

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PREFERENSI PEMILIHAN MODA WISATAWAN MANCANEGARA DI KAWASAN KUTA RAYA

*Ngurah Putu Bayu Pinasthika Wicaksana¹, Yori Herwangi²

^{1,2}Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

*) Email: ngurahputubayupinasthikawicaksana@mail.ugm.ac.id

Received: 4 November 2025 ; Revised: 10 November 2025 ; Accepted: 16 November 2025

ABSTRACT

Kuta Raya is one of Bali's main tourist destinations, characterized by high mobility among international tourists and various transportation mode options. This study aims to analyze the factors related to international tourists' preferences in choosing transportation modes in the Kuta Raya area. Data were collected through questionnaires distributed to 134 international tourists visiting Kuta, Seminyak, and Legian. The analysis employed the Crosstab method with the Chi-Square (χ^2) test to identify statistical relationships between tourist characteristics, travel factors, and mode choice. The results indicate that driving license ownership (SIM A), frequency of visit, transportation cost, and parking cost have a significant relationship ($p < 0.05$) with tourists' mode choice. Meanwhile, variables such as gender, age, income, and comfort show no significant relationship. These findings suggest that cost-related aspects and travel experience are the main considerations influencing international tourists' transportation mode preferences in the Kuta Raya area.

Keyword: mode choice, international tourists, Crosstab, Chi-Square, tourism transportation

ABSTRAK

Kawasan Kuta Raya merupakan salah satu destinasi wisata utama di Bali yang memiliki intensitas pergerakan wisatawan mancanegara yang tinggi dengan berbagai pilihan moda transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan preferensi pemilihan moda transportasi oleh wisatawan mancanegara di Kawasan Kuta Raya. Data penelitian diperoleh melalui penyebaran kuesioner kepada 134 wisatawan mancanegara yang berkunjung ke wilayah Kuta, Seminyak, dan Legian. Analisis dilakukan menggunakan metode *Crosstab* dengan uji Chi-Square (χ^2) untuk mengetahui hubungan antara karakteristik wisatawan dan faktor perjalanan terhadap pemilihan moda transportasi. Hasil analisis menunjukkan bahwa variabel kepemilikan SIM A, frekuensi berkunjung, biaya transportasi, dan biaya parkir memiliki hubungan yang signifikan ($p < 0,05$) terhadap pemilihan moda transportasi. Sementara itu, variabel lain seperti jenis kelamin, usia, penghasilan, dan kenyamanan tidak menunjukkan hubungan yang berarti. Temuan ini menunjukkan bahwa faktor biaya dan pengalaman perjalanan menjadi pertimbangan utama wisatawan mancanegara dalam menentukan pilihan moda transportasi selama berwisata di Kawasan Kuta Raya.

Kata kunci: pemilihan moda, wisatawan mancanegara, *Crosstab*, Chi-Square, transportasi pariwisata

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan elemen vital dalam mendukung aktivitas manusia, terutama dalam menunjang pertumbuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat. Transportasi berfungsi sebagai sarana untuk memindahkan orang dan barang dari satu lokasi ke lokasi lain melalui berbagai moda kendaraan [2]. Dalam konteks pembangunan wilayah, sistem transportasi menjadi bagian mendasar dari infrastruktur yang berperan penting terhadap perkembangan perkotaan. Seiring dengan peningkatan jumlah penduduk dan aktivitas ekonomi, kebutuhan terhadap mobilitas yang efisien juga meningkat [1]. Dalam industri pariwisata, transportasi memiliki peran strategis karena berfungsi sebagai penghubung utama antara wisatawan dengan destinasi wisata. Sebagai industri yang terintegrasi, pariwisata mencakup berbagai komponen pendukung seperti akomodasi, perantara perjalanan, perbankan, dan transportasi [3]. Aksesibilitas yang baik tidak hanya bergantung pada infrastruktur fisik, tetapi juga mencakup aspek keandalan, kenyamanan, dan keberlanjutan layanan transportasi bagi wisatawan [4].

Provinsi Bali sebagai destinasi wisata utama di Indonesia memiliki kontribusi besar terhadap sektor pariwisata nasional, namun perkembangan pariwisatanya menunjukkan ketimpangan antara Bali bagian selatan dan utara. Bali Selatan meliputi Kabupaten Badung, Kota Denpasar, dan sebagian Kabupaten Gianyar mengalami pertumbuhan pariwisata yang sangat pesat dibandingkan wilayah lainnya [5]. Jumlah wisatawan yang berkunjung pada tahun 2023 mencapai 15,15 juta orang, terdiri atas 5,23 juta wisatawan mancanegara dan 9,92 juta wisatawan domestik, dengan lebih dari 70% aktivitas wisata terkonsentrasi di kawasan Bali Selatan, khususnya di Kawasan Kuta Raya [6]. Konsentrasi wisatawan yang tinggi menyebabkan tekanan besar terhadap sistem transportasi di kawasan tersebut. Peningkatan kendaraan pribadi, baik roda dua maupun roda empat, tidak diimbangi dengan pengembangan transportasi publik yang memadai. Pada tahun 2023 tercatat 885.934 unit sepeda motor dan 128.816 unit mobil penumpang di Kabupaten Badung, meningkat sebesar 6,59% dibandingkan tahun sebelumnya

[7]. Sementara itu, moda transportasi publik seperti Bus Trans Metro Dewata masih memiliki keterbatasan jangkauan dan frekuensi layanan, sehingga wisatawan lebih memilih kendaraan pribadi atau transportasi daring.

Transportasi online kini menjadi moda yang banyak digunakan oleh wisatawan mancanegara di Bali Selatan karena dinilai lebih fleksibel, mudah diakses melalui aplikasi digital, dan menawarkan kenyamanan serta efisiensi waktu dalam perjalanan. Namun, keputusan wisatawan untuk menggunakan transportasi online tidak terlepas dari berbagai faktor seperti biaya perjalanan, waktu tunggu, persepsi keamanan, kemudahan serta pengalaman sebelumnya selama berada di destinasi wisata. Fenomena meningkatnya penggunaan transportasi daring tersebut perlu dikaji lebih lanjut guna memahami faktor-faktor yang memengaruhi preferensi wisatawan terhadap moda tersebut, sehingga hasilnya dapat menjadi masukan bagi pemerintah dan pemangku kepentingan dalam pengembangan sistem transportasi yang adaptif, efisien, dan berkelanjutan bagi sektor pariwisata Bali ke depan.

Pemilihan Moda Transportasi

Model perencanaan transportasi empat tahap menempatkan pemilihan moda (*mode choice*) sebagai elemen penting dalam efisiensi sistem transportasi [1]. Faktor yang memengaruhi pemilihan moda dibagi menjadi:

1. Karakteristik pelaku perjalanan (usia, pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan SIM);
2. Karakteristik perjalanan (tujuan, jarak, waktu, dan durasi);
3. Karakteristik fasilitas transportasi seperti waktu tempuh, biaya, kenyamanan, dan keamanan [11].

Selain itu, sikap (*attitude*) dan nilai personal seperti kenyamanan, otonomi, dan konformitas juga berpengaruh terhadap keputusan moda [12].

Karakteristik Wisatawan

Wisatawan didefinisikan sebagai individu yang melakukan perjalanan sementara secara sukarela dari tempat tinggalnya [8]. Faktor yang memengaruhi mobilitas wisatawan meliputi pendapatan, waktu luang, kesehatan, lokasi, dan faktor sosial-budaya. Karakteristik wisatawan dapat dikategorikan berdasarkan pola perjalanan, durasi tinggal, serta motivasi berwisata [9]. Sementara itu, pengeluaran, tipe perjalanan, dan ukuran kelompok turut menentukan perilaku mobilitas [10].

Pemilihan Moda oleh Wisatawan

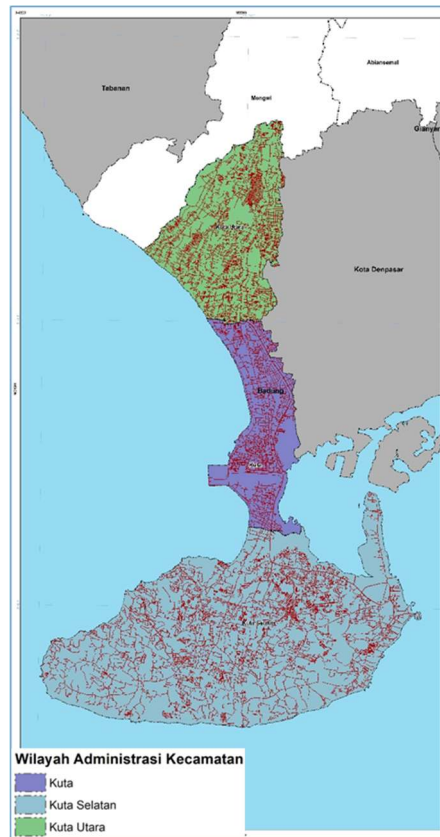
Transportasi merupakan elemen penentu aksesibilitas destinasi wisata [13]. Faktor yang memengaruhi wisatawan dalam memilih moda meliputi kenyamanan, efisiensi waktu, kemudahan akses, keamanan, serta kesadaran lingkungan [14]. Selain itu, usia, pendapatan, jumlah keluarga, durasi tinggal, dan kebijakan transportasi juga memengaruhi pemilihan moda [15][16].

Metode Pengumpulan Data Preferensi

Metode *Revealed Preference* (RP) digunakan untuk menganalisis perilaku pilihan aktual responden berdasarkan kondisi nyata [17]. Data RP mencerminkan keputusan yang benar-benar diambil, sehingga cocok untuk memprediksi perilaku jangka pendek. Namun, metode ini terbatas pada alternatif dan atribut moda yang sudah ada, sehingga kurang fleksibel dalam memproyeksikan perubahan perilaku pada situasi baru [18].

2. METODE

Penelitian dilakukan di Kawasan Kuta Raya, meliputi Kecamatan Kuta, Kuta Utara, dan Kuta Selatan, Kabupaten Badung, Provinsi Bali. Kawasan ini dipilih karena merupakan pusat aktivitas wisatawan domestik dengan intensitas lalu lintas yang tinggi dan menjadi lokasi perencanaan koridor MRT Bali [22].



Gambar 2. Lingkup Lokasi Penelitian

Pengumpulan Data

Populasi dalam penelitian ini mencakup wisatawan mancanegara dan domestik yang melakukan perjalanan wisata ke Kawasan Kuta Raya, Kabupaten Badung, Provinsi Bali. Data jumlah kunjungan wisatawan mancanegara mencapai 5.273.258 orang, sedangkan wisatawan domestik sebanyak 9.877.911 orang, dengan total populasi sebesar 15.151.169 orang [6].

Karena keterbatasan waktu, biaya, dan tenaga, penelitian ini menggunakan teknik *proportional purposive sampling*. Pengambilan sampel harus dilakukan agar sampel benar-benar mewakili karakteristik populasi [19]. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 134 orang wisatawan yang pernah berkunjung ke Kawasan Kuta Raya. Jumlah tersebut sesuai dengan pernyataan [20] yang menyatakan bahwa dalam analisis faktor, jumlah sampel dalam analisis faktor tidak kurang dari 50 dan sebaiknya berjumlah 100 atau lebih.

Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner daring menggunakan Google Form, yang diakses melalui Quick Response (QR) code untuk memudahkan partisipasi responden. Pendekatan daring ini dipilih untuk memperluas jangkauan responden sekaligus memudahkan proses pengisian data oleh wisatawan.

Penelitian ini menggunakan tiga kelompok variabel independen yang memengaruhi pemilihan moda transportasi sebagai variabel dependen, yaitu karakteristik pelaku perjalanan (usia, jenis kelamin, pekerjaan, struktur rumah tangga, jumlah grup dalam tur, dan kepemilikan SIM), karakteristik perjalanan (pengeluaran, waktu, durasi, dan jarak perjalanan), serta karakteristik fasilitas transportasi (waktu dan biaya perjalanan, kenyamanan, kemudahan, dan keamanan).

Analisis Crosstab

Analisis *Crosstab* digunakan untuk menampilkan hubungan antara dua variabel berbeda dalam bentuk tabel silang, di mana variabel bebas disajikan pada baris dan variabel terikat pada kolom. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengetahui keterkaitan secara statistik antara variabel bebas dengan pemilihan moda transportasi. Uji *Chi-Square* digunakan sebagai alat uji statistik untuk menentukan ada atau tidaknya hubungan antara kedua variabel tersebut [21]. Hipotesis yang digunakan dalam pengujian ini adalah sebagai berikut:

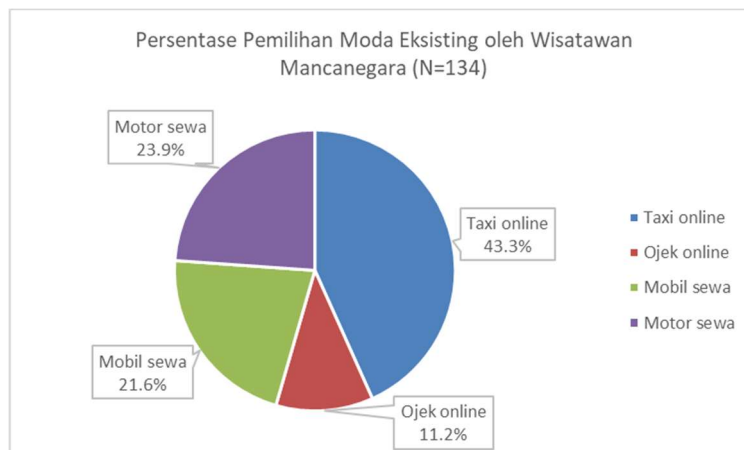
H₀: Tidak terdapat hubungan antara variabel bebas dengan pemilihan moda.

H₁: Terdapat hubungan antara variabel bebas dengan pemilihan moda.

Keputusan diambil dengan menolak H₀ apabila nilai signifikansi lebih kecil dari tingkat kepercayaan $\alpha = 0,05$.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

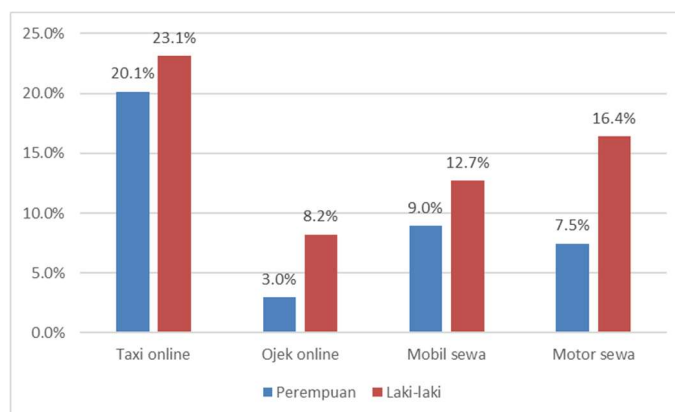
Berdasarkan hasil kuisioner terhadap 134 wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Kawasan Kuta Raya, Bali, moda transportasi yang paling banyak digunakan adalah taksi online dengan persentase 43,3% dari total responden. Posisi kedua ditempati oleh motor sewa sebesar 23,9%, diikuti oleh mobil sewa sebesar 21,6%. Sementara itu, ojek online menjadi moda transportasi yang paling sedikit digunakan, yakni hanya 11,2%.



Gambar 3. Pemilihan Moda Eksisting oleh Wisatawan Mancanegara

Pemilihan Moda Berdasarkan Karakteristik Wisatawan

Berdasarkan hasil kuisioner terlihat adanya perbedaan preferensi moda transportasi antara wisatawan laki-laki dan perempuan. Moda transportasi yang paling banyak digunakan oleh kedua kelompok adalah taksi online, dengan persentase 23,1% pada laki-laki dan 20,1% pada perempuan. Pilihan berikutnya bagi wisatawan laki-laki adalah motor sewa (16,4%) dan mobil sewa (12,7%), sedangkan pada wisatawan perempuan urutan keduanya adalah mobil sewa (9,0%) dan motor sewa (7,5%). Penggunaan ojek online relatif rendah pada kedua kelompok, yaitu 8,2% pada laki-laki dan hanya 3,0% pada perempuan.



Gambar 4. Pemilihan Moda berdasarkan Jenis Kelamin

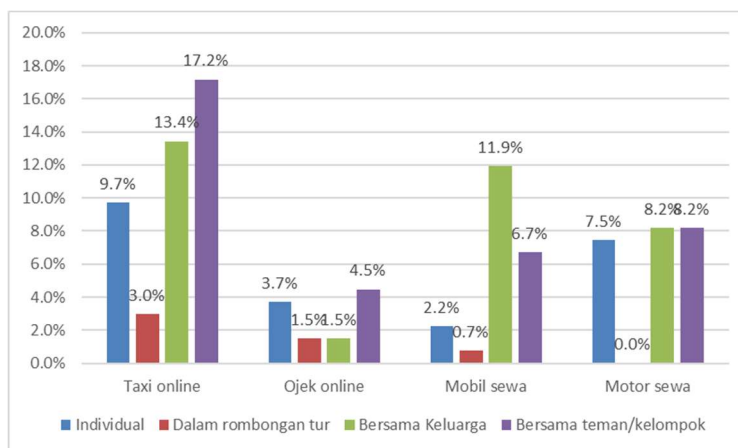
Jika dilihat berdasarkan penghasilan wisatawan, Pada kelompok penghasilan di bawah Rp 40.000.000, moda yang paling banyak digunakan adalah taksi online (6,7%), diikuti motor sewa (2,2%) dan ojek online (1,5%), sementara mobil sewa tidak digunakan sama sekali. Kelompok berpenghasilan Rp 40.000.001–Rp 60.000.000 memiliki pilihan moda yang lebih beragam, dengan mobil sewa sebagai moda dominan (7,5%), disusul taksi online (6,7%), motor sewa (5,2%), dan ojek online (3,0%). Kelompok berpenghasilan Rp 60.000.001–Rp 80.000.000 menjadi yang paling dominan secara jumlah responden (44,8%), dengan taksi online sebagai pilihan utama (17,2%), diikuti motor sewa (12,7%), mobil sewa (9,7%), dan ojek online (5,2%). Sementara itu, pada kelompok berpenghasilan Rp 80.000.001–Rp 100.000.000, moda yang paling banyak digunakan adalah taksi online (10,4%), kemudian motor sewa (3,7%), mobil sewa (3,0%), dan ojek online (0,7%). Terakhir, pada kelompok berpenghasilan di atas Rp 100.000.000 yang merupakan kelompok terkecil (4,5% responden), moda yang digunakan meliputi taksi online (2,2%), mobil sewa (1,5%), dan ojek online (0,7%), sedangkan motor sewa tidak digunakan sama sekali.

Tabel 1. Pemilihan Moda berdasarkan Penghasilan

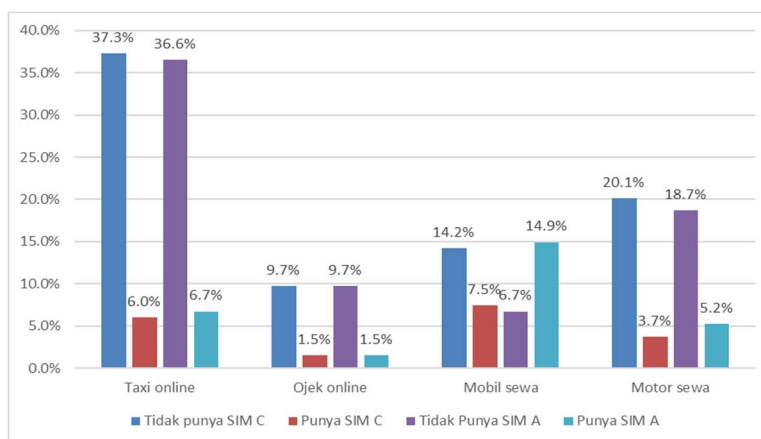
Penghasilan Wisatawan (Rp./Bln)	Kendaraan yang Digunakan saat Berwisata				Total
	Taxi online	Ojek online	Mobil sewa	Motor sewa	
< Rp 40.000.000	6.7%	1.5%	0.0%	2.2%	10.4%
Rp 40.000.001 – Rp 60.000.000	6.7%	3.0%	7.5%	5.2%	22.4%
Rp 60.000.001 – Rp 80.000.000	17.2%	5.2%	9.7%	12.7%	44.8%
Rp 80.000.001 – Rp 100.000.000	10.4%	0.7%	3.0%	3.7%	17.9%
> Rp 100.000.000	2.2%	0.7%	1.5%	0.0%	4.5%
Total	43.3%	11.2%	21.6%	23.9%	100.0%

Sumber: Penulis TA, 2025

Berdasarkan tipologi wisatawan, wisatawan yang bepergian bersama teman/kelompok paling banyak memilih taksi online (17,2%), diikuti motor sewa (8,2%) dan mobil sewa (6,7%). Pola serupa terlihat pada wisatawan yang bepergian bersama keluarga, di mana taksi online juga menjadi pilihan utama (13,4%), disusul mobil sewa (11,9%) dan motor sewa (8,2%). Wisatawan yang pergi secara individu memiliki preferensi yang lebih tersebar, dengan moda terbanyak digunakan adalah taksi online (9,7%), motor sewa (7,5%), dan ojek online (3,7%). Sementara itu, wisatawan yang bepergian dalam rombongan tur cenderung lebih sedikit menggunakan moda transportasi eksisting, dengan pilihan tertinggi adalah taksi online (3,0%) dan mobil sewa (0,7%).

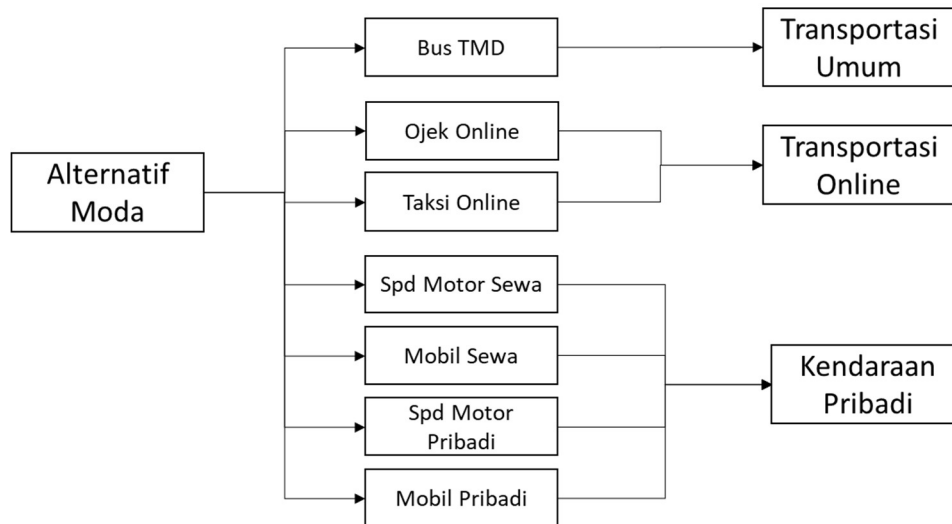
**Gambar 5.** Pemilihan Moda berdasarkan Tipologi Wisatawan

Berdasarkan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), wisatawan mancanegara yang tidak memiliki SIM untuk sepeda motor (SIM C) sangat dominan memilih taksi online (37,3%) sebagai moda utama, diikuti motor sewa (20,1%) dan mobil sewa (14,2%). Pola serupa juga terlihat pada wisatawan yang tidak memiliki SIM untuk mobil (SIM A), di mana taksi online menjadi pilihan tertinggi (36,6%) disusul motor sewa (18,7%). Sementara itu, wisatawan yang memiliki SIM C cenderung lebih sedikit memilih moda berbasis motor dibandingkan kelompok tanpa SIM C. Pilihan utama mereka tetap taksi online (6,0%), diikuti mobil sewa (7,5%) dan motor sewa (3,7%). Sebaliknya, wisatawan yang memiliki SIM A memiliki pola yang lebih beragam, dengan mobil sewa menjadi pilihan tertinggi (14,9%), diikuti taksi online (6,7%) dan motor sewa (5,2%).

**Gambar 6.** Pemilihan Moda berdasarkan Kepemilikan Surat Izin Mengemudi

Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Wisatawan Mancanegara

Dalam memodelkan preferensi moda perjalanan, dilakukan dengan analisis Multiple Regresi Logistik. Pemilihan moda yang dilakukan pada penelitian ini menggunakan 7 (tujuh) alternatif moda yang meliputi Bus Trans Metro Dewata (TMD), taksi online, ojek online, mobil sewa, sepeda motor sewa, mobil pribadi, dan sepeda motor pribadi. 8 alternatif yang tersedia tersebut dikelompokkan kembali berdasarkan kesamaan karakteristiknya guna menghindari terjadinya *Sparse Category* atau *Low Cell Count* yang dapat menyebabkan estimasi koefisien tidak stabil atau bahkan tidak bisa dihitung. Struktur alternatif pemilihan moda dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar sebagai berikut.



Gambar 7. Struktur Alternatif Pemilihan Moda

Tabel 2. Hasil Analisis *Crosstab*

No	Variabel	Pearson Chi-Square	Asymp. Sig. (2-sided)	Keputusan
1	Jenis kelamin	3,193	0,363	Ho diterima
2	Usia	67,860	0,315	Ho diterima
3	Status	9,612	0,142	Ho diterima
4	Pekerjaan	—	—	Tidak dapat dihitung (variabel konstan)
5	Penghasilan	3,672	0,721	Ho diterima
6	Tipologi wisatawan	13,815	0,129	Ho diterima
7	Kepemilikan SIM C	6,164	0,104	Ho diterima
8	Kepemilikan SIM A	30,574	0,000	Ho ditolak
9	Frekuensi berkunjung	21,760	0,010	Ho ditolak
10	Pengeluaran berwisata	3,259	0,776	Ho diterima
11	Durasi berwisata	8,812	0,184	Ho diterima
12	Waktu mulai berwisata	14,046	0,522	Ho diterima
13	Estimasi jarak tempuh	5,927	0,431	Ho diterima
14	Waktu mengakses objek wisata	3,920	0,270	Ho diterima
15	Waktu tunggu transportasi	9,593	0,143	Ho diterima
16	Biaya transportasi	17,410	0,043	Ho ditolak
17	Ketersediaan parkir	3,364	0,339	Ho diterima
18	Biaya parkir	119,564	0,000	Ho ditolak
19	Kenyamanan	4,119	0,661	Ho diterima
20	Kemudahan	11,039	0,087	Ho diterima
21	Keamanan	2,648	0,449	Ho diterima
22	Keselamatan	2,358	0,501	Ho diterima
23	Ketepatan waktu	4,719	0,580	Ho diterima

Sumber: Hasil Analisis, 2025

Berdasarkan hasil analisis Crosstab diketahui terdapat beberapa variabel bebas yang secara statistik menunjukkan hubungan signifikan dengan pemilihan moda transportasi wisatawan di Kawasan Kuta Raya. Variabel-variabel tersebut meliputi Kepemilikan SIM A ($p = 0,000$), Frekuensi berkunjung ($p = 0,010$), Biaya transportasi ($p =$

0,043), dan Biaya parkir ($p = 0,000$). Keempat variabel tersebut memiliki nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 sehingga secara statistik dinyatakan berhubungan dengan pilihan moda kendaraan yang digunakan oleh wisatawan. Sementara itu, variabel lainnya seperti jenis kelamin, usia, status, penghasilan, tipologi wisatawan, kepemilikan SIM C, pengeluaran berwisata, durasi berwisata, waktu mulai berwisata, estimasi jarak tempuh, waktu mengakses objek wisata, waktu tunggu transportasi, ketersediaan parkir, kenyamanan, kemudahan, keamanan, keselamatan, dan ketepatan waktu tidak menunjukkan hubungan yang signifikan ($p > 0,05$), sehingga tidak berpengaruh secara langsung terhadap pemilihan moda transportasi.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis terhadap 134 responden wisatawan mancanegara di Kawasan Kuta Raya, dapat disimpulkan bahwa:

1. Karakteristik pemilihan moda transportasi wisatawan mancanegara di Kawasan Kuta Raya menunjukkan bahwa moda yang paling banyak digunakan adalah taksi online dengan persentase sebesar 43,3%, diikuti oleh motor sewa (23,9%), mobil sewa (21,6%), dan ojek online (11,2%). Hal ini menunjukkan bahwa wisatawan cenderung memilih moda yang fleksibel, mudah diakses, serta efisien dalam waktu dan biaya perjalanan.
2. Hasil analisis Crosstab dengan uji Chi-Square (χ^2) menunjukkan bahwa terdapat empat variabel yang berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda transportasi wisatawan mancanegara, yaitu kepemilikan SIM A ($p = 0,000$), frekuensi berkunjung ($p = 0,010$), biaya transportasi ($p = 0,043$), dan biaya parkir ($p = 0,000$). Sementara itu, variabel lain seperti jenis kelamin, usia, penghasilan, kenyamanan, kemudahan, dan keamanan tidak menunjukkan hubungan yang signifikan.
3. Secara keseluruhan, faktor biaya dan pengalaman perjalanan menjadi pertimbangan utama wisatawan dalam menentukan moda transportasi selama berwisata di Kawasan Kuta Raya. Temuan ini menunjukkan bahwa wisatawan lebih sensitif terhadap efisiensi ekonomi serta kenyamanan mobilitas selama berada di destinasi.
4. Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan bagi pemerintah daerah dan pemangku kepentingan untuk mengembangkan sistem transportasi pariwisata yang lebih efisien, terjangkau, dan berkelanjutan, melalui peningkatan integrasi antara transportasi publik dan layanan transportasi daring di kawasan wisata Kuta Raya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- [2] Suwardjoko, B. (2002). *Dasar-dasar Transportasi dan Aplikasinya dalam Pembangunan Wilayah*. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- [3] Lumsdon, L. (2000). *Transport and Tourism: The Travel, Tourism and Leisure Industries*. Thomson Learning, London.
- [4] Lohmann, G., & Pearce, D. G. (2012). *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows*. Channel View Publications, Bristol.
- [5] Saraswati, N. P. & Santosa, H. (2021). "Analisis Ketimpangan Perkembangan Pariwisata Bali Utara dan Selatan." *Jurnal Pariwisata dan Destinasi*, Vol. 9, No. 2, pp. 145–156.
- [6] Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. (2024). *Bali Dalam Angka 2024*. BPS Provinsi Bali, Denpasar.
- [7] Badan Pusat Statistik Kabupaten Badung. (2024). *Kabupaten Badung Dalam Angka 2024*. BPS Kabupaten Badung, Badung.
- [8] Hall, C. M. (2017). *Tourism Planning and Policy*. Routledge, New York.
- [9] Becken, S., Simmons, D. G., & Frampton, C. (2003). "Segmenting Tourists by their Travel Pattern for Insights into Energy Use in Transport and Accommodation." *Journal of Travel Research*, Vol. 42, No. 1, pp. 48–56.
- [10] Crossley, J., & Lee, C. K. (1994). "The Role of Socioeconomic Factors in Tourist Mobility." *Annals of Tourism Research*, Vol. 21, No. 3, pp. 550–567.
- [11] Ortúzar, J. D., & Willumsen, L. G. (2011). *Modelling Transport* (4th ed.). John Wiley & Sons, Chichester.
- [12] Stark, J., & Hössinger, R. (2018). "Exploring Attitudes and Personal Values Influencing Mode Choice Behaviour." *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 118, pp. 730–748.
- [13] Nugroho, S. P., Sutomo, D., & Wirawan, A. (2020). "Peran Transportasi dalam Meningkatkan Aksesibilitas Destinasi Wisata di Indonesia." *Jurnal Transportasi dan Pariwisata*, Vol. 7, No. 1, pp. 45–56.
- [14] Firdaus, R., Hidayat, M., & Sari, D. (2018). "Pengaruh Kenyamanan, Efisiensi Waktu, dan Keamanan terhadap Pemilihan Moda Transportasi Wisatawan." *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, Vol. 20, No. 3, pp. 201–210.
- [15] Rochman, M., Kusuma, N., & Bursa, I. (2020). "Analisis Faktor Sosial Ekonomi terhadap Pemilihan Moda Wisatawan di Bali." *Jurnal Rekayasa Transportasi*, Vol. 6, No. 2, pp. 87–96.

- [16] Bursa, I., & Rahmadani, T. (2022). "Socioeconomic Determinants of Tourist Mode Choice in Island Destinations." *International Journal of Tourism Research*, Vol. 24, No. 4, pp. 567–579.
- [17] Louviere, J. J., Hensher, D. A., & Swait, J. D. (2000). *Stated Choice Methods: Analysis and Applications*. Cambridge University Press, Cambridge.
- [18] Train, K. (2002). *Discrete Choice Methods with Simulation*. Cambridge University Press, Cambridge.
- [19] Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta, Jakarta.
- [20] Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2009). *Multivariate Data Analysis* (7th ed.). Pearson Education, Upper Saddle River.
- [21] Wahyono, T. (2009). *Statistik Terapan untuk Penelitian Sosial dan Ekonomi*. Andi Offset, Yogyakarta.
- [22] Pemerintah Provinsi Bali. (2023). *Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Bali Tahun 2023–2043 (RTRW Provinsi Bali)*. Pemerintah Provinsi Bali, Denpasar.