



**MENTERI PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF/  
KEPALA BADAN PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF  
REPUBLIK INDONESIA**

SALINAN

PERATURAN MENTERI PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF/  
KEPALA BADAN PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF  
REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 7 TAHUN 2020  
TENTANG  
PETUNJUK OPERASIONAL PENGELOLAAN  
DANA ALOKASI KHUSUS FISIK BIDANG PARIWISATA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF/  
KEPALA BADAN PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF  
REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa pembangunan di bidang pariwisata bertujuan untuk meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat sebagaimana terkandung dalam Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa pembangunan bidang pariwisata di daerah memerlukan dana alokasi khusus fisik untuk membantu mendanai kegiatan khusus fisik di bidang pariwisata yang merupakan urusan daerah dan sesuai dengan prioritas nasional;
- c. bahwa untuk pengelolaan dana alokasi khusus fisik bidang pariwisata di daerah diperlukan petunjuk operasional;

- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Kepala Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata;

Mengingat : 1. Pasal 17 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 11, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4966);
3. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2019 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2020 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 198, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6410);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Tahun 2010-2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5262);
5. Peraturan Presiden Nomor 88 Tahun 2019 tentang Petunjuk Teknis Dana Alokasi Khusus Fisik Tahun Anggaran 2020 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 257);
6. Peraturan Presiden Nomor 96 Tahun 2019 tentang Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 269);
7. Peraturan Presiden Nomor 97 Tahun 2019 tentang Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 270);

8. Peraturan Menteri Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Kepala Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Nomor 1 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 62);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF/KEPALA BADAN PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF TENTANG PETUNJUK OPERASIONAL PENGELOLAAN DANA ALOKASI KHUSUS FISIK BIDANG PARIWISATA.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan :

1. Dana Alokasi Khusus Fisik yang selanjutnya disebut DAK Fisik adalah dana yang dialokasikan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara kepada daerah tertentu dengan tujuan untuk membantu mendanai kegiatan khusus fisik yang merupakan urusan daerah dan sesuai dengan prioritas nasional.
2. Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata yang selanjutnya disebut DAK Fisik Bidang Pariwisata adalah dana yang dialokasikan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara kepada daerah untuk membangun sarana dan prasarana aksesibilitas, amenitas, dan atraksi secara terintegrasi di dalam kawasan pariwisata yang menjadi prioritas nasional.
3. Organisasi Perangkat Daerah yang selanjutnya disebut OPD adalah perangkat daerah pada pemerintah daerah yang menangani urusan bidang pariwisata, memiliki nomenklatur pariwisata dan bertanggung jawab terhadap pelaksanaan DAK Fisik Bidang Pariwisata.



4. Daerah Tujuan Pariwisata yang selanjutnya disebut Destinasi Pariwisata adalah kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif yang di dalamnya terdapat daya tarik wisata, fasilitas umum, fasilitas pariwisata, aksesibilitas serta masyarakat yang terkait dan saling melengkapi terwujudnya kepariwisataan.
5. Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang selanjutnya disingkat KSPN adalah kawasan yang memiliki fungsi utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata nasional yang mempunyai pengaruh penting dalam satu atau lebih aspek, seperti pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, pemberdayaan sumber daya alam, daya dukung lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan.
6. Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional yang selanjutnya disingkat KPPN adalah suatu ruang pariwisata yang mencakup luasan area tertentu sebagai suatu kawasan dengan komponen Kepariwisataannya, serta memiliki karakter atau tema produk wisata tertentu yang dominan dan melekat kuat sebagai komponen pencitraan kawasan tersebut.
7. Daya Tarik Wisata adalah segala sesuatu yang memiliki keunikan, keindahan, dan nilai yang berupa keanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisatawan.
8. Fasilitas Pariwisata adalah semua jenis sarana yang secara khusus ditujukan untuk mendukung penciptaan kemudahan, kenyamanan, keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan ke Destinasi Pariwisata.
9. Amenitas Pariwisata adalah segala fasilitas penunjang yang memberikan kemudahan bagi wisatawan untuk memenuhi kebutuhan selama

berwisata.

10. Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
11. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pariwisata dan tugas pemerintahan di bidang ekonomi kreatif.
12. Kementerian adalah kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pariwisata dan tugas pemerintahan di bidang ekonomi kreatif.

## Pasal 2

- (1) DAK Fisik Bidang Pariwisata diberikan kepada Pemerintah Daerah untuk membantu mendanai kegiatan fisik bidang pariwisata yang merupakan urusan daerah dan sesuai dengan prioritas pembangunan kepariwisataan nasional.
- (2) DAK Fisik Bidang Pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk penciptaan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan ke destinasi pariwisata.

## Pasal 3

- (1) DAK Fisik Bidang Pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 diarahkan hanya untuk jenis DAK Fisik penugasan.
- (2) DAK Fisik Bidang Pariwisata diarahkan untuk kegiatan:
  - a. pembangunan amenitas kawasan pariwisata; dan
  - b. pembangunan atraksi/daya tarik kawasan pariwisata.
- (3) DAK Fisik Bidang Pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a mencakup:

- a. pembangunan pusat informasi wisata/TIC dan perlengkapannya;
  - b. pembangunan dermaga wisata;
  - c. pembangunan titik labuh/singgah kapal layar;
  - d. pembangunan *dive center* dan peralatannya;
  - e. pembangunan *surfing center* dan peralatannya;
  - f. pembangunan talud;
  - g. pengadaan perahu berlantai kaca;
  - h. sumber air bersih;
  - i. tambat apung; dan
  - j. perahu ketinting.
- (4) DAK Fisik Bidang Pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b mencakup:
- a. pembangunan panggung kesenian/pertunjukan;
  - b. pembangunan tempat ibadah;
  - c. pembuatan pergola;
  - d. pembuatan gazebo;
  - e. pemasangan lampu taman;
  - f. pembuatan pagar pembatas;
  - g. pembangunan gapura identitas;
  - h. pembangunan kios cinderamata;
  - i. pembangunan *hiker's shelter/hut*;
  - j. penataan lansekap;
  - k. pembangunan menara pandang;
  - l. pembangunan plaza pusat jajanan/kuliner;
  - m. pembuatan ruang ganti dan/atau toilet;
  - n. pembuatan tempat parkir;
  - o. pembuatan *boardwalk*;
  - p. pembuatan jalur pejalan kaki;
  - q. pembuatan rambu-rambu petunjuk arah di dalam kawasan daya tarik wisata;
  - r. pembuatan jalan dalam kawasan/jalan internal;
  - s. pengadaan alat komunikasi darurat;
  - t. pembuatan jalur sepeda; dan
  - u. pengadaan fasilitas kebersihan.

#### Pasal 4

- (1) Pengelolaan DAK Fisik Bidang Pariwisata yang diatur dalam Peraturan Menteri ini meliputi :
  - a. penilaian, pengalokasian, dan penyaluran;
  - b. perencanaan dan pelaksanaan teknis;
  - c. menu dan kegiatan; dan
  - d. pemantauan, evaluasi, dan pelaporan.
- (2) Pengelolaan DAK Fisik Bidang Pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan petunjuk operasional sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

#### Pasal 5

Petunjuk Operasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) digunakan sebagai acuan bagi Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam pengelolaan DAK Fisik Bidang Pariwisata.

#### Pasal 6

- (1) Pemerintah Daerah menyampaikan laporan pelaksanaan DAK Fisik Bidang Pariwisata secara berkala kepada Menteri, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional, Menteri Keuangan, dan Menteri Dalam Negeri.
- (2) Laporan pelaksanaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. pelaksanaan kegiatan; dan
  - b. penyerapan dana dan capaian keluaran kegiatan.

#### Pasal 7

- (1) Menteri melakukan pemantauan dan evaluasi pelaksanaan terhadap pengelolaan kegiatan dan capaian keluaran, serta dampak dan manfaat pelaksanaan kegiatan DAK Fisik Bidang Pariwisata.

- (2) Hasil pemantauan dan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengalokasian DAK Fisik Bidang Pariwisata pada tahun berikutnya.

#### Pasal 8

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Pariwisata Nomor 5 Tahun 2019 tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

#### Pasal 9

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.



Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 16 April 2020

MENTERI PARIWISATA DAN  
EKONOMI KREATIF/KEPALA BADAN  
PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF  
REPUBLIK INDONESIA,

Ttd.

WISHNUTAMA KUSUBANDIO

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 22 April 2020

DIREKTUR JENDERAL  
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN  
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

Ttd.

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2020 NOMOR 391

Salinan sesuai dengan aslinya

Kepala Biro Umum dan Hukum,

  
  
DESSY RUHATI

NIP. 19681103 199403 2 001

LAMPIRAN  
PERATURAN MENTERI PARIWISATA  
DAN EKONOMI KREATIF/KEPALA  
BADAN PARIWISATA DAN  
EKONOMI KREATIF REPUBLIK  
INDONESIA  
NOMOR 7 TAHUN 2020  
TENTANG  
PETUNJUK OPERASIONAL  
PENGELOLAAN DANA ALOKASI  
KHUSUS FISIK BIDANG  
PARIWISATA

PETUNJUK OPERASIONAL  
PENGELOLAAN DAK FISIK BIDANG PARIWISATA

BAB I  
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sarana dan prasarana merupakan salah satu indikator penting dalam pengembangan pariwisata. Kelengkapan sarana dan prasarana tersebut akan ikut menentukan keberhasilan suatu daerah menjadi daerah tujuan wisata. Sesuai dengan Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan, secara normatif memberikan batasan, bahwa Pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah, dan Pemerintah Daerah. Dalam upaya mendukung pembangunan fasilitas penunjang pariwisata di tiap kawasan pariwisata nasional dan pelaksanaan kebijakan di bidang pembangunan, perintisan Daya Tarik Wisata dalam rangka pertumbuhan destinasi pariwisata nasional dan pengembangan daerah serta peningkatan kualitas daya saing pariwisata, Kementerian Pariwisata memiliki andil penuh dalam pembangunan kawasan yang memiliki daya tarik wisata. Petunjuk mengenai pembangunan fasilitas pendukung pariwisata lebih rinci diuraikan dalam Petunjuk Operasional yang mengatur berbagai kegiatan serta norma pembangunan, standar pembangunan, prosedur pembangunan, dan kriteria pembangunan yang menjadi landasan pelaksanaan kegiatan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata di daerah.

## B. Tujuan dan Sasaran

DAK Fisik Bidang Pariwisata diberikan dengan tujuan dan sasaran sebagai berikut :

1. meningkatnya jumlah dan kualitas infrastruktur pendukung aksesibilitas pariwisata di destinasi pariwisata prioritas nasional;
2. meningkatnya kualitas dan kuantitas Amenitas Pariwisata di destinasi pariwisata prioritas nasional; dan
3. meningkatnya kualitas Daya Tarik Wisata di destinasi pariwisata prioritas nasional.

## C. Ruang Lingkup

Ruang Lingkup dalam Petunjuk Operasional ini meliputi:

1. penilaian, pengalokasian dan penyaluran;
2. perencanaan dan pelaksanaan teknis;
3. menu dan kegiatan; dan
4. pemantauan, evaluasi, dan pelaporan.

## BAB II

### PENILAIAN, PENGALOKASIAN, DAN PENYALURAN

#### A. Penilaian

Penilaian awal dilakukan melalui Aplikasi KRISNA oleh Kementerian, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, dan Kementerian Keuangan dengan memperhatikan tugas dan kewenangan masing-masing Kementerian/Lembaga. Penilaian awal meliputi :

1. kesesuaian target *output* dan lokasi prioritas kegiatan per bidang/subbidang terhadap pencapaian prioritas nasional;
2. penilaian teknis terhadap kesesuaian nomenklatur kegiatan, target *output*, harga satuan, dan lokasi prioritas terhadap pencapaian target sektor; dan
3. menilai kesesuaian kewajaran nilai usulan kegiatan dan indeks kemahalan konstruksi.

Selanjutnya, dilakukan proses sinkronisasi dan harmonisasi pemerintah pusat dan Pemerintah Daerah untuk mendiskusikan hasil penilaian awal DAK Fisik Bidang pariwisata. Setelah itu dilakukan penilaian akhir berdasarkan hasil proses sinkronisasi dan harmonisasi oleh Kementerian, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, dan Kementerian Keuangan. Semua hasil proses sinkronisasi dan harmonisasi serta penilaian akhir akan dituangkan dalam aplikasi KRISNA.

Penilaian DAK Fisik Bidang Pariwisata dilakukan dengan memperhatikan kriteria sebagai berikut:

1. Kriteria Utama
  - a. Termasuk ke dalam 10 (sepuluh) Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP), 88 (delapan puluh delapan) KSPN dan 222 KPPN sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional (RIPPARNAS) beserta kabupaten/kota hasil pemekaran yang masuk dalam wilayah KPPN dan KSPN .
  - b. Daerah yang memiliki Organisasi Perangkat Daerah (OPD) dengan nomenklatur Pariwisata, memiliki tugas dan fungsi pengembangan pariwisata dan telah ditetapkan melalui Peraturan Daerah.

- c. Ketersediaan lahan yang dibuktikan dengan melampirkan dokumen berupa sertifikat lahan dari Badan Pertanahan Nasional (BPN) milik OPD pengusul/surat perjanjian pelepasan tanah/surat perjanjian hibah lokasi yang akan dibangun/surat keterangan izin membangun dari kepala daerah (Gubernur/Bupati/WaliKota) atau MOU dengan Kementerian/Lembaga untuk usulan lokasi yang berada di area yang menjadi kewenangan sektor lain (contoh: area konservasi, cagar budaya, dll) harus mendapat ijin secara tertulis dari instansi terkait (contoh: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan atau Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan). Lahan dimaksud "*Clean and Clear*" merupakan syarat mutlak untuk seluruh menu DAK Fisik Penugasan Bidang Pariwisata.
2. Kriteria Tambahan
- a. Daerah yang telah memiliki Peraturan Daerah terkait Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota (RIPPARPROV/RIPPARKAB/RIPPARKOT) sebagai bentuk komitmen daerah dalam pengembangan pariwisata daerah;
  - b. RIPPARPROV/RIPPARKAB/RIPPARKOT merupakan pedoman perencanaan pembangunan kepariwisataan tingkat provinsi dan kabupaten/kota yang memuat potensi dan permasalahan pembangunan kepariwisataan, isu-isu strategis serta rencana pembangunan perwilayahan pariwisata. Oleh karena itu Daya Tarik Wisata yang diusulkan harus sesuai dengan arah kebijakan perwilayahan kepariwisataan yang terdapat dalam dokumen RIPPARPROV/RIPPARKAB/RIPPARKOT.
  - c. Daerah yang telah memiliki dokumen *Masterplan* Kawasan Pariwisata atau DED (*Detail Engineering Design*) daya tarik wisata;
  - d. keunggulan Daya Tarik Wisata, baik alam, budaya dan buatan yang tercantum dalam RIPPARPROV/RIPPARKAB/RIPPARKOT;
  - e. Ketersediaan dan kondisi aksesibilitas (jalan, bandara dan dermaga);
  - f. Jumlah kunjungan wisatawan mancanegara dan wisatawan nusantara ke provinsi/kabupaten/kota 3 (tiga) tahun terakhir;
  - g. Proporsi anggaran belanja APBD untuk sektor pariwisata terhadap total APBD 3 (tiga) tahun terakhir;
  - h. Laporan DAK Fisik Bidang Pariwisata 2 (dua) tahun terakhir;
  - i. Kesesuaian lokasi dengan Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi/Kabupaten/Kota;



- j. Rencana pengelolaan output DAK Fisik Bidang Pariwisata melalui dokumen rencana pengelolaan;
- k. Surat kesanggupan pemeliharaan dan pengelolaan aset DAK Fisik Bidang Pariwisata dari Gubernur/Bupati/Walikota yang bermaterai; dan
- l. Sertifikat lahan dari Badan Pertanahan Nasional (BPN) milik OPD pengusul/surat perjanjian pelepasan tanah/surat perjanjian hibah lokasi yang akan dibangun/surat keterangan izin membangun dari kepala daerah (Gubernur/Bupati/Walikota) atau *memorandum of understanding* dengan Kementerian/Lembaga untuk usulan lokasi yang berada di area yang menjadi kewenangan sektor lain;

Usulan pendanaan kegiatan DAK Fisik Bidang Pariwisata mengacu kepada standar biaya sebagaimana diatur dalam Petunjuk Operasional ini. Standar biaya tersebut merupakan angka dasar yang menjadi acuan perhitungan untuk wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya. Standar biaya tersebut termasuk biaya lainnya yang timbul akibat pembangunan konstruksi yang memperhatikan aspek kearifan lokal ataupun desain khusus.

Dalam hal Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) di daerah lain lebih tinggi dari petunjuk operasional ini maka daerah harus melampirkan dokumen kelengkapan yaitu standar kemahalan harga yang ditetapkan oleh Peraturan Gubernur/Bupati/Walikota, rincian anggaran biaya yang disahkan oleh dinas yang mengurus urusan Pemerintah Daerah bidang pekerjaan umum, dan surat pernyataan tanggung jawab Gubernur/Bupati/Walikota tentang kemahalan harga di daerah.

## B. Pengalokasian

Mekanisme pengalokasian DAK Fisik Bidang Pariwisata, mengacu kepada mekanisme pengalokasian DAK yang ditetapkan oleh Kementerian Keuangan. Secara umum, mekanisme pengalokasian DAK didasarkan pada usulan daerah yang telah diverifikasi dan dinilai kelayakannya oleh:

1. Kementerian Pariwisata : terkait data teknis usulan DAK, target *output* kegiatan dan standar biaya yang telah ditetapkan;
2. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional : terkait skala prioritas per bidang/subbidang mengacu pada data teknis Usulan

DAK dan lokasi prioritas yang mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional (RIPPARNAS) dan Rencana Kerja Pemerintah (RKP); dan

3. Kementerian Keuangan : sesuai dengan satuan biaya, indeks kemahalan konstruksi dan kinerja penyerapan DAK dan tingkat capaian output fisik tahun sebelumnya.

Total kebutuhan dana sementara yang dihasilkan kemudian disesuaikan dengan pagu DAK Khusus Fisik Rencana Anggaran Pengeluaran dan Belanja Negara (RAPBN) berdasarkan pertimbangan Dewan Perwakilan Daerah (DPD) kepada Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) terkait dengan kebijakan DAK Khusus Fisik dalam RUU APBN (Panja Transfer ke Daerah dan Dana Desa). Selanjutnya dilakukan pembahasan mengenai RUU APBN oleh DPR dan penetapan pagu alokasi DAK Khusus Fisik per bidang dan alokasi DAK Khusus Fisik per daerah.

#### C. Penyaluran

DAK Fisik Bidang Pariwisata disalurkan melalui mekanisme transfer sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

### BAB III

#### PERENCANAAN DAN PELAKSANAAN TEKNIS

##### A. Perencanaan

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, Kementerian melakukan sinkronisasi dan harmonisasi dengan Daerah untuk mencapai target pembangunan nasional.

Perencanaan dan penganggaran DAK Fisik Bidang Pariwisata dilakukan dengan menjalankan proses yang akuntabel, transparan, efektif, dan efisien melalui tahapan sebagai berikut :

###### 1. Usulan Pendanaan

DAK Fisik Bidang Pariwisata yang harus disiapkan oleh Pemerintah Daerah merupakan penyusunan dan pengisian usulan pendanaan DAK Fisik Bidang Pariwisata dan dilengkapi dengan data pendukung yang diperlukan.

###### 2. Rencana Penggunaan

Setelah alokasi DAK ditetapkan oleh Pemerintah Pusat, Kepala OPD Provinsi dan Kepala OPD Kabupaten/Kota menyiapkan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) untuk DAK Fisik Bidang Pariwisata, untuk selanjutnya ditetapkan dalam Peraturan Daerah tentang Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD).

##### B. Pelaksanaan Teknis

###### 1. Pelaksanaan

OPD penerima DAK wajib menyesuaikan rencana kegiatan (RK) setelah pagu alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata ditetapkan melalui Aplikasi KRISNA. Penyesuaian rencana kegiatan dilakukan dengan mengacu kepada :

- a. Dokumen usulan DAK Fisik Bidang Pariwisata;
- b. Hasil Penilaian Usulan DAK Fisik Bidang Pariwisata;
- c. Hasil Sinkronisasi dan Harmonisasi Usulan DAK Fisik Bidang Pariwisata;

- d. Alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata yang disampaikan melalui portal (*website*) Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan atau yang tercantum dalam Peraturan Presiden mengenai Rincian APBN.

Penyusunan usulan rencana kegiatan dimaksud dilakukan oleh OPD setelah berkoordinasi dengan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) dan dibahas bersama dengan Kementerian Pariwisata untuk dimintakan persetujuan. Dalam hal persetujuan dimaksud Kementerian Pariwisata berkoordinasi dengan Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS).

## 2. Perubahan/revisi

Mekanisme tata cara revisi DAK Fisik Bidang Pariwisata dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Peraturan Presiden Nomor 88 Tahun 2019 tentang Petunjuk Teknis Dana Alokasi Khusus Fisik Tahun Anggaran 2020 dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## BAB IV

### KRITERIA TEKNIS KEGIATAN DAK FISIK BIDANG PARIWISATA

DAK Fisik Bidang Pariwisata diarahkan pada kegiatan pembangunan sarana dan prasarana aksesibilitas, amenitas, dan atraksi secara terintegrasi di dalam kawasan pariwisata yang menjadi prioritas nasional yang diharapkan dapat menciptakan kenyamanan, kemudahan, keamanan, dan keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan wisata dan dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara dan wisatawan nusantara. Kegiatan DAK Fisik Bidang Pariwisata dilaksanakan dengan mengacu pada kriteria teknis dalam pedoman pelaksanaan secara lebih rinci yang menggambarkan mengenai norma pembangunan, standar pembangunan, prosedur pembangunan, kriteria pembangunan, dan standar biaya. Berikut kriteria teknis masing-masing kegiatan.

#### A. PEMBANGUNAN AMENITAS KAWASAN PARIWISATA

##### **1. Pembangunan Pusat Informasi Pariwisata/TIC dan Perlengkapannya**

###### a. Konsep Dasar

Konsep dasar pembangunan Pusat Informasi Wisata/TIC adalah menyediakan fasilitas layanan informasi pariwisata yang akurat dan terbaru (*update*) kepada siapa saja yang membutuhkan. Seiring dengan perkembangan kebutuhan dan kemajuan zaman, maka fungsi Pusat Informasi Wisata/TIC dapat menjadi tempat melakukan promosi bagi sebuah destinasi dalam meningkatkan jumlah kunjungan dan lama tinggal wisatawan yang berkunjung.

###### b. Fungsi dan Manfaat

Fungsi dan Manfaat Pusat Informasi Wisata/TIC adalah antara lain:

- 1) Promosi, Pusat Informasi Wisata/TIC berperan aktif dalam mendatangkan pengunjung ke sebuah destinasi dengan cara melakukan promosi, serta meningkatkan lama tinggal dan jumlah pengeluaran wisatawan;
- 2) *Travel Advice and Support*, Pusat Informasi Wisata/TIC berperan aktif dalam menyampaikan informasi yang terkait dengan pariwisata di sebuah destinasi, seperti: Atraksi, Amenitas, Aksesibilitas, dan Aktivitas Wisata; dan



- 3) Edukasi, Pusat Informasi Wisata/TIC berperan aktif mengedukasi wisatawan tentang nilai-nilai kearifan lokal dan adat istiadat yang berlaku di daerah tersebut.

c. Kriteria Penempatan Lokasi Pusat Informasi Wisata/TIC

Pemerintah Daerah diperbolehkan memilih jenis Pusat Informasi Wisata/TIC yang sesuai dengan kemampuan dan yang paling merepresentasikan daerah masing-masing. Berikut ini jenis Pusat Informasi Wisata/TIC berdasarkan penempatan lokasi bangunan.

- 1) Pusat Informasi Wisata/TIC yang terletak di Pusat Kota, lokasi yang dipilih harus strategis dan mudah dijangkau oleh pengunjung, disarankan dipilih lokasi yang aksesibilitasnya mudah dicapai, baik menggunakan transportasi umum maupun transportasi pribadi;
- 2) Pusat Informasi Wisata/TIC yang terletak di Tempat Kedatangan, lokasi yang dipilih di tempat kedatangan seperti: terminal bus, bandara, stasiun, maupun pelabuhan, harus strategis, mudah dilihat, dan mudah dicapai oleh pengunjung; dan
- 3) Pusat Informasi Wisata/TIC yang terletak di Daya Tarik Wisata, lokasi yang dipilih di dalam Kawasan Daya Tarik Wisata harus strategis, mudah dilihat, dan mudah dicapai oleh pengunjung.

d. Ketentuan Teknis dan Kriteria Desain Pusat Informasi Wisata/TIC

- 1) Standar Dimensi Pusat Informasi Wisata/TIC, luas bangunan tidak lebih dari 80 (delapan puluh) meter<sup>2</sup>.
- 2) Pengelola
  - a) Manajerial;
  - b) Staf, yang mampu berkomunikasi dengan baik dan memiliki kemampuan berbahasa asing, minimal Bahasa Inggris; dan
  - c) Pramু ruang.
- 3) Sarana dan Prasarana
  - a) Telepon (*fixed line*);
  - b) Faks;
  - c) Internet;
  - d) Komputer;
  - e) *Printer*;
  - f) *Scanner*;
  - g) Meja;

- h) Kursi/Sofa;
- i) Materi Promosi Pariwisata;
- j) Peta;
- k) Peralatan Keamanan;
- l) Instalasi listrik; dan
- m) Peralatan Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) dan Alat Pemadam Api Ringan (APAR).

4) Interior Design

a) *Entrance* dan *Lobby*, merupakan area pintu masuk dan ruang tunggu pengunjung hendaknya memenuhi persyaratan antara lain sebagai berikut:

- (1) Memiliki 2 (dua) pintu masuk (*double doors*)
- (2) Pintu masuk dan *lobby* hendaknya memiliki ukuran yang cukup luas untuk memberi ruang gerak lebih kepada pengunjung. Apabila memungkinkan hendaknya pintu yang digunakan adalah jenis pintu dua (*double doors*), hal ini untuk mengantisipasi banyaknya jumlah pengunjung yang datang. Desain ruangan dibuat nyaman dengan hiasan yang mencerminkan kearifan lokal.
- (3) Terdapat tulisan Selamat Datang (*welcome*);
- (4) Papan rambu arah petunjuk ruangan; dan
- (5) Fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan lansia.

b) *Service Desk*, merupakan area pelayanan informasi bagi pengunjung hendaknya memenuhi persyaratan antara lain sebagai berikut:

- (1) memiliki meja layanan yang menghadap ke arah pintu masuk, paling sedikit 2 (dua) buah dengan 1 (satu) buah kursi untuk staf pengelola dan 2 (dua) buah kursi untuk pengunjung;
- (2) memiliki sarana pendukung seperti telepon dan komputer yang terhubung dengan internet; dan
- (3) interior ruangan dirancang dengan komposisi warna yang hangat dan netral serta mencerminkan kearifan lokal.

c) Area Informasi, pada area ini pengunjung dapat mencari informasi melalui brosur dan materi cetak maupun elektronik secara mandiri. Area informasi dapat disatukan dengan ruang tunggu pengunjung, hendaknya memenuhi persyaratan antara lain sebagai berikut:

- (1) memiliki rak untuk memasang dan meletakkan peta, brosur, dan materi promosi cetak yang jumlahnya sesuai dengan kebutuhan. Brosur atau materi cetak terpisah sesuai dengan klasifikasi masing-masing, misalnya hotel, transportasi, serta atraksi wisata dan aktivitas wisata. Setiap bagian diberi penanda sesuai dengan klasifikasinya masing-masing dan dibuat dalam 2 (dua) bahasa, Bahasa Indonesia dan Bahasa Inggris, untuk memudahkan pengunjung memperoleh informasi dan mengantisipasi datangnya pengunjung asing;
- (2) memiliki display informasi elektronik, dapat berupa TV ataupun komputer yang dilengkapi dengan petunjuk pemakaian untuk masing-masing unit. Display informasi ini bisa dilengkapi pula dengan kelengkapan materi promosi elektronik (CD dan/atau DVD mengenai atraksi wisata, peta, dan fasilitas wisata seperti hotel, transportasi, dan lain-lain). Jenis materi promosi elektronik bisa juga menggunakan data yang telah disimpan dalam memori komputer, untuk TV hendaknya dilengkapi dengan sarana pemutar CD dan/atau DVD guna memudahkan pengunjung untuk memperoleh informasi; dan
- (3) memiliki fasilitas dan akses internet berupa jaringan internet pita lebar berbasis Asymmetric Digital Subscriber Line (ADSL) atau 3G.

d) *Lounge Pengunjung*

Merupakan tempat bagi pengunjung untuk duduk, membaca, dan bersantai, didukung oleh kursi dengan sandaran tangan, bangku, dan/atau sofa, serta meja. Ruang tamu pengunjung disarankan tidak terlalu dekat dengan area yang banyak dilalui orang seperti pintu masuk utama atau meja pelayanan untuk mempermudah alur pengunjung yang melalui ruangan. Area ini bisa disatukan dengan area informasi apabila diperlukan, hendaknya memenuhi persyaratan antara lain sebagai berikut:

- (1) memiliki minimal 2 (dua) sofa dan 1 (satu) meja; dan
- (2) memiliki fasilitas dan akses internet.

e) Kantor Administrasi dan Ruang Penyimpanan

Kantor Administrasi merupakan kantor pengelola, yang jumlah dan besarnya menyesuaikan dengan kebutuhan dan jumlah staf pengelola disertai fasilitas kantor seperti telepon, meja, kursi, komputer, dan internet. Ruang penyimpanan digunakan sebagai tempat penyimpanan persediaan brosur serta barang lainnya.

f) Toilet

Pusat Informasi Pariwisata/TIC disarankan memiliki toilet yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan dipisahkan sesuai jenis kelamin (pria dan wanita) serta pengguna (pengunjung dan pengelola).

g) Papan Petunjuk Lokasi

Pusat Informasi Wisata/TIC disarankan mencantumkan logo “i” (Informasi) disertai tulisan “*Tourism Information Center*” atau “*Tourist Information Center*” dan logo *Wonderful Indonesia*. Tulisan ditulis dengan huruf jelas dan mudah dibaca, papan penunjuk lokasi dapat pula dibuat menggunakan unsur tradisional yang menjadi ciri khas masing-masing daerah. Ukuran papan petunjuk disarankan proporsional dengan lokasi penempatan, menarik, mudah terlihat, dan tidak terhalang apapun.

5) Eksterior Design

a) Arsitektur

Desain eksterior dari Pusat Informasi Wisata/TIC harus menggambarkan lingkungan dan kearifan lokal. Contohnya, di area perkotaan menggunakan ruang modern, sedangkan di area pedesaan didesain dengan bangunan rendah yang merefleksikan elemen-elemen arsitektur masyarakat lokal.

b) Konstruksi

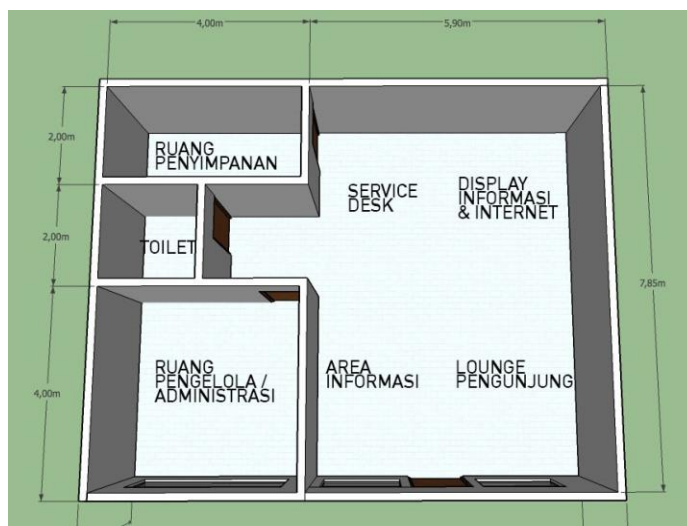
Material yang digunakan untuk membangun bangunan Pusat Informasi Wisata/TIC harus selaras dengan lingkungan sekitar. Untuk area perkotaan lebih cocok menggunakan bangunan beton dan batu bata sedangkan di area pedesaan lebih cocok menggunakan material alami seperti kayu dan batu.

c) Aksesibilitas

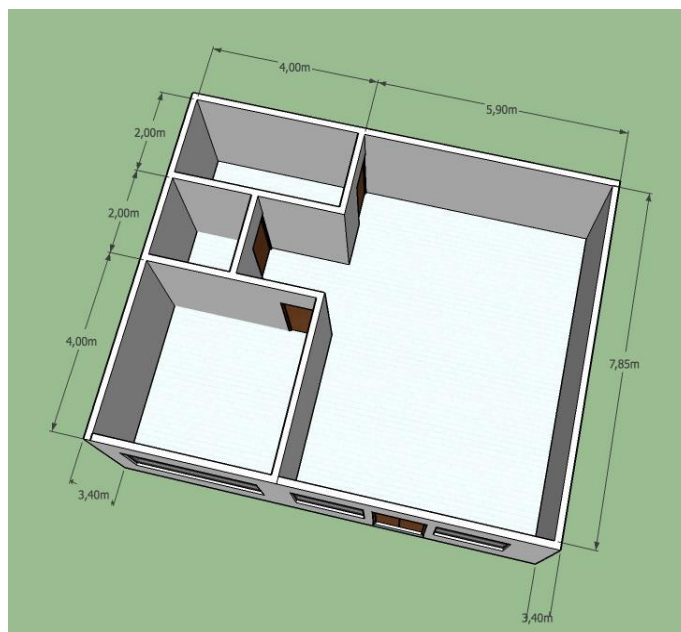
Bangunan Pusat Informasi Wisata/TIC harus mudah diakses untuk lalu lintas pejalan kaki dan kendaraan bermotor (mobil, bus atau sepeda motor) dengan dilengkapi jalan akses bagi pejalan kaki dan area parkir. Aksesibilitas harus mempertimbangkan kebutuhan bagi penyandang disabilitas, seperti menyediakan jalan khusus bagi lansia dan pengguna kursi roda.

e. Panduan Perancangan Pusat Informasi Wisata/TIC

Berikut ini adalah panduan visual perancangan TIC:

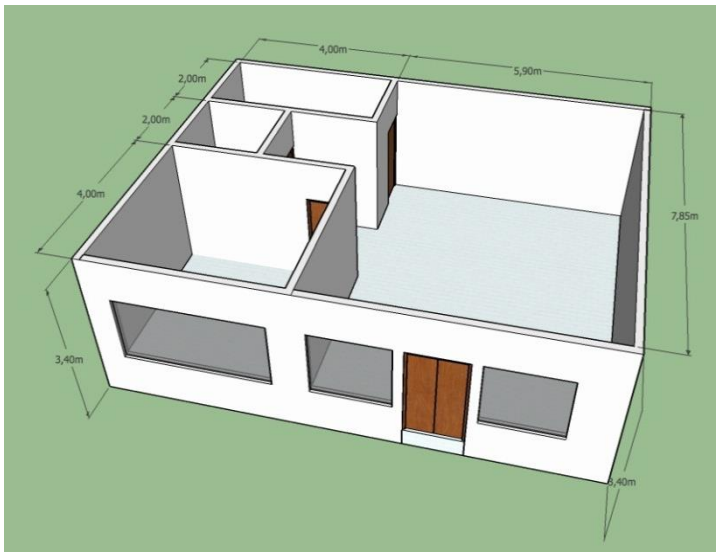


Panduan Visual Perancangan TIC (1)



Panduan Visual Perancangan TIC (2)





Panduan Visual Perancangan TIC (3)

f. Standar Biaya Pembangunan Pusat Informasi Wisata/TIC

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pembangunan TIC:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1.	Pusat Informasi Wisata /TIC	5.208.763	4.488.995	m <sup>2</sup>

Satuan per unit bangunan Pusat Informasi Wisata/TIC sebesar:  
Rp. 416,701,079.73

Biaya Perlengkapan Pusat Informasi Wisata/TIC sebesar :  
Rp. 23.500.000,00

- |   |               |
|---|---------------|
| 1. Meja/Counter Layanan (T60xP150xL90 cm) | Rp. 3.000.000 |
| 2. Rak Materi Promosi                     | Rp. 1.000.000 |
| 3. TV LED 42"                             | Rp. 8.000.000 |
| 4. Komputer                               | Rp. 5.000.000 |
| 5. Printer                                | Rp. 750.000   |
| 6. Scanner                                | Rp. 750.000   |
| 7. Set Sofa                               | Rp. 5.000.000 |

2. Pembangunan Dermaga Wisata

a. Prinsip dan Kaidah Dermaga Wisata

Dermaga di sebuah kawasan pariwisata mendukung pergerakan wisatawan dari wilayah asal wisatawan ke kawasan pariwisata

maupun pergerakan di dalam kawasan pariwisata. Dalam membangun dermaga di kawasan pariwisata perlu memperhatikan prinsip dan kaidah dalam rangka tercapainya tujuan desain, antara lain:

1) Pemenuhan aspek fungsional

Dermaga adalah fasilitas yang dibangun untuk keperluan kelancaran berbagai aktivitas penyeberangan. Di kawasan pariwisata, dermaga berfungsi untuk memudahkan wisatawan menjangkau atraksi wisata dan sebagai fasilitas pendukung aktivitas masyarakat. Untuk memenuhi aspek fungsional tersebut, pembangunan dermaga harus memenuhi persyaratan dari rancangan dermaga di kawasan pariwisata, baik dari segi dimensi, struktur maupun tata letak.

2) Pemenuhan nilai estetika

Sebuah dermaga kiranya juga memiliki nilai estetika. Nilai estetika mampu menyenangkan secara visual yang pada akhirnya menghasilkan apresiasi yang baik. Wujud estetika akan tampak pada keharmonian yang teraplikasikan dalam pembuatan desain dermaga. Nilai estetika tidak terlepas dari budaya yang berkembang di kawasan tersebut. Oleh karena itu desain dermaga di kawasan pariwisata kiranya memperhatikan nilai budaya masyarakat sehingga unsur estetika dapat dinikmati oleh wisatawan yang datang.

3) Pemenuhan prinsip ekonomis

Pembangunan dermaga di kawasan pariwisata seyogyanya mampu memenuhi prinsip ekonomis yaitu dikonstruksikan dengan cara yang mudah, kuat dan biaya yang efisien.

4) Terpenuhinya persyaratan kelestarian lingkungan

Dalam perencanaan pembangunan dermaga sebagai bagian dari pelabuhan, dokumen tentang Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) harus dipersiapkan.

5) Terpenuhinya prosedur keselamatan dan keamanan

Untuk memenuhi unsur keselamatan dan keamanan maka rancangan dermaga di kawasan pariwisata harus memperhatikan hal-hal berikut ini :

- a) dimensi dermaga yang ditentukan oleh jenis, ukuran dan jumlah kapal yang menggunakannya;

- b) daerah perairan di sekelilingnya harus tenang, dan tidak mudah mengalami pendangkalan;
- c) ditempatkan pada daerah yang tidak terhalang angin pada saat kapal memasuki atau meninggalkan dermaga;
- d) ditempatkan pada daerah yang memungkinkan kapal dapat beroperasi dengan lancar;
- e) lokasi dermaga harus berada dalam koordinasi dengan rencana pemanfaatan lahan untuk area-area di sekelilingnya;
- f) dermaga harus ditempatkan pada area dengan akses lalu lintas darat dan fasilitas penyimpanan yang baik;
- g) dermaga harus dikonstruksikan dengan cara yang mudah, kuat dan biaya yang efisien; dan
- h) lokasi dermaga harus memungkinkan untuk pertumbuhan dan perkembangan lebih lanjut.

b. Tata Cara Koordinasi Pembangunan Dermaga Wisata di Kawasan Pariwisata

Pembangunan dermaga termasuk ke dalam pembangunan pelabuhan khusus. Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang dibangun dan dijalankan untuk menunjang kegiatan yang bersifat khusus dan pada umumnya untuk kepentingan individu atau kelompok tertentu. Hal yang perlu diperhatikan antara lain:

- 1) Izin penetapan lokasi dermaga wisata khusus
  - a) Persyaratan administrasi:
    - (1) Surat permohonan perusahaan yang bersangkutan;
    - (2) Rekomendasi dari Badan Perencanaan Pembangunan Kota/Kabupaten tentang *advice planning*/Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW); dan
    - (3) Rekomendasi dari Badan Pengendalian Dampak Lingkungan (BAPEDAL) tentang persetujuan Upaya Pengelolaan Lingkungan dan Upaya Pemantauan Lingkungan (UPL/UKL) atau AMDAL kegiatan pelabuhan khusus dan reklamasi pantai (jika ada).
  - b) Data perusahaan/koperasi (badan hukum):
    - (1) Fotokopi akte pendirian perusahaan;
    - (2) Fotokopi NPWP; dan
    - (3) Surat izin usaha pokok.

- c) Tanda bukti persewaan atau kepemilikan lahan (pembebasan lahan);
  - d) Letak lokasi yang disusulkan dilengkapi dengan koordinat geografis sesuai dengan peta laut;
  - e) Ringkasan rencana kegiatan/proposal yang mencakup mengenai studi kelayakan dari aspek keamanan dan keselamatan pelayaran yang meliputi alur, kolam, rencana penempatan sarana bantu navigasi pelayaran, rencana arus kunjungan kapal serta kelayakan ekonomis dan teknis operasional yang meliputi rencana volume bongkar muat bahan baku, peralatan penunjang, hasil produksi dan turun naik penumpang, perlunya Pelsus serta rencana induk Pelsus sesuai dengan peruntukan tata ruang; dan
  - f) Hasil survei yang meliputi *hidro-oceanografi* (pasang surut, gelombang, kedalaman dan arus) topografi lapangan berkaitan dengan aspek keamanan dan keselamatan pelayaran serta kelayakan ekonomis dan teknis oleh Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten/Kota.
- 2) Izin pembangunan dermaga wisata khusus
- a) Persyaratan administrasi:
    - i. Surat permohonan;
    - ii. Fotokopi izin penetapan lokasi pelabuhan/dermaga khusus; dan
    - iii. Fotokopi persetujuan PMA/PMDN.
  - b) Persyaratan teknis:
    - i. Rencana Induk Pelabuhan/*layout* pelabuhan; dan
    - ii. Rancang bangun dan rekayasa terinci meliputi perhitungan konstruksi, spesifikasi, teknis, metode pelaksanaan pembangunan, tahap dan jadwal pembangunan, gambar tata letak fasilitas dermaga, gambar konstruksi bangunan (denah, tampak dan potongan), gambar rencana pengerukan dan reklamasi serta areal pembuangan lumpur (dalam hal ada pekerjaan pengerukan/reklamasi).
  - c) Hasil survei pelabuhan yang meliputi:
    - (1) Kondisi hidro-oceanografi (pasang surut, gelombang kedalaman, arus, kadar salinasi dan kadar sedimen);
    - (2) Topografi (garis kontur disekitar dermaga); dan

- (3) Kondisi tanah (jenis dan karakteristik lapisan tanah).
- d) Hasil kajian keselamatan pelayaran meliputi rencana penempatan sarana bantu navigasi pelayaran, alur pelayaran dan kolam pelabuhan;
- e) Batas-batas wilayah daratan dan perairan atau perairan dilengkapi dengan titik-titik koordinat geografis;
- f) Studi lingkungan yang telah disahkan oleh pejabat yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- g) Izin pengoperasian pelabuhan/dermaga khusus, persyaratan:
  - (1) Memiliki izin pembangunan pelabuhan khusus;
  - (2) Pembangunan pelabuhan telah selesai dilaksanakan sesuai dengan izin pembangunan;
  - (3) Memiliki sistem keamanan, ketertiban, dan keselamatan pelayaran yang telah direkomendasikan oleh pejabat;
  - (4) Laporan sistem pengelolaan dan pemantauan lingkungan selama masa pembangunan;
  - (5) Memiliki sistem dan prosedur layanan; dan
  - (6) Tersedia sumber daya manusia dibidang teknis pengoperasian pelabuhan yang dimiliki.

c. Kriteria Desain Dermaga Wisata di Kawasan Pariwisata

Desain struktur dermaga wisata di Kawasan pariwisata disusun dengan memperhatikan kondisi alam tertentu, tinjauan karakteristik kapal yang bersandar, dan tinjauan dimensi dermaga. Kondisi alam tertentu diperhatikan terkait perencanaan pembangunan dermaga wisata, misalnya pada kondisi pasang surut, kondisi arus perairan, kondisi angin, kondisi geologi/tanah, dan tinggi gelombang rencana. Dalam hal tinjauan dimensi dermaga, maka ditentukan berdasarkan panjang dan lebar dermaga, kedalaman kolam pelabuhan dan luas daerah pendukung operasinya. Hal ini untuk mengukur kemampuan pelabuhan dalam penanganan kapal. Ukuran dan bentuk konstruksi menentukan pula besar investasi yang diperlukan, sehingga penentuan yang tepat akan membantu operasioanl pelabuhan yang efisien.



d. Kriteria Penempatan Lokasi Pembangunan Dermaga Wisata di Kawasan Pariwisata

Pemilihan lokasi dermaga meliputi daerah pantai dan daratan. Penempatan lokasi pembangunan dermaga di kawasan pariwisata lokasi tergantung beberapa faktor seperti:

- 1) Kondisi tanah dan geologi;
- 2) Kedalaman dan luas perairan;
- 3) Perlindungan dermaga terhadap gelombang, arus dan sedimentasi;
- 4) Daratan yang cukup luas untuk menampung barang dan penumpang; dan
- 5) Jalan untuk transportasi. Daerah perairan ini harus terlindung dari gelombang, arus dan sedimen. Untuk itu beberapa dermaga dapat diletakkan di daerah terlindung seperti belakang pulau, di teluk, muara sungai/estuari. Daerah ini terlindung dari gelombang tapi tidak terhadap arus dan sedimentasi.

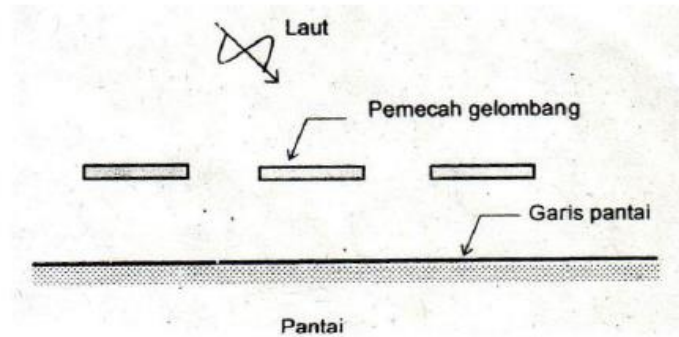
e. Ketentuan Teknis Standar Dermaga Wisata di Kawasan Pariwisata

Untuk di kawasan pariwisata, dermaga jenis *jetty* tergolong sesuai dalam mendukung aktivitas wisata di kawasan tersebut. Dermaga merupakan batas muka antara daratan dan perairan dimana kapal dapat bertambat, untuk tipe *jetty* dibangun cukup jauh menjorok ke arah laut dengan maksud agar ujung dermaga berada pada kedalaman yang cukup bagi kapal besar untuk merapat.

Struktur dermaga tipe *jetty* terdiri dari beberapa bagian untuk mendukung operasional di pelabuhan, yaitu:

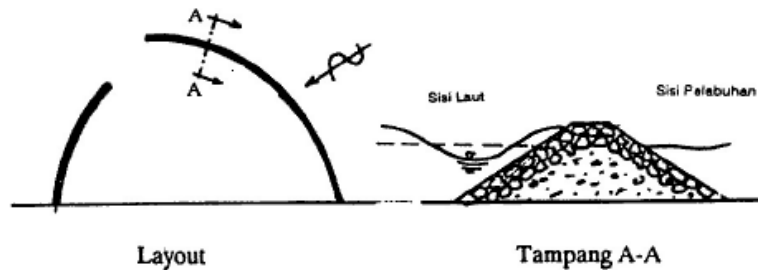
1) Pemecah gelombang air

Pemecah gelombang merupakan bangunan yang digunakan untuk melindungi daerah perairan pelabuhan dari gangguan gelombang air. Pemecah gelombang umumnya dibangun sejajar dengan garis pantai. Pemecah gelombang dibedakan menjadi dua, yaitu pemecah gelombang lepas pantai dan sambung pantai.



Gambar: Ilustrasi

### Pemecah Gelombang Lepas Pantai



Gambar: Ilustrasi Pemecah Gelombang Sambung Pantai

#### 2) Fasilitas bersandar (*berthing*)

Pada waktu kapal merapat ke dermaga masih memiliki kecepatan sehingga akan terjadi benturan antar kapal dan dermaga. Untuk itu maka disepanjang dermaga diberi bantalan yang berfungsi untuk menyerap energi benturan, bantalan ini disebut *fender*. Dalam perencanaan ini tidak dilakukan perhitungan *fender*.

#### 3) Fasilitas penambat (*mooring*)

Kapal yang merapat ke dermaga akan ditambatkan dengan menggunakan tali ke alat penambat, pengikatan ini dimaksudkan untuk menahan gerakan kapal yang disebabkan oleh angin, arus dan gelombang. Ada tiga macam alat penambat yaitu *bollard/ bitt*, *mooring buoy* dan *dolphin*. Kapal yang berlabuh ditambatkan ke dermaga dengan mengikat tali-tali ke alat penambat di bagian haluan, buritan dan badan kapal, tali-tali penambat diikatkan pada alat penambat yang disebut *bitt*, *bitt* dengan ukuran besar disebut dengan *bollard*. Kapal-kapal yang akan bongkar muat tidak selalu dapat merapat langsung ke dermaga karena dermaga sedang dipakai, diperbaiki atau lainnya sehingga kapal harus menunggu di luar dermaga dan berhenti. Apabila kapal berada di luar lindungan daerah pemecah gelombang maka kapal dapat membuang jangkarnya sendiri, tetapi di daerah luar gelombangnya tidak tenang

sehingga sebaiknya berhenti dan menunggu di daerah yang terlindung di daerah pemecah gelombang, akan tetapi dikarenakan keterbatasan wilayah maka kapal tidak dapat membuang jangkarnya karena akan mengganggu kapal lain. Maka diperlukan pelampung penambat/*mooring buoy* di daerah terlindung pemecah gelombang untuk membantu kapal berhenti. *Dolphin* digunakan untuk menambatkan kapal besar dan dapat untuk membantu kapal berputar. Dikarenakan *dolphin* berfungsi untuk menahan kapal maka khususnya *dolphin* penahan dilengkapi dengan *fender*.

f. Ketentuan Standar Dimensi Dermaga di Kawasan Pariwisata

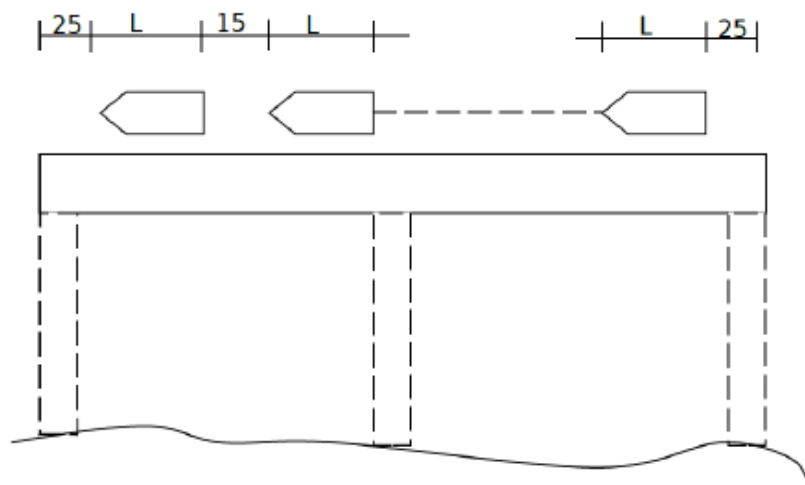
1) Panjang dermaga

Untuk menentukan panjang dermaga yang akan dibangun digunakan persamaan sebagai berikut:

$$nL + (n - 1) 15 \text{ m} + 50 \text{ m}$$

$n$  = Jumlah kapal rencana

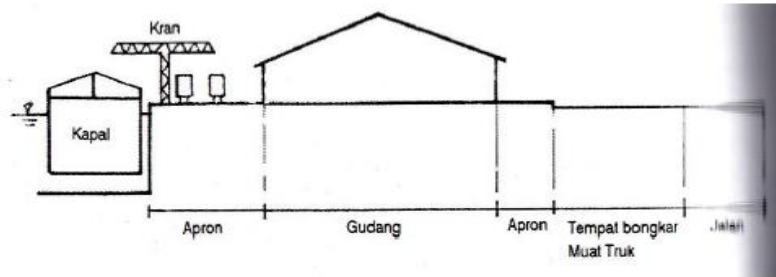
$L$  = Panjang kapal rencana



Gambar: Ilustrasi Panjang Dermaga

2) Lebar Dermaga

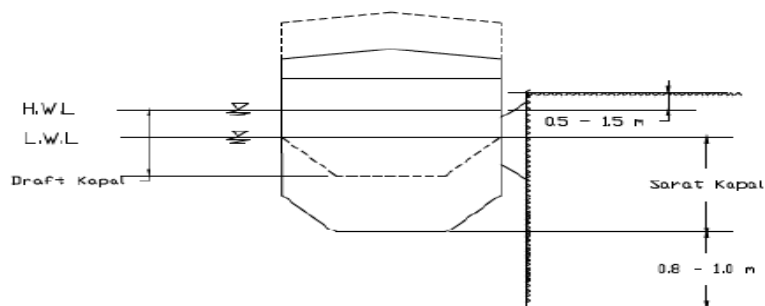
Dalam menentukan lebar suatu dermaga banyak ditentukan kegunaan dermaga tersebut, ditinjau dari jenis dan volume barang dan penumpang yang akan ditangani oleh dermaga tersebut. Untuk dermaga secara umum, biasanya lebar *apron* adalah antara 10 – 25 (sepuluh sampai dua puluh lima) meter, dengan lebar minimum 3 (tiga) meter dan lebar gudang minimal 60 (enam puluh) meter.



Gambar: Ilustrasi Lebar Dermaga

### 3) Kedalaman Dermaga

Pada umumnya kedalaman dari dasar kolam dermaga ditetapkan berdasarkan sarat maksimum (*maximum draft*) kapal yang bertambat ditambah jarak aman (*clearence*) sebesar 0,8 – 1 (nol koma delapan sampai satu) meter di bawah lunas kapal dan perbedaan pasang surut. Taraf dermaga ditetapkan antara 0,5 – 1,5 (nol koma lima sampai satu koma lima) meter di atas *high water level* (HWL) dengan memperhatikan ketinggian gelombang maksimum di depan dermaga.



Gambar: Ilustrasi Kedalaman Dermaga

- g. Ketentuan Teknis Standar Penempatan Dermaga di Kawasan Pariwisata
- Penempatan dermaga di kawasan pariwisata tergantung kepada tipe dermaga yang dipilih sesuai dengan karakter kawasan. Pola penempatan untuk setiap tipe dermaga adalah sebagai berikut:

#### a) Wharf

Dermaga yang letaknya di garis pantai serta sejajar dengan pantai. Wharf adalah bangunan dermaga yang menempel jadi satu dengan pantai dan umumnya menjadi satu dengan daratan, tanpa dihubungkan dengan suatu bangunan (jembatan). Jenis ini biasanya dipilih bila dasar pantai agak curam atau kedalaman air yang dalam, tidak terlalu jauh dari garis pantai. Wharf juga dapat berfungsi sebagai penahan tanah yang ada di belakangnya.



Gambar: Ilustrasi

#### Bentuk Dermaga Jenis Wharf

##### b) Pier

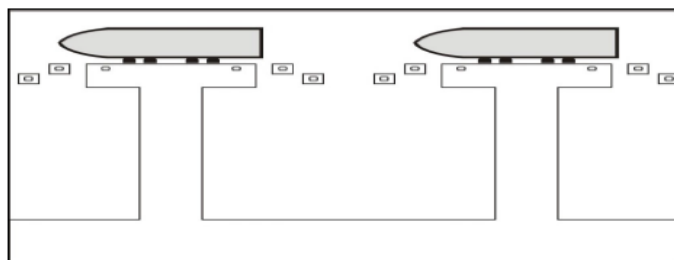
Dermaga jenis ini adalah dermaga yang berada pada garis pantai dan posisinya tegak lurus dengan garis pantai (berbentuk jari). Pier dapat digunakan pada satu sisi atau dua sisinya sehingga dapat digunakan untuk merapat lebih banyak kapal.



Gambar: Ilustrasi Bentuk Dermaga Jenis Pier

##### c) Jetty

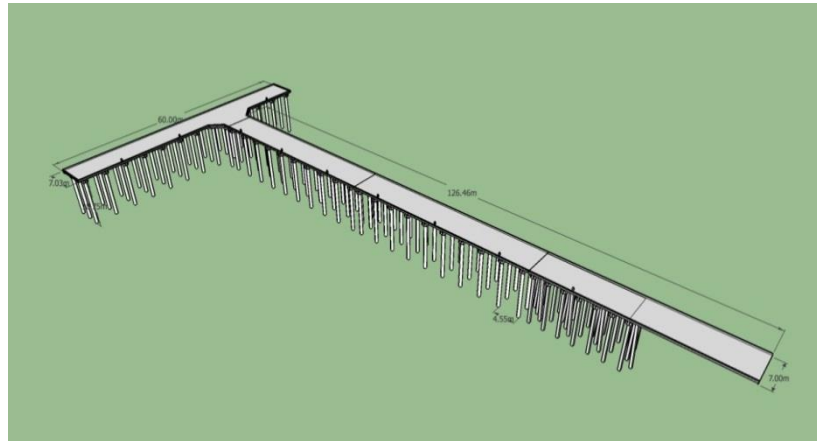
Dermaga yang menjorok ke laut sehingga sisi depannya berada pada kedalaman yang cukup untuk merapat kapal. Sisi muka jetty biasanya sejajar dengan pantai dan dihubungkan dengan daratan oleh jembatan yang membentuk sudut tegak lurus dengan jetty.



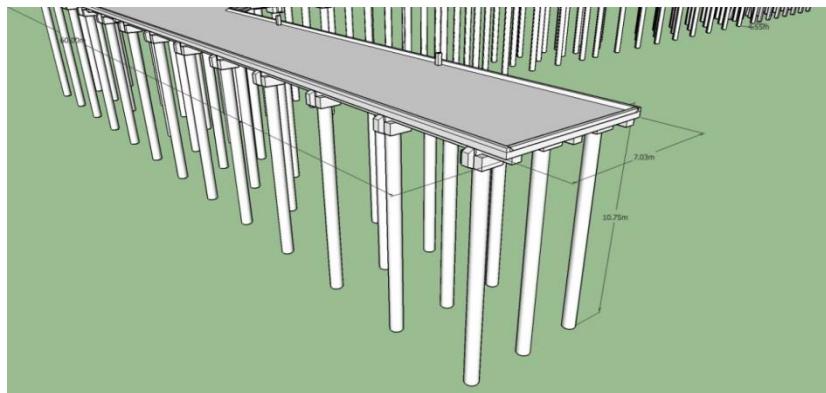
Gambar: Ilustrasi Bentuk Dermaga Jenis Jetty

h. Panduan Perancangan Dermaga Wisata

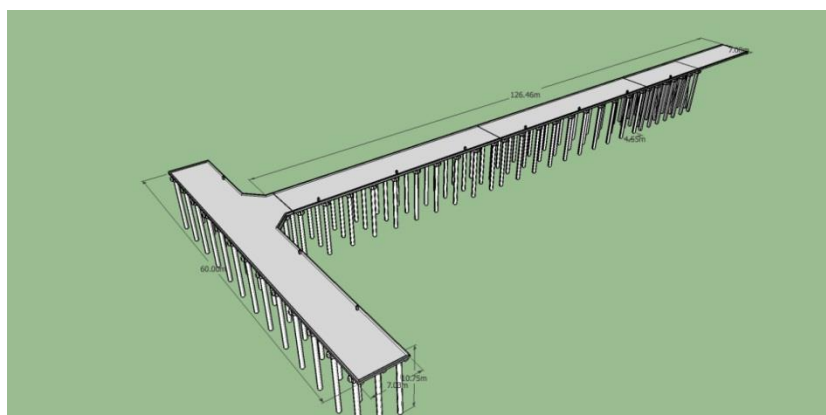
Berikut ini adalah panduan visual perancangan Dermaga Wisata:



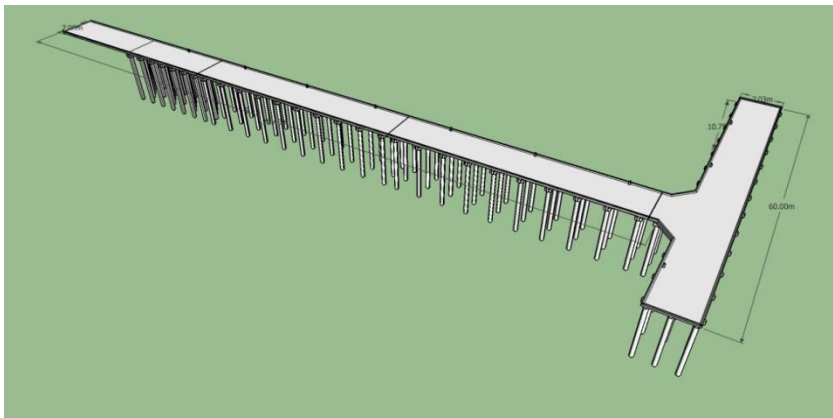
Gambar: Panduan Visual Perancangan Dermaga Wisata 1



Gambar: Panduan Visual Perancangan Dermaga Wisata 2



Gambar: Panduan Visual Perancangan Dermaga Wisata 3



Gambar: Panduan Visual Perancangan Dermaga Wisata 4

i. Standar Biaya Pembangunan Dermaga Wisata

Berikut ini adalah panduan pembiayaan Pembangunan Dermaga Wisata:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Dermaga Wisata	6,370,650	-	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan dermaga wisata per paket (Simulasi ukuran 134m x 60m = 8.040m<sup>2</sup>) sebesar: Rp 2,675,673,000.00

3. Pembangunan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (Yacht)

Untuk membangun titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) di kawasan pariwisata hendaknya dapat memperhatikan segala aspek sehingga mampu mendukung Daya Tarik Wisata yang ditawarkan di kawasan tersebut. Industri perahu wisata dunia dari skala biasa sampai *super yacht* semakin meningkat. Wisata daratan (*land tourism*) yang sampai saat ini mendominasi aktivitas wisata dunia juga mendapatkan dampak yang cukup signifikan dengan kemajuan perkembangan wisata bahari, khususnya wisata kapal pesiar dan wisata kapal layar (*yacht*). Negara-negara tetangga seperti Thailand, Malaysia, Singapura, Australia, dan Selandia Baru sudah mengangkat kesempatan (*opportunity*) ini dan berkembang dengan pesat serta memberikan dampak riil ekonomi bagi masyarakat dan daerahnya yang bisa diperhitungkan. Merujuk hal tersebut di atas maka perlu dibangun titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) bagi bersandarnya kapal wisata (*yacht*) guna memenuhi kebutuhan selama berekreasi di wilayah perairan Indonesia. Titik labuh merupakan lokasi perhentian sementara yang berdekatan dengan pantai untuk melabuhkan kapal wisata (*yacht*) dengan tujuan berekreasi, sekaligus memenuhi kebutuhan harian untuk



melanjutkan pelayaran berikutnya. Saat persinggahan, kapal layar (*yacht*) dapat merapat ke tepian dengan beberapa cara yaitu menjangkar (*anchoring*), tambat apung (*mooring*), dan bersandar (*berthing*).

Jangkar merupakan satu komponen kapal yang berguna untuk membatasi gerak kapal ketika singgah di tempat mana pun agar kapal tetap di posisinya meskipun tekanan gelombang, arus dan angin masih tetap ada. Menjangkar menjadi sistem yang paling mudah namun memberikan dampak *negative* pada lingkungan fisik terutama dasar laut.

Cara lainnya, yaitu *mooring*, dimana merupakan sistem pengamanan posisi kapal agar tetap berada pada tempatnya tanpa merusak dasar laut (seperti: menjangkar). Kapal masih tetap akan bergerak dan berputar akibat dari efek lingkungan seperti angin, arus dan gelombang. Tambat apung ini relatif aman untuk singgah sementara dan tidak merusak lingkungan alam, namun tidak nyaman untuk digunakan bagi persinggahan yang agak lama. Kapasitas perahu pada tambat apung tergantung pada ketersediaan *mooring buoy*.

Cara yang terakhir yaitu bersandar atau *Berthing*, dimana merupakan persinggahan yang paling nyaman bagi *yachter* karena kapal bersandar pada lot-lot yang telah disediakan di dermaga (marina) dan terlindungi dari gangguan alam seperti: gelombang, arus dan angin. Tentunya ketika bersandar, kapal perlu fasilitas dan layanan dan biasanya disediakan oleh pengelola marina, meskipun ada beberapa dermaga sandar publik yang terbuka untuk umum.

#### a. Produk

Fungsi secara umum pembangunan titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) termasuk ke dalam pembangunan dermaga khusus wisata. Dermaga khusus wisata merupakan dermaga yang dibangun dan dijalankan untuk menunjang kegiatan yang bersifat khusus tujuan wisata. Titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) yang dimaksud memiliki fasilitas utama sebagai berikut :

- 1) Dermaga/Pier, adalah suatu bangunan/konstruksi yang menghubungkan antara *floating dock*, *flexible bridge* sampai ke daratan;

- 2) *Floating Dock* (Dermaga Apung): adalah suatu bangunan konstruksi di laut yang digunakan untuk tambat kapal yang terbuat dari struktur apung;
- 3) *Flexible Bridge*: adalah jembatan penghubung antara dermaga dan floating dock, yang fleksibel pada saat pasang maupun surut; dan
- 4) *Mooring Buoy*: adalah alat untuk tambat kapal di laut.

b. Sumber Daya Manusia

- 1) *Local Assistant* adalah orang (diutamakan penduduk lokal) yang membantu para pelayar untuk memberikan bantuan pelayanan dan informasi selama tinggal di titik labuh;
- 2) Beberapa hal/kriteria sebagai asisten lokal:
  - a) memiliki kemampuan menggunakan bahasa internasional (minimal bahasa Inggris) yang fasih;
  - b) memperlakukan pelayar dengan sopan dan ramah;
  - c) memiliki pengetahuan tentang produk Daya Tarik Wisata dan layanan memandu yang ditawarkan di sekitar lokasi titik labuh; dan
  - d) berpakaian yang rapih dan bersih serta menggunakan tanda pengenal.

c. Kriteria Pembangunan Desain Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (*Yacht*)

Kriteria desain struktur bangunan titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) berdasarkan lingkungan yang telah ditentukan adalah sebagai berikut:

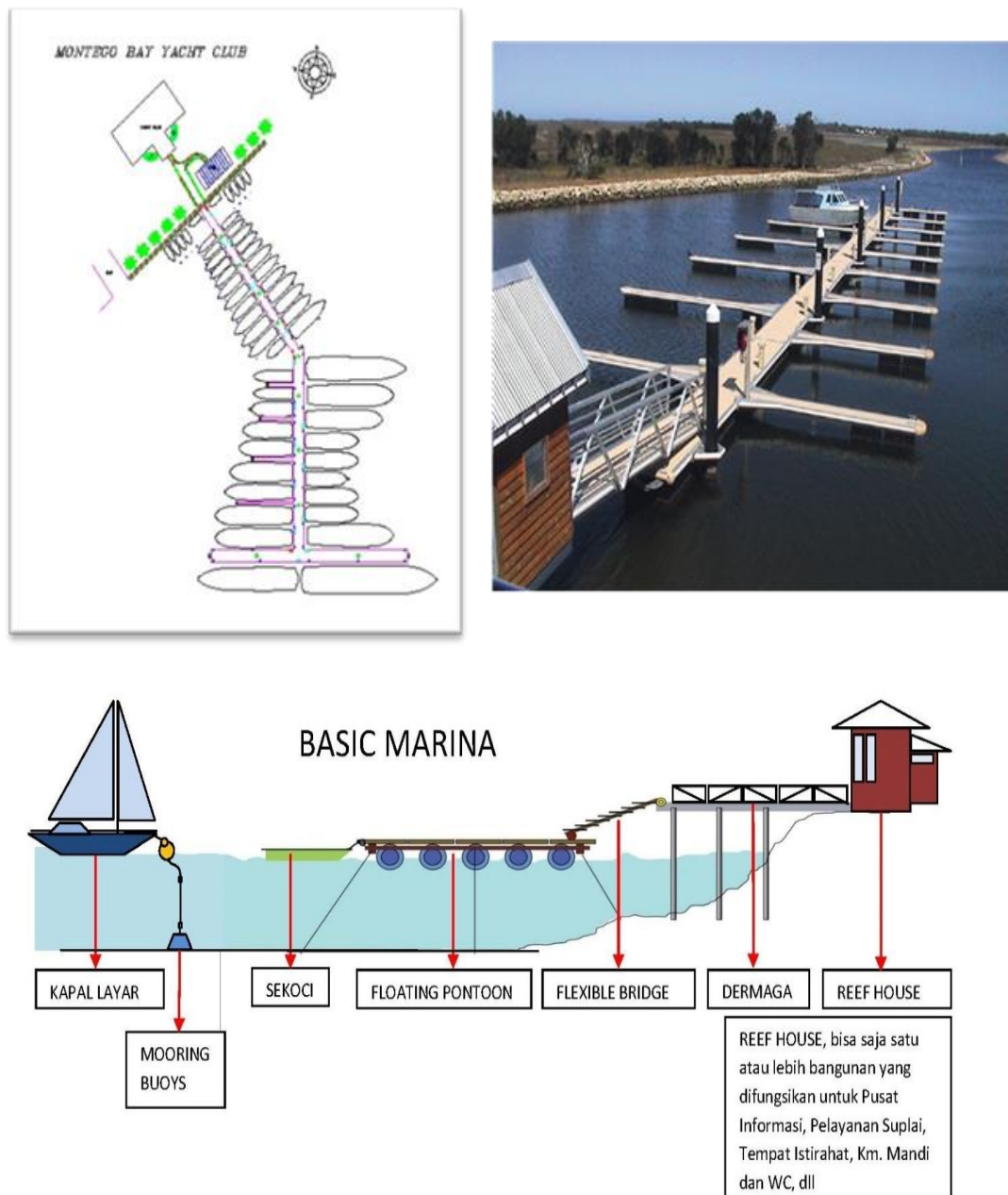
- 1) titik labuh dilengkapi dengan sarana dan prasarana.
- 2) titik labuh memiliki kedalaman yang sesuai dengan karakteristik dan spesifikasi kapal wisata (*yacht*); dan
- 3) titik labuh harus mempunyai penerangan yang cukup pada malam hari dengan akses yang mudah serta memiliki koneksi internet atau komunikasi lain.

d. Kriteria Lokasi Titik labuh

Lokasi titik labuh harus memenuhi beberapa kriteria yaitu:

- 1) status kepemilikan lahan titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) milik Pemerintah Daerah/negara;

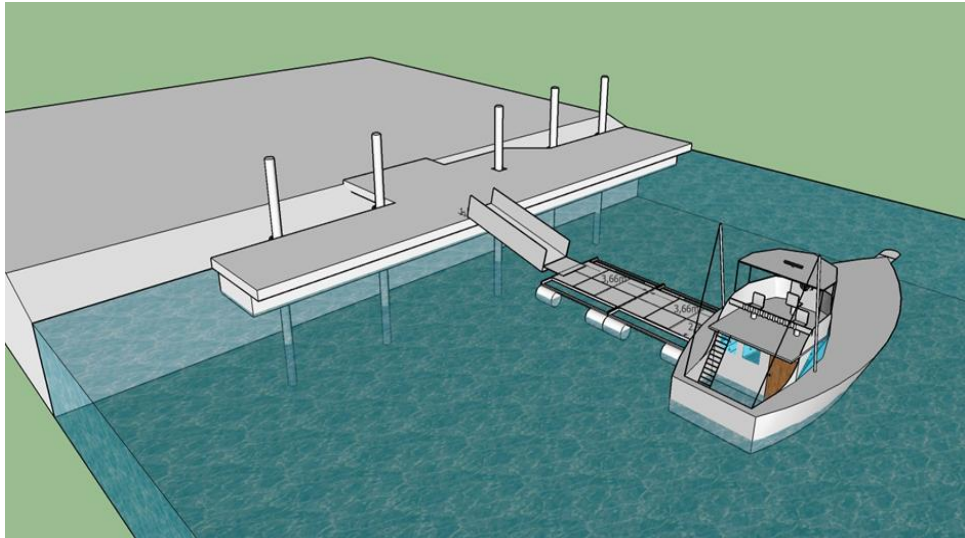
- 2) berlokasi di tepi perairan, berupa pantai (teluk) atau sungai yang aman dan terlindung dari gelombang dan arus kencang, gejala alam lain, dan tidak mudah mengalami pendangkalan;
- 3) titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) tidak berlokasi di kawasan terumbu karang, tidak berdekatan dengan instalasi penting seperti: pangkalan militer, dan pelabuhan lainnya, serta jaringan listrik bawah laut;
- 4) lokasi titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) terkoneksi dengan akses darat untuk mencapai pusat ekonomi, daya tarik wisata, dan fasilitas umum lainnya; dan
- 5) lokasi titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) harus disesuaikan dengan rencana tata ruang wilayah setempat.



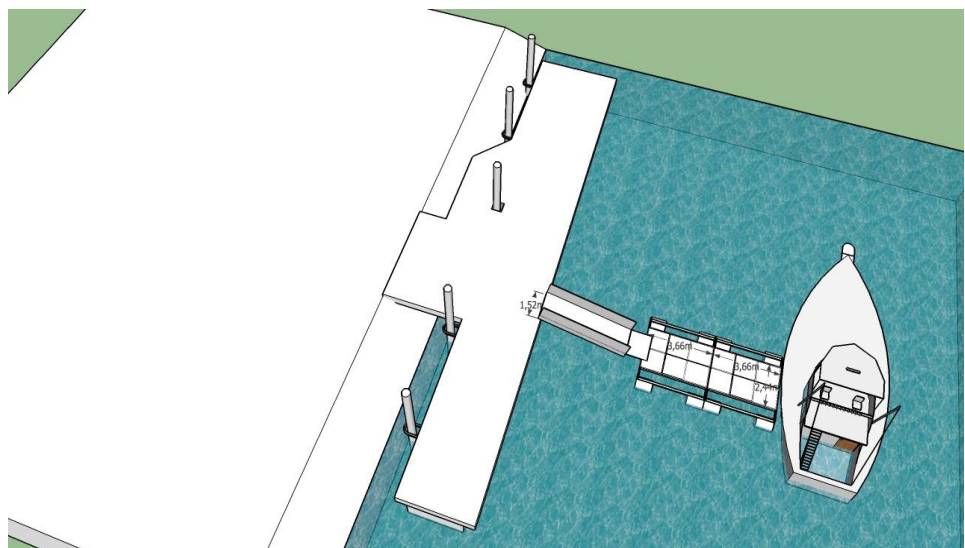
Gambar: Ilustrasi Perspektif Titik Labuh

e. Panduan Perancangan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (Yacht)

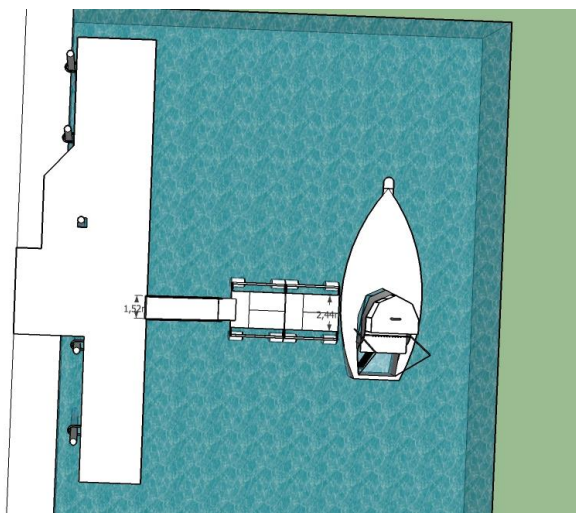
Berikut ini adalah panduan visual perancangan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (Yacht)



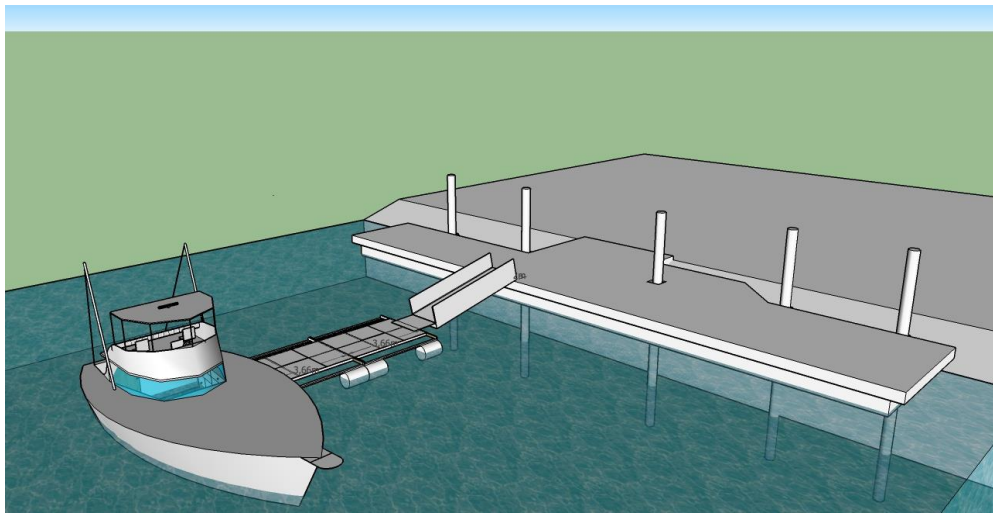
Visual perancangan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (Yacht) (1)



Visual perancangan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (Yacht) (2)



Visual perancangan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (Yacht) (3)



Visual perancangan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (*Yacht*) (4)

f. Indikasi Pembiayaan Pembangunan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (*Yacht*)

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Pembangunan Titik Labuh / Singgah Kapal Layar ( <i>Yacht</i> )	5,524,912	4,768,324	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (*Yacht*) per unit sebesar: Rp 1,259,680,121.54

4. Pembangunan *Dive Center* dan Perlengkapannya

a. Kriteria Bangunan *Dive Center*

1) Standar Eksterior

*Dive Centre* hendaknya merupakan sebuah bisnis usaha selam yang bersih, terorganisir dan memiliki papan iklan dengan desain yang menarik serta informasi yang valid. Selain itu, juga harus memiliki jam operasional dan aktivitas yang konsisten sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

2) Standar Interior

Interior *Dive Centre* harus ditata dengan baik sesuai dengan fungsi masing-masing peralatan seperti peralatan *Scuba Diving* maupun *Snorkeling*. Barang-barang tersebut diletakkan di tempat yang mudah dijangkau disertai dengan papan informasi mengenai nama dan kegunaan barang dengan huruf yang jelas dan menarik.

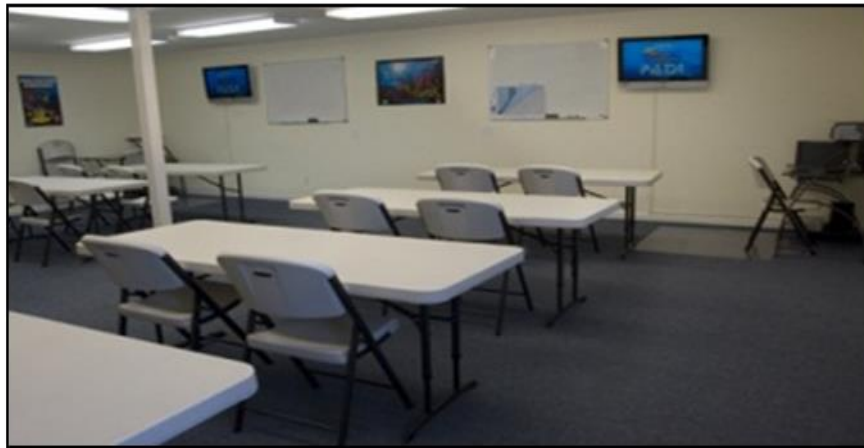


3) Tempat bilas dan kamar ganti

Tempat bilas harus bersih, rapi, tidak berbau, dan dilengkapi dengan perlengkapan standar seperti tisu, sabun, dan handuk. Selain itu, disarankan memiliki rak, bangku, serta kursi untuk menjaga kenyamanan pengunjung.

4) Ruang Pelatihan

Ruang Pelatihan harus memiliki peralatan presentasi yang modern seperti LCD, televisi, dan peralatan presentasi berbasis computer, dengan kondisi yang bersih dan terorganisir. Layout ruangan harus didesain agar kondusif untuk mempelajari materi yang diberikan. Selain itu, alat bantu mengajar dan bahan – bahan yang akan diberikan harus sesuai dengan standar dari PADI (*Professional Association of Diving Instructors*).



Gambar : Ilustrasi Ruang Kelas Dengan Fasilitas Presentasi Modern

5) Ruang Penyewaan Peralatan

Ruang penyewaan peralatan harus mencerminkan tempat yang bersih dan terorganisir dengan baik, dan memiliki produk yang modern serta tidak cacat. Seluruh barang yang ada dikelola dengan baik, dibersihkan secara teratur, dan peralatan dirawat secara berkala dan tercatat.

6) Ruang Perbaikan Alat

Ruangan perbaikan alat harus terorganisir, bersih, dan perlengkapannya tertata dengan baik. Setiap barang yang diperbaiki harus diberi tanda khusus sesuai dengan produsen yang memproduksi alat tersebut.

7) Ruang Pengisian Tangki Udara

Ruang pengisian tangki udara harus bersih dan terorganisir, terbebas dari kotoran dan minyak mesin kompresor pengisian udara. Ventilasi udara harus terbuka sehingga buangan udara dari mesin kompresor tidak mengotori ruangan lain.



Gambar: Ilustrasi Ruang Pengisian Udara

8) Pegawai

Penampilan harus bersih dan rapi, profesional, serta menggunakan tanda pengenal agar mudah dikenali. Pegawai harus memperlakukan wisatawan dengan baik, sopan, dan ramah. Setiap pegawai harus menguasai pengetahuan tentang produk dan layanan yang disediakan pada *Dive Center* tersebut.

9) Pelatihan Penyelam

Program pelatihan yang ditawarkan harus tersusun dengan baik dan selalu diperbaharui secara berkala. Jadwal kelas harus fleksibel dan menyediakan banyak pilihan termasuk *e-learning*. Materi yang digunakan untuk pelatihan harus sesuai dengan kurikulum yang ditetapkan oleh PADI (*Professional Association of Diving Instructors*).

10) Aktivitas

Aktivitas yang ditawarkan harus menarik dan tidak monoton misalnya kegiatan *non diving* yang bersifat sosial. Selain itu, untuk menjaga hubungan baik dengan wisatawan, pengelola *Dive Center* dapat mengirimkan informasi baik berupa *mailing* maupun *newsletter* melalui email secara berkala.

b. Kriteria Peralatan *Scuba Diving*

Dalam kegiatan *Scuba Diving* peralatan menjadi sangat penting. Peralatan *Scuba Diving* memiliki 10 (sepuluh) komponen untuk setiap setnya. Di pasaran, peralatan ini dijual dengan berbagai merek dagang. Peralatan minimal yang harus disediakan terdiri dari:



1) Masks / Google



2) Booties



3) Snorkels



4) Fins



5) Gloves



6) Regulator



7) Buoyancy Control Device (BCD)



8) Air Tank / Cylinder



9) Submersible Pressure Gauge (SPG)



10) Wet Suit



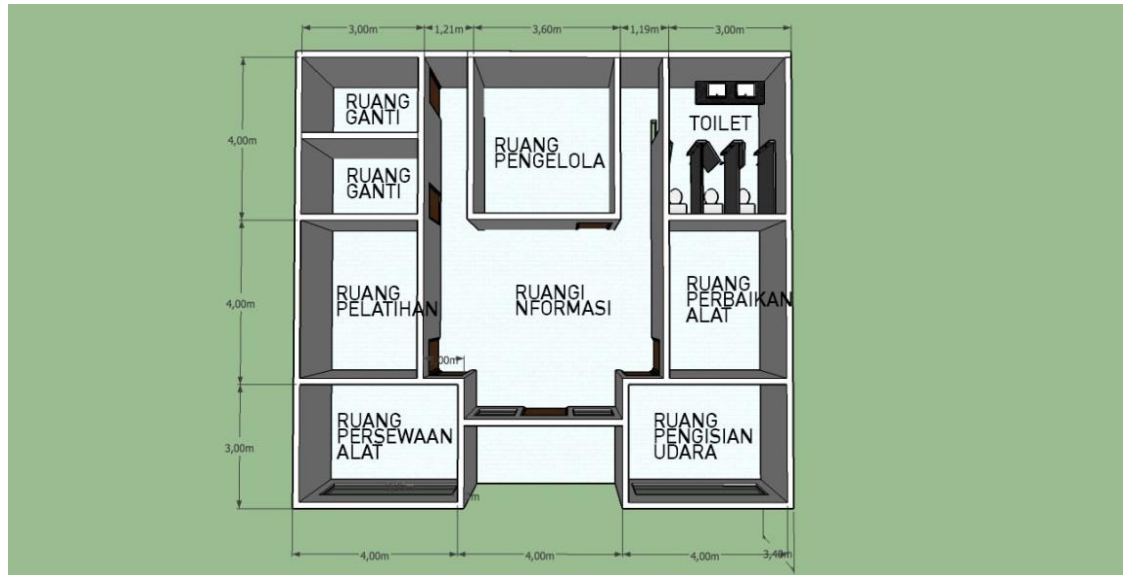
Gambar 1-10 : ilustrasi Peralatan *Scuba Diving*

c. Kriteria Penempatan Lokasi Pembangunan *Dive Center*

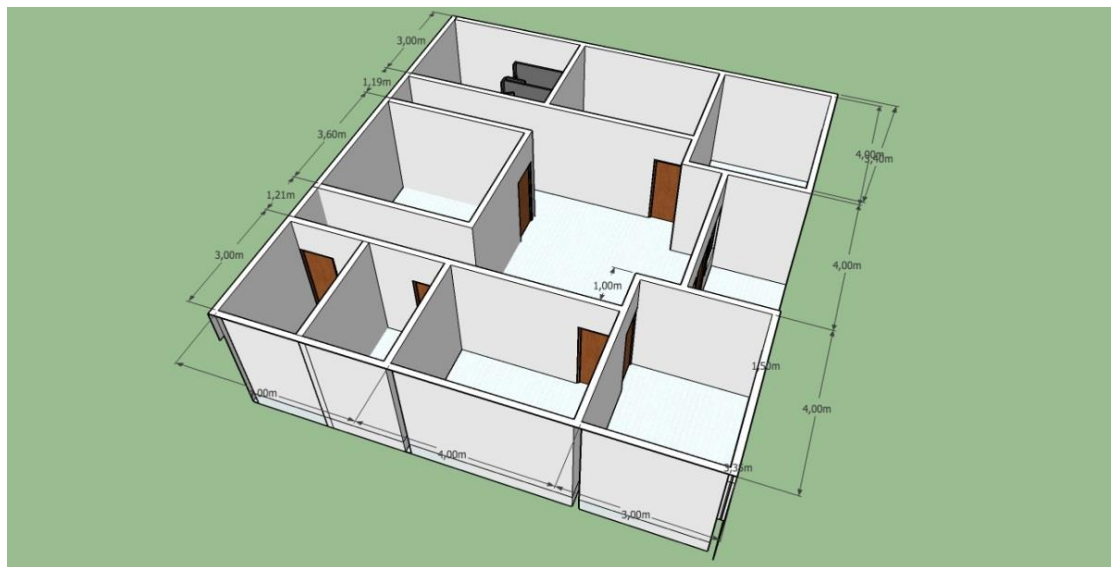
*Dive Center* harus berlokasi di tempat yang strategis yang mudah dijangkau oleh semua orang baik *diver* maupun Non-*diver* dan disarankan berada di kawasan bisnis.

d. Panduan Perancangan *Dive Center* dan Perlengkapannya

Berikut panduan visual perancangan *Dive Center* dan Perlengkapannya:



Visual Perancangan *Dive Center* dan Perlengkapannya (1)



Visual Perancangan *Dive Center* Dan Perlengkapannya (2)



- a) pelayanan informasi, dimana fungsi ini memberikan informasi yang dibutuhkan oleh wisatawan mengenai situasi dan kondisi destinasi wisata setempat, amenitas, transportasi, aspek teknis yang terkait dengan wisata selancar air (karakter ombak dan arus), dan lain-lain;
- b) pelayanan wisatawan, dimana *surfing centre* menyediakan fasilitas yang diperlukan oleh wisatawan selancar air antara lain tempat bilas dan kamar ganti, area pelatihan, ruang penyewaan peralatan/papan selancar, dan ruang istirahat, dengan kriteria sebagai berikut :
- c) tempat bilas dan kamar ganti, dengan kriteria tempat bilas harus bersih, rapih, tidak berbau, serta harus memiliki perlengkapan yang biasa dibutuhkan, seperti tisu, sabun, handuk, dan lainnya, sedangkan kamar ganti harus memiliki rak, bangku, dan kursi, untuk menjaga kenyamanan pengunjung;
- d) ruang penyewaan peralatan/papan selancar dibuat sebagai tempat yang bersih dan terorganisir dengan baik, produk terbaru, bersih, tidak cacat, dikelola dengan baik, dibersihkan secara teratur, serta dirawat secara berkala dan tercatat; dan
- e) ruang istirahat dikelola secara terorganisir, bersih dari kotoran, difasilitasi dengan alat-alat permainan, konsep ruangan terbuka dan tidak pengap.



Gambar: Ilustrasi Ruang Istirahat Pusat Selancar

- a. Kriteria Peralatan *Surfing* Penyediaan Surfing Equipment  
*Surfing Centre* menyediakan peralatan yang dibutuhkan oleh wisatawan selancar air antara lain *surfing wetsuits*, *leash* atau tali



kaki, *wax*, papan selancar/*surfboard*, *fins*, *Boardshort*, dan peralatan penanganan keselamatan.

1) Pakaian surfing/surfing wet suite



Gambar: Ilustrasi Pakaian *Surfing* (*Surfing wet suite*)

2) *Leash* atau tali kaki

Merupakan sebuah tali yang menempel di kaki, jika bermain di ombak besar tali ini melindungi agar tidak terpisah terlalu jauh saat kontak dengan ombak atau gagal “*take off*”. Tali ini umumnya memiliki panjang yang sama dengan panjang papan yang dipakai.



Gambar: Ilustrasi *Leash* atau Tali Kaki

3) *Wax*

*Wax* adalah alat yang terbuat dari bahan seperti lilin yang digunakan pada *surfboard* sebelum *surfing*, agar *surfing* tidak terpeleset atau licin maka membutuhkan *wax*.



Gambar: Ilustrasi *Wax*

4) Papan selancar/*surfboard*

Ada 3 (tiga) jenis utama dari papan untuk memilih dari ketika berselancar. Hanya 2 (dua) dari ini benar-benar cocok untuk pemula. Busa papan yang umumnya biru dan kuning adalah papan selancar yang paling umum digunakan untuk pemula dan dapat disewa di sebagian besar pantai *surfing*.



Gambar: Ilustrasi Papan Selancar/*Board*

#### 5) Fins

Kaki selancar yang berguna untuk mengatur laju dan arah papan selancar, banyak jenis *fins* yang bisa dipergunakan, tergantung karakter ombak dan kekuatan ombak, para peselancar professional memiliki karakter sendiri dan sering berekpserimen setiap sesi latihan untuk mendapatkan hasil dan kenyamanan berselancar.



Gambar: Ilustrasi Fins

#### 6) Peralatan Penanganan Keselamatan



Gambar: Ilustrasi Peralatan Penanganan Keselamatan

#### b. Kriteria Bangunan Surfing Center

##### 1) Eksterior

Bangunan harus bersih dan terorganisir, papan nama *surfing center* memiliki desain yang menarik, terpampang jelas seluruh fasilitas dan berfungsi.



Gambar: Ilustrasi Eksterior *Surfing Center* (*Pro Surfing Center Bali, Kuta*)

## 2) Interior

Bangunan atraktif dan menjelaskan *surfing* sebagai gaya hidup, bersih dan terorganisir, interior harus ditata sehingga orang yang ada didalamnya mudah untuk bergerak ke satu tempat ke tempat lain, barang – barang yang sering dicari oleh konsumen disimpan dibagian yang terjangkau, dan pilihan barang harus lengkap untuk kegiatan *surfing*.

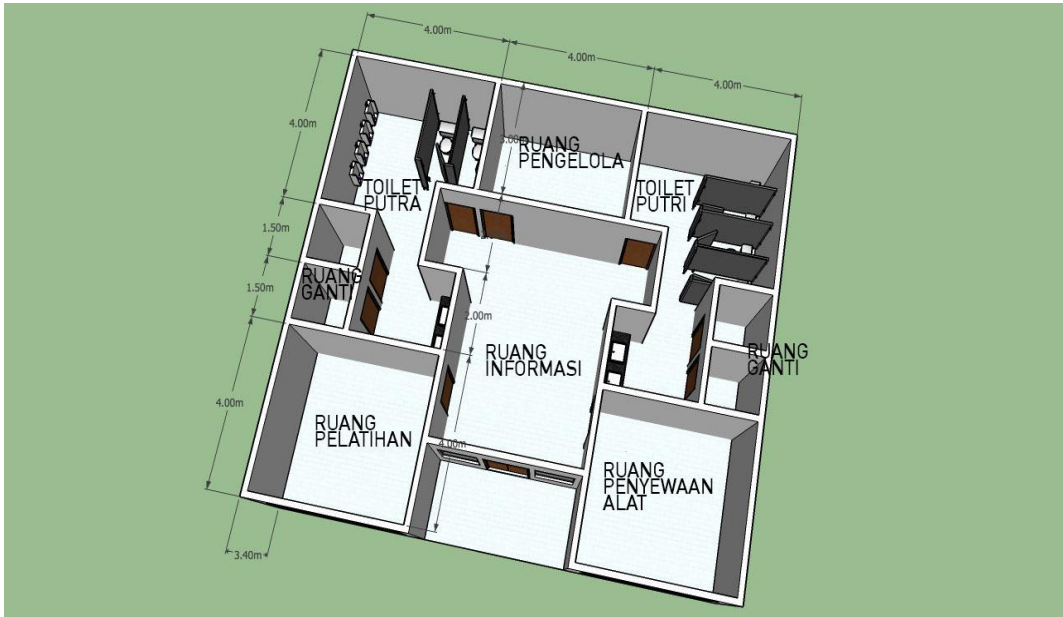
### c. Kriteria Penempatan Lokasi Pembangunan *Surfing Center*

Sebuah *Surfing Center* sebaiknya berlokasi di daerah pusat aktivitas wisata selancar, mudah diakses oleh semua orang baik *surfer* maupun non-*surfer*. Status tanah berada dibawah kepemilikan Pemerintah Daerah dan negara.



d. Panduan Perancangan *Surfing Center*

Berikut ini adalah panduan visual perancangan *Surfing Center*:



Visual Perancangan *Surfing Center* (1)



Visual Perancangan *Surfing Center* (2)

e. Standar Biaya Pembangunan *Surfing Center*

Berikut ini adalah panduan pembiayaan Pembangunan *Surfing Center*:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	<i>Surfing Center</i>	7,247,090	6,037,601	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan *surfing center* per unit (12m x 11m = 132m<sup>2</sup>) sebesar: Rp 956,615,911.77

## **6. Pembangunan Talud**

### **a. Konsep Dasar**

Salah satu konstruksi bangunan pelindung pantai adalah talud. Talud merupakan tumpukan batuan pada suatu lereng yang berfungsi melindungi suatu tebing alur pantai atau permukaan lereng dan secara keseluruhan berperan meningkatkan stabilitas alur pantai. Talud juga dapat diartikan sebagai bangunan yang memisahkan daratan dan perairan pantai, yang terutama berfungsi sebagai dinding pelindung pantai terhadap erosi dan limpasan gelombang ke darat.

Daerah yang dilindungi adalah daratan tepat di belakang bangunan. Permukaan bangunan yang menghadap arah datangnya gelombang dapat berupa sisi vertikal atau miring. Talud di tempatkan di tebing pantai untuk menyerap energi air yang masuk guna melindungi suatu tebing alur pantai atau permukaan lereng tanggul terhadap erosi dan limpasan gelombang ke darat. Talud digunakan untuk perlindungan terhadap gelombang yang relatif kecil.

Jenis-jenis talud, dibedakan sesuai materialnya, antara lain:

#### **1) Talud dari susunan blok beton**

Bangunan ini digunakan untuk menahan gelombang besar dan tanah dasar relatif kuat (misalnya terdapat batu karang). Selain itu bangunan ini juga digunakan untuk melindungi bangunan (jalan raya) yang berada sangat dekat dengan garis pantai.

#### **2) Talud dengan turap baja**

Bangunan ini didukung oleh fondasi tiang dan dilengkapi dengan turap baja yang berfungsi untuk mencegah erosi tanah fondasi oleh serangan gelombang dan piping oleh aliran air tanah. Pondasi bangunan harus direncanakan dengan baik untuk menghindari terjadinya penurunan tidak merata yang dapat menyebabkan pecahnya konstruksi.

#### **3) Talud dari tumpukan bronjong**

Bronjong adalah anyaman kawat berbentuk kotak yang didalamnya diisi batu. Bangunan ini bisa menyerap energi gelombang sehingga elevasi puncak bangunan bisa rendah. Kelemahan bronjong adalah korosi dari kawat anyaman yang

merupakan factor pembatas dari umur bangunan. Supaya bisa lebih awet, kawat anyaman dilapisi dengan plastic (PVC).

4) Talud dari tumpukan batu pecah

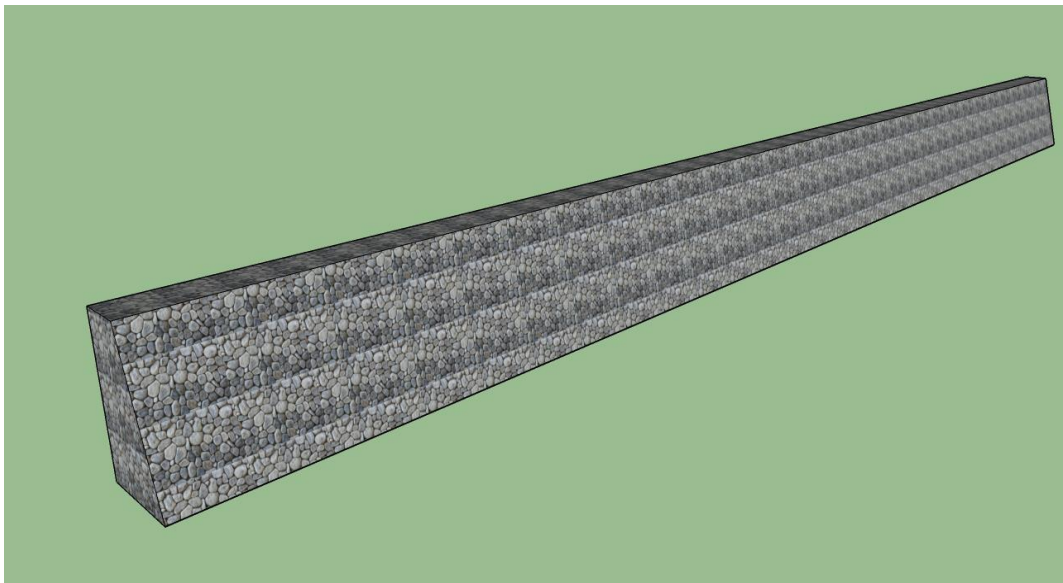
Bangunan ini biasanya dibuat dalam beberapa lapis. Lapis terluar merupakan lapis pelindung yang terbuat dari batu dengan ukuran besar yang direncanakan mampu menahan serangan gelombang. Bangunan ini merupakan konstruksi fleksibel yang dapat mengikuti penurunan atau konsolidasi tanah datar.

5) Talud dari tumpukan pipa beton

Bangunan ini terbuat dari pipa beton berbentuk bulat, yang banyak dijumpai di pasaran dan biasanya digunakan untuk membuat gorong-gorong, sumur gali, dan sebagainya. Pipa disusun secara berjajar atau bertumpuk dan didalamnya dapat diisi dengan batu atau beton siklop.

b. Panduan Pembangunan Talud

Berikut ini adalah panduan visual pembangunan talud:



Gambar : Visual Pembangunan Talud

c. Standar Biaya Pembangunan Talud

Berikut ini adalah panduan pembiayaan Pembangunan Talud:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1.	Talud	1,366,018	965,909	M <sup>3</sup>

Paket pembangunan talud sepanjang 10 m dengan asumsi kedalaman 70 cm lebar atas 30 cm dan lebar bawah 60 cm:

- Tidak Sederhana sebesar Rp 13.660.180,-
- Sederhana sebesar Rp 9,569,090,-

## **7. Pengadaan Perahu Berlantai Kaca (*Glass Bottom Boat*)**

*Glass bottom boat* merupakan kapal atau perahu yang bagian bawah atau *bottom* tertentu dipasang kaca transparan yang berfungsi sebagai jendela untuk melihat pemandangan dasar laut atau terumbu karang yang indah. Kapal ini biasa dipakai untuk tujuan wisata.

### **a. Kriteria Perahu Berlantai Kaca (*Glass Bottom Boat*)**

Dalam pembuatan kapal berlantai kaca ini terdapat beberapa kondisi yang harus diperhatikan agar aman, antara lain :

#### **1) Ukuran Dimensi Jendela Kaca**

Ukurannya tidak boleh terlalu besar yang bisa mengurangi kekuatan *hull* (bagian bawah kapal), juga tidak terlalu kecil untuk bisa melihat kebawah. Struktur *gilder* dan *frame* tetap harus dipertahankan. Ketebalan kaca juga harus diperhitungkan agar mampu menahan tekanan *buoyancy* dari bawah.

#### **2) *Safety Wall***

*Safety wall* merupakan tembok sekitar area *glass bottom*. Tembok ini sebagai antisipasi bila terjadi kebocoran pada kaca bawah.

#### **3) Daerah Pelayaran**

Sedapat mungkin harus dijaga daerah yang dilayari adalah perairan yang tidak terlalu dangkal untuk mencegah kemungkinan terjadinya *grounding* atau kaca menyentuh dasar laut yang beresiko terjadi pecah.

#### **4) Penggunaan Eksklusif**

Perahu kaca bawah digunakan hampir secara eksklusif untuk wisata dan tidak sesuai untuk kegunaan lain, karena biasanya dirancang untuk memungkinkan jumlah wisatawan maksimum melihat bagian bawah kaca.



Gambar : Panduan Visual *Glass Bottom Boat*

b. Standar Biaya Perahu Berlantai Kaca (*Glass Bottom Boat*)

Biaya pengadaan Perahu Berlantai Kaca (*Glass Bottom Boat*) per unit sebesar: Rp. 350.000.000 (tiga ratus lima puluh juta rupiah).

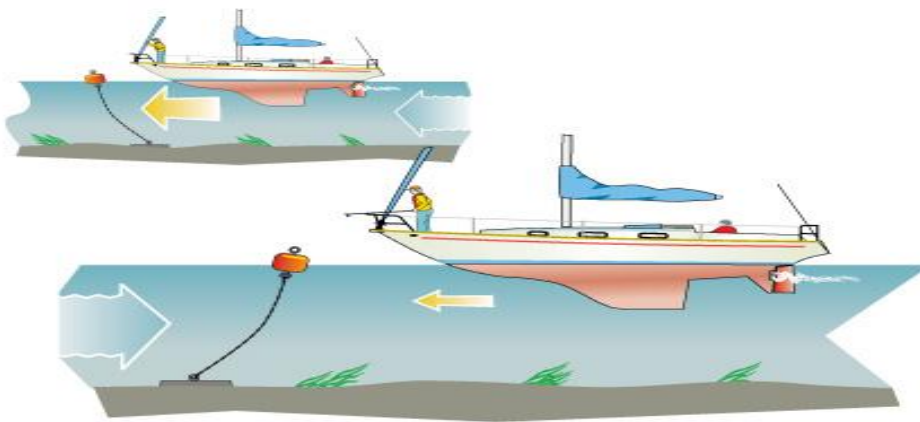
## 8. Pembuatan Sumber Air Bersih

Sumber air bersih mencakup pencarian sumber air yang layak dan memenuhi jumlah kebutuhan air yang direncanakan, pembangunan saluran jaringan pipa sampai distribusi yang menghubungkan sumber air terdekat ke kawasan lokasi wisata. Biaya paket pengadaan sumber air bersih ditentukan sebesar Rp 225.000.000,-

## 9. Tambat Apung (*Mooring Buoy*)

Tambat Apung merupakan pelampung berwarna oranye yang terhubung dengan tambatan di dasar laut (*sea bed*) untuk digunakan *dive boat* menambatkan kapalnya tanpa melepas jangkar. Tambat apung perlu disediakan untuk mencegah kerusakan karang akibat tambat jangkar *dive boat*. Penempatan titik tambat apung tidak ditanam pada karang. Tambat apung diadakan dan ditempatkan di titik selam (*dive spot*) yang ada di destinasi wisata selam. Pengaturan penggunaan tambat apung dilakukan oleh unit kerja daerah yang mengurus pariwisata bekerja sama dengan usaha selam yang beroperasi di wilayah kerjanya.





Gambar: Ilustrasi *Mooring Buoy* di Kawasan Taman Nasional Komodo

#### 10. Pengadaan Perahu Ketinting

perahu ketinting merupakan perahu wisata adalah perahu kapasitas 6 (enam) orang yang menggunakan motor luar yang dipasang di sisi belakang, dapat ditenamkan ke dalam air atau diangkat ke permukaan air. Biaya pengadaan Perahu Wisata bermesin per unit sebesar Rp.60.000.000



Gambar: Ilustrasi *Mooring Buoy* di Kawasan Taman Nasional Komodo

## **B. PEMBANGUNAN ATRAKSI (DAYA TARIK) KAWASAN PARIWISATA**

### **1. Pembangunan Panggung Kesenian/Pertunjukan**

Panggung kesenian/pertunjukan merupakan bentuk dari tempat berkumpul yang di dalamnya tersedia tempat duduk dengan kapasitas besar serta area panggung untuk pertunjukan dan hiburan untuk pengunjung. Panggung kesenian dapat digunakan untuk pertunjukan-pertunjukan yang berbasis budaya masyarakat atau kesenian teradisonal. Selain itu, pembangunan panggung kesenian diharapkan dapat memberikan nilai tambah bagi pengembangan destinasi pariwisata sebagai upaya peningkatan pengalaman wisata, lama tinggal serta distribusi wisatawan. Faktor-faktor yang harus diperhitungkan serta diperhatikan dalam pembangunan panggung kesenian/pertunjukan antara lain ukuran, orientasi, akustik, *stage*/panggung tempat duduk, dan pencahayaan/*lighting*. Panggung kesenian/pertunjukan harus dibuat menyesuaikan keterbatasan penglihatan penonton dan harus menyediakan ruang yang cukup untuk menampung penonton dalam jumlah yang banyak.

#### **a. Standar Bentuk dan Ukuran Panggung Kesenian/Pertunjukan**

Auditorium dari sebuah panggung kesenian/pertunjukan berbentuk semi lingkaran dengan sudut 180 (seratus delapan puluh) derajat (gaya Romawi) dan sudut 220 (dua ratus dua puluh) derajat untuk panggung kesenian/pertunjukan (gaya Yunani). Bentuk tersebut dibuat agar secara visibilitas, penonton dapat melihat dengan baik panggung yang di letakkan di bagian tengah. Selain dari segi bentuk, ukuran panggung kesenian/pertunjukan harus di hitung sesuai batas penglihatan serta pendengaran yang dimiliki oleh manusia, hal tersebut dilakukan agar penonton yang mengunjungi panggung kesenian/pertunjukan dapat menikmati pertunjukan dengan nyaman.

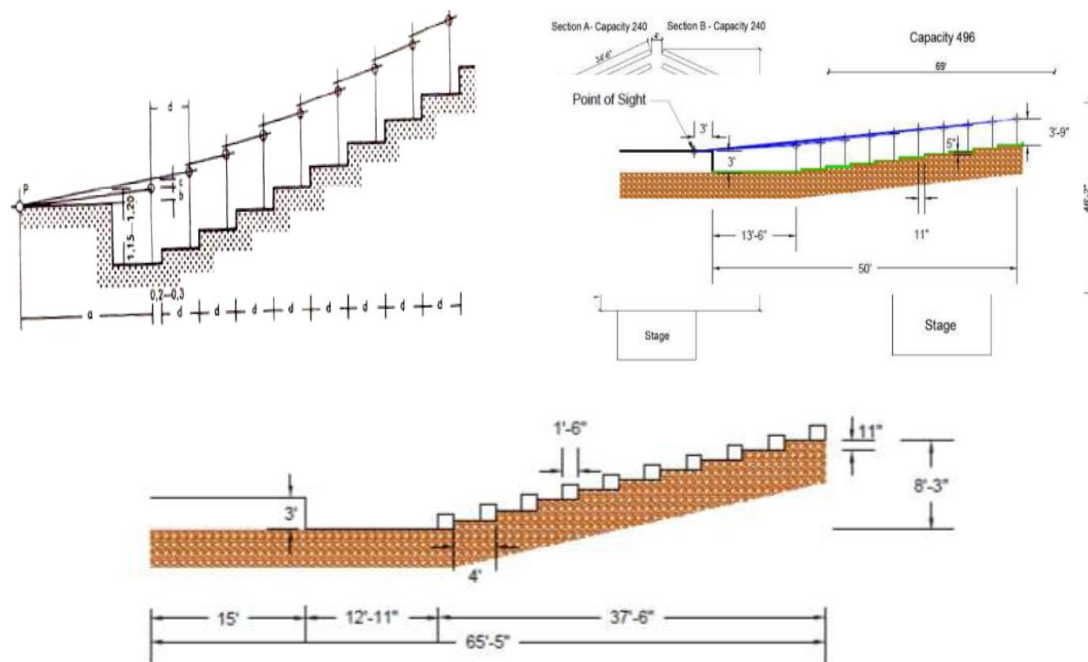
Panggung merupakan pusat dari aktivitas yang terdapat di panggung kesenian/pertunjukan. Dalam membuat sebuah *stage*/panggung, hal yang harus diperhatikan adalah aspek penyampaian bunyi kepada penonton. Berikut ini adalah pedoman ukuran panggung kesenian/pertunjukan yang digunakan:



batas maksimum terjauh agar penonton tetap bisa mendengar dengan baik adalah 65,62 ft (enam puluh lima koma enam puluh dua *feet*) atau sekitar 20,5 m (dua puluh koma lima meter); dan lebar minimum tempat duduk yang dibutuhkan untuk satu orang adalah 1,5 ft (satu koma lima *feet*) atau sekitar 55 cm (lima puluh lima centimeter).

b. Standar Bentuk Tempat Duduk

Aspek visibilitas atau kemudahan melihat obyek harus dipertimbangkan dalam membuat panggung kesenian/pertunjukan. Pembangunan tempat duduk panggung kesenian/pertunjukan adalah dengan berbentuk cekung.

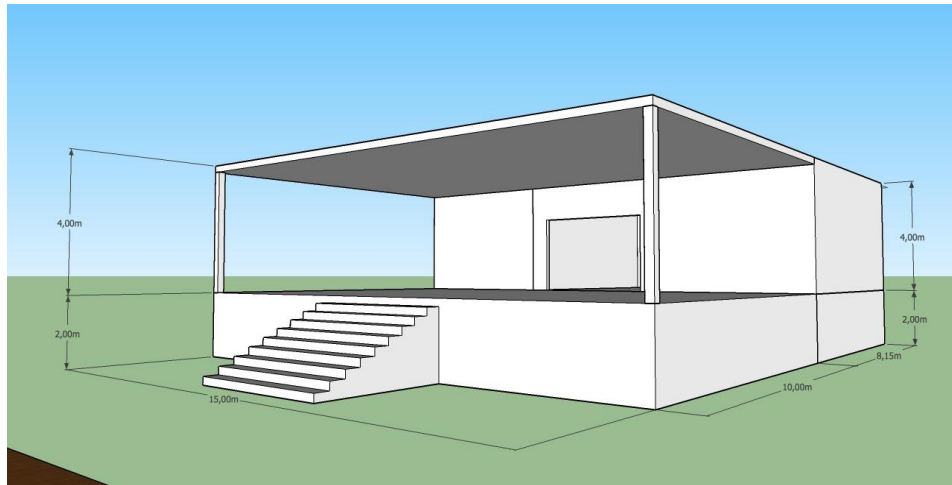


Gambar : Panduan Visual Bentuk Tempat Duduk

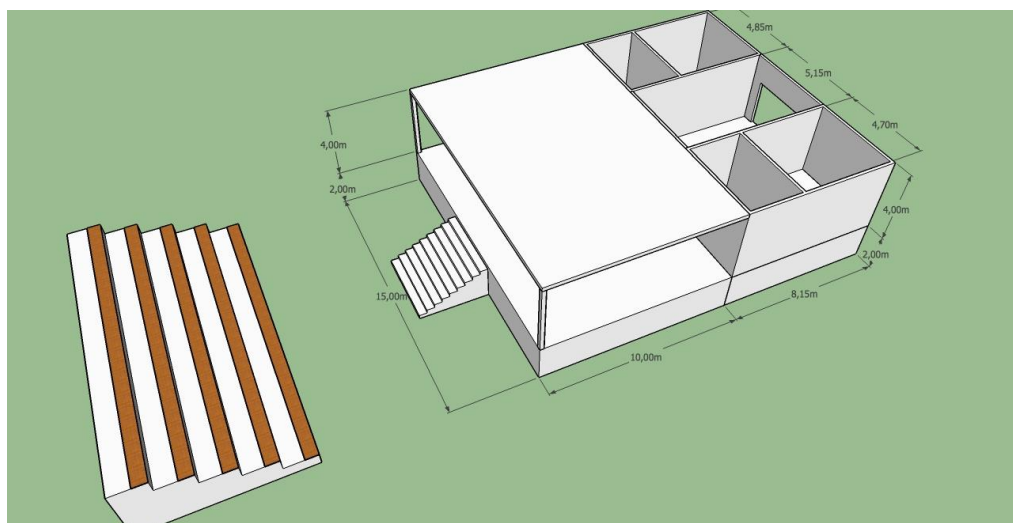
Pembuatan tempat duduk harus memperhatikan bahan yang digunakan dan drainasenya, karena hal tersebut sangat penting untuk kenyamanan penonton. Ada beberapa pilihan yang bisa digunakan untuk membuat tempat duduk, antara lain kayu, besi, batu, dan komposisi.

c. Panduan Perancangan Panggung Kesenian/Pertunjukan

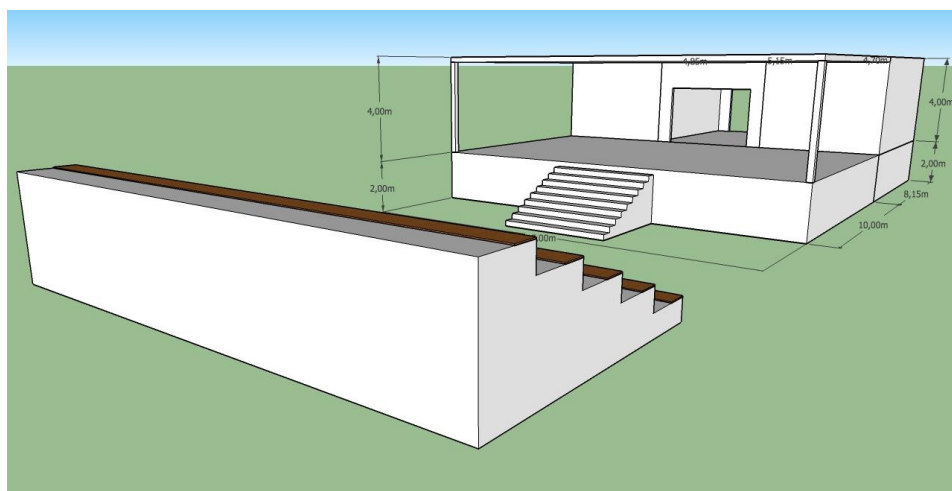
Berikut ini adalah panduan visual perancangan panggung kesenian/pertunjukan:



Gambar : Panduan Visual Perancangan Panggung Kesenian/Pertunjukan (1)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Panggung Kesenian/Pertunjukan (2)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Panggung Kesenian/Pertunjukan (3)

d. Standar Biaya Pembangunan Panggung Kesenian/Pertunjukan

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pembangunan panggung kesenian/pertunjukan:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1.	Panggung Kesenian	5.357.317	4.025.154	m <sup>2</sup>
2.	Panggung Penonton	2.340.783	1.470.472	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan panggung kesenian atau panggung penonton per paket sebesar: Rp. 2.122.962.135,23.

**2. Pembangunan Tempat Ibadah**

Tempat ibadah merupakan bangunan yang disediakan untuk wisatawan yang hendak menunaikan kewajiban ibadahnya. Dalam Petunjuk Operasional ini, wisatawan yang dimaksud ditujukan bagi wisatawan muslim.

a. Kriteria Bangunan Tempat Ibadah

1) Tempat

- Mudah diakses dan dekat dengan destinasi wisata;
- Luas ruangan dapat menampung maksimal 30 (tiga puluh) orang;
- Memiliki sistem sirkulasi udara atau *air conditioner* (AC) dan pencahayaan, pintu masuk dan keluar sesuai standar; dan
- Penanda arah dengan tulisan yang terbaca jelas dan mudah terlihat.

2) Desain Bangunan

Memenuhi unsur keunikan, merepresentasikan tempat wisata, dan kekhasan budaya setempat.

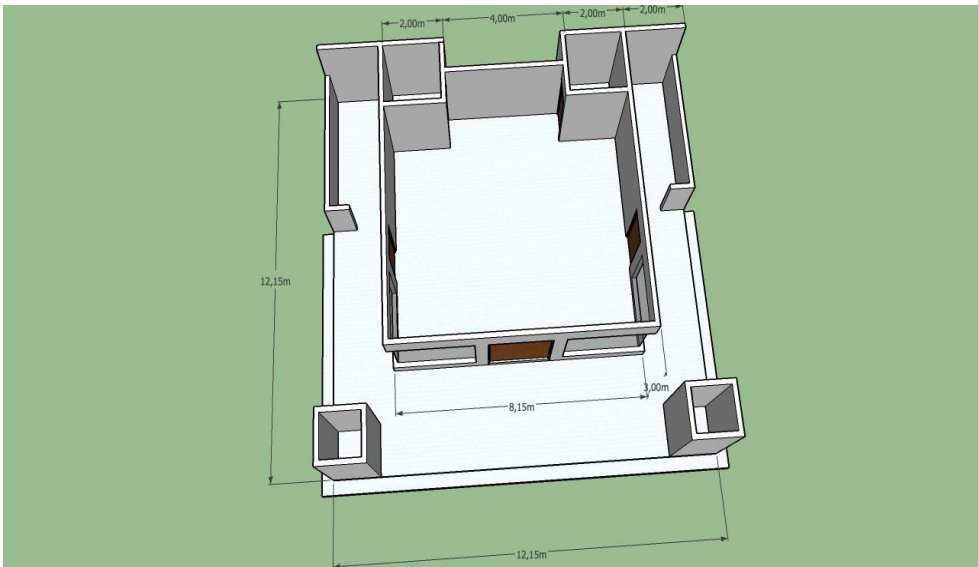
3) Fasilitas Penunjang

- Fasilitas membersihkan diri yang terawat dan terpisah untuk pengunjung pria dan wanita, termasuk untuk penyandang disabilitas, yang masing-masing dilengkapi dengan: papan nama yang jelas; air bersih yang cukup; tempat cuci tangan dan pengering; dan sirkulasi udara dan pencahayaan yang baik; dan

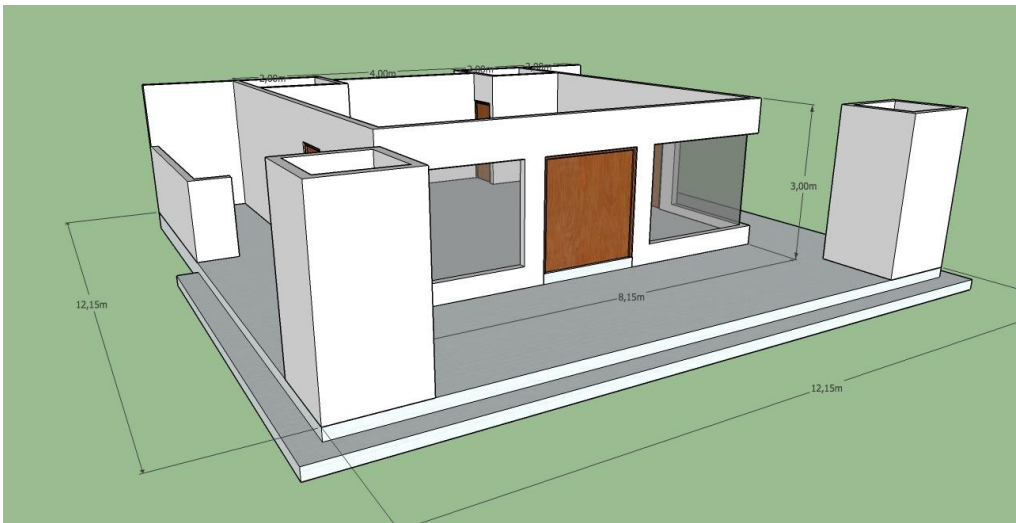
- b) Alas kaki dan pendukung ritual ibadah yang bersih dan terawat.

b. Panduan Perancangan Tempat Ibadah

Berikut ini adalah panduan visual perancangan Tempat Ibadah:



Gambar : Panduan Visual Perancangan Tempat Ibadah (1)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Tempat Ibadah (2)

c. Standar Biaya Pembangunan Tempat Ibadah

Berikut ini adalah panduan pembiayaan Pembangunan Tempat Ibadah:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Tempat Ibadah	5,749,698	5,087,385	m <sup>2</sup>

- Biaya per unit dengan ukuran 12m x 12m = 144m<sup>2</sup> sebesar: Rp. 862,454,786.75

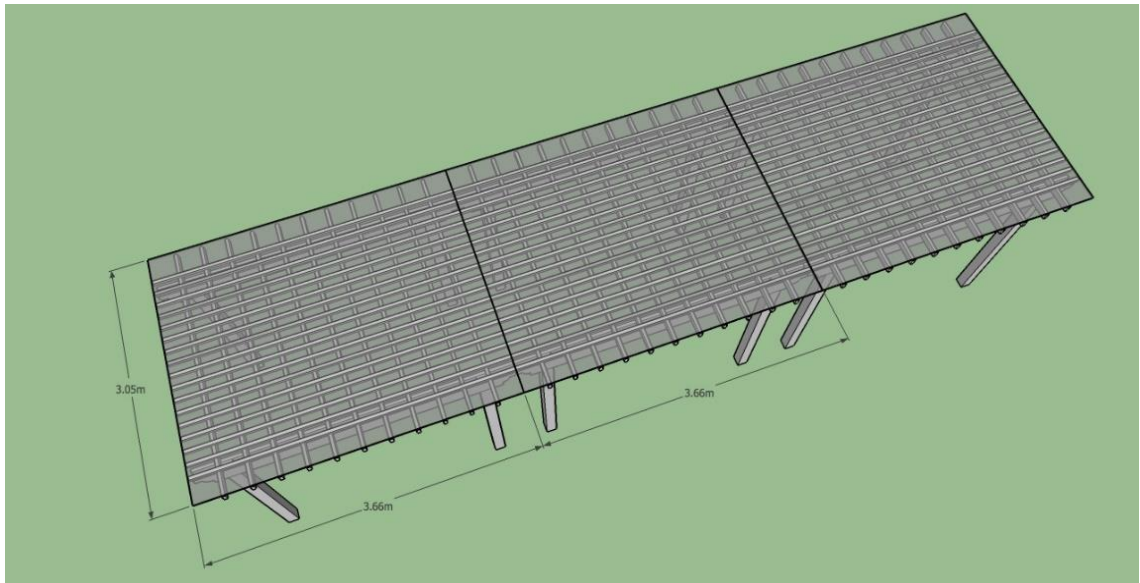
### 3. Pembuatan Pergola dan Gazebo

Pergola merupakan pelengkap taman yang membentuk peneduh pada jalur pedestrian, area duduk atau area berkumpul (gazebo). Pergola berupa deretan tiang/kolom/pilar yang umumnya menopang balok-balok melintang di atasnya yang dilengkapi dengan sejenis penutup atau penauang yang bersifat transparan, dan sering diberi tanaman merambat. Pada jalur pedestrian, pergola berfungsi menghubungkan antar fasilitas atau area aktivitas di dalam taman. Pada gazebo, pergola berfungsi sebagai area berkumpul untuk beraktivitas maupun beristirahat. Pada kedua fungsi tersebut, pergola bersifat memberikan perlindungan pada pengunjung dari sinar matahari langsung.

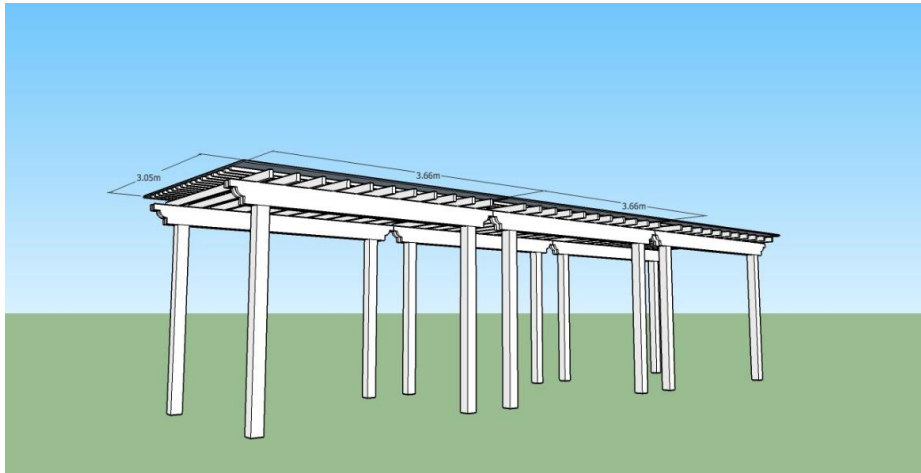
Selain bersifat fungsional, desain pergola juga harus memperhatikan faktor estetika, yaitu sesuai dengan arsitektur budaya setempat atau kearifan lokal. Dalam kaitannya dengan taman dan fasilitas lainnya, desain pergola harus selaras dengan konsep perencanaan taman secara keseluruhan, dan secara khusus misalnya selaras dengan desain gazebo atau elemen taman lainnya.

#### a. Panduan Perancangan Pergola/Penutup Atap Pergola/Gazebo

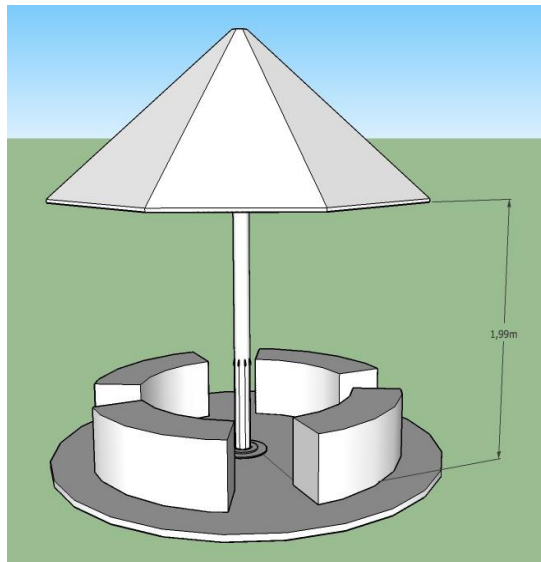
Berikut ini adalah panduan visual perancangan Pergola/Penutup Atap Pergola/Gazebo:



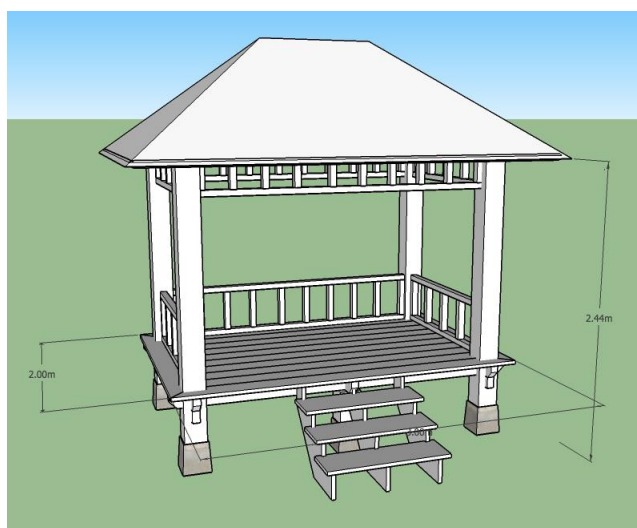
Gambar: Visual Perancangan Pergola/Penutup Atap Pergola (1)



Gambar : Visual Perancangan Pergola/Penutup Atap Pergola (2)



Gambar : Panduan visual perancangan Gazebo (1)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Gazebo (2)



- b. Standar Biaya Pembuatan Pergola/Penutup Atap Pergola dan Gazebo
- Berikut ini adalah panduan Pembuatan Pergola/Penutup Atap Pergola dan Gazebo:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Pergola	2.416.347	1.665.791	m <sup>2</sup>
2	Gazebo Beton (1)	3.454.806	2.709.002	m <sup>2</sup>
3	Gazebo Kayu (2)	5.986.597	4.220.750	m <sup>2</sup>

- Gazebo Jenis Beton (1) (ukuran 2 x 3 meter)  
Tipe Sederhana Biaya per unit Gazebo = Rp. 16.254.012  
Tipe Tidak Sederhana Biaya per unit Gazebo = Rp 20.728.836
- Gazebo Jenis Kayu (2) (ukuran 2 x 3 meter)  
Tipe Sederhana Biaya per unit Gazebo = Rp 25.324.500  
Tipe Tidak Sederhana Biaya Per Unit Gazebo = 35.919.582
- Biaya per unit Pergola sebesar : Rp 26,096,554

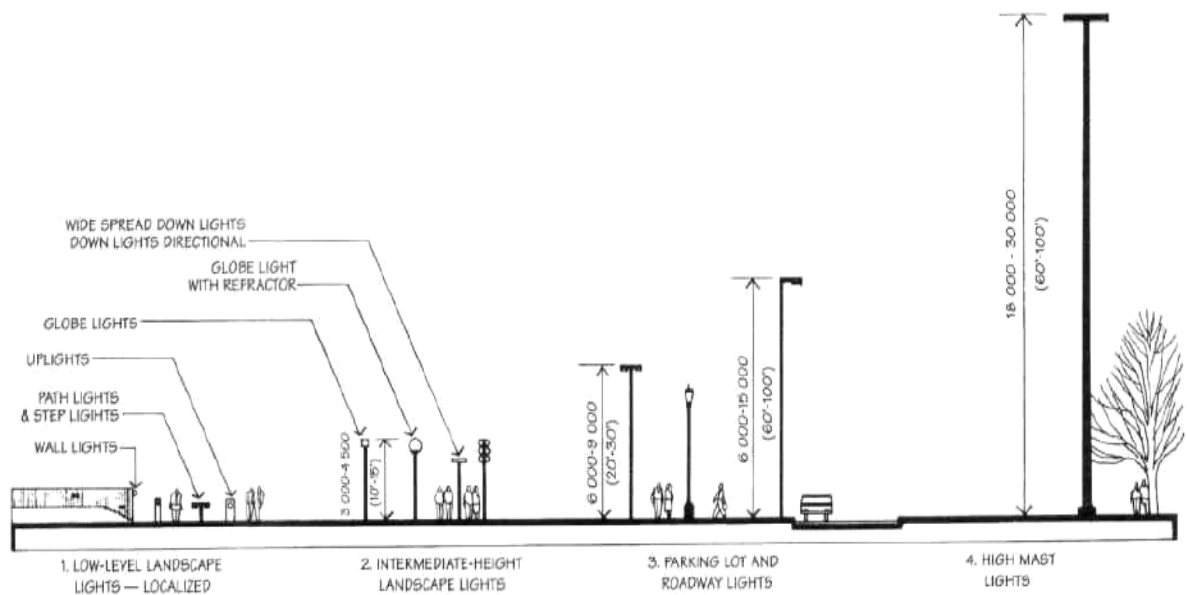
#### 4. Pemasangan Lampu Taman

Lampu atau penerangan merupakan elemen pelengkap taman yang terkait dengan penciptaan suasana. Terkait dengan syarat penerangan, maka untuk tujuan tersebut jenis pencahayaan yang dipilih untuk penerangan taman dan area sekitarnya adalah pencahayaan untuk memberikan kesan hangat dan nyaman, yaitu dengan pemilihan lampu berwarna *orange*/jingga. Pengecualian pada beberapa titik utama yang membutuhkan tingkat keamanan lebih tinggi sehingga dapat menggunakan lampu dengan cahaya berwarna putih. Beberapa hal yang menjadi standar umum sebagai berikut:

- a. lampu/penerangan di dalam gazebo dapat dipasang terintegrasi dengan tiang-tiang penyangga gazebo;
- b. tiang lampu/penerangan area luar sekitar gazebo (taman) sebaiknya diletakkan pada jarak minimum 0,8 – 1 (nol koma delapan sampai satu) meter dari batas tepi gazebo;
- c. lampu/penerangan dalam gazebo disesuaikan tingginya dengan ketinggian tiang penyangga gazebo; dan



- d. lampu/penerangan area luar sekitar gazebo dipasang pada ketinggian 7 (tujuh) meter.



Gambar: Contoh ilustrasi Diagramatis Sistem Penerangan Ruang Luar



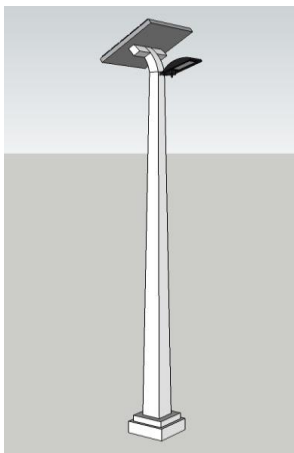
Gambar: Contoh Ilustrasi Desain Lampu Taman

### Panduan Perancangan Lampu Taman

Berikut ini adalah panduan visual perancangan lampu taman:



Gambar : Panduan Visual Perancangan Lampu Taman (1)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Lampu Taman (2)

c. Standar Biaya Pemasangan Lampu Taman

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pemasangan lampu taman:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Lampu Taman	2.750.000	1.375.000	Unit
2	Lampu Taman ( <i>solar cell</i> )	10.147.500	7.645.000	Unit

Perawatan Lampu Taman (*solar cell*) menjadi tanggung jawab Pemerintah Daerah.

5. Pembuatan Pagar Pembatas

Tujuan pembuatan pagar pembatas dalam suatu kawasan wisata adalah sebagai pemisahan zona aktivitas dengan zona tingkat intensitas yang berbeda. Pembuatan pagar pembatas taman bertujuan untuk mengarahkan sirkulasi dan pergerakan pengunjung mengikuti pola tertentu, seperti misalnya menghindari area berbahaya atau mengarahkan pada beragam titik-titik atraksi wisata dalam satu putaran.

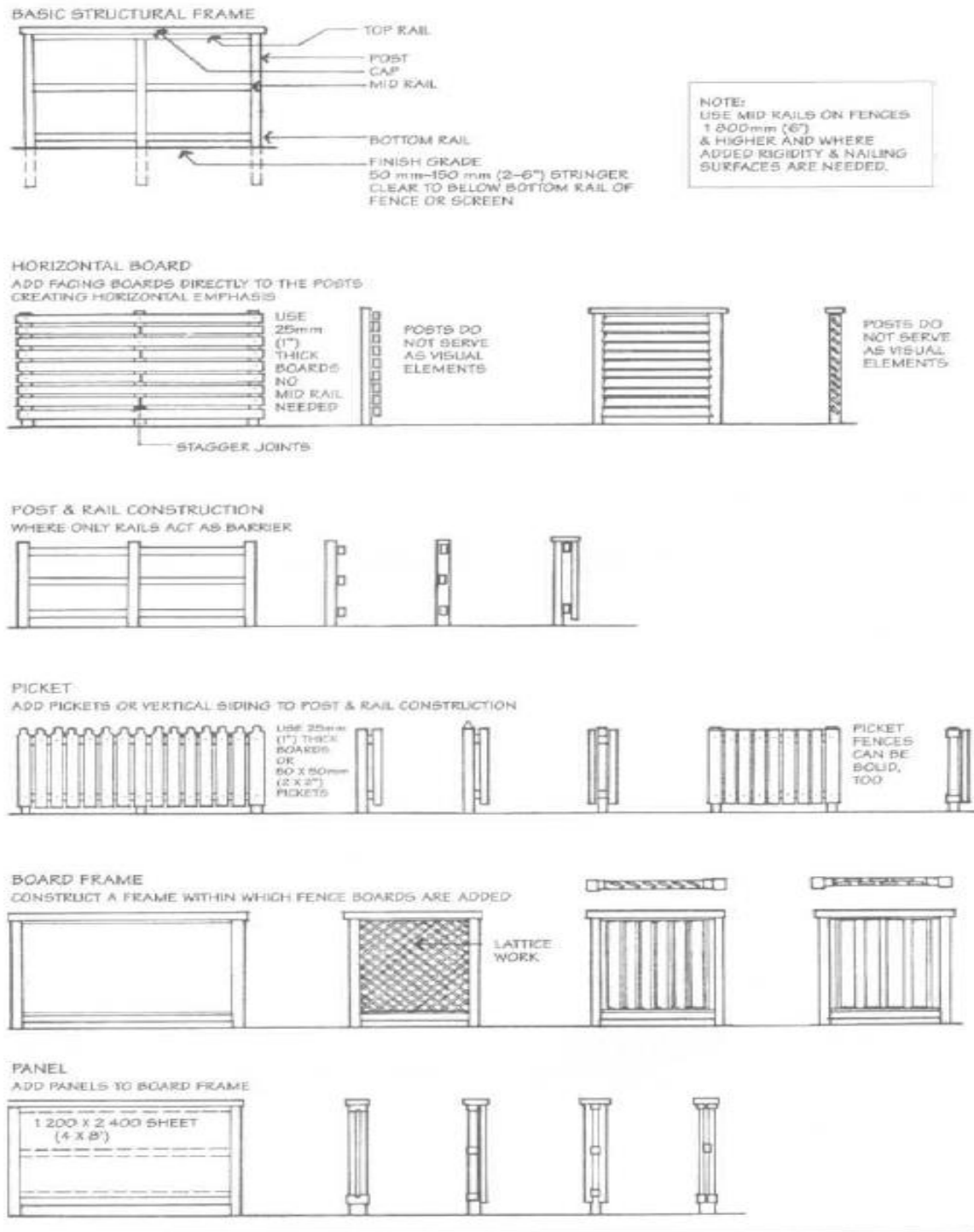


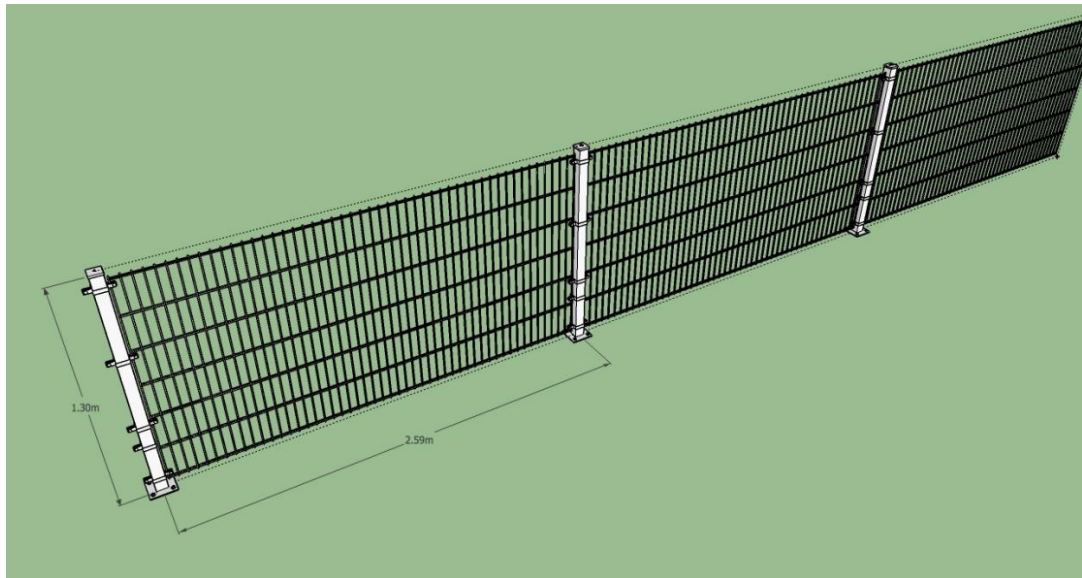
Figure 450-9. Various types of fence construction.

Gambar: Ilustrasi Contoh Diagramatis Desain Pagar Pembatas

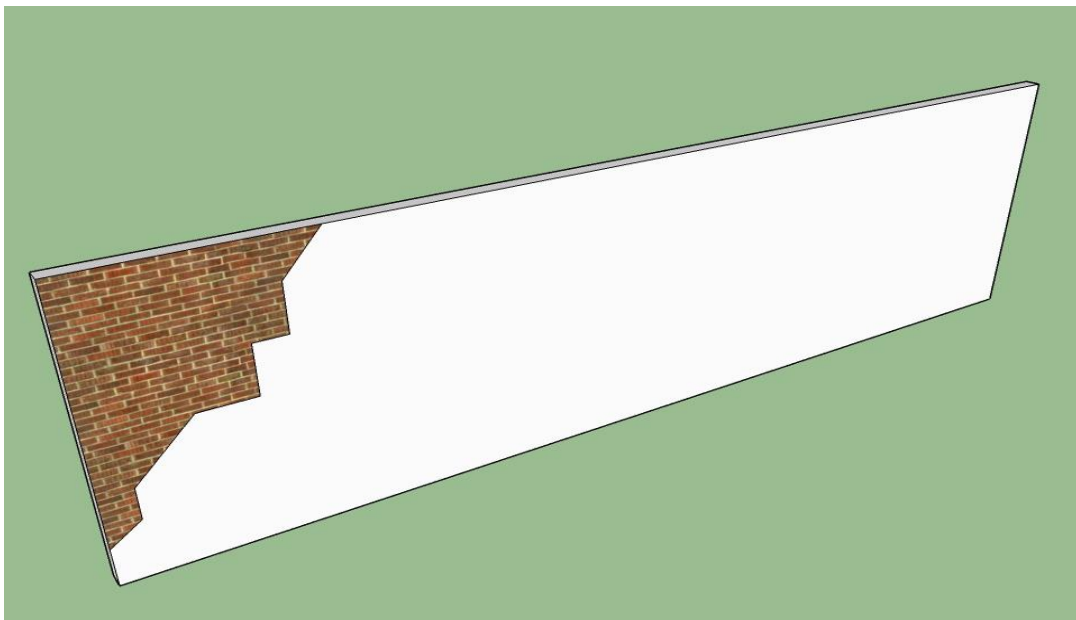
Sesuai dengan tujuan di atas, maka desain pembatas taman mengacu pada persyaratan fungsional maupun kualitas estetika dari lingkungan di sekelilingnya. Secara prinsip pagar pembatas taman merupakan pembatas bangunan sehingga desainnya harus jelas dan memperhatikan faktor keamanan dari lingkungan sekitarnya. Selain bersifat fungsional, desain pagar juga harus memperhatikan faktor estetika, yaitu sesuai dengan arsitektur budaya setempat atau kearifan lokal.

Pemilihan material dapat disesuaikan dengan potensi lokal, misalnya: kayu, batu bata, batu, besi, dan lain-lain. Pagar juga dapat ditanami tanaman rambat agar memberikan kenyamanan pengunjung. Untuk memberikan kesan menyatu dengan lingkungan di sekitarnya, desain “pagar” dapat berbentuk deretan pohon, perdu atau semak tanpa pemasangan suatu batas dengan material yang bersifat masif.

Ketinggian pagar pembatas yang bersifat masif adalah maksimum 1,2 (satu koma dua) meter. Hal ini untuk menghindari kesan tertutup dan terpisah pada taman tersebut. Selain itu, untuk skala taman kota yang cukup luas, pembuatan pagar pembatas masif membutuhkan biaya yang cukup besar. Berikut ini adalah panduan visual perancangan pagar pembatas:



Gambar: Pagar Pembatas Besi



Gambar: Pagar Pembatas Beton

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pembuatan pagar pembatas:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Pagar Pembatas Besi	836.000	555.500	m <sup>2</sup>
2	Pagar Pembatas Beton	502.940	-	m <sup>2</sup>

Biaya per 10 meter Pagar Pembatas Besi sebesar : Rp. 8.360.000,00.

Biaya per 10 meter Pagar Pembatas Beton sebesar :  
Rp. 5.029.400,00.

## 6. Pembangunan Gapura Identitas

Konsep dasar pembangunan Gapura adalah menyediakan fasilitas layanan informasi lokasi atraksi wisata yang akurat kepada wisatawan yang datang berkunjung. Seiring dengan perkembangan kebutuhan dan kemajuan jaman, maka fungsi Gapura dapat ditambahkan menjadi tempat untuk memberikan layanan lain bagi wisatawan.

Prinsip dan kaidah pembangunan gapura identitas, antara lain :

- kemanfaatan, kepatutan, keselamatan, keseimbangan serta keserasian/keselarasan bangunan dengan lingkungan dan budaya daerah local;
- hemat, kewajaran, ekonomis tidak berlebihan, efektif, dan efisien, serta sesuai dengan kebutuhan dan ketentuan teknis yang disyaratkan;
- terarah dan terkendali sesuai rencana, program/satuan kerja, serta fungsi setiap pengguna bangunan gedung;
- informative; dan
- semaksimal mungkin menggunakan hasil produksi dalam negeri dengan memperhatikan kemampuan/potensi nasional.

Fungsi dan Manfaat Gapura di Kawasan Pariwisata adalah antara lain:

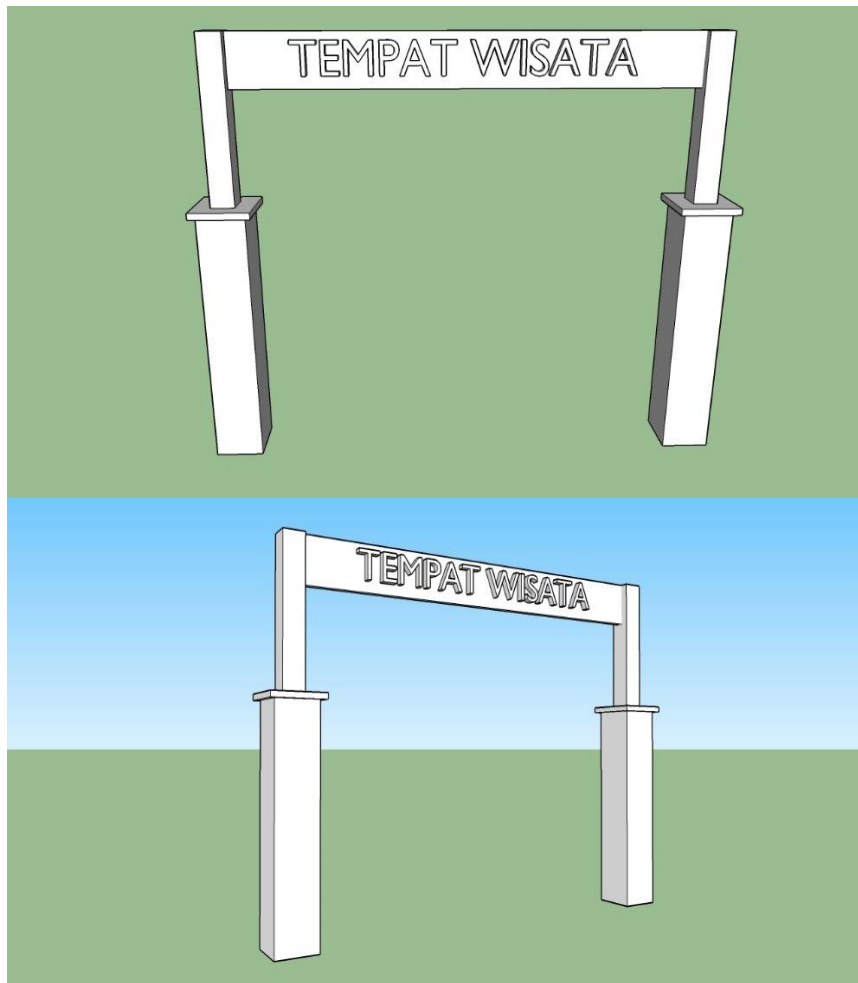
- sebagai penanda lokasi pintu masuk di kawasan pariwisata, serta pemberi ucapan selamat datang kepada wisatawan yang datang berkunjung;
- sebagai identitas/icon dari sebuah objek wisata/daerah;

- c. sebagai tempat pemberian informasi kepada wisatawan yang datang berkunjung di kawasan pariwisata, mengenai sarana dan prasarana umum serta fasilitas yang tersedia didalam dan aktivitas wisata yang dapat dilakukan. termasuk memberikan informasi mengenai hal yang harus dipatuhi oleh wisatawan selama berada di kawasan pariwisata tersebut; dan
  - d. sebagai satu kesatuan fasilitas manajemen pengelolaan.
- 
- a. Standar Pembangunan Gapura Identitas  
Standar internasional dan kebijakan pembangunan gapura identitas dapat terdiri dari beberapa bagian, yaitu:
    - 1) bagian atas/melintang jalan;
    - 2) bagian tengah; dan
    - 3) bagian bawah.
  - b. Ketentuan Teknis Dimensi Gapura Identitas
    - 1) Tinggi gapura: proporsional dengan mempertimbangkan kenyamanan dan kemudahan aksesibilitas bagi kendaraan yang lewat, baik itu mobil, motor ataupun bis.
    - 2) Lebar tiang gapura: proporsional dengan tinggi gapura.
    - 3) Jarak antar tiang: menyesuaikan dengan kondisi jalan yang ada di kawasan tersebut serta lahan yang tersedia.
  - c. Kriteria Penempatan Lokasi Gapura Identitas  
Penempatan Gapura di Kawasan Pariwisata hendaknya berada di lokasi masuk Daya Tarik Wisata yang berhubungan dengan jalur lalu lintas utama. Lokasi penempatan Gapura Identitas hendaknya strategis, mudah terlihat dan sebagai identitas/penanda sebuah kawasan pariwisata atau daya tarik wisata.



d. Panduan Pembangunan Gapura Identitas

Berikut ini adalah panduan visual pembangunan gapura identitas:



Gambar : Panduan Visual Pembangunan Gapura Identitas

e. Standar Biaya Pembangunan Gapura Identitas

Berikut ini adalah panduan pembiayaan Pembangunan Gapura Identitas:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1.	Gapura Identitas	45.000.000	35.000.000	Unit

- Biaya pembangunan gapura identitas per unit sebesar: Rp 45.000.000

7. Pembangunan Kios Cenderamata

Cenderamata merupakan sesuatu yang dibawa oleh wisatawan ke tempat tinggalnya sebagai oleh-oleh, *souvenir*, tanda mata, atau kenang-

kenangan. Sebuah destinasi wisata perlu memiliki ciri khas tersendiri sehingga berbeda dengan destinasi wisata lainnya dan menunjukkan identitas dari destinasi wisata tersebut. Desain produk yang ditawarkan harus memenuhi unsur keunikan, merepresentasikan tempat wisata, dan kekhasan budaya setempat atau kearifan lokal.

a. Kriteria Penempatan Kios Cenderamata

- 1) mudah diakses dan dekat dengan destinasi wisata;
- 2) luas ruangan sesuai dengan kebutuhan jenis *souvenir*;
- 3) bentuk rak yang ideal untuk *souvenir* adalah rak *single wall minimarket* dan rak *double* dengan ukuran panjang papan antara 30 cm – 40 cm (tiga puluh sampai empat puluh sentimeter);
- 4) jenis bahan ideal untuk *souvenir* adalah besi dengan ketebalan plat antara 0.5 mm – 0.6 mm (nol koma lima sampai nol koma enam milimeter) dan mampu menahan berat barang sebesar 30 kg – 50 kg (tiga puluh sampai lima puluh kilogram);
- 5) pintu harus menghadap ke ruang kosong, tidak boleh ada lemari, tirai atau furnitur yang menghalangi pengunjung masuk;
- 6) panjang lemari dan meja dalam kios harus sesuai dengan sudut letak lemari;
- 7) tidak menempatkan lemari dan meja pada sisi tajam yang mengarah ke pintu masuk;
- 8) memiliki sistem sirkulasi udara atau *air conditioner* (ac) dan pencahayaan, pintu masuk dan keluar harus sesuai standar dan/atau ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- 9) petunjuk arah dan papan nama kios cenderamata memiliki tulisan yang terbaca dengan jelas dan mudah terlihat.

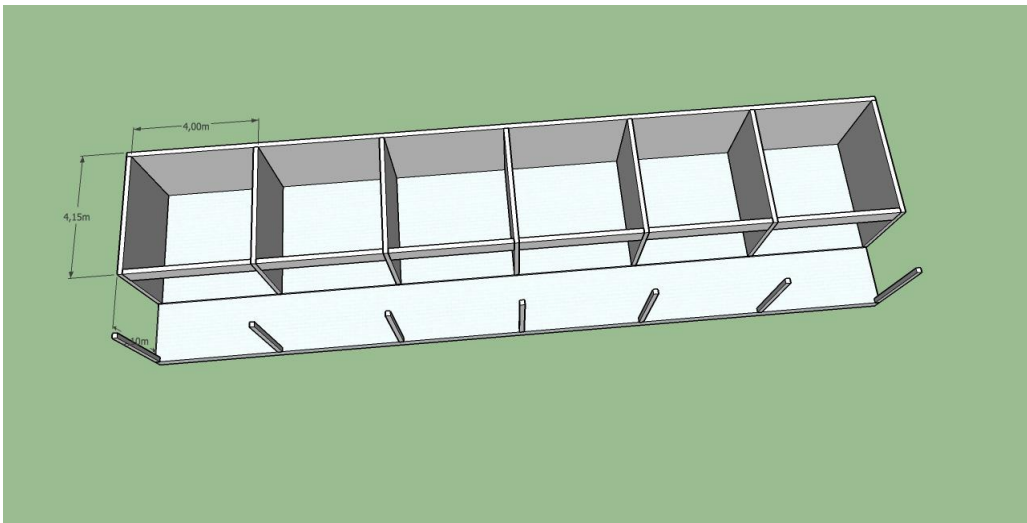
b. Fasilitas Penunjang serta Sarana dan Prasarana

- 1) fasilitas parkir yang bersih, aman, dan terawat, dilengkapi dengan rambu-rambu petunjuk;
- 2) toilet yang bersih, terawat dan terpisah untuk pengunjung pria dan wanita, termasuk untuk penyandang disabilitas, yang masing-masing dilengkapi dengan: papan nama yang jelas; air bersih yang cukup; tempat cuci tangan dan pengering; kloset; tempat sampah tertutup; tempat buang air kecil (*urinoir*) untuk toilet pengunjung pria; dan sirkulasi udara serta pencahayaan yang baik;

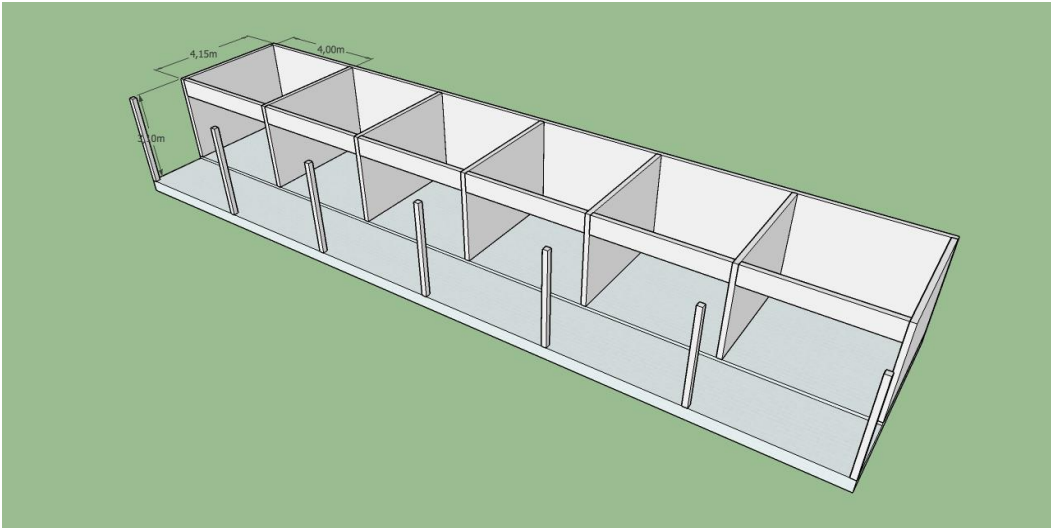
- 3) tempat sampah tertutup yang terdiri atas: tempat sampah organik dan tempat sampah non-organik;
- 4) instalasi listrik/genset sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- 5) akses khusus darurat dan tempat berkumpul; dan
- 6) instalasi kamera pengawas (*closed circuit television/CCTV*) yang berfungsi dengan baik.

c. Panduan Perancangan Kios Cinderamata

Berikut ini adalah panduan visual perancangan kios cinderamata.



Gambar : Panduan Visual Perancangan Kios Cinderamata (1)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Kios Cinderamata (2)

d. Standar Biaya Pembangunan Kios Cinderamata

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pembangunan kios cinderamata:

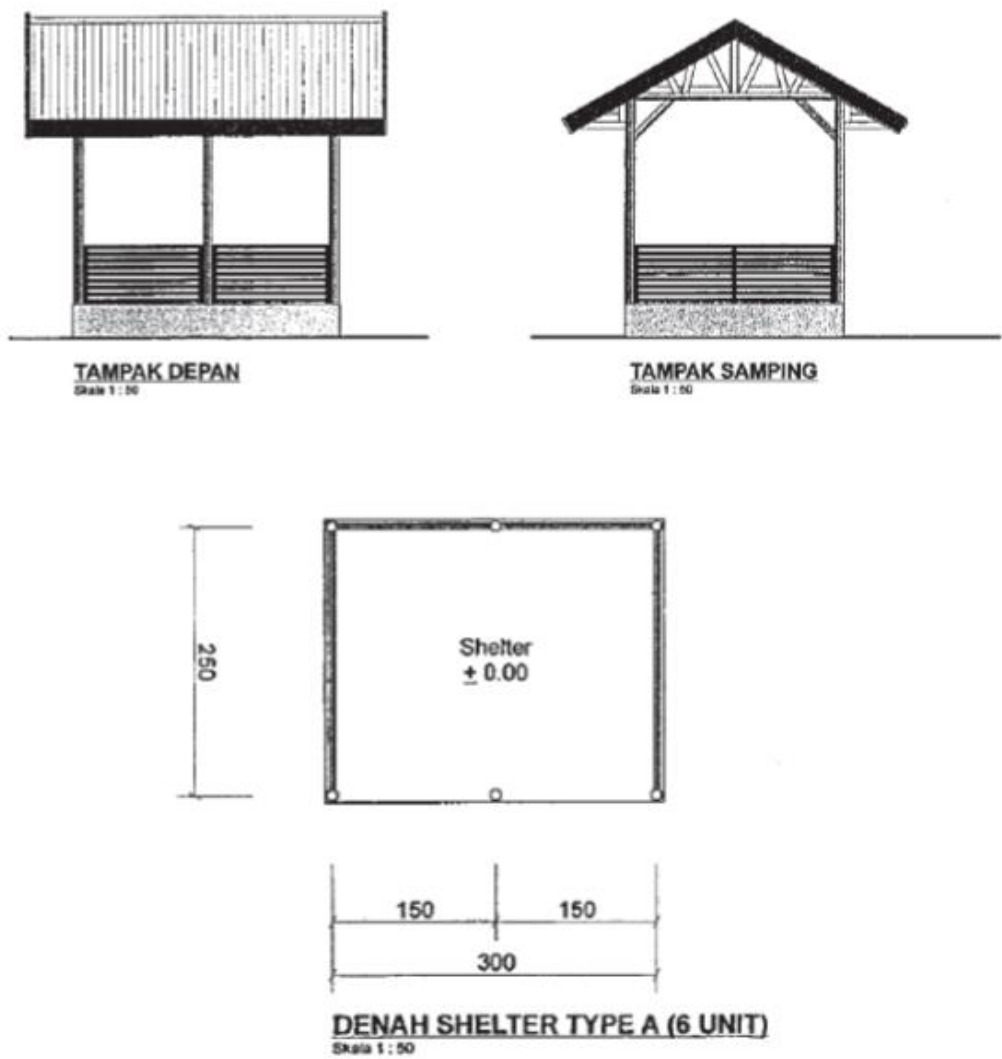
NO	NAMA	TIDAK	SEDERHANA	SATUAN
----	------	-------	-----------	--------

		SEDERHANA		
1	Kios Cinderamata	4.302.548	3.812.374	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan kios cinderamata per paket terdiri dari 6 unit kios sebesar : Rp. 826.089.361,09

8. Pembangunan *Hiker’s Shelter/Hut*

*Hicker Hut/Shelter* merupakan bangunan sederhana sebagai tempat berlindung dari hujan, panas dan angin bagi wisatawan yang mengunjungi Daya Tarik Wisata alam.



Gambar : Visual Perencanaan *Hicker Hut/Shelter*

Berikut panduan pembiayaan pembangunan *Hicker Hut/Shelter*.

NO	NAMA	TIDAK Sederhana	SEDERHANA	SATUAN
1.	Hicker hut/Shelter	35,919,579	25,324,502	unit

9. Penataan Lansekap

Penataan lansekap merupakan penataan area *outdoor* dari suatu kawasan wisata yang meliputi penataan vegetasi/pepohonan dan optimalisasi ruang-ruang antar bangunan dan sirkulasi.

Standar Biaya Penataan Lansekap (Sederhana):

RENCANA ANGGARAN PENATAAN LANSEKAP						
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA	TOTAL
1	Pematangan lahan	1000,000	m2	Rp 12.500,00	Rp 12.500.000,00	
2	Pengadaah tanah subur	100,000	m3	Rp 150.000,00	Rp 15.000.000,00	
3	Penanaman Tanaman rumput	1000,000	m2	Rp 50.000,00	Rp 50.000.000,00	
						Rp 77.500.000,00
PPN 10%					Rp	7.750.000,00
TOTAL BIAYA					Rp	85.250.000,00
LUAS LANSEKAP 1000 m2						1000,00
HARGA PER m2					Rp	85.250,00

Standar Biaya Penataan Lansekap (Tidak Sederhana):

RENCANA ANGGARAN PENATAAN LANSEKAP						
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA	TOTAL
1	Pematangan lahan	1000,000	m2	Rp 12.500,00	Rp 12.500.000,00	
2	Galian tanah	100,000	m3	Rp 78.000,00	Rp 7.800.000,00	
3	Pengurukan pasir urug + tanah dipadatkan	100,000	m3	Rp 277.000,00	Rp 27.700.000,00	
4	Penanaman Tanaman rumput dan bunga	1000,000	m2	Rp 200.000,00	Rp 200.000.000,00	
						Rp 248.000.000,00
PPN 10%					Rp	24.800.000,00
TOTAL BIAYA					Rp	272.800.000,00
LUAS LANSEKAP 1000 m2						1000,00
HARGA PER m2					Rp	272.800,00

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1.	Penataan lansekap	272.800.000	85.250	m <sup>2</sup>

- Biaya paket penataan lansekap per 1.000 m2 (tidak sederhana) adalah sebesar Rp 272.800.000,00.

10. Pembangunan Menara Pandang (*Viewing Deck*)

a. Panduan Pembangunan Menara Pandang (*Viewing Deck*)

1) Prinsip dan Kaidah Menara Pandang

Menara pandang dapat diartikan sebagai suatu lokasi yang memiliki struktur bangunan tinggi yang dapat melihat area dengan

cakupan yang luas. Pada umumnya, menara pandang memiliki beberapa sebutan sesuai dengan fungsinya, yaitu:

a) *Observation Tower*

*Observation tower* digunakan sebagai pos penjagaan atau pos observasi untuk melihat keseluruhan area.

b) *Watchtower*

*Watchtower* memiliki kegunaan utama dalam kepentingan militer, tentara dari sebuah menara yang memiliki struktur.

c) *Fire Lookout Tower*

Fungsi bangunan menara sebagai rumah di dalamnya untuk penjaga pemadam yang memiliki tugas untuk mengawasi jika terjadi kebakaran atau mengawasi alam liar.

2) Fungsi dan Manfaat Menara Pandang

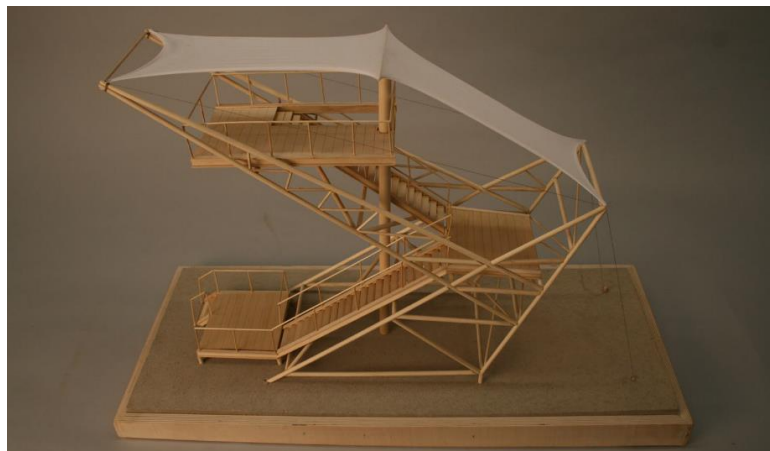
1. Fungsi

- a) Menjaga keamanan dan keselamatan wisatawan.
- b) Menciptakan pengalaman lebih kepada pengunjung dengan adanya aktivitas *sightseeing* yang dapat diberikan di menara pandang tanpa mengganggu kehidupan di sekitarnya.

2. Manfaat

- a) Sebagai pos penjagaan untuk menjaga keselamatan wisatawan.
- b) Sebagai fasilitas penunjang aktivitas wisatawan untuk menikmati kawasan dalam *birdview*.

Beberapa bentuk pengembangan menara pandang dengan desain yang lebih artistik dengan tetap memperhatikan fungsi dari menara pandang dapat dilihat sebagai berikut:





Gambar : Panduan Visual Perancangan Menara Pandang (1)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Menara Pandang (2)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Menara Pandang (3)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Menara Pandang (4)

Pembangunan dan pengelolaan menara pandang juga memperhatikan beberapa hal lain, yaitu:

1. memiliki tinggi bangunan minimal 3 m (tiga meter) dengan luas minimal 20 m<sup>2</sup> (dua puluh meter persegi);
2. dapat berupa bangunan semi permanen dengan fondasi;
3. memiliki alat komunikasi; dan
4. dapat dilengkapi dengan beberapa peralatan tambahan seperti teropong pandang, pengeras suara, dan lainnya.

b. Prosedur Pembangunan Menara Pandang

Aspek kuantitatif pembangunan dalam perencanaan pembangunan menara pandang memperhatikan faktor *the client and the program*. Aspek kuantitatif pembangunan tersebut terkait dengan ukuran, tinggi, daya dukung, akses tangga, material yang digunakan, anggaran atau dana yang tersedia, penempatan (hubungan dengan ruang terbuka, bangunan lain dan lahan parkir), tujuan (keagamaan, pendidikan, kepentingan umum), desain interior yang diusulkan, dan waktu penggunaan.

Pada praktiknya, beberapa hal dalam membuat perencanaan pembangunan menara pandang, antara lain :

1) Dimensi menara

Perencanaan dimensi harus diperhitungkan secara akurat untuk menentukan persyaratan minimum ruang dan ruang untuk instalasi dan pemeliharaan.

2) Struktur menara

Penentuan tipe konstruksi untuk menentukan kapasitas daya tampung. Ahli struktur dapat memperhitungkan tebal dinding, ukuran struktur, tebal lantai dan lainnya yang bisa dianalisis untuk struktur kapasitas menara.

3) *Layout* umum menara

Memperkirakan jumlah tingkatan yang dimiliki menara yang disesuaikan dengan tinggi menara.

4) Akses

Tangga akses menara juga harus disesuaikan dengan jumlah tingkatan dan tinggi menara.

5) Pemeliharaan listrik dan mekanis

Pencahayaan harus terdapat di tangga akses dan di ruangan, begitu pula dengan ventilasi dan pengatur suhu ruangan.

6) Pemenuhan kode

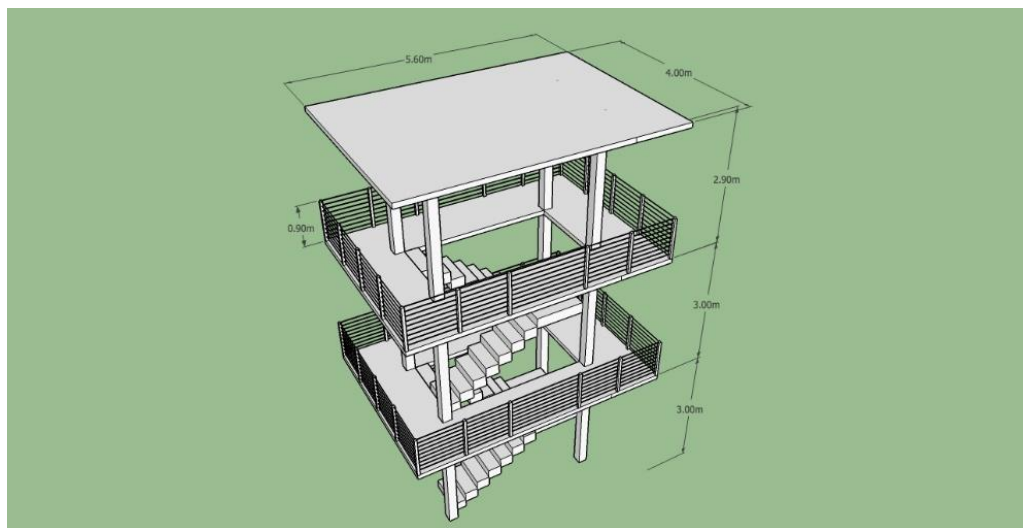
Berdasarkan perencanaan pembagunan menara, maka pembangunan harus memiliki izin dari Pemerintah Daerah.

Sesuai dengan *International Code Building* (ICB) 2007, menara pandang merupakan bangunan dengan klasifikasi kepemilikan dan kegunaan bangunan dengan fungsi tertentu atau bangunan lain, maka dalam hal ini menara pandang dapat dibangun dengan kepemilikan pribadi terkait dengan pengelola destinasi wisata dan atau pemerintah. Selain itu,

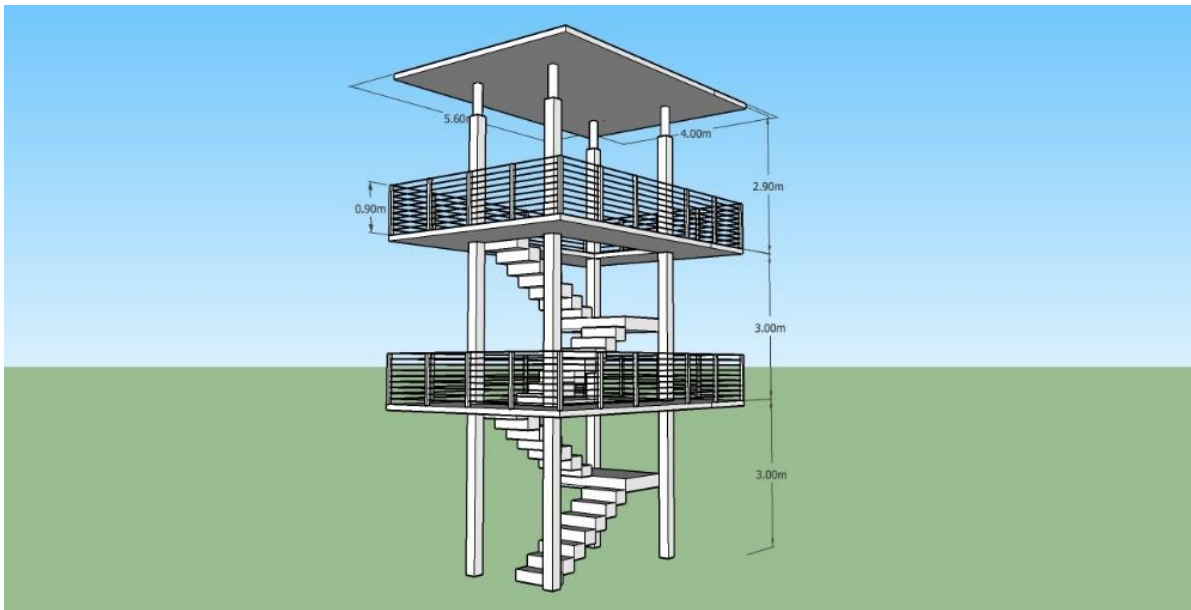
Sesuai dengan peraturan perundang-undangan, dalam pembangunan menara pandang maka harus memiliki daftar Izin Mendirikan Bangunan (IMB) serta mengikuti kaidah pembangunan sesuai dengan kebijakan yang berlaku pada daerah tersebut.

c. Panduan Pembangunan Menara Pandang

Berikut ini adalah panduan visual pembangunan menara pandang:



Gambar : Panduan Visual Pembangunan Menara Pandang (1)



Gambar : Panduan Visual Pembangunan Menara Pandang (2)

d. Standar Biaya Pembangunan Menara Pandang

Berikut panduan pembiayaan pembangunan menara pandang.

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Menara Pandang	4.245.085	2.661.582	M <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan menara pandang per unit sebesar: Rp 285,269,522.60.

11. Pembangunan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

Plaza pusat jajanan/kuliner merupakan fasilitas dimana terdapat kegiatan layanan jual beli makanan dan minuman. Satuan dimensi ruang per pengunjung untuk kegiatan makan minum adalah 2 m<sup>2</sup> (dua meter persegi) per orang termasuk kursi meja dan sirkulasi pengunjung.

a. Kriteria Penempatan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

Berikut kriteria penempatan plaza pusat Jajanan/Kuliner.

- 1) lokasi plaza pusat jajanan/kuliner harus mudah diakses dan tidak menimbulkan gangguan terhadap lalu lintas. lokasi pada atraksi wisata alam seperti tepi sungai, tepi danau, tepi hutan dapat dipertimbangkan sepanjang tidak menimbulkan tekanan atau dampak negatif terhadap lingkungan;

- 2) bekerja sama dengan pengembang (*developer*);
- 3) memiliki sistem sirkulasi udara dan pencahayaan, pintu masuk dan keluar sesuai standar; dan
- 4) petunjuk arah dan papan nama plaza pusat jajanan/kuliner dengan tulisan yang terbaca jelas dan mudah terlihat.

b. Kriteria Dasar Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

Berikut kriteria dasar plaza pusat jajanan/kuliner.

- 1) untuk konsumsi masyarakat umum;
- 2) menampilkan kuliner tradisional yang sudah diseleksi; dan
- 3) minimum 5 (lima) jenis kuliner, maksimum 20 (dua puluh) jenis kuliner dan tidak boleh ada duplikasi.

c. Kriteria Bangunan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

1) Infrastruktur

- a) akses utama menuju plaza pusat jajanan/kuliner dari jalan umum dapat dilalui bus pariwisata medium dengan kapasitas 60 (enam puluh) orang;
- b) jalan utama bisa berpapasan 2 (dua) bus;
- c) area naik turun penumpang yang memadai;
- d) area parkir mobil 40 (empat puluh) unit mobil, 3 (tiga) unit bus pariwisata dan 100 (seratus) unit motor;
- e) *loading dock* dan area bongkar muatan (bahan makanan bersih);
- f) jalur truk sampah yang tidak boleh digabung dengan jalur bongkar muatan (bahan makanan bersih) agar tidak terkontaminasi bakteri;
- g) sumber air bersih panas dan dingin;
- h) drainase atau saluran pembuangan air lengkap dengan proses pemeliharaan sebelum dibuang ke saluran kota;
- i) drainase/saluran air hujan dan resapannya harus diperhatikan dengan baik untuk menghindari genangan air di halaman bangunan; dan
- j) fasilitas untuk penyandang disabilitas.

2) Bangunan

- a) tiap gerai dengan luas 4 x 5 (empat kali lima) meter, di dalamnya ada dapur dengan ukuran minimum 2 x 3 (dua kali tiga) meter;
- b) kapasitas sentra, maksimal 300 (tiga ratus) orang dengan komposisi yang memuat area makan minum, kursi sebanyak 300 (tiga ratus) buah, meja sebanyak 50 – 60 (lima puluh sampai enam puluh) buah, dan tempat cuci tangan sebanyak 12 (dua belas) titik;
- c) area cuci piring dengan ukuran sebesar 36 m<sup>2</sup> (tiga puluh enam meter persegi), dengan 8 (delapan) titik bak cuci, lengkap dengan meja area pengering, dan rak simpan; dan
- d) area *lobby*.

3) Mekanikal elektrik

- a) *hydrant*, sumber air untuk keadaan darurat api;
- b) pemadam kebakaran *portable* di tiap gerai, dan di *common area* sesuai hitungan yang berlaku;
- c) listrik di setiap gerai 1.200 (seribu dua ratus) watt;
- d) stop kontak atau *power* listrik 3 (tiga) titik di tiap gerai;
- e) titik gas apabila saluran gas kota tersedia; kecuali yang membutuhkan arang atau kegiatan *grill* maka ditempatkan di luar area makan minum, agar asap tidak masuk ke area tersebut;
- f) *exhaust fan*, kipas udara untuk sirkulasi;
- g) AC untuk ruang *non-smoking*;
- h) *ceiling fan*/kipas angin untuk area *smoking* – jika peraturan mengizinkan; dan
- i) saluran telepon dan data internet – terutama untuk pembayaran non tunai.

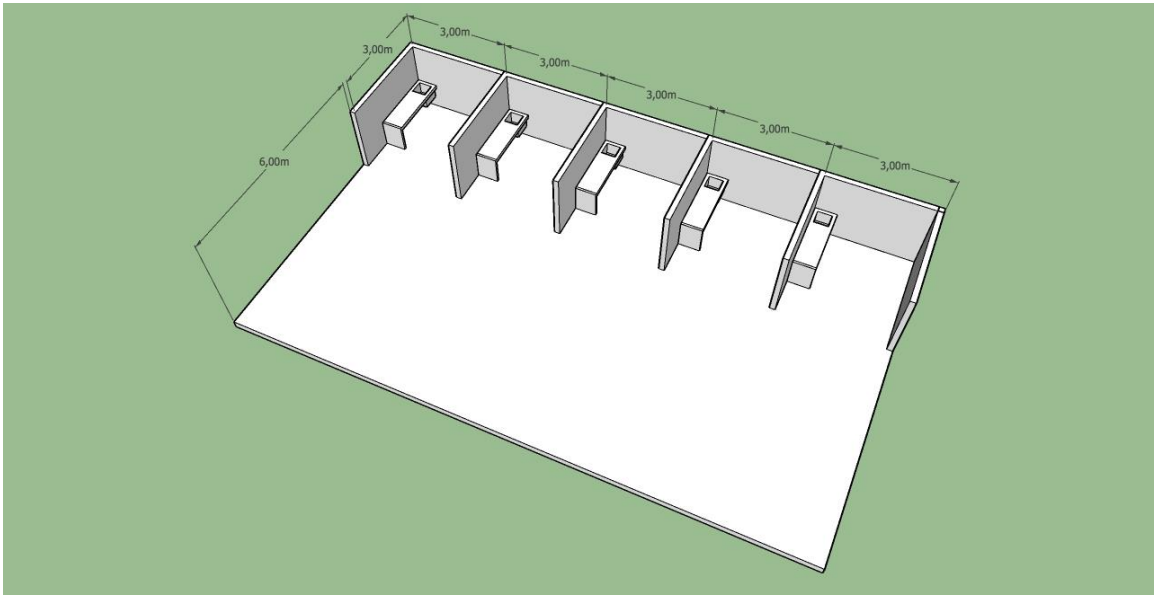
4) Tata Kelola Sampah

- a) Pembuangan sampah terpadu (tertutup) dan sampah dipisahkan menjadi 4 (empat) bagian, yaitu organik, non organik, botol kaca, botol dan gelas plastik, serta bahan plastik lainnya.
- b) Tempat sampah disediakan setiap Gerai  
Pengolahan limbah buangan dan penampungan limbah minyak goreng.



d. Panduan Perancangan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

Berikut panduan visual perancangan plaza pusat jajanan/kuliner:



Gambar : Panduan Visual Perancangan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

e. Standar Biaya Pembangunan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

Berikut panduan pembiayaan pembangunan plaza pusat jajanan/kuliner:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Plaza / Pusat Jajanan Kuliner	3,219,376	2,782,446	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan plaza pusat jajanan/kuliner per paket dengan 5 unit kios sebesar : Rp. 515.415.936,07

12. Pembuatan Ruang Ganti dan/atau Toilet

Ruang ganti dan/atau toilet sangat diperlukan oleh wisatawan untuk mencuci tangan, membasuh wajah, membuang hajat atau untuk berganti pakaian ketika sedang beraktivitas dalam suatu daya tarik wisata. Kebutuhan tersebut perlu menjadi perhatian bagi pengelola pariwisata karena sangat terkait dengan kenyamanan wisatawan pada saat berwisata. Oleh sebab itu, ketersediaan ruang ganti dan/atau toilet pada sebuah kawasan pariwisata merupakan hal yang mutlak diperlukan.

a. Konsep Dasar

Telah diuraikan sebelumnya bahwa kebutuhan ruang ganti dan/atau toilet dalam sebuah Daya Tarik Wisata merupakan hal yang sangat penting karena keberadaannya berfungsi untuk memenuhi kebutuhan wisatawan. Tidak terpenuhinya kebutuhan tersebut akan berakibat pada ketidaknyamanan wisatawan selama melakukan kegiatan wisata, yang akhirnya juga mempengaruhi tingkat kepuasan.

Adapun wisatawan yang perlu dipenuhi kebutuhannya secara khusus yaitu wisatawan berkebutuhan khusus (memiliki spesifikasi khusus), ibu menyusui dan bayi (ruang menyusui). Selain itu, ruang ganti dan/atau toilet pengelola dapat menerapkan prinsip ramah lingkungan dalam membangun fasilitas ruang ganti dan/atau toilet. Sehingga pengelola harus memperhatikan desain, pemilihan material bangunan, lokasi, dan cara pemeliharaan fasilitas ruang ganti dan/atau toilet yang optimal.

Konsep dasar dalam pembangunan ruang ganti dan/atau toilet pada sebuah kawasan pariwisata antara lain:

- 1) aspek fisik dari ruang ganti dan/atau toilet;
- 2) aspek kebutuhan wisatawan terhadap ruang ganti dan/atau toilet;
- 3) aspek ramah lingkungan dari ruang ganti dan/atau toilet;
- 4) aspek perencanaan dari ruang ganti dan/atau toilet; dan
- 5) aspek pemeliharaan dari ruang ganti dan/atau toilet.

b. Fungsi dan Manfaat

Fungsi dari ruang ganti dan/atau toilet adalah:

- 1) Sebagai tempat wisatawan untuk buang air besar;
- 2) Sebagai tempat bagi wisatawan untuk buang air kecil;
- 3) Sebagai tempat bagi wisatawan yang membawa bayi (menyusui, memompa ASI dan mengganti popok bayi);
- 4) Sebagai tempat bagi wisatawan untuk mencuci tangan, membasuh wajah, atau aktivitas lain yang membutuhkan air; dan
- 5) Sebagai tempat untuk mengganti pakaian.

Manfaat dari toilet adalah memberikan rasa aman dan nyaman bagi wisatawan secara psikologis, ketika mereka mengetahui bahwa jika sewaktu-waktu mereka perlu untuk buang air kecil maupun besar sudah tersedia toilet yang memadai dalam sebuah kawasan pariwisata.

c. Prinsip dan Kaidah Ruang Ganti dan/atau Toilet di Kawasan Pariwisata

Dalam merancang ruang ganti dan/atau toilet bagi sebuah kawasan pariwisata perlu mempertimbangkan beberapa prinsip dan kaidah sebagai berikut:

1) Global

Prinsip global mengacu kepada kebutuhan ruang ganti dan/atau toilet yang sesuai dengan standar internasional dan mengacu kepada aspek ramah lingkungan, seperti penggunaan teknologi yang dapat membantu penghematan air (kran sensor);

2) Gender

Dalam perancangan pembangunan fasilitas ruang ganti dan/atau toilet harus memperhatikan aspek gender, dimana jumlah fasilitas yang diperlukan untuk wanita adalah 3 (tiga) kali lebih banyak daripada pria. Hal ini mengacu kepada data bahwa wanita menggunakan toilet 3 (tiga) kali lebih lama daripada pria;

3) Budaya

Prinsip budaya sangat memengaruhi perancangan pembangunan fasilitas ruang ganti dan/atau toilet yang disesuaikan dengan budaya suatu negara. Contohnya budaya pada masyarakat di Indonesia adalah menggunakan air untuk membersihkan diri setelah membuang hajat. Oleh sebab itu, pengelola kawasan pariwisata harus menyediakan air dan tisu; dan

4) Higienis

Prinsip higienis sangat penting untuk diperhatikan dalam pembangunan ruang ganti dan/atau toilet karena kerentanan penyebaran penyakit melalui fasilitas ini sangat tinggi. Penyakit yang menyebar melalui udara dapat bertahan hingga satu jam lamanya. Oleh sebab itu, fasilitas ruang ganti dan/atau toilet harus bersih, sehat, kering, dan higienis.

d. Ketentuan Teknis Standar Ruang Ganti dan/atau Toilet di Kawasan Pariwisata

1) Besaran Ruang

Luas ruang ganti dan/atau toilet pada kawasan pariwisata terdiri dari lantai, dinding dan atap, dengan ketentuan sebagai berikut:

- a) Lantai harus tahan terhadap gesekan, tidak licin, tidak menyerap air, dan mudah dibersihkan;
- b) Kemiringan minimum lantai 1% (satu persen) dari panjang atau lebar lantai;
- c) Bahan pelapis lantai terbuat dari ubin keramik, semen plester/acian/batu alam yang kuat, tidak licin, dan mudah dibersihkan atau dapat menggunakan jenis lapisan lantai alternatif lainnya, seperti *vinyl*;
- d) Dinding pembatas antara ruang toilet satu dengan lainnya harus tahan air dan menggantung 20 cm (dua puluh centimeter) dari atas lantai;
- e) Dinding dibuat dengan warna terang sehingga memudahkan mengontrol kebersihan ruang ganti dan/atau toilet atau menggunakan ubin keramik sebagai pilihan untuk melapisi dinding yang terbuat dari *gypsum* tahan air atau batu bata yang telah diberi lapisan tahan air atau bahan batako yang dilapisi cat tahan air; dan
- f) Atap terletak pada posisi ketinggian dinding dengan penentuan besaran minimal yang harus menutupi luasan ruang.

2) Sirkulasi Udara

Sirkulasi udara yang baik sangat diperlukan pada area ruang ganti dan/atau toilet. Ruang toilet yang basah mempunyai kelembaban yang sangat tinggi mencapai 40–50%, karena itu sirkulasi udara yang baik dibutuhkan untuk mengatasi kelembaban tersebut. Untuk mengatasi kelembaban tersebut, beberapa alternatif yang digunakan antara lain dengan menggunakan *exhaust fan* atau kipas pengering di atas *washtafel* yang dapat membantu proses pengeringan lantai di sekitarnya. Sirkulasi udara sangat penting untuk menjaga udara ruang ganti dan/atau toilet bebas dari bau, jamur dan bakteri serta zat kimia berbahaya lainnya.

3) Pencahayaan

Standar pencahayaan pada ruang ganti dan/atau toilet adalah 200 lumen (TOTO). Pencahayaan dapat dilakukan dengan memanfaatkan pencahayaan buatan maupun pencahayaan alami. Pencahayaan alami yang baik, selain dapat menghemat energi juga dapat memberikan kesan positif, sedangkan pencahayaan yang buruk akan memberikan kesan kusam, gelap, dan kotor pada ruang ganti dan/atau toilet. Lampu merupakan salah satu bentuk pencahayaan buatan pada ruang ganti/toilet di kawasan wisata yang sesuai dengan kebutuhan. Lampu diletakkan pada posisi strategis seperti di dekat cermin sehingga tidak menyilaukan.

4) Pintu

Pintu yang digunakan menggunakan material tahan air seperti bahan fiber yang dilaminasi dengan bahan tahan air maupun terbuat dari aluminium. Untuk daun pintu kloset harus memiliki kunci yang dapat dikunci dari dalam. Daun pintu terpasang disebelah kanan dan membuka kearah dalam agar menghindari benturan dengan aktifitas di luar ruangan dan menyediakan gantungan pakaian atau tas yang diletakkan pada sisi dalam pintu.

5) Langit-langit

Bentuk langit-langit atau plafon dapat berupa datar atau mengikuti kemiringan atap dan harus tahan air agar tidak terjadi kebocoran saat hujan. Langit-langit atau plafon terbuat dari bahan yang cukup kaku dan rangka yang kuat, sehingga memudahkan dalam perawatan dan tidak mudah kotor. Apabila langit-langit toilet terdapat pipa-pipa air, maka disarankan membangun lubang (*man-hole*) untuk memudahkan petugas dalam melakukan perawatan dan perbaikan;

6) *Washtafel*

Fasilitas *washtafel* di area ruang ganti dan/atau toilet harus menyediakan sabun cair, cermin, dan kran, baik kran putar ataupun kran sensor (dapat dibuka tanpa disentuh untuk higienitas).

7) Kran Air

Kran air yang dapat digunakan pada ruang ganti dan/atau toilet adalah kran otomatis (kran sensor) yang hemat air atau kran dengan menggunakan tuas putar (*lever handle*).

8) Estetika

Estetika ruang ganti dan/atau toilet pada kawasan pariwisata dapat dibuat dengan berbagai variasi sesuai dengan lokasi keberadaannya. Penataan interior bidang lantai, dinding dan atap dalam bangunan dilakukan untuk menambah estetika. Salah satu penataan interior yang membantu keindahan ruang adalah pencahayaan. Titik fokus cahaya dan permainan arah cahaya mampu menambah keindahan dan keunikan ruang ganti dan/atau toilet. Apabila terletak di luar bangunan, ruang ganti dan/atau toilet dapat dibangun sesuai dengan fungsinya dan tidak terikat oleh bangunan disekitarnya. Aspek-aspek yang dapat membuat ruang ganti dan/atau toilet menjadi indah, unik, bersih dan sehat adalah:

a) Bentuk bangunan

Elemen-elemen bangunan dalam ruang ganti dan/atau toilet yang dapat dirancang adalah bidang dinding dan atap;

b) Warna

Penggunaan warna-warna mencolok, eksentrik maupun lembut akan membuat kesan yang berbeda; dan

c) Elemen asesoris bangunan

Asesoris bangunan yang digunakan dapat berupa konsol atap, bingkai-bingkai pintu dan dapat menggunakan bahan-bahan alami, tradisional maupun modern.

9) Lansekap

Rancangan lansekap sangat menentukan kualitas keindahan, dan kenyamanan sebuah kawasan pariwisata, yang mampu dirasakan oleh wisatawan dan dapat meningkatkan citra kawasan pariwisata tersebut. Lansekap ruang ganti dan/atau toilet harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

a) tidak merusak keindahan lingkungan;

b) mudah diketahui dan dicapai keberadaannya;

c) memberikan kenyamanan dan perasaan aman;

d) keadaan sekitar ruang ganti dan/atau toilet harus tertata indah, asri, bersih dan nyaman; dan

e) mudah dalam proses pemeliharaan kebersihan.



Pada penataan lansekap di sekitar ruang ganti dan/atau toilet yang terletak di luar bangunan maka bentuk fisik yang disarankan adalah:

- a) Tidak menanam pohon yang rindang dengan jarak yang dekat dengan ruang ganti dan/atau toilet. Hal ini membantu mengurangi kelembaban di dalam ruang ganti dan/atau toilet tersebut;
  - b) Menanam tanaman pohon semak dan rumput yang ditata di sekitar bangunan ruang ganti dan/atau toilet. Hal ini bertujuan untuk memberikan kesan asri pada ruang ganti dan/atau toilet tersebut; dan
  - c) Memiliki ruang luar yang terbuka yang bertujuan memberikan sirkulasi udara yang baik.
- e. Standar Dimensi Ruang Ganti dan/atau Toilet di Kawasan Pariwisata
- Pembangunan ruang ganti dan/atau toilet harus memenuhi standar ketersediaan fasilitas sebagai berikut.

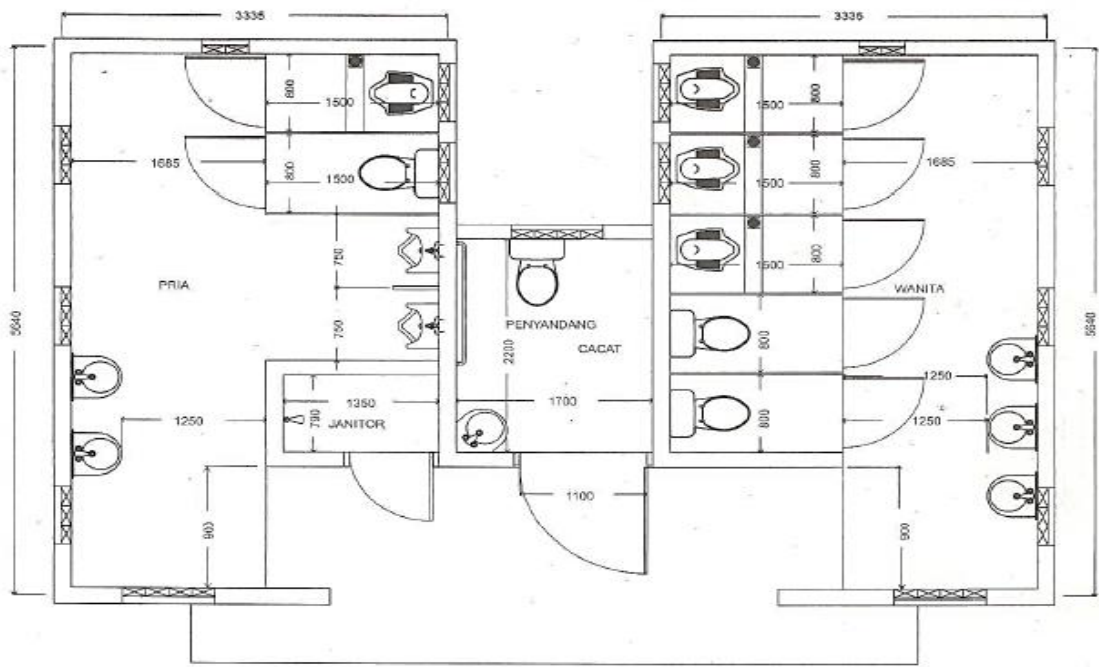
Tabel 1. Standar Ketersediaan Fasilitas Pada Ruang Ganti dan/atau Toilet

Fasilitas	Standar Minimal	Standar Rekomendasi
Kloset (WC)	Jongkok	Duduk
<i>Urinoir</i>	Ada	Ada
<i>Wastafel</i>	Ada	Ada
<i>Handicap</i>	Satu untuk pria dan wanita	Dua untuk pria dan wanita
<i>Toilet paper</i>	Ada	Ada
<i>Jetspray/ washlet</i>	Disamakan	Disamakan
Pengering tangan/tisu	Ada	Ada
Cermin	Ada	Ada

Ukuran standar juga menjadi hal yang perlu dipenuhi agar kebutuhan dan kenyamanan wisatawan dalam menggunakan ruang ganti dan/atau toilet menjadi maksimal. Berikut tabel standar ukuran fasilitas pada ruang ganti dan/atau toilet.

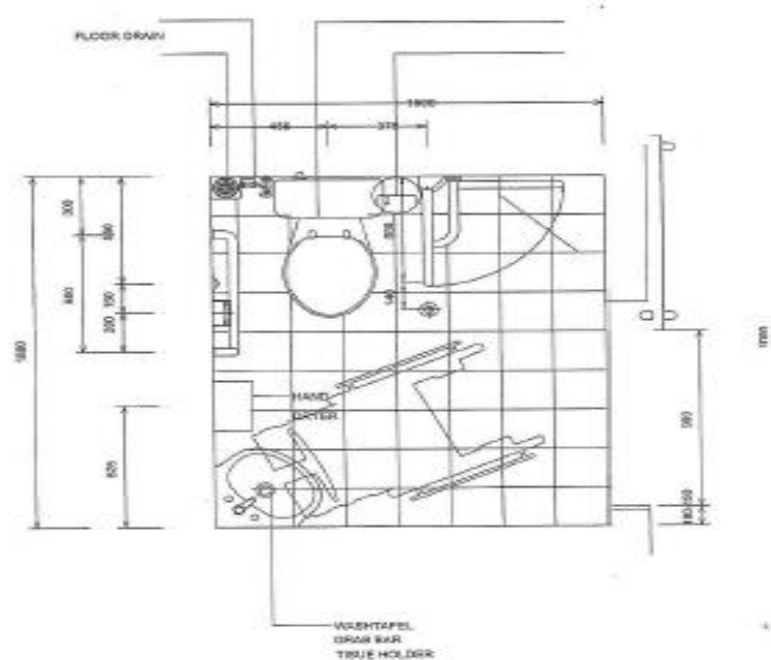
Tabel 2. Standar Ukuran Fasilitas Pada Ruang Ganti dan/atau Toilet

Fasilitas	Standar Minimal	Standar Rekomendasi
Pintu Masuk Utama	90 cm	110 – 120 cm
Kubikal	90 x 150 cm	90 x 150 cm
Jarak antara pintu dan tempat duduk toilet	60 cm	60 cm
Jarak dinding urinal	80 cm	80 cm
Pintu toilet untuk orang berkebutuhan khusus	100 – 120 cm	120 cm
Sirkulasi untuk orang berkebutuhan khusus	180 cm	180 cm
Sirkulasi jarak antara kubikal ke dinding	70 cm	120 cm
Sirkulasi jarak antara kubikal dengan <i>washtafel</i>	120 cm	140 cm
Daya tampung dan luasan lantai	4.3 m <sup>2</sup> dari luas lantai	



Gambar: Ilustrasi *Layout* Standar Minimal

Selain fasilitas regular standar, wisatawan berkebutuhan khusus juga harus menjadi pertimbangan dalam proses pembuatan ruang ganti dan/atau toilet di kawasan pariwisata. Berikut standar ukuran fasilitas ruang ganti dan/atau toilet bagi wisatawan berkebutuhan khusus.



Gambar: Ilustrasi *Layout* Ruang Ganti dan/atau Toilet bagi Wisatawan Berkebutuhan Khusus

Dari gambar diatas, dapat dilihat terdapat dua fasilitas toilet bagi wisatawan berkebutuhan khusus di masing-masing ruang ganti dan/atau toilet pria dan wanita.

Tabel: Standar Ukuran Fasilitas Ruang Ganti dan/atau Toilet Bagi Wisatawan Berkebutuhan Khusus

Fasilitas	Ukuran	Keterangan
RUANG TOILET		
Ukuran ruangan	Minimal 167 cm x 185 cm	-
Ukuran pintu	Lebar 81 cm	-
Ruang bebas bergerak	122 cm x 142 cm	-
Penerangan	Minimal 200 lumen	-
Pintu	Pintu geser	-

Fasilitas	Ukuran	Keterangan
<i>WASHTAFEL</i>		
Ketinggian wastafel	76 cm	-
Ketinggian keran	86 cm	-
Ruang bebas bergerak	120 cm	-
RUANG URINAL		
Tinggi urinal	Dewasa: maksimal 43 cm Anak: maksimal 35,6 cm	Setiap ruangan urinal harus menyediakan <i>handrail</i> untuk membantu pemakai.
Lain-lain		Tersedia tempat sampah untuk pembalut, tisu toilet dan sabun.
		Tombol alarm disamping toilet
		Lantai yang rata dan tidak licin

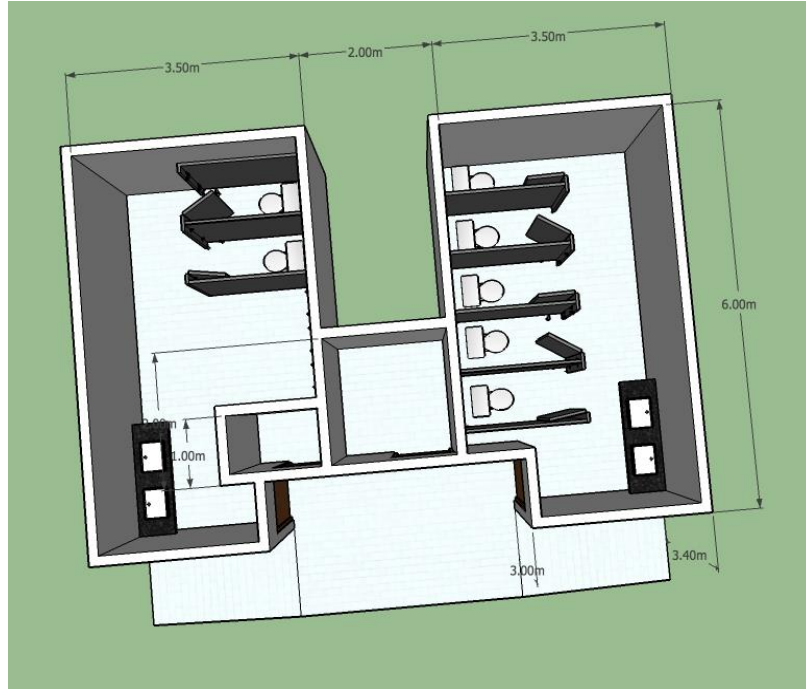
Setiap fasilitas ruang ganti dan/atau toilet harus menggunakan desain yang mampu memberikan kenyamanan bagi wisatawan dengan menyesuaikan kondisi daerah dan kearifan lokal.

f. Ketentuan Teknis dan Kriteria Standar Penempatan Ruang Ganti dan/atau Toilet di Kawasan Pariwisata

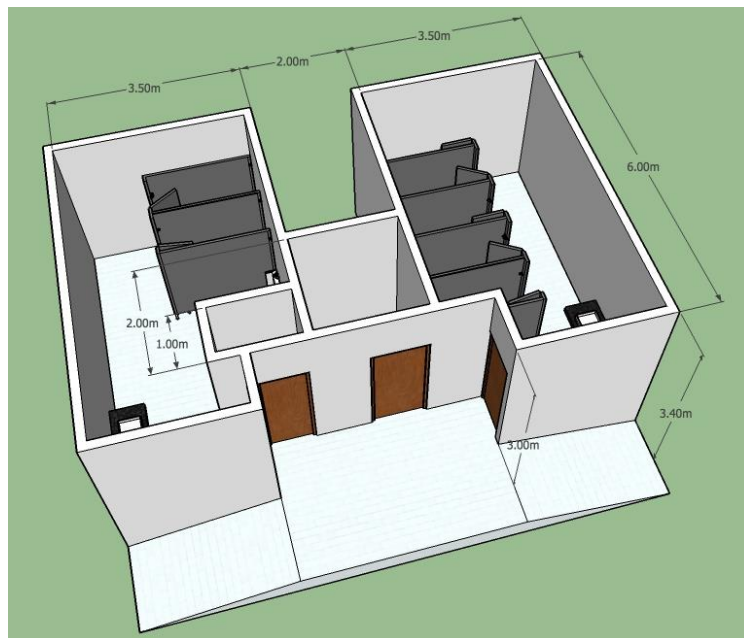
Lokasi penempatan ruang ganti dan/atau toilet disesuaikan dengan luas kawasan pariwisata. Kawasan pariwisata sebaiknya menyediakan fasilitas ruang ganti dan/atau toilet setiap 500 (lima ratus) meter. Apabila ruang ganti/toilet terletak di dalam bangunan, maka lokasi ruang ganti/toilet disarankan tidak mengganggu bangunan disekitarnya, sehingga mudah terlihat. Selain itu, ruang ganti dan/atau toilet dihiasi dengan tanaman untuk menambah nilai estetika. Pembangunan ruang ganti dan/atau toilet di kawasan pariwisata harus mengikuti pedoman konstruksi sesuai dengan standar toilet umum Indonesia (kering itu sehat).

g. Panduan Perancangan Ruang Ganti dan/atau Toilet

Berikut ini adalah panduan visual perancangan ruang ganti dan/atau toilet:



Gambar : Visual Perancangan Ruang Ganti dan/atau Toilet (1)



Panduan Visual Perancangan Ruang Ganti dan/atau Toilet (2)

h. Standar Biaya Pembangunan Ruang Ganti dan/atau Toilet

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pembangunan ruang ganti dan/atau toilet:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Ruang Ganti / Toilet	9.969.380	7.616.950	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan ruang ganti/toilet per unit sebesar:  
Rp 598,162,844.84

### 13. Pembuatan Tempat Parkir

Tempat parkir dirancang dan dibangun dengan memperhatikan Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD), keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, kemudahan bagi pengguna jasa, tersedianya tata guna lahan, dan letak antara jalan akses utama dan daerah yang dilayani. Teknis perencanaan tempat parkir yang harus diperhatikan, yaitu satuan ruang parkir dan pola parkir kendaraan.

#### Satuan Ruang Parkir (SRP)

SRP digunakan untuk mengukur kebutuhan ruang parkir dengan mempertimbangkan dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang. Dimensi kendaraan ini memperhitungkan beberapa faktor, yaitu:

##### 1) Ruang Bebas Kendaraan Parkir

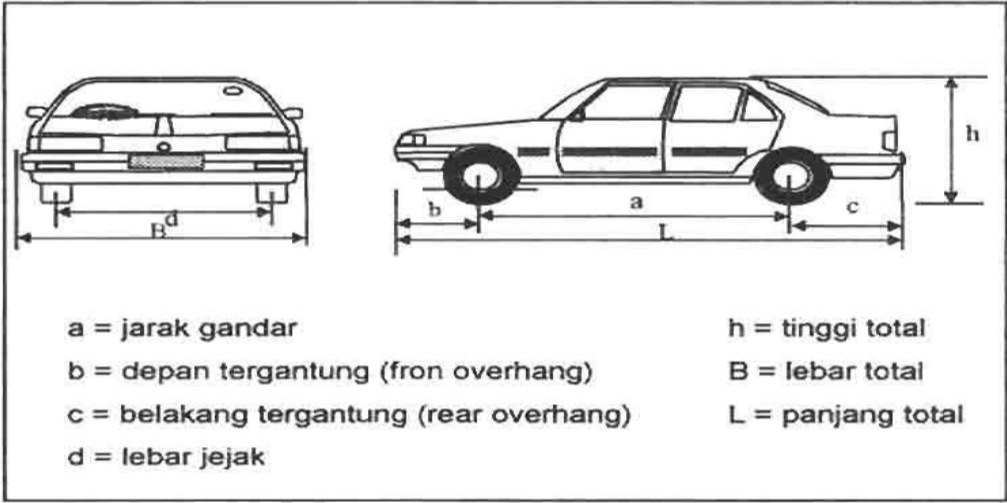
Ruang ini diberikan pada arah lateral dan *longitudinal* kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada posisis pintu kendaran terbuka, yang diukur dari ujung paling luar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (*aisle*). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm (lima centimeter) dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm (tiga puluh centimeter).

##### 2) Lebar Buka-an Pintu Kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai



contoh untuk pengunjung pusat hiburan, hotel, swalayn, rumah sakit, atau bioskop lebar pintu bukaan depan dan belakang adalah 75 cm (tujuh puluh lima centimeter).



Gambar: Ilustrasi Dimensi Kendaraan Standar Untuk Mobil Penumpang

Hasil perhitungan SRP menentukan standar bagi beberapa jenis kendaraan penumpang yang terbagi atas jenis mobil penumpang golongan I-III, bus/truk, dan sepeda motor.

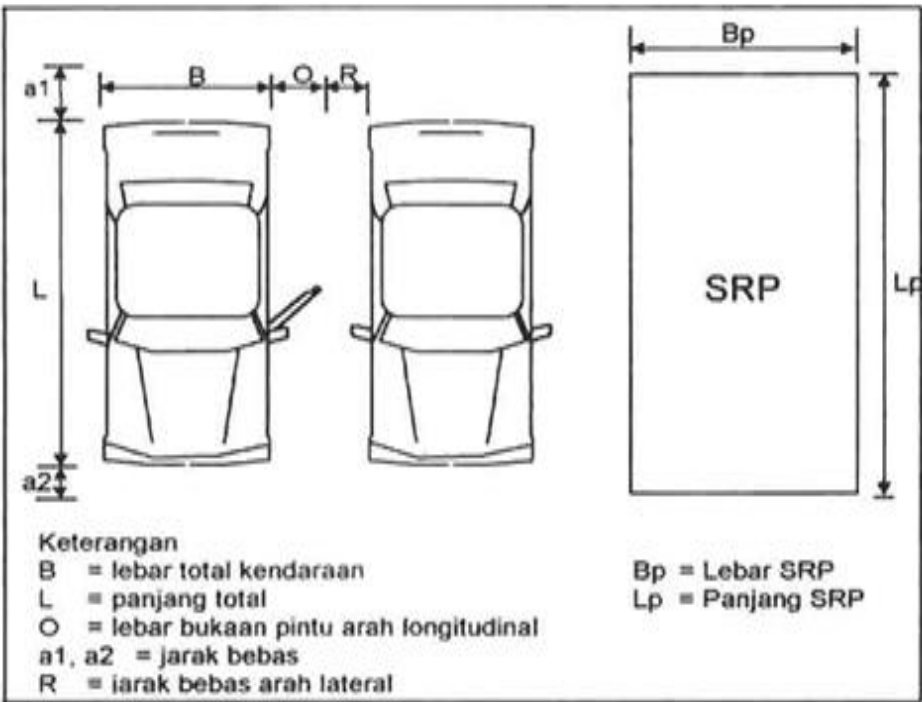
<u>Gol I</u> : B = 170 O = 55 R = 5	a1 = 10 L = 470 a2 = 20	<u>Bp</u> = 230 = B + O + R <u>Lp</u> = 500 = L + a1 + a2
<u>Gol II</u> : B = 170 O = 75 R = 5	a1 = 10 L = 470 a2 = 20	<u>Bp</u> = 250 = B + O + R <u>Lp</u> = 500 = L + a1 + a2
<u>Gol II</u> : B = 170 O = 80 R = 50	a1 = 10 L = 470 a2 = 20	<u>Bp</u> = 300 = B + O + R <u>Lp</u> = 500 = L + a1 + a2

Gambar: Ilustrasi Konsep Sebagai Acuan Penetapan SRP

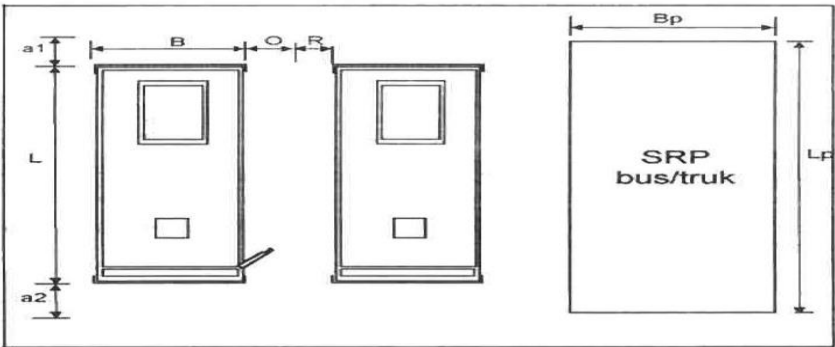
Berikut hasil perhitungan SRP yang dimaksud.

JENIS KENDARAAN	SRP (m²)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/Truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda Motor	0,75 x 2,00

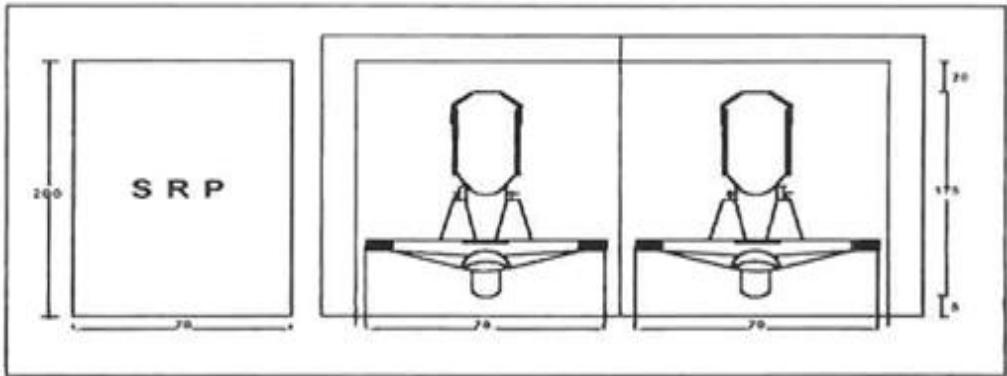
Berikut gambaran visual dalam menghitung SRP bagi beberapa jenis kendaraan penumpang yang terbagi atas jenis mobil penumpang.



Gambar: Ilustrasi SRP untuk Mobil Penumpang Golongan I-III (dalam cm)



Gambar: SRP untuk Bus/Truk (dalam cm)



Gambar: Ilustrasi Satuan Ruang Parkir (SRP) Untuk Sepeda Motor

i. Pola Parkir Kendaraan

Pola parkir ditentukan untuk mengelola ketersediaan ruangan yang terbatas di lahan pembangunan tempat parkir. Pola parkir terbagi atas pola parkir satu sisi dan pola parkir dua sisi bagi masing-masing jenis kendaraan berpenumpang (mobil, bus/truk, dan sepeda motor).

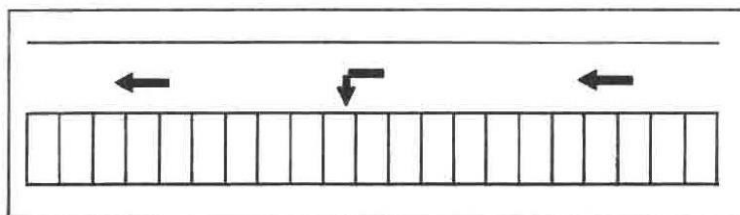
1) Pola Parkir Mobil Penumpang

Dalam Petunjuk Operasional ini akan diatur pola parkir kendaraan satu sisi, pola parkir kendaraan dua sisi dan pola parkir pulau.

a) Parkir Kendaraan Satu Sisi

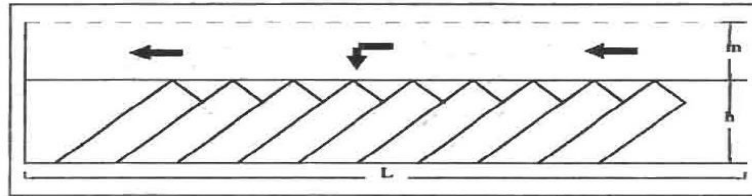
Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit di suatu tempat kegiatan. Pola parkir ini dapat dimodifikasi dengan penerapan barisan yang membentuk sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat),  $30^\circ$  (tiga puluh derajat),  $45^\circ$  (empat puluh lima derajat), dan  $60^\circ$  (enam puluh derajat).

Pola parkir tegak lurus atau membentuk sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat) mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat).



Gambar: Ilustrasi Pola Parkir Tegak Lurus

Sementara, pola parkir satu sisi yang membentuk sudut  $30^\circ$  (tiga puluh derajat),  $45^\circ$  (empat puluh lima derajat), dan  $60^\circ$  (enam puluh derajat) mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel. Selain itu, kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat).

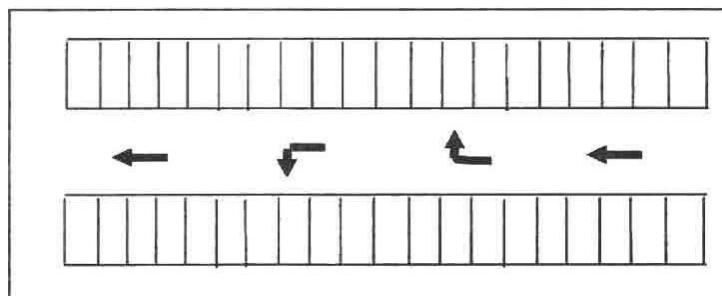


Gambar: Ilustrasi Pola Parkir Sudut

b) Parkir Kendaraan Dua Sisi

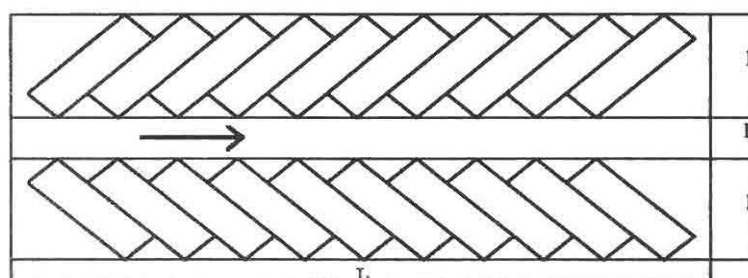
Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai. Pola parkir ini dapat dimodifikasi dengan penerapan barisan yang membentuk sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat),  $30^\circ$  (tiga puluh derajat),  $45^\circ$  (empat puluh lima derajat), dan  $60^\circ$  (enam puluh derajat). Pola ini memberikan ruang bagi adanya jalur lewat kendaraan dua ruang antara barisan kendaraan.

Pada pola parkir yang membentuk sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat) arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah.



Gambar: Ilustrasi Parkir Tegak Lurus Yang Berhadapan

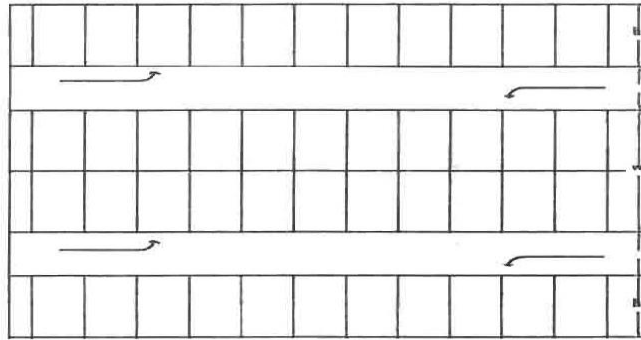
Pola parkir dua sisi yang membentuk sudut  $30^\circ$  (tiga puluh derajat),  $45^\circ$  (empat puluh lima derajat), dan  $60^\circ$  (enam puluh derajat) dapat dilihat dari ilustrasi sebagai berikut.



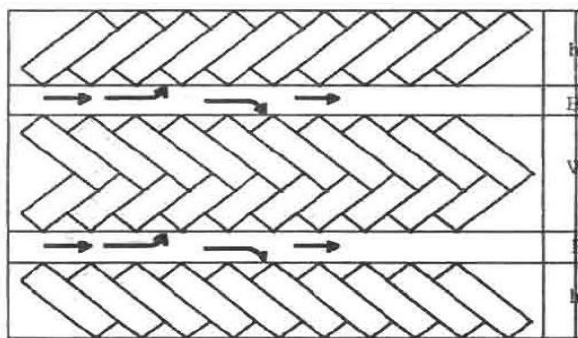
Gambar: Ilustrasi Parkir sudut yang berhadapan

c) Pola Parkir Pulau

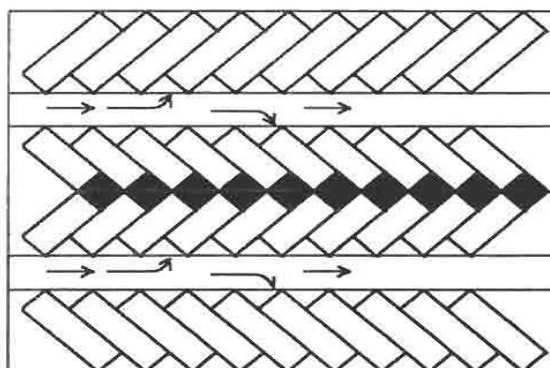
Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas. Pola parkir ini dapat dimodifikasi dengan penerapan barisan yang membentuk sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat),  $30^\circ$  (tiga puluh derajat),  $45^\circ$  (empat puluh lima derajat), dan  $60^\circ$  (enam puluh derajat). Berikut ilustrasi pola parkir dimaksud.



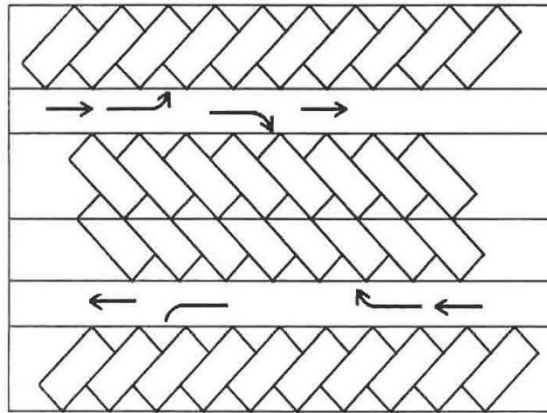
Gambar: Ilustrasi Taman Parkir Tegak Lurus Dengan 2 Gang



Gambar: Ilustrasi Taman Parkir Sudut Dengan 2 (dua) Gang  
Tipe A



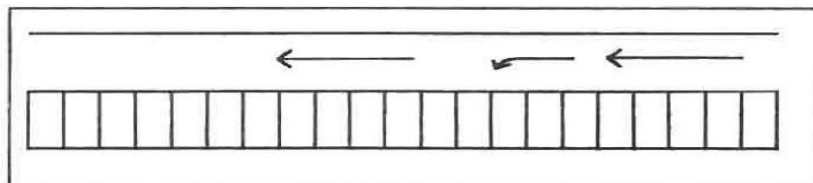
Gambar: Ilustrasi Taman Parkir Sudut Dengan 2 (dua) Gang  
Tipe B



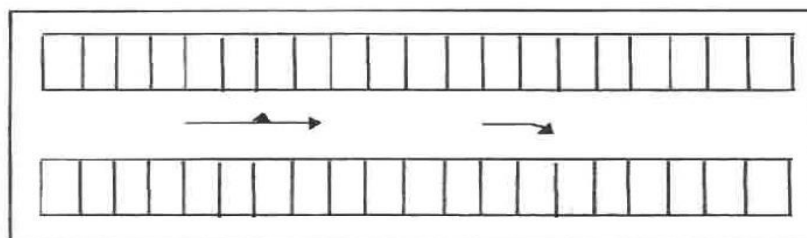
Gambar: Ilustrasi Taman Parkir Sudut Dengan 2 (dua) Gang Tipe C

## 2) Pola Parkir Bus/Truk

Pola parkir bagi bus/truk dapat dibuat menyudut  $60^\circ$  (enam puluh derajat) ataupun  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat) tergantung dari luas areal parkir. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat) lebih menguntungkan serta dapat dibuat dengan pola parkir kendaraan satu sisi dan pola parkir kendaraan dua sisi.



Gambar: Ilustrasi Pola Parkir Satu Sisi



Gambar : Ilustrasi Pola Parkir Dua Sisi

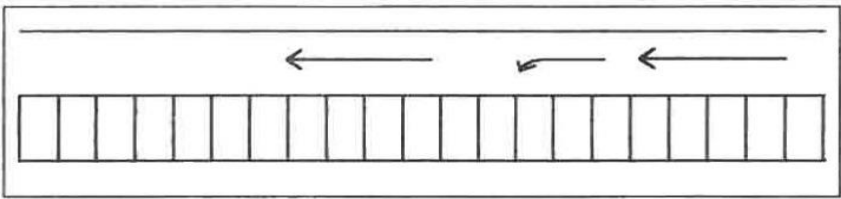
## 3) Pola Parkir Sepeda Motor

Pada umumnya pola parkir sepeda motor adalah  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat). Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat) paling menguntungkan serta dapat dibuat dengan pola parkir kendaraan satu sisi dan pola parkir kendaraan

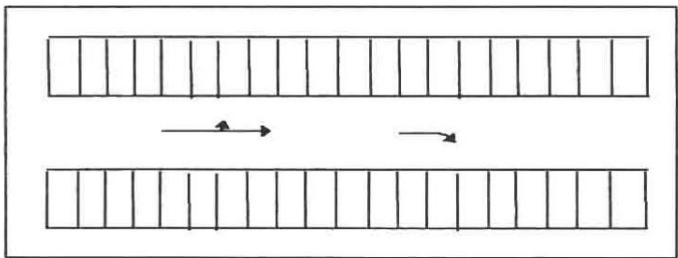


dua sisi. Pola parkir pulau juga dapat diterapkan dengan ketersediaan ruang yang lebih banyak.

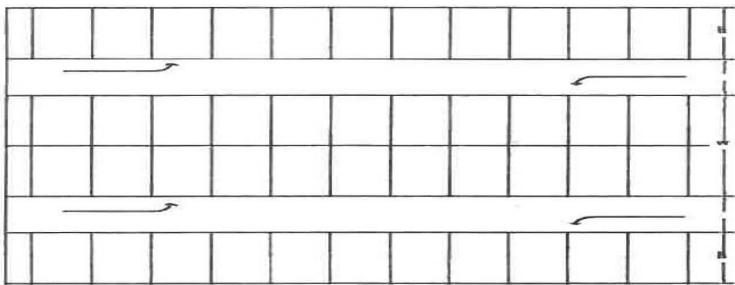
Pola parkir satu sisi dapat diterapkan pada lokasi yang memiliki keterbatasan ruang. Sementara pola parkir dua sisi data diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai (lebar ruas  $\geq 5,6$  meter).



Gambar: Ilustrasi Pola Parkir 1 (satu) Sisi



Gambar: Pola Parkir 2 (dua) Sisi



Gambar: Ilustrasi Pola Parkir Pulau

j. Standar Biaya Pembuatan Tempat Parkir

Berikut panduan pembiayaan pembuatan tempat parkir:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Tempat Parkir	705,040	516,355	m <sup>2</sup>

- Biaya pembuatan tempat parkir per paket (5m x 3m = 15m<sup>2</sup>) sebesar:  
Rp 17,626,021.88

#### 14. Pembuatan *Boardwalk*

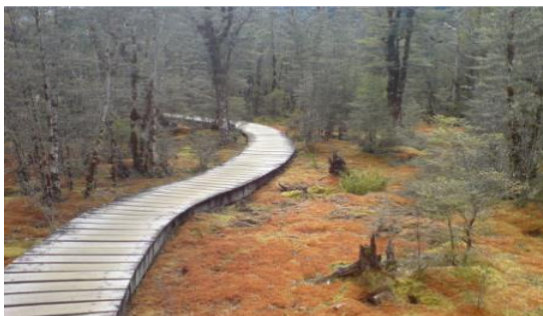
*Boardwalk* (trotoar jamak) merupakan jalur untuk pejalan kaki, biasanya terbuat dari kayu. *Boardwalk* dapat dibangun di sepanjang sungai yang biasa disebut *riverwalk* atau pantai yang disebut *oceanway*. *Boardwalk* dapat digunakan pula untuk membantu pejalan kaki menempuh medan yang sulit seperti di kawasan hutan lindung.



Gambar: Ilustrasi *Boardwalk* pejalan kaki



Gambar: Ilustrasi *Boardwalk* di National Park Plitvice Lakes, Croatia



Gambar: Ilustrasi *Boardwalk* di Milford Track, New Zealand Finland



Gambar: Ilustrasi *Boardwalk* di Pyhä-Luosto National Park in Lapland, Finland



Gambar: *Boardwalk* di Horicon Marsh

Fungsi dan manfaat *boardwalk* di kawasan wisata, a antara lain :

- a) media untuk pejalan kaki;
- b) mempermudah akses ke tempat tujuan;
- c) menghadirkan suasana yang dinamis di kawasan wisata;
- d) dapat digunakan untuk kegiatan promosi, pameran, dan iklan; dan
- e) mengurangi pencemaran udara dengan adanya pepohonan yang tumbuh di sekitar *boardwalk*.

Prinsip dan kaidah pembangunan *boardwalk* di kawasan wisata terkait dengan usaha pemenuhan fungsi dan kebutuhan, kenyamanan, lokasi yang strategis, standar ukuran *Boardwalk*, penggunaan material yang tepat, dan estetika.

a. Ketentuan Teknis Pembangunan Jalur *Boardwalk*

Dalam merancang *boardwalk* harus memperhatikan jenis material yang kuat, stabil, tidak licin, dan cepat kering. Ketentuan jenis material tersebut antara lain:

- 1) menggunakan jenis material seperti ubin, batu dan batu bata; dan
- 2) tidak menggunakan bahan yang licin karena akan mempersulit pengguna kursi roda.

Dalam menyusun desain *boardwalk* perlu memperhatikan syarat berikut.

memperhatikan pola, warna, tekstur daya serap air;

lampu yang digunakan untuk *boardwalk* harus memiliki beberapa kriteria, antara lain untuk lampu konvensional memiliki ketinggian dibawah mata manusia, lampu khusus memiliki ketinggian antara 2-3 (dua sampai tiga) meter, sedangkan untuk lampu bertiang tinggi, ketinggian yang dibutuhkan antara 6-10 (enam sampai sepuluh) meter;

*sign* atau tanda yang memberikan informasi atau larangan. *sign* harus mudah terlihat dan dipahami;

pagar pembatas yang berfungsi sebagai pembatas antara *boardwalk* dan lingkungan sekitar;

bangku yang digunakan sebagai tempat istirahat bagi para pengguna *boardwalk*;

tanaman peneduh untuk menyejukan area *boardwalk*; dan

fasilitas pendukung lainnya seperti tempat sampah atau jam.

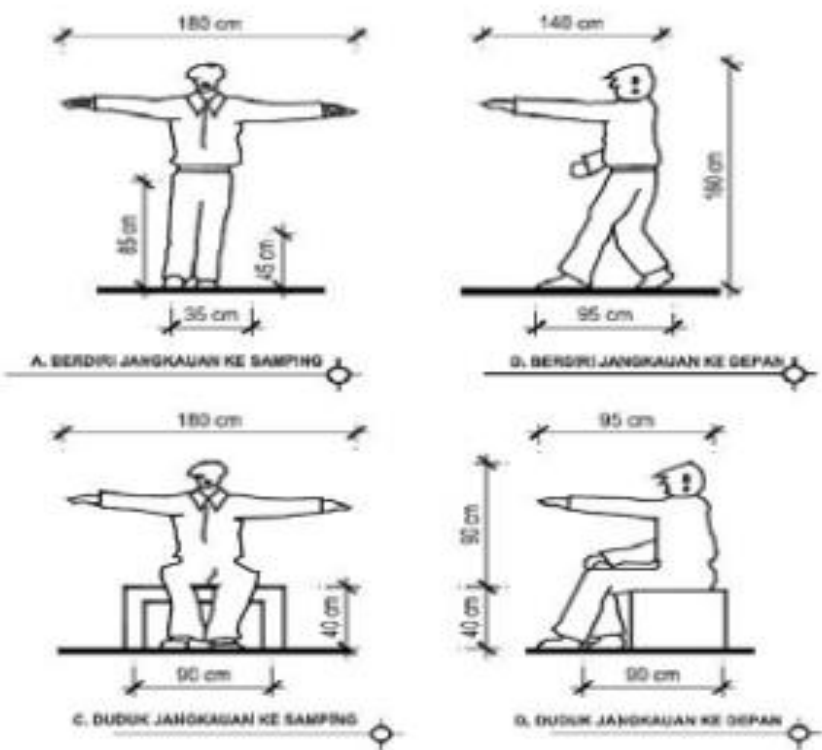
b. Ketentuan teknis dalam perencanaan *boardwalk*, meliputi :

1) Ukuran *Boardwalk*

Secara umum untuk orang dewasa yang digunakan dalam perencanaan pembuatan lebar jalan pada *Boardwalk*. Lebar efektif minimum untuk pejalan kaki berdasarkan kebutuhan adalah 60 cm (enam puluh centimeter) ditambah 15 cm (lima belas centimeter) untuk bergerak tanpa membawa barang, sedangkan

kebutuhan minimal 2 (dua) orang pejalan kaki yang berpapasan adalah 150 cm (seratus lima puluh centimeter). Namun, untuk *arcade* dan *promenade* yang berada di kawasan pariwisata dan komersial harus tersedia area dengan ukuran minimal 2 (dua) meter.

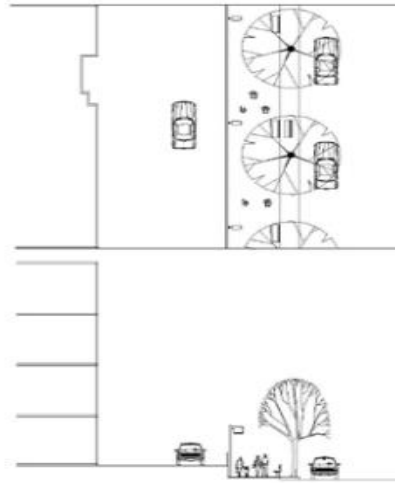
Ukuran lebar minimal jalur adalah 136 cm (seratus tiga puluh enam centimeter) untuk jalur satu arah dan 180 cm (seratus delapan puluh centimeter) untuk jalur 2 (dua) arah. Untuk penyandang disabilitas jalur harus bebas dari pohon, tiang atau benda yang dapat menghalangi. Kemiringan maksimum untuk *boardwalk* adalah 7 (tujuh) derajat. Pencahayaan berkisar antara 50-150 (lima puluh sampai seratus lima puluh) lux tergantung pada intensi pemakaian.



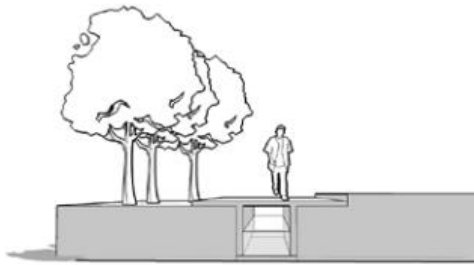
Gambar: Ilustrasi Ukuran Umum Ruang Gerak Untuk Orang Dewasa

2) Drainase

Drainase terletak berdampingan atau dibawah ruang pejalan kaki untuk mencegah terjadinya genangan air pada saat hujan. Dimensi minimal yang digunakan adalah 50 cm (lima puluh centimeter) dan tinggi 50 cm (lima puluh centimeter).



Gambar: Ilustrasi Tampak Atas dan Potongan *Sidewalk*



Gambar: Ilustrasi Drainase

### 3) Pagar Pengaman

Pagar pengaman, diletakan pada titik tertentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan dengan tinggi minimal 90 cm (sembilan puluh centimeter) dan disarankan pula untuk menggunakan bahan beton atau metal yang tahan terhadap cuaca, suhu dan murah perawatannya.



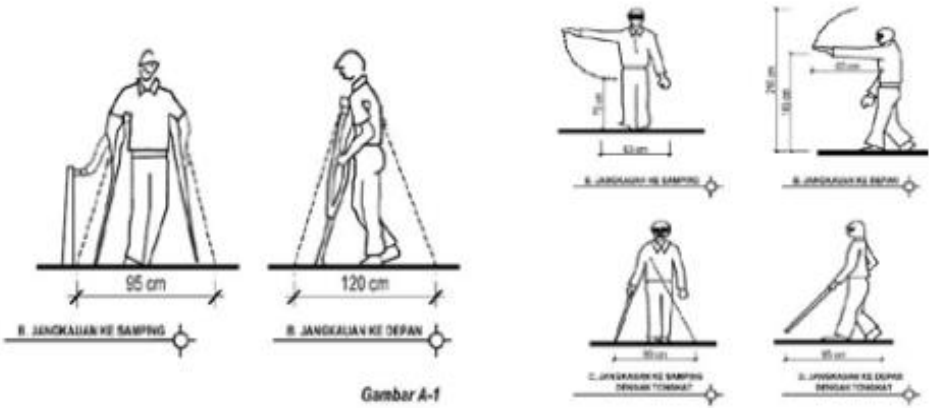
Gambar: Ilustrasi Fasilitas Pagar Sebagai Pelindung

Tepi pengaman bagi wisatawan berkebutuhan khusus disiapkan bagi penghentian roda kendaraan dan tongkat tuna netra dan dibuat dengan tinggi minimal 10 cm (sepuluh centimeter) dan lebar 15 cm (lima belas) sepanjang jalur.

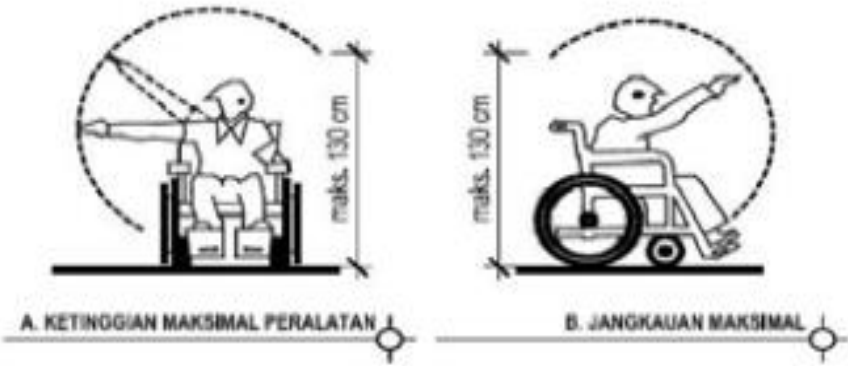


4) Ketentuan Jalan Bagi Penyandang Disabilitas

- a) Jalan tersebut memiliki lebar 1,5 (satu koma lima) meter dengan tingkat maksimal 5% (lima persen);



Gambar: Ilustrasi Ruang Gerak Pemakai Kruk dan Tuna Netra



Gambar: Ilustrasi Ruang Gerak Pemakai Kursi Roda

- b) Pengguna harus mudah mengenal permukaan jalan yang lurus atau jalan yang curam;
- c) Dipastikan tidak ada lubang pada jalur *boardwalk*;
- d) Permukaan tidak licin;
- e) Tingkat kelandaian tidak melebihi 8,33 % (delapan koma tiga puluh tiga persen);
- f) Memiliki pegangan tangan untuk jalur yang landai; dan
- g) Pegangan tangan harus dibuat dengan tinggi 0,8 (nol koma delapan) meter diukur dari permukaan tanah.
- c. Kriteria Penempatan *Boardwalk*
- Penempatan *boardwalk* harus disesuaikan dengan jumlah pejalan kaki yang akan melalui jalur tersebut dengan volume minimal pejalan kaki sebanyak 300 (tiga ratus) orang per 12 (dua belas) jam. *Boardwalk*



juga dibutuhkan pada kawasan wisata. Adapun beberapa contoh posisi *boardwalk* antara lain:

1) *Boardwalk* di sisi jalan

Ruang pejalan kaki yang berada di tepi jalan raya.



Gambar: Ilustrasi Perspektif *Sidewalk*

2) *Boardwalk* di sisi air

Ruang pejalan kaki yang pada salah satu sisinya berbatasan dengan badan air.



Gambar: Ilustrasi *Boardwalk* Di Sisi Air

3) *Boardwalk* pada alam terbuka

Merupakan ruang pejalan kaki yang terletak antara ruang terbuka hijau. Area ini merupakan pembatas di antara ruang hijau dan sirkulasi pejalan kaki.

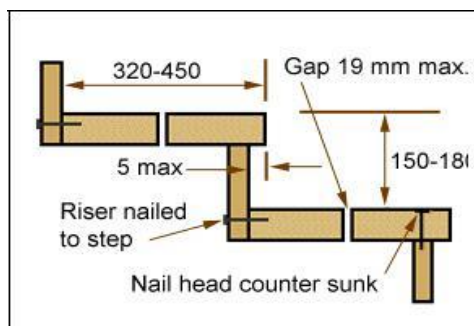


Gambar: Ilustrasi *Boardwalk* Pada Alam Terbuka Muara Angke

d. Prosedur Pembangunan *Boardwalk* di Kawasan Wisata

1) Anak tangga

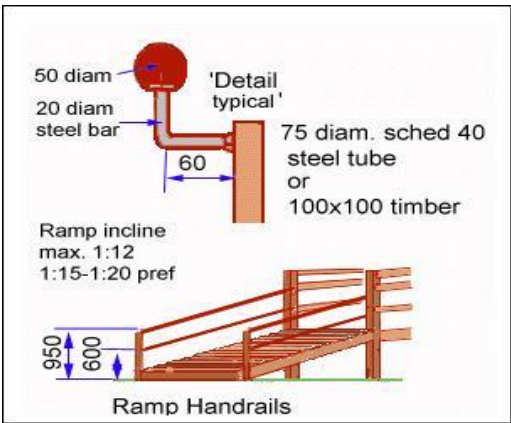
*Boardwalk* yang terbuat dari bahan kayu harus memiliki anak tangga yang solid dan dipaku ke tapak.



Gambar: Ilustrasi Rancangan Anak Tangga Pada *Boardwalk*

2) *Handrails*

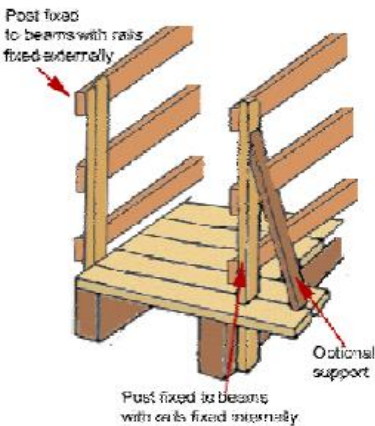
Ketinggian yang diperlukan pada *handrails* untuk *boardwalk* yang mempunyai kemiringan disarankan berukuran 600-950 mm (enam ratus sampai sembilan ratus lima puluh milimeter). Bagi orang dewasa, ketinggian yang disarankan antara 900-950 mm (sembilan ratus sampai sembilan ratus lima puluh milimeter), untuk pengguna kursi roda 780-800 mm (tujuh ratus delapan puluh sampai delapan ratus milimeter) dan 600 mm (enam ratus milimeter) untuk anak-anak. Pada daerah *Boardwalk* yang landai ketinggian yang diperlukan untuk *handrails* adalah 950-1000 mm (sembilan ratus lima puluh sampai seribu milimeter) untuk orang dewasa, 800-850 mm (delapan ratus sampai delapan ratus lima puluh milimeter) untuk pengguna kursi roda, dan 600 mm (enam ratus milimeter) untuk anak-anak.



Gambar: Ilustrasi Ukuran *Handrails*

3) Tiang penyangga

Pagar harus disediakan untuk setiap penurunan lebih dari 600 mm (enam ratus milimeter) atau ditempat yang mempunyai kedalaman lebih dari 900 mm (sembilan ratus milimeter), di mana orang-orang cacat dan orang tua cenderung akan menggunakan tiang penyangga untuk berpegangan. Selain itu pagar juga harus dirancang untuk mencegah pendakian oleh anak-anak.



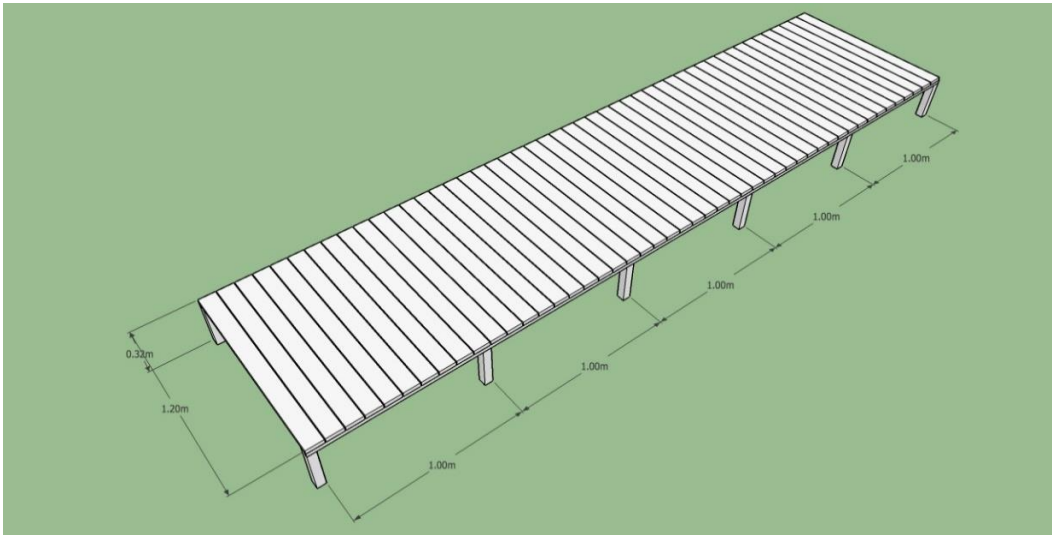
Gambar: Ilustrasi Tiang Penyangga Pada *Boardwalk*

4) Pondasi

Dasar bagi *deck* harus mengatasi berbagai macam kondisi tanah dan permukaan air tanah. Desain pilar dapat memuat 35 (tiga puluh lima) kN untuk setiap 2000 (dua ribu) luasan *deck*. Pondasi tiang pancang digunakan untuk tanah lunak dan permukaan air tanah yang tinggi. Pondasi *bore pile* digunakan untuk tanah yang kaku (*cement encased*).

e. Panduan Perancangan *Boardwalk*

Berikut ini adalah panduan visual perancangan *Boardwalk*:



Gambar : Panduan Visual Perancangan *Boardwalk*

f. Standar Biaya Pembangunan *Boardwalk*

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pembangunan *broadwalk*:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	<i>Boardwalk</i>	1,267,544	753,302	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan *boardwalk* per paket sebesar :  
Rp 15,578,323.20

15. Pembuatan Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian)

Prinsip perencanaan jaringan jalur pejalan kaki (*pedestrian*) /jalan setapak dapat diuraikan sebagai berikut:

- a) memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin;
- b) menghubungkan satu tempat ke tempat lain dengan adanya konektivitas dan kontinuitas;
- c) menjamin keterpaduan, baik dari aspek penataan bangunan dan lingkungan, aksesibilitas antar lingkungan dan kawasan, maupun sistem transportasi;
- d) mempunyai sarana ruang pejalan kaki untuk seluruh pengguna termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik;
- e) mempunyai kemiringan yang cukup landai dan permukaan jalan rata tidak naik turun;

- f) memberikan kondisi aman, nyaman, ramah lingkungan, dan mudah untuk digunakan secara mandiri;
- g) mempunyai nilai tambah baik secara ekonomi, sosial, maupun lingkungan bagi pejalan kaki;
- h) mendorong terciptanya ruang publik yang mendukung aktivitas sosial, seperti olahraga, interaksi sosial, dan rekreasi;
- i) menyesuaikan karakter fisik dengan kondisi sosial dan budaya setempat, seperti kebiasaan dan gaya hidup, kepadatan penduduk, serta warisan dan nilai yang dianut terhadap lingkungan; dan
- j) prinsip perencanaan prasarana jalur pejalan kaki (*pedestrian*) tersebut menekankan aspek kontekstual dengan kawasan yang direncanakan yang dapat berbeda antara satu kota dengan kota lainnya.

a. Kriteria Teknis Jalur Pejalan Kaki (Pedestrian)

Tipe jalur pejalan kaki (*pedestrian*) /jalan setapak di kawasan pariwisata antara lain :

- 1) jalur pejalan kaki (*pedestrian*) terbuka (tanpa penangung), dilengkapi dengan jalur hijau peneduh di salah satu atau kedua sisinya; dan
- 2) jalur pejalan kaki (*pedestrian*) dengan penangung, baik berupa atap maupun dengan tanaman rambat.

Pada bagian ini akan dibahas kriteria teknis jalur pejalan kaki/pedestrian yang terkait dengan dimensi kebutuhan ruang, kemiringan, prasarana pendukung, aksesibilitas, penutup atap, dan penerangan.

1) Dimensi Kebutuhan Ruang Jalur Pejalan Kaki/Pedestrian

Dimensi tubuh manusia yang lengkap berpakaian adalah 45 cm (empat puluh lima centimeter) untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm (enam puluh centimeter) untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Sehingga bila dihitung, maka kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:

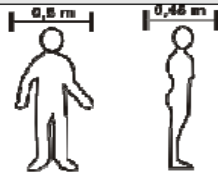
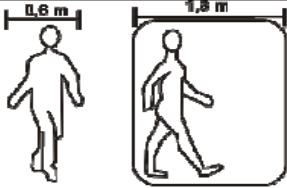
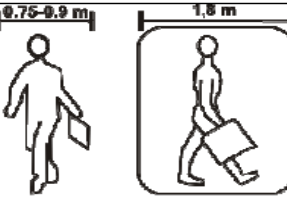
- a) tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu  $0,27 \text{ m}^2$  (nol koma dua puluh tujuh meter persegi);
- b) tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu  $1,08 \text{ m}^2$  (satu koma nol delapan meter persegi); dan

- c) membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m<sup>2</sup> - 1,6 m<sup>2</sup> (satu koma tiga puluh lima sampai satu koma enam meter persegi).

Sementara ruang jalur pejalan kaki (*pedestrian*)/jalan setapak bagi wisatawan berkebutuhan khusus memiliki perhitungan sebagai berikut.

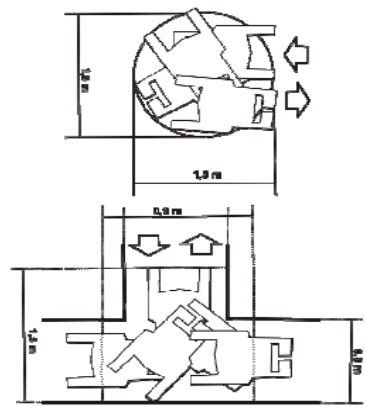
- a) jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1,5 m (satu koma lima meter) dan luas minimum 2,25 m<sup>2</sup> (dua koma dua puluh lima meter persegi);
- b) tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8% (delapan persen) atau 1 (satu) banding 12 (dua belas); dan
- c) jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi).

Berikut ilustrasi kebutuhan ruang gerak minimum pejalan kaki secara individual, berjalan bersama, serta berkebutuhan khusus.

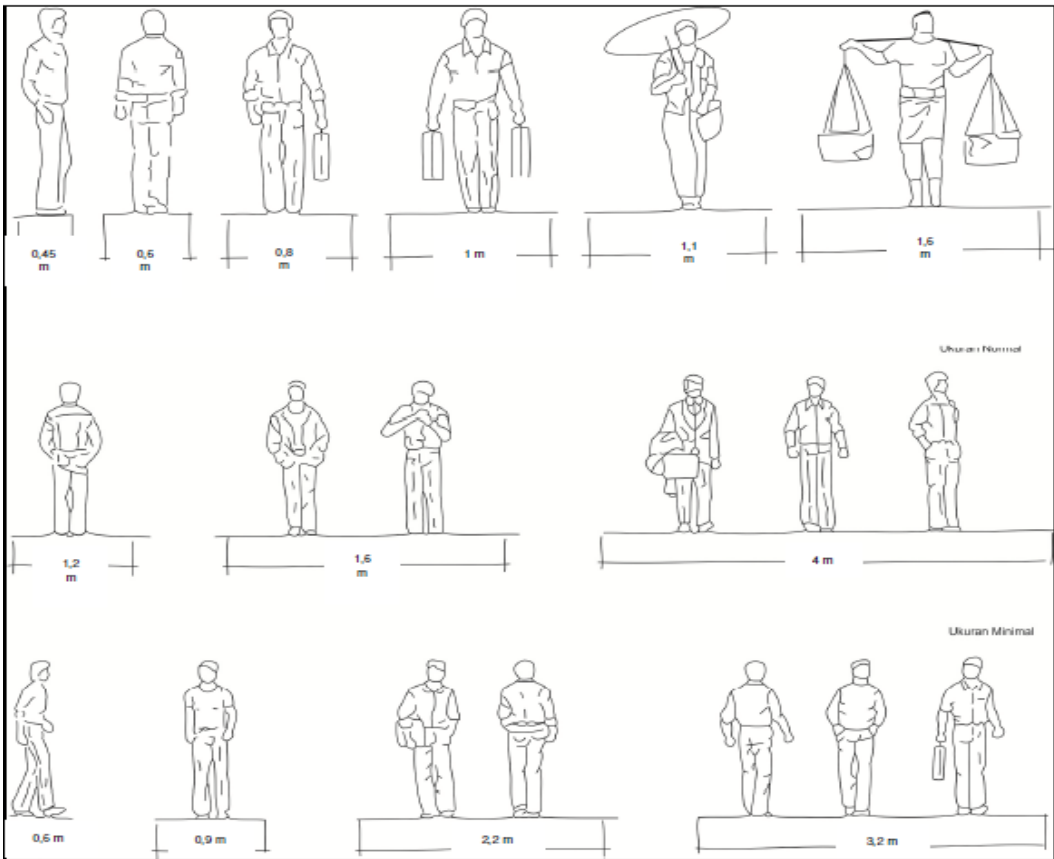
Posisi	Kebutuhan Ruang	
	Lebar	Luas
1. Diam		0,27 m <sup>2</sup>
2. Bergerak		1,08 m <sup>2</sup>
3. Bergerak membawa Barang		1,35 - 1,62 m <sup>2</sup>

Gambar: Ilustrasi Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki





Gambar: Ilustrasi Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki (*Pedestrian*) Berkebutuhan Khusus



Gambar: Ilustrasi Kebutuhan Ruang Per Orang secara Individu Membawa Barang dan Kegiatan Berjalan Bersama

2) Kemiringan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)

Kriteria kemiringan jalur pejalan kaki ditentukan berdasarkan kemampuan berjalan kaki dan tujuan desain. Berikut hal-hal yang harus diperhatikan dalam menentukan kemiringan jalur pejalan kaki.

- a) kemiringan maksimal sebesar 8% (delapan persen) dan disediakan bagian yang mendatar dengan panjang minimal 1,2

(satu koma dua) meter pada setiap jarak maksimal 9 m (sembilan meter).

- b) dalam hal kemiringan melintang, kriterianya ditentukan berdasarkan kebutuhan untuk drainase serta material yang digunakan pada jalur pejalan kaki;
- c) kemiringan minimal sebesar 2% (dua persen) dan kemiringan maksimal sebesar 4% (empat persen); dan
- d) dalam kondisi tidak memungkinkan untuk menyediakan kemiringan memanjang, kemiringan dimaksud dapat digantikan dengan penyediaan anak tangga.



Gambar: Ilustrasi Kemiringan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)

### 3) Aksesibilitas

Aksesibilitas jalur pejalan kaki harus memperhatikan beberapa factor, yaitu :

- a) sistem jaringan sirkulasi jalur pejalan kaki (*pedestrian*) harus direncanakan terintegrasi dengan perencanaan zona kegiatan wisata untuk optimalisasi akses antar fasilitas maupun akses dari dan menuju lokasi kawasan wisata; dan
- b) lokasi fasilitas berada dalam cakupan jarak pejalan kaki, yaitu antara 300 (tiga ratus) meter – 400 (empat ratus) meter. Apabila jarak lebih dari 400 (empat ratus) meter, harus diberikan jeda atau tempat istirahat pejalan kaki.

### 4) Furnitur Pelengkap

Furnitur pelengkap jalur pejalan kaki (*pedestrian*) sebaiknya diletakkan sepanjang jalur pedestrian pada titik-titik amenitas/fasilitas atau area istirahat yang berlokasi di setiap jarak kurang lebih 400 (empat ratus) meter. Furnitur pelengkap jalur pejalan kaki (*pedestrian*) terdiri dari:

- a) Material Perkerasan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)

Material dipilih sesuai dengan potensi lokal, misalnya: semen, batu, kayu, besi, dan lain-lain. Permukaan material harus anti slip, tidak licin, serta rata dan datar.

b) Tanaman / Vegetasi di Sekitar Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)

Tipe tanaman yang dapat digunakan dalam perancangan jalur pedestrian adalah sebagai berikut:

- (1) pohon besar yang rimbun dan dapat berfungsi sebagai pengarah untuk digunakan dalam perancangan jalur pedestrian tanpa penutup atau pergola;
- (2) tanaman rambat digunakan dalam perancangan jalur pedestrian dengan penutup pergola (untuk meneduhkan pejalan kaki di bawahnya); dan
- (3) perdu/*shrubs*, rumput dan penutup tanah/*ground cover* digunakan dalam perancangan jalur pedestrian secara umum.

Tipe tanaman dapat dipilih bervariasi dengan urutan penanaman/layer dari batas tepi jalur pejalan kaki (*pedestrian*):

- (1) rumput atau *ground cover* – perdu atau *shrubs* – pohon besar; dan
- (2) Tanaman dipilih jenis natif atau sesuai dengan kondisi ekosistem lokal.

c) Penaung/Penutup Atap Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)

Sebagai jalur pejalan kaki (*Pedestrian*), penaung berfungsi menghubungkan antar fasilitas atau area aktivitas di dalam taman. Sebagai gazebo, berfungsi sebagai area berkumpul untuk beraktivitas maupun beristirahat. Pada kedua fungsi tersebut, penaung bersifat memberikan perlindungan pada pengunjung dari sinar matahari langsung, tanpa menghalangi lewatnya angin sepoi atau cahaya matahari yang tidak terlalu terik. Selain bersifat fungsional, desain penaung juga harus memperhatikan faktor estetika, yaitu sesuai dengan arsitektur budaya setempat atau transformasi dari arsitektur lokal. Dalam kaitannya dengan taman dan fasilitas lain di dalamnya, desain penaung harus selaras dengan konsep perencanaan taman secara keseluruhan, dan secara khusus misalnya selaras dengan desain gazebo atau elemen taman lainnya.

d) Lampu/Penerangan

Lampu atau penerangan jalan merupakan fitur elemen pelengkap jalur pejalan kaki (*pedestrian*) yang berkaitan erat dengan aspek keamanan, khususnya pada malam hari. Berikut syarat teknis penerangan di jalur pejalan kaki/*pedestrian*, antara lain:

- (1) pencahayaan yang dipilih untuk penerangan jalur *pedestrian* adalah jenis pencahayaan yang bersifat terang dengan warna cahaya lampu putih, dengan pertimbangan terhadap faktor keamanan;
- (2) lampu/penerangan dapat dipasang terintegrasi dengan elemen lainnya yang berbentuk tiang, seperti tiang penaung, dengan menyesuaikan tingginya;
- (3) lampu/penerangan dapat dipasang berdiri sendiri dengan ketentuan penempatan pada jarak minimum 6 – 7 (enam sampai tujuh) meter antar lampu;

Lampu/penerangan dipasang pada ketinggian bervariasi sesuai dengan fungsinya, sebagai berikut:

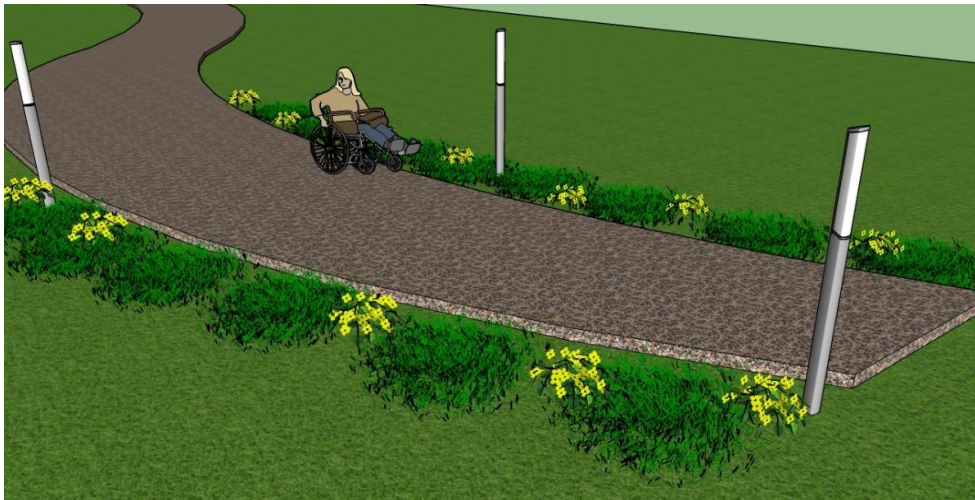
- (1) ketinggian tiang di bawah 1,8 (satu koma delapan) meter >> penerangan rendah;
- (2) ketinggian tiang 3 – 4,5 (tiga sampai empat koma lima) meter >> penerangan menengah, umumnya digunakan untuk penerangan sepanjang jalur *pedestrian*;
- (3) ketinggian tiang antara 6 – 15 (enam sampai lima belas) meter >> umumnya digunakan untuk penerangan area parkir, area rekreasi dan jalan raya; dan
- (4) ketinggian tiang antara 18 – 30 (delapan belas sampai tiga puluh) meter >> penerangan tinggi, umumnya digunakan untuk penerangan area parkir, area rekreasi dan jalan bebas hambatan.

Selain beberapa poin di atas, furnitur pelengkap jalur pejalan kaki (*pedestrian*) juga meliputi sistem tata informasi umum dan sistem tata informasi kawasan wisata, bangku dan tempat sampah, dan toilet umum (dapat merupakan bagian terpisah dari titik amenities, namun berlokasi dekat serta mudah diakses).



Gambar: Contoh Ilustrasi Penaung pada Jalur Pejalan Kaki  
(*Pedestrian*)

- b. Panduan Perancangan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*) /Jalan Setapak  
Berikut visual perancangan jalur pejalan kaki (*pedestrian*) /jalan setapak.



Gambar : Panduan Visual Perancangan Jalur Pejalan Kaki  
(*Pedestrian*)/Jalan Setapak (1)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Jalur Pejalan Kaki  
(*Pedestrian*)/Jalan Setapak (2)



c. Standar Biaya Pembangunan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)/Jalan Setapak

Berikut panduan pembiayaan pembangunan jalur pejalan kaki (*pedestrian*)/jalan setapak.

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	C. Jalur Pejalan Kaki ( <i>Pedestrian</i> )/ Jalan Setapak	1,079,715	502,456	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan jalur pejalan kaki (*pedestrian*) atau jalan setapak per paket sebesar : Rp 21,594,300.00

**16. Pembuatan Rambu-Rambu Petunjuk Arah Di Dalam Kawasan Daya Tarik Wisata**

Pembuatan rambu-rambu petunjuk arah yang disediakan pemerintah harus memenuhi standar maupun kebijakan. Secara umum, standar pemasangan rambu-rambu penunjuk arah harus memenuhi ketentuan sebagai berikut.

- a. warna dan bentuk dari rambu-rambu harus konsisten untuk memberikan kemudahan kepada wisatawan;
- b. ukuran legenda harus optimal agar mudah dipahami secara cepat oleh pengendara pada kecepatan berkendara;
- c. penggunaan jumlah kata-kata dan simbol harus seminimal dan seoptimal mungkin sehingga secara mudah dan cepat dipahami oleh pengendara/wisatawan;
- d. pemasangan rambu-rambu penunjuk arah tidak menimbulkan bahaya.

Rambu-rambu petunjuk arah di dalam kawasan Daya Tarik Wisata harus mengikuti standar internasional untuk mendukung peningkatan kualitas daya Tarik wisata. Rambu-rambu petunjuk arah yang ditetapkan secara internasional terdiri atas beberapa jenis, antara lain :

- a. Rambu Panduan dan Informasi  
Rambu panduan merupakan jenis tanda yang umum dipergunakan, seperti rambu lalu lintas di jalan raya sebagai panduan menuju suatu tujuan. Pada umumnya, standar warna yang digunakan adalah berlatar belakang hijau dengan tulisan berwarna putih (dipergunakan



di Inggris), sedangkan di Indonesia, menggunakan latar belakang berwarna putih dengan tulisan berwarna merah.



Gambar: Ilustrasi Contoh Rambu Panduan Informasi

b. Rambu Atraksi dan Layanan Pariwisata

Rambu atraksi dan layanan pariwisata dimaksudkan untuk memberikan informasi terkait arah dan Daya Tarik Wisata di destinasi pariwisata. Selain itu, rambu ini juga digunakan untuk mengidentifikasi Fasilitas Pariwisata yang tersedia di destinasi pariwisata dengan dilengkapi nama perusahaan penyedia, arah, sekaligus jarak yang harus ditempuh. Fungsi dari rambu atraksi dan layanan pariwisata ini antara lain:

- 1) menunjukkan lokasi dan arah;
- 2) menunjukkan pesan sekaligus memberikan opsi terhadap atraksi dan layanan pariwisata; dan
- 3) mengarahkan wisatawan mulai dari jalan raya sampai menuju destinasi pariwisata.



Gambar: Ilustrasi Contoh Rambu Atraksi Layanan Pariwisata

c. Tourism Orientation Directional Sign (TODS)

*Tourism Orientation Directional Sign* (TODS) merupakan rambu-rambu yang berisi petunjuk layanan kepariwisataan. TODS tersedia dalam berbagai ukuran dan jenis, misalnya TODS yang khusus berfungsi untuk menunjukkan arah harus disertai dengan informasi yang lengkap terkait jarak dari satu lokasi ke lokasi lainnya, sedangkan

TODS yang lainnya mencakup informasi mengenai tanda-tanda yang diakui secara nasional. Pada umumnya, rambu-rambu dibuat dengan latar belakang berwarna biru dan tulisan berwarna putih, kecuali tanda untuk rumah sakit dan bandara yang berlatar belakang hijau. Rambu-rambu jenis TODS ini biasanya hanya digunakan untuk menunjukkan arah dan jarak serta tidak diperuntukkan bagi sarana promosi pelayanan maupun atraksi wisata.



Gambar: Ilustrasi Contoh TODS

d. Rambu-Rambu Berlogo

Rambu berlogo berfungsi untuk menunjukkan arah terhadap layanan penting seperti gas, tempat makan dan minum, serta penginapan yang tersedia di sepanjang jalan maupun di dalam destinasi pariwisata. Yang membedakan rambu ini dengan TODS adalah bahwa rambu-rambu ini dilengkapi dengan nama/logo/symbol penyedia layanan tersebut.

e. Rambu Interpretasi

Rambu interpretasi pada umumnya ditempatkan pada taman-taman alam, di jalan atau pada situs-situs sejarah budaya maupun alam. Fungsi utama rambu ini adalah sebagai sarana pendidik dan komunikasi interaktif kepada wisatawan terkait dengan lokasi wisata yang dikunjungi. Menurut jenisnya, rambu ini terbagi menjadi *Interpretative signs* dan *wayside exhibits*, dimana *wayside exhibits* merupakan rambu kombinasi antara kata-kata dengan gambar dalam dua dimensi.

Jenis-jenis rambu-rambu penunjuk arah yang umum terdapat pada destinasi pariwisata antara lain:

- a. Rambu pelayanan pariwisata, meliputi rambu petunjuk fasilitas akomodasi, layanan kendaraan, letak pusat kota dan area bisnis lokal,

pusat penyedia layanan informasi seperti *booth information*, dan pelabuhan udara.

- b. Rambu atraksi wisata, meliputi rambu petunjuk keberadaan taman nasional, atraksi wisata nasional, pusat pelayanan wisata, situs dan kota sejarah, *scenic look-out*, *heritage trail*.

Rambu-rambu ini pada umumnya dilengkapi dengan peta guna memberikan kemudahan kepada wisatawan dalam mencapai tujuannya. Hal lain yang melengkapinya adalah tanda bahaya, tanda posisi, tanda *interseksi*, tanda *fingerboard*. Pada umumnya rambu-rambu penunjuk arah ini ditempatkan di tempat-tempat publik/umum (bandara, pelabuhan, terminal, stasiun kereta api), di jalan (jalan raya, jalan setapak, dll) dan pada gedung-gedung.

Prinsip dasar dalam pembangunan rambu-rambu penunjuk arah terkait dengan pariwisata mencakup beberapa hal sebagai berikut.

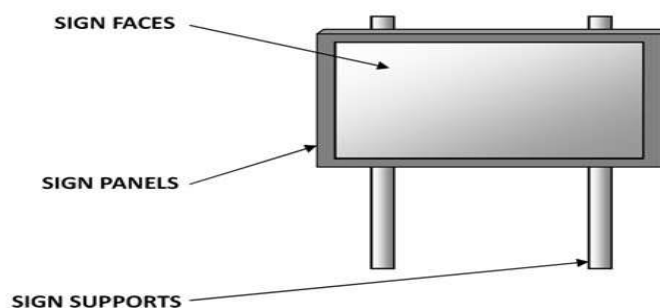
- a. pengembangan rambu penunjuk arah pada konteks kepariwisataan harus memiliki bentuk maupun format yang berbeda dari rambu lalu lintas pada umumnya. rambu tersebut harus memiliki format yang konsisten yang ditetapkan secara resmi. secara idealnya, rambu-rambu ini tidak berbahasa namun menggunakan simbol yang standar dan mudah dikenali oleh semua wisatawan;
- b. rambu harus meliputi semua fasilitas wisata yang dibutuhkan oleh wisatawan. hal ini termasuk didalamnya rambu keberadaan bandara, pelabuhan, fasilitas informasi, atraksi dan aktivitas rekreasi, akomodasi dan lain-lain;
- c. fasilitas yang harus ditempatkan pada rambu-rambu tersebut harus memenuhi kriteria yang ditetapkan seperti jenis fasilitas, kapasitas, kualitas, waktu operasional, dan lainnya. jenis aksesibilitas akan membedakan jenis rambu, sebagai contoh pada jalan utama hanya fasilitas utama yang akan diinformasikan;
- d. skema arahan yang ditunjukkan di rambu-rambu penunjuk harus mudah diikuti dan dimengerti oleh wisatawan. misalnya rambu penunjuk masuk dan keluar dari lapangan parkir;
- e. otorisasi pengelolaan rambu-rambu penunjuk arah akan berbeda dari di setiap negara/wilayah/destinasi pariwisata. pengelola perhubungan, pada umumnya merupakan pengelola rambu-rambu penunjuk arah.

dalam hal ini pengelola perhubungan diharapkan dapat berkordinasi dan bekerjasama dalam menetapkan kebutuhan maupun pengelolaan terhadap rambu-rambu penunjuk arah pada destinasi parwisata;

- f. skema pengelolaan dapat merupakan bagian dari perhubungan atau secara mandiri, dimana pengelola fasilitas atau atraksi wisata dapat membiayai terhadap pembuatan, pemasangan dan pengelolaan rambu-rambu penunjuk arah pada destinasi pariwisata.

Pembangunan dan pemasangan rambu-rambu penunjuk arah harus memberikan kontribusi kepada citra dari destinasi serta pengalaman berwisata bagi wisatawan, sehingga memperhatikan beberapa hal sebagai berikut.

- a. Tampilan rambu dibuat dengan konsep menyapa pengunjung dan mengekspresikan identitas dari destinasi. Permukaan merupakan hiasan yang terbagi atas warna, jenis huruf dan simbol yang diterapkan untuk efek maksimum.
- b. Panel rambu dibuat dari bahan logam, *fibre glass*, kayu, beton atau plastik. Bahan-bahan ini akan membuat rambu-rambu penunjuk arah lebih menarik dan terlihat hidup dengan mengkombinasikan dengan warna, pencahayaan, tekstur dan bentuk.
- c. Tiang Penyangga (*Sign Support*) dapat dikembangkan lebih daripada sebuah tanda. Rambu harus dapat mengintepretasikan sebuah destinasi dengan memberikan fitur yang unik dari ciri khas sebuah destinasi.



Gambar: Ilustrasi Komponen Standar Penunjuk Arah

a. Ketentuan Teknis Standar Rambu-Rambu Penunjuk Arah

Rambu-rambu petunjuk arah terkait pariwisata diatur dalam ketentuan teknis dan standar dalam rambu-rambu petunjuk arah diatur dengan latar belakang coklat dan tulisan putih. Bentuknya seperti ini akan mampu mengekspresikan daya tarik yang bersifat rekreatif maupun budaya. Berbagai standar yang bersifat teknis dapat disebutkan sebagai berikut:

1) *Gateway Signs* (Huruf putih dengan latar belakang coklat)

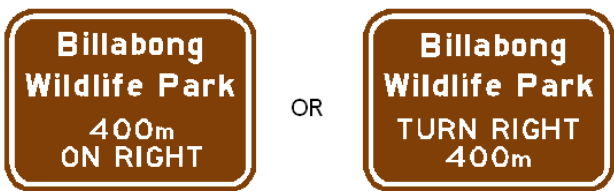
*Gateway Sign* ditempatkan di dekat pintu masuk dari kota atau wilayah geografis yang dapat memberikan informasi terkait dengan tema utama dari destinasi pariwisata. *Gateway Sign* juga dapat termasuk deretan putih pada simbol biru untuk menunjukkan ketersediaan layanan termasuk informasi pengunjung.



Gambar: Ilustrasi Contoh *Gateway Sign*

2) *Advance Sign* ( Huruf putih dengan latar belakang coklat)

*Advance sign* menyediakan informasi terkait dengan pemberitahuan terlebih dahulu dari Daya Tarik Wisata atau layanan pariwisata.



Gambar: Ilustrasi Contoh *Advance Sign*

3) *Intersection Sign* (Rambu Persimpangan, huruf putih dengan latar belakang coklat)

Rambu persimpangan ditempatkan di persimpangan untuk menunjukkan arah belokan atau arah berputar untuk satu atau lebih atraksi wisata atau pelayanan wisata.



Gambar: Ilustrasi Contoh *Intersection Sign*

- 4) *Position Sign* (Rambu Tanda Masuk, huruf putih dengan latar belakang coklat)

Rambu ini bertujuan untuk menunjukan posisi masuk menuju destinasi parwisata atau pelayanan wisata.



Gambar: Ilustrasi Contoh *Position Sign*

- 5) *Reassurance Sign* (Huruf putih dengan latar belakang coklat)

Rambu ini bertujuan untuk memastikan tujuan kepada wisatawan/pengguna apabila destinasi atau pelayanan wisata masih pada jarak yang cukup jauh. Seringkali dipasang pada pada jalan persimpangan, sehingga memastikan wisatawan/pengguna pada arah yang tepat.



Gambar: Ilustrasi Contoh *Reassurance Sign*

- 6) *Routes Marker* (Huruf putih dengan latar belakang coklat)

*Routes Marker* dapat ditempatkan guna menggantikan *intersaction sign* yang pada umumnya lebih mahal, karena *routes marker* umumnya bentuknya lebih kecil. Rambu ini pada umumnya didukung oleh aktivitas pemasaran atau promosi dari pelayanan wisata.

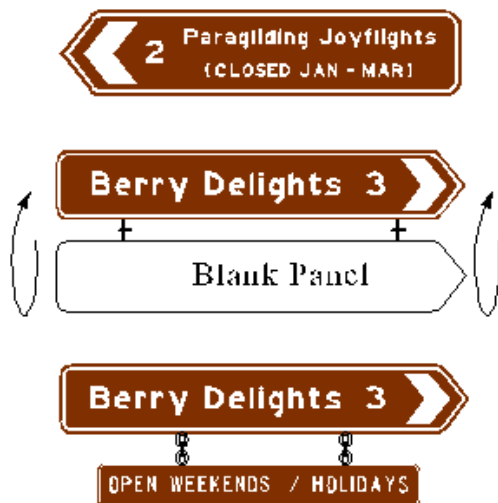




Gambar: Ilustrasi Contoh *Routes Marker*

7) *Temporary Sign* (Huruf putih dengan latar belakang coklat)

Rambu ini bertujuan sebagai rambu penunjuk arah ini dipasang menuju destinasi pariwisata atau layanan pariwisata namun terbatas pada periode tertentu. Pada umumnya dipasang pada musim-musim atau *event* pada waktu-waktu tertentu.



Gambar: Ilustrasi Contoh *Temporary Sign*

Papan gambar merupakan bagian dari papan penunjuk arah yang berisikan tulisan/keterangan mengenai tujuan tertentu. Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam desain penunjuk arah adalah sebagai berikut:

- papan gambar berbentuk persegi empat dengan keempat sudut dibentuk melengkung;
- warna latar belakang untuk penunjuk arah wisata coklat;
- warna tulisan putih;
- terdiri dari maksimal 2 (dua) baris tulisan penunjuk arah;
- ukuran tulisan menyesuaikan ukuran papan gambar;
- membubuhkan tanda panah;
- menuliskan jarak dalam angka (kilometer dan atau meter dengan pembulatan, misalnya 6,5 (enam koma lima) km menjadi 7 (tujuh)

km untuk penunjuk arah yang menginformasikan jarak tempat wisata;

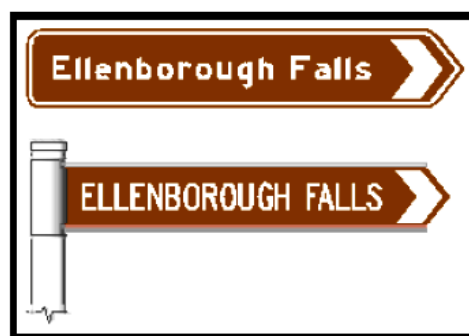
- h) menggunakan simbol wisata yang sudah ditentukan;
- i) tidak menggunakan simbol yang berbentuk *brand* / logo / atau yang menyatakan merek suatu produk; dan
- j) menggunakan cat yang bercahaya saat malam hari *“glow in the dark”*.



Gambar: Ilustrasi Contoh Penunjuk Arah dengan Jarak

Tiang penyangga merupakan bagian yang menentukan kekuatan dari sebuah papan penunjuk arah. Selain untuk menopang papan gambar penunjuk arah tiang bisa dijadikan sebagai hiasan untuk memperindah tampilan dari sebuah papan penunjuk arah. Adapun desain tiang penyangga secara lebih rinci dijelaskan pada bagian berikut:

- a. Bahan yang digunakan adalah bahan yang kokoh (besi);
- b. Cat yang digunakan adalah *silver* (tidak perlu memantulkan cahaya saat terkena cahaya kendaraan di malam hari);
- c. Di puncak tiang penyangga dapat diberi ornamen tertentu yang melambangkan daerah setempat; dan
- d. Posisi papan gambar diletakan sedikit lebih dibawah ujung tiang penyangga.



Gambar: Ilustrasi Contoh Bentuk Pemasangan Papan Gambar ke Tiang Penyangga

Selain syarat fisik yang harus dipenuhi dalam penyediaan rambu-rambu di dalam destinasi pariwisata, aspek-aspek lain yang harus diperhatikan meliputi:

- a. Papan petunjuk arah dari atau menuju atraksi wisata yang biasanya ditempatkan pada jalan atau jalan setapak;
- b. Membantu pengunjung menentukan arah ketika berada di dalam lokasi atraksi wisata dan menyediakan informasi untuk membantu mereka bagaimana menghabiskan waktu luang mereka didalam loakasi. Hal ini berarti menyediakan papan informasi yang informatif sebagaimana halnya dengan brosur atau *leaflet*;
- c. Kemudahan mengikuti jalur didalam atraksi wisata yang menunjukkan pengunjung bagian terbaik dari atraksi dengan usaha yang minimum (tidak perlu berjalan berjam-jam); dan
- d. Memudahkan pengunjung ketika ingin meninggalkan lokasi dan menemukan pintu keluar dengan cepat.

Tabel: Kriteria Desain Rambu-Rambu Penunjuk Arah

KRITERIA	GAMBAR												
Papan Penunjuk Arah													
<div>1. Rambu petunjuk jurusan kawasan dan objek wisata dinyatakan dengan warna dasar hijau/coklat dengan lambang danatau tulisan warna putih.</div> <div>2. Penempatan rambu petunjuk ditempatkan pada sisi jalan, pemisah jalan atau diatas daerah manfaat jalan sebelum tempat, daerah atau lokasi yang ditunjuk.</div> <div>3. Rambu petunjuk jurusan menggunakan huruf kapital pada huruf pertama, dan selanjutnya menggunakan huruf kapital dan atau huruf kecil.</div> <div>4. Rambu ditempatkan disebelah kiri menurut arah lalu lintas, di luar jarak tertentu dari tepi luar bahu jalan atau</div>	 <table><tr><td>A</td><td>: minimal 1300 mm dan maksimal 1950 mm</td></tr><tr><td>B</td><td>: minimal 400 mm dan maksimal 775 mm</td></tr><tr><td>C</td><td>: minimal 20 mm dan maksimal 25 mm</td></tr><tr><td>D</td><td>: minimal 150 mm dan maksimal 300 mm</td></tr><tr><td>E</td><td>: minimal 100 mm dan maksimal 200 mm</td></tr><tr><td>F</td><td>: minimal 150 mm dan maksimal 300 mm</td></tr></table> <p>H : Bervariasi Huruf : menggunakan seri (A) sesuai Lampiran V Reputasi (a)</p>	A	: minimal 1300 mm dan maksimal 1950 mm	B	: minimal 400 mm dan maksimal 775 mm	C	: minimal 20 mm dan maksimal 25 mm	D	: minimal 150 mm dan maksimal 300 mm	E	: minimal 100 mm dan maksimal 200 mm	F	: minimal 150 mm dan maksimal 300 mm
A	: minimal 1300 mm dan maksimal 1950 mm												
B	: minimal 400 mm dan maksimal 775 mm												
C	: minimal 20 mm dan maksimal 25 mm												
D	: minimal 150 mm dan maksimal 300 mm												
E	: minimal 100 mm dan maksimal 200 mm												
F	: minimal 150 mm dan maksimal 300 mm												

jalur lalu lintas kendaraan dan tidak merintanglalu lintas kendaraan atau pejalan kaki.													
5. Memiliki luas tidak lebih dari 4,5 (empat koma lima) meter dan diletakan minimal 3 (tiga) meter diatas permukaan tanah.													
Dimensi dan Ukuran													
<div>1. Ukuran:</div> <table><tr><td></td><td>Tinggi</td><td>Lebar</td></tr><tr><td>Destinasi Perkotaan (urban)</td><td>7 m</td><td>2 m</td></tr><tr><td>Destinasi Alam (nature)</td><td>10 m</td><td>3 m</td></tr><tr><td>Destinasi Pedesaan (rural)</td><td>20 m</td><td>5 m</td></tr></table>		Tinggi	Lebar	Destinasi Perkotaan (urban)	7 m	2 m	Destinasi Alam (nature)	10 m	3 m	Destinasi Pedesaan (rural)	20 m	5 m	
	Tinggi	Lebar											
Destinasi Perkotaan (urban)	7 m	2 m											
Destinasi Alam (nature)	10 m	3 m											
Destinasi Pedesaan (rural)	20 m	5 m											
2. Bentuk trapesium.													
3. Maksimum hanya 2 (dua) baris tulisan dan menggunakan simbol-simbol khusus atau generik sebagai penjelasan jenis fasilitas wisata.													
4. Tulisan berwarna putih dengan latar belakang coklat.													
5. Minimal tulisan 150 mm (seratus lima puluh atau 6 (enam) inch.													
Penunjuk Fasilitas Umum													
1. Rambu petunjuk adalah rambu yang digunakan untuk menyatakan													

<p>petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan fasilitas dan lain-lain bagi pemakai jalan.</p> <p>2. Menggunakan bahan-bahan yang dominan pada lingkungan sekitar destinasi pariwisata seperti papan kayu/bambu atau bahan-bahan alamiah lainnya yang dapat meningkatkan estetika lingkungan. Bahan lain yang dapat digunakan adalah pelat alumunium atau bahan logam lainnya.</p> <p>3. Tiang rambu dalam konteks estetika lingkungan dapat menggunakan bahan kayu/bambu atau bahan alamiah lainnya. Sedangkan alternatif tiang rambu adalah batang logam atau bahan lainnya untuk menempelkan atau melekatkan daun rambu.</p> <p>4. Jarak penempatan antara rambu yang terdekat dengan bagian tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan minimal 0,60 (nol koma enam) meter.</p> <p>5. Ketinggian penempatan rambu pada sisi jalan minimum 1,75 (satu koma tujuh puluh lima) meter dan maksimum 2,65 (dua koma enam puluh lima) meter diukur dari permukaan jalan sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah, atau papan tambahan bagian bawah apabila rambu dilengkapi dengan papan tambahan.</p>	
--	--

Tambahan Kriteria	
<div>1. Memiliki ukuran yang sesuai yaitu jarak minimal dalam radius 3 (tiga) meter dapat terlihat oleh pengelihatan mata.</div> <div>2. Tulisan dapat dibaca dengan jelas.</div> <div>3. Rambu atau tanda dapat terlihat dengan jelas dan mudah dipahami.</div> <div>4. Ditempatkan di tempat strategis dan mudah terlihat oleh pandangan mata.</div> <div>5. Warna dan material bahan disesuaikan dengan tema kawasan dapat terbuat dari kayu, triplek, alumunium, <i>fiber glass</i>, batu, ataupun bahan plastik dan besi.</div>	

- b. Ketentuan Teknis Standar Dimensi Rambu-Rambu Penunjuk Arah
- Ketentuan teknis terkait dengan standar dimensi rambu-rambu penunjuk arah telah dikembangkan oleh beberapa pengelola perhubungan ataupun pengelola destinasi pariwisata yang dapat diuraikan sebagai berikut:
- 1) Tipe TODS (Utama)



Gambar: Ilustrasi Contoh TODS Tipe Utama



- Rincian
- Huruf (Utama) : 200 mm
  - Huruf (Arah) : 150 mm
  - Garis Pinggir : 15 mm dari ujung
  - Warna : Tulisan – putih
  - Garis Pinggir : Putih
  - Latar Balakang : Coklat
  - Bahan : *Aluminum Panels*
  - Tampilan : *Type III High Intensity Retro-Reflective Sheeting*

2) Type B (Regular Signs)



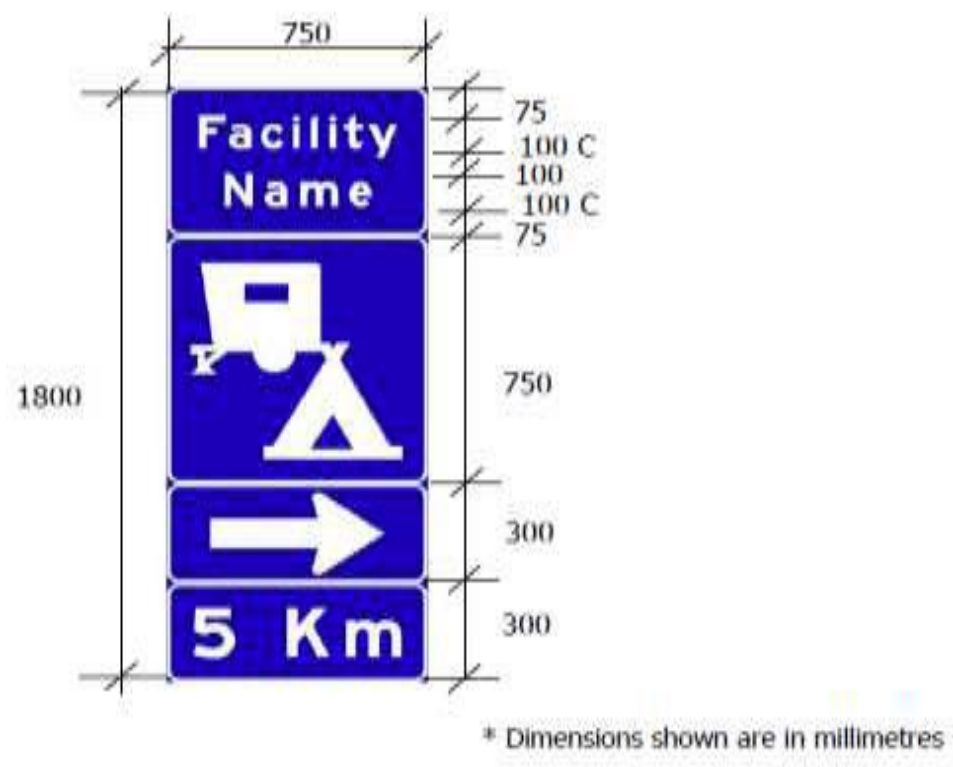
Gambar: Ilustrasi Contoh TODS Tipe BRincian

- Tulisan : 150 mm *Series D* – Putih
- Latar Belakang : Coklat
- Garis Pinggir luar : 15 mm *edge* – Putih
- Garis Dalam : 10 mm *line* – Putih
- Ukuran Simbol : 600 mm x 600 mm
- Bahan : *Panel Alumunium*

3) Type C (Trail Blazers)



Gambar: Ilustrasi Contoh *Tourist Area Boundaries Sign*

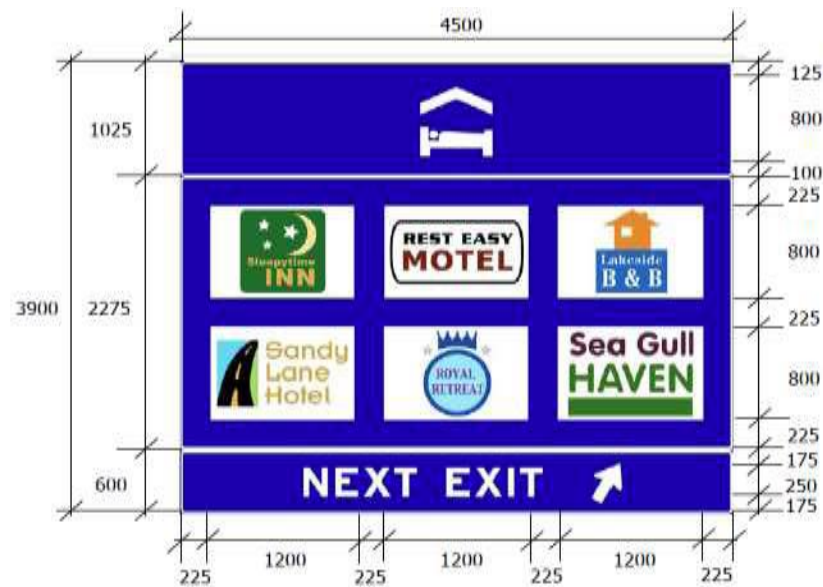


Gambar: Ilustrasi Contoh TODS Tipe C

Rincian

- Tulisan Utama : 200 mm *Series D* – Putih
- Tulisan Pendukung : 150 mm *Series D* – Putih
- Garis Horisontal : Ketebalan 10 mm
- Latar Belakang : Coklat
- Garis Pinggir : 38 mm *edge* – Putih
- Sudut : 25 mm radius
- Bahan : Aluminum

4) *Logo Sign – Food* (6 Panel)



Gambar: Ilustrasi Contoh *Reassurance Sign*

Rincian

Panel Atas:

- Legenda : 800 mm Simbol -Putih
- Latar Belakang : Coklat
- Garis Pinggir : 38 mm *edge – White*
- Sudut : 25 mm radius

Panel Tengah

- Legenda : 800 mm x 1200 mm- Putih
- Latar Belakang : Coklat
- Garis Pinggir : 38 mm *edge - White*
- Sudut : 25 mm radius
- Bahan : Aluminum

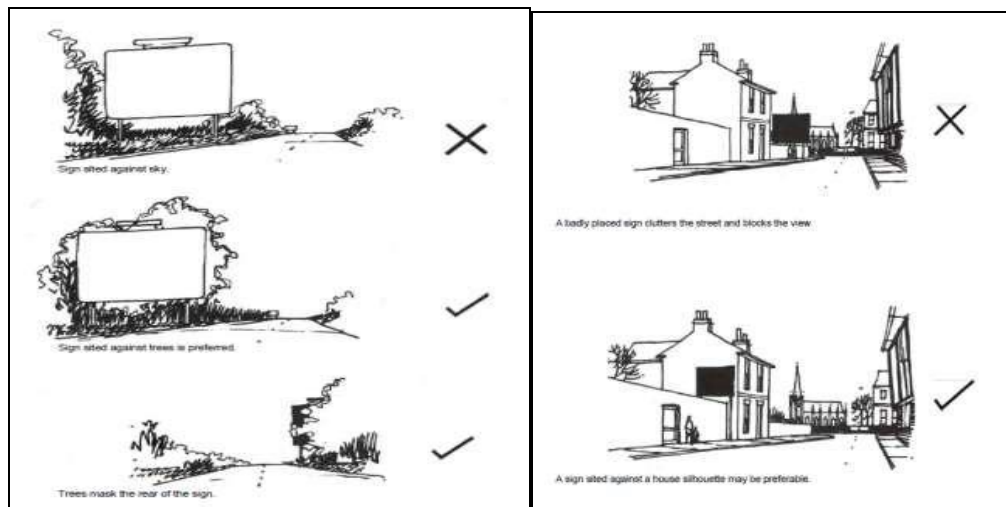
Tabel Ukuran Ketinggian Penunjuk Arah

Jenis Rambu	Lokasi	Tinggi Legenda (mm) (l)		Maksimum Baris Tulisan
		Nama Kota/ Wilayah	Nama Destinasi /Pelayanan	
Gateway Signs	Jalan Arteri Primer	320	240	3
	Jalan Arteri Sekunder 90 – 100 km/h	180	140	5
	Jalan Kolektor 60 – 80 km/h	160	120	5
Advance Signs	Jalan Arteri Sekunder 90 – 100 km/h	n/a	140 to 160	3
	Jalan Kolektor 60 – 80 km/h	n/a	120 to 140	3
Intersection Signs	Jalan Arteri Sekunder 90 – 100 km/h	n/a	140 to 160	3
	Jalan Kolektor 60 – 80 km/h	n/a	120 to 140	3
	Fingerboard	n/a	100 to 120	1
Position signs	Jalan Arteri Sekunder 90 – 100 km/h	n/a	140 to 160	3
	Jalan Kolektor 60 – 80 km/h	n/a	120 to 140	3
	fingerboard	n/a	100 to 120	1
Streetblade Signs	40 – 60 km/h	n/a	70 to 120 (3)	2
Reassurance Signs	Jalan Lokal	n/a	140 to 180	1 heading + 4 Destinations
Route Marker Signs		n/a	140 to 180 (4)	n/a

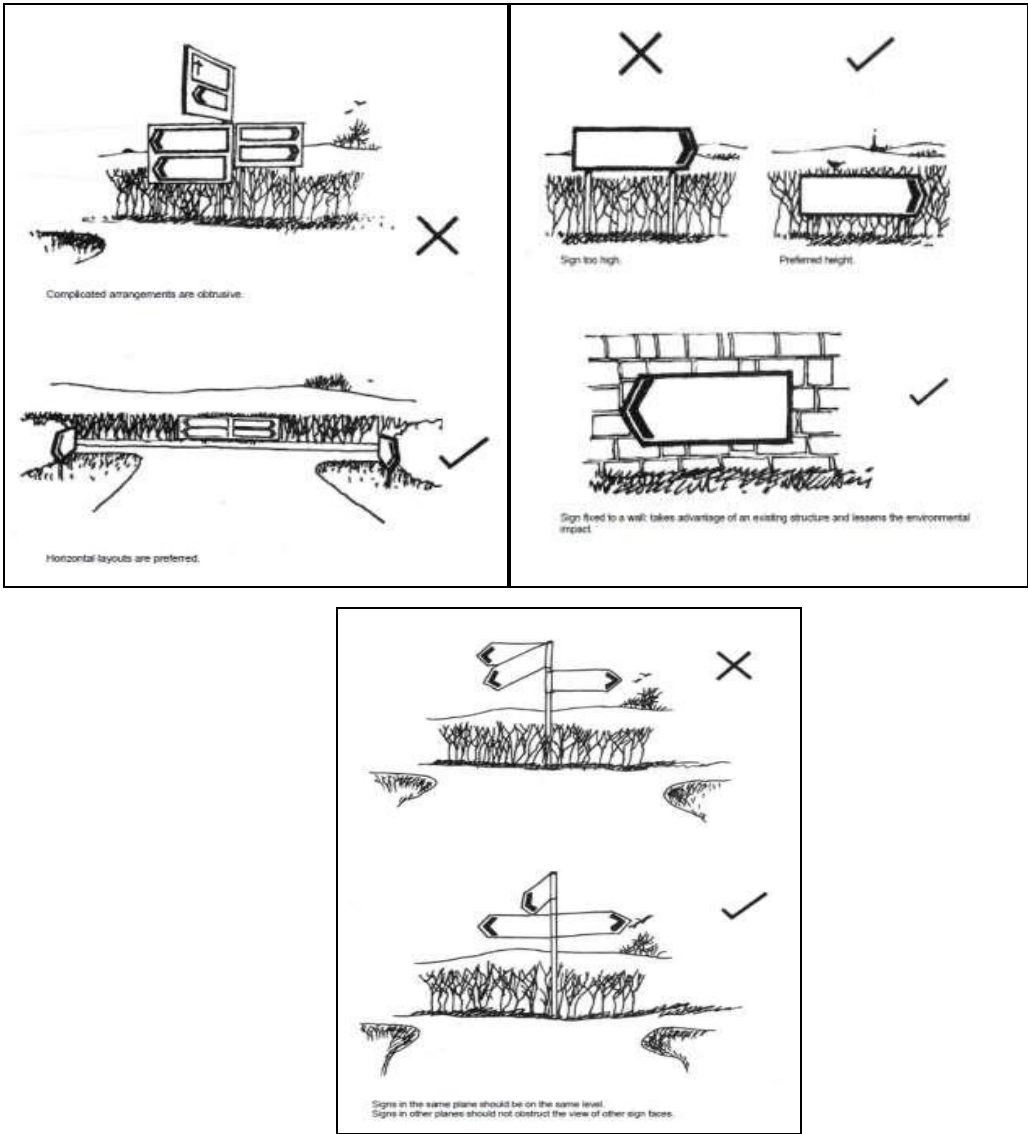
- c. Ketentuan Teknis Standar Penempatan Rambu-Rambu Penunjuk Arah
- Standar penempatan rambu-rambu penunjuk arah merupakan hal yang sangat essensial, sehingga pengendara atau wisatawan dapat mengetahui arah yang benar pada lokasi yang tepat. Beberapa ketentuan terkait dengan penempatan rambu-rambu penunjuk arah dapat dideskripsikan sebagai berikut:
- 1) Penempatan rambu penunjuk arah adalah pada posisi persimpangan jalan. Rambu harus ditempatkan sebagai upaya dalam menjaga jarak antara tujuan dengan jalur menuju tujuan.

- 2) Jarak horizontal antara ujung jalan dan ujung rambu penunjuk arah adalah 1.200 (seribu dua ratus) milimeter. Namun terdapat keterbatasan lahan, maka jaraknya dapat 450 (empat ratus lima puluh) milimeter (perkotaan) dan 600 (enam ratus) milimeter (pedesaan).
- 3) Pada wilayah perkotaan, maka penempatan rambu penunjuk arah jangan sampai mengganggu pejalan kaki. Setiap upaya harus dilakukan untuk memastikan bahwa rambu tidak menghalangi kebebasan pejalan kaki atau terhadap visibilitas.
- 4) Penempatan papan penunjuk arah bersih dari hambatan tumbuh-tumbuhan.
- 5) Minimal 3 (tiga) meter di atas permukaan jalan dan berada di tempat yang mudah dilihat dari kejauhan.
- 6) Tidak menghalangi pengguna jalan, aman dari gangguan, menghadap ke arah yang tepat, mempertimbangkan jarak tujuan dengan posisi penempatan papan penunjuk arah serta mempertimbangkan keindahan lingkungan setempat.

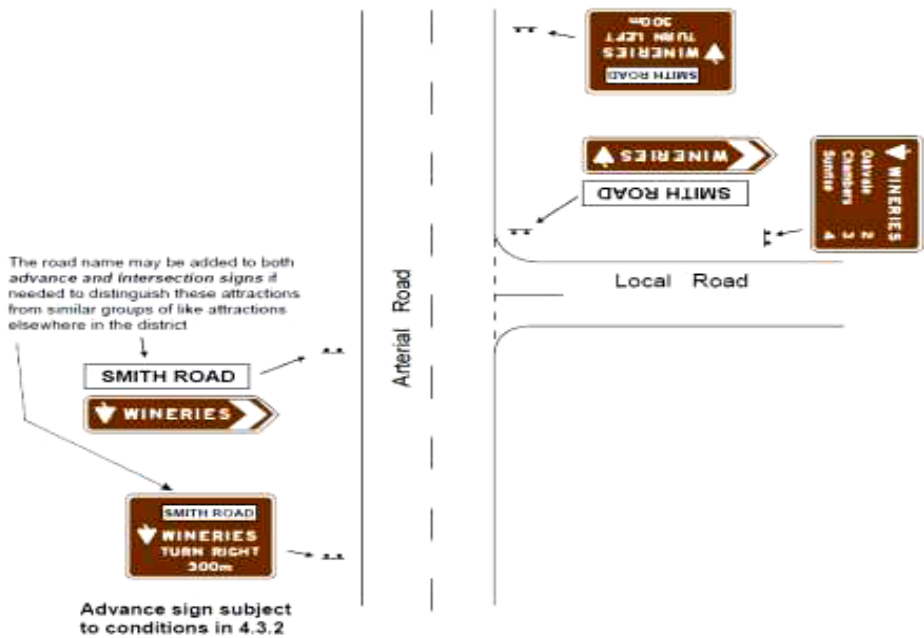
Beberapa ilustrasi tentang penempatan yang benar dan yang salah dari rambu penunjuk arah.



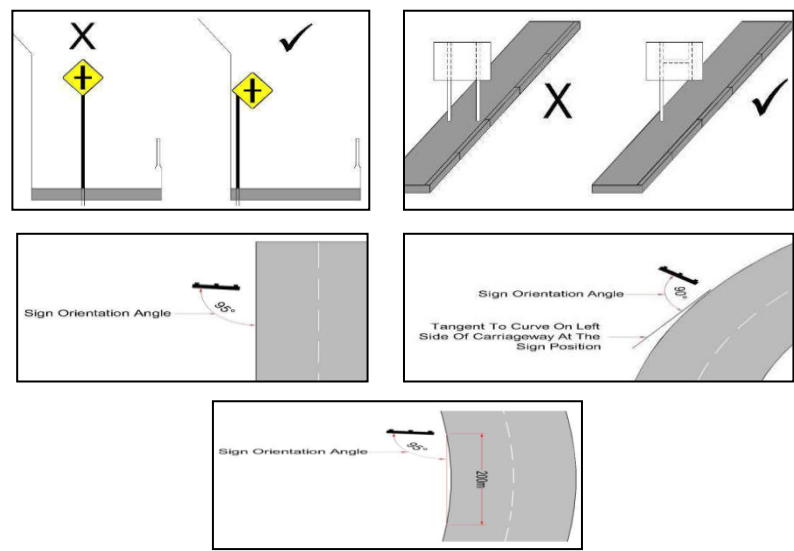
Gambar: Ilustrasi Lokasi Penempatan Rambu-Rambu Penunjuk Arah  
(Nature)



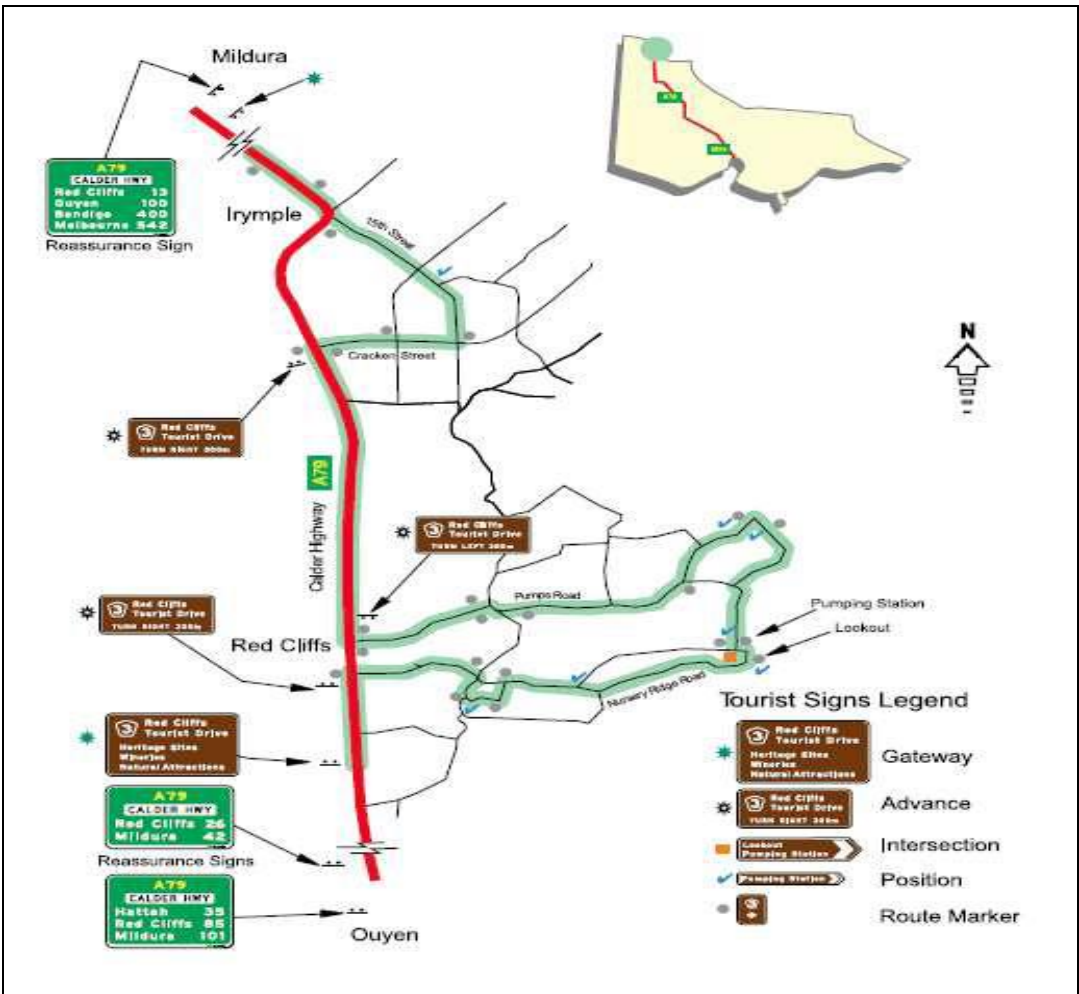
Gambar: Ilustrasi Contoh Lokasi Penempatan Rambu-Rambu Penunjuk Arah



Gambar: Contoh Lokasi Penempatan Rambu-Rambu Penunjuk Arah (Persimpangan)



Gambar: Ilustrasi Contoh Penempatan Papan Penunjuk Arah



Gambar: Ilustrasi Contoh Penempatan Penunjuk Arah

- d. Kriteria Teknis Informasi Dalam Rambu-Rambu Petunjuk Arah
- Informasi yang disampaikan dalam rambu-rambu petunjuk arah terkait pariwisata difokuskan pada kepentingan wisatawan. Informasi tersebut berisi antara lain :



- 1) peta kawasan wisata, merupakan media informasi yang berfungsi sebagai petunjuk bagi wisatawan untuk dapat mengetahui lokasi daya tarik/zona wisata dan fasilitas lainnya yang menarik untuk dikunjungi;
- 2) penanda zona wisata, berfungsi sebagai papan informasi zona wisata tertentu yang terdapat di dalam kawasan. penanda ini diletakkan di jalur masuk menuju zona wisata tertentu tersebut, termasuk jalur pedestrian;
- 3) petunjuk arah zona wisata, untuk membantu wisatawan mencapai lokasi daya tarik/zona wisata dan fasilitas lain yang ingin dikunjunginya; dan
- 4) panel interpretasi wisata, menampilkan informasi penting mengenai suatu obyek wisata dalam sebuah media informasi berukuran besar.

Informasi yang disampaikan dalam rambu-rambu petunjuk arah dibuat dengan desain yang memperhatikan ketentuan :

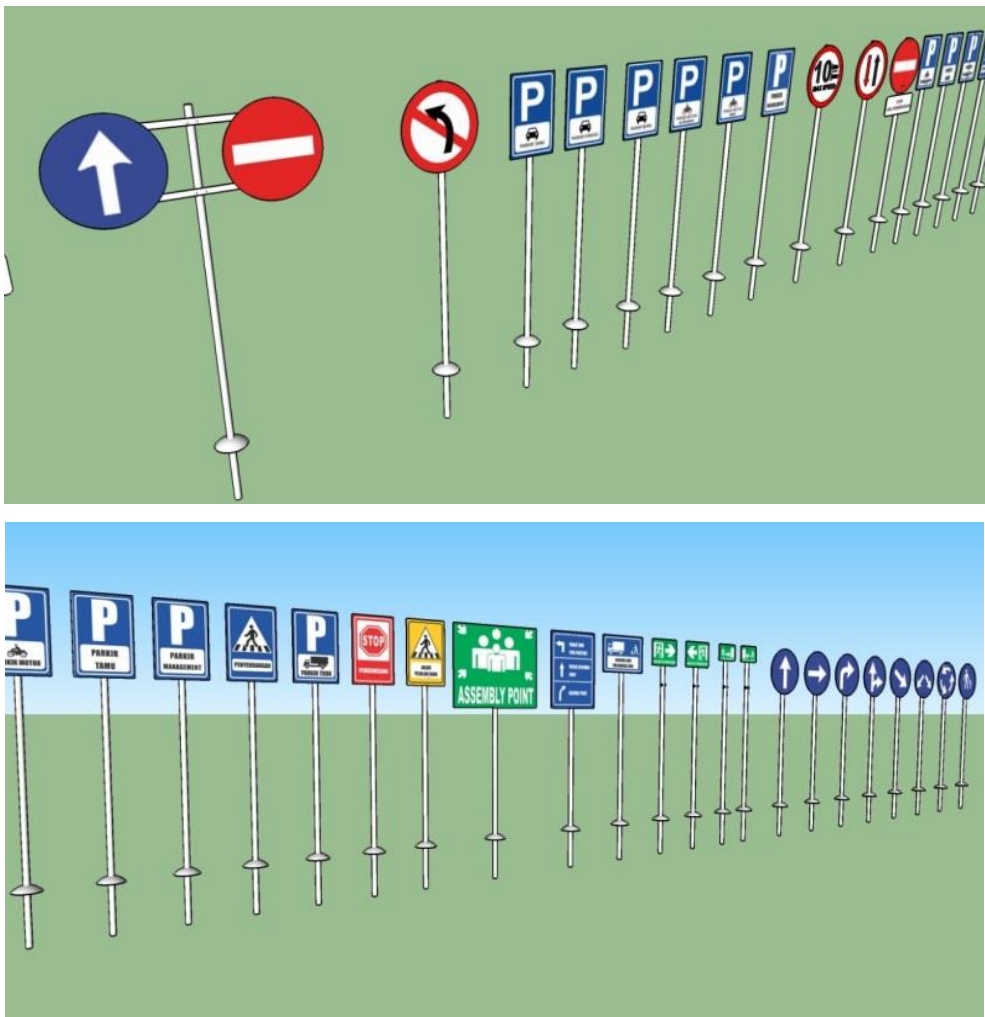
- 1) terlihat dengan baik dan jelas;
- 2) warna yang menarik;
- 3) visual grafis yang menarik;
- 4) material yang ekonomis dan tahan lama;
- 5) selaras dengan lingkungan sekitar / konsep bangunan dan interior; dan
- 6) mengadopsi unsur etnis lokal untuk menarik perhatian wisatawan.



Gambar: Ilustrasi Informasi Umum Kawasan Wisata (*wayfinding*)



Gambar: Ilustrasi Informasi Umum Kawasan Wisata  
(*interpretive signage*)



Gambar : Panduan Visual Perancangan Pembuatan  
Rambu-Rambu Petunjuk Arah

e. Standar Biaya Pembuatan Rambu-Rambu Petunjuk Arah

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pembuatan rambu-rambu petunjuk arah:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Rambu-rambu / Petunjuk Arah	1,485,000	935,000	unit

- Biaya pembuatan rambu-rambu petunjuk arah per unit sebesar:  
Rp.1,485,000.00

**17. Pembuatan Jalan Dalam Kawasan/Jalan Internal**

Jalan dalam kawasan berupa akses jalan yang menghubungkan gerbang dan simpul-simpul daya tarik dalam kawasan wisata.

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Jalan dalam kawasan	386,123	-	m <sup>2</sup>

**18. Pengadaan Alat Komunikasi Darurat**

Alat komunikasi darurat merupakan alat komunikasi yang efektif dan mudah digunakan oleh pengelola pada situasi darurat, terdiri dari:

- HT (Handy Transciever), merupakan alat komunikasi yang selalu digunakan dalam tugas bantuan komunikasi darurat/ bencana. HT yang baik adalah tahan benturan, tahan air (waterproof), atau bahkan tahan jika ditenggelamkan (submersible).
- Pendukung : Power supply,
- Antene VHF dan HF
- Public Address System (PA System) adalah amplifikasi suara elektronik dan sistem distribusi dengan mikrofon, amplifier, dan pengeras suara, yang digunakan untuk memungkinkan menyampaikan informasi untuk massa yang banyak.

Biaya pengadaan alat komunikasi darurat per paket sebesar:  
Rp.57.600.000 dengan rincian sebagai berikut :

Alat	Satuan	Harga
HT (Handy Transciever)	Unit	2.500.000
Pendukung; Power supply,	Unit	2.300.000
Antene VHF dan HF	Unit	4.800.000
Public Address System (PA System)	Paket	48.000.0000

19. Pembuatan Jalur Sepeda

Jalur sepeda (bike path) adalah jalur sepeda yang sepenuhnya terpisah dari jalan raya dan seringkali dipadukan dengan fasilitas untuk pejalan kaki yang terdapat dalam kawasan pariwisata. Penempatan jalur sepeda harus tetap menyediakan lebar minimal trotoar bagi pejalan kaki sebesar 1,5 m. Dimensi jalur sepeda adalah:

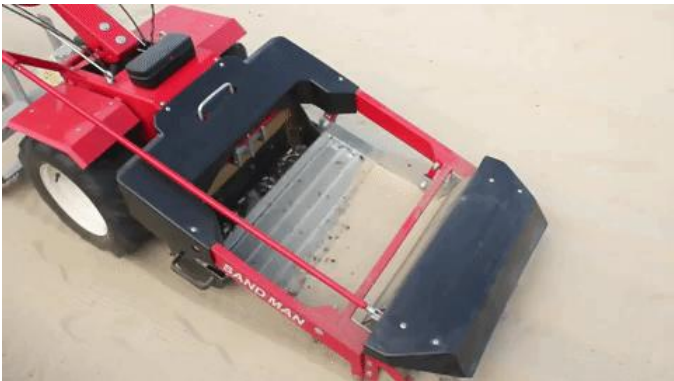
- a. Lebar minimum 1,0 meter -1,5 meter untuk jalur satu arah.
- b. Lebar minimum 1,8 meter - 2,4 meter untuk jalur dua arah.
- c. Ruang bebas tinggi untuk jalur sepeda adalah 1,8 meter - 2,25 meter.
- d. Kemiringan jalur sepeda adalah minimal 5%-7%.

Berikut pembiayaan pembuatan jalur sepeda.

NO	NAMA	TIDAK Sederhana	Sederhana	Satuan
1.	Jalur sepeda	197,925	-	m <sup>2</sup>

20. Pengadaan Fasilitas Kebersihan (*Beach Cleaner*)

*Beach Cleaner* atau alat bantu pembersih pantai merupakan mesin sederhana untuk mengumpulkan sampah di pantai dengan produktivitas tinggi. Biaya pengadaan *Beach Cleaner* per unit sebesar Rp.150.000.000.00.



Gambar : Ilustrasi *Beach Cleaner*

## BAB V

### PEMANTAUAN, EVALUASI, DAN PELAPORAN

#### A. Pemantauan

Pemantauan teknis DAK Fisik Bidang Pariwisata merupakan kegiatan untuk memastikan pelaksanaan DAK Fisik Bidang Pariwisata di daerah penerima dilaksanakan tepat sasaran.

Pemantauan juga dimaksudkan untuk mengidentifikasi permasalahan yang timbul dalam pelaksanaan DAK Fisik Bidang Pariwisata dan solusi pemecahan masalah, sehingga dapat sedini mungkin dihindari kegagalan pelaksanaannya.

Ruang lingkup pemantauan pada aspek teknis kegiatan meliputi:

1. Kesesuaian antara pelaksanaan kegiatan DAK Fisik Bidang Pariwisata dengan rencana pelaksanaan kegiatan yang ada dalam Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD);
2. Kesesuaian pemanfaatan DAK Fisik Bidang Pariwisata dalam Dokumen Pelaksanaan Anggaran-Satuan Kerja Perangkat Daerah (DPA-SKPD) dengan petunjuk operasional;
3. Kesesuaian pelaksanaan di lapangan, serta realisasi waktu, lokasi dan sasaran pelaksanaan dengan perencanaan;
4. Proses pelaksanaan pengadaan barang/jasa; dan
5. Kesesuaian hasil pelaksanaan fisik (*output*) dengan kontrak/spesifikasi teknis yang ditetapkan.

Dalam hal Pemantauan DAK Fisik Bidang Pariwisata:

1. Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif melaksanakan *review* atas laporan triwulan yang disampaikan oleh Gubernur/Bupati/Walikota; dan
2. Pemerintah Daerah Provinsi melaksanakan *review* atas laporan triwulan yang disampaikan oleh Gubernur/Bupati/Walikota.

Pemantauan DAK Fisik Bidang Pariwisata dapat dilakukan melalui

1. Kunjungan lapangan; dan
2. Forum koordinasi untuk menindaklanjuti hasil review dan laporan dan/atau kunjungan lapangan.



## B. Evaluasi

Evaluasi DAK Fisik Bidang Pariwisata merupakan evaluasi terhadap pemanfaatan DAK Fisik Bidang Pariwisata untuk memastikan pelaksanaan DAK Fisik Bidang Pariwisata bermanfaat bagi masyarakat di Provinsi/Kabupaten/Kota dengan mengacu pada tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan pembangunan nasional serta sebagai masukan untuk penyempurnaan kebijakan dan pengelolaan DAK Fisik Bidang Pariwisata yang meliputi aspek perencanaan, pengalokasian dan pelaksanaan DAK ke depan.

Ruang lingkup evaluasi pemanfaatan DAK Fisik Bidang Pariwisata meliputi pencapaian sasaran kegiatan DAK berdasarkan *input*, proses, *output* dan apabila dimungkinkan sampai *outcome* dan dampaknya.

Dalam hal Evaluasi DAK Fisik Bidang Pariwisata:

1. Pemerintah Provinsi melaksanakan *review* atas laporan akhir yang disampaikan Bupati/Walikota; dan
2. Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif melaksanakan *review* atas laporan akhir yang disampaikan oleh Gubernur/Bupati/Walikota setiap akhir tahun pelaksanaan dan format pengelolaan.

Evaluasi DAK Fisik Bidang Pariwisata dapat dilakukan melalui:

1. Studi evaluasi; dan
2. Forum koordinasi untuk menindaklanjuti hasil pemantauan dan/atau evaluasi pemanfaatan DAK Fisik Bidang Pariwisata.

Pemantauan dan evaluasi dilakukan oleh OPD Provinsi, OPD Kabupaten/Kota dan/atau Tim yang dibentuk oleh Menteri, Gubernur, dan/atau Bupati/Walikota sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

## C. Pelaporan

Sebagai alat untuk melaksanakan kegiatan pemantauan dan evaluasi, pelaporan memiliki peranan penting dalam memberikan informasi terkait perkembangan sejauh mana pelaksanaan pembangunan Fasilitas



Pariwisata melalui DAK Fisik Bidang Pariwisata telah dilaksanakan oleh daerah dalam suatu periode tertentu. Selain itu, pelaporan dimaksudkan sebagai fungsi kendali dalam optimalisasi efektivitas keikutsertaan daerah penerima anggaran DAK Fisik Bidang Pariwisata dari tahun ke tahun. Pelaporan pengelolaan DAK Fisik Bidang Pariwisata dilakukan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VI  
FORMAT SURAT DAN DAFTAR DATA PENDUKUNG

A.   FORMAT SURAT KESANGGUPAN PEMELIHARAAN DAN PENGELOLAAN  
      ASET DAK FISIK BIDANG PARIWISATA

KOP KEPALA DAERAH		
Nomor	: .....	Tempat, tanggal
Sifat	: .....	
Lampiran	: .....	
Hal	: .....	
Yth. Menteri Pariwisata di Tempat		
Yang bertandatangan di bawah ini:		
Nama	: .....	
Jabatan	: .....	
Prov/Kab/Kota	: .....	
Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa kami bersedia dan sanggup untuk memelihara dan mengelola Aset Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik Bidang Pariwisata dari Kementerian Pariwisata Republik Indonesia, sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan juknis/juklak tentang DAK.		
Gubernur/Bupati/Walikota		
Tanda tangan asli dan stempel basah		
Nama		

B.    FORMAT DAFTAR DATA PENDUKUNG USULAN RENCANA KEGIATAN  
      DAK   FISIK BIDANG PARIWISATA

NO	DATA TEKNIS	VOLUME	SATUAN	KETERANGAN
1	Daya Tarik Wisata: a. alam b. budaya c. buatan		Jumlah, Nama dan Lokasi	
2	Rencana Induk Pembangunan Pariwisata Daerah (RIPPARDA)  dan/ atau  Dokumen Rencana Pengembangan (Rencana Induk dan Rencana Detail) Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dan Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN)		Dokumen	
3	Dokumen <i>Masterplan</i> Kawasan Pariwisata atau DED ( <i>Detail Engineering Design</i> ) daya tarik /objek wisata		Dokumen	
4	Alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Sektor Pariwisata 3 Tahun terakhir		Persentase dan Rupiah	
5	Kunjungan Wisatawan: a. Mancanegara b. Nusantara		Jumlah	
6	Aksesibilitas: a. Jalan b. Dermaga		Lokasi dan Kondisi	
	c. Bandara		Lokasi, Kondisi dan Jumlah Penerbangan per Minggu	
7	Sertifikat Lahan/Surat Perjanjian Pelepasan Tanah/			

NO	DATA TEKNIS	VOLUME	SATUAN	KETERANGAN
	Surat Perjanjian Hibah Lokasi yang akan dibangun		Dokumen	
8	Dokumen Rencana Pengelolaan DAK yang terdiri dari: Struktur Organisasi Pengelola Aset DAK, SDM Pengelola Aset DAK dan Dana Operasional dilampirkan bersama <u>Surat Pernyataan Kesanggupan Pemeliharaan dan Pengelolaan Aset DAK yang ditandatangani oleh Kepala Daerah</u>		Dokumen	Bermaterai

BAB VII  
KETENTUAN PENUTUP

Petunjuk Operasional Pengelolaan DAK Fisik Bidang Pariwisata digunakan sebagai acuan bagi Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam pengelolaan dan penggunaan DAK Fisik Bidang Pariwisata.

MENTERI PARIWISATA DAN  
EKONOMI KREATIF/KEPALA BADAN  
PARIWISATA DAN EKONOMI KREATIF  
REPUBLIK INDONESIA,

Ttd.

WISHNUTAMA KUSUBANDIO

Salinan sesuai dengan aslinya

Kepala Biro Umum dan Hukum,



DESSY RUHATI  
NIP 19681103 199403 2 001