

Pengaruh Pengetahuan, Sikap, Persepsi, Rekan kerja, dan Penghasilan Terhadap Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Menara Sunan Kudus

Fajar An Nashr Andika¹, Sugianto², Ahmad Basuki³

^{1,2,3}Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Jl. Perintis Kemerdekaan No.17, Slerok, Kec. Tegal Tim., Kota Tegal, Jawa Tengah 52125
e-mail: ¹fajarannashr@gmail.com, ²giantoo0106@gmail.com, ³basuki@pktj.ac.id

Received 26-07-2024; Reviewed 04-12-2024; Accepted 12-12-2024
Journal Homepage: <http://ktj.pktj.ac.id/index.php/ktj>
DOI: 10.46447/ktj.v11i2.621

Abstract

This research aims to examine the influence of knowledge, attitudes, perceptions, co-workers, and income on the safety riding behavior of motorbike taxi drivers at Menara Sunan Kudus. Considering the high risk of accidents faced by motorcycle taxi drivers, understanding the factors that influence safe driving behavior is very important. This research uses a quantitative approach with a survey method of 100 motorcycle taxi drivers. Data were collected through questionnaires designed to measure safety knowledge, attitudes toward safety, risk perception, co-worker influence, and income level. Data analysis was carried out using multiple linear regression to determine the influence of each independent variable on safety riding behavior. The results of the analysis show that safety knowledge, attitudes towards safety, and risk perception have a significant positive influence on safety riding behavior. Apart from that, the influence of co-workers and income did not show a significant influence on safety riding behavior. These findings provide important insights for the development of more effective training programs and safety campaigns, with an emphasis on improving safety knowledge and attitudes and strengthening the positive influence of drivers' risk perceptions. Thus, efforts to improve driving safety among motorcycle taxi drivers can be focused on aspects that are proven to significantly influence safety riding behavior.

Keywords: Safety Riding Behavior, Ojek Menara, Sunan Kudus

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh pengetahuan, sikap, persepsi, rekan kerja, dan penghasilan terhadap perilaku safety riding pengemudi ojek Menara Sunan Kudus. Mengingat tingginya risiko kecelakaan yang dihadapi oleh pengemudi ojek, memahami faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara menjadi sangat penting. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode survei terhadap 100 pengemudi ojek. Data dikumpulkan melalui kuesioner yang dirancang untuk mengukur pengetahuan keselamatan, sikap terhadap keselamatan, persepsi risiko, pengaruh rekan kerja, dan tingkat penghasilan. Analisis data dilakukan menggunakan regresi linear berganda untuk menentukan pengaruh masing-masing variabel independen terhadap perilaku safety riding. Hasil analisis menunjukkan bahwa pengetahuan keselamatan, sikap terhadap keselamatan, dan persepsi risiko memiliki pengaruh signifikan positif terhadap perilaku safety riding. Selain itu, pengaruh rekan kerja dan penghasilan tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap perilaku safety riding. Temuan ini memberikan wawasan penting untuk pengembangan program pelatihan dan kampanye keselamatan yang lebih efektif, dengan penekanan pada peningkatan pengetahuan dan sikap serta memperkuat pengaruh positif persepsi risiko pengemudi. Dengan demikian, upaya untuk meningkatkan keselamatan berkendara di antara pengemudi ojek dapat difokuskan pada aspek-aspek yang terbukti secara signifikan mempengaruhi perilaku safety riding.

Selain itu, pengaruh rekan kerja dan penghasilan tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan terhadap perilaku safety riding. Temuan ini memberikan wawasan penting untuk pengembangan program pelatihan dan kampanye keselamatan yang lebih efektif, dengan menekankan pada peningkatan pengetahuan dan sikap keselamatan serta memperkuat pengaruh positif dari persepsi risiko pengemudi. Dengan demikian, upaya peningkatan keselamatan berkendara di kalangan pengemudi ojek dapat difokuskan pada aspek-aspek yang terbukti signifikan mempengaruhi perilaku safety riding.

Kata kunci: Perilaku Safety Riding, Ojek Menara, Sunan Kudus

PENDAHULUAN

Perkembangan transportasi di Indonesia telah mengalami peningkatan yang signifikan dalam beberapa dekade terakhir (Kusumawati & Listiana, 2022). Salah satu moda transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat adalah ojek. Ojek menjadi pilihan utama karena fleksibilitas dan kemampuannya untuk mencapai tujuan dengan cepat, terutama di daerah perkotaan yang padat lalu lintas (Rupman & Srisantyorini, 2021). Menara Sunan Kudus, sebagai salah satu lokasi wisata religi yang ramai, memiliki jumlah pengemudi ojek yang cukup besar. Meskipun memberikan kemudahan bagi masyarakat, profesi pengemudi ojek juga memiliki risiko kecelakaan yang tinggi.

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi ojek sering kali disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk kurangnya pengetahuan tentang keselamatan berkendara, sikap yang kurang peduli terhadap keselamatan, persepsi risiko yang rendah, serta pengaruh dari rekan kerja (Fahmi, 2021). Selain itu, tingkat penghasilan pengemudi ojek juga dapat mempengaruhi kemampuan mereka untuk berinvestasi dalam peralatan keselamatan dan pemeliharaan kendaraan. Oleh karena itu, penting untuk memahami bagaimana faktor-faktor tersebut mempengaruhi perilaku safety riding pengemudi ojek (Daiyah, 2022).

Penelitian ini berfokus pada pengaruh pengetahuan, sikap, persepsi, rekan kerja, dan penghasilan terhadap perilaku safety riding pengemudi ojek di Menara Sunan Kudus. Pengetahuan tentang keselamatan berkendara dapat menentukan seberapa baik seorang pengemudi memahami dan menerapkan prinsip-prinsip safety riding (Kusumastutie, 2018). Sikap yang positif terhadap keselamatan berkendara juga berperan penting dalam menciptakan perilaku yang aman di jalan (Jauhari, 2017). Persepsi pengemudi terhadap risiko dan manfaat dari perilaku safety riding dapat memengaruhi keputusan mereka dalam berkendara (Anggraini et al., 2022).

Selain faktor individu, lingkungan sosial seperti rekan kerja juga dapat memengaruhi perilaku pengemudi (Mawardani & Utari, 2023). Penghasilan juga dihipotesiskan memiliki dampak, karena tingkat pendapatan dapat menentukan akses terhadap pelatihan dan peralatan keselamatan yang memadai (Mahadewi, 2023).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara komprehensif pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap perilaku safety riding pengemudi ojek di Menara Sunan Kudus. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam merumuskan kebijakan dan program pelatihan yang lebih efektif untuk meningkatkan keselamatan berkendara bagi pengemudi ojek.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pengetahuan, sikap, persepsi, rekan kerja, dan penghasilan terhadap perilaku safety riding pengemudi ojek di Menara Sunan Kudus. Dengan menggunakan metode regresi linear berganda, penelitian ini berupaya untuk menentukan sejauh mana masing-masing variabel

tersebut mempengaruhi perilaku safety riding pengemudi ojek. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan wawasan yang berguna bagi pengembangan program pelatihan keselamatan dan kampanye peningkatan kesadaran yang lebih efektif. Melalui pemahaman yang lebih baik tentang faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku safety riding, diharapkan dapat mengurangi risiko kecelakaan dan meningkatkan keselamatan berkendara di kalangan pengemudi ojek di Menara Sunan Kudus.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif dan menggunakan desain penelitian cross sectional karena dalam pengambilan data pada penelitian ini dilakukan dalam satu waktu (Azizah, 2016). Pengambilan data menggunakan metode survei kuesioner. Dalam penelitian ini, yang menjadi populasi adalah pengemudi ojek Wisata Sunan Kudus, di Kabupaten Kudus. Pengemudi ojek tersebut berjumlah 1.735 Orang yang akan diambil sampelnya menggunakan metode probability sampling menggunakan teknik sampling yaitu simple random sampling dan menggunakan rumus slovin, penelitian ini menggunakan rumus slovin, sehingga responden dalam penelitian ini adalah 100 pengemudi ojek di Menara Sunan Kudus. Data dikumpulkan melalui kuesioner yang mencakup lima variabel independen pengetahuan keselamatan, sikap terhadap keselamatan, persepsi risiko, pengaruh rekan kerja, dan penghasilan. Analisis data dilakukan menggunakan regresi linear berganda untuk menentukan pengaruh masing-masing variabel terhadap perilaku safety riding.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan pengujian One-Sample Kolmogorov-Smirnov. Tujuan digunakannya One-Sample Kolmogorov-Smirnov adalah untuk mengetahui normal atau tidaknya persebaran data yang bernilai acak (Kinanti & Rosdiana, 2022).

**Tabel 1. Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

| | | Unstandardized Residual |
|----------------------------------|----------------|-------------------------|
| N | | 100 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | .0000000 |
| | Std. Deviation | 6.35527824 |
| Most Extreme Differences | Absolute | .087 |
| | Positive | .058 |
| | Negative | -.087 |
| Test Statistic | | .087 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | .061 ^c |

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

Berdasarkan uji normalitas yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa nilai signifikansi yang diperoleh sebesar 0,061 (Asymp. Sig. 2-tailed). Nilai tersebut

lebih besar dari nilai alpha yang sudah ditentukan yaitu 0,05. Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa persebaran data variabel pada penelitian ini berdistribusi normal.

b. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas pada penelitian ini digunakan untuk menguji apakah pada model regresi terdapat korelasi antar variabel bebas atau tidak. Dalam mendeteksi masalah multikolinieritas dapat diketahui berdasarkan nilai Variance Inflation Factor (VIF) dan nilai tolerance. Dengan ketentuan apabila VIF kurang dari 10, dan nilai tolerance lebih dari 0,1, maka tidak ada gejala multikolinieritas. Sebaliknya, apabila nilai VIF lebih besar dari 10 dan nilai tolerance kurang dari 0,1 maka terjadi gejala multikolinieritas.

Tabel 2. Uji Multikolinieritas

| Model | Coefficients ^a | |
|-------------------|---------------------------|--------------------------------|
| | Tolerance | Collinearity Statistics VIF |
| 1 Pengetahuan | .801 | 1.248 |
| Sikap | .778 | 1.286 |
| Persepsi | .707 | 1.414 |
| Peran rekan kerja | .847 | 1.180 |
| Penghasilan | .938 | 1.066 |

a. Dependent Variable: PERILAKU

Dari pengujian multikolinieritas yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa nilai tolerance pada seluruh variabel independen lebih besar dari 0,1. Sementara itu, seluruh variabel independen memiliki nilai VIF lebih kecil dari 10 sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinieritas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik heteroskedastisitas. Pada penelitian ini, uji heteroskedastisitas menggunakan metode gletser. Metode gletser yaitu Salah satu cara mendeteksi adanya heteroskedastisitas dilakukan dengan cara meregresikan variabel - variabel bebas terhadap nilai mutlak residualnya. Pengambilan keputusan pada metode gletser ini menggunakan nilai signifikansi sebesar 0,05. Jika hasil yang didapat > 0,05 maka kesimpulan yang didapat bahwa tidak terjadi masalah heteroskedastisitas, akan tetapi jika hasil yang didapat < 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa terjadi masalah heteroskedastisitas pada data.

Tabel 3. Uji Heteroskedastisitas

| | | Coefficients^a | | | | |
|-------|-------------------|---------------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | | |
| Model | | B | Std. Error | Beta | t | Sig. |
| 1 | (Constant) | 4.600 | 3.163 | | 1.454 | .149 |
| | Pengetahuan | .204 | .333 | .070 | .613 | .541 |
| | Sikap | -.015 | .224 | -.008 | -.067 | .947 |
| | Persepsi | .022 | .176 | .015 | .126 | .900 |
| | Peran Rekan Kerja | -.278 | .698 | -.044 | -.398 | .692 |
| | Penghasilan | -.227 | .863 | -.028 | -.263 | .793 |

a. Dependent Variable: ABS_RES

Dari pengujian heteroskedastisitas yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa nilai signifikansi seluruh variabel independen lebih besar dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala heteroskedastisitas.

d. Uji Homogenitas

Uji homogenitas pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kesamaan antara data yang diperoleh dari dua tempat pangkalan ojek wisata sunan kodus, yaitu di terminal bakalan krapyak dan menara. Uji yang digunakan adalah uji homogenitas dengan menggunakan uji barlett.

Tabel 4. Uji Homogenitas

| Test Results | | |
|---------------------|----------------|-----------|
| | Box's M | 34.143 |
| F | Approx. | 1.519 |
| | df1 | 21 |
| | df2 | 35323.496 |
| | Sig. | .060 |

Tests null hypothesis of equal population covariance matrices.

Dari uji barlet yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa nilai signifikansi yang didapatkan yaitu 0,060. Sedangkan kriteria dalam pengujian homogenitas barlett yaitu apabila nilai signifikansi (p-value) lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan varian data yang ada homogen (p-value > 0,05). Jadi kesimpulannya data yang telah di distribusikan dinyatakan homogen atau data berasal dari populasi yang homogen karena memiliki nilai signifikansi lebih besar dari 0,05.

2. Analisis Regresi Linier Berganda

Pada penelitian ini uji hipotesis yang digunakan adalah regresi berganda, dimana data akan diuji untuk mencari hubungan atau pengaruh fungsional antara variabel bebas yang berjumlah 5 variabel terhadap variabel terikat.

Tabel 5. Analisis Regresi Linier Berganda

| | | Coefficients ^a | | Standardized | | |
|-------|-------------------|---------------------------|-------|--------------|-------|------|
| | | Unstandardized | | Coefficients | | |
| | | Coefficients | | | | |
| | | Std. Error | | | | |
| Model | | B | Error | Beta | t | Sig. |
| 1 | (Constant) | 4.600 | 3.163 | | 1.454 | .149 |
| | Pengetahuan | .204 | .333 | .070 | .613 | .541 |
| | Sikap | -.015 | .224 | -.008 | -.067 | .947 |
| | Persepsi | .022 | .176 | .015 | .126 | .900 |
| | Peran Rekan Kerja | -.278 | .698 | -.044 | -.398 | .692 |
| | Penghasilan | -.227 | .863 | -.028 | -.263 | .793 |

a. Dependent Variable: ABS_RES

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, dapat dikembangkan menggunakan model persamaan regresi linier berganda sebagai berikut :

$$\text{Perilaku (Y)} = -0,343 + 0,348 X_1 + 0,423 X_2 + 0,264 X_3 + 0,024 X_4 - 0,035 X_5$$

1. Nilai α sebesar $-0,343$ merupakan konstanta atau keadaan saat variabel perilaku belum dipengaruhi variabel lain, yang artinya adalah jika variabel pengetahuan, sikap, persepsi, peran rekan kerja, dan penghasilan tidak ada, maka variabel perilaku memiliki nilai $-0,343$.
2. Nilai koefisien regresi variabel pengetahuan tentang *safety riding* (X_1) sebesar $0,348$ menunjukkan bahwa variabel pengetahuan tentang *safety riding* memiliki pengaruh yang positif terhadap perilaku *safety riding* yang artinya setiap kenaikan 1 satuan pengetahuan tentang *safety riding* akan meningkatkan perilaku sebesar $34,8\%$ dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.
3. Nilai koefisien regresi variabel sikap terhadap *safety riding* (X_2) sebesar $0,423$ menunjukkan bahwa variabel sikap terhadap *safety riding* memiliki pengaruh yang positif terhadap perilaku *safety riding* yang artinya setiap kenaikan 1 satuan sikap terhadap *safety riding* akan meningkatkan perilaku sebesar $42,3\%$ dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.
4. Nilai koefisien regresi variabel persepsi tentang *safety riding* (X_3) sebesar $0,264$ menunjukkan bahwa variabel pengetahuan tentang *safety riding* memiliki pengaruh yang positif terhadap perilaku *safety riding* yang artinya setiap kenaikan 1 satuan persepsi tentang *safety riding* akan meningkatkan perilaku sebesar $26,4\%$ dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.
5. Nilai koefisien regresi variabel peran rekan kerja (X_4) sebesar $0,024$ menunjukkan bahwa variabel peran rekan kerja memiliki pengaruh yang negatif terhadap perilaku *safety riding* yang artinya setiap kenaikan 1 satuan peran rekan kerja akan meningkatkan perilaku sebesar $2,4\%$ dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.
6. Nilai koefisien regresi variabel penghasilan (X_5) sebesar $-0,035$ menunjukkan bahwa variabel penghasilan memiliki pengaruh yang positif terhadap perilaku *safety riding* yang artinya setiap kenaikan 1 satuan penghasilan akan

menurunkan perilaku sebesar 3,5% dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti dalam penelitian ini.

3. Koefisien Determinasi

Analisis koefisien determinasi (R²) dilakukan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam dalam menerangkan variasi dari variabel terikat atau dependen yaitu perilaku *safety riding*.

Tabel 6. Koerifien Determinasi

| Model Summary ^b | | | | |
|----------------------------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
| 1 | .846 ^a | .716 | .701 | .263 |

A. Predictors: (Constant), Penghasilan, Sikap , Persepsi, Pengetahuan, Peran Rekan Kerja
 B. Dependent Variable: Perilaku

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, diketahui nilai *adjusted R square* sebesar 0,701. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sumbangan pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara simultan (bersama – sama) sebesar 70,1%.

4. Uji F

Uji F dilakukan untuk mengetahui apakah ada pengaruh secara bersama – sama antara semua variabel independen terhadap variabel dependen. Dasar pengambilan keputusan Uji F adalah apabila nilai signifikansi kurang dari 0,05 maka terdapat pengaruh yang signifikan antara semua variabel independen terhadap variabel dependen.

Tabel 7. Uji F

| ANOVA ^a | | | | | | |
|--------------------|------------|----------------|----|-------------|--------|-------------------|
| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
| 1 | Regression | 16.423 | 5 | 3.285 | 47.501 | .000 ^b |
| | Residual | 6.500 | 94 | .069 | | |
| | Total | 22.923 | 99 | | | |

A. Dependent Variable: Perilaku

B. Predictors: (Constant), Penghasilan, Sikap , Persepsi, Pengetahuan, Peran Rekan Kerja

Dari analisis yang dilakukan, dapat diketahui nilai signifikansi sebesar 0,000 dimana nilai tersebut kurang dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa seluruh variabel independen yaitu pengetahuan, sikap, persepsi, peran rekan kerja, dan penghasilan memiliki pengaruh yang signifikan secara bersama – sama terhadap perilaku *safety riding* pengemudi ojek wisata sunan kodus. Sehingga dapat disimpulkan hipotesis 6 diterima.

5. Uji T

Uji T dilakukan guna mengetahui pengaruh antara masing – masing variabel independen terhadap variabel dependen (secara parsial). Dasar pengambilan keputusan Uji T adalah apabila nilai signifikansi kurang dari 0,05 maka terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen.

Tabel 8. Uji T

| Model | Coefficients ^a | | | | |
|-------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
| | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 (Constant) | -.343 | .197 | | -1.743 | .085 |
| Pengetahuan | .348 | .045 | .466 | 7.806 | .000 |
| Sikap | .423 | .053 | .442 | 7.917 | .000 |
| Persepsi | .264 | .047 | .335 | 5.591 | .000 |
| Peran Rekan Kerja | .024 | .047 | .030 | .503 | .616 |
| Penghasilan | -.035 | .029 | -.070 | -1.233 | .221 |

A. Dependent Variable: Perilaku

Berdasarkan uji t yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa :

1. Pengetahuan (X1) terhadap perilaku *safety riding* (Y)
Nilai signifikansi 0,000 lebih kecil dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara variabel pengetahuan terhadap variabel perilaku *safety riding*. Sehingga hipotesis 1 diterima.
2. Sikap (X2) terhadap perilaku *safety riding* (Y)
Nilai signifikansi 0,000 lebih kecil dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara variabel sikap terhadap variabel perilaku *safety riding*. Sehingga hipotesis 2 diterima.
3. Persepsi (X3) terhadap perilaku *safety riding* (Y)
Nilai signifikansi 0,000 lebih kecil dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara variabel persepsi terhadap variabel perilaku *safety riding*. Sehingga hipotesis 3 diterima.
4. Peran Rekan Kerja (X4) terhadap perilaku *safety riding* (Y)
Nilai signifikansi 0,616 lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada pengaruh yang signifikan antara variabel peran rekan kerja terhadap variabel perilaku *safety riding*. Sehingga hipotesis 4 ditolak.
5. Penghasilan (X5) terhadap perilaku *safety riding* (Y)
Nilai signifikansi 0,221 lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada pengaruh yang signifikan antara variabel penghasilan terhadap variabel perilaku *safety riding*. Sehingga hipotesis 5 ditolak.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dari analisis yang telah dilakukan, dapat ditarik sebagian kesimpulan bahwa faktor atau variabel yang memiliki hubungan dengan perilaku safety riding pada pengemudi ojek wisata sunan kodus adalah variabel pengetahuan tentang safety riding dengan pengaruh yang positif dan signifikan sebesar 34,8%, variabel sikap terhadap safety riding dengan pengaruh yang positif dan signifikan sebesar 42,3%, dan variabel persepsi tentang safety riding dengan pengaruh yang positif dan signifikan sebesar 26,4%. Sedangkan variabel peran rekan kerja dan penghasilan tidak memiliki hubungan karena tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku safety riding pengemudi ojek wisata sunan kodus.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, R., Alvisyahri, A., & Sugiarto, S. (2022). Persepsi Keselamatan Berkendara Pengguna Sepeda Motor di Kota Banda Aceh terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dan Kelengkapan Atribut. *Jurnal Teknik Sipil*, 28(3), 329–336. <https://doi.org/10.5614/jts.2021.28.3.10>
- Azizah, M. H. (2016). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa (Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015). *Kesehatan Masyarakat UNNES*, 3(2), 23–24. <http://lib.unnes.ac.id/25674/1/6411411011.pdf>
- Daiyah, C. F. (2022). Beberapa Faktor Penyebab Kecelakaan di Indonesia. *Ilmuteknik.Org*, 2(2), 1.
- Fahmi, K. (2021). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Perilaku Berkendara Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Pasir Pengaraian Riau. *Jurnal Ilmiah Cano Ekonomos*, 10(1), 1–10. <https://doi.org/10.30606/cano.v10i1.1084>
- Jauhari, A. K. . H. I. (2017). Analisa Sikap terhadap Aturan Lalu Lintas Pada Komunitas Bermotor. In *Mediapsi* (Vol. 3, Issue 2, pp. 29–38).
- Kinanti, P. F., & Rosdiana, Y. (2022). Accountancy Pengaruh Operating Leverage terhadap Kinerja Keuangan pada Perusahaan Makanan dan Minuman yang Terdaftar pada Bursa Efek Indonesia Periode Tahun 2016-2020. *Bandung Conference Series: Accountancy*, 2(1), 245–252. <https://doi.org/10.29313/bcsa.v2i1.1354>
- Kusumastutie, N. S. (2018). Perilaku Berkendara Sepeda Motor Pada Remaja Berusia Di Bawah 17 Tahun. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 5(2), 1–18. <https://doi.org/10.46447/ktj.v5i2.45>
- Kusumawati, R. M., & Listiana. (2022). Jurnal Ilmiah Kesehatan 2022 Jurnal Ilmiah Kesehatan 2022. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*, 21(1), 14–19.
- Mahadewi, C. I. P. (2023). *Ekonomi Di Pulau Lombok Dengan Sem-Warppls The Effect Of Driving Behavior Based On The Economic Aspects At Lombok Island By Using Sem – Warppls Program*.
- Mawardani, A., & Utari, D. (2023). Faktor Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Komunitas Baung Sepat 77. *Jurnal Penelitian Kesehatan Suara Forikes*, 14, 166–169.
- Rupman, F., & Srisantyorini, T. (2021). Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online Di Kabupaten Bogor Tahun 2020. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 2(1), 1–10.