

JURNAL KONSTRUKSI DAN INFRASTRUKTUR

Teknik Sipil dan Perencanaan

PEDOMAN ANALISIS AKSESIBILITAS DAN KONEKTIVITAS ANGKUTAN PARIWISATA KABUPATEN BANYUWANGI

Lilla Anjani Birahmatika^{1*}, Askia Esa Aulia¹, Garin Yacub¹, Ervina Ahyudanari²

^{1*)} Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Bandung, Kabupaten Bandung Barat

Email Penulis Korespondensi: lilla.anjani@polban.ac.id

Nomor HP Penulis Korespondensi: 085730502532

²⁾ Department of Civil Engineering, Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Email: ¹askia.esa@polban.ac.id, ¹garin.yacub@polban.ac.id ²ervina@ce.its.ac.id

ABSTRACT

Banyuwangi Regency, located in East Java, Indonesia, has rapidly emerged as a leading tourism destination due to its exceptional natural beauty and cultural richness. The increasing number of domestic and international tourist visits requires adequate transport infrastructure to ensure accessibility and connectivity across major destinations. Without a well-functioning transport system, the tourism sector may face barriers to sustainable growth and equitable regional development. Accessibility is defined as the ease with which tourists can reach specific destinations, whereas connectivity reflects the degree of linkage and travel efficiency between those destinations. This study seeks to analyze the performance of the tourism transport system in Banyuwangi by applying the Hansen accessibility model, using both to assess spatial accessibility and inter-destination connectivity. Primary data were collected by measuring the distances between selected tourist destinations (ODTWs) along existing transport routes through Google Maps. Secondary data were obtained from the Banyuwangi Regency Tourism Office, including records of tourist arrival volumes. The results show that accessibility values range from 0.0067 to 0.07, while connectivity values vary between 0.87 and 1.09. These findings reveal significant disparities in transport service distribution and functional integration between routes. The study emphasizes the urgent need for strategic planning and investment in transport systems tailored to the dynamics of tourism flows. Enhancing transport accessibility and connectivity is essential not only to support tourist mobility but also to promote inclusive and sustainable tourism development across the region.

Keyword: Accessibility, Connectivity, Sustainable Tourism, Banyuwangi Tourism.

1. PENDAHULUAN

Sektor pariwisata telah diakui sebagai pendorong utama pembangunan ekonomi regional, terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Pertumbuhan sektor ini tidak hanya menghasilkan pendapatan daerah, tetapi juga menciptakan peluang kerja dan mendorong pelestarian warisan budaya dan lingkungan [1]. Kabupaten Banyuwangi merupakan salah satu wilayah yang mengalami pertumbuhan pariwisata yang pesat dalam satu dekade terakhir. Namun demikian, perkembangan sektor pariwisata Banyuwangi belum sepenuhnya didukung oleh sistem transportasi yang inklusif dan terintegrasi. Salah satu aspek dalam mendukung pengembangan pariwisata berkelanjutan adalah ketersediaan transportasi yang memiliki tingkat aksesibilitas dan konektivitas yang baik [2]. Aksesibilitas merujuk pada kemudahan wisatawan untuk mencapai destinasi wisata dari lokasi awal perjalanan, yang mencakup ketersediaan moda transportasi, kualitas infrastruktur, dan biaya yang dikeluarkan [3]. Sementara itu, konektivitas mengacu pada keterhubungan antar titik-titik penting dalam sistem jaringan transportasi, baik secara spasial maupun temporal, sehingga wisatawan dapat berpindah antar destinasi dengan efisien dan nyaman [4]. Di Kabupaten Banyuwangi, beberapa destinasi wisata utama masih memiliki keterbatasan akses transportasi umum langsung dari simpul-simpul transportasi primer seperti Bandara

Blimbingsari dan Stasiun Ketapang. Hasil studi oleh Birahmatika [5] menunjukkan bahwa pembentukan cluster objek daya tarik wisata (ODTW) Kabupaten Banyuwangi berdasarkan kondisi geografis menghasilkan 6 cluster yang mencakup 57 ODTW Kabupaten Banyuwangi namun sebagian besar wisatawan yang berkunjung ke Banyuwangi masih mengandalkan kendaraan pribadi atau sewa, yang menunjukkan belum optimalnya layanan angkutan umum pariwisata. Hal ini menyebabkan kesenjangan akses antar segmen wisatawan, terutama bagi wisatawan dengan keterbatasan mobilitas atau anggaran rendah. Selain itu, kurangnya integrasi antar moda seperti bus, kereta, dan angkutan lokal, serta tidak meratanya infrastruktur jalan menuju destinasi wisata terpencil, menghambat konektivitas destinasi secara menyeluruh. Sebagai upaya mendukung pembangunan pariwisata berkelanjutan, penguatan sistem transportasi berbasis aksesibilitas dan konektivitas menjadi agenda penting. Menurut penelitian sebelumnya perencanaan transportasi pariwisata perlu mempertimbangkan kebutuhan spasial dan temporal wisatawan, ketersediaan infrastruktur, serta integrasi antarmoda secara sistemik [6]. Dengan analisis yang tepat, pemerintah daerah dapat merumuskan kebijakan peningkatan transportasi yang tidak hanya meningkatkan jumlah kunjungan, tetapi juga menciptakan pengalaman perjalanan yang berkualitas dan merata.

Pada penelitian terkait dengan aksesibilitas dan konektivitas di Kawasan wisata sebelumnya menunjukkan fasilitas dan aksesibilitas berpengaruh terhadap minat kunjungan wisatawan di destinasi Wisata Geopark Silokek [7] pada penelitian analisis aksesibilitas pariwisata menuju kawasan objek wisata, aksesibilitas susah ditunjukkan dengan tidak adanya angkutan umum untuk menuju kawasan wisata air [8] studi tentang *accessibility of urban tourism* [9] mengungkapkan bahwa tingkat aksesibilitas jaringan jalan kota secara praktis efektif dalam membentuk Kawasan Konservasi Perkotaan Safranbolu. mengidentifikasi konfigurasi konektivitas transportasi dan efek samping yang penting faktor. Studi yang dilakukan pada 153 kota di China [10] menunjukkan bahwa unsur-unsur ini sangat mendasar perekonomian pariwisata yang berkembang, diwakili oleh tingginya tingkat kunjungan wisatawan dan pendapatan pariwisata.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat aksesibilitas dan konektivitas angkutan pariwisata di Kabupaten Banyuwangi. Penelitian ini akan mengkaji hubungan antara distribusi destinasi wisata dengan jaringan transportasi yang tersedia, serta mengevaluasi seberapa besar keterjangkauan dan keterhubungan antar titik-titik wisata. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi perbaikan sistem transportasi wisata yang responsif terhadap kebutuhan wisatawan dan mendukung perencanaan pariwisata daerah secara inklusif dan berkelanjutan.

2. METODOLOGI

Metodologi disusun untuk mempermudah pelaksanaan penelitian, guna memperoleh pemecahan masalah sesuai dengan penelitian yang telah ditetapkan melalui prosedur kerja yang sistematis sehingga dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Secara umum, tahapan dalam penyusunan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tahap Pengumpulan Data
2. Tahap Analisis Data
3. Kesimpulan dan Saran

2.1 Pengumpulan Data

Pada penelitian ini dilakukan pengambilan data primer berupa jarak antar Objek Daya Tarik Wisata pada rute angkutan pariwisata Kabupaten Banyuwangi melalui *Google Maps*. Data sekunder yang dikumpulkan adalah data kunjungan pariwisata dari data dinas pariwisata Kabupaten Banyuwangi.

2.2 Analisis Aksesibilitas

Penilaian aksesibilitas berdasarkan teori Hansen merupakan pendekatan yang umum digunakan dalam perencanaan transportasi dan tata ruang untuk mengukur seberapa mudah suatu lokasi dapat dicapai dari lokasi lain. Menurut Hansen [11] aksesibilitas didefinisikan sebagai potensi suatu lokasi untuk berinteraksi dengan lokasi lain, yang dipengaruhi oleh daya tarik suatu tujuan dan tingkat kemudahan atau hambatan dalam mencapainya. Hansen mengembangkan ukuran fisik mengenai aksesibilitas seperti pada persamaan dibawah ini :

$$A_i = \sum_j \frac{B_j}{D_{ij}} \quad (1)$$

Dimana :

A_i = Aksesibilitas Rute

B_j = Frekuensi perjalanan X Jumlah moda

D_{ij} = Jarak dalam satu rute

2.3 Analisis Konektivitas

Konektivitas merujuk pada penyediaan jaringan jalan yang memungkinkan pergerakan yang lancar melalui persimpangan yang saling terhubung. Berdasarkan *Connectivity Guidelines* [12], aspek penting dalam konektivitas jalan meliputi tingkat keterhubungan relatif, kepadatan koneksi, kemudahan akses terhadap ruas jalan tertentu, serta kualitas jaringan jalan yang dapat dilalui. Tingkat konektivitas suatu kawasan dapat dinilai melalui karakteristik wilayah, kelancaran lalu lintas, serta ketersediaan dan efisiensi angkutan yang mendukung pergerakan ekonomi lokal. Kondisi konektivitas yang ada di lapangan menjadi acuan penting dalam perencanaan dan pembangunan infrastruktur transportasi sebagai bagian dari pengembangan wilayah secara regional. Dalam konteks ini, teori graf yang dikembangkan oleh K.J. Kansky digunakan untuk menganalisis struktur jaringan jalan, yang dapat mencerminkan karakteristik konektivitas kawasan. Analisis ini juga digunakan untuk mengidentifikasi potensi interaksi antarwilayah berdasarkan jaringan transportasi yang ada. Menurut Kansky, tingkat interaksi tersebut dapat dihitung menggunakan Indeks Konektivitas, yang berpengaruh terhadap potensi mobilitas manusia, barang, dan jasa antar wilayah. Indeks ini dihitung menggunakan rumus beta [11] yang mengukur rasio keterhubungan jaringan jalan seperti pada rumus berikut:

$$\beta = e / v \quad (2)$$

Dimana:

β = indeks konektivitas

e = jumlah jaringan jalan

v = jumlah titik

Dalam penelitian ini yang dimaksud jumlah jaringan jalan adalah jumlah jaringan jalan menuju destinasi pariwisata yang dilewati oleh angkutan pariwisata dan jumlah titik ODTW yang dilewati oleh angkutan pariwisata. Analisis konektivitas dilakukan pada setiap rute angkutan pariwisata eksisting dan rencana. Ruas jalan yang ditinjau dalam penelitian ini adalah ruas jalan arteri, kolektor dan lokal. Jalan pedesaan, jalan setapak, dan jalan yang tertutup tidak diperhitungkan. Hasil dari konektivitas dapat disimpulkan menjadi :

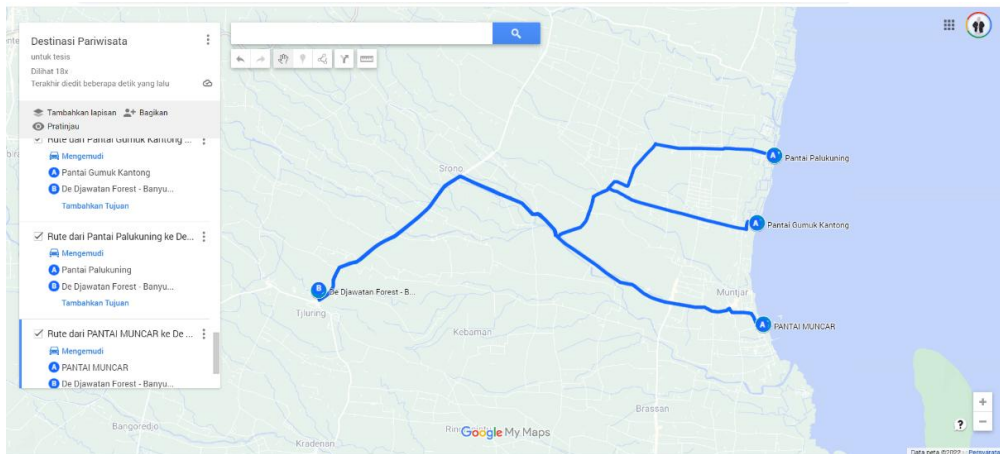
Jika $\beta > 1$, menunjukkan rute terkoneksi dengan baik

Jika $\beta < 1$, menunjukkan rute belum terkoneksi dengan baik

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Pengumpulan Data

Kabupaten Banyuwangi merupakan kabupaten terluas di Jawa Timur dengan luas 5.728 km² sehingga jarak dari tiap destinasi akan beragam dan cenderung berjauhan. Pengukuran jarak dilakukan dengan menggunakan *Google Maps* dan menghubungkan satu destinasi dengan keseluruhan destinasi yang ada. Contoh pengukuran pada *Google maps* seperti pada **Gambar 1** menunjukkan jarak dari De Djawatan menuju Pantai Cacalan, Pantai Gumuk Kantong, dan Pantai Muncar. Hal yang sama dilakukan pada destinasi lainnya. Contoh hasil perhitungan jarak adalah seperti pada **Tabel 1** dengan hasil jarak terdekat dari ODTW Kabupaten Banyuwangi adalah 0,3 km sedangkan jarak terjauh adalah 129 km.



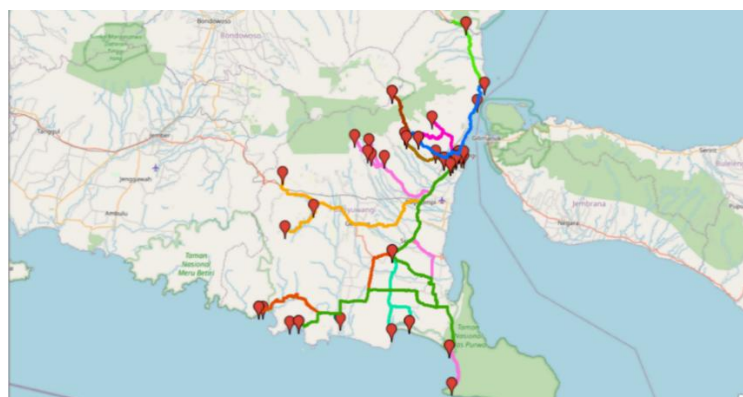
Gambar 1. Perhitungan Jarak Antar Destinasi

Tabel 1. Jarak Rute Eksisting Angkutan Pariwisata Kabupaten Banyuwangi dalam kilometer

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	0	11,4	46,1	71,2	83,7	85	85	85	77,9	89	79,4	80,9
2	11,4	0	34,6	59,7	72,2	73,5	73,5	73,5	66,4	77,6	67,9	69,5
3	46,1	34,6	0	42,6	55,1	56,4	56,4	56,4	48,8	60	50,3	51,8
4	71,1	59,7	42,5	0	28,3	29,6	29,6	29,6	55,5	66,7	57	58,5
5	83,6	72,2	55	28,3	0	1,9	1,9	1,9	68	79,2	69,5	71
6	84,9	73,5	56,3	29,6	1,9	0	1,8	1,8	69,3	80,5	70,8	72,3
7	84,9	73,5	56,3	29,6	1,9	1,8	0	1,9	69,3	80,5	70,8	72,3
8	84,9	73,5	56,3	29,6	1,9	1,9	1,9	0	69,3	80,5	70,8	72,3
9	77,9	66,4	48,8	54,2	66,7	68	68	68	0	11,2	5,7	10,7
10	89	77,6	60	65,3	77,8	79,1	79,1	79,1	11,2	0	16,8	21,9
11	79,4	67,9	50,3	55,7	68,2	69,4	69,4	69,4	5,7	16,8	0	9,6
12	80,9	69,5	51,8	57,2	69,7	71	71	71	10,7	21,9	9,6	0

Sumber Hasil survei , 2022

Angkutan pariwisata yang tersedia adalah dari penyedia DAMRI, Dinas Perhubungan dan agen travel. Rute travel dari ketiga penyedia berjumlah 17 rute dengan destinasi yang berbeda pada setiap rutenya. Moda yang digunakan adalah Elf dan Minibus. Peta terkait rute eksisting angkutan pariwisata Kabupaten Banyuwangi seperti pada **Gambar 2**. Jarak rute eksisting angkutan pariwisata kabupaten Banyuwangi ditunjukkan pada **Tabel 2**.



Gambar 2. Rute eksisting angkutan pariwisata Kabupaten banyuwangi

Tabel 2. Jarak Rute Eksisting Angkutan Pariwisata Kabupaten Banyuwangi

No.	Penyedia	Tipe Kendaraan	Rute	Jarak (Km)
1	DAMRI	Elf	Terminal Brawijaya - Kawah Ijen	33
2	DAMRI	Minibus	Terminal Brawijaya - Pulau Merah	68
3	Dishub	Elf	Terminal Brawijaya - Wisata Alam Banyuwangi - Waduk Glenmore - Doesoen Kakao - Pia Gandrung, Oleh Oleh Khas	150
4	Dishub	Elf	Terminal Brawijaya - X Badeng Rafting Banyuwangi - Green Gumuk Candi (GGC) - Wisata Religi Rowo Bayu - Wisata Pinus Songgon - Air Terjun Telunjuk Raung	65
5	Dishub	Elf	Terminal Brawijaya Banyuwangi - Taman Mangrove Bedul - Pantai Bedul - Pantai Grajagan	71
6	Dishub	Elf	Terminal Brawijaya Banyuwangi - Taman Nasional Alas Purwo - Pantai Plengkung - Pantai Pancer	144
7	Dishub	Minibus	Terminal Brawijaya Banyuwangi - De Djawatan Forest - Wisata agro Petik buah naga Pulau Merah - Pantai Rajegwesi Banyuwangi - Teluk Hijau	89
8	Dishub	Minibus	Terminal Brawijaya Banyuwangi - Museum Blambangan - Pantai Pulau Santen - Tempat Ibadah Hoo Tong Bio - Pendopo Sabha Swagata Blambangan - Masjid Jami Baitul Hasanah Welaran Banyuwangi - Wana Wisata Sumber Manis - Air Terjun Jagir	36
9	Agen Travel	Elf	Terminal Brawijaya Banyuwangi - Taman Gandrung Terakota - Desa Wisata Tamansari	19
10	Agen Travel	Elf	Stasiun Banyuwangi Kota - De Djawatan Forest - Teluk Hijau - Pulau Merah	116
11	Agen Travel	Elf	Stasiun Banyuwangi Kota - Pendopo Sabha Swagata Blambangan - Visitor Center Baluran National Park	50
12	Agen Travel	Elf	Stasiun Banyuwangi Kota - Pantai Watudodol	23
13	Agen Travel	Elf	Stasiun Banyuwangi Kota- Pos Paltuding Kawah Ijen - Osingdeles Pusat Oleh-Oleh	60
14	Agen Travel	Elf	Stasiun Banyuwangi Kota - Pendopo Sabha Swagata Blambangan - Osingdeles Pusat Oleh-Oleh Banyuwangi - Pia Gandrung, Oleh Oleh Khas Banyuwangi - Pantai Boom Marina	13
15	Agen Travel	Elf	Stasiun Banyuwangi Kota - Visitor Center Baluran National Park - Desa Wisata Adat Osing Kemiren	91
16	Agen Travel	Elf	Terminal Brawijaya Banyuwangi - De Djawatan Forest - Taman Nasional Alas Purwo - Pulau Merah	125
17	Agen Travel	Elf	Terminal Brawijaya Banyuwangi - Taman Gandrung Terakota - Air Terjun Jagir - Pantai Bangsring	40

Hasil pada pengukuran jarak menunjukkan rute terpendek dari angkutan pariwisata eksisting adalah 13 km pada rute 14. Sedangkan jarak terjauh adalah 150 km pada rute 3.

Kunjungan pariwisata Banyuwangi menunjukkan kenaikan terpesat adalah pada sata tahun 2016 dimana kunjungan wisatawan domestik mencapai 4.022.449 orang dan wisatawan mancanegara sejumlah 77.139 meningkat 131 % dari tahun sebelumnya, meskipun pada tahun 2017 ada penurunan pada jumlah wisatawan mancanegara yang berkunjung, namun melonjak Kembali pada tahun 2019 dimana kedatangan wisatawan mancanegara mencapai 101.622. **Tabel 3** menunjukkan Jumlah kunjungan pariwisata Kabupaten Banyuwangi 2010-2019.

Tabel 3. Jumlah kunjungan pariwisata Kabupaten Banyuwangi 2010-2019

NO	Tahun	Kunjungan Wisatawan		Total Kunjungan Wisatawan
		Wisatawan Domestik	Wisatawan Mancanegara	
1	2010	654.602	16.977	671.579
2	2011	789.101	13.377	802.478
3	2012	860.831	5.502	866.333
4	2013	1.057.952	10.462	1.068.414
5	2014	1.363.530	20.068	1.383.598
6	2015	1.727.958	45.569	1.773.527
7	2016	4.022.449	77.139	4.099.588
8	2017	4.832.999	9.897	4.842.896
9	2018	5.200.000	12.742	5.212.742
10	2019	5.307.054	101.622	5.408.676

3.2 Hasil dan Pembahasan

Nilai Bj adalah peluang pergerakan pada zona tujuan untuk tujuan sendiri. Pada penelitian ini nilai Bj di artikan dalam peluang pengunjung dapat menuju tempat pariwisata pada setiap yang ada. Hal ini dikarenakan pengunjung hanya menuju pada satu lokasi secara bersamaan dalam satu rute tersebut. Nilai Bj yang digunakan adalah nilai frekuensi perjalanan pada satu rute dan jumlah moda pada rute tersebut. Pada jadwal yang tertera setiap rute hanya memfasilitasi 1 kali perjalanan dengan 1 moda transportasi dalam satu hari. Perhitungan aksesibilitas rute angkutan pariwisata pada penelitian ini adalah pada rumus (1) sehingga pertitungan nilai aksesibilitas pada rute Stasiun Banyuwangi Kota - Pendopo Sabha Swagata Blambangan - Osingdeles Pusat Oleh-Oleh Banyuwangi - Pia Gandrung, Oleh Oleh Khas Banyuwangi - Pantai Boom Marina adalah seperti yang ditunjukkan pada perhitungan aksesibilitas rute 14. Rekapitulasi perhitungan aksesibilitas pariwisata Kabupaten Banyuwangi pada **Tabel 4.** Perhitungan Aksesibilitas rute 14:

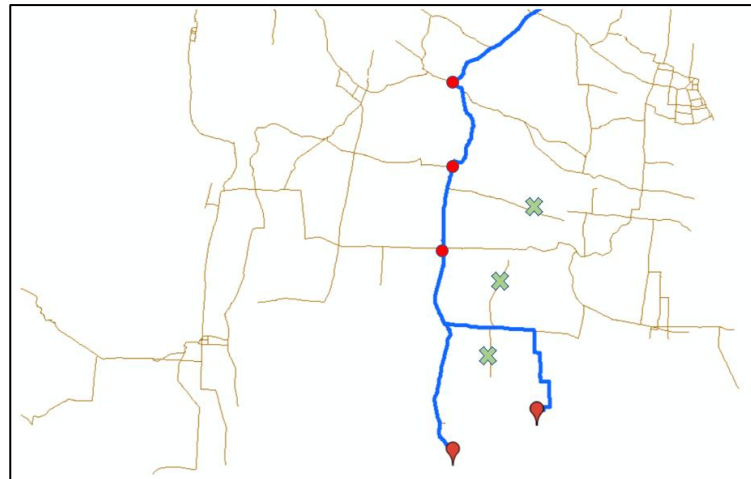
$$\begin{aligned}
 A_i &= \frac{B_j}{D_{ij}} \\
 &= \frac{1 \times 1}{13} \\
 &= 0,0769
 \end{aligned}$$

Tabel 4. Rekapitulasi Perhitungan Aksesibilitas Angkutan Pariwisata

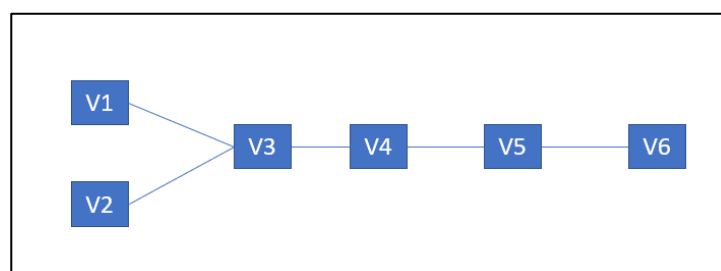
No.	Penyedia	D_{ij}	B_j	Aksesibilitas
1	DAMRI	33	1	0,0303
2	DAMRI	68	1	0,0147
3	Dishub	150	1	0,0067
4	Dishub	65	1	0,0154
5	Dishub	71	1	0,0141
6	Dishub	144	1	0,0069
7	Dishub	89	1	0,0112
8	Dishub	36	1	0,0278
9	Agen Travel	19	1	0,0526
10	Agen Travel	116	1	0,0086
11	Agen Travel	50	1	0,0200
12	Agen Travel	23	1	0,0435
13	Agen Travel	60	1	0,0167
14	Agen Travel	13	1	0,0769
15	Agen Travel	91	1	0,0110
16	Agen Travel	125	1	0,0080
17	Agen Travel	40	1	0,0250

Nilai aksesibilitas tertinggi adalah rute dengan jarak terpendek yaitu rute 14 dengan aksesibilitas 0,07 menunjukkan rute tersebut memiliki aksesibilitas menengah. Aksesibilitas terendah adalah rute dengan jarak terjauh yaitu rute 3 dengan nilai aksesibilitas 0,0067 menunjukkan rute tersebut memiliki aksesibilitas rendah.

Analisis konektivitas dilakukan dengan menganalisis jaringan jalan penghubung dan titik yang terhubung pada rute tersebut oleh karena itu dalam penelitian ini nilai konektivitas diketahui menggunakan rumus indeks konektivitas beta. Nilai v adalah titik yang terhubung pada rute dan e ruas jalan yang menghubungkan pada setiap titik. Ruas jalan yang ditinjau dalam penelitian ini adalah ruas jalan arteri, kolektor dan lokal. Jalan pedesaan, jalan setapak, dan jalan yang tertutup tidak diperhitungkan. Jalan yang diperhitungkan dalam nilai v dan e seperti ditunjukkan pada Gambar 3 dan skema analisis konektivitas pada Gambar 4.

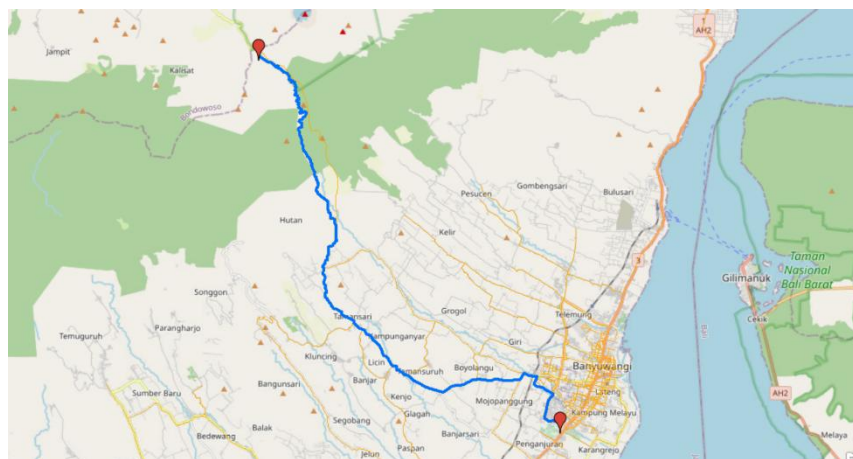


Gambar 3. Peta Analisis Konektivitas Angkutan Pariwisata Eksisting



Gambar 4. Skema Analisis Konektivitas

Dengan menggunakan perhitungan rumus beta, konektivitas pada setiap rute adalah seperti pada perhitungan Rute 1. Rute I adalah rute dari Terminal Brawijaya menuju destinasi pariwisata Kawah Ijen dengan peta rute seperti pada Gambar 5.



Gambar 5. Rute 1 Angkutan Pariwisata Eksisting

Perhitungan Indeks Konektivitas Rute 1 Eksisting :

$$\beta = e/v$$

$$\beta = 13/12$$

$$\beta = 1,08$$

Hasil Rekapitulasi perhitungan nilai konektivitas rute angkutan pariwisata Banyuwangi terdapat pada **tabel 5**.

Tabel 5. Rekapitulasi Nilai Konektivitas Rute Angkutan Pariwisata Banyuwangi

Rute	E	V	B	Klasifikasi
1	13	12	1,08	Baik
2	38	35	1,09	Baik
3	40	40	1,00	Baik
4	16	17	0,94	Tidak Baik
5	20	22	0,91	Tidak Baik
6	26	30	0,87	Tidak Baik
7	28	32	0,88	Tidak Baik
8	50	46	1,09	Baik
9	12	12	1,00	Baik
10	39	37	1,05	Baik
11	22	23	0,96	Tidak Baik
12	22	23	0,96	Tidak Baik
13	15	17	0,88	Tidak Baik
14	36	37	0,97	Tidak Baik
15	22	23	0,96	Tidak Baik
16	30	31	0,97	Tidak Baik
17	25	27	0,93	Tidak Baik

Dari hasil perhitungan nilai konektivitas angkutan pariwisata Kabupaten Banyuwangi menggunakan rumus beta terdapat 6 rute dengan klasifikasi terkoneksi dengan baik yaitu adalah rute 1,2,3,8,9,10 dengan indeks konektivitas $\beta > 1$. Rute yang memiliki indeks konektivitas terendah adalah rute 6 yaitu rute Terminal menuju Pulau Merah dengan indeks konektivitas 0,87.

4. KESIMPULAN

Analisis aksesibilitas dari rute eksisting yang dilihat dari indeks aksesibilitas pada rute eksisting adalah sebagai berikut Aksesibilitas tertinggi adalah rute dengan jarak 13 km yaitu rute Terminal Brawijaya Menuju Pendopo Sabha Swagata Blambangan, Osing deles Pusat Oleh-Oleh Banyuwangi, Pia Gandrung, Oleh Oleh Khas Banyuwangi. Pantai Boom Marina dengan aksesibilitas 0,07 dengan klasifikasi aksesibilitas menengah. Aksesibilitas terendah adalah rute dengan jarak terjauh yaitu 150 km rute Terminal ,Wisata Alam Banyuwangi (WAB),Waduk Glenmore, Doesoen Kakao, Pia Gandrung, Oleh Oleh Khas Banyuwangi dengan nilai aksesibilitas 0,0067 dengan klasifikasi aksesibilitas rendah. Artinya, ada rute yang sangat mudah diakses, namun ada juga yang memerlukan waktu tempuh panjang sehingga kurang efisien bagi wisatawan.

Keterhubungan rute berada pada kategori baik yaitu nilai konektivitas 1, menandakan titik-titik wisata saling terhubung langsung. Analisis konektivitas dari rute eksisting angkutan pariwisata Kabupaten Banyuwangi menggunakan rumus beta adalah Terdapat 9 rute dengan klasifikasi terkoneksi dengan baik adalah rute 1,7,9,10,11,12,13,14,17 dengan indeks konektivitas 1. Rute yang memiliki indeks konektivitas terendah adalah rute 2 yaitu rute Terminal menuju Pulau Merah dengan indeks konektivitas 0,87 yang memerlukan perbaikan jalur atau penambahan layanan transportasi agar lebih efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] U. UNTWO, O. Conference, I. Coastal, Z. Management, and A. Sids, “UN Tourism ’ s (World Tourism Organization) contribution to the Secretary- General ’ s background note for the preparatory meeting of the 2025 United Nations Conference to Support the Implementation of Sustainable Development Goal 14,” no. 34, 2025.
- [2] I. Fajarin and B. Fitanto, “Analisis Daya Saing Sektor Pariwisata Kabupaten Banyuwangi : Pendekatan Competitiveness Monitor Dan Porter ’ S Diamond,” 2020.
- [3] L. Yang, *Sustainable City Planning and Development: Transport and Land Use*, vol. 15, no. 22. 2023.
- [4] M. N. Postorino and G. M. L. Sarnè, “A New Approach to Assessing Transport Network Resilience,” *Urban Sci.*, vol. 9, no. 2, pp. 1–15, 2025, doi: 10.3390/urbansci9020035.
- [5] L. A. Birahmatika and E. Ahyudanari, “Jurnal Aplikasi Teknik Sipil Analisis Clustering Objek Daya Tarik Wisata Kabupaten Banyuwangi,” *J. Apl. Tek. Sipil*, vol. 20, pp. 385–390, 2022.
- [6] T. Judiantono and D. Mukhsin, “Determining Strategy to Improve Tourism Transportation Services,” no. January, pp. 2–7, 2020, doi: 10.2991/assehr.k.200225.136.
- [7] N. M. Maulana Muhammad Akbar, “Analisis Pengaruh Fasilitas Dan Aksesibilitas Terhadap Minat Kunjungan Wisatawan Pada Destinasi Geopark Silokek Sijunjung Maulana,” *J. Ekon. dan Bisnis*, vol. 3, no. 3, pp. 750–769, 2025.
- [8] P. N. Narwastuti, P. Rahayu, and B. S. Pujantiyo, “Analisis Aksesibilitas Pariwisata Menuju Kawasan Objek Wisata (Studi Kasus: Kawasan Wisata Air di Kecamatan Polanharjo),” *Cakra Wisata J. Pariwisata dan Budaya*, vol. 25, no. 4, pp. 52–67, 2024.
- [9] P. Şahin Körmeçli, “Accessibility of Urban Tourism in Historical Areas: Analysis of UNESCO World Heritage Sites in Safranbolu,” *Sustain.*, vol. 16, no. 6, 2024, doi: 10.3390/su16062485.
- [10] J. Chen, M. Li, and C. Xie, “Transportation connectivity strategies and regional tourism economy - empirical analysis of 153 cities in China,” *Tour. Rev.*, vol. 77, no. 1, pp. 113–128, 2022, doi: 10.1108/TR-03-2021-0134.
- [11] P. Peeters, J. Higham, S. Cohen, E. Eijgelaar, and S. Gössling, “Desirable tourism transport futures,” *J. Sustain. Tour.*, vol. 27, no. 2, pp. 173–188, 2019, doi: 10.1080/09669582.2018.1477785.
- [12] Wasatch Front Regional Council *et al.*, “Utah Street Connectivity Guide,” no. March, 2017.