



MENTERI PARIWISATA  
REPUBLIK INDONESIA

SALINAN  
PERATURAN MENTERI PARIWISATA  
REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 5 TAHUN 2019  
TENTANG  
PETUNJUK OPERASIONAL PENGELOLAAN  
DANA ALOKASI KHUSUS FISIK BIDANG PARIWISATA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PARIWISATA 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 sebagaimana diatur dalam Pasal 3 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 141 Tahun 2018 tentang Petunjuk Teknis Dana Alokasi Khusus Fisik Tahun Anggaran 2019;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Peraturan Menteri Pariwisata tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata;

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 11, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4966);
2. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2018 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2019 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 233, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6263);
3. Peraturan Presiden Nomor 19 Tahun 2015 tentang Kementerian Pariwisata (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 20) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 19 Tahun 2015 tentang Kementerian Pariwisata (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 214);
4. Peraturan Presiden Nomor 141 Tahun 2018 tentang Petunjuk Teknis Dana Alokasi Khusus Fisik Tahun Anggaran 2019 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 271);
5. Peraturan Menteri Pariwisata Nomor 11 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pariwisata (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1584);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PARIWISATA TENTANG PETUNJUK OPERASIONAL PENGELOLAAN DANA ALOKASI KHUSUS FISIK BIDANG PARIWISATA.

Pasal 1

- (1) Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata diberikan kepada daerah untuk membantu mendanai kegiatan fisik bidang pariwisata yang merupakan urusan daerah

dan sesuai dengan prioritas pembangunan kepariwisataan nasional.

- (2) Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk penciptaan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan ke destinasi pariwisata.

#### Pasal 2

- (1) Pengelolaan dana alokasi khusus fisik bidang pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 diarahkan untuk menu kegiatan, meliputi:
  - a. dana alokasi khusus fisik reguler; dan
  - b. dana alokasi khusus fisik penugasan.
- (2) Dana alokasi khusus fisik reguler sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
  - a. pengembangan daya tarik wisata; dan
  - b. peningkatan amenities pariwisata.
- (3) Dana alokasi khusus reguler sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.
- (4) Dana alokasi khusus fisik penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
  - a. pembangunan kawasan dermaga wisata;
  - b. pembangunan tempat istirahat;
  - c. pembangunan trek wisata alam; dan
  - d. pembangunan fasilitas pendukung kawasan pondok/rumah wisata.
- (5) Dana alokasi khusus penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditentukan oleh Menteri.

#### Pasal 3

Dana alokasi khusus fisik bidang pariwisata dilaksanakan sesuai dengan petunjuk operasional sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

#### Pasal 4

Petunjuk Operasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 digunakan sebagai acuan bagi Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam pengelolaan dana alokasi khusus fisik bidang pariwisata.

#### Pasal 5

Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota wajib menyampaikan laporan secara berkala pelaksanaan penggunaan, pemanfaatan dana alokasi khusus fisik bidang pariwisata kepada Menteri.

#### Pasal 6

- (1) Menteri melakukan pemantauan dan evaluasi pelaksanaan penggunaan dana alokasi khusus fisik bidang pariwisata.
- (2) Hasil pemantauan dan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengalokasian dana alokasi khusus fisik bidang pariwisata pada tahun berikutnya.

#### Pasal 7

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Pariwisata Nomor 3 Tahun 2018 tentang Petunjuk Operasional Pengelolaan Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pariwisata (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 384), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

#### Pasal 8

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 21 Februari 2019

MENTERI PARIWISATA  
REPUBLIK INDONESIA,

Ttd.

ARIEF YAHYA

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 8 Maret 2019

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

Ttd.

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2019 NOMOR 260

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEMENTERIAN PARIWISATA RI  
Kepala Biro Umum, Kepegawaian, Hukum dan Organisasi,



GEGEP RUKENDI  
NIP. 197810102003121001

LAMPIRAN  
PERATURAN MENTERI PARIWISATA  
REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 5 TAHUN 2019  
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 Pariwisata, 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. Ruang Lingkup

Ruang Lingkup dalam Petunjuk Operasional ini meliputi:

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

## C. Pengertian Umum

Dalam Petunjuk Operasional ini yang dimaksud dengan:

1. 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 tertentu dengan tujuan untuk membantu mendanai kegiatan bidang pariwisata yang merupakan urusan daerah dan sesuai dengan prioritas nasional.
2. Dana Alokasi Khusus Fisik Reguler yang selanjutnya disebut DAK Fisik Reguler adalah dana yang dialokasikan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara kepada daerah tertentu untuk membangun sarana dan prasarana dalam upaya mendukung pembangunan fasilitas penunjang pariwisata melalui pengembangan daya tarik wisata dan peningkatan amenities pariwisata di 88 KSPN dan 222 KPPN (tidak termasuk 10 Destinasi Prioritas dan KSPN Toraja).
3. Dana Alokasi Khusus Fisik Penugasan yang selanjutnya disebut DAK Fisik Penugasan adalah dana yang dialokasikan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara kepada daerah tertentu untuk membangun sarana dan prasarana atraksi, aksesibilitas, dan amenities secara terintegrasi di dalam kawasan pariwisata yang menjadi prioritas nasional.
4. 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 Nonfisik Dana Pelayanan Kepariwisata.
5. 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.

6. Destinasi Pariwisata Nasional yang selanjutnya disingkat DPN adalah Destinasi Pariwisata yang berskala nasional.
7. 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.
8. 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.
9. 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
10. Fasilitas Pariwisata adalah semua jenis sarana yang secara khusus ditujukan untuk mendukung penciptaan kemudahan, kenyamanan, keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan ke Destinasi Pariwisata.
11. Amenitas Pariwisata adalah segala fasilitas penunjang yang memberikan kemudahan bagi wisatawan untuk memenuhi kebutuhan selama berwisata.
12. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kepariwisataan.
13. Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.



## BAB II

### PENILAIAN, PENGALOKASIAN DAN PENYALURAN

Mekanisme pengalokasian DAK Fisik Bidang Pariwisata mengacu pada Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2005 tentang Dana Perimbangan.

Alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata, baik DAK Fisik Reguler dan DAK Fisik Penugasan dilakukan berdasarkan usulan yang disampaikan oleh daerah kepada Pemerintah Pusat melalui Kementerian Keuangan, Kementerian PPN/Bappenas dan Kementerian Pariwisata yang merupakan prioritas dan/atau kebutuhan daerah dalam bentuk dokumen fisik (*hardcopy document*) dan dokumen elektronik (*softcopy document*).

#### A. Penilaian

Penilaian kelayakan usulan DAK Fisik Bidang Pariwisata (DAK Fisik Reguler dan DAK Fisik Penugasan) dilakukan dengan memperhatikan hal sebagai berikut:

1. Memastikan kesesuaian usulan kegiatan dengan lingkup/menu kegiatan DAK Fisik Bidang Pariwisata yang telah ditetapkan.
2. Menilai usulan daerah dengan menggunakan metode pembobotan (skoring) yang meliputi:
  - a. Daerah Prioritas (DPN, KSPN dan KPPN)

Prioritas pengembangan kepariwisataan Indonesia mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pengembangan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025 (RIPPARNAS) yaitu 50 DPN, 88 KSPN dan 222 KPPN. Adapun kriteria daerah prioritas untuk DAK Fisik Penugasan yaitu 10 (sepuluh) destinasi pariwisata prioritas nasional yaitu Danau Toba, Borobudur, Mandalika, Wakatobi, Labuan Bajo, Bromo-Tengger-Semeru, Tanjung Lesung, Tanjung Kelayang, Kepulauan Seribu, dan Pulau Morotai dan 1 daerah tambahan (Toraja) sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019.

b. Komitmen daerah dalam mengembangkan destinasi pariwisata, yang dapat dibuktikan dengan:

- 1) Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah  
Rencana Induk Pengembangan Pariwisata Daerah yang selanjutnya disebut RIPPARDA 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 destinasi pariwisata yang diusulkan harus sesuai dengan arah kebijakan perwilayahan kepariwisataan yang terdapat dalam dokumen RIPPARDA.
- 2) Alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) sektor pariwisata 3 (tiga) tahun terakhir  
Salah satu kriteria untuk melihat prioritas pengembangan sektor pariwisata di daerah adalah dari persentase pengalokasian anggaran OPD Bidang Pariwisata dibandingkan dengan total APBD.
- 3) Daerah yang telah memiliki Dokumen *Masterplan* Kawasan Pariwisata atau DED (*Detail Engineering Design*) daya tarik/objek wisata.

c. Sertifikat lahan/surat tanah/surat hibah/surat keterangan izin membangun dari kepala daerah (Gubernur/Bupati/Walikota)

Tersedianya sertifikat lahan/surat perjanjian pelepasan tanah/surat perjanjian hibah lokasi yang akan dibangun/surat keterangan izin membangun dari Kepala Daerah (Gubernur/Bupati/Walikota). Untuk usulan lokasi yang berada di area yang menjadi kewenangan sektor lain (contoh: area konservasi, cagar budaya, dll) harus mendapat izin secara tertulis dari instansi terkait (contoh: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan atau Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan).

d. Profil Pariwisata Daerah, antara lain :

- 1) Jumlah kunjungan wisatawan mancanegara dan wisatawan nusantara di Kabupaten dan Daya Tarik Wisata yang diusulkan;
- 2) Daya Tarik Wisata (alam, budaya dan/atau buatan) yang tercantum dalam RIPPARDA dan/atau dokumen hasil kajian;
- 3) Ketersediaan dan kondisi aksesibilitas yang terdekat ke Daya Tarik Wisata (jalan, bandara dan dermaga).

e. Rencana Pengelolaan DAK

Tersedianya Dokumen Perencanaan Pengelolaan DAK dan Surat Kesanggupan Pemeliharaan dan Pengelolaan Aset DAK yang ditandatangani oleh Gubernur/Bupati/Walikota (bermaterai) apabila aset masih berupa serah terima dari instansi pemerintah lain dan masyarakat sesuai dengan Format sebagaimana diatur dalam Petunjuk Operasional ini.

3. Usulan pengalokasian 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 yang belum termasuk Indeks Kemahalan Konstruksi (IKK) di masing-masing daerah maupun biaya lainnya yang timbul akibat pembangunan konstruksi yang memperhatikan aspek kearifan lokal ataupun desain khusus.

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 satuan biaya yang disetujui;
2. Kementerian PPN/Bappenas terkait prioritas kegiatan dan lokasi yang mengacu pada 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 RAPBN berdasarkan pertimbangan Dewan Perwakilan Daerah (DPD) kepada Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) terkait dengan kebijakan DAK dalam RUU APBN (Panja Transfer ke Daerah dan Dana Desa). Selanjutnya dilakukan pembahasan mengenai RUU APBN oleh DPR dan penetapan pagu alokasi DAK per bidang dan alokasi DAK per daerah.

C. Penyaluran

DAK Fisik Bidang Pariwisata disalurkan melalui mekanisme transfer sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Keuangan dan ketentuan peraturan perundang-undangan terkait lainnya.

### 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 atau Lembaga Pemerintah Non Kementerian berdasarkan pemetaan Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan melakukan sinkronisasi dan harmonisasi dengan Daerah untuk mencapai target pembangunan nasional.

Dalam rangka menunjang proses perencanaan dan penganggaran yang akuntabel, transparan, efektif, dan efisien di Kementerian Pariwisata dilakukan melalui tahapan, antara lain:

##### 1. Usulan Pendanaan

DAK Fisik Bidang Pariwisata yang harus disiapkan oleh Pemerintah Daerah adalah 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). Salinan RKA yang sudah ditetapkan dalam APBD disampaikan kepada Kementerian Keuangan, Kementerian PPN/Bappenas dan Kementerian Pariwisata.

#### B. Pelaksanaan Teknis

##### 1. Pelaksanaan

Setelah rincian alokasi DAK Fisik Bidang Pariwisata ditetapkan melalui Peraturan Presiden tentang Rincian Anggaran Pendapatan dan

Belanja Negara, OPD penerima DAK wajib menyesuaikan usulan rencana kegiatan sesuai dengan alokasi yang telah ditetapkan dan dikirimkan kepada Sekretaris Kementerian (cq Kepala Biro Keuangan). Usulan rencana kegiatan tersebut dilampirkan bersama surat pengantar dari Sekretaris Daerah.

2. Revisi

Mekanisme tata cara revisi DAK Fisik Bidang Pariwisata sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Keuangan dan ketentuan peraturan perundang-undangan terkait lainnya.

## BAB IV MENU DAN KEGIATAN

Kegiatan DAK Fisik Bidang Pariwisata mencakup Pembangunan Fasilitas Pariwisata yang diharapkan dapat menciptakan kenyamanan, kemudahan, keamanan, dan keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan wisata.

Adapun Pembangunan Fasilitas Pariwisata melalui DAK Fisik Reguler terdiri dari menu kegiatan Pengembangan Daya Tarik Wisata dan Peningkatan Amenitas Pariwisata, dengan rincian kegiatan sebagai berikut:

### A. PENGEMBANGAN DAYA TARIK WISATA

Pengembangan Daya Tarik Wisata sebagai upaya peningkatan kualitas fasilitas daya tarik wisata, mencakup:

1. Pembangunan pusat informasi wisata/TIC (*Tourism Information Center*) dan perlengkapannya;
2. Pembuatan ruang ganti dan/atau toilet;
3. Pembuatan pergola;
4. Pembuatan gazebo;
5. Pemasangan lampu taman;
6. Pembuatan pagar pembatas;
7. Pembangunan panggung kesenian/pertunjukan;
8. Pembangunan kios cinderamata;
9. Pembangunan plaza / pusat jajanan kuliner;
10. Pembangunan tempat ibadah;
11. Pembangunan menara pandang (*viewing deck*);
12. Pembangunan gapura identitas;
13. Pembuatan jalan setapak;
14. Pembuatan *boardwalk*;
15. Pembuatan jalur pejalan kaki (*pedestrian*);
16. Pembuatan jalan dalam kawasan;
17. Pembuatan tempat parkir; dan
18. Pembuatan rambu-rambu petunjuk arah di dalam kawasan daya tarik wisata.

B. PENINGKATAN AMENITAS PARIWISATA

Pembangunan Amenitas Pariwisata sebagai upaya mendukung kesiapan destinasi pariwisata dan meningkatkan daya saing pariwisata, mencakup:

1. Pembangunan dermaga wisata;
2. Pembangunan titik labuh / singgah kapal *yacht*;
3. Pembangunan *dive center* dan peralatannya;
4. Pembangunan *surfing center* dan peralatannya;
5. Pembangunan talud; dan
6. Pengadaan perahu berlantai kaca (*glass bottom boat*).

Sementara Pembangunan Fasilitas Pariwisata melalui DAK Fisik Penugasan terdiri dari menu kegiatan Pembangunan Kawasan Dermaga Wisata, Pembangunan *Rest Area*, Pembangunan *Track* Wisata Alam, dan Pembangunan Fasilitas Pendukung Kawasan Pondok/Rumah Wisata, dengan rincian kegiatan sebagai berikut:

A. PEMBANGUNAN KAWASAN DERMAGA WISATA

- a. Titik Labuh/Singgah Kapal *Yacht*;
- b. *Boardwalk*;
- c. Sumber Air Bersih;
- d. Toilet;
- e. Papan Pusat Informasi Wisata;
- f. Tempat Parkir;
- g. Jalan Internal; dan
- h. Kios Cenderamata/kuliner.

B. PEMBANGUNAN REST AREA

- a. Sumber Air Bersih;
- b. Toilet;
- c. Tempat Parkir;
- d. Alat Komunikasi Darurat;
- e. Tempat Ibadah;
- f. Penataan Lanskap;
- g. Jalan Internal; dan
- h. Kios Kuliner dan cenderamata.



C. PEMBANGUNAN *TRACK* WISATA ALAM

- a. Jalan Setapak dan/atau Jalur Sepeda;
- b. Papan Petunjuk;
- c. Toilet;
- d. *Hiker's Shelter*/Hut; dan
- e. Sumber Air Bersih.

D. PEMBANGUNAN FASILITAS PENDUKUNG KAWASAN PONDOK/RUMAH WISATA

- a. Toilet komunal;
- b. Sumber Air Bersih komunal;
- c. Tempat Ibadah;
- d. Penataan Lanskap;
- e. Jalan Internal; dan
- f. Tempat Parkir.

Prosedur pengajuan usulan DAK Fisik Bidang Pariwisata, baik DAK Fisik Reguler maupun DAK Fisik Penugasan adalah sebagai berikut:

1. Setiap Provinsi/Kabupaten/Kota dapat mengajukan kegiatan DAK Fisik Bidang Pariwisata sesuai dengan menu kegiatan DAK Fisik Reguler yaitu pengembangan daya tarik wisata dan peningkatan amenities pariwisata dan DAK Fisik Penugasan yaitu pembangunan kawasan dermaga wisata, pembangunan *rest area*, pembangunan *track* wisata alam, pembangunan fasilitas pendukung kawasan pondok/rumah wisata. Usulan kegiatan disesuaikan dengan prioritas kebutuhan pembangunan dan pengembangan destinasi pariwisata di setiap Provinsi/Kabupaten/Kota dan rencana pengelolaan aset DAK.
2. DAK Fisik Bidang Pariwisata hanya dapat diusulkan oleh Provinsi/Kabupaten/Kota yang memiliki OPD dengan nomenklatur Pariwisata, memiliki tugas dan fungsi pengembangan pariwisata dan telah ditetapkan melalui Peraturan Daerah.
3. Membuat surat pengantar kepada daerah Gubernur/Bupati/Walikota dan distempel basah, rekapitulasi usulan DAK Fisik Bidang Pariwisata (d disesuaikan dengan format pengusulan DAK yang ditetapkan oleh Kementerian PPN/Bappenas dan Kementerian Keuangan setiap tahunnya) dan data pendukung DAK Fisik Bidang Pariwisata sesuai dengan Format sebagaimana diatur dalam Petunjuk Operasional ini.

4. Pengajuan usulan DAK Fisik Bidang Pariwisata berlaku bagi Provinsi/Kabupaten/Kota di seluruh Indonesia.
5. Melampirkan dokumen teknis berupa dokumen Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Daerah (RIPPARDA), Alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) sektor pariwisata 3 (tiga) tahun terakhir, Profil Pariwisata Daerah, *Masterplan* Kawasan Pariwisata atau DED (*Detail Engineering Design*) daya tarik/objek wisata dan sertifikat lahan/surat perjanjian pelepasan tanah/surat perjanjian hibah lokasi yang akan dibangun/surat keterangan izin membangun dari kepala daerah (Gubernur/ Bupati/Walikota) atau dari Badan Pertanahan Nasional (BPN). *Clean and clear* lahan yang dilampirkan dengan sertifikat merupakan syarat mutlak untuk seluruh menu DAK Fisik Bidang Pariwisata.
6. Usulan DAK Fisik Bidang Pariwisata dikirim oleh Bappeda Provinsi/Kabupaten/Kota dengan Surat Pengantar dari Gubernur/Bupati/Walikota yang ditujukan kepada: (1) Menteri Keuangan, (2) Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas, dan (3) Menteri Pariwisata sesuai dengan batas waktu yang ditetapkan.

## BAB V

### KRITERIA TEKNIS PELAKSANAAN KEGIATAN

#### I. DAK FISIK REGULER

Dalam upaya mendukung pembangunan fasilitas pariwisata di destinasi wisata, Kementerian Pariwisata menetapkan pedoman pelaksanaan DAK Fisik Reguler secara lebih rinci yang menggambarkan mengenai norma pembangunan, standar pembangunan, prosedur pembangunan, kriteria pembangunan, dan standar biaya yang menjadi landasan dalam pelaksanaan kegiatan DAK Fisik Reguler.

#### A. PEMBANGUNAN PUSAT INFORMASI PARIWISATA / TIC DAN PERLENGKAPANNYA

##### I. 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.

##### II. Fungsi dan Manfaat

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

- a. 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;
- b. *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
- c. Edukasi, Pusat Informasi Wisata/TIC berperan aktif mengedukasi wisatawan tentang nilai-nilai kearifan lokal dan adat istiadat yang berlaku di daerah tersebut.

### III. Kriteria Penempatan Lokasi Pusat Informasi Wisata/TIC

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

- a. 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;
- b. 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
- c. 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.

### IV. Ketentuan Teknis dan Kriteria Desain Pusat Informasi Wisata/TIC

- a. Standar Dimensi Pusat Informasi Wisata/TIC, **luas bangunan tidak lebih dari 80 (delapan puluh) meter<sup>2</sup>.**
- b. Pengelola
  1. Manajerial;
  2. Staf, yang mampu berkomunikasi dengan baik dan memiliki kemampuan berbahasa asing, minimal Bahasa Inggris; dan
  3. Pramur ruang.
- c. Sarana dan Prasarana
  1. Telepon (*fixed line*);
  2. Faks;
  3. Internet;
  4. Komputer;
  5. *Printer*;
  6. *Scanner*;
  7. Meja;
  8. Kursi/Sofa;
  9. Materi Promosi Pariwisata;

10. Peta;
11. Peralatan Keamanan;
12. Instalasi listrik; dan
13. Peralatan Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) dan Alat Pemadam Api Ringan (APAR).

d. Interior Design

1. *Entrance* dan *Lobby*, merupakan area pintu masuk dan ruang tunggu pengunjung hendaknya memenuhi persyaratan antara lain sebagai berikut:
  - a) Memiliki 2 (dua) pintu masuk (*double doors*)  
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.
  - b) Terdapat tulisan Selamat Datang (*welcome*);
  - c) Papan rambu arah petunjuk ruangan; dan
  - d) Fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan lansia.
2. *Service Desk*, merupakan area pelayanan informasi bagi pengunjung hendaknya memenuhi persyaratan antara lain sebagai berikut:
  - a) 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;
  - b) Memiliki sarana pendukung seperti telepon dan komputer yang terhubung dengan internet; dan
  - c) Interior ruangan dirancang dengan komposisi warna yang hangat dan netral serta mencerminkan kearifan lokal.

3. 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:
  - a) 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;
  - b) 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
  - c) memiliki fasilitas dan akses internet berupa jaringan internet pita lebar berbasis *Asymmetric Digital Subscriber Line* (ADSL) atau 3G.
  
4. *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:

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

5. 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.

6. Toilet, disarankan memiliki toilet yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan dipisahkan sesuai jenis kelamin (pria dan wanita) serta pengguna (pengunjung dan pengelola).

7. Papan Petunjuk Lokasi Pusat Informasi Wisata/TIC, disarankan mencantumkan logo “i” (Informasi) disertai tulisan “*Tourism Information Center*” atau “*Tourist Information Center*” dan Logo Pesona Indonesia/*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.

e. Eksterior Design

1. 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.

2. Konstruksi

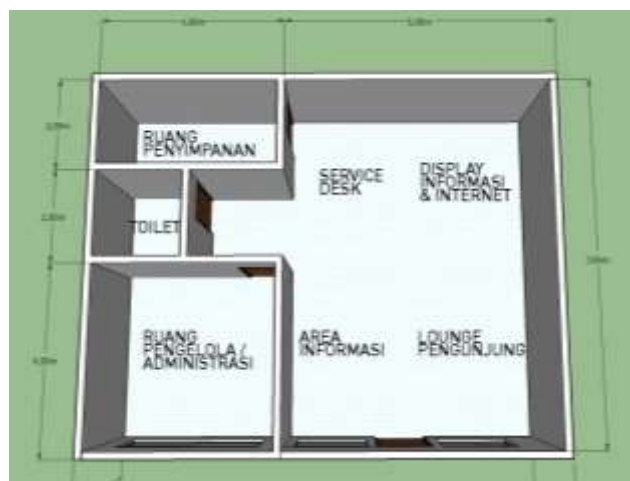
Material yang digunakan untuk membangun bangunan Pusat Informasi Wisata/TIC harus selaras dengan lingkungan sekitar. Untuk area perkotaan lebih cocok menggunakan bangunan beton dan batu bata sedangkan di area pedesaan lebih cocok menggunakan material alami seperti kayu dan batu.

3. 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.

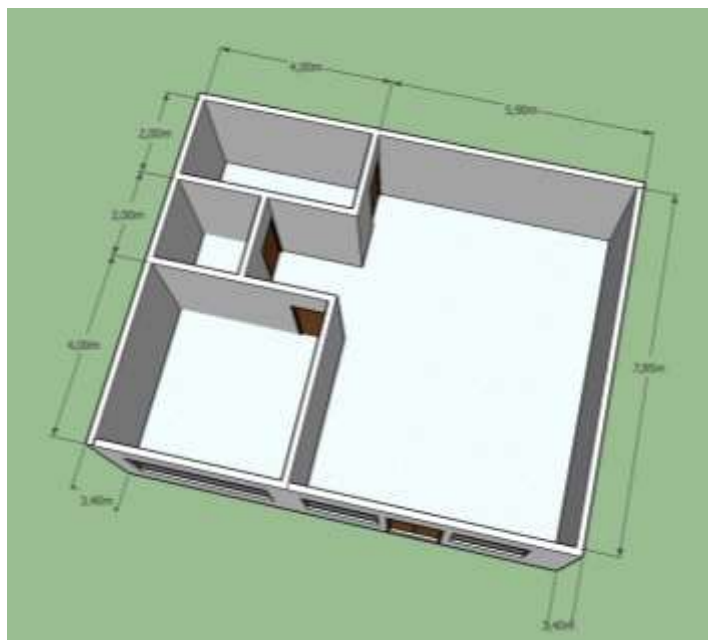
V. Panduan Perancangan Pusat Informasi Wisata/TIC

Berikut ini adalah panduan visual perancangan TIC:



Panduan Visual Perancangan TIC (1)





Panduan Visual Perancangan TIC (2)



Panduan Visual Perancangan TIC (3)

## VI. 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

## B. 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 adalah hal yang mutlak diperlukan.

### I. 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:

- a. aspek fisik dari ruang ganti dan/atau toilet;
- b. aspek kebutuhan wisatawan terhadap ruang ganti dan/atau toilet;
- c. aspek ramah lingkungan dari ruang ganti dan/atau toilet;
- d. aspek perencanaan dari ruang ganti dan/atau toilet; dan
- e. aspek pemeliharaan dari ruang ganti dan/atau toilet.

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

Dalam merancang ruang ganti dan/atau toilet bagi sebuah kawasan pariwisata terdapat beberapa prinsip dan kaidah yang perlu dijadikan pertimbangan antara lain:

### a. 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);

### b. 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;

### c. 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

### d. 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.

e. Fungsi dan Manfaat

Adapun fungsi dan manfaat ruang ganti dan/atau toilet adalah sebagai berikut:

1. Fungsi dari ruang ganti dan/atau toilet adalah:

- a) Sebagai tempat wisatawan untuk buang air besar;
- b) Sebagai tempat bagi wisatawan untuk buang air kecil;
- c) Sebagai tempat bagi wisatawan yang membawa bayi (menyusui, memompa ASI dan mengganti popok bayi);
- d) Sebagai tempat bagi wisatawan untuk mencuci tangan, membasuh wajah, atau aktivitas lain yang membutuhkan air; dan
- e) Sebagai tempat untuk mengganti pakaian.

2. 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.

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

a. Besaran Ruang

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

1. Lantai harus tahan terhadap gesekan, tidak licin, tidak menyerap air, dan mudah dibersihkan.
2. Dinding pembatas antara ruang toilet satu dengan lainnya harus tahan air dan menggantung 20 cm (dua puluh centimeter) dari atas lantai; dan
3. Atap terletak pada posisi ketinggian dinding dengan penentuan besaran minimal yang harus menutupi luasan ruang.

b. 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;

c. 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;

d. Pintu

Pintu yang digunakan menggunakan material tahan air seperti bahan fiber yang dilaminasi dengan bahan tahan air maupun terbuat dari aluminium;

e. Langit-langit

Bentuk langit-langit atau plafon dapat berupa datar atau mengikuti kemiringan atap dan harus tahan air agar tidak terjadi kebocoran saat hujan;

f. *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); dan

g. 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*).

IV. Standar Dimensi Ruang Ganti dan/atau Toilet di Kawasan Pariwisata

Dalam membangun ruang ganti dan/atau toilet terdapat pedoman yang harus dipenuhi. Kementerian Pariwisata telah menentukan fasilitas yang harus disediakan pada ruang ganti dan/atau toilet umum yang akan dibangun. Di bawah ini adalah tabel standar ketersediaan fasilitas pada ruang ganti dan/atau toilet.

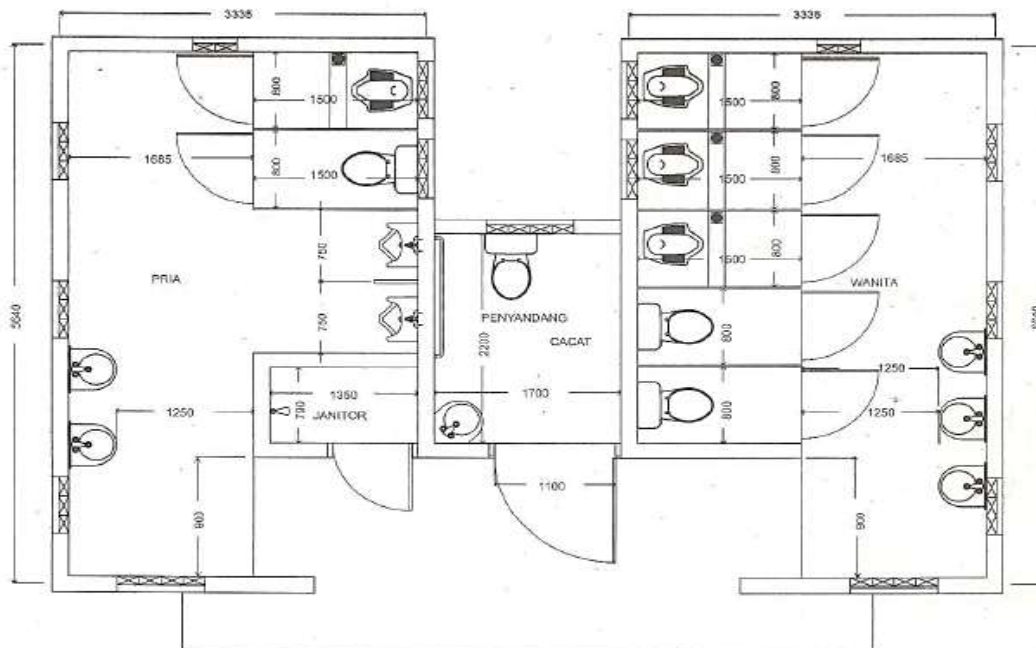
Tabel: Standar Ketersediaan Fasilitas Pada Ruang Ganti dan/atau Toilet

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
Gayung dan tempat air	Ada	Ada
Tempat Sampah	Ada	Ada
Saluran Pembuangan	Ada	Ada
Penjaga toilet	Ada	Ada
Janitor	Disarankan	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: Standar Ukuran Fasilitas Pada Ruang Ganti dan/atau Toilet

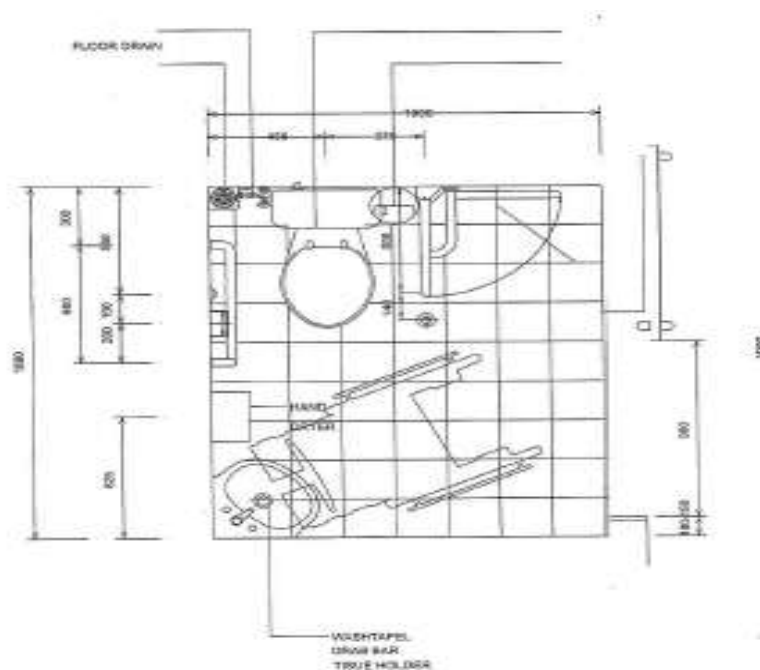
Fasilitas	Standar Minimal	Standar Rekomendasi
Pintu Masuk Utama	90 cm	110 – 120 cm
Kubikal	90 x 150 cm	90 x 150 cm
Jarak antara pintu dan tempat duduk toilet	60 cm	60 cm
Jarak dinding urinal	80 cm	80 cm
Pintu toilet untuk orang berkebutuhan khusus	100 – 120 cm	120 cm
Sirkulasi untuk orang berkebutuhan 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	
WASHTAFEL		
Ketinggian wastafel	76 cm	



Fasilitas	Ukuran	Keterangan
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.

V. 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).

a. Standar teknis ruang ganti dan/atau toilet dibagi menjadi:

1. Lantai

Kemiringan minimum lantai 1% (satu persen) dari panjang atau lebar lantai. Bahan pelapis lantai terbuat dari ubin

keramik, semen plester/acian/batu alam yang kuat, tidak licin, dan mudah dibersihkan. Jenis lapisan lantai alternatif lainnya dapat menggunakan jenis *vinyl*;

2. Dinding

Dinding dengan warna terang memudahkan mengontrol kebersihan ruang ganti dan/atau toilet. Ubin keramik dapat dijadikan pilihan untuk melapisi dinding yang terbuat dari *gypsum* tahan air atau batu bata yang telah diberi lapisan tahan air. Untuk menghemat biaya, alternatif lain yang dapat digunakan adalah dinding dengan bahan batako yang dilapisi cat tahan air;

3. Langit-langit

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;

4. Kloset dan sanitari lainnya

Kloset maupun sanitari disarankan memiliki bentuk leher angsa untuk menghindari bau yang tidak sedap. Sanitari disarankan berwarna putih yang dapat membantu mendeteksi kotoran seperti air seni atau tinja;

5. Pintu dan jendela ventilasi

Pintu dan jendela ventilasi pada ruang ganti/toilet harus terbuat dari bahan yang tahan terhadap air, agar ringan, tidak lapuk dan mudah dibersihkan. 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; dan

6. Lampu

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.

b. Utilitas Bangunan

Pipa saluran air (*plumbing*) merupakan utilitas utama dalam pembuatan toilet umum. Pemipaan yang termasuk kedalamnya adalah:

1. pemipaan air bersih;
2. pemipaan air kotor; dan
3. air kotor padat.

c. Estetika

Estetika ruang ganti dan/atau toilet pada kawasan pariwisata dapat dibuat dengan berbagai variasi sesuai dengan lokasi keberadaannya. 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:

1. Bentuk bangunan

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

2. Warna

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

3. Elemen asesoris bangunan

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

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.

d. Tata Ruang dan Bangunan

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:

1. tidak merusak keindahan lingkungan;
2. mudah diketahui dan dicapai keberadaannya;
3. memberikan kenyamanan dan perasaan aman;
4. keadaan sekitar ruang ganti dan/atau toilet harus tertata indah, asri, bersih dan nyaman; dan
5. mudah dalam proses pemeliharaan kebersihan.

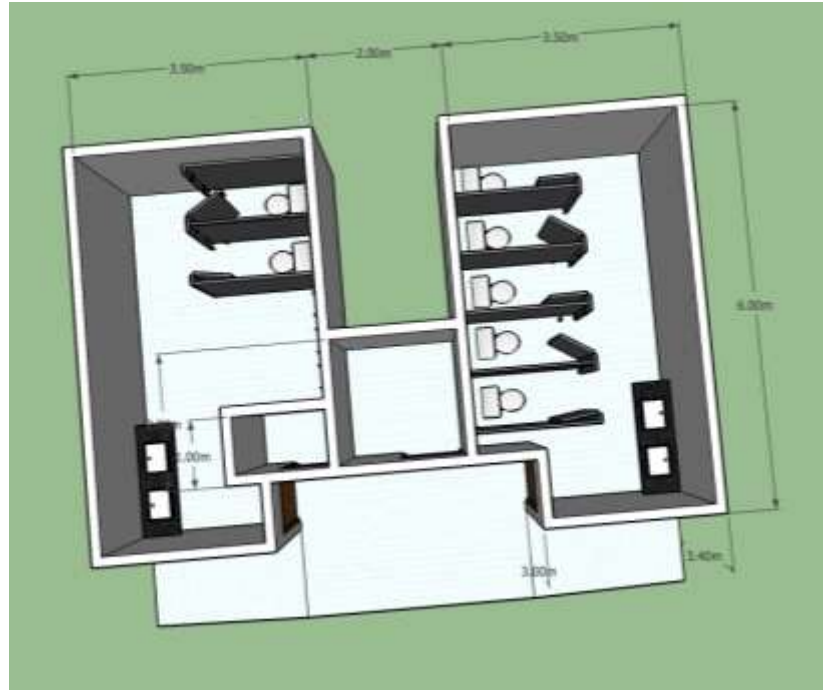
e. Lansekap

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

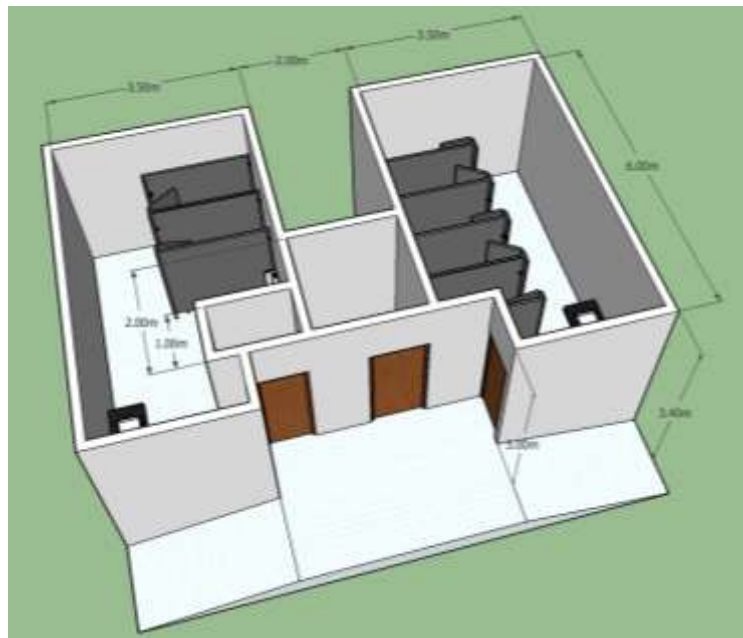
1. Tidak menanam pohon yang rindang dengan jarak yang dekat dengan ruang ganti dan/atau toilet. Hal ini membantu mengurangi kelembaban di dalam ruang ganti dan/atau toilet tersebut;
2. Menanam tanaman pohon semak dan rumput yang ditata di sekitar bangunan ruang ganti dan/atau toilet. Hal ini bertujuan untuk memberikan kesan asri pada ruang ganti dan/atau toilet tersebut; dan
3. Memiliki ruang luar yang terbuka yang bertujuan memberikan sirkulasi udara yang baik.

VI. Panduan Perancangan Ruang Ganti dan/atau Toilet

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



Panduan Visual Perancangan Ruang Ganti dan/atau Toilet (1)



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

VII. 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

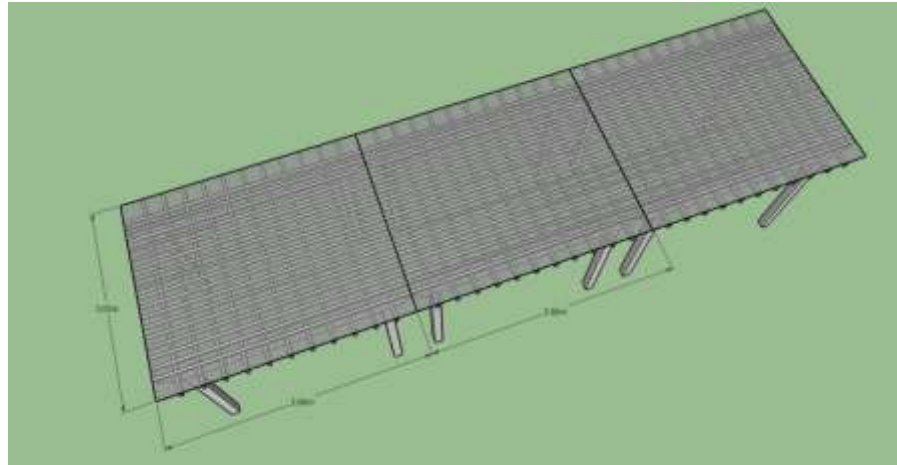
C. PEMBUATAN PERGOLA DAN GAZEBO

Pergola adalah 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 penaung yang bersifat transparan, dan sering diberi tanaman merambat.

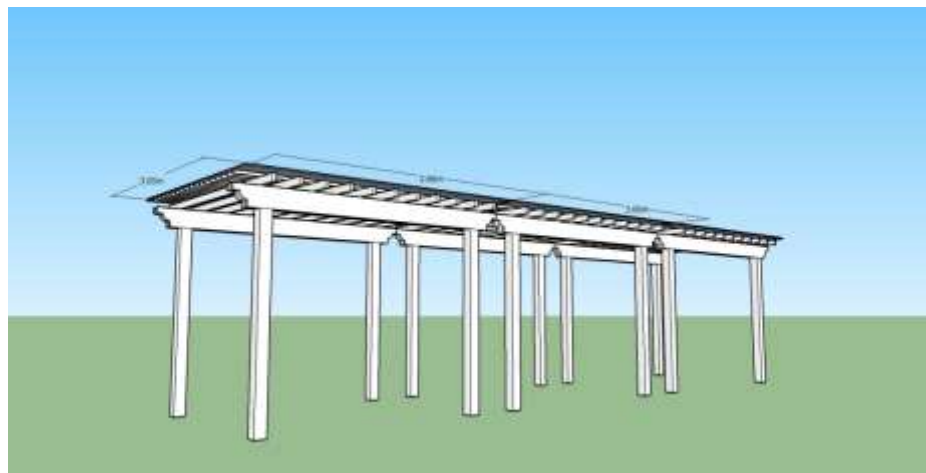
Sebagai jalur pedestrian, pergola berfungsi menghubungkan antar fasilitas atau area aktivitas di dalam taman. Sebagai gazebo, pergola berfungsi sebagai area berkumpul untuk beraktivitas maupun beristirahat. Pada kedua fungsi tersebut, pergola bersifat memberikan perlindungan pada pengunjung dari sinar 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.

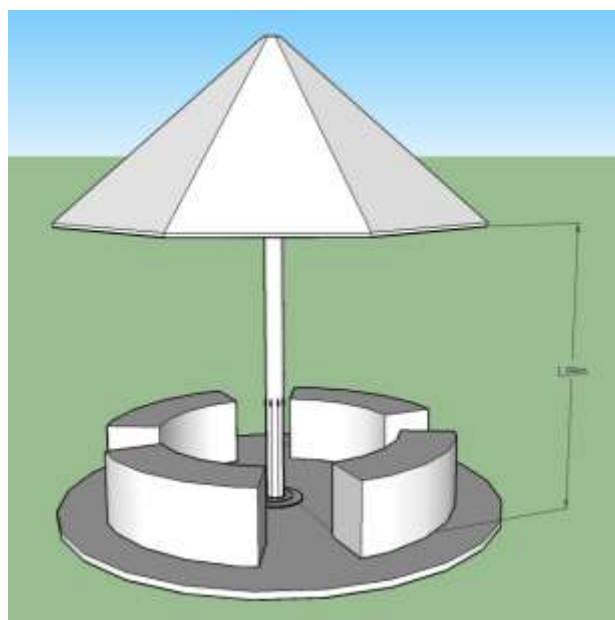
- a. Panduan Perancangan Pergola/Penutup Atap Pergola/Gazebo  
Berikut ini adalah panduan visual perancangan Pergola/Penutup Atap Pergola/  
Atap Pergola:



Panduan visual perancangan Pergola/Penutup Atap Pergola (1)



Panduan visual perancangan Pergola/Penutup Atap Pergola (2)



Panduan visual perancangan Gazebo (1)



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	unit
3	Gazebo Kayu (2)	3.125.686	2.379.883	unit

- Biaya per unit Gazebo Jenis Beton (1) sebesar : Rp. 3,454,806
- Biaya per unit Gazebo Jenis Kayu (2) sebesar: Rp 3,125,686
- Biaya per unit Pergola sebesar : Rp 26,096,554

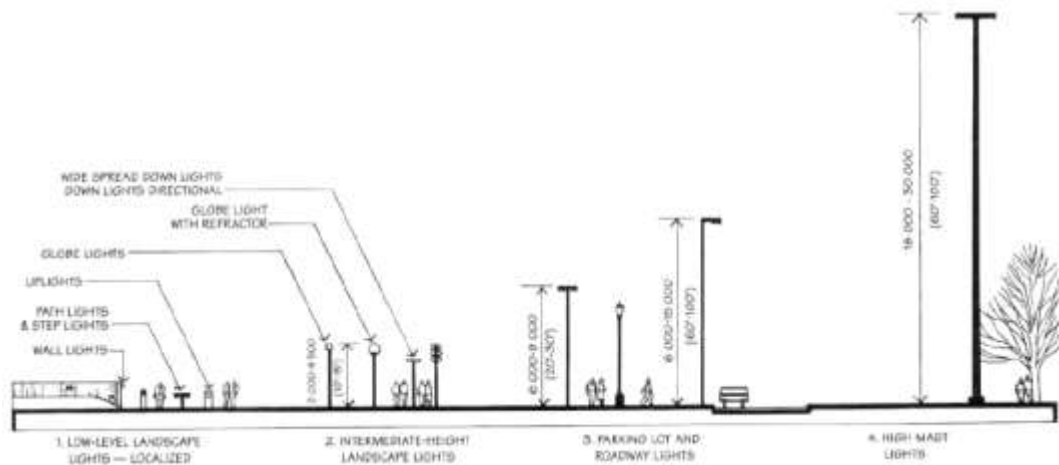
#### D. PEMASANGAN LAMPU TAMAN

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.



Terkait syarat teknis tiang lampu, beberapa hal yang menjadi standar umum adalah, sebagai berikut:

- Lampu/penerangan di dalam gazebo dapat dipasang terintegrasi dengan tiang-tiang penyangga gazebo;
- 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;
- Lampu/penerangan dalam gazebo disesuaikan tingginya dengan ketinggian tiang penyangga gazebo; dan
- 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

a. Panduan Perancangan Lampu Taman

Berikut ini adalah panduan visual perancangan lampu taman:



Panduan Visual Perancangan Lampu Taman (1)



Panduan Visual Perancangan Lampu Taman (2)

b. 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

- Biaya pemasangan lampu taman per unit sebesar : Rp. 2,750,000.00
- Biaya pemasangan lampu solar per unit sebesar : Rp 10,147,500.00

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

#### E. 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.

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.

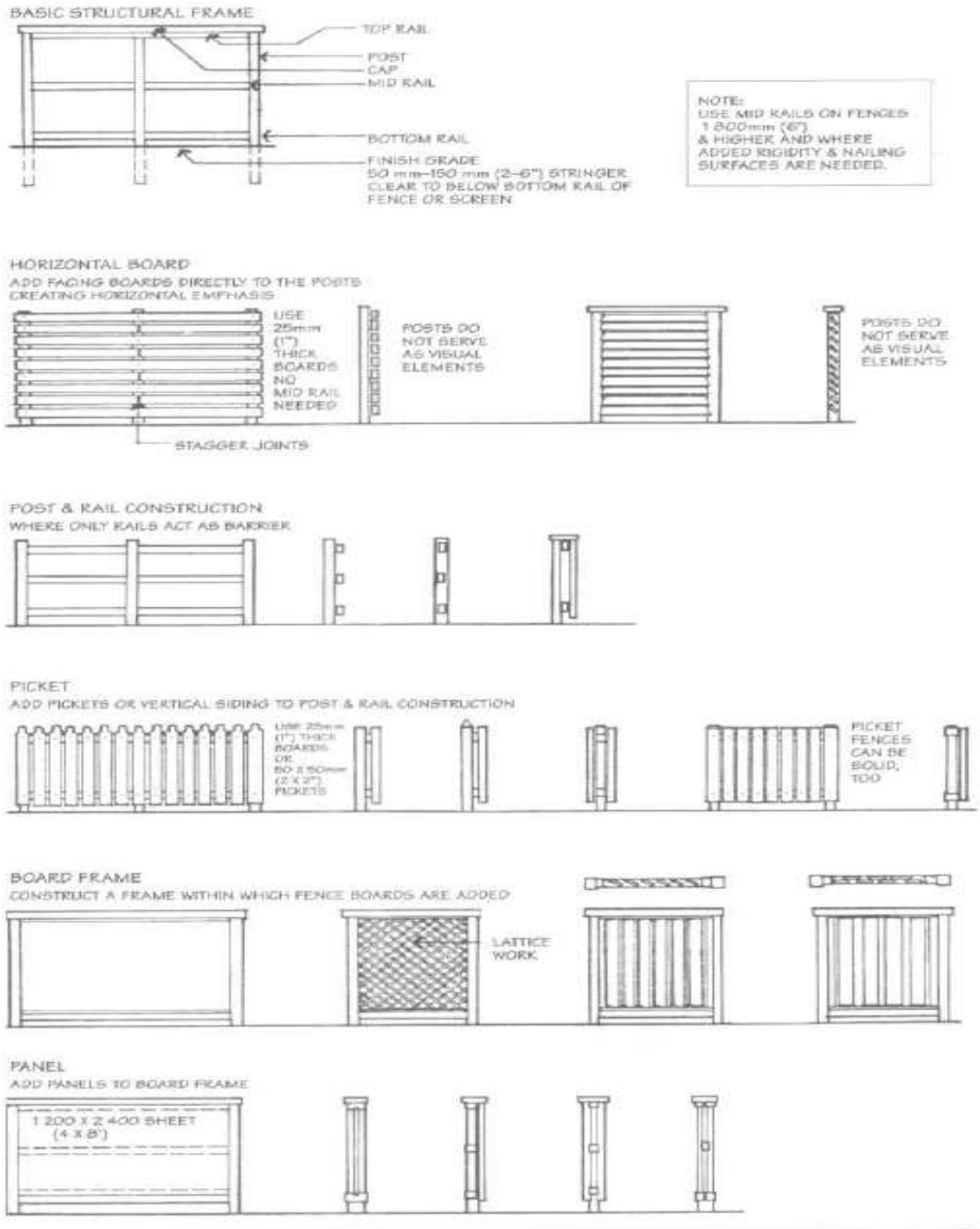
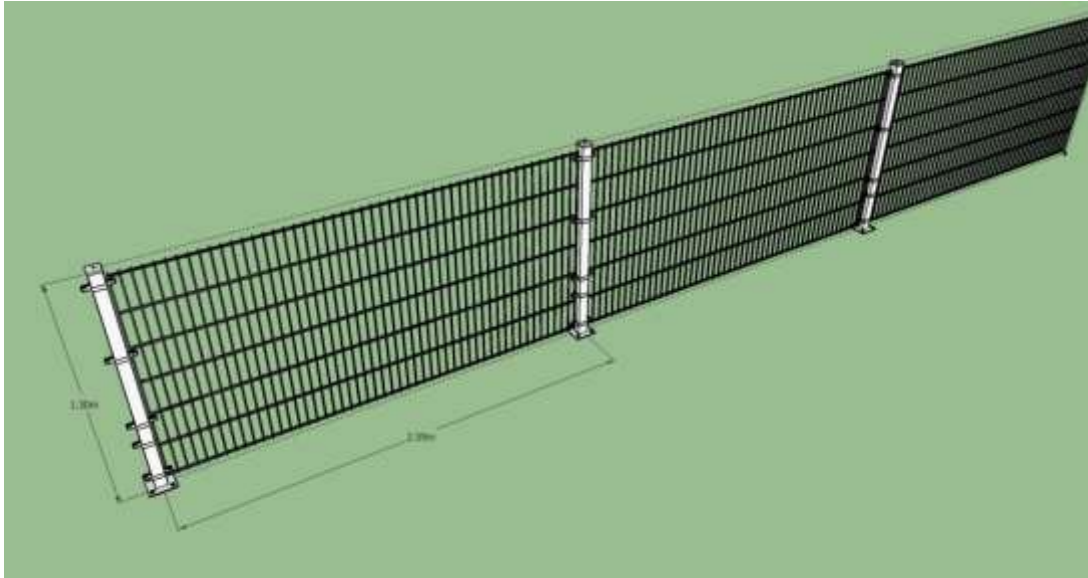


Figure 450-9. Various types of fence construction.

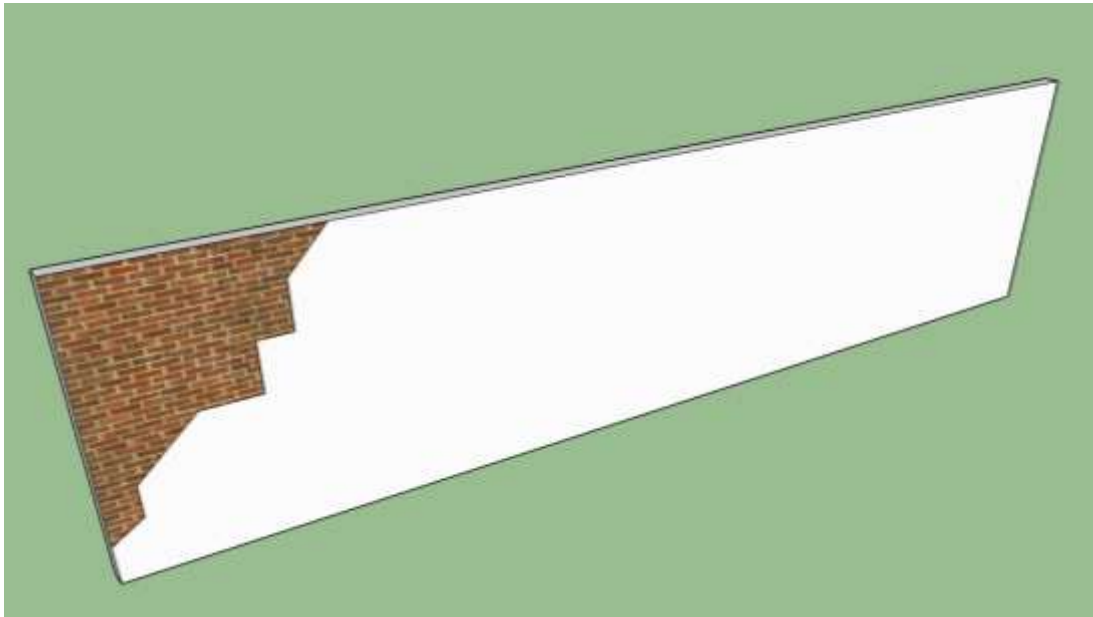
Gambar: Ilustrasi Contoh Diagramatis Desain Pagar Pembatas

a. Panduan Perancangan Pagar Pembatas

Berikut ini adalah panduan visual perancangan pagar pembatas:



Gambar: Pagar Pembatas Besi



Gambar: Pagar Pembatas Beton

b. Standar Biaya Pagar Pembatas

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

## F. PEMBUATAN PANGGUNG KESENIAN/PERTUNJUKAN

### 1. Definisi dan Pemahaman

Panggung kesenian/pertunjukan adalah 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:

- a. ukuran;
- b. orientasi;
- c. akustik;
- d. *stage*/panggung;
- e. tempat duduk; dan
- f. pencahayaan/*lighting*.

*Theater* harus dibuat menyesuaikan keterbatasan penglihatan penonton dan harus menyediakan ruang yang cukup untuk menampung penonton dalam jumlah yang banyak.

### 2. 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.

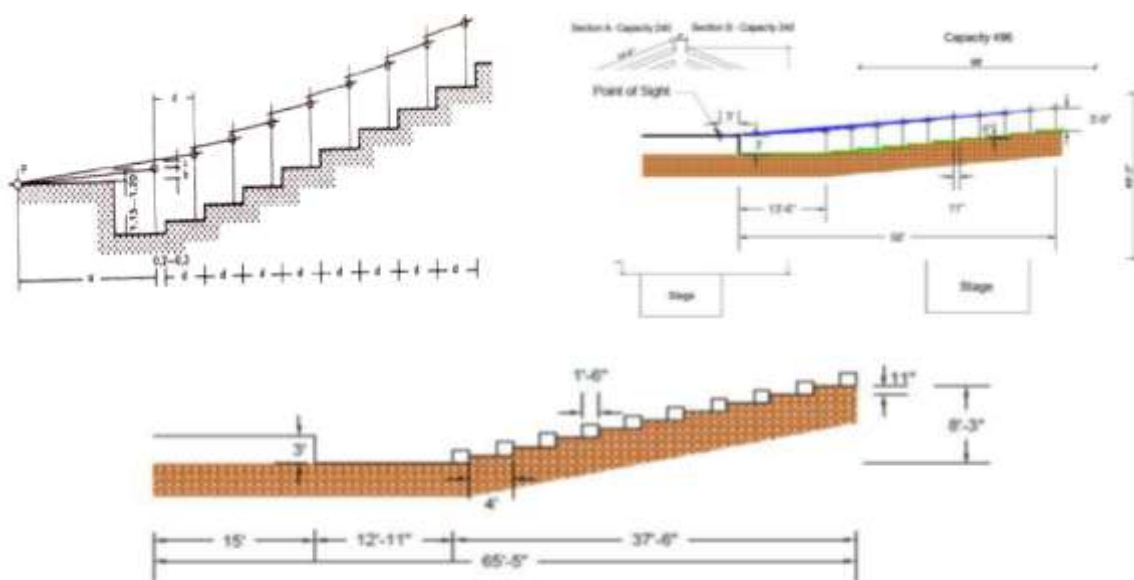
Panggung merupakan pusat dari aktivitas yang terdapat di panggung kesenian/pertunjukan. Dalam membuat sebuah *stage*/panggung, hal yang harus diperhatikan adalah aspek penyampaian bunyi kepada penonton.

Berikut ini adalah pedoman ukuran panggung kesenian/pertunjukan yang digunakan:

- a. 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
- b. 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).

### 3. 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.



Panduan Visual Bentuk Tempat Duduk

4. Detail Desain untuk Tempat Duduk

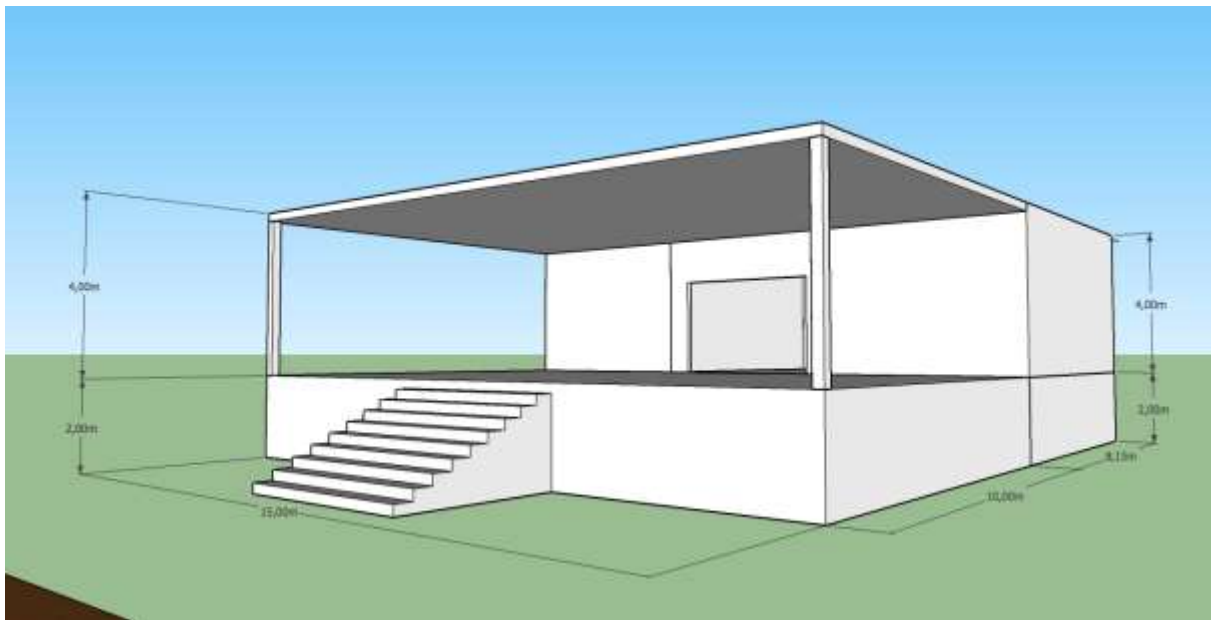
Ada beberapa pilihan yang bisa digunakan untuk membuat tempat duduk, antara lain:

- a. kayu;
- b. besi;
- c. batu; dan
- d. kombinasi.

Pembuatan tempat duduk harus memperhatikan bahan yang digunakan dan drainasenya, karena hal tersebut sangat penting untuk kenyamanan penonton.

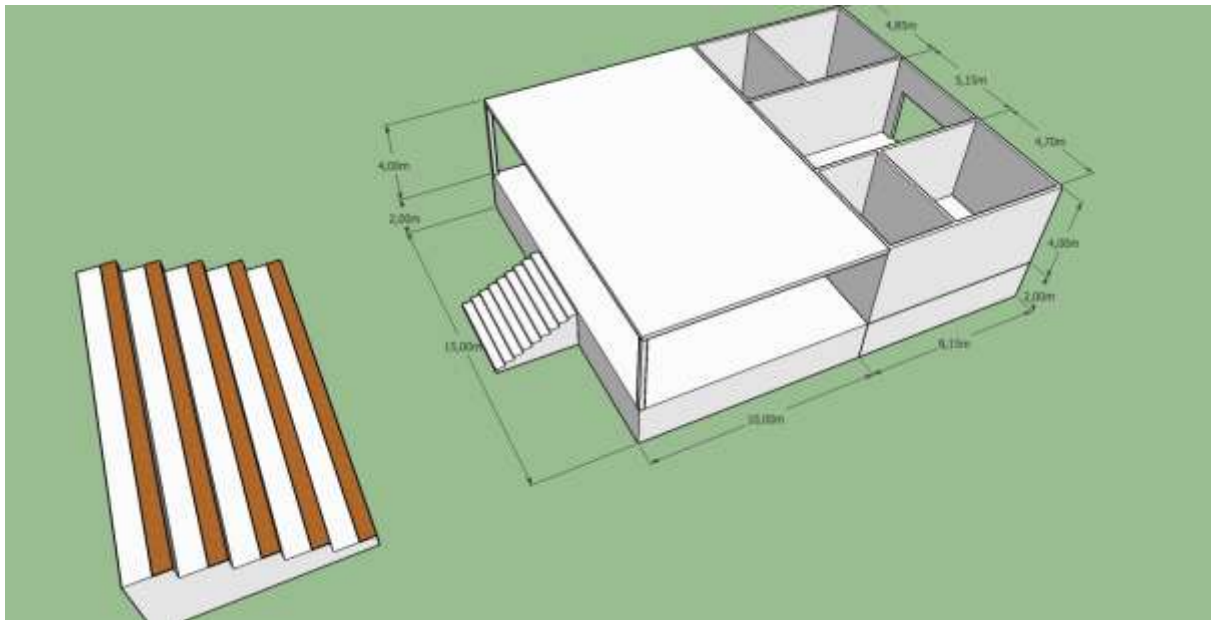
5. Panduan Perancangan Panggung Kesenian/Pertunjukan

Berikut ini adalah panduan visual perancangan panggung kesenian/pertunjukan:

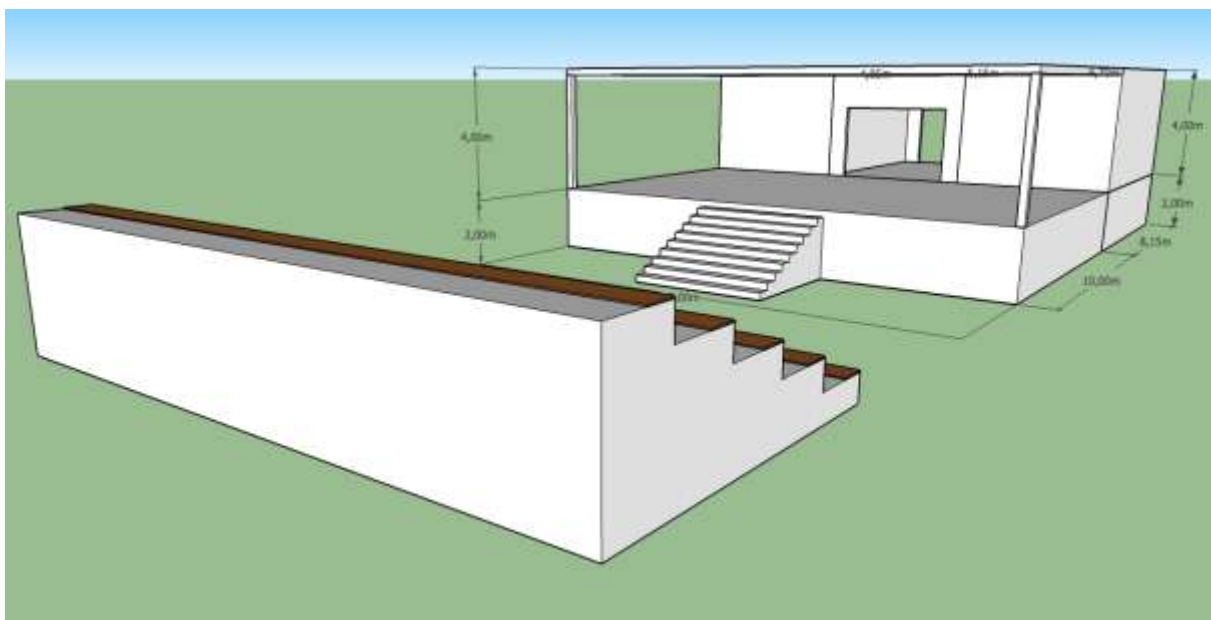


Panduan Visual Perancangan Panggung Kesenian/Pertunjukan (1)





Panduan Visual Perancangan Panggung Kesenian/Pertunjukan (2)



Panduan Visual Perancangan Panggung Kesenian/Pertunjukan (3)

6. 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

## G. PEMBANGUNAN KIOS CINDERAMATA

Cinderamata adalah 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.

### a. Tempat

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 cinderamata memiliki tulisan yang terbaca dengan jelas dan mudah terlihat.

### b. Design Produk

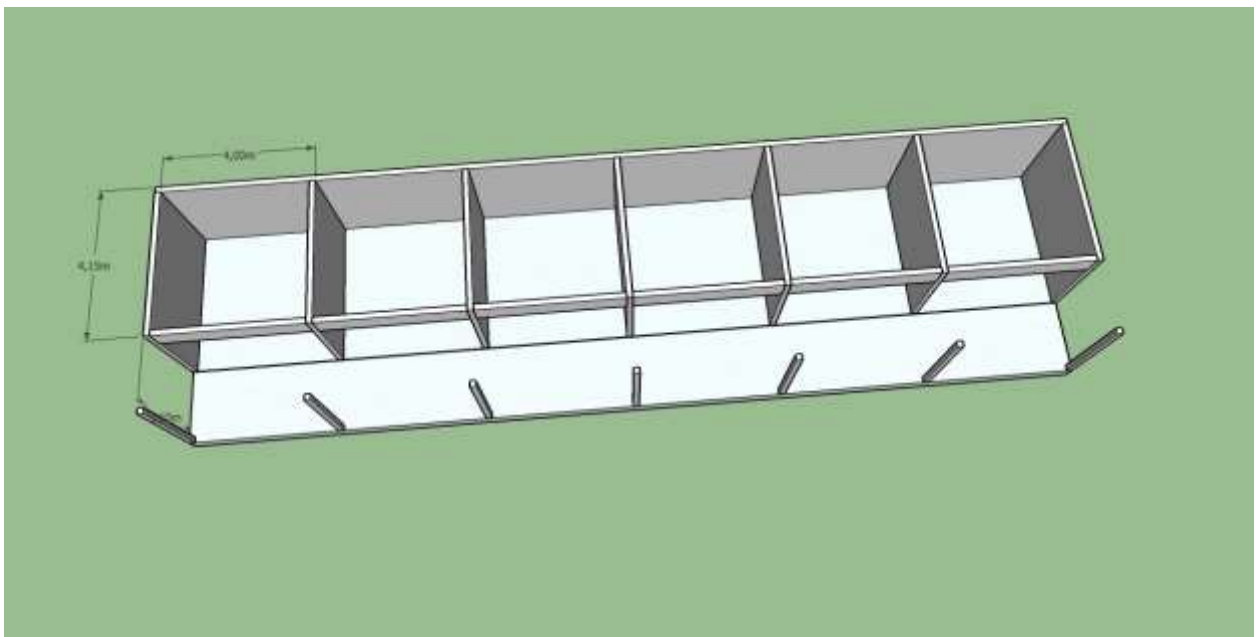
Memenuhi unsur keunikan, merepresentasikan tempat wisata, dan kekhasan budaya setempat atau kearifan lokal.

c. Fasilitas Penunjang serta sarana dan prasarana:

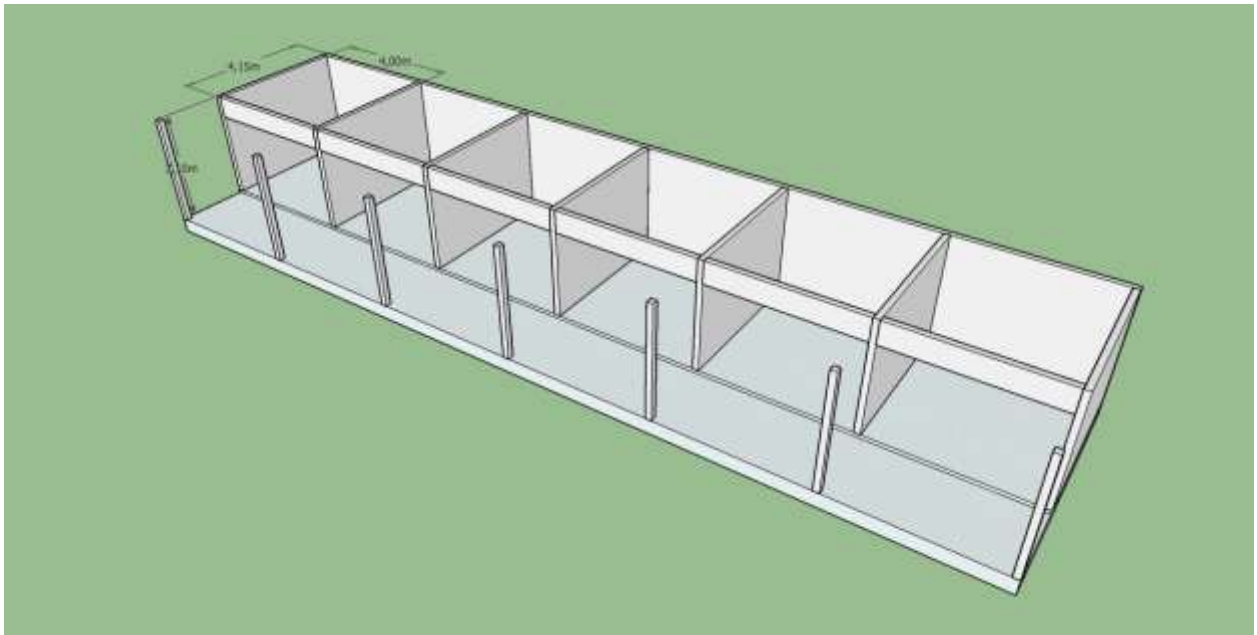
1. fasilitas parkir yang bersih, aman, dan terawat, dilengkapi dengan rambu-rambu petunjuk;
2. toilet yang bersih, terawat dan terpisah untuk pengunjung pria dan wanita, termasuk untuk penyandang disabilitas, yang masing-masing dilengkapi dengan: papan nama yang jelas; air bersih yang cukup; tempat cuci 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.

d. Panduan Perancangan Kios Cinderamata

Berikut ini adalah panduan visual perancangan kios cinderamata:



Panduan Visual Perancangan Kios Cinderamata (1)



Panduan Visual Perancangan Kios Cenderamata (2)

e. Standar Biaya Pembangunan Kios Cenderamata

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pembangunan kios cenderamata:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	Kios Cenderamata	4.302.548	3.812.374	m <sup>2</sup>

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

H. 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. Tempat Terbuka Publik

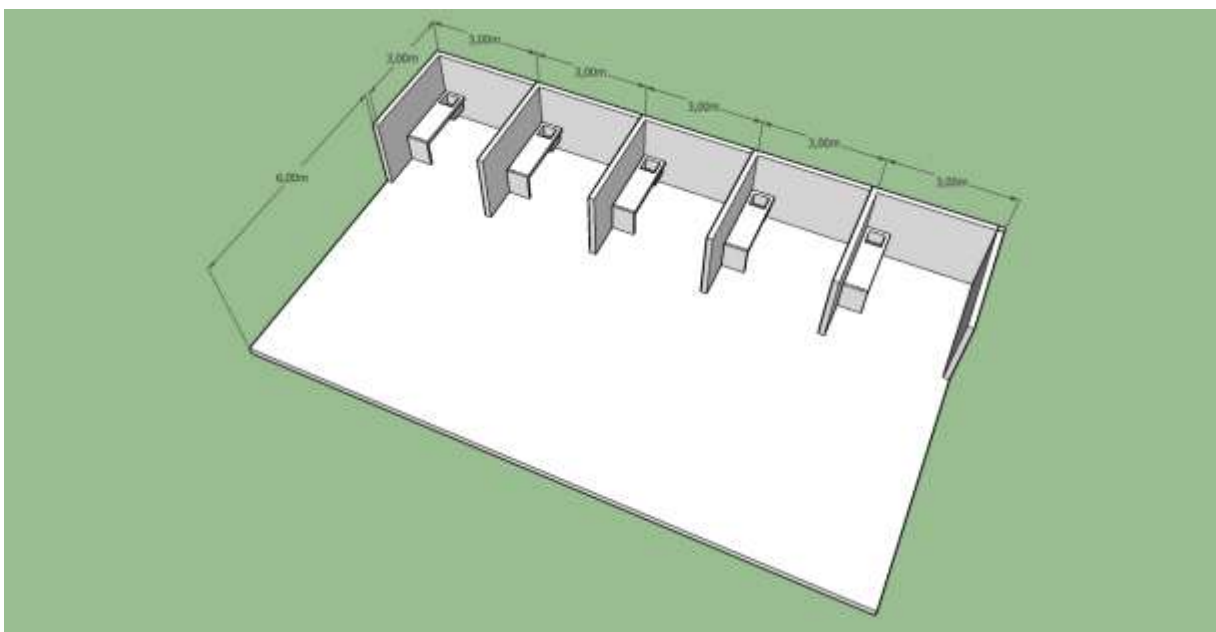
1. lokasi plaza pusat jajanan/kuliner harus mudah diakses dan tidak menimbulkan gangguan terhadap lalu lintas. lokasi pada atraksi wisata alam seperti tepi sungai, tepi danau, tepi hutan dapat dipertimbangkan sepanjang tidak menimbulkan tekanan atau dampak negatif terhadap lingkungan;
2. bekerja sama 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
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. Infrastruktur
1. akses utama menuju plaza pusat jajanan/kuliner dari jalan umum dapat dilalui bus pariwisata medium dengan kapasitas 60 (enam puluh) orang;
  2. jalan utama bisa berpapasan 2 (dua) bus;
  3. area naik turun penumpang yang memadai;
  4. area parkir mobil 40 (empat puluh) unit mobil, 3 (tiga) unit bus pariwisata dan 100 (seratus) unit motor;
  5. *loading dock* dan area bongkar muatan (bahan makanan bersih);
  6. jalur truk sampah yang tidak boleh digabung dengan jalur bongkar muatan (bahan makanan bersih) agar tidak terkontaminasi bakteri;
  7. sumber air bersih panas dan dingin;
  8. drainase atau saluran pembuangan air lengkap dengan proses pemeliharaan sebelum dibuang ke saluran kota;
  9. drainase/saluran air hujan dan resapannya harus diperhatikan dengan baik untuk menghindari genangan air di halaman bangunan; dan
  10. fasilitas untuk penyandang disabilitas.
- d. Bangunan
1. 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;
  2. kapasitas sentra, maksimal 300 (tiga ratus) orang;
    - a) area makan minum;
    - b) kursi: 300 (tiga ratus) kursi;
    - c) meja: 50 – 60 (lima puluh sampai enam puluh) meja; dan
    - d) tempat cuci tangan: 12 (dua belas) titik.

3. 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
  4. area *lobby*.
- e. Mekanikal elektrik
1. *hydrant*, sumber air untuk keadaan darurat api;
  2. pemadam kebakaran *portable* di tiap gerai, dan di *common area* sesuai hitungan yang berlaku;
  3. listrik disetiap gerai 1.200 (seribu dua ratus) watt;
  4. stop kontak atau *power* listrik 3 (tiga) titik di tiap gerai;
  5. 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;
  6. *exhaust fan*, kipas udara untuk sirkulasi;
  7. AC untuk ruang *non-smoking*;
  8. *ceiling fan*/kipas angin untuk area *smoking* – jika peraturan mengizinkan; dan
  9. saluran telepon dan data internet – terutama untuk pembayaran non tunai.
- f. Tata Kelola Sampah
1. Pembuangan sampah terpadu (tertutup)  
Dipisahkan menjadi 4 (empat) bagian, yaitu organik; non organik; botol kaca; botol dan gelas plastik serta bahan plastik lainnya.
  2. Tempat sampah di setiap Gerai  
Pengolahan limbah buangan dan penampungan limbah minyak goreng.

g. Panduan Perancangan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

Berikut ini adalah panduan visual perancangan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner:



Panduan Visual Perancangan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

h. Standar Biaya Pembangunan Plaza Pusat Jajanan/Kuliner

Berikut ini adalah 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

## I. PEMBANGUNAN TEMPAT IBADAH

### Panduan Pembangunan Tempat Ibadah

Tempat ibadah adalah bangunan yang disediakan untuk wisatawan yang hendak menunaikan kewajibannya.

#### a. Tempat

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

#### b. Desain Bangunan

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

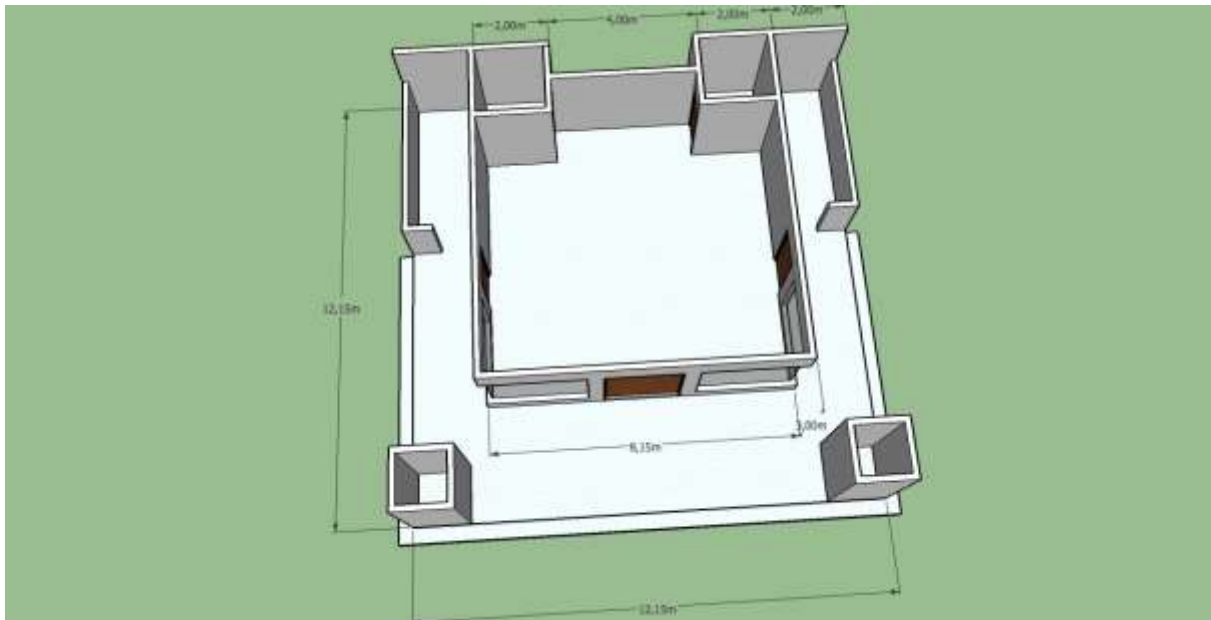
#### c. Fasilitas Penunjang

1. 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
2. Alas kaki dan pendukung ritual ibadah yang bersih dan terawat.

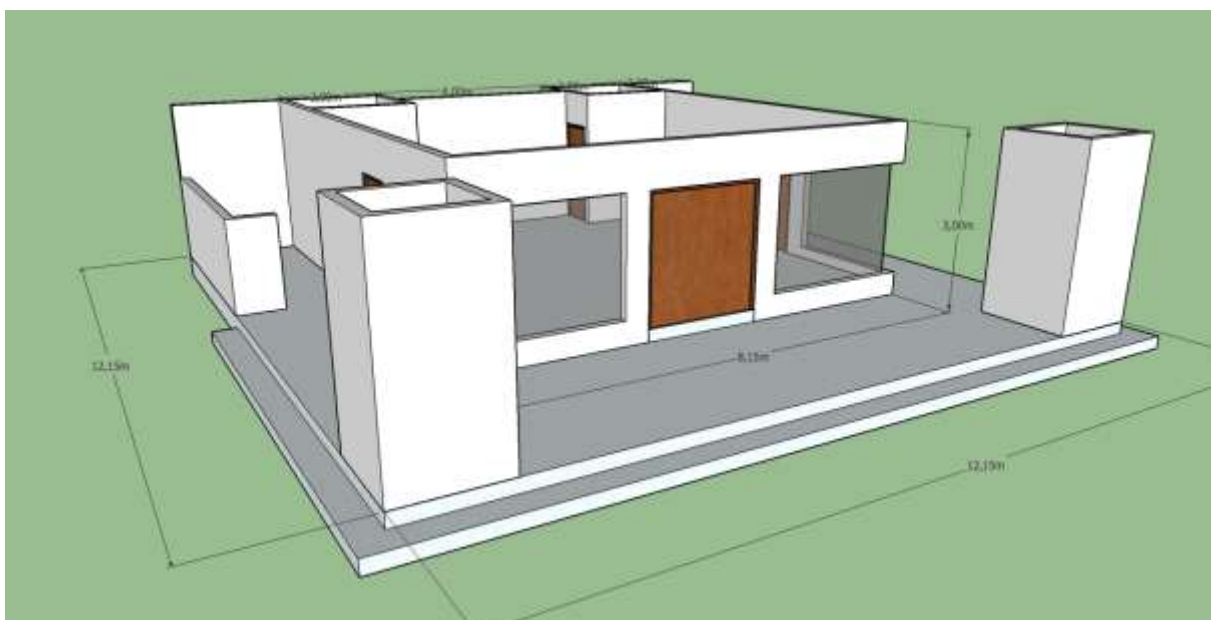


d. Panduan Perancangan Tempat Ibadah

Berikut ini adalah panduan visual perancangan Tempat Ibadah:



Panduan Visual Perancangan Tempat Ibadah (1)



Panduan Visual Perancangan Tempat Ibadah (2)

e. 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

## J. PEMBANGUNAN MENARA PANDANG (*VIEWING DECK*)

### Panduan Pembangunan Menara Pandang (*Viewing Deck*)

#### a. 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:

##### 1. *Observation Tower*

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

##### 2. *Watchtower*

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

##### 3. *Fire Lookout Tower*

Merupakan sebuah bangunan menara yang memiliki fungsi rumah di dalamnya untuk penjaga pemadam yang memiliki tugas untuk mengawasi jika terjadi kebakaran atau mengawasi alam liar.

#### b. Fungsi dan Manfaat Menara Pandang

Fungsi dan manfaat menara pandang dapat didefinisikan sebagai berikut:

##### 1. Manfaat

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

##### 2. 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.

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



Panduan Visual Perancangan Menara Pandang (1)



Panduan Visual Perancangan Menara Pandang (2)



Panduan Visual Perancangan Menara Pandang (3)



Panduan Visual Perancangan Menara Pandang (4)

Secara umum, dalam pembangunan dan pengelolaan Menara Padang adalah sebagai berikut:

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.
4. dapat dilengkapi dengan beberapa peralatan tambahan seperti teropong pandang, pengeras suara dll.

c. Prosedur Pembangunan

1. Tata cara pembangunan Menara Pandang

Sesuai dengan beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam pembangunan menara pandang yang telah disebutkan sebelumnya, tata cara perencanaan pembangunan menara pandang terkait dengan faktor *the client and the program* yang terkait dengan aspek kuantitatif pembangunan, yaitu:

- a) ukuran;
- b) tinggi;
- c) daya dukung;
- d) akses tangga;
- e) material yang digunakan;
- f) anggaran atau dana yang tersedia;
- g) penempatan (hubungan dengan ruang terbuka, bangunan lain dan lahan parkir);
- h) tujuan (keagamaan, pendidikan, kepentingan umum);
- i) desain interior yang diusulkan; dan
- j) waktu penggunaan.

Beberapa hal berikut juga perlu diperhatikan dalam membuat perencanaan pembangunan menara pandang dengan mengadaptasi bangunan menara yang sudah ada:

a. Dimensi menara

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

b. 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.

c. Layout umum menara

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

d. Akses

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

e. Pemeliharaan listrik dan mekanis

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

f. Pemenuhan kode

Berdasarkan perencanaan pembagunan menara, maka pembangunan harus memiliki izin dari pemerintah daerah.

2. Tata Cara Pembangunan Menara Pandang

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.

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

3. Panduan Pembangunan Menara Pandang

Berikut ini adalah panduan visual pembangunan menara pandang:



Panduan Visual Pembangunan Menara Pandang (1)



Panduan Visual Pembangunan Menara Pandang (2)

4. Standar Biaya Pembangunan Menara Pandang

Berikut ini adalah 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

K. PEMBANGUNAN GAPURA IDENTITAS

I. Konsep Dasar 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.

II. Prinsip dan Kaidah Pembangunan Gapura Identitas

- a. Kemanfaatan, kepatutan, keselamatan, keseimbangan serta keserasian/keselarasan bangunan dengan lingkungan dan budaya daerah lokal.
- b. Hemat, kewajaran, ekonomis tidak berlebihan, efektif, dan efisien, serta sesuai dengan kebutuhan dan ketentuan teknis yang disyaratkan.
- c. Terarah dan terkendali sesuai rencana, program/satuan kerja, serta fungsi setiap pengguna bangunan gedung.
- d. Informatif.
- e. Semaksimal mungkin menggunakan hasil produksi dalam negeri dengan memperhatikan kemampuan/potensi nasional.

III. Fungsi dan Manfaat Gapura Identitas

Fungsi dan Manfaat Gapura di Kawasan Pariwisata adalah antara lain:

- a. Sebagai penanda lokasi pintu masuk di kawasan Pariwisata, serta pemberi ucapan selamat datang kepada wisatawan yang datang berkunjung.

- b. 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.
- d. Sebagai satu kesatuan fasilitas manajemen pengelolaan.

#### IV. Standar Pembangunan Gapura Identitas

- a. Standar Internasional dan Kebijakan Pembangunan Gapura Identitas

Gapura Utama, dapat terdiri dari beberapa bagian seperti:

1. Bagian Atas/Melintang Jalan.
2. Bagian Tengah.
3. Bagian Bawah.

- b. Ketentuan Teknis Dimensi Gapura Identitas

Gapura Utama:

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 dengan tinggi gapura.
3. Jarak antar Tiang: menyesuaikan dengan kondisi jalan yang ada di kawasan tersebut serta lahan yang tersedia.

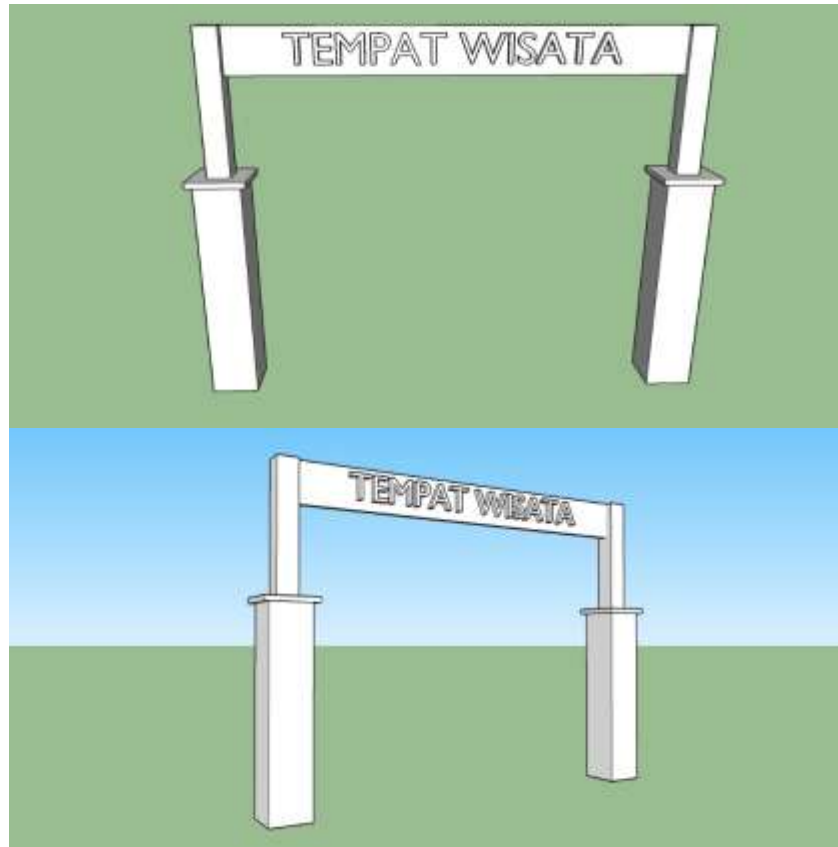
#### V. Kriteria Penempatan Lokasi Gapura Identitas

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.



VI. Panduan Pembangunan Gapura Identitas

Berikut ini adalah panduan visual pembangunan gapura identitas:



Panduan Visual Pembangunan Gapura Identitas

VII. Standar Biaya Pembangunan Gapura Identitas

Berikut ini adalah panduan pembiayaan Pembangunan Gapura Identitas:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1.	Gapura Identitas	15.588.420	9.003.204	M <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan gapura identitas per unit sebesar :  
Rp 15,588,420.42

L. PEMBUATAN *BOARDWALK* / JALAN SETAPAK / JALUR PEJALAN KAKI (*PEDESTRIAN*) / JALAN DALAM KAWASAN, DAN TEMPAT PARKIR

I. 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



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



Gambar: *Boardwalk* di Horicon Marsh

a. Konsep Dasar

1. Prinsip dan Kaidah Pembangunan *Boardwalk* di Kawasan Wisata:
  - a) Memenuhi fungsi dan kebutuhan;
  - b) Kenyamanan;
  - c) Lokasi yang strategis;
  - d) Ukuran *Boardwalk*;
  - e) Penggunaan material yang tepat; dan
  - f) Estetika.
2. Fungsi dan Manfaat *Boardwalk* di Kawasan Wisata
  - 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*.

b. Kriteria Desain *Boardwalk*

1. Memperhatikan pola, warna, tekstur daya serap air;
2. 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;
3. *Sign* atau tanda yang memberikan informasi atau larangan. *Sign* harus mudah terlihat dan dipahami;
4. Pagar pembatas yang berfungsi sebagai pembatas antara *boardwalk* dan lingkungan sekitar;
5. Bangku yang digunakan sebagai tempat istirahat bagi para pengguna *boardwalk*;
6. Tanaman peneduh untuk menyejukan area *boardwalk*; dan
7. Fasilitas pendukung lainnya seperti tempat sampah atau jam.

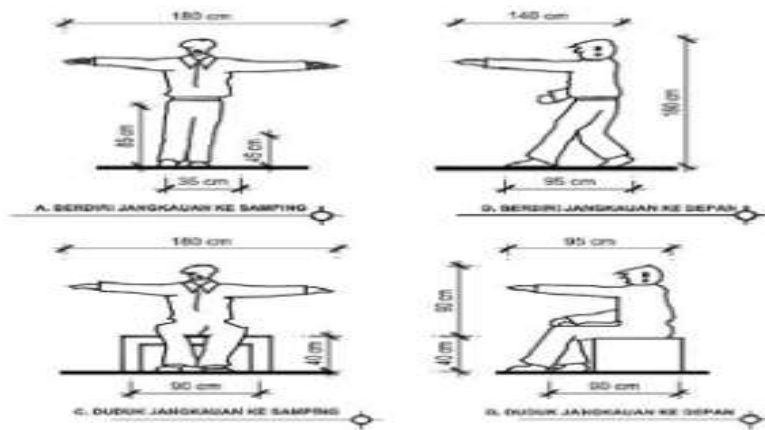
c. Ketentuan Teknis Standar Pembangunan Jalur *Boardwalk*

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.

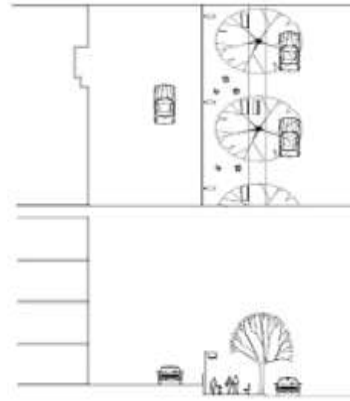
d. Standar Dimensi dan Desain

1. Prinsip dan ukuran perencanaan *Boardwalk*



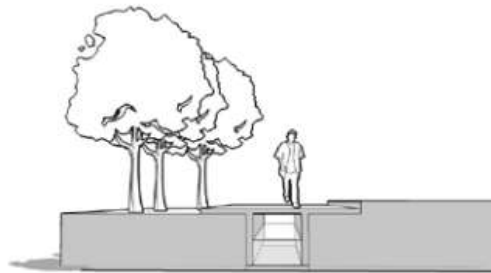
Gambar: Ilustrasi Ukuran Umum Ruang Gerak Untuk Orang Dewasa

Gambar di atas merupakan ketentuan 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.



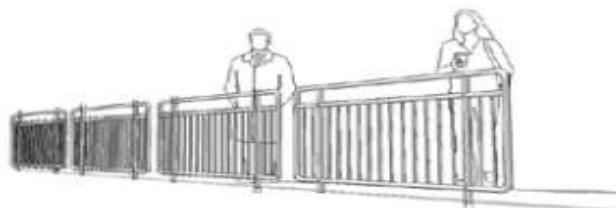
Gambar: Ilustrasi Tampak Atas dan Potongan *Sidewalk*

2. 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).



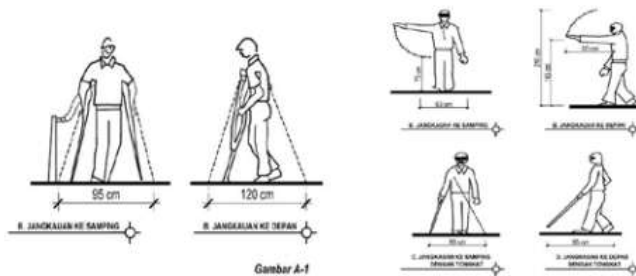
Gambar: Ilustrasi Drainase

3. 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.

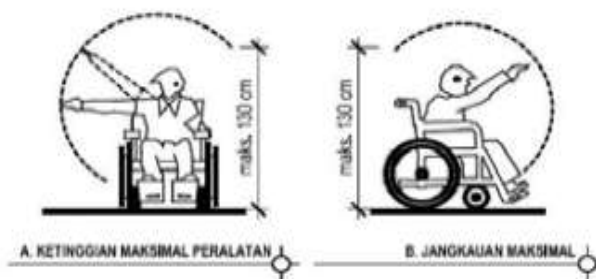


Gambar: Ilustrasi Fasilitas Pagar Sebagai Pelindung

4. 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.
5. Kemiringan maksimum untuk *boardwalk* adalah 7 (tujuh) derajat.
6. Pencahayaan berkisar antara 50-150 (lima puluh sampai seratus lima puluh) lux tergantung pada intensi pemakaian.
7. 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.
8. 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.

e. Standar Penempatan

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.



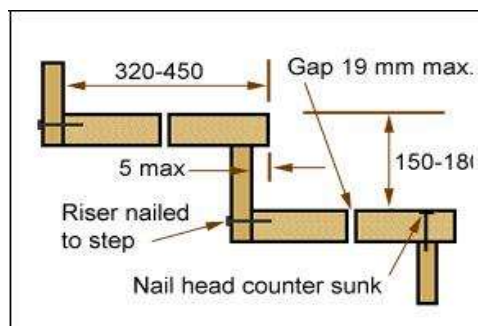
Gambar: Ilustrasi *Boardwalk* Pada Alam Terbuka Muara Angke



f. Prosedur Pembangunan *Boardwalk* di Kawasan Wisata

1. Anak tangga

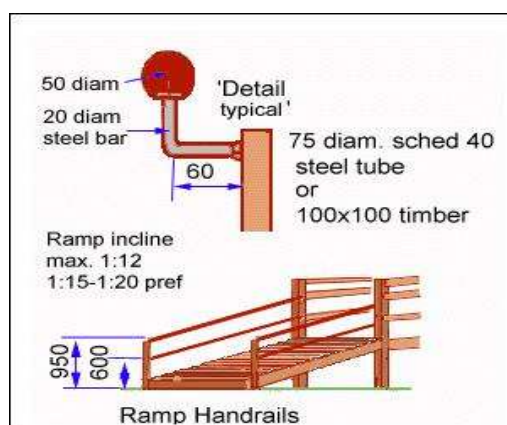
*Boardwalk* yang terbuat dari bahan kayu harus memiliki anak tangga yang solid dan dipaku ke tapak.



Gambar: Ilustrasi Rancangan Anak Tangga Pada *Boardwalk*

2. *Handrails*

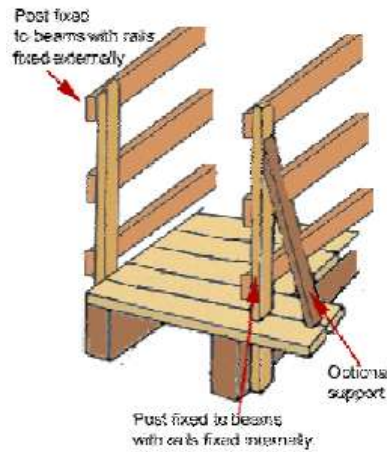
Ketinggian yang diperlukan pada *handrails* untuk *boardwalk* yang mempunyai kemiringan disarankan berukuran 600-950 mm (enam ratus sampai sembilan ratus lima puluh milimeter). Bagi orang dewasa, ketinggian yang disarankan antara 900-950 mm (sembilan ratus sampai sembilan ratus lima puluh milimeter), 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.



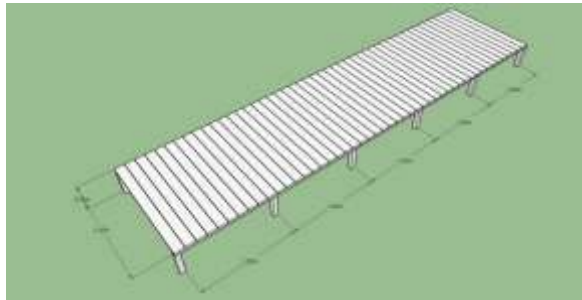
Gambar: Ilustrasi Tiang Penyangga Pada *Boardwalk*

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*).

g. Panduan Perancangan *Boardwalk*

Berikut ini adalah panduan visual perancangan *Boardwalk*:



Panduan Visual Perancangan *Boardwalk*

h. 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

II. Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)/Jalan Setapak

a. Prinsip Dasar

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

1. memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin;
2. menghubungkan satu tempat ke tempat lain dengan adanya konektivitas dan kontinuitas;
3. menjamin keterpaduan, baik dari aspek penataan bangunan dan lingkungan, aksesibilitas antar lingkungan dan kawasan, maupun sistem transportasi;
4. mempunyai sarana ruang pejalan kaki untuk seluruh pengguna termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik;
5. mempunyai kemiringan yang cukup landai dan permukaan jalan rata tidak naik turun;
6. memberikan kondisi aman, nyaman, ramah lingkungan, dan mudah untuk digunakan secara mandiri;
7. mempunyai nilai tambah baik secara ekonomi, sosial, maupun lingkungan bagi pejalan kaki;
8. mendorong terciptanya ruang publik yang mendukung aktivitas sosial, seperti olahraga, interaksi sosial, dan rekreasi;
9. 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

10. Prinsip perencanaan prasarana jalur pejalan kaki (*pedestrian*) tersebut menekankan aspek kontekstual dengan kawasan yang direncanakan yang dapat berbeda antara satu kota dengan kota lainnya.

b. Panduan Umum

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

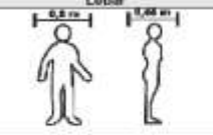
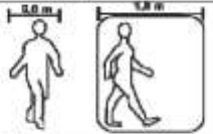
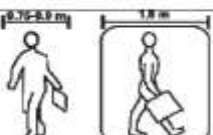
1. Jalur pejalan kaki (*pedestrian*) terbuka (tanpa penaung), dilengkapi dengan jalur hijau peneduh di salah satu atau kedua sisinya; dan
2. Jalur pejalan kaki (*pedestrian*) dengan penaung, baik berupa atap maupun dengan tanaman rambat.

c. Skala dan Dimensi Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki Berdasarkan Dimensi Tubuh Manusia

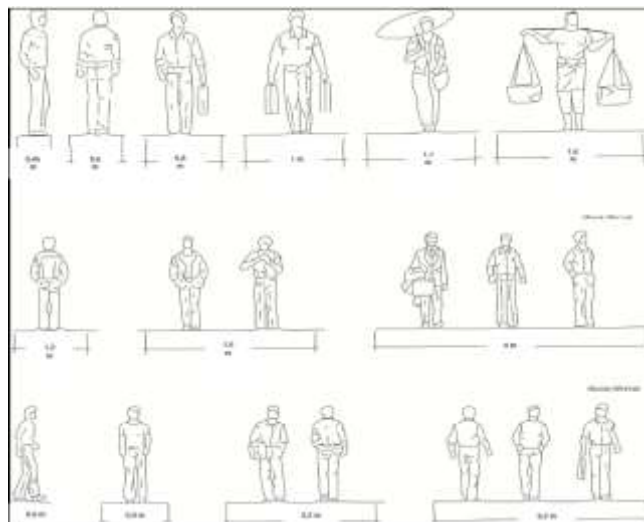
1. Dimensi tubuh manusia yang lengkap berpakaian adalah 45 cm (empat puluh lima centimeter) untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm (enam puluh centimeter) untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya.
2. Kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:
  - a) tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu  $0,27 \text{ m}^2$  (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  $1,35 \text{ m}^2$  -  $1,6 \text{ m}^2$  (satu koma tiga puluh lima sampai satu koma enam meter persegi).

d. Ruang jalur pejalan kaki (*pedestrian*) /jalan setapak Berkebutuhan Khusus

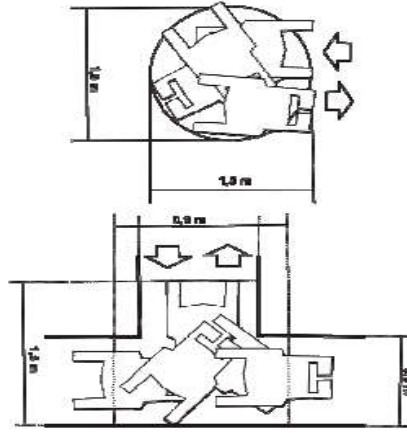
1. Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1,5 m (satu koma lima meter) dan luas minimum 2,25 m<sup>2</sup> (dua koma dua puluh lima meter persegi);
2. Tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8% (delapan persen) atau 1 (satu) banding 12 (dua belas); dan
3. Jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan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

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 Per Orang secara Individu Membawa Barang dan Kegiatan Berjalan Bersama



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

e. Kemiringan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)

1. Kemiringan memanjang, kriterianya ditentukan berdasarkan kemampuan berjalan kaki dan tujuan desain; 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);
2. Kemiringan melintang, kriterianya ditentukan berdasarkan kebutuhan untuk drainase serta material yang digunakan pada jalur pejalan kaki; kemiringan minimal sebesar 2% (dua persen) dan kemiringan maksimal sebesar 4% (empat persen); dan
3. Dalam kondisi tidak memungkinkan untuk menyediakan kemiringan memanjang, kemiringan dimaksud dapat digantikan dengan penyediaan anak tangga.



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

f. Aksesibilitas

1. 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
2. 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.

g. Furnitur Pelengkap

1. 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;
2. Furnitur pelengkap jalur pejalan kaki (*pedestrian*) terdiri dari:
  - a. Material Perkerasan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*);
  - b. Tanaman / Vegetasi di Sekitar Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*);
  - c. Penaung / Penutup Atap Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*);
  - d. Lampu / Penerangan;
  - e. Sistem Tata Informasi Umum;
  - f. Sistem Tata Informasi Kawasan Wisata;
  - g. Bangku dan Tempat Sampah; dan
  - h. Toilet Umum (dapat merupakan bagian terpisah dari titik amenitas, namun berlokasi dekat serta mudah diakses).
  - i. Warna furnitur pelengkap jalur jalur pejalan kaki (*pedestrian*) dapat bersifat selaras maupun kontras dengan warna latar belakang atau warna jalur pedestrian.

- h. Panduan Detail Material Perkerasan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)
  - 1. Material dipilih sesuai dengan potensi lokal, misalnya: semen, batu, kayu, besi, dan lain-lain; dan
  - 2. Permukaan material harus anti slip, tidak licin, serta rata dan datar.
  
- i. Panduan Detail Tanaman/ Vegetasi di Sekitar Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)
  - 1. Tipe tanaman yang dapat digunakan dalam perancangan jalur pedestrian adalah sebagai berikut:
    - a) Pohon besar yang rimbun dan dapat berfungsi sebagai pengarah untuk digunakan dalam perancangan jalur pedestrian tanpa penutup atau pergola;
    - b) Tanaman rambat digunakan dalam perancangan jalur pedestrian dengan penutup pergola (untuk meneduhkan pejalan kaki di bawahnya); dan
    - c) Perdu/*shrubs*, rumput dan penutup tanah/*ground cover* digunakan dalam perancangan jalur pedestrian secara umum.
  - 2. Tipe tanaman dapat dipilih bervariasi dengan urutan penanaman/layer dari batas tepi jalur pejalan kaki (*pedestrian*) : rumput atau *ground cover* – perdu atau *shrubs* – pohon besar; dan
  - 3. Tanaman dipilih jenis natif atau sesuai dengan kondisi ekosistem lokal.



- j. Panduan Penutup Atap (Penaung) Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*) /Jalan Setapak
1. 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; dan
  2. 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.



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

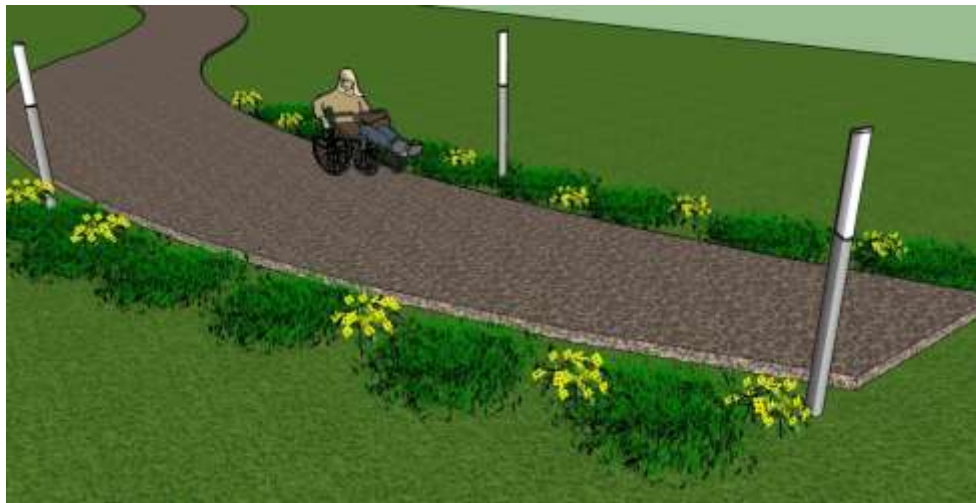
k. Panduan Detail Lampu/Penerangan

1. Lampu atau penerangan jalan merupakan fitur elemen pelengkap jalur pejalan kaki (*pedestrian*) yang berkaitan erat dengan aspek keamanan, khususnya pada malam hari. Berikut tujuan pemasangan lampu taman antara lain:
  - a) Meningkatkan kejelasan visual;
  - b) Memberikan rasa aman bagi para pengguna jalur pedestrian, serta mengurangi potensi kerusakan atau kerugian properti; dan
  - c) Meningkatkan potensi penggunaan fitur-fitur jalur pedestrian yang menonjol, khususnya di malam hari, yang membutuhkan suatu intensitas cahaya tertentu.
2. Terkait syarat penerangan, dengan pertimbangan terhadap faktor keamanan, pencahayaan yang dipilih untuk penerangan jalur pedestrian adalah jenis pencahayaan yang bersifat terang dengan warna cahaya lampu putih;
3. Terkait syarat teknis tiang lampu, beberapa hal yang menjadi standar umum adalah:
  - a) Lampu/penerangan dapat dipasang terintegrasi dengan elemen lainnya yang berbentuk tiang, seperti tiang penaung, dengan menyesuaikan tingginya;
  - b) Tiang lampu/penerangan yang berdiri sendiri sebaiknya diletakkan dengan jarak minimum 6 – 7 (enam sampai tujuh) meter antar lampu;
  - c) 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.

1. Panduan Perancangan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*) /Jalan Setapak

Berikut ini adalah panduan visual perancangan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*) /Jalan Setapak :



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



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

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

Berikut ini adalah panduan pembiayaan pembangunan Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)/Jalan Setapak:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	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

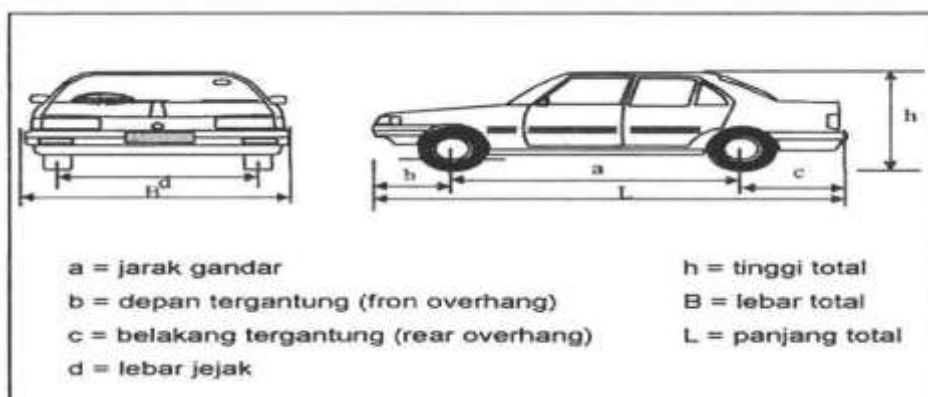
M. PEMBUATAN TEMPAT PARKIR

Panduan Detail Pembuatan Tempat Parkir

a. Satuan Ruang Parkir (SRP)

Satuan Ruang Parkir (SRP) digunakan untuk mengukur kebutuhan ruang parkir. Untuk menentukan SRP tidak terlepas dari pertimbangan-pertimbangan berikut:

1. Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang



Gambar: Ilustrasi Dimensi Kendaraan Standar Untuk Mobil Penumpang

2. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan *longitudinal* kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada posisi pintu kendaraan 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).

3. Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Sebagai contoh untuk pengunjung pusat hiburan, hotel, swalayan, rumah sakit, atau bioskop lebar pintu bukaan depan dan belakang adalah 75 cm (tujuh puluh lima centimeter).

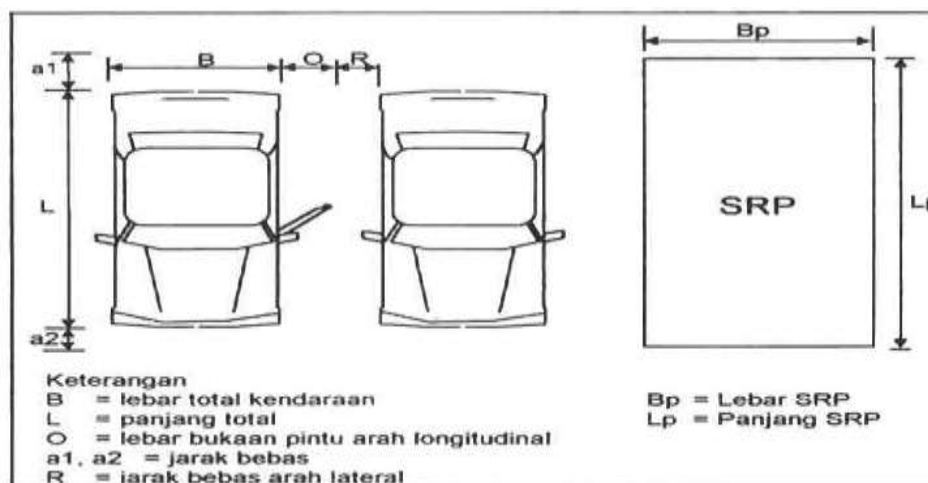
b. Penentuan Satuan Ruang Parkir

Penentuan SRP untuk kendaraan penumpang dibagi tiga jenis antara lain:

JENIS KENDARAAN	SRP (m <sup>2</sup> )
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

1. Satuan Ruang Parkir untuk Mobil Penumpang

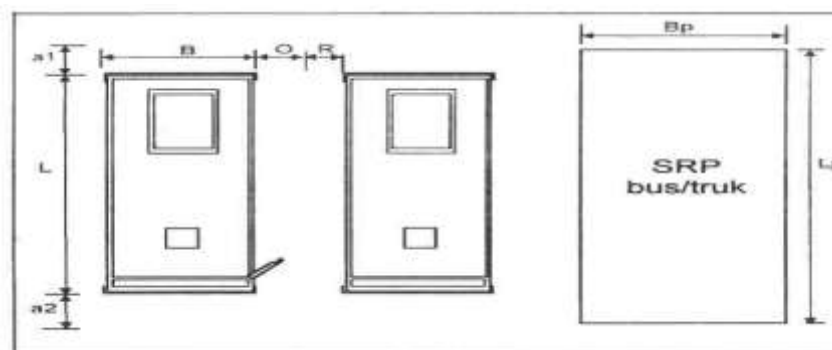
Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk mobil penumpang ditunjukkan dalam gambar berikut:



Gambar: Ilustrasi SRP untuk Mobil Penumpang (dalam cm)

2. Satuan Ruang Parkir untuk Bus/Truk

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk bus atau truk besarnya dipengaruhi oleh besarnya kendaraan yang akan parkir, baik ukuran kecil, sedang, ataupun besar.



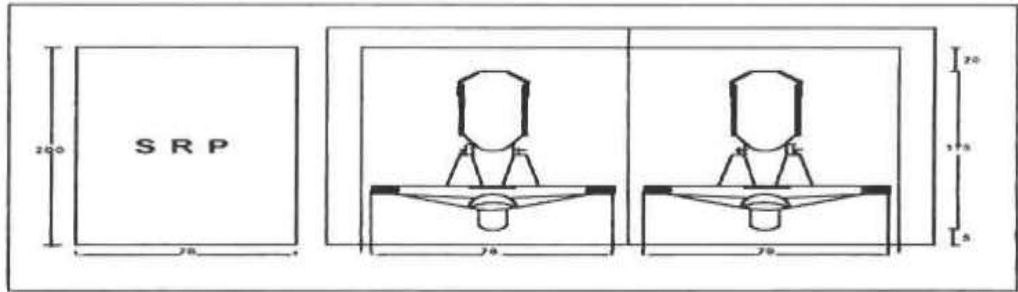
Gambar: SRP untuk Bus/Truk (dalam cm)

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

Gambar: Ilustrasi Konsep Sebagai Acuan Penetapan SRP

3. Satuan Ruang Parkir untuk Sepeda Motor

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk sepeda motor ditunjukkan dalam hal berikut:



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

c. Kriteria Taman Parkir

Kriteria yang digunakan sebagai dasar dalam merancang tempat atau pelataran parkir adalah sebagai berikut:

1. Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD);
2. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas;
3. Kelestarian lingkungan;
4. Kemudahan bagi pengguna jasa;
5. Tersedianya tata guna lahan; dan
6. Letak antara jalan akses utama dan daerah yang dilayani.

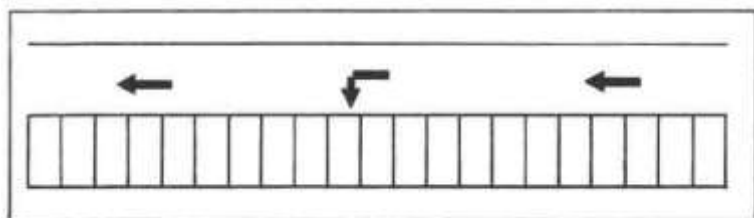
d. Pola Parkir Mobil Penumpang

1. Parkir kendaraan satu sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit di suatu tempat kegiatan.

- a) Membentuk sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat)

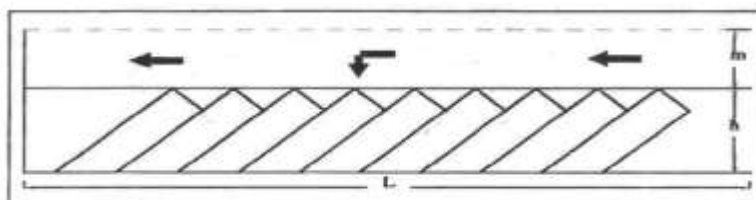
Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih sedikit jika dibandingkan dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari  $90^\circ$  (sembilan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



Gambar: Ilustrasi Pola Parkir Tegak Lurus

- b) Membentuk sudut  $30^\circ$  (tiga puluh derajat),  $45^\circ$  (empat puluh lima derajat), dan  $60^\circ$  (enam puluh derajat)

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir paralel, dan 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).



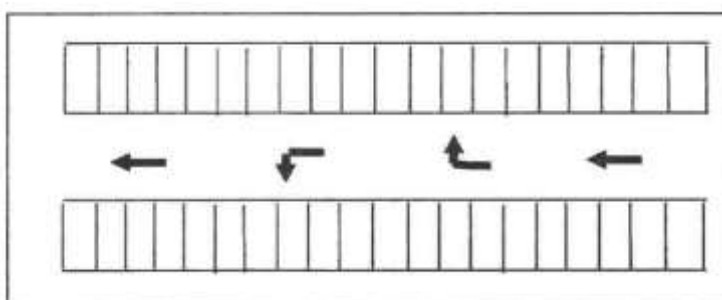
Gambar: Ilustrasi Pola Parkir Sudut

2. Parkir kendaraan dua sisi

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai.

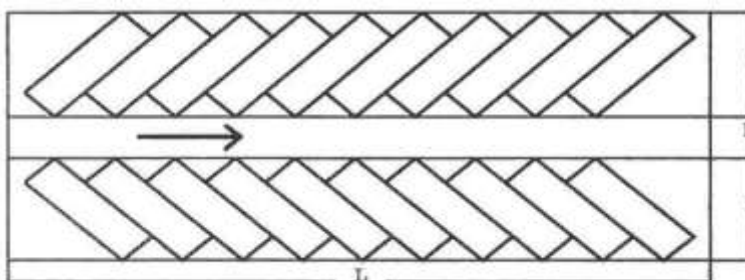
- a) Membentuk sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat)

Pada pola parkir ini, arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah.



Gambar: Ilustrasi Parkir Tegak Lurus Yang Berhadapan

- c) Membentuk sudut  $30^\circ$  (tiga puluh derajat),  $45^\circ$  (empat puluh lima derajat), dan  $60^\circ$  (enam puluh derajat)



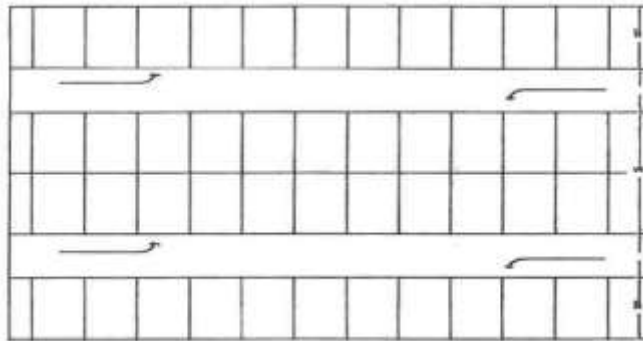
Gambar: Ilustrasi Parkir sudut yang berhadapan



3. Pola Parkir Pulau

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.

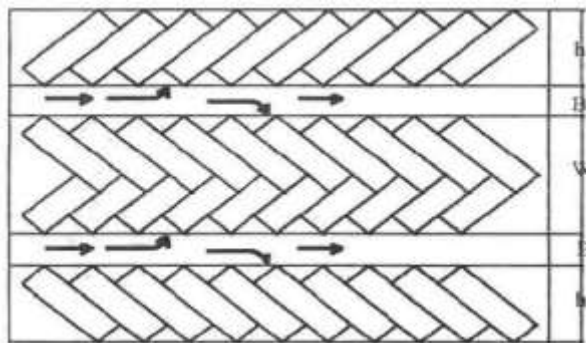
- a) Membentuk sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat)



Gambar: Ilustrasi Taman Parkir Tegak Lurus Dengan 2 Gang

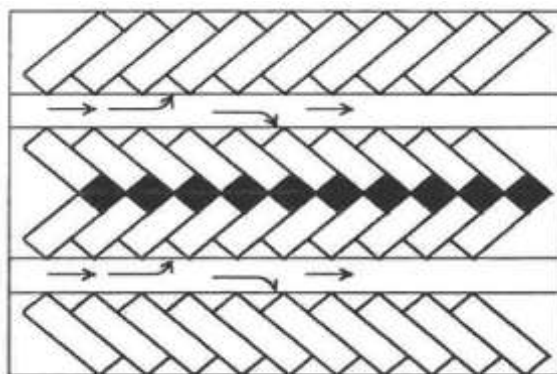
- b) Membentuk sudut  $45^\circ$  (empat puluh lima derajat)

- 1) Bentuk tulang ikan tipe A



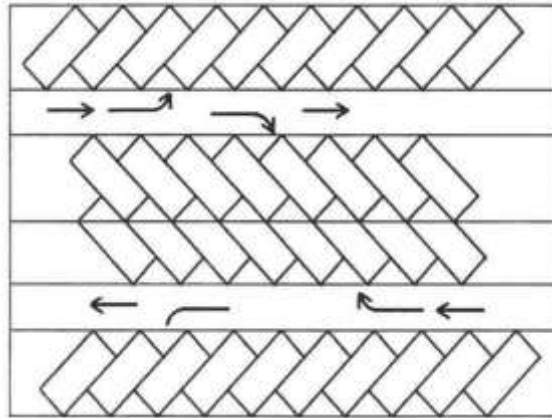
Gambar: Ilustrasi Taman Parkir Sudut Dengan 2 (dua) Gang Tipe A

- 2) Bentuk tulang ikan tipe B



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

3) Bentuk tulang ikan tipe C

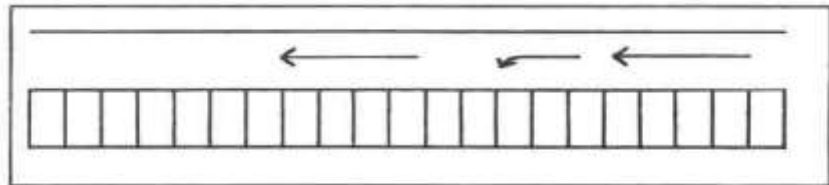


Gambar: Ilustrasi Taman Parkir Sudut Dengan 2 (dua) Gang Tipe C

4. Pola Parkir Bus/Truk

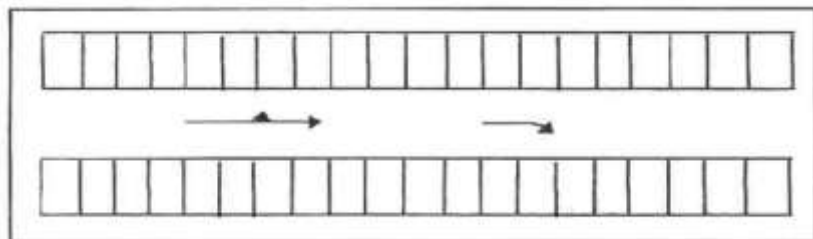
Posisi kendaraan dapat dibuat menyudut  $60^\circ$  (enam puluh derajat) ataupun  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat) tergantung dari luas areal parkir. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut  $90^\circ$  (sembilan puluh derajat) lebih menguntungkan.

a) Pola Parkir 1 (satu) Sisi



Gambar: Ilustrasi Pola Parkir 1 (satu) Sisi

b) Pola Parkir 2 (dua) Sisi



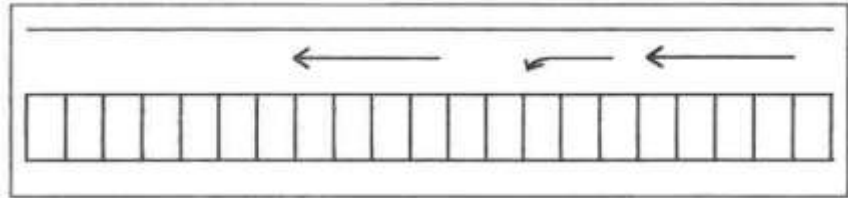
Gambar : Ilustrasi Pola Parkir 2 (dua) Sisi

5. Pola Parkir Sepeda Motor

Pada umumnya posisi kendaraan adalah 90° (sembilan puluh derajat). Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° (sembilan puluh derajat) paling menguntungkan.

a) Pola Parkir 1 (satu) Sisi

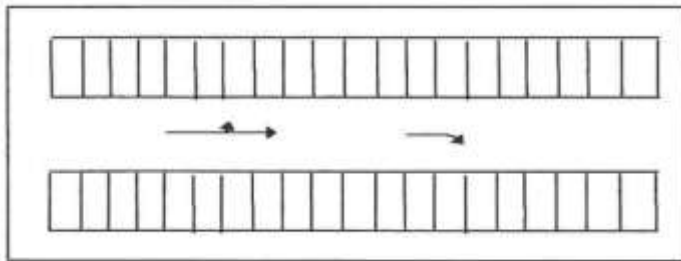
Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit.



Gambar: Ilustrasi Pola Parkir 1 (satu) Sisi

b) Pola Parkir 2 (dua) Sisi

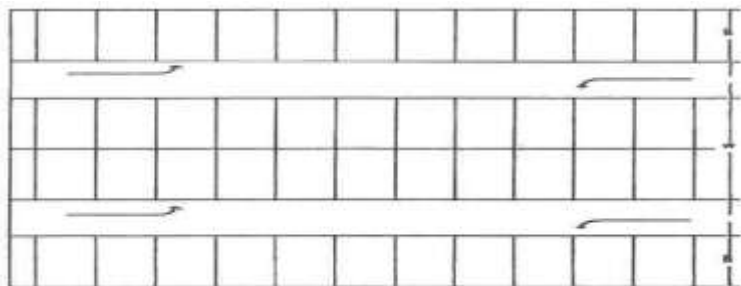
Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai (lebar ruas  $\geq 5,6$  meter).



Gambar: Pola Parkir 2 (dua) Sisi

c) Pola Parkir Pulau

Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas.



Gambar: Ilustrasi Pola Parkir Pulau

e. Standar Biaya Pembuatan Tempat Parkir

Berikut ini adalah 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

**N. PEMBUATAN RAMBU-RAMBU PETUNJUK ARAH**

I. Instrumen Internasional Rambu-Rambu Petunjuk Arah

Contoh rambu petunjuk arah yang ditetapkan secara internasional antara lain sebagai berikut:

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 Intepretasi

Rambu intepretasi 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:

- 1) 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.

- 2) 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.

## II. Standar Internasional dan Kebijakan Pembangunan Rambu-Rambu Penunjuk arah

Prinsip dasar dalam pembangunan rambu-rambu penunjuk arah, 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, dll. 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. Autorisasi 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 pariwisata;
- 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.

Standar maupun kebijakan terkait dengan pemasangan rambu-rambu penunjuk arah 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.

Pembangunan dan pemasangan rambu-rambu penunjuk arah harus memberikan kontribusi kepada citra dari destinasi serta pengalaman berwisata bagi wisatawan. Adapun standar kebijakannya adalah sebagai berikut:

- a. Tampilan Rambu (*Sign Faces*)  
Menyapa pengunjung dan mengekspresikan identitas dari destinasi. Permukaan merupakan hiasan yang terbagi atas warna, jenis huruf dan simbol yang diterapkan untuk efek maksimum.

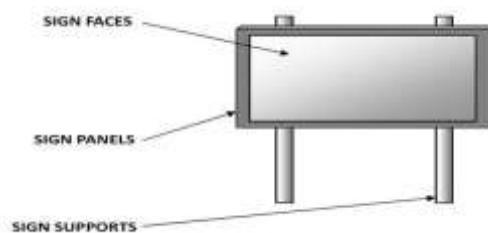


b. Panel Rambu (*Sign Panel*)

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*)

Perlu dikembangkan lebih dari sebuah tanda. Rambu harus dapat menginterpretasikan sebuah destinasi dengan memberikan fitur yang unik dari ciri khas sebuah destinasi.



Gambar: Ilustrasi Komponen Standar Penunjuk Arah

III. Ketentuan Teknis Standar Rambu-Rambu Penunjuk Arah

Dalam ketentuan teknis dan standar dalam rambu-rambu penunjuk arah, telah ditetapkan yaitu latar belakang coklat dan tulisan putih. Bentukan seperti ini akan mampu mengekspresikan daya tarik yang bersifat rekreatif maupun budaya. Berbagai standar yang bersifat teknis dapat disebutkan sebagai berikut:

a. *Gateway Signs* (Huruf putih dengan latar belakang coklat)

Tujuan: *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*

- b. *Advance Sign* ( Huruf putih dengan latar belakang coklat)  
Tujuan: *advance sign* menyediakan informasi terkait dengan pemberitahuan terlebih dahulu dari daya tarik wisata atau layanan pariwisata.



Gambar: Ilustrasi Contoh *Advance Sign*

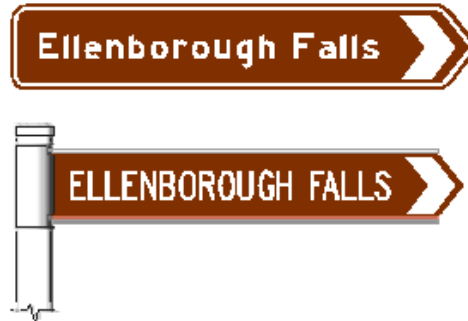
- c. *Intersection Sign* (Rambu Persimpangan, huruf putih dengan latar belakang coklat)  
Tujuan: rambu persimpangan ditempatkan di persimpangan untuk menunjukkan arah belokan atau arah berputar untuk satu atau lebih atraksi wisata atau pelayanan wisata.



Gambar: Ilustrasi Contoh *Intersection Sign*

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

Tujuan: adalah untuk menunjukkan posisi masuk menuju destinasi pariwisata atau pelayanan wisata.



Gambar: Ilustrasi Contoh *Position Sign*

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

Tujuan: adalah 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*

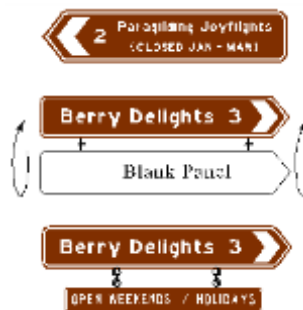
- f. *Routes Marker* (Huruf putih dengan latar belakang coklat)

Tujuan: *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*

- g. *Temporary Sign* (Huruf putih dengan latar belakang coklat)  
Tujuan: 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*

#### IV. 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:

- a. 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*

b. Type B (*Regular Signs*)

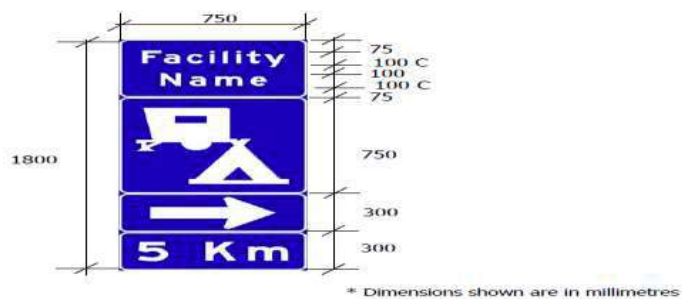


Gambar: Ilustrasi Contoh TODS Tipe B

Rincian

- 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*

c. Type C (*Trail Blazers*)



Gambar: Ilustrasi Contoh TODS Tipe C



Gambar: Ilustrasi Contoh *Tourist Area Boundaries Sign*

Rincian

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

d. *Logo Sign – Food (6 Panel)*



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

V. Panduan standar terkait dengan jenis-jenis rambu

Jenis Rambu	Lokasi	Tinggi Legenda (mm) (1)		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

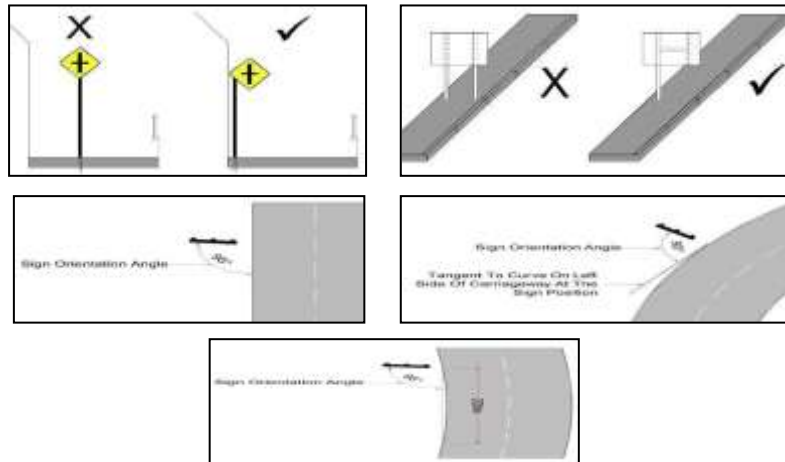
Tabel: Ukuran Ketinggian Penunjuk Arah

VI. 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:

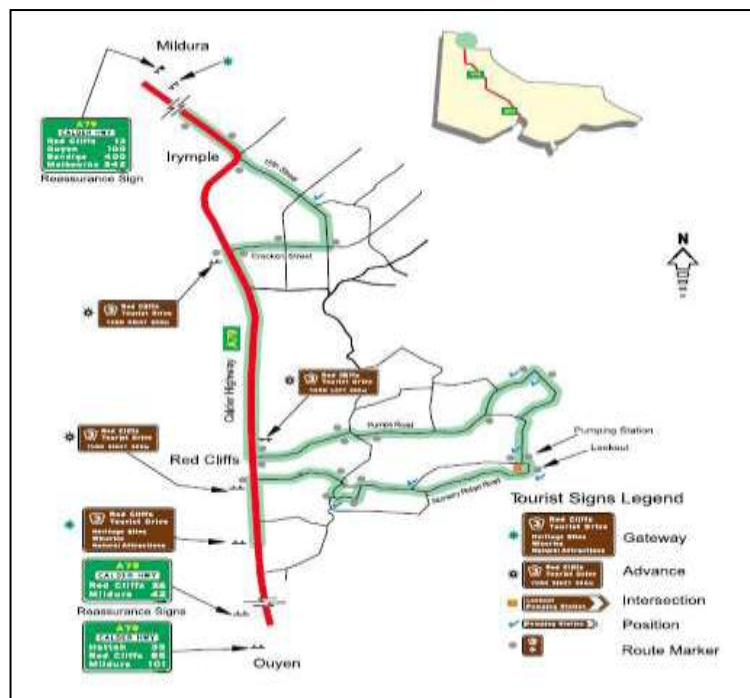
- a. Aturan dalam penempatan rambu penunjuk arah dengan ketentuan sebagai berikut:
  1. Penempatan rambu penunjuk arah adalah pada posisi persimpangan jalan. Rambu harus ditempatkan sebagai upaya dalam menjaga jarak antara tujuan dengan jalur menuju tujuan.
  2. Jarak horizontal antara ujung jalan dan 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.
- b. Design terhadap papan petunjuk arah, diupayakan sesuai dengan gambar berikut:



Gambar: Ilustrasi Contoh Penempatan Papan Penunjuk Arah

- c. Ilustrasi penempatan rambu penunjuk arah yang dilakukan secara terintegrasi. Ilustrasi tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar: Ilustrasi Contoh Penempatan Penunjuk Arah



## VII. Standar Papan Gambar / *Sign Faces*

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:

- a. Papan gambar berbentuk persegi empat dengan keempat sudut dibentuk melengkung;
- b. Warna latar belakang untuk penunjuk arah wisata coklat;
- c. Warna tulisan putih;
- d. Terdiri dari maksimal 2 (dua) baris tulisan penunjuk arah;
- e. Ukuran tulisan menyesuaikan ukuran papan gambar;
- f. Membubuhkan tanda panah;
- g. 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

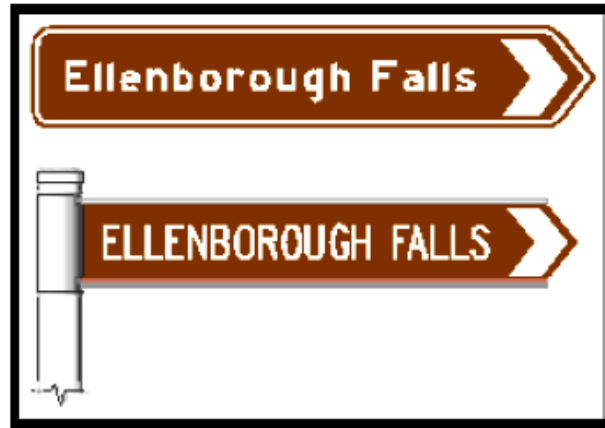
## VIII. Standar Tiang Penyangga

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 dimalam 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 lokasi. 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						
<p>Papan Penunjuk Arah</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Rambu petunjuk jurusan kawasan dan objek wisata dinyatakan dengan warna dasar hijau/coklat dengan lambang dan/atau tulisan warna putih.</li> <li>Penempatan rambu petunjuk ditempatkan pada sisi jalan, pemisah jalan atau diatas daerah manfaat jalan sebelum tempat, daerah atau lokasi yang ditunjuk.</li> <li>Rambu petunjuk jurusan menggunakan huruf kapital pada huruf pertama, dan selanjutnya menggunakan huruf kapital dan atau huruf kecil.</li> <li>Rambu ditempatkan disebelah kiri menurut arah lalu lintas, di luar jarak tertentu dari tepi luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan dan tidak merintanggi lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki.</li> <li>Memiliki luas tidak lebih dari 4,5 (empat koma lima) meter dan diletakan minimal 3 (tiga) meter diatas permukaan tanah.</li> </ol>							
<p>Dimensi dan Ukuran</p>							
<p>1. Ukuran:</p> <table border="1" data-bbox="354 1953 956 2245"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tinggi</th> <th>Lebar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Destinasi Perkotaan (<i>urban</i>)</td> <td>7 m</td> <td>2 m</td> </tr> </tbody> </table>		Tinggi	Lebar	Destinasi Perkotaan ( <i>urban</i> )	7 m	2 m	
	Tinggi	Lebar					
Destinasi Perkotaan ( <i>urban</i> )	7 m	2 m					

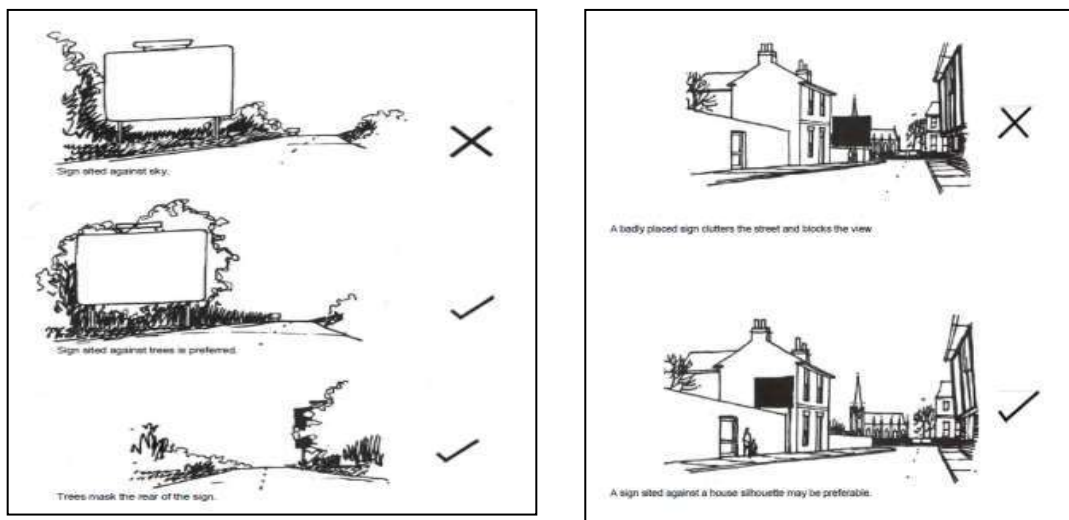
Destinasi Alam <i>(nature)</i>	10 m	3 m	
Destinasi Pedesaan <i>(rural)</i>	20 m	5 m	
<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Bentuk trapesium.</li> <li>3. Maksimum hanya 2 (dua) baris tulisan dan menggunakan simbol-simbol khusus atau generik sebagai penjelasan jenis fasilitas wisata.</li> <li>4. Tulisan berwarna putih dengan latar belakang coklat.</li> <li>5. Minimal tulisan 150 mm (seratus lima puluh atau 6 (enam) inch).</li> </ol>			
Penunjuk Fasilitas Umum			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rambu petunjuk adalah rambu yang digunakan untuk menyatakan petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan fasilitas dan lain-lain bagi pemakai jalan.</li> <li>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.</li> <li>3. Tiang rambu dalam konteks estetika lingkungan dapat menggunakan bahan kayu/bambu atau bahan alamiah lainnya. Sedangkan alternatif tiang</li> </ol>			

<p>rambu adalah batang logam atau bahan lainnya untuk menempelkan atau melekatkan daun rambu.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>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.</li><li>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.</li></ol>	
<p>Tambahan Kriteria</p>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Memiliki ukuran yang sesuai yaitu jarak minimal dalam radius 3 (tiga) meter dapat terlihat oleh pengelihat mata.</li><li>2. Tulisan dapat dibaca dengan jelas.</li><li>3. Rambu atau tanda dapat terlihat dengan jelas dan mudah dipahami.</li><li>4. Ditempatkan di tempat strategis dan mudah terlihat oleh pandangan mata.</li><li>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.</li></ol>	

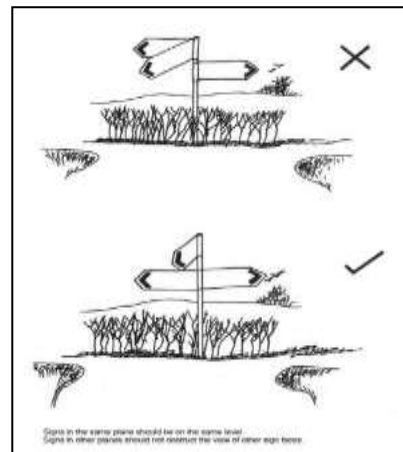
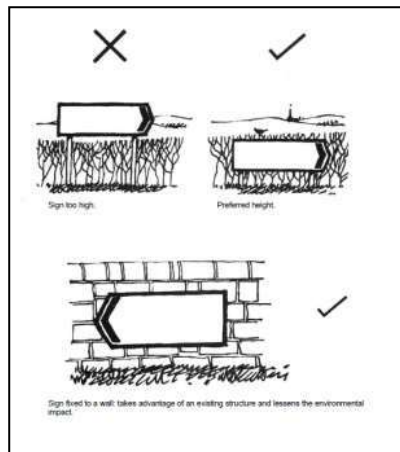
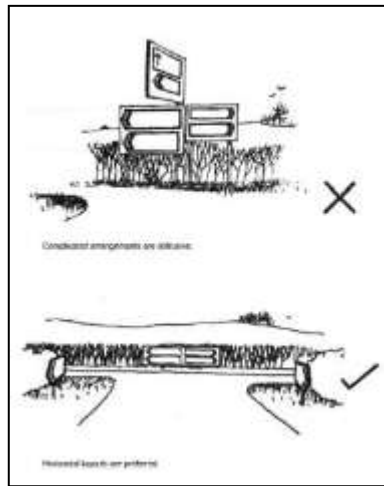
IX. Kriteria Penempatan Lokasi Pembangunan Rambu-Rambu Penunjuk Arah

Dalam penempatan papan penunjuk perlu membuat beberapa pertimbangan diantaranya faktor keamanan, kekuatan, mudah dilihat oleh pengguna jalan, keindahan dan faktor-faktor lainnya. Untuk lebih detail mengenai kriteria penempatan papan penunjuk arah dapat dilihat pada bagian berikut:

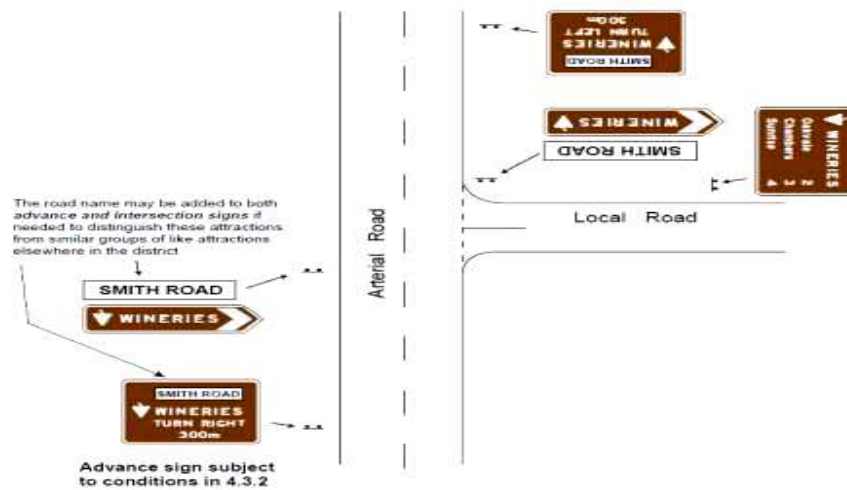
- a. Penempatan papan penunjuk arah bersih dari hambatan tumbuh-tumbuhan;
- b. Minimal 3 (tiga) meter di atas permukaan jalan;
- c. Berada di tempat yang mudah dilihat dari kejauhan;
- d. Tidak menghalangi pengguna jalan;
- e. Aman dari gangguan;
- f. Menghadap kearah yang tepat;
- g. Mempertimbangkan jarak tujuan dengan posisi penempatan papan penunjuk arah;
- h. Mempertimbangkan keindahan lingkungan setempat; dan
- i. 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)

## X. Panduan Detail Sistem Tata Informasi Umum Kawasan Wisata

- a. Tata Informasi Umum Kawasan Wisata ini berupa media informasi umum pada sebuah kawasan wisata untuk kepentingan wisatawan, antara lain terdiri dari:
  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,
  4. Panel Interpretasi Wisata, menampilkan informasi penting mengenai suatu obyek wisata dalam sebuah media informasi berukuran besar.
  
- b. Panduan teknis desain sistem tata informasi
  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.



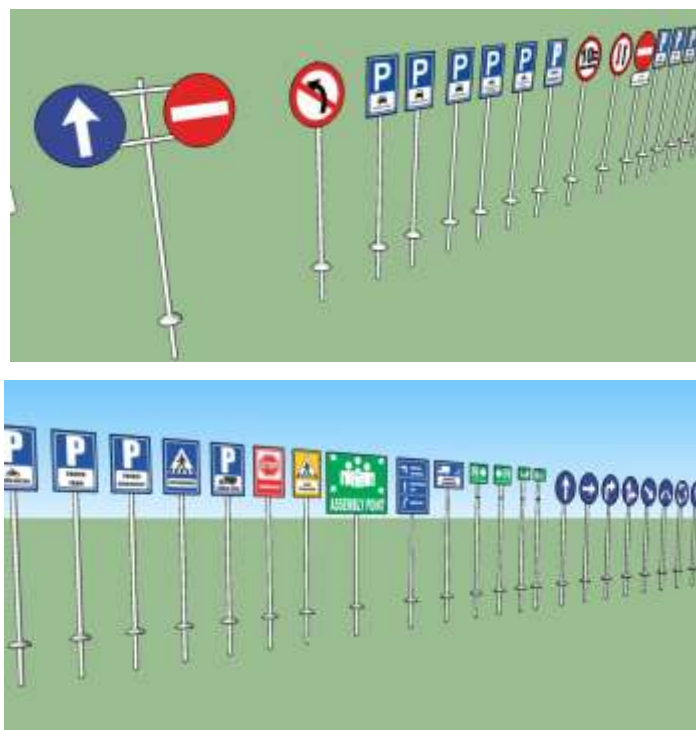
Gambar: Ilustrasi Sistem Tata Informasi Umum Kawasan Wisata (*wayfinding*)





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

XI. Panduan Perancangan Sistem Tata Informasi Umum Kawasan Wisata  
Berikut ini adalah panduan visual perancangan Sistem Tata Informasi Umum Kawasan Wisata:



Panduan Visual Perancangan Pembuatan Rambu-Rambu Petunjuk Arah

## XII. 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

## O. PEMBANGUNAN DERMAGA WISATA

### I. 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 sebagai berikut:

#### a. Tercapainya tujuan desain

Desain dalam perencanaan pembangunan dermaga di kawasan wisata dilakukan untuk:

##### 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.

## II. 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:

- a. Izin penetapan lokasi dermaga wisata khusus
  1. Persyaratan administrasi:
    - a) Surat permohonan perusahaan yang bersangkutan;
    - b) Rekomendasi dari Badan Perencanaan Pembangunan Kota/Kabupaten tentang *advice planning*/Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW); dan
    - c) 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).
  2. Data perusahaan/koperasi (badan hukum):
    - a) Fotokopi akte pendirian perusahaan;
    - b) Fotokopi NPWP; dan
    - c) Surat izin usaha pokok.
  3. Tanda bukti persewaan atau kepemilikan lahan (pembebasan lahan);
  4. Letak lokasi yang disusulkan dilengkapi dengan koordinat geografis sesuai dengan peta laut;
  5. 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

6. 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.
- b. Izin pembangunan dermaga wisata khusus
  1. Persyaratan administrasi:
    - a) Surat permohonan;
    - b) Fotokopi izin penetapan lokasi pelabuhan/dermaga khusus; dan
    - c) Fotokopi persetujuan PMA/PMDN.
  2. Persyaratan teknis:
    - a) Rencana Induk Pelabuhan/*layout* pelabuhan; dan
    - b) 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).
  3. Hasil survei pelabuhan yang meliputi:
    - a) Kondisi *hidro-oceanografi* (pasang surut, gelombang kedalaman, arus, kadar salinasi dan kadar sedimen);
    - b) Topografi (garis kontur disekitar dermaga); dan
    - c) Kondisi tanah (jenis dan karakteristik lapisan tanah).
  4. Hasil kajian keselamatan pelayaran meliputi rencana penempatan sarana bantu navigasi pelayaran, alur pelayaran dan kolam pelabuhan;
  5. Batas-batas wilayah daratan dan perairan atau perairan dilengkapi dengan titik-titik koordinat geografis;
  6. Studi lingkungan yang telah disahkan oleh pejabat yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
  7. Izin pengoperasian pelabuhan/dermaga khusus, persyaratan:
    - a) Memiliki izin pembangunan pelabuhan khusus;

- b) Pembangunan pelabuhan telah selesai dilaksanakan sesuai dengan izin pembangunan;
- c) Memiliki sistem keamanan, ketertiban, dan keselamatan pelayaran yang telah direkomendasikan oleh pejabat;
- d) Laporan sistem pengelolaan dan pemantauan lingkungan selama masa pembangunan;
- e) Memiliki sistem dan prosedur layanan; dan
- f) Tersedia sumber daya manusia dibidang teknis pengoperasian pelabuhan yang dimiliki.

### III. Kriteria Pembangunan Desain Dermaga Wisata di Kawasan Pariwisata

#### a. Kriteria Desain Dermaga Wisata di Kawasan Pariwisata

Kriteria desain struktur dermaga berdasarkan lingkungan yang telah ditentukan adalah sebagai berikut:

##### 1. Kondisi alam

Dalam kondisi alam yang digunakan dalam perencanaan adalah sebagai berikut:

- a) Pasang surut;
- b) Arus perairan;
- c) Angin;
- d) Kondisi geologi/tanah; dan
- e) Tinggi gelombang rencana.

##### 2. Tinjauan karakteristik kapal; dan

##### 3. Tinjauan dimensi dermaga

Dimensi suatu pelabuhan ditentukan berdasarkan panjang dan lebar dermaga, kedalaman kolam pelabuhan dan luas daerah pendukung operasinya. Semua ukuran ini menentukan 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.

### IV. 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:

- a. Kondisi tanah dan geologi;
- b. Kedalaman dan luas perairan;
- c. Perlindungan dermaga terhadap gelombang, arus dan sedimentasi;
- d. Daratan yang cukup luas untuk menampung barang dan penumpang; dan
- e. 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.

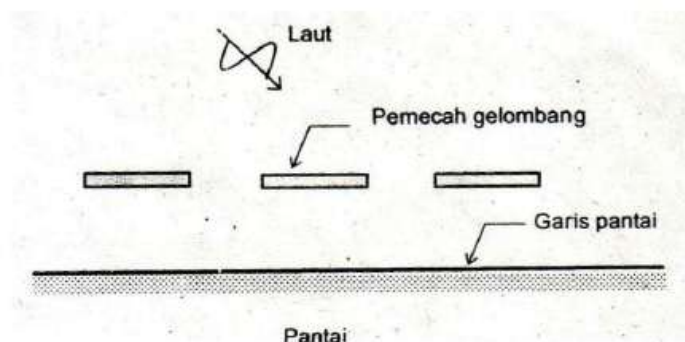
V. Ketentuan Teknis Standar Dermaga Wisata di Kawasan Pariwisata

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.

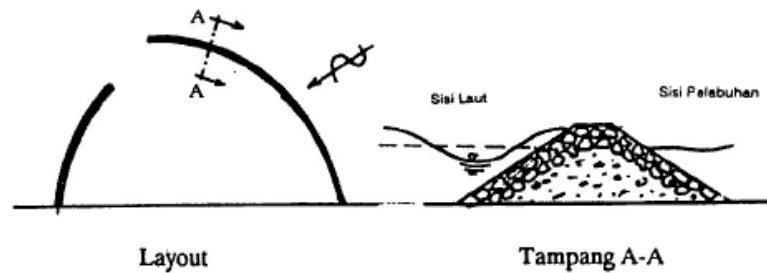
Struktur dermaga tipe *jetty* terdiri dari beberapa bagian untuk mendukung operasional di pelabuhan, yaitu:

- a. 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

b. 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*.

c. 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*.

VI. Ketentuan Standar Dimensi Dermaga di Kawasan Pariwisata

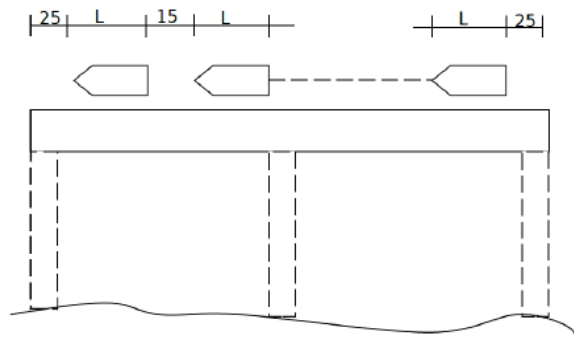
a. Panjang dermaga

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

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

n = Jumlah kapal rencana

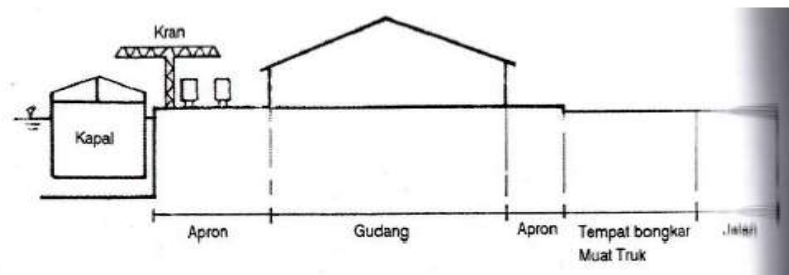
L = Panjang kapal rencana



Gambar: Ilustrasi Panjang Dermaga

b. Lebar Dermaga

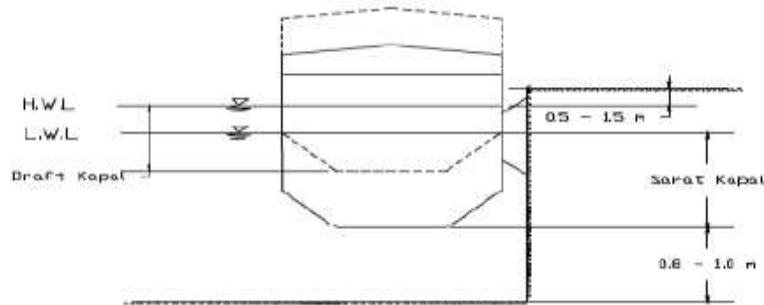
Dalam menentukan lebar suatu dermaga banyak ditentukan kegunaan dermaga tersebut, ditinjau dari jenis dan volume barang dan penumpang yang akan ditangani oleh dermaga tersebut. Untuk dermaga secara umum, biasanya lebar *apron* adalah antara 10 – 25 (sepuluh sampai dua puluh lima) meter, dengan lebar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



Gambar: Ilustrasi Lebar Dermaga

c. Kedalaman Dermaga

Pada umumnya kedalaman dari dasar kolam dermaga ditetapkan berdasarkan sarat maksimum (*maximum draft*) kapal yang bertambat ditambah jarak aman (*clearance*) 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.



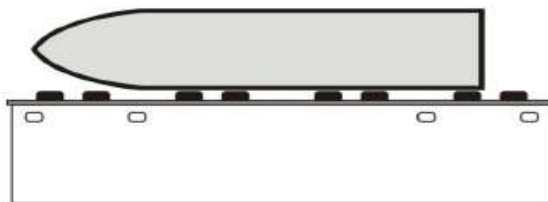
Gambar: Ilustrasi Kedalaman Dermaga

VII. 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*

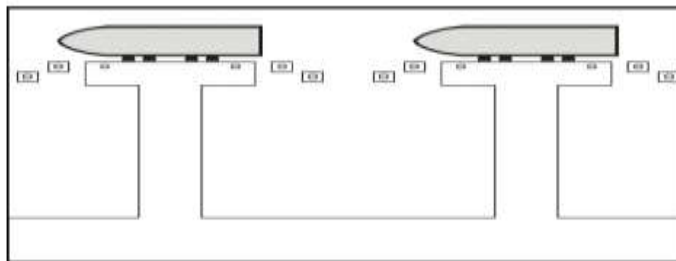
Dermaga jenis ini adalah dermaga yang berada pada garis pantai dan posisinya tegak lurus dengan garis pantai (berbentuk jari). *Pier* dapat digunakan pada satu sisi atau dua sisinya sehingga dapat digunakan untuk merapat lebih banyak kapal.



Gambar: Ilustrasi Bentuk Dermaga Jenis Pier

c. *Jetty*

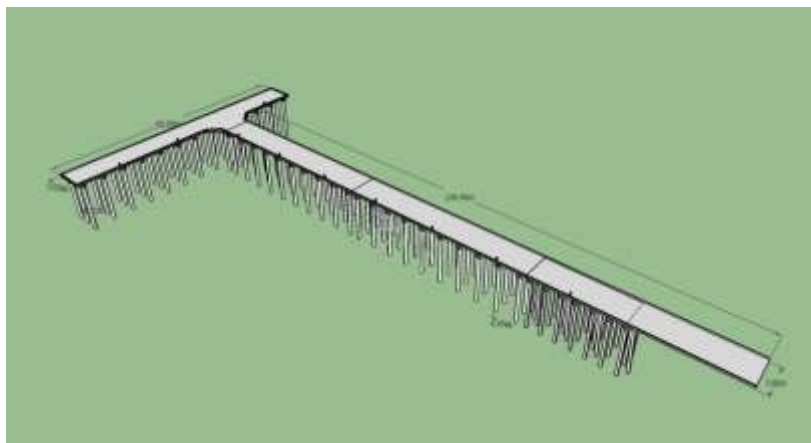
Dermaga yang menjorok ke laut sehingga sisi depannya berada pada kedalaman yang cukup untuk merapat kapal. Sisi muka *jetty* biasanya sejajar dengan pantai dan dihubungkan dengan daratan oleh jembatan yang membentuk sudut tegak lurus dengan *jetty*.



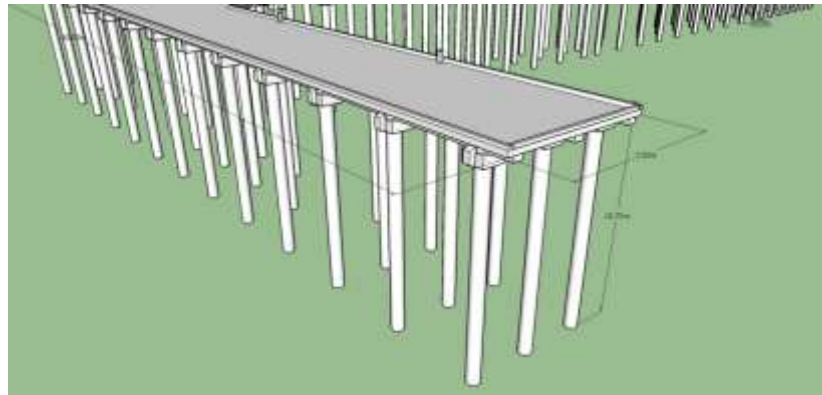
Gambar: Ilustrasi Bentuk Dermaga Jenis *Jetty*

VIII. Panduan Perancangan Dermaga Wisata

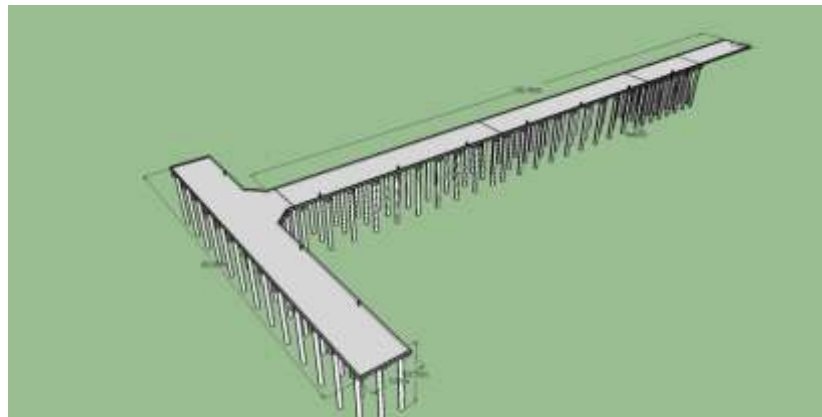
Berikut ini adalah panduan visual perancangan Dermaga Wisata:



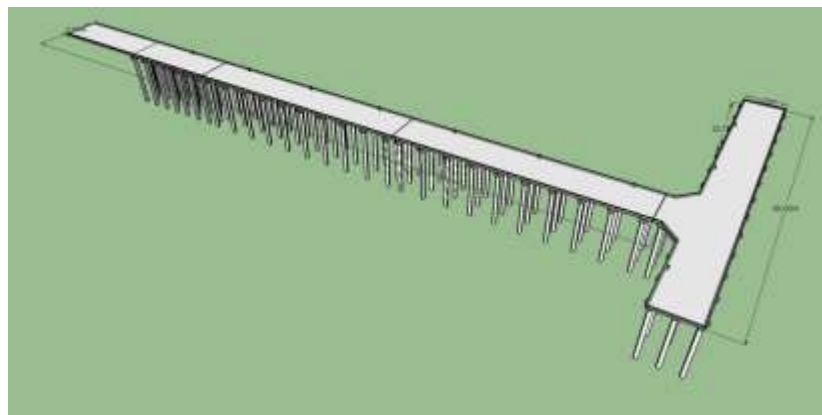
Panduan Visual Perancangan Dermaga Wisata (1)



Panduan Visual Perancangan Dermaga Wisata (2)



Panduan Visual Perancangan Dermaga Wisata (3)



Panduan Visual Perancangan Dermaga Wisata (4)

#### IX. 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

## P. 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.

### I. Definisi

Titik labuh adalah 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:

#### A. Menjangkar (*anchoring*)



Gambar: Ilustrasi Anchoring

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.

B. Tambat Apung (*mooring*)



Gambar: Ilustrasi *Mooring*

*Mooring* 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*.

C. Bersandar (*berthing*)



Gambar: Ilustrasi *Berthing*

*Berthing* adalah 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.

## II. Produk

### A. Fungsi Secara Umum

Pembangunan titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) termasuk ke dalam pembangunan dermaga khusus wisata. Dermaga khusus wisata adalah dermaga yang dibangun dan dijalankan untuk menunjang kegiatan yang bersifat khusus tujuan wisata.

### B. Fasilitas Utama

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.

## III. Sumber Daya Manusia

A. *Local Assistant* adalah orang (diutamakan penduduk lokal) yang membantu para pelayar untuk memberikan bantuan pelayanan dan informasi selama tinggal di titik labuh;

B. Beberapa hal/kriteria sebagai asisten lokal:

1. Memiliki kemampuan menggunakan bahasa internasional (minimal bahasa Inggris) yang fasih;
2. Memperlakukan pelayar dengan sopan dan ramah;
3. Memiliki pengetahuan tentang produk daya tarik wisata dan layanan memandu yang ditawarkan di sekitar lokasi titik labuh; dan
4. Berpakaian yang rapih dan bersih serta menggunakan tanda pengenal.

IV. 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:

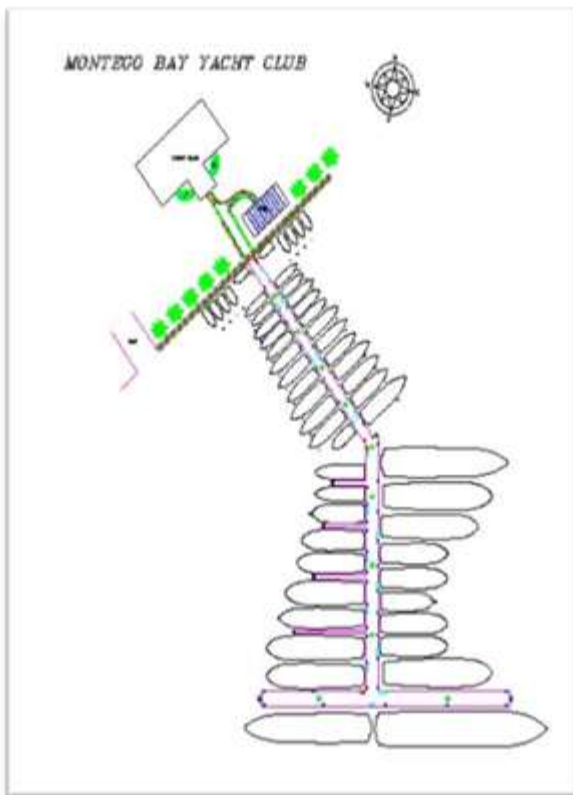
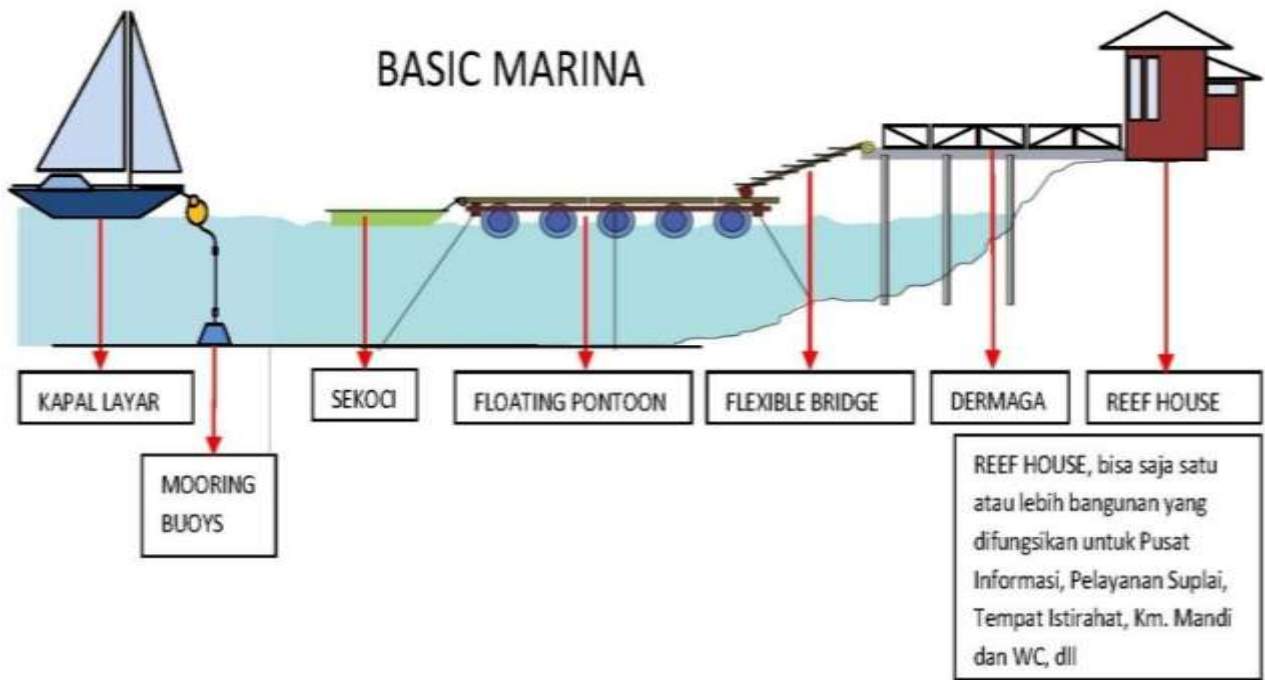
- a. Titik labuh dilengkapi dengan sarana dan prasarana.
- b. Titik labuh memiliki kedalaman yang sesuai dengan karakteristik dan spesifikasi kapal wisata (*yacht*); dan
- c. Titik labuh harus mempunyai penerangan yang cukup pada malam hari dengan akses yang mudah serta memiliki koneksi internet atau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

V. Kriteria Lokasi Titik labuh

Lokasi titik labuh harus memenuhi beberapa kriteria yaitu:

- a. Status kepemilikan lahan titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) milik pemerintah daerah/negara;
- b. 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;
- c. 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;
- d. Lokasi titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) terkoneksi dengan akses darat untuk mencapai pusat ekonomi, daya tarik wisata, dan fasilitas umum lainnya; dan
- e. Lokasi titik labuh/singgah kapal layar (*yacht*) harus disesuaikan dengan rencana tata ruang wilayah setempat.

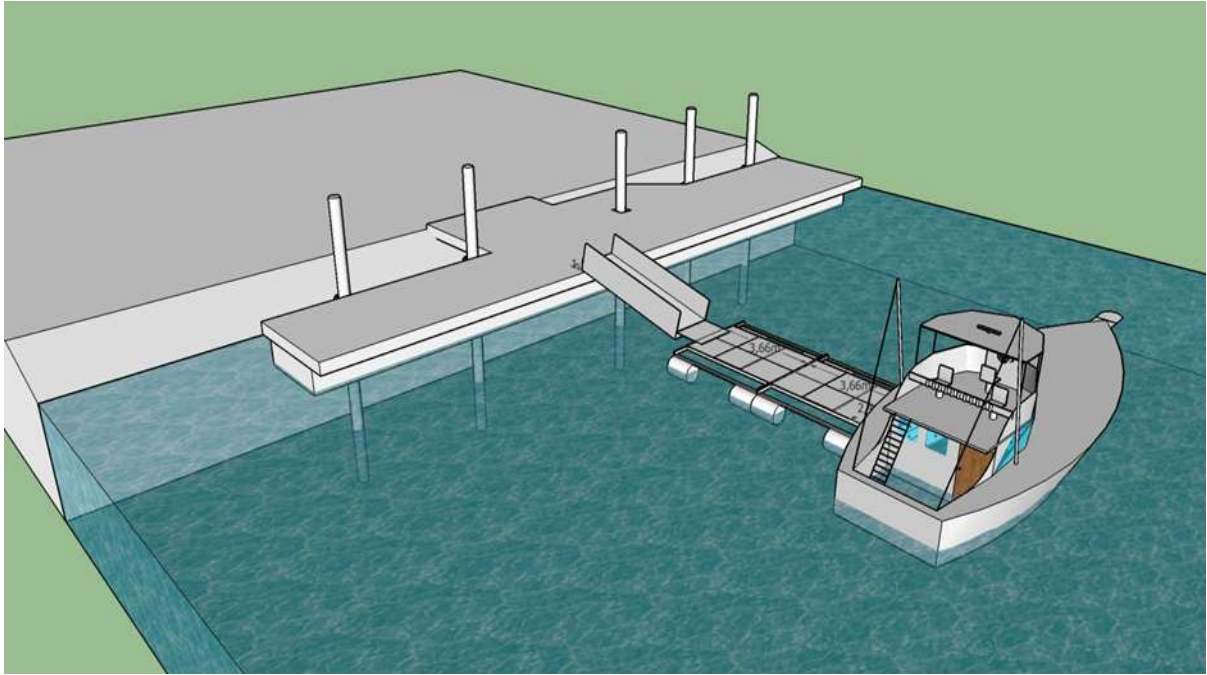




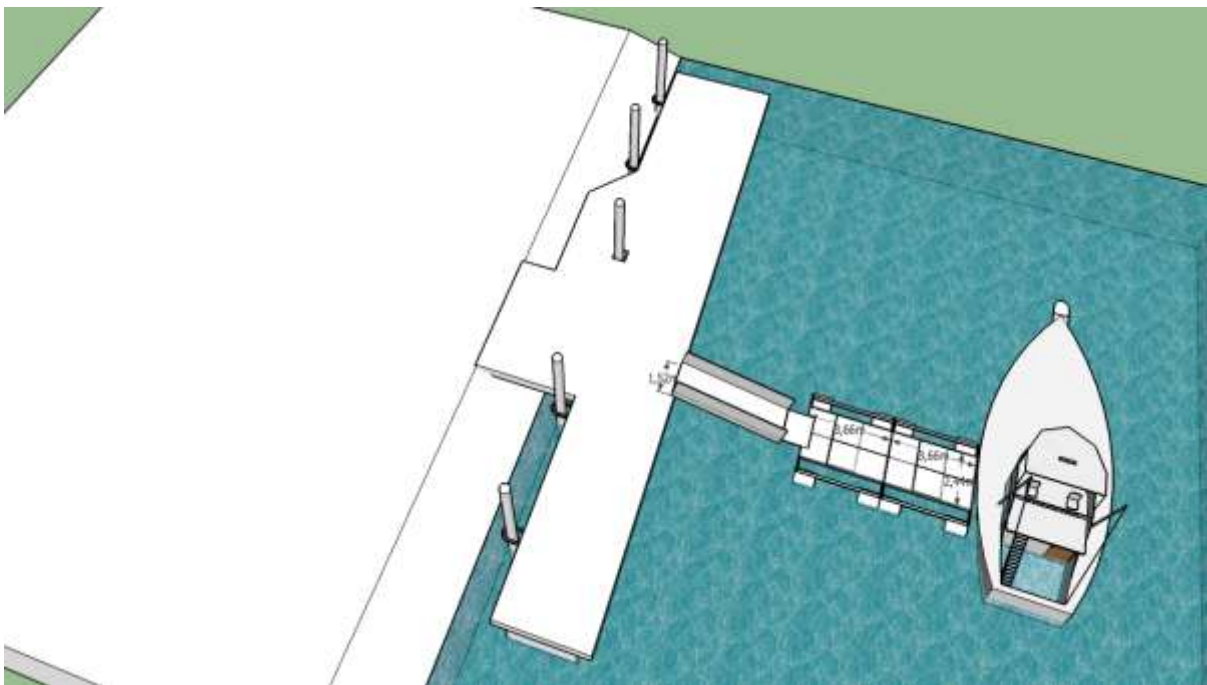
Gambar: Ilustrasi Perspektif Titik Labuh

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

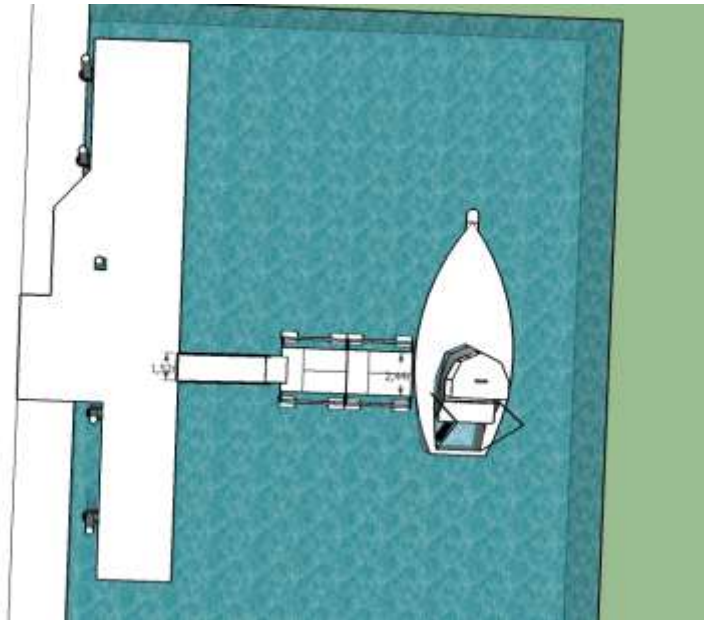
Berikut ini adalah panduan visual perancangan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (*Yacht*)



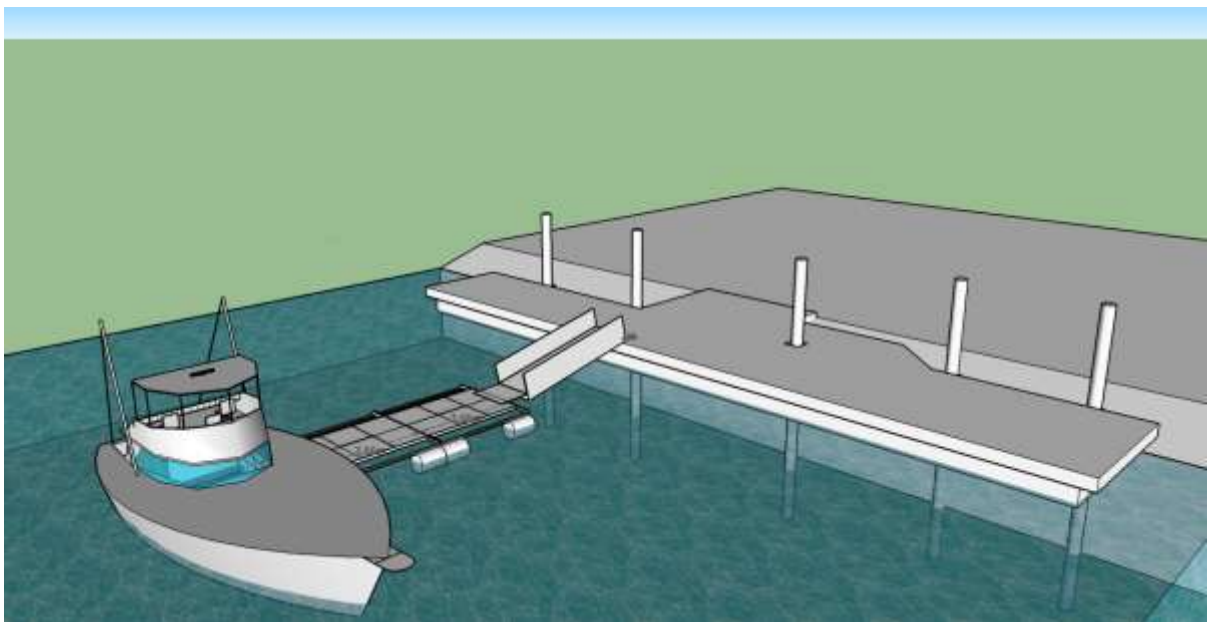
Visual perancangan Titik Labuh/Singgah Kapal Layar (Yacht) (1)



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)

VII. 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



## Q. PEMBANGUNAN *DIVE CENTER* DAN PERLENGKAPANNYA

### I. Ruang Lingkup

Ruang lingkup pada *Dive Centre* dan peralatan Selam dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Jenis *Dive Centre* dan peralatan selam;
- b. Fungsi *Dive Centre* dan peralatan selam;
- c. Standar minimal *Dive Centre* dan peralatan selam; dan
- d. Pengelolaan *Dive Centre* dan peralatan selam.

### II. Kriteria Standar *Dive Center*

#### a. Standar Eksterior



Gambar : Ilustrasi Eksterior *Dive Center*  
(*Bali Scuba Sanur, Danau Poso*)

Sumber : [www.baliscuba.com](http://www.baliscuba.com)

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

#### b. Standar Interior



Gambar: Ilustrasi Interior *Dive Center* (*Sea Pearl Jakarta*)

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.

c. 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.

d. 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

e. 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.

f. 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.

g. 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

h. Kepegawaian

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.

i. 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*).

j. 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.

### III. Kriteria Peralatan *Scuba Diving*

Dalam kegiatan *Scuba Diving* peralatan menjadi sangat penting. Peralatan yang dimaksud terdiri dari:

#### A. *Masks / Google*



Gambar: Ilustrasi Masker

#### B. *Snorkels*



Gambar: Ilustrasi *Snorkels*

#### C. *Booties*



Gambar: Ilustrasi *Booties*

#### D. *Fins*



Gambar: Ilustrasi *Fins*

E. *Gloves*



Gambar: Ilustrasi *Gloves*

F. *Regulator*



Gambar: Ilustrasi *Regulator*

G. *Buoyancy Control Device (BCD)*



Gambar: Ilustrasi *BCD*

H. *Air Tank / Cylinder*



Gambar: Ilustrasi *Air Tank*



I. *Submersible Pressure Gauge (SPG)*



Gambar: Ilustrasi SPG

J. *Wet Suit*



Gambar: Ilustrasi Wetsuit

Peralatan *Scuba Diving* memiliki 10 (sepuluh) komponen untuk setiap setnya. Di pasaran, peralatan ini dijual dengan berbagai merek dagang. Dari berbagai merek yang beredar di pasaran tersebut terdapat dua produk yang direkomendasikan oleh kalangan penggemar wisata selam yaitu *ScubaPro* dan *Aqua-Lung*.

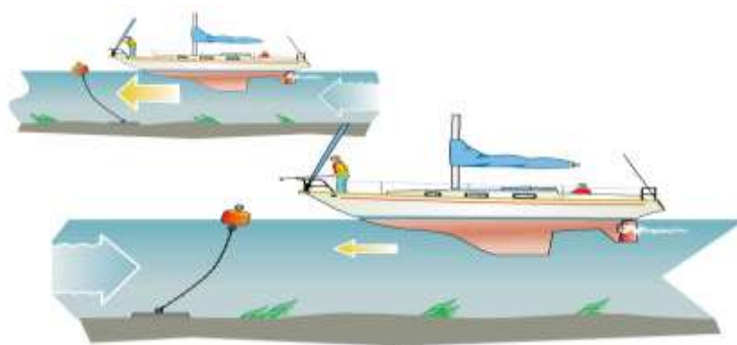
IV. Kriteria Penempatan Lokasi Pembangunan *Dive Center*

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

V. Tambat Apung (*Mooring Buoy*)

Tambat Apung adalah 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.

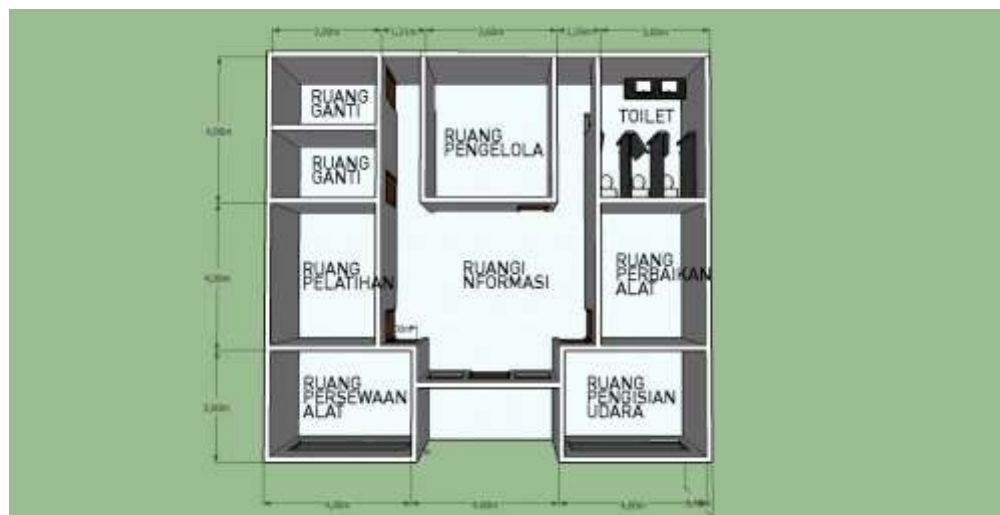
Tambat apung diadakan dan ditempatkan di titik selam (*dive spot*) yang ada di destinasi wisata selam. Pengaturan penggunaan tambat apung dilakukan oleh Dinas Pariwisata bekerjasama dengan usaha selam yang beroperasi di wilayah kerjanya.



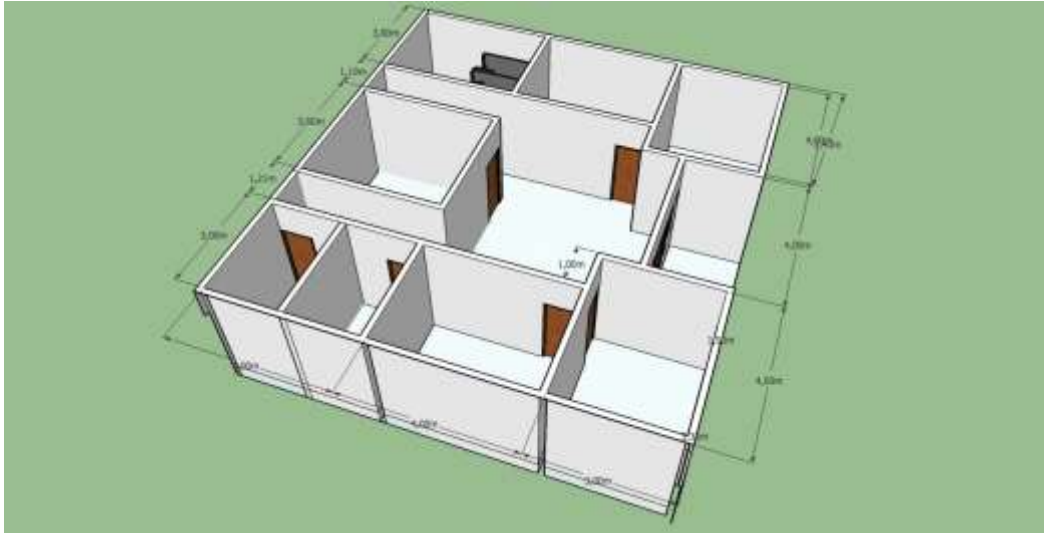
Gambar: Ilustrasi *Mooring Buoy* di Kawasan Taman Nasional Komodo

## VI. Panduan Perancangan *Dive Center* dan Perlengkapannya

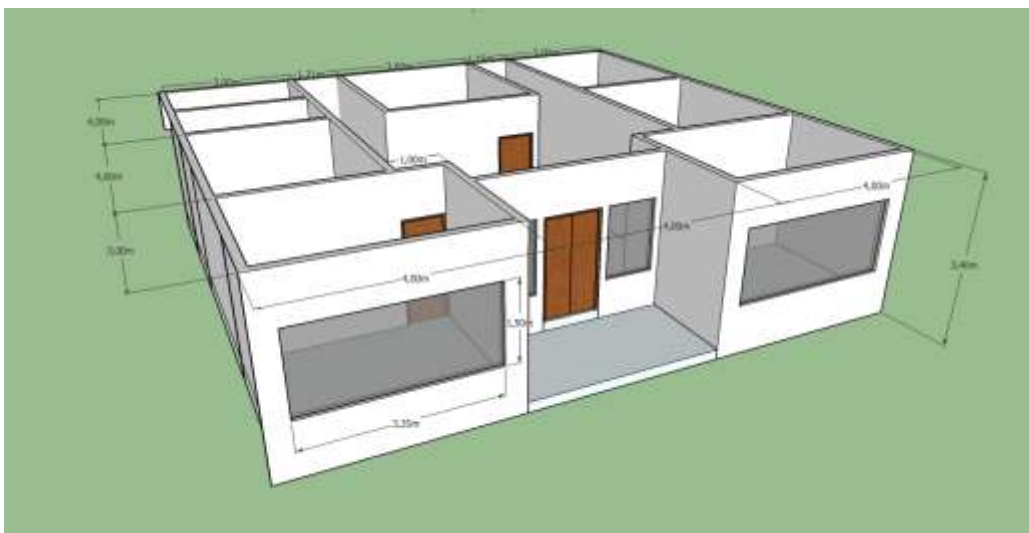
Berikut ini adalah panduan visual perancangan *Dive Center* dan Perlengkapannya:



Visual Perancangan *Dive Center* dan Perlengkapannya (1)



Visual Perancangan Dive Center Dan Perlengkapannya (2)



Visual Perancangan Dive Center Dan Perlengkapannya (3)

## VII. Standar Biaya Pembangunan *Dive Center*

Berikut ini adalah panduan pembiayaan Pembangunan *Dive Center*:

NO	NAMA	TIDAK SEDERHANA	SEDERHANA	SATUAN
1	<i>Dive Center</i>	7.235.778	6.273.597	m <sup>2</sup>

- Biaya pembangunan *dive center* per unit (12m x 11m = 132m<sup>2</sup>) sebesar:  
Rp 955,122,774.90

## R. PEMBANGUNAN *SURFING CENTER* DAN PERALATANNYA

### I. Latar belakang

*Surfing* atau yang biasa disebut dengan selancar air merupakan salah satu olahraga yang memacu adrenalin, dimana olahraga selancar ini dilakukan dengan cara bermanuver di atas ombak dengan menggunakan sebuah papan khusus atau *surfboard*. Olahraga *surfing* saat ini sudah berkembang menjadi aktivitas wisata air yang banyak diminati wisatawan baik nusantara maupun mancanegara. Beberapa destinasi wisata selancar air sudah dikenal di dunia seperti Kepulauan Mentawai, Pantai Grajagan, Kepulauan Rote, Bali dan lain-lain. Guna meningkatkan kualitas destinasi wisata bahari Indonesia untuk memenuhi kebutuhan wisatawan yang melakukan aktivitas wisata selancar air perlu dipersiapkan fasilitas yang memadai. Fasilitas yang dibutuhkan untuk menunjang aktivitas wisata selancar air salah satunya adalah penyediaan *Surfing Center* serta peralatan pendukung lainnya.

### II. Definisi

*Surfing Center* adalah pusat aktivitas wisata selancar air yang terletak disekitar area selancar (tepatnya di pantai) yang setidaknya dilengkapi/memiliki tempat/bangunan untuk pelayanan wisatawan dan penanganan keselamatan.

### III. Fungsi *Surfing Center*

*Surfing Center* berfungsi sebagai pusat pelayanan informasi, pelayanan wisatawan, penyediaan *surfing equipment*, penanganan keselamatan wisatawan dan pelatihan.

#### a. Pelayanan Informasi

Memberikan informasi yang dibutuhkan oleh wisatawan mengenai situasi dan kondisi destinasi wisata setempat, amenities, transportasi, aspek teknis yang terkait dengan wisata selancar air (karakter ombak dan arus), dan lain-lain.

#### b. Pelayanan Wisatawan

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.

1. Tempat bilas dan kamar ganti

Tempat bilas harus bersih, rapih dan tidak berbau. Kamar kecil harus memiliki perlengkapan yang biasa dibutuhkan seperti (tisu, sabun, handuk, dll). Kamar ganti harus memiliki rak, bangku, kursi, untuk menjaga kenyamanan pengunjung.

2. Ruang penyewaan peralatan/papan selancar

Tempat yang bersih dan terorganisir dengan baik, produk yang modern (keluaran terbaru) mencerminkan produk – produk yang dijual yang ada di *Surfing Center* tersebut sering dibeli oleh para pengunjung. Keadaan barang yang bersih dan tidak cacat. Seluruh barang yang ada dikelola dengan baik, dibersihkan secara teratur, dan peralatan dirawat secara berkala dan tercatat.

3. Ruang Istirahat

Ruangan harus bersih dan terorganisir. Ruangan bersih dari kotoran dan di fasilitasi dengan alat-alat permainan. Dengan konsep ruangan terbuka sehingga tercipta ruangan yang tidak pengap.



Gambar: Ilustrasi Ruang Istirahat Pusat Selancar

c. Penyediaan *Surfing Equipment*

Menyediakan peralatan yang dibutuhkan oleh wisatawan selancar air antara lain; *surfing wetsuits*, *leash* atau tali kaki, *wax*, *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/*Board*

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 bereksperimen setiap sesi latihan untuk mendapatkan hasil dan kenyamanan berselancar.



Gambar: Ilustrasi *Fins*

6. Peralatan Penanganan Keselamatan

Untuk penanganan kecelakaan di lokasi *surfing*.



Gambar: Ilustrasi Peralatan Penanganan Keselamatan

#### IV. Kriteria *Surfing Center*

##### a. 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*)

##### b. 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*.

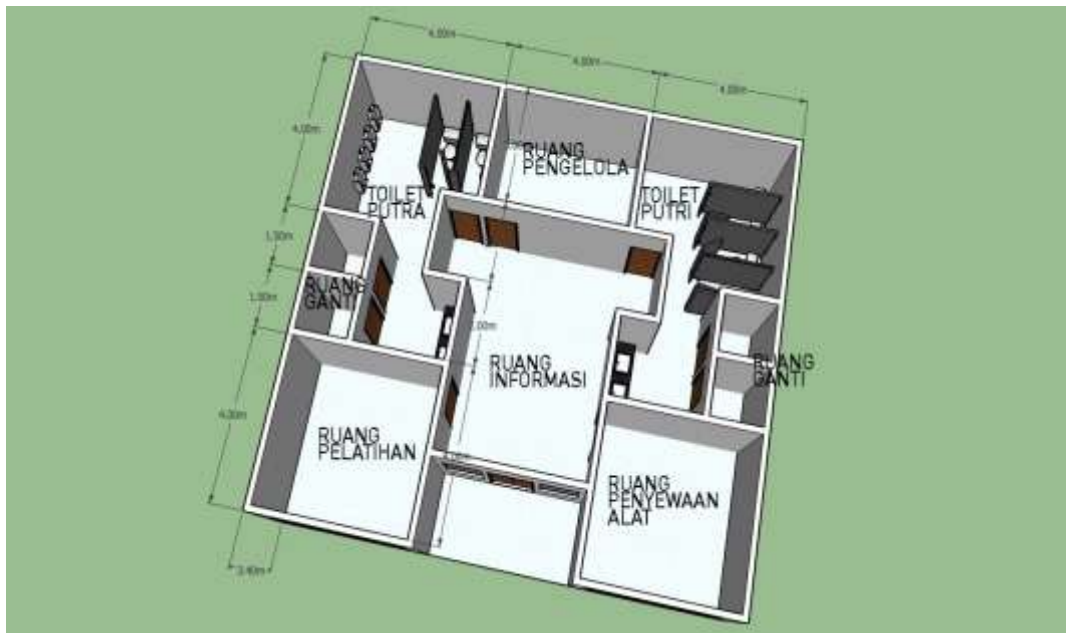
#### V. Kriteria Penempatan Lokasi Pembangunan *Surfing Center*

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.



VI. Panduan Perancangan *Surfing Center*

Berikut ini adalah panduan visual perancangan *Surfing Center*:



Visual Perancangan *Surfing Center* (1)



Visual Perancangan *Surfing Center* (2)

VI. 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

## S. PEMBANGUNAN TALUD

### I. Konsep Dasar

Daerah pantai atau pesisir merupakan kawasan yang paling produktif, selain memiliki keanekaragaman hayati, pantai juga menyediakan ruang dengan untuk kegiatan transportasi, industri, pariwisata dan pemukiman. Hal-hal tersebut tentunya akan menjadi masalah apabila pemanfaatan daerah pantai tidak disesuaikan dengan kondisi pantai, sehingga pada akhirnya menyebabkan kerusakan/perubahan kualitas lingkungan fisik dan biofisik.

Kerusakan daerah pantai yang sering terjadi adalah erosi pantai. Erosi pantai dapat disebabkan oleh 2 (dua) hal, yaitu penyebab buatan (tindakan manusia) seperti penambangan pasir laut, perusakan pelindung alam (*mangrove*) dan transportasi pantai dan penyebab alami yang terjadi karena gelombang badai, naiknya permukaan laut dan perubahan suplai sedimen. Identifikasi penyebab kerusakan daerah pantai secara dini sangat diperlukan agar dapat memberikan alternatif solusi penanganan dan perlindungan sesuai dengan kondisi pantai.

Perlindungan dan penanganan pantai bertujuan terutama untuk melindungi dan mengamankan, antara lain: masyarakat yang tinggal di sepanjang pantai, fasilitas umum yang berada di sepanjang pantai, dataran pantai dan terhadap pencemaran lingkungan.

### II. Prosedur Penentuan Bangunan Pelindung untuk Daerah Pantai

Untuk dapat menentukan bangunan pelindung pantai, maka perlu memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- a. Besarnya angin yang bertiup dan arah datangnya angin ke pantai;
- b. Keadaan gelombang (tinggi gelombang, arah gelombang, periode gelombang);
- c. Pemanfaatan pantai: pemukiman, kota, pelabuhan, tempat wisata, perkebunan/pertanian/perikanan, jalan raya/fasilitas umum, industri/ sumber energi, cagar alam;
- d. Arus yang terjadi apakah sejajar pantai atau tegak lurus pantai;
- e. Pasang surut air laut untuk menentukan tinggi konstruksi;

- f. Laju kerusakan pantai pada daerah tertentu dengan persyaratan: amat sangat berat  $> 10$  m (sepuluh meter)/ tahun sangat berat 5 – 10 m (lima sampai sepuluh meter) /tahun berat 2 – 5 m (dua sampai lima meter) /tahun sedang 2 – 5 m (dua sampai lima meter) /tahun ringan  $< 0,5$  m (nol koma lima meter) /tahun
- g. Kontur tanah dasar perairan: datar, landai dan terjal;
- h. Sosial budaya masyarakat sekitarnya; dan
- i. Kekuatan tanah disekitar lokasi rencana proyek.

Secara umum bangunan pelindung pantai dapat diklasifikasikan dalam tiga kelompok, yaitu:

- a. Konstruksi yang dibangun di lepas pantai dan kira-kira sejajar dengan garis pantai;
- b. Konstruksi yang dibangun kira-kira tegak lurus pantai dan berhubungan dengan pantai; dan
- c. Konstruksi yang dibangun di pantai dan sejajar dengan garis pantai.

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:

a. 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.

b. 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.

c. 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).

d. Talud dari tumpukan batu pecah

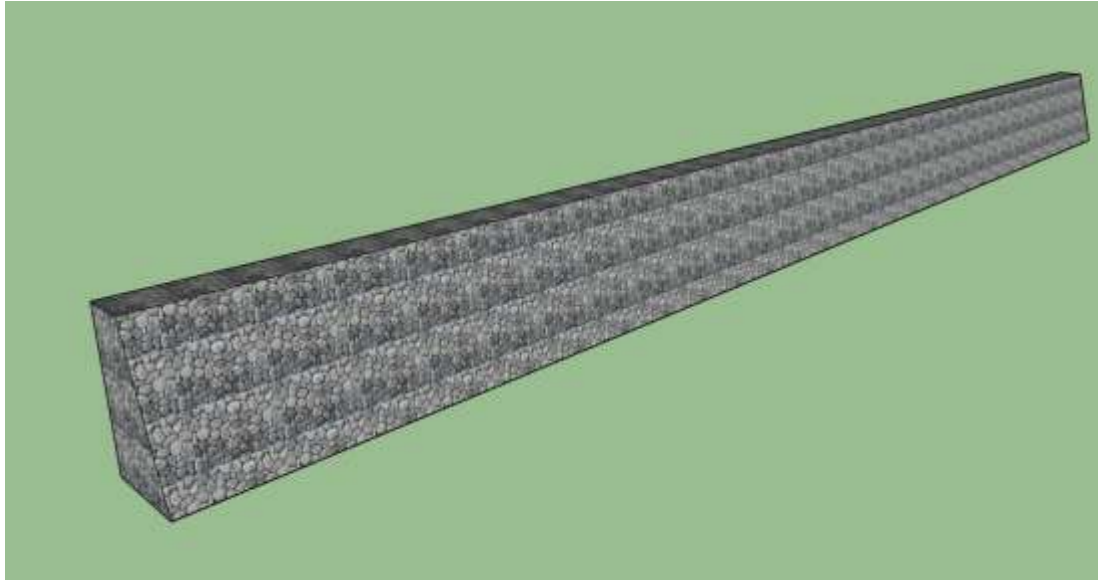
Bangunan ini biasanya dibuat dalam beberapa lapis. Lapis terluar merupakan lapis pelindung yang terbuat dari batu dengan ukuran besar yang direncanakan mampu menahan serangan gelombang. Bangunan ini merupakan konstruksi fleksibel yang dapat mengikuti penurunan atau konsolidasi tanah datar.

e. Talud dari tumpukan pipa beton

Bangunan pelindung pantai dari susunan beton telah banyak digunakan di Indonesia. 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.

### III. Panduan Pembangunan Talud

Berikut ini adalah panduan visual pembangunan talud:



Visual Pembangunan Talud

### IV. 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,-

### T. PENGADAAN PERAHU BERLANTAI KACA (*GLASS BOTTOM BOAT*)

#### I. Definisi Perahu Berlantai Kaca (*Glass Bottom Boat*)

- a. *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. Dalam pembuatan kapal berlantai kaca ini terdapat beberapa kondisi yang harus diperhatikan agar benar benar aman. Pertama adalah ukuran dimensi jendela kacanya. 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. Yang lain yang cukup penting adalah adanya *safety wall* atau tembok yang mengelilingi area kaca *glass bottom* sebagai antisipasi bila terjadi kebocoran pada kaca bawah. Setelah selesai pembuatan kapal hal selanjutnya yang penting adalah 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.

- b. Perahu kaca bawah digunakan hampir secara eksklusif untuk tur, karena biasanya dirancang untuk memungkinkan jumlah wisatawan maksimum melihat bagian bawah kaca dan tidak sesuai untuk kegunaan lain. Perahu kaca bawah digunakan di hampir setiap tempat tujuan wisata tepi laut.



Panduan Visual *Glass Bottom Boat*

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

II. DAK FISIK PENUGASAN

Dalam upaya mendukung pembangunan fasilitas pariwisata di Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP), Kementerian Pariwisata menetapkan pedoman pelaksanaan DAK Fisik Penugasan Bidang Pariwisata secara lebih rinci yang menggambarkan mengenai standar biaya dan ilustrasi pembangunan yang menjadi landasan dalam pelaksanaan kegiatan DAK Fisik Penugasan Bidang Pariwisata.

DAK Fisik Penugasan Bidang Pariwisata terdiri dari menu kegiatan Pembangunan Kawasan Dermaga Wisata, Pembangunan Rest Area, Pembangunan Track Wisata Alam dan Pembangunan Fasilitas Pendukung Kawasan; dan Pondok/Rumah Wisata, dengan rincian kegiatan sebagai berikut:

A. PEMBANGUNAN KAWASAN DERMAGA WISATA

Standar Biaya Pembangunan Kawasan Dermaga Wisata (Sederhana)

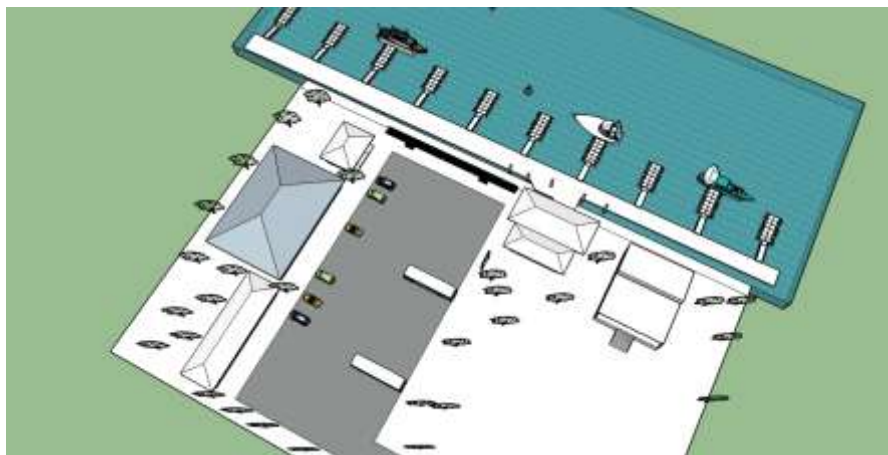
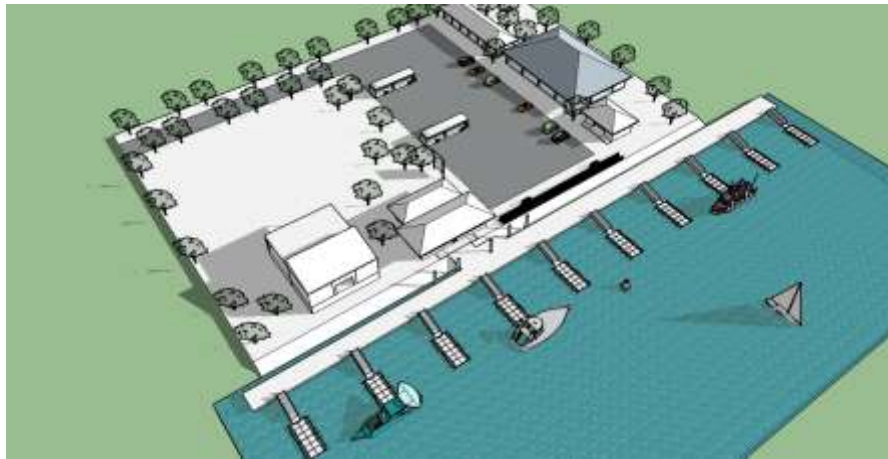
RENCANA ANGGARAN BIAYA					
PEMBANGUNAN KAWASAN DERMAGA WISATA					
<i>sesuai ilustrasi</i>					
<b>SEDERHANA</b>					
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	Titik Labuh / Singgah Kapal Yacht <i>(Reef House, Dermaga, 10 Floating Bridge, 10 Ponton)</i>	1,000	unit	Rp 2.899.405.997,00	Rp 2.899.405.997,00
2	Boardwalk	35,000	m <sup>1</sup>	Rp 909.315,00	Rp 31.826.025,00
3	Sumber Air Bersih	500,000	m <sup>1</sup>	Rp 450.000,00	Rp 225.000.000,00
4	Toilet	1,000	unit	Rp 457.017.021,00	Rp 457.017.021,00
5	Papan Pusat Informasi Wisata	1,000	bh	Rp 1.257.300,00	Rp 1.257.300,00
6	Tempat Parkir	2040,000	m <sup>2</sup>	Rp 516.355,00	Rp 1.053.364.200,00
7	Jalan Internal	1600,000	m <sup>2</sup>	Rp 224.054,00	Rp 358.486.400,00
8	Kios Kuliner	1,000	unit	Rp 944.240.304,54	Rp 944.240.304,54
9	Kios Cenderamata	1,000	unit	Rp 564.607.355,98	Rp 564.607.355,98
10	Panggung Pertunjukan	1,000	unit	Rp 424.966.520,00	Rp 424.966.520,00
11	Plaza Rumput	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 150.333,33	Rp 150.333.333,33
					Rp 7.110.504.456,85
PPN 10%					Rp 711.050.445,69
<b>TOTAL BIAYA</b>					<b>Rp 7.821.554.902,54</b>



Standar Biaya Pembangunan Kawasan Dermaga Wisata (Tidak Sederhana)

RENCANA ANGGARAN BIAYA					
PEMBANGUNAN KAWASAN DERMAGA WISATA					
<i>sesuai ilustrasi</i>					
<b>TIDAK SEDERHANA</b>					
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	Titik Labuh / Singgah Kapal Yacht <i>(Reef House, Dermaga, 10 Floating Bridge, 10 Ponton)</i>	1,000	unit	Rp 3.071.908.121,00	Rp 3.071.908.121,00
2	Boardwalk	35,000	m <sup>1</sup>	Rp 1.639.823,00	Rp 57.393.805,00
3	Sumber Air Bersih	500,000	m <sup>1</sup>	Rp 450.000,00	Rp 225.000.000,00
4	Toilet	1,000	unit	Rp 598.162.844,00	Rp 598.162.844,00
5	Papan Pusat Informasi Wisata	1,000	bh	Rp 2.963.400,00	Rp 2.963.400,00
6	Tempat Parkir	2040,000	m <sup>2</sup>	Rp 705.040,00	Rp 1.438.281.600,00
7	Jalan Internal	1600,000	m <sup>2</sup>	Rp 386.123,00	Rp 617.796.800,00
8	Kios Kuliner	1,000	unit	Rp 976.992.500,94	Rp 976.992.500,94
9	Kios Cenderamata	1,000	unit	Rp 633.930.661,02	Rp 633.930.661,02
10	Panggung Pertunjukan	1,000	unit	Rp 676.486.404,00	Rp 676.486.404,00
11	Plaza Konblok	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 260.333,33	Rp 260.333.333,33
					<b>Rp 8.559.249.469,29</b>
PPN 10%					<b>Rp 855.924.946,93</b>
<b>TOTAL BIAYA</b>					<b>Rp 9.415.174.416,22</b>





Ilustrasi Pembangunan Kawasan Dermaga Wisata

B. PEMBANGUNAN REST AREA

Standar Biaya Pembangunan *Rest Area* (Sederhana):

RENCANA ANGGARAN BIAYA					
PEMBANGUNAN REST AREA					
<i>sesuai ilustrasi</i>					
<b>SEDERHANA</b>					
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	Sumber Air Bersih	500,000	m <sup>1</sup>	Rp 450.000,00	Rp 225.000.000,00
2	Toilet	1,000	unit	Rp 457.017.021,00	Rp 457.017.021,00
3	Tempat Parkir	2040,000	m <sup>2</sup>	Rp 516.355,00	Rp 1.053.364.200,00
4	Alat Komunikasi Darurat	1,000	ls	Rp -	Rp -
5	Tempat Ibadah	1,000	unit	Rp 763.107.750,00	Rp 763.107.750,00
6	Jalan Internal	210,000	m <sup>2</sup>	Rp 224.054,00	Rp 47.051.340,00
7	Kios Kuliner	1,000	unit	Rp 944.240.304,54	Rp 944.240.304,54
8	Kios Cenderamata	1,000	unit	Rp 564.607.355,98	Rp 564.607.355,98
9	Panggung Pertunjukan	1,000	unit	Rp 424.966.520,00	Rp 424.966.520,00
10	Plaza Rumput	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 150.333,33	Rp 150.333.333,33
11	Penataan Lanskap	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 85.250,00	Rp 85.250.000,00
					Rp 4.714.937.824,85
PPN 10%					Rp 471.493.782,49
<b>TOTAL BIAYA</b>					<b>Rp 5.186.431.607,34</b>

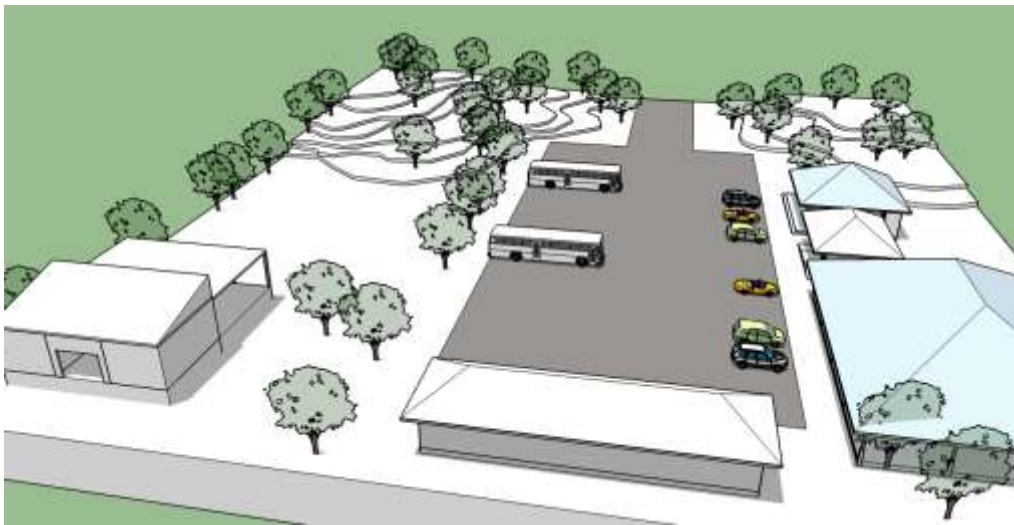
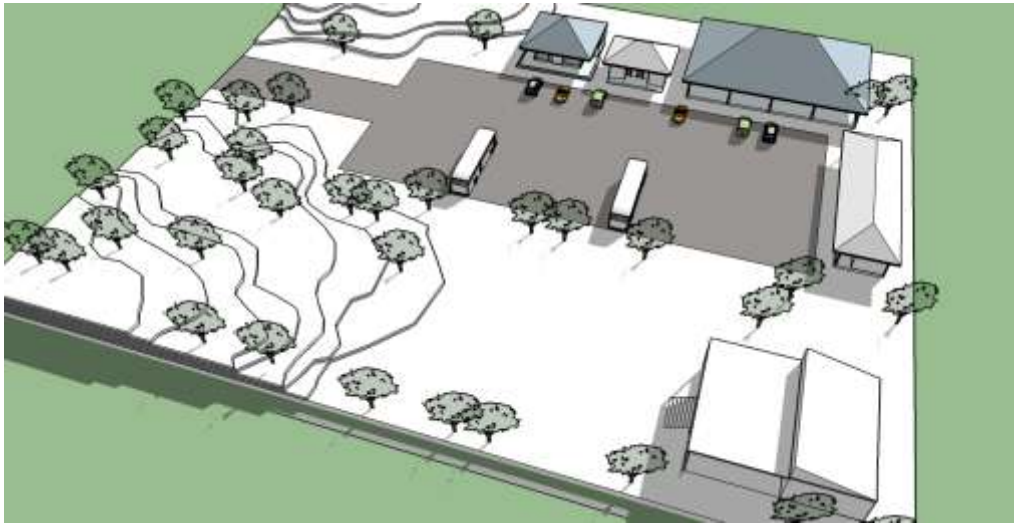
Standar Biaya Pembangunan *Rest Area* (Tidak Sederhana):

RENCANA ANGGARAN BIAYA					
PEMBANGUNAN REST AREA					
<i>sesuai ilustrasi</i>					
<b>TIDAK SEDERHANA</b>					
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	Sumber Air Bersih	500,000	m <sup>1</sup>	Rp 450.000,00	Rp 225.000.000,00
2	Toilet	1,000	unit	Rp 598.162.844,00	Rp 598.162.844,00
3	Tempat Parkir	2040,000	m <sup>2</sup>	Rp 705.040,00	Rp 1.438.281.600,00
4	Alat Komunikasi Darurat	1,000	ls	Rp -	Rp -
5	Tempat Ibadah	1,000	unit	Rp 862.454.786,00	Rp 862.454.786,00
6	Jalan Internal	210,000	m <sup>2</sup>	Rp 386.123,00	Rp 81.085.830,00
7	Kios Kuliner	1,000	unit	Rp 976.992.500,94	Rp 976.992.500,94
8	Kios Cenderamata	1,000	unit	Rp 633.930.661,02	Rp 633.930.661,02
9	Panggung Pertunjukan	1,000	unit	Rp 676.486.404,00	Rp 676.486.404,00
10	Plaza Konblok	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 260.333,33	Rp 260.333.333,33
11	Penataan Lansekap	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 272.800,00	Rp 272.800.000,00
					Rp 6.025.527.959,29
	PPN 10%				Rp 602.552.795,93
	<b>TOTAL BIAYA</b>				<b>Rp 6.628.080.755,22</b>





Ilustrasi Pembangunan Rest Area (1)



Ilustrasi Pembangunan Rest Area (2)

C. PEMBANGUNAN TRACK WISATA ALAM

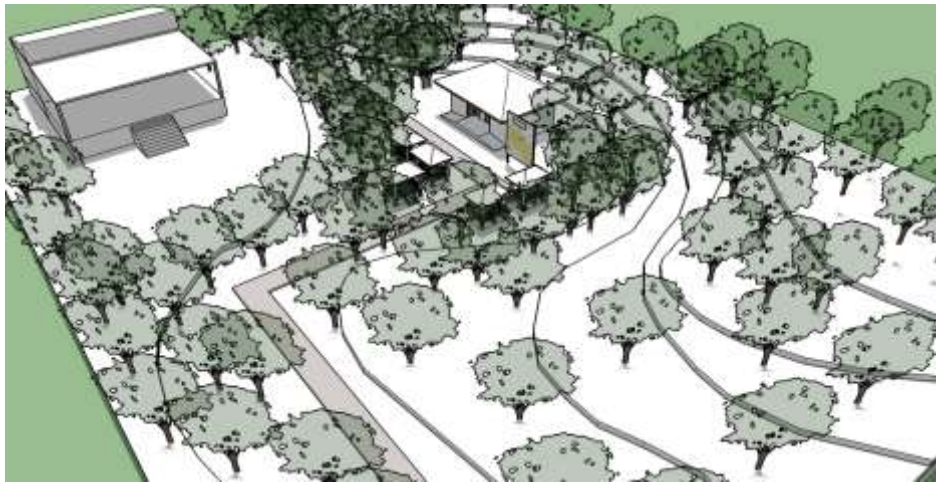
Standar Biaya Pembangunan *Track* Wisata Alam (Sederhana):

RENCANA ANGGARAN BIAYA					
PEMBANGUNAN TRACK WISATA ALAM					
<i>sesuai ilustrasi</i>					
SEDERHANA					
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	Jalan Setapak / Jalan Sepeda	112,000	m <sup>1</sup>	Rp 197.925,00	Rp 22.167.600,00
2	Papan Petunjuk	1,000	bh	Rp 1.257.300,00	Rp 1.257.300,00
3	Toilet	1,000	unit	Rp 457.017.021,00	Rp 457.017.021,00
4	Hiker's Shelter / Hut / Gazebo	5,000	unit	Rp 25.324.502,00	Rp 126.622.510,00
5	Sumber Air Bersih	500,000	m <sup>1</sup>	Rp 450.000,00	Rp 225.000.000,00
6	Panggung Pertunjukan	1,000	unit	Rp 424.966.520,00	Rp 424.966.520,00
7	Plaza Rumput	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 150.333,33	Rp 150.333.333,33
					Rp 1.407.364.284,33
PPN 10%					Rp 140.736.428,43
<b>TOTAL BIAYA</b>					<b>Rp 1.548.100.712,77</b>

Standar Biaya Pembangunan Track Wisata Alam (Tidak Sederhana):

RENCANA ANGGARAN BIAYA					
PEMBANGUNAN TRACK WISATA ALAM					
<i>sesuai ilustrasi</i>					
<b>TIDAK SEDERHANA</b>					
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	Jalan Setapak / Jalan Sepeda	112,000	m <sup>1</sup>	Rp 554.662,00	Rp 62.122.144,00
2	Papan Petunjuk	1,000	bh	Rp 2.963.400,00	Rp 2.963.400,00
3	Toilet	1,000	unit	Rp 598.162.844,00	Rp 598.162.844,00
4	Hiker's Shelter / Hut / Gazebo	5,000	unit	Rp 35.919.579,00	Rp 179.597.895,00
5	Sumber Air Bersih	500,000	m <sup>1</sup>	Rp 450.000,00	Rp 225.000.000,00
6	Panggung Pertunjukan	1,000	unit	Rp 676.486.404,00	Rp 676.486.404,00
7	Plaza Konblok	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 260.333,33	Rp 260.333.333,33
					Rp 2.004.666.020,33
PPN 10%					Rp 200.466.602,03
<b>TOTAL BIAYA</b>					<b>Rp 2.205.132.622,37</b>





*Ilustrasi Pembangunan Track Wisata Alam*



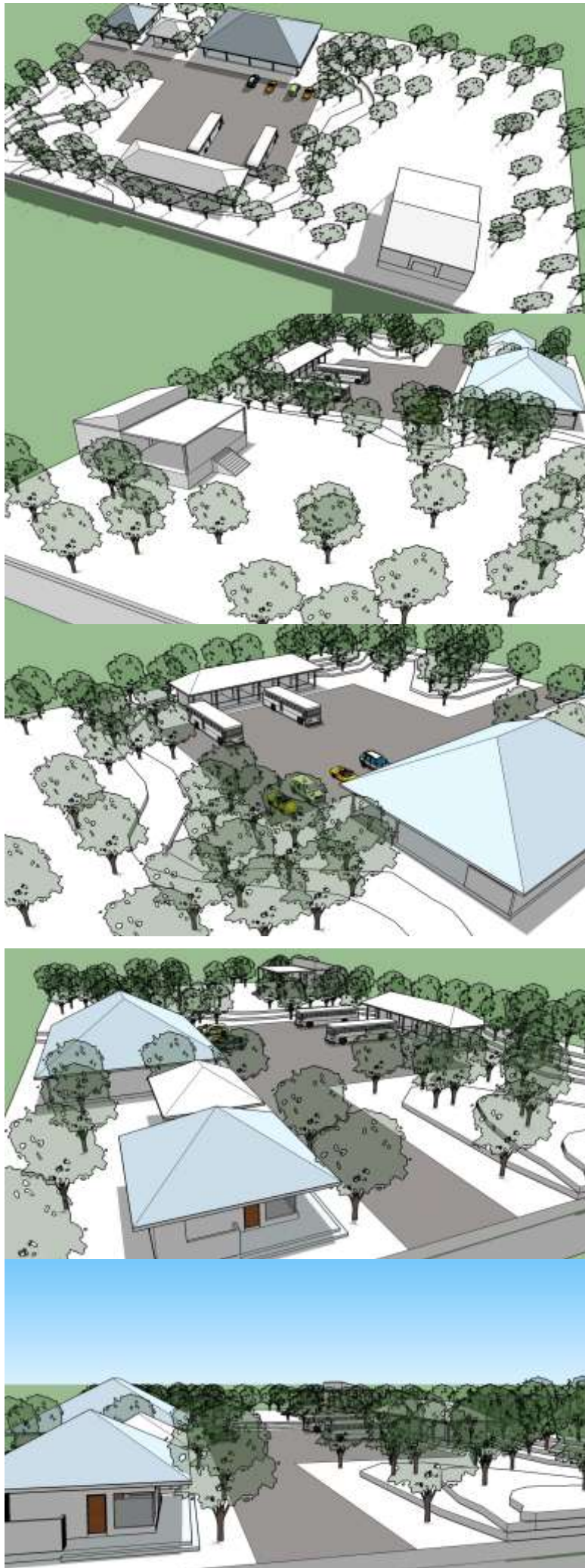
D. PEMBANGUNAN FASILITAS PENDUKUNG KAWASAN PONDOK/RUMAH WISATA

Standar Biaya Pembangunan Kawasan Pondok/Rumah Wisata Alam (Sederhana):

RENCANA ANGGARAN BIAYA					
PEMBANGUNAN FASILITAS PENDUKUNG KAWASAN PONDOK / RUMAH WISATA					
<i>sesuai ilustrasi</i>					
<b>SEDERHANA</b>					
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	Toilet	1,000	unit	Rp 457.017.021,00	Rp 457.017.021,00
2	Sumber Air Bersih	500,000	m <sup>1</sup>	Rp 450.000,00	Rp 225.000.000,00
3	Tempat Ibadah	1,000	unit	Rp 763.107.750,17	Rp 763.107.750,17
4	Tempat Parkir	2040,000	m <sup>2</sup>	Rp 516.355,00	Rp 1.053.364.200,00
5	Jalan Internal	1600,000	m <sup>2</sup>	Rp 224.054,00	Rp 358.486.400,00
6	Kios Kuliner	1,000	unit	Rp 944.240.304,54	Rp 944.240.304,54
7	Kios Cenderamata	1,000	unit	Rp 564.607.355,98	Rp 564.607.355,98
8	Panggung Pertunjukan	1,000	unit	Rp 424.966.520,00	Rp 424.966.520,00
9	Plaza Rumput	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 150.333,33	Rp 150.333.333,33
10	Penataan Lansekap	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 85.250,00	Rp 85.250.000,00
					Rp 5.026.372.885,02
PPN 10%					Rp 502.637.288,50
<b>TOTAL BIAYA</b>					<b>Rp 5.529.010.173,53</b>

Standar Biaya Pembangunan Kawasan Pondok/Rumah Wisata Alam  
(Tidak Sederhana):

RENCANA ANGGARAN BIAYA					
PEMBANGUNAN FASILITAS PENDUKUNG KAWASAN PONDOK / RUMAH WISATA					
<i>sesuai ilustrasi</i>					
<b>TIDAK SEDERHANA</b>					
NO.	ITEM PEKERJAAN	VOL	SAT	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	Toilet	1,000	unit	Rp 598.162.844,00	Rp 598.162.844,00
2	Sumber Air Bersih	500,000	m <sup>1</sup>	Rp 450.000,00	Rp 225.000.000,00
3	Tempat Ibadah	1,000	unit	Rp 862.454.786,75	Rp 862.454.786,75
4	Tempat Parkir	2040,000	m <sup>2</sup>	Rp 705.040,00	Rp 1.438.281.600,00
5	Jalan Internal	1600,000	m <sup>2</sup>	Rp 386.123,00	Rp 617.796.800,00
6	Kios Kuliner	1,000	unit	Rp 976.992.500,94	Rp 976.992.500,94
7	Kios Cenderamata	1,000	unit	Rp 633.930.661,02	Rp 633.930.661,02
8	Panggung Pertunjukan	1,000	unit	Rp 676.486.404,00	Rp 676.486.404,00
9	Plaza Konblok	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 260.333,33	Rp 260.333.333,33
10	Penataan lansekap	1000,000	m <sup>2</sup>	Rp 272.800,00	Rp 272.800.000,00
					Rp 6.562.238.930,04
PPN 10%					Rp 656.223.893,00
<b>TOTAL BIAYA</b>					<b>Rp 7.218.462.823,05</b>



*Ilustrasi Pembangunan Kawasan Pondok/Rumah Wisata Alam*

E. STANDAR BIAYA PENATAAN LANSEKAP

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



## BAB VI

### 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 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 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.

Jenis laporan dari kegiatan pemantauan teknis pelaksanaan DAK Fisik Bidang Pariwisata terdiri dari:

1. Laporan Triwulan

Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2005 tentang Dana Perimbangan, Kepala Daerah penerima DAK wajib menyampaikan laporan triwulan kepada Kementerian Teknis. Laporan ini merupakan laporan yang harus dipersiapkan oleh Kepala OPD Provinsi dan Kabupaten/Kota selaku penerima DAK Fisik Bidang Pariwisata sebagai penanggung jawab anggaran yang memuat pelaksanaan kegiatan dan penggunaan DAK Fisik Bidang Pariwisata.

Laporan Triwulan Pertanggungjawaban penggunaan DAK Fisik Bidang Pariwisata disampaikan kepada:

- a. Gubernur;
- b. Menteri Keuangan cq. Direktur Jenderal Perimbangan Keuangan dan Direktur Jenderal Perbendaharaan;
- c. Menteri Pariwisata cq. Sekretaris Kementerian Pariwisata; dan
- d. Menteri Dalam Negeri;

paling lambat 10 (sepuluh) hari setelah triwulan yang bersangkutan berakhir, yang disusun sesuai dengan format laporan berdasarkan Lampiran III Peraturan Presiden Nomor 141 Tahun 2018 tentang Petunjuk Teknis Dana Alokasi Khusus Fisik Tahun Anggaran 2019.

2. Laporan Akhir

Laporan ini merupakan laporan pelaksanaan pembangunan fasilitas pariwisata melalui DAK Fisik Bidang Pariwisata selama 1 (satu) tahun, yang disampaikan OPD Provinsi dan OPD Kabupaten/Kota penerima DAK Fisik Bidang Pariwisata kepada Gubernur/Bupati/Walikota dengan tembusan disampaikan kepada Menteri Pariwisata, paling lambat tanggal 31 Januari tahun berikutnya.

BAB VII

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	

<b>NO</b>	<b>DATA TEKNIS</b>	<b>VOLUME</b>	<b>SATUAN</b>	<b>KETERANGAN</b>
7	Sertifikat Lahan/Surat Perjanjian Pelepasan Tanah/ 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 VIII  
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  
REPUBLIK INDONESIA,

Ttd

ARIEF YAHYA

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEMENTERIAN PARIWISATA RI  
Kepala Biro Umum, Kepegawaian, Hukum dan Organisasi,



CECAP RUKENDI  
NIP. 19781010 200312 1 001