

ANALISIS PENGARUH FAKTOR JALAN DAN LALU LINTAS LOKAL SERTA FAKTOR MANUSIA TERHADAP PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR PENDATANG DARI MANCANEGARA DI KAWASAN WISATA DI BALI

Cokorda Putra Wirasutama, Putu Alit Suthanaya, Dewa Made Priyantha Wedagama, dan Anak Agung Gde Agung Yana

*Program Studi Doktor Ilmu Teknik, Universitas Udayana, Jl. P.B. Sudirman, Denpasar
Email: cokwirasutama@gmail.com*

ABSTRAK: Pengendara sepeda motor asing rentan terhadap risiko yang lebih besar daripada penduduk setempat di sebagian besar negara di dunia. Beberapa parameter risiko yang dapat diidentifikasi, seperti kurangnya pengetahuan tentang peraturan lalu lintas, keterampilan mengemudi yang tidak memadai, perbedaan musim, dan sikap umum terhadap keselamatan lalu lintas yang tercermin dalam perilaku mengemudi. Seiring dengan perkembangan pariwisata, jumlah pengendara sepeda motor asing juga meningkat. Oleh karena itu, langkah-langkah keamanan sangat penting untuk dilakukan. Dalam penelitian ini, akan diteliti pengaruh kondisi jalan dan lalu lintas lokal serta pengaruh faktor manusia terhadap perilaku pengendara sepeda motor pendatang dari mancanegara di sekitar kawasan pariwisata di Bali. Metode yang digunakan merupakan Structural Equation Modeling (SEM). Kontribusi yang diharapkan adalah menemukan faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor asing. Hasilnya adalah variabel kondisi jalan dan lalu lintas lokal tidak mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor pendatang dari mancanegara dengan nilai P value 0.554. Sedangkan variabel faktor manusia mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor pendatang dari mancanegara dengan hasil P value 0.002. Hasil studi ini memberikan kesimpulan bahwa perilaku pengendara sepeda motor asing di kawasan wisata di Bali sangat dipengaruhi oleh faktor manusia, yaitu perilaku pengendara tersebut di negara asalnya. Tetapi tidak dipengaruhi oleh kondisi jalan maupun lalu lintas di kawasan wisata tersebut.

Kata kunci: pengendara sepeda motor, orang asing, perilaku, model

THE INFLUENCE ANALYSIS OF LOCAL ROAD AND TRAFFIC FACTORS AND HUMAN FACTORS ON THE BEHAVIOR OF FOREIGN MOTORCYCLE RIDERS IN TOURISM AREA IN BALI

ABSTRACT: Foreign motorcyclists are at greater risk than locals in most countries of the world. Some of the risk parameters that can be identified, such as lack of understanding on traffic rules, inadequate driving ability, seasonal differences, and general attitudes towards traffic safety are reflected in driving behavior. Along with the increasing number of tourists arrival, the amount of foreign motorcyclists has also increased. Therefore, it is a great importance to take security measures. In this study, the influence of road conditions, local traffic and the influence of human factors on the behavior of foreign motorcyclists will be investigated around the tourism area in Bali. The method used is Structural Equation Modeling (SEM). The expected contribution is to find factors that influence the behavior of foreign motorcyclists. The result is that local road and local traffic factors do not affect the behavior of foreign motorcyclists with a P value of 0.554. Meanwhile, human factors influence the behavior of foreign motorcycle riders with a P value of 0.002. The results of this research draw conclusion that the behavior of foreign motorcyclists in tourist areas in Bali is strongly influenced by human factors, namely the behavior of the riders in their native country. But it is not affected by road conditions or traffic in the tourist area.

Keywords: motorcyclist, foreigner, behavior, model

PENDAHULUAN

Orang yang datang ke Indonesia berasal dari berbagai negara dengan karakteristik yang beragam, baik dari sisi usia, tujuan kedatangan, pendidikan, maupun latar belakang budaya. Perbedaan karakteristik ini menyebabkan perbedaan pilihan moda transportasi di Indonesia. Beberapa dari mereka lebih memilih sepeda motor sebagai moda transportasi. Perilaku pendatang dari mancanegara yang mengendarai sepeda motor inilah yang akan dikaji dalam penelitian ini. Pengendara asing rentan terhadap risiko yang lebih besar daripada pengemudi domestik di sebagian besar negara di dunia, terbukti dengan beberapa temuan empiris, termasuk Yannis et al (2007). Dikatakan bahwa budaya lalu lintas negara yang berbeda sebagian besar menjelaskan perbedaan dalam beberapa parameter teknis tertentu. Kurangnya pengetahuan tentang jaringan jalan, peraturan lalu lintas lokal dan keterampilan mengemudi yang tidak memadai dalam kondisi yang tidak biasa, dapat menyebabkan peningkatan jumlah kecelakaan, tingkat keparahan, dan risiko yang dikenalkan pada pengendara sepeda motor asing. Variasi dalam sikap umum terhadap keselamatan jalan yang tercermin dalam perilaku berkendara selanjutnya dapat berkontribusi pada risiko kecelakaan yang lebih tinggi bagi pengendara sepeda motor asing daripada lokal. Kontribusi yang diharapkan dari hasil dari studi ini adalah pengetahuan tentang faktor yang dapat mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor pendatang dari mancanegara. Sementara itu, sepeda motor banyak digunakan sebagai alat transportasi para pendatang mancanegara dan penduduk lokal untuk berwisata di Bali. Dibandingkan dengan total kendaraan bermotor yang terdaftar di Bali, sekitar 86% adalah sepeda motor (BPS, 2017). Selain itu, informasi tambahan menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor terdaftar setiap tahun meningkat sebesar 11% (BPS, 2017). Banyaknya penggunaan sepeda motor sebagai metode transportasi di Bali terutama karena ketergantungannya pada lalu lintas yang padat dan di jalan raya yang sempit dan kemampuan sepeda motor untuk mencapai tempat-tempat terpencil di daerah perkotaan dan pedesaan yang umumnya tidak dapat diakses dengan metode transportasi opsional. Apalagi moda transportasi ini semakin menjadi ciri khas pendatang mancanegara di Bali karena adanya perbedaan komponen yang terkait dengan transportasi, misalnya kemudahan dan keterjangkauan sewa sepeda motor serta ketidaktergantungan angkutan umum yang ada. Demikian pula, sepeda motor di bagian lain Asia adalah metode transportasi yang disukai pendatang mancanegara karena periode perjalanan yang lebih singkat dan pengeluaran

yang rendah terkait dengan penggunaan bahan bakar dan sewa (Wedagama & Wishart, 2019). Tingginya tingkat kecelakaan sepeda motor dan cedera telah disebabkan oleh dominasi mereka dalam struktur transportasi perkotaan di Bali. Setiap kecelakaan lalu lintas tertentu memiliki potensi kerusakan yang lebih signifikan terkait dengan pengendara sepeda motor dan pemboncengnya (Watson et al, 2008). Penelitian keselamatan lalu lintas masa lalu yang diteliti di Bali menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor pada dasarnya menambah kecelakaan dan kematian lalu lintas (Budiartha R.M, 2014; Suthanaya, 2016; Wedagama, 2009; Wedagama & Dissanayake, 2010). Sementara kecelakaan sepeda motor di Bali didominasi oleh masyarakat lokal, banyak juga pendatang mancanegara yang menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi keliling pulau. Hal ini terlihat dari berbagai kantor persewaan sepeda motor yang memberikan jasa penyewaan sepeda motor, terutama kepada pendatang mancanegara. Sementara itu, perilaku berkendara berisiko dapat terjadi pada pendatang mancanegara pengendara sepeda motor yang berpengalaman. Keselamatan pendatang mancanegara yang mengendarai sepeda motor mungkin menarik karena jumlah pendatang mancanegara yang sama sering kali tidak mengetahui bahaya perjalanan yang akan mereka hadapi saat berkendara di lingkungan lalu lintas jalan yang baru. Studi sebelumnya telah mengakui hasil yang terkait dengan kecelakaan turis saat berlibur ke luar negeri terutama untuk cedera dan efek moneter di negara asal turis (Sherry et al, 2015). Dalam upaya untuk lebih memahami faktor-faktor yang dapat mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor dan kecelakaan lalu lintas sesudahnya, penelitian sebelumnya Seabra et al, (2013) telah mengeksplorasi ruang lingkup faktor psikososial yang mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor, misalnya niat, sikap, agresi, dan pencarian sensasi. Penelitian yang berbeda oleh Hongsrnagon et al, (2011) telah merekomendasikan bahwa membedakan dan memeriksa dampak persepsi pengendara sepeda motor yang berbeda adalah penting untuk menciptakan dan merencanakan tindakan pencegahan yang layak untuk meningkatkan keselamatan pengendara sepeda motor. Menurut Teori Perilaku Terencana (*Theory of Planned Behavior/TPB*), perilaku manusia dipandu oleh tiga pertimbangan yaitu: *behavioral beliefs* (keyakinan terhadap kemungkinan konsekuensi perilaku), *normative beliefs* (keyakinan akan harapan normatif orang lain), serta *control beliefs* (kepercayaan terhadap adanya faktor-faktor yang dapat mempermudah atau menghambat kinerja perilaku). Dalam proporsi masing-masing,

konfidensi menyebabkan perilaku yang menguntungkan atau merugikan terhadap perilaku tersebut (Ajzen, 1985). Konfidensi normatif menghasilkan *social pressure* atau *subjective norm*, dan kepercayaan kontrol menghasilkan kontrol terhadap perilaku yang dialami. Kombinasi dari sikap akan perilaku, norma subjektif serta persepsi kontrol perilaku menyebabkan pembentukan niat perilaku. Aturan secara umum, bahwa sikap dan norma subjektif yang lebih baik, serta kontrol yang semakin besar, maka keinginan seseorang untuk melakukan perilaku yang bersangkutan akan semakin kuat. Akhirnya, dengan tingkat kontrol aktual yang memadai terhadap perilaku tersebut, maka seseorang diperkirakan akan melakukan keinginan mereka apabila timbul kesempatan (Ajzen, 1991). Karena itu perilaku diasumsikan didahului oleh keinginan. Akan tetapi, banyaknya perilaku akan menimbulkan kesulitan dalam kenyataan yang dapat membatasi kontrol atas keinginan, maka diperlukan untuk mempertimbangkan kontrol perasaan atas perilaku selain keinginan. Apabila kontrol perasaan atas perilaku bersifat tulus, ia bisa berfungsi secara tidak langsung untuk pengendalian nyata dan berkontribusi terhadap prediksi perilaku yang diteliti Ajzen (1991). Penelitian yang membahas berbagai aspek tentang Teori Perilaku Terencana dan beberapa masalah yang belum terselesaikan dibahas dalam Ajzen (1985, 1987). Secara umum, teori ini didukung melalui bukti empiris. Keinginan melakukan berbagai perilaku dapat diperkirakan dengan keakurasian yang tinggi terhadap sikap akan perilaku, norma subjektif serta kontrol atas perilaku. Kemudian keinginan ini, seiring dengan persepsi terhadap kontrol perilaku, dapat menjelaskan perubahan yang cukup signifikan terhadap perilaku aktual. Sikap dan norma subjektif serta kontrol terhadap perilaku berkaitan dengan sekumpulan perilaku yang mudah terlihat, normatif dan keyakinan kontrol tentang perilaku, namun sifat sebenarnya dari hubungan ini belum dapat ditentukan dengan pasti. Perumusan nilai harapan hanya beberapa yang berhasil dalam mengkalkulasi hubungan-hubungan ini. Pengukuran ulang secara optimal terhadap harapan dan ukuran-ukuran nilai diajukan sebagai alat untuk menanggulangi keterbatasan pengukuran. Kemudian, digunakannya perilaku lampau pada perhitungan prediksi, digunakan sebagai alat untuk menguji kecukupan teori. Hal ini juga merupakan masalah lain yang masih belum terselesaikan. Ketersediaan bukti yang terbatas mengenai pertanyaan tadi menunjukkan bahwa teori

tersebut memprediksi perilaku dengan cukup baik dibandingkan dengan keinginan besar untuk mengetahui reliabilitas perilaku. Faktor risiko yang terkait dengan cedera yang berkaitan dengan kendaraan bermotor harus dijelaskan dan dibingkai dengan tepat dalam konteks sosial budaya. Pemahaman menyeluruh tentang faktor sosial budaya yang terkait dengan sepeda motor sangat penting untuk mengembangkan tindakan dan intervensi yang ditargetkan dan efisien (Nja dan Nesvag 2007). Prasarana jalan, kerusakan, dan kondisi pemeliharaan rupanya turut bertanggung jawab atas fenomena pengendara sepeda motor yang kurang memperhatikan aturan lalu lintas. Menurut statistik di seluruh dunia, jumlah kematian dan cedera lalu lintas diperkirakan meningkat sekitar 65% antara tahun 2000 dan 2020 (Kopits dan Cropper, 2003; Murray dan Lopez, 1996). Prospeknya sangat buruk di negara-negara dengan penghasilan rendah maupun menengah di mana jumlah kematian lalu lintas diperkirakan meningkat sebanyak 80% (Peden et al, 2004). Kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah besar di banyak negara terutama di daerah perkotaan (Peden et al, 2004), dan Indonesia pun tidak luput dari tren ini. Karakteristik dan akibat kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dan cedera di negara berkembang berbeda dengan negara berpenghasilan tinggi. Di Amerika Serikat, 80% korban yang meninggal akibat tabrakan di jalan raya adalah pengendara sepeda motor dan penumpang kendaraan bermotor roda empat. Di negara-negara berpenghasilan rendah, sebagian besar korbannya adalah pejalan kaki, pengendara sepeda, pengendara sepeda motor, dan bahkan penumpang pada sistem transportasi umum (Peden et al, 2004). Apa yang dilakukan atau tidak dilakukan wisatawan berkontribusi pada banyak kecelakaan yang terjadi ini. Dengan demikian, studi tentang perilaku manusia sangat penting untuk studi keselamatan jalan (Musselwhite et al, 2014). Faktor perilaku manusia merupakan faktor krusial yang perlu dipertimbangkan pada saat merancang strategi untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas dan kematian. Lebih lanjut, mereka juga berpendapat bahwa persepsi pengendara sepeda motor tentang jalan dan lingkungan lalu lintas berkorelasi dengan usia pengendara, pengalaman berkendara, kelelahan, stres, dan emosi. Meskipun penelitian semacam ini telah banyak dilakukan di negara maju, penelitian tentang pelanggaran terhadap aturan lalu lintas yang dilakukan pengendara sepeda motor di negara berkembang masih sedikit, di mana penggunaan sepeda motor akhir-akhir ini

berkembang pesat. Sepeda motor menjadi pilihan moda transportasi yang besar pada sebagian negara Asia Tenggara, seperti Indonesia, Malaysia, Vietnam, dan Thailand (Kalthier, 2002). Sementara itu, sepeda motor juga menjadi salah satu sebab utama kecelakaan lalu lintas yang dikemukakan oleh para peneliti. Sebagai contoh, di Indonesia terdapat 105,1 juta sepeda motor dari 129,3 juta unit kendaraan bermotor pada tahun 2016 (BPS, 2016). Di Vietnam, 80-90% rumah tangga di Kota Ho Chi Minh memiliki akses ke sepeda motor (PADECO, 2000). Kehadiran sepeda motor secara signifikan berdampak pada kinerja jalan dan tingkat kecelakaan (Chang dan Yeh, 2006). Dipercaya secara luas bahwa pengendara sepeda motor memiliki catatan keselamatan yang relatif buruk dibandingkan dengan kelompok pengguna jalan lainnya (Clarke et al, 2004). Pengendara sepeda motor kerap dipandang sebagai pengguna jalan yang banyak memicu terjadinya tabrakan. Selain itu, mereka terlihat lebih berani mengambil risiko dan memiliki kecenderungan lebih ngebut daripada pengemudi mobil (Musselwhite et al, 2014). Di Indonesia, pengendara sepeda motor memiliki persentase kecelakaan tertinggi yang tercatat (Indriastuti dan Sulistio, 2010). Sebagian besar kecelakaan lalu lintas terkait dengan faktor manusia. Pengendara secara teratur menyimpang dari kondisi mengemudi yang aman karena berbagai alasan (Rothengatter, 1997). Ketidaktaatan, kesalahan mengemudi, dan pelanggaran lalu lintas adalah alasan utama kecelakaan lalu lintas yang ditunjukkan oleh banyak peneliti (misalnya, Rothengatter, 1997). O'Connell (2008) telah menyatakan bahwa banyak aspek perilaku pengendara yang tidak diinginkan terjadi karena tindakan disengaja atau tidak disengaja, yang berarti bahwa kesalahan dilakukan oleh diri mereka sendiri dan tidak dipaksa oleh orang lain untuk melakukan kesalahan. Sebuah studi oleh Watson, et al (2007) di Australia, menunjukkan bahwa niat pengendara

sepeda motor untuk kegiatan berisiko tinggi terutama diprakarsai oleh keinginan untuk mencari sensasi. Sebaliknya, intensi keselamatan didasarkan pada kontrol perilaku dalam bentuk disiplin pribadi. Banyak penelitian menunjukkan bahwa sikap pengguna jalan dapat digali dengan mempelajari ketidakpatuhan dan pelanggaran. Sebuah diskusi rinci terkait dengan topik ini disediakan oleh Reason, et al (1990), Rothengatter (1997). Dikatakan bahwa kinerja pengemudi dipengaruhi oleh kecenderungan untuk melakukan kesalahan mengemudi dan pelanggaran lalu lintas, sikap terhadap gaya mengemudi mereka sendiri dan pengguna jalan lain, sikap terhadap kendaraan yang mereka kendalikan, dan karakteristik pribadi (Rosenbloom dan Shahr, 2007). Dengan kata lain, pelanggaran dapat terjadi karena sikap pengemudi terhadap perilaku, norma sosial tentang tindakan, kontrol perilaku, dan norma moral (Rothengatter, 1997).

METODE

Observasi awal dilakukan dengan mengamati perilaku pengendara motor asing di kawasan wisata di Bali. Dalam pantauan ini, ditemukan banyak pengendara motor pendatang dari mancanegara yang melanggar peraturan lalu lintas. Fenomena inilah yang akan diteliti dengan terlebih dahulu menentukan variabel penyebab. Kemudian dibuat kuisisioner untuk mengukur variabel-variabel tersebut. Setelah kuisisioner dibagikan dan dikumpulkan kembali, metode SEM digunakan untuk mengukur reliabilitas, validitas dan seberapa besar variabel tersebut mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor pendatang dari mancanegara di kawasan wisata Bali.

Variabel Penelitian

Adapun variabel yang digunakan pada studi ini ditampilkan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Variabel Penelitian

Variabel		Indikator	
X1	Kondisi Jalan dan Lalulintas Lokal (KL)	X1.1	Lingkungan Jalan (LJ)
		X1.2	Kondisi Lalu lintas Lokal (LL)
X2	Faktor Manusia (FM)	X2.1	Kondisi Fisik Pengendara (FP)
		X2.2	Norma Berkendara di Negara Asal (NB)
		X2.3	Kebiasaan Pengendara di Negara Asal (KP)
		X2.4	Pemahaman Peraturan Lalu lintas Lokal (PP)

	Variabel	Indikator	
Y1	Perilaku Pengendara Motor Pemandang Mancanegara (PP)	Y1.1	Jumlah Kecelakaan Ringan (KR)
		Y1.2	Jumlah Kecelakaan Sedang (KS)
		Y1.3	Jumlah Kecelakaan Fatal (KF)

Definisi operasional variabel yaitu menjelaskan sebuah konsep agar dapat diukur secara matematis serta dilakukan dengan meninjau dimensi perilaku serta aspek atau sifat yang ditampilkan terhadap konsep. Dengan demikian aspek diterjemahkan pada elemen yang dapat dinilai serta diamati sehingga dapat menciptakan sebuah indeks pengukuran konsep. Penjelasan mengenai operasional variabel yang dipergunakan dalam studi ini, sebagai batasan variabel-variabel yang digunakan pada model penelitian adalah:

1. Variabel Kondisi Jalan dan Lalulintas Lokal (X1)

Kondisi Jalan dan Lalulintas Lokal merupakan kondisi jalan yang dilalui dan kondisi lalu lintas yang dialami pengendara sepeda motor. Indikator indikator Kondisi Jalan dan Lalulintas Lokal terdiri dari:

- a. Lingkungan Jalan (X1.1), adalah kondisi jalan yang dilalui yang diukur dengan kondisi lampu penerangan jalan, kerusakan jalan, kondisi marka jalan, kondisi rambu-rambu dan kondisi trotoar.
- b. Kondisi Lalu lintas (X1.2), adalah kondisi lalu lintas yang dialami pengendara.

2. Variabel Faktor Manusia (X2)

Faktor Manusia merupakan variasi dari kondisi fisik pengendara dan sikap umum terhadap keselamatan jalan, yang tercermin dalam perilaku mengemudi. Indikator indikator dari Faktor Manusia adalah:

- a. Kondisi Fisik (X2.1), merupakan pengukuran untuk mengetahui kondisi pengendara saat berkendara.
- b. Norma Berkendara (X2.2), yaitu pengukuran untuk mengetahui norma-norma dari pengendara dalam berkendara dengan sepeda motor.
- c. Kebiasaan Pengendara (X2.3), yaitu segala sesuatu yang berhubungan dengan kebiasaan perilaku pengendara sepeda motor di negara asal.
- d. Pemahaman Peraturan (X2.4), yaitu pemahaman pengendara terhadap peraturan lalu lintas.

3. Variabel Perilaku Pengendara Motor Pemandang Mancanegara (Y1)

Variabel Perilaku Pengendara Motor Pemandang Mancanegara merupakan variabel perilaku pengendara sepeda motor pemandang dari mancanegara dengan menggunakan indikator tingkat kecelakaan yang dialami pengendara. Indikator-indikator tersebut adalah:

- a. Kecelakaa Ringan (Y1.1), merupakan suatu kejadian kecelakaan dimana tidak ada yang membutuhkan perhatian medis (ditangani oleh dokter atau perawat), tetapi ada kerusakan serius pada kendaraan pengendara atau kendaraan lain (hanya kerusakan properti).
- b. Kecelakaan Sedang (Y1.2), merupakan kecelakaan yang mengakibatkan cedera pada pengendara atau orang lain yang memerlukan perawatan medis (ditangani oleh dokter atau perawat).
- c. Kecelakaan Fatal (Y1.3), merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kematian orang lain yang terlibat dalam kecelakaan itu

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penilaian Outer Model

Validitas dan reliabilitas indikator serta variabel laten penelitian dihitung melalui penilaian outer model.. Validitas dihitung dengan nilai-nilai validitas konvergen dan validitas diskriminan. Kemudian reliabilitas dihitung dengan indikator nilai reliabilitas konstruk dan nilai reliabilitas konsistensi internal.

Uji Validitas

Uji validitas dapat diketahui melalui hasil validitas konvergen dan validitas diskriminan.

Validitas Konvergen

Validitas konvergen model dihitung melalui nilai loading factor dan nilai AVE (average variance extract). Setelah dilakukan uji validitas, indikator Pemahaman Peraturan Lalu lintas (PL) menghasilkan nilai *loading factor* 0,465 lebih kecil dari 0,5. Hal ini menunjukkan indikator PL tidak mampu menggambarkan variabel FM

(Faktor Manusia). Sehingga indikator PL di-drop dan model dijalankan kembali. Hasil setelah model dijalankan kembali ditunjukkan pada Tabel 2. Dimana nilai loading factor antara 0,741 dan 1,172 yang berarti melampaui 0,5 apabila mengacu kepada Fornell dan Larcker (1981). Angka ini menunjukkan seluruh indikator pengukuran sudah sesuai syarat validitas konvergen, dan masing-masing indikator valid untuk menilai variabel yang bersangkutan. Pada Tabel 2. juga menunjukkan nilai konstruk AVE antara 0,731 dan 0,981. Nilai ini melebihi 0,5 (Fornell & Larcker, 1981) yang dapat diartikan

bahwa konstruk dalam studi ini dapat menilai variabel laten yang bersesuaian.

Validitas Diskriminan

Validitas data dihitung dengan menggunakan validitas diskriminan dengan nilai cross-loading yang tertera pada Tabel 3. Indikator ini menunjukkan hubungan yang tinggi dengan variabel latennya apabila dibandingkan dengan variabel laten lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa semua indikator valid dan validitas diskriminan terpenuhi.

Tabel 2. Validitas Konvergen

	Outer Loading	Variabel	AVE
LJ	0.882	KL	0.719
LL	0.813		
FP	0.770		
NB	0.791	FM	0.620
KP	0.802		
KR	0.694		
KS	0.958	PP	0.750
KF	0.922		

Tabel 3. Validitas Diskriminan

	PP	FM	KL
KP	0.326	0.802	0.287
NB	0.422	0.791	-0.058
KF	0.922	0.486	0.364
KS	0.958	0.548	0.313
KR	0.694	0.483	0.124
FP	0.564	0.770	0.390
LJ	0.294	0.404	0.882
LL	0.238	0.034	0.813

Uji Reliabilitas

Nilai reliabilitas menunjukkan hasil yang konsistensi walaupun pengukuran dilakukan berulang-ulang. Oleh sebab itu, reliabilitas bisa diartikan sebagai perhitungan yang bebas dari kesalahan acak (Malhotra & Peterson, 2006). PLS digunakan untuk menghitung pengujian reliabilitas melalui reliabilitas konsistensi internal. Untuk reliabilitas konsistensi internal, composite reliability dan cronbach's alpha nilainya harus melebihi atau sama dengan 0,6. Tabel 4. di bawah ini menunjukkan bahwa nilai composite reliability serta cronbach's alpha melebihi 0,6, yang artinya variabel laten tersebut memiliki nilai yang konsisten serta reliabel.

Tabel 4. Uji Reliabilitas

Cronbach's Alpha	Composite Reliability
------------------	-----------------------

PP	0.822	0.898
FM	0.709	0.831
KL	0.612	0.836

Penilaian Inner Model

Model teoritis yang ditunjukkan dalam model struktural penelitian dikonfirmasi melalui langkah evaluasi ini (Chin, 2010). Di sini, model penilaian struktural menggunakan indikator: R² (Chin, 2010).

Nilai R-Square

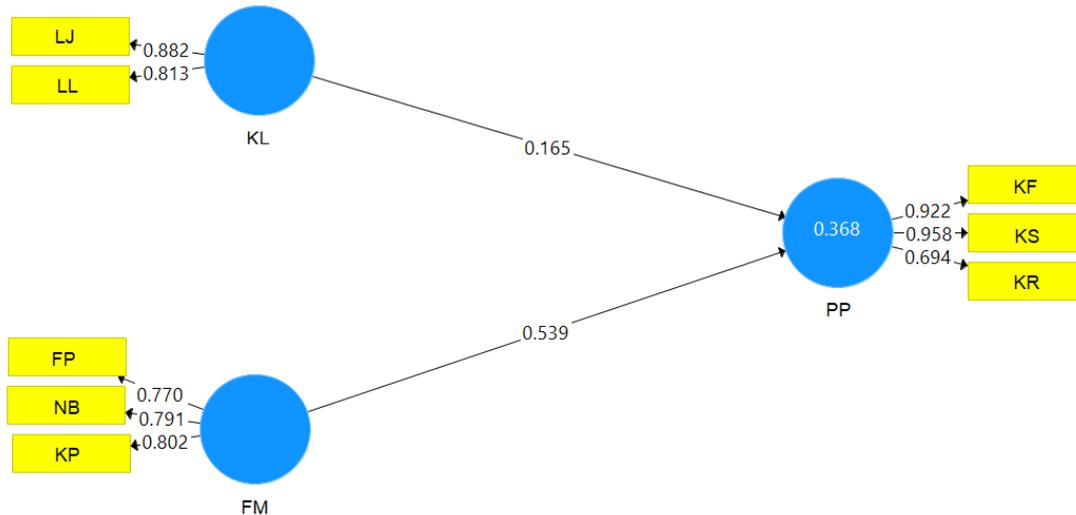
Perhitungan PLS ini memberikan hasil R² yang menggambarkan besarnya varians yang terdapat pada model (Chin, 2010). Pada penelitian ini didapatkan nilai R² ditunjukkan pada Tabel 5. serta Gambar 1.

Tabel 5. R Square

Variabel	R ²
----------	----------------

FM	0.368
----	-------

Variabel PP dapat dijelaskan oleh variabel KL dan variabel FM sebesar 36,80% sedangkan sisanya 63,20% merupakan kontribusi variabel lain yang tidak termasuk dalam model ini.



Gambar 1. PLS Alog

Goodnes of Fit (GoF)

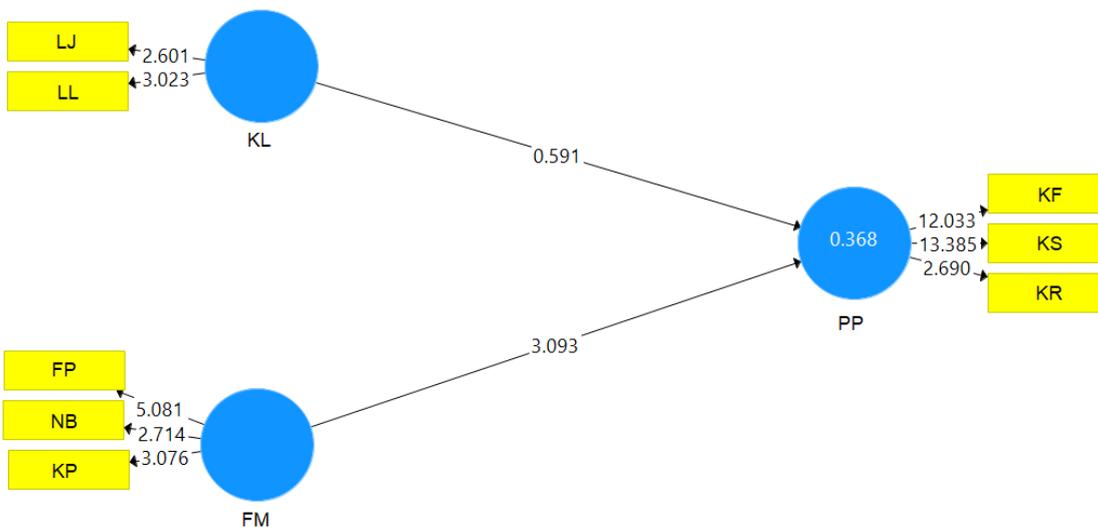
Validasi model keseluruhan menggunakan Goodness of Fit (GoF), karena merupakan ukuran tunggal dari model pengukuran (outer model) dan pengukuran model struktural (inner model). Hasil Goodness of Fit (GoF) mempunyai kisaran penilaian antara 0-1. Formula untuk menentukan hasil Goodness of Fit adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 GoF &= \sqrt{(AVE \times R^2)} \\
 &= \sqrt{(0.696 \times 0.368)} \\
 &= \sqrt{0.256} \\
 &= 0.506
 \end{aligned}
 \tag{1}$$

Hasil perhitungan Goodness of Fit (GoF) menunjukkan hasil sebesar 0,506 sehingga berdasarkan kriteria mengenai nilai GoF menurut Ghozali & Latan (2014) yaitu: 0,10 (GoF small), 0,25 (GoF moderat), dan 0,36 (Gof large), maka dapat dikatakan bahwa model terkategori besar.

Rangkuman Penilaian Outer Model dan Struktural Model

Konstruksi yang dipergunakan dalam studi ini valid dan reliabel melalui penilaian outer model, sehingga penilaian terhadap model struktural bisa dilakukan. Dari penilaian model struktural diketahui juga bahwa model penelitian yang diajukan sudah sesuai.



Gambar 2. Bootstrapping

Tabel 6. P-Value

	P-Value
FM -> PP	0.002
KL -> PP	0.554

Hasil analisis yang ditampilkan pada Gambar 2. dan Tabel 6. ini menunjukkan bahwa perilaku pengendara motor pendatang dari mancanegara di kawasan wisata di Bali sangat dipengaruhi oleh faktor manusia, sedangkan kondisi jalan dan lalu lintas tidak mempengaruhi perilaku lalu lintas pengendara sepeda motor pendatang dari mancanegara.

SIMPULAN

Dari hasil studi ini diperoleh kesimpulan yaitu bahwa kondisi jalan dan lalu lintas lokal tidak berpengaruh terhadap perilaku pengendara sepeda motor pendatang dari mancanegara dengan nilai P value sebesar 0.554. Sedangkan faktor manusia, yaitu perilaku pengendara tersebut di negara asalnya mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor pendatang dari mancanegara di daerah wisata di Bali dengan nilai P value 0.002.

DAFTAR PUSTAKA

Ajzen, I. 1985. *From intentions to actions: A theory of planned behavior*. In J. Kuhl & J. Beckman (Eds.), *Action-control: From cognition to behavior* (pp. 11-39). Heidelberg: Springer.

Ajzen, I. 1987. *Attitudes, traits, and actions: Dispositional prediction of behavior in personality and social psychology*. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology*, Academic Press. New York.

BPS. 2016. *Jumlah Kunjungan Wisatawan Mancanegara Tahun 2016 ke Indonesia menurut Pintu Masuk*. Jakarta.

BPS. 2017, *Bali Dalam Angka*. Badan Pusat Statistik. Bali.

Budiartha R.M. N 2014. *Factors Influencing Car Drivers and Motorcyclists Risky Behaviours in Bali*. *Journal of Society for Transportation and Traffic Studies (JSTS)*, vol. 5, pp. 12-22.

Chang, HL & Yeh, TH. 2006. *"Risk Factors to Driver Fatalities in Single-Vehicle Crashes: Comparisons between Non-Motorcycle Drivers and Motorcyclists*. *Journal of Transportation Engineering*. 132, 3, p.227-236.

Chin, WW. 2010. *How to Write up and Report PLS Analyses*, in VE Vinzi, et al. (eds), *Handbook of Partial Least Squares: Concept*

Method and Application in marketing and related fields. Springer. Berlin, p.655-690.

Clarke, DD, Ward, P, Bartle, C & Truman, W. 2004. *In-depth Study of Motorcycle Accidents*. *In Road Safety Research Report*. Department for Transport. London.

Fornell, C & Larcker, DF. 1981. *Evaluating Structural Equation Model with Unobservable Variable and Measurement Error*, *Journal of Marketing Research*, vol. Vol 18 No. 1 (39-50).

Hongsranagon, P, Khompratya, T, Hongpukdee, S, Havanond, P & Deelertyuenyong, NJIr. 2011. *Traffic risk behavior and perceptions of Thai motorcyclists: a case study*. 35, 1, p. 30-33.

Indriastuti, AK & Sulistio, H. 2010. *Influencing factors on motorcycle accident in urban area of Malang, Indonesia*. *International Journal of Academic Research* no. 2(5):252-25

Kaltheier, RM. 2002. *Urban Transport and Poverty in Developing Countries: Analysis and Options for Transport Policy and Planning*. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH. Eschborn.

Kopits, E & Cropper, M. 2003. *Traffic Fatalities and Economic Growth*. In *Policy Research Working Paper No. 3035*.

Malhotra, NK & Peterson, M. 2006. *Basic Marketing Research: A Decision-Making Approach*. Pearson Education. New Jersey.

Murray, CJL & Lopez, AD. 1996. *The Global Burden of Disease, A Comprehensive Assessment of Mortality and Disability from Diseases, Injuries, and Risk Factors*. in 1990 and Projected to 2020.

Musselwhite, C, Avineri, E & Susilo, YO. 2014. *Legitimising Risk Taking: Articulating Dangerous Behaviour On The Road*. *Transportation Planning and Technology*. 37, 1, p.62-82.

Nja, O & Nesvag, SM. 2007. *Traffic Behaviour Among Adolescents Using Mopeds And Light Motorcycles*. *Journal of Safety Research*. 38, 4, p.481-492.

O’Connell, M. 2008. *Social psychological principles: The group inside the person*. In *Human Factors for Highway Engineers*, edited by R. Fuller and J.A. Santos. Emerald. Bingley.

- PADECO. 2000. *Urban Transport Development In Final Report*, Chapter 13, 08/2000, S. 13-2. Ministry of Transport Japan.
- Peden , M, Scurfield, R, Sleet , D, Mohan, D, Hyder, AA, Jarawan, E & Mathers, C. 2004. *World report on road traffic injury prevention*, Worl Health Organization, Geneva.
- Rosenbloom, T & Shahar, A. 2007. *Differences Between Taxi And Nonprofessional Maledrivers In Attitudes Towards Traffic-Violation Penalties*. Transportation Research Part Fno. 10:428–435.
- Rothengatter, T. 1997. *Errors and violations as factors in accident causation*. In Traffic andTransport Psychology: Theory and Application, edited by T. Rothengatter and E.C. Vaya. Elsevier Science Ltd. Oxford.
- Seabra, C, Dolnicar, S, Abrantes, JL & Kastenzholz, EJTM. 2013. *Heterogeneity In Risk And Safety Perceptions Of International Tourists*. 36, p.502-510.
- Sherry, MK, Mossallam, M, Mulligan, M, Hyder, AA & Bishai, DJIp. 2015. *Rates of Intentionally Caused and Road Crash Deaths of US Citizens Abroad*. 21, e1, p.e10-e14.
- Suthanaya, PA. 2016. *Analysis Of Fatal Accidents Involving Motorcycles In Low Income Region (Case Study Of Karangasem Region, Bali-Indonesia)*, Proceedings of the International Journal of Engineering Research in Africa, Trans Tech Publ. 19, p.112-122.
- Wedagama, DMP & Wishart, D. 2019. *Investigating the risky behavior of international tourists riding motorcycles in Bali*. Proceedings of the MATEC Web of Conferences, EDP Sciences. 276, p. 03007.
- Wedagama, DP. 2009. *The influence of young and male motorists accident: factors on motorcycle injuries in Bali*. IATSS research. 33, 2, p.64-75.
- Wedagama, P & Dissanayake, D. 2010. *Analysing Motorcycle Injuries on Arterial Roads in Bali using a Multinomial Logit Model* vol. 8
- Yannis, G, Golias, J & Papadimitriou, E. 2007. *Accident Risk of Foreign Drivers In Various Road Environments*. Journal of Safety Research. 38, p.471–480