

Optimalisasi Aksesibilitas Wisata Boyolali: Memutus Rantai Ketimpangan Infrastruktur di Wilayah Kabupaten Boyolali

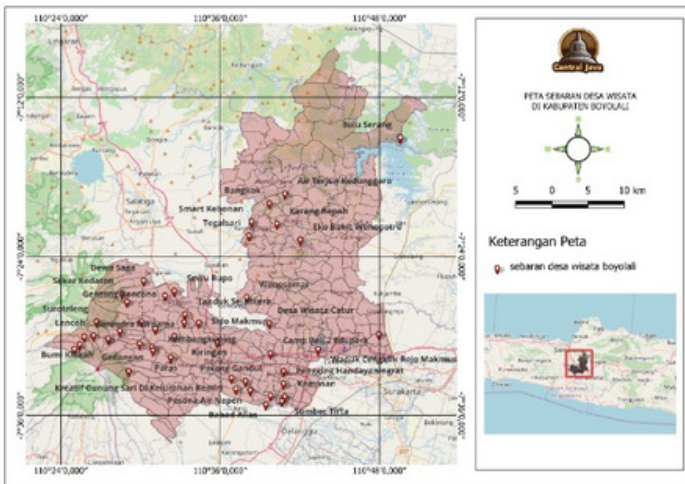
Disusun Oleh: Fikri Wahiddinsyah
Departemen Manajemen dan Kebijakan Publik
Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik, Universitas Gadjah Mada

RINGKASAN EKSEKUTIF

Ketimpangan infrastruktur jalan menuju destinasi wisata di Kabupaten Boyolali menjadi hambatan utama dalam pengembangan sektor pariwisata daerah. Akar permasalahan ini meliputi kondisi jalan yang belum merata kualitasnya, keterbatasan alokasi anggaran pemeliharaan, serta belum optimalnya integrasi kebijakan pembangunan pariwisata dan infrastruktur. Masalah ini strategis karena berdampak langsung pada rendahnya aksesibilitas wisata, menurunnya jumlah kunjungan wisatawan, serta terhambatnya pertumbuhan ekonomi lokal berbasis pariwisata. Data menunjukkan bahwa masih terdapat ruas jalan dalam kondisi rusak dan rusak berat yang menghambat mobilitas wisatawan. Untuk mengatasi hal tersebut, diperlukan kebijakan berupa peningkatan kualitas infrastruktur jalan berbasis prioritas kawasan wisata, integrasi perencanaan lintas sektor, serta penguatan kolaborasi antara pemerintah daerah dan masyarakat. Rekomendasi ini ditujukan kepada Pemerintah Kabupaten Boyolali, khususnya Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Pariwisata, sebagai aktor utama dalam perbaikan aksesibilitas wisata secara berkelanjutan.

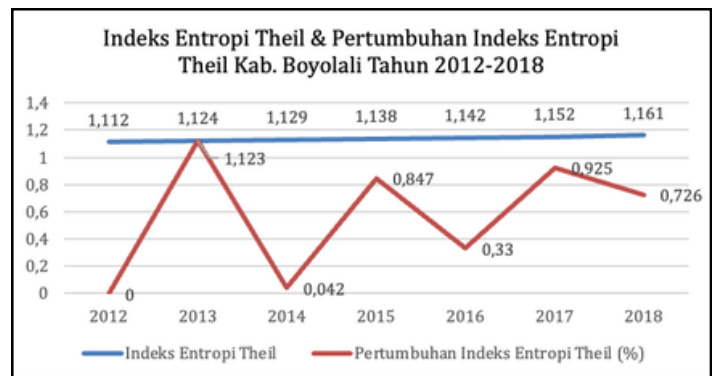
PENDAHULUAN

Sektor pariwisata merupakan pilar potensial bagi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Boyolali, akan tetapi masalah utama yang dihadapi adalah tidak meratanya infrastruktur penghubung pariwisata. Hal tersebut berdampak pada tempat wisata yang sulit dijangkau oleh para pendatang dengan distribusi lokasi wisata mayoritas berada pada lereng Gunung Merapi - Merbabu.



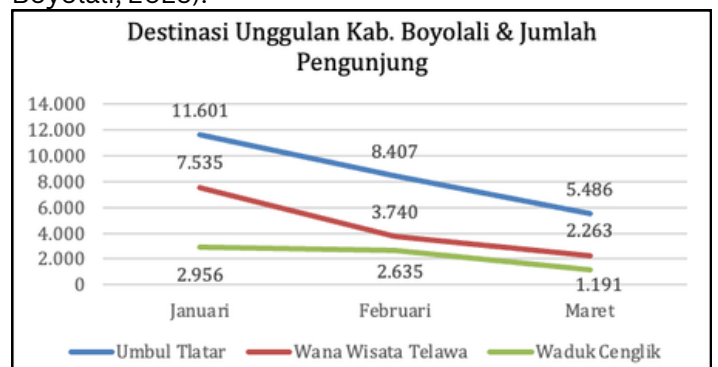
Gambar 1. Peta Sebaran lokasi wisata Kab. Boyolali (Data Disporapar, 2025)

Pengembangan infrastruktur pariwisata yang tidak merata juga dapat memicu terjadinya ketimpangan pendapatan di Kab. Boyolali. Sektor pariwisata menjadi salah satu penyumbang PAD Kab. Boyolali dengan nilai pajak daerah sebesar 182M dan retribusi daerah sebesar 17M (BPS Kab. Boyolali, 2025). Tercatat tahun 2020 ketimpangan pendapatan Kab. Boyolali dari 2012-2018 mengalami kenaikan rerata sebesar 1,137 yang diukur dalam Indeks Entropi Theil.



Gambar 2. Indeks Entropi Theil & Pertumbuhan Indeks Entropi Theil Kab. Boyolali Tahun 2012-2018

BPS Boyolali (2024) juga menemukan ketimpangan pembangunan di mana fokus pembangunan hanya terjadi daerah padat penduduk saja. Akibatnya Kec. Boyolali dengan kepadatan penduduk 994,09 jiwa/km² memiliki pembangunan tertinggi, sementara Kec. Juwangi dengan kepadatan penduduk 374,29 jiwa/km² memiliki pembangunan terendah. Pengembangan infrastruktur hanya berfokus pada beberapa destinasi wisata utama penyumbang PAD terbesar seperti Wana Wisata Telawa, Umbul Tlatar, dan Waduk Cenglik (BPS Boyolali, 2025).



Gambar 3. Destinasi Unggulan Kab. Boyolali dan Jumlah Pengunjung Tahun 2024

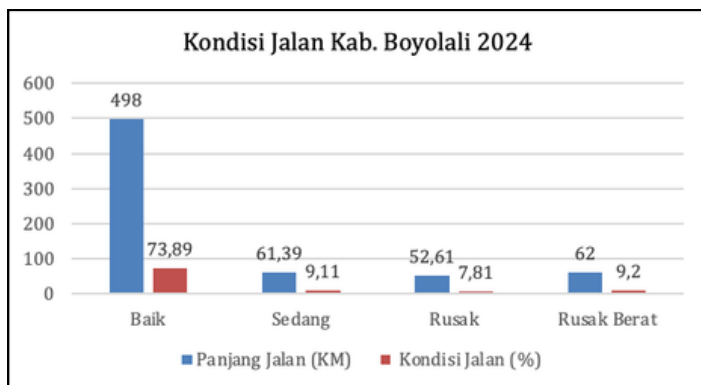
Terdapat pula satu destinasi unggulan Kab. Boyolali yaitu Cepogo Cheese Park yang menjadikan Boyolali sebagai kota susu sesuai dengans visi pemerintah daerah (Disporapar Boyolali, 2023). Akan tetapi, menurut CJIP atau Central Java Investment Platform (2026) hak pelaksanaan produksi dan pengelolaan SDM sepenuhnya diserahkan kepada swasta sehingga keterlibatan warga lokal untuk berpartisipasi dalam wisata tersebut terbatas. Padahal kebijakan penyelenggaraan infrastruktur pariwisata di Kabupaten Boyolali telah diatur dalam Perda Kab. Boyolali No., 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Kepariwisata yang menyatakan bahwa pemerintah akan memfasilitasi segala bentuk industri pariwisata yang memberikan keuntungan bagi masyarakat dan daerah. Jika tidak ditangani dengan baik, dapat berdampak pada terhambatnya pengembangan wisata lokal yang menjadi permasalahan mendasar dalam pengembangan daerah (Bapperida Boyolali, 2026). Peluang untuk menciptakan daya saing antar wilayah agar semakin maju menjadi rendah karena sumber pemasukan yang diperoleh semakin minim (Raihan, Umrotun, & Musiyam, 2024).

DESKRIPSI PERMASALAHAN

Ketimpangan aksesibilitas wisata di Kabupaten Boyolali disebabkan oleh berbagai faktor yang saling berkaitan, baik dari aspek kebijakan, kelembagaan, maupun teknis pembangunan infrastruktur. Beberapa penyebab utama dapat diidentifikasi sebagai berikut:

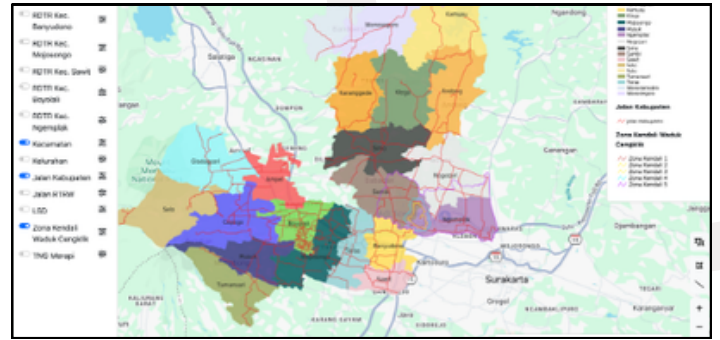
➤ Keterbatasan kualitas dan pemerataan infrastruktur jalan

Sebagian ruas jalan menuju destinasi wisata masih berada dalam kondisi rusak dan rusak berat, terutama di wilayah lereng Merapi–Merbabu. Kondisi geografis yang berbukit dan rawan bencana turut mempercepat kerusakan jalan, sementara upaya perbaikan belum mampu menjangkau seluruh wilayah secara merata. Data BPS (2025) menyebutkan bahwa terdapat 17,1% jalan dengan kondisi rusak.



Gambar 4. Kondisi Jalan Kab. Boyolali 2024

Meskipun terbilang kecil, akses jalan ini berperan penting dalam menghubungkan lokasi wisata satu dengan lainnya. Peta sebaran lokasi wisata Kab. Boyolali menunjukkan bahwa sebagian besar destinasi wisata berada di daerah yang lereng gunung Merapi - Merbabu dan beberapa daerah yang jauh dari pusat ibu kota kabupaten.



Gambar 5. Peta Jalan Boyolali (Sumber: Satu Peta Kabupaten Boyolali)

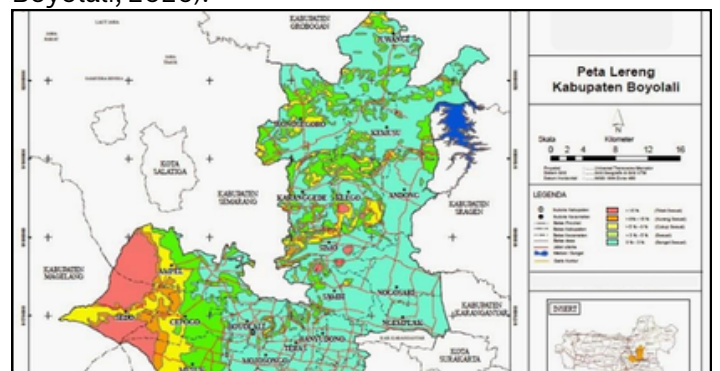
Lebih lanjut, data dari SIMANIS (2025) dari Pemkab Boyolali menjelaskan bahwa infrastruktur pembangunan jalan diprioritaskan pada jalan arteri primer seperti ruas jalan Semarang - Surakarta - Jogjakarta, ruas jalan Bandara Adi Sumarmo dan akses jalan antar kabupaten. Hal tersebut menghambat akses pengunjung yang ingin datang ke daerah-daerah wisata.

➤ Keterbatasan anggaran & prioritas pembangunan

Alokasi anggaran daerah untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan masih terbatas, sehingga pemerintah harus melakukan prioritasasi. Data APBD Kab. Boyolali tercatat belanja modal daerah sebesar Rp70 miliar lebih kecil dibanding belanja pegawai, barang dan jasa dengan total Rp1.447 miliar di tahun 2025 (Fadhlurrahman, 2025). Hal tersebut memperkecil peluang untuk melakukan perbaikan infrastruktur penghubung daerah.

➤ Kondisi geografis Kab, Boyolali yang sulit dan kurangnya perencanaan pariwisata yang terintegrasi

Apabila di lihat dari posisi geografis, destinasi wisata yang berkembang berupa wisata alam dan berlokasi di lereng Gunung Merapi dan Merbabu. Lokasi geografis yang cukup sulit ini menjadikan proses pembangunan infrastruktur menjadi lebih menantang. Hal ini memperkuat temuan Raihan et al. (2024) bahwa keterbatasan infrastruktur menjadi kelemahan utama dalam pengembangan pariwisata Boyolali. Dari sisi kebijakan, Pemkab Boyolali telah menetapkan pembangunan pariwisata sebagai prioritas dalam RPJMD. Namun, dalam implementasinya, pengembangan pariwisata justru belum terintegrasi secara optimal sehingga pengelolaan tempat wisata diserahkan ke masing-masing manajemen (Bapperida Boyolali, 2026).



Gambar 6. Peta Sebaran Geografis Kab. Boyolali (Sumber BP3D Boyolali)

➤ Keterbatasan keterlibatan masyarakat lokal

Di sisi lain, keterlibatan masyarakat lokal dalam pengembangan pariwisata masih terbatas. Studi Andriani et al. (2020) menegaskan bahwa pengembangan pariwisata yang tidak berbasis kebutuhan masyarakat lokal akan mengurangi keberlanjutan dan manfaat ekonomi bagi komunitas. Terlebih lagi, jumlah penduduk yang beragam membuat tidak semua kebutuhan mereka terpenuhi hanya dari sektor pariwisata saja sehingga tidak banyak dari mereka yang berencana mengembangkan industri pariwisata.



Gambar 7. Sebaran Jumlah Penduduk Per Kecamatan di Kab. Boyolali Tahun 2018-2020

➤ Belum optimalnya konektivitas transportasi publik

Permasalahan ini semakin kompleks dengan belum optimalnya konektivitas transportasi publik. Akibatnya, akses menuju destinasi wisata alternatif menjadi terbatas dan kurang diminati wisatawan. Dengan demikian, terdapat keterkaitan yang kuat antara kebijakan daerah, keterbatasan fiskal, kondisi geografis, serta lemahnya integrasi perencanaan yang secara bersama-sama menyebabkan ketimpangan infrastruktur pariwisata di Boyolali.

REKOMENDASI KEBIJAKAN

Rekomendasi kebijakan ini menekankan pentingnya transformasi paradigma pembangunan pariwisata di Kabupaten Boyolali dari yang semula bersifat sporadis menjadi terintegrasi guna memutus rantai ketimpangan infrastruktur antarwilayah. Strategi yang diusulkan meliputi sinkronisasi dokumen perencanaan makro (RPJMD dan RKPD) dengan pembangunan fisik, optimalisasi skema Public Private Partnership (PPP) yang inklusif untuk menyiasati keterbatasan fiskal daerah, serta pengembangan konektivitas transportasi publik khususnya menuju kawasan lereng Merapi dan Merbabu. Melalui kolaborasi antara BAPPERIDA, DPUPR, dan Disporpar dalam mengimplementasikan model community-based tourism dan pemerataan aksesibilitas, diharapkan potensi wisata lokal dapat berkembang secara kompetitif sehingga distribusi kesejahteraan ekonomi bagi masyarakat Boyolali dapat terwujud secara lebih adil dan berkelanjutan.

1. Penguatan Perencanaan Infrastruktur Pariwisata Terintegrasi

Pemerintah Kabupaten Boyolali perlu menyusun masterplan (rencana induk) pengembangan infrastruktur pariwisata terintegrasi yang menghubungkan sektor transportasi, ekonomi kreatif, dan pengembangan wilayah. Integrasi ini harus dilakukan melalui sinkronisasi dokumen perencanaan seperti RPJMD, RKPD, dan rencana pengembangan pariwisata daerah. Praktik baik atau best practice dapat dilihat pada pengembangan kawasan pariwisata terpadu di Kabupaten Banyuwangi, yang berhasil mengintegrasikan perencanaan lintas sektor sehingga mampu meningkatkan kunjungan wisata secara signifikan (Damanik & Weber, 2006). Secara konseptual, Inskeep (1991) menegaskan bahwa keberhasilan pengembangan pariwisata sangat ditentukan oleh perencanaan terpadu lintas sektor dan wilayah. Implementasi kebijakan ini di Boyolali dapat dilakukan melalui penyusunan peta prioritas pembangunan infrastruktur wisata berbasis potensi wilayah dan integrasi perencanaan antar OPD (BAPPEDA/BAPPERIDA, Disporpar, Dishub, PUPR), serta penetapan kawasan wisata prioritas di luar destinasi populer

2. Peningkatan Investasi Infrastruktur Pariwisata Berbasis Kemitraan

Untuk mengatasi keterbatasan fiskal daerah, Pemerintah Kabupaten Boyolali perlu mendorong skema Public Private Partnership (PPP) dalam pembangunan infrastruktur pariwisata. Skema ini telah berhasil diterapkan di berbagai daerah, seperti Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Mandalika di NTB, yang mampu menarik investasi besar melalui kolaborasi pemerintah dan swasta (Malik & Kaur, 2020). Selain itu, pendekatan community-based tourism (CBT) perlu diperkuat untuk memastikan keterlibatan masyarakat lokal. Studi oleh Andriani et al. (2020) menunjukkan bahwa CBT mampu meningkatkan keberlanjutan pariwisata dan distribusi manfaat ekonomi secara lebih merata. Implementasi kebijakan ini mencakup penguatan regulasi dan insentif investasi pariwisata bagi sektor swasta, kolaborasi dengan pemerintah provinsi dan pusat untuk pendanaan infrastruktur strategis, pengembangan desa wisata berbasis budaya dan ekonomi kreatif lokal, dan promosi destinasi alternatif melalui pemasaran digital berbasis data

3. Pengembangan Sistem Transportasi dan Konektivitas Antar Destinasi

Peningkatan aksesibilitas menjadi kunci dalam mengatasi ketimpangan pariwisata. Pemerintah daerah perlu mengembangkan sistem transportasi publik pariwisata yang menghubungkan destinasi utama dan destinasi alternatif, khususnya di wilayah lereng Merapi dan Merbabu. Praktik serupa telah diterapkan di Daerah Istimewa Yogyakarta melalui layanan transportasi wisata (shuttle bus dan integrasi Trans Jogja) yang meningkatkan mobilitas wisatawan antar destinasi.

Peningkatan aksesibilitas menjadi kunci dalam mengatasi ketimpangan pariwisata. Pemerintah daerah perlu mengembangkan sistem transportasi publik pariwisata yang menghubungkan destinasi utama dan destinasi alternatif, khususnya di wilayah lereng Merapi dan Merbabu. Praktik serupa telah diterapkan di Daerah Istimewa Yogyakarta melalui layanan transportasi wisata (shuttle bus dan integrasi Trans Jogja) yang meningkatkan mobilitas wisatawan antar destinasi.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS. (2025, Agustus 12). Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Boyolali (km), 2024. Retrieved Maret 2026, from Badan Pusat Statistik Kabupaten Boyolali: <https://boyolalikab.bps.go.id/id/statistics-table/2/NjA0IzI=/panjang-jalan-menurut-kondisi-jalan-di-kabupaten-boyolali--km-.html>
- BPS Kab. Boyolali. (2025, November 27). Pendapatan Asli Daerah (PAD) APBD Kabupaten Boyolali (Ribuan Rupiah), 2023. Retrieved Maret 2026, from Badan Pusat Statistik Kabupaten Boyolali: <https://boyolalikab.bps.go.id/id/statistics-table/2/MjY3IzI=/pendapatan-asli-daerah-pad-apbd-kabupaten-boyolali.html>
- CJIP. (2026). Rencana Investasi Pembangunan Kawasan Sapi Terpadu di Kabupaten Boyolali. Retrieved from Central Java Investment Platform: https://cjip.jatengprov.go.id/detail-proyek-investasi/rencana-investasi-pembangunan-kawasan-sapi-terpadu-di-kabupaten-boyolali?utm_source=chatgpt.com
- Fadhlurrahman, I. (2025, November 18). Realisasi Belanja Daerah Pemkab Boyolali per November 2025. Retrieved Maret 2026, from Databoks Rincian Belanja Daerah Pemkab Boyolali (November 2025): https://databoks.katadata.co.id/ekonomi-makro/statistik/f82c6cc8bb3c9e4/realisasi-belanja-daerah-pemkab-boyolali-per-november-2025?utm_source=chatgpt.com
- Raihan, A. N., Umrotun, U., & Musiyam, M. (2024). Analysis of Strategies of Geo-tourism Development in Boyolali, Indonesia. Retrieved Maret 2026, from IOP Conference Series: Earth and Environmental Science: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/1357/1/012003/pdf#:~:text=The%20research%20findings%20reveal%20that,security%2C%20and%20ina%20adequate%20promotional%20efforts.>



"BOYOLALI METAL"
(Melangkah dan Menata Bersama Penuh Totalitas)
Untuk Tahun 2021–2026