

BAB 2

TINJAUAN TEORI

2.1 Pariwisata

2.1.1 Definisi Pariwisata

Yoeti (2008), mendeskripsikan pariwisata sebagai berbagai macam aktifitas yang dilakukan oleh seseorang untuk mendapatkan suatu kepuasan yang tidak dapat mereka peroleh di daerah asalnya dan cenderung bersifat sementara.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataan, pariwisata merupakan berbagai macam kegiatan wisata yang didukung oleh berbagai fasilitas serta layanan baik yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah, maupun pemerintah daerah. Menurut Mr. Herman V. Schularl sebagaimana dikutip oleh Yoeti dalam Edisi Revisi (2008) menyebutkan bahwa pariwisata juga berhubungan erat dengan pergerakan keluar masuknya wisatawan di suatu negara atau wilayah tertentu.

Sehingga dari berbagai pernyataan diatas dapat dirumuskan pariwisata sebagai suatu kegiatan dalam rangka memberikan kepuasan atau hiburan terhadap seseorang, cenderung bersifat sementara dan memiliki hubungan yang sangaat erat dengan pergerakan atau perpindahan seseorang dari suatu obyek ke obyek yang lainnya.

2.1.2 Jenis Pariwisata

Jenis-jenis pariwisata berdasarkan daya tariknya dapat dibedakan menjadi 3 bagian, yaitu: wisata daya tarik alam, daya tarik budaya dan daya tarik minat khusus. Wisata daya tarik alam merupakan kegiatan wisata yang dilakukan dengan mengunjungi obyek wisata yang memiliki keunikan kondisi alam (pantai, gunung, hutan dan lain sebagainya), Wisata daya tarik budaya merupakan kegiatan wisata yang dilakukan dengan mengunjungi tempat yang memiliki budaya yang khas, sedangkan daya tarik minat khusus merupakan wisata yang dilakukan dengan mengunjungi lokasi sesuai dengan minat yang dimiliki wisatawan (Fandeli, 1995). Selain itu, Pendit (1994), dalam bukunya yang berjudul “Ilmu pariwisata : Sebuah Pengantar Perdana, Cetakan keempat” menggolongkan pariwisata menjadi 6 berdasarkan motif kunjungan wisatawan, yaitu : wisata budaya, wisata cagar alam, wisata bahari, agrowisata, wisata buru dan wisata ziarah.

2.1.3 Komponen Pariwisata

Pariwisata terdiri dari beberapa aspek, yang paling umum adalah 5A atau *Five A's of Tourism* yang mencakup *Attraction, Accomodation, Access, Amenities, and Activities*

(Roday et al., 2000). Sedangkan menurut Suwantoro, (2004) komponen pariwisata dibagi menjadi 3 yaitu : Sarana Pokok Pariwisata (mencakup Biro Perjalanan dan Agen, Transportasi , Restoran, Objek Wisata, dan Atraksi Wisata); Sarana Pelengkap Pariwisata (mencakup Fasilitas rekreasi dan olahraga, Prasarana umum); dan yang terakhir adalah Sarana Penunjang Kepariwisata (mencakup Night Club dan Steambath, Casino dan Entertainment, Souvenir Shop, dan mailing service). Dari pendapat beberapa ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa salah satu komponen yang tidak dapat dipisahkan dari pariwisata adalah komponen Aksesibilitas/ transportasi.

2.1.4 Obyek Wisata

Salah satu komponen pokok dalam pariwisata adalah Objek Wisata. Obyek wisata dapat diartikan sebagai lokasi atau tempat yang memiliki keunikan dan daya tarik yang sedang dikelola dan dipersiapkan agar dapat dikunjungi oleh wisatawan. Marpaung (2016) dalam bukunya yang berjudul Pengetahuan Kepariwisata, obyek wisata merupakan bentukan dari aktifitas dan fasilitas yang berhubungan, yang dapat menarik minat wisatawan atau pengunjung untuk datang ke suatu daerah atau tempat tertentu

Daya tarik wisata dibagi menjadi 2 yaitu : obyek wisata ciptaan Tuhan yang meliputi kondisi alam, flora maupun fauna dan Obyek wisata hasil karya manusia yang meliputi museum, peninggalan sejarah/purbakala, seni budaya, agro, wisata buru, taman rekreasi dan tempat hiburan (Undang Undang Republik Indonesia No 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, 2009).

Menurut James J. Spillane sebagaimana dikutip oleh Siallagan & Purwanti, (2011) suatu objek wisata atau destination harus meliputi 5 (lima) unsur meliputi :

1. Atraksi, merupakan unsur utama dalam obyek wisata yang mampu menarik minat wisatawan untuk melakukan kunjungan
2. Fasilitas, merupakan unsur pelengkap dari atraksi yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan dan menimbulkan rasa nyaman bagi wisatawan saat berwisata.
3. Infrastruktur, unsur yang mencakup ketersediaan air, listrik, jaringan komunikasi, jaringan jalan dan system persampahan
4. Transportasi, merupakan unsur yang berkaitan erat dengan pergerakan wisatawan. Penyediaan transportasi yang ideal pada obyek wisata mencakup beberapa hal seperti jadwal dan tarif, denah/peta yang mencakup lokasi terminal atau sarana lain serta keamanan dalam moda transportasi
5. Kenyamanan/ Keramahtamahan, merupakan unsur penting yang harus ada dalam obyek wisata agar wisatawan dapat menikmati bahkan kembali melakukan kunjungan di masa

yang akan datang. Diperlukan kolaborasi dan manajemen yang terstruktur antar pengelola dan pemerintah dalam menciptakan kenyamanan bagi wisatawan.

2.2 Transportasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) transportasi merupakan pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Transportasi juga dapat diartikan sebagai perpindahan orang/ barang ke tempat yang diinginkan. Menurut Papacostas (1987) sebagaimana yang dikutip dalam Basuki & Ismiyati (2002), transportasi merupakan suatu system yang memudahkan manusia untuk melakukan perpindahan secara lebih efisien dari suatu lokasi ke lokasi lain yang didalamnya mencakup arus serta system control.

Dari beberapa pernyataan di atas, dapat disimpulkan bahwa transportasi merupakan proses perpindahan barang ataupun manusia dari suatu tempat ke tempat lain yang didalamnya membentuk suatu sistem. Transportasi tentunya berkaitan erat dengan aksesibilitas. Semakin baik sistem dan moda transportasi di suatu tempat maka tingkat aksesibilitas di tempat tersebut juga menjadi semakin tinggi karena semakin mudah untuk di akses oleh masyarakat.

2.3 Aksesibilitas

2.3.1 Definisi Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah hak atas akses yang merupakan layanan kebutuhan melakukan perjalanan yang mendasar. Penyediaan aksesibilitas merupakan salah satu kewajiban dari pemerintah dalam menciptakan kemudahan bagi masyarakat untuk melakukan pergerakan terlepas digunakan atau tidaknya aksesibilitas tersebut oleh masyarakat (Susantoro & Parikesit, 2004). Bovy dan Lawson (1998) sebagaimana dikutip oleh (Susanto, 2016) menyatakan bahwa aksesibilitas merupakan hal yang sangatlah penting, suatu wilayah dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang baik apabila wilayah tersebut mampu diakses oleh transportasi umum, menyediakan jalur sepeda, dilengkapi dengan jalur pejalan kaki serta dilengkapi dengan jaringan jalan yang mampu dilalui oleh berbagai macam mobil/ kendaraan.

Oleh sebab itu, mengingat pentingnya aksesibilitas bagi suatu wilayah. Penyelenggaraan aksesibilitas haruslah mendapatkan perhatian khusus agar benar-benar dapat memudahkan masyarakat dalam melakukan suatu pergerakan.

2.3.2 Definisi Aksesibilitas Wisata

Aksesibilitas merupakan satu dari 5 komponen dalam *Five A's of Tourism Development* yang diartikan sebagai kemudahan yang dirasakan wisatawan dalam mencapai obyek wisata yang diinginkan. Mill (2000) sebagaimana dikutip dalam Fiatiano (2007), mengungkapkan

bahwa aksesibilitas wisata atau yang biasa disebut sebagai "*accessibilities of the tourist destination*" merupakan segala hal yang dapat memberi kemudahan kepada wisatawan untuk datang berkunjung pada suatu Daerah Tujuan Wisata (DTW). Hampir serupa, March (2004) dalam Wahdiniwaty (2013), menyatakan bahwa aksesibilitas merupakan segala kemudahan yang dirasakan oleh pengunjung dalam melakukan perjalanan menuju suatu tempat. Medlik (2003) dalam Furqan (2019) mengungkapkan bahwa dalam pariwisata aksesibilitas merupakan jarak yang ditempuh wisatawan untuk mencapai suatu tujuan. Aksesibilitas dalam wisata diukur melalui jarak yang ditempuh, waktu yang dibutuhkan saat perjalanan serta biaya yang dikeluarkan wisatawan..

Sehingga dari beberapa teori diatas dapat diperoleh bahwa sintesis definisi dari aksesibilitas wisata adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1 Teori Aksesibilitas Wisata

Mill (2000)	Medlik (2003)	March (2004)	<i>Five A's of Tourism Development Theory</i>	Sintesis
Hal hal yang memberikan kemudahan bagi wisatawan untuk mengunjungi suatu Daya Tarik Wisata (DTW)	Dalam pariwisata aksesibilitas merupakan jarak yang ditempuh wisatawan untuk mencapai suatu tujuan. Aksesibilitas dalam wisata diukur melalui jarak yang ditempuh, waktu yang dibutuhkan saat perjalanan serta biaya yang dikeluarkan wisatawan.	Segala hal yang memberikan kemudahan bagi pengunjung Ketika melakukan perjalanan dan memasuki suatu tempat	Aksesibilitas menggambarkan seberapa mudah untuk wisatawan dalam mencapai obyek wisata yang diinginkan	<ul style="list-style-type: none"> - kemudahan saat berkunjung - kemudahan saat melakukan perjalanan - kemudahan mencapai dan berpindah ke berbagai obyek wisata - keterjangkauan - tidak menelan banyak biaya

Sumber :Hasil Olahan Peneliti, 2021

Dari tabel di atas, aksesibilitas wisata dapat diartikan sebagai berbagai macam kemudahan yang mampu diperoleh pegunjung dalam mengunjungi suatu obyek wisata dan melakukan perpindahan saat sedang melakukan perjalanan wisata.

2.3.3 Komponen Aksesibilitas Wisata

Menurut PP No. 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025, pengembangan aksesibilitas pariwisata diatur dalam dua pasal yaitu :

- Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata, meliputi:
 - o Penyediaan dan pengembangan sarana transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara, dan angkutan kereta api;

- Penyediaan dan pengembangan prasarana transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara, dan angkutan kereta api;
 - Penyediaan dan pengembangan sistem transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara, dan angkutan kereta api.
- Pembangunan Aksesibilitas Pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimaksudkan untuk mendukung pengembangan Kepariwisata dan pergerakan wisatawan menuju destinasi dan pergerakan wisatawan di dalam DPN.

Menurut Helden, Jones, Wixey (2005) dalam Wahdiniwati (2013), menyatakan bahwa terdapat 3 komponen utama dalam penyelenggaraan aksesibilitas yaitu : tempat asal, link atau jaringan dan tempat tujuan atau titik akhir dalam perjalanan. Sedangkan March (2004), menyatakan bahwa aksesibilitas wisata disusun oleh beberapa komponen diantaranya : jarak atau waktu terbang, penyediaan akses secara keseluruhan, kapasitas, akses masuk, penerbangan langsung maupun tidak langsung, kemudahan dalam persyaratan visa, kemudahan untuk berjalan-jalan, kemudahan dalam memperoleh sesuatu, tersedianya informasi mengenai destinasi wisata, kemudahan dalam menggabungkan perjalanan untuk menuju destinasi wisata lainnya serta kemudahan dalam komunikasi. Harman (2007) menyatakan bahwa aksesibilitas mencakup seluruh system transportasi yang terdiri dari kemudahan akses, kualitas jalan, ketersediaan fasilitas parkir serta waktu mengemudi. Selanjutnya, Stankovic & Dukic (2009) mengungkapkan bahwa komponen aksesibilitas terdiri dari seluruh system transportasi, rute serta moda transportasi/ kendaraan.

Penyelenggaraan aksesibilitas wisata yang tidak memadai akan berdampak pada terhambatnya perkembangan suatu obyek wisata hal ini disebabkan karena kegiatan wisata sangatlah berkaitan erat dengan aspek transportasi maupun komunikasi. Aksesibilitas dalam kegiatan pariwisata mencakup infrastruktur jalan, jarak dari obyek menuju bandara serta tersedianya transportasi dari bandara menuju Daya Tarik Wisata (DTW) sehingga mampu memudahkan wisatawan dalam melakukan pergerakan (Yoeti, 2008). Aksesibilitas juga dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya : ketersediaan denah perjalanan wisata, data atraksi wisata, bandara, transportasi darat, waktu yang dibutuhkan untuk mencapai obyek wisata, biaya transportasi, dan ketersediaan moda transportasi dari bandara menuju Daya Tarik Wisata (Herlina *et al.*, 2016).

Terdapat 2 aspek dalam aksesibilitas wisata yaitu aspek fisik dan non fisik. Aksesibilitas fisik, merupakan komponen aksesibilitas yang dapat dilihat, dipegang, dan dirasakan. Sedangkan aksesibilitas non fisik merupakan suatu kondisi yang tidak bisa dilihat

tetapi dapat dirasakan seperti sumber daya manusia, manajemen layanan/ penyediaan layanan, system, keterlibatan pihak dalam mengelola aksesibilitas wisata yang ada. Hal ini selaras dengan teori Bovy dan Lawson (1998) sebagaimana dikutip oleh Wahdiniwaty (2013) yang menyatakan bahwa aksesibilitas terdiri dari aspek fisik dan non fisik. Aspek fisik memiliki peran sebagai alat akses wisatawan dengan atraksi dan fasilitas yang ada serta sebagai sarana untuk melakukan *sightseeing* dan menemukan tempat yang wisatawan inginkan. Aspek fisik meliputi jalan, kelengkapan fasilitas dalam radius tertentu serta frekuensi transportasi umum. Sebaliknya, aspek non fisik merupakan aspek yang bertugas dalam mendukung terselenggaranya aspek fisik agar menjadi lebih optimal. Aspek non fisik meliputi keamanan di sepanjang jalan, waktu tempuh serta pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan aksesibilitas wisata.

Hampir serupa, Simanjuntak *et al.* (2018) membagi aksesibilitas menjadi 2 jenis yaitu fisik dan non fisik. Terdapat 10 indikator yang digunakan dalam penyelenggaraan aksesibilitas fisik yaitu : 1) tersedianya pintu, tangga, dan lift khusus, 2) tersedianya tempat parkir, 3) tersedianya toilet, 4) tersedianya telepon, 5) tersedianya peringatan darurat, 6) tersedianya rambu, 7) tersedianya trotoar khusus penyandang disabilitas, 8) tersedianya ram, 9) tersedianya tempat duduk, 10) tersedianya paket khusus penyandang disabilitas. Selanjutnya terdapat 4 indikator yang digunakan pada aksesibilitas non fisik yaitu, 1) Tersedianya informasi yang andal, 2) Tersedianya peraturan dan regulasi terhadap aktivitas berwisata penyandang disabilitas, 3) Tersedianya pelayanan manajemen, 4) Etika membantu penyandang cacat.

Sammeng (2001) dalam bukunya yang berjudul Cakrawala Pariwisata menuliskan 3 hal penting dalam manajemen/ pengelolaan di bidang kepariwisataan, yaitu aspek pengembangan, kelembagaan dan pengaturan. Pengembangan merupakan aspek yang mencakup segala proses mulai dari pembuatan rencana dan program (perencanaan), pelaksanaan program, pembiayaan serta pengendalian. Selanjutnya, aspek kelembagaan merupakan pihak-pihak yang terkait dalam manajemen di bidang kepariwisataan. Sedangkan pengaturan merupakan pengadaan konsekuensi baik administratif maupun hukum bagi segala bentuk pelanggaran dalam penyelenggaraan kegiatan kepariwisataan.

Penyelenggaraan aksesibilitas untuk meningkatkan pariwisata tidak hanya terbatas pada akses transportasi namun juga harus mencakup kemudahan/ akses terhadap informasi. Oleh sebab itu terdapat 3 komponen yang harus ada dalam penyelenggaraan aksesibilitas yaitu : Akses informasi, Akses atau kondisi jalan menuju Daya Tarik Wisata dan Ketersediaan terminal atau minimal dilengkapi dengan sarana parkir (Soekadijo, 1996).

Menurut Hadinoto (1996) agar sebuah obyek wisata dapat berkembang, diperlukan penyelenggaraan aksesibilitas yang memenuhi syarat. Berikut merupakan syarat-syarat dalam penyelenggaraan aksesibilitas pada sebuah obyek wisata

- Memiliki pengaturan perjalanan yang terstruktur dan komparatif secara ekonomi
- Memiliki moda transportasi umum yang nyaman, modern dan memiliki kapasitas yang besar untuk memfasilitasi perjalanan dengan jarak tempuh yang panjang (>150-250 km)
- Memiliki kondisi jaringan jalan yang baik (tidak rusak, berlubang, berdebu) sehingga nyaman untuk dilalui serta dilengkapi dengan rambu lalu lintas yang memadai
- Penyediaan transportasi umum yang bersih, nyaman, layak digunakan (layak untuk dioperasikan dan memiliki sopir yang bertanggungjawab).
- Mampu membuat perjalanan wisatawan menjadi langsung dan cepat
- Memperhatikan faktor waktu. Waktu akan menjadi lebih penting dibandingkan dengan biaya pada wisatawan yang melakukan perjalanan jauh.

Thynell (2009) seorang Pakar Transportasi *University of Gothenburg Swedia* mengungkapkan 13 indikator untuk mengevaluasi kemampuan sistem transportasi publik di suatu kota/negara dalam memenuhi kebutuhan dan harapan masyarakat :

- Keandalan (*Reliability*). Waktu kedatangan angkutan umum dapat diprediksi dan atau sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan
- Keselamatan (*Safety*). Transportasi publik dilengkapi dengan alat keamanan
- Keamanan (*Secure*). Mampu memunculkan rasa aman bagi penumpang saat berada dalam moda transportasi tersebut
- Informasi (*Information*). Terdapat informasi yang memuat jalur, rute, dan jadwal di tempat yang mudah dilihat wisatawan
- Keterlibatan publik (*Public Involment*). Konsumen diberi peluang untuk memberikan masukan yang kritis dan konstruktif terhadap pelayanan transportasi publik
- Menghemat waktu (*Time Saving*). Transportasi publik mampu membantu wisatawan menghemat waktu perjalanan
- Manfaat ekonomi (*Economic benefit*). Transportasi publik dapat meningkatkan akses konsumen ke berbagai sumber pendapatan produktif dan menciptakan peluang ekonomi
- Ketepatan (*Appropriateness*). Mampu memberikan rasa nyaman kepada penumpang
- Keterjangkauan (*Affordability*). Biaya/ tarif angkutan umum terjangkau oleh wisatawan
- Ketersediaan (*Availability*). Selalu tersedia dan selalu beroperasi di jam operasional
- Mobilitas (*Mobility*). Mampu mempermudah wisatawan melakukan pergerakan

- Aksesibilitas (*Accesibility*). Memiliki cara pembayaran yang mudah, mudah berpindah tempat, kapasitas kendaraan, frekuensi pelayanan angkutan public.
- Kesehatan (*Health*). Transportasi publik harus mampu meningkatkan akses masyarakat ke sarana/ layanan Kesehatan.

Penyelenggaraan aksesibilitas dalam pariwisata tidak dapat dilepaskan dari peran/ keterlibatan masyarakat lokal (*community involment*) sesuai dengan teori Model Ideal Pengembangan Wisata Kota dengan Konsep 4A + CI (Nations & Programme, 2005). Tidak dapat dipungkiri, masyarakat lokal memiliki peran dan kedudukan yang sama pentingnya dengan pemerintah/ swasta dalam pengembangan pariwisata (Wearing & Mc Donald, 2002).

Fuad (2014) menggolongkan jenis partisipasi masyarakat ke dalam 4 bentuk diantaranya :

1. Partisipasi masyarakat dalam bentuk pikiran, merupakan bentuk partisipasi dimana masyarakat turut menyumbangkan ide/ pikiran/ gagasannya dalam menunjang keberhasilan suatu kegiatan
2. Partisipasi masyarakat dalam bentuk tenaga, merupakan bentuk partisipasi dimana masyarakat turut membantu keberhasilan suatu kegiatan dalam bentuk tenaga
3. Partisipasi masyarakat dalam bentuk pikiran dan tenaga, merupakan bentuk partisipasi dimana masyarakat turut menyumbangkan ide/ pikiran/ gagasan serta terjun langsung mengerahkan tenaga mereka dalam menunjang keberhasilan suatu kegiatan
4. Partisipasi masyarakat dalam bentuk keahlian merupakan keterlibatan masyarakat yang memiliki keahlian tertentu (yang tidak dimiliki masyarakat lain pada umumnya) untuk memperlancar jalannya suatu kegiatan.

Tabel 2.2 Sintesis Komponen Aksesibilitas Wisata

PP NO 50 TAHUN 2011	Wixey (2005)	March (2004)	Harman (2007)	Stancovic , Dukic, (2009)	Yoeti (2008)	Irma, Suparjo (2017)	Bovy & Lawson (1998)	Simanjuntak <i>et al.,</i> , (2018)	Hadinoto, (1996)	Soekadi jo (1996)	Nations & Programme , (2005)	Wearing & Mc Donald (2002)	Thynell (2007)	SINTESIS KOMPONEN AKSESIBILITAS
-	-	kemudahan memperoleh sesuatu	-	-	-	-	kelengkapan fasilitas dalam radius tertentu	-	-	-	-	-	-	-
Sarana Transportasi	-	-	-	terminal	-	bandara, transportasi darat	-	-	-	terminal	-	-	-	Ketersediaan terminal dan atau bandara
	-	kemudahan menggabungkan perjalanan dengan destinasi wisata lainnya, kemudahan berjalan-jalan	-	moda/ kendaraan	ada transportasi dari bandara untuk menuju daya tarik wisata	banyaknya kendaraan dari bandara menuju tempat wisata	frekuensi transportasi umum	Tersedianaya kendaraan	-	-	-	-	Angkutan umum selalu tersedia dan selalu beroperasi di jam operasional, Mempermudah wisatawan melakukan pergerakan, Dapat meningkatkan akses konsumen ke berbagai sumber pendapatan productif dan menciptakan peluang ekonomi dan mampu menghemat waktu tempuh wisatawan	Ketersediaan sarana transportasi umum dari bandara dan menuju DTW (Daya Tarik Wisata)
	-	-	-	-	-	-	-	tersedianya tempat parkir	-	Setidak tidaknya terdapat tepat parkir	-	-	-	Ketersediaan sarana parkir
Penyediaan dan pengembangan sarana transportasi angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut, angkutan udara, dan angkutan kereta api (Akses Multimoda)	-	-	-	-	obyek dekat dengan bandara	-	-	-	Langsung dan cepat	-	-	-	-	Ketersediaan moda transportasi yang terintegrasi
-	-	Waktu terbang	Waktu mengemudi	-	-	Waktu yang dibutuhkan untuk sampai ke obyek wisata	Waktu tempuh menuju ke destinasi wisata	-	-	-	-	-	Waktu kedatangan angkutan umum dapat diprediksi atau sesuai dengan jadwal,	Waktu tempuh untuk melakukan perjalanan wisata dan ketepatan waktu kedatangan angkutan umum
prasarana dan sistem transportasi	link	-	kualitas jalan, akses mudah	rute	infrastruktur jalan	-	jalan,	-	-	Akses kondisi jalan menuju objek wisata	-	-	-	Terdapat prasarana penunjang pariwisata seperti jalan dan rute yang menghubungkan antar obyek wisata
-	Tempat asal dan tujuan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	informasi destinasi wisata, dan kemudahan komunikasi	-	-	-	denah perjalanan wisata, data atraksi wisata	-	tersedianya rambu, tersedianya telepon dan informasi yang andal	Tersedia cukup rambu-rambu lalu lintas	Akses informasi	-	-	Terdapat informasi tentang jalur, rute, dan jadwal di tempat yang mudah dilihat wisatawan	Informasi mengenai obyek wisata (denah perjalanan, tersedianya pusat informasi wisata)
-	-	-	-	-	-	-	pihak yang terlibat dan bertanggung jawab dalam penyelenggaraan aksesibilitas wisata	peraturan dan regulasi terhadap aktivitas berwisata, pelayanan manajemen	-	-	-	-	-	Manajemen aksesibilitas yang mencakup stakeholder yang bertanggungjawab dan faktor pembiayaan
-	-	akses keseluruhan frekuensi/ kapasitas moda	-	-	-	-	keamanan sepanjang jalan	Tersedianya pintu, tangga, dan lift khusus, kursi, tersedianya trotoar khusus penyandang disabilitas,	Pengaturan perjalanan harus nyaman kendaraan juga perlu nyaman dan bersih, layak digunakan (tidak rusak di tengah perjalanan, sopir bertanggung jawab)	-	-	-	Dilengkapi dengan alat keamanan, Konsumen diberi peluang untuk memberikan masukan yang kritis dan konstruktif, mampu memberikan rasa nyaman kepada penumpang, Biaya/ tarif angkutan umum terjangkau, Memiliki cara pembayaran yang mudah	Kemampuan moda transportasi untuk menciptakan rasa aman, nyaman, mampu mencukupi kebutuhan wisatawan serta ramah bagi kaum difabel
-	-	-	-	-	-	-	-	etika membantu penyandang cacat	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Adanya ketelibatan masyarakat (<i>community involment</i>)	Masyarakat lokal memiliki kedudukan dan peran yang sama pentingnya dengan pemerintah maupun pihak swasta dalam pengembangan pariwisata	-	Adanya partisipasi masyarakat lokal (<i>community involment</i>) dalam penyelenggaraan aksesibilitas wisata

commit to user

Sumber : Hasil Olahan Peneliti, 2021

2.4 Integrasi

2.4.1 Definisi Integrasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Integrasi berarti pembauran hingga menjadi kesatuan yang utuh atau bulat. Karena terbatasnya teori mengenai integrasi obyek wisata, maka penulis mengadopsi teori integrasi Rantai Pokok Manajemen Noord (1992) dalam Hamidin & Surendro (2010) yang membagi integrasi menjadi 4 jenis yaitu integrasi fisik, integrasi informasi, integrasi koordinasi dan integrasi rantai pasok.

Integrasi secara fisik merupakan kerkaitan antar komponen inti agar dapat meningkatkan efisiensi. Integrasi informasi merupakan integrasi yang berhubungan dengan pertukaran informasi agar segala aspek yang ada menjadi selaras dan terorganisir. Integrasi koordinasi merupakan integrasi yang mengacu pada keselarasan atau sinergi dalam proses pengambilan keputusan, dan integrasi desain rantai pasok merupakan segala bentuk Kerjasama dalam perubahan struktur rantai pasok

2.4.2 Definisi Integrasi Obyek Wisata

Menurut Nations & Programme (2005) hal penting yang harus diperhatikan dalam Pembangunan wisata kota adalah pembangunan yang terintegrasi dan bersifat menyeluruh agar dapat memberikan kepuasan untuk seluruh pihak. Berikut merupakan beberapa aspek yang harus terintegrasi dalam pembangunan wisata kota :

1. Aspek daya tarik destinasi

Daya tarik destinasi merupakan tujuan wisata atau obyek wisata yang mampu menarik wisatawan untuk mengunjunginya. Setiap daya tarik destinasi memiliki ciri khas baik berupa daya tarik alam, buatan maupun budaya yang menjadi pembeda dengan daya tarik destinasi yang lainnya.

2. Aspek transportasi

Aspek transportasi atau aksesibilitas merupakan komponen wisata yang mampu memberikan kemudahan bagi wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata. Akses disini mencakup akses terhadap dunia luar (internasional) maupun akses untuk menuju ke setiap obyek wisata.

3. Aspek fasilitas umum dan fasilitas pendukung

Aspek fasilitas umum dan fasilitas pendukung adalah komponen wisata kota yang berfungsi sebagai pelengkap dalam suatu kegiatan wisata. Dengan adanya aspek fasilitas umum dan pendukung diharapkan mampu membuat wisatawan merasa lebih nyaman dalam berwisata dan bersedia untuk memperpanjang waktu kunjungannya/ mengulangi

perjalanannya di kemudian hari. Aspek fasilitas umum dan pendukung dapat berupa hotel, restaurant, dan lain sebagainya

4. Aspek Kelembagaan

Aspek Kelembagaan mencakup segala hal yang melibatkan sumber daya manusia, system, maupun kelembagaan yang berkontribusi secara langsung dalam penyelenggaraan kegiatan wisata sehingga dapat menjamin terciptanya kenyamanan bagi wisatawan. Aspek kelembagaan dapat berupa Lembaga keamanan, Kelompok pengelola destinasi wisata, dan lain sebagainya.

Dari uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa jenis integrasi yang cocok untuk diterapkan dalam konsep integrasi obyek wisata dalam penelitian ini adalah integrasi secara fisik, integrasi secara informasi, dan integrasi secara koordinasi. Pertama, integrasi secara fisik. Obyek wisata yang terintegrasi secara fisik satu sama lain pasti secara tidak langsung akan memudahkan pengunjung untuk berpindah dari satu obyek ke obyek yang lainnya, hal ini didukung dengan adanya sarana dan prasarana yang ada yang tentunya akan berpengaruh pada waktu yang dihabiskan wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata.

Kedua, Integrasi secara informasi dalam penyelenggaraan pariwisata diperlukan informasi yang terintegrasi supaya memudahkan wisatawan untuk memperoleh informasi mengenai obyek wisata yang akan mereka kunjungi. Integrasi informasi ini dapat diwujudkan dengan adanya pusat informasi serta ketersediaan informasi mengenai persebaran obyek wisata/ denah wisata. Dan perlu diingat bahwa kemudahan mengakses informasi merupakan salah satu komponen dalam aksesibilitas wisata yang pastinya juga akan mampu mendukung integrasi obyek wisata.

Dan yang terakhir adalah integrasi Koordinasi. Integrasi secara koordinasi diwujudkan melalui adanya koordinasi antara *stakeholder* dan masyarakat lokal (*community involment*) dalam mengelola aksesibilitas wisata di Kabupaten Karanganyar demi mengintegrasikan obyek wisata, yang nantinya akan terwujud pada alokasi pembiayaan, rencana dan kinerja seluruh komponen yang ada di dalam aksesibilitas wisata.

2.5 Kesiapan

2.5.1 Definisi Kesiapan

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kesiapan memiliki kata dasar “siap” yang berarti “Sudah sedia”. Chaplin (2009) mendefinisikan Kesiapan sebagai tingkat kematangan dalam mempraktekkan sesuatu. Kesiapan juga diartikan sebagai tingkatan atau keadaan yang harus dicapai dalam proses perkembangan perorangan pada tingkatan

pertumbuhan mental, fisik, sosial, dan emosional (Hamalik, 2010). Dari beberapa definisi di atas maka dapat disimpulkan bahwa kesiapan merupakan tingkatan yang menggambarkan kematangan dari suatu hal.

2.5.2 Kesiapan Aksesibilitas wisata dalam mengintegrasikan obyek wisata

Dikarenakan tidak adanya teori atau definisi mengenai kesiapan aksesibilitas wisata, maka penulis melakukan persilangan antara teori kesiapan dengan indikator aksesibilitas wisata yang sudah dibahas sebelumnya, sehingga mampu diperoleh variabel kesiapan aksesibilitas dalam mengintegrasikan obyek wisata.

2.6 Variabel Penelitian

Dari sintesis teori yang sudah dilakukan maka diperoleh 5 Variabel dan 15 Sub Variabel dalam penelitian Tingkat Kesiapan Aksesibilitas Wisata dalam mengintegrasikan Obyek wisata di Kabupaten Karanganyar bagian Timur yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

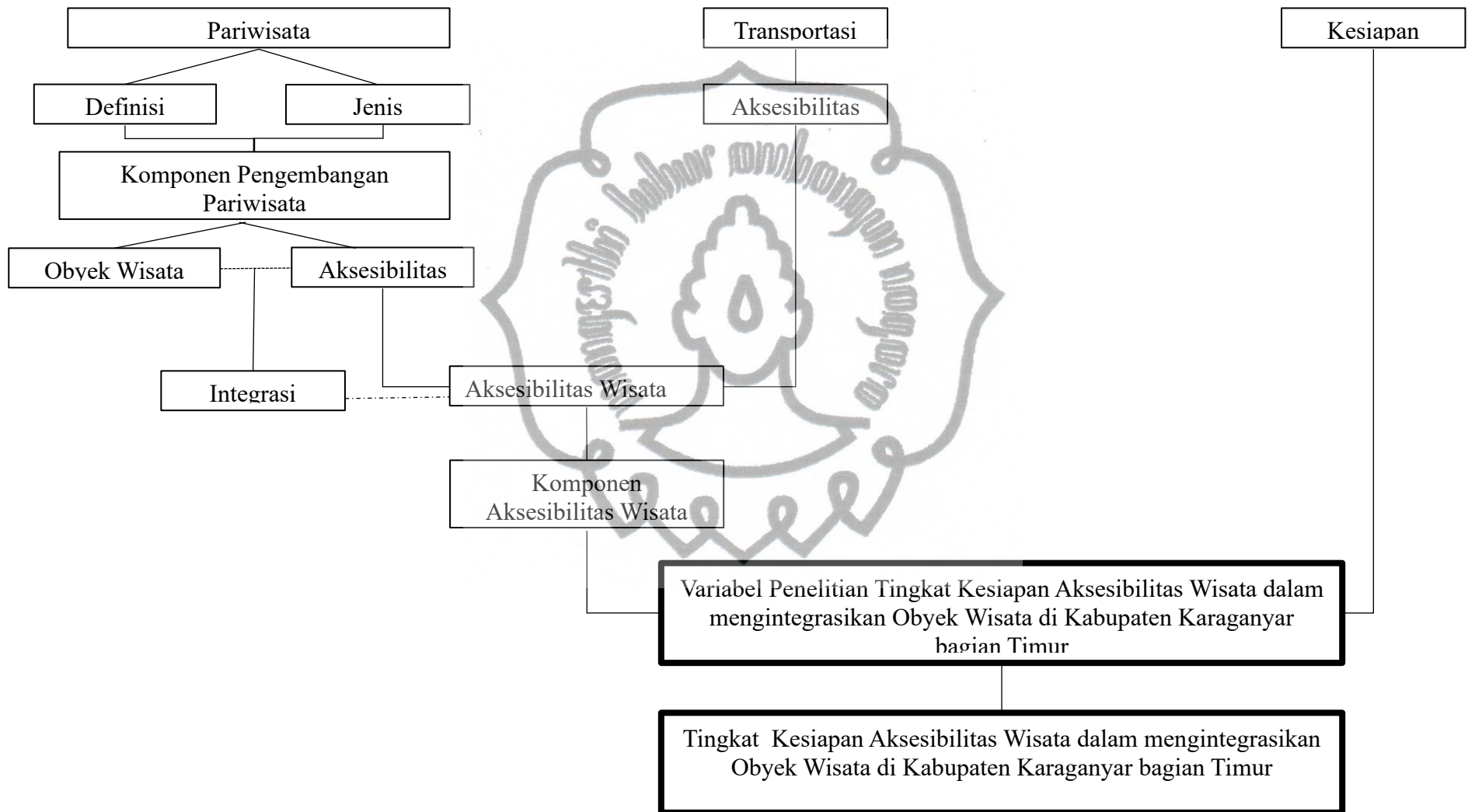
Tabel 2.3 Variabel dan Sub Variabel Tingkat Kesiapan Aksesibilitas Wisata dalam mengintegrasikan Obyek wisata di Kabupaten Karanganyar bagian Timur

Variabel	Sub Variabel	Parameter	Jenis Integrasi	Sumber
Sarana Penunjang Pariwisata	Sarana Transportasi Umum dari dan Menuju Bandara	Akses wisatawan dari dan menuju ke bandara harus dapat dilayani oleh berbagai jenis angkutan umum baik kereta api maupun bus kota.	Integrasi Fisik	PP No 50 th 2011; Yoeti (2009); Hadinoto (1996)
	Sarana Transportasi umum menuju DTW	Semakin beragam jenis angkutan umum yang mampu melayani perjalanan wisatawan menuju obyek wisata maka akan semakin tinggi tingkat kesiapan aksesibilitas wisata di suatu kawasan		PP No 50 th 2011; Stancovic, Dukic (2009); Yoeti (2009); Irma, Suparjo (2017); Bovy & Lawson (1998); Simanjuntak <i>et.al.</i> (2018); Thynell (2007)
	Sarana Parkir	Sarana parkir harus tersedia di setiap obyek wisata untuk memenuhi kebutuhan pergerakan wisatawan		Simanjuntak <i>et.al.</i> (2018); Soekadijo (1996)
	Terminal dan Bandara	Ketersediaan terminal dan bandara di suatu kawasan wisata akan mempermudah akses wisatawan dalam melakukan kegiatan wisata		PP No 50 th 2011; Stancovic, Dukic (2009); Irma, Suparjo (2017); Soekadijo (1996)
	Akses multimoda	Moda transportasi yang terintegrasi secara penuh baik bus, kereta maupun pesawat akan mempermudah aksesibilitas wisatawan dalam berwisata		PP No 50 th 2011; Yoeti (2009); Hadinoto (1996)
	Sarana transportasi yang aman, nyaman, mampu memenuhi kebutuhan wisatawan serta ramah bagi difabel	Keamanan, kenyamanan dan kemampuan moda transportasi umum dalam memenuhi kebutuhan wisatawan akan mempengaruhi tingkat kesiapan aksesibilitas wisata dalam mengintegrasikan obyek wisata di suatu kawasan yang dinilai dengan menggunakan 9 indikator.		Bovy & Lawson (1998); Simanjuntak <i>et.al.</i> (2018); Hadinoto (1996); Thynell (2007)

Prasarana Penunjang Pariwisata	Jaringan Jalan yang menghubungkan obyek wisata	Ketersediaan jaringan jalan yang akan membentuk integrasi antar obyek wisata dan memudahkan wisatawan dalam melakukan pergerakan		PP No 50 th 2011; Wixey (2005), Harman (2007); Stancovic & Dukic (2009); Yoeti (2008); Bovy & Lawson (1998); Soekadijo (1996)
	Rute yang menghubungkan antar obyek wisata	Ketersediaan rute angkutan umum yang menghubungkan antar obyek wisata yang akan membentuk integrasi antar obyek wisata dan memudahkan wisatawan dalam melakukan pergerakan		PP No 50 th 2011; Wixey (2005), Harman (2007); Stancovic & Dukic (2009); Yoeti (2008); Bovy & Lawson (1998); Soekadijo (1996)
Waktu	Waktu perjalanan menuju Daya Tarik Wisata	Semakin singkat waktu yang dibutuhkan wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata dengan menggunakan angkutan umum maka semakin tinggi tingkat kesiapan aksesibilitas dalam mengintegrasikan obyek wisata yang ada		March (2004); Harman (2007); Irma, Suparjo (2017); Bovy & Lawson (1998)
	Ketepatan Waktu Kedatangan Angkutan Umum	Semakin tinggi ketepatan waktu kedatangan angkutan umum maka semakin tinggi pula tingkat kesiapan aksesibilitas dalam mengintegrasikan obyek wisata yang ada		Marie Thynell (2007)
Informasi mengenai obyek wisata	Informasi yang memuat lokasi obyek wisata	Informasi yang memuat lokasi obyek wisata mendukung terbentuknya integrasi antar obyek wisata dan memudahkan wisatawan dalam melakukan pergerakan	Integrasi Informasi	March (2004); Irma, Suparjo (2017); Simanjuntak <i>et.al.</i> (2018); Hadinoto (1996); Soekadijo (1996); Thynell (2007)
	Pusat Informasi	Ketersediaan Pusat Informasi akan memudahkan wisatawan dalam melakukan pergerakan		March (2004); Irma, Suparjo (2017); Simanjuntak <i>et.al.</i> (2018); Hadinoto (1996); Soekadijo (1996); Thynell (2007)
Manajemen aksesibilitas Wisata	Stakeholder terkait	Peran stakeholder sangat berpengaruh terhadap pengelolaan aksesibilitas wisata dalam upaya mengintegrasikan obyek wisata di Kabupaten Karanganyar bagian Timur	Integrasi Manajemen	Bovy & Lawson (1998); Sammeng (2001); Simanjuntak <i>et.al.</i> (2018)
	Pembiayaan	Semakin beragam sumber pembiayaan dalam manajemen aksesibilitas wisata semakin tinggi pula nilainya		Sammeng (2001); Simanjuntak <i>et.al.</i> (2018)
	Partisipasi masyarakat (<i>Community involment</i>)	Semakin beragam bentuk keterlibatan masyarakat dalam penyelenggaraan aksesibilitas wisata nilainya akan semakin tinggi		Nations & Programme (2005) Wearing & Mc Donald (2002); Nurhattati Fuad (2014); Sammeng (2001)

Sumber : Hasil Olahan Peneliti, 2021

Berdasarkan rumusan variabel diatas, maka dapat dirumuskan kerangka teori sebagai berikut :



Gambar 2.1 Diagram Taksonomi Teori

Sumber : Hasil Olahan Peneliti, 2021