

## Model prediksi perkembangan kawasan wisata Bali utara ditinjau dari variabel tata guna lahan dan infrastruktur

Dewa Ayu Nyoman Sriastuti<sup>1,\*</sup>, Putu Alit Suthanaya<sup>1</sup>, Dewa Made Priyantha Wedagama<sup>1</sup>,  
Anak Agung Gede Yana<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Doktor Ilmu Teknik, Universitas Udayana, Denpasar, Bali, Indonesia

\*Corresponding authors: [dwayusriastuti@gmail.com](mailto:dwayusriastuti@gmail.com)

Submitted: 4 February 2024, Revised: 21 June 2024, Accepted: 25 June 2024

**ABSTRACT:** Bali is one of the provinces included in the 50 National Tourism Destinations (NTD) which has been developed into 5 Regional Tourism Destinations (RTD) which are supported by Regional Tourism Strategic Areas (RTSA) with a tourism theme. This research aims to examine tourism development by considering the influence of tourism components which are reflected in land use variables and transportation infrastructure components, using the North Bali RTD supported by RTSA Lovina and RTSA Air Sanih as the research location. This research makes a positive contribution to regional economic growth and community welfare and the research output is expected to provide input and information for the region in its efforts to increase the development of tourist areas in North Bali. Data were collected by distributing questionnaires to 100 tourists, using the PLS-SEM analysis method. The research results show that tourism development in North Bali can be predicted significantly through land use and transportation infrastructure variables with a contribution of 63.4%, where the transportation infrastructure variable has a more significant influence, namely 65.7%, than the land use variance of 19%. Meanwhile, land use contributes 70.4% to transportation infrastructure.

**KEYWORDS:** land use; tourism area development; transportation infrastructure.

**ABSTRAK:** Bali merupakan salah satu provinsi yang termasuk dalam 50 Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) yang dikembangkan menjadi 5 Destinasi Pariwisata Daerah (DPD) yang didukung oleh Kawasan Strategis Pariwisata daerah (KSPD) yang bertema Pariwisata. Penelitian ini bertujuan meneliti perkembangan pariwisata dengan mempertimbangkan pengaruh komponen wisata yang direfleksikan menjadi variabel tata guna lahan dan komponen infrastruktur transportasi, menggunakan DPD Bali Utara yang didukung oleh KSPD Lovina dan KSPD Air Sanih sebagai lokasi penelitian. Penelitian ini memberikan kontribusi positif dalam pertumbuhan ekonomi daerah dan kesejahteraan masyarakat dan luaran penelitian yang diharapkan dapat menjadi masukan dan informasi bagi daerah dalam usaha meningkatkan perkembangan kawasan wisata di Bali Utara. Pengumpulan data dengan menyebarkan kuisioner kepada 100 orang wisatawan, menggunakan metode analisis PLS-SEM. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan wisata di Bali Utara dapat diprediksikan secara signifikan melalui variabel tata guna lahan dan infrastruktur transportasi dengan kontribusi sebesar 63.4%, dimana variabel infrastruktur transportasi berpengaruh lebih signifikan yaitu 65.7% daripada variabel tata guna lahan sebesar 19%. Sedangkan tata guna lahan memiliki kontribusi sebesar 70.4% terhadap infrastruktur transportasi.

**KATA KUNCI:** tata guna lahan; perkembangan kawasan wisata; infrastruktur transportasi.

© The Author(s) 2020. This article is distributed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International license.

### 1 PENDAHULUAN

Sektor pariwisata di Provinsi Bali masih merupakan salah satu sektor unggulan sebagai penyumbang devisa di negara kita serta menjadi sektor andalan karena menjadi lokomotif bagi pembangunan ekonomi Bali. Mengingat kepariwisataan merupakan sektor yang sangat terkait dengan sektor-sektor lainnya, maka sudah menjadi suatu kewajiban pemerintah maupun masyarakat untuk tetap menjaga, memelihara, menggali dan mengembangkan potensi kepariwisataan Bali agar tetap berkembang sesuai dengan filosofi Pariwisata Budaya yang sesuai dengan Perda No 5 Tahun 2020 tentang Standar Penyelenggaraan Kepariwisata Budaya Bali (Dinas Pariwisata Provinsi Bali, 2021).

Dalam pengembangan pariwisata saat ini, pemerintah pusat melakukan upaya – upaya agar tujuan pariwisata dapat tercapai, yang salah satunya dengan pengembangan Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) serta penetapan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) yang dideskripsikan dalam (Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025, 2011) dimana Bali merupakan salah satu provinsi yang termasuk dalam 50 Destinasi Pariwisata Nasional (DPN). Di Provinsi Bali dikembangkan 5 Destinasi Pariwisata Daerah (DPD) dengan tema tertentu yang didukung oleh Kawasan Strategis Pariwisata Daerah (KSPD) yang bertema Pariwisata. Pada (Peraturan Menteri Pariwisata Dan

Ekonomi Kreatif Nomor 12 Tahun 2020 Tentang Rencana Strategis Kementerian Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif Tahun 2020-2024, 2020), dinyatakan bahwa terkait capaian Ekonomi Kreatif tahun 2019, Sasaran Strategis Penyerapan Tenaga Kerja dan Nilai Ekspor Produk Kreatif telah mencapai target, namun untuk pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) Ekonomi Kreatif belum mencapai target yang ditetapkan.

Tujuan strategis (*strategic goals*) pada (Peraturan Menteri Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif Nomor 12 Tahun 2020 Tentang Rencana Strategis Kementerian Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif Tahun 2020-2024, 2020) adalah meningkatnya kontribusi Pariwisata dan Ekonomi Kreatif terhadap ketahanan ekonomi nasional yang pencapaiannya diukur melalui tiga indikator, yaitu: (1) Nilai devisa pariwisata; (2) Kontribusi Produk Domestik Bruto (PDB) Pariwisata terhadap Ekonomi Nasional ditargetkan meningkat bertahap dari 4.0% di tahun 2020 menjadi 4.5% di tahun 2024; (3) Nilai ekspor produk ekonomi kreatif. Sektor Pariwisata dan Ekonomi Kreatif ditargetkan memberikan kontribusi yang terus meningkat terhadap ketahanan Ekonomi Indonesia (Peraturan Menteri Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif Nomor 12 Tahun 2020 Tentang Rencana Strategis Kementerian Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif Tahun 2020-2024, 2020). Menurut (Muslim, 2021) semua atraksi, aktivitas, amenitas, dan aksesibilitas mempengaruhi secara nyata terhadap kepuasan wisatawan secara bersama-sama. (Supraptini & Supriyadi, 2020) menemukan bahwa fasilitas transportasi dan akomodasi berpengaruh positif terhadap Kepuasan wisatawan. Akomodasi, akses, amenitas, atraksi dan fasilitas penunjang (utilitas) berpengaruh positif terhadap perkembangan daerah tujuan wisata, loyalitas wisatawan dan lama tinggal wisatawan. (Kanwal et al., 2020) menyatakan dampak yang dirasakan dari jalan dan infrastruktur transportasi berhubungan positif dengan dukungan masyarakat untuk pariwisata, persepsi manfaat pariwisata. (Ouariti & Jebrane, 2020) menemukan bahwa infrastruktur transportasi yaitu jalan raya, bandara, dan stasiun kereta api berpengaruh positif pada lama tinggal wisatawan. Menurut (Bhuiyan et al., 2021) staf, akses, daya tarik dan fasilitas mempengaruhi secara signifikan kepuasan wisatawan. (Khadaroo & Seetanah, 2007a) infrastruktur transportasi merupakan faktor penentu arus masuk pariwisata yang signifikan ke suatu destinasi. (Jian et al., 2017) bahwa tata letak bandar udara (penerbangan sipil) dan perkembangan pariwisata Yunnan dan pembangunan perkotaan berkorelasi sangat positif.

Khan et al. (2017) menyatakan transportasi udara, transportasi kereta api, keterbukaan perdagangan dan jasa perjalanan akan berdampak positif pada *inbound tourism* sedangkan jasa perjalanan dan transportasi akan

berdampak positif pada pariwisata *outbound* untuk periode 10 tahun ke depan. Konsentrasi berbagai moda transportasi termasuk transportasi udara, transportasi kereta api, dan sistem perjalanan dan transportasi akan membantu memajukan pariwisata internasional. (Khadaroo & Seetanah, 2007b) infrastruktur transportasi memberikan kontribusi positif terhadap jumlah wisatawan, khususnya dari Eropa/Amerika dan Asia. Penelitian terkait pengaruh infrastruktur transportasi dan akomodasi terhadap pengembangan kawasan wisata telah dilakukan di Sarawak, Malaysia menggunakan model struktural PLS-SEM. (Chan et al., 2022) menemukan bahwa transportasi dan akomodasi memiliki hubungan yang signifikan dengan daya saing destinasi. Studi lain yang dilakukan di Darjeeling Himalaya, India tentang pengaruh fasilitas amenitas (*homestay*) terhadap kepuasan wisatawan, berdasarkan pendekatan model persamaan struktural (SEM), menemukan kaitan yang sangat erat antara pengembangan penginapan dengan kepuasan wisatawan. (Basak et al., 2021) meneliti pengaruh produk dan jasa pariwisata terhadap minat berkunjung kembali wisatawan asing ke Malaysia, berdasarkan metode model persamaan struktural (SEM) menggunakan *Statistical Package for Social Science* versi (SPSS 21.0) dan Analisis Momen Struktur 5 (AMOS 5) sebagai alat analisis, menemukan bahwa terjadi hubungan positif antara ke dua variabel tersebut (Shukor et al., 2017). (Karim et al., 2021) menggunakan Metode SPSS dan *Partial Least Square* (PLS) untuk menemukan hubungan antar variabel dan menguji kekuatan model komponen wisata 4A (Akomodasi, Akses, Amenitas dan Atraksi) untuk pengembangan pariwisata di Taman Nasional Karakoram Tengah, Gilgit-Baltistan, Pakistan. Studi ini menyimpulkan bahwa variabel akomodasi dan akses memiliki dampak yang signifikan terhadap pengembangan pariwisata, sedangkan amenitas dan atraksi memiliki dampak tidak signifikan terhadap pengembangan pariwisata di Taman Nasional Central Karakoram, Gilgit-Baltistan Pakistan.

Brama Kumbara et al. (2020) meneliti pengaruh motivasi wisatawan dan pengalaman wisatawan terhadap niat berkunjung kembali wisatawan di Sumatera Barat menggunakan model *Structural Equation Modeling* (SEM) dengan perangkat lunak *Smart PLS 3*, studi ini merekomendasikan agar pemerintah daerah meningkatkan sarana, prasarana dan deregulasi yang lebih baik dari destinasi wisata yang ada, sehingga dapat meningkatkan minat berkunjung kembali. Menurut (Sugiama et al., 2022) upaya untuk meningkatkan kepuasan wisatawan adalah dengan meningkatkan kualitas akomodasi, kualitas aksesibilitas, dan kualitas amenitas. Penelitian ini menemukan bahwa kualitas akomodasi, kualitas aksesibilitas dan kualitas fasilitas berpengaruh positif terhadap kepuasan wisatawan. (Jebbouri et al., 2022) mengemukakan bahwa dalam menciptakan citra positif

destinasi dapat mempengaruhi kepuasan dan keinginan wisatawan untuk kembali. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui hubungan antara *Destination Image Formation* (DIF), *Tourist Satisfaction* (TS), *Tourist Trust* (TT), *Local Community Participation* (LCP), *Authenticity* (A), *Access to Local Produce* (ALP) menggunakan pendekatan kuantitatif berdasarkan survei terhadap 644 wisatawan domestik dan mancanegara yang berkunjung ke kota Guangdong yaitu Guangzhou, Foshan, dan Shenzhen. *Software Smart PLS 3.3.3* digunakan untuk menentukan hubungan antar variabel dan pemodelan menggunakan model persamaan struktural (SEM). Hasilnya menunjukkan korelasi positif antara LCP, A, dan ALP, yang menghasilkan kepuasan wisatawan dimana DIF dan TS dapat meningkatkan kepercayaan wisatawan. (Ariesta et al., 2020) menyelidiki pengaruh atraksi, aksesibilitas, fasilitas terhadap citra destinasi dan pengaruhnya terhadap minat berkunjung kembali di Wisata Bahari Kabupaten Wakatobi, menggunakan model struktural (SEM) dengan bantuan *software AMOS*, menemukan bahwa daya tarik dan aksesibilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap citra destinasi wisata bahari Kabupaten Wakatobi, fasilitas berpengaruh signifikan terhadap citra destinasi wisata bahari Kabupaten Wakatobi, daya tarik tidak berpengaruh signifikan terhadap minat berkunjung kembali pada wisata bahari Kabupaten Wakatobi, sedangkan aksesibilitas dan fasilitas berpengaruh signifikan terhadap minat berkunjung kembali pada wisata bahari Kabupaten Wakatobi. Penelitian yang dilakukan (Wirasutama et al., 2022), menemukan bahwa kondisi jalan dan lalu lintas setempat, faktor manusia dan penegakan hukum setempat mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor asing di sekitar kawasan wisata di Bali.

Berdasarkan metode *Structural Equation Modeling* (SEM), penelitian ini menghasilkan sebuah model yang menemukan bagaimana penegakan hukum setempat mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor asing di sekitar kawasan wisata di Bali, sehingga secara signifikan dapat mengurangi risiko kecelakaan bagi orang asing. Namun penegakan hukum setempat tidak dapat berperan sebagai pemoderasi pengaruh kondisi jalan dan lalu lintas setempat terhadap perilaku pengendara sepeda motor asing dengan nilai P sebesar 0.44. Menurut (Kanwal et al., 2020) bahwa dampak dari infrastruktur jalan berhubungan positif dengan dukungan masyarakat terhadap pariwisata, dan manfaat pariwisata yang dirasakan serta kepuasan masyarakat memainkan peran mediasi dalam hubungan ini. (Guan et al., 2023) menemukan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi memberikan signifikansi holistik terhadap kawasan pariwisata berkelanjutan di tempat-tempat wisata Hongkong. (Jangra et al., 2023) menyatakan infrastruktur transportasi merupakan elemen penentu dalam mengembangkan suatu destinasi wisata. Hasil

penelitian ini menunjukkan buruknya kondisi Jalan Raya Nasional menjadi salah satu penghambat pengembangan pariwisata di Kinnaur. Dalam penelitian (Saremi, 2020) dinyatakan bahwa infrastruktur transportasi merupakan hal penting dalam pengembangan pariwisata, khususnya pengembangan transportasi pariwisata yang berdampak besar terhadap pertumbuhan industri pariwisata. Menyediakan transportasi yang tepat, nyaman, cepat, aman, terjangkau dan terjangkau merupakan prasyarat bagi kemajuan pariwisata. (Bhuiyan et al., 2021) menemukan bahwa daya tarik, staf dan akses, fasilitas, informasi, dan lingkungan merupakan komponen yang signifikan mempengaruhi kepuasan wisatawan. Hasil penelitian (Moisescu, 2023) menunjukkan bahwa fasilitas dan daya tarik destinasi, serta pendukungnya memiliki dampak yang signifikan terhadap loyalitas pengunjung, dengan dampak tertinggi terdapat pada kasus pendukung. (Sugiama et al., 2022) dalam penelitiannya menyatakan bahwa kualitas akomodasi, kualitas aksesibilitas maupun kualitas amenitas dapat meningkatkan kepuasan wisatawan, dimana, kualitas fasilitas memiliki pengaruh terbesar terhadap kepuasan wisatawan, diikuti oleh kualitas aksesibilitas dan kualitas akomodasi. Studi ini membuktikan bahwa untuk meningkatkan kepuasan wisatawan dapat dilakukan dengan meningkatkan kualitas akomodasi, kualitas aksesibilitas dan kualitas amenitas

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perkembangan kawasan wisata dilihat dari variabel tata guna lahan dan infrastruktur transportasi, sehingga dapat berkontribusi positif dalam pertumbuhan sektor ekonomi daerah dan kesejahteraan masyarakat lokal. Penelitian ini mengintegrasikan indikator fasilitas akomodasi, fasilitas amenitas, fasilitas pelayanan wisata, aksesibilitas sebagai variabel tata guna lahan dan indikator ketersediaan parkir, moda transportasi, kinerja jalan dan terminal sebagai variabel infrastruktur transportasi. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan informasi terkait hubungan tata guna lahan dan infrastruktur transportasi sehingga dapat digunakan sebagai pedoman dalam pengambilan kebijakan dalam pengembangan kawasan wisata.

## 2 METODOLOGI

Berdasarkan studi-studi terdahulu yang telah dikemukakan, dapat dinyatakan hipotesis dalam penelitian ini bahwa perkembangan kawasan wisata dipengaruhi oleh tata guna lahan dan infrastruktur transportasi dan yang kedua, bahwa tata guna lahan mempengaruhi infrastruktur transportasi. Bali Utara merupakan salah satu DPD di Bali terdiri atas KSPD Lovina dan KSPD Air Sanih yang menjadi lokasi penelitian ini. DPD Bali Utara sangat berpotensi untuk dikembangkan dengan adanya obyek dan daya tarik wisata seperti potensi alam lumba-lumba, kesenian sapi gerumbungan, keindahan panorama bawah laut dan desa-desa unik yang masih asli. Namun dilain

pihak perkembangan DPD Bali Utara terkendala beberapa hal seperti fasilitas akomodasi, fasilitas amenitas, fasilitas pelayanan wisata, fasilitas utilitas yang tersedia belum lengkap dan belum memadai, serta tingkat aksesibilitasnya terbilang rendah, ketersediaan parkir masih belum memadai baik kapasitas maupun pola parkirnya, moda transportasi umum masih jarang ditemui, terminal angkutan penumpang, bandar udara dan pelabuhan belum memadai (Sriastuti et al., 2023). Kawasan Strategis Pariwisata Daerah (KSPD) di DPD Bali Utara tersaji pada Gambar 1.



**Gambar 1.** Lokasi penelitian di Kabupaten Buleleng, Bali-Indonesia (Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional Tahun 2010-2025, 2011)

Metode pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan kuisisioner sebagai instrumen penelitian, dimana kuisisioner disebarakan pada 100 wisatawan sebagai responden dengan metode *quota sampling* sebagai teknik pengambilan sampel pada 2 (dua) KSPD yaitu KSPD Lovina dan KSPD Air Sanih. Sementara metode analisis pada penelitian ini menggunakan *Partial Least Square Structural Equation Modelling* (PLS-SEM) untuk memprediksi perkembangan kawasan Wisata di Bali Utara sebagai variabel terikat di tinjau dari variabel tata guna lahan dan infrastruktur transportasi sebagai variabel bebas. Perkembangan kawasan wisata sebagai variabel terikat direfleksikan dengan indikator kesejahteraan masyarakat, pertumbuhan ekonomi lokal dan peningkatan kesempatan kerja. Variabel bebas tata guna lahan direfleksikan dengan indikator fasilitas akomodasi, fasilitas amenitas, fasilitas pelayanan wisata, fasilitas utilitas, aksesibilitas dan variabel bebas infrastruktur transportasi direfleksikan dengan indikator ketersediaan parkir, moda transportasi, kinerja jalan, terminal angkutan penumpang, bandar udara dan pelabuhan seperti tersaji pada Tabel 1.

Tabel 1. Variabel dan indikator penelitian

Variabel	Indikator	Kode
Perkembangan kawasan wisata	Kesejahteraan masyarakat	Y <sub>1</sub>
	Pertumbuhan ekonomi lokal	Y <sub>2</sub>
	Peningkatan kesempatan kerja	Y <sub>3</sub>
Tata guna lahan		X <sub>1</sub>
Infrastruktur transportasi	Fasilitas akomodasi	X <sub>1.1</sub>
	Fasilitas amenitas	X <sub>1.2</sub>
	Fasilitas pelayanan wisata	X <sub>1.3</sub>
	Fasilitas amenitas	X <sub>1.4</sub>
Ketersediaan parkir		X <sub>2</sub>
	Ketersediaan parkir	X <sub>2.1</sub>
	Moda transportasi,	X <sub>2.2</sub>
	Kinerja jalan	X <sub>2.3</sub>
Terminal		X <sub>2.4</sub>

Selanjutnya dilakukan kompilasi data hasil kuisisioner menggunakan skala *likert* dan teknik analisis data menggunakan *Smart PLS*. Model prediksi pada penelitian ini menggambarkan hubungan antara blok indikator dengan variabel latennya, sehingga evaluasi model dilakukan dengan menilai model pengukuran (*outer model*). Tahap selanjutnya dilakukan uji validitas dan uji reabilitas dengan kriteria validitas konvergen (*convergent validity*), validitas diskriminan (*discriminant validity*) dan *composite reliability*. Tahap terakhir adalah menyusun model struktural menggunakan *software Smart PLS*.

### 3 HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Deskripsi Variabel

Terdapat tiga variabel yang digunakan dalam penelitian ini, meliputi: variabel tata guna lahan, variabel infrastruktur transportasi, dan variabel perkembangan kawasan.

##### 3.1.1 Variabel tata guna lahan

Penilaian variabel tata guna lahan (*land use*) diukur melalui persepsi responden terhadap empat indikator, yaitu akomodasi wisata (X<sub>1.1</sub>), fasilitas amenities (X<sub>1.2</sub>), fasilitas pelayanan wisata (X<sub>1.3</sub>), dan utilitas wisata (X<sub>1.4</sub>). Jawaban responden terhadap masing-masing indikator ditunjukkan dalam Tabel 2.

Tabel 2 menginformasikan bahwa persepsi responden tentang *land use* adalah baik, hal ini terlihat dari nilai rata-rata sebesar 3.64. Nilai rata-rata tertinggi

sebesar 3.65 pada indikator fasilitas pelayanan wisata ( $X_{1.3}$ ) dan nilai terendah pada indikator akomodasi wisata ( $X_{1.1}$ ). Sehingga dapat diartikan bahwa *land use* yang baik adalah perencanaan yang dilengkapi dengan fasilitas pelayanan wisata.

**Tabel 2.** Deskripsi variabel *land use*

Indikator	Respon responden (%)					Mean
	STS	TS	KS	S	SS	
Akomodasi wisata ( $X_{1.1}$ )	0	9	19	72	0	3.63
Fasilitas amenities ( $X_{1.2}$ )	0	8	20	72	0	3.64
Fasilitas pelayanan wisata ( $X_{1.3}$ )	0	7	23	68	2	3.65
Utilitas wisata ( $X_{1.4}$ )	0	7	24	67	2	3.64
Variabel <i>land use</i>						3.64

**3.1.2 Variabel infrastruktur transportasi**

Penilaian variabel infrastruktur transportasi (*transportation infrastructure*) diukur melalui persepsi responden terhadap empat indikator, yaitu ketersediaan parkir ( $X_{2.1}$ ), moda transportasi ( $X_{2.2}$ ), kinerja jalan ( $X_{2.3}$ ), dan terminal ( $X_{2.4}$ ). Jawaban responden terhadap masing-masing indikator ditunjukkan dalam Tabel 3.

**Tabel 3.** Deskripsi variabel infrastruktur transportasi

Indikator	Respon responden (%)					Mean
	STS	TS	KS	S	SS	
Ketersediaan parkir ( $X_{2.1}$ )	0	3	37	49	11	3.68
Moda transportasi ( $X_{2.2}$ )	0	3	36	50	11	3.69
Kinerja jalan ( $X_{2.3}$ )	0	1	32	56	11	3.77
Terminal ( $X_{2.4}$ )	0	3	29	57	11	3.76
Variabel <i>transportation infrastructure</i>						3.73

Tabel 3 menginformasikan bahwa persepsi responden tentang *transportation infrastructure* adalah baik, hal ini terlihat dari nilai rata-rata sebesar 3.73. Nilai rata-rata tertinggi sebesar 3.77 pada indikator kinerja jalan ( $X_{2.3}$ ) dan nilai terendah pada indikator ketersediaan parkir ( $X_{2.1}$ ). Sehingga dapat diartikan bahwa *transportation infrastructure* yang baik adalah kinerja jalan yang mengacu pada kemampuan jalan untuk menyediakan pelayanan yang memadai dan aman bagi pengguna jalan. Keberhasilan dalam

menyediakan jalan yang aman dan nyaman tidak hanya tergantung pada satu aspek saja, melainkan hasil dari sinergi antara berbagai elemen yang saling mendukung.

**3.1.3 Variabel perkembangan kawasan wisata**

Penilaian variabel *tourism area development* diukur melalui persepsi responden terhadap tiga indikator, yaitu pertumbuhan ekonomi ( $Y_1$ ), kesejahteraan masyarakat ( $Y_2$ ), dan kesempatan kerja ( $Y_3$ ). Jawaban responden terhadap masing-masing indikator ditunjukkan dalam Tabel 4.

**Tabel 4.** Deskripsi variabel perkembangan kawasan

Indikator	Respon responden (%)					Mean
	STS	TS	KS	S	SS	
Pertumbuhan ekonomi ( $Y_1$ )	0	5	29	52	14	3.75
Kesejahteraan masyarakat ( $Y_2$ )	0	9	24	56	11	3.69
Kesempatan kerja ( $Y_3$ )	0	9	23	57	11	3.70
Variabel <i>tourism area development</i>						3.71

Tabel 4 menginformasikan bahwa persepsi responden tentang *tourism area development* adalah baik, hal ini terlihat dari nilai rata-rata sebesar 3.71. Nilai rata-rata tertinggi sebesar 3.75 pada indikator pertumbuhan ekonomi ( $Y_1$ ) dan nilai terendah pada indikator kesejahteraan masyarakat ( $Y_2$ ). Sehingga dapat diartikan bahwa *tourism area development* yang baik adalah pengembangan yang dapat menumbuhkan perekonomian rakyat di kawasan wisata tersebut. Pertumbuhan ekonomi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kawasan wisata, baik dari segi infrastruktur, daya tarik wisata, promosi, pendapatan masyarakat, maupun aspek sosial dan budaya.

**3.2 Evaluasi Model Pengukuran (Outer Model)**

Terdapat tiga kriteria di dalam penggunaan teknik analisa data dengan *Smart PLS* untuk menilai *outer model* yaitu *convergent validity*, *discriminant validity*, dan *composite reliability*.

**3.2.1 Validitas konvergen (convergent validity)**

Berdasarkan kompilasi data hasil kusioner menggunakan skala *likert* menunjukkan bahwa indikator pengukuran variabel tata guna lahan, infrastruktur transportasi dan perkembangan kawasan wisata memiliki nilai *outer loading* seperti tersaji pada Tabel 5.

Berdasarkan nilai *outer loading* indikator masing-masing variabel Tabel 5 terlihat bahwa indikator pengukuran variabel tata guna lahan memiliki nilai *outer loading* antara 0.861-0.926 lebih besar dari 0.5 yang berarti valid. Variabel infrastruktur transportasi

memiliki nilai *outer loading* dengan rentangan 0.91 - 0.956 di atas 0.5 yang berarti valid dan variabel perkembangan kawasan wisata memiliki nilai *outer loading* dengan rentangan 0.929-0.959 lebih besar dari 0.5 berarti valid.

**Tabel 5.** Nilai *outer loading* indikator masing-masing variabel

Indicators	Land use	Transportation infrastructure	Tourism area development
X <sub>1,1</sub>	0.896		
X <sub>1,2</sub>	0.912		
X <sub>1,3</sub>	0.926		
X <sub>1,4</sub>	0.861		
X <sub>2,1</sub>		0.952	
X <sub>2,2</sub>		0.948	
X <sub>2,3</sub>		0.956	
X <sub>2,4</sub>		0.911	
Y <sub>1</sub>			0.929
Y <sub>2</sub>			0.949
Y <sub>3</sub>			0.959

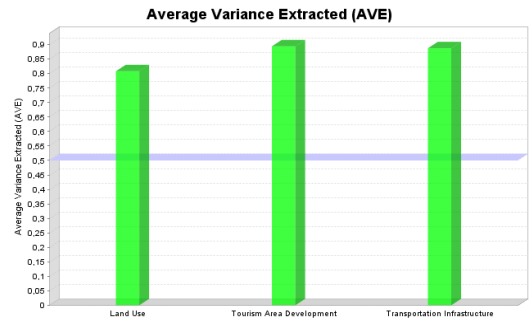
**3.2.2 Validitas diskriminan (*discriminant validity*)**

Berdasarkan kompilasi data hasil kusioner menggunakan skala *likert* menunjukkan bahwa variabel tata guna lahan, infrastruktur transportasi dan perkembangan kawasan wisata memiliki nilai *Average Variance Extracted* (AVE) seperti tersaji pada Tabel 6 dan Gambar 2.

**Tabel 6.** Nilai *Average Variance Extracted* (AVE) masing-masing variabel

Variabel	<i>Average Variance Extracted</i> (AVE)
Land use	0.808
Transportation infrastructure	0.887
Tourism area development	0.894

Berdasarkan nilai AVE pada Tabel 6 dan Gambar 2, dari ketiga variabel yaitu tata guna lahan memiliki nilai AVE sebesar, 0.808 infrastruktur transportasi sebesar 0.887, perkembangan kawasan wisata sebesar 0.894 yang artinya semua variabel memiliki nilai AVE diatas 0.50 sehingga dapat dikatakan data memiliki *discriminant validity* yang baik.



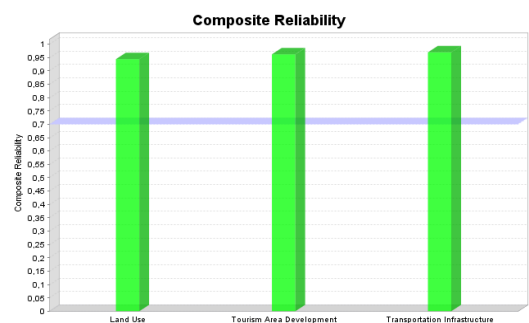
**Gambar 2.** Nilai *Average Variance Extracted* (AVE) masing-masing variabel

**3.2.3 Composite reliability**

Berdasarkan kompilasi data hasil kusioner menggunakan skala *likert* menunjukkan bahwa indikator pengukuran variabel tata guna lahan, infrastruktur transportasi dan perkembangan kawasan wisata memiliki nilai *composite reliability* seperti tersaji pada Tabel 7 dan Gambar 3.

**Tabel 7.** Nilai *composite reliability* masing-masing variabel

Variabel	<i>Average Variance Extracted</i> (AVE)
Land use	0.944
Transportation infrastructure	0.969
Tourism area development	0.962



**Gambar 3.** Nilai *composite reliability* masing-masing variabel

Berdasarkan nilai *composite reliability* masing-masing variabel pada Tabel 7 dan grafik Gambar 3 terlihat bahwa indikator pengukuran variabel tata guna lahan memiliki nilai *composite reliability* sebesar 0.944 dan variabel infrastruktur transportasi sebesar 0.969 serta variabel perkembangan kawasan wisata sebesar 0.962. Hal ini menginformasikan bahwa ketiga variabel memenuhi *composite reliability* karena nilainya di atas angka yang direkomendasikan, yaitu diatas 0.7 yang berarti memenuhi kriteria reliabel.

### 3.3 Pengaruh Tata Guna Lahan terhadap Perkembangan Kawasan Wisata

Berdasarkan hasil analisis data secara statistik menunjukkan bahwa variabel bebas tata guna lahan berpengaruh positif terhadap perkembangan kawasan wisata seperti tersaji pada Tabel 8.

**Tabel 8.** Nilai *outer loading* masing-masing indikator dari variabel tata guna lahan

Indikator	Tata Guna Lahan
X <sub>1.1</sub>	0.896
X <sub>1.2</sub>	0.912
X <sub>1.3</sub>	0.926
X <sub>1.4</sub>	0.861

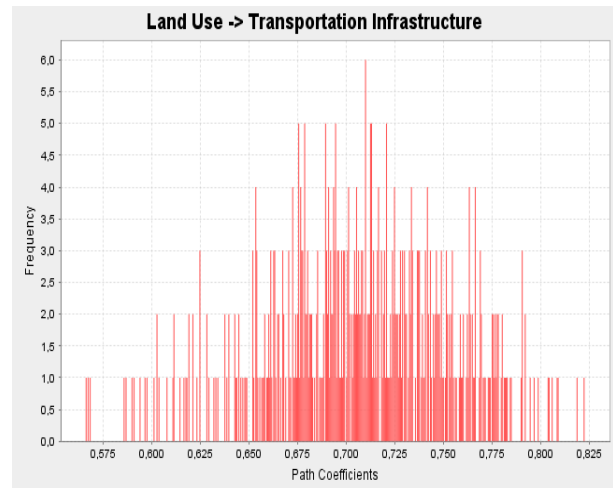
Berdasarkan hasil analisis statistik pada Tabel 8 menunjukkan bahwa indikator fasilitas amenities mempunyai nilai *outerloading* tertinggi sebesar 0.926, kemudian fasilitas pelayanan wisata sebesar 0.912, dilanjutkan dengan fasilitas akomodasi sebesar 0.896 dan nilai *outerloading* terendah pada indikator fasilitas utilitas wisata sebesar 0.861. Hal ini menggambarkan bahwa fasilitas amenities merupakan indikator penting membentuk tata guna lahan yang mempengaruhi perkembangan kawasan wisata di Bali Utara. Secara umum semakin baik penataan guna lahan akan mengarah pada tingginya perkembangan kawasan wisata. Perencanaan dan pengaturan tata guna lahan yang tepat dapat meningkatkan aksesibilitas, menyediakan fasilitas yang memadai, melestarikan lingkungan dan budaya, mengelola kepadatan, dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Pengelolaan tata guna lahan yang efektif sangat penting untuk memastikan bahwa perkembangan kawasan wisata dapat berkelanjutan dan memberikan manfaat maksimal bagi semua pihak yang terlibat.

### 3.4 Pengaruh Tata Guna Lahan terhadap Infrastruktur Transportasi

Hasil analisis data secara statistik menunjukkan bahwa *land use* berpengaruh positif terhadap *transportation infrastructure* dengan nilai koefisien jalur sebesar 0.704 seperti ditunjukkan pada Tabel 9 dan Gambar 4.

**Tabel 9.** Koefisien jalur pengaruh tata guna lahan terhadap infrastruktur transportasi

	<i>Land use</i>	<i>Transportation infrastructure</i>	<i>Tourism area development</i>
<i>Land use</i>	1.000	0.652	0.704
<i>Transportation infrastructure</i>	0.652	1.000	0.790
<i>Tourism area development</i>	0.704	0.790	1.000



**Gambar 4.** Koefisien jalur pengaruh tata guna lahan terhadap infrastruktur transportasi

### 3.5 Pengaruh Infrastruktur Transportasi terhadap Perkembangan Wisata

Hasil analisis data secara statistik menunjukkan bahwa variabel bebas infrastruktur transportasi berpengaruh positif terhadap perkembangan kawasan wisata seperti tersaji pada Tabel 10.

**Tabel 10.** Nilai *outer loading* masing-masing indikator dari variabel infrastruktur transportasi

Indikator	Infrastruktur transportasi
X <sub>2.1</sub>	0.952
X <sub>2.2</sub>	0.948
X <sub>2.3</sub>	0.956
X <sub>2.4</sub>	0.911

Berdasarkan hasil analisis statistik pada Tabel 10 menunjukkan bahwa indikator yang memiliki nilai *outer loading* tertinggi pada indikator kondisi jalan sebesar 0.956, kemudian indikator luas parkir sebesar 0.952, dilanjutkan dengan indikator jumlah moda transportasi sebesar 0.948 dan terakhir pada indikator jumlah terminal sebesar 0.911. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi jalan merupakan indikator terpenting yang mewakili infrastruktur transportasi yang mempengaruhi perkembangan kawasan wisata pada kawasan wisata Bali Utara. Secara umum semakin baik infrastruktur transportasi akan mengarah pada tingginya perkembangan kawasan wisata.

### 3.6 Model Struktur

Berdasarkan hasil olah data dengan *Smart PLS*, menunjukkan bahwa variabel tata guna lahan berpengaruh signifikan terhadap perkembangan kawasan wisata dengan koefisien jalur sebesar 0.190 demikian juga terhadap variabel infrastruktur transportasi berpengaruh signifikan dengan koefisien jalur sebesar 0.704. Sementara variabel infrastruktur

transportasi berpengaruh signifikan terhadap perkembangan kawasan wisata dengan koefisien jalur sebesar 0.657 seperti tersaji dalam Tabel 11 dan Gambar 5.

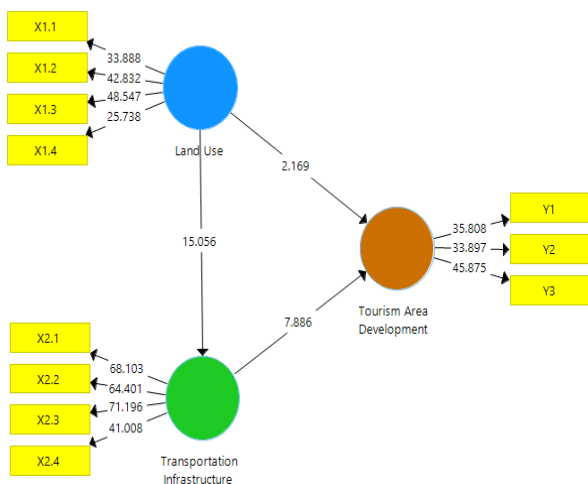
**Tabel 11.** Koefisien jalur

Variabel	Original sample (O)	T Statistics ( O/STDEV )	P Values	Description
Land use -> Tourism area development	0.190	2.169	0.031	Signifikan
Land use -> Transportation infrastructure	0.704	15.056	0.000	Signifikan
Transportation infrastructure -> Tourism area development	0.657	7.886	0.000	Signifikan



**Gambar 5.** Koefisien jalur

Berdasarkan Tabel 11 dan Gambar 5, maka dapat dibuat model struktural seperti Gambar 6.



**Gambar 6.** Model struktural land use, transportation infrastructure, tourism area development

Hasil studi ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Ouariti & Jebrane, 2020), menunjukkan bahwa pengembangan infrastruktur transportasi seperti: jalan raya, bandara dan stasiun kereta api, berdampak positif pada lama tinggal wisatawan di semua jenis akomodasi. (Mandic et al., 2018) dalam kajiannya menemukan bahwa ada korelasi yang signifikan antara kondisi sarana dan prasarana saat ini dengan jumlah kedatangan dan lama menginap wisatawan. (Bhuiyan et al., 2021), mengemukakan bahwa empat dimensi seperti staf, akses, daya tarik dan fasilitas signifikan berpengaruh terhadap kepuasan wisatawan secara keseluruhan. (Doerr et al., 2020), yang mengkaji bagaimana infrastruktur bandara baru mempengaruhi pariwisata daerah. Hasilnya menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi baru mendorong pembangunan ekonomi daerah. (Chen et al., 2020), dalam kajiannya terkait aksesibilitas transportasi dan pertumbuhan regional di *Greater Bay Area of China* menemukan peningkatan aksesibilitas transportasi ditemukan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi daerah, tetapi pengaruhnya bervariasi antar moda dan sektor ekonomi yang berbeda.

Secara khusus, peningkatan aksesibilitas jalan raya ditemukan memiliki efek positif pada pertumbuhan regional, pertanian, konstruksi, ritel dan perhotelan. (Jian et al., 2017), dalam penelitiannya menemukan bahwa penerbangan sipil dan perkembangan pariwisata Yunnan serta pembangunan perkotaan berkorelasi sangat positif, dimana nilai pariwisata dari sumber daya pemandangan dan transportasi udara dengan aksesibilitas tinggi, menarik lebih banyak wisatawan, industri dan praktisi terkait pariwisata, fasilitas, modal dalam agregasi tujuan pariwisata, membentuk skala ekonomi pariwisata perkotaan dan meningkatkan manfaat marjinal. (Robustin et al., 2018) menemukan bahwa daya tarik wisata, aksesibilitas dan amenitas memiliki pengaruh yang signifikan secara parsial dan secara simultan terhadap loyalitas wisatawan. (Seetanah et al., 2011), mengemukakan bahwa infrastruktur transportasi, pendapatan wisatawan, jarak dan harga mempengaruhi perkembangan wisata wilayah. (Law et al., 2022), mengemukakan bahwa ada kausalitas dua arah antara lalu lintas penumpang udara dan pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang.

Studi lain menemukan bahwa aksesibilitas dan fasilitas berpengaruh signifikan terhadap minat berkunjung kembali pada wisata bahari Kabupaten Wakatobi. Penelitian oleh (Sugiyama et al., 2022) menemukan kualitas akomodasi, kualitas aksesibilitas dan kualitas fasilitas berpengaruh positif terhadap kepuasan wisatawan. Peningkatan akomodasi dan fasilitas wisata berdampak signifikan terhadap perkembangan pariwisata (Karim et al., 2021). Hasil studi (Ouariti & Jebrane, 2020) menemukan pengembangan infrastruktur transportasi seperti jalan



raya, banda udara dan stasiun kereta api berdampak positif terhadap pengembangan daya tarik tujuan wisata. Menurut (Yukse et al., 2016) menemukan infrastruktur transportasi yang dinyatakan dalam bentuk kinerja angkutan umum dapat meningkatkan kepuasan wisatawan terhadap suatu destinasi wisata. Studi yang dilakukan oleh (Denstadli & Jacobsen, 2011) menghasilkan temuan bahwa peningkatan kualitas fasilitas dan layanan infrastruktur jalan meningkatkan kepuasan dan loyalitas wisatawan terhadap suatu destinasi.

#### 4 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan bahwa tourism area development di Bali Utara dapat diprediksikan secara signifikan melalui variabel tata guna lahan dan infrastruktur transportasi. Kedua variabel tersebut memberikan kontribusi sebesar 64.3% terhadap *tourism area development*. Diantara kedua variabel tersebut diketahui pengaruh variabel *transportation infrastructure* lebih tinggi daripada *land use* yaitu sebesar 65.7 persen sedangkan *land use* sebesar 19 persen. Sedangkan *land use* memiliki kontribusi sebesar 70.4% terhadap *transportation infrastructure*. Dengan kata lain bahwa semua hipotesis dalam penelitian ini dapat diterima. Berdasarkan kesimpulan diatas, dapat disarankan untuk penelitian selanjutnya hendaknya menambahkan variabel kebijakan publik dan lokasi penelitian dilakukan diwilayah lain.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ariesta, D., Sukotjo, E., & Suleman, N. R. (2020). The effect of attraction, accessibility and facilities on destination images and it's impact on revisit intention in the marine tourism of the wakatobi regency. *International Journal of Scientific and Technology Research*, 9(3), 6605–6613.
- Basak, D., Bose, A., Roy, S., Chowdhury, I. R., & Sarkar, B. C. (2021). Understanding sustainable homestay tourism as a driving factor of tourist's satisfaction through structural equation modelling: A case of Darjeeling Himalayan region, India. *Current Research in Environmental Sustainability*, 3(August), 100098. <https://doi.org/10.1016/j.crsust.2021.100098>
- Bhuiyan, M. A. H., Darda, M. A., & Hasan, M. R. (2021). Tourist perception and satisfaction on safari tourism at Bangabandhu Sheikh Mujib Safari Park in Bangladesh. *International Journal of Geoheritage and Parks*, 9(4), 430–440. <https://doi.org/10.1016/j.ijgeop.2021.11.005>
- Brama Kumbara, V., M. Afuan, & Ramdani Bayu Putra. (2020). Influence of Motivation Tourist and Tourist Experience Interest To Tourists Visit Back To Tourism in West Sumatra: Seeking Novelty Mediation As Variable. *Dinasti International Journal of Digital Business Management*, 2(1), 182–194. <https://doi.org/10.31933/dijdbm.v2i1.645>
- Chan, W. C., Lo, M. C., Ibrahim, W. H. W., Mohamad, A. A., & Suaidi, M. K. bin. (2022). The effect of hard infrastructure on perceived destination competitiveness: The moderating impact of mobile technology. *Tourism Management Perspectives*, 43. <https://doi.org/doi.org/10.1016/j.tmp.2022.100998>
- Chen, Z., Li, Y., & Wang, P. (2020). Transportation accessibility and regional growth in the Greater Bay Area of China. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 86, 102453. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102453>
- Denstadli, J. M., & Jacobsen, J. Kr. S. (2011). The long and winding roads: Perceived quality of scenic tourism routes. *Tourism Management*, 32(4), 780–789.
- Dinas Pariwisata Provinsi Bali. (2021). *Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKJIP)*.
- Doerr, L., Dorn, F., Gaebler, S., & Potrafke, N. (2020). How new airport infrastructure promotes tourism: evidence from a synthetic control approach in German regions. *Regional Studies*, 54(10), 1402–1412. <https://doi.org/10.1080/00343404.2020.1714022>
- Guan, J., Lau, Y., Lam, C. C.-C., & Lei, Z. (2023). The Influence of the Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge on Visitors Motivation and Willingness to Use Land Transport. *Journal of China Tourism Research*. <https://doi.org/10.1080/19388160.2023.2192536>
- Jangra, R., Kaushik, S. P., Singh, E., Kumar, P., & Jangra, P. (2023). The role of transportation in developing the tourism sector at high altitude destination, Kinnaur. *Environment, Development and Sustainability*, 0123456789. <https://doi.org/10.1007/s10668-023-03099-y>
- Jebbouri, A., Zhang, H., Imran, Z., Iqbal, J., & Bouchiba, N. (2022). Impact of Destination Image Formation on Tourist Trust: Mediating Role of Tourist Satisfaction. *Frontiers in Psychology*, 13(April), 1–17. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.845538>
- Jian, H., Pan, H., Xiong, G., & Lin, X. (2017). The Impacts of Civil Airport layout to Yunnan Local Tourism Industry. *Transportation Research Procedia*, 25, 77–91. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.383>
- Kanwal, S., Rasheed, M. I., Pitafi, A. H., Pitafi, A., & Ren, M. (2020). Road and transport infrastructure development and community support for tourism: The role of perceived benefits, and community satisfaction. *Tourism Management*, 77(June 2019), 104014. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104014>
- Karim, R., Normah, Marzuki, A., Shah, A., & Muhammad, F. (2021). Impact of Supply Components-4As on Tourism Development: Case of Central Karakoram National Park, Gilgit-Baltistan, Pakistan. *International Journal of Economics and Business Administration*, IX(Issue 1), 411–424. <https://doi.org/10.35808/ijeba/682>
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2007a). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, 29(5), 831–840. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2007.09.005>
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2007b). Transport infrastructure and tourism development. *Annals of Tourism Research*, 34(4), 1021–1032. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2007.05.010>
- Khan, S. A. R., Qianli, D., SongBo, W., Zaman, K., & Zhang, Y. (2017). Travel and tourism competitiveness index: The impact of air transportation, railways transportation, travel and transport services on international inbound and outbound tourism. *Journal of Air Transport Management*, 58, 125–134. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.10.006>
- Law, C. C. H., Zhang, Y., Gow, J., & Vu, X. B. (2022). Dynamic relationship between air transport, economic growth and inbound tourism in Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam. *Journal of Air Transport Management*, 98(January 2021), 102161. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102161>

- Mandic, A., Mrnjavac, Ž., & Kordic, L. (2018). Tourism infrastructure, recreational facilities and tourism development. *Tourism and Hospitality Management*, 24(1), 41–62. <https://doi.org/10.20867/thm.24.1.12>
- Moisescu, O. I. (2023). The Relationship Between Tourism Destination Image and Loyalty: A Multidimensional Approach. *International Conference on Modern Trends in Business Hospitality and Tourism*.
- Muslim, M. B. C. (2021). *Pengaruh Atraksi, Aktivitas, Amenitas Dan Aksesibilitas Terhadap Kepuasan Wisatawan Di Taman Nusa Bali*. 17(1), 957–971.
- Ouari, O. Z., & Jebrane, E. M. (2020). The impact of transport infrastructure on tourism destination attractiveness: A case study of Marrakesh City, Morocco. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 9(2).
- Peraturan Menteri Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif Nomor 12 Tahun 2020 Tentang Rencana Strategis Kementerian Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif/Badan Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif Tahun 2020-2024 (2020).
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025 (2011).
- Robustin, T. P., Sularso, R. A., Suroso, I., & Yulisetiari, D. (2018). The Contribution of Tourist Attraction, Accessibility and Amenities in Creating Tourist Loyalty in Indonesia. *GATR Journal of Business and Economics Review*, 3(4), 92–98. [https://doi.org/10.35609/jber.2018.3.4\(3\)](https://doi.org/10.35609/jber.2018.3.4(3))
- Saremi, P. (2020). The Role Of The Transportation System in The Development Of The Tourism Industry in Developing Countries. *Indian Journal of Scientific Research*, 11(1).
- Seetanah, B., Juwaheer, T., Lamport, M. J., Rojid, S., Sannasee, R. V., & Subadar, A. U. (2011). *Seetanah, B Juwaheer, T D*. 17(January).
- Shukor, M. S., Mohd Salleh, N. H., & Mohd Idris, S. H. (2017). An Evaluation of the Effects of Motivation, Satisfaction on Destination Loyalty: Case Study Tourism Malaysia. *International Journal of Social Sciences and Management*, 4(2), 137–147. <https://doi.org/10.3126/ijssm.v4i2.16577>
- Sriastuti, D. A. N., Suthanaya, P. A., Wedagama, D. M. P., & Yana, A. A. G. (2023). The Characteristics Of Land Use And Transportation Infrastructure In Tourism Areas In Bali Province. *Proceedings Inheic*, 2(1).
- Sugiama, A. G., Oktavia, H. C., & Karlina, M. (2022). The Effect of Tourism Infrastructure Asset Quality on Tourist Satisfaction: A Case on Forest Tourism in Tasikmalaya Regency. *International Journal of Applied Sciences in Tourism and Events*, 6(1), 65–71.
- Supraptini, N., & Supriyadi, A. (2020). *Pengaruh Fasilitas, Transportasi Dan Akomodasi Terhadap yang terpencar. Hal ini membuat faktor transportasi menjadi bagian penting, membuat keputusan untuk mengunjungi suatu lokasi wisata karena akomodasi*. 3(2), 121–131.
- Wirasutama, C. P., Suthanaya, P. A., Wedagama, D. M. P., & Yana, A. A. G. A. (2022). Local Law Enforcement Variables as Moderating Effect on the Behavior of Foreign Motorcycle Riders in Tourism Areas in Bali. *Civil Engineering and Architecture*, 10(5), 2065–2074. <https://doi.org/10.13189/cea.2022.100527>
- Yukse, G., Akkoç, İ. T., & Bayer, R. U. (2016). The Effects of Public Transport Performance on Destination Satisfaction. *African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure*, 5(4), 1–12.