

ANALISIS IMPLEMENTASI PASAL 26 UNDANG-UNDANG NOMOR 10 TAHUN 2009 TENTANG KEPARIWISATAAN: PERMASALAHAN DAN SOLUSI DALAM PEMBANGUNAN AKSESIBILITAS PARIWISATA

Jainani Sures, Dr. Andi Muhammad Yasin
Fakultas Parwisata, Universitas Institut Pariwisata Trisakti
E-mail: jjainanigam@gmail.com

ABSTRAK

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, khususnya Pasal 26, mengatur pembangunan aksesibilitas pariwisata oleh berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, BUMN, BUMD, sektor swasta, dan masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi Pasal 26 di berbagai daerah serta mengidentifikasi tantangan dan solusi dalam pembangunan aksesibilitas pariwisata. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui studi literatur, wawancara mendalam, dan studi kasus di beberapa destinasi wisata. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Pasal 26 masih menghadapi kendala utama, seperti keterbatasan infrastruktur, koordinasi yang lemah antar-stakeholder, serta keterbatasan anggaran. Studi kasus pada kawasan Mangrove CMC Tiga Warna dan Tao Silalahi mengungkapkan bahwa kolaborasi antara pemerintah dan masyarakat lokal dapat meningkatkan efektivitas implementasi kebijakan. Oleh karena itu, rekomendasi utama dari penelitian ini mencakup penguatan koordinasi, peningkatan anggaran, pemanfaatan teknologi digital, serta penerapan pendekatan berbasis keberlanjutan. Dengan strategi ini, diharapkan aksesibilitas pariwisata di Indonesia dapat ditingkatkan secara signifikan untuk mendukung pertumbuhan sektor pariwisata yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

Kata kunci: Pariwisata, Aksesibilitas, Implementasi Kebijakan, Pasal 26, Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009, Keberlanjutan, Studi Kasus

ABSTRACT

Law Number 10 of 2009 concerning Tourism, especially Article 26, regulates the development of tourism accessibility by various stakeholders, including the government, BUMN, BUMD, the private sector, and the community. This study aims to analyze the implementation of Article 26 in various regions and identify challenges and solutions in the development of tourism accessibility. The research method used is a descriptive qualitative approach with data collection techniques through literature studies, in-depth interviews, and case studies in several tourist destinations. The results of the study show that the implementation of Article 26 still faces major obstacles, such as limited infrastructure, weak coordination between stakeholders, and budget constraints. Case studies in the CMC Tiga Warna and Tao Silalahi Mangrove areas reveal that collaboration between the government and local communities can increase the effectiveness of policy implementation. Therefore, the main recommendations of this study include strengthening coordination, increasing the budget, utilizing digital technology, and implementing a sustainability-based approach. With this strategy, it is hoped that tourism accessibility in Indonesia can be significantly improved to support the growth of a more inclusive and sustainable tourism sector.

Article History

Received: Februari 2025
Reviewed: Februari 2025
Published: Februari 2025

Plagiarism Checker No 234
DOI : Prefix DOI : 10.8734/
panorama.v1i1.1395
Copyright : Author
Publish by :
Panorama



This work is licensed
under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

Keywords: *Tourism, Accessibility, Policy Implementation, Article 26, Law Number 10 of 2009, Sustainability, Case Study*

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan kekayaan alam, budaya, dan sejarah yang luar biasa. Potensi ini menjadikan sektor pariwisata sebagai salah satu pilar utama pembangunan ekonomi nasional. Pariwisata berkontribusi signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan kerja, serta menjadi sarana promosi budaya bangsa di tingkat internasional (Pabendan, 2024). Namun, potensi tersebut belum sepenuhnya dimanfaatkan karena keterbatasan dalam aksesibilitas, baik berupa infrastruktur fisik maupun dukungan fasilitas umum di berbagai daerah.

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, khususnya Pasal 26, mengatur pembangunan aksesibilitas oleh pemerintah daerah, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), pihak swasta, serta masyarakat. Regulasi ini bertujuan untuk menciptakan sinergi dalam mengembangkan infrastruktur pariwisata agar destinasi wisata dapat diakses dengan mudah oleh wisatawan domestik maupun internasional. Namun, implementasi Pasal 26 ini kerap menghadapi kendala, seperti keterbatasan anggaran, koordinasi antar-pemangku kepentingan yang lemah, serta perencanaan yang tidak berbasis kebutuhan lokal (Setyanto et al., 2024).

Sebagai contoh, banyak destinasi wisata potensial di Indonesia, seperti kawasan Mangrove CMC Tiga Warna di Malang, yang berhasil memadukan aspek konservasi dan pengembangan pariwisata. Namun, keberhasilannya sangat bergantung pada kolaborasi efektif antara pemerintah daerah dan masyarakat setempat. Kawasan ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan yang tepat dapat meningkatkan aksesibilitas, konservasi alam, serta kesejahteraan masyarakat lokal (Setyanto et al., 2024).

Meskipun demikian, masih banyak daerah yang gagal memenuhi standar aksesibilitas yang diatur dalam Pasal 26. Sebagai contoh, kawasan wisata Tao Silalahi di Kabupaten Dairi, Sumatera Utara, belum mampu memenuhi kebutuhan dasar aksesibilitas dan fasilitas pendukung bagi wisatawan, sehingga pertumbuhan sektor pariwisatanya berjalan lambat (Monita, 2023). Tantangan ini menunjukkan perlunya evaluasi menyeluruh terhadap implementasi regulasi untuk memastikan keberhasilan pembangunan aksesibilitas yang berkelanjutan.

Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi Pasal 26 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 di berbagai daerah, mengidentifikasi kendala utama, dan memberikan rekomendasi solusi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan aksesibilitas pariwisata di Indonesia. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan kebijakan pariwisata yang lebih efektif dan efisien (Kamila et al., 2024)

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, penelitian ini akan berfokus pada dua rumusan masalah utama:

1. Bagaimana implementasi Pasal 26 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata dalam pembangunan aksesibilitas pariwisata di Indonesia?
2. Bagaimana cara mengidentifikasi faktor-faktor kendala dan solusi yang dapat diterapkan untuk mengoptimalkan pembangunan aksesibilitas pariwisata?

1.3 Metode Penelitian dan Analisis Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memahami implementasi Pasal 26 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 di berbagai daerah. Data dikumpulkan melalui studi literatur dari jurnal ilmiah, dokumen hukum, dan laporan studi kasus, serta wawancara mendalam dengan pemangku kepentingan terkait, seperti pejabat pemerintah daerah, pengelola destinasi wisata, dan masyarakat lokal (Monita, 2023).

Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan pemangku kepentingan, termasuk pejabat pemerintah daerah, pengelola destinasi wisata, dan masyarakat lokal. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan perspektif langsung mengenai tantangan dan peluang dalam implementasi kebijakan aksesibilitas pariwisata.

Sementara itu, data sekunder berasal dari studi literatur yang mencakup jurnal-jurnal ilmiah, dokumen hukum, laporan pemerintah, serta hasil penelitian sebelumnya. Beberapa sumber utama yang digunakan antara lain laporan tentang 3olusi3 Mangrove CMC Tiga Warna dan Tao Silalahi, yang mencerminkan berbagai kondisi implementasi Pasal 26 di lapangan.

Metode analisis data dilakukan melalui pendekatan yuridis 3olusi3un untuk meninjau regulasi dan kebijakan yang relevan. Selain itu, penelitian ini menggunakan analisis SWOT untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman dalam 3olusi3unan aksesibilitas pariwisata. Teknik ini membantu dalam 3olusi3u rekomendasi yang relevan dan aplikatif (Setyanto et al., 2024).

Selain itu, penelitian ini juga menerapkan metode studi kasus untuk menggali lebih dalam implementasi kebijakan di 3olusi-lokasi tertentu, seperti 3olusi3 wisata Mangrove CMC Tiga Warna di Malang dan 3olusi3 Tao Silalahi di Kabupaten Dairi. Studi kasus ini memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang keberhasilan dan tantangan yang dihadapi dalam implementasi Pasal 26 di berbagai konteks regional (Kamila et al., 2024).

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan 3olusi3u yang komprehensif tentang kondisi 3olusi 3olusi3unan aksesibilitas pariwisata di Indonesia dan menawarkan 3olusi yang dapat diimplementasikan untuk mendukung keberlanjutan sektor pariwisata nasional (Pabendan, 2024)

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori yang Relevan

2.1.1 Implementasi Pasal 26 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata dalam Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata di Indonesia

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata memberikan landasan hukum untuk pembangunan sektor pariwisata yang berkelanjutan, termasuk melalui peningkatan aksesibilitas bagi wisatawan. Pasal 26 undang-undang ini menegaskan bahwa pemerintah berkewajiban untuk memastikan aksesibilitas yang baik melalui pembangunan infrastruktur dan fasilitas pendukung. Dalam konteks pariwisata, aksesibilitas tidak hanya merujuk pada infrastruktur fisik seperti jalan raya, bandara, atau pelabuhan, tetapi juga mencakup kemudahan informasi dan layanan yang dapat diakses oleh semua kelompok wisatawan, termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik (Herlita Putri 2019).

Studi terkait implementasi kebijakan ini menunjukkan bahwa masih terdapat banyak kendala dalam penerapannya. Di Taman Nasional Way Kambas, misalnya, kolaborasi antara pemerintah pusat dan daerah telah berjalan cukup baik. Namun, kendala utama yang dihadapi adalah minimnya sumber daya manusia yang terlatih untuk mendukung pengelolaan kawasan wisata, serta kurangnya standar operasional

prosedur (SOP) yang mengatur kerja sama antar lembaga terkait (Herlita Putri 2019)

2.1.2 Faktor-Faktor Kendala dalam Pengembangan Aksesibilitas Pariwisata

Menurut teori implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn, ada beberapa faktor yang memengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu sumber daya, komunikasi, dan lingkungan eksternal. Dalam konteks pariwisata, kendala utama sering kali terkait dengan minimnya anggaran, kurangnya koordinasi antara instansi pemerintah, serta keterbatasan infrastruktur transportasi dan komunikasi.

Sebagai contoh, penelitian di Kampung Wisata Aji Mesir mengidentifikasi bahwa meskipun terdapat potensi besar dalam pengembangan pariwisata berbasis alam, pengelolaan kawasan wisata sering kali terhambat oleh kurangnya standar pengelolaan fasilitas dan ketidakhadiran kebijakan yang mendukung pembangunan aksesibilitas secara menyeluruh. Pemerintah daerah harus lebih proaktif dalam memastikan bahwa fasilitas seperti jalan menuju kawasan wisata dan sarana transportasi dapat diakses oleh masyarakat luas (Kurniasih 2024).

2.1.3 Solusi untuk Mengoptimalkan Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata

Pengembangan aksesibilitas pariwisata membutuhkan pendekatan yang komprehensif, melibatkan kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat lokal. Sebuah studi di Clungup Mangrove Conservation (CMC) Tiga Warna, Kabupaten Malang, menunjukkan bahwa pendekatan berbasis komunitas dapat menjadi solusi untuk mengatasi kendala infrastruktur. Melalui kerja sama dengan Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) Bhakti Alam Sendang Biru, kawasan ini berhasil mengintegrasikan konservasi alam dengan pengembangan pariwisata berkelanjutan. Salah satu kunci keberhasilan adalah keterlibatan masyarakat lokal dalam pengelolaan kawasan wisata, yang tidak hanya meningkatkan aksesibilitas tetapi juga memberdayakan ekonomi lokal (Setyanto et al. 2024).

Studi lain di Banyubiru, Kabupaten Semarang, menyoroti pentingnya kerja sama antara pemerintah daerah dan sektor swasta untuk memperluas jangkauan transportasi umum ke kawasan wisata. Meskipun terdapat peningkatan jumlah destinasi wisata, kurangnya integrasi antarinstansi menyebabkan beberapa lokasi tidak dapat diakses oleh transportasi publik. Rekomendasi yang diberikan mencakup pelibatan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah untuk memperluas jalur transportasi seperti Trans Jateng Bus (Larasati et al. 2023).

2.1.4 Peran Infrastruktur dan Sumber Daya Manusia dalam Peningkatan Aksesibilitas

Selain infrastruktur fisik, keberhasilan pembangunan aksesibilitas juga bergantung pada kualitas sumber daya manusia yang terlibat dalam pengelolaan pariwisata. Penelitian di Bukit Tangkeban, Kabupaten Pematang, menyoroti perlunya pelatihan intensif bagi sumber daya manusia di sektor pariwisata. Pelatihan ini meliputi pengelolaan destinasi wisata, pengembangan layanan pelanggan, dan peningkatan kesadaran akan pentingnya aksesibilitas. Selain itu, pemerintah perlu mengalokasikan anggaran yang memadai untuk operasionalisasi kebijakan aksesibilitas. Dalam kasus Bukit Tangkeban, peningkatan kualitas SDM dan alokasi anggaran dianggap sebagai langkah strategis untuk memastikan keberlanjutan pengelolaan kawasan wisata (Kamila et al. 2023).

2.2 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir adalah landasan konseptual yang digunakan untuk menganalisis permasalahan dan menemukan solusi yang relevan dalam penelitian. Dalam konteks pembangunan aksesibilitas pariwisata, kerangka berpikir ini mencakup analisis terhadap permasalahan implementasi kebijakan dan upaya solusi berdasarkan teori-teori yang relevan serta data empiris dari studi kasus di berbagai daerah.

2.2.1 Permasalahan dalam Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata

Pembangunan aksesibilitas pariwisata di Indonesia menghadapi berbagai tantangan, termasuk keterbatasan sumber daya, kurangnya koordinasi antar-stakeholder, dan inefisiensi dalam implementasi kebijakan. Keterbatasan sumber daya merupakan salah satu kendala utama. Banyak destinasi wisata potensial, seperti kawasan Tao Silalahi di Sumatera Utara, menghadapi hambatan dalam menyediakan infrastruktur dasar akibat minimnya anggaran dan kurangnya dukungan dari pemerintah daerah (Monita, 2023).

Selain itu, kurangnya koordinasi antar-stakeholder juga menjadi masalah yang sering muncul. Dalam banyak kasus, komunikasi antara pemerintah daerah, sektor swasta, dan masyarakat lokal kurang efektif, sehingga menghambat pembangunan aksesibilitas yang holistik. Contohnya, di kawasan wisata yang belum terintegrasi dengan transportasi umum, sering kali terjadi tumpang tindih peran yang mengakibatkan proyek berjalan lambat atau tidak selesai (Ansell & Gash, 2008).

Faktor lain adalah inefisiensi dalam implementasi kebijakan. Struktur birokrasi yang rumit dan administrasi yang berbelit sering kali memperlambat proses pembangunan aksesibilitas. Sebagai contoh, banyak destinasi wisata di Indonesia belum memiliki fasilitas dasar seperti akses transportasi ramah difabel, karena keterbatasan koordinasi antarinstansi pemerintah (Setyanto et al., 2024)

2.2.2 Solusi untuk Meningkatkan Aksesibilitas Pariwisata

Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan pendekatan solusi yang terintegrasi, melibatkan aspek kolaborasi, keberlanjutan, dan inovasi teknologi. Kolaborasi antar-stakeholder menjadi kunci utama. Menurut Ansell dan Gash (2008), kolaborasi yang efektif memerlukan kepercayaan, komunikasi yang transparan, dan pembagian tanggung jawab yang jelas. Pemerintah harus mendorong kemitraan strategis dengan sektor swasta dan masyarakat untuk memastikan pembangunan aksesibilitas berjalan optimal (Ansell & Gash, 2008).

Pendekatan pembangunan berkelanjutan juga penting. Contohnya adalah kawasan Mangrove CMC Tiga Warna di Malang, yang berhasil mengintegrasikan prinsip keberlanjutan dalam pengelolaan aksesibilitas. Kawasan ini tidak hanya meningkatkan aksesibilitas melalui transportasi ramah lingkungan, tetapi juga melibatkan masyarakat lokal dalam pengelolaan kawasan, sehingga manfaat ekonominya dapat dirasakan langsung oleh komunitas (Setyanto et al., 2024).

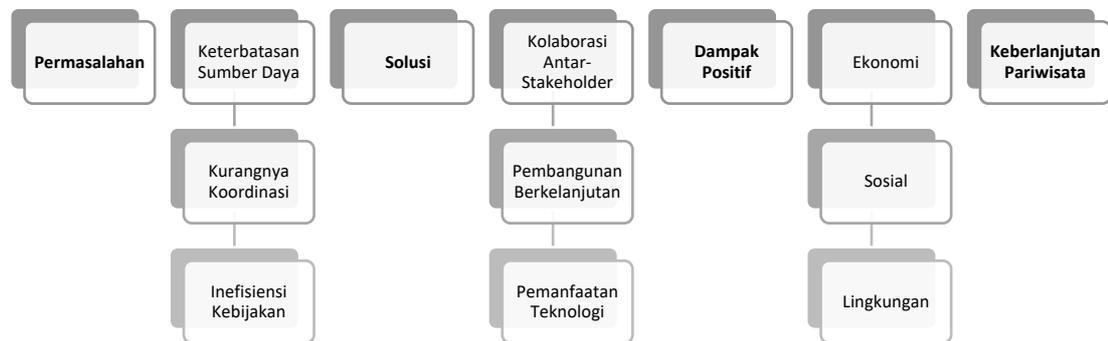
Pemanfaatan teknologi dapat menjadi solusi tambahan. Dengan menggunakan teknologi digital, seperti aplikasi berbasis peta atau platform pemesanan transportasi, wisatawan dapat dengan mudah menemukan jalur transportasi dan fasilitas yang sesuai dengan kebutuhan mereka. Inovasi ini telah terbukti berhasil di beberapa destinasi wisata yang sudah terintegrasi dengan layanan digital (Richards, 2020).

2.2.3 Kerangka Berpikir Penelitian

Kerangka berpikir ini berfokus pada hubungan antara permasalahan, faktor penyebab, dan solusi dalam pembangunan aksesibilitas pariwisata. Proses berpikir

dimulai dengan identifikasi permasalahan, seperti keterbatasan sumber daya, koordinasi yang buruk, dan inefisiensi birokrasi. Kemudian, analisis dilanjutkan dengan mengidentifikasi faktor internal dan eksternal yang memengaruhi pembangunan, termasuk kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman (SWOT).

Berikutnya, solusi dirancang dengan pendekatan berbasis teori, seperti teori kolaborasi antar-stakeholder untuk memperkuat koordinasi, teori pembangunan berkelanjutan untuk memastikan efisiensi dan keberlanjutan, serta teori hak atas pariwisata untuk memastikan inklusivitas. Studi kasus, seperti kawasan Mangrove CMC Tiga Warna dan Tao Silalahi, digunakan untuk mengilustrasikan penerapan teori ini dalam konteks nyata (Monita, 2023; Setyanto et al., 2024).



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

3. PEMBAHASAN

3.1 Penyajian Data

3.1.1 Permasalahan dalam Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata

Pembangunan aksesibilitas pariwisata merupakan salah satu komponen utama dalam pengembangan destinasi wisata yang kompetitif dan inklusif. Namun, pelaksanaannya di Indonesia menghadapi berbagai tantangan yang menghambat optimalisasi potensi destinasi wisata. Tantangan ini meliputi keterbatasan infrastruktur, lemahnya koordinasi antar-stakeholder, dan kendala birokrasi yang kompleks.

a. Keterbatasan Infrastruktur

Banyak destinasi wisata di Indonesia yang masih memiliki infrastruktur dasar yang terbatas. Keterbatasan ini mencakup kurangnya jalur transportasi, fasilitas parkir, dan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas. Kawasan Tao Silalahi di Sumatera Utara, misalnya, meskipun memiliki potensi wisata alam yang besar, belum dapat menarik wisatawan dalam jumlah signifikan karena minimnya akses transportasi dan kurangnya fasilitas pendukung. Hal ini menghambat daya saing kawasan tersebut dengan destinasi lain yang lebih mudah diakses (Monita, 2023).

b. Lemahnya Koordinasi Antar-Stakeholder

Koordinasi yang buruk antara pemerintah daerah, sektor swasta, dan masyarakat sering kali menyebabkan keterlambatan atau kegagalan dalam proyek pembangunan aksesibilitas. Misalnya, di beberapa destinasi wisata, pemerintah tidak melibatkan masyarakat lokal dalam perencanaan pembangunan, sehingga muncul konflik

kepentingan yang memperlambat pelaksanaan proyek. Hal ini diperparah dengan tumpang tindih kewenangan antarinstansi pemerintah yang menyebabkan kebingungan dalam pengelolaan dana dan pelaksanaan proyek (Ansell & Gash, 2008)

c. Kendala Birokrasi

Struktur birokrasi yang kaku menjadi penghambat utama dalam implementasi kebijakan aksesibilitas pariwisata. Banyak daerah yang menghadapi prosedur administrasi yang panjang dan tidak efisien dalam mengurus perizinan atau mengelola anggaran pembangunan. Akibatnya, proyek-proyek penting, seperti peningkatan akses transportasi publik ke kawasan wisata, sering kali tertunda atau tidak selesai tepat waktu. Hal ini menjadi permasalahan besar di kawasan wisata yang memiliki potensi untuk berkembang lebih jauh, tetapi terkendala oleh inefisiensi birokrasi (Pabendan, 2024).

d. Keterbatasan Sumber Daya

Sumber daya yang terbatas, baik dalam bentuk anggaran, tenaga ahli, maupun fasilitas, juga menjadi masalah utama. Studi menunjukkan bahwa beberapa daerah, seperti Kabupaten Pematang Jaya, hanya mengalokasikan anggaran kecil untuk pengembangan aksesibilitas wisata, meskipun kebutuhan infrastruktur di daerah tersebut sangat tinggi. Kondisi ini menunjukkan bahwa pembangunan aksesibilitas sering kali tidak menjadi prioritas dalam perencanaan anggaran daerah (Kamila et al., 2024).

3.1.2 Solusi dalam Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata

Meskipun menghadapi berbagai tantangan, terdapat sejumlah solusi yang telah diidentifikasi untuk mengatasi masalah pembangunan aksesibilitas pariwisata. Solusi ini berfokus pada penguatan kolaborasi antar-stakeholder, pendekatan berbasis keberlanjutan, dan pemanfaatan teknologi.

a. Penguatan Kolaborasi Antar-Stakeholder

Kolaborasi antar-stakeholder menjadi salah satu kunci utama dalam mengatasi permasalahan aksesibilitas. Menurut Ansell dan Gash (2008), kolaborasi yang efektif memerlukan kepercayaan, komunikasi yang transparan, dan pembagian tanggung jawab yang jelas. Kawasan Mangrove CMC Tiga Warna di Malang adalah contoh keberhasilan kolaborasi antara pemerintah daerah dan masyarakat lokal. Kolaborasi ini memungkinkan pembangunan aksesibilitas yang tidak hanya meningkatkan jumlah wisatawan, tetapi juga memberdayakan masyarakat lokal secara ekonomi (Ansell & Gash, 2008; Setyanto et al., 2024).

b. Pendekatan Berbasis Keberlanjutan

Pendekatan berbasis keberlanjutan adalah solusi penting lainnya. Kawasan Mangrove CMC Tiga Warna menunjukkan bahwa pembangunan aksesibilitas dapat dilakukan tanpa merusak lingkungan. Kawasan ini menggunakan transportasi ramah lingkungan dan melibatkan masyarakat lokal dalam pengelolaan kawasan, sehingga manfaat ekonominya dapat dirasakan langsung oleh komunitas setempat (Setyanto et al., 2024).

c. Pemanfaatan Teknologi Digital

Inovasi teknologi memainkan peran penting dalam meningkatkan aksesibilitas pariwisata. Platform digital, seperti aplikasi peta interaktif dan layanan pemesanan transportasi, dapat membantu wisatawan merencanakan perjalanan dengan lebih efisien. Teknologi ini juga dapat memberikan informasi real-time tentang kondisi transportasi, fasilitas, dan jalur wisata, yang sangat membantu dalam mengatasi keterbatasan aksesibilitas fisik (Richards, 2020).

d. Peningkatan Anggaran dan Perencanaan Strategis

Pemerintah daerah harus meningkatkan alokasi anggaran untuk pembangunan aksesibilitas dan mengintegrasikan aksesibilitas sebagai bagian dari rencana strategis pariwisata. Studi menunjukkan bahwa destinasi wisata yang mendapatkan perhatian lebih besar dalam hal anggaran dan perencanaan cenderung lebih kompetitif dan menarik lebih banyak wisatawan (Kamila et al., 2024).

3.1.3 Studi Kasus: Mangrove CMC Tiga Warna dan Tao Silalahi

Studi kasus memberikan bukti empiris mengenai permasalahan dan solusi dalam pembangunan aksesibilitas pariwisata:

- a. **Mangrove CMC Tiga Warna:** Kawasan ini menunjukkan keberhasilan dalam mengintegrasikan prinsip keberlanjutan, kolaborasi, dan inovasi. Pengelolaan kawasan dilakukan dengan melibatkan masyarakat lokal, yang tidak hanya mendukung pelestarian lingkungan tetapi juga meningkatkan aksesibilitas wisatawan melalui infrastruktur yang ramah lingkungan (Setyanto et al., 2024)
- b. **Tao Silalahi:** Sebaliknya, kawasan Tao Silalahi menghadapi keterbatasan dalam hal infrastruktur dan koordinasi. Namun, dengan pendekatan yang lebih terintegrasi, kawasan ini memiliki potensi untuk berkembang menjadi destinasi unggulan di Sumatera Utara. Hal ini membutuhkan intervensi pemerintah dalam bentuk peningkatan anggaran dan penguatan koordinasi antar-stakeholder (Monita, 2023).

3.2 Analisis Data (SWOT)

Analisis SWOT merupakan alat strategis yang digunakan untuk mengevaluasi faktor internal dan eksternal yang memengaruhi keberhasilan atau kegagalan suatu kebijakan atau proyek. Dalam konteks pembangunan aksesibilitas pariwisata, analisis SWOT membantu memahami tantangan, peluang, serta keunggulan yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung implementasi Pasal 26 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata. Pendekatan ini juga memberikan wawasan tentang bagaimana kelemahan dan ancaman dapat diminimalkan melalui strategi yang efektif (Gürel & Tat, 2017).

Kekuatan (Strengths)

Kekuatan adalah faktor internal yang mendukung keberhasilan pembangunan aksesibilitas pariwisata. Beberapa kekuatan utama meliputi potensi wisata, regulasi yang mendukung, dan partisipasi masyarakat lokal.

a. Potensi Wisata yang Luas

Indonesia memiliki kekayaan alam, budaya, dan sejarah yang luar biasa, yang menjadikannya salah satu tujuan wisata paling menarik di dunia. Destinasi seperti Mangrove CMC Tiga Warna di Malang tidak hanya menawarkan keindahan alam, tetapi juga pengalaman edukasi lingkungan. Potensi wisata seperti ini memberikan dasar kuat untuk mendorong pembangunan aksesibilitas, karena daya tarik destinasi menjadi alasan utama wisatawan untuk berkunjung (Setyanto et al., 2024).

b. Regulasi yang Mendukung

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 memberikan kerangka hukum yang jelas untuk pengembangan pariwisata, termasuk pembangunan aksesibilitas. Pasal 26 secara khusus mengatur bahwa pemerintah, BUMN, BUMD, swasta, dan masyarakat memiliki peran bersama dalam menciptakan infrastruktur yang mendukung aksesibilitas pariwisata. Keberadaan regulasi ini memberikan landasan hukum yang kokoh untuk mengarahkan upaya pembangunan aksesibilitas secara terkoordinasi (Monita, 2023).

c. Partisipasi Komunitas Lokal

Di banyak destinasi wisata, masyarakat lokal memainkan peran penting dalam pengelolaan pariwisata. Kawasan Mangrove CMC Tiga Warna, misalnya, menunjukkan bagaimana keterlibatan masyarakat dalam pelestarian lingkungan dan pengelolaan wisata dapat mendukung pembangunan aksesibilitas. Keterlibatan ini tidak hanya membantu menjaga keberlanjutan, tetapi juga menciptakan peluang ekonomi bagi komunitas lokal (Setyanto et al., 2024).

Kelemahan (Weaknesses)

Kelemahan adalah faktor internal yang menghambat keberhasilan pembangunan aksesibilitas pariwisata. Tantangan utama meliputi keterbatasan infrastruktur, koordinasi yang lemah, dan anggaran yang terbatas.

a. Keterbatasan Infrastruktur

Banyak destinasi wisata di Indonesia, seperti Tao Silalahi, masih memiliki infrastruktur yang sangat terbatas. Jalan yang buruk, minimnya transportasi umum, dan kurangnya fasilitas ramah difabel menjadi kendala utama bagi wisatawan untuk mengakses destinasi tersebut. Kekurangan ini menyebabkan destinasi yang sebenarnya potensial menjadi kurang diminati oleh wisatawan (Monita, 2023).

b. Koordinasi yang Lemah

Kurangnya koordinasi antara pemerintah, swasta, dan masyarakat lokal sering kali menghambat implementasi kebijakan aksesibilitas. Dalam banyak kasus, koordinasi yang buruk menyebabkan proyek pembangunan infrastruktur tidak selesai tepat waktu atau tidak sesuai dengan kebutuhan. Hal ini diperburuk oleh tumpang tindih kewenangan antara instansi pemerintah yang berbeda (Ansell & Gash, 2008).

c. Anggaran yang Terbatas

Di banyak daerah, anggaran untuk pembangunan aksesibilitas masih jauh dari memadai. Kabupaten Pematang Siantar, misalnya, hanya mengalokasikan sebagian kecil dari anggaran daerah untuk pengembangan infrastruktur wisata. Keterbatasan ini memperlambat pembangunan aksesibilitas dan membuat banyak proyek terhenti sebelum selesai (Kamila et al., 2024).

Peluang (Opportunities)

Peluang adalah faktor eksternal yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung pembangunan aksesibilitas pariwisata. Peluang utama mencakup pertumbuhan pariwisata, kemitraan strategis, dan inovasi teknologi.

a. Pertumbuhan Pariwisata

Pertumbuhan pariwisata domestik dan internasional menciptakan peluang besar untuk meningkatkan pembangunan aksesibilitas. Destinasi yang mudah diakses memiliki daya tarik

lebih besar bagi wisatawan, yang pada gilirannya dapat meningkatkan pendapatan daerah dan menciptakan lapangan kerja baru (Setyanto et al., 2024).

b. Kemitraan dengan Sektor Swasta

Sektor swasta memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan aksesibilitas melalui investasi dan pengelolaan fasilitas wisata. Kolaborasi antara pemerintah dan sektor swasta dapat mempercepat pembangunan infrastruktur dan menciptakan layanan pariwisata yang lebih baik (Ansell & Gash, 2008).

c. Inovasi Teknologi

Teknologi digital memberikan peluang besar untuk meningkatkan aksesibilitas pariwisata. Platform pemesanan transportasi dan aplikasi berbasis peta memungkinkan wisatawan untuk merencanakan perjalanan mereka dengan lebih efisien. Teknologi ini juga membantu menyediakan informasi real-time tentang kondisi fasilitas dan transportasi, yang sangat dibutuhkan oleh wisatawan (Richards, 2020).

Ancaman (Threats)

Ancaman adalah faktor eksternal yang dapat menghambat pembangunan aksesibilitas pariwisata. Ancaman utama mencakup tekanan lingkungan, ketidakpastian ekonomi, dan ketergantungan pada pemerintah.

a. Tekanan Lingkungan

Pembangunan aksesibilitas yang tidak berkelanjutan dapat merusak lingkungan, terutama di kawasan yang memiliki ekosistem sensitif seperti mangrove dan pegunungan. Tekanan ini dapat mengurangi daya tarik wisata dan mengancam keberlanjutan destinasi (Setyanto et al., 2024).

b. Ketidakpastian Ekonomi

Ketidakstabilan ekonomi dapat mengurangi alokasi anggaran untuk pembangunan aksesibilitas. Selain itu, pandemi COVID-19 telah memberikan dampak besar pada sektor pariwisata, mengurangi pendapatan yang seharusnya digunakan untuk pengembangan infrastruktur (Kamila et al., 2024).

c. Ketergantungan pada Pemerintah

Ketergantungan yang terlalu besar pada inisiatif pemerintah sering kali memperlambat pembangunan aksesibilitas. Ketika pemerintah menghadapi keterbatasan anggaran atau prioritas yang berbeda, banyak proyek yang tertunda atau bahkan dibatalkan (Monita, 2023)

3.3 Pembahasan Hasil

Pasal 26 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata menetapkan bahwa pembangunan aksesibilitas pariwisata dilakukan oleh pemerintah, BUMN, BUMD, swasta, dan masyarakat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Implementasi pasal ini sangat penting untuk memastikan setiap destinasi wisata di Indonesia dapat diakses oleh semua kalangan, baik wisatawan domestik maupun internasional. Namun, meskipun kerangka hukum telah ditetapkan, pelaksanaannya di lapangan masih menghadapi banyak tantangan, termasuk keterbatasan infrastruktur, koordinasi yang lemah, dan keterbatasan anggaran. Pembahasan ini bertujuan untuk menganalisis permasalahan dan solusi yang relevan berdasarkan data dan referensi.

3.3.1 Implementasi Pasal 26 dalam Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata

a. Peran Pemerintah

Pemerintah memiliki tanggung jawab besar dalam mengatur dan mengawasi pembangunan aksesibilitas pariwisata. Di beberapa daerah, peran pemerintah terlihat cukup signifikan dalam mengalokasikan dana dan merancang kebijakan strategis. Namun, di daerah lain, seperti Kabupaten Dairi dengan destinasi Tao Silalahi, implementasi kebijakan sering kali terhambat karena keterbatasan alokasi anggaran dan prioritas yang tidak merata. Kondisi ini mengakibatkan keterlambatan dalam penyelesaian proyek infrastruktur, sehingga akses ke destinasi wisata menjadi sulit bagi wisatawan (Monita, 2023).

Di sisi lain, pemerintah daerah sering kali menghadapi tantangan birokrasi yang panjang dalam mengurus perizinan dan pengelolaan dana. Proses administrasi yang rumit memperlambat pelaksanaan kebijakan, khususnya dalam pembangunan akses jalan dan fasilitas transportasi umum. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun pemerintah memiliki peran sentral dalam implementasi Pasal 26, banyak daerah yang belum dapat memenuhi target pembangunan aksesibilitas secara maksimal (Pabendan, 2024).

b. Keterlibatan Masyarakat dan Sektor Swasta

Selain pemerintah, masyarakat lokal dan sektor swasta juga memiliki peran penting dalam pembangunan aksesibilitas. Di kawasan Mangrove CMC Tiga Warna, keterlibatan masyarakat lokal menjadi salah satu faktor keberhasilan dalam meningkatkan aksesibilitas. Masyarakat tidak hanya mendukung pengelolaan kawasan, tetapi juga berkontribusi dalam pelestarian lingkungan dan penyediaan fasilitas wisata. Hal ini berbeda dengan daerah lain, seperti Tao Silalahi, di mana keterlibatan masyarakat masih rendah akibat kurangnya pelatihan dan fasilitas yang memadai (Setyanto et al., 2024).

Sektor swasta, di sisi lain, dapat memberikan kontribusi signifikan melalui investasi dalam pembangunan infrastruktur dan fasilitas pendukung wisata. Namun, kurangnya insentif dari pemerintah sering kali membuat sektor swasta enggan untuk terlibat lebih jauh dalam proyek pembangunan aksesibilitas. Padahal, dengan kemitraan strategis antara pemerintah dan sektor swasta, banyak kendala infrastruktur dapat diatasi dengan lebih cepat dan efisien (Ansell & Gash, 2008)

3.3.2 Permasalahan Utama dalam Implementasi

a. Keterbatasan Infrastruktur

Keterbatasan infrastruktur menjadi permasalahan utama yang menghambat pengembangan aksesibilitas pariwisata. Banyak destinasi wisata di Indonesia, terutama di daerah terpencil, tidak memiliki jalan yang memadai, transportasi umum yang terjangkau, atau fasilitas yang ramah bagi penyandang disabilitas. Di kawasan Tao Silalahi, misalnya, minimnya akses transportasi publik membuat wisatawan kesulitan menjangkau lokasi tersebut. Keterbatasan ini berdampak langsung pada rendahnya jumlah kunjungan wisatawan dan pendapatan daerah (Monita, 2023).

b. Koordinasi yang Lemah Antar-Stakeholder

Permasalahan lain yang sering ditemukan adalah lemahnya koordinasi antara pemerintah daerah, masyarakat lokal, dan sektor swasta. Dalam banyak kasus, koordinasi yang buruk menyebabkan proyek pembangunan tidak berjalan sesuai rencana atau tidak sesuai dengan kebutuhan lokal. Misalnya, beberapa proyek infrastruktur di destinasi wisata sering kali berhenti di tengah jalan karena adanya

tumpang tindih kewenangan antarinstansi pemerintah. Hal ini menunjukkan perlunya komunikasi yang lebih baik di antara para pihak yang terlibat (Setyanto et al., 2024).

c. Anggaran yang Terbatas

Anggaran yang tidak memadai juga menjadi kendala besar dalam implementasi Pasal 26. Di banyak daerah, dana yang dialokasikan untuk pembangunan aksesibilitas sangat rendah dibandingkan dengan kebutuhan aktual. Sebagai contoh, Kabupaten Pemalang hanya mengalokasikan sebagian kecil dari anggarannya untuk pembangunan infrastruktur wisata, meskipun potensi wisatanya cukup besar. Hal ini menunjukkan bahwa pengembangan aksesibilitas belum menjadi prioritas utama dalam perencanaan anggaran daerah (Kamila et al., 2024).

3.3.3 Solusi untuk Meningkatkan Implementasi

a. Pendekatan Keberlanjutan

Penerapan prinsip keberlanjutan dalam pembangunan aksesibilitas pariwisata menjadi solusi yang relevan. Kawasan Mangrove CMC Tiga Warna menunjukkan bagaimana pembangunan aksesibilitas dapat dilakukan tanpa merusak lingkungan. Kawasan ini menggunakan infrastruktur ramah lingkungan, seperti jalur pejalan kaki berbahan kayu, dan melibatkan masyarakat lokal dalam pengelolaan kawasan. Pendekatan ini tidak hanya mendukung pelestarian lingkungan, tetapi juga menciptakan manfaat ekonomi bagi masyarakat (Setyanto et al., 2024).

b. Pemanfaatan Teknologi Digital

Teknologi digital dapat membantu meningkatkan aksesibilitas wisatawan. Aplikasi peta digital dan platform pemesanan transportasi memungkinkan wisatawan merencanakan perjalanan mereka dengan lebih efisien. Teknologi ini juga memberikan informasi real-time tentang transportasi umum, fasilitas wisata, dan jalur yang ramah bagi difabel. Beberapa destinasi yang telah mengadopsi teknologi ini menunjukkan peningkatan signifikan dalam jumlah kunjungan wisatawan (Richards, 2020).

c. Penguatan Kolaborasi

Penguatan kolaborasi antara pemerintah, masyarakat lokal, dan sektor swasta menjadi kunci utama untuk meningkatkan pembangunan aksesibilitas. Pemerintah dapat memberikan insentif kepada sektor swasta untuk berinvestasi dalam infrastruktur pariwisata, sementara masyarakat lokal dapat dilibatkan dalam pengelolaan destinasi untuk memastikan keberlanjutan dan manfaat ekonomi yang merata. Kolaborasi ini telah terbukti berhasil di beberapa destinasi, seperti Mangrove CMC Tiga Warna, yang kini menjadi contoh keberhasilan implementasi Pasal 26 (Ansell & Gash, 2008).

implementasi Pasal 26 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 masih menghadapi berbagai tantangan, termasuk keterbatasan infrastruktur, koordinasi yang lemah, dan anggaran yang terbatas. Namun, solusi seperti pendekatan keberlanjutan, pemanfaatan teknologi digital, dan penguatan kolaborasi antar-stakeholder dapat membantu mengatasi kendala tersebut. Studi kasus Mangrove CMC Tiga Warna dan Tao Silalahi memberikan gambaran konkret tentang bagaimana tantangan ini dapat diatasi untuk mendukung pengembangan aksesibilitas pariwisata yang lebih inklusif dan berkelanjutan

4. Kesimpulan dan Saran

4.1 Kesimpulan

Implementasi Pasal 26 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata memberikan dasar hukum yang kuat untuk pembangunan aksesibilitas pariwisata di Indonesia. Regulasi ini menegaskan peran bersama pemerintah, BUMN, BUMD, sektor swasta, dan masyarakat dalam meningkatkan aksesibilitas destinasi wisata. Namun, pelaksanaan di lapangan masih menghadapi berbagai tantangan, seperti:

1. **Keterbatasan infrastruktur** di banyak destinasi wisata, terutama di daerah terpencil seperti Tao Silalahi, yang menghambat kemudahan akses bagi wisatawan.
2. **Koordinasi yang lemah** antar-stakeholder, menyebabkan banyak proyek infrastruktur tidak selesai tepat waktu atau tidak sesuai dengan kebutuhan wisatawan.
3. **Anggaran yang terbatas**, yang membuat pembangunan aksesibilitas sering kali tidak menjadi prioritas dalam rencana pembangunan daerah.
4. **Kurangnya adopsi teknologi digital** untuk mendukung aksesibilitas wisatawan, yang mengurangi daya saing destinasi wisata Indonesia

4.2 Saran

Untuk mengatasi permasalahan dan memanfaatkan peluang yang ada, berikut adalah saran yang dapat diimplementasikan:

1. Penguatan Koordinasi Antar-Stakeholder

Pemerintah perlu meningkatkan koordinasi dengan sektor swasta dan masyarakat lokal melalui forum diskusi reguler dan mekanisme kemitraan yang jelas. Hal ini dapat membantu mengurangi tumpang tindih kewenangan dan mempercepat pelaksanaan proyek pembangunan aksesibilitas.

2. Prioritas pada Infrastruktur Dasar

Pemerintah daerah harus menjadikan pembangunan aksesibilitas sebagai prioritas utama dalam perencanaan anggaran. Alokasi dana yang memadai diperlukan untuk memperbaiki jalan, transportasi umum, dan fasilitas ramah difabel, terutama di daerah terpencil.

3. Penerapan Teknologi Digital

Pemerintah dan sektor swasta dapat mengembangkan aplikasi digital untuk menyediakan informasi real-time tentang transportasi, fasilitas wisata, dan jalur aksesibilitas. Teknologi ini dapat meningkatkan pengalaman wisatawan dan mendorong kunjungan ke destinasi wisata yang kurang dikenal.

4. Peningkatan Insentif bagi Sektor Swasta

Pemerintah harus memberikan insentif kepada sektor swasta, seperti keringanan pajak atau subsidi, untuk mendorong investasi dalam pembangunan aksesibilitas. Dengan insentif yang tepat, sektor swasta dapat menjadi mitra strategis dalam pengembangan pariwisata.

5. Penerapan Pendekatan Berbasis Keberlanjutan

Pengembangan aksesibilitas harus dilakukan dengan mempertimbangkan dampaknya terhadap lingkungan dan masyarakat. Kawasan seperti Mangrove CMC Tiga Warna dapat menjadi model bagi destinasi lain dalam menerapkan prinsip keberlanjutan yang mengintegrasikan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan.

6. Pelatihan bagi Masyarakat Lokal

Pemerintah dan sektor swasta dapat menyediakan program pelatihan bagi masyarakat lokal untuk meningkatkan kapasitas mereka dalam mendukung pengelolaan destinasi wisata. Keterlibatan aktif masyarakat tidak hanya meningkatkan keberlanjutan tetapi juga menciptakan manfaat ekonomi langsung bagi komunitas setempat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adolph, R. (2016). *IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN KEPARIWISATAAN BUKIT TANGKEBAN KABUPATEN PEMALANG*. 1-23.
- Ardiansyah, I., & Maulida, R. G. (2020). Kajian Atraksi, Amenitas, dan Aksesibilitas Untuk Pengembangan Kepariwisata di Taman Wisata Alam Gunung Pancar Kabupaten Bogor. *Jurnal Inovasi Penelitian*, 1(3), 266-267.
- Dan, D. U. K., Ketenagakerjaan, U., Hukum, F., & Mahasaraswati, U. (n.d.). *PADA PERUSAHAAN DI BIDANG PARIWISATA Pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung satu tujuan utamanya adalah untuk melakukan rekreasi . Sasaran yang dituju merupakan keindahan alam , kesenian , maupun kebudayaan . Untuk melihat Pasal 1 ayat 6 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009*. 9(1), 28-49.
- Fakultas, J., & Unsrat, H. (2024). *Jurnal Fakultas Hukum Unsrat Lex Privatum*. Vol 13. No. 01. 2024. 13(01), 1-17.
- Fish, B. (2020). *IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 10 TAHUN 2009 TENTANG KEPARIWISATAAN DALAM MELAKUKAN PROMOSI DESTINASI WISATA DI DAERAH KABUPATEN BONE SKRIPSI*. 2507(February), 1-9.
- JASMINE, K. (2014). *IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG NO 10 TAHUN 2009 TENTANG PENGEMBANGAN PARIWISATA PERSPEKTIF FIQH SIYASAH (Studi. In Penambahan Natrium Benzoat Dan Kalium Sorbat (Antiinversi) Dan Kecepatan Pengadukan Sebagai Upaya Penghambatan Reaksi Inversi Pada Nira Tebu (Issue 10)*.
- MUNTHER, M. E. (2023). *Implementasi Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata Dalam Pengelolaan Objek Wisata Tao Silalahi Di Desa Silalahi Kabupaten Dairi*.
- PUTRI, M. H. (2019). ... *Undang-Undang No 10 Tahun 2009 Tentang Pengembangan Kawasan Pariwisata Di Taman Nasional Way Kambas Lampung*. 10, 1. <http://repository.radenintan.ac.id/7604/1/SKRIPSI MUTIA.pdf>
- Salshabila, A., Setianingsih, E. L., & ... (2023). Implementasi Kebijakan Pembangunan Kepariwisata Di Destinasi Wisata Air Alam Muncul Kecamatan Banyubiru Kabupaten *Journal of Public Policy* <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/view/39841%0Ahttps://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/download/39841/29284>
- Tri Joko Setyanto, Lalu Rudi Sanjaya, & Andin Rusmini. (2024). Implementasi Undang-undang Nomor 10 Tahun 2009 dalam Pengembangan Kawasan Clungup Mangrove Conservation (CMC) Tiga Warna di Kabupaten Malang. *Mutiara : Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, 2(1), 1-10. <https://doi.org/10.61404/jimi.v2i1.93>

Lampiran :

Peraturan Daerah pasal 26 undang-undang nomor 10 Tahun 2009 tentang kepariwisataan