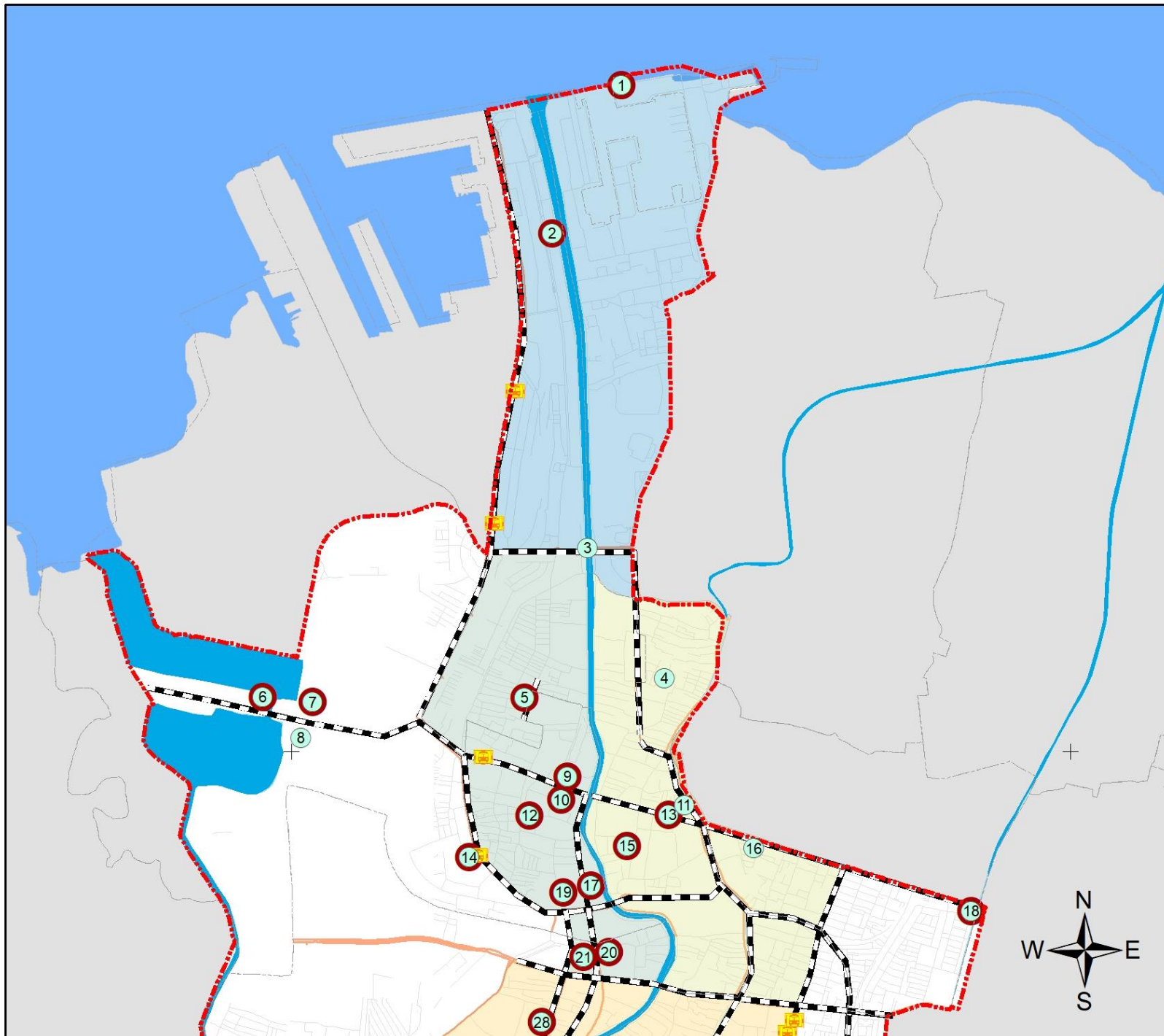
Kelompok DTW	DTW	Fasilitas Transportasi		
		Halte	Parkir	Trotoar
1-2-3	1	-	√	-
	2	-	√	√
	3	800 m	-	√
5-9-10-12, 14-19-21	5	850 m	√	√
	9,10	610 m	√	√
	12	800 m	√	-
	14	√	√	√

Kelompok DTW	DTW	Fasilitas Transporasi		
		Halte	Parkir	Trotoar
	19	800 m	√	√
	20,21	-	√	√
39-40-41- 42-43-44- 45-46	39-40-41	300 m	√	√
	42	√	√	√
	43	600 m	√	√
	44	√	√	√
	45	100 m	√	√
	46	√	√	√
4-11-13-15- 16	4	-	-	√
	11,13,15,16	-	√	√
24-25-26-28	24	500 m	√	√
	25	300 m	√	√
	26	100 m	√	√
	28	-	√	√
29-30-31- 32-33-34- 35-36-37	29-30	600 m	√	√
	31	700 m	√	√
	32,33,34	150 m	√	√
	35	400 m	-	√
	36	300 m	√	√
	37	100 m	-	√

Sumber: Hasil analisis, 2018

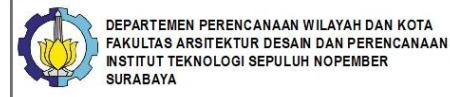
Keterangan:

- √ : Terdapat fasilitas transportasi di dalam DTW
- : Tidak terdapat sarana transportasi di DTW tersebut/ jarak cukup jauh untuk mendapatkan fasilitas tersebut



9200000 0000000

9200000 0000000



ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

Peta 4.13 KETERKAITAN KELOMPOK DTW 1,2, dan 3 BERDASARKAN KETERSEDIAAN FASILITAS TRANSPORTASI

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

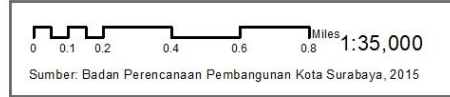
- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- Jembatan Suramadu
- Sungai
- Jaringan Jalan
- Jalan Arteri

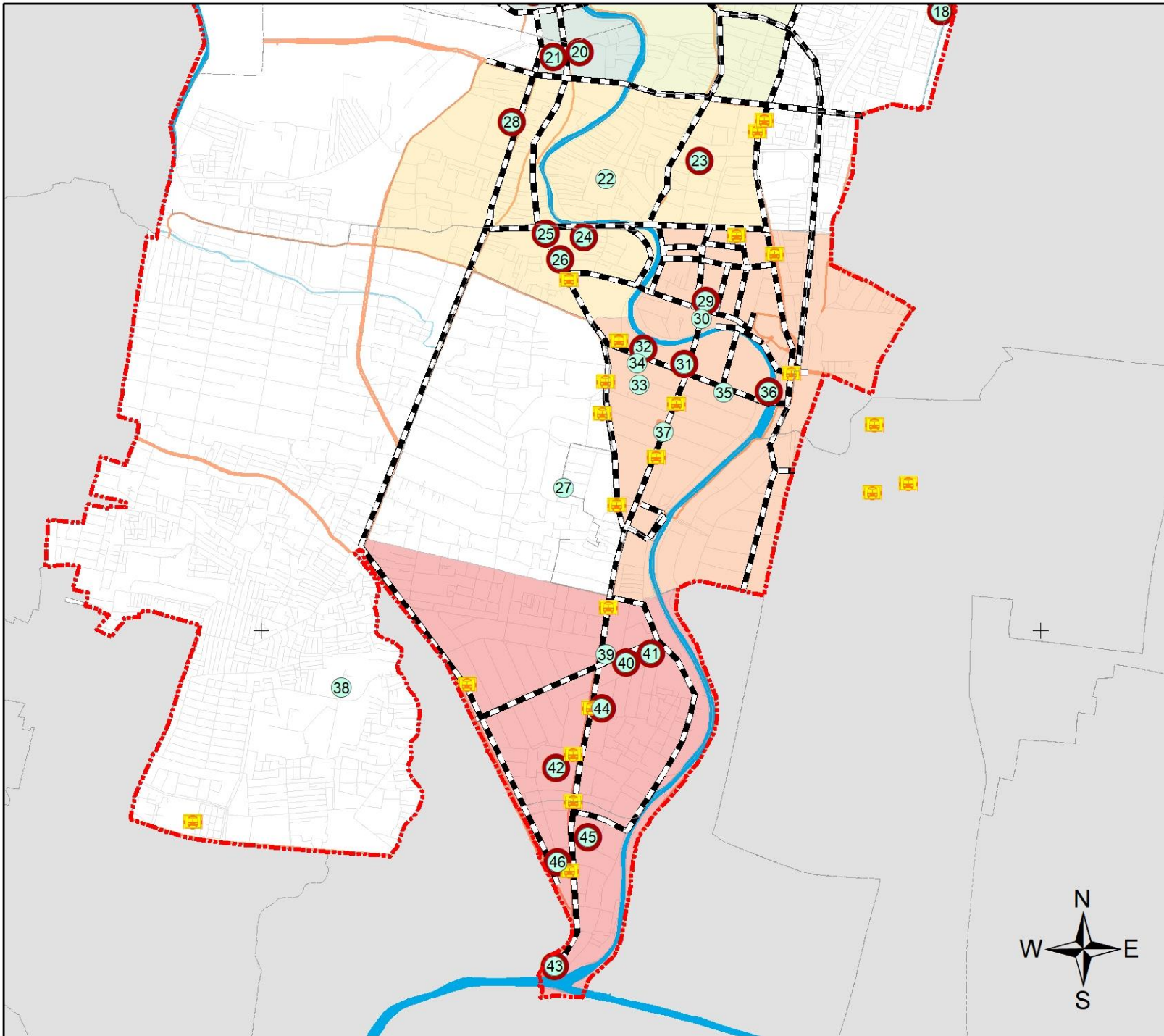
- Kelompok Jalur**
- 1 (Blue)
 - 2 (Green)
 - 3 (Yellow)
 - 4 (Orange)
 - 5 (Red)
 - 6 (Pink)

- Ketersediaan Fasilitas Transportasi**
- 🚏 Halte
 - Ketersediaan Parkir
 - ▬ Ketersediaan Trotoar

Daftar Nama DTW:

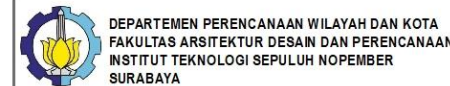
1 : Monumen Jalesveva Jayamahe	24 : Gedung Cak Durasim
2 : Pelabuhan Kalimas	25 : Siola / Museum Surabaya
3 : Jembatan Pethekan	26 : Kawasan Tunjungan
4 : Makam Sunan Ampel	27 : Makam Yudho Kardono
5 : House of Sampoema	28 : Gedung Nasional Indonesia
6 : Museum Loka Jala Krana	29 : Balai Kota
7 : Pura Agung Jagad Krana	30 : Monumen Jendral Soediman
8 : Makam Mbah Ratu	31 : Balai Pemuda
9 : Gedung Internatio	32 : Gedung Grahadi
10 : Gedung Bank Niaga	33 : Patung Joko Dolog
11 : Klenteng Hong Tiek Hian	34 : Monumen Gubernur Suryo
12 : Gedung PTPN XI	35 : Gedung RRI
13 : Kawasan Jembatan Merah	36 : Monumen Kapal Selam
14 : Museum Kesehatan	37 : Monumen Bambu Runcing
15 : Klenteng Hok An Kiong	38 : Makam Kembang Kuning
16 : Klenteng Boen Bio	39 : Monumen Perjuangan POLRI
17 : Gedung Pertama	40 : Gereja Cathedral
18 : Makam WR Supratman	41 : Gedung Saint Louis
19 : Gereja Kepanjen	42 : Rumah Sakit Darmo
20 : Kantor Gubernur	43 : Monumen Wira Surya
21 : Monumen Tugu Pahlawan	44 : Gedung Santa Maria
22 : Makam Peneleh	45 : Makam Ki Ageng Bungkul
23 : Masjid Cheng Ho	46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari





9195000 0000000

9195000 0000000



ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

Peta 4.14 KETERKAITAN KELOMPOK DTW 4,5, dan 6 BERDASARKAN KETERSEDIAAN FASILITAS TRANSPORTASI

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horisonta' : WGS84 - Zone 49S

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- Jembatan Suramadu
- Sungai
- Jaringan Jalan
- Jalan Arteri

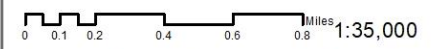
Kelompok Jalur

1	4
2	5
3	6

- Ketersediaan Fasilitas Transportasi**
- 🚌 Halte
 - Ketersediaan Parkir
 - ▬ Ketersediaan Trotoar

Daftar Nama DTW:

1 : Monumen Jalesveva Jayamaha	24 : Gedung Cak Durasim
2 : Pelabuhan Kalimas	25 : Siola / Museum Surabaya
3 : Jembatan Pethekan	26 : Kawasan Tunjungan
4 : Makam Sunan Ampel	27 : Makam Yudho Kardono
5 : House of Sampoema	28 : Gedung Nasional Indonesia
6 : Museum Loka Jala Krana	29 : Balai Kota
7 : Pura Agung Jagad Krana	30 : Monumen Jendral Soedirman
8 : Makam Mbah Ratu	31 : Balai Pemuda
9 : Gedung Internatio	32 : Gedung Grahadi
10 : Gedung Bank Niaga	33 : Patung Joko Dolog
11 : Klenteng Hong Tiek Hian	34 : Monumen Gubernur Suryo
12 : Gedung PTPN XI	35 : Gedung RRI
13 : Kawasan Jembatan Merah	36 : Monumen Kapal Selam
14 : Museum Kesehatan	37 : Monumen Bambu Runcing
15 : Klenteng Hok An Kiong	38 : Makam Kembang Kuning
16 : Klenteng Boen Bio	39 : Monumen Perjuangan POLRI
17 : Gedung Pertamina	40 : Gereja Kathedral
18 : Makam WR Supratman	41 : Gedung Saint Louis
19 : Gereja Kepanjen	42 : Rumah Sakit Darmo
20 : Kantor Gubemur	43 : Monumen Wira Sunya
21 : Monumen Tugu Pahlawan	44 : Gedung Santa Maria
22 : Makam Peneleh	45 : Makam Ki Ageng Bungkul
23 : Masjid Cheng Ho	46 : Perpustakaan Bank Bi dan Monumen Bahari



Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

4.4.3 Ketersediaan Fasilitas Akomodasi, Rumah Makan, dan Toko Souvenir tiap Kelompok Jalur

Setelah terbentuk jalur berdasarkan aksesibilitas pada tahapan analisis sebelumnya yang terdiri dari ketersediaan moda, kedekatan jarak, kondisi akses jalan, dan ketersediaan fasilitas transportasi, kemudian akan dianalisis ketersediaan sarana untuk masing-masing jalur yang terbentuk. Menurut Cojocariu (2013) jalur wisata harus memuat keterjangkauan fasilitas dasar untuk memenuhi kebutuhan wisatawan melalui aksesibilitasnya. Kenyamanan dan kepuasan wisatawan tidak hanya berasal dari daya tarik objek dan kemudahan konektivitas antar DTW, namun juga berdasarkan kualitas dan efisiensi pencapaian fasilitas wisata. Judd (2003) menyatakan strategi pengembangan wisata perlu fasilitas yang dekat dengan objek atraksi dan terlihat oleh wisatawan sehingga kawasan tersebut menjadi tempat strategis. Susic (2011) menambahkan fasilitas wisata penunjang tersebut antara lain akomodasi, rumah makan, dan toko souvenir dengan indikator bahwa fasilitas tersebut dapat diakses dengan berjalan kaki.

Berdasarkan UU No 10 tahun 2009 tentang Kepariwisata, pada pasal 26 disebutkan bahwa penyediaan fasilitas umum merupakan hal penting untuk mencapai kepuasan pengunjung. Sedangkan arahan Review RIPPDA (2017) juga menyebutkan bahwa objek wisata perlu didukung fasilitas yang lengkap dan terdistribusi dengan baik. Fasilitas tersebut berupa akomodasi penginapan, rumah makan, dan toko yang menjual souvenir khas tradisional.

Penelitian terdahulu berjudul Pembentukan Kelompok Objek Daya Tarik di Kota Yogyakarta oleh Damayanti (2016) menyebutkan fasilitas merupakan indikator penunjang akses antar DTW yang terbentuk sebelumnya dan keberadaan fasilitas tersebut berperan dalam penciptaan kunjungan wisatawan secara kontinu. Selain itu fasilitas akomodasi berupa penginapan memungkinkan wisatawan untuk mengunjungi DTW di sekitar penginapan karena adanya upaya promosi dari penginapan

tersebut. Kemudian fasilitas lainnya merupakan kebutuhan yang harus dapat diakses sewaktu-waktu dengan berjalan kaki.

Berdasarkan tinjauan dari teori, kebijakan dan penelitian terdahulu diketahui ketersediaan fasilitas merupakan pendukung dalam membentuk jalur wisata. Ketersediaan fasilitas yang memadai dapat dilihat dari indikator bahwa fasilitas tersebut dapat ditempuh dengan berjalan (*walking distance*), dengan batas kenyamanan 400-800 meter dan maksimum 1 mill (1,61 km) dalam cuaca yang tidak baik atau panas (Damayanti, 2016 dan Judd, 2003). Maka, kriteria ketersediaan fasilitas sarana wisata Kota Surabaya adalah a) <400 m: sangat memadai, b) 400-800m: memadai, dan >800 m - 1,6 km: kurang memadai. Adapun sarana yang dimaksud dalam penelitian ini mengacu pada teori Susic (2011) yaitu dalam wisata perlu keterpaduan antara fasilitas dasar dengan objek DTW, pelayanan paket *accommodation service*, seperti akomodasi penginapan (berbintang maupun tidak); *food services* berupa rumah makan (depot atau restoran); dan *supplementary services* seperti toko souvenir.

Kota Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia yang memiliki kelengkapan dan keterjangkauan fasilitas yang dapat memenuhi kebutuhan sendiri maupun kota/kabupaten di sekitarnya. Selain itu fasilitas sangat memadai terutama di pusat kota yang merupakan pusat kegiatan ekonomi, selain itu fasilitas tersebut juga memenuhi kebutuhan wisatawan. Melihat DTW Kota Surabaya terpusat di sepanjang Sungai Kalimas terutama di pusat kota, maka kebutuhan fasilitas sudah terdistribusi, baik penginapan berupa hotel berbintang maupun tidak, rumah makan, bahkan pusat berbelanja.

Akomodasi berupa penginapan terkonsentrasi dan lebih banyak terdapat di pusat kota. Penginapan terdiri dari hotel berbintang dan tidak berbintang, *guest house* serta hostel. Hotel berbintang lebih banyak terletak di jalan dengan fungsi arteri dan kolektor. Sedangkan penginapan lainnya tersebar baik di jalan kolektor sekunder maupun lokal. Kemudian ketersediaan fasilitas rumah makan dapat terdiri dari depot, restoran, maupun mini

market. Persebaran fasilitas tersebut cukup merata, namun jika ke utara yaitu dekat dengan DTW Pelabuhan Tradisional Kalimas, tempat makan sulit ditemui dan jarak tempuh jauh, hanya terdapat warung makan kecil yang tidak memadai. Terakhir adalah fasilitas berbelanja, dapat berupa pusat perbelanjaan maupun toko souvenir. Pusat perbelanjaan besar tersedia lebih banyak di pusat kota, sedangkan toko souvenir menurut wawancara dengan Badan Perencanaan Kota hanya terdapat 3 (tiga) tempat yang dimiliki oleh pemerintah kota. Sedangkan toko souvenir lainnya terletak jauh dari objek wisata.

Sehingga dalam analisis penyediaan fasilitas dalam jalur wisata, kriteria sangat memadai apabila dapat diakses dengan berjalan kaki dengan jarak a) <400 m, sedangkan b) 400-800m: memadai, dan >800 m - 1,6 km: kurang memadai. Ketersediaan untuk masing-masing DTW tersebut kemudian disimpulkan sesuai dengan jalur yang telah terbentuk sebelumnya:

Tabel 4.15. Jarak Pencapaian Fasilitas Wisata tiap DTW

Kelompok DTW	DTW	Fasilitas		
		Akomodasi	Rumah Makan	Toko Souvenir
1-2-3	1-2	-	-	-
	1-3	-	-	-
	2-3	-	-	-
5-9-10-12, 14-19-21	5-9,10	√	√	√
	5-12,14	√	√	-
	5-19	-	-	-
	5-20,21	√	√	-
	9,10-12	-	√	-
	9,10-19	√	√	-
	9,10-20,21			
39-40-41- 42-43-44- 45-46	12-19			
	12-20,21	-	-	-
	19-20,21	√	√	-
	39-40,41,44-43	-	√	-
	42-43-44-45-46	-	-	-

Kelompok DTW	DTW	Fasilitas		
		Akomodasi	Rumah Makan	Toko Souvenir
4-11-13-15-16	40,41,44-42-43	-	√	-
	4-11,13	-	√	-
24-25-26-28	4-15	-	√	-
	4-16	-	√	-
	11,13-15-16	√	√	√
	24,25,26-28			
29-30-31-32-33-34-35-36-37	29,30,31-32,33,34	-	√	-
	29,30,31-35,36	√	√	-
	29,30,31-37	√	√	-
	32,33,34-35,36	√	√	√
	35,36-37			

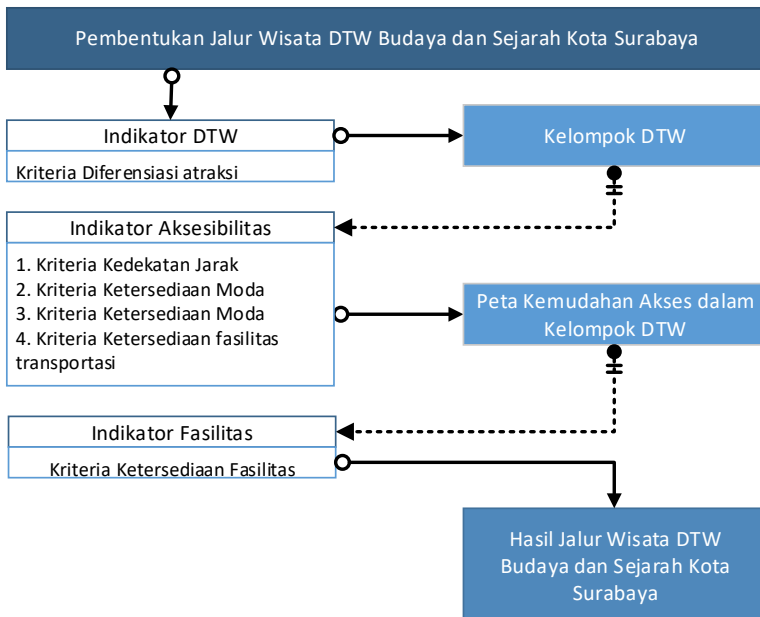
Sumber: Survei Primer, 2018

Dari hasil analisis diatas didapatkan sebagian besar sudah terlayani oleh fasilitas rumah makan, sedangkan untuk fasilitas akomodasi masih terkonsentrasi pada tengah kota. Kemudian toko souvenir hanya terakses pada DTW tertentu.

4.4.4 Hasil Analisis Pembentukan Jalur DTW Budaya dan Sejarah Kota Surabaya

Pembentukan jalur wisata diawali dengan pengelompokan DTW dengan kriteria pada indikator DTW sehingga didapatkan 6 kelompok. Kemudian menganalisis aksesibilitas setiap DTW dalam kelompok berdasarkan variabel yang terdiri dari kedekatan jarak, ketersediaan moda, kondisi akses jalan dan ketersediaan fasilitas transportasi. Analisis jalur didapatkan jarak antar DTW dengan aksesibilitas tinggi, sedang dan rendah; ketersediaan moda dihasilkan 23 hubungan yang memenuhi kriteria moda lebih dari 2 dan 3. Kemudian hasil analisis kondisi akses jalan terdapat 10 DTW yang tidak aksesibel akibat kondisi jalan yang buruk, terdapat kemacetan, dan hambatan samping berupa parkir *on-street*, PKL serta jalan yang memutar. Selanjutnya berdasarkan kriteria ketersediaan fasilitas transportasi terdapat 15 hubungan yang memenuhi kriteria sehingga memenuhi dalam memperkuat pembentukan jalur. Hasil identifikasi dalam kelompok menunjukkan aksesibilitas tinggi antar DTW di kelompok 2, 3, 4, 5, 6, dan rendah di kelompok 1.

Proses untuk mengidentifikasi aksesibilitas DTW yang dapat membentuk jalur wisata DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya di atas dilakukan dengan penggabungan beberapa peta individu setiap variabel. Proses tersebut menggunakan teknik overlay (menampalkan) peta yang dilakukan pada Software ArcGIS sehingga menghasilkan peta gabungan yang berisi seluruh informasi/atribut peta-peta dari setiap variabel tersebut. Gambar diagram proses penggabungan dapat dilihat berikut ini:



Gambar 4.20 Proses Penggabungan Peta Kriteria dalam Membentuk Jalur Wisata

Sumber: Hasil analisis, 2018

685000 000000

690000 000000

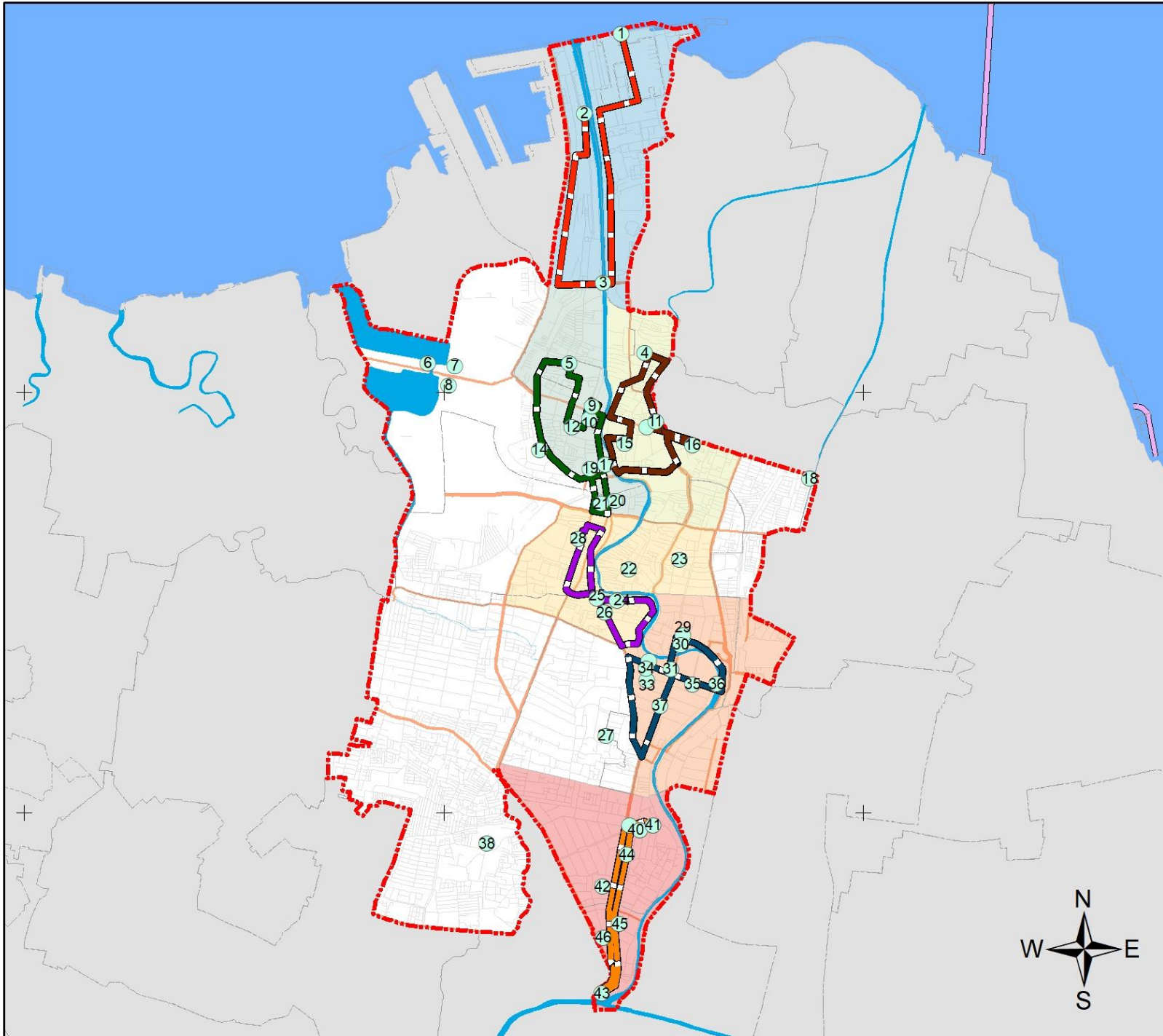
695000 000000

9200000 0000000

9195000 0000000

9200000 0000000

9195000 0000000



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
 SURABAYA

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.15
 HASIL JALUR WISATA
 DTW BUDAYA DAN SEJARAH**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
- ▭ Jembatan Suramadu
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Sungai
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Jaringan Jalan
- ▭ Batas Kabupaten
- ▭ Jalan Arteri

Kelompok Jalur

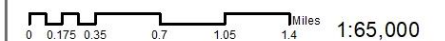
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Jalur Wisata

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Daftar Nama DTW:

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 : Monumen Jalesveva Jayamaha | 24 : Gedung Cak Durasim |
| 2 : Pelabuhan Kaimas | 25 : Siola / Museum Surabaya |
| 3 : Jembatan Pelekan | 26 : Kawasan Tunjungan |
| 4 : Makam Sunan Ampel | 27 : Makam Yudho Kardono |
| 5 : House of Sampoema | 28 : Gedung Nasional Indonesia |
| 6 : Museum Loka Jala Krana | 29 : Balai Kota |
| 7 : Pura Agung Jagad Krana | 30 : Monumen Jendral Soediman |
| 8 : Makam Mbah Ratu | 31 : Balai Pemuda |
| 9 : Gedung Internatio | 32 : Gedung Grahadi |
| 10 : Gedung Bank Niaga | 33 : Patung Joko Dolog |
| 11 : Kienteng Hong Tiek Hian | 34 : Monumen Gubernur Suryo |
| 12 : Gedung PTPN XI | 35 : Gedung RRI |
| 13 : Kawasan Jembatan Merah | 36 : Monumen Kapal Selam |
| 14 : Museum Kesehatan | 37 : Monumen Bambu Runcing |
| 15 : Kienteng Hok An Kiong | 38 : Makam Kembang Kuning |
| 16 : Kienteng Boen Bio | 39 : Monumen Perjuangan POLRI |
| 17 : Gedung Pertamina | 40 : Gereja Cathedral |
| 18 : Makam WR Supratman | 41 : Gedung Saint Louis |
| 19 : Gereja Kepanjen | 42 : Rumah Sakit Darmo |
| 20 : Kantor Gubemur | 43 : Monumen Wira Surya |
| 21 : Monumen Tugu Pahlawan | 44 : Gedung Santa Maria |
| 22 : Makam Peneleh | 45 : Makam Ki Ageng Bungkul |
| 23 : Masjid Cheng Ho | 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari |



Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015

685000 000000

690000 000000

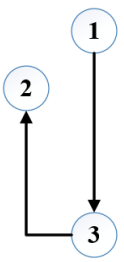
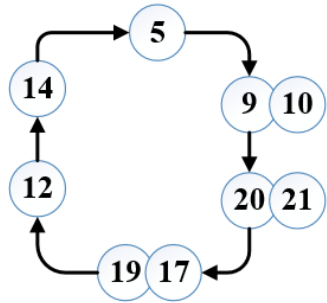
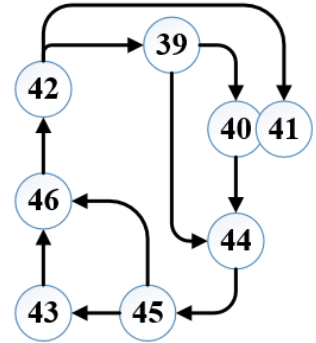
695000 000000

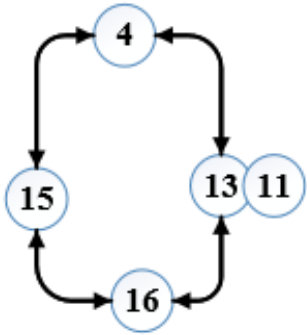
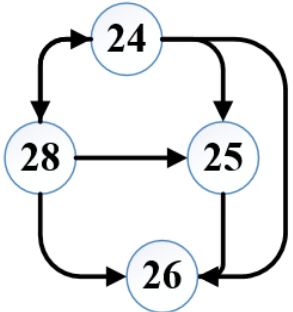
4.5 Arahan Pembentukan Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya

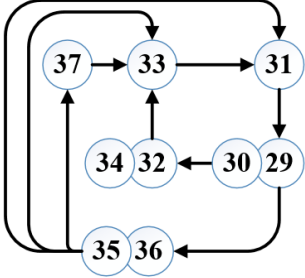
Hasil pembentukan jalur wisata DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya menjadi input dalam proses arahan pengembangan jalur. Pembentukan jalur wisata yang dianalisis sebelumnya berdasarkan indikator prioritas, yaitu prioritas pertama DTW, aksesibilitas kemudian fasilitas. Berdasarkan indikator DTW ditemukan 6 kelompok DTW dengan keberagaman atraksi. Kemudian dianalisis aksesibilitas setiap kelompok tersebut, sehingga diketahui kedekatan jarak, ketersediaan moda, kondisi akses jalan dan ketersediaan fasilitas transportasi. Terakhir, dilakukan analisis ketersediaan fasilitas akomodasi, rumah makan, dan toko souvenir yang dapat terjangkau secara jarak.

Dalam memperoleh Analisis tersebut digabungkan dengan hasil wawancara yang telah dilakukan bersama 5 (lima) stakeholder. Stakeholder tersebut terdiri dari pemerintah, yaitu Bappeko dan Disbudpar, stakeholder swasta diwakili oleh salah satu agen travel dan pengelola DTW House of Sampoerna, dan Prof. Johan Silas sebagai akademisi. Berikut ini merupakan pemaparan kesimpulan hasil analisis pada tahap sebelumnya.

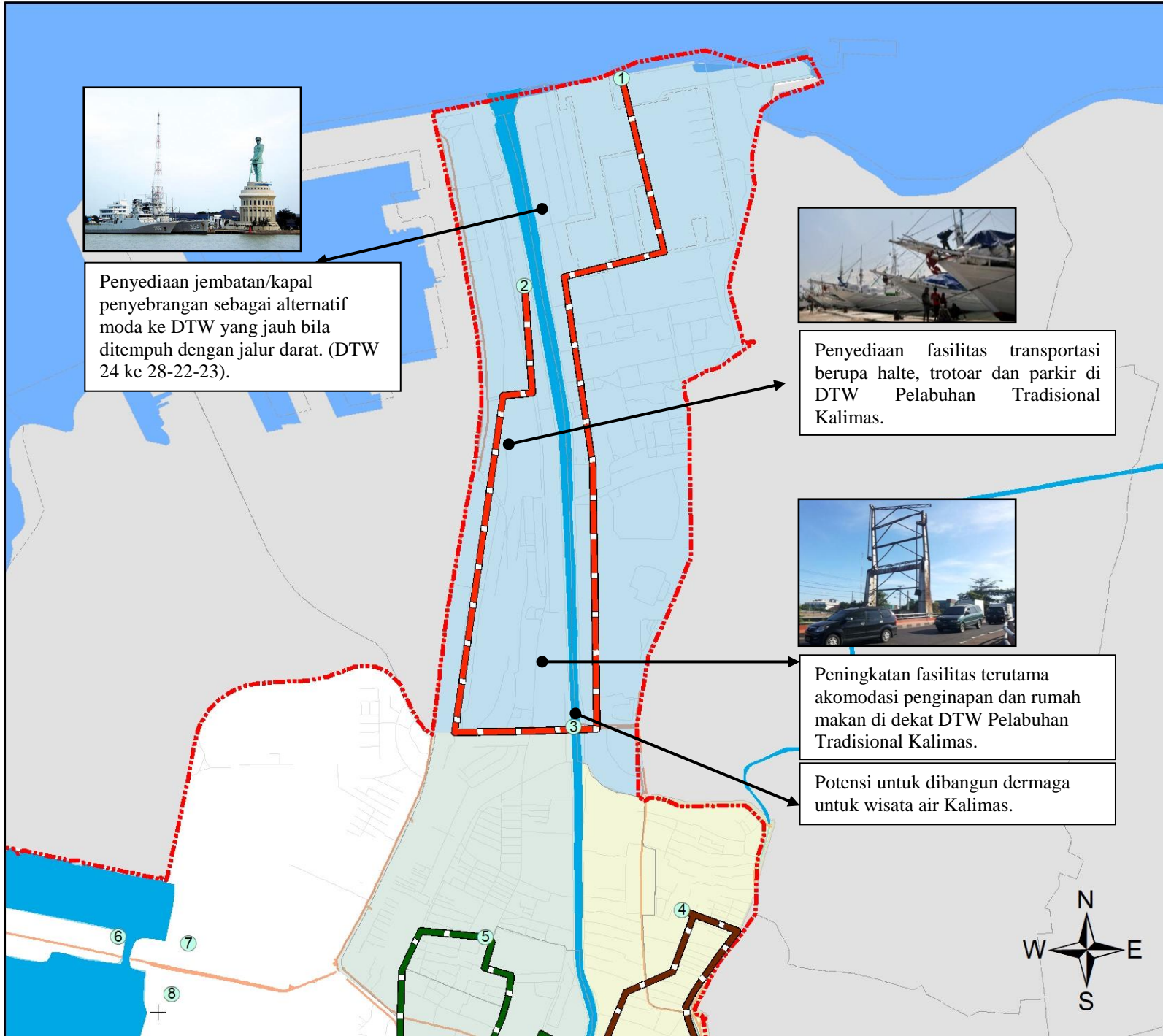
Tabel 4.16. Proses Perumusan Arahan dari Kondisi Eksisting dengan Hasil Analisis

Kelompok DTW	Kondisi Eksisting				Fasilitas (Akomodasi, Rumah makan, toko)	Arahan
	Aksesibilitas					
	Kedekatan Jarak	Ketersediaan Moda	Kondisi Akses Jalan	Fasilitas (Halte, Parkir, Trotoar)		
1-2-3 	Jarak antar DTW jauh hingga 9-12 km.	Tidak terdapat moda yang menghubungkan antar DTW dalam kelompok 1	Harus memutar dari DTW 1 ke 2 lalu ke DTW 3 karena tidak ada jalan penghubung antara DTW 1 dan 2.	<ul style="list-style-type: none"> • Halte tidak ada • Parkir hanya di DTW 1 • Tidak ada trotoar penghubung DTW 3-2 	Akomodasi dan rumah makan tidak terjangkau (akses buruk).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan akses antar DTW 1 ke 2, dapat melalui penyediaan moda penghubung berupa lyn atau bus, pembuatan jembatan penyebrangan Sungai Kalimas serta penyediaan fasilitas transportasi berupa halte, trotoar dan parkir di DTW 2. 2. Peningkatan fasilitas terutama akomodasi penginapan dan rumah makan di dekat DTW 2 dan 3.
5-9-10-12, 14-19-21 	DTW sudah terletak berdekatan. Namun DTW dengan letak berdekatan tidak ada akses untuk menyeberang (DTW 9 ke 10 dan 20 ke 21)	Terdapat moda dari Bus SHT, Bus SuroBoyo, dan Lyn	DTW 12 terletak lebih dari 400 m dari jalan utama	<p>Trotoar hanya terdapat di jalan besar. DTW 9-10 dan 20-21 harus menyeberang.</p> <p>Jarak tempuh DTW 5-9-10 ke halte lebih dari 800 m</p>	Toko souvenir hanya terdapat di DTW 5	<ol style="list-style-type: none"> 1. Akses baik dengan tersedianya lebih dari 1 moda transportasi umum, namun perlu penambahan jembatan penyebrangan antar DTW yang terpisah jalan raya (DTW 9-10 dan 20-21). 2. Penambahan fasilitas transportasi berupa trotoar dan halte di DTW 20, 9, 5, dan 19 dengan jarak kurang lebih 400 m. 3. Penambahan trotoar menuju DTW 5 dan 12 karena jauh dari jalan utama.
39-40-41-42-43-44-45-46 	DTW berjarak dekat dan bersebrangan	Sudah tersedia Lyn yang menghubungkan antar DTW.	Perlu me-mutar untuk ke DTW seberang yang dekat.	Penyediaan parkir kurang, terutama di DTW 45, 40 dan 41.	Tidak terdapat toko souvenir, dan rumah makan jarang.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melengkap fasilitas transportasi dengan halte dan ruang parkir (DTW 45, 40 dan 41) untuk meningkatkan aksesibilitas bagi pengguna transportasi umum maupun kendaraan pribadi. 2. Penyediaan jembatan penyebrangan di jalan Darmo (DTW Bungkul ke Perpustakaan Bank Indonesia). 3. Mendorong penyediaan fasilitas rumah makan yang terintegrasi dengan toko souvenir di DTW 45 (Bungkul) atau 46 (Perpustakaan BI).

Kelompok DTW	Kondisi Eksisting				Fasilitas (Akomodasi, Rumah makan, toko)	Arahan
	Aksesibilitas					
	Kedekatan Jarak	Ketersediaan Moda	Kondisi Akses Jalan	Fasilitas (Halte, Parkir, Trotoar)		
4-11-13-15-16 	DTW 4 dan 15 berjarak lebih dari 2 km.	Kuantitas moda tidak memadai di kawasan ini.	Sering terjadi kepadatan akibat PKL dan parkir <i>on-street</i> . Kedatan terutama terjadi di depan gerbang masuk Kawasan Ampel.	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada halte • Telah terdapat parkir off-street dan <i>on-street</i> • Trotoar belum memadai untuk menghubungkan area parkir bus ke DTW Ampel. 	Toko souvenir hanya di kawasan DTW 4.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengadaan transportasi umum di Kawasan Ampel karena banyak pengunjung ke dan dari DTW tersebut. 2. Peningkatan fasilitas transportasi seperti halte di kawasan Ampel (4) dan Jembatan Merah (13). Serta perbaikan trotoar (dari tempat parkir bus/mobil ke Ampel) agar wisatawan mendapat kenyamanan saat menggunakan moda transportasi jika terdapat kemacetan. 3. Mendorong pengadaan toko souvenir terutama di DTW Kawasan Jembatan Merah yang dapat digabung dengan rumah makan. 4. Melakukan penataan ruang parkir dan ruang bagi PKL khususnya di depan Gerbang Ampel agar tidak mengganggu arus lalu lintas.
24-25-26-28 	DTW berjarak dekat namun tidak ada jembatan di Sungai Kalimas yang menghubungkan	Terdapat DTW berdekatan namun terpisah sungai dan tidak terdapat moda penghubung.	Moda terhubung namun ada DTW yang tidak terjangkau (22)	Hanya terdapat satu halte dekat DTW 26.	Akomodasi dan rumah makan ada di sekitar Tunjungan. Souvenir di Siola.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyediaan jembatan/kapal penyebrangan sebagai alternatif moda ke DTW yang jauh bila ditempuh dengan jalur darat. (DTW 24 ke 28-22-23). 2. Peningkatan fasilitas transportasi seperti halte di Jalan Tunjungan dan peningkatan kualitas trotoar di Jalan Bubutan (DTW Gedung Nasional Indonesia) sehingga wisatawan mendapat kenyamanan saat menggunakan moda transportasi jika terdapat kemacetan. 3. Peningkatan jumlah toko souvenir terutama di DTW Gedung Nasional Indonesia (28).

Kelompok DTW	Kondisi Eksisting				Fasilitas (Akomodasi, Rumah makan, toko)	Arahan
	Aksesibilitas					
	Kedekatan Jarak	Ketersediaan Moda	Kondisi Akses Jalan	Fasilitas (Halte, Parkir, Trotoar)		
29-30-31-32-33-34-35-36-37 	Kedekatan jarak dalam kelompok 6 ini sudah baik ditunjukkan dengan rata-rata kurang dari 1 km untuk ke setiap DTW.	Telah terdapat banyak moda yang melewati DTW pada kelompok ini. Mulai dari lyn. Surabaya Heritage Track dan Bus Wisata Surabaya.	Terdapat jalan memutar untuk sampai ke DTW lain (30 ke 37). Terjadi kemacetan pada sore hari di depan pertokoan Grand City, sehingga pencapaian dari DTW 29 (Balai Pemuda) ke 36 (Monumen Kapal Selam) terhambat.	Halte tidak tersedia di dekat DTW ditunjukkan dengan jarak ke halte lebih dari 1 km. Fasilitas parkir sudah tersedia di Monumen Kapal Selam, Balai Pemuda, dan Balai Kota. Namun untuk DTW Patung Joko Dolog (33) dan Patung Gubernur Suryo (32) depan Grahadi (34) tidak tersedia parkir yang memadai.	Fasilitas di kawasan ini sudah terpenuhi dilihat dari ketersediaan fasilitas akomodasi, rumah makan, dan bahkan terdapat dua pusat perbelanjaan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum yang melewati kawasan kelompok 5 karena merupakan pusat perkantoran dan pemerintahan Kota Surabaya (DTW Balai Kota, Grahadi, dan Balai Pemuda) 2. Penyediaan fasilitas halte di Jalan Pemuda (depan Plaza Surabaya atau Balai Pemuda). 3. Menyediakan lahan parkir pada DTW Patung Joko Dolog (33) dan Patung Gubernur Suryo (32) depan Grahadi (34).

Sumber: Hasil analisis, 2018



Penyediaan jembatan/kapal penyebrangan sebagai alternatif moda ke DTW yang jauh bila ditempuh dengan jalur darat. (DTW 24 ke 28-22-23).



Penyediaan fasilitas transportasi berupa halte, trotoar dan parkir di DTW Pelabuhan Tradisional Kalimas.



Peningkatan fasilitas terutama akomodasi penginapan dan rumah makan di dekat DTW Pelabuhan Tradisional Kalimas.

Potensi untuk dibangun dermaga untuk wisata air Kalimas.

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.16
 ARAHAN JALUR WISATA 1**

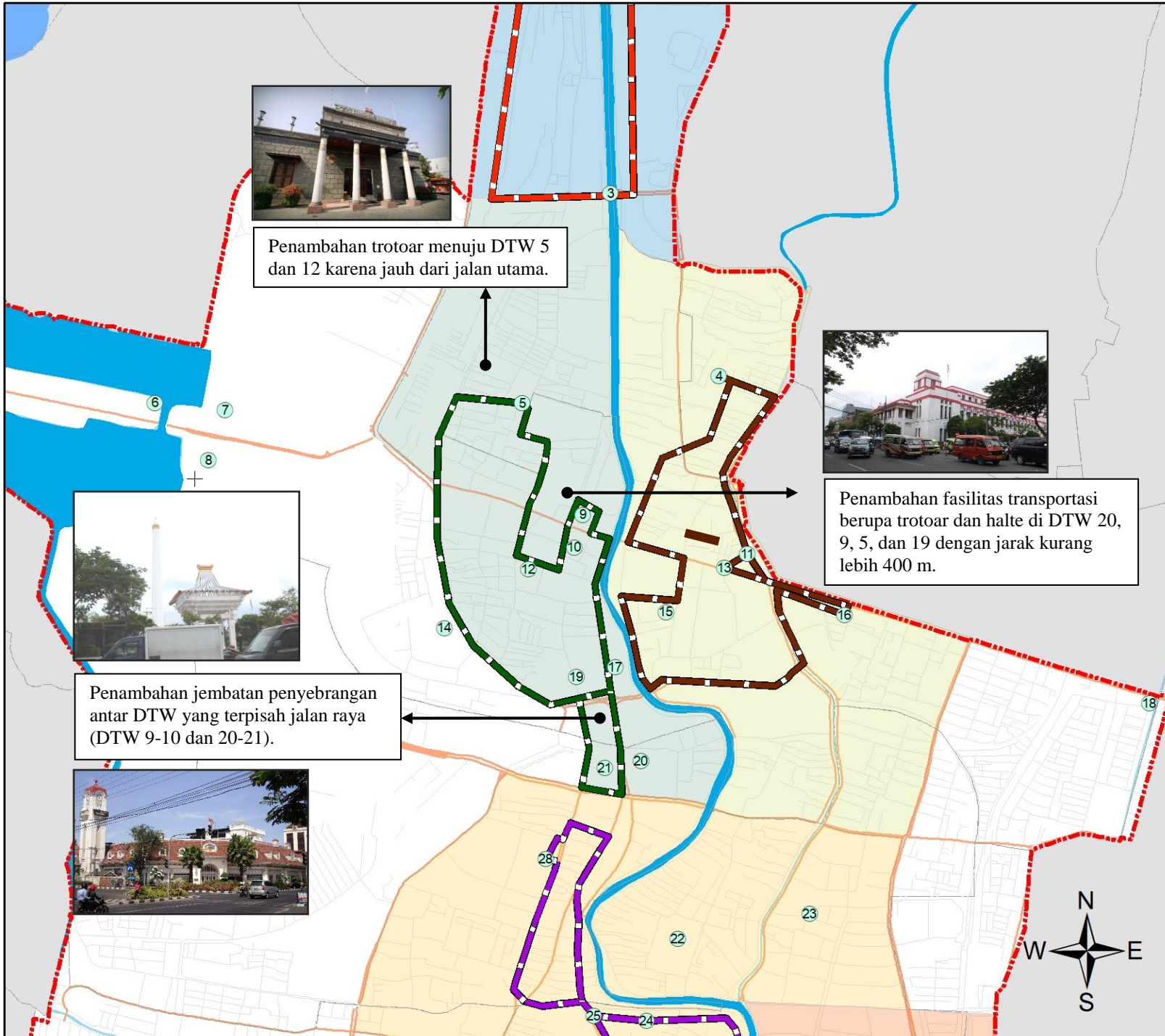
Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

○ Titik DTW	— Jembatan Suramadu
⋯ Batas Penelitian	— Sungai
⋯ Batas Kecamatan	— Jaringan Jalan
□ Batas Kabupaten	— Jalan Arteri

Kelompok Jalur	Jalur Wisata
1	1
2	2
3	4
4	5
5	6
6	3

- Daftar Nama DTW:
1. Monumen Jalesveva Jayamahe
 2. Pelabuhan Tradisional Kalimas
 3. Jembatan Pethekan



Penambahan trotoar menuju DTW 5 dan 12 karena jauh dari jalan utama.



Penambahan fasilitas transportasi berupa trotoar dan halte di DTW 20, 9, 5, dan 19 dengan jarak kurang lebih 400 m.



Penambahan jembatan penyebrangan antar DTW yang terpisah jalan raya (DTW 9-10 dan 20-21).



**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.17
 ARAHAN JALUR WISATA 2 dan 3**

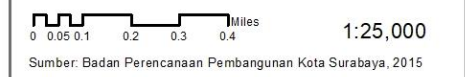
Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
 - ▭ Batas Penelitian
 - ▭ Batas Kecamatan
 - ▭ Batas Kabupaten
 - Jembatan Suramadu
 - Sungai
 - Jaringan Jalan
 - Jalan Arteri
- Kelompok Jalur**
- | | |
|---|---|
| 1 | 4 |
| 2 | 5 |
| 3 | 6 |
- Jalur 1 sata**
- ▭ 2
 - ▭ 4
 - ▭ 5
 - ▭ 6
 - ▭ 3
 - ▭ 6

- 5. House of Sampoerna
- 9. Gedung Internatio
- 10. Gedung Bank Niaga
- 12. Gedung PTPN XI
- 14. Museum Kesehatan
- 17. Gedung Pertamina
- 19. Gereja Kepanjen
- 20. Kantor Gubernur
- 21. Monumen Tugu Pahlawan

22 : Makam Penejen
 23 : Masjid Cheng Ho
 45 : Makam Pahlawan Burung
 46 : Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari



**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
BUDAYA DAN SEJARAH
KOTA SURABAYA BERDASARKAN
AKSESIBILITAS**

**Peta 4.18
ARAHAN JALUR WISATA 4**

Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

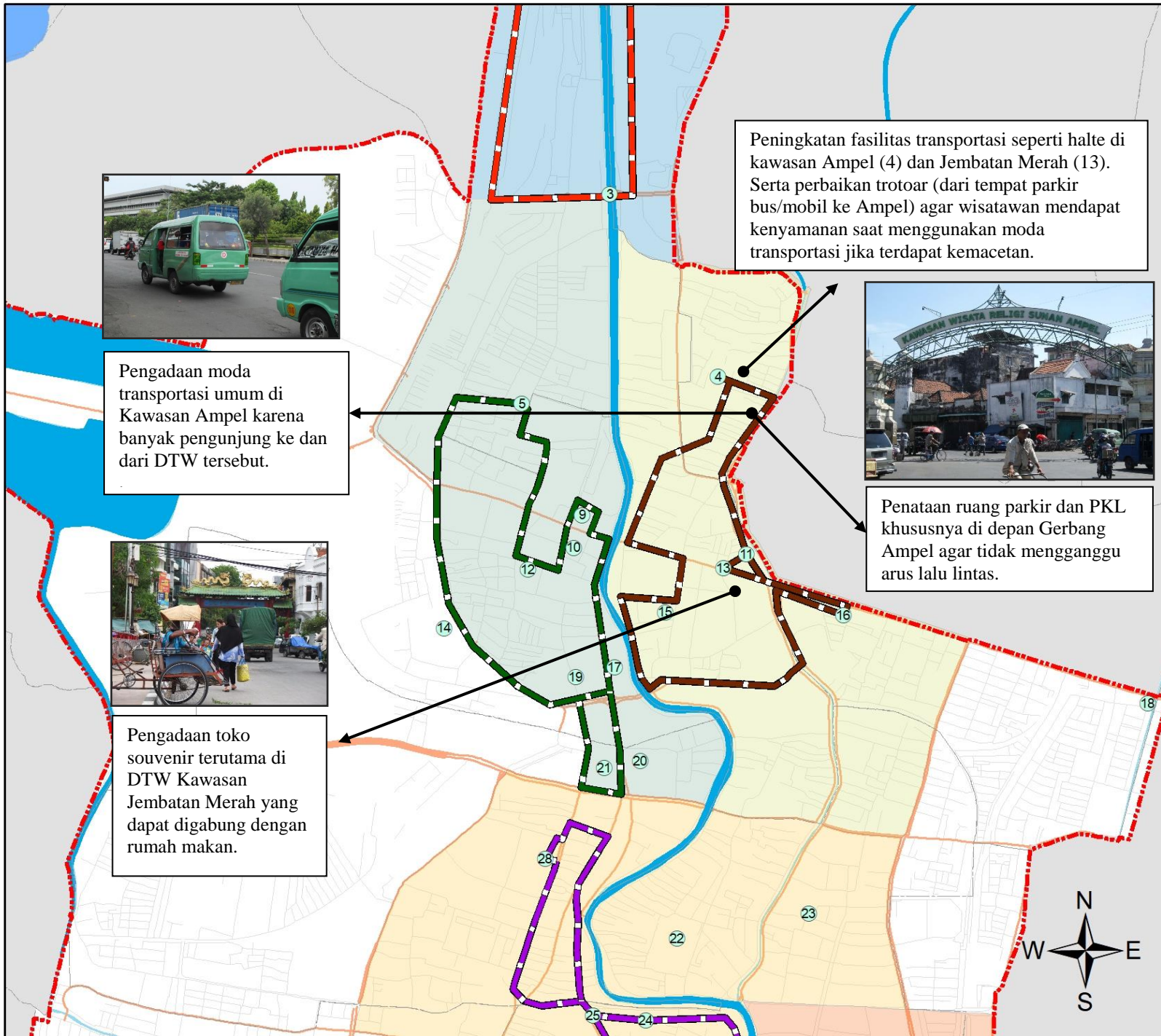
- Titik DTW
 - ▭ Batas Penelitian
 - ▭ Batas Kecamatan
 - ▭ Batas Kabupaten
 - Jembatan Suramadu
 - Sungai
 - Jaringan Jalan
 - Jalan Arteri
- | Kelompok Jalur | | Jalur Wisata | |
|----------------|---|--------------|--|
| 1 | 4 | 1 | |
| 2 | 5 | 2 | |
| 3 | 6 | 3 | |
| | | 4 | |
| | | 5 | |
| | | 6 | |

Daftar Nama DTW:

- 4. Makam Sunan Ampel
- 11. Klenteng Hong Tiek Hian
- 13. Kawasan Jembatan Merah dan Kya-Kya
- 15. Klenteng Hok An Kiong
- 16. Klenteng Boen Bio

0 0.05 0.1 0.2 0.3 0.4 Miles 1:25,000

Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya, 2015



Peningkatan fasilitas transportasi seperti halte di kawasan Ampel (4) dan Jembatan Merah (13). Serta perbaikan trotoar (dari tempat parkir bus/mobil ke Ampel) agar wisatawan mendapat kenyamanan saat menggunakan moda transportasi jika terdapat kemacetan.



Penataan ruang parkir dan PKL khususnya di depan Gerbang Ampel agar tidak mengganggu arus lalu lintas.



Pengadaan moda transportasi umum di Kawasan Ampel karena banyak pengunjung ke dan dari DTW tersebut.



Pengadaan toko souvenir terutama di DTW Kawasan Jembatan Merah yang dapat digabung dengan rumah makan.

9200000 0000000

9200000 0000000

**ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA
 BUDAYA DAN SEJARAH
 KOTA SURABAYA BERDASARKAN
 AKSESIBILITAS**

**Peta 4.19
 ARAHAN JALUR WISATA 5**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- Jembatan Suramadu
- Sungai
- Jaringan Jalan
- Jalan Arteri

Kelompok Jalur

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

Jalur Wisata

- 1
- 2
- 4
- 5
- 6
- 3

Daftar Nama DTW:

- 22. Makam Peneleh
- 23. Masjid Cheng Ho
- 24. Gedung Cak Durasim
- 25. Siola / Museum Surabaya
- 26. Kawasan Tunjungan
- 28. Gedung Nasional Indonesia (GNI)



Penambahan toko souvenir
 terutama di DTW Gedung
 Nasional Indonesia dan
 peningkatan kualitas
 trotoar di Jalan Bubutan

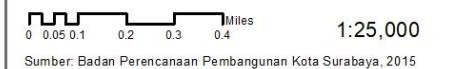
Potensi untuk dibangun
 dermaga untuk wisata air
 Kalimas.



Penyediaan jembatan/kapal
 penyebrangan sebagai
 alternatif moda ke DTW
 yang jauh bila ditempuh
 dengan jalur darat. (DTW 24
 ke 28-22-23).



Peningkatan fasilitas halte
 terintegrasi di Kawasan Jalan
 Tunjungan





Penyediaan fasilitas halte di Jalan Pemuda (depan Plaza Surabaya atau Balai Pemuda).



Merekayasa lalu lintas agar tidak terjadi kemacetan serta penambahan marka penyeberangan.



Peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum yang melewati kawasan DTW 5 karena merupakan pusat perkantoran dan pemerintahan Kota Surabaya (DTW Balai Kota, Grahadi, dan Balai Pemuda)



Penyediaan fasilitas halte di Jalan Pemuda (depan Plaza Surabaya atau Balai Pemuda).

ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

**Peta 4.20
 ARAHAN JALUR WISATA 3**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horisontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- Jembatan Suramadu
- Sungai
- Jaringan Jalan
- Jalan Arteri

Kelompok Jalur		Jalur Wisata	
1	4	1	2
2	5	3	4
3	6	5	6

- Daftar Nama DTW:
- 29. Balai Kota
 - 30. Monumen Jendral Soedirman
 - 31. Balai Pemuda
 - 32. Gedung Grahadi
 - 33. Patung Joko Dolog
 - 34. Monumen Gubernur Suryo
 - 35. Gedung RRI
 - 36. Monumen Kapal Selam
 - 37. Monumen Bambu Runcing



Penyediaan fasilitas rumah makan yang terintegrasi dengan toko souvenir di DTW Perpustakaan Bank Indonesia



Penyediaan jembatan penyebrangan di jalan Darmo (DTW Bungkul ke Perpustakaan Bank Indonesia).

ARAHAN PENGEMBANGAN JALUR WISATA BUDAYA DAN SEJARAH KOTA SURABAYA BERDASARKAN AKSESIBILITAS

**Peta 4.21
 ARAHAN JALUR WISATA 6**

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografi dan Grid UTM
 Datum Horizontal : WGS84 - Zone 49S

Legenda

- Titik DTW
- ▭ Batas Penelitian
- ▭ Batas Kecamatan
- ▭ Batas Kabupaten
- ▭ Jembatan Suramadu
- ▭ Sungai
- ▭ Jaringan Jalan
- ▭ Jalan Arteri

Kelompok Jalur		Jalur Wisata	
1	4	1	1
2	5	2	2
3	6	3	3
		4	4
		5	5
		6	6

- Daftar Nama DTW:
- 39. Monumen Perjuangan POLRI
 - 40. Gereja Katolik Hati Kudus Yesus (Katedral)
 - 41. Gedung Saint Louis
 - 42. Rumah Sakit Darmo
 - 43. Monumen Wira Surya
 - 44. Gedung Santa Maria
 - 45. Makam Ki Ageng Bungkul
 - 46. Perpustakaan Bank BI dan Monumen Bahari



4.5.1 Arahan Pembentukan Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kelompok 1

Kelompok 1 terdiri dari DTW Monumen Jalesveva Jayamahe, Pelabuhan Tradisional Kalimas, dan Jembatan Pethekan. Ketiga DTW tersebut terhubung dengan atraksi maritim dengan tawaran atraksi yang berbeda. Namun, aksesibilitas kelompok ini buruk, terlihat dari kedekatan jarak hasil analisis termasuk pada aksesibilitas tendah. Hal tersebut dikarenakan jarak antar DTW 1,5-2 km dan harus melalui jalan yang memutar untuk sampai ke DTW lain. Selain itu dari ketersediaan moda, hanya Lyn M dan N yang melalui DTW Jembatan Pethekan. Kemudian dari segi ketersediaan fasilitas transportasi, halte terletak lebih dari 400 m dan tidak terdapat trotoar yang menghubungkan antar DTW. Dari penyediaan fasilitas, akomodasi dan rumah makan sulit dicari. Sedangkan toko souvenir terdapat pada DTW North Quay Sehingga dapat disimpulkan Kelompok 1 tidak aksesibel untuk wisatawan.

DTW: *“Jembatan Pethekan... nothing special ya. Kalau Pelabuhan Kalimas hanya melihat kapal dan bongkar muat. Lebih bagus masukkan cagar budaya lain, seperti Makam Bata Putih, Rumah Bung Karno, dan Makam Wahid HasyimMasih banyak objek lain yang sudah direvitalisasi dan bagus-bagus bangunannya, diarahkan kesana saja objeknya.”*

Prof. Johan Silas, akademisi dan Tim Cagar Budaya

Aksesibilitas: *“Surabaya banyak memiliki sejarah, salah satunya dikenal sebagai kota pelabuhan. Port city juga pasti ada pelabuhan sebagai perdagangan. Salah satu identitas port tersebut membuat House of Sampoerna ingin membuat alternatif wisata untuk Surabaya, yaitu wisata sejarah.... Kalau jarak jauh tapi moda transportasinya jelas dan halte ada, tidak apa-apa. Tetap akan dijangkau oleh wisatawan. Kedekatan jarak antar DTW dan kondisi akses jalan, kalau menurut saya akses ya penting.”*

Ibu Rani Aggraini, Manajer Museum and Marketing HoS

Fasilitas: *“Tiga fasilitas yang kamu tanyakan itu, pertama akomodasi di Surabaya sudah cukup dan beragam, kecuali daerah utara Kalimas ya. Jarang. Kedua fasilitas makan, seharusnya sudah termasuk jual souvenir lebih bagus.”*

Prof. Johan Silas, akademisi dan Tim Cagar Budaya

Berdasarkan pendapat stakeholder akademisi dan pengelola DTW, disimpulkan arahan untuk kelompok 1, yaitu:

1. Menambahkan objek daya tarik wisata terutama dengan daya tarik laut di Utara Kalimas, sehingga lebih beragam dan terdapat atraksi sebagai penarik wisatawan.
2. Peningkatan akses antar DTW 1 ke 2, dapat melalui penyediaan moda penghubung berupa lyn atau bus, pembuatan jembatan penyeberangan Sungai Kalimas serta penyediaan fasilitas halte dengan jarak kurang lebih 400 m dan penambahan trotoar menuju DTW.
3. Peningkatan fasilitas di utara Surabaya untuk memenuhi kebutuhan wisata yang sekarang sedang banyak dibangun. Fasilitas tersebut terutama akomodasi penginapan.

4.5.2 Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 2

Kelompok 2 terdiri dari DTW House of Sampoerna, Gedung Internatio, Gedung Bank Niaga, Gedung PTPN XXII, Museum Kesehatan, Gedung Pertamina, Kantor Gubernur, Gereja Kepanjen, dan Tugu Pahlawan. Kelompok tersebut menurut stakeholder adalah kawasan segitiga cagar budaya di Surabaya, yaitu Jalan Veteran-Jalan Rajawali-Jalan Kepanjen. Dari hasil analisis indikator aksesibilitas sangat baik, terdapat hubungan kuat dari segi kedekatan jarak karena antar DTW terjangkau dengan berjalan kaki (100-600 m). Sedangkan terdapat ketersediaan moda berupa bus, lyn, bahkan bus wisata yang disediakan oleh House of Sampoerna. Tidak ada hambatan kondisi jalan dan fasilitas transportasi juga jaraknya terjangkau. Kemudian fasilitas pendukung berupa akomodasi dan rumah makan tersedia di kawasan sekitar DTW, untuk toko souvenir terdapat pada DTW House of Sampoerna.

DTW: *“Di RIPPDA terbaru, ada gabungan antara kampung, heritage, bangunan cagar budaya, museum, dan lingkungan. Untuk cagar budaya dan museum di Surabaya utara, pakatnya digabungkan dengan jarak terdekat. Misal Gedung Internatio, PTPN, bisa dijadikan satu paket karena bangunan kawasan bangunan bersejarah...”*

Ibu Tri, Staff Bappeko.

“...daya tarik ke wisatawan, mereka ingin tahu sejarah apa yang mengandung. Surabaya terkenal sebagai Kota Pahlawan. Jadi kami membuat paket wisata ke Surabaya. Rata-rata yang minat orang luar Jatim. Tamu Malaysia juga banyak yang mau jalan-jalan di Surabaya.”

Bapak Robby, Pemilik Arby Tour, agen perjalanan

“...kawasan ini bagus karena merupakan segitiga sejarah Surabaya, dari Jalan Veteran-Jalan Rajawali-Jalan Kepanjen. Bangunannya sejarah kolonial, bisa melihat suasana kehidupan dahulu. Tinggal menciptakan aktifitas dari bangunan cagar budaya yang dikomersilkan, bisa museum, café, restoran...”

Prof. Johan Silas, akademisi dan Tim Cagar Budaya

Aksesibilitas: *“saya melihat House of Sampoerna satu-satunya museum di dunia yang menerapkan extended museum. Dia menyediakan bus untuk ke objek lain disekitarnya, dan itu possibility bagi pengunjung untuk mengenal sejarah lain.”*

Prof. Johan Silas, akademisi dan Tim Cagar Budaya

Berdasarkan pendapat stakeholder diatas, disimpulkan arahan untuk keompok 2, adalah:

1. DTW sudah bagus dan merupakan kawasan segitiga yang memiliki bangunan cagar budaya. Perlu peningkatan aktifitas dengan revitalisasi bangunan di Jalan Kepanjen, Jalan Veteran dan Jalan Rajawali.

2. Akses sudah baik dengan tersedianya lebih dari 1 moda transportasi umum, namun perlu penambahan jembatan penyebrangan antar DTW yang perlu menyebrang (DTW 9-10 dan 20-21).
3. Fasilitas transportasi yang memadai dengan penyediaan fasilitas transportasi berupa halte dengan jarak kurang lebih 400 m karena ada halte yang berjarak lebih dari 800 m dari DTW.
4. Penambahan trotoar menuju DTW 5 (HoS) dan 12 (Gereja Kepanjen) karena jauh dari jalan utama (Jalan Rajawali).

4.5.3 Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 3

Kelompok 3 terdiri dari DTW Gedung Saint Louis, Gereja Cathedral, Monumen Perjuangan Polri, Rumah Sakit Darmo, Gedung Santa Maria, Makam Ki Ajeng Bungkul, Perpustakaan Bank BI, dan Monumen Wira Surya. DTW tersebut terletak di Jalan Darmo dengan aksesibilitas baik, hal tersebut terlihat dari kedekatan jarak antar DTW, ketersediaan moda, kondisi jalan yang memadai, dan fasilitas transportasi seperti halte dan trotoar yang terawat. Namun dari segi penyediaan fasilitas, hanya terdapat akomodasi yang terjangkau, sedangkan jumlah rumah makan sedikit dan toko souvenir tidak tersedia.

“Jika wisatawan blusukan sendiri, lumayan sudah banyak yang aware. Masyarakat sudah banyak membantu wisatawan yang datang. Kendala memang bahasa. Jika mau naik bemo dan bus kota, namun moda tersebut masih kurang layak. Sebenarnya semua moda bemo sudah melewati setiap DTW, namun memang jelek. Kuantitas bemo juga kurang. Untuk bus kota hanya melewati jalan-jalan besar terutama tengah kota.”

Ibu Trimurti, Staff Bappeko.

Lebih lanjut Prof. Johan Silas menekankan bahwa aksesibilitas penting untuk menghubungkan wisatawan dan objek

wisata. Hal tersebut berpengaruh terhadap kemauan wisatawan berkunjung ke suatu DTW.

Aksesibilitas: *“Melihat keinginan wisatawan, servis harus bagus terutama kualitas DTW yang dapat memberi cerita, sehingga dapat membawa wisata lain. Penyediaan moda harus ada misalnya bus wisata, meskipun misalnya macet bisa berjalan kaki jika dekat.”*

Ibu Retno, Kepala Bidang Destinasi, Disbudpar.

“...pembeda wisatawan mau berkunjung ke objek wisata atau tidak, dari akses jalannya. Begitu pula dengan ketersediaan ruang parkir dan pertokoan.”

Prof. Johan Silas, akademisi dan Tim Cagar Budaya

Berdasarkan dua pendapat responden diatas, maka arahan untuk kelompok 3 adalah:

1. Perlunya peningkatan akses melalui pengembangan transportasi umum yang melewati Jalan Darmo, khususnya untuk wisata karena banyaknya penumpang.
2. Melengkapi dengan fasilitas transportasi seperti halte dan ruang parkir (DTW 45, 40 dan 41) untuk meningkatkan aksesibilitas bagi pengguna transportasi umum maupun kendaraan pribadi.
3. Meningkatkan standar penyediaan fasilitas, terutama makanan. Seperti standar kebersihan dan kesehatan di DTW Makam Ki Ageng Bungkul.
4. Penyediaan jembatan penyebrangan di Jalan Darmo (DTW Bungkul ke Perpustakaan Bank Indonesia).

4.5.4 Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 4

DTW Kawasan Ampel, Klenteng Hok Tiek Han, Kya-kya dan Kawasan Jembatan Merah. Kawasan ini memiliki banyak daya tarik budaya karena memiliki kawasan kampung dengan berbeda etnis. Sepeti Kampung Ampel, Kampung Keraton, dan kampung di Kawasan Pecinan. Kampung budaya tersebut dapat pula diintegrasikan dengan kampung lain yang telah

dikembangkan oleh pemerintah kota Surabaya. Namun, aksesibilitas dalam kelompok ini sulit karena tidak terjangkau dengan berjalan kaki (jarak antar DTW lebih dari 400 m), tidak tersedia halte, trotoar tidak memadai, dan parkir cenderung *on-street* yang dapat mengganggu lalu lintas jalan. Sedangkan dari fasilitas sendiri, sudah memadai dari segi keterjangkauan akomodasi, rumah makan, bahkan toko souvenir.

DTW: *“Atraksi dalam satu paket apa saja: atraksi ke kampung dan lingkungan lebih banyak. Masyarakat menyediakan atraksi berupa proses pembuatan souvenir, makanan-makanan khas tradisional seperti semanggi dan keripik juga jamu. Taman. Kalau wisata ke heritage hanya sebatas menceritakan sejarah dan budaya.”*

Ibu Trimurti, Staff Bappeko.

“...sebenarnya kalau bicara sejarah dan budaya-budaya Surabaya itu ada di kampung-kampungnya. Di sisi timur Sungai Kalimas, ada Kampung Arab, ya... kawasan Ampel. Kemudian ke selatan sedikit ada kawasan Pecinan. Kawasan ya, kalau Kya-kya sendiri sudah mati, dead. Jadi kalau ke kampung-kampungnya lebih menarik. Ada juga Kampung Keraton, disitu menandakan dulunya Surabaya punya Keraton, tidak Jawa Tengah saja...”

Prof. Johan Silas, akademisi dan Tim Cagar Budaya

Aksesibilitas: *“Transportasi umum untuk mendukung wisata, sangat kurang. Public transportation harus benar-benar ditingkatkan, tidak hanya wisata ya, tapi untuk public transit yang massive harus ditingkatkan. Untuk core transportasi bagi masyarakat saja kurang, apalagi untuk wisata. Terlebih Surabaya sudah semakin berkembang dan banyak aktifitas yang membuat kepadatan disana-sini. Menurut saya akan lebih baik apabila segera ditingkatkan, agar tidak terjadi Jakarta kedua.”*

Ibu Rani Aggraini, Manajer Museum and Marketing HoS.

Fasilitas: *“Ada standar fasilitas, ada kesepakatan-kesepakatan melalui pembinaan. Terutama untuk penyediaan makanan, jika tidak bersih bisa menurunkan daya tarik. Bekerjasama dengan Disperindag.”*

Ibu Retno, Kepala Bidang Destinasi, Disbudpar.

Berdasarkan dua pendapat responden diatas, maka arahan untuk kelompok 4 adalah:

1. DTW diintegrasikan dengan kampung yang merupakan awal terbentuknya budaya-budaya di Surabaya. Seperti Kampung Arab, Kampung Keraton, dan kampung di Kawasan Pecinan.
2. Pengadaan transportasi umum terutama di Kawasan Ampel karena banyak pengunjung ke DTW tersebut.
3. Mendorong pengadaan toko souvenir terutama di DTW Kawasan Jembatan Merah yang dapat digabung dengan rumah makan.
4. Peningkatan fasilitas transportasi seperti halte di kawasan Ampel dan Jembatan Merah (Kawasan Pecinan). Serta perbaikan trotoar (dari tempat parkir bus/mobil ke Ampel) agar wisatawan mendapat kenyamanan saat menggunakan moda transportasi jika terdapat kemacetan.
5. Melakukan penataan ruang parkir dan ruang bagi PKL khususnya di depan Gerbang Ampel agar tidak mengganggu arus lalu lintas.

4.5.5 Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 5

DTW yang tergabung dalam kelompok 5 adalah DTW Siola, Kawasan Tunjungan, Makam Peneleh, dan Masjid Cheng Ho, dan Gedung Nasional Indonesia. Kawasan ini termasuk yang paling gencar dipugar dan dipromosikan. Karena terletak di tengah kota dan identitas kawasan sebagai sejarah perjuangan sangat kental. Analisis dari segi aksesibilitas menunjukkan aksesibilitas tinggi karena jarak antar objek DTW dekat karena dapat dijangkau dengan berjalan kaki. Kemudian moda transportasi bagus dengan adanya bus SuroBoyo yang baru.

Namun kondisi jalan cenderung padat akibat volume kendaraan pada jam tertentu dan belum terlihat fasilitas halte untuk turun dan naik penumpang. Dari segi fasilitas sudah sangat memadai dengan beragam pilihan akomodasi dan rumah makan. Sedangkan toko souvenir sudah tersedia di Siola.

DTW: *“Destinasi Surabaya pun terbatas, patung SuroBoyo, JMP, Ampel, Tugu Pahlawan. Wisata ziarah dan religi juga ada. Tamu banyak dari Malaysia, dimasukkan ke Surabaya dulu baru ke Bromo. Sekarang banyak objek yang bagus dan sudah dipugar. Promosi juga gencar terutama di Tunjungan. Itu juga kita tawarkan karena tamu ingin tahu kenapa Surabaya disebut Kota Pahlawan.”*

Bapak Robby, Pemilik Arby Tour, agen perjalanan

“Mbak lihat bus Surabaya dan House of Sampoerna, banyak tempat yang dikunjungi dan berbeda-beda. Bus tersebut mengedepankan pengenalan museum dan sejarah Kota Surabaya ya. Disini (Siola) ada museum...”

Ibu Retno, Kepala Bidang Destinasi, Disbudpar.

Aksesibilitas: *“Sekarang DTW berupa gedung ada halaman untuk parkir. Halte sudah banyak diperbaiki oleh dishub dan bagus, hanya perlu peningkatan jumlah.. Parkir yang memadai harus didahulukan, sehingga wisatawan nyaman dan aman menaruh kendaraanya. Trotoar sendiri penting untuk menghubungkan antar DTW, terutama yang berjarak dekat ya. Balai Kota ke Cheng Ho kan dekat. Kalau Siola ke Kawasan Tunjungan jalan bisa jalan, jaraknya kan dekat.”*

Ibu Trimurti, Staff Bappeko.

Fasilitas: *“...toko souvenir cuma dikit di Surabaya. Tamu biasanya saya bawa oleh-oleh beli di Pasar Genteng.”*

Bapak Robby, Pemilik Arby Tour, agen perjalanan

Berdasarkan beberapa pendapat stakeholder diatas dan hasil analisis, didapatkan arahan untuk kelompok 4 adalah:

1. Peningkatan aktifitas dengan revitalisasi fungsi bangunan di Jalan Tunjungan menjadi komersil agar menarik wisatawan.
2. Peningkatan fasilitas transportasi seperti halte di Jalan Tunjungan dan peningkatan kualitas trotoar di Jalan Bubutan sehingga wisatawan mendapat kenyamanan saat menggunakan moda transportasi jika terdapat kemacetan.
3. Peningkatan jumlah toko souvenir terutama di DTW Gedung Nasional Indonesia.

4.5.6 Arahan Pembentukan Jalur Wisata Kelompok 6

Kelompok 6 terdiri dari DTW Balai Kota, Monumen Jendral Sudirman, dan Balai Pemuda, kemudian DTW Gedung Grahadi, Patung Joko Dolog, Monumen Gubernur Suryo, Gedung RRI, Monumen Kapal Selam, dan Monumen Bambu Runcing. DTW tersebut terhubung dengan tema perjuangan dan hasil analisis aksesibilitas menunjukkan aksesibilitas tinggi karena jarak antar DTW dapat dijangkau dengan berjalan kaki. Kemudian kondisi jalan baik meskipun ada kemacetan di beberapa titik. Ketersediaan trotoar sudah memadai namun pada kawasan ini jarang terdapat halte dan moda transportasi tidak memadai. Dari segi fasilitas, akomodasi dan rumah makan sudah terjangkau dengan adanya Plaza Surabaya sebagai pusat pertokoan. Sedangkan toko souvenir terdapat di Balai Kota dan Plaza Surabaya.

DTW: *“Misal jalur wisata, 4-5 objek saja cukup. Ada bus HOS dan Pemkot yang bayar 7500. (Bus) Shopping and Culinary itu 2 jam dan maksimal 5 objek, biar wisatawan bisa menikmati. Kalau monument-monumen disini (kelompok 5 lewat saja sambil diceritakan. Bisa lebih banyak dapat info terutama kelompok DTW di pusat,”*

Ibu Trimurti, Staff Bappeko.

Aksesibilitas: *“Moda transportasi masih belum ya, terutama transportasi umum. Biasanya Disbudpar menggandeng bus dari hotel dan pramuwisata. Disbudpar hanya memfasilitasi rangkaian wisata berupa rundown. Bus wisata memadai kualitasnya, namun masih mengupayakan pelayanan yang prima dan dari segi jumlah direncanakan untuk ditambah karena banyaknya peminat.”*

Ibu Retno, Kepala Bidang Destinasi, Disbudpar.

“Untuk moda transportasi umum di Surabaya agak susah ya, dari kualitas dan kuantitas. Terutama mereka yang backpacker-an. Kondisi moda memprihatinkan, bisa tau sendiri ya, diperbaiki dahulu agar lebih efektif melayani wisatawan. Kualitas pun jelek, jika bemo jalan, semau pengemudi.”

Bapak Robby, Pemilik Arby Tour, agen perjalanan

Berdasarkan beberapa pendapat stakeholder diatas dan hasil analisis, didapatkan arahan untuk kelompok 6 adalah:

1. Peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum yang melewati kawasan DTW 6 karena merupakan pusat perkantoran dan pemerintahan Kota Surabaya (DTW Balai Kota, Grahadi, dan Balai Pemuda)
2. Penyediaan fasilitas halte di Jalan Pemuda (depan Plaza Surabaya atau Balai Pemuda).
3. Menyediakan lahan parkir pada DTW Patung Joko Dolog (33) dan Gubernur Suryo (32) depan Grahadi (34).

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Arahan pengembangan jalur wisata di Kota Surabaya dilakukan dalam rangka pemerataan kunjungan pada DTW terutama pada potensi wisata budaya dan sejarah dengan peningkatan aksesibilitas. Pendekatan aksesibilitas dipilih karena merupakan indikator penting untuk mempermudah wisatawan berkunjung dari satu DTW ke DTW lainnya yang terbentuk dalam jalur. Pembentukan jalur wisata tersebut dilakukan dengan indikator dan variabel yang berhierarki berdasarkan preferensi stakeholder. Hasil prioritas didapatkan DTW menjadi indikator penting untuk menarik wisatawan melalui pembentukan jalur, kemudian melalui kemudahan aksesibilitas, dan terakhir fasilitas pendukung. Dari indikator aksesibilitas, hasil analisis AHP dari stakeholder yang terdiri dari pemerintah, swasta, dan akademisi menghasilkan kedekatan jarak menjadi prioritas pembentukan jalur, kemudian ketersediaan moda, kondisi jalan, dan ketersediaan fasilitas transportasi seperti halte, parkir, dan trotoar. Penelitian ini menghasilkan 6 kelompok jalur berdasarkan kriteria hubungan DTW dan aksesibilitas antar DTW untuk setiap variabel.

Arahan pembentukan jalur wisata budaya dan sejarah yang dihasilkan dari penelitian ini untuk kelompok DTW 1 yang terdiri dari DTW Monumen Jalesveva Jayamahe, Pelabuhan Tradisional Kalimas, dan Jembatan Pethekan, adalah: (1) Menambahkan objek daya tarik wisata terutama dengan daya tarik laut di Utara Kalimas, sehingga lebih beragam dan terdapat atraksi sebagai penarik wisatawan; (2) Peningkatan akses antar DTW 1 ke 2, dapat melalui penyediaan moda penghubung berupa lyn atau bus, pembuatan jembatan penyeberangan Sungai Kalimas serta penyediaan fasilitas transportasi berupa halte dengan jarak kurang

lebih 400 m dan penambahan trotoar menuju DTW; (3) Peningkatan fasilitas di utara Surabaya untuk memenuhi kebutuhan wisata yang sekarang sedang banyak dibangun. Fasilitas tersebut terutama akomodasi penginapan.

Arahan untuk Kelompok DTW 2 (DTW House of Sampoerna, Gedung Internatio, Gedung Bank Niaga, Gedung PTPN XXII, Museum Kesehatan, Gereja Kepanjen, dan Tugu Pahlawan.) adalah (1) perlu peningkatan aktifitas di DTW dengan revitalisasi bangunan di Jalan Kepanjen, Jalan Veteran dan Jalan Rajawali; (2) penambahan jembatan penyebrangan antar DTW yang terpisah dengan jalan raya (DTW 9 ke 10 dan 20 ke 21); (3) Penyediaan fasilitas transportasi berupa halte dengan jarak kurang lebih 400 m; (4) Penambahan trotoar menuju DTW 5 (HoS) dan 12 (Kepanjen) karena jauh dari jalan utama (Jalan Rajawali).

Arahan kelompok DTW 3 (DTW Gedung Saint Louis, Gereja Cathedral, Monumen Perjuangan Polri, Rumah Sakit Darmo, Gedung Santa Maria, Makam Ki Ajeng Bungkul, Perpustakaan Bank BI, dan Monumen Wira Surya.) adalah (1) Perlunya peningkatan akses melalui pengembangan transportasi umum yang melewati Jalan Darmo, khususnya untuk wisata karena banyaknya penumpang; (2) Melengkapi dengan fasilitas transportasi seperti halte dan ruang parkir (DTW 45, 40 dan 41) untuk meningkatkan aksesibilitas bagi pengguna transportasi umum maupun kendaraan pribadi; (3) Meningkatkan standar penyediaan fasilitas, terutama makanan. Seperti standar kebersihan dan kesehatan di DTW Makam Ki Ageng Bungkul; (4) Penyediaan jembatan penyebrangan di Jalan Darmo (DTW Bungkul ke Perpustakaan Bank Indonesia).

Kemudian untuk Kelompok DTW 4 (Kawasan Ampel, Klenteng Hok Tiek Han, Klenteng Hok An Kiong, Klenteng Boen Bio, Kya-kya dan Kawasan Jembatan Merah.) dengan banyak DTW budaya adalah (1) DTW diintegrasikan dengan kampung yang merupakan awal terbentuknya budaya-budaya di Surabaya. Seperti Kampung Arab, Kampung Keraton, dan kampung di Kawasan Pecinan; (2) Pengadaan transportasi umum terutama di

Kawasan Ampel karena banyak pengunjung ke DTW tersebut; (3) Mendorong pengadaan toko souvenir terutama di DTW Kawasan Jembatan Merah yang dapat digabung dengan rumah makan; (4) Peningkatan fasilitas transportasi seperti halte di kawasan Ampel dan Jembatan Merah (Kawasan Pecinan); (5) perbaikan trotoar (dari tempat parkir bus/mobil ke Ampel) agar wisatawan mendapat kenyamanan saat menggunakan moda transportasi jika terdapat kemacetan; (6) Melakukan penataan ruang parkir dan ruang bagi PKL khususnya di depan Gerbang Ampel agar tidak mengganggu arus lalu lintas.

Kelompok 5 DTW Siola, Kawasan Tunjungan, Makam Peneleh, dan Masjid Cheng Ho, dan Gedung Nasional Indonesia. DTW dalam kelompok 5 merupakan DTW yang sudah banyak direvitalisasi (1) Peningkatan aktifitas dengan revitalisasi fungsi bangunan di Jalan Tunjungan menjadi komersil agar menarik wisatawan; (2) Peningkatan fasilitas transportasi seperti halte di Jalan Tunjungan dan peningkatan kualitas trotoar di Jalan Bubutan sehingga wisatawan mendapat kenyamanan saat menggunakan moda transportasi jika terdapat kemacetan; (3) Peningkatan jumlah toko souvenir terutama di DTW Gedung Nasional Indonesia.

Terakhir DTW kelompok 6 terdiri dari DTW Balai Kota, Monumen Jendral Sudirman, dan Balai Pemuda, kemudian DTW Gedung Grahadi, Patung Joko Dolog, Monumen Gubernur Suryo, Gedung RRI, Monumen Kapal Selam, dan Monumen Bambu Runcing. Dari DTW tersebut didapatkan arahan berupa: (1) Peningkatan kualitas dan kuantitas transportasi umum yang melawati kawasan DTW 6 karena merupakan pusat perkantoran dan pemerintahan Kota Surabaya (DTW Balai Kota, Grahadi, dan Balai Pemuda); (2) Penyediaan fasilitas halte di Jalan Pemuda (depan Plaza Surabaya atau Balai Pemuda); dan (3) Menyediakan lahan pada DTW Patung Joko Dolog dan Patung Gubernur Suryo depan Grahadi.

Secara garis besar, perlu fasilitas yang dibuat berbeda karakteristiknya antara satu jalur yang jalur lainnya. Hal tersebut

untuk membedakan setiap wilayah dalam jalur yang memiliki tema yang berbeda-beda. Perbedaan karakteristik unik tersebut dapat dibuat seperti untuk fasilitas: halte dan trotoar.

5.2 Rekomendasi

Rekomendasi yang diberikan terkait pengembangan penelitian lebih lanjut adalah sebagai berikut:

1. Arahan dalam penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dan masukan dalam dokumen Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah (RIPPDA) Kota Surabaya serta implementasi peningkatan aksesibilitas menurut RDTRK Surabaya.
2. Pemerintah dapat mengembangkan moda transportasi melalui jalur yang ada dalam penelitian ini sehingga aksesibilitas antar DTW meningkat sehingga dapat mengkoneksikan wisatawan dengan objek.
3. Penelitian selanjutnya, perlu dilakukan pengkajian jalur wisata dari segi non-fisik atau *intangible* dari segi budaya dan sejarah Kota Surabaya, seperti pengembangan terkait pemasaran, *branding*, keterlibatan masyarakat, swasta, dan pemerintah. Hal tersebut dikarenakan penelitian ini hanya melihat dari segi fisik objek, aksesibilitas, dan fasilitas.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi, S.W. & Saputro, E.P.** 2017. Potensi Daya Tarik Wisata Sejarah Budaya. *The 5 UAD, Yogyakarta TH Urecol Proceeding*, (February), pp.475–481.
- Agata, R.D., Gozzo, S. & Tomaselli, V.** 2013. Network Analysis Approach to Map Tourism Mobility. *Qual Quant*, (May 2012), pp.3167–3184.
- Ajeng, Elisabeth dan Wicaksono, Ario.** 2015. Dinamina Peran Para Aktor dalam Pengelolaan Wisata Heritage dalam Pengembangan Kepariwisata Kota Surabaya (Studi Kasus Program Suabaya Heritage Track). Universitas Gajah Mada: Yogyakarta.
- Astuti, M.T. & Noor, A.A.** 2016. Daya Tarik Morotai Sebagai Destinasi Wisata Sejarah dan Bahari. *Jurnal Kepariwisata Indonesia*, 11(1), pp.25–46.
- Bappeda Provinsi Jatim.** 2013. Profil Kabupaten/Kota: Kota Surabaya. Diakses: 25 Oktober 2017 dari <http://bappeda.jatimprov.go.id/bappeda/wp-content/uploads/potensi-kab-kota-2013/kota-surabaya-2013.pdf>.
- Belalawe, B.J., Suyanto, M. & Sofyan, A.F.** 2012. Penentuan Jalur Wisata Terpendek Menggunakan Metode Forward Chaining (Studi Kasus Dinas Pariwisata Kota Kupang) Benyamin. Seminar Nasional Informatika UPN Veteran: Yogyakarta.
- Buana, P.W.** 2010. Penemuan rute terpendek pada aplikasi berbasis peta. *Lontar Komputer*. Vol. 1 No. 1.
- Bungin, Burhan.** 2005. Metodologi Penelitian Kuantitatif. Kencana Prenada Media Group: Jakarta.
- Csapó, J.** 2012. The Role and Importance of Cultural Tourism in Modern Tourism Industry, Strategies for Tourism Industry. *University of Pecs, Institute of Geography. In Tech: Hungary*.
- Cojocariu, S.** 2015. The Development of Cultural Routes : A Valuable Asset for Romania. *Procedia Economics and*

- Finance*, 32(15), pp.959–967. Available at: [http://dx.doi.org/10.1016/S2212-5671\(15\)01554-3](http://dx.doi.org/10.1016/S2212-5671(15)01554-3).
- DHC.** 2000. Is Accessibility Planning Delivering Transport Change? Consultant in Transportation Document: Edinburgh.
- Damayanti, Sarita Novie.** 2016. Pembentukan *Cluster* Objek Daya Trik Wisata (ODTW) di Kota Yogyakarta. *Jurnal Teknik ITS* Vol. 5, No. 1. Surabaya.
- Gabor, Manuela.** 2010. Descriptive Methods of Data Analysis for Marketing Data-- Theoretical and Practical Considerations. Universitu of Tg. Mures: Romania.
- Handinoto, & Soehargo, P.** 1996. *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*. Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Kristen PETRA Surabaya dan ANDI: Yogyakarta.
- Hidayati, A., Cahyaningati, D.T. & Anindita, G.** 2006. Perancangan dan Pembuatan Aplikasi Sistem Informasi Geografis Berbasis Web untuk Penunjuk Perjalanan Wisata di Surabaya. *Jurnal Ilmiah Teknologi Informasi*, 5(2), pp.92–98.
- Idajati H. dan Pamungkas A.** 2013. Pengembangan Wisata di Kalimas. Perencanaan Wilayah dan Kota ITS: Surabaya.
- Ilou and Mann.** 1995. The Analytic Hierarchy Process for Decision Making in Engineering Applications: Some Challeges. *International Journal of Industial Engineering* Vol. 2 No. 1.
- Ismayanti.** 2010. Pengantar Pariwisata. Grasindo: Jakarta.
- Judd, Dennis.** 2003. *The Infrastructure of Play: Building the City: Building the Tourist City*. M.E Sharpe: London.
- Kemenpar.** 2015. Kementerian Wisata Republik Indonesia: Laporan Akuntabilitas Kinerja Wisata Indonesia. Jakarta.
- Kirom, N.R.** Sudarmiatin dan Putra, I.W.J.A., 2016. Faktor-faktor Penentu Daya Tarik Wisata Budaya dan Pengaruh terhadap Kepuasan Wisatawan. *Jurnal Pendidikan*, 1(3), pp.536–546.

- Kurnia, H. et al.** 2005. Pelestarian Bangunan dan/atau Lingkungan Cagar Budaya Di Kota Surabaya. *Jurnal Administrasi Publik (JAP)*, 1(5), pp.1058–1067.
- Lestari, R.B. dan Aprilia, R.** 2013. Membangun Nation Branding Dalam Upaya Meningkatkan Daya Saing Sektor Pariwisata Indonesia. *PESAT (Psikologi, Ekonomi, Sastra, Arsitektur & Teknik Sipil)*, 5, pp.8–9.
- Matteo, Brunelli.** 2015. Introduction to the Analytic Hierarchy Process. Alto University: Finland.
- Miah, Shah et. al.** 2017. A Big Data Analytics Method for Tourist Behaviour Analysis. *Information and Management Journal Vol 54, Issue 6*.
- Morissan.** 2012. Metode Penelitian Survei. Kencana Prenada Media Group: Jakarta.
- Mulyadi, M.** 2011. Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif serta Pemikiran Dasar Menggabungkannya. *Jurnal Studi Komunikasi dan Media*, 15(1), 127–138.
- Nafila, O.** 2013. Peran Komunitas Kreatif dalam Pengembangan Pariwisata Budaya di Situs Megalitikum Gunung Padang, 24(1), pp.65–180.
- Noor, J.** 2011. Metodologi Penelitian. Kencana Prenada Media: Jakarta.
- Oktanti, M.** 2012. Penentuan Jalur Wisata Berdasarkan Potensi Obyek di Kabupaten Kulonprogomelalui Pemanfaatan Penginderaan Jauh dan Sisteminformasi Geografis. *UMS*.
- Polat, N. & Hermans, E.,** 2016. A Model Proposed for Sustainable Accessible Tourism (SAT). *TÉKHNE - Review of Applied Management Studies*, 14(2).
- Pitana dan Diarta.** 2009. Pengantar Ilmu Pariwisata. Andi: Yogyakarta.
- Putra, R.D.W.** 2016. Identifikasi Kelestarian Kawasan Kota Lama Melalui Proteksi Bangunan Cagar Budaya Oleh Pemerintah Kota Surabaya. *Jurnal Pengembangan Kota Vol 4 (2)*.
- Rasoolimanesh, S.M. et al.** 2017. Urban Vs. Rural Destinations:

Residents? Perceptions, Community Participation And Support For Tourism Development. *Tourism Management*, 60, pp.147–158.

- Ratman, Dadang R.** 2016. Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas 2016-2019: Deputi Bidang Pengembangan Destinasi dan Investasi Pariwisata. Kementerian Pariwisata: Jakarta.
- Review RIPPDA** (Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah) Kota Surabaya. 2017.
- Ross, Gleen.** 1998. Psikologi Pariwisata. Yayasan Obor Indonesia: Jakarta.
- Sammeg, Andi Mappi.** 2000. Cakrawala Wisata. Balai Pustaka: Jakarta
- SNI 03-1733-2004** tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan. Badan Standarisasi Nasional.
- Susic, Vukasin dan Dejan, Dordevic.** 2011. The Place and Role of Events in the Tourist Development of Southwest Serbia Cluster. *Journal of Economics and Organization* Vol. 08 No.1.
- Sondakh dan Tumbel.** 2016. Pelayanan, Keamanan, dan Daya Tarik Mempengaruhi Minat Wisatawan yang Berkunjung ke Objek Wisata Alam Gunung Mahawu, Tomohon. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*. Vol. 16 No. 1.
- Petersen, Rudolf.** 2014. SUTP GIZ: Perencanaan Tata Ruang Kota dan Transportasi Perkotaan Berkelanjutan. BMZ: Bonn.
- Tamin, Ofyar.** 2000. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung. Penerbit ITB: Bandung.
- Therriault, Marius dan Rosiers, Francois Des.** 2011. Modelling Urban Dynamics: Mobillity, Accessibility, and Real Estate Value. ISTE Ltd: UK.
- Tjiptono, Fandy.** 2007. Strategi Pemasaran Edisi Pertama. Andi: Yogyakarta.

- Uchiyama, Y. & Kohsaka, R.** 2016. Cognitive Value of Tourism Resources and Their Relationship with Accessibility: A Case of Noto region, Japan. *Tourism Management Perspectives*, 19, pp.61–68. Available at: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tmp.2016.03.006>.
- US Department of Transportation.** 2002. National Survey of Bicyclist and Pedestrian Attitudes and Behavior, by National Highway Traffic and Safety Administration and Bureau of Transportation Statistics. Washington DC:NHTSA.
- Undang-Undang** Tahun 10 tahun 2009 tentang Kepariwisataaan.
- UNWTO.** 2015. Affiliate Members Global Reports, Volume twelve – Cultural Routes and Itineraries, UNWTO, Madrid. *World Tourism Organization*.
- _____. 2015. World Tourism Organization: *Tourism Highlights 2015 Edition*. UNWTO: Spain.
- _____. 2016. *Exports from International Tourism Rise 4% in 2015*. World Tourism Barometer, Volume 14, ISSN: 1728-9246.
- Wardhani, A.D.** 2012. Evolusi Aktual Aktivitas Urban Tourism di Kota Bandung dan Dampaknya Terhadap Pembentukan Tempat-Tempat Rekreasi. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 8(4), pp.371–378.
- Winarso, Oetomo, dan Priyani.** 2003. Pendekatan Tourism Business District dan Partisipatif dalam Pengembangan Jalur Wisata Perkotaan Kasus: Jalur Wisata Kota Jakarta. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Vol.14, No.2. ITB: Bandung.
- Winaya, P.P.J.** 1995. Pengaruh Tingkat Aksesibilitas terhadap Jumlah Wisatawan pada Rute Perjalanan Pariwisata di Bali. Institut Teknologi Bandung.
- Wirawan, Febri Nur.** 2014. Pengembangan Jalur Wisata Sejarah Sebagai Penunjang Wisata Sejarah Kota Bogor. Intitut Pertanian Bogor.
- WTTC.** 2015. Travel and Tourism: Economic Impact 2015. World Tourism and Travel Council: London.

Yoeti, Oka. A. 2005. *Perencanaan Strategis Pemasaran Daerah Tujuan Wisata*. Pradnya Paramita: Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2013. *Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek*.

Lampiran 1. Analisis Stakeholder

Tabel 1. Identifikasi Stakeholder Menurut Kepentingan dan Pengaruh

Kelompok Stakeholder	Kepentingan Stakeholder	Pengaruh Stakeholder terhadap Pariwisata Surabaya	Dampak Jalur Wisata terhadap Kepentingan (+) (0) (-)	Kepentingan Stakeholder terhadap Jalur Wisata (1-5)	Pengaruh Stakeholder terhadap Program (1-5)
Kelompok Governance					
Badan Perencanaan Kota Surabaya: Bidang Ekonomi Subbid Pariwisata.	Bappeko Surabaya merupakan institusi yang merencanakan seluruh pembangunan di Surabaya. Stakeholder dipilih karena penyusun Dokumen Review RIPPDA tahun 2017.	Merencanakan seluruh pembangunan yang ada di Surabaya terutama untuk bidang Pariwisata.	+	5	5
Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya: Bidang Destinasi Wisata	Pihak yang berkepentingan dalam pelaksanaan rencana bidang kebudayaan dan pariwisata serta berkoordinasi dengan dinas lain.	Mengkoordinasi dan memfasilitasi sarana prasarana wisata di Surabaya.	+	5	5
Kelompok Private Sector					

Kelompok Stakeholder	Kepentingan Stakeholder	Pengaruh Stakeholder terhadap Pariwisata Surabaya	Dampak Jalur Wisata terhadap Kepentingan (+) (0) (-)	Kepentingan Stakeholder terhadap Jalur Wisata (1-5)	Pengaruh Stakeholder terhadap Program (1-5)
Pengelola Objek Daya Tarik Wisata	Pihak pengelola objek wisata yang mengetahui indikator apa saja yang mendukung jalur DTW.	Mengelola DTW budaya dan sejarah di Surabaya.	+	5	3
Agen Travel	Pihak yang berkepentingan dalam merencanakan perjalanan wisata atau penggerak industri wisata.	Menyusun rencana perjalanan wisata yang menarik wisatawan.	+	3	4
Kelompok Civil Society					
Akademis: Dosen	Pihak yang dapat mengkaji dari segi akademis dibidang cagar budaya	Memberikan pandangan dari segi akademis dibidang cagar budaya	0	3	5

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Keterangan:

Kolom Dampak:

(+) Berdampak positif

(0) Tidak berdampak

(-) Berdampak negatif

Kolom Kepentingan

1= sangat lemah

2= lemah

3= rata-rata

4= kuat

5= sangat kuat

Kolom Pengaruh:

1= sangat lemah

2= lemah

3= rata-rata

4= kuat

5= sangat kuat

Lampiran 2. Hasil Pengisian Kuesioner



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

INDIKATOR DAN VARIABEL KOMPONEN PEMBENTUK JALUR WISATA KOTA SURABAYA

DATA RESPONDEN 1

Tanggal : 27 Februari 2018
Nama : Ibu Permata Trimurti
No. telp : 081252939220
Jabatan : Staff Bidang Ekonomi
Instansi : Badan Perencanaan Kota
Alamat : Manyar Rejo Surabaya

Tujuan Kuisisioner:

- 1) Mengumpulkan data dan informasi mengenai variabel prioritas pembentuk jalur DTW budaya dan sejarah Kota Surabaya
- 2) Mengumpulkan data dan informasi mengenai variabel prioritas untuk membentuk jalur wisata.

Konten Kuisisioner:

Persepsi responden mengenai DTW Prioritas dan variabel/indikator aksesibilitas yang diutamakan untuk membentuk jalur wisata budaya dan sejarah Kota Surabaya.

Latar Belakang Penelitian: Potensi daya tarik budaya dan sejarah yang dimiliki Surabaya dilihat dengan adanya tren peningkatan kunjungan dari tahun 2013 hingga tahun 2016. Pada tahun 2015

meningkat sebesar 8% dari tahun 2014 dan kemudian meningkat 18% di tahun 2016. Dengan peningkatan tertinggi pada tahun 2014 sebesar 453 persen.

Namun, kendala dari potensi wisata Surabaya tersebut adalah tidak meratanya kunjungan wisatawan pada setiap DTW budaya dan sejarah (Review RIPPDA, 2017). Karakteristik wisatawan yang masuk ke Surabaya terutama wisatawan mancanegara, menjadikan Surabaya hanya sebagai tempat singgah atau transit sementara sebelum melanjutkan wisata ke Bromo, Tengger (Review RIPPDA, 2017). Fakta tersebut menjadi kendala karena Surabaya dengan potensi DTW yang beragam, hanya menjadi tempat transit sebelum berwisata ke daerah lain. Sehingga kunjungan wisatawan menjadi singkat dan tidak berdampak signifikan pada ekonomi di Surabaya (Review RIPPDA, 2017).

Adanya kendala-kendala diatas, keberadaan jalur wisata menjadi penting untuk memberi informasi jalur-jalur DTW budaya dan sejarah serta menjadi salah satu komponen pembangunan wisata. Maka dari itu, penelitian ini penting untuk menghubungkan serta memberi informasi jalur DTW wisata budaya dan sejarah kepada wisatawan di Kota Surabaya dan mengurangi ketimpangan jumlah kunjungan di setiap DTW dengan adanya jalur wisata. Sehingga dengan adanya jalur ini diharapkan dapat memudahkan dan mengefisienkan waktu wisatawan dalam berwisata.

Keterangan Pengisian:

Nilai	Keterangan
1	Indikator/alternatif A sama penting dengan Indikator/alternatif B
3	A sedikit lebih penting dari B
5	A jelas lebih penting dari B
7	A sangat jelas lebih penting dari B
9	Mutlak lebih penting dari B
2,4,6,8	Apabila ragu-ragu antara dua nilai berdekatan

Penentuan Variabel Prioritas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya

I. Perbandingan Antar Indikator Pembentuk Jalur Wisata

Indikator	Penilaian																Indikator	
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Aksesibilitas
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas
Aksesibilitas	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas

II. Perbandingan Variabel Antar Indikator Aksesibilitas

Variabel	Penilaian																Variabel	
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kondisi akses jalan
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan moda transportasi
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport
Kondisi akses jalan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan moda transportasi
Kondisi akses jalan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport
Ketersediaan moda transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport

III. Perbandingan Variabel Antar Indikator Fasilitas

Variabel	Penilaian																	Variabel
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan rumah makan
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir
Ketersediaan rumah makan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir

DATA RESPONDEN 2

Tanggal : 3 Maret 2018

Nama : Ibu Retno

No. telp : 08121714648

Jabatan : Kepala Bidang Destinasi Wisata

Instansi : Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya

Alamat : Siola, Jl Tunjungan, Surabaya

Penentuan Variabel Prioritas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya

I. Perbandingan Antar Indikator Pembentuk Jalur Wisata

Indikator	Penilaian																	Indikator
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Aksesibilitas
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas
Aksesibilitas	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas

II. Perbandingan Variabel Antar Indikator Aksesibilitas

Variabel	Penilaian															Variabel		
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kondisi akses jalan
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan moda transportasi
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport
Kondisi akses jalan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan moda transportasi
Kondisi akses jalan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport
Ketersediaan moda transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport

III. Perbandingan Variabel Antar Indikator Fasilitas

Variabel	Penilaian															Variabel		
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan rumah makan
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir
Ketersediaan rumah makan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir

DATA RESPONDEN 3

Tanggal : 27 Februari 2018
 Nama : Bapak Robby Sutrisno
 No. telp : 0813 35843249
 Jabatan : Pemilik Agen Travel
 Instansi : Arby Tour and Travel
 Alamat : Mandiri Residence, Sidoarjo.

Penentuan Variabel Prioritas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya**I. Perbandingan Antar Indikator Pembentuk Jalur Wisata**

Indikator	Penilaian																Indikator	
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Aksesibilitas
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas
Aksesibilitas	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas

II. Perbandingan Variabel Antar Indikator Aksesibilitas

Variabel	Penilaian																Variabel	
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kondisi akses jalan
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan moda transportasi
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport
Kondisi akses	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan

Variabel	Penilaian																Variabel	
jalan																		moda transportasi
Kondisi akses jalan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport
Ketersediaan moda transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport

III. Perbandingan Variabel Antar Indikator Fasilitas

Variabel	Penilaian																Variabel	
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan rumah makan
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir
Ketersediaan rumah makan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir

DATA RESPONDEN 4

Tanggal : 28 Maret 2018
 Nama : Ibu Rani Anggraini
 No. telp : 35390000, ext 24103
 Jabatan : *Manager* Museum and Marketing HoS
 Instansi : House of Sampoerna
 Alamat : Taman Sampoerna 6, Surabaya 60163

Penentuan Variabel Prioritas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya**I. Perbandingan Antar Indikator Pembentuk Jalur Wisata**

Indikator	Penilaian																	Indikator
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Aksesibilitas
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas
Aksesibilitas	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas

II. Perbandingan Variabel Antar Indikator Aksesibilitas

Variabel	Penilaian																	Variabel
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kondisi akses jalan
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan moda transportasi
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport
Kondisi akses	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan

Variabel	Penilaian																Variabel	
jalan																		moda transportasi
Kondisi akses jalan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport
Ketersediaan moda transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport

III. Perbandingan Variabel Antar Indikator Fasilitas

Variabel	Penilaian																Variabel	
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan rumah makan
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir
Ketersediaan rumah makan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir

DATA RESPONDEN 5

Tanggal : 27 Maret 2018
 Nama : Prof. Johan Silas
 No. telp : 0315924301
 Jabatan : Anggota Tim Cagar Budaya Surabaya, Ketua Lab Perumahan Permukiman ITS
 Instansi : Laboratorium Perumahan Permukiman
 Alamat : Departemen Arsitektur, ITS

Penentuan Variabel Prioritas Pembentuk Jalur Wisata Budaya dan Sejarah Kota Surabaya**I. Perbandingan Antar Indikator Pembentuk Jalur Wisata**

Indikator	Penilaian																Indikator	
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Aksesibilitas
DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas
Aksesibilitas	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Fasilitas

II. Perbandingan Variabel Antar Indikator Aksesibilitas

Variabel	Penilaian																Variabel	
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kondisi akses jalan
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan moda transportasi
Kedekatan jarak antar DTW	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport

Variabel	Penilaian																Variabel	
Kondisi akses jalan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan moda transportasi
Kondisi akses jalan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport
Ketersediaan moda transportasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan fasilitas transport

III. Perbandingan Variabel Antar Indikator Fasilitas

Variabel	Penilaian																Variabel	
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan rumah makan
Ketersediaan akomodasi	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir
Ketersediaan rumah makan	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ketersediaan toko souvenir

BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Malang, 14 Januari 1995 dan telah menempuh pendidikan formal di SMP Kr. Petra 3 Surabaya, SMA 1 Surabaya, dan terakhir sebagai mahasiswa Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota tahun 2014 dengan NRP 08211440000102.

Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif di Himpunan Mahasiswa Planologi (HMPL) diawali sebagai staff Divisi Kajian Strategis (Kasrat) dan kemudian menjadi Kepala Departemen Kasrat Kabinet Phoenix 2016-2017. Selain kegiatan non-akademik, penulis juga aktif dalam kegiatan akademik seperti terlibat dalam tim asisten dosen mata kuliah Komputasi Perencanaan dan Statistika Dasar serta menjadi Asisten Laboratorium 'Perencanaan Wilayah, Pesisir dan Lingkungan tahun 2016-2018. Penulis juga aktif dalam mengikuti lomba dan kegiatan, seperti AIESEC Volunteer 2015, Korea University Conference 2017, terakhir sebagai Juara dalam Karya Studio Terbaik PWK Nasional kategori Rencana Umum yang diadakan oleh Asosiasi Sekolah Perencana Indonesia (ASPI). Penulis dapat dihubungi melalui *email*: feliciaesterlita63@gmail.com