

**HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN *SAFETY RIDING* DENGAN SIKAP
SAFETY RIDING SISWA JURUSAN TEKNIK OTOMOTIF SMK NEGERI DI
KOTA MAKASSAR**

Penulis, Ricky Ridman

Pembimbing I, Moh. Ahsan. S. Mandra

Pembimbing II, Saharuna

Jurusan Pendidikan Teknik Otomotif, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Makassar

Tahun 2021

Email: rickyridman.pto04@gmail.com

ABSTRAK

Ricky Ridman, 1523041004. Hubungan Antara Pengetahuan *Safety Riding* Dengan Sikap *Safety Riding* Siswa Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri Di Kota Makassar, 2021. Dibimbing oleh Moh. Ahsan. S. Mandra dan Saharuna.

Penelitian Korelasional ini bertujuan untuk mengetahui: (1) tingkat pengetahuan *safety riding*, (2) sikap *safety riding*, (3) hubungan antara pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding* siswa Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri di Kota Makassar. Populasi penelitian ini adalah siswa Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri 3, SMK Negeri 5 dan SMK Negeri 10 Makassar sebanyak 347 siswa. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *proportional random sampling* sehingga diperoleh jumlah sampel sebanyak 183 siswa (52,73%). Metode pengumpulan data menggunakan instrumen tes, angket dan dokumentasi. Data penelitian dianalisis menggunakan statistik deskriptif dan analisis statistik inferensial pada taraf alpha : 0,05 (5%). Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Tingkat pengetahuan *safety riding* siswa berada pada kategori tinggi sebanyak (73,23%) siswa. (2) Tingkat sikap *safety riding* siswa berada pada kategori baik sebanyak (53,55%) siswa. Hasil analisis korelasi diperoleh koefisien korelasi (r) yaitu sebesar 0,539 dengan nilai signifikansi sebesar 0.00 yang berarti lebih kecil dari 0.05 ($0.00 < 0.05$). H_a : ada hubungan antara pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding* siswa Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri di Kota Makassar.

Kata Kunci: Pengetahuan *Safety Riding*, Sikap *Safety Riding*

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Era globalisasi menuntut masyarakat moderen mempunyai mobilitas yang tinggi. Mobilitas yang tinggi mendorong meningkatnya kepadatan lalu lintas baik dengan perkembangan kepadatan lalu lintas yang kini semakin meningkat, saat ini ditemukan fakta yang menunjukkan bahwa jalan raya menjadi tempat terjadinya kecelakaan yang beresiko besar merenggut nyawa. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular (Russeng, 2011).

Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena berbagai kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian dan kematian. Faktor manusia yang paling dominan penyebab terjadinya kecelakaan diantara faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan

wilayah.

Dari semua kendaraan yang melintas di jalan raya, kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor mempunyai resiko yang tinggi dalam menyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas. Cedera tak disengaja akibat kecelakaan kendaraan bermotor lebih banyak menyebabkan kematian dibandingkan dengan tipe cedera yang lainnya.

Safety riding merupakan upaya berkendara dimana lebih memperhatikan keselamatan pengendara dan pengguna jalan lain yang dilakukan untuk mengurangi kecelakaan dan akibat dari kecelakaan lalu lintas. Menurut Dian Afrilia, ada beberapa factor yang berhubungan dengan praktik *safety riding* diantaranya yaitu umur, pengetahuan, sikap, dukungan keluarga dan teman kerja.

Keselamatan lalu lintas menjadi salah satu prioritas yang harus diutamakan dan diperhatikan (Ryan&Hartini, 2013). Perilaku pengendara *safety riding* yang lebih memperhatikan baik itu untuk keamanan, kenyamanan dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas untuk mencegah resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas, sebagaimana dilakukan untuk mengutamakan keselamatan bagi pengemudi maupun penumpang (Riqky, 2009).

Berdasarkan data dari Korps Lalu Lintas Polri (KORLANTAS) merilis data kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, dalam 4 tahun terakhir. Secara jumlah, trennya lebih banyak naik ketimbang turun. Secara detail, jumlah kecelakaan lalu lintas pada 2014 mencapai 88.897 kejadian, selanjutnya 2015 naik menjadi 96.073, naik lagi di tahun selanjutnya menjadi 106.591 kejadian, dan turun ke 104.327 selama 2017. Kemudian, naik lagi di 2018 dengan jumlah 107.968 kejadian. Secara korban yang meninggal dunia, rata-rata mencapai

30.000 orang per tahun, atau 80 orang per hari. Berbeda dengan korban luka berat yang secara tren selalu menurun dalam empat tahun terakhir atau rata-rata per tahun sekitar 20.000 orang.

Untuk angka kecelakaan lalu lintas (lakalantas) di Sulawesi Selatan (Sulsel) sendiri mengalami penurunan dalam dua tahun terakhir, namun Polda Sulsel masih terus berupaya agar angka lakalantas terus bisa ditekan. Direktur Direktorat Lalulintas (Dirlantas) Polda Sulsel, mengatakan dari data yang dimilikinya, periode Januari-Desember tahun 2018 menunjukkan total ada 7.589 lakalantas. Dengan rincian, meninggal dunia sebanyak 1.076 orang, luka berat 708 orang, dan luka berat 9.357 orang. Dengan kerugian materil ditaksir mencapai Rp14,799 miliar. Sedangkan, pada tahun 2018 periode Januari-Oktober, didapatkan total lakalantas sebanyak 6.348. Dengan rincian 915 meninggal dunia, luka berat 437 orang, dan luka berat 8.059 orang. Dalam kurun waktu tersebut, kerugian materil ditaksir sudah mencapai Rp11,602 miliar.

Perilaku pengemudi yang santun dalam berkendara akan membuat mereka tidak emosional dalam berkendara, mampu mengendalikan diri, menguasai kondisi lingkungan berkendara dan mampu menerapkan prinsip-prinsip keselamatan dalam berkendara. Kestabilan pengemudi dalam berkendara merupakan nilai yang sangat penting dalam memerankan fungsi utama sebagai seorang

pengemudi. Ketenangan dalam mengendalikan accelerator pedal kendaraan, menjaga kendaraan melaju dengan stabil, mampu menjaga emosi dan mampu mengendalikan diri dalam berkendara merupakan perilaku yang akan dapat memberikan kontribusi kepada penumpang untuk merasakan kenyamanan selama perjalanan dan menerapkan perilaku berkendara *safety riding*.

2. Metode Penelitian

2.1 Jenis Penelitian dan Desain Penelitian

Penelitian ini termasuk penelitian korelasional. Penelitian korelasional adalah penelitian yang dimaksudkan untuk mengetahui ada-tidaknya hubungan antara dua variabel pada pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding*.

2.2 Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di SMK Negeri 3, SMK Negeri 5 dan SMK Negeri 10 di kota Makassar. Adapun penelitian ini dilaksanakan selama 1 bulan terhitung sejak tanggal 09 Maret s/d. 09 April 2020.

2.3 Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini yaitu siswa Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri yang ada di kota Makassar yang terdaftar dan aktif mengikuti kegiatan belajar mengajar. Jumlah populasi adalah 347 siswa yang terdaftar di jurusan teknik otomotif.

No.	SMK	Jumlah
1	SMKN 3	110
2	SMKN 5	120
3	SMKN 10	117
	Jumlah	347

2. Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik (*proportional random sampling*). Teknik ini digunakan bila populasi mempunyai anggota/unsur yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional. Langkah awal yang dilakukan peneliti adalah menentukan besarnya jumlah sampel dari populasi yang ada.

Bila jumlah populasi 347, kesalahan 5% maka, jumlah sampelnya 183. Karena populasi mempunyai anggota atau unsur yang tidak sama atau homogen. Sampel ditentukan menurut jumlah anggota/unsur pada setiap sekolah. Adapun menentukan jumlah sampel yang diambil pada setiap sekolah adalah sebagai berikut:

$$\text{SMKN 3} = 110/347 \times 183 = 58$$

$$\text{SMKN 5} = 120/347 \times 183 = 63$$

$$\text{SMKN 10} = 117/347 \times 183 = 62$$

2.4 Variabel Penelitian

Penelitian ini memiliki dua variabel yaitu variabel bebas dan variabel terikat, variabel bebas merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel terikat. Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas (Sugiyono, 2016). Variabel bebas dalam penelitian ini adalah pengetahuan *safety riding* (X) dan variabel terikat adalah sikap *safety riding* siswa (Y).



Keterangan :

X = Variabel pengetahuan *safety riding*

Y = Variabel sikap *safety riding*

2.5 Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen

1. Tes

Tes adalah serentetan pertanyaan atau latihan serta alat lain yang digunakan untuk mengukur keterampilan, pengetahuan intelegensi, kemampuan atau bakat yang dimiliki oleh individu atau kelompok (Arikunto, 2010: 193). Tes ini dilakukan untuk mengetahui tingkat pengetahuan berkendara siswa yang telah banyak menggunakan sepeda motor dalam kegiatan sehari-harinya menuju sekolah.

2. Teknik Angket

Teknik pengambilan data yang digunakan untuk memperoleh data mengenai minat berwirausaha adalah teknik angket dengan instrumen kuesioner. Faktor pendorong minat berwirausaha adalah faktor internal dan faktor eksternal. Adapun yang termasuk indikator faktor internal yaitu pola pikir, kreatifitas, inisiatif, disiplin. Sedangkan indikator faktor eksternal adalah lingkungan keluarga, dan lingkungan masyarakat.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, notulen, agenda dan lain sebagainya (Arikunto, 2010: 274). Penelitian ini tidak hanya dilakukan angket dan tes praktik, walaupun kedua cara itu adalah cara yang

paling utama. Dokumentasi juga diperlukan untuk mendapatkan data pendukung. Penelitian ini dokumentasi digunakan untuk memperoleh data tambahan. Berupa dokumentasi laporan maupun gambar. Metode dokumentasi digunakan untuk mendapatkan informasi tentang sekolah dan data siswa yang dijadikan tempat penelitian.

2.6 Teknik Analisis Data

Pada penelitian kuantitatif, teknik analisis data yang digunakan sudah jelas, yaitu diarahkan untuk menjawab rumusan masalah atau menguji hipotesis yang telah dirumuskan. Analisis data adalah proses menyeleksi, menyederhanakan, memfokuskan, mengabstraksikan, mengorganisasikan data secara sistematis dan rasional sesuai dengan tujuan penelitian, serta mendeskripsikan data hasil penelitian itu dengan menggunakan tabel sebagai alat bantu untuk memudahkan dalam menginterpretasikan. Kemudian data hasil penelitian pada masing-masing tabel tersebut diinterpretasikan (pengambilan makna) dalam bentuk naratif (uraian) dan dilakukan penyimpulan.

1. Teknik Analisis Statistik Deskriptif

Data yang diperoleh dari lapangan, disajikan dalam bentuk tabel dan dideskripsikan. Pendeskripsian data diperkuat dengan penyajian mean, median, modus, tabel distribusi frekuensi, dan tabel kecenderungan.

a. Mean, Median, dan Modus

1) Mean

Mean digunakan untuk mencari nilai rata-rata dari skor total keseluruhan jawaban yang diberikan oleh responden, yang tersusun dalam distribusi data.

2) Median (Md)

Median adalah suatu harga yang membagi luas histogram frekuensi menjadi bagian yang sama besar.

3) Modus (Mo)

Modus adalah nilai yang sering muncul/nilai yang frekuensinya banyak dalam distribusi data.

4) Tabel Kecenderungan

Perhitungan uji kecenderungan dilakukan untuk mengkategorikan kecenderungan data masing-masing variabel penelitian dengan menggunakan rata-rata skor ideal dan standar deviasi ideal setiap variabel.

Deskripsi selanjutnya adalah menentukan pengkategorian skor yang diperoleh masing-masing variabel. Dari skor tersebut kemudian dibagi menjadi empat kategori. Pengkategorian dilaksanakan berdasarkan Mean (M) dan Standar Deviasi (SD) yang diperoleh.

2. Analisis Statistik Inferensial

Analisis statistik inferensial digunakan untuk menganalisis data sampel dan hasilnya dapat diberlakukan untuk populasi. Analisis tersebut dapat digunakan untuk menguji hipotesis penelitian. Analisis yang digunakan untuk menguji hipotesis adalah analisis korelasi *product moment*. Sebelum data dianalisis, terlebih dahulu data diuji sebagai

persyaratan analisis yaitu uji normalitas dan uji linearitas. Kedua jenis uji ini menggunakan program *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) Versi 20.

a. Uji normalitas

Uji normalitas data bertujuan untuk menguji apakah data dari tiap tiap variabel penelitian berdistribusi normal atau tidak. Untuk mengidentifikasi data berdistribusi normal adalah dengan melihat nilai *2-tailed significance* yaitu jika masing-masing variabel memiliki nilai lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa variabel penelitian berdistribusi normal dan memenuhi syarat untuk uji hipotesis parametrik.

$$KS = 1.36 \sqrt{\frac{n_1 + n_2}{n_1 X n_2}}$$

b. Uji linearitas

Uji linearitas digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y) mempunyai hubungan linier atau tidak. Untuk mengetahui hal tersebut, kedua variabel harus diuji dengan menggunakan uji F pada taraf signifikansi 5%.

$$F_{\text{reg}} = \frac{RK \text{ reg}}{RK \text{ res}}$$

Signifikansi ditetapkan 5% sehingga apabila F_{hitung} lebih kecil dari F_{tabel} maka dianggap hubungan antara masing-masing variabel bebas dengan variabel terikat adalah linear. Sebaliknya jika F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} maka tidak linear. Perhitungan linearitas dalam penelitian ini

menggunakan program SPSS Versi 20. Selain itu, mengidentifikasi linearitas kedua variabel dapat juga dengan melihat nilai signifikansi yang diperoleh. Jika signifikansi linearitas memiliki nilai lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa kedua variabel penelitian memiliki hubungan yang linear dan memenuhi syarat untuk uji hipotesis parametrik.

c. Pengujian Hipotesis

Jika data hasil penelitian telah memenuhi syarat uji normalitas dan uji linieritas, maka analisis untuk pengujian hipotesis inferensial parametrik dapat dilakukan. Analisis korelasi yang digunakan untuk menganalisis pengujian hipotesis inferensial parametrik adalah persamaan korelasi *Product moment* oleh Pearson sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{n\sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{\{n\sum x^2 - (\sum x)^2\}\{n\sum y^2 - (\sum y)^2\}}}$$

Untuk pengujian signifikansi dilakukan dengan bantuan *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) Versi 20 dengan taraf signifikansi 5% (0.05). Dikatakan terdapat hubungan yang signifikan apabila nilai r hitung lebih besar dari r tabel atau nilai signifikansi yang diperoleh adalah lebih kecil dari taraf signifikansi 5% (0.05)

3. Hasil Penelitian

Pada bagian ini, akan diuraikan hasil pengolahan data penelitian yang terdiri (1) pengetahuan *safety riding* (2) sikap *safety riding* siswa Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri di Kota Makassar. Adapun uraian data tersebut sebagai berikut.

3.1 Deskripsi Pengetahuan *Safety Riding* Siswa Jurusan Teknik Otomotif

Data pengetahuan ini diperoleh dengan menggunakan tes sebanyak 25 butir soal dan jumlah responden 183 orang. Berdasarkan data pengetahuan *safety riding* yang diolah maka hasil analisis deskriptif data adalah sebagai berikut:

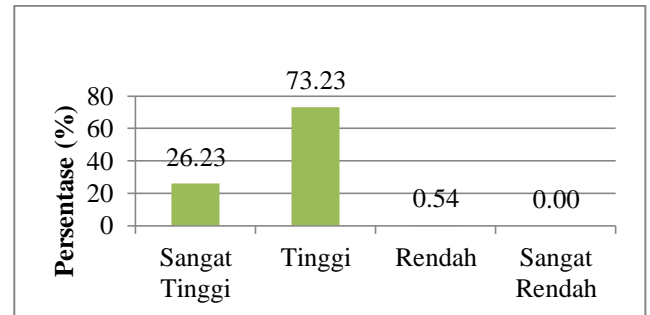
Statistik	Skor statistik
Sampel	183
Mean	16,90
Median	17
Modus	14
Nilai minimum	12
Nilai maximum	22

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa nilai rata-rata (mean) sebesar 16,90, median 17, modus 14, nilai minimum 12 dan nilai maximum 22 dari 183 responden.

No	Rentang Skor	Frekuensi	Persentase (%)	Kategori
1	> 18,74	48	26,23	Sangat Tinggi
2	12,5 – 18,74	134	73,23	Tinggi
3	6,26 – 12,4	1	0,54	Rendah
4	< 6,26	0	0	Sangat Rendah
Jumlah		183	100	

Berdasarkan tabel di atas bahwa keseluruhan indikator pengetahuan *safety riding* siswa adalah 48 siswa (26,23%) memiliki pengetahuan *safety riding* sangat tinggi, 134 siswa (73,23%) memiliki pengetahuan *safety riding* tinggi, 1 siswa (0,54%) memiliki pengetahuan rendah dan tidak terdapat siswa yang terjaring memiliki pengetahuan *safety riding* sangat rendah.

Data pengetahuan siswa disajikan dalam bentuk diagram batang berikut.



3.2 Deskripsi Sikap *Safety Riding* Siswa Jurusan Teknik Otomotif

Data sikap siswa ini diperoleh dengan menggunakan angket sebanyak 30 butir soal dan jumlah responden 183 orang. Berdasarkan data sikap *safety riding* yang diolah maka hasil analisis deskriptif data adalah sebagai berikut:

Statistik	Skor statistik
Sampel	183
Mean	92,87
Median	95
Modus	98
Nilai minimum	64
Nilai maximum	117

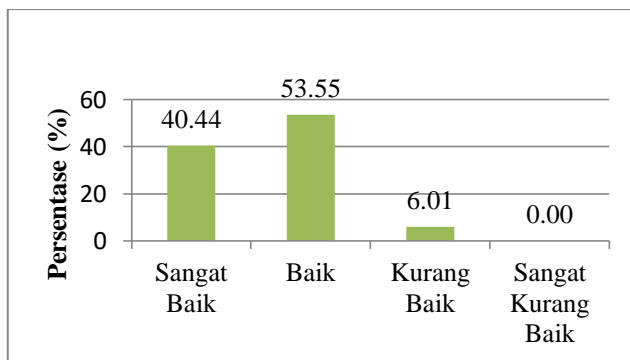
Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa nilai rata-rata (mean) sebesar 92,87, median 95, modus 98, nilai minimum 64, dan nilai maximum 117 dari 183 responden.

No	Rentang Skor	Frekuensi	Persentase (%)	Kategori
1	> 97,5	74	40,44	Sangat Baik
2	75 – 97,5	98	53,55	Baik
3	52,5 – 74	11	6,01	Kurang Baik
4	< 52,5	0	0	Sangat Kurang Baik
Jumlah		183	100	

Berdasarkan tabel di atas bahwa keseluruhan indikator sikap *safety riding* siswa adalah 74 siswa

(40,44%) memiliki sikap *safety riding* sangat baik, 98 siswa (53,55%) memiliki sikap *safety riding* baik, 11 siswa (6,01%) memiliki sikap *safety riding* yang kurang baik dan tidak terdapat siswa yang terjarang memiliki sikap *safety riding* sangat kurang baik.

Data sikap siswa disajikan dalam bentuk diagram berikut.



3.3 Analisis Statistik Inferensial

Analisis statistik inferensial digunakan untuk menganalisis data sampel dan hasilnya dapat diberlakukan untuk populasi. Analisis tersebut dapat digunakan untuk menguji hipotesis penelitian.

a. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah data yang berasal dari populasi yang berdistribusi normal, sehingga hasil penelitian ini dapat di generalisasi pada populasi. Uji normalitas data menggunakan program *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) Versi 20 dengan uji residual *One-sampel kolmogorov-smirnov* tes. Data dinyatakan berdistribusi normal jika nilai atau taraf signifikansi (Asymp sig. 2-tailed) hitung lebih besar dari taraf signifikansi 0,05 (5%), maka nilai residual berdistribusi normal. Adapun hasil uji

normalitas data pengetahuan *safety riding* dan sikap *safety riding* sebagai berikut:

		Unstandardized Residual
N		183
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	9.77200767
Most Extreme Differences	Absolute	.059
	Positive	.040
	Negative	-.059
Kolmogorov-Smirnov Z		.796
Asymp. Sig. (2-tailed)		.550

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Berdasarkan tabel diatas, diketahui nilai signifikansi asymp sig. (2-tailed) 0,550 lebih besar dari nilai probabilitas 0,05 (5%). Sehingga, dapat disimpulkan bahwa nilai residual dalam penelitian ini yaitu pengetahuan *safety riding* (X) dan sikap *safety riding* (Y) berdistribusi normal.

b. Uji Linearitas Data

Uji linearitas dilakukan untuk mengetahui tingkat linear pasangan variabel bebas (*independent*) yaitu pengetahuan *safety riding* terhadap variabel terikat (*dependent*) sikap *safety riding*. Uji regresi linear atau uji linearitas data dalam penelitian ini menggunakan program *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) Versi 20. Jika nilai signifikansi hitung lebih besar dari nilai probabilitas 0,05 (5%), maka kesimpulannya adalah terdapat hubungan linear secara signifikan antara variabel pengetahuan *safety riding* (X) dengan variabel sikap *safety riding* (Y). sebaliknya, jika nilai signifikansi hitung lebih kecil dari nilai probabilitas 0,05 (5%), maka kesimpulannya adalah tidak terdapat hubungan linear antara variabel pengetahuan *safety riding* (X) dengan variabel sikap

safety riding (Y).

Adapun hasil uji linearitas data pengetahuan *safety riding* siswa dan sikap *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif SMK Negeri Di Kota Makassar sebagai berikut:

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Sikap * Pengetahuan	(Combined)	7788.263	10	778.826	8.017	.000
	Between Groups	7118.541	1	7118.541	73.274	.000
	Deviation from Linearity	669.722	9	74.414	.766	.648
	Within Groups	16709.846	172	97.150		
	Total	24498.109	182			

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa nilai signifikansi hitung adalah 0,648 lebih besar dari probabilitas 0,05 (5%). Jadi, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan linear secara signifikan antara variabel pengetahuan *safety riding* (X) dengan sikap *safety riding* (Y), berdasarkan nilai signifikansi.

c. Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis pada penelitian ini menggunakan *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) Versi 20. Analisis korelasi yang digunakan adalah persamaan korelasi *product moment* oleh pearson. Koefisien korelasi hasil perhitungan dikatakan signifikan (dapat digeneralisasi)

atau tidak, untuk mengetahui korelasi antara variabel pengetahuan *safety riding* (X) dengan sikap *safety riding* (Y), maka perlu dilakukan analisis korelasi. Diketahui hasil korelasi variabel pengetahuan dengan sikap *safety riding* dapat dilihat.

	Pengetahuan	Sikap
Pengetahuan	Pearson Correlation	1
	Sig. (2-tailed)	.539**
	N	183
Sikap	Pearson Correlation	.539**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	183

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Berdasarkan dari hasil penelitian maka dapat diketahui nilai signifikansi sebesar 0.00 yang berarti lebih kecil dari 0.05 ($0.00 < 0.05$) berdasarkan hasil tersebut dalam penelitian ini maka H_0 ditolak dan H_a diterima sehingga hasil analisis korelasi menunjukkan terdapat hubungan pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif. Tingkat Hubungan pada hasil penelitian diatas di tunjukkan dalam tabel *pearson corelation* dikategorikan korelasi sedang sebesar 0.539.

4. Pembahasan

4.1 Pengetahuan *Safety Riding*

Pengetahuan tentang *safety riding* merupakan pengetahuan yang pertama memberikan pengaruh mendalam bagi siswa. Oleh karena itu untuk menanggulangi kasus tingkat kecelakaan berlalu lintas siswa, hal utama yang perlu diperhatikan adalah bagaimana menerapkan sikap *safety riding* pada kehidupan sehari-hari dalam berkendara di jalan raya khususnya kendaraan sepeda motor roda dua.

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan sangat bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang akan dia ambil. Seseorang memiliki pengetahuan yang luas dan baik akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan, suatu tindakan yang didasari oleh pengetahuan akan bersifat langgeng dan berkelanjutan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari tabel pengkategorian diperoleh 48 siswa (26,23%) memiliki pengetahuan *safety riding* sangat tinggi, 134 siswa (73,23%) memiliki pengetahuan *safety riding* tinggi, 1 siswa (0,54%) memiliki pengetahuan rendah dan tidak terdapat siswa yang terjaring memiliki pengetahuan *safety riding* sangat rendah. Ini menunjukkan bahwa rata – rata pengetahuan berkendara siswa tinggi.

4.2 Sikap *Safety Riding*

Sikap merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak, dan merupakan pelaksanaan motif tertentu. Seperti halnya pengetahuan, sikap juga mempunyai tingkatan. Dengan bersikap baik terhadap sesama pengendara akan lebih meningkatkan keamanan berkendara dan rasa nyaman sesama pengendara di jalan raya, dengan tidak bertindak seenaknya dan menghargai sesama pengguna jalan.

Dengan demikian sikap siswa sangat penting dalam menghargai setiap pengguna jalan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dari tabel pengkategorian diperoleh 74 siswa (40,44%) memiliki sikap *safety riding* sangat baik, 98 siswa (53,55%) memiliki sikap *safety riding* baik, 11 siswa (6,01%) memiliki sikap kurang baik dan tidak terdapat siswa yang terjaring memiliki sikap *safety riding* sangat kurang baik. Ini menunjukkan bahwa rata – rata sikap siswa dalam berkendara dikategori baik.

Hubungan antara pengetahuan *safety riding* dan sikap *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif SMK Negeri di kota Makassar, dari hasil analisis uji hipotesis terdapat hubungan yang signifikan dimana skor taraf signifikansi ($0.00 < 0.05$) selain dari itu dilihat dari skor kekuatan hubungannya terdapat skor yang sedang dengan hasil 0.539, ini membuktikan semakin tinggi pengetahuan *safety riding* siswa akan semakin baik sikap *safety riding* siswa itu sendiri dengan kata lain ketika siswa mempunyai atau memiliki pengetahuan tentang berkendara *safety riding* akan sangat membantu siswa jurusan teknik otomotif SMK di kota Makassar tersebut dalam menerapkan sikap *safety riding* dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

5. Kesimpulan

Berdasarkan temuan dan hasil analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan mengenai hubungan antara pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding* siswa Jurusan Teknik Otomotif SMK Negeri di Kota Makassar. Dapat disimpulkan sebagai berikut.

Gambaran tingkat pengetahuan *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif SMK di kota Makassar dikategorikan dalam kategori tinggi, terdapat 134

siswa dengan persentase (46,45%) memiliki pengetahuan *safety riding* tinggi.

Gambaran sikap *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif SMK di kota Makassar dikategorikan dalam kategori baik, terdapat 98 orang siswa dengan persentase (53,55%) memiliki sikap *safety riding* yang baik.

Hubungan pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif. Berdasarkan dari hasil penelitian maka dapat diketahui nilai signifikansi sebesar 0.00 yang berarti lebih kecil dari 0.05 ($0.00 < 0.05$) berdasarkan hasil tersebut dalam penelitian ini maka H_0 ditolak dan H_a diterima sehingga hasil analisis korelasi menunjukkan terdapat hubungan pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif. Artinya ada hubungan antara pengetahuan *safety riding* dengan sikap *safety riding* siswa jurusan teknik otomotif dengan nilai $r = 0,539$.

DAFTAR PUSTAKA

- Arif Cahyadi. 2017. *Pemanfaatan Jurnal dalam Penulisan Skripsi Mahasiswa Program Studi Pendidikan Dokter (PSPD) UIN Syarif Hidayatullah Jakarta*. Skripsi Fakultas Adab dan Humaniora Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. Tidak diterbitkan
- Ahmad S, 2015. *Studi Perilaku Mekanik Bengkel Mobil Terhadap Pengelolaan Limbah Di Kota Mamuju*. Makassar: Universitas Negeri Makassar.
- Anonim, 2009, Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Kendaraan dan Pengemudi*, Jakarta.
- Ditjen Perhubungan Darat. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*. Jakarta : Departemen Perhubungan RI.2006
- Elok Pradika Purnama Sari, 2019. *Hubungan Pengetahuan Dengan Sikap Remaja Dalam Keselamatan Berkendara*. Ponorogo: Universitas Muhammadiyah Ponorogo.
- Hadi, Sutrisno. 2004. *Metodologi Research*. Yogyakarta: Andi Offset
- Juliansyah Noor. 2016. *Metode Penelitian*. Jakarta: Kencana
- Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, 2012, *Buku Panduan Sosialisasi dan Pelatihan Smart Driving*, Jakarta
- Muh Natsir, 2012. *Analisis Perilaku Petani Rumput Laut Dalam Melestarikan Lingkungan Hidup Di Kabupaten Polewali Mandar Provinsi Sulawesi Barat*. Makassar: Program Pasca Sarjana Universitas Negeri Makassar.
- Nazaruddin Sinaga, Juli Mrihardjono, 2012, *Pengaruh Kecepatan, Posisi Gigi, Putaran Mesin dan Jenis Bahan Bakar Terhadap Konsumsi Bahan Bakar dan Emisi CO2 pada Mobil 1800 CC*, Gema Teknologi, ISSN 08520232, Vol 16, No 4
- Nazaruddin Sinaga, Sigit Joko Purnomo. 2013. *Hubungan Antara Posisi Throttle, Putaran Mesin Dan Posisi Gigi Terhadap Konsumsi Bahan Bakar Pada Beberapa Kendaraan Penumpang*
- Notoatmodjo S. *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta; 2007
- Notoatmodjo S. *Kesehatan Masyarakat, Ilmu dan Seni*. Jakarta: Rineka Cipta; 2010
- N. Sinaga, T. Priangkoso, D. Widayana dan K.

- Abdurrohman. 2011. *Kaji Eksperimental Pengaruh Beberapa Parameter Berkendaraan Terhadap Tingkat Konsumsi Bahan Bakar Kendaraan Penumpang Kapasitas Silinder 1500–2000 CC*. Seminar Nasioanl Tahunan Teknik Mesin, Universitas Brawijaya, Malang.
- Nur Muhammad Iskandar, 2015. *Hubungan Antar Pengetahuan Dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Pada Siswa SMKN 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016*. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Nur Saring, 2019. *Hubungan Kemampuan Praktik Tune-Up Motor Bensin Terhadap Minat Berwirausaha Siswa SMK Negeri 1 Rangas Mamuju*. Makassar: Universitas Negeri Makassar.
- Pudji sundari,nani. 2009. *Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Remaja Terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas*. Surabaya : Jurnal Penelitian Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga Surabaya.
- Rifqy, A. (2009). Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap *Safety Riding Awareness* pada Pengendara Ojek Sepeda Motor.
- Ryan, Eko Hartini. 2013. *Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat UDINUS*. Semarang.
- Russeng. 2011. *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor* . Tembalang, Semarang
- Rusydi Ananda dan Muhammad Fadhli. (2018). *Statistik Pendidikan*. Medan: CV. Widya Puspita.
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. 2013, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suharismi Arikunto (2010). *Prosedur Penelitian Suatu pendekatan Praktik*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- ._____ 2013. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Sutrisno Hadi. (2004). *Analisis Regresi*. Yogyakarta: Penerbit Andi
- Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009. *Tentang Lalu Lintas dan Permasalahannya*.