

GAMBARAN PENGETAHUAN DAN SIKAP WISATAWAN MANCANEGERA TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA DI DESA KUTA

Desniati Telaumbanua*¹, Ni Luh Putu Eva Yanti¹, Indah Mei Rahajeng¹

¹Program Studi Sarjana Keperawatan dan Pendidikan Profesi Ners Fakultas Kedokteran Universitas Udayana

*Korespondensi penulis, e-mail: tdesniati14@gmail.com

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah global dan salah satu penyebab kematian di kalangan wisatawan mancanegara. Keselamatan berkendara merupakan aspek penting saat berwisata untuk terhindar dari bahaya, risiko, dan kerugian. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran pengetahuan dan sikap wisatawan mancanegara tentang keselamatan berkendara di Desa Kuta. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, di mana jenis penelitian ini deskriptif menggunakan rancangan penelitian *cross-sectional*. Sampel pada penelitian ini berjumlah 97 wisatawan mancanegara dan dipilih menggunakan teknik *consecutive sampling*. Data dikumpulkan menggunakan kuesioner *online*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan responden tentang keselamatan berkendara berada dalam kategori baik sebesar 33%, kategori cukup sebesar 25,8%, dan kategori kurang sebesar 41,2%. Hasil uji sikap berkendara responden berada dalam kategori baik sebesar 42,3%, kategori cukup sebesar 34%, dan kategori kurang sebesar 23,7%. Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa pengetahuan wisatawan mancanegara berada pada kategori kurang dan sikap berkendara wisatawan mancanegara berada pada kategori baik. Disarankan kepada pemilik jasa penyewaan kendaraan agar memastikan pemahaman wisatawan mancanegara mengenai peraturan lalu lintas di Bali dengan melakukan sosialisasi mengenai pentingnya perilaku berkendara yang aman dan memberlakukan syarat penting yang harus dimiliki wisatawan mancanegara, seperti kepemilikan SIM sebelum dilakukan penyewaan sepeda motor.

Kata kunci: keselamatan berkendara, pengetahuan, sikap, wisatawan mancanegara

ABSTRACT

Traffic accidents are a global problem and one of the causes of death among foreign tourists. Safety riding is an important aspect to avoid danger, risk, and loss. This study aims to determine the description of the knowledge and attitudes of foreign tourists about safety riding in the village of Kuta. This research used quantitative methods, where the type of this research is descriptive using cross sectional research design. The sample in this study amounted to 97 foreign tourists and was selected using the consecutive sampling technique. Data were collected using an online questionnaire. The results of the study show that respondent's knowledge about safety riding is the good category 33%, the sufficient category 25.8%, and the low category 41.2%. The result on respondent's riding attitude is the good category 42.3 %, the sufficient category 34%, and the less category 23.7%. Based on these results can be concluded that the knowledge of foreign tourists in low category and attitude of foreign tourists in good category. It is recommended to the owner of a vehicle rental service to ensure the understanding of foreign tourists about traffic regulations in Bali by conducting socializing the importance of safety riding and imposing conditions that must be owned by foreign tourists such as license for riding a motorbike ownership before motorbike rentals.

Keywords: attitude, foreign tourists, knowledge, safety riding

PENDAHULUAN

Bali menjadi wilayah pariwisata Indonesia karena memiliki daya tarik dan banyak dikunjungi wisatawan dari domestik hingga mancanegara (Urbanus & Febianti, 2017). Jumlah kedatangan wisatawan di Bali setiap tahun meningkat, di mana dapat dilihat dari statistik kedatangan wisatawan terdapat 4.001.835 orang pada tahun 2015, 4.927.937 orang tahun 2016, 5.697.739 orang tahun 2017 dan 6.070.473 orang tahun 2018 (BPS, 2019).

Transportasi merupakan komponen penting dalam pariwisata berfungsi sebagai sarana mobilitas wisatawan untuk mencapai tujuan wisata (Budhiarta, 2011). Transportasi yang digunakan wisatawan di Bali, seperti Trans Sarbagita, taksi, *shuttle bus*, mobil, sepeda motor, dan transportasi *online* seperti ojek (Witari, 2017). Namun, wisatawan saat ini memilih menggunakan mobil atau sepeda motor dengan melakukan penyewaan kendaraan yang sangat mudah didapatkan karena dianggap lebih efisien dalam mobilisasi (Lesatri, 2017).

Kedatangan wisatawan ke Bali yang meningkat setiap tahun dapat memengaruhi jumlah kendaraan di Bali sehingga tidak sebanding dengan kondisi jalan yang ada di Bali. Peningkatan jumlah kendaraan bisa menimbulkan kemacetan di jalan raya. Kondisi kemacetan membuat pengendara saling berlomba untuk menghindari kemacetan khususnya wisatawan mancanegara yang sudah menetapkan estimasi waktu untuk sampai ke tempat wisata tujuan sehingga berisiko tinggi terjadinya kecelakaan (Urbanus & Febianti, 2017).

Kecelakaan merupakan salah satu penyebab paling sering kematian di kalangan wisatawan dengan jenis kendaraan bermotor lebih berpotensi mengalami kecelakaan (WHO, 2012). Kebiasaan berkendara wisatawan mancanegara mungkin berbeda dengan negara asalnya seperti jenis kendaraan yang digunakan tidak familiar dari biasanya dan kondisi jalan raya yang

menyebabkan wisatawan kurang akrab dengan jalan yang ada di tempat wisata (Suastika, 2014). Selain itu, wisatawan mancanegara pada umumnya sering dalam pengaruh alkohol dan mengalami kelelahan saat bepergian sehingga berpotensi mengalami kecelakaan saat berkendara (CDC, 2019).

Kecelakaan merupakan peristiwa atau kejadian yang tidak disengaja tetapi bisa menimbulkan kerugian baik fisik maupun finansial (Departemen Perhubungan Darat, 2009). Data prevalensi kecelakaan lalu lintas berdasarkan *World Health Organization* (WHO) terdapat sekitar 1.300.000 orang meninggal setiap tahun dan sebanyak 50.000.000 orang lebih terluka sehingga diprediksi penyebab urutan kelima kematian pada tahun 2030 adalah kecelakaan lalu lintas (WHO, 2012). Data Polresta Badung (2018) mencatat jumlah kejadian kecelakaan sepeda motor lalu lintas wisatawan mancanegara terdapat 15 kejadian dari Januari-Desember, meninggal dunia terdapat tiga orang, mengalami luka berat terdapat dua orang, dan mengalami luka ringan terdapat 19 orang, jumlah total kerugian material mencapai Rp33.500.000,00 (Polresta Badung, 2018).

Wisatawan mancanegara saat ini banyak ditemukan berkendara tidak mematuhi aturan lalu lintas, seperti tidak mengenakan helm, melanggar rambu dan lampu lalu lintas, menggunakan telepon seluler saat berkendara, dan berboncengan tiga (Oktavianti, 2016). Wisatawan mancanegara melanggar aturan dikarenakan ketidakpahaman cara berkendara di Bali dan kelalaian atau *human error* dari pengendara sendiri, misalnya dalam pengaruh alkohol (Jaya, 2015). Wisatawan yang tidak mengikuti aturan lalu lintas saat berkendara di Bali akan berisiko mengalami kecelakaan.

Alasan wisatawan mancanegara memilih menggunakan sepeda motor saat berwisata dikarenakan pengeluaran biaya perjalanan yang lebih hemat, waktu tempuh lebih cepat, menghindari

kemacetan, dan bisa menikmati keindahan alam lebih dekat dibandingkan harus menggunakan transportasi umum seperti bus pariwisata (Menuh, 2016). Wisatawan mendapatkan sepeda motor dari penyewaan di *rent bike* yang ada di Bali yang saat ini berkembang pesat, banyak dan mudah ditemui, baik dari pemesanan *online* maupun *offline* sehingga memudahkan wisatawan mendapatkan transportasi sepeda motor (Michel *et al.*, 2006).

Jasa sewa sepeda motor menetapkan mekanisme penyewaan yang beragam. Berdasarkan hasil studi pendahuluan, wisatawan mancanegara lebih banyak menyewa kendaraan di Desa Kuta dikarenakan mudah didapatkan dari lokasi penginapan. Studi pendahuluan yang dilakukan pada delapan tempat jasa sewa motor, lima dari delapan tempat jasa sewa motor tersebut memiliki sistem penyewaan sepeda motor dengan memberikan kartu identitas, tidak ada pengetesan berkendara terlebih dahulu, dan tidak memberikan informasi penting mengenai keselamatan berkendara. Sistem penyewaan sepeda motor tiga dari delapan sudah memiliki sistem yang baik dengan memberlakukan aturan seperti pengetesan berkendara kepada wisatawan terlebih dahulu. Jika tidak bisa, maka wisatawan tidak diizinkan membawa sepeda motor. Jasa sewa motor juga memastikan pemahaman peraturan

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan deskriptif kuantitatif dengan pendekatan *cross-sectional*. Populasi pada penelitian ini adalah wisatawan mancanegara di Desa Kuta. Pengambilan sampel menggunakan *non probability sampling* dengan teknik *consecutive sampling* dan didapatkan 97 wisatawan mancanegara. Kriteria inklusi penelitian adalah wisatawan mancanegara yang pernah menggunakan sepeda motor saat berwisata di Bali dan bisa atau mampu memahami isi kuesioner dalam terjemahan bahasa Inggris saat pengisian kuesioner. Kriteria eksklusi pada penelitian ini yaitu wisatawan yang

lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan melalui kepemilikan *international riding licence*, serta memberikan informasi mengenai keselamatan berkendara di Bali.

Keselamatan wisata merupakan aspek penting saat berwisata ke suatu tempat. Wisatawan mancanegara ke Bali bertujuan untuk berwisata, jika mengalami kecelakaan lalu lintas akan mengalami kerugian yang berdampak hingga mereka kembali ke negara asalnya. Pengetahuan dan sikap berkendara yang baik sangat diperlukan bagi wisatawan mancanegara saat menggunakan kendaraan sepeda motor di Bali. Upaya pencegahan kejadian kecelakaan lalu lintas yaitu dengan memberikan penjelasan atau informasi terkait sistem berkendara yang baik dan aman pada pengendara. Adanya pengetahuan yang baik tentang kesehatan wisata diharapkan wisatawan dapat menjaga keselamatan dan kesehatannya selama melakukan perjalanan atau aktivitas wisata.

Berdasarkan hal tersebut, penulis tertarik untuk mengetahui gambaran pengetahuan dan sikap wisatawan mancanegara tentang keselamatan berkendara sebagai dasar pencegahan kecelakaan lalu lintas pada wisatawan mancanegara saat berwisata ke Bali dan untuk meningkatkan kesadaran wisatawan terkait keselamatan berkendara.

mengalami gangguan penglihatan.

Data dikumpulkan menggunakan kuesioner demografi, kuesioner pengetahuan keselamatan berkendara dan sikap berkendara dengan uji validitas r tabel minimal 0.166 taraf signifikansi 5%, $(-0.49 - 0.303)$ dan *cronbach's alpha* > 0.60 (0,704). Pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner *online*.

Kuesioner pengetahuan keselamatan berkendara menggunakan dua pilihan jawaban yaitu benar (1) dan salah (0). Kuesioner sikap berkendara menggunakan skala *likert* di mana pilihan jawabannya yaitu SS (sangat setuju, *favorable* skor 4,

unfavorable skor 1), S (setuju, *favorable* skor 3, *unfavorable* skor 2), TS (tidak setuju, *favorable* skor 2, *unfavorable* skor 3), dan STS (sangat tidak setuju, *favorable* skor 1, *unfavorable* skor 4), jawaban responden yang telah diberi skor (1-4) baik pada pertanyaan *favorable* maupun

unfavorable akan dijumlahkan, kemudian dibandingkan dengan jumlah skor total dari seluruh pertanyaan lalu dikalikan 100%.

Analisis yang dilakukan adalah analisis univariat yang menggunakan distribusi frekuensi dan tendensi sentral.

HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian mengenai karakteristik, pengetahuan, dan sikap responden.

Tabel 1. Gambaran Usia dan Lama Pengalaman Berkendara Responden (n=97)

Variabel	Mean ± SD	Min – Max	95%CI
Usia Responden (tahun)	23.31±3.768	18-45	22.55; 24.07
Lama Pengalaman Berkendara (tahun)	3.97±2.956	1-15	3.37; 4.56

Tabel 2. Gambaran Jenis Kelamin dan Kepemilikan SIM Responden (n=97)

Variabel	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Jenis Kelamin		
Laki-laki	66	68
Perempuan	31	32
Total	97	100
Kepemilikan SIM		
Ada	51	52,6
Tidak Ada	46	47,4
Total	97	100

Tabel 3. Gambaran Kewarganegaraan Responden (n=97)

No	Variabel (Warga Negara)	Frekuensi (n)	Persentase (%)
1	Amerika	7	7.2
2	Australia	7	7.2
3	Brasil	1	1
4	Britania Raya	5	5.2
5	Kanada	1	1
6	Kolombia	1	1
7	Belanda	1	1
8	Mesir	5	5.2
9	Prancis	6	6.2
10	Jerman	5	5.2
11	Guatemala	1	1
12	Honduras	1	1
13	India	8	8.2
14	Irak	1	1
15	Jepang	3	3.1
16	Yordania	1	1
17	Korea	1	1
18	Libya	1	1
19	Malaysia	7	7.2
20	Maladewa	1	1
21	Maroko	2	2.1
22	Nepal	1	1
23	Nigeria	1	1
24	Pakistan	5	5.2
25	Portugal	1	1

26	Serbia	1	1
27	Singapura	2	2.1
28	Spanyol	1	1
29	Timor Leste	17	17.5
30	Turki	2	2.1

Hasil penelitian ini menunjukkan responden rata-rata berada pada usia 23,31 tahun, usia termuda responden yaitu 18 tahun dan usia tertua responden yaitu 45 tahun. Lama pengalaman berkendara responden rata-rata selama 3,97 tahun, waktu tersingkat selama 1 tahun dan terlama selama 15 tahun. Wisatawan mancanegara mayoritas laki-laki dengan persentase 68% menggunakan sepeda

motor saat di Bali dan mayoritas memiliki SIM dengan persentase 52,6%. Responden pada penelitian ini berasal dari 30 negara, urutan terbanyak responden pada penelitian ini berkewarganegaraan dari Timor Leste 17,5%, India 8,2%, dan diikuti warga negara Amerika, Australia, dan Malaysia dengan persentase 7,2%.

Tabel 4. Gambaran Pengetahuan Keselamatan Berkendara dan Sikap Berkendara Wisatawan Mancanegara (n=97)

Variabel	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Pengetahuan		
Baik	32	33
Cukup	25	25.8
Kurang	40	41.2
Total	97	100
Sikap		
Baik	41	42,3
Cukup	33	34
Kurang	23	23,7
Total	97	100

Hasil penelitian ini didapatkan bahwa dari 97 responden, pengetahuan responden paling banyak berada pada kategori kurang dengan persentase 41,2% dan sikap berkendara responden pada

kategori baik dengan persentase yaitu 42,3%.

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Jawaban Responden (n=97)

Pengetahuan Keselamatan Berkendara	Benar		Salah	
	N	%	N	%
Rambu tanda larangan masuk	50	51,5%	47	48,5%
Rambu tanda batas kecepatan berkendara	57	58,8%	40	41,2%
Pernyataan yang benar terkait ketiga warna lampu lalu lintas	58	59,8%	39	40,2%
Perlengkapan yang tepat digunakan pada saat berkendara	51	52,6%	46	47,4%
Penggunaan lajur jalan yang tepat	64	66%	33	34%
Kondisi berbahaya jika menerima telepon pada saat berkendara	64	66%	33	34%
Syarat mengemudi kendaraan	77	79,4%	20	20,6%
Pemeriksaan yang harus dilakukan sebelum berkendara	84	86,6%	13	13,4%

Sikap Berkendara	Favorable/ Unfavorable	STS		TS		S		SS	
		N	%	N	%	N	%	N	%

Selalu memperhatikan rambu-rambu lalu lintas ketika berkendara di Bali	<i>Favorable</i>	3	3,1%	5	5,2%	45	46,4%	44	45,4%
Ketika lampu isyarat kuning menambah kecepatan motor	<i>Unfavorable</i>	23	23,7%	57	58,8%	9	9,3%	8	8,2%
Menerobos lampu merah	<i>Unfavorable</i>	26	26,8%	33	34%	23	23,7%	15	15,5%
Tidak perlu membawa SIM saat berkendara	<i>Unfavorable</i>	45	46,4%	41	42,3%	10	10,3%	1	1%
Tidak pernah memeriksa kendaraan saya sebelum mengemudi	<i>Unfavorable</i>	29	29,9%	35	36,1%	20	20,6%	13	13,4%
Mengemudikan kendaraan dalam kecepatan lebih dari 50km/jam	<i>Unfavorable</i>	9	9,3%	37	38,1%	35	36,1%	16	16,5%
Ketika perjalanan dekat, tidak menggunakan helm	<i>Unfavorable</i>	19	19,6%	41	42,3%	24	24,7%	13	13,4%
Menyalip kendaraan di depan	<i>Unfavorable</i>	9	9,3%	33	34%	49	50,5%	6	6,2%
Membawa penumpang lebih dari satu orang	<i>Unfavorable</i>	19	19,6%	43	44,3%	30	30,9%	5	5,2%
Mengendarai sepeda motor berlawanan jalur yang ada jika tujuan dekat	<i>Unfavorable</i>	31	32%	43	44,3%	15	15,5%	8	8,2%
Wajib memakai sarung tangan, pakaian yang nyaman atau jaket, masker, dan sepatu saat berkendara	<i>Favorable</i>	8	8,2%	26	26,8%	39	40,2%	24	24,7%
Mengendarai sepeda motor saat sedang di bawah pengaruh alkohol	<i>Unfavorable</i>	50	51,5%	33	34%	10	10,3%	4	4,1%

Distribusi frekuensi jawaban pada kuesioner pengetahuan, pertanyaan yang dijawab salah oleh responden dari yang terbanyak yaitu pertanyaan mengenai rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, dan perlengkapan yang digunakan saat berkendara. Distribusi frekuensi jawaban kuesioner sikap berkendara, responden yang memiliki sikap berkendara yang

kurang yaitu mendahului atau menyalip kendaraan didepannya, menerobos lampu merah, mengemudikan kendaraan lebih dari 50km/jam, membawa penumpang lebih dari satu orang, melawan arus/jalur yang ada, mengendarai sambil memegang *handphone*, dan berkendara di bawah pengaruh alkohol.

PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Hasil penelitian ini menunjukkan responden berada pada usia rata-rata 23,31 tahun, responden termuda berusia 18 tahun dan tertua berusia 45 tahun. Kategori usia

menurut Departemen Kesehatan RI (2009), responden termasuk pada kategori usia remaja akhir (17-25 tahun). Seseorang yang berusia muda cenderung berkendara dengan kurang baik yang berpengaruh

pada kejadian kecelakaan lalu lintas (Khakim, 2016).

Berdasarkan kategori usia responden pada penelitian dan teori yang ada, wisatawan mancanegara yang berusia remaja akhir menggunakan sepeda motor saat berkendara di Bali akan cenderung memiliki perilaku berisiko dengan berkendara tidak aman. Pernyataan tersebut didukung dari *National Highway Traffic Safety Administration* (2007), di mana usia memengaruhi kejadian kecelakaan dan kematian dikarenakan kecelakaan lalu lintas terbanyak berada pada rentang usia 15-29 tahun, hal tersebut terjadi karena usia muda cenderung berkendara tidak hati-hati dan berkendara membahayakan pengendara lainnya. Penelitian dari Maryam (2014) juga mengemukakan bahwa usia remaja saat mengemudi memiliki sifat agresif yang tinggi. Mereka mengemudi dengan kecepatan berlebih, mencari sensasi, mengadakan persaingan terhadap pengemudi lainnya, dan mudah marah.

Lama pengalaman berkendara responden rata-rata selama 3,97 tahun, waktu tersingkat selama 1 tahun dan terlama selama 15 tahun. Rata-rata responden memiliki masa berkendara yakni <6 tahun. Pengalaman lama berkendara responden terhitung mulai dari pertama kali responden mengendarai sepeda motor sampai penelitian ini dilakukan. Seseorang dengan masa berkendara lama cenderung berperilaku aman pada saat berkendara dikarenakan sudah biasa berperilaku berkendara yang baik dan aman (Khakim, 2016).

Wisatawan mancanegara mayoritas laki-laki sebanyak 66 responden (68%) yang menggunakan sepeda motor saat di Bali dibandingkan perempuan 31 (32%). Pengendara laki-laki dan pengendara perempuan memiliki perbedaan dalam perilaku berkendara di mana laki-laki lebih sering mempersepsikan dirinya lebih mahir mengendarai sepeda motor dari pada perempuan. Berdasarkan distribusi frekuensi responden, laki-laki lebih banyak menggunakan sepeda motor saat di

Bali dan kemungkinan cenderung memiliki persepsi bahwa dirinya mahir dalam hal berkendara dan berani mengambil risiko. Penelitian dari Haryanto (2016) menyatakan bahwa laki-laki dianggap lebih optimis akan kemampuannya saat berkendara. Pengendara laki-laki suka akan sensasi dan berani mengambil risiko dikarenakan keberadaan hormon *testosterone* pada laki-laki.

Kepemilikan SIM wisatawan pada penelitian ini yang memiliki sebanyak 51 responden (52,6%) dan tidak memiliki sebanyak 46 responden (47,4%). Surat izin mengemudi yang dimaksud pada penelitian ini adalah SIM Internasional maupun SIM lokal yang dimiliki wisatawan mancanegara. Wisatawan mancanegara yang tidak memiliki SIM pada penelitian ini hampir sama banyaknya dengan yang memiliki SIM, tetapi tetap menggunakan sepeda motor selama di Bali. Wisatawan mancanegara yang tidak memiliki SIM dapat mengendarai sepeda motor di Bali mungkin dikarenakan kurang ketatnya aturan syarat mengemudi dari jasa sewa kendaraan. Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan, kebanyakan sistem penyewaan kendaraan bagi wisatawan mancanegara hanya mempersyaratkan kartu identitas tanpa memberlakukan adanya kepemilikan SIM wisatawan mancanegara.

Wisatawan yang tidak memiliki SIM menjadi perhatian mengingat bahwa SIM merupakan lisensi resmi yang dijadikan barometer atau tolok ukur seseorang layak mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak berbahaya untuk diri sendiri dan pengendara lain. Menurut UU No. 22 tahun 2009 SIM berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi karena saat pembuatan SIM pengendara wajib melewati beberapa proses. Proses tersebut yaitu menguji pengetahuan dan kemampuan pengendara dalam berkendara yang aman dengan mengikuti ujian tertulis dan ujian praktik, dengan demikian seseorang yang dinyatakan lulus dianggap telah berkompoten mengendarai kendaraan

(Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2005).

Wisatawan mancanegara berasal dari 30 negara, urutan terbanyak responden pada penelitian ini berasal dari Timor Leste 17,5%, India 8,2%, dan diikuti warga negara Amerika, Australia dan Malaysia dengan persentase yang sama yaitu 7,2%. Masalah yang timbul saat berkendara di lingkungan yang tidak dikenal bagi wisatawan mancanegara adalah penggunaan lajur jalan di negara tujuan. Dari 30 asal negara responden, terdapat 20 negara yang memiliki aturan laju lalu lintas seperti Amerika, Prancis, Jerman, Mesir, dan seterusnya. Berdasarkan data tersebut, tidak sedikit wisatawan mancanegara yang berasal dari negara yang memiliki aturan lajur berkendara sebelah kanan. Wisatawan yang di negaranya menggunakan lajur kanan akan cenderung mengalami kesulitan saat adaptasi untuk berkendara dengan lajur sebelah kiri. Penelitian Choocharukul (2016) tentang kesadaran keselamatan berkendara dan pemahaman tanda lalu lintas dari perspektif wisatawan mancanegara di Thailand menyatakan bahwa wisatawan mancanegara yang ada di negaranya menggunakan lajur kanan mengalami kesulitan dan berisiko kecelakaan saat akan berbelok karena perbedaan lajur lalu lintas.

Pengetahuan Keselamatan Berkendara

Hasil penelitian menunjukkan tingkat pengetahuan wisatawan mancanegara terkait keselamatan berkendara lebih banyak pada kategori kurang dengan persentase 41,2%. Responden yang memiliki kategori cukup 25,8%, dan kategori baik 33%. Kategori pengetahuan yang kurang pada responden, peneliti berasumsi hal ini dikarenakan penelitian ini menggunakan uji validitas terpakai dimana item dari pertanyaan pada instrumen yang digunakan tidak semua valid dan tidak semua indikator mengenai keselamatan berkendara terwakili pada item pertanyaan valid. Item pertanyaan tidak valid tidak diikutsertakan dalam

penganalisisan data sehingga memengaruhi hasil penelitian.

Ditinjau dari distribusi frekuensi jawaban responden terkait pengetahuan keselamatan berkendara terdapat >50% responden menjawab dengan benar dari setiap item pertanyaan, sedangkan responden yang menjawab salah terdapat >30% pada item pertanyaan mengenai rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, perlengkapan saat berkendara, penggunaan lajur jalan yang tepat, dan kondisi berbahaya jika menerima telepon saat berkendara.

Pengetahuan merupakan domain terbentuknya tindakan dan memengaruhi sikap juga perilaku seseorang dalam teori *Lawrence Green* (Notoatmodjo, 2014). Perilaku keselamatan berkendara dan pengetahuan terkait keselamatan berkendara yang dimiliki pengendara saling berhubungan (Notosiswoyo, 2014).

Pengetahuan pengendara yang baik, sikap dan perilaku berkendara akan semakin baik, sebaliknya pengetahuan pengendara yang kurang, kemungkinan akan bersikap dan berperilaku cenderung tidak baik saat berkendara (Khakim, 2016). Berdasarkan penelitian yang ada, pengendara yang memiliki tingkat pengetahuan kurang memiliki risiko 0,68 kali dan cukup 0,279 kali lebih besar dari pada pengendara yang memiliki tingkat pengetahuan baik dalam kejadian kecelakaan lalu lintas (Kutsiyah, 2011). Penelitian lain dari Hidayati dan Hendrati (2016) pada siswa SMP, menunjukkan bahwa pengendara dengan tingkat pengetahuan kurang, 1,966 kali lebih berisiko dari pengendara dengan tingkat pengetahuan baik.

Pengetahuan seseorang dipengaruhi faktor tingkat pendidikan, usia, pengalaman, media masa, sosial budaya, dan lingkungan sekitar (Notoatmodjo, 2014). Perkembangan kognitif berdasarkan usia tentu sangat berperan penting terhadap pengetahuan seseorang. Hasil penelitian ini menunjukkan usia responden rata-rata 23,31 tahun, dimana usia tersebut tergolong dalam rentang usia remaja akhir

(17-25 tahun). Pola pikir dan daya tangkap dipengaruhi usia orang tersebut. Seiring bertambahnya usia seseorang setiap tahun, maka daya tangkap dan pola pikir seseorang semakin berkembang sehingga semakin baik pengetahuan yang diperolehnya (Suwaryo & Yuwono, 2017).

Pengalaman termasuk faktor yang memengaruhi tingkat pengetahuan seseorang di mana pengalaman dijadikan cara seseorang memperoleh kebenaran dengan mengulang kembali pengalaman yang didapatkan atau dihadapi di masa lalu (Widyastuti, 2018). Penelitian ini mendapatkan hasil lama berkendara responden rata-rata 3,97 tahun.

Faktor lingkungan memengaruhi perilaku berkendara karena adanya perbedaan tata tertib lalu lintas dan dapat timbul pelanggaran rambu dan tanda lalu lintas lainnya sehingga menyebabkan kecelakaan jika tidak adanya informasi bagi pengendara terkait tata aturan lalu lintas di daerah tersebut (Hidayati & Hendrati, 2016). Faktor yang memperkuat seseorang memiliki pengetahuan keselamatan berkendara adalah dengan adanya informasi mengenai keselamatan berkendara yang dapat memengaruhi seseorang dalam waktu singkat sehingga dihasilkan perubahan tingkat pengetahuan. Informasi mengenai keselamatan berkendara didapatkan melalui media elektronik maupun cetak (Notoatmodjo, 2012).

Sikap Berkendara

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sikap berkendara wisatawan mancanegara dari 97 responden lebih banyak pada kategori baik dengan persentase 42,3%. Responden pada kategori cukup 33% dan kurang 23%. Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa wisatawan mancanegara memiliki sikap yang baik, tetapi berdasarkan distribusi frekuensi jawaban responden terkait sikap berkendara pada penelitian ini, terdapat item yang menyatakan wisatawan memiliki sikap kurang yang dapat menimbulkan perilaku tidak aman sehingga berisiko

mengalami kecelakaan. Item pertanyaan tersebut seperti mendahului atau menyalip kendaraan di depannya, menerobos lampu merah, mengemudi kendaraan lebih dari 50km/jam, membawa penumpang lebih dari satu orang, melawan arus/jalur yang ada, mengendarai sambil memegang *handphone*, dan berkendara di bawah pengaruh alkohol. Berdasarkan penelitian Colle (2016) menyatakan bahwa sikap berkendara yang baik belum tentu akan berkendara dengan baik pula, hal ini disebabkan karena sikap adalah reaksi tertutup dimana seseorang dapat berperilaku tetapi sikap yang dimiliki tidak tercerminkan.

Ditinjau dari hasil distribusi frekuensi jawaban responden didapatkan 56,7% responden menyetujui menyalip saat berkendara dan 39,2 % responden menerobos lampu merah. Perilaku agresif dalam berkendara merupakan pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang tidak aman dan berbahaya tanpa memikirkan orang lain, seperti menyalip dan menerobos lampu merah (Darmawan, 2015). Pengendara yang menyalip kendaraan dan menerobos lampu merah membutuhkan kecepatan reaksi yang cepat, jika kurangantisipasi atau gagal memperkirakan bahaya yang mungkin dapat terjadi dan kurang memperhatikan jarak kendaraan di depannya, pengendara tersebut akan berisiko mengalami kecelakaan (Hartanto, 2018). Penelitian dari Laksono (2017) menyatakan bahwa berperilaku agresif saat berkendara seperti menerobos lampu merah, menyalip, dan mengemudi melewati batas kecepatan terhadap potensi kecelakaan sebesar 68,60%.

Ditinjau dari kecepatan berkendara, terdapat 52,6% responden wisatawan mancanegara mengendarai kendaraan dalam kecepatan lebih dari 50km/jam. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013, kecepatan berkendara di Indonesia, di kawasan kota memiliki batas 50 km/jam dan kawasan permukiman 30 km/jam (Departemen Perhubungan Darat, 2015). Berkendara dengan kecepatan melebihi

ketentuan batas kecepatan dapat meningkatkan risiko terjadi kecelakaan lalu lintas dikarenakan saat kondisi mendadak, pengendara akan mengalami kesulitan mengendalikan kendaraannya. Kondisi mendadak tersebut seperti saat menghindari kendaraan di depannya yang tiba-tiba berhenti dan menghindari jalan yang rusak (Meirinda, 2017). Selain itu, kondisi mendadak juga terjadi ketika ingin mendahului kendaraan di depannya, menghindari kendaraan dari arah berlawanan, dan ketika akan mengubah arah perjalanan (Permanawati, 2010). Penelitian Hidayati dan Hendrati (2016) pada siswa SMP di Surabaya, *risk ratio* terjadinya kecelakaan 1,941 kali lebih besar akibat kecepatan kendaraan melebihi batas yang berlaku.

Ditinjau dari jumlah penumpang saat berkendara, terdapat 36,1% responden memilih berboncengan tiga atau membawa penumpang lebih dari satu orang saat berkendara. Bila membawa penumpang lebih dari satu orang dengan menggunakan sepeda motor, maka berat dari seseorang tersebut mengubah kemampuan dan keseimbangan motor yang berpengaruh ketika membelok, ketika menambah kecepatan, dan ketika mengurangi kecepatan kendaraan (Departemen Perhubungan Darat, 2009). Penelitian Setyowati, Firdaus, dan Rohman, (2018) pada siswa SMA di Samarinda menyatakan bahwa berbonceng lebih dari dua orang berisiko terjadinya kecelakaan 47,0%, dari responden siswa yang berboncengan lebih dari dua orang tersebut pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebanyak 26,6%.

Ditinjau dari penggunaan marka jalan yang tepat, terdapat 23,7% wisatawan mancanegara mengendarai sepeda motor berlawanan arus atau jalur saat lokasi tujuan dekat. Pengendara yang berkendara melawan arus akan membahayakan dirinya dan pihak kendaraan dari arah berlawanan. Penelitian dari Hidayati dan Hendrati (2016) didapatkan potensi kecelakaan 1,894 kali lebih berpotensi bagi pengendara yang menggunakan jalur jalan

tidak tepat daripada pengguna jalur yang tepat.

Ditinjau dari penggunaan *handphone* atau telepon seluler, terdapat 19,6% responden wisatawan mengendarai sepeda motor sambil memegang *handphone*. Penggunaan *handphone* saat mengemudi menyebabkan seseorang kesulitan untuk konsentrasi saat mengemudikan kendaraan karena mengalami gangguan fisik, gangguan visual dan gangguan kognitif saat berkendara (Setyowati, Firdaus, & Rohman, 2018). Gangguan fisik yang dialami pengendara terkait efek menggunakan satu tangan saat berkendara dikarenakan tangan sebelahnya digunakan untuk menggunakan *handphone*. Gangguan pada visual di mana pengendara mengarahkan penglihatan ke *handphone*, dan gangguan kognitif dimana pengendara akan membagi perhatian saat mengoperasikan *handphone* dan berkonsentrasi pada jalan (Mahawati, 2013). Penelitian Setyowati, Firdaus, dan Rohmah (2018) pada siswa SMA di Samarinda didapatkan data 31,7% dari 315 siswa menggunakan telepon seluler saat berkendara pernah mengalami kecelakaan karena mereka menggunakan telepon dengan berbagai cara untuk tetap mengangkat telepon dan bahkan mengirim pesan.

Ditinjau dari keadaan di bawah pengaruh alkohol terdapat 14,1% wisatawan mancanegara yang pernah berkendara dalam keadaan mabuk. Pengaruh alkohol saat berkendara merupakan faktor paling kecil penyebab kecelakaan lalu lintas, tetapi tetap mencerminkan bahwa pengendara dalam keadaan di bawah pengaruh alkohol saat berkendara memiliki kesadaran yang kurang akan keselamatan berkendara (Rabiman, 2019). Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa wisatawan mancanegara yang dalam keadaan mabuk atau di bawah pengaruh alkohol saat berkendara memiliki kesadaran yang kurang akan keselamatan berkendara sehingga berisiko terjadi kecelakaan. Seseorang dalam pengaruh alkohol sulit

menilai jarak aman dengan kendaraan lain, sulit memperkirakan kecepatan kendaraan dan kendaraan lain, serta sulit mempertahankan keseimbangan dirinya saat berkendara. Jika terjadi kecelakaan bisa menimbulkan dampak kerugian yang parah, bahkan meninggal (Kartika, 2009). Penelitian Marsaid, Hidayat dan Ahsan (2013) didapatkan data 11 kejadian kecelakaan akibat faktor alkohol, 6 dari 11 kejadian diantaranya korban meninggal dunia dan *risk ratio* terjadinya kecelakaan pada pengendara dalam pengaruh alkohol 0,29 kali lebih besar.

Faktor yang memengaruhi terbentuk sikap seseorang yaitu tingkat pengetahuan, kemampuan individu, pengalaman, persepsi individu, lingkungan, fasilitas, dan pengaruh orang lain yang dianggap penting (Notoatmodjo, 2014). Ditinjau dari faktor tingkat pengetahuan di mana tingkat pengetahuan pengendara yang baik maka sikap dan perilaku berkendara akan semakin baik, tingkat pengetahuan pengendara yang kurang cenderung bersikap dan berperilaku kurang baik saat berkendara (Khakim, 2016). Pada penelitian ini, pengetahuan responden termasuk pada kategori kurang tetapi sikap berkendara responden pada kategori baik. Perbedaan hasil yang diperoleh ini mungkin dipengaruhi dari kelemahan instrumen penelitian yang dipakai. Selain itu, berdasarkan penelitian lain menyatakan bahwa tingkat pengetahuan tidak memengaruhi sikap kemungkinan disebabkan karena adanya faktor lain yang lebih dominan yang memengaruhi sikap selain tingkat pengetahuan (Widiyawati, 2018).

Ditinjau dari faktor kemampuan individu di mana kemampuan merupakan penilaian terkini dari yang dapat dilakukan seseorang. Surat izin mengemudi menjadi sebuah tolok ukur dari penilaian kemampuan pengendara tersebut sebagai bukti bahwa layak untuk mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak membahayakan dirinya maupun orang lain (Muryatma, 2017). Berdasarkan hasil penelitian ini, wisatawan mancanegara

mayoritas memiliki SIM baik internasional maupun lokal dengan persentase 52,6%.

Ditinjau dari faktor pengalaman berkendara, seseorang dengan pengalaman lebih sedikit cenderung akan membentuk sikap negatif (Widyastuti, 2018). Seseorang dengan masa berkendara lama cenderung melakukan tindakan berkendara yang aman karena sudah terbiasa dengan perilaku berkendara yang baik (Khakim, 2016). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa lama berkendara responden rata-rata selama 3,97 tahun yang termasuk pada kategori masa berkendara masih baru yakni < 6 tahun.

Ditinjau dari persepsi individu sebagai proses pengorganisasian dan interpretasi terhadap rangsangan yang diterima yang memiliki arti dan menjadi respon menyeluruh dalam diri seseorang (Notoatmodjo, 2014). Penelitian Wedagama (2019) menyatakan bahwa wisatawan mancanegara memiliki persepsi bahwa tujuan mengendarai untuk mencari sensasi. Wisatawan mancanegara pada saat mengendarai sepeda motor di Bali memiliki perasaan kebebasan dalam berkendara. Kondisi ini berkaitan dengan jenis kelamin dan usia pengendara dimana laki-laki cenderung ingin mencari perhatian atau sensasi, berani dalam mengambil risiko dan sikap ini dimiliki pengendara berusia muda juga (Haryanto, 2016). Berdasarkan hasil penelitian ini, responden mayoritas laki-laki (68%) dengan usia kategori remaja akhir (23,31 tahun). Faktor lain yang memengaruhi sikap adalah lingkungan, pengaruh orang lain dianggap penting, dan fasilitas. Lingkungan didasari oleh kebudayaan yang menanamkan garis sikap individu. Kebudayaan mewarnai sikap individu karena memberi pengalaman bagi individu masyarakat (Muryatma, 2017). Pengaruh seseorang dianggap penting menjadi komponen sosial yang berpengaruh pada sikap seseorang, seperti pengaruh dari orang tua, teman sebaya, teman dekat, dan teman kerja (Widyastuti, 2018). Seseorang dapat mewujudkan sikapnya dalam suatu tindakan jika seseorang tersebut

terfasilitasi dan fasilitas yang diperoleh bisa mendukung terbentuknya sikap yang positif maupun negatif terhadap seseorang (Muryatma, 2017). Pada penelitian ini, peneliti berasumsi bahwa wisatawan mancanegara memiliki kebebasan berkendara dikarenakan mudahnya mendapatkan fasilitas kendaraan dari jasa sewa kendaraan yang saat ini berkembang pesat di Bali khususnya di Kuta. Wisatawan mancanegara pada penelitian

ini memiliki pengetahuan kurang namun memiliki sikap berkendara yang baik, dikarenakan adanya pengaruh lingkungan di mana wisatawan mengikuti pengendara lain di Bali. Wisatawan mancanegara akan bersikap sama dengan pengendara lain yang ada didepannya karena pengendara yang bersikap baik maupun kurang akan memberikan stimulus kepada pengendara lain di belakangnya

SIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini yaitu tingkat pengetahuan responden tentang keselamatan berkendara berada dalam kategori kurang sebesar 41,2% dan sikap berkendara responden berada dalam kategori baik sebesar 42,3%. Tingkat

pengetahuan keselamatan berkendara yang kurang dan sikap berkendara yang tidak aman pada wisatawan mancanegara berpotensi melakukan perilaku rentan yang berisiko untuk keselamatan berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS. (2019). *Jumlah Wisatawan Asing ke Indonesia dan Bali*. Diakses melalui: bali.bps.go.id
- Budhiarta, N. (2011). Peranan Transportasi Dalam Pariwisata. *ojs.unud*, Vol. 15, No. 2.
- CDC. (2019). *Road & Traffic Safety*. Centers for Disease Control and Prevention. Amerika Serikat: cdc.gov.
- Choocharukul, K. (2016). Road Safety Awareness and Comprehension of Road Signs from International Tourist's Perspectives: A Case Study of Thailand. *Elsevier; Science Direct*.
- Colle, A. B. (2016). Faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016. *ojs.uho.ac.id*.
- Darmawan, F. A. (2015). *Analisis Pengaruh Persepsi Resiko dan Persepsi pada Driving Task terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara*. Skripsi: Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro.
- Departemen Kesehatan RI. 2009. *Kategori Usia*. Diakses melalui: depkes.go.id.
- Departemen Perhubungan Darat. (2009). *UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Diakses melalui: dephub.go.id
- Departemen Perhubungan Darat. (2015). *Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2005). *Buku Petunjuk Tata Cara Berlalu Lintas (Highway Code) di Indonesia*. dishub.malangkota.go.id
- Hartanto. (2018). Perilaku Menyalip. *Gajah Mada Journal Of Psychology (GAMAJOP)*. Vol.4, No. 2. ISSN:2407-7798. doi:10.22146/gamajop.4636.
- Haryanto, H. C. (2016). Keselamatan dalam Berkendara: Kajian Terkait dengan Usia dan Jenis Kelamin pada Pengendara. Vol.7, No.2
- Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2016). Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiology*. Vol.4, No.2. doi:10.20473/jbe.v4i2.2016.275
- Jaya, G. N. (2015). *Setahun, lebih dari 1000 bule di tilang di Denpasar*. Diakses melalui: merdeka.com
- Kartika, M. (2009). *Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Depok Tahun 2008*. Skripsi: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, Jakarta.
- Khakim, R. (2016). *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding*. Skripsi: Universitas Semarang
- Kutsiyah, N. (2011). *Pengaruh Perilaku Pengemudi Sepeda Motor dan Lingkungan terhadap Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Sidoarjo Tahun 2010*. Skripsi: Universitas Airlangga Surabaya.
- Laksono, D. E. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja dengan Studi Kasus Pelajar SMA Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, ISSN : 2579-

- 7999.
- Lesatri, D. A. (2017). Perencanaan Sistem Operasional Angkutan Wisata Di Kota Denpasar. *Jurnal Spektran*. Vol. 5, No.1.
- Mahawati, E.P. (2013). Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara Terhadap Potensial Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja Di Semarang. ISSN : 979-26-0266-6.
- Marsaid, Hidayat, M., & Ahsan. (2013). Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, Vol.1, No.2. doi:10.11606. ISSN: 2176-7262
- Maryam. (2014). *Sikap Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Jawa*. Skripsi: Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Meirinda, D. E. (2017). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Karyawan Pengendara Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam Sumber Rejeki Blora. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)* , Vol.5, No.3. ISSN: 2356-3346.
- Menuh, N.N. (2016). Karakteristik Wisatawan Backpacker Dan Dampaknya Terhadap Pariwisata Kuta, Bali. *Jurnal Master Pariwisata (JUMPA)*, Vol.2. doi:10.24843/jumpa.2016.v02.i02.p11
- Michel, P., Wahyo, A. P., Couteau, J., & Wisatsana, W. (2006). *Bali: pariwisata budaya dan budaya pariwisata*. opac.perpusnas.go.id
- Muryatma, N.M. (2017). Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. *Jurnal PROMKES*, Vol.5, No.2. doi:10.20473/jpk.v5.i2.2017.155-166
- National Highway Traffic Safety Administration. (2008). *A Compilation of Motor Vehicle Crash Data from the Fatality Analysis Reporting System and The General Estimates System*. USA: National Highway Traffic Safety Administration
- Notoatmodjo, S. (2012). *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2014). *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan (Revisi)*. Rineka Cipta.
- Notosismoyo, M. (2014). Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Siswa SLTA dalam Pencegahan Kecelakaan Sepeda Motor di Kota Bekasi. *Litbangkes Departemen Kesehatan RI*, Vol.13
- Oktavianti, P. H. (2016). Prevalensi dan Gambaran Pola Luka Korban Kecelakaan Sepeda Motor di Instalasi Forensik RSUP Sanglah Denpasar Tahun 2013. *Intisari Sains Medis*, Vol.1, No. 7. ISSN: 2503-3638
- Permanawati, T., Sulistio, H., Wicaksono, A. (2010). Model Peluang Kecelakaan Sepeda Motor berdasarkan Karakteristik Pengendara. *Jurnal Rekayasa Sipil*, Vol. 4 No. 3.
- Polrestabandung. (2018). *Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas WNA*. Denpasar.
- Rabiman, R. (2019). Kesadaran Berlalu Lintas Mahasiswa Pendidikan Teknik Mesin Universitas Sarjanawiyata Taman Siswa Yogyakarta. *Jurnal Pendidikan Vokasi Otomotif, Vol 1, Nomor 2*.
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & Rohmah, N. (2018). Factor Cause of Road Accidents at Senior High School Students in Samarinda. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*. doi:10.20473/ijosh.v7i3.2018.329
- Suastika, K. (2014). *Kesehatan Wisata*. Denpasar: Respositori Unud.
- Suwaryo, P. A. W., & Yuwono, P. (2017). Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Tingkat Pengetahuan Masyarakat dalam Mitigasi Bencana Alam Tanah Longsor.
- Urbanus, N., & Febianti. (2017). Analisis dampak perkembangan pariwisata terhadap perilaku konsumtif masyarakat wilayah bali selatan. *Jurnal Kepariwisata dan Hospitalitas*, Vol 1, No.2.
- Wedagama, D. M. (2019). Investigating the risky behavior of international tourists riding motorcycles in Bali. *MATEC Web of Conferences*, doi:10.1051/mateconf /201927603007
- WHO. (2012). *International*. ISSN 0254-296X. Switzerland: World Health Organization.
- Widyastuti, S.D. (2018). Gambaran Pengetahuan dan Sikap Tentang Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa STIKes Indramayu. *Jurnal Kebidanan*, Vol 2, No 1.
- Widiyawati, N. (2018). *Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pengendara Ojek Online Di Surakarta*. Skripsi: Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Witari, A. A. (2017). *Arahan Pengembangan Pariwisata Di Bali Selatan*. Skripsi.