

**R2 KRITERIA PERENCANAAN JALAN
PARIWISATA**



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN JALAN DAN JEMBATAN**

Jln. A.H. Nasution No. 264 Kotak Pos 2 Ujungberung Telp. (022) 7802251 Fax. 7802726 Bandung. 40294 e-mail : pusjatan@pusjatan.pu.go.id



ck

625.712.4 (047.31)

UNT

8

Sub: open areas

R2 KRITERIA PERENCANAAN JALAN PARIWISATA

0000021788

	PERPUSTAKAAN	
	PUSLITBANG JALAN & JEMBATAN	
	Jl. A. H. NASUTION NO. 264 BANDUNG	
	No. IND. :	2017113401
UDC :	625.712.4 (047.31)	
EX :		



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN JALAN DAN JEMBATAN

Jl. A. H. Nasution No. 264 P.O. BOX 2 Bandung 40294 Indonesia Telp (022) 7802251 Fax (022) 7802726 email: pusjatan@pusjatan.pu.go.id

**LAPORAN AKHIR
TAHUN 2015**

NOMOR PAKET KERJA:

0	2	9	0	1	5	1	0	7	A
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

JUDUL PAKET KERJA:

R2 KRITERIA PERENCANAAN JALAN PARIWISATA

TIM PELAKSANA

Ketua Paket Kerja

: Untung Cahyadi

Anggota

1. Gede Budi Suprayoga, ST.MT
2. Wira Putranto, ST. MT
3. Prabowo, ST.M.SIP
4. Anjang Nugroho, ST
5. Hendra Hendrawan, ST. MT
6. Nicholas, ST. MT
7. Vid Dinata, SE
8. Puzy Prawira, ST
9. Edi Kurniadi
10. M. Daud

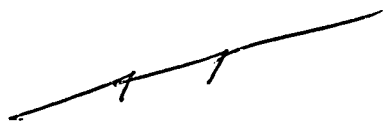
**Menyetujui,
Pejabat Pembuat Komitmen**


Setyo Hardono, ST., MT
NIP. 196909011997031001

**Memeriksa,
Kepala Balai Teknik Lalulintas
dan Lingkungan Jalan**


Drs. Muhammad Idris, MT
NIP. 196109241994021001

**Disusun Oleh,
Ketua Paket Kerja**


Untung Cahyadi, S.ST.,MT
NIP. 197506012009111003

**Mengesahkan,
Kepala Pusat Litbang Jalan dan Jembatan**


Ir. Herry Vaza, M.Eng.Sc
NIP. 196202041987031002

DAFTAR ISI

BAB 1	PENDAHULUAN	1
1.1	Latar Belakang.....	1
1.2	Perumusan Masalah	3
1.3	Tujuan.....	4
1.4	Sasaran	4
1.5	Luaran (<i>Output</i>).....	4
1.6	Lingkup Kegiatan	4
BAB 2	KAJIAN PUSTAKA	1
2.1	Pariwisata	1
2.1.1	Definisi.....	1
2.1.2	Jenis Pariwisata	4
2.1.3	Kepariwisata dan Pembangunan Kepariwisata.....	5
2.1.4	Daya tarik wisata.....	7
2.1.5	Prinsip Jalan Pariwisata	9
2.2	Infrastruktur Jalan	9
2.2.1	Definisi dan bagian jalan.....	9
2.2.2	Klasifikasi Jalan	10
2.2.3	Kecepatan Rencana.....	11
2.2.4	Karakteristik Geometrik.....	12
2.2.5	Perlengkapan Jalan	16
2.3	Jalan Pariwisata	16
2.3.1	Istilah dan Definisi.....	16
2.3.2	Kriteria jalan wisata	17
2.3.3	Proses perencanaan.....	25
2.3.4	Penilaian jalan wisata.....	32
2.3.5	Penetapan jalan pariwisata	34

2.3.6	Tipe rute jalan scenic	34
2.3.7	Elemen jalan scenic	36
2.3.8	Alinyemen dan kecepatan desain.....	36
2.4	Penyesuaian Desain Jalan Pariwisata.....	37
2.5	Tempat Perberhentian	39
2.5.1	Tipikal	39
2.5.2	Pengembangan Konsep Yang Relevant Untuk Indonesia	40
2.5.3	Tipikal Fasilitas Pada Tempat Pemberhentian Eksisting	43
2.5.4	Kriteria Penentuan Lokasi	43
2.5.5	Opini Pengembangan Stasisun Tepi Jalan.	44
BAB 3	METODE KEGIATAN	48
3.1	Kerangka Pikir Pedoman Jalan Pariwisata	48
3.2	Metode Penyusunan Pedoman	50
3.3	Tahapan Pelaksanaan Kegiatan	50
BAB 4	HASIL PEMBAHASAN.....	52
4.1	Pengembangan pariwisata nasional.....	52
4.2	Jalan pariwisata	55
4.2.1	Atribut jalan pariwisata	55
4.2.2	Definisi dan jenis jalan wisata	57
4.2.3	Kriteria pengusulan jalan pariwisata.....	60
4.2.4	Kriteria penetapan jalan pariwisata	62
4.2.5	Perencanaan jalan wisata	63
4.3	Kriteria desain jalan pariwisata.....	67
4.3.1	Penyesuaian elemen jalan pariwisata	70
4.3.2	Furnitur jalan.....	72
4.3.3	Lansekap	77
4.3.4	Marka dan rambu pariwisata	81
4.3.5	Rekomendasi umum dalam perencanaan jalan wisata.....	83

BAB 5 KESIMPULAN	86
DAFTAR PUSTAKA	87

DAFTAR TABEL

Tabel 1-1 Komoditas Penyumbang Devisa Ekspor Indonesia Periode 2009-2011	1
Tabel 1-2 Perkembangan Wisata Nasional 2009-2013.....	2
Tabel 2-1 Definisi Pariwisata menurut berbagai sumber.....	1
Tabel 2-2 Produk utama dan jenis wisata parawisata nasional.....	5
Tabel 2-3. Bagian Jalan (PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan)	10
Tabel 2-4 Klasifikasi Medan Jalan (Ditjen Bina Marga 1997).....	11
Tabel 2-5. Kecepatan Rencana(V_R) Sesuai Klasifikasi Jalan Luar Kota	12
Tabel 2-6 Rentang Kecepatan Rencana (AASHTO 2001).....	12
Tabel 2-7 Penentuan Lebar Jalur dan Bahu jalan.....	13
Tabel 2-8 Panjang Bagian Lurus Maksimum.....	14
Tabel 2-9 Jari-jari Minimum.....	14
Tabel 2-10 Kelandaian Maksimum.....	15
Tabel 2-11 Panjang Kritis.....	15
Tabel 2-12 Pemenuhan kriteria jalan pariwisata	21
Penilaian kondisi sumber daya sepanjang koridor jalan wisata harus dilakukan sebagai potensi pengembangan dan dapat diatasi secara cepat, beberapa sumber daya lokal yang dievaluasi dirinci Tabel 2-13.	22
Tabel 2-14 Sumber daya yang dievaluasi sepanjang koridor jalan pariwisata	22
Tabel 2-15 Sumber gangguan visual.....	32
Tabel 2-16 Ciri-ciri rute <i>scenic</i>	34
Tabel 2-17 Desain Standar Jalan Pariwisata.....	39
Tabel 2-18 Prioritas Fasilitas Pada Tempat Pemberhentian.....	43
Tabel 2-19 Rangka Fasilitas Stasiun Tepi Jalan.....	45
Tabel 4-1 Kriteria pemenuhan penetapan	62
Tabel 4-2 Kebutuhan dan faktor pengaruh perencanaan jalan pariwisata	65
Tabel 4-3 Pemahaman karakter area	66

Tabel 4-4 Zona Penyesuaian elemen infrastruktur jalan dalam kota.....	69
Tabel 4-5 Zona Penyesuaian elemen infrastruktur jalan antar kota	69
Tabel 4-6 Penyesuaian elemen jalan berdasarkan prasarana penyediaan.....	71
Tabel 4-7 Jenis furnitur jalan	73
Tabel 4-8 Rekomendasi perencanaan.....	83

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1-1 Prioritas Nasional Pembangunan Kepariwisataa.....	3
Gambar 2-1. Bagian-Bagian Jalan (PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan)	10
Gambar 2-2 Tipe Alinyemen.....	13
Gambar 2-3 Contoh kualitas scenic.....	18
Gambar 2-4 Contoh bangunan bersejarah	19
Gambar 2-5 Contoh kualitas alam berupa badan air	19
Gambar 2-6 Contoh kualitas budaya berupa ritual masyarakat Indian.....	20
Gambar 2-7 Contoh kualitas rekreasi berupa rekreasi berperahu	20
Gambar 2-8 Contoh kualitas arkeologi berupa artefak dan fosil	21
Gambar 2-9 Jalan bebas hambatan <i>scenic</i>	35
Gambar 2-10 Jalan raya <i>scenic</i>	35
Gambar 2-11 Jalan pedesaan atau antar kota <i>scenic</i>	35
Gambar 2-12 Contoh desain jalan tidak menyesuaikan dengan kondisi alam (A) dan desain jalan menyesuaikan dengan kondisi alam (B)	38
Gambar 2-13 Contoh desain jalan menyesuaikan dengan kondisi bentuk sungai	38
Gambar 2-14 Grafik Opini Stasiun Pinggir Jalan	46
Gambar 3-1 Kerangka pikir jalan pariwisata	49
Gambar 3-2 Tahapan Pelaksanaan Kegiatan.....	51
Gambar 4-1 Hirarki perencanaan pembangunan kepariwisataan dan penataan ruang....	52
Gambar 4-2 Peta sebaran kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN).....	54
Gambar 4-3 Peta sebaran destinasi pariwisata nasional (DPN)	54
Gambar 4-4 Koridor antar kawasan pariwisata dengan fungsi arteri.....	59
Gambar 4-5 Koridor antar kawasan pariwisata dengan fungsi kolektor	60
Gambar 4-6 Koridor antar kawasan pariwisata dengan fungsi lokal	60
Gambar 4-7 Pembagian ruang jalan pariwisata antar kota	68

Gambar 4-8 Pembagian ruang jalan pariwisata dalam kota.....	68
Gambar 4-9 Penyusuaian kebutuhan pariwisata terhadap persyaratan teknis jalan	70
Gambar 4-10 Penyesuaian elemen jalan terhadap klasifikasi jalan	71
Gambar 4-11 Keterbacaan bentuk lansekap pinggir jalan yang memberikan kemudahan atau pemahaman geometri jalan	77
Gambar 4-12 Penambahan <i>signage</i> untuk meningkatkan keterbacaan atau pemahaman titik referensi.....	78
Gambar 4-13 Penegasan lintasan dengan penambahan lampu penerangan dan struktur lain	79
Gambar 4-14 Desain peningkatan kejelasan lintasan yang terintegrasi dengan lingkungan sekitar	79
Gambar 4-15 Peningkatan kejelasan menggunakan lampu penerangan sebagai <i>hard edge</i>	80
Gambar 4-16 Peningkatan kejelasan menggunakan tanaman sebagai <i>soft edge</i>	80
Gambar 4-17 Peningkatan kejelasan menggunakan landmark alami (pegunungan)	81
Gambar 4-18 Marka pariwisata	82
Gambar 4-19 Rambu petunjuk tujuan pariwisata.....	83

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pariwisata merupakan sektor ekonomi penting di Indonesia. Pada tahun 2009 pariwisata menempati urutan keempat dalam penerimaan devisa setelah komoditas minyak dan gas bumi serta minyak kelapa sawit. Berdasarkan data tahun 2014, jumlah wisatawan mancanegara yang datang ke Indonesia sebesar 9,4 juta lebih atau tumbuh sebesar 7.05% dibandingkan tahun sebelumnya.

Tabel 1-1 Komoditas Penyumbang Devisa Ekspor Indonesia Periode 2009-2011

Rangking	Komoditas	Tahun		
		2009	2010	2011
		Nilai (Juta USD)		
1	Minyak dan Gas bumi	19.018,30	28.039,60	41.477,10
2	Batu Bara	13.817,15	18.499,39	27.221,80
3	Minyak Kelapa Sawit	10.367,62	13.436,97	17.261,30
4	Pariwisata	6.297,99	7.603,45	8.554,30

Sumber: *Kementrian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Indonesia (www.parekraf.go.id)*

Kekayaan alam dan budaya merupakan komponen penting dalam pariwisata di Indonesia. Alam Indonesia memiliki kombinasi iklim tropis, dengan jumlah pulau sekitar 17.508 pulaumenjadi potensi daya tarik wisata bagi wisatawan lokal dan mancanegara.

Perkembangan kegiatan pariwisata nasional dalam lima tahun terakhir memperlihatkan perkembangan berarti yang diperlihatkan oleh pertumbuhan jumlah wisatawan dan pengembangan wisata baru. Pembangunan dan perkembangan pariwisata menjadi tanggung jawab *stakeholder* pariwisata seperti pemerintah daerah, pemerintah pusat, pengusaha wisata, wisatawan dan masyarakat setempat.

Tabel 1-2 Perkembangan Wisata Nasional 2009-2013

Tahun	Wisatawan Nasional		Rata-rata Pengeluaran Per Orang (USD)		Rata-rata Lama Tinggal (Hari)
	Jumlah	Pertumbuhan	Per kunjungan	Per Hari	
2009	5.053.269	1.13	977.39	109.80	8.81
2010	6.253.606	23.40	976.65	117.59	8.20
2011	6.750.416	8.26	934.50	121.53	7.67
2012	7.453.633	10.42	926.20 ^{*)}	127.00 ^{*)}	7.67 ^{*)}
2013	7.973.440 ^{*)}	9.07	912.31	140.39	6.49

Sumber: Pusdatin Kemeparakraf

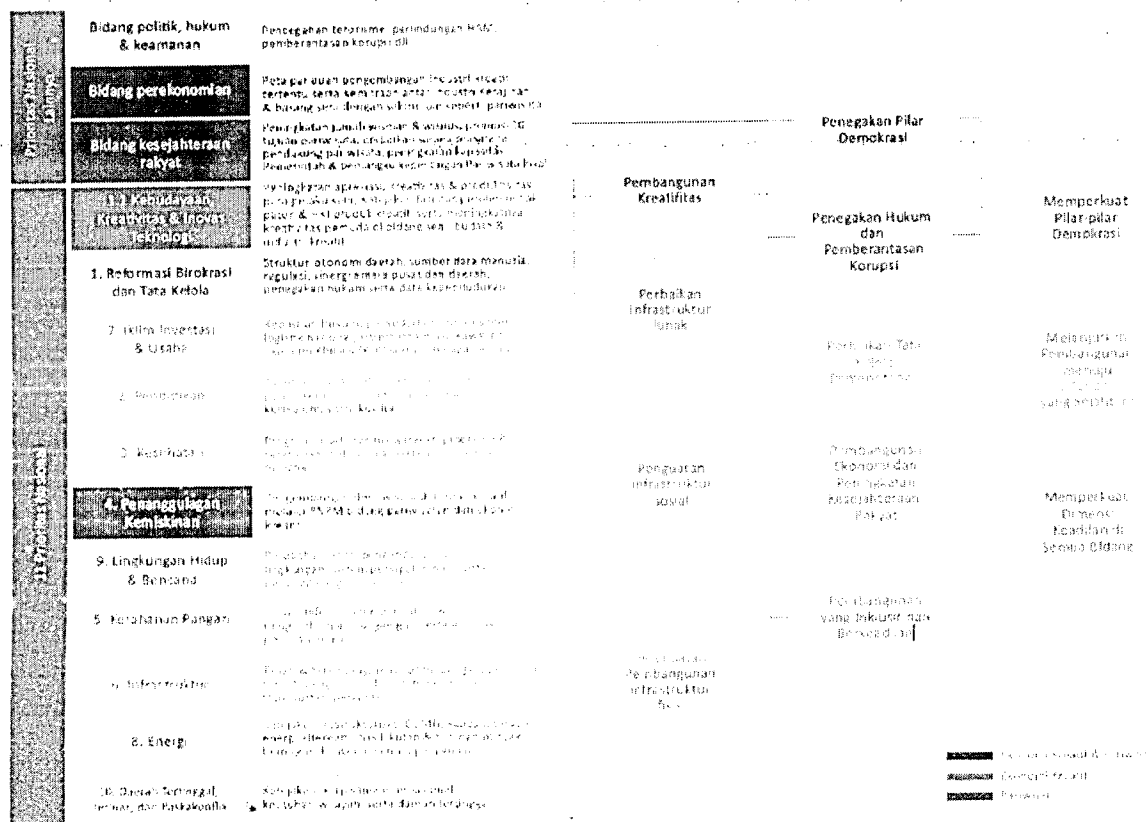
*) Data sementara melalui 19 pintu keluar utama

**) Data estimasi (dikarenakan tidak ada survei outbound pada tahun 2012)

Fasilitas transportasi merupakan penghubung dari seluruh moda perjalanan baik di jalan, penerbangan, laut dan kereta api, seluruh moda transportasi mungkin berhubungan dengan kegiatan pariwisata. Fasilitas pariwisata dapat terdiri atas taman wisata, stadium, fasilitas olah raga serta lainnya. Destinasi pariwisata akan menarik kunjungan wisatawan dan setiap daya tarik wisata akan memerlukan fasilitas transportasi khusus.

Permasalahan prasarana umum dan infrastruktur dapat menghambat pengembangan industri kepariwisataan Indonesia, misalnya minimnya moda transportasi, biaya transportasi mahal, serta jadwal transportasi yang tidak teratur. Jumlah hub transportasi di darat, air, udara masih rendah sehingga wisatawan sulit mengakses destinasi-destinasi wisata. Ketidaknyamanan wisatawan dalam berwisata dan kesulitan dalam mencapai lokasi destinasi wisata merupakan masalah akibat tidak tersedianya infrastruktur yang baik. Akibat masalah infrastruktur ini, dapat menimbulkan masalah lain, yaitu ketidaksiapan sarana dan prasarana destinasi, keamanan, kebersihan, ketertiban destinasi, keterbatasan aksesibilitas, dan hambatan konektivitas, yang membuat jumlah wisatawan yang datang ke Indonesia belum optimal.

Pembangunan pariwisata nasional dalam rencana strategis 2012–2014 Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif memprioritaskan pembangunan pariwisata sebagai prioritas nasional yang dilakukan dengan percepatan pembangunan infrastruktur fisik dimana salah satunya adalah pembangunan jalan.



Gambar 1-1Prioritas Nasional Pembangunan Kepariwisata

Untuk mendukung rencana prioritas nasional pariwisata diperlukan suatu pedoman yang terdiri atas penentuan kriteria dan ketentuan dalam penyediaan jalan pariwisata yang dapat dijadikan acuan dalam peningkatan pembangunan dan pengembangan pariwisata nasional.

1.2 Perumusan Masalah

Potensi kawasan wisata di Indonesia serta perkembangan pariwisata di Indonesia memerlukan dukungan infrastruktur jalan sebagai sarana penghubung kegiatan pariwisata yang sangat bervariasi baik tema kawasan serta kondisi infrastruktur jalan serta minimnya perlengkapan jalan.

Keberadaan kawasan pariwisata dibawah wewenang pemerintah daerah dengan keterbatasan sumber daya dan kemampuan menjadikan salah satu penyebab kondisijalan pariwisata belum dapat memberikan pelayanan yang efisien terutama bagi wisatawan manca negara yang telah terbiasa dengan transportasi yang nyaman dan efisien.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu faktor penentu dari daya tarik kawasan wisata, selain meningkatkan kualitas kegiatan pariwisata jalan pariwisata dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi disekitar kawasan dan merubah persepsi kawasan.

Saat ini belum tersedia panduan yang mengatur persyaratan teknismengenai kriteria perencanaan jalan menuju kawasan wisata serta tempat istirahat. Diharapkan dengan pedoman yang disusun dapat digunakan oleh para stakeholder dalam perencanaan jalan pariwisata serta tempat peristirahatan.

1.3 Tujuan

Tujuan dari penyusunan rancangan pedoman adalah untuk menyediakan panduan kriteria perencanaan jalan menuju kawasan wisata serta tempat peristirahatan.

1.4 Sasaran

Sasarannya adalah tersedianya R0 Kriteria Perencanaan Jalan Menuju Kawasan Wisata dan R0 Tempat peristirahatan pinggir jalan.

1.5 Luaran (*Output*)

Luaran studi ini rancangan pedoman mengenai kriteria perancangan infrastruktur jalan penunjang kegiatan kawasan pariwisata dan perencanaan tempat peristirahatan.

1.6 Lingkup Kegiatan

Lingkup kegiatan penyusunan pedoman terdiri atas penyusunan riset desain, review kajian pustaka, forum diskusi kelompok, penyusunan rancangan pedoman serta penyusunan laporan kegiatan.

BAB 2 KAJIAN PUSTAKA

2.1 Pariwisata

2.1.1 Definisi

Istilah pariwisata berasal dari Bahasa Sansekerta yang terdiri dari dua suku kata yaitu *pari* dan *wisata*. *Pari* berarti berulang-ulang atau berkali-kali, sedangkan *wisata* berarti perjalanan atau bepergian. Jadi pariwisata berarti perjalanan yang dilakukan secara berulang-ulang (H. Oka A. Yoeti :1996:112).

Menurut Undang-Undang No. 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataan Bab I Pasal 1 ; dinyatakan bahwa wisata adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang kunjungi dalam jangka waktu sementara.

Tabel 2-1 Definisi Pariwisata menurut berbagai sumber

No	Sumber	Definisi
1	Badrudin (2000)	Pariwisata adalah kegiatan melakukan perjalanan dengan tujuan mencari kepuasan, mencari sesuatu, memperbaiki kesehatan, menikmati olahraga atau istirahat, menunaikan tugas, berziarah dan lain-lain.
2	E. Guyer Freuler dalam Yoeti (1996: 115)	Pariwisata merupakan salah satu industri yang mampu menyediakan pertumbuhan ekonomi yang cepat dalam hal penyediaan lapangan kerja, pendapatan, tarif hidup, dan dalam mengaktifkan sektor produksi lain di dalam negara penerima wisatawan.
3	H. Oka A. Yoeti	Pariwisata dalam artian modern adalah merupakan phenomena dari jaman sekarang yang didasarkan di atas kebutuhan akan kesehatan dan pergantian hawa, penilaian yang sadar dan menumbuhkan (cinta) terhadap keindahan alam dan pada khususnya disebabkan oleh bertambahnya pergaulan berbagai bangsa dan kelas masyarakat manusia sebagai hasil daripada perkembangan perniagaan, industri, perdagangan serta penyempurnaan daripada alat-alat pengangkutan.
		Pariwisata adalah suatu perjalanan yang dilakukan untuk sementara waktu yang diselenggarakan dari suatu tempat ke tempat yang lain, dengan maksud bukan untuk berusaha atau mencari nafkah di tempat yang dikunjungi, tapi semata-mata untuk menikmati perjalanan guna bertamasya atau rekreasi dan untuk menutupi kebutuhan yang beraneka ragam. Pengertian ini dapat dipahami

No	Sumber	Definisi
		bahwa unsur pokok dari pariwisata adalah adanya unsur perjalanan, unsur tempat, aktivitas perjalanan, adanya unsur waktu, unsur tempat dan tujuan serta pemenuhan kebutuhan".
4	McIntosh bersama Shashinant Gupta dalam Oka A.Yoeti (1992:8)	Pariwisata adalah gabungan gejala dan hubungan yang timbul dari interaksi wisatawan, bisnis, pemerintah tuan rumah serta masyarakat tuan rumah dalam proses menarik dan melayani wisatawan-wisatawan serta para pengunjung lainnya.
5	Nyoman S. Pendit (2003:33)	Kepariwisataan juga dapat memberikan dorongan langsung terhadap kemajuan pembangunan atau perbaikan pelabuhan pelabuhan (laut atau udara), jalan-jalan raya, pengangkutan setempat, program kebersihan atau kesehatan, pilot proyek sasana budaya dan kelestarian lingkungan dan sebagainya. Yang kesemuanya dapat memberikan keuntungan dan kesenangan baik bagi masyarakat dalam lingkungan daerah wilayah yang bersangkutan maupun bagi wisatawan pengunjung dari luar. Kepariwisataan juga dapat memberikan dorongan dan sumbangan terhadap pelaksanaan pembangunan proyek-proyek berbagai sektor bagi negara-negara yang telah berkembang atau maju ekonominya, dimana pada gilirannya industri pariwisata merupakan suatu kenyataan ditengah-tengah industri lainnya".
6	Schulard dalam Yoeti (1996:114)	Pariwisata adalah sejumlah kegiatan yang dilakukan terutama yang ada kaitannya langsung berhubungan dengan masuknya kegiatan perekonomian secara langsung berhubungan dengan maksudnya, adanya pendiaman dan bergeraknya orang-orang asing yang keluar masuk suatu kota, daerah atau negara".
7	Karyono (1997:15),	Rangkaian kegiatan yang dilakukan manusia baik secara perorangan maupun kelompok di dalam wilayah negara sendiri atau negara lain.
8	Waluyo (2007)	Usaha jasa pelayanan yang melayani keperluan perjalanan seseorang/kelompok ke destinasi wisata (<i>tourism/travel/industry</i>).
9	Richard Sihite dalam Marpaung dan Bahar (2000:46-47)	Suatu perjalanan yang dilakukan orang untuk sementara waktu, yang diselenggarakan dari suatu tempat ke tempat lain meninggalkan tempatnya semula, dengan suatu perencanaan dan dengan maksud bukan untuk berusaha atau mencari nafkah di tempat yang dikunjungi, tetapi semata-mata untuk menikmati kegiatan pertamasyaan dan rekreasi atau untuk memenuhi keinginan yang beraneka ragam.
10	Undang-Undang No. 10 Tahun 2009	Kepariwisataan adalah keseluruhan kegiatan yang

No	Sumber	Definisi
		terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi serta multi disiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan Negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, pemerintah, pemerintah daerah dan pengusaha
11	<i>World Tourism Organization</i>	pariwisata adalah adalah suatu perjalanan yang dilakukan untuk rekreasi atau liburan, dan juga persiapan yang dilakukan untuk aktivitas ini

Sumber: berbagai sumber diedit

Dari beberapa definisi dalam tabel diatas dapat disimpulkan bahwa pariwisata merupakan suatu kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau lebih yang diselenggarakan dalam jangka waktu yang pendek dari suatu tempat ke tempat yang lain, dengan maksud untuk bertamasya atau rekreasi. Berdasarkan beberapa definisi mengenai pariwisata, dapat disimpulkan bahwa pariwisata terdiri atas:

1. Kegiatan perjalanan;
2. Dilakukan secara sukarela;
3. Bersifat sementara;
4. Perjalanan itu seluruhnya atau sebagian bertujuan untuk menikmati obyek dan daya tarik wisata.

Definisi WTO di atas juga menekankan pada tujuan perjalanan yang dilakukan, yaitu untuk *leisure*, bisnis, dan tujuan lain yang tidak terkait dengan kegiatan mencari uang di tempat yang dikunjunginya. Menurut Andriani beberapa definisi lain juga menetapkan nilai-nilai tertentu untuk jarak tempuh dan lama perjalanan, yang biasanya dikembangkan untuk memudahkan perhitungan statistik pariwisata:

1. *Committee of Statistical Experts of the League Nations* (1937) menetapkan waktu paling sedikit 24 jam bagi perjalanan yang dikategorikan perjalanan wisata. (Gartner, 1996: 5).
2. *The United States National Tourism Resources Review Commission* (1973) menetapkan jarak paling sedikit 50 mil untuk perjalanan wisata. (*ibid.*)
3. *United States Census Bureau* (1989) menetapkan angka 100 mil untuk perjalanan yang dikategorikan sebagai perjalanan wisata. (*ibid.*)
4. Canada mensyaratkan jarak 25 mil untuk mengategorikan perjalanan wisata. (*ibid.*)
5. Biro Pusat Statistik Indonesia menetapkan angka lama perjalanan tidak lebih dari 6 bulan dan jarak tempuh paling sedikit 100 km untuk perjalanan wisata. (Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, 2003: 1-6)

2.1.2 Jenis Pariwisata

Jenis Pariwisata menurut James J. Spillane (1987:29-31) dalam Budi, et al berdasarkan motif tujuan perjalanan dapat dibedakan menjadi beberapa jenis pariwisata khusus, yaitu :

1. Pariwisata untuk menikmati perjalanan (*Pleasure Tourism*)

Jenis pariwisata ini dilakukan oleh orang-orang yang meninggalkan tempat tinggalnya untuk berlibur, mencari udara segar, memenuhi kehendak ingintahunya, mengendorkan ketegangan syaraf, melihat sesuatu yang baru, menikmati keindahan alam, mengetahui hikayat rakyat setempat, mendapatkan ketenangan.

2. Pariwisata untuk rekreasi (*Recreation Tourism*)

Pariwisata ini dilakukan untuk pemanfaatan hari-hari libur untuk beristirahat, memulihkan kembali kesegaran jasmani dan rohaninya, dan menyegarkan diri dari keletihan dan kelelahannya. Dapat dilakukan pada tempat yang menjamin tujuan-tujuan rekreasi yang menawarkan kenikmatan yang diperlukan seperti tepi pantai, pegunungan, pusat-pusat peristirahatan dan pusat-pusat kesehatan.

3. Pariwisata untuk kebudayaan (*Cultural Tourism*)

Jenis ini ditandai oleh adanya rangkaian motivasi, seperti keinginan untuk belajar di pusat-pusat pengajaran dan riset, mempelajari adat-istiadat, kelembagaan, dan cara hidup masyarakat yang berbeda-beda, mengunjungi monumen bersejarah, peninggalan masa lalu, pusat-pusat kesenian dan keagamaan, festival seni musik, teater, tarian rakyat dan lain-lain.

4. Pariwisata untuk olahraga (*Sports Tourism*)

Pariwisata ini dapat dibagi lagi menjadi dua kategori:

- a. *Big sports events*, yaitu peristiwa-peristiwa olahraga besar seperti *Olympiade Games*, kejuaraan ski dunia, kejuaraan tinju dunia, dan lainlain yang menarik perhatian bagi penonton atau penggemarnya.
- b. *Sporting tourism of the Practitioners*, yaitu pariwisata olahraga bagi mereka yang ingin berlatih dan mempraktekkan sendiri seperti pendakian gunung, olahraga naik kuda, berburu, memancing dan lain-lain.

5. Pariwisata untuk urusan usaha dagang (*Business Tourism*)

Menurut para ahli teori, perjalanan pariwisata ini adalah bentuk *profesional travel* atau perjalanan karena ada kaitannya dengan pekerjaan atau jabatan yang tidak memberikan kepada seseorang untuk memilih tujuan maupun waktu perjalanan.

6. Pariwisata untuk berkonvensi (Convention Tourism)

Pariwisata ini banyak diminati oleh negara-negara karena ketika diadakan suatu konvensi atau pertemuan maka akan banyak peserta yang hadir untuk tinggal dalam jangka waktu tertentu dinegara yang mengadakan konvensi. Negara yang sering mengadakan konvensi akan mendirikan bangunanbangunan yang menunjang diadakannya pariwisata konvensi.

Produk utama pariwisata di Indonesia menurut kontribusi wisatawan internasional yang dilakukan menggunakan survei passenger exit tahun 2014 terdiri atas tiga produk utama berupa produk alam, budaya dan buatan manusia. Ketiga produk utama tersebut memiliki jenis wisata yang berbeda, perincian jumlah wisatawan yang datang menurut jenis wisata dalam persen ditampilkan dalam Tabel 2-2.

Tabel 2-2 Produk utama dan jenis wisata pariwisata nasional

No	Produk Utama	%	Jenis wisata	%
1	Alam	35	Wisata Bahari	35
			Ekowisata	45
			Wisata Petualangan	20
2	Budaya	60	Wisata warisan budaya dan sejarah	20
			Wisata Belanja dan kuliner	45
			Wisata kota dan desa	35
3	Buatan Manusia	5	Wisata Mice	25
			Wisata olah raga	60
			Objek wisata terintegrasi	15

Sumber:Paparan Menteri Pariwisata –Pembangunan Infrastruktur untuk peningkatan daya saing pariwisata (April, 2015)

2.1.3 Kepariwisataan dan Pembangunan Kepariwisataan

Kepariwisataan adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha.

Kepariwisataan merupakan bagian integral dari pembangunan nasional yang dilakukan secara sistematis, terencana, terpadu, berkelanjutan, dan bertanggung jawab dengan tetap memberikan perlindungan terhadap nilai-nilai agama, budaya yang hidup dalam masyarakat, kelestarian dan mutu lingkungan hidup, serta kepentingan nasional. Pembangunan kepariwisataan diperlukan untuk mendorong pemerataan kesempatan berusaha dan memperoleh manfaat serta mampu menghadapi tantangan perubahan kehidupan lokal, nasional, dan global.

Dalam Undang-undang No. 10 Tahun 2009 Visi pembangunan kepariwisataan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a adalah terwujudnya Indonesia sebagai negara tujuan pariwisata berkelas dunia, berdaya saing, berkelanjutan, mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan rakyat. Visi pembangunan kepariwisataan nasional adalah untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara tujuan pariwisata berkelas dunia, berdaya saing, berkelanjutan, mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan rakyat.

Sasaran pembangunan pariwisata nasional adalah untuk meningkatkan jumlah kunjungan dan pergerakan wisatawan, peningkatan penerimaan devisa dari wisatawan mancanegara, peningkatan pengeluaran wisatawan nusantara, dan peningkatan produk domestik bruto kepariwisataan. Arah pembangunan pariwisata nasional yang dilaksanakan dengan prinsip berkelanjutan, berorientasi pada peningkatan kesempatan kerja, pengurangan kemiskinan serta pelestarian lingkungan yang dilakukan secara terpadu secara antar sektor, daerah dan pelaku, serta tertata dan terkelola dengan baik dengan mendorong kemitraan sektor publik dan swasta. Arah pembangunan kepariwisataan nasional menjadi dasar arah kebijakan, strategi, dan indikasi program pembangunan kepariwisataan nasional dalam kurun waktu tahun 2010 sampai dengan tahun 2025 yang meliputi Pembangunan destinasi pariwisata nasional (DPN), industri pariwisata dan kelembagaan kepariwisataan nasional.¹

Pembangunan destinasi pariwisata nasional (DPN) meliputi pembangunan aksesibilitas pariwisata, prasarana umum. Untuk mendukung pengembangan kepariwisataan dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di dalam DPN dilakukan pembangunan aksesibilitas pariwisata yang meliputi penyediaan dan pengembangan sarana, prasarana dan sistem transportasi laut, darat dan udara sebagai penyediaan dan pengembangan sarana, prasarana dan sistem transportasi untuk

¹ PP No. 50 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025

meningkatkan kemudahan akses dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di DPN serta pengembangan dan peningkatan kenyamanan dan keamanan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di DPN.

2.1.4 Daya tarik wisata

Menurut Undang-undang No. 10 Tahun 2009 pengertian daya tarik wisata adalah segala suatu yang memiliki keunikan, keindahan, dan nilai yang berupa keanekaragaman kekayaan alam, budaya dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisata. Definisi lain dikemukakan oleh A. Yoeti dalam bukunya "*Pengantar Ilmu Pariwisata*" tahun 1985 menyatakan bahwa daya tarik wisata atau "*tourist attraction*", istilah yang lebih sering digunakan, yaitu segala sesuatu yang menjadi daya tarik bagi orang untuk mengunjungi suatu daerah tertentu, sedangkan menurut Nyoman S. Pendit dalam bukunya "*Ilmu Pariwisata*" tahun 1994 mendefinisikan daya tarik wisata sebagai segala sesuatu yang menarik dan bernilai untuk dikunjungi dan dilihat. Dari beberapa pengertian diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa Daya tarik wisata adalah segala sesuatu yang mempunyai daya tarik, keunikan dan nilai yang tinggi, yang menjadi tujuan wisatawan datang ke suatu daerah tertentu.

Suatu tempat atau daerah dapat dikatakan memiliki daya tarik wisata harus memenuhi hal pokok berikut:

1. Adanya *something to see*. Maksudnya adalah sesuatu yang menarik untuk dilihat
2. Adanya *something to buy*. Maksudnya adalah sesuatu yang menarik dan khas untuk dibeli.
3. Adanya *something to do*. Maksudnya adalah sesuatu aktivitas yang dapat dilakukan di tempat itu.

Pengembangan suatu daerah tujuan wisata harus ada beberapa hal yang harus diperhatikan, antara lain :

1. Harus mampu bersaing dengan obyek wisata yang ada dan serupa dengan objek wisata di tempat lain.
2. Harus tetap, tidak berubah dan tidak berpindah-pindah kecuali dari bidang pembangunan dan pengembangan.
3. Harus memiliki sarana dan prasarana yang memadai serta mempunyai ciri-ciri khas tersendiri.
4. Harus menarik dalam pengertian secara umum (bukan pengertian dari subjektif) dan sadar wisata masyarakat setempat

Menurut James J. Spillane (1987) terdapat lima unsur daya tarik pariwisata yang sangat penting, yaitu :

1. *Attractions* (daya tarik)

Attractions dapat digolongkan menjadi dua yaitu *site attractions* dan *event attractions*. *Site attractions* merupakan daya tarik fisik yang permanen dengan lokasi yang tetap seperti kebun binatang, keraton dan museum. Sedangkan *event attractions* adalah atraksi yang berlangsung sementara dan lokasinya dapat dipindah dengan mudah seperti festival, pameran atau pertunjukan kesenian daerah.

2. *Facilities* (fasilitas-fasilitas yang diperlukan)

Fasilitas cenderung berorientasi pada daya tarik disuatu lokasi karena fasilitas harus terletak dengan pasarnya. Selama tinggal ditempat tujuan wisata wisatawan memerlukan tidur, makan dan minum oleh karena itu sangat dibutuhkan fasilitas penginapan. Selain itu ada kebutuhan akan *support industries* seperti toko *souvenir*, cuci pakaian, pemandu, dan fasilitas rekreasi.

3. *Infrastructure* (infrastruktur)

Daya tarik dan fasilitas tidak dapat dicapai dengan mudah kalau belum ada infrastruktur dasar. Perkembangan infrastruktur perlu untuk mendorong perkembangan pariwisata. Infrastruktur dan suatu daerah sebenarnya dinikmati baik oleh wisatawan maupun masyarakat yang juga tinggal di daerah wisata, maka penduduk akan mendapatkan keuntungan. Pemenuhan atau penciptaan infrastruktur adalah suatu cara untuk menciptakan suasana yang cocok bagi perkembangan pariwisata.

4. *Transportations* (transportasi)

Dalam pariwisata kemajuan dunia transportasi atau, pengangkutan sangat dibutuhkan karena sangat menentukan jarak dan waktu dalam suatu perjalanan wisata. Transportasi baik darat, udara maupun laut merupakan suatu unsur utama langsung yang merupakan tahap dinamis gejala-gejala pariwisata.

5. *Hospitality* (keramahtamahan)

Wisatawan yang berada dalam lingkungan yang tidak mereka kenal memerlukan kepastian jaminan keamanan khususnya untuk wisatawan asing yang memerlukan gambaran tentang tempat tujuan wisata yang akan didatangi. Maka kebutuhan dasar akan keamanan dan perlindungan harus disediakan dan juga keuletan serta keramahtamahan tenaga kerja wisata perlu dipertimbangkan supaya wisatawan merasa aman dan nyaman selama perjalanan wisata.

2.1.5 Prinsip Jalan Pariwisata

Pengembangan konsep jalan pariwisata bertujuan untuk meningkatkan ketercapaian dari indikator kegiatan pariwisata yang meliputi; volume wisatawan yang datang, lamanya wisatawan yang tinggal, dan jumlah uang yang dibelanjakan. Konsep jalan pariwisata harus dapat mengakomodasi karakteristik perjalanan wisata, diantaranya:

1. Durasi rata-rata perjalanan wisata yang masih dianggap nyaman 1-2 jam, sehingga maksimal wisatawan melakukan perjalanan dari suatu tujuan wisata ke tujuan wisata lainnya adalah 2 jam.
2. Jarak rata-rata perjalanan wisata yang masih dianggap adalah 50-100 km, sehingga jarak maksimal wisatawan melakukan perjalanan wisata adalah 100 km. Waktu tempuh minimal yang diharapkan dalam mengakomodasi pergerakan kegiatan pariwisata adalah 50 km/jam
3. Frekuensi wisatawan untuk melakukan penghentian selama perjalanan adalah 1 kali dengan durasi rata-rata kurang dari 30 menit.
4. Uang yang dikeluarkan selama melakukan perjalanan tidak lebih dari satu juta rupiah. Pengeluaran itu digunakan untuk makan, minum, bahan bakar, dan parkir

2.2 Infrastruktur Jalan

2.2.1 Definisi dan bagian jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalulintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau serta di atas permukaan air kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Undang-undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan), dan diuraikan secara rinci dalam Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan, bahwa bagian-bagian jalan terdiri atas :

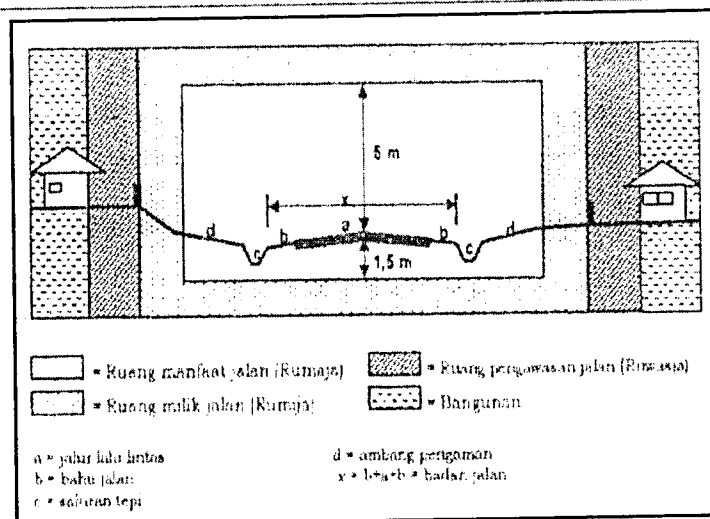
1. RUMAJA (Ruang Manfaat Jalan); ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan yang bersangkutan berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri. Yang hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan dan bangunan pelengkap lainnya.
2. RUMIJA (Ruang Milik Jalan); terdiri atas ruang manfaat jalan dan sejalar tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan

dan pelebaran jalan maupun penambahan jalur lalu lintas di kemudian hari serta kebutuhan ruangan utk pengamanan jalan.

3. RUWASJA (Ruang Pengawasan Jalan); ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan. Ruang ini diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan.

Tabel 2-3. Bagian Jalan (PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan)

No	Bagian jalan	Elemen dan batas
1	RUMIJA	Badan jalan, saluran tepi jalan, ambang pengamanannya.
2	RUMAJA	Rung manfaat jalan, dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan.
3	RUWASJA	Ruang tertentu di luar milik jalan yang ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan.



Gambar 2-1. Bagian-Bagian Jalan (PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan)

2.2.2 Klasifikasi Jalan

Klasifikasi jalan menurut Pedoman Perencanaan Geometrik Jalan Luar Kota. DITJEN Bina Marga No. 038/TBM/1997 berdasarkan fungsinya jalan dibedakan menjadi :

1. Jalan Arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

2. Jalan Kolektor, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan Lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan Lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rendah.

Klasifikasi jalan berdasarkan medan, dimana diukur berdasarkan kemiringan terhadap kontur jalan. Medan untuk perencanaan jalan luar kota dibedakan menjadi datar, perbukitan dan pegunungan.

Tabel 2-4 Klasifikasi Medan Jalan (Ditjen Bina Marga 1997)

No.	Jenis Medan	Notasi	Kemiringan Medan (%)
1	Datar	D	<3
2	Perbukitan	B	3-2,5
3	Pegunungan	G	>2,5

2.2.3 Kecepatan Rencana

Salah satu yang diperhatikan dalam desain geometrik jalan adalah kecepatan, kecepatan yang dipilih untuk mengikat komponen perencanaan geometri jalan dinyatakan dalam kilometer per jam (km/h) VR untuk suatu ruas jalan dengan kelas dan fungsi yang sama, dianggap sama sepanjang ruas jalan tersebut.

Kecepatan rencana menurut AASHTO dinyatakan sebagai "suatu kecepatan yang ditetapkan untuk berbagai fitur geometrik jalan. Asumsi yang diambil dalam penentuan kecepatan rencana harus mempertimbangkan topografi, kecepatan operasional yang dapat diantisipasi, guna lahan dan fungsi klasifikasi lainnya dari jalan ". Kecepatan rencana merupakan hal yang penting dalam penentuan elemen jalan lainnya, sehingga pemilihan rentang kecepatan rencana sedapat mungkin sesuai atau mendekati dengan aturan batas kecepatan dimana pengguna jalan masih merasa nyaman dengan kecepatan operasional.

Kecepatan rencana untuk masing-masing fungsi jalan ditetapkan sesuai Tabel 2-5. Untuk kondisi lingkungan dan atau medan yang sulit, V_R suatu bagian jalan dalam suatu ruas jalan dapat diturunkan, dengan syarat bahwa penurunan tersebut tidak boleh lebih dari 20 kilometer per jam (km/h).

**Tabel 2-5. Kecepatan Rencana (V_R) Sesuai Klasifikasi Jalan Luar Kota
(Ditjen Bina Marga 1997)**

Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana, V_R (km/h)		
	Datar	Bukit	Pegunungan
Arteri Primer	70 – 120	60 – 80	40 – 70
Kolektor Primer	60 – 90	50 – 60	30 – 50
Lokal	40 – 70	30 – 50	20 – 30

Tabel 2-6 Rentang Kecepatan Rencana (AASHTO 2001)

Fungsi Jalan	Medan	Luar Kota	Perkotaan
Bebas Hambatan	Datar	110	80
	Perbukitan	110	80
	Pegunungan	80-100	80
Arteri	Datar	100-120	50-100
	Perbukitan	80-100	50-100
	Pegunungan	60-80	50-100
Kolektor	Datar	60-100	50+
	Perbukitan	50-80	50+
	Pegunungan	30-60	50+
Lokal	Datar	50-80	30-50
	Perbukitan	30	30
	Pegunungan	30	30

2.2.4 Karakteristik Geometrik

2.2.4.1 Lebar Badan Jalan

Jalur lalu lintas terdiri atas beberapa lajur dengan tipe terbagi atau tidak terbagi. Lebar lajur sangat ditentukan oleh jumlah dan lebar lajur peruntukannya dan volume lalu lintas,

dalam tata cara perencanaan Geometrik Jalan Luar Kota diatur tentang lebar jalur untuk setiap fungsi jalan.

**Tabel 2-7 Penentuan Lebar Jalur dan Bahu jalan
(Ditjen Bina Marga 1997)**

VLRH (sp/hari)	Arteri				Kolektor				Lokal			
	Ideal		Minimum		Ideal		Minimum		Ideal		Minimum	
	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)
< 3.000	6,0	1,5	4,5	1,0	6,0	1,5	4,5	1,0	6,0	1,0	4,5	1,0
3000-10.000	7,0	2,0	6,0	1,5	7,0	1,5	7,0	1,5	7,0	1,5	6,0	1,0
10.000-25.000	7,0	2,0	7,0	2,0	7,0	2,0	20	**)	-	-	-	-
> 25.000	2nx3,5*)	2,5	2x7,0*)	2,0	2nx3,5*)	2,0	20	**)	-	-	-	-

Keterangan : **) mengacu pada persyaratan Ideal

*) 2 Jalur terbagi, masing-masing n x 3,5 m, dimana n = jumlah lajur per jalur

- Tidak ditentukan.

2.2.4.2 Tipe alinyemen

Tipe alinyemen adalah gambaran kemiringan daerah yang dilalui jalan, dan ditentukan oleh jumlah naik dan turun (m/km) dan jumlah lengkung horizontal (rad/km) sepanjang segmen jalan. Tiga tipe alinyemen umum disarankan untuk digunakan dalam analisis operasional dan perancangan dapat dilihat pada Gambar 2-2.

Gambar 2-2 Tipe Alinyemen

Tipe alinyemen	Naik + Turun (m/km)	Lengkung horizontal (rad/km)
Alinyemen datar	<10	<10
Alinyemen bukit	10 - 30	1,0-2,5
Alinyemen gunung	>30	> 2,5

2.2.4.3 Alinyemen Horizontal

Alinyemen horizontal adalah proyeksi dari sumbu jalan pada bidang yang horizontal (denah). Alinyemen horizontal terdiri atas bagian lurus dan bagian lengkung. Untuk panjang bagian lurus, dengan pertimbangan faktor keselamatan, dan kelelahan pengemudi maka panjang maksimum bagian jalan yang lurus (terutama jalan antar kota)

ditempuh tidak lebih dari 2,5 menit, sesuai dengan kecepatan rencana, atau sesuai dengan Tabel 2-8.

Tabel 2-8 Panjang Bagian Lurus Maksimum

Fungsi	Panjang Bagian Lurus Maksimum (m)		
	Datar	Bukit	Pegunungan
Arteri	3000	2500	2000
Kolektor	2000	1750	1500

Sumber : Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota, Dep. PU, Ditjen Bina Marga, 1997

Tabel 2-9 Jari-jari Minimum

V_s (km/jam)	120	100	80	60	50	40	30	20
Jari-jari Minimum R_{min} (m)	600	370	210	110	80	50	30	15
Jari-jari Minimum Tanpa Lengkung Peralihan (m)	2500	1500	900	500	350	250	130	60
Jari-jari Minimum Tanpa Superelevasi (m)	5000	2000	1250	700	-	-	-	-

Sumber : Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota, Dep. PU, Ditjen Bina Marga, 1997

Sedangkan penentuan kemiringan melintang (e) tergantung kondisi yang ada dan pertimbangan praktis (misalnya untuk kemudahan pelaksanaan). Penentuan nilai e maks didasarkan pada:

1. Kondisi iklim: frekuensi hujan
2. Kondisi terrain/topografi: datar, bukit atau gunung
3. Kondisi daerah: urban atau rural
4. Kondisi lalu lintas: frekuensi lalu lintas berkecepatan rendah.

Untuk keperluan praktis, maka di Indonesia, digunakan empat jenis nilai e maks, yaitu 6%, 8%, 10%, dan 12%. Nilai ini diadopsi dari hasil pendekatan yang dilakukan oleh AASHTO. Untuk jalan dalam kota (urban) digunakan e maks 6% dan 8% (saat ini e maks 6% lebih sering digunakan). Sedangkan untuk jalan antar kota (rural) digunakan e maks 10% dan 12% (saat ini e maks 10% lebih sering digunakan).

2.2.4.4 Alinyemen Vertikal

Kontrol yang umum digunakan dalam perencanaan lengkung vertikal adalah sebagai berikut:

1. Kelandaian diusahakan mengikuti bentuk permukaan tanah asli sebanyak mungkin untuk mengurangi galian dan timbunan untuk menekan biaya
2. Perencanaan harus dilakukan sebaik karena sulit dan mahal untuk memperbaiki suatu kelandaian jalan dikemudian hari
3. Penggunaan landai maksimum sebaiknya dihindari dan jika kondisi harus menggunakan landai maksimum maka perlu ditambahkan jalur pendakian khusus
4. Perencanaan alinyemen vertikal dikoordinasikan dengan alinyemen horizontal.

Landai maksimum adalah landai vertikal maksimum dimana truk dengan muatan penuh masih mampu bergerak dengan penurunan kecepatan tidak lebih dari setengah kecepatan awal tanpa penurunan gigi atau pindah ke gigi rendah, seperti pada Tabel 2-10.

Tabel 2-10 Kelandaian Maksimum

V_a (km/jam)	120	100	80	60	50	40	30	20
Kelandaian Maksimum (%)	3	3	4	5	8	9	10	10

Sumber: Tata Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota, Departemen PU, Ditjen Bina Marga, 1997

Panjang kritis adalah panjang landai maksimum yang harus disediakan agar kendaraan dapat mempertahankan kecepatannya sedemikian rupa sehingga penurunan kecepatan tidak lebih dari kecepatan rencana. Lama perjalanan tersebut tidak boleh lebih dari satu menit.

Tabel 2-11 Panjang Kritis

Kecepatan pada Awal Tanjakan (km/jam)	Kelandaian (%)						
	4	5	6	7	8	9	10
80	630	460	360	270	230	230	200
60	320	210	160	120	110	90	80

Sumber : Tata Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota, Departemen PU, Ditjen Bina Marga, 1997

2.2.5 Perlengkapan Jalan

Perlengkapan jalan terdiri atas: rambu lalu lintas, marka, pagar pengaman atau guardrail. Definisi rambu lalu lintas menurut Kepmen. Perhubungan No. 61 tahun 1993 tentang Rambu-Rambu Lalu Lintas di Jalan adalah salah satu dari perlengkapan jalan, berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan di antaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pengguna jalan. Rambu yang efektif harus memenuhi hal-hal berikut: memenuhi kebutuhan, menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan, memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti, menyediakan waktu cukup kepada pengguna jalan dalam memberikan respon.

Jenis rambu jalan terdiri atas: rambu peringatan, larangan, perintah dan petunjuk. Pertimbangan yang harus dilakukan dalam pemasangan rambu salah satunya adalah penempatan rambu, hal ini penting dikarenakan karena berhubungan dengan respon pengemudi, sehingga pengemudi dapat berjalan dengan kecepatan normal memiliki waktu yang cukup untuk memahami pesan yang diberikan dalam rambu. Selain masalah keterlihatan, penempatan rambu perlu diperhatikan karena berpotensi ditubruk oleh kendaraan, dalam AASHTO disebutkan bahwa penempatan rambu yang baik adalah diluar daerah kebebasan samping.

2.3 Jalan Pariwisata

2.3.1 Istilah dan Definisi

Terdapat beberapa definisi terkait dengan jalan pariwisata yang dikenal dengan nama *Byway*² beberapa diantaranya adalah:

1. *Scenic Corridor*, merupakan hamparan yang dapat dilihat berada diluar ruang milik jalan dan secara umum disebut "pemandangan dari jalan"
2. *Official State Scenic Highway and Official County Scenic Highway*, merupakan komite nasional yang melakukan penilaian kelayakan dan penetapan koridor *byway* yang diusulkan oleh pemerintah daerah
3. *Rural Designated Scenic Highway* merupakan ruas jalan antar kota yang ditetapkan melintas dalam suatu koridor yang memiliki sumber daya alami dan keindahan yang dilindungi dan ditingkatkan kondisinya
4. *Urban Designated Scenic Highway*: merupakan suatu rute dari jalan perkotaan yang melintasi suatu koridor yang ditetapkan sebagai koridor wisata perkotaan dengan sumber daya keindahan perkotaan yang menarik

²Scenic Roads And Highways Element. City of Burlingame, 1975

5. *Scenic Connector*: merupakan suatu segmen penghubung berupa zona properti seperti industri atau komersial dalam suatu koridor dari rute scenic.

Byway adalah koridor sejarah penting yang ditetapkan untuk kegiatan rekreasi atau menikmati keindahan pemandangan. Setiap tindakan atau pemberlakuan ditujukan untuk meningkatkan pengalaman pelancong. Pengaruh dari kegiatan atau tindakan pemeliharaan jalan, perbaikan keamanan, penyediaan fasilitas pengguna sepeda dan pejalan kaki, pengembangan kondisi lanskap dan rambu lalu dapat berdampak tidak signifikan; Namun, efek kumulatif kegiatan tersebut dapat berdampak positif atau negatif terhadap penampilan dan kualitas *byway* tersebut.³

Definisi lain terkait dengan jalan wisata yaitu *Scenic road* adalah merupakan rute wisata berupa jalan atau jalur air adalah jalan atau jalan dengan pemandangan indah yang ditetapkan secara khusus untuk dilalui menggunakan kendaraan (Caltrans, 2008)

Jalan *scenic* adalah jalan yang dapat dilalui dengan aman oleh kendaraan penumpang ataupun kendaraan pariwisata (Wyoming Departemen of Transportation, 2009).

Jalan *Scenic Backways* terdiri atas dua tipe:

1. Tipe I merupakan jalan yang diperkeras dan dapat dilalui kendaraan wisata, tipe jalan ini umumnya sempit dan memiliki kecepatan rencana yang rendah.
2. Tipe II merupakan jalan tidak diperkeras namun memiliki ruang jalan yang lebih lebar sehingga dapat dilalui oleh jenis kendaraan truk dan kendaraan berpenggerak roda ganda, kelandaian dan tikungan serta perkerasan dapat dilalui dengan mudah dalam segala cuaca.

2.3.2 Kriteria jalan wisata

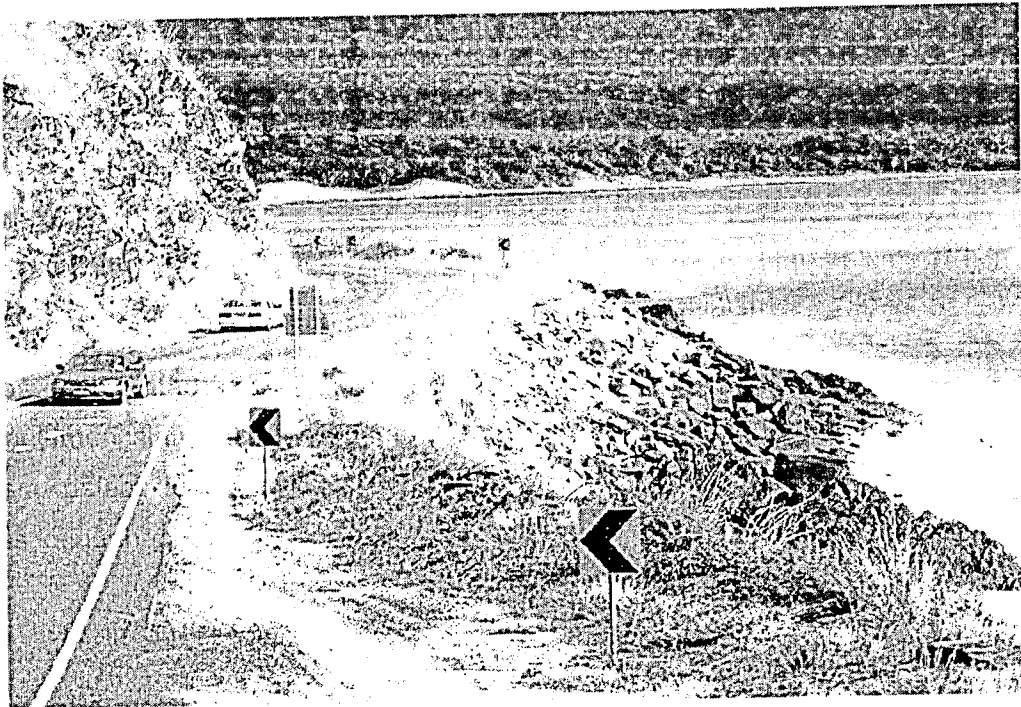
Koridor *Byway* menitik beratkan pada kombinasi dari peninggalan sejarah, rekreasi dan keindahan scenic. Pengelolaan dari *Byway* diperlukan untuk mempertahankan kualitas dari (i) intrinsic scenic, (ii) sejarah, (iii) alam, (iv) budaya (v) rekreasi (vi) arkeologi yang menjadi daya tarik dalam pengembangan pariwisata.

Suatu scenic road atau *byway* adalah koridor yang memiliki nilai aesthetic, budaya atau nilai sejarah. Koridor dapat terdiri atas pemandangan scenic, formasi geografis yang tidak

³Context Sensitive Solutions For Delaware Byways. Mahan Rykiel Associates Inc. Delaware Department Of Transportation. June 2011

biasa, suasana perkotaan yang dramatis, fitur scenic atau elemen lain yang menyediakan kenyamanan dan kenikmatan bagi pengguna jalan⁴.

Kualitas scenic atau keindahan merupakan suatu pengalaman visual yang berasal dari elemen elemen alam ataupun buatan manusia. Pengembangan elemen alam dan buatan manusia dalam koridor byway yang terpadu dalam suatu harmoni dapat meningkatkan kualitas keindahan koridor.

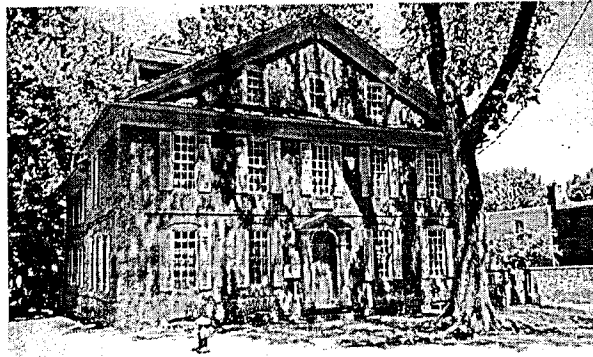


Sumber: (Queensland Government, 2013)

Gambar 2-3 Contoh kualitas scenic

Kualitas bersejarah meliputi warisan dan masa lalu yang berkaitan dengan unsur-unsur fisik bentang alam, baik alam atau buatan manusia yang bersejarah memberikan pengalaman sejarah pada wisatawan. Unsur-unsur bersejarah mencerminkan tindakan orang dan mungkin termasuk bangunan, pola pemukiman, dan contoh-contoh lain dari aktivitas manusia. Fitur bersejarah dapat diinventarisasi, dipetakan, dan diinterpretasikan, termasuk integritas lokasi, desain, pengaturan, bahan, pengerjaan, perasaan, dan asosiasi.

⁴ Scenic byways: Their selection designation, protection and safety. Departemen of Civil Engineering Kansas State University. November 1992



Sumber: Context Sensitive Solutions For Delaware Byways, 2011

Gambar 2-4 Contoh bangunan bersejarah

Kualitas alam berlaku bagi fitur visual lingkungan yang relatif belum terganggu. Fitur-fitur tersebut mungkin berupa formasi geologi, fosil, badan air, tumbuhan dan satwa liar yang telah lama ada dan sangat minim mengalami gangguan manusia.



Sumber: Context Sensitive Solutions For Delaware Byways, 2011

Gambar 2-5 Contoh kualitas alam berupa badan air

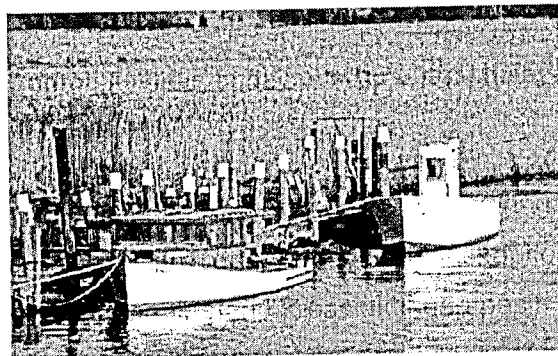
Kualitas budaya berupa ekspresi dari tradisi suatu kelompok masyarakat tertentu. Sebagai contoh dari fitur budaya meliputi kerajinan, musik, tarian, ritual, festival, sajak, makanan, acara khusus dan arsitektur lokal. Kualitas budaya dari koridor byway menyoroti satu atau lebih budaya yang signifikan dan menjadi ciri khas lokal.



Sumber: Context Sensitive Solutions For Delaware Byways, 2011

Gambar 2-6 Contoh kualitas budaya berupa ritual masyarakat Indian

Kualitas rekreasi melibatkan kegiatan rekreasi di luar ruang yang langsung berhubungan dan tergantung pada unsur-unsur alam dan budaya di lanskap koridor. Aktivitas rekreasi memberikan kesempatan bagi pengalaman rekreasi aktif dan pasif. Contoh kualitas rekreasi antara lain arung jeram, berperahu, memancing, dan hiking.. Aktivitas rekreasi mungkin berlangsung musiman, namun kualitas dan pentingnya kegiatan rekreasi tersebut menjadi bagian yang telah dikenal.



Sumber: Context Sensitive Solutions For Delaware Byways, 2011

Gambar 2-7 Contoh kualitas rekreasi berupa rekreasi berperahu

Kualitas arkeologi melibatkan karakteristik dari koridor byway berupa pemandangan yang menjadi bukti fisik dari sejarah atau prasejarah kehidupan manusia atau kegiatan yang terlihat dan mampu diinventarisasi dan diinterpretasikan.

Pemandangan koridor byway arkeologi yang menarik dapat berupa reruntuhan, artefak, sisa-sisa struktural, dan bukti fisik lainnya yang dapat dinikmati dan memiliki bukti ilmiah sebagai peninggalan masa lalu.



Sumber: Context Sensitive Solutions For Delaware Byways, 2011

Gambar 2-8 Contoh kualitas arkeologi berupa artefak dan fosil

Tabel 2-12 Pemenuhan kriteria jalan pariwisata

Kriteria	Memenuhi	Sebagian memenuhi	Tidak memenuhi
Kualitas Scenic Fitur lanskap: landform/topografi, vegetasi, air, satwa liar, modifikasi	Rute ditandai dengan karakteristik yang paling menonjol dari fitur individu lanskap atau kombinasi fitur (dasarnya unik di wilayah tersebut) dengan tidak adanya gangguan visual yang negatif	Rute ditandai dengan ciri khas masing-masing lanskap atau kombinasi dari fitur (visual menarik tetapi tidak unik atau langka). Namun, kualitas pemandangan dari lanskap telah mengalami sejumlah gangguan visual yang	Rute ditandai dengan fitur lanskap individu atau kombinasi fitur yang umum, terjadi gangguan visual sepanjang rute,
Sumber budayawan g signifikan (bersejarah dan prasejarah)	Rute berisi satu atau lebih situs penting nasional atau beberapa situs lokal yang penting	Rute berisi beberapa situs penting daerah atau sisa-sisa yang terlihat	Rute hanya memiliki satu situs lokal
Keunikan karakteristik lokal	Berkendaraan di sepanjang rute memberikan pengalaman yang unik dari karakteristik daerah lokal	Aspek keunikan karakteristik lokal ditunjukkan sepanjang rute.	Kondisi daerah tidak konsisten dengan karakteristik lokal
Kondisi dan desain Jalan	Rute memenuhi standar fungsional, keselamatan dan klasifikasi jalan	Rute memerlukan perbaikan standar fungsional, keselamatan dan klasifikasi jalan	Perbaikan yang diperlukan untuk memenuhi standar desain keselamatan untuk rute ini mungkin tidak layak.
Dukungan lokal	Mendapat dukungan penuh dan persetujuan dari seluruh yurisdiksi	Terdapat dukungan namun terdapat indikasi penolakan	Penolakan yang signifikan
Konsep Rencana Pengelolaan	Perencanaan dan sasaran	Perencanaan tersedia namun masih terdapat	Tidak tersedia

Kriteria	Memenuhi	Sebagian memenuhi	Tidak memenuhi
Elemen rencana: perlindungan dan organisasi pemeliharaan sumber daya, pemasaran dan promosi, dukungan keuangan, fasilitas umum	jelas	kekurangan dalam beberapa hal	perencanaan
Keberlanjutan	Tersedia jalan atau akses lingkaran pada bagian rute yang mudah dilalui	Tersedia jalan atau akses lingkaran pada bagian rute namun sulit dilalui	Rute merupakan jalan buntu

Sumber: (Wyoming Departemen of Transportation, 2009)

Penilaian kondisi sumber daya sepanjang koridor jalan wisata harus dilakukan sebagai potensi pengembangan dan dapat diatasi secara cepat, beberapa sumber daya lokal yang dievaluasi dirinci Tabel 2-13.

Tabel 2-14 Sumber daya yang dievaluasi sepanjang koridor jalan pariwisata

No	Sumber daya	Jenis sumber daya
1	Sumber daya alami	1. Geologi 2. Sungai, aliran air, danau dan rawa 3. Binatang liar 4. Tumbuhan
2	Sumber daya budaya	1. Prasejarah 2. Sejarah 3. Saat ini 4. Sejarah guna lahan 5. Gaya hidup tradisional
3	Sumber daya visual	1. Tergambar secara jelas sepanjang koridor 2. Menggambarkan fitur <i>scenic</i>
4	Sumber daya rekreasi	1. Aktivitas 2. Setting dan peluang 3. Pengalaman
5	Sumber daya keramah tamahan	1. Sistem Informasi bagi wisatawan 2. Akomodasi 3. Makanan 4. Pelayanan dan fasilitas
6	Daya tarik	1. Museum 2. Festival dan acara khusus 3. Seni dan budaya
7	Guna lahan	1. Pola penggunaan dan pengembangan 2. Kepemilikan umum dan pribadi 3. Peraturan daerah mengenai pemanfaatan lahan

No	Sumber daya	Jenis sumber daya
		4. Pengembangan yang terencana 5. komunitas
8	Akses	1. Jaringan jalan 2. Pesawat, bus dan kereta 3. Moda alternatif (jalan kaki, sepeda, berkuda) 4. Kondisi medan
9	Sumber daya individu, institusi dan organisasi	1. Manajemen 2. Pemerintahan 3. Edukasi 4. Rekreasi 5. Pemasaran dan promosi 6. Daya tarik lainnya
10	Daerah sensitif dan bahaya lingkungan	1. Tambang 2. Lokasi banjir 3. Longsor 4. Kebakaran 5. Rawa 6. Pola migrasi binatang liar

Sumber: (Wyoming Departemen of Transportation, 2009)

Atribut dari scenic road dalam *Scenic Roads and Special Character Street* diuraikan sebagai berikut:

1. Tumbuhan atau vegetasi

Tipikal *scenic road* umumnya memiliki keaneragaman tumbuhan sepanjang koridor. Tekstur visual dari tumbuhan yang tercipta akibat dari variasi jenis vegetasi, variasi ketinggian dan struktur (seperti pohon, perdu, semak dan rumput). Pada kawasan pedesaan atau antar kota umumnya terdiri dari tumbuhan alami dan kawasan pertanian, pada kawasan perkotaan umumnya memiliki lanskap tumbuh yang telah tertata (pohon pinggir jalan, taman, kebun)

2. Potongan melintang jalan

Karakter sekitar koridor transportasi umumnya berhubungan dengan lanskap sepanjang koridor, dapat berupa pedesaan atau perkotaan, alami atau buatan. Koridor *scenic road* didesain untuk menciptakan lanskap yang harmonis dalam suatu skala tertentu. Bagian dari lanskap *scenic road*

dapat berupa penggunaan lapis perkerasan yang sesuai dengan lanskap sekitar, lebar jalan, pagar pengaman, saluran, galian dan timbunan, pencahayaan (lampu), penanda jalan dan vegetasi.

Keindahan tambahan seperti lampu, meja dan kursi, beton hias, trotoar yang dilebarkan dapat digunakan untuk memperkuat kesan *scenic* dalam suatu koridor. Apabila dimungkinkan penambahan fasilitas bagi masyarakat untuk dapat menikmati kondisi *scenic* dan menjelajahi area *scenic* seperti tempat untuk memandang (lookouts), jalan setapak penghubung, parket dan *signange*.

3. Kondisi medan

Scenic road memberikan pelaku perjalanan untuk menikmati dan merasakan kondisi medan setempat.

4. Air

Penilaian *scenic* dari air meliputi kualitas air, pergerakan air, ukuran dan bentuk garis air. Pemandangan dan akses fitur air meningkatkan sifat *scenic* dari koridor

5. Jembatan

Keberadaan jembatan bersejarah memberikan kesan *scenic* pada koridor. Diperlukan rehabilitasi jembatan bersejarah dengan memperhatikan kelestarian warisan dan harus selaras dengan kondisi wilayah koridor

6. Lingkungan budaya

Koridor transportasi dapat memberikan akses dan pandangan sumber daya warisan budaya yang signifikan. Beberapa sumber *scenic* disepanjang koridor dapat berupa arsitektur lokal yang mencerminkan karakter lanskap pedesaan, kota, distrik bersejarah, kawasan komersial atau lingkungan perumahan; jembatan bersejarah (lihat bagian sebelumnya) dan struktur rekayasa lainnya; monumen dan pemakaman; dan signage vernakular. Sejumlah elemen yang dibangun termasuk lanskap yang tidak enak dipandang (misalnya tiang listrik, pipa, menara sel, signage) atau tidak menyatu dengan kondisi sekitar lanskap (misalnya perumahan non-pertanian, kawasan industri) sebaiknya diminimumkan. Sehingga diperlukan upaya untuk meminimalkan atau mengubah dampak visual dari

elemen-elemen yang dibangun sehingga dapat meningkatkan keindahan dari koridor.

7. Lansekap warisan budaya

Lansekap warisan budaya didefinisikan sebagai area peninggalan penting yang dirawat dan diakui dan berupa kumpulan fitur atau situs sejarah.

8. Lalu lintas

Koridor *scenic* akan menarik minat berbagai pengguna jalan, untuk itu desain koridor harus dapat menyeimbangkan kebutuhan seluruh pengguna jalan selain pengguna kendaraan bermotor dengan mempertimbangkan volume dan kecepatan operasional eksisting.

9. Kontek visual

Visual kontek dari suatu koridor didefinisikan sebagai pandangan yang dapat dinikmati pengguna kendaraan sepanjang koridor. Kontek visual dapat berupa pemandangan yang luas pada daerah pedesaan, dan dapat sempit pada daerah perkotaan.

2.3.3 Proses perencanaan

Dalam perencanaan koridor *Byway* diperlukan suatu proses kolaborasi dari beberapa disiplin ilmu menggunakan pendekatan yang menyeluruh untuk pengembangan kegiatan transportasi, proses tersebut dikenal sebagai *Context Sensitive Solutions* (CSS) yang melibatkan seluruh *stakeholder* termasuk masyarakat, pengamat dan pemerintahan setempat yang dapat berperan dalam mempertimbangkan aturannya main dan manfaat dari pengembangan koridor⁵. Pendekatan CSS ini dikembangkan untuk memandu perencanaan, desain, dan konstruksi dalam manajemen desain tambahan pada koridor *byway* yang terdiri atas tiga prinsip utama:

1. Identifikasi karakteristik koridor. Diperlukan dalam mengidentifikasi dan menilai kualitas instruktif baik sekunder maupun primer, pada tahapan ini dilakukan penilaian karakter fitur dari sepanjang koridor, penilaian dilakukan tidak hanya pada

⁵Federal Highway Administration, *Flexibility in Highway Design*, FHWA, United State Department of Transportation, 1997.

fitur fisik namun juga dilakukan penilaian karakteristik koridor yang dapat dirasakan bersifat *tangible*.

- a. Fitur yang dirasakan seperti lanskap pedesaan yang tenang atau berupa kota bersejarah yang dapat dinikmati oleh wisatawan, meskipun fitur ini jarang diidentifikasi dalam penilaian.
- b. Fitur nyata atau *tangible*, berupa bangunan bersejarah atau taman nasional yang dengan mudah diidentifikasi dan diinventarisasi dan dikategorikan. Sangatlah penting penilaian dan identifikasi fitur dalam pengembangan koridor wisata, perubahan akibat adanya pengembangan jalan dan jaringan jalan dapat merubah bentuk serta koridor. Perlu diperhatikan bahwa pengembangan prasarana transportasi tidak boleh mengurangi kualitas keindahan dari koridor jalan wisata.
- c. Karakteristik visual paling jelas didefinisikan oleh jenis dan karakter gunalahan seperti pemandangan sekitar dan pepohonan sepanjang koridor yang dapat meningkatkan kualitas keindahan sepanjang koridor wisata.
- d. Karakteristik fungsi, digambarkan oleh jenis dan penggunaan jalan. Suatu prinsip utama bahwa jalan dapat berfungsi secara aman dan selamat untuk seluruh pengguna jalan. Sifat multi fungsi jalan seperti ini akan sangat berpengaruh pada karakteristik visual dan fungsi jalan, sebagai contoh apabila sebagian besar koridor berupa taman atau fitur alami kemungkinan akan meningkatkan jumlah pengguna sepeda dan pejalan kaki yang secara langsung berkaitan dengan fungsi karakter koridor wisata.

2. Peran serta masyarakat dan stakeholder. Keterlibatan masyarakat merupakan komponen penting dari semua proyek pengembangan koridor wisata dan pelaksanaan CSS. Seperti yang tercantum dalam definisi CSS, keterlibatan publik harus memainkan peran penting dalam semua proyek dan disediakan di beberapa tahap desain. Dari awal, sukses koridor wisata sangat bergantung pada keterlibatan aktif masyarakat. Pembina jalan dan konsultan harus melakukan komunikasi yang terbuka dan awal dengan para pemangku kepentingan koridor wisata dan jelas mendefinisikan proyek transportasi ini. Keterlibatan publik yang sukses harus mencakup:

- a. Komunikasi secara terbuka
- b. Pemahaman tentang lanskap, masyarakat, dan sumber daya berharga

- c. Ruang lingkup pengembangan koridor , tujuan, dankebutuhan
- d. Konsensuspada lingkuppembina jalan, pencetus koridor dantim desainsebelummerancang pengembangan koridor
- e. Prosespenyesuaian untuk memenuhi semua kebutuhandan sasaran pengembangan koridor wisata.

Keterlibatan masyarakat dalam pembahasan pengemabangan koridor wisata dapat memberikan manfaat dalam :

- a. Identifikasi karateristik yang didefinisikan dalam pengembangan koridor wisata dari sudut pandang masyarakat.
 - b. Identifikasi karakteristik masyarakat serta keinginan masyarakat
 - c. Identifikasi situasi terhadap desain khusus dan kebutuhan akses.
3. Eksplorasi fleksibilitas dan menyusun alternatif, pada tahapan ini pembina jalan dan disainer dapat dapat mengambillangkah-langkah untukmelestarikan sumber daya, meningkatkan fiturkoridor wisata, danmemastikanproduk akhir yang sukses. Pembina jalan dan disainer harusmenyesuaikanalternatifdesain pada konteks tertentu yang melindungi, memelihara, dan meningkatkan fitur penting dari karakter koridor wisata ini. Fleksibilitasd dimulai dengan menggunakan standar minimum untuk membuat alternatif yang layak untuk menambah kualitas intrinsik koridor, mencerminkan nilai-nilai masyarakat, dan memenuhi persyaratan rekayasa untuk keselamatan dan mobilitas. Desain akhir harus memenuhi tujuan transportasi serta harapan stakeholder. Sebuah pemahaman yang jelas dan komprehensif masalah situs dan konteks akan membantu desainer mengidentifikasi alternatif desain yang luas termasuk dalam tiga kategori: pelestarian, konservasi, dan peningkatan.

- A. Pelestarian: Tindakan atau proses penerapan langkah-langkah yang diperlukan untuk mempertahankan bentuk fitur serta karakter yang didefinisikan sepanjang koridor wisata. Seringkali pelestarian akan berlaku untuk fitur dan pemandangan sekitar untuk meningkatkan nilai historis, estetis, atau kondisi lingkungan yang signifikan. Dimana fitur bersejarah atau pemandangan yang teridentifikasi, pembina jalan akan fokus pada pemeliharaan, perbaikan dan / atau retensi bahan bersejarah, sumber

daya alam, dan bentang alam, bukan pengganti yang luas, konstruksi baru, atau penanaman tambahan.

- B. Konservasi: Tindakan desain yang menciptakan kondisi stabil atau proses bertahap pembangunan yang tepat yang mencegah kerusakan kualitas koridor atau karakter fitur koridor. Melestarikan karakter koridor adalah sebuah pendekatan desain yang penting, terdiri dari banyak unsur:
- a. Ruang milik jalan dari sudut pandang kualitas intrinsik, atribut, dan karakteristik
Kualitas pemandangan yang dapat dilihat disepanjang jalan dan berdekatan dengan ruang milik jalan
 - b. Atribut fisik seperti alinyemen vertikal dan horizontal jalan
- C. Pelestarian karakteristik fitur harus mempertimbangkan perencanaan, desain dan perijinan untuk konstruksi serta kegiatan pemeliharaan.
Peningkatan: upaya untuk meningkatkan keindahan, efektivitas, atau nilai koridor pada kualitas intrinsik yang dapat dirasakan atau meningkatkan konteks lingkungan sekitar koridor sebagai penambahan nilai pengalaman wisatawan. Pertimbangan harus selalu diberikan untuk menjamin bahwa setiap proyek yang diusulkan dapat mendukung koridor wisata dan meningkatkan kualitas visual serta fisik koridor tersebut.

Perencanaan jalan atau koridor pariwisata memerlukan identifikasi yang menyeluruh untuk menyeimbangkan fungsi keselamatan, kelancaran transportasi serta pengalaman wisatawan dan keindahan dari koridor. Pembina jalan harus dapat menemukan solusi yang "sesuai" dan mempertimbangkan suatu fleksibilitas saat penerapan solusi tersebut (Caltrans, 2008). Fleksibilitas tersebut umumnya berupa kelonggaran persyaratan desain standar desain jalan. Penerapan fleksibilitas terdiri atas:

1. Asumsi bahwa fleksibilitas dapat diterapkan secara maksimum pada saat yang tepat
2. Menggunakan standar minimum pada saat diperlukan
3. Pertimbangan pemilihan selain unsur fisik sesuai dengan fungsi dan karakteristik jalan sepanjang koridor

4. Fleksibilitas merupakan jalan terakhir dari beberapa alternatif yang dapat dilakukan dan merupakan hasil akhir musyawarah publik dalam penentuan desain yang tepat.

Dalam literatur lain menyebutkan (*California Scenic Highway*) proses pengusulan menjadi koridor jalan wisata atau *scenic* didahului dengan kelayakan koridor yang terdiri atas beberapa tahapan:

- I. **Penilaian visual**, dengan melakukan identifikasi dan penilaian atribut keindahan serta gangguan visual, menjabarkan karakteristik yang berkontribusi terhadap keindahan sepanjang koridor serta sumber gangguan visual yang terjadi terhadap kualitas keindahan lingkungan.

Penilaian visual harus meliputi beberapa item persyaratan pengajuan *scenic highway* :

1. Identifikasi segmen lansekap secara umum yang merepresentasikan keunikan karakteristik yang sesuai dengan kondisi sekitar atau nama daerah
2. Inventarisasi lansekap alami seperti bentuk medan, vegetasi dan fitur air
3. Menyusun deskripsi tentang jenis dan panjang gangguan visual. Penilaian dilakukan dalam beberapa segmen ruas, sebagai contoh dalam sepanjang 1 mil penilaian dibagi menjadi 4 bagian atau segmen ruas.
4. Mendokumentasikan kondisi eksisting dalam bentuk foto atau format grafis lainnya.

Persyaratan utama suatu ruas atau koridor agar dapat diusulkan menjadi jalan wisata harus berisipemandangan yang indah, flora, geologi, dan atribut alami yang unik.

Beberapa istilah dan kriteria yang harus dipenuhi terkait visual yang menjadi dasar penilaian kondisi keindahan dari ruas atau rute jalan wisata antara lain:

- a. Kejelasan-Sejauh manalanskapmengesankan. Hal initerkait dengankekhasan, keragaman dankontraselemenvisual.Sebuahlanskapberkesandanabadi padawiatawan.
- b. Keutuhan-Integritasketertibanvisual dalamlanskapdansejauh manapemandangan alambebas darigangguanvisual.
- c. Menyatu-Sejauh managangguanvisual yang terjaditerhadap keindahan sensitif danselaras secara visual denganpemandangan alam.

- II. **Konsultasi dengan pembina jalan**, pada tahapan ini pemerintah setempat harus melakukan diskusi dan melakukan review terhadap hasil penilaian kondisi eksisting visual sepanjang koridor kepada koordinator pembina jalan bagian scenic atau keindahan.
- III. **Mengajukan proposal pada pembina jalan**, pada tahapan ini pemerintah setempat harus mengajukan surat permohonan penetapan suatu ruas atau koridor pada pembina jalan untuk ditetapkan sebagai ruas atau koridor wisata. Apabila dalam pengusulan ini terdapat beberapa bagian pemerintah setempat yang terlibat, surat pengajuan dapat ditambahkan dari beberapa bagian pemerintah lokal. Dalam surat usulan tersebut harus terdiri atas:
1. Dasar atau alasan pengusulan seperti upaya perlindungan atau pariwisata yang menjadi dasar penetapan ruas atau koridor jalan wisata.
 2. Peta topografi aray overlay yang dapat menggambarkan kualitas visual dari jalan atau koridor yang diusulkan. Peta harus menunjukkan fitur alam seperti bentang alam, air dan vegetasi. Peta overlay harus dapat menggambarkan gangguan visual yang diwakili oleh lambang warna tentang tingkatan gangguan kecil (minor), sedang (moderat) hingga besar (mayor).
 3. Peta zonasi, harus tersedia suatu peta zonasi tentang batas koridor scenic dan peruntukan guna lahan yang diijinkan.
 4. Uraian atau deskripsi, berupa uraian rinci dari elemen rute scenic road yang meliputi fitur alami, bangunan atau struktur bersejarah, serta sumber daya keindahan yang dapat dilihat dan dinikmati dari jalan raya. Uraian harus dapat menggambarkan jenis gangguan visual yang mungkin timbul akibat keberadaan bangunan, lahan pertanian yang tidak terawat dan lain-lain. Selain itu perlu disampaikan usulan atau rencana perbaikan dari suatu zona eksisting menjadi zona yang memiliki keindahan dalam koridor termasuk foto dan format grafis lainnya.
- IV. **Review usulan oleh pembina jalan**, dalam tahapan ini pembina jalan memberikan komentar dan saran kepada pemerintah daerah mengenai kesesuaian usulan dengan kriteria *scenic road*
- V. **Proses penetapan ruas atau koridor**, dalam tahapan ini pemerintah setempat mengembangkan dan mengacu pada suatu ukuran perlindungan sebagai upaya

perlindungan yang efektif dan memastikan bahwa kegiatan dalam pengembangan koridor *scenic road* sesuai dengan perlindungan sumber daya keindahan dan konsisten atau sesuai dengan adat istiadat masyarakat setempat. Beberapa hal yang harus diperhatikan dalam prose penentapan adalah :

- a. Peraturan penggunaan lahan dan kepadatan pembangunan (yaitu, klasifikasi kepadatan dan jenis tanah penggunaan lahan yang diijinkan),
- b. Lansekap dan perencanaan situs (yaitu, ijin atau peraturan untuk desain tinjauan otoritas dan peraturan untuk meninjau perkembangan yang diusulkan),
- c. Pengendalian media luar griya (yaitu, larangan dan pengendalian iklan media luar griya),
- d. Perhatian dan kontrol dari lansekap (yaitu, tata cara penilaian, persyaratan izin penggalian, tinjauan desain otoritas, persyaratan lansekap dan vegetasi)
- e. Desain dan tampilan struktur dan peralatan (yaitu, tinjauan desain dan peraturan untuk penempatan struktur utilitas, reseptor microwave, menara komunikasi nirkabel, dll).

VI. Partisipasi masyarakat

Peran serta masyarakat merupakan hal penting dalam penyiapan program perlindungan atau peningkatan koridor. Terkait pada kepemilikan lahan, komite atau pemerintahan setempat, kelompok pemerhati lingkungan dan stakeholders lainnya yang terpengaruh atau tertarik pada usulan penentapan koridor. Partisipasi masyarakat dapat meningkatkan kesuksesan program serta meminimalkan adanya kontroversi dalam pelaksanaan program

VII. Rambu atau tanda koridor scenic, setelah pengesahan dan penetapan koridor, pembina jalan memasang rambu atau tanda ruas atau koridor scenic. Beberapa contoh dari ukuran, penempatan dan bentuk rambu atau tanda jalan atau koridor scenic



1. Ukuran 48" x 26" apabila diperlukan dapat ditambahkan tulisan *scenic route* sebagai penanda rute yang telah ditetapkan, rambu ini dipasang diawal koridor.
2. Penambahan rambu tulisan "awal" dapat ditambahkan dengan ukuran 26" x 12"



1. Ukuran 12" x 18" atau 18" x 27", rambu ini dipasang diawal, akhir dan tengah koridor
2. Pada jalan raya konvensional rambu ini dipasang pada persimpangan utama di jalan antar kota dan perkotaan atau pada jarak interval 3 hingga 5 mil di jalan antar kota
3. Penambahan rambu tulisan "awal" dapat ditambahkan dengan ukuran 26" x 12"
4. Penambahan rambu tulisan "akhir" dapat ditambahkan dengan ukuran 18" x 12"



Ukuran 18" x 18" atau 24" x 24" dipasang pada awal dan tengah koridor di wilayah kabupaten

2.3.4 Penilaian jalan wisata

Penilaian suatu ruas jalan *scenic* menitik beratkan pada penilaian visual, dengan memberikan rentang penilaian gangguan dalam beberapa tingkatan seperti diuraikan dalam Tabel 2-15.

Tabel 2-15 Sumber gangguan visual

No	Sumber gangguan visual	Minor	Moderat	Mayor
1	Bangunan	Sebaran bangunan, dominasi lansekap alami, Jarak muka bangunan luas, bentuk dan warna bangunan sesuai dengan lansekap, memiliki nilai sejarah atau budaya yang signifikan	Jumlah bangunan, tidak terintegrasi dengan baik ke dalam lanskap. Jarak muka bangunan dengan jalan sempit. Bangunan tidak mendominasi lanskap atau menghalangi pandangan.	Bangunan padat.. Bangunan kurang mendominasi lanskap : pandangan
2	Lahan terbengkalai	Disaring dan sebagian fasilitas tidak	Tidak disaring dan terlihat tetap diprogram atau didanai untuk dihapus dan direstorasi. Penggunaan	Tidak disaring dan terlihat oleh pengemudi dihapus atau dimodifikasi. Penggunaan lahan mendominasi lanskap atau

No	Sumber gangguan visual	Minor	Moderat	Mayor
		terlihat langsung dari jalan raya	lahanterlihatetapidak mendominasi lanskapataumenghalangi pemandanganindah.	indah.
3	Media luar griya			Media luar griya menghalangi atau pemandangan
4	Bangunan peredam bising		Bangunan peredam kebisingan menyatu dengan lansekap dan tidak menghalangi keindahan pemandangan	Bangunan peredam kebisingan tidak lansekap dan menghalangi keindahan
5	Utilitas	Tidak mudah terlihat langsung dari jalan	Terlihat namun tidak mendominasi pemandangan	Tower, tiang dan jaringan mendorong mengurangi unsur keindahan
6	Aktivitas pertanian	Umumnya menyatu dengan keindahan pemandangan,	Tidak sesuai dengan lansekap alami, skala dan keberadaan struktur dan peralatan pertanian menyaingi lansekap alami	Skala dan keberadaan struktur dan mendominasi pandangan dan keindahan
7	Tanaman eksotik	Digunakan sebagai lansekap dan menyatu dengan pemandangan sekitar	Menandingi tumbuhan asli (native) atau tumbuhan disekitarnya	Tidak sesuai dan mendominasi lansekap mengurangi keindahan
8	Aktivitas penebangan		Bekas penebangan pohon terlihat namun jauh	Bekas penebangan pohon terlihat keindahan visual
9	Erosi	Erosi sedikit	Erosi berbentuk saluran	Erosi berbentuk saluran dan merusak keindahan
10	Timbunan	Timbunan umumnya menyatu dengan lansekap dan topografi	Terjadi beberapa perubahan, memerlukan rekayasa penanganan	Timbunan dan galian yang luas dan adanya tumbuhan, mengurangi keindahan
11	Desain jalan	Desain jalan menyatu dengan keindahan alam, struktur jalan sesuai dengan lingkungan sekitar		Terjadi galian dan timbunan dalam dan tampilan jalan tidak sesuai dengan keindahan

Sumber:(Caltrans, 2008)

2.3.5 Penetapan jalan pariwisata

Penetapan jalan atau rute wisata umumnya dilakukan oleh kementerian transportasi, dalam contoh kasus di Amerika Serikat *Scenic road* ditetapkan oleh *Ministry of Transportation*. Sejarah pembentukan scenic road dalam (Caltrans, 2008) dimulai pada tahun 1963 dengan adanya deklarasi tentang penetapan *California Scenic Highway Program* yang menyatakan bahwa " Pengembangan *scenic highway* tidak hanya akan meningkatkan kepuasan penduduk negara bagian, namun juga akan berperan dalam peningkatan pertumbuhan rekreasi dan industri pariwisata serta pertumbuhan ekonomi". Lingkup program pengembangan penetapan *California Scenic Highway* dalam deklarasi tersebut disebutkan bahwa diperlukan suatu perlakuan khusus dalam identifikasi dan konservasi pada sistem *highway* dalam program *scenic road*, yang terdiri atas hamparan yang berdekatan dan terlihat atau berdekatan dengan ruang milik jalan berupa fitur keindahan dan fitur alami berupa topografi, vegetasi, jarak pandang dan batas koridor sepanjang jalan.

2.3.6 Tipe rute jalan scenic

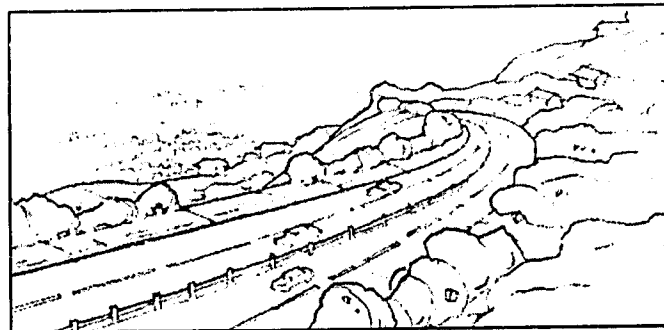
Terdapat tiga jenis rute scenic yang dikategorikan menjadi (i) Jalan bebas hambatan *scenic* (ii) *Thoroughfares scenic* (iii) Rute *scenic* jalan antar kota. Untuk setiap kategori dari elemen rute *scenic* perlu dilakukan pengendalian desain dan pengembangan dari ruang milik jalan dan koridor *scenic* (Murphy, 1994). Ciri-ciri dari jenis rute *scenic* diuraikan dalam Tabel 2-16.

Tabel 2-16 Ciri-ciri rute *scenic*

No	Jenis rute <i>scenic</i>	Ciri-ciri
1	Jalan bebas hambatan	1. Jumlah lajur untuk setiap arah dua sampai empat 2. Dipisahkan oleh median 3. Akses terkendali 4. Persimpangan tidak sebidang 5. Merupakan rute efisien menuju atau antara area kota, <i>scenic</i>, rekreasi dan daya tarik budaya.
2	Jalan raya	1. Jumlah lajur dua sampai dengan tiga 2. Terdapat lajur untuk parkir pada masing-masing arah 3. Dipisahkan oleh median 4. Persimpangan mayor diatur APILL 5. Merupakan rute efisien menuju atau antara area kota, <i>scenic</i>, rekreasi dan daya tarik budaya

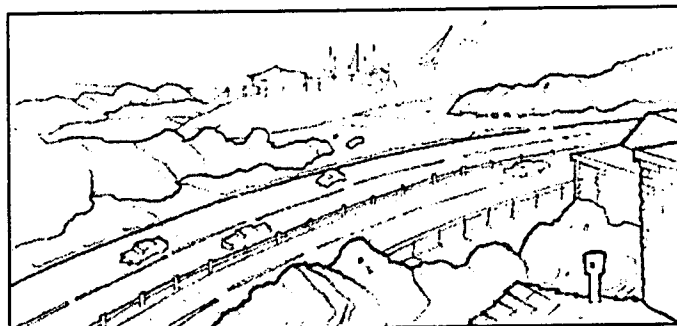
No	Jenis rute scenic	Ciri-ciri
3	Jalan pedesaan atau antar kota	1. Umumnya berupa jalan dua lajur dua arah tak terbagi 2. Volume lalu lintas rendah 3. Menghubungkan daerah pertanian atau area rekreasi 4. Kombinasi antara area rekreasi dengan taman hutan nasional, cagar alam, jalur mendaki dan jalur sepeda.

Sumber:(Murphy, 1994)



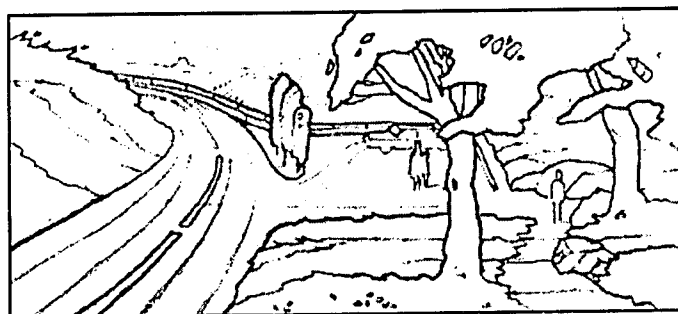
Sumber:(Murphy, 1994)

Gambar 2-9 Jalan bebas hambatan scenic



Sumber:(Murphy, 1994)

Gambar 2-10 Jalan raya scenic



Sumber:(Murphy, 1994)

Gambar 2-11 Jalan pedesaan atau antar kota scenic

2.3.7 Elemen jalan scenic

Elemen dari rute jalan *scenic* terdiri atas Ruang Milik Jalan, area yang berdekatan dengan *scenic* koridor dan area diluar koridor *scenic*.

Ruang Milik Jalan meliputi perkerasan jalan dan area untuk perlindungan jalan, drainase, utilitas umum, lajur pejalan kaki dan tanaman pinggir jalan. Apabila memungkinkan ruang milik jalan dari jalan *scenic* dapat ditambahkan dengan tempat istirahat, lajur sepeda, lajur untuk berkuda.

Scenic koridor merupakan area diluar ruang milik jalan *scenic* milik pemerintah yang memiliki pemandangan indah atau area yang dikembangkan untuk tujuan keindahan. Koridor *scenic* meliputi lereng dan utiliti umum, tempat istirahat, lajur sepeda, lajur untuk berkuda. Koridor *scenic* dapat bervariasi tergantung pada area keberadaanya, pada daerah perkotaan koridor mungkin lebih sempit dibandingkan dengan di daerah antar kota. Untuk meningkatkan kualitas *scenic* perlu dilakukan pengendalian dari pemanfaatan lahan, ketinggian struktur, jarak muka bangunan dan penyediaan pedoman desain arsitektur untuk sepanjang koridor *scenic*.

Area diluar koridor *scenic* karena pemandangan yang luas disekitar rute *scenic*, maka diperlukan panduan dan pedoman dalam pengembangan area diluar koridor untuk meningkatkan daya tarik keindahan.

2.3.8 Alinyemen dan kecepatan desain

Alinyemen jalan horizontal dan vertikal koridor jalan wisata sangat berpengaruh terhadap pengalaman wisatawan dan berkontribusi pada fitur *scenic* dari koridor. Alinyemen jalan mempertimbangkan keselamatan juga peningkatan nilai manfaat dari jalan. Peningkatan keselamatan berupa meluruskan alinyemen jalan untuk peningkatan jarak pandang, memperkeras bahu dan pelebaran lajur lalu lintas dapat mempengaruhi daya tarik visual dan mengurangi pengalaman wisatawan.

Diperlukan pertimbangan dalam desain koridor atau jalan wisata dengan memperhatikan hubungan antara kecepatan operasi dan desain jalan. Sehingga kecepatan operasional harus diturunkan sebagai dasar dalam peningkatan keselamatan dan sebagai upaya dalam mempertahankan fitur dari koridor jalan wisata. Desain jalan harus dapat mengarahkan pengemudi sesuai dengan kondisi setempat. Penentuan kecepatan harus didasarkan pada kondisi penggunaan lahan, kepadatan bangunan, konteks lingkungan dan kebutuhan pengguna. Desainer harus mencari konsistensi antara semua aspek

dari jalan, konteks, dan kecepatan desain dengan memperhatikan tingkat pelayanan, keselamatan, ekonomi dan kondisi lingkungan.

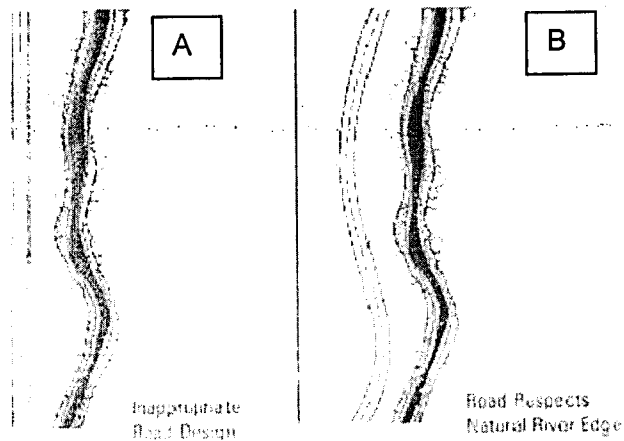
2.4 Penyesuaian Desain Jalan Pariwisata

Pertimbangan terkait dengan keselamatan, perubahan desain jalan berkeindahan (scenic road) dan jalan bersejarah (Historical road), sedapat mungkin mempertahankan, karakter keindahan dan jalan bersejarah. Pada metode tradisional upaya peningkatan keselamatan keselamatan dilakukan dengan mengubah fisik jalan dan pinggir jalan seperti lebar jalan dan bahu, menambahkan pagar pembatas, menebang pohon, dan mengubah geometri vertikal dan horizontal. Metode tradisional dapat menimbulkan gangguan visual yang menyebabkan penurunan kualitas keindahan. Selain itu, peningkatan lebar jalan, alinyemen dan jarak pandang untuk mengurangi bahaya bagi pengguna kendaraan umum akan menghasilkan peningkatan kecepatan kendaraan. Hal ini bertentangan dengan prinsip jalan berkeindahan atau jalan pariwisata yang ditujukan sebagian besar pengguna jalan ini berjalan perlahan untuk menikmati pemandangan tidak hanya bagi pengguna kendaraan bermotor (Maryland byways, 2008).

Salah satu definisi menyebutkan bahwa daya tarik visual dari jalan rayakan dianggap tidak mengganggu dinyatakan saat alinemen horizontal dan vertikal dari rute sesuai dengan kondisi alam dan kemampuan manusia (U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, 1997), oleh karenanya perlu pertimbangan dalam perencanaan dan desain seperti disebutkan dalam AASHTO *Green Book*:

“ Koordinasi dari alinemen vertikal dan horizontal harus diperhatikan dan harus diperhitungkan dalam desain awal, saat penyesuaian dapat dilakukan desainer harus secara seksama mempelajari sepanjang jalan dalam perencanaan dan profil dan memvisualisasikan sepanjang ruas secara tiga dimensi”

Suatu aturan umum bagi desainer jalan untuk mencapai kesesuaian bentuk jalan dengan kondisi alam sekitar dan ritme kontinyu dari pengguna kendaraan dapat diperoleh dengan mengikuti bentuk atau kontur dari medan dengan memperhatikan transisi kelandaian vertikal dan horizontal dari fitur permanen seperti alur pegunungan dan alur sungai.



Sumber:(U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, 1997)

Gambar 2-12 Contoh desain jalan tidak menyesuaikan dengan kondisi alam (A) dan desain jalan menyesuaikan dengan kondisi alam (B)



Sumber:(U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration, 1997)

Gambar 2-13 Contoh desain jalan menyesuaikan dengan kondisi bentuk sungai

Dalam merencanakan desain jalan pariwisata diperlukan penyesuaian yang akan membantu jalan pariwisata dalam memenuhi fungsi pelayanannya. Penyesuaian ini dilakukan dengan menggunakan standar dari kementerian pekerjaan umum dan jalan raya negara Philipina tahun 2014. Adapun kendaraan rencana yang digunakan sebagai kendaraan rencana adalah bis penumpang.

Tabel 2-17 Desain Standar Jalan Pariwisata

No	Elemen Desain	Kebutuhan	
		Standar Luar	Penyesuaian
1	Tipe Perkerasan	Portland Cement Concrete Pavement (PCCP)	PCCP dan Aspal
2	Lebar Perkerasan	Minimum 6.1 meter untuk dua lajur	Minimum 7 meter untuk dua lajur
3	Ketebalan Perkerasan Bahu	Minimum 230 mm (9 inci)	
4	Lebar Material	Minimum 1.5 m Permukaan kerikil	Minimum 1.5 m Permukaan kerikil
5	Kemiringan jalan	1,50% untuk PCCP	1,50% untuk PCCP, 2% untuk aspal
6	Kemiringan Bahu	3,0 % untuk permukaan kerikil	3,0 % untuk permukaan kerikil
7	Radius lengkung horizontal	Minimum 50 m	Minimum 50 m
8	Radius lengkung vertical	Minimum 60 m 60 km/jam (datar)	Minimum 60 m 60 km/jam (datar)
9	Kecepatan rencana	40 km/jam (berbukit) 30 km/jam (gunung)	40 km/jam (berbukit) 30 km/jam (gunung)

2.5 Tempat Perberhentian

2.5.1 Tipikal

Pengembangan konsep stasiun tepi jalan (*roadside service station* = Rossita) merupakan pengembangan konsep *michinoeki* (Jepang) dikombinasikan dengan karakteristik tempat istirahat yang sudah ada di Indonesia. Basis tempat istirahat di Indonesia yang berada di sepanjang jalan nasional berdasarkan hasil pemetaan studi di Pantura dan Bali-Nusra adalah sebagai berikut:

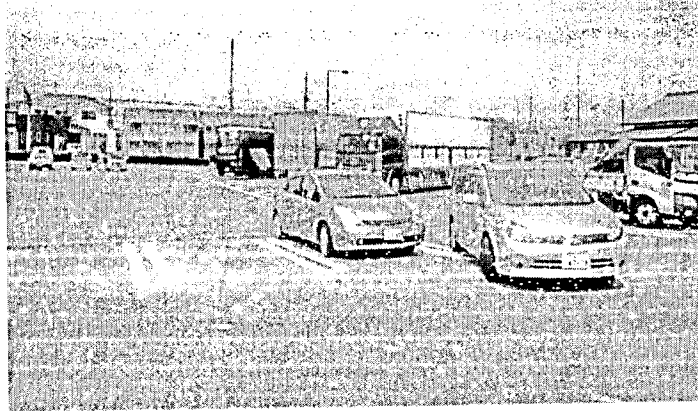
1. Berbasis stasiun bahan bakar, tempat istirahat yang menyatu dengan stasiun bahan bakar. Umumnya tempat istirahat ini dimiliki oleh pemilik stasiun bahan bakar, mempunyai ciri sebagai berikut:
 - a. Area parkir kecil
 - b. toilet dan restoran kecil
 - c. Tidak ada toko souvenir
 - d. Tidak ada pusat informasi lokal

2. Berbasis daya tarik lokal, tempat istirahat yang dibangun untuk mengakomodasi pengunjung daya tarik lokal dan mempunyai ciri sebagai berikut:
 - a. Area parkir sedang atau luas
 - b. Beberapa toilet dan restoran
 - c. Ada toko souvenir lokal
 - d. Terdapat pusat informasi atau kantor pemerintah
3. Berbasis daerah komersil, tempat istirahat yang sengaja dibangun untuk menarik pengguna jalan untuk beristirahat dan berbelanja, memiliki ciri sebagai berikut:
 - a. Area parkir sedang atau luas
 - b. Beberapa toilet dan restoran
 - c. Terdapat toko souvenir lokal
 - d. Tidak terdapat pusat informasi atau kantor pemerintah
4. Berbasis bahu jalan, tempat istirahat yang memanfaatkan bahu jalan sebagai tempat berhenti kendaraan. Tempat ini memiliki ciri sebagai berikut:
 - a. Parkir menerus sepanjang jalan
 - b. Terdapat banyak toilet dan restoran
 - c. Terdapat toko souvenir dan makanan lokal
 - d. Tidak terdapat pusat informasi

2.5.2 Pengembangan Konsep Yang Relevant Untuk Indonesia

Konsep Rossita merupakan pengembangan dari konsep dasar michinoeki, yang memiliki fungsi sebagai berikut:

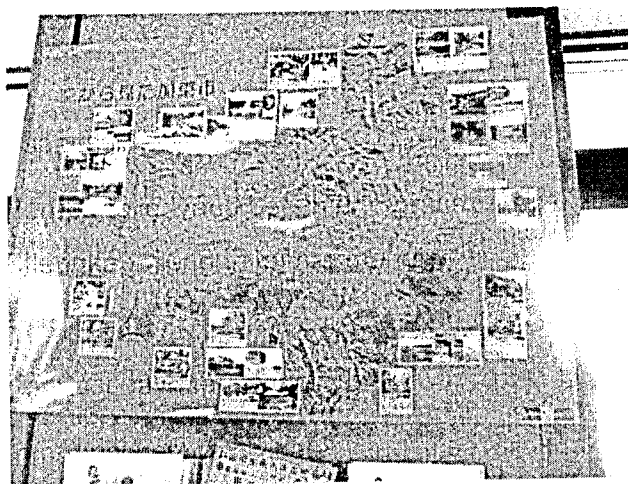
1. Tempat untuk beristirahat
 - Fasilitas parkir,
 - i. dilengkapi tempat parkir yang terpisah antara kendaraan penumpang dan kendaraan barang
 - ii. Pengaturan layout parkir dilakukan tanpa mengganggu fasad dari bangunan tempat istirahat
 - iii. Tempat parkir ditempatkan pada wilayah yang terbuka



- Fasilitas sanitasi
 - i. Berupa toilet yang bersih dan gratis
 - ii. Dilengkapi dengan kamar mandi

2. Pusat informasi

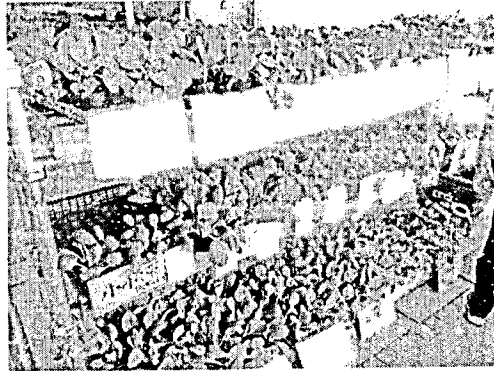
- Pusat informasi daya tarik lokal
 - i. Informasi tempat wisata yang bisa dilakukan dengan jalan kaki atau kendaraan khusus dari tempat istirahat
 - ii. Informasi mengenai sejarah dan produk lokal



- Pusat informasi jalan dan lalu lintas
 - i. Informasi kondisi lalu lintas
 - ii. Informasi jarak dan waktu tempuh ke tempat tertentu

3. Tempat incubator bisnis lokal

- Pasar lokal
 - i. Tempat menjual produk-produk lokal (khusus lokal)
 - ii. Dikelola oleh lembaga yang melibatkan masyarakat lokal



- Fasilitas workshop produk lokal
 - i. Tempat untuk kegiatan atau workshop untuk produk lokal yang menjadi keunggulan (cth: tempat membatik)

4. Pelayanan Publik

- Fasilitas public
 - i. Berisi fasilitas publik yang dapat digunakan oleh masyarakat lokal untuk berinteraksi (panggung, gazebo dsb)
 - ii. Fasilitas public untuk meningkatkan pelayanan umum, seperti klinik kesehatan
- Fasilitas Edukasi
 - i. Berfungsi sebagai tempat edukasi keselamatan berlalu lintas
 - ii. Berfungsi sebagai tempat edukasi kegiatan-kegiatan kemasyarakatan
- Pusat mitigasi bencana
 - i. Berfungsi sebagai pusat pengendalian atau mitigasi bencana
 - ii. Berfungsi sebagai pusat logistic
 - iii. Dapat berfungsi sebagai tempat pengungsian (terdapat fasilitas air dan listrik)
- Terminal
 - i. Berfungsi sebagai tempat berpindah moda untuk menuju daya tarik di sekitar

- ii. Berfungsi sebagai tempat berpindah moda untuk jarak dekat

5. Pos Manajemen Jalan

- Fasilitas pemeliharaan dan pengawasan jalan
 - i. Berfungsi sebagai tempat penyimpanan alat dan material
 - ii. Sebagai pusat distribusi informasi dalam pengawasan dan pemeliharaan jalan.

2.5.3 Tipikal Fasilitas Pada Tempat Pemberhentian Eksisting

Dari hasil kuisisioner dengan memberikan bobot prioritas dalam skala (1 tinggi – 5 rendah) didapatkan urutan prioritas pada tempat perhentian terdapat beberapa fasilitas yang umum (kondisi esisting) ditemukan:

Tabel 2-18 Prioritas Fasilitas Pada Tempat Pemberhentian

Kode	Uraian	Rangking	Bobot Rata-rata
A	Tempat Istirahat (parkir, duduk)	1	4.80
C	Fasilitas sanitasi (wc/kamar mandi)	2	4.70
K	Stasiun Bahan Bakar	3	4.67
B	Tempat makan minum	4	4.66
D	Bengkel	5	4.17
I	Layanan kesehatan	6	4.17
L	Tempat ibadah	7	4.15
M	Lainnya, (Fasilitas ATM)	8	3.81
H	Kantor Keamanan (Polisi/TNI)	9	3.79
E	Pusat informasi	10	3.66
F	Pusat retail lokal (souvenir/produk)	11	3.45
J	Fasilitas pindah moda	12	3.19
G	Kantor Pemerintah	13	2.45

2.5.4 Kriteria Penentuan Lokasi

Hal-hal yang harus diperhatikan dalam penentuan lokasi Rossita adalah sebagai berikut:

1. Rencana Tata Ruang,
 - a. Terdapat keterkaitan dengan masterplan lokal, regional atau nasional
 - b. Tujuan dari pembangunan fasilitas harus sesuai dengan tujuan pembangunan lokal, regional atau nasional
2. Kelembagaan,

- a. Kapasitas sumber daya pemerintah lokal (sumber daya manusia dan pendanaan)
 - b. Kelembagaan yang akan jadi penggerak (organisasi atau agency)
- 3. Kondisi lokal,
 - a. Kepemilikan lahan
 - b. Kebutuhan penduduk lokal dan pengguna jalan
 - c. Daya tarik lokal (budaya lokal, pasar tradisional dsb)
 - d. Produk lokal
- 4. Jaringan jalan
 - a. Fungsi jalan
 - b. Kondisi dan geometrik jalan
 - c. Kondisi lalu lintas

2.5.5 Opini Pengembangan Stasiun Tepi Jalan

Opini stasiun tepi jalan adalah merupakan pendapat dari pengguna jalan terhadap pengembangan stasiun tepi jalan yang meliputi:

- A. Stasiun tepi jalan mengakomodir fasilitas umum untuk pengguna jalan (mis: toilet, tempat ibadah, dll)
- B. Toilet pada stasiun tepi jalan dapat digunakan untuk mandi dan memiliki tingkat kebersihan yang baik
- C. Stasiun tepi jalan menyediakan SPBU
- D. Stasiun tepi jalan memiliki rumah makan yang menyediakan makanan khas dari kota lokasi stasiun tepi jalan tersebut
- E. Terdapat CCTV di lokasi stasiun tepi jalan sebagai standar keamanan
- F. Stasiun tepi jalan memiliki pusat informasi yang mengatur sistem pada stasiun tepi jalan tersebut
- G. Terdapat tour guide pada stasiun tepi jalan yang dapat memandu pengguna jalan yang mampir untuk mengenal pariwisata kota lokasi stasiun tepi jalan tersebut
- H. Stasiun tepi jalan menyediakan mesin ATM yang terintegrasi dengan berbagai macam bank di Indonesia
- I. Arsitektural stasiun tepi jalan memperlihatkan ciri khas bangunan pada kota lokasi stasiun tepi jalan tersebut
- J. Stasiun tepi jalan memiliki toko yang menjual oleh-oleh khas dari kota lokasi stasiun tepi jalan tersebut

- K. Lokasi stasiun tepi jalan menyediakan fasilitas untuk menikmati pemandangan alam sebagai sarana rekreasi
- L. Stasiun tepi jalan menyediakan pertunjukan seni dan budaya khas kota lokasi stasiun tepi jalan
- M. Stasiun tepi jalan memiliki taman bermain untuk anak kecil
- N. Stasiun tepi jalan memiliki perpustakaan yang menyimpan sejarah kota lokasi stasiun tepi jalan tersebut
- O. Terdapat penginapan (hotel, wisma, guest house) dalam lokasi stasiun tepi jalan
- P. kebersihan stasiun tepi jalan
- Q. Terdapat bengkel kendaraan roda empat dan dua dalam stasiun tepi jalan
- R. Kualitas perjalanan wisata Anda dengan kualitas stasiun tepi jalan saat ini
- S. Stasiun tepi jalan digunakan sebagai tempat pagelaran seni lokal
- T. Stasiun tepi jalan digunakan sebagai pusat penyuluhan kesehatan
- U. Stasiun tepi jalan digunakan sebagai pusat penyuluhan keselamatan dan lalu lintas
- V. Stasiun tepi jalan digunakan sebagai pusat tanggap darurat
- W. Stasiun tepi jalan digunakan sebagai pusat pengawasan dan pemeliharaan jalan

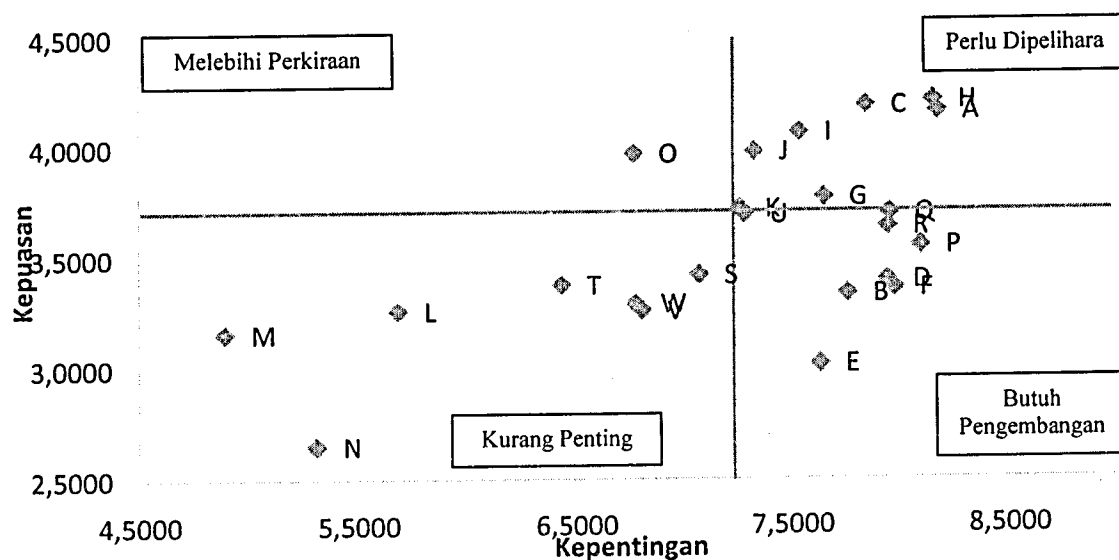
Berdasarkan data hasil kuisioner, dilakukan analisis importance-satisfaction untuk menunjukkan hasil perankingan seperti pada tabel berikut

Tabel 2-19 Rangkang Fasilitas Stasiun Tepi Jalan

Pelayanan Jalan Umum	Kode	kepentingan		kepuasan		I-S	
		Mean	rank	Mean	rank	Mean	rank
Mengakomodir fasilitas umum	A	8,1756	1	4,1600	3	7,8	1
Toilet bersih bisa mandi	B	7,7572	9	3,3385	17	7,5	9
Tersedia SPBU	C	7,8447	8	4,1876	2	7,5	8
Rumah makan khas	D	7,9414	7	3,4001	14	7,7	5
Terdapat CCTV	E	7,6300	11	3,0203	22	7,4	10
Memiliki pusat informasi	F	7,9739	4	3,3623	16	7,7	4
Terdapat tour guide	G	7,6507	10	3,7731	7	7,4	11
Atm terintegrasi	H	8,1556	2	4,2091	1	7,8	2
Arsitekural khas	I	7,5380	12	4,0678	4	7,2	12
Toko oleholeh khas	J	7,3299	13	3,9813	5	7,0	13

Pelayanan Jalan Umum	kode	kepentingan		kepuasan		I-S	
		Mean	rank	Mean	rank	Mean	rank
Fasilitas menikmati pemandangan	K	7,2626	15	3,7226	8	7,0	15
Pertunjukan seni budaya	L	5,6832	21	3,2630	20	5,5	21
Taman bermain anak	M	4,8918	23	3,1611	21	4,7	23
Perpustakaan sejarah lokal	N	5,3075	22	2,6529	23	5,2	22
Terdapat penginapan	O	6,7714	19	3,9737	6	6,5	19
Kebersihan	P	8,0958	3	3,5539	12	7,8	3
Terdapat bengkel	Q	7,9535	5	3,7016	9	7,7	6
Kualitas perjalanan dgn kualitas stasiun	R	7,9435	6	3,6407	11	7,7	7
Stasiun pagelaran seni lokal	S	7,0719	16	3,4249	13	6,8	16
Stasiun penyuluhan kesehatan	T	6,4342	20	3,3800	15	6,2	20
Stasiun keselamatan lalu lintas	U	7,2819	14	3,6979	10	7,0	14
Stasiun tanggap darurat	V	6,8081	17	3,2636	19	6,6	17
Stasiun pengawasan jalan	W	6,7773	18	3,2943	18	6,6	18
Rata Rata		7,2295		3,5752			

Opini Stasiun Pinggir Jalan



Gambar 2-14 Grafik Opini Stasiun Pinggir Jalan

Gambar menunjukkan diagram hubungan antara tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan opini stasiun pinggir jalan jalan. Tingkat kepentingan berada di sumbu X dan tingkat kepuasan berada di sumbu Y. Pada diagram tersebut terdapat empat kategori, yaitu perlu untuk dipelihara, melebihi perkiraan, kurang penting, dan membutuhkan pengembangan.

1. Aspek yang termasuk dalam kategori perlu dipelihara adalah kode A, C, G, H, I, J, dan K dimana variable tersebut adalah stasiun tepi jalan mengakomodir fasilitas umum untuk pengguna jalan, stasiun tepi jalan menyediakan SPBU, terdapat tour guide, atm terintegrasi, arsitektural khas, took oleh-oleh khas, dan fasilitas menikmati pemandangan.
2. Aspek yang termasuk dalam kategori kurang penting adalah kode L, M, N, S, T, V, dan W, dimana variable tersebut adalah pertunjukan seni budaya, taman bermain anak, perpustakaan sejarah lokal, stasiun pagelaran seni lokal, stasiun penyuluhan kesehatan, stasiun tanggap darurat, dan stasiun pengawasan jalan.
3. Aspek yang termasuk dalam kategori perlu pengembangan adalah kode B, D, E, F, P, Q, R, dan U, dimana variable tersebut adalah toilet bersih bisa mandi, rumah makan khas, terdapat cctv, memiliki pusat informasi, kebersihan stasiun tepi jalan, terdapat bengkel, kualitas perjalanan dengan kualitas stasiun, dan stasiun keselamatan lalu lintas.

Sedangkan aspek yang termasuk dalam kategori melebihi perkiraan (tidak begitu penting tetapi tingkat kepuasannya tinggi) adalah kode O, dimana variable tersebut adalah terdapat penginapan.

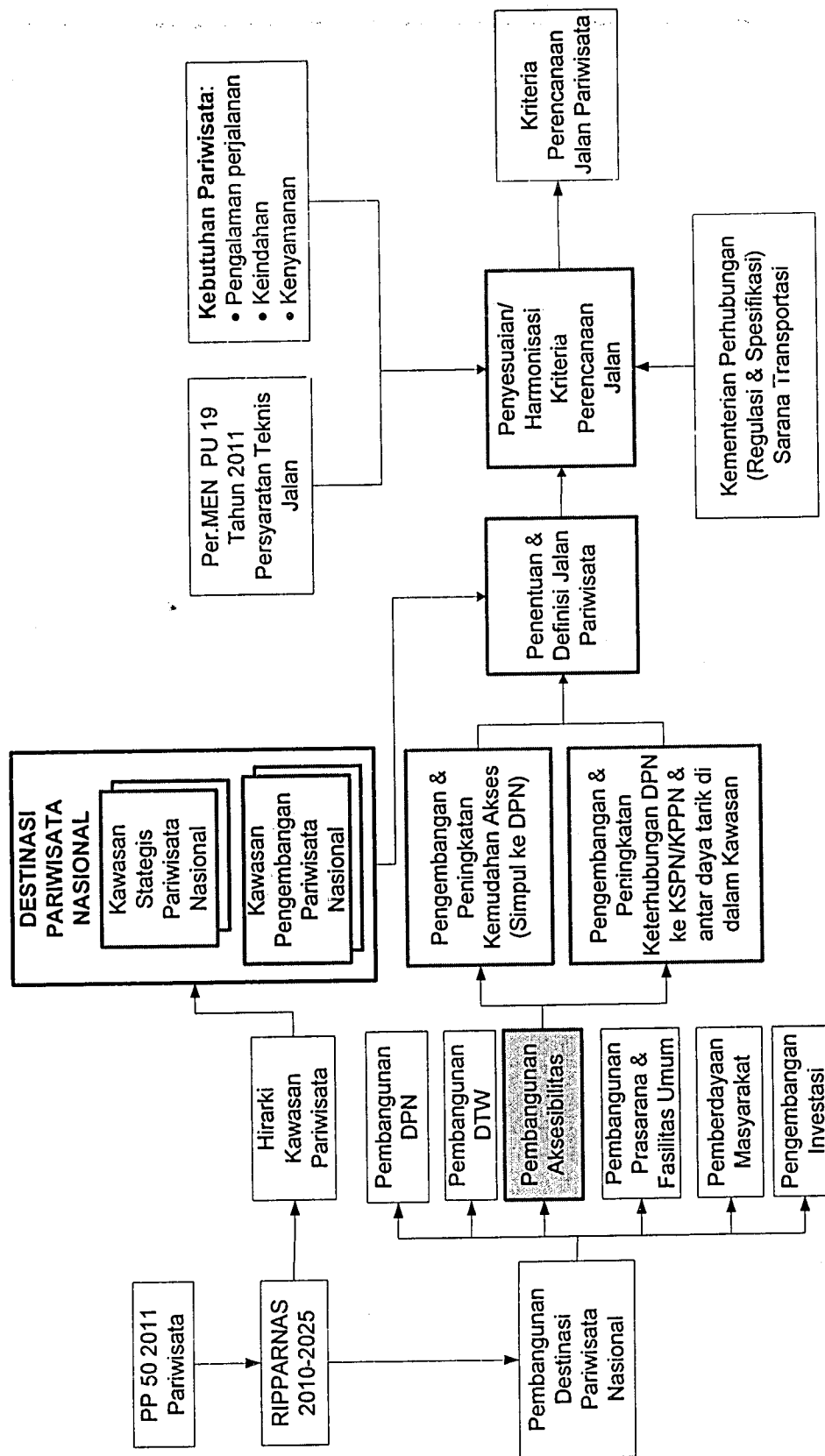
BAB 3 METODE KEGIATAN

3.1 Kerangka Pikir Pedoman Jalan Pariwisata

Pariwisata di Indonesia menjadi salah satu sektor penunjang penting perekonomian nasional. Sesuai dengan visi pembangunan pariwisata berupa terwujudnya Indonesia sebagai negara tujuan pariwisata berkelas dunia, berdaya saing, berkelanjutan, mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan rakyat. Salah satu kendala perkembangan pariwisata di Indonesia adalah dukungan infrastruktur jalan, permasalahan yang terjadi pada kawasan wisata yang telah berkembang adalah kondisi jalan yang sub standar seperti jalan berlubang, macet, kurangnya informasi tujuan wisata, serta perlengkapan jalan. Untuk tujuan wisata baru atau terpencil permasalahan yang timbul adalah aksesibilitas dan dukungan fasilitas pendukung.

Upaya peningkatan kualitas kegiatan pariwisata memerlukan dukungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagai *stakeholder* bidang infrastruktur dalam penyediaan infrastruktur yang handal untuk prasarana transportasi kegiatan pariwisata.

Dengan memperhatikan potensi dan perkembangan pariwisata nasional serta peran infrastruktur jalan memegang peran penting dalam kelancaran transportasi wisatawan dan komoditas pendukung wisata diperlukan penyusunan pedoman yang mengatur tentang kriteria perencanaan jalan menuju kawasan wisata dengan memperhatikan kebutuhan kegiatan pariwisata berupa penyesuaian standar atau kriteria infrastruktur jalan untuk mewujudkan jalan pariwisata yang berkelanjutan, ekonomis dengan memperhatikan aspek keselamatan, kelancaran, lingkungan sosial budaya. Kerangka pikir kegiatan penyusunan pedoman diperlihatkan pada Gambar 3-1.



Gambar 3-1 Kerangka pikir jalan pariwisata

3.2 Metode Penyusunan Pedoman

Metode penyusunan pedoman menitik beratkan pada kajian literatur, diskusi dan forum pembahasan. Kajian dilakukan meliputi persyaratan dan kriteria teknis perencanaan jalan, undang-undang dan peraturan pemerintah terkait jalan. Kajian terkait pariwisata meliputi undang-undang dan peraturan pemerintah mengenai pariwisata.

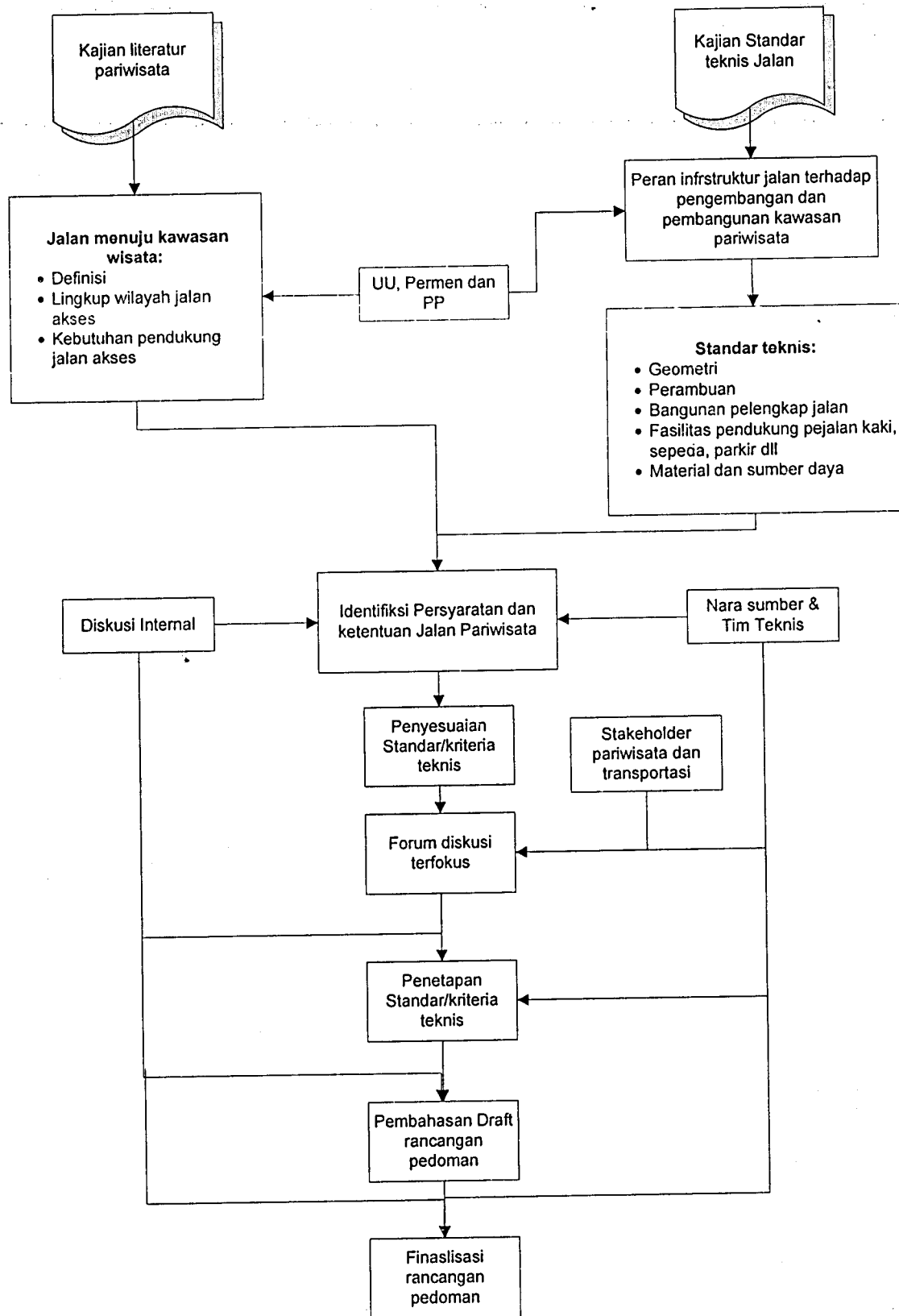
Kajian lain yang dilakukan adalah literatur mengenai koridor jalan wisata di Indonesia mengacu pada rencana pengembangan kawasan destinasi pariwisata nasional, selain itu juga mengkaji jalan pariwisata di berbagai negara yang telah terlebih dahulu menetapkan dan menyelenggarakan koridor jalan pariwisata.

Diskusi dan pembahasan dilakukan dalam penentuan definisi, kriteria dan persyaratan serta atribut dari jalan atau koridor wisata terkait dengan penyediaan prasarana transportasi jalan dalam menunjang kegiatan pariwisata bersama anggota tim dan nara sumber.

3.3 Tahapan Pelaksanaan Kegiatan

Metode pelaksanaan penyusunan pedoman dilakukan dengan menetapkan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap perkembangan pariwisata serta aspek terkait dengan pengembangan pariwisata yang harus diperhatikan dalam penyusunan pedoman seperti aspek keindahan atau estetika yang akan berpengaruh terhadap pengalaman perjalanan wisatawan, budaya, sosial serta lingkungan yang diperoleh dari beberapa literatur tentang jalan pariwisata, melakukan diskusi dengan nara sumber dan praktisi, melakukan wawancara dan pengumpulan data untuk digunakan dalam penyusunan.

Tahapan selanjutnya adalah melakukan penyusunan rancangan (R0) pedoman sistem jaringan jalan pariwisata dan penunjang jalan yang disertai dengan pembahasan ulang tentang materi pedoman dengan nara sumber melalui diskusi internal studi. Penetapan rancangan (R0) dilakukan melalui suatu pembahasan yang melibatkan nara sumber, pembahas eksternal (stakeholder) terkait serta tim teknis Puslitbang Jalan dan Jembatan. Tahapan penyusunan pedoman diperlihatkan pada Gambar 3-2.

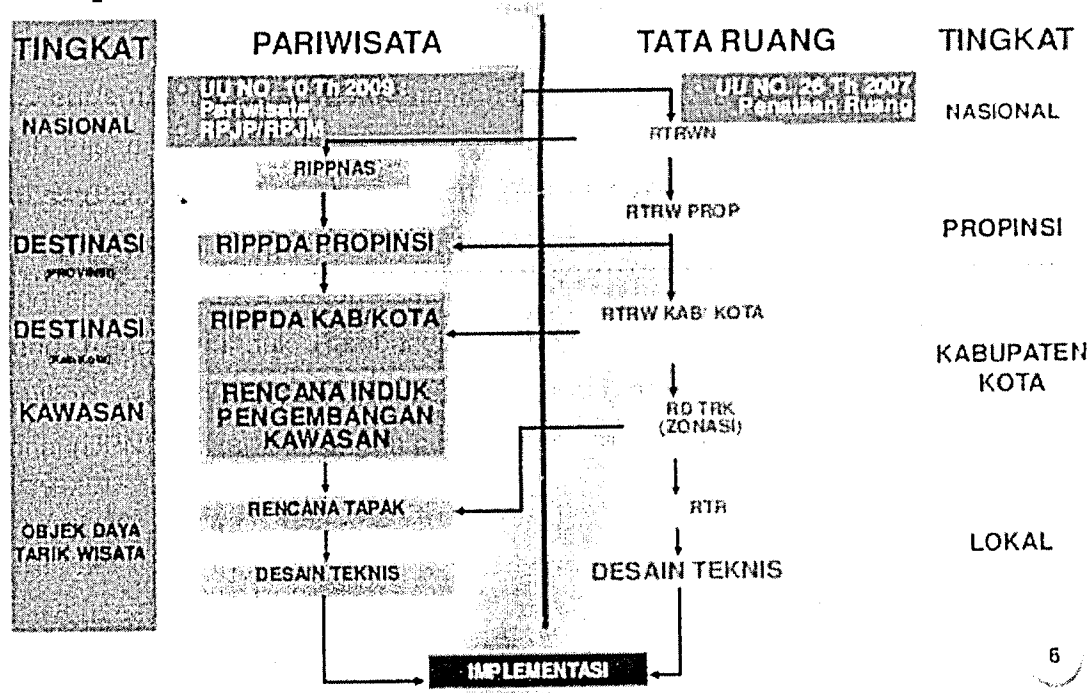


Gambar 3-2 Tahapan Pelaksanaan Kegiatan

BAB 4 HASIL PEMBAHASAN

4.1 Pengembangan pariwisata nasional

Daerah tujuan wisata atau 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 saling terkait dan melengkapi terwujudnya Kepariwisataan. Dalam peraturan pemerintah No. 50 tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2015 disebutkan bahwa destinasi pariwisata berskala nasional adalah destinasi pariwisata nasional (DPN) dan terkait dengan pewilayahan pembangunan kepariwisataan.



Sumber:

Gambar 4-1Hirarki perencanaan pembangunan kepariwisataan dan penataan ruang

Destinasi pariwisata merupakan bagian dari pembangunan pariwisata untuk mewujudkan pariwisata yang aman, nyaman, menarik, mudah dicapai, berwawasan lingkungan, meningkatkan pendapatan nasional, daerah dan masyarakat. Dalam peraturan pemerintah No. 50 tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan

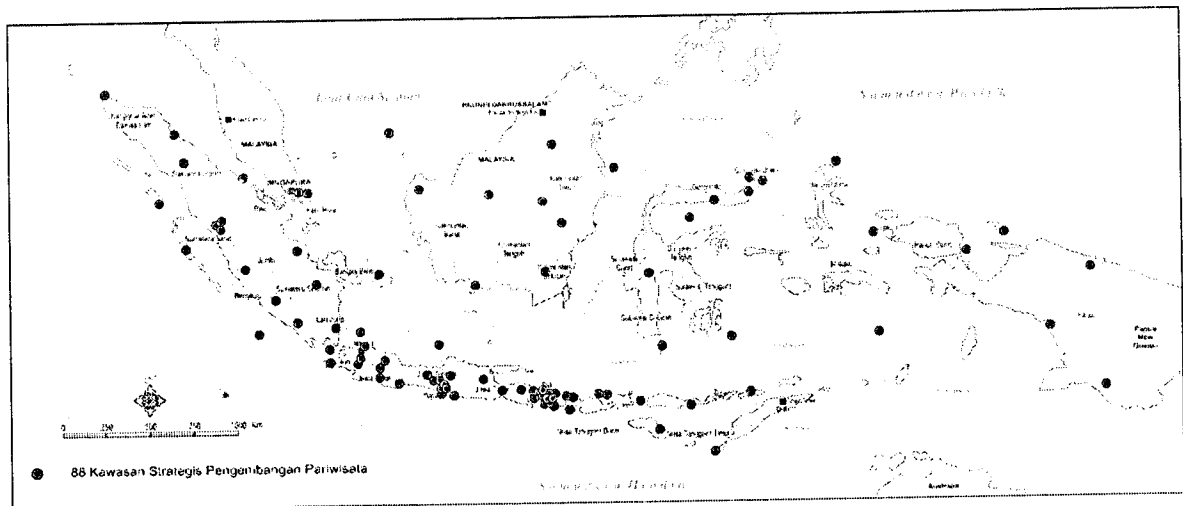
Nasional Tahun 2010-2015 disebutkan bahwa pembangunan untuk aksesibilitas destinasi pariwisata terdiri atas (i) penyediaan dan pengembangan sarana, (ii) prasarana serta sistem transportasi untuk mendukung pengembangan kepariwisataan dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di dalam destinasi pariwisata nasional (DPN), Pengembangan KSPN harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Memiliki fungsi utama pariwisata atau potensi pengembangan pariwisata;
 2. Memiliki sumber daya pariwisata potensial untuk menjadi daya tarik wisata unggulan dan memiliki citra yang sudah dikenal secara luas;
 3. Memiliki potensi pasar, baik skala nasional maupun khususnya internasional;
 4. Memiliki posisi dan peran potensial sebagai penggerak investasi;
 5. Memiliki lokasi strategis yang berperan menjaga persatuan dan keutuhan wilayah;
 6. Memiliki fungsi dan peran strategis dalam menjaga fungsi dan daya dukung lingkungan hidup;
 7. Memiliki fungsi dan peran strategis dalam usaha pelestarian dan pemanfaatan aset budaya, termasuk di dalamnya aspek sejarah dan kepurbakalaan;
 8. Memiliki kesiapan dan dukungan masyarakat;
 9. Memiliki kekhususan dari wilayah;
 10. Berada di wilayah tujuan kunjungan pasar wisatawan utama dan pasar wisatawan potensial nasional; dan
 11. Memiliki potensi kecenderungan produk wisata masa depan.
- komponen destinasi yang siap untuk dikembangkan;

Pembangunan daerah pariwisata nasional (DPN) dan kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN) dilakukan secara bertahap dengan kriteria prioritas memiliki sebagai berikut:

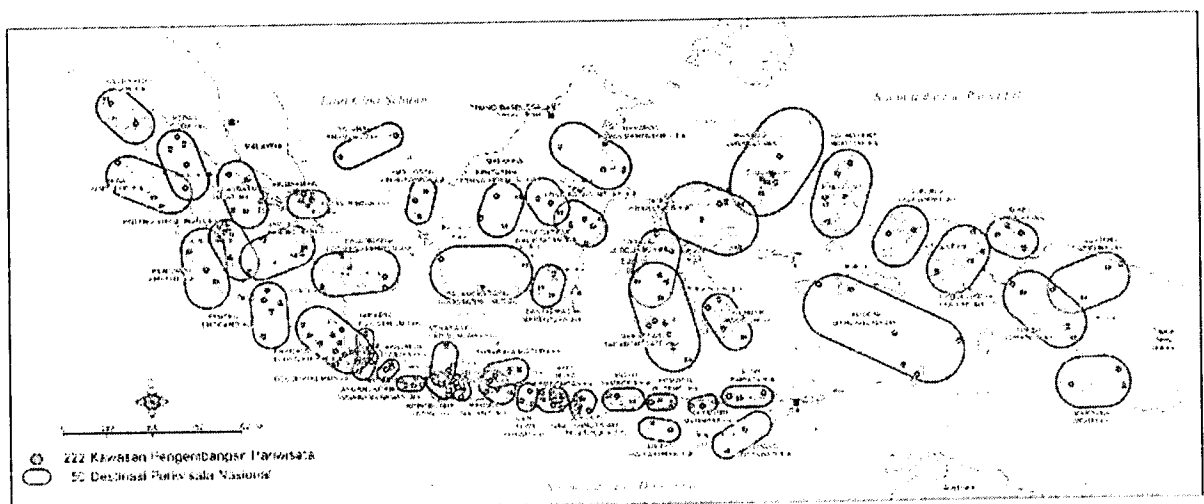
1. Posisi dan peran efektif sebagai penarik investasi yang strategis;
2. Posisi strategis sebagai simpul penggerak sistemik pembangunan kepariwisataan di wilayah sekitar baik dalam konteks regional maupun nasional
3. Potensi kecenderungan produk wisata masa depan;
4. Kontribusi yang signifikan dan/atau prospek yang positif dalam menarik kunjungan wisatawan mancanegara dan wisatawan nusantara dalam waktu yang relatif cepat
5. Citra yang sudah dikenal secara luas;
6. Kontribusi terhadap pengembangan keragaman produk wisata di Indonesia; dan
7. Keunggulan daya saing Internasional

Saat ini di Indonesia terdapat sekitar 88 kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN) berupa 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 seperti diperlihatkan Gambar 4-2. Selain itu terdapat 50 DPN yang tersebar seperti diperlihatkan dalam Gambar 4-3.



Sumber: Lampiran II Rencana Induk Kawasan Strategis Pariwisata Nasional

Gambar 4-2 Peta sebaran kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN)



Sumber: Lampiran III Rencana Induk Kawasan Strategis Pariwisata Nasional

Gambar 4-3 Peta sebaran destinasi pariwisata nasional (DPN)

Dari hasil kajian destinasi pariwisata nasional dengan memperhatikan jaringan jalan dan hirarki jaringan jalan serta koridor antar kawasan pariwisata dapat diketahui kebutuhan penyesuaian hirarki jalan yang menjadi dasar dalam menyusun atau menetapkan definisi baru untuk jalan penghubung antar kawasan didalam destinasi pariwisata nasional berupa jalan destinasi pariwisata nasional atau JDPN. Beberapa aspek yang berasal dari peraturan perundangan, persyaratan teknis dan kebutuhan kegiatan pariwisata serta rencana induk pembangunan pariwisata nasional (RIPPARNAS) menjadi pertimbangan untuk menetapkan jalan destinasi pariwisata nasional atau JDPN.

4.2 Jalan pariwisata

4.2.1 Atribut jalan pariwisata

Jalan pariwisata merupakan bentuk jalan biasa dengan penambahan keindahan dan keunikan untuk peningkatan kualitas visual dan pengalaman penggunaan jalan atau wisatawan. Beberapa atribut yang dari jalan yang dapat meningkatkan kualitas keindahan dan pengalaman dari atribut jalan antara lain:

1. Tumbuhan atau vegetasi

Tipikal jalan pariwisata umumnya memiliki keaneragaman tumbuhan sepanjang koridor. Tekstur visual dari tumbuhan yang bervariasi jenis, ketinggian dan struktur (seperti pohon, perdu, semak dan rumput). Pada kawasan pedesaan atau antar kota umumnya terdiri dari tumbuhan alami dan kawasan pertanian, pada kawasan perkotaan umumnya memiliki lanskap tumbuhan yang telah tertata (pohon pinggir jalan, taman, kebun)

2. Potongan melintang jalan

Koridor jalan wisata didesain untuk menciptakan lanskap yang harmonis dalam suatu skala tertentu. Bagian dari lanskap dapat berupa penggunaan lapis perkerasan yang sesuai dengan lanskap sekitar, lebar jalan, pagar pengaman, saluran, galian dan timbunan, pencahayaan (lampu), penanda jalan dan vegetasi.

Keindahan tambahan seperti lampu, meja dan kursi, beton hias, trotoar yang dilebarkan dapat digunakan untuk memperkuat kesan keindahan dalam suatu koridor. Apabila dimungkinkan penambahan fasilitas bagi masyarakat untuk dapat menikmati kondisi jalan pariwisata dan menjelajahi area pariwisata seperti tempat untuk memandang (*lookouts*), jalan setapak penghubung, parket dan signange.

3. Kondisi medan

Pada jalan pariwisata luar kota umumnya kondisi medan dapat dinikmati secara visual oleh wisatawan. Topografi lokal yang dapat dilihat dari fisik atau dirasakan pada koridor jalan mencakup fitur lanskap seperti bukit, lembah, danau dan sungai. Suatu jalan dapat memotong bentuk lahan untuk membuat tonjolan batu yang menarik. Keindahan jalan pariwisata dapat dirasakan selama perjalanan melalui berbagai bentang alam atau mengikuti kontur alam dari lanskap yang sangat menarik.

Pada kawasan terbangun keindahan dari ruang jalan dinilai dari bangunan pinggir jalan dalam ritme, proporsi dan skala struktur seperti barisan pertokoan dalam jumlah dan kelompok yang tersusun atau barisan pohon yang berjajar pada alan di lingkungan bersejarah.

4. Sungai, danau dan air terjun

Keindahan visual dari air meliputi kualitas air, pergerakan air, ukuran dan bentuk garis air. Pemandangan dan akses fitur air meningkatkan sifat keindahan dari koridor.

5. Jembatan

Keberadaan jembatan bersejarah memberikan kesan unik pada koridor. Diperlukan rehabilitasi jembatan bersejarah dengan memperhatikan kelestarian warisan dan harus selaras dengan kondisi wilayah koridor.

6. Bangunan bersejarah

Beberapa sumber keindahan sepanjang koridor dapat berupa arsitektur lokal yang mencerminkan karakter lanskap pedesaan, kota, distrik bersejarah, kawasan komersial atau lingkungan perumahan; jembatan bersejarah dan rekayasa struktur lainnya; monumen dan pemakaman; dan signage. Sejumlah elemen yang dibangun termasuk lansekap yang tidak enak dipandang (misalnya tiang listrik, pipa, menara sel, signage) atau tidak menyatu dengan kondisi sekitar lanskap (misalnya perumahan non-pertanian, kawasan industri) sebaiknya diminimalkan. Sehingga diperlukan upaya untuk meminimalkan atau mengubah dampak visual dari elemen-elemen yang dibangun sehingga dapat meningkatkan keindahan dari koridor.

7. Lanskap bersejarah

Lanskap bersejarah secara geografis didefinisikan sebagai daerah warisan penting yang telah dimodifikasi oleh manusia dan dihargai oleh masyarakat. Terdiri atas pengelompokan sumber daya budaya warisan dan atribut yang bersama-sama membentuk suatu jenis bentuk sejarah yang signifikan dan memiliki kekhasan tersendiri.

8. Lalu lintas

Koridor jalan pariwisata harus dapat mengakomodasi berbagai pengguna jalan termasuk komuter, pengendara wisata yang santai, pengendara sepeda, kendaraan pertanian, kendaraan tak bermotor, angkutan umum, angkutan barang serta pejalan kaki, dan harus dirancang untuk menyeimbangkan seluruh kebutuhan pengguna jalan. Koridor jalan juga harus dirancang secara realistis untuk mengantisipasi kecepatan dan volume lalu lintas yang ada, mengingat bahwa jalan pariwisata dapat bervariasi dalam beberapa fungsi jalan dan berada pada kawasan terbangun dengan karakteristik kecepatan rendah dan volume tinggi dibandingkan pada jalan pariwisata di luar kota yang memiliki karakter kecepatan lebih tinggi dan volume lebih rendah.

9. Konteks lingkup

Kontek visual pada suatu koridor jalan didefinisikan sebagai suasana yang dirasakan sepanjang perjalanan. Suatu pemandangan bervariasi dari pemandangan yang luas pada alam terbuka di jalan antar kota dan pemandangan yang sempit pada jalan-jalan perkotaan akibat muka bangunan, oleh karena itu hal ini harus menjadi pertimbangan dalam perencanaan jalan pariwisata.

4.2.2 Definisi dan jenis jalan wisata

Terdapat beberapa definisi tentang jalan pariwisata atau jalan yang ditetapkan untuk kegiatan transportasi pariwisata yang diakibatkan oleh adanya perbedaan tujuan antara desain teknis jalan dan kebutuhan pergerakan transportasi kegiatan pariwisata. Pada pendekatan teknis, kinerja suatu jalan lebih dititik beratkan pada faktor keselamatan, keamanan dan kinerja pelayanan jalan, sementara pada pergerakan transportasi kegiatan pariwisata kinerja suatu jalan tidak hanya dinilai secara teknis namun ditambahkan nilai

bersifat abstrak yang dinyatakan dalam kenyamanan dan pengalaman selama perjalanan dari asal menuju destinasi tujuan wisata.

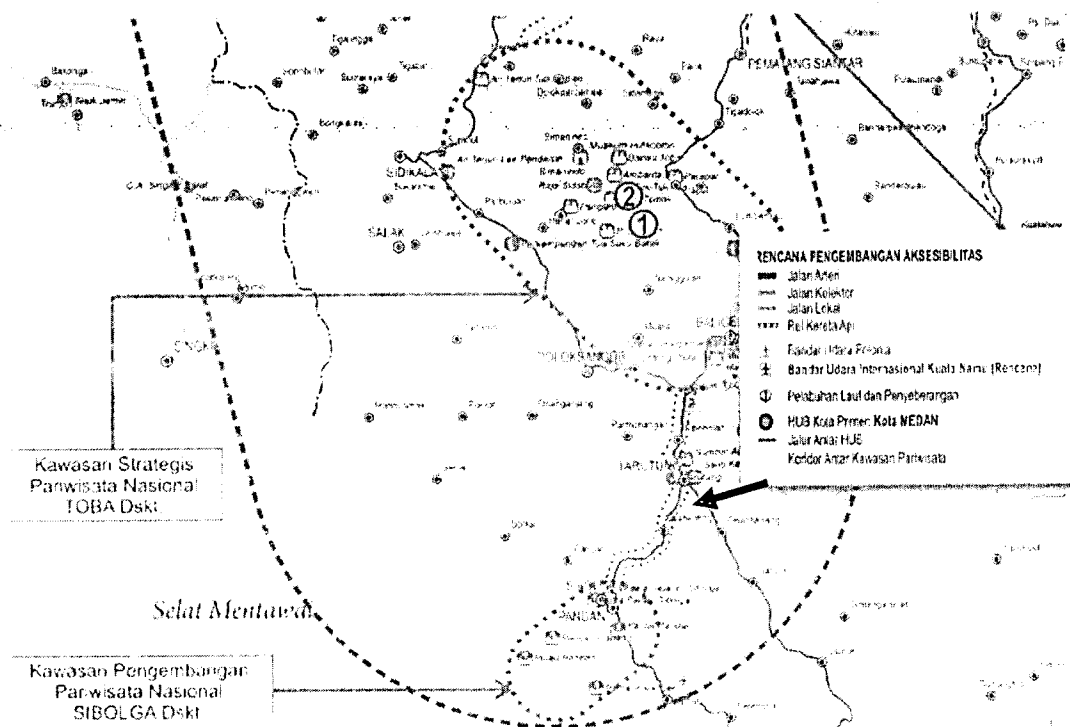
Mengacu pada kajian literatur tentang jalan yang digunakan untuk kegiatan pariwisata, rekreasi dan keindahan (*Scenic* dan *Byway*) dari berbagai negara yang telah menerapkan, terdapat beberapa poin penting dalam definisi, antara lain:

1. Merupakan rute jalan umum yang dapat dilalui dengan aman dan selamat oleh kendaraan penumpang dan kendaraan wisata ukuran besar (bus dan caravan)
2. Merupakan suatu rute ruas atau koridor yang ditetapkan untuk tujuan perjalanan pariwisata dengan menikmati sumber daya keindahan sepanjang rute atau koridor.
3. Dapat berupa jalan bebas hambatan, jalan raya dan jalan kecil baik diperkotaan atau antar kota
4. Mengakomodir seluruh pergerakan multi moda

Mengacu pada Undang-undang tentang Jalan dan Peraturan Menteri PU tentang persyaratan teknis jalan yang menyebutkan adanya pembagian jenis jalan menjadi jalan umum dan jalan khusus, desain jalan ditetapkan menurut fungsi penggunaan, kelas jalan dan kendaraan rencana, dalam penyusunan pedoman kriteria desain jalan pariwisata dinyatakan bahwa jalan pariwisata sebagai:

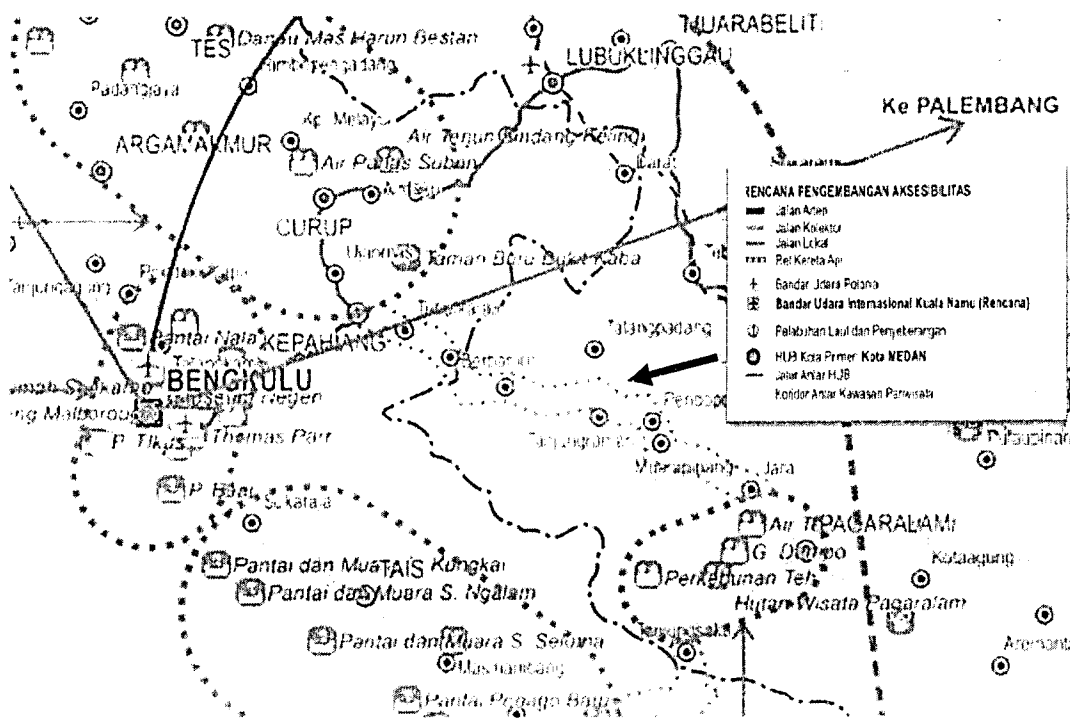
"suatu jalan umum yang menghubungkan asal perjalanan wisatawan menuju daya tarik wisata dan memiliki sumber daya yang sesuai dengan kebutuhan kegiatan pariwisata"

Hingga saat ini belum terdapat penetapan resmi mengenai jalan atau koridor pariwisata oleh Kementerian di Indonesia. Namun dalam Peraturan Pemerintah No.50 tentang Rencana Induk Pembangunan Pariwisata telah disebutkan suatu Koridor antar kawasan pariwisata seperti terlihat dalam Gambar 4-4.



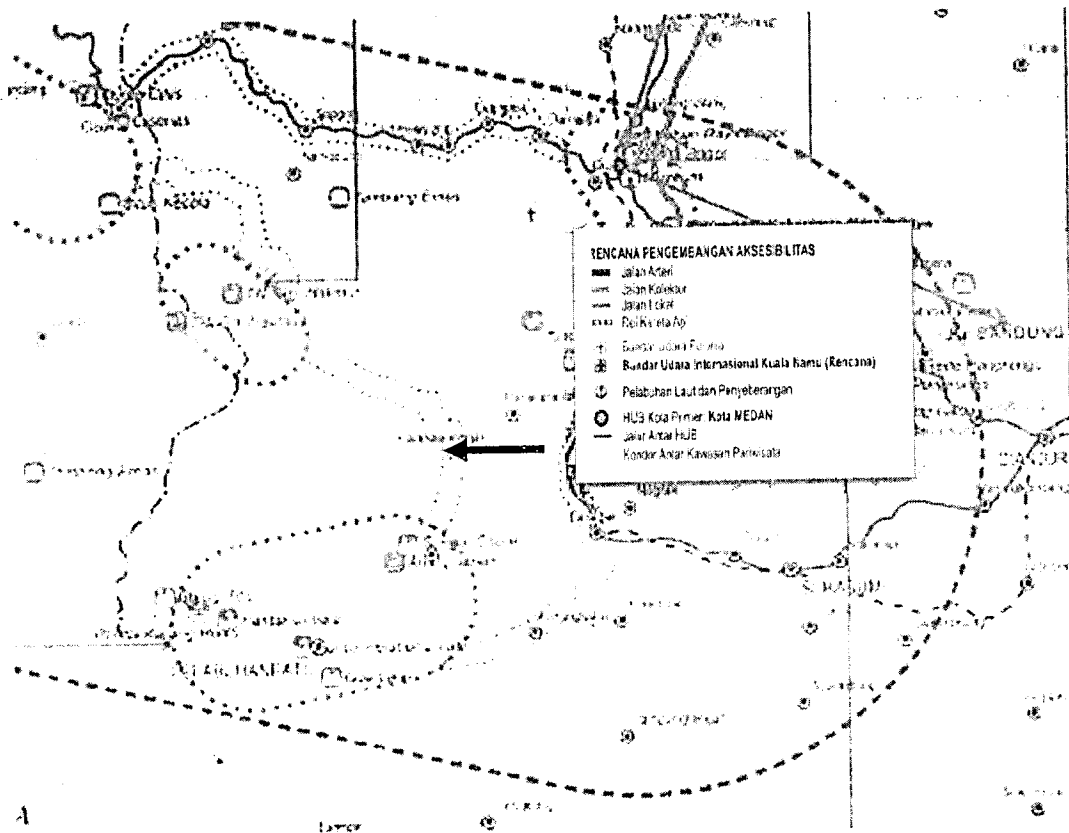
Sumber: Lampiran II - PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NO. 50 TAHUN 2011

Gambar 4-4 Koridor antar kawasan pariwisata dengan fungsi arteri



Sumber: Lampiran II - PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NO. 50 TAHUN 2011

Gambar 4-5 Koridor antar kawasan pariwisata dengan fungsi kolektor



Sumber: Lampiran II - PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NO. 50 TAHUN 2011

Gambar 4-6 Koridor antar kawasan pariwisata dengan fungsi lokal

Hasil kajian dari beberapa koridor antar kawasan pariwisata dalam Rencana Induk Pembangunan Pariwisata memperlihatkan bahwa koridor antar kawasan pariwisata dapat berupa jalan dengan fungsi arteri, kolektor dan lokal. Penetapan jenis jalan pariwisata dalam pedoman ini fungsi jalan koridor atau ruas jalan pariwisata mengacu pada Peraturan Menteri PU tentang persyaratan teknis jalan dapat berupa jalan arteri, kolektor dan lokal.

4.2.3 Kriteria pengusulan jalan pariwisata

Suatu ruas jalan atau jaringan jalan dapat diusulkan oleh pemerintah daerah setempat bersama dengan masyarakat sebagai jalan pariwisata dengan memenuhi beberapa kriteria sebagai berikut:

1. Memiliki beberapa kualitas instristik yang dapat menarik dan dinikmati wisatawan selama perjalanan menuju destinasi pariwisata. Kualitas intristik jalan pariwisata terdiri atas:

- a. Kualitas Keindahan atau *scenic*, Kualitas indah merupakan pengalaman visual yang berasal dari pandangan elemen alam dan buatan manusia dari lingkungan visual di sepanjang koridor jalan pariwisata. Karakteristik lanskap yang mencolok yang berbedadan menawarkan pengalaman visual yang menyenangkan dan paling berkesan. Semua elemen lanskap-bentuk lahan, air, vegetasi, dan buatan manusia yang dibuat untuk berkontribusi terhadap kualitas lingkungan visual koridor jalan pariwisata. Semua kualitas karakteristik hadir dalam harmoni dan saling melengkapi dalam kualitas intrinsik.
- b. Kualitas Alami, yang berasal dari keindahan visual berupa formasi geologi, badan air, peninggalan purbakala, lansekap, vegetasi dan satwa liar yang belum terganggu oleh aktivitas manusia
- c. Kualitas sejarah, merupakan peninggalan masa lalu yang terkait dengan unsur lansekap yang alami atau buatan yang mencerminkan aktifitas manusia masa lalu yang penting dan dapat menggambarkan kondisi masa lalu. Kualitas sejarah dapat berupa bangunan, pemukiman dan contoh aktivitas manusia lainnya yang memiliki ciri khas dalam lokasi, desain, pengaturan, bahan dan pengerjaan
- d. Kualitas budaya, sebagai bukti dan ekspresi dari kebiasaan atau tradisi masyarakat yang unik dan berbeda dengan masyarakat lain. Fitur budaya termasuk, namun tidak terbatas pada, kerajinan, musik, tari, ritual, festival, pidato, makanan, acara khusus, arsitektur. Kualitas budaya koridor bisamenyoroti satu atau lebih masyarakat yang signifikan dan/atau tradisi suatu etnis.
- e. Kualitas arkeologi, yang menggambarkan karakteristik dari koridor jalan pariwisata berupa pemandangan dalam bentuk bukti fisik dari sejarah atau prasejarah kehidupan manusia atau kegiatan yang terlihat. Fitur arkeologi pada koridor jalan pariwisata dapat berupa reruntuhan, artefak, sisa-sisa struktural, dan bukti fisik lainnya memiliki makna ilmiah yang dapat dinikmati dan memberikan pengalaman masa lalu bagi wisatawan.
- f. Kualitas rekreasi, melibatkan kegiatan rekreasi di luar ruang yang berhubungan langsung dengan dan tergantung pada unsur-unsur alam serta budaya. Aktivitas rekreasi yang memberikan kesempatan bagi pengalaman rekreasi aktif dan pasif seperti bersepeda, berperahu,

memancing, dan mendaki yang memenuhi syarat sebagai pengalaman rekreasi yang menyenangkan.

2. Memiliki pengusulan dan penetapan sebagai jalan pariwisata
3. Mengakomodir kebutuhan perjalanan wisatawan dengan memperhatikan aspek keamanan keselamatan dan kenyamanan seluruh pengguna jalan
4. Mengakomodir wisatawan dan pengguna jalan dengan keterbatasan kemampuan (difabel)

4.2.4 Kriteria penetapan jalan pariwisata

Penetapan suatu jalan atau jaringan jalan menjadi jalan pariwisata dilakukan oleh pemerintah pusat melalui Kementerian terkait dengan jalan, transportasi, pariwisata dan lingkungan hidup. Beberapa pertimbangan yang harus dipenuhi dalam usulan tersebut harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Merupakan jalan umum
2. Memiliki sumber daya tarik keindahan (*scenic*), beberapa keunikan atau ciri khas lokal, sejarah, keramah tamahan dan rekreasi
3. Diusulkan sebagai jalan pariwisata oleh pemerintah daerah secara berjenjang
4. Penetapan jalan pariwisata dilakukan oleh Kementerian terkait jalan, transportasi dan pariwisata.

Penilaian usulan suatu jalan untuk dapat dinyatakan sebagai jalan pariwisata diuraikan dalam Tabel 4-1 berdasarkan kriteria pemenuhan penetapan

Tabel 4-1 Kriteria pemenuhan penetapan

Kriteria	Memenuhi	Sebagian memenuhi	Tidak memenuhi
Kualitas Scenic Fitur lanskap: landform/topografi, vegetasi, air, satwa liar, modifikasi	Rute ditandai dengan karakteristik yang paling menonjol dari fitur individu lanskap atau kombinasi dari fitur (dasarnya unik di wilayah tersebut) dengan tidak adanya gangguan visual yang negatif	Rute ditandai dengan ciri khas masing-masing lanskap atau kombinasi dari fitur (visual menarik tetapi tidak unik atau langka). Namun, kualitas pemandangan dari lanskap telah mengalami sejumlah gangguan visual yang	Rute ditandai dengan fitur lanskap individu atau kombinasi dari fitur yang umum, terjadi gangguan visual sepanjang rute,
Sumber budaya yang signifikan (bersejarah dan prasejarah)	Rute berisi satu atau lebih situs penting nasional atau beberapa situs lokal yang	Rute berisi beberapa situs penting daerah atau situs-situs yang terlihat	Rute hanya memiliki satu situs lokal

penting			
Keunikan karakteristik lokal	Berkendaran di sepanjang rute memberikan pengalaman yang unik dari karakteristik daerah lokal	Aspek keunikan karakteristik lokal ditunjukkan sepanjang rute.	Kondisi daerah tidak konsisten dengan karakteristik lokal
Kondisi dan desain Jalan	Rute memenuhi standar fungsional, keselamatan dan kalisifikasi jalan	Rute memerlukan perbaikan standar fungsional, keselamatan dan kalisifikasi jalan	Perbaikan yang diperlukan untuk memenuhi standar desain dan keselamatan untuk rute ini mungkin tidak layak.
Dukungan lokal	Mendapat dukungan penuh dan persetujuan dari seluruh yuridiksi	Terdapat dukungan namun terdapat indikasi penolakan	Penolakan yang signifikan
Konsep Rencana Pengelolaan Elemen rencana: perlindungan dan organisasi pemeliharaan sumber daya, pemasaran dan promosi, dukungan keuangan, fasilitas umum	Perencanaan dan sasaran jelas	Perencanaan tersedia namun masih terdapat kekurangan dalam beberapa hal	Tidak tersedia perencanaan
Keberlanjutan	Tersedia jalan atau akses lingkaran pada bagian rute yang mudah dilalui	Tersedia jalan atau akses lingkaran pada bagian rute namun sulit dilalui	Rute merupakan jalan buntu

Penetapan dapat dilakukan untuk usulan jalan yang memenuhi kriteria. Untuk jalan dengan sebagian pemenuhan, dapat ditetapkan dengan pemenuhan kriteria secara bertahap.

4.2.5 Perencanaan jalan wisata

Jalan pariwisata merupakan koridor transportasi yang dapat dikenali dari kualitas dan kuantitas kondisi alam, warisan budaya dan fitur rekreasi yang berkontribusi terhadap nilai keindahan visual dan karakter khusus yang mungkin bisa ditemui pada jalan antar kota dan jalan dalam kota.

Konservasi jalan pariwisata dan jalan dengan karakter khusus untuk kegiatan pariwisata bertujuan untuk meningkatkan kualitas hidup melalui perlindungan keanekaragaman hayati dan habitat, peningkatan sumber daya budaya warisan, peningkatan kesem[atan

rekerasi dan peningkatan ekonomi melalui kegiatan pariwisata. Keindahan dan keunikan akan berbeda dari setiap koridor jalan dan hal ini menjadi landasan dalam perencanaan, pembangunan dan konservasi jalan pariwisata.

Beberapa pertimbangan dalam perencanaan jalan pariwisata, baik untuk peningkatan jalan yang telah ada maupun jalan baru harus dapat:

1. Melindungi, meningkatkan dan budidaya keindahan alam, lansekap dan hubungannya dengan sejarah, budaya, dan masa depan.
2. Mempromosikan pemahaman kekayaan warisan dan apresiasi keanekaragaman.
3. Menyediakan dan mempromosikan akses yang aman untuk rekreasi, budaya, sejarah, dan arkeologi dalam suatu keindahan pemandangan di pusat-pusat kegiatan perumahan dan ekonomi.
4. Meningkatkan, mengelola, dan mempromosikan pariwisata di pusat rekreasi dan perdagangan.
5. Memberikan kesempatan perjalanan sehari-hari yang aman dan nyaman terkait dengan pilihan wisata lainnya seperti bersepeda, hiking, dan menunggang kuda.
6. Mendorong penggunaan lahan yang menciptakan dan melengkapi pemandangan dan panorama indah.
7. Membuat dan meningkatkan hubungan antara arsitektur, teknologi, dan unsur-unsur rekayasa sarana transportasi dan struktur terkait yang terlihat di sepanjang koridor jalan pariwisata.
8. Meningkatkan arus lalu lintas di sepanjang rute utama dan mempromosikan pejalan kaki, sepeda, dan perjalanan paratransit dengan cara yang berkontribusi untuk melestarikan sumber daya energi dan meningkatkan kualitas udara.
9. Mendorong partisipasi masyarakat dan stakeholder dalam evaluasi pengusulan jalan wisata.
10. Menjaga dan meningkatkan kualitas intrinsik jalan wisata yang telah ditetapkan.
11. Mengelola perambuan dan informasi bagi pengguna jalan dan wisatawan
12. Merencanakan sistem pemeliharaan sumber daya dan pemeliharaan berkala serta peningkatan kondisi jalan pariwisata.

Beberapa faktor pengaruh akibat kebutuhan pengembangan jalan pariwisata serta kebutuhan yang perlu diperhatikan dalam perencanaan jalan pariwisata disampaikan dalam Tabel 4-2

Tabel 4-2 Kebutuhan dan faktor pengaruh perencanaan jalan pariwisata

No	Kebutuhan	Faktor Yang Berpengaruh
1	Struktur perbaikan	Struktur fisik yang ada, sebagai pertimbangan dalam keperluan perbaikan besar /penggantian
2	Kapasitas	Perkembangan aktifitas wisata yang ada serta proyeksi masa yang akan datang, sebagai antisipasi kapasitas terhadap pertumbuhan transportasi dan mobilitas
3	Keselamatan	Permasalahan keselamatan dalam rute jalan pariwisata akibat kondisi geometri
4	Akses	Perkembangan wilayah disekitar rute sebagai penyokong kegiatan wisata baik secara jumlah , lokasi dan desain fisik jalur akses diperlukan
5	Transportasi	Memperhatikan dan selaras dengan rencana pengembangan multimoda transportasi skala nasional, wilayah dan lokal

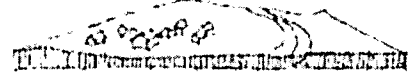
Beberapa aspek yang harus dipertimbangkan dalam perencanaan jalan wisata:

1. Keberadaan jalan dalam pola ruang (perkotaan, luar kota atau pedesaan)
2. Penggunaan lahan dan aktifitas sepanjang koridor, termasuk keberadaan akses, pejalan kaki dan penyeberang jalan
3. Vegetasi sepanjang koridor (jenis dan apakah terdapat vegetasi khusus)
4. *Viewshed* yang ada dalam koridor
5. Skala atau ukuran jalan dengan lingkungan sekitar
6. Keberadaan fitur lingkungan khusus atau bersejarah di sepanjang koridor
7. Rencana pelestarian yang akan dilakukan oleh masyarakat sekitar
8. Perbedaan keunikan atau budaya antar masyarakat sepanjang koridor
9. Kebijakan khusus mengenai anak-anak, lansia dan orang difabel dalam penyediaan prasarana khusus

Dalam tahap perencanaan harus dilakukan suatu penilaian atau pemahaman terhadap karakter lingkungan sekitar rencana jalan pariwisata atau harus mempertimbangkan konteks dan lokasi fisik secara bijaksana. Beberapa pemahaman karakter yang terkait dengan perencanaan jalan pariwisata disampaikan dalam Tabel 4-3

Tabel 4-3 Pemahaman karakter area

No	Pemahaman	Contoh gambar
1	Pelestraian tempat prasejarah dan bersejarah	
2	Pengenalan dan pemahaman vished karaktersistik scenic	
3	Pelestarian lansekap bersejarah	
4	Memperhatikan bentuk alur aliran air (sungai)	
5	Memperhatikan pola garis tanam vegetasi	
6	Memperhatikan trase jalan bersejarah	
7	Memperhatikan jarak pandang, pegunungan sungai, pantai, dan danau dan horizon	
8	Pelestarian bentang alam eksisting	
9	Memperhatikan koordinasi dengan utilitas	

No	Pemahaman	Contoh gambar
10	Memperhatikan rencana pengembangan jalan	
11	Mempertimbangkan tata guna lahan sekitar	
12	Pelestarian kawasan pertanian	
13	Pelestarian masyarakat sekitar	
14	Keberadaan jalan dalam penyediaan pemandangan	
15	Mempertimbangkan daerah genangan air	

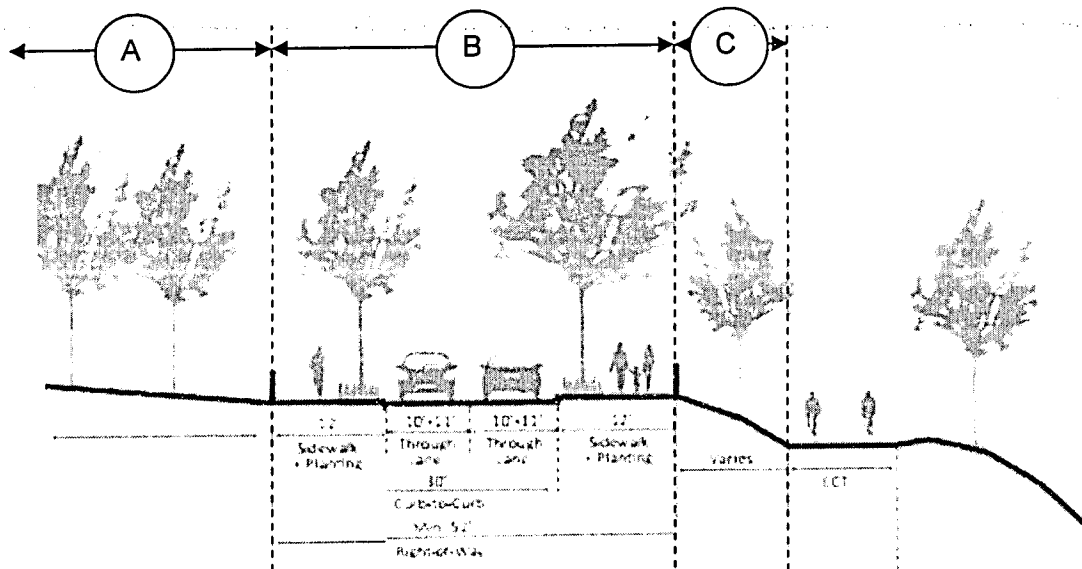
Sumber: *Flexibility in Highway Design-FHWA*

4.3 Kriteria desain jalan pariwisata

Jalan terbagi atas beberapa ruang penggunaan yang terdiri dari beberapa elemen dengan peran masing-masing yang berbeda. Penentuan kriteria elemen infrastruktur jalan dalam desain pariwisata harus tetap memperhatikan aspek keselamatan, keamanan dan keseimbangan kebutuhan pergerakan seluruh pengguna jalan. Untuk dapat memberikan pengalaman yang berkesan bagi wisatawan

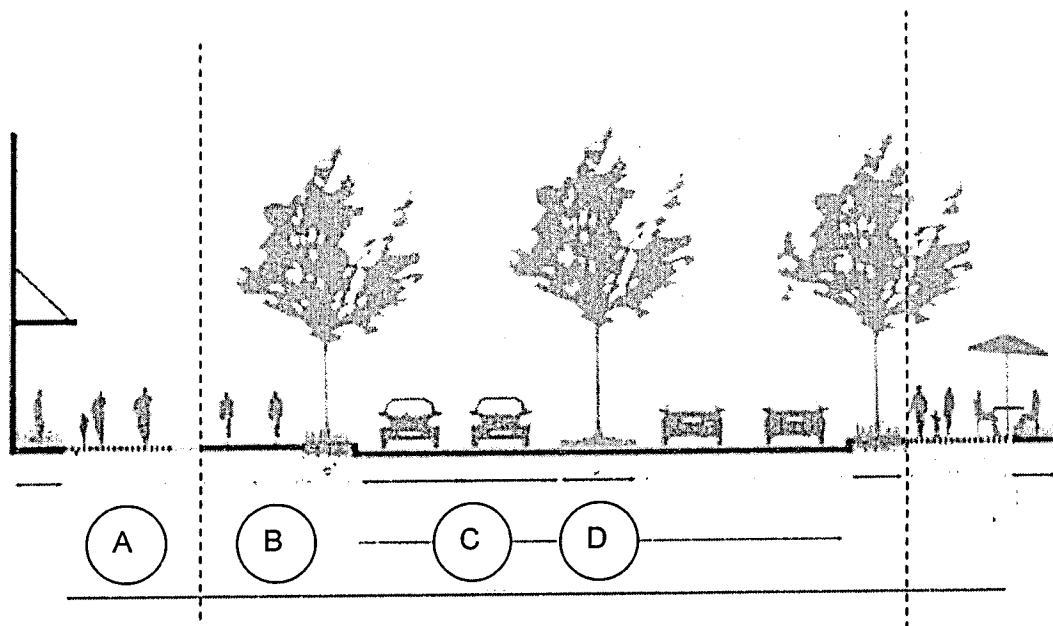
Beberapa elemen infrastruktur jalan berada dalam ruang jalan, sebagai upaya penyesuaian kebutuhan pariwisata berupa keindahan visual yang akan mempengaruhi kenyamanan dan pengalaman wisatawan, desain elemen jalan dapat disesuaikan dengan dalam suatu harmoni antara kebutuhan pariwisata dengan persyaratan teknis infrastruktur jalan. Untuk itu ruang jalan dalam penelitian ini dibagi menjadi 3 zona pada jalan

pariwisata antar kota dan 4 zona pada jalan pariwisata dalam kota, seperti diperlihatkan dalam Gambar 4-7 dan Gambar 4-8.



Sumber gambar : http://www.thewashcycle.com/capital_crescent_trail (diedit)

Gambar 4-7 Pembagian ruang jalan pariwisata antar kota



Gambar 4-8 Pembagian ruang jalan pariwisata dalam kota

Tabel 4-4 Zona Penyesuaian elemen infrastruktur jalan dalam kota

Zona	Elemen	Penyesuaian Elemen
A	1. Fasilitas pejalan kaki	1. Seluruh ukuran mengacu pada persyaratan teknis jalan 2. Pemukaan atas median dapat berupa tanaman (rumput, perdu, pohon)
	2. Lansekap jalan	Dapat menambahkan ornamen atau aksesoris jalan sesuai dengan kondisi budaya setempat
B	Lajur Sepeda	1. Penempatan: a. Pada fungsi jalan arteri dan kolektor harus terpisah dengan lajur kendaraan bermotor b. Pada fungsi jalan lokal dan lingkungan dapat bersama dengan lajur kendaraan bermotor 2. Ukuran minimum mengacu pada persyaratan teknis atau pedoman atau menyesuaikan dengan kebutuhan 3. Jenis permukaan: a. Pada fungsi jalan lokal atau lingkungan dapat menggunakan jenis lain selain aspal dan beton b. Boleh diwarnai
C	Badan Jalan	Mengacu pada persyaratan teknis jalan
D	Median	1. Seluruh ukuran mengacu pada persyaratan teknis jalan 2. Median dapat ditambahkan atau dilengkapi oleh tanaman untuk memberikan keindahan dan sebagai anti silau (anti glare)

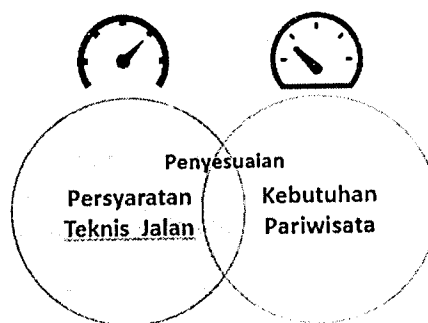
Tabel 4-5 Zona Penyesuaian elemen infrastruktur jalan antar kota

Zona	Elemen	Kriteria desain
A	1. Fasilitas pejalan kaki	1. Seluruh ukuran mengacu pada persyaratan teknis jalan 2. Median dapat ditambahkan atau dilengkapi oleh tanaman untuk memberikan keindahan dan sebagai anti silau (anti glare) 3. Pemukaan atas median dapat berupa tanaman (rumput, perdu, pohon)
	2. Lansekap jalan	1. Memperhatikan harmonisasi ukuran dan skala furnitur jalan dengan jarak muka bangunan pada daerah perkotaan 2. Warna, material dan bahan sesuai dengan tema lokasi, kearifan lokal serta tidak bertentangan dengan budaya setempat 3. Penempatan harus memperhatikan penerangan atau pencahayaan 4. Memperhatikan dan melestarikan jenis vegetasi yang unik atau menjadi ciri khas lokasi
B	Lajur Sepeda	1. Penempatan: a. Pada fungsi jalan arteri dan kolektor harus terpisah dengan lajur kendaraan bermotor b. Pada fungsi jalan lokal dan lingkungan dapat bersama dengan lajur kendaraan bermotor 2. Ukuran minimum mengacu pada persyaratan teknis atau pedoman atau menyesuaikan dengan kebutuhan 3. Jenis permukaan:

		a. Pada fungsi jalan lokal atau lingkungan dapat menggunakan jenis lain selain aspal dan beton
		b. Boleh diwarnai
C	Badan Jalan	Mengacu pada persyaratan dan kriteria teknis jalan

4.3.1 Penyesuaian elemen jalan pariwisata

Penyesuaian elemen jalan pariwisata adalah harmonisasi antara kebutuhan pariwisata yang menitikberatkan pada pengalaman wisatawan, kenyamanan melalui keindahan visual dari elemen jalan pada koridor jalan pariwisata. Penyesuaian merupakan daerah irisan antara kebutuhan pariwisata terhadap pemenuhan persyaratan dan kriteria teknis jalan.

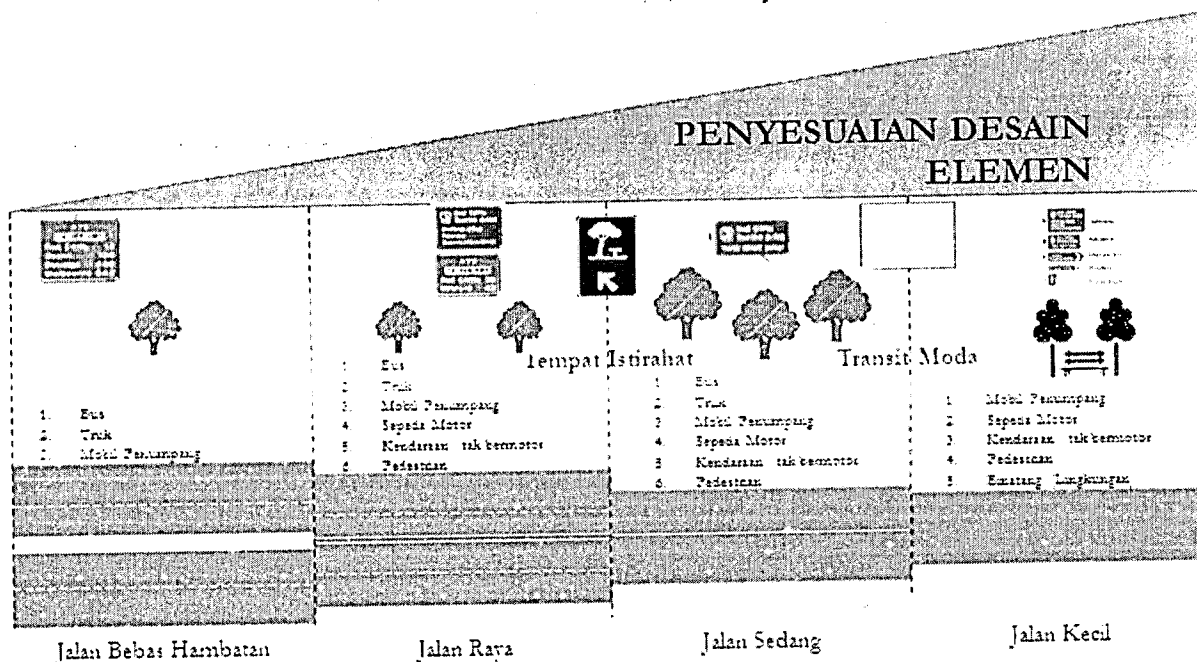


Gambar 4-9 Penyusuaian kebutuhan pariwisata terhadap persyaratan teknis jalan

Prinsip penyesuaian desain elemen jalan harus tetap mengacu pada klasifikasi jalan, semakin tinggi fungsi jalan semakin sedikit penyesuaian yang dapat dilakukan, dengan memperhatikan kendaraan rencana yang dapat melintas, volume lalu lintas, kecepatan operasional serta komposisi lalu lintas. Penyesuaian elemen jalan terhadap kebutuhan pariwisata harus tetap memprioritaskan keselamatan dan memperhatikan:

1. Untuk peningkatan keindahan dan kenyamanan.
2. Sesuai dengan kondisi lingkungan, budaya dan tema dari jalan atau koridor wisata.
3. Tidak boleh menimbulkan potensi bahaya, gangguan kelancaran lalu lintas dan kerusakan lingkungan serta gangguan visual.
4. Memperhatikan skala, detail desain, pola, setting lansekap, perlindungan atau cagar.
5. Hanya dapat dilakukan untuk jenis material, warna dan bentuk dengan tidak merubah kinerja

Secara umum lingkup penyesuaian digambarkan dalam Gambar 4-10, semakin tinggi fungsi dan kelas jalan penyesuaian yang dapat dilakukan semakin sedikit dan semakin rendah fungsi atau kelas jalan penyesuaian dapat lebih banyak dilakukan.



Gambar 4-10 Penyesuaian elemen jalan terhadap klasifikasi jalan

Beberapa penyesuaian elemen jalan yang dapat dilakukan pada setiap klasifikasi jalan diuraikan dalam Tabel 4-6.

Tabel 4-6 Penyesuaian elemen jalan berdasarkan prasarana penyediaan

Penyesuaian elemen infrastruktur jalan			
No	Prasarana penyediaan	Badan jalan	Pinggir jalan
1	Jalan bebas hambatan	1. Persimpangan tak sebidang 2. Jembatan penyeberangan orang 3. Terowongan 4. Penerangan jalan 5. Anti glare	1. Lansekap (vegetasi, signage,) 2. Media luar griya 3. Utilitas 4. Bangunan peredam bising 5. Bangunan/dinding penahan
2	Jalan raya	1. Persimpangan tak sebidang 2. Jembatan penyeberangan orang 3. Terowongan 4. Penerangan jalan 5. Anti glare 6. Gapura/gerbang 7. Fasilitas sepeda	1. Tempat istirahat 2. View point 3. Lansekap (vegetasi, asesoris jalan, signage) 4. Lampu penerangan pedestrian 5. Utilitas 6. Fasilitas pejalan kaki & sepeda 7. Bangunan peredam bising 8. Bangunan/dinding penahan

Penyesuaian elemen Infrastruktur jalan			
No.	Prasarana penyediaan	Badan jalan	Pinggir jalan
3	Jalan sedang	1. Persimpangan tak sebidang 2. Jembatan penyeberangan orang 3. Terowongan 4. Penerangan jalan 5. Anti glare 6. Gapura/gerban 7. Fasilitas sepeda 8. Marka pariwisata	1. Tempat istirahat 2. View point 3. Lansekap (vegetasi, asesoris jalan, signage) 4. Lampu penerangan pedestrian 5. Utilitas 6. Fasilitas pejalan kaki & sepeda 7. Pagar pengaman
4	Jalan kecil	1. Jenis perkerasan 2. Warna perkerasan 3. Kelandaian 4. Alineman dan geometri 5. Gapura 6. Marka pariwisata	1. View point 2. Lansekap (vegetasi, asesoris jalan, signage) 3. Lampu penerangan pedestrian 4. Utilitas 5. Fasilitas pejalan kaki & sepeda 6. Toilet 7. Rambu informasi 8. Deliniator 9. Pagar pengaman

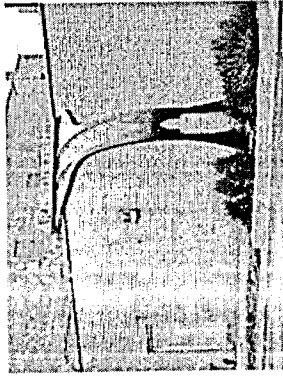
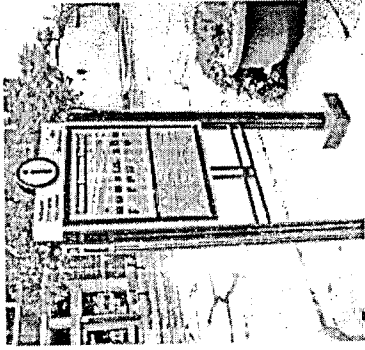
4.3.2 Furnitur jalan

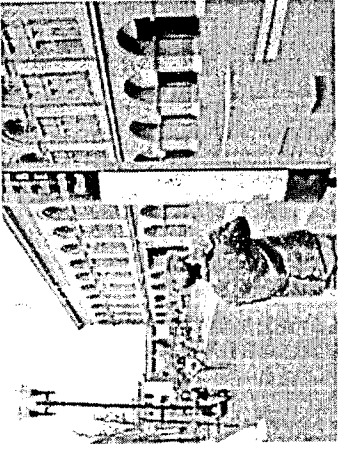
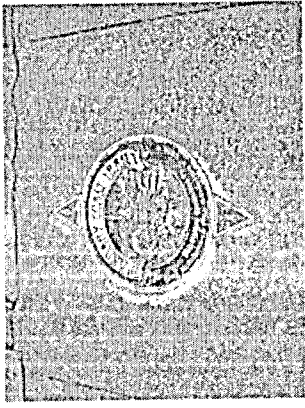
Penempatan furnitur jalan harus dapat meningkatkan kenyamanan pejalan kaki tanpa memberikan gangguan pada kelancaran lalu lintas, keselamatan dan lingkungan. Furnitur jalan atau pelengkap jalan sedapat mungkin menggunakan bahan yang berkelanjutan, seperti material daur ulang dan material yang cepat terbaharukan. Penambahan furnitur jalan pada jalan pariwisata harus memperhatikan:

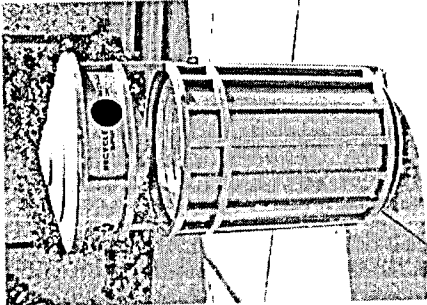
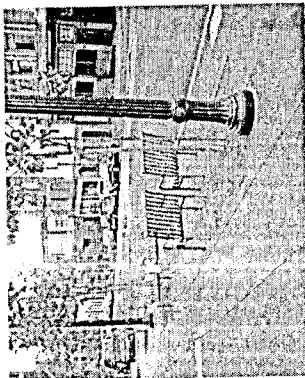
1. Terencana baik penempatan, jumlah kebutuhan dan fungsi
2. Standar desain atau pedoman dari stakeholder terkait
3. Spasi penempatan dan harus merata sepanjang koridor jalan
4. Pemeliharaan
5. Material yang digunakan
6. Pertimbangan khusus

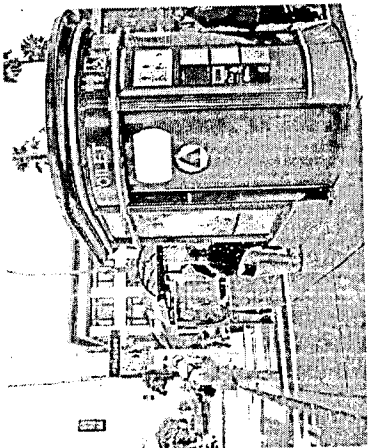
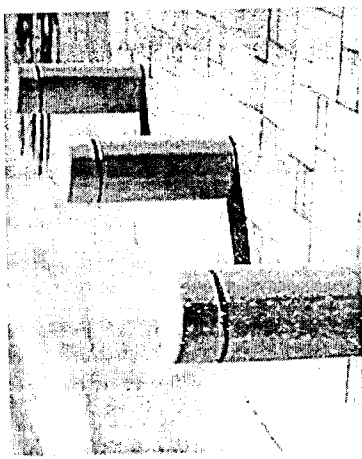
Beberapa jenis dan contoh serta pertimbangan dari furnitur jalan yang dapat diterapkan pada jalan pariwisata di daerah perkotaan disampaikan dalam Tabel 4-7.

Tabel 4-7 Jenis furnitur jalan

No	Jenis Furnitur jalan	Pertimbangan	Contoh gambar
1	Signage/penanda jalan	Seluruh jenis penanda atau signage harus: 1. Ditempatkan pada lokasi strategis tanpa menimbulkan gangguan pada perlengkapan jalan lainnya 2. Menarik perhatian, namun harus tetap selaras dengan tema lingkungan sekitar 3. Serasi dengan perlengkapan jalan yang ada 4. Informasi yang disampaikan dalam berbagai bahasa termasuk huruf braile 5. Sesuai dengan karakter atau ciri khas area atau wilayah 6. Memiliki keunikan	
2	Papan informasi kawasan	Papan informasi kawasan harus mempertimbangkan: 1. Penempatan pada titik penting kawasan, seperti pada tempat pemberhentian utama kendaraan umum atau pusat ruang publik 2. Menyertakan arah dan peta untuk memandu ke berbagai sumber daya kawasan 3. Menonjolkan titik destinasi publik atau swasta, termasuk perbelanjaan fasilitas budaya dan rekreasi, tempat parkir, toilet dan fasilitas pelayanan publik lainnya 4. Apabila memungkinkan dan layak, gunakan teknologi baru seperti display virtual dan interaktif dengan informasi real time, namun desain harus tetap memperhatikan kondisi kawasan dan tidak menimbulkan gangguan visual	

No	Jenis Furnitur jalan	Pertimbangan	Contoh gambar
3	Papan petunjuk	Pada beberapa jalan , papan petunjuk diperlukan sebagai fasilitas untuk orientasi bagi pejalan kaki menuju tujuan utama, fasilitas ini umumnya diperlukan pada kawasan dengan volume pejalan kaki yang tinggi seperti pada pusat kota, rute transit utama dan kawasan pariwisata) Papan petunjuk umumnya lebih sederhana dibandingkan dengan papan orientas wilayah dan hanya memuat nam tempat dan informasi petunjuk. Secara umum papan petunjuk harus: 1. Icon dari tujuan, nama tempat dan petunjuk dilengkapi dengan peta yang jelas dan rute 2. Apabila memungkinkan penempatannya dapat bersamaan dengan tiang furnitur jalan lainnya 3. Ditempatkan pada zona furnitur jalan dan dekat dengan persimpangan 4. Mudah dilihat dan dibaca 5. Menggunakan lampu penerangan namun tidak boleh menyilaukan pejalankaki dan pengguna kendaraan	
4	Tanda penerangan	Tanda penerangan atau Interpretive signs memberikan informasi sejarah , budaya, kondisi lama dan arsitektur tentang suatu lokasi.. Tanda penerangan harus: 1. Terdiri dari gambar dan teks dengan tulisan yang jelas 2. Menggunakan pola lokasi dan menyatu dengan kondisi sekitar 3. Apabila memungkinkan dapat bersamaan penemplantanya dengan furnitur jalan lainnya	

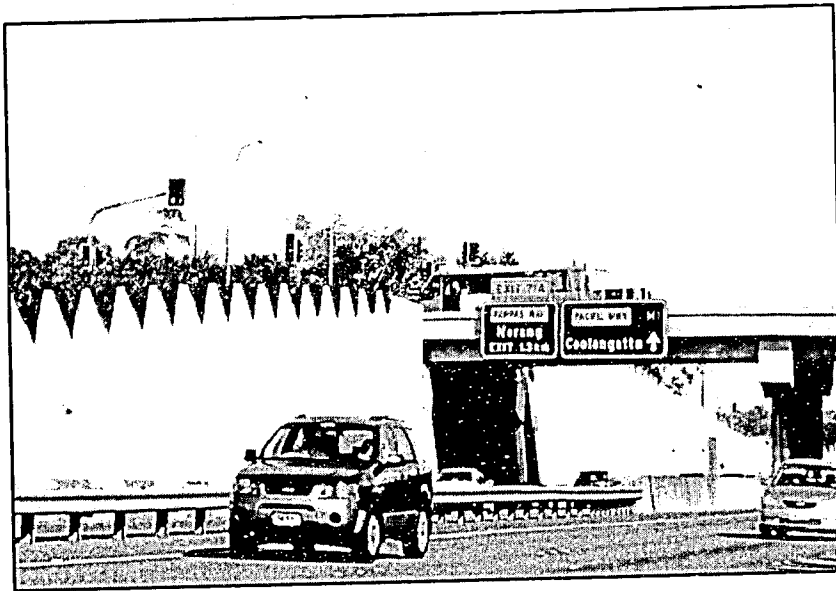
No	Jenis Furnitur jalan	Pertimbangan	Contoh gambar
5	Tempat sampah trotoar	Tempat sampah rotoar sangat penting ntuk kesehatan dan fungsi kota. Dan menambah estetika. Secara umum tempat sampah harus: 1. Terletak pada pusat aktifitas pejalan kaki, pusat perdagangan dan tempat pemberhentian utama. 2. Interval maksimum setiap 100 meter 3. Pada daerah persimpangan minimal setiap lengan simpang memiliki 1 tempat sampah 4. Desain harus menyatu dengan jenis furnitur jalan lainnya 5. Konstruksi harus tahan lama 6. Pemilihan warna dan jenis cat harus sesuai dengan kondisi lingkungan atau tema daerah serta tahan terhadap grafiti	
6	Kursi dan meja trotoar	Bangku dan meja umum di trotoar dapat meningkatkan kenyamanan pejalan kaki dan lingkungan dan harus memperhatikan: 1. Kursi dan meja trotoar apabila memungkinkan ditempatkan di bawah pepohonan 2. Orientasi penempatan 3. Sejajar dengan trotoar 4. Tidak mengganggu dan menghalangi aktifitas pejalan kaki	

No	Jenis Furnitur jalan	Pertimbangan	Contoh gambar
7	Toilet pinggir jalan	Toilet pinggir jalan merupakan fasilitas penting bagi pedestrian namun harus hati-hati dalam penempatannya agar tidak menimbulkan dampak negatif bagi keindahan dan visual, untuk itu harus: 1. Ditempatkan pada zona furnitur jalan, minimum 60 cm dari bagoan terluar kerb 2. Minimum 100 cm dari elemen trotoar eksisting seperti pohon, kursi dan tiang lampu 3. Tidak menutupi pemandangan atau keindahan visual	
8	Bollard	1. Bollard digunakan pada lokasi dimana kendaraan dapat merusak struktur trotoar atau tanaman. 2. Penempatan bollard dapat di median atau trotoar untuk menghindari bahaya bagi pejalan kaki dari lajur lalu lintas 3. Bollard pada kawasan khusus pejalan kaki dapat dilengkapi dengan lampu untuk menciptakan suasana tersendiri bagi pejalan kaki dan pada pulau perlindungan di median dapat meningkatkan visualisasi 4. Bollard yang dapat dibuka pasang dipasang di jalan masuk pada suatu ruas jalan dimana kendaraan dilarang masuk dan diprioritaskan untuk pejalan kaki 5. Bollard dipasang minimum 100 cm dari ujung kerb dengan jarak antara 300 cm 6. Warna bollard sebaiknya berbeda dengan warna sekitar agar keberadaannya dengan mudah terlihat 7. Diameter bollard berkisar antara 10 cm sampai dengan 30 cm, bollard yang ditambahkan dekorasi dapat memiliki diameter lebih besar 8. Desain harus selaras dengan furnitur jalan lainnya	

4.3.3 Lansekap

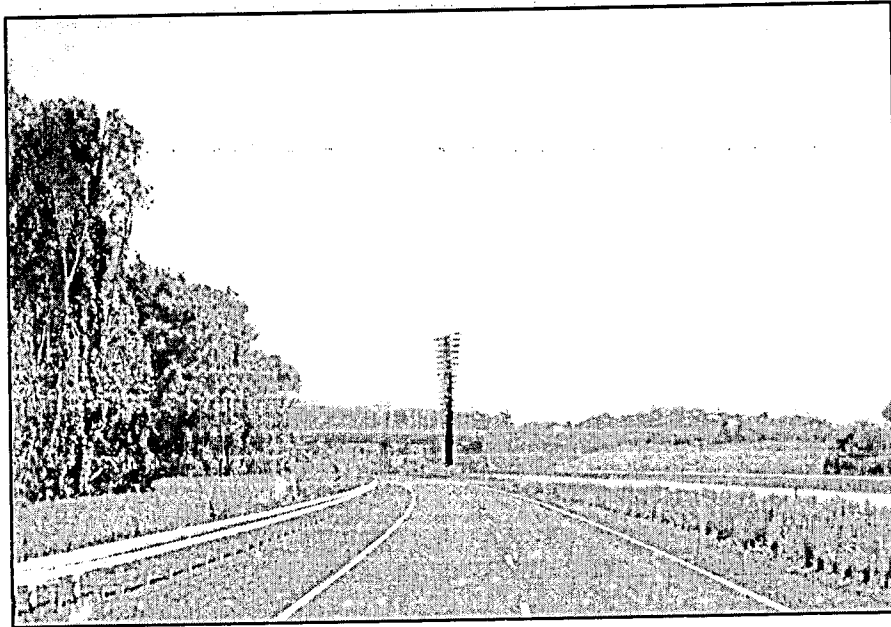
Beberapa pertimbangan yang harus diambil dalam penyesuaian lansekap jalan sebagai upaya dari peningkatan keindahan dan kenyamanan koridor jalan pariwisata:

1. **Keterbacaan**, berdampak pada persepsi dan perilaku positif pengguna jalan serta memberikan kontribusi untuk meningkatkan keselamatan. Sebuah lanskap jalan dapat memberikan informasi kondisi jalan selanjutnya dan orientasi bagi pengguna



Sumber: (Queensland Government, 2013)

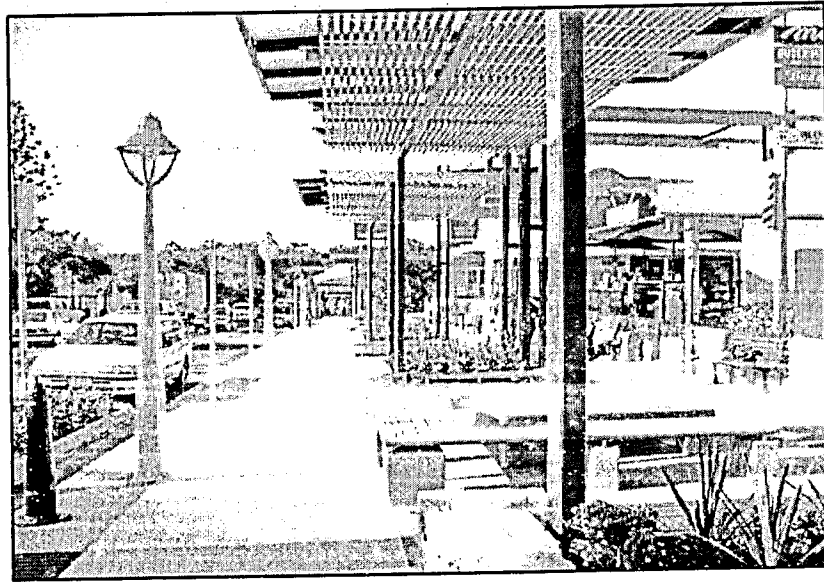
Gambar 4-11 Keterbacaan bentuk lansekap pinggir jalan yang memberikan kemudahan atau pemahaman geometri jalan



Sumber: (Queensland Government, 2013)

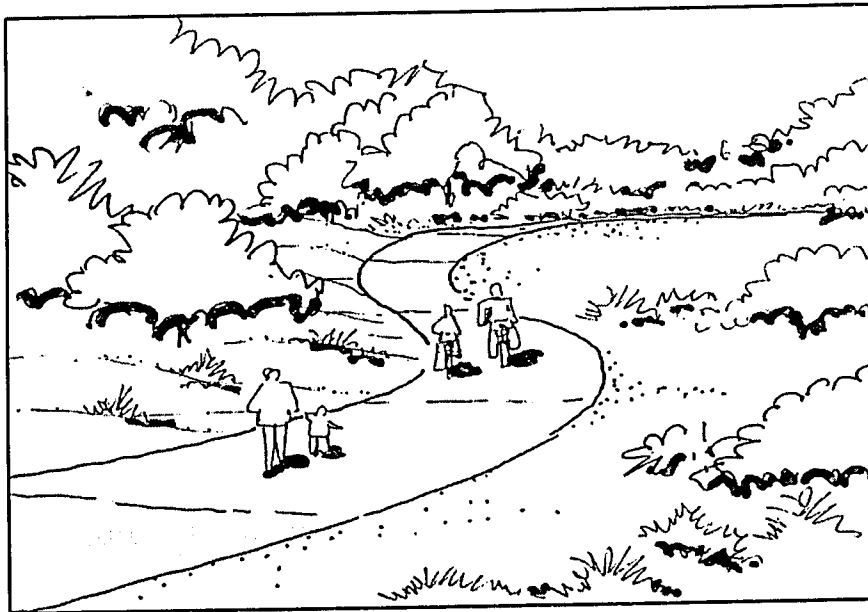
Gambar 4-12 Penambahan *signage* untuk meningkatkan keterbacaan atau pemahaman titik referensi

2. **Membentuk lintasan (path)**, bermanfaat terutama bagi pergerakan pejalan kaki yang menghubungkan suatu asal perjalan ke tempat lain dengan jelas dan dapat suatu , menciptakan sirkulasi. Pengembangan secara hirarki akan menciptakan suatu jaringan pergerakan yang kohesif. Koponen desain harus jelas terlihat dan dapat memberikan indikator arah, penerapan komponen lansekap yang seusai dengan kondisi lingkungan sekitarnya dapat meningkatkan kenyamanan dan pengalaman perjalanan. Manfaat lain dari lintasan adalah menjadi dapat menjadi tempat aktifitas rekreasi selain sebagai akses. Desain dan ukuran lintasan dapat ditingkatkan untuk mengakomodasi aktivitas *stationary* seperti untuk melihat pemandangan sekitar.



Sumber: (Queensland Government, 2013)

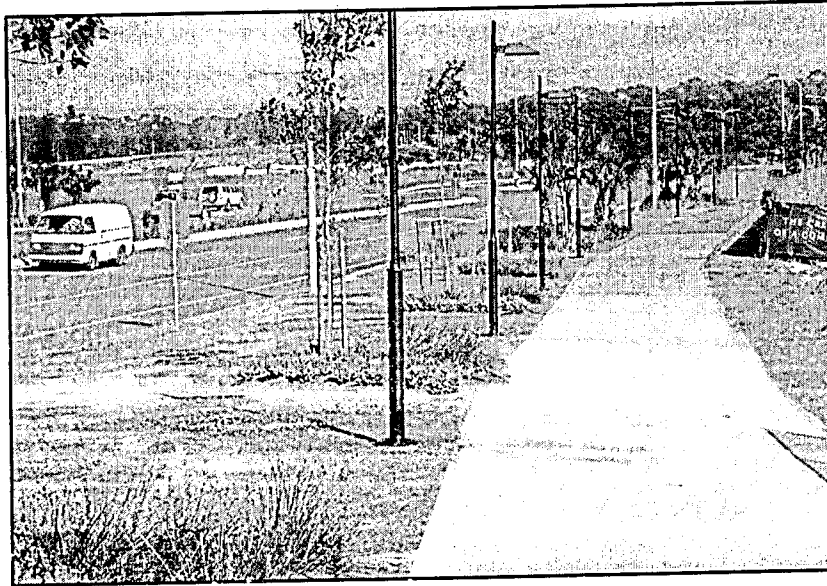
Gambar 4-13 Penegasan lintasan dengan penambahan lampu penerangan dan struktur lain



Sumber: (Queensland Government, 2013)

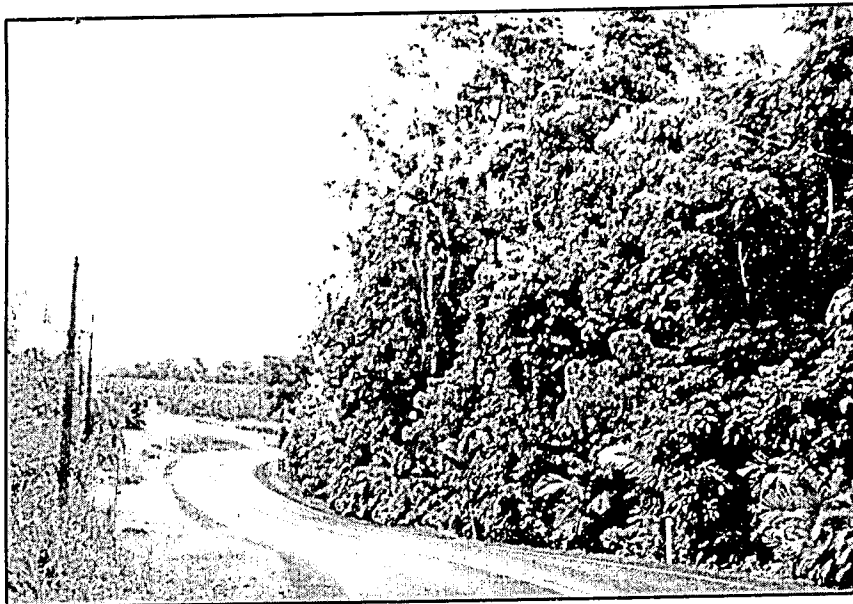
Gambar 4-14 Desain peningkatan kejelasan lintasan yang terintegrasi dengan lingkungan sekitar

3. **Membentuk garis tepi (edge)**, sebagai batasan dan *interlocking* antar ruang yang berbeda dalam penggunaan aktivitasnya, garis tepi merupakan komponen penting dalam pembatasan ruang. Garis tepi memberikan batasan pergerakan baik secara fisik maupun visual.



Sumber: (Queensland Government, 2013)

Gambar 4-15 Peningkatan kejelasan menggunakan lampu penerangan sebagai *hard edge*

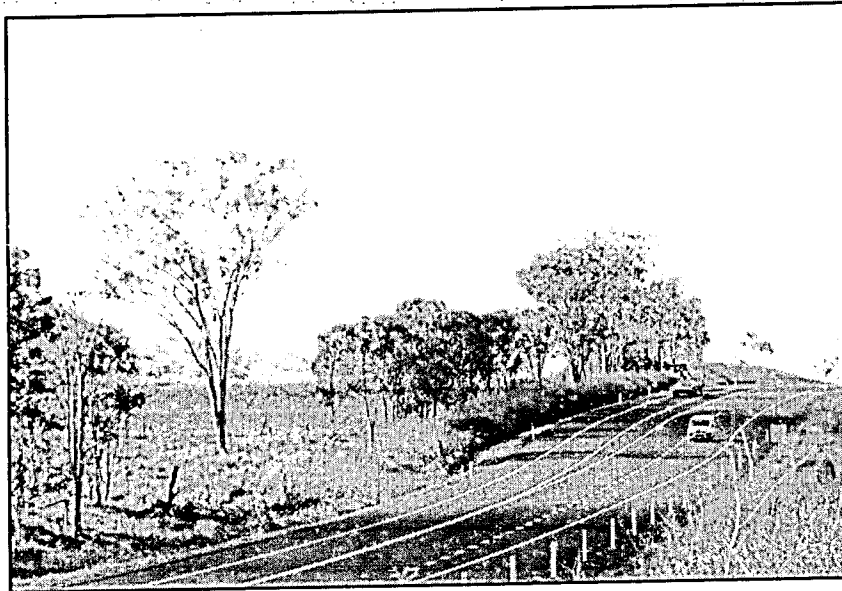


Sumber: (Queensland Government, 2013)

Gambar 4-16 Peningkatan kejelasan menggunakan tanaman sebagai *soft edge*

4. **Landmark**, berperan sebagai titik referensi atau sebagai penanda identitas suatu lokasi, dapat berupa struktur atau bangunan, kumpulan tumbuhan atau fitur alami

lainnya. Landmark memberikan kemudahan pemahaman bagi pengguna jalan dan juga berperan sebagai tanda penyambut pada awal ruas jalan.



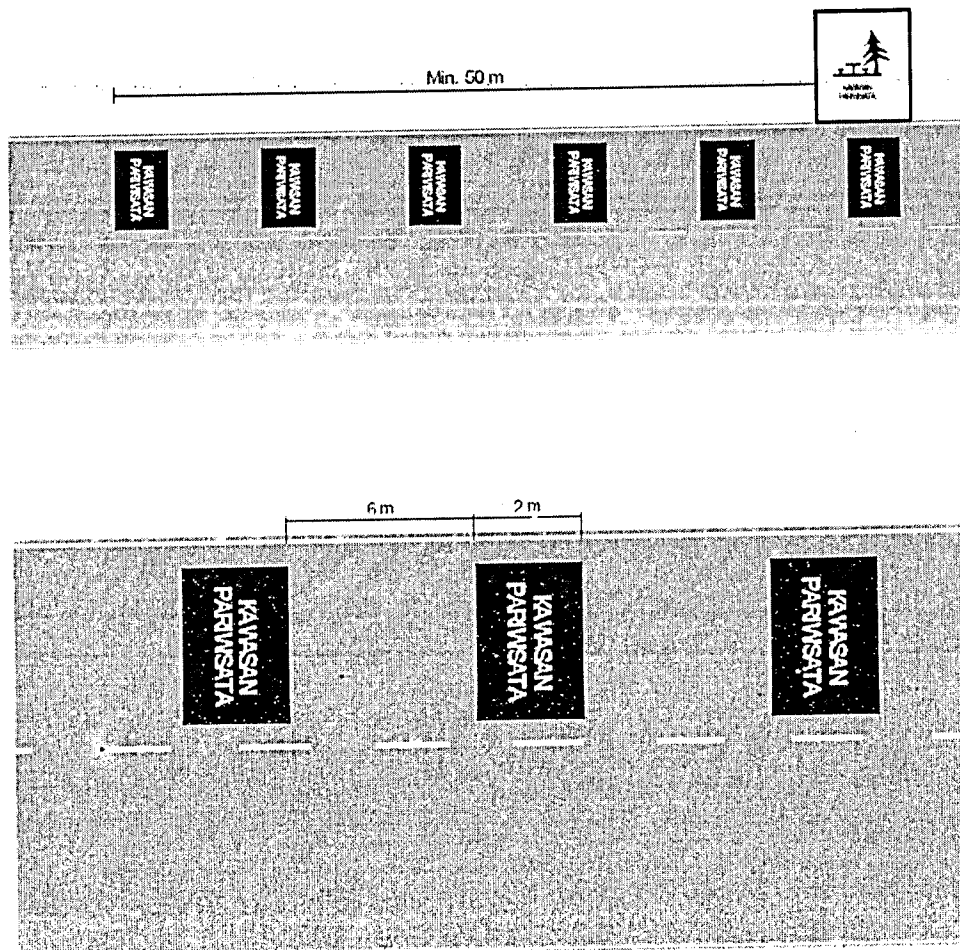
Sumber: (Queensland Government, 2013)

Gambar 4-17 Peningkatan kejelasan menggunakan landmark alami (pegunungan)

4.3.4 Marka dan rambu pariwisata

Marka pariwisata dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 34 Tahun 2014 Pasal 13 dinyatakan sebagai marka lainnya, marka tersebut dimaksud sebagai marka jalan keluar masuk lokasi pariwisata yang dinyatakan sebagai marka lambang berupa tulisan berwarna putih dan atau marka jalan berwarna coklat. Penempatan marka pariwisata ditempatkan minimum 50 meter sebelum pintu masuk lokasi pariwisata

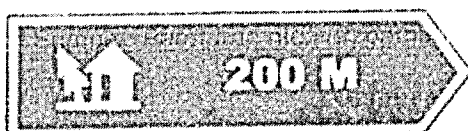
Bentuk Lajur Khusus Pariwisata



Sumber: Peraturan menteri perhubungan no 34 tahun 2014 tentang marka

Gambar 4-18 Marka pariwisata

Perambuan untuk informasi destinasi pariwisata berupa rambu petunjuk berupa rambu dengan warna latar belakang coklat dengan tulisan berwarna putih, ukuran dan kriteria teknis rambu mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 tentang Rambu lalu lintas.



Gambar 4-19 Rambu petunjuk tujuan pariwisata

4.3.5 Rekomendasi umum dalam perencanaan jalan wisata

Beberapa rekomendasi terkait dengan perencanaan pemeliharaan dan peningkatan jalan pariwisata diuraikan dalam Tabel 4-8.

Tabel 4-8 Rekomendasi perencanaan

Perencanaan jangka panjang	Identifikasi wilayah yang proaktif pada jalan –jalan dengan pemandangan indah dan memiliki karakter atau keunikan khusus Apabila dimungkinkan, lakukan penyusunan alternatif perencanaan
Perlindungan kawasan bersejarah	Pertimbangkan rambu penanda atau penunjuk untuk lokasi bersejarah seperti monumen, museum dan bangunan bersejarah lainnya pada rute atau koridor jalan agar mudah diketahui
Arsitektur khas /lokal	Apabila memungkinkan, melestarikan dan meningkatkan tekstur pada bangunan bersejarah dan bangunan yang berciri khas lokal di sepanjang koridor
Bangunan bersejarah yang berdekatan dengan jalan	Meminimalkan dampak negatif yang bersifat sementara dan permanen yang berakibat pada bangunan bersejarah selama dan setelah perbaikan koridor. Potensi dampak negatif termasuk, tetapi tidak terbatas pada: pembongkaran, perubahan, perambahan, isolasi, gangguan penglihatan, bayangan, dan perubahan gangguan suara dan / atau polusi udara.
Atribut dan alinemen jalan bersejarah	Apabila memungkinkan, menjaga pola jalan bersejarah yang ada dan menjaga keselarasan
Sumber daya Arkeologi	Menyusun rencana induk Arkeologi lokal didasarkan pada variabel standar
Lebar koridor	Karakter suatu daerah dapat ditingkatkan dengan mempertahankan lebar jalan dan kecepatannya sesuai dengan skala dan massanya bangunan yang berdekatan serta lebar (misalnya sempit, jalan dengan kecepatan rendah akibat bangunan dekat dengan jalan). Peningkatan diperlukan antara lain mengidentifikasi jenis perbaikan yang paling efektif dan mempertimbangkan keselarasan dengan lingkungan sekitarnya untuk membantu prioritas perbaikan jalan dan pertimbangan dampak dari pelebaran jalan pada sumber daya warisan budaya dan lingkungan.
Pemandangan	Identifikasi dan perlindungan pandangan dari jalan dengan mempertimbangkan : 1. Keleluasaan pandangan pada fitur penting 2. Area yang tertutup oleh bangunan atau vegetasi 3. Vista dari jarak pandang dimana orang dapat

	melihat secara luas dari ketinggian
Air	Apabila memungkinkan rencanakan alinyeen koridor paralel dengan aliran air sungai dan danau. Jembatan dapat memberikan nilai keindahan, apabila memungkinkan penyediaan tempat memandang sungai atau danau dari atas jembatan
Seni lokal	Jika memungkinkan, mendorong instalasi seni publik atau fitur gerbang (termasuk patung, mural dinding, air mancur, dinding dekoratif, furnitur yang dirancang khusus) yang mencerminkan karakter dan/atau menafsirkan sejarah daerah sekitarnya
Pohon	Apabila memungkinkan pertahankan pohon tua dan lakukan penanaman pohon pinggir jalan yang diperlukan disekitar pohon tua yang akan dihilangkan (ditebang) Pertimbangkan perlindungan atau penciptaan garis tanam pohon pinggir jalan untuk menciptakan efek kanopi
Lampu jalan	Penerangan memberikan nilai tambah pada karakter suatu wilayah seperti penggunaan jenis dan tiang lampu yang sesuai dengan budaya atau ciri khas suatu daerah Tiang lampu jalan yang dirancang multi fungsi sebagai tempat memasang spanduk / banner, keranjang bunga pada jalan – jalan di kawasan perkotaan, bisnis dan kawasan wisata
Utilitas	Utilitas memungkinkan gangguan visual, sehingga apabila memungkinkan sebaiknya: 1. Penempatan didalam tanah / dikubur 2. Meminimumkan jumlah tiang 3. Meminimumkan terjadinya grafiti
Lansekap	Pertimbangan desain tumbuhan lansekap jalan untuk meningkatkan daya tarik visual. Dalam pemilihan tumbuhan perlu pertimbangan : 1. Variasi ketinggian, warna dan struktur 2. Variasi musim 3. Elemen struktur lansekap eksisting
Lajur pejalan kaki dan dinding penahan	Peningkatan lajur pejalan kaki dan dinding penahan dapat meningkatkan kualitas keindahan dari suatu koridor
Parkir	Pada penggunaan parkir di badan jalan, perimbangkan kebutuhan parkir masyarakat termasuk tempat parkir sepeda dan kendaraan tak bermotor lainnya dengan memperhatikan karakter dari lansekap sekitar
Fasilitas pelengkap jalan	Penambahan fasilitas furnitur jalan atau pelengkap jalan pada spot tertentu dapat memberikan karakter pada koridor, namun harus tetap sesuai dengan kebijakan atau aturan pemerintah setempat
Tumbuhan pinggir jalan	Apabila memungkinkan gunakan tumbuhan lokal yang bervariasi disepanjang koridor
Fasilitas pinggir jalan untuk melihat pemandangan	Untuk menyediakan akses publik dan kenyamanan dalam menikmati pemandangan, apabila dimungkinkan penyediaan <i>pull off point</i> atau tempat berhenti pinggir jalan seperti cerukan atau teluk jalan pada lokasi dengan pemandangan yang indah Penyediaan fasilitas pemberhentian sementara mengacu

	pada pedoman perencanaan teluk bus
Penanda	Pertimbangkan untuk membuat penanda untuk identifikasi jalan pariwisata dan sebagai daya tarik dengan memperhatikan karakter sekitar (warna, ukuran, penempatan dan jenis) Seluruh penanda resmi seperti marka dan rambu lalu lintas harus sesuai dengan standar teknis kementerian terkait, Jumlah dan penempatan penanda tidak boleh menimbulkan gangguan visual dan keindahan
Kebisingan	Mempertimbangkan alternatif dinding penahan kebisingan dengan memanfaatkan timbunan lansekap. Apabila digunakan dinding penahan kebisingan buatan harus memperhatikan kebebasan pandang, vegetasi sekitar dan gunakan seni daerah sebagai penambah estetika dari dinding penahan kebisingan
Pagar pembatas	Eksplorasi opsi dari desain pagar pembatas yang sesuai dengan karakter lansekap sekitar
Kerb, bahu dan saluran	Pertimbangkan pemeliharaan saluran alam dan kontur yang sesuai dengan topografi sekitar yang menyatu dengan lansekap pada daerah pedesaan Penggunaan tanaman untuk menahan longsor pada dinding curam . Perkerasan bahu dan kerb yang dapat dilintasi dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna sepeda.

BAB 5 KESIMPULAN

Pariwisata merupakan kegiatan luar ruang yang dilakukan secara sukarela dan bersifat sementara untuk menikmati suasana yang menyenangkan dan berkesan, oleh karenanya kegiatan pariwisata sangat bervariasi baik menurut lokasi, jenis dan tema. Sebagai salah satu kebutuhan, kegiatan pariwisata memerlukan dukungan jalan sebagai prasarana transportasi bagi wisatawan menuju dan beraktifitas di kawasan destinasi pariwisata. Semakin baik pelayanan jalan selama perjalanan wisata dan aktifitas wisata semakin tinggi minat wisatawan untuk mengunjungi dan berlama lama di suatu destinasi pariwisata.

Jalan pariwisata merupakan bentuk jalan biasa dengan penambahan keindahan dan keunikan untuk peningkatan kualitas visual dan pengalaman penggunaan jalan atau wisatawan. Jalan pariwisata dapat berupa suatu koridor atau rute menuju dan dalam kawasan destinasi tujuan wisata, sehingga dapat bervariasi dari fungsi atau kelas jalan tertinggi seperti jalan bebas hambatan atau arteri primer hingga jalan terendah seperti jalan lingkungan. Jalan wisata tidak memiliki fungsi atau kelas jalan tersendiri, namun lebih menitik beratkan pada "pelayanan" kenyamanan dan keindahan visual namun harus tetap mempertimbangkan aspek keselamatan, kelancaran, lingkungan dan keberlanjutan.

Jalan pariwisata atau koridor pariwisata dapat berupa jalan luar kota atau jalan dalam kota sesuai dengan kawasan destinasi tujuan wisata, pada jalan luar kota keindahan visual menitik beratkan pada kondisi medan dan lingkungan sekitar, sedangkan pada jalan pariwisata diperkotaan sangat tergantung pada kondisi dan ketersediaan lingkungan sekitar yang relatif telah terbangun, sehingga pada jalan ini pelestarian dan peningkatan lebih fokus pada kondisi pinggir jalan berupa bangunan, arsitektur dan perlengkapan jalan yang dapat mengakomodir kendaraan, pejalan kaki dan pengguna kendaraan tak bermotor.

Jalan pariwisata harus memiliki penetapan oleh pemerintah pusat baik melalui Kementerian maupun badan khusus yang dibentuk. Sebelum ditetapkan jalan pariwisata harus diusulkan oleh pemerintah setempat dengan melibatkan masyarakat, dalam penilaian kelayakan penetapan perlu dilakukan penilaian beberapa kriteria teknis dan kriteria keindahan yang terdiri atas keunikan budaya dan sosial, arkeologi, sejarah dan kondisi bentang alam.

DAFTAR PUSTAKA

Arifta Budi M , Purbayu Budi Santosa, *Analisis permintaan obyek wisata masjid agung Semarang*, DIPONEGORO JOURNAL OF ECONOMICS, Volume 2, Nomor 2, Tahun 2013 Halaman 1-15 <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jme> ISSN (Online) : 2337-3814

A, Yoeti, Oka. Edisi Revisi 1996, *Pengantar Ilmu Pariwisata*, Penerbit Angkasa, Bandung.

Andriyani Yani, *Definisi Pariwisata dari Berbagai Sudut Pandang* , <http://jejakwisata.com/tourism-studies/tourism-in-general/111-definisi-pariwisata-dari-berbagai-sudut-pandang.html>
Diunduh Maret 2015

Marpaung Nicholas dan Suprayoga , Sri, 2014, *Penyusunan Naskah Ilmiah Konsep Sistem Dan Pengembangan Fasilitas Pendukung Jalan Pada Koridor V*, Pusat Litbang Jalan dan Jembatan, Bandung.

Rencana Strategi 2010-2014, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia, 2010

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010 – 2025

Republik Indonesia, *Rencana Strategis Tahun 2012-2014*, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif

Republik Indonesia, *Perencanaan Geometrik Jalan Luar Kota*, Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum 1997

www. Wikipedia, *Pariwisata Indonesia*, diunduh 20 maret 2014

Scenic route: <http://en.wikipedia.org>

<http://www.sfbetterstreets.org/find-project-types/streetscape-elements/street-furniture-overview/banners/>.

Highway design Manual 2003 Edition. (2013). Connecticut : Connecticut Departement of Transportation.

Burlingame, C. o. (1975). *SCENIC ROADS AND HIGHWAYS ELEMENT* (Vol. Resolution 68-75). City of Burlingame: Burlingame City Council.

Caltrans. (2008). *Scenic Higway Guidlines*. California: Caltrans.

<http://www.sfbetterstreets.org/>. (2015). *Street Furniture Overview*. Dipetik Oktober 2015, dari <http://www.sfbetterstreets.org/>: <http://www.sfbetterstreets.org/>

Maryland byways. (2008). *Sustaining the roads less traveled Context sensitive solutions for work on maryland byways*. Mariland: Maryland byways.

Murphy, J. D. (1994). *SCENIC ROUTE ELEMENT OF THE GENERAL PLAN*. Alameda County: Alameda County.

Queensland Government. (2013). *Road Landscape Manual* (Vol. 2nd Edition). Queensland, Australia.

San Juan Public Works. (1995). *Scenic Roads Manual*. SanJuan.

Smith, B. L. (1992). *Scenic byways: Their Selection Designation, Protection and safety*. Kansas: Midwest Transport Center.

U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration. (1997). *Flexibility in Highway Design*. U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration.

Wyoming Departemen of Transportation. (2009). *The Wyoming Scenic Byways and Backways Program*. Wyoming: Wyoming Departemen of Transportation.

RANCANGAN 0

PEDOMAN

Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil

Kriteria Perencanaan Jalan Pariwisata



**KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT**

Daftar isi

Daftar isi.....	1
Daftar Tabel	3
Prakata	1
Pendahuluan.....	2
1 Ruang lingkup	3
2 Acuan normatif	3
3 Istilah dan definisi	3
4 Ketentuan-ketentuan.....	7
4.1 Tujuan jalan wisata.....	7
4.2 Prinsip-prinsip Jalan Pariwisata.....	8
4.3 Penyesuaian/harmonisasi perencanaan elemen jalan pariwisata	8
4.4 Pembagian wilayah pariwisata	12
5 Kriteria Perencanaan.....	13
5.1 Jalan	13
5.1.1 Koordinasi Alinemen.....	18
5.1.2 Kondisi medan	20
5.1.3 Kecepatan rencana.....	20
5.1.4 Pedestrian.....	20
5.1.5 Lajur sepeda	21
5.1.6 Lansekap	23
5.1.7 Utilitas	24
5.1.8 Perabot jalan.....	25
5.2 Informasi	30
5.2.1 Prinsip informasi	30
5.2.2 Rambu	30
5.2.3 Marka	45
5.3 Jembatan	46
5.3.1 Umum	46

5.3.2 Keindahan elemen jembatan	48
5.4 Tempat berhenti dan fasilitas pinggir jalan	51
5.4.1 Kriteria desain tempat isitirahat	51
Lampiran A KRITERIA PENGUSULAN JALAN PARIWISATA	56
Lampiran B KRITERIA PEMENUHAN PENETAPAN	58
Bibliografi	60

Daftar Tabel

TABEL 1 PEMAHAMAN LINGKUNGAN SEKITAR JALAN	9
TABEL 2 PENYESUAIAN ELEMEN INFRASTRUKTUR JALAN	11
TABEL 3 STRUKTUR WILAYAH DESTINASI PARIWISATA	12
TABEL 4 PERSYARATAN DAN FACTOR YANG BERPENGARUH TERKAIT	15
TABEL 5 PERSYARATAN DAN FAKTOR SOSIAL	16
TABEL 6 PERSYARATAN DAN FAKTOR FITUR SCENIC	16
TABEL 7 PERSYARATAN DAN FAKTOR KESELAMATAN	18
TABEL 8 HARMONISASI ALINEMEN DAN LANSEKAP JALAN	18
TABEL 9 KELANDAIAAN MAKSIMUM YANG DIIZINKAN	20
TABEL 10 PEMILIHAN JALUR SEPEDA DI KAWASAN PARIWISATA	21
TABEL 11 KECEPATAN RENCANA SEPEDA	22
TABEL 12 JENIS PERABOT JALAN	26
TABEL 13 JENIS RAMBU PADA JALAN PARIWISATA	31
TABEL 14 UKURAN RAMBU PETUNJUK PENDAHULUAN JURUSAN	42
TABEL 15 UKURAN RAMBU PETUNJUK PENDAHULUAN JURUSAN	43
TABEL 16 UKURAN RAMBU PETUNJUK PENDAHULUAN JURUSAN	43
TABEL 17 UKURAN DAN JENIS HURUF, ANGKA DAN SIMBOL RAMBU PETUNJUK	43
TABEL 18 UKURAN DAUN RAMBU PETUNJUK UKURAN STANDAR	44
TABEL 19 FAKTOR KRITRIA TEPAT BERHENTI PINGGIR JALAN	52
TABEL 20 KRITERIA PEMENUHAN PENETAPAN	58

Daftar Gambar

GAMBAR 1 LEBAR LAJUR DAN JALUR SEPEDA SATU ARAH	22
GAMBAR 2 LEBAR LAJUR DAN JALUR SEPEDA DUA ARAH	23
GAMBAR 3 RAMBU PETUNJUK PENDAHULUAN JURUSAN	42
GAMBAR 4 UKURAN RAMBU PETUNJUK PENDAHULUAN JURUSAN	42
GAMBAR 5 UKURAN RAMBU PETUNJUK PENDAHULUAN JURUSAN	43
GAMBAR 6 DAUN RAMBU PETUNJUK UKURAN STANDAR	44
GAMBAR 7 BENTUK MARKA PARIWISATA	45
GAMBAR 8 PENEMPATAN MARKA PARIWISATA	45
GAMBAR 9 PENEMPATAN ELEMEN JEMBATAN	47
GAMBAR 10 PENAMBAHAN PANJANG PENAMPANG PARAPET	48
GAMBAR 11 BENTUK GELAGAR LURUS DAN MELENGKUNG	49
GAMBAR 12 JUMLAH GANJIL GELAGAR MELENGKUNG	49
GAMBAR 13 GELAGAR PELENGKUNG PENDEK DAN PANJANG	49
GAMBAR 14 SUDUT TAJAM PELENGKUNG GELEGAR	49
GAMBAR 15 SUDUT TAJAM PELENGKUNG GELEGAR	49
GAMBAR 16 BAYANGAN GARIS GANDA AKIBAT TONJOLAN GELAGAR PANJANG	50
GAMBAR 17 BAYANGAN GARIS TUNGGU AKIBAT TONJOLAN GELAGAR PENDEK	50
GAMBAR 18 SUDUT YANG TEPAT AKAN MENIMBULKAN BAYANGAN YANG LEBIH LAMA	50
GAMBAR 19 BENTUK MELENGKUNG SUDUT TONJOLAN GELAGAR AKAN MENGHASILKAN GRADASI BAYANGAN DI DASAR GELAGAR	50

Prakata

Pedoman kriteria perencanaan jalan pariwisata ini disusun berdasarkan kajian literatur mengenai kriteria jalan berkeindahan (*scenic road*) dari berbagai negara yang telah menerapkan penetapan dan pemberlakuan jalan untuk penunjang pariwisata serta peningkatan ekonomi masyarakat. Pedoman ini dimaksudkan untuk mendukung kegiatan pariwisata dari sisi penyediaan prasarana transportasi jalan.

Pedoman ini dipersiapkan oleh Panitia Teknis 91-01 Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil pada Subpanitia Teknis 91-01/S2 Rekayasa Jalan dan Jembatan melalui Gugus Kerja Bahan dan Perkerasan Jalan, Pusat Litbang Jalan dan Jembatan.

Tata cara penulisan disusun mengikuti Pedoman Standardisasi Nasional (PSN) 08:2007 dan dibahas dalam forum rapat konsensus yang diselenggarakan pada tanggal 3 Oktober 2014 di Bandung oleh Subpanitia Teknis, yang melibatkan para narasumber, pakar dan lembaga terkait.

Pendahuluan

Adanya prioritas pembangunan sektor pariwisata di Indonesia sebagai upaya mewujudkan Indonesia sebagai negara tujuan pariwisata berkelas dunia, berdaya saing, berkelanjutan, mampu mendorong pembangunan daerah dan kesejahteraan rakyat. Pembangunan pariwisata memerlukan dukungan dan menjadi tanggung jawab beberapa stakeholder termasuk Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dalam penyediaan prasarana transportasi untuk kegiatan pariwisata.

Pariwisata merupakan sektor ekonomi penting di Indonesia dan menempati urutan keempat dalam penerimaan devisa setelah komoditas minyak dan gas bumi serta minyak kelapa sawit. Pembangunan pariwisata memprioritaskan pembangunan pariwisata sebagai prioritas nasional yang dilakukan dengan percepatan pembangunan infrastruktur fisik.

Destinasi pariwisata merupakan bagian dari pembangunan pariwisata untuk mewujudkan pariwisata yang aman, nyaman, menarik, mudah dicapai, berwawasan lingkungan, meningkatkan pendapatan nasional, daerah dan masyarakat. Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2015 menyebutkan bahwa pembangunan untuk aksesibilitas destinasi pariwisata terdiri atas penyediaan dan pengembangan sarana, prasarana serta sistem transportasi untuk mendukung pengembangan kepariwisataan dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di dalam destinasi pariwisata nasional.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu faktor penentu dari daya tarik destinasi pariwisata, selain meningkatkan kualitas kegiatan pariwisata, jalan pariwisata dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi disekitar destinasi pariwisata dan merubah persepsi destinasi pariwisata. Potensi destinasi pariwisata serta perkembangan pariwisata di Indonesia memerlukan dukungan infrastruktur jalan sebagai sarana penghubung kegiatan pariwisata yang sangat bervariasi baik kondisi geografis, tema destinasi wisata serta kondisi infrastruktur jalan.

Pedoman ini dimaksudkan sebagai panduan yang dapat digunakan oleh penyelenggara jalan dan stakeholder bidang pariwisata untuk pelaksanaan perencanaan jalan pariwisata. Dalam pedoman ini dibahas aspek fleksibilitas elemen infrastruktur jalan dalam menunjang kualitas kegiatan pariwisata.

Kriteria Perencanaan Jalan Pariwisata

1 Ruang lingkup

Pedoman ini menetapkan kriteria dan persyaratan teknis jalan pariwisata serta penyesuaian elemen infrastruktur jalan pariwisata.

2 Acuan normatif

Dokumen referensi di bawah ini harus digunakan dan tidak dapat ditinggalkan untuk melaksanakan pedoman ini.

1. Undang- undang No 38 Tahun 2004 tentang Jalan
2. Undang-undang No 10 Tahun 2009 tentang Pariwisata
3. Undang-undang No 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang
4. Undang-undang No 22 Tahun 2009 Lalu lintas dan Angkutan Jalan
5. Peraturan Pemerintah No 34 Tahun 2006 tentang Jalan
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 19/PRT/M/ 2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Untuk Ruas Dalam Sistem Jaringan Jalan Primer
7. Peraturan Pemerintah No 50 tahun 2012 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional
8. Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu lintas

3 Istilah dan definisi

Untuk tujuan penggunaan pedoman ini, istilah dan definisi berikut digunakan.

3.1 Aksesibilitas Pariwisata

semua jenis sarana dan prasarana transportasi yang mendukung pergerakan wisatawan dari wilayah asal wisatawan ke Destinasi Pariwisata maupun

pergerakan di dalam wilayah Destinasi Pariwisata dalam kaitan dengan motivasi kunjungan wisata.

3.2 Bus

kendaraan bermotor dengan jarak sumbu lebih dari 3,50 meter biasanya beroda lebih dari 4

3.3 Daya Tarik Wisata

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.

3.4 Daerah Tujuan Pariwisata atau Destinasi Wisata

kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administrative yang di dalamnya terdapat Daya Tarik Wisata, Fasilitas Umum ,Fasilitas Pariwisata , aksesibilitas, serta masyarakat yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya Kepariwisata.

3.5 Elemen Lansekap

segala sesuatu yang berwujud benda, suara, warna dan suasana yang merupakan pembentuk lansekap, baik yang bersifat alamiah maupun buatan manusia. Elemen lansekap yang berupa benda terdiri dari dua unsur yaitu benda hidup dan benda mati; sedangkan yang dimaksud dengan benda hidup ialah tanaman, dan yang dimaksud dengan benda mati adalah tanah, pasir, batu dan elemen-elemen lainnya yang berbentuk padat maupun cair.

3.6 Fasilitas Pariwisata

semua jenis sarana yang secara khusus ditujukan untuk mendukung penciptaan kemudahan, kenyamanan, keselamatan wisatawan dalam melakukan kunjungan ke Destinasi Pariwisata.

3.7 Fasilitas Umum

sarana pelayanan dasar fisik suatu lingkungan yang diperuntukkan bagi masyarakat umum dalam melakukan aktivitas kehidupan keseharian.

3.8 Industri Pariwisata

kumpulan Usaha Pariwisata yang saling terkait dalam rangka menghasilkan barang dan/atau jasa bagi pemenuhan kebutuhan wisatawan dalam penyelenggaraan pariwisata.

3.9 Jalan

prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel;

3.10 Jalan khusus

adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri

3.11 Jalan umum

jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum;

3.12 Jalan pariwisata

Jalan pariwisata merupakan ruas jalan yang akan menuju atau keluar dari wilayah pariwisata atau berada di dalam wilayah pariwisata dengan sifat mengikuti peraturan perundangan jalan Indonesia, dilengkapi dengan lansekap sesuai dengan lingkungan dan pariwisata dan mendukung wilayah pariwisata

3.13 Kawasan Strategis Pariwisata

kawasan yang memiliki fungsi utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata 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.

3.14 Keindahan Visual

Rasa indah penglihatan panca indera yang diperoleh dari perpaduan atau harmoni berupa susunan bentuk dan warna.

3.15 Kepariwisataan

keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi Serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan pengusaha

3.16 Koridor Jalan Wisata

Jalur yang ditetapkan sebagai penghubung simpul pergerakan dari lokasi asal wisatawan menuju destinasi wisata dan penghubung antar wilayah pariwisata.

3.17 Lansekap Jalan

wajah dari karakter lahan atau tapak yang terbentuk pada lingkungan jalan, baik yang terbentuk dari elemen lansekap alamiah seperti bentuk topografi lahan yang mempunyai panorama yang indah, maupun yang terbentuk dari elemen lansekap buatan manusia yang disesuaikan dengan kondisi lahannya. Lansekap jalan ini mempunyai ciri-ciri khas karena harus disesuaikan dengan persyaratan geometrik jalan dan diperuntukkan terutama bagi kenyamanan pemakai jalan serta diusahakan untuk menciptakan lingkungan jalan yang indah, nyaman dan memenuhi fungsi keamanan

3.18 Pariwisata

berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, Pemerintah, dan Pemerintah Daerah.

3.19 Prasarana Umum

kelengkapan dasar fisik suatu lingkungan yang pengadaannya memungkinkan suatu lingkungan dapat beroperasi dan berfungsi sebagaimana semestinya.

3.20 Streetscape

Unsur-unsur visual jalan, termasuk jalan, gedung-gedung sebelah, *street furniture*, pohon-pohon dan ruang terbuka, dan lain-lain yang menggabungkan untuk membentuk karakter jalan.

3.21 truk

kendaraan bermotor pengangkut barang terdiri atas truk 2 sumbu hingga 6 sumbu serta truk gandeng dengan bentuk tempat pengangkut barang berupa bak terbuka, bak tertutup dan truk dengan tempelan untuk mengangkut peti kemas yang disebut *trailer*.

3.22 Wisatawan

orang yang melakukan wisata

4 Ketentuan-ketentuan

4.1 Tujuan jalan wisata

1. Melindungi, meningkatkan dan budidaya keindahan alam, lansekap, sejarah, budaya, dan masa depan.
2. Mempromosikan pemahaman kekayaan warisan dan apresiasi keanekaragaman.
3. Menyediakan dan mempromosikan akses yang aman untuk rekreasi, budaya, sejarah, dan arkeologi dalam suatu keindahan pemandangan di pusat-pusat kegiatan perumahan dan ekonomi.
4. Meningkatkan, mengelola, dan mempromosikan pariwisata di pusat rekreasi dan perdagangan.
5. Memberikan kesempatan perjalanan sehari-hari yang aman dan nyaman terkait dengan pilihan wisata lainnya seperti bersepeda, hiking, dan menunggang kuda.
6. Mendorong penggunaan lahan yang menciptakan dan melengkapi pemandangan dan panorama indah.
7. Membuat dan meningkatkan hubungan antara arsitektur, teknologi, dan unsur-unsur rekayasa sarana transportasi dan struktur terkait yang terlihat di sepanjang koridor jalan pariwisata.
8. Meningkatkan arus lalu lintas di sepanjang rute utama dan mempromosikan pejalan kaki, sepeda, dan perjalanan paratransit dengan cara yang berkontribusi untuk melestarikan sumber daya energi dan meningkatkan kualitas udara.

9. Mendorong partisipasi masyarakat dan stakeholder dalam evaluasi pengusulan jalan wisata.
10. Menjaga dan meningkatkan kualitas intrinsik jalan wisata yang telah ditetapkan.
11. Mengelola perambuan dan informasi bagi pengguna jalan dan wisatawan
12. Merencanakan sistem pemeliharaan sumber daya dan pemeliharaan berkala serta peningkatan kondisi jalan pariwisata.

4.2 Prinsip-prinsip Jalan Pariwisata

1. Merupakan jalan umum yang berada dalam koridor jalan wisata
2. Jalan telah ditetapkan oleh pemerintah sebagai jalan wisata.
3. Penetapan jalan pariwisata dilakukan oleh Kementerian terkait jalan, transportasi dan pariwisata yang diusulkan oleh pemerintah daerah secara berjenjang.
4. Spesifikasi teknis jalan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku, dapat dilakukan penyesuaian elemen jalan untuk kebutuhan pariwisata dengan tetap memprioritaskan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan.
5. Memiliki sumber daya tarik keindahan (*scenic*), beberapa keunikan atau ciri khas lokal, sejarah, keramah tamahan dan rekreasi
6. Koridor jalan pariwisata harus dapat mengakomodasi berbagai pengguna jalan termasuk komuter, pengendara wisata yang santai, pengendara sepeda, kendaraan pertanian, kendaraan tak bermotor, angkutan umum, angkutan barang serta pejalan kaki, dan harus dirancang untuk menyeimbangkan seluruh kebutuhan pengguna jalan

4.3 Penyesuaian/harmonisasi perencanaan elemen jalan pariwisata

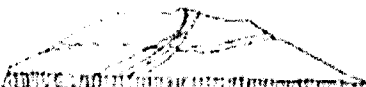
Penyesuaian elemen jalan terhadap kebutuhan pariwisata harus tetap memprioritaskan keselamatan dan memperhatikan:

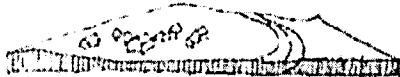
1. Untuk peningkatan keindahan dan kenyamanan.

2. Sesuai dengan kondisi lingkungan, budaya dan tema dari jalan atau koridor wisata.
3. Tidak menimbulkan potensi bahaya, gangguan kelancaran lalu lintas dan kerusakan lingkungan serta gangguan visual.
4. Memperhatikan skala, detail desain, pola, setting lansekap, perlindungan atau cagar.

Penyesuaian elemen jalan untuk peningkatan keindahan dan penunjang kegiatan pariwisata harus mempertimbangkan pemahaman terhadap kondisi lingkungan sekitar jalan seperti diuraikan dalam Tabel 1.

Tabel 1 Pemahaman lingkungan sekitar jalan

No	Pemahaman	Contoh gambar
1	Pelestarian tempat prasejarah dan bersejarah	
2	Pengenalan dan pemahaman <i>viewshed</i> karaktersistik scenic	
3	Pelestarian lansekap bersejarah	
4	Memperhatikan bentuk alur aliran air (sungai)	
5	Memperhatikan pola garis tanam vegetasi	
6	Memperhatikan trase jalan bersejarah	
7	Memperhatikan jarak pandang, pegunungan sungai, pantai, dan danau dan horizon	

No	Pemahaman	Contoh gambar
8	Pelestarian bentang alam eksisting	
9	Memperhatikan koordinasi dengan utilitas	
10	Memperhatikan rencana pengembangan jalan	
11	Mempertimbangkan tata guna lahan sekitar	
12	Pelestarian kawasan pertanian	
13	Pelestarian masyarakat sekitar	
14	Keberadaan jalan dalam penyediaan pemandangan	
15	Mempertimbangkan daerah genangan air	

Penyesuaian elemen jalan untuk peningkatan keindahan dan kegiatan pariwisata dapat dilakukan pada beberapa fungsi atau kelas jalan dengan memperhatikan prasarana penyediaan jalan. Beberapa elemen dari jalan yang dapat disesuaikan diuraikan dalam Tabel 2 menurut jenis prasarana penyediaan jalan dan jenis elemen jalan.

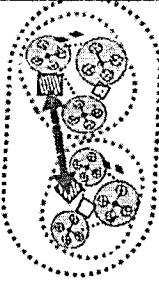
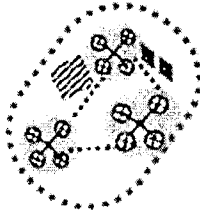
Tabel 2 Penyesuaian elemen infrastruktur jalan

No	Prasarana penyediaan	Penyesuaian atau harmonisasi elemen jalan	
		Badan jalan	Pinggir jalan
1	Jalan bebas hambatan	1. Persimpangan tak sebidang 2. Jembatan penyeberangan orang 3. Terowongan 4. Penerangan jalan 5. Anti <i>glare</i>	1. Lansekap (vegetasi, signage,) 2. Media luar griya 3. Utilitas 4. Bangunan peredam bising 5. Bangunan/dinding penahan
2	Jalan raya	1. Persimpangan tak sebidang 2. Jembatan penyeberangan orang 3. Terowongan 4. Penerangan jalan 5. Anti <i>glare</i> 6. Gapura/gerbang 7. Fasilitas sepeda	1. Tempat istirahat 2. View point 3. Lansekap (vegetasi, asesoris jalan, <i>signage</i>) 4. Lampu penerangan pedestrian 5. Utilitas 6. Fasilitas pejalan kaki & sepeda 7. Bangunan peredam bising 8. Bangunan/dinding penahan
3	Jalan sedang	1. Persimpangan tak sebidang 2. Jembatan penyeberangan orang 3. Terowongan 4. Penerangan jalan 5. Anti <i>glare</i> 6. Gapura/gerbang 7. Fasilitas sepeda 8. Marka pariwisata	1. Tempat istirahat 2. View point 3. Lansekap (vegetasi, asesoris jalan, <i>signage</i>) 4. Lampu penerangan pedestrian 5. Utilitas 6. Fasilitas pejalan kaki & sepeda 7. Pagar pengaman
4	Jalan kecil	1. Jenis perkerasan 2. Warna perkerasan 3. Kelandaian 4. Alineman dan geometri 5. Gapura 6. Marka pariwisata	1. View point 2. Lansekap (vegetasi, asesoris jalan, <i>signage</i>) 3. Lampu penerangan pedestrian 4. Utilitas 5. Fasilitas pejalan kaki & sepeda 6. Toilet 7. Rambu informasi 8. Deliniator 9. Pagar pengaman

4.4 Pembagian wilayah pariwisata

Struktur wilayah destinasi pariwisata terdiri atas tingkatan menurut konsep wilayah seperti diuraikan dalam Tabel 3.

Tabel 3 Struktur wilayah destinasi pariwisata

Tingkat	Konsep	Ilustrasi
I	1. Destinasi pariwisata (DPN) dalam skala wilayah 2. Merupakan keterpaduan sistemik dari destinasi-destinasi pariwisata skala kawasan strategis (KSPN) yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif yang saling bersinergi membentuk daya tarik kolektif dan daya saing kepariwisataan yang lebih kuat	
II	1. Destinasi pariwisata (KSPN) dalam skala kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif. 2. Terdapat daya tarik wisata, fasilitas umum, fasilitas pariwisata, aksesibilitas, serta masyarakat yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya kepariwisataan	
III	1. Daya tarik wisata 2. Merupakan komponen destinasi pariwisata berupa sumber daya wisata alam, budaya atau khusus dalam bentuk objek tunggal atau kawasan yang memiliki daya tarik kepariwisataan dan menjadi penggerak motivasi kunjungan wisatawan	

Sumber: Lampiran II Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011

5 Kriteria Perencanaan

5.1 Jalan

Selain menekankan pada keindahan, dalam perencanaan penyesuaian atau harmonisasi jalan pariwisata di kawasan perkotaan harus memperhatikan prinsip:

1. Desain untuk keselamatan, dengan memperhatikan:
 - a. Prioritas keselamatan bagi semua pengguna jalan, terutama bagi anak-anak, orang tua dan penyandang cacat serta mode transportasi yang rentan seperti pejalan kaki dan pengguna sepeda.
 - b. Penurunan kecepatan pada jalan lokal dan lingkungan untuk mengurangi jumlah kecelakaan
 - c. Penelitian, uji coba dan evaluasi penanganan keselamatan jalan
2. Desain yang menyeimbangkan akses dan mobilitas, dengan memperhatikan:
 - a. Kemudahan akses, kenyamanan dan kesesuaian fasilitas pejalan kaki dan kendaraan tak bermotor terutama dalam perencanaan rute, tempat transit dan kelancaran
 - b. Mengakomodir seluruh jenis kendaraan termasuk kendaraan barang dengan memperhitungkan minimalisasi dampak terhadap lingkungan
 - c. Mengakomodir kendaraan emergensi
3. Desain untuk konteks
 - a. Desain jalan memberikan karakter pada lingkungan sekitar
 - b. Pelestarian keunikan karakter lingkungan
 - c. Menjaga konsistensi estetika koridor dan lingkungan
4. Desain jalan sebagai ruang publik
 - a. Selain sebagai prasarana transportasi, jalan juga berperan sebagai ruang publik dalam interaksi sosial; dan ekonomi
 - b. Relokasi utilitas yang tidak terpakai untuk perluasan trotoar dan tanaman

- c. Peningkatan fungsi jalan lingkungan untuk kegiatan olah raga dan rekreasi
 - d. Meningkatkan penyediaan tempat duduk dan tempat parkir sepeda
5. Desain untuk keberlanjutan dan ketahanan
- a. Penggunaan material yang tahan terhadap air dan cuaca
 - b. Pemanfaatan kanopi tanaman sebagai penahan panas
 - c. Meminimumkan penggunaan energy dalam pelaksanaan pekerjaan dan pemeliharaan
6. Desain dengan biaya efisien
- a. Pertimbangan tidak hanya pada biaya awal, namun mempertimbangkan biaya pemeliharaan dan peningkatan
 - b. Mempertimbangkan kebutuhan masa yang akan datang

Perencanaan jalan pariwisata di kawasan perkotaan harus menekankan pada beberapa aspek yang berpengaruh terhadap kegiatan pariwisata:

1. Kenyamanan dan serasi. Menjadikan jalan sebagai tempat untuk berlama-lama dan tempat yang berkesan
2. Akses dan Mobilitas: Meningkatkan ruang milik jalan untuk semua pengguna.
3. Keselamatan pejalan kaki dan sepeda.
4. Fleksibilitas desain
5. Kontek, Menyesuaikan dan sesuai dengan lingkungan sekitar, peraturan dan kearifan lokal
6. Kesimbangan: Mempertahankan beberapa fungsi di jalan yang meliputi keselamatan, infrastruktur jalan, sensitivitas lingkungan, dan lain-lain.
7. Pelestarian lingkungan: Meminimalkan dampak lingkungan yang negatif dan menciptakan tempat yang mendorong transportasi pejalan kaki dan olahraga.

8. Keunggulan visual: Meningkatkan estetika keseluruhan dengan penekanan pada kualitas, desain dan material

Perencanaan jalan pariwisata di kawasan antar kota harus menekankan pada beberapa aspek yang berpengaruh terhadap kegiatan pariwisata:

1. Persyaratan operasional jalan

Tabel 4 Persyaratan dan factor yang berpengaruh terkait operasional jalan pariwisata

No	Faktor	Pertanyaan yang harus dijawab
1	Fungsi Jalan	1. Apakah jalan merupakan akses tujuan utama seperti kota atau simpul 2. Apakah jenis akses properti di sepanjang jalan (terbatas, parsial atau penuh) 3. Apakah jalan menghubungkan hanya pada suatu destinasi
2	Karakteristik lalu lintas	1. Apakah jalan eksisting dapat mengantisipasi volume lalu lintas 2. Apakah jenis kendaraan yang paling dominan 3. Apakah jalan harus melayani truk besar dan bus besar 4. Apakah jalan harus melayani sepeda dan kendaraan tak bermotor
3	Pertimbangan perjalanan	1. Apakah terdapat pembatasan kecepatan pada ruas jalan 2. Apakah jalan memerlukan pemeliharaan sepanjang tahun
4	Pemeliharaan	1. Jenis pemeliharaan mayor apa yang sedang berlangsung 2. Apakah terdapat permasalahan yang belum dapat teratasi dan berpengaruh terhadap desain

2. Faktor sosial

Tabel 5 Persyaratan dan faktor sosial

No	Faktor	Pertanyaan yang harus dijawab
1	Guna Lahan	1. Apa jenis guna lahan sepanjang jalan (pemukiman, pertanian, perdagangan dan lainnya) 2. Apakah penyesuaian atau harmonisasi akan sesuai dengan kondisi sosial 3. Apakah usulan penyesuaian atau harmonisasi dapat dilakukan 4. Apakah ada rencana perubahan guna lahan eksisiting
2	Biaya	1. Apakah usulan penyesuaian atau harmonisasi sesuai dengan sumberdaya pendanaan? 2. Apakah ada alternative penyesuaian dengan biaya yang lebih murah 3. Apakah penyesuaian akan meningkatkan manfaat bagi pariwisata termasuk keselamatan dan mobilitas? 4. Apakah akan diperlukan biaya pemeliharaan setelah dilakukan penyesuaian?
3	Multi fungsi	1. Aktivitas apa saja yang terjadi di dalam RUMIJA selain lalu lintas kendaraan bermotor (kendaraan bermotor atau kendaraan ditarik hewan atau kendaraan utilitas lainnya) 2. Apakah pergerakan lalu lintas selain kendaraan bermotor dapat diakomodasi dalam RUMIJA?

3. Fitur scenic

Tabel 6 Persyaratan dan faktor fitur scenic

No	Faktor	Pertanyaan yang harus dijawab
1	Vegetasi	1. Jenis dari vegetasi disepanjang ruas jalan (rumput, semak atau pohon?) 2. Efek atau pengaruh apa yang mungkin timbul pada vegetasi pinggir jalan akibat harmonisasi atau penyesuaian 3. Dapatkah pemapasan atau pemotongan vegetasi diminimalisasi 4. Dapatkah kualitas scenic meningkat dengan adanya pemangkasan atau pemotongan

		vegetasi pinggir jalan
2	Topografi	1. Jenis medan sepanjang jalan (datar, bukit atau pegunungan) 2. Apakah terdapat bentang alam yang menarik 3. Dapatkah pekerjaan galian dan timbunan diminimumkan 4. Apakah kondisi medan jalan dapat sesuai atau memadai dengan drainase
3	Geologi	1. Apakah terdapat formasi geologi yang unik (Batuan dan tebing) 2. Pengaruh apa yang akan timbul pada formasi geologi akibat penyesuaian atau harmonisasi
	Daerah air alami	1. Apakah terdapat badan air (danau, sungai, mata air, kolam, muara) 2. Apakah penyesuaian akan mempengaruhi kondisi air eksisting 3. Langkah apa yang diperlukan untuk melindungi sungai dan garis pantai 4. Apakah kondisi permukaan air saat ini dapat dinikmati atau ditingkatkan
	Satwa Liar	1. Jenis habitat satwa disepanjang jalan 2. Pengaruh penyesuaian atau harmonisasi pada habitat satwa liar
	Fitur buatan	1. Jenis struktur dan aktifitas di area luar kota yang dapat dilihat dari jalan (kebun, pertanian, peternakan, perkampungan, jembatan, rumah dan dinding) 2. Minimalisasi perubahan struktur eksisting 3. Peluang peningkatan kondisi eksisting
	Kualitas Visual	1. Apakah terdapat fitur yang menyediakan keragaman visual dan kontras? (Bunga musim semi, gugur dedaunan, cahaya dan bayangan, bukaan pada vegetasi pinggir jalan, focal point) 2. Bagaimana lokasi jalan mempengaruhi pandangan fitur indah? (detail hamparan, latar belakang panorama)

4. Keselamatan

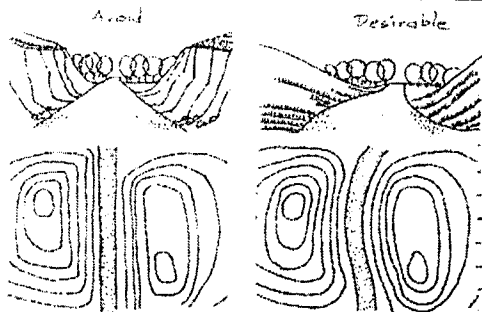
Tabel 7 Persyaratan dan faktor keselamatan

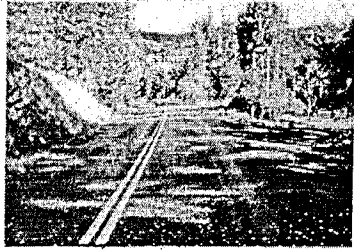
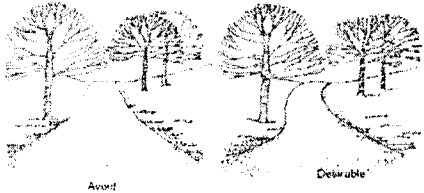
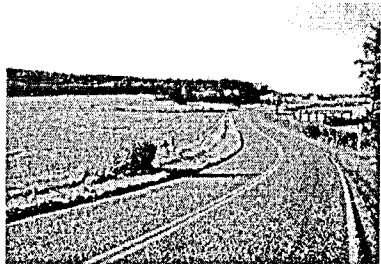
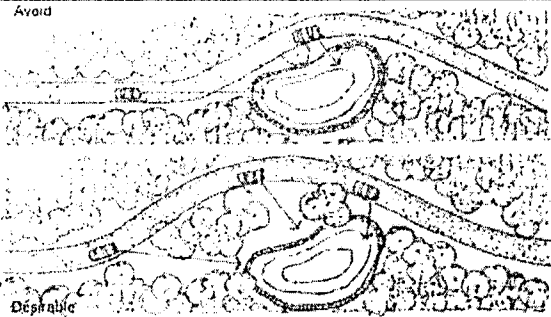
No	Faktor	Pertanyaan yang harus dijawab
	Keselematan	1. Apakah pernah terjadi kecelakaan fatal dalam lima tahun terakhir 2. Apakah jenis penyebab kecelakaan yang terjadi 3. Apakah terdapat objek yang signifikan dan memerlukan evaluasi 4. Apakah terjadi konflik antara pejalan kaki, kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor 5. Apakah terjadi jarak pandang yang tidak memenuhi pada tikungan

5.1.1 Koordinasi Alinemen

Alinemen vertikal, alinemen horizontal, dan potongan melintang jalan harus dikoordinasikan sedemikian sehingga menghasilkan suatu bentuk jalan yang memudahkan pengemudi mengemudikan kendaraannya dengan aman dan nyaman. Bentuk kesatuan ketiga elemen jalan tersebut dapat membuat jalan menjadi nyaman dan aman untuk dilintasi, sehingga pengguna jalan dapat menikmati perjalanan.

Tabel 8 Harmonisasi alinemen dan lansekap jalan

Hubungan alinemen dan lansekap	
1. Pilih alinemen yang sesuai dan menyatu dengan kondisi medan dan sesuai dengan fitur keindahan 2. Hindari bentuk garis lurus dengan memotong topografi yang akan menyebabkan dinding tebing yang curam dan tidak stabil	

Hubungan alinemen dan lansekap	
3. Apabila medan berupa tanjakan dan garis lurus akibat kondisi vegetasi pinggir jalan, upayakan untuk mengarah pada <i>vocal poin</i> alami ataupun buatan	
4. Pada daerah perbukitan trase jalan harus menyesuaikan bentuk punggung, namun perlu perhatian agar keberadaan dan bentuk tikungan agar tidak tersembunyi	
5. Apabila memungkinkan alinyemen jalan dibentuk atau ditempatkan dan membentuk pemandangan yang menarik	
Pada daerah dekat tepi air, hutan, atau akhir topografi, utamakan mengikuti bentuk tepi. Namun, hindari trase jalan berdekatan dengan tepi air karena berpotensi merusak habitat setempat.	
Ketika mendekati fitur penting apabila memungkinkan trase jalan awal memberikan pandangan yang jauh dari fitur tersebut dan pada bagian akhir trase diupayakan dekat dengan fitur untuk memberi kesan kontras	

5.1.2 Kondisi medan

Perencanaan jalan pariwisata disarankan meminimalisir galian dan timbunan dalam mendesain jalan, akan tetapi perlu memperhatikan kelandaian maksimum. Kelandaian maksimum dimaksudkan untuk memungkinkan kendaraan bergerak terus tanpa kehilangan kecepatan yang berarti.

Tabel 9 Kelandaian maksimum yang diizinkan

Kecepatan Rencana (km/jam)	120	110	100	80	80	50	≤40
Kelandaian maksimum (%)	3	3	4	5	8	9	10

5.1.3 Kecepatan rencana

Koridor jalan juga harus dirancang secara realistis untuk mengantisipasi kecepatan dan volume lalu lintas yang ada, mengingat bahwa jalan pariwisata dapat dapat bervariasi dalam beberapa fungsi jalan dan berada pada kawasan terbangun dengan karakteristik kecepatan rendah dan volume tinggi dibandingkan pada jalan pariwisata di luar kota yang memiliki karakter kecepatan lebih tinggi dan volume lebih rendah.

5.1.4 Pedestrian

Prinsip umum perencanaan fasilitas pejalan kaki sekurang-kurangnya memenuhi kaidah sebagai berikut:

1. Memenuhi aspek keterpaduan sistem, baik dari penataan lingkungan atau dengan sistem transportasi atau aksesibilitas antar kawasan,
2. Memenuhi aspek kontinuitas, yang menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan begitu juga sebaliknya,
3. Memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan,
4. Memenuhi aspek aksesibilitas, dimana fasilitas yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk oleh pengguna dengan berbagai keterbatasan fisik.

Prinsip perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki harus:

1. Memenuhi kriteria pemenuhan kebutuhan kapasitas (demand),
2. Memenuhi ketentuan kontinuitas dan memenuhi persyaratan teknis aksesibilitas bagi semua pengguna termasuk pejalan kaki berkebutuhan khusus,
3. Memilih konstruksi atau bahan yang memenuhi syarat keamanan dan relatif mudah dalam pemeliharaan.

5.1.5 Lajur sepeda

5.1.5.1 Pertimbangan perencanaan

Lajur khusus sepeda diprioritaskan dan direncanakan bagi sepeda untuk perjalanan jarak dekat dengan memenuhi aspek-aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas yang diperlukan dan mempertimbangkan faktor teknis dan lingkungan

5.1.5.2 Kriteria perencanaan

5.1.5.2.1 Tipe lajur sepeda

Pemilihan bentuk lajur atau jalur sepeda disesuaikan menurut fungsi jalan yang ditunjukkan pada Tabel 10.

Tabel 10 Pemilihan Jalur Sepeda di Kawasan Pariwisata

	Jalan Raya	Jalan Sedang	Jalan Kecil
Arteri Sekunder	A/B	A/B	A/B
Kolektor Sekunder	B/C	B/C	B/C
Lokal Sekunder	B/C	B/C	B/C
Lingkungan Sekunder	B/C	B/C	B/C

Sumber: Pedoman perancangan fasilitas lajur dan jalur sepeda

Keterangan:

- A = Tipe jalur sepeda di badan jalan
- B = Tipe lajur sepeda di Trotoar
- C = Tipe lajur sepeda di badan jalan

5.1.5.2.2 Kecepatan rencana lajur sepeda

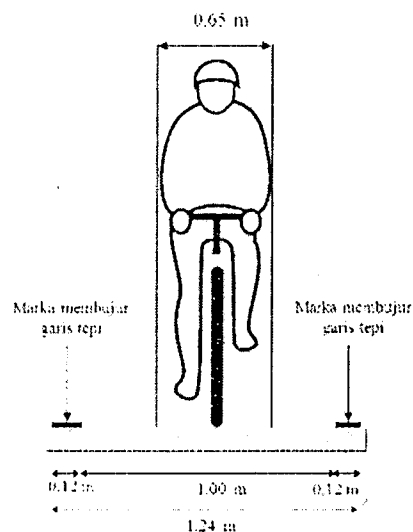
Kecepatan rencana sepeda ditunjukkan oleh Tabel 11

Tabel 11 Kecepatan rencana sepeda

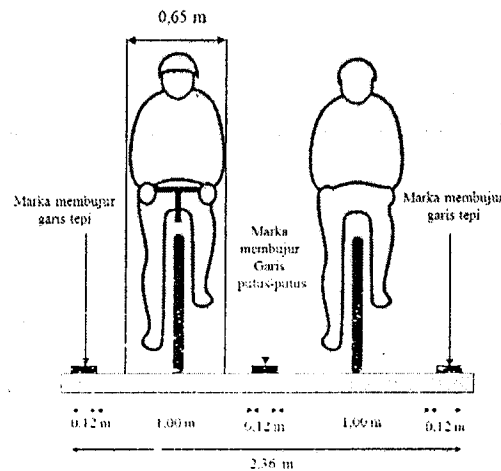
No	Fungsi jalan	Kecepatan rencana (km/jam)
		Sepeda
1	Arteri Primer	20
2	Kolektor Primer	20
3	Lokal Primer	20
4	Lingkungan Primer	20
5	Arteri Sekunder	20
6	Kolektor Sekunder	20
7	Lokal Sekunder	10
8	Lingkungan Sekunder	10

5.1.5.2.3 Lebar lajur sepeda

Lebar lajur atau jalur sepeda memerlukan beberapa kriteria penting dalam penentuan, yang lebarnya meliputi lebar sepeda dan jarak kebebasan samping. Lebar sepeda satu arah dan dua arah ditunjukkan pada Gambar 1 dan Gambar 2.



Gambar 1 Lebar lajur dan jalur sepeda satu arah



Gambar 2 Lebar lajur dan jalur sepeda dua arah

5.1.6 Lansekap

Koridor jalan wisata didesain untuk menciptakan lanskap yang harmonis dalam suatu skala tertentu dan memperhatikan prinsip:

1. Harus memperhatikan jarak pandang, pada daerah sudut akses dan persimpangan tidak boleh ada tanaman dengan ketinggian melebihi 1,05 meter.
2. Rumput atau tanaman penutup permukaan tidak boleh menimbulkan bahaya bagi penyandang cacat, atau menimbulkan permasalahan dalam pemeliharaan. Seluruh tanaman penutup permukaan tanah tidak boleh melebihi ketinggian kerb.
3. Seluruh tanaman tidak boleh menghalangi rambu lalu lintas atau perlengkapan lalu lintas lainnya.
4. Tidak mengurangi kinerja lampu penerangan jalan
5. Tidak mengganggu atau menghalangi saluran drainase
6. Untuk menghindari kriminalitas, penggunaan tanaman harus:
 - a. Menghindari efek menutup pandangan atau menjadi tempat tersembunyi

- b. Tidak menghalangi pandangan pejalan kaki untuk dapat melihat sekeliling
 - c. Tidak menyulitkan dalam pemantauan keamanan
- 7. Tanaman yang berdekatan dengan jalan harus menyisakan ruang untuk keluar masuk penumpang kendaraan yang parkir dan ruang untuk pejalan kaki yang mencukupi
- 8. Tanaman atau semak tidak boleh ditempatkan kurang dari 3,5 meter dari hidran atau fasilitas pemadam api
- 9. Tanaman atau material lansekap tidak mengganggu kinerja saluran drainase
- 10. Tangkai atau dahan tanaman tidak mengganggu pejalan kaki dan menghalangi jarak pandang
- 11. Penggunaan material lansekap tidak boleh mengganggu pertumbuhan tanaman
- 12. Lansekap atau tanaman tidak boleh menghalangi visual dan kinerja dari zona transit/shelter

5.1.7 Utilitas

Beberapa pertimbangan terkait dengan utilitas pinggir jalan atau yang dapat terlihat dari jalan dan keindahan visual jalan pariwisata:

- 1. Pertahankan vegetasi eksisiting
- 2. Mengintegrasikan struktur utilitas dengan vegetasi yang berdekatan, gunakan vegetasi eksisiting sebagai latar belakang atau *screen* struktur utilitas
- 3. Pilih warna struktur utilitas yang sesuai atau berbaur dengan latar belakang atau lingkungan sekitar
- 4. Minimalkan gangguan visual dari jalan dengan menempatkan struktur utilitas jauh dari pemandangan yang signifikan
- 5. Penyesuaian struktur utilitas dengan kecepatan rencana

6. Lakukan utilitas bawah tanah apabila memungkinkan, seluruh utilitas eksisting harus direncanakan untuk dirubah menjadi utilitas bawah tanah
7. Penanaman tanaman ulang harus dilakukan diatas pemasangan utilitas bawah tanah
8. Seluruh utilitas yang sudah tidak digunakan harus dipindahkan dari ruang milik jalan
9. Utilitas diatas permukaan tanah seperti tiang listrik, menara telekomunikasi selular dan lainnya harus dipasang diluar ruang milik jalan dan tidak menimbulkan gangguan visual.

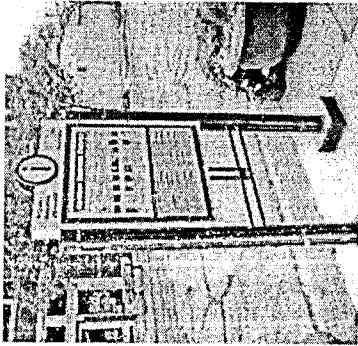
5.1.8 Perabot jalan

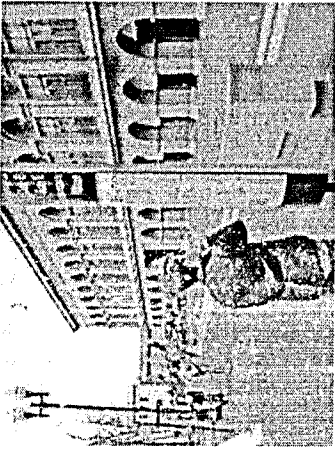
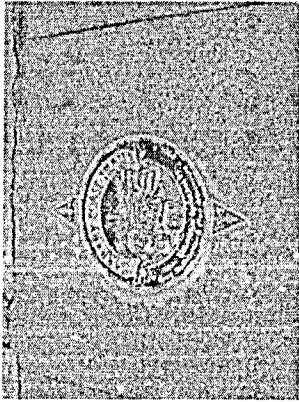
Penempatan perabot jalan harus dapat meningkatkan kenyamanan pejalan kaki tanpa memberikan gangguan pada kelancaran lalu lintas, keselamatan dan lingkungan. Perabot jalan atau pelengkap jalan sedapat mungkin menggunakan bahan yang berkelanjutan, seperti material daur ulang dan material yang cepat terbaharukan. Penambahan perabot jalan pada jalan pariwisata harus memperhatikan:

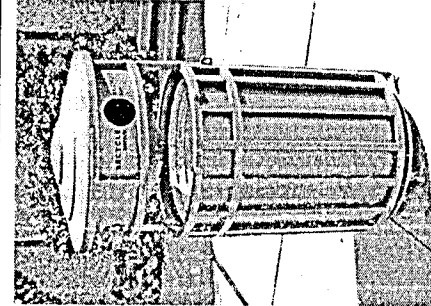
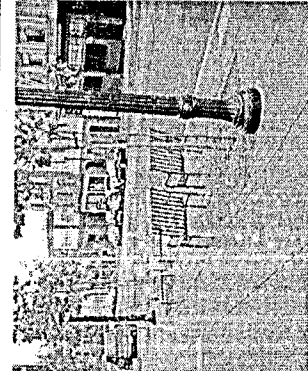
1. Terencana baik penempatan, jumlah kebutuhan dan fungsi
2. Standar desain atau pedoman dari stakeholder terkait
3. Spasi penempatan dan harus merata sepanjang koridor jalan
4. Pemeliharaan
5. Material yang digunakan
6. Pertimbangan khusus

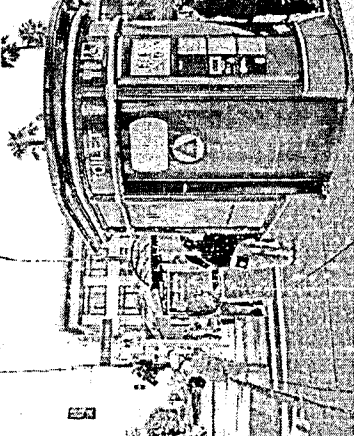
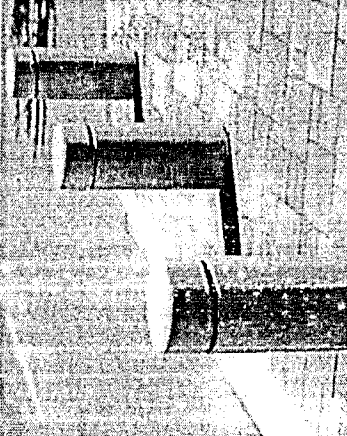
Beberapa jenis dan contoh serta pertimbangan dari perabot jalan yang dapat diterapkan pada jalan pariwisata di daerah perkotaan disampaikan dalam Tabel 12.

Tabel 12 Jenis perabot jalan

No	Jenis Perabot jalan	Pertimbangan	Contoh gambar
1	Signage/penanda jalan	Seluruh jenis penanda atau signage harus: 1. Ditempatkan pada lokasi strategis tanpa menimbulkan gangguan pada perlengkapan jalan lainnya 2. Menarik perhatian, namun harus tetap selaras dengan tema lingkungan sekitar 3. Serasi dengan perlengkapan jalan yang ada 4. Informasi yang disampaikan dalam berbagai bahasa termasuk huruf braille 5. Sesuai dengan karakter atau ciri khas area atau wilayah 6. Memiliki keunikan	
2	Papan informasi kawasan	Papan informasi kawasan harus mempertimbangkan: 1. Penempatan pada titik penting kawasan, seperti pada tempat pemberhentian utama kendaraan umum atau pusat ruang publik 2. Menyertakan arah dan peta untuk memandu ke berbagai sumber daya kawasan 3. Menonjolkan titik destinasi publik atau swasta, termasuk perbelanjaan, fasilitas budaya dan rekreasi, tempat parkir, toilet dan fasilitas pelayanan publik lainnya 4. Apabila memungkinkan dan layak, gunakan teknologi baru seperti display virtual dan interaktif dengan informasi real time, namun desain harus tetap memperhatikan kondisi kawasan dan tidak menimbulkan gangguan visual	

No	Jenis Perabot jalan	Pertimbangan	Contoh gambar
3	Papan petunjuk	Pada beberapa jalan , papan petunjuk diperlukan sebagai fasilitas untuk orientasi bagi pejalan kaki menuju tujuan utama, fasilitas ini umumnya diperlukan pada kawasan dengan volume pejalan kaki yang tinggi seperti pada pusat kota, rute transit utama dan kawasan pariwisata) Papan petunjuk umumnya lebih sederhana dibandingkan dengan papan orientas wilayah dan hanya memuat nam tempat dan informasi petunjuk. Secara umum papan petunjuk harus: 1. Icon dari tujuan, nama tempat dan petunjuk dilengkapi dengan peta yang jelas dan rute 2. Apabila memungkinkan penempatannya dapat bersamaan dengan tiang perabot jalan lainnya 3. Ditempatkan pada zona perabot jalan dan dekat dengan persimpangan 4. Mudah dilihat dan dibaca 5. Menggunakan lampu penerangan namun tidak boleh menyilaukan pejalankaki dan pengguna kendaraan	
4	Tanda penerangan	Tanda penerangan atau Interpretive signs memberikan informasi sejarah , budaya, kondisi lama dan arsitektur tentang suatu lokasi.. Tanda penerangan harus: 1. Terdiri dari gambar dan teks dengan tulisan yang jelas 2. Menggunakan pola lokasi dan menyatu dengan kondisi sekitar 3. Apabila memungkinkan dapat bersamaan penempatannya dengan perabot jalan lainnya	

No	Jenis Perabot jalan	Pertimbangan	Contoh gambar
5	Tempat sampah trotoar	Tempat sampah trotoar sangat penting untuk kesehatan dan fungsi kota dan menambah estetika. Secara umum tempat sampah harus: 1. Terletak pada pusat aktivitas pejalan kaki, pusat perdagangan dan tempat pemberhentian utama. 2. Interval maksimum setiap 100 meter 3. Pada daerah persimpangan minimal setiap lengan simpang memiliki 1 tempat sampah 4. Desain harus menyatu dengan jenis perabot jalan lainnya 5. Konstruksi harus tahan lama 6. Pemilihan warna dan jenis cat harus sesuai dengan kondisi lingkungan atau tema daerah serta tahan terhadap grafiti	
6	Kursi dan meja trotoar	Bangku dan meja umum di trotoar dapat meningkatkan kenyamanan pejalan kaki dan lingkungan dan harus memperhatikan: 1. Kursi dan meja trotoar apabila memungkinkan ditempatkan di bawah pepohonan 2. Orientasi penempatan 3. Seajar dengan trotoar 4. Tidak mengganggu dan menghalangi aktivitas pejalan kaki	

No	Jenis Perabot jalan	Pertimbangan	Contoh gambar
7	Toilet pinggir jalan	Toilet pinggir jalan merupakan fasilitas penting bagi pedestrian namun harus hati-hati dalam penempatannya agar tidak menimbulkan dampak negatif bagi keindahan dan visual, untuk itu harus: 1. Ditempatkan pada zona furnitue jalan, minimum 60 cm dari bagian terluar kerb 2. Minimum 100 cm dari elemen trotoar eksisting seperti pohon, kursi dan tiang lampu 3. Tidak menutupi pemandangan atau keindahan visual	
8	Bollard	1. Bollard digunakan pada lokasi dimana kendaraan dapat merusak struktur trotoar atau tanaman. 2. Penempatan bollard dapat di median atau trotoar untuk menghindari bahaya bagi pejalan kaki dari lajur lalu lintas 3. Bollard pada kawasan khusus pejalan kaki dapat dilengkapi dengan lampu untuk menciptakan suasana tersendiri bagi pejalan kaki dan pada pulau perlindungan di median dapat meningkatkan visualisasi 4. Bollard yang dapat dibuka pasang dipasang di jalan masuk pada suatu ruas jalan dimana kendaraan dilarang masuk dan diprioritaskan untuk pejalan kaki 5. Bollard dipasang minimum 100 cm dari ujung kerb dengan jarak antara 300 cm 6. Warna bollard sebaiknya berbeda dengan warna sekitar agar keberadaannya dengan mudah terlihat 7. Diameter bollard berkisar antara 10 cm sampai dengan 30 cm, bollard yang ditambahkan dekorasi dapat memiliki diameter lebih besar 8. Desain harus selaras dengan perabot jalan lainnya	

5.2 Informasi

5.2.1 Prinsip informasi

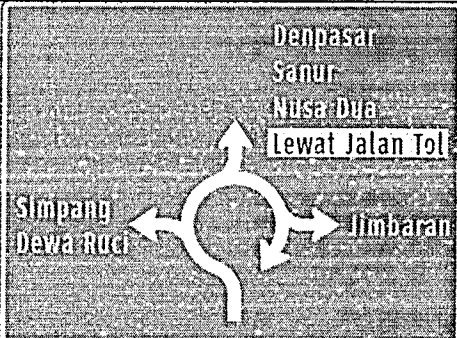
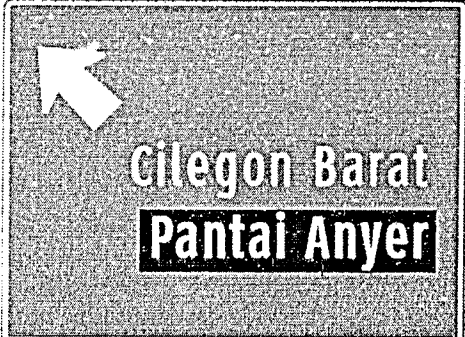
1. Informasi pinggir jalan terdiri dari rambu, marka atau penanda lainnya dan haris mengacu pada standar, persyaratan atau ketentuan teknis dari pembina jalan.
2. Prinsip informasi untuk pariwisata adalah:
 - a. Rambu pariwisata ditujukan untuk wisatawan dan tidak dijadikan sebagai fasilitas iklan
 - b. Perambuan didasari pada prinsip bahwa wisatawan merencanakan perjalanan sebelum memasuki jaringan jalan.
 - c. Memberikan panduan atau informasi tentang daya tarik wisata serta layanan pada lokasi dengan perpindahan arah
 - d. Memastikan pengguna jalan wisata bahwa mereka dalam arah yang benar
 - e. Memberikan informasi dini pada wisatawan atau pengguna jalan dari suatu daya tarik, pelayanan dan fasilitas penunjang

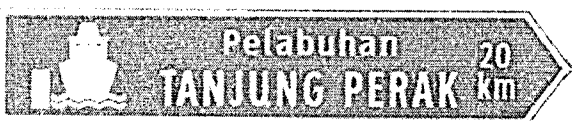
5.2.2 Rambu

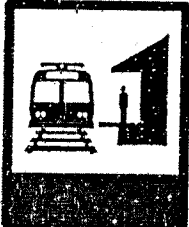
5.2.2.1 Jenis rambu

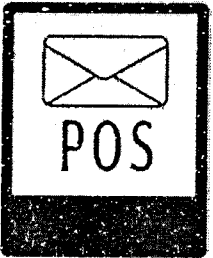
Jenis rambu yang digunakan untuk memberikan informasi pada pengguna jalan dan wisatawan diuraikan dalam Tabel 13

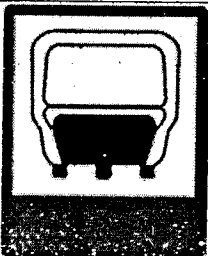
Tabel 13 Jenis rambu pada jalan pariwisata

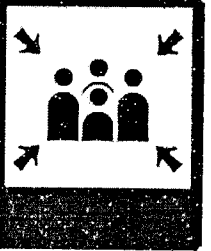
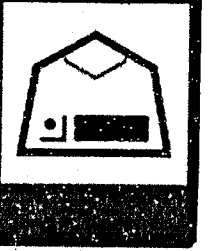
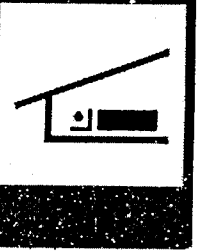
No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
	RAMBU PETUNJUK PENDAHULUAN JURUSAN	
1a	Rambu Petunjuk Pendahulu Jurusan	
1b	Pendahulu Petunjuk Jurusan yang Menunjukkan Jurusan yang Dituju	
1c	Pendahulu Petunjuk Jurusan yang Menunjukkan Jalur atau Lajur untuk Mencapai Jurusan yang Dituju pada Pintu Keluar Jalan Tol	
	RAMBU PETUNJUK JURUSAN	

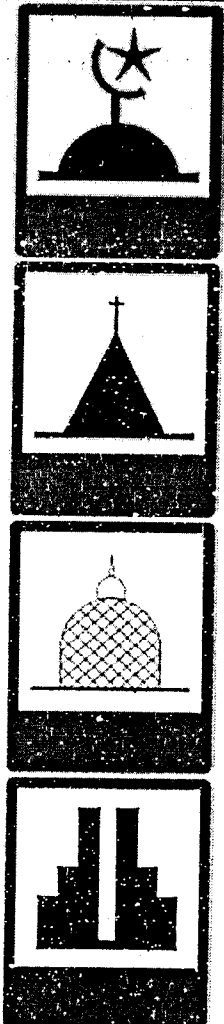
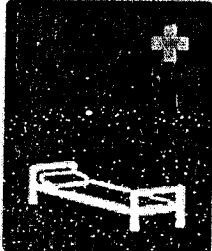
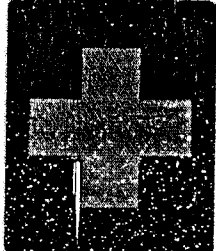
No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
2a	Rambu Petunjuk Jurusan Wilayah dan Lokasi Tertentu	     
2b	Rambu Petunjuk Jurusan Khusus Lokasi dan Kawasan Wisata	    
	Rambu Petunjuk Batas Wilayah	

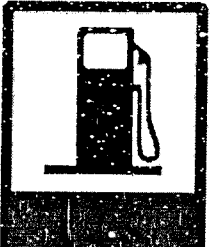
No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
3a	Rambu Petunjuk Batas Awal Wilayah	
3b	Rambu Petunjuk Batas Akhir Wilayah	
Rambu Petunjuk Lokasi Fasilitas Umum		
5a	Petunjuk Lokasi Simpul Transportasi	   
Petunjuk Lokasi Fasilitas Kebersihan		
5b	Petunjuk Lokasi Tempat Penampungan Sampah	

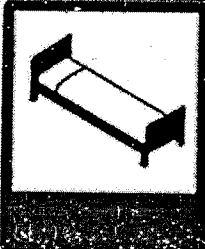
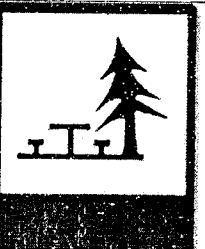
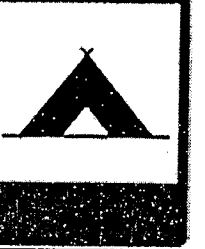
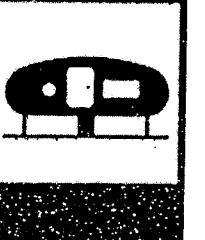
No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
5b	Petunjuk Lokasi Tempat Pembuangan Sampah	
Petunjuk Lokasi Fasilitas Komunikasi		
5c	Petunjuk Lokasi Kantor Pos Petunjuk Lokasi Telepon Umum	 
Petunjuk Lokasi Fasilitas Pemberhentian Angkutan Umum		
5d	Petunjuk Lokasi Fasilitas Pemberhentian Mobil Bus Umum	
	Petunjuk Lokasi Fasilitas Pangkalan Taksi	

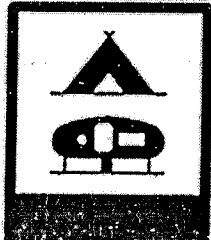
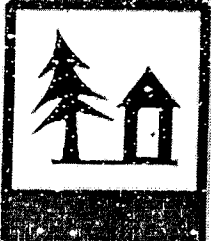
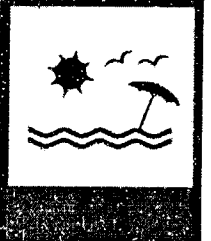
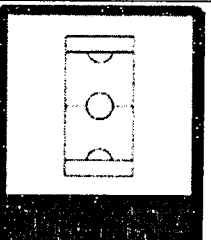
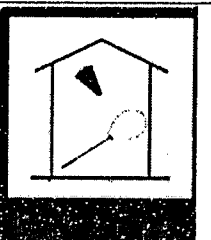
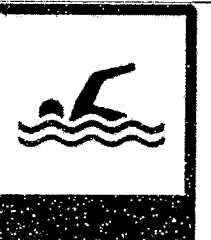
No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
	Petunjuk Lokasi Fasilitas Pemberhentian dan/atau Pangkalan Angkutan Umum Selain Mobil Bus Umum dan Taksi (ditegaskan penjelasan jenis angkutan umum dimaksud dengan menggunakan papan tambahan)	
Petunjuk Lokasi Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki		
5e	Petunjuk Lokasi Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki	
Petunjuk Lokasi Fasilitas Parkir		
5f	Petunjuk Lokasi Fasilitas Parkir	
	Petunjuk Lokasi Fasilitas Parkir tertentu, contoh: Petunjuk Lokasi Fasilitas Parkir Penyandang Cacat	
Petunjuk Fasilitas Tanggap Bencana		
5h	Petunjuk Jalur Evakuasi Tsunami	

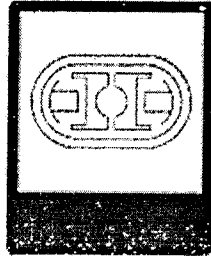
No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
	Petunjuk Jalur Evakuasi Gempa Bumi	
	Petunjuk Jalur Evakuasi Gunung Meletus	
	Petunjuk Lokasi Tempat Berkumpul Darurat	
	Petunjuk Lokasi Tempat Kemah Pengungsian	
	Petunjuk Lokasi Bangunan Pengungsian	
	Rambu Petunjuk Lokasi Fasilitas Sosial	

No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
6a	Petunjuk Lokasi Peribadatan	
	Petunjuk Lokasi Pemerintahan dan Pelayanan Umum	
6b	Petunjuk Lokasi Rumah Sakit	
	Petunjuk Lokasi Balai Kesehatan, Puskesmas, Balai Pertolongan Pertama dan yang Sejenis	

No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
	Petunjuk Lokasi Apotek	
	Petunjuk Lokasi SPBU	
	Petunjuk Lokasi Museum	
Petunjuk Lokasi Perbelanjaan dan Niaga		
6c	Petunjuk Lokasi Pusat Perbelanjaan dan Pasar	
	Petunjuk Lokasi Rumah Makan	
	Petunjuk Lokasi Tempat Penjualan Minuman	

No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
	Petunjuk Lokasi Penginapan	
	Petunjuk Lokasi Bengkel Kendaraan Bermotor	
Petunjuk Lokasi Rekreasi dan Kebudayaan		
6d	Petunjuk Lokasi Taman	
	Petunjuk Lokasi Rute Lintas Alam	
	Petunjuk Lokasi Perkemahan	
	Petunjuk Lokasi Perkemahan Menggunakan Kereta Kemah	

No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
	Petunjuk Lokasi Perkemahan dan Perkemahan Menggunakan Kereta Kemah	
	Petunjuk Lokasi Vila	
	Petunjuk Lokasi Pantai	
Petunjuk Lokasi Sarana Olahraga dan Lapangan Terbuka		
6e	Petunjuk Lokasi Lapangan Terbuka	
	Petunjuk Lokasi Gedung Olah Raga	
	Petunjuk Lokasi Kolam Renang	

No	Jenis Rambu Petunjuk	Gambar
	Petunjuk Lokasi Stadium Olah Raga	
Rambu Petunjuk Pengaturan Lalu Lintas		
8	Papan Nama Jalan	

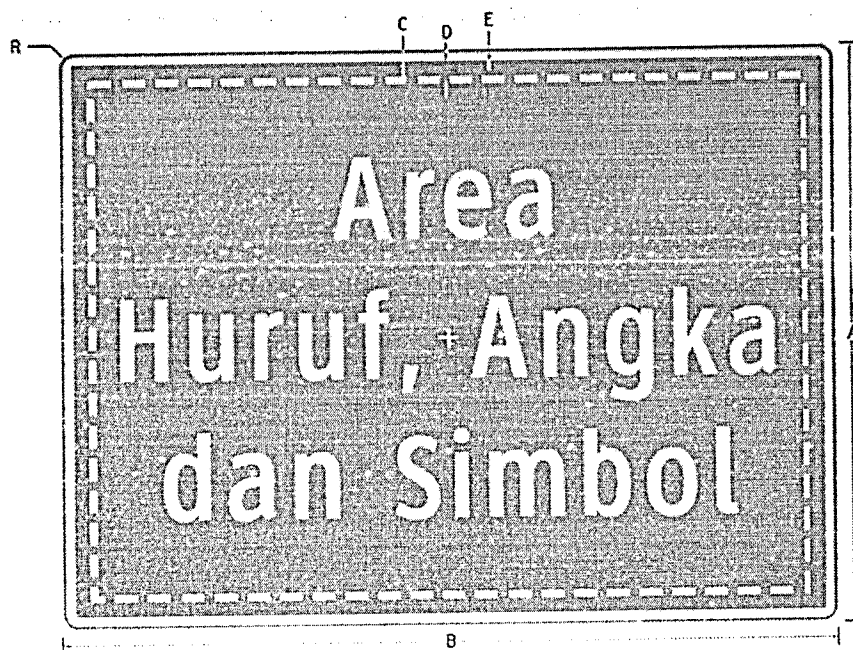
Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu lintas

5.2.2.2 Penempatan

1. Penempatan dan pemasangan Rambu Lalu Lintas harus memperhatikan:
 - a. desain geometrik jalan;
 - b. karakteristik lalu lintas;
 - c. kelengkapan bagian konstruksi jalan;
 - d. kondisi struktur tanah;
 - e. perlengkapan jalan yang sudah terpasang;
 - f. konstruksi yang tidak berkaitan dengan Pengguna Jalan; dan
 - g. fungsi dan arti perlengkapan jalan lainnya.
2. Penempatan Rambu Lalu Lintas harus tetap pada ruang manfaat jalan
3. Penempatan rambu memperhatikan kondisi lalu lintas, cuaca dan faktor geografis, geometrik, permukaan jalan, dan kecepatan rencana jalan

5.2.2.3 Ukuran Daun Rambu

1. Rambu petunjuk pendahuluan jurusan

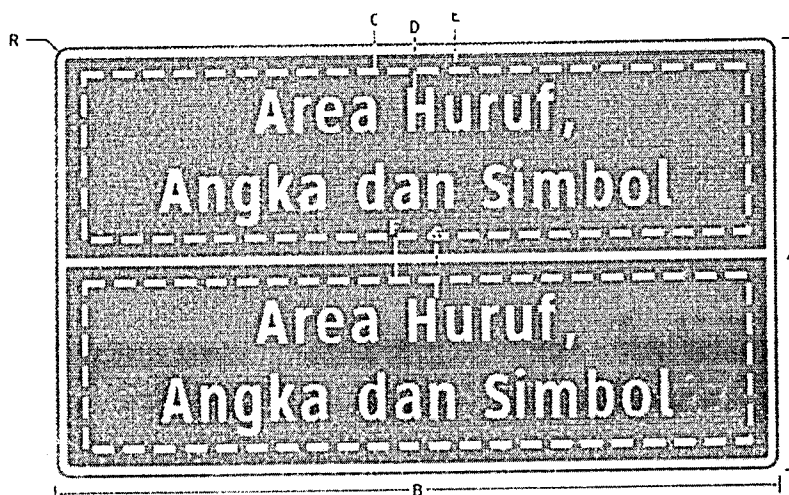


Gambar 3 Rambu petunjuk pendahuluan jurusan

Tabel 14 Ukuran rambu petunjuk pendahuluan jurusan

Jenis Ukuran	A	B	C	D	E	R
Minimal	500	900	125	50	20	40
Maksimal	1500	3000	-	75	40	-

Digunakan pada Rambu Petunjuk Pendahulu Jurusan nomor 1a dan 1b.

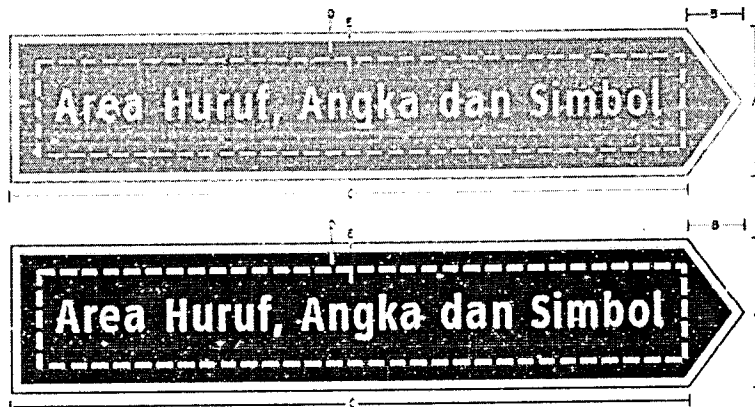


Gambar 4 Ukuran rambu petunjuk pendahuluan jurusan

Tabel 15 Ukuran rambu petunjuk pendahuluan jurusan

Jenis Ukuran	A	B	C	D	E	F	G	R
Minimal	1050	1400	30	120	10	30	120	40
Maksimal	1400	4000	50	-	20	50	-	-

Digunakan pada Rambu Petunjuk Pendahulu Jurusan nomor 1b.



Gambar 5 Ukuran rambu petunjuk pendahuluan jurusan

Tabel 16 Ukuran rambu petunjuk pendahuluan jurusan

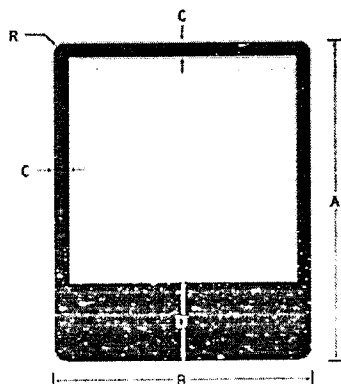
Jenis Ukuran	A	B	C	D	E
Minimal	400	150	1150	20	50
Maksimal	775	150	1800	25	75

Digunakan pada Rambu Petunjuk Jurusan nomor 2a (atas) dan 2b (bawah).

Tabel 17 Ukuran Dan Jenis Huruf, Angka Dan Simbol Rambu Petunjuk

Kecepatan Kendaraan (km/jam)	Tinggi Minimal Huruf, Angka dan Simbol (mm)
10	30
20	60
30	90
40	120
50	150
60	180
70	210
80	240
90	270
100	300
> 100	>300

2. Rambu Petunjuk Ukuran Standar



Gambar 6 Daun Rambu Petunjuk Ukuran Standar

Tabel 18 Ukuran Daun Rambu Petunjuk Ukuran Standar

Jenis Ukuran	A	B	C	D	r
Kecil	500	400	50	90	37
Sedang	600	500	50	120	37
Besar	750	600	50	150	47
Sangat Besar	900	750	75	180	56

Digunakan pada Rambu Petunjuk jenis:

1. Petunjuk lokasi simpul transportasi;
2. Petunjuk lokasi fasilitas kebersihan;
3. Petunjuk lokasi fasilitas komunikasi;
4. Petunjuk lokasi fasilitas pemberhentian bus;
5. Petunjuk fasilitas tanggap bencana;
6. Petunjuk lokasi peribadatan;
7. Petunjuk lokasi pemerintahan dan pelayanan umum nomor 6b4 sampai 6b8;
8. Petunjuk lokasi perbelanjaan dan niaga;
9. Petunjuk lokasi rekreasi dan kebudayaan;
10. Petunjuk lokasi sarana olahraga dan lapangan terbuka;
11. Petunjuk lokasi fasilitas pendidikan.

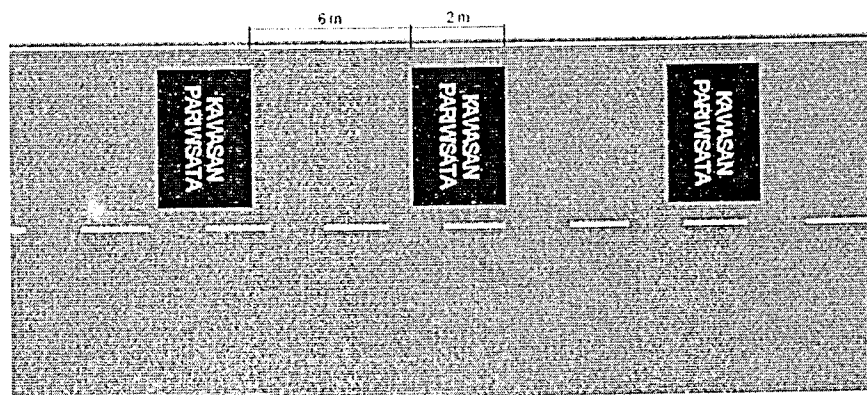
5.2.3 Marka

5.2.3.1 Penempatan

1. Marka pariwisata dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 34 Tahun 2014 Pasal 13 dinyatakan sebagai marka lainnya, marka tersebut dimaksud sebagai marka jalan keluar masuk lokasi pariwisata.
2. Penempatan marka pariwisata ditempatkan minimum 50 meter sebelum pintu masuk lokasi pariwisata

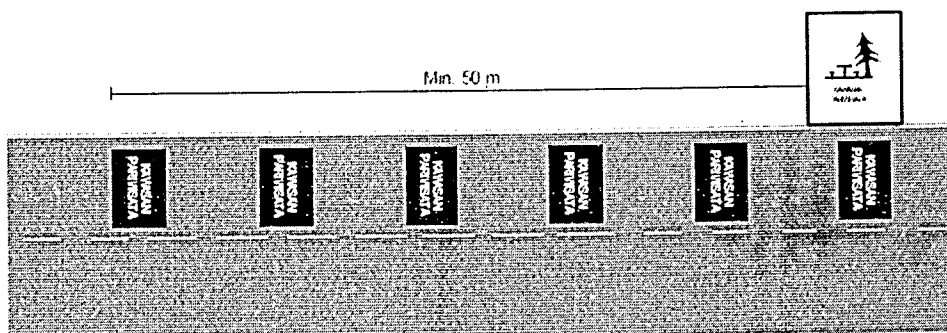
5.2.3.2 Jenis marka

Marka lambang berupa tulisan berwarna putih dan atau marka jalan berwarna coklat.



Sumber: Peraturan menteri perhubungan no 34 tahun 2014 tentang marka

Gambar 7 Bentuk Marka pariwisata



Gambar 8 Penempatan Marka pariwisata

5.3 Jembatan

5.3.1 Umum

Perencanaan dan desain jembatan memerlukan pemahaman terhadap:

1. Topografi, badan air dan aliran air
2. Jembatan lain di daerah dan di sepanjang jalan koridor
3. Rute angkutan barang dan manajemen lalu lintas
4. Tanah dan geologi.
5. Lansekap dan tata guna lahan
6. Nilai budaya atau kearifan lokal

Perencanaan dan desain jembatan harus memiliki prinsip:

1. Sebuah jembatan dapat menjadi suatu *icon* saat desain memiliki keunikan dan menjadi simbol dari suatu tempat. Kualitas estetika jembatan secara visual didadasari oleh pemahaman terhadap:
 - a. Hubungan dengan pemandangan alam dan lansekap sekitarnya.
 - b. Bentuk, proporsi dan skala.
 - c. Ekspresi struktur dan teknologi yang digunakan
 - d. Kekuatan dan daya tahan.
 - e. Hubungan elemen jembatan satu sama lain.
 - f. Faktor-faktor lain seperti penggunaan tekstur dan warna.
2. Suatu jembatan harus dapat dilihat dari berbagai sudut baik secara statis dari suatu tempat atau dinamis saat melintasi jembatan, dengan berbagai kecepatan dan moda transportasi yang berbeda
3. Integrasi anatara aistetik, teknis dan rekayasa
4. Pelayanan jembatan dalam fungsi visual, sosial dan budaya; penyedia koneksi, bagian dari lingkungan dan budaya setempat, dan dapat memiliki makna simbolis dan politik.
5. Harmonisasi penempatan jembatan dengan kondisi lingkungan sekitar
6. Penggunaan materai yang dapat meningkatkan keindahan visual

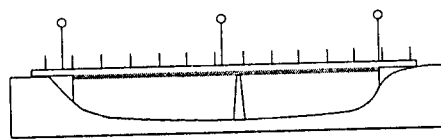
7. Pemilihan warna yang sesuai dengan lingkungan sekitar serta cuaca
8. Pencahayaan

Faktor –faktor yang berpengaruh secara visual terhadap jembatan antara lain:

1. Jembatan sebagai icon individu dari suatu tempat, keberadaan suatu jembatan dapat meningkatkan estetika atau memberikan suatu karakter tersendiri pada suatu tempat
2. Jembatan sebagai bagian dari kelompok dalam suatu rute, peningkatan beberapa jembatan dalam suatu rute harus memperhatikan konsistensi desain tema sepanjang rute
3. Kedekatan atau *proximity*, saat diperlukan pembangunan jembatan baru yang berdekatan atau sejajar dengan jembatan eksisting harus memperhatikan bentuk dan desain jembatan eksisting.

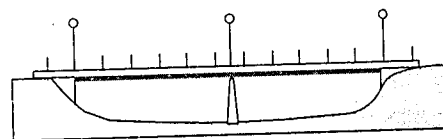
Faktor faktor yang harus diperhatikan dalam proposional suatu jenis jembatan antara lain:

1. Rasio kelangsingan.
2. Hubungan antara tinggi jembatan dan bentang.
3. Hubungan antara ketebalan pilar dan bangunan atas.
4. Hubungan antara dek overhang dan parapet
5. Simetri dan asimetri, bentuk simetri akan memberikan kesan keindahan yang lebih baik



A

Penempatan elemen jembatan tidak simetris



B

Penempatan elemen jembatan simetris

Gambar 9 Penempatan elemen jembatan

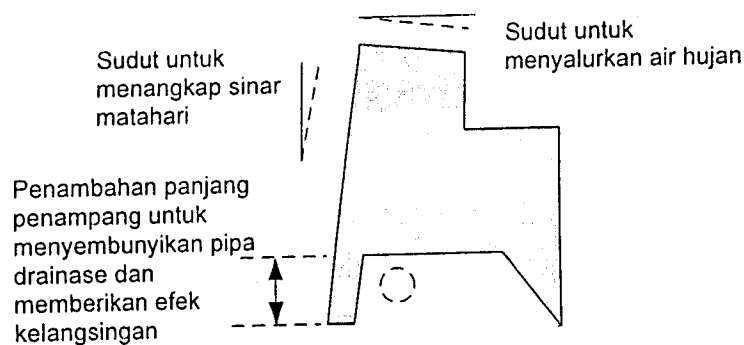
6. Ritme dan konsistensi
7. Kontras dan harmoni dalam desain elemen jembatan
8. Kesederhanaan

5.3.2 Keindahan elemen jembatan

5.3.2.1 Parapet

Prinsip dan pertimbangan desain parapet:

1. Menerus dan tidak terhalang
2. Proporsi antara ketinggian atau ketebalan dengan ketebalan girder
3. Memaksimalkan bayangan pada gelagar dan suprastruktur akan lebih menonjolkan dan mengekspresikan bentuk parapet
4. Penampang parapet harus rata dan miring ke arah luar ke bagian bawah untuk lebih menangkap sinar matahari
5. Bagian atas harus miring ke arah jalan, untuk menyalurkan air hujan ke jembatan, meminimalkan pewarnaan dari permukaan luar.
6. Pertimbangan panjang muka girder untuk menyembunyikan pipa saluran drainase



Gambar 10 Penambahan panjang penampang parapet

5.3.2.2 Gelagar

Beberapa pertimbangan bentuk gelagar yang berpengaruh terhadap keindahan visual jembatan :

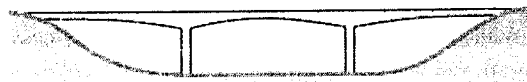
1. Bentuk gelagar dengan bidang melengkung akan memberikan kesan estetik dibandingkan dengan gelagar lurus

A
Gelagar Lurus

B
Gelagar Melengkung

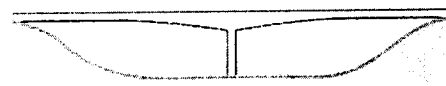
Gambar 11 Bentuk gelagar lurus dan melengkung

2. Jumlah ganjil dari gelagar akan memberikan keindahan yang lebih



Gambar 12 Jumlah ganjil gelagar melengkung

3. Bentuk gelagar pelengkung yang panjang lebih baik dibandingkan dengan yang pendek

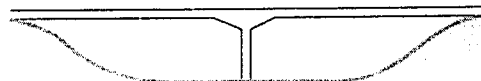


A
Gelagar pelengkung pendek

B
Gelagar pelengkung panjang

Gambar 13 Gelagar pelengkung pendek dan panjang

4. Hindari sudut tajam antara bidang pelengkung dan gelagar.



Gambar 14 Sudut tajam pelengkung gelegar

5. Gelagar tunggal tanpa tiang



Gambar 15 Sudut tajam pelengkung gelegar

6. Bentuk penampang melintang gelagar yang bervariasi akan menghasilkan efek yang berbeda, Bentuk potongan melintang gelagar harus dipertimbangkan panjang tonjolan gelagar. Memaksimumkan tonjolan akan meningkatkan durasi dari bayangan gelagar. Sudut yang tepat akan dapat menangkap sinar matahari dan akan memberikan efek

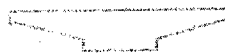
garis ganda. Penampang gelagar pendek akan meminimumkan efek bayangan pada gelagar



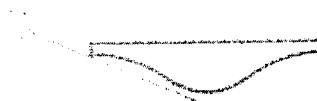
Gambar 16 Bayangan garis ganda akibat tonjolan gelagar panjang



Gambar 17 Bayangan garis tunggal akibat tonjolan gelagar pendek



Gambar 18 Sudut yang tepat akan menimbulkan bayangan yang lebih lama



Gambar 19 Efek gradasi bayangan di dasar gelagar

5.4 Tempat berhenti dan fasilitas pinggir jalan

Tempat istirahat merupakan fasilitas pinggir jalan bagi pengguna jalan untuk berhenti sejenak selama perjalanannya dengan aman. Tempat istirahat dilengkapi dengan gedung permanen untuk beristirahat, area parkir, air bersih, kamar mandi, informasi dan telepon umum. Manfaat tempat istirahat adalah sebagai fasilitas penunjang keselamatan pengguna kendaraan dari rasa lelah dan sebagai sarana promosi pariwisata. Penyediaan tempat istirahat harus memperhatikan kebutuhan dari:

1. Harapan pengguna terhadap tingkat layanan
2. Volume dan komposisi lalu lintas
3. Tingkat pelayanan infrastruktur
4. Jalan eksisting dan evaluasi alternatif lokasi pemberhentian
5. Evaluasi faktor pengguna untuk beristirahat dengan memperhatikan jarak lokasi tempat istirahat dari pusat kota dan volume lalu lintas

5.4.1 Kriteria desain tempat istirahat

5.4.1.1 Kebutuhan pengguna

1. Lalu Lintas dan parkir : tempat istirahat harus mudah diakses 24 jam , memberikan ruang yang cukup untuk parkir dan manuver
2. fasilitas Sanitary : WC dan air merupakan kepentingan utama
3. Fasilitas luar ruangan: tempat duduk dan meja , area untuk relaksasi
4. Keselamatan pribadi : pencahayaan di malam hari, video *surveillance*

5.4.1.2 Persyaratan dan standar

Perencanaan lokasi tempat berhenti pinggir jalan baik pengembangan, desain , konstruksi , dan operasi harus sesuai dengan peraturan dan standar nasional dan pemerintah setempat. Penggunaan lahan tempat istirahat harus sesuai dengan kondisi sekitar dan memperoleh persetujuan dari masyarakat setempat.

Tabel 19 Faktor kriteria tepat berhenti pinggir jalan

No	Aspek atau faktor	Kriteria
1	Lokasi	1. Jarak atau spasi penempatan tempat istirahat yang optimum adalah 75 kilometer. 2. Penyediaan lahan dilakukan oleh pemerintah 3. Memiliki drainase yang baik 4. Berada pada lokasi yang lurus dan rata untuk memudahkan manuver kendaraan besar 5. Berada dekat dengan tempat yang menarik atau indah 6. Memiliki dampak minimum terhadap lingkungan
2	Perambuan	1. Seluruh tempat istirahat harus dilengkapi dengan rambu informasi yang berisi tentang lokasi tempat istirahat dan fasilitas yang disediakan. 2. Dilengkapi dengan perambuan mengenai informasi kendaraan yang dapat menggunakan fasilitas tempat istirahat 3. Disarankan jarak penempatan lokasi tempat istirahat sejarak 1 kilometer sebelum dan 400 meter sebelum lokasi tempat istirahat
3	Tampilan	1. Sesuai dengan karakteristik lokal 2. Fasilitas harus menarik dan bersih 3. Menggunakan arsitektur lokal dan sesuai dengan lingkungan sekitar
4	Area Parkir	1. Lot parkir harus dapat memenuhi kebutuhan, memudahkan manuver dan parkir 2. Memperhatikan dan menyediakan fasilitas untuk penyandang cacat 3. Menyediakan fasilitas parkir sepeda
5	Akses	1. Akses atau jalur keluar harus mempertimbangkan keselamatan pergerakan kendaraan masuk atau keluar 2. Memperhatikan radius putar kendaraan besar 3. Memenuhi jarak pandang 4. Tersedia lajur percepatan atau perlambatan untuk kendaraan masuk atau keluar tempat istirahat
6	Layout	1. Luas tempat istirahat harus memenuhi kebutuhan 2. Site plan harus memenuhi keselamatan dan efisiensi pergerakan kendaraan, pejalan kaki dan

No	Aspek atau faktor	Kriteria
		memenuhi kriteria; a. Pemisahan lajur kendaraan besar dan kendaraan ringan b. Penyediaan tempat parkir terpisah antara kendaraan besar dan kendaraan ringan
7	Vegetasi	1. Penyediaan vegetasi untuk meningkatkan keindahan dan fisik lingkungan dengan memberikan keteduhan, tempat berlindung dari angin, <i>skrining</i> visual, habitat satwa liar, 2. Pemilihan tanaman yang mudah dalam pemeliharaan dan tidak menimbulkan gangguan, dan penggunaan air yang minimum 3. Memperhatikan dampak untuk vegetasi asli ayau khas daerah yang ada
8	Keamanan	1. Desain tempat istirahat harus memaksimalkan jarak pandang 2. Tanaman yang digunakan sedapat mungkin menghindari efek gangguan visual atau tersembunyi
9	Penerangan	1. Pencahayaan harus disediakan pada semua area istirahat untuk meningkatkan keamanan pribadi dari pengguna rest area. 2. Pencahayaan di malam hari memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengunjung dan membuat sebuah penanda untuk meningkatkan visibilitas tempat istirahat dari jalan yang mendorong wisatawan untuk menggunakan fasilitas
10	Utilitas	1. Layanan listrik yang tersedia di tempat harus memenuhi dan diproyeksikan untuk kebutuhan fasilitas selama 20 tahun ke depan bila memungkinkan. Menyediakan layanan tiga fase jika tersedia. Mempertimbangkan peningkatan kapasitas, perbaikan pencahayaan, kendaraan listrik, stasiun pengisian, truk listrik, dan kebutuhan potensial lainnya. 2. Desain sistem penyediaan air dan limbah harus dikembangkan, termasuk waduk, saluran pembuangan tekanan jarak jauh, septic tank, bidang menguras dll lokal.asupan air dan fasilitas pemurnian harus dirancang mempertimbangkan perawatan lebih lanjut.
11	Toilet	1. Desain toilet harus mencakup fasilitas yang tahan lama dan anti vandalisme, sederhana serta mudah dalam pemeliharaan.

No	Aspek atau faktor	Kriteria
		2. meminimalkan seluruh biaya hidup .
12	Tempat sampah	1. Jumlah dan kapasitas tempat sampah harus sesuai dengan luasan tempat istirahat dan memenuhi perkiraan jumlah pengguna tempat istirahat 2. Tempat sampah harus memiliki tutup
13	Tempat istirahat luar ruangan	1. Semua tempat istirahat harus menyediakan area luar ruang yang nyaman untuk istirahat bagi pengguna kendaraan 2. Setiap tempat istirahat harus dilengkapi dengan beberapa set meja dan kursi . 3. Peralatan atau perabot luar ruangan harus desain untuk tahan terhadap vandalisme dan meminimalkan biaya siklus hidup 4. Lokasi penempatan meja dan kursi harus terisolasi dari kebisingan jalan .
14	Papan informasi	1. Papan informasi untuk wisatawan berisi informasi tentang daerah , atraksi lokal . Informasi pada rest area berikutnya , peta , jarak ke kota terdekat. 2. Papan informasi didesain dengan gaya unik yang mencerminkan kekhasan daerah dan dirancang secara individual . 3. Selain informasi tentang jarak dan tempat menarik disarankan untuk menyajikan saran untuk keselamatan jalan dan informasi rute spesifik ke pengguna jalan.
15	Ruang berjualan	Pada beberapa lokasi dan ukuran tempat istirahat tertentu dapat disediakan fasilitas berjualan kebutuhan pengguna tempat istirahat seperti kantin, <i>vending machine</i> , dan kebutuhan selama perjalanan lainnya
16	Toilet	1. Toilet harus dirancang untuk memberikan yang rasa aman dan pengalaman yang nyaman 2. Desain bangunan pada tempat-tempat dengan potensi tersembunyi harus dihindari , dan dilengkapi dengan pencahayaan bangunan yang memadai
17	Keberlangsungan tempat istirahat	1. Desain harus dikembangkan menerapkan efisiensi Energi dan Lingkungan Desain 2. standar bila memungkinkan . Target desain adalah untuk mencapai efisiensi energi maksimal , air 3. konservasi , dan biaya operasional yang rendah .

No	Aspek atau faktor	Kriteria
		fitur lansekap akan tahan lama dan mudah untuk 4. mempertahankan. Pertimbangkan bahan perusak-tahan sebagai pilihan yang lebih disukai untuk membangun 5. komponen seperti perlengkapan , pengencang , dan lapisan permukaan .

Lampiran A
KRITERIA PENGUSULAN JALAN PARIWISATA
(informatif)

1. Memiliki beberapa kualitas instristik yang dapat menarik dan dinikmati wisatawan selama perjalanan menuju destinasi pariwisata. Kualitas instristik jalan pariwisata terdiri atas:
 - a. **Kualitas Keindahan atau scenic**, Kualitas indah merupakan pengalaman visual yang berasal dari pandangan elemen alam dan buatan manusia dari lingkungan visual di sepanjang koridor jalan pariwisata. Karakteristik lanskap yang mencolok yang berbeda dan menawarkan pengalaman visual yang menyenangkan dan paling berkesan. Semua elemen lanskap-bentuk lahan, air, vegetasi, dan buatan manusia yang dibuat untuk berkontribusi terhadap kualitas lingkungan visual koridor jalan pariwisata. Semua kualitas karakteristik hadir dalam harmoni dan saling melengkapi dalam kualitas intrinsik.
 - b. **Kualitas Alami**, yang berasal dari keindahan visual berupa formasi geologi, badan air, peninggalan purbakala, lansekap, vegetasi dan satwa liar yang belum terganggu oleh aktivitas manusia
 - c. **Kualitas sejarah**, merupakan peninggalan masa lalu yang terkait dengan unsur lansekap yang alami atau buatan yang mencerminkan aktifitas manusia masa lalu yang penting dan dapat menggambarkan kondisi masa lalu. Kualitas sejarah dapat berupa bangunan, pemukiman dan contoh aktivitas manusia lainnya yang memiliki ciri khas dalam lokasi, desain, pengaturan, bahan dan pengerjaan
 - d. **Kualitas budaya**, sebagai bukti dan ekspresi dari kebiasaan atau tradisi masyarakat yang unik dan berbeda dengan masyarakat lain. Fitur budaya termasuk, namun tidak terbatas pada, kerajinan, musik, tari, ritual, festival, pidato, makanan, acara khusus, arsitektur Kualitas budaya koridor bisa menyoroti satu atau lebih masyarakat yang signifikan dan / atau tradisi suatu etnis.
 - e. **Kualitas arkeologi**, yang menggambarkan karakteristik dari koridor jalan pariwisata berupa pemandangan dalam bentuk bukti

fisik dari sejarah atau prasejarah kehidupan manusia atau kegiatan yang terlihat. fitur arkeologi pada koridor jalan pariwisata dapat berupa reruntuhan, artefak, sisa-sisa struktural, dan bukti fisik lainnya memiliki makna ilmiah yang dapat dinikmati dan memberikan pengalaman masa lalu bagi wisatawan.

- f. **Kualitas rekreasi**, melibatkan kegiatan rekreasi di luar ruangan yang berhubungan langsung dengan dan tergantung pada unsur-unsur alam serta budaya. Aktivitas rekreasi yang memberikan kesempatan bagi pengalaman rekreasi aktif dan pasif seperti bersepeda, berperahu, memancing, dan mendaki yang memenuhi syarat sebagai pengalaman rekreasi yang menyenangkan.

2. Memiliki pengusulan dan penetapan sebagai jalan pariwisata
3. Mengakomodir kebutuhan perjalanan wisatawan dengan memperhatikan aspek keamanan keselamatan dan kenyamanan seluruh pengguna jalan
4. Mengakomodir wisatawan dan pengguna jalan dengan keterbatasan kemampuan (difabel)

Lampiran B
KRITERIA PEMENUHAN PENETAPAN
(informatif)

Penetapan jalan pariwisata harus memenuhi kriteria pemenuhan seperti diuraikan pada Tabel 20

Tabel 20 Kriteria pemenuhan penetapan

Kriteria	Memenuhi	Sebagian memenuhi	Tidak memenuhi
Kualitas Scenic Fitur lanskap: landform / topografi, vegetasi, air, satwa liar, modifikasi	Rute ditandai dengan karakteristik yang paling menonjol dari fitur individu lanskap atau kombinasi dari fitur (dasarnya unik di wilayah tersebut) dengan tidak adanya gangguan visual yang negatif	Rute ditandai dengan ciri khas masing-masing lanskap atau kombinasi dari fitur (visual menarik tetapi tidak unik atau langka). Namun, kualitas pemandangan dari lanskap telah mengalami sejumlah gangguan visual yang	Rute ditandai dengan fitur lanskap individu atau kombinasi dari fitur yang umum, terjadi gangguan visual sepanjang rute,
Sumber budaya yang signifikan (bersejarah dan prasejarah)	Rute berisi satu atau lebih situs penting nasional atau beberapa situs lokal yang penting	Rute berisi beberapa situs penting daerah tanpa sisa-sisa yang terlihat	Rute hanya memiliki satu situs lokal
Keunikan karakteristik lokal	Berkendaraan di sepanjang rute memberikan pengalaman yang unik dari karakteristik daerah lokal	Aspek keunikan karakteristik lokal ditunjukkan sepanjang rute.	Kondisi daerah tidak konsisten dengan karakteristik lokal
Kondisi dan desain Jalan	Rute memenuhi standar fungsional, keselamatan dan kalisifikasi jalan	Rute memerlukan perbaikan standar fungsional, keselamatan dan kalisifikasi jalan	Perbaikan yang diperlukan untuk memenuhi standar desain dan keselamatan untuk rute ini mungkin tidak layak.
Dukungan lokal	Mendapat dukungan penuh dan persetujuan dari seluruh yuridiksi	Terdapat dukungan namun terdapat indikasi penolakan	Penolakan yang signifikan
Konsep Rencana	Perencanaan dan	Perencanaan	Tidak tersedia

Kriteria	Memenuhi	Sebagian memenuhi	Tidak memenuhi
Pengelolaan Elemen rencana: perlindungan dan organisasi pemeliharaan sumber daya, pemasaran dan promosi, dukungan keuangan, fasilitas umum	sasaran jelas	tersedia namun masih terdapat kekurangan dalam beberapa hal	perencanaan
Keberlanjutan	Tersedia jalan atau akses lingkak pada bagian rute yang mudah dilalui	Tersedia jalan atau akses lingkak pada bagian rute namun sulit dilalui	Rute merupakan jalan buntu

Bibliografi

1. Street Amenities, Aucland Transport, Web Version
2. Wyoming Departemen of Transportation. (2009). The Wyoming Scenic Byways and Backways Program. Wyoming: Wyoming Departemen of Transportation.
3. Terry DeWan Terrence J. DeWan & Associates, Scenic Assessment Handbook State Planning Office Maine Coastal Program, Landscape Architects Yarmouth, October 2008
4. Region Waterloo, Scenic Roads and Special Character Streets, Resource Document, December 2011
5. Federal Highway Administration, Traffic Monitoring In Recreational Areas, Vancouver, August 2010
6. Maricopa County, Carefree Highway Scenic Corridor Study, Eye ToThe Future, ARIZONA, AUGUST, 2008
7. Department Of Transport And Main Roads, The Road Landscape Manual (2nd Edition), Queensland. June 2013
8. Bridge Aesthetics Design guidelines, Roads and Maritime Services (RMS) New South Wales, 2012

Daftar nama dan lembaga

1. Pemrakarsa

Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan, Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

2. Penyusun

Nama	Instansi
Untung Cahyadi, S.ST, MT	Pusat Litbang Jalan dan Jembatan
Wira Putranto, ST. MT	Pusat Litbang Jalan dan Jembatan
Vid Dinata , SE	Pusat Litbang Jalan dan Jembatan

TII: 232