

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PRAKTIK SAFETY DRIVING PADA PENGEMUDI MOBIL SKID TANK DI PT X

Zulkarnaen, Daru Lestantyo, Ekawati

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Diponegoro

Email : zulkarnaenb99@gmail.com

Abstract : *Safety driving is the right way to drive, knowing the right driving techniques, understanding and following the traffic rules so that driving will always be safe and can help to avoid traffic problems. During the year 2016-2017 there have been 2 skid tank car accident owned by PT X on the way. The purpose of this study is to analyze the relationship between age, employment, knowledge, attitude, safety briefing, participation of safety driving training, the role of supervisor and the role of partner. This research uses quantitative research with cross sectional approach. The population of this study is all skid tank car drivers in PT X which amounted to 38 people with a total sample of 38 people. Sampling method was done by total sampling technique. The independent variables in this research are age, working period, knowledge, attitude, safety briefing, participation of safety driving training, role of supervisor and role of co-worker. and the dependent variable of safety driving practices. The result of research is 60,5% of respondent have good driving safety practice. Based on Chi-Square statistic test, the variables related to safety driving practice are knowledge (p-value: 0,033), attitude (p-value: 0,041), safety briefing (p-value: 0,024), participation of safety driving training (p-value: 0.006), and the role of supervisor (p-value: 0,024). While the unrelated variables are age (p-value: 0.775), tenure (p-value: 1,000), and the role of co-workers (p-value: 0.286). The researcher advises the driver to follow and implement the company's policy regarding safety aspects that start from the beginning before doing the job and for the company to provide training to all drivers as well as to make a list of materials and schedule of filler safety briefing activities.*

Keywords : *Safety Driving, Age, Working Period, Knowledge, Attitude, Safety Briefing, Supervisory Role, Role of Co- Workers*

PENDAHULUAN

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula.¹ Mengemudi (*driving*) adalah kemampuan dalam mengendalikan dan bagaimana mengoperasikan suatu kendaraan,

baik berupa bus, truk, sepeda motor, ataupun mobil.² Mengemudi adalah bagian penting dari kehidupan kerja banyak orang, bisa jadi menyenangkan tetapi juga dapat membuat stress dan berbahaya, karena mengemudi adalah salah satu aktivitas paling berbahaya.² *Safety driving* adalah cara mengemudi yang benar, dengan mengetahui teknik mengemudi yang tepat, memahami dan mengikuti peraturan berlalulintas sehingga

dalam berkendara akan selalu aman dan selamat serta dapat membantu untuk menghindari masalah lalu lintas.³

Menurut data Korlantas Kepolisian Republik Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu sebesar 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.⁴

Dalam proses pendistribusian LPG (*Liquefied Petroleum Gas*) dengan moda angkutan darat, kendaraan yang digunakan adalah mobil *skid tank*. Mobil *skid tank* adalah kendaraan yang dilengkapi dengan tangki LPG dengan kapasitas air di atas 500 liter yang digunakan untuk mengangkut LPG sebagai sebuah paket dan dapat dipasang atau dilepas.⁵

Pengemudi mobil *skid tank* harus memenuhi persyaratan yaitu, memiliki fisik/jasmani yang sehat, memiliki kemampuan psikologis yang baik, memiliki surat izin mengemudi sesuai kelas kendaraan yang dikemudikannya, memiliki pengetahuan tentang tata cara pengangkutan dan penanganan LPG, penggunaan alat-alat keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dan penanggulangan dalam kondisi darurat, memiliki pengetahuan mengenai jaringan jalan dan kelas jalan, juga harus mendapatkan pelatihan atau kompetensi tentang tata cara pengangkutan dan penanganan LPG, penggunaan alat-alat K3 dan

penanggulangan dalam kondisi darurat sesuai dengan peraturan yang berlaku.⁵

PT X adalah perusahaan yang bergerak di bidang pendistribusian BBM (Bahan Bakar Minyak) dan LPG (*Liquefied Petroleum Gas*) dengan wilayah operasi di provinsi Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta. Dalam proses pendistribusian LPG PT X menggunakan mobil *skid tank* yang digunakan untuk menampung dan menyalurkan LPG ke tujuan. PT X memiliki 22 unit mobil *skid tank* dengan kapasitas 15.000 KG sebanyak 20 armada dan kapasitas 8000 KG sebanyak 2 armada dengan jumlah kru 68 orang, 38 diantaranya adalah AMT (Awak Mobil Tangki) 1 atau supir dan 30 orang AMT 2 atau kenek, dengan sistem 4 hari kerja dan 2 hari libur dengan waktu operasi 24 jam. Berdasarkan hasil wawancara dengan pengawas di PT X, seluruh pengemudi berjenis kelamin laki-laki, dengan rata-rata berumur 35 tahun, serta masa kerja rata-rata 6 tahun.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pengawas di Terminal LPG PT X, pada tanggal 20 April tahun 2016 terjadi kecelakaan lalu lintas mobil *skid tank* LPG 15 ton yang sedang dalam keadaan kosong, kecelakaan terjadi di jalan perintis kemerdekaan Banyumanik melibatkan satu *truck box angle*. Tidak ada korban jiwa dalam kecelakaan tersebut, namun menyebabkan kerusakan pada mobil *skid tank* yaitu, pintu kiri penyok, lampu sign kiri pecah dan spion pecah serta bumper penyok. Pada tanggal 22 April 2017 juga terjadi kecelakaan lalu lintas pada mobil *skid tank* LPG 15 ton yang sedang dalam keadaan bermuatan.

Berdasarkan survei awal yang dilakukan oleh peneliti dan beberapa

data pendukung, maka peneliti tertarik melakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui Faktor – faktor yang Berhubungan dengan *safety driving* pada pengemudi mobil *skid tank* di PT X.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif dengan pendekatan studi cross sectional, yaitu survei atau penelitian dengan melakukan identifikasi serta mencari hubungan antar variabel untuk menerangkan kejadian atau fenomena yang diamati dengan cara pendekatan, observasi, atau pengumpulan data sekaligus pada saat itu. Rancangan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah merumuskan masalah penelitian dan menentukan tujuan survei, melakukan survei pendahuluan, menentukan konsep dan menggali kepustakaan, melakukan observasi, pembuatan kuesioner, pengambilan data, pengolahan data, analisis data, pelaporan dari hasil, dan ringkasan penelitian dan membuat rekomendasi.⁶

Populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh pengemudi mobil *skid tank* di PT X yang berjumlah 38 orang. Besar sampel pada penelitian ini menggunakan jumlah populasi (*total sample*). Yang berjumlah 38 orang.

Variabel bebas dalam penelitian ini antara lain umur, masa kerja, pengetahuan, sikap, *safety briefing*, keikutsertaan pelatihan *safety driving*, peran atasan, peran rekan kerja, inspeksi. Sedangkan variabel terikat yaitu praktik *safety driving*. Penelitian ini didukung oleh data primer yang didapat melalui hasil pengisian kuesioner sebagai instrument dari penelitian ini .

Data sekunder diperoleh dari pencatatan administrasi perusahaan, buku dan jurnal ilmiah. Data diolah dengan tahap *editing, scoring, coding, entry data, dan tabulating*. Analisis data univariat menggunakan tabel distribusi frekuensi, sedangkan analisis bivariat memiliki tujuan untuk mencari hubungan antara variabel bebas dan terikat dengan menggunakan uji *chi Square*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Univariat

a. Umur

Sebagian besar responden memiliki kategori umur ≥ 40 tahun sebanyak 23 orang yaitu dengan persentase sebesar 60,5%.

b. Masa Kerja

Sebagian besar responden memiliki masa kerja ≥ 5 tahun yaitu sebanyak 20 orang dengan persentase sebesar 52,6%

c. Pengetahuan

Sebagian besar responden memiliki pengetahuan yang baik yaitu sebanyak 26 orang dengan persentase sebesar 68,4%.

d. Sikap

Sebagian besar responden memiliki sikap yang baik terkait *safety driving* yaitu sebanyak 24 orang dengan persentase sebesar 63,2%.

e. *Safety Briefing*

Sebagian besar responden merasa sudah mendapatkan *safety briefing* dengan baik yaitu 20 orang dengan persentase sebesar 52,6%.

f. Keikutsertaan Pelatihan *Safety Driving*

Sebagian besar responden sudah pernah mengikuti pelatihan *safety driving* yaitu

33 orang dengan persentase sebesar 86,8%.

g. Peran Atasan

Sebagian besar responden mendapatkan dukungan dari atasan terkait *safety driving* yaitu 20 orang dengan persentase sebesar 52,6%.

h. Peran Rekan Kerja

Sebagian besar responden tidak mendapatkan dukungan dari rekan kerja terkait *safety driving* yaitu 23 orang dengan persentase sebesar 60,5%.

i. Praktik *Safety Driving*

Masa Kerja	Praktik <i>Safety Driving</i>				Total	
	Baik		Kurang Baik			
	f	%	f	%	f	%
<5	11	61,1	7	38,9	18	100,0
≥5	12	60,0	8	40,0	20	100,0

Sebagian besar pengemudi memiliki praktik *safety driving* yang baik yaitu 23 orang dengan persentase sebesar 60,5%.

2. Analisis Bivariat

a. Hubungan Umur dengan Praktik *Safety Driving*

p-value: 0,775

Berdasarkan tabel diatas, dari 23 responden dengan umur ≥ 40 tahun, sebanyak 56,5% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden dengan umur < 40 tahun, dari 15 responden sebanyak 66,6% memiliki praktik *safety driving* yang baik.

Hasil penelitian menunjukkan tidak ada hubungan antara umur dengan Praktik *Safety Driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan *p* value 0,775. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Augustie Adi Yuwono yang menunjukkan tidak adanya

hubungan antara umur dengan perilaku *safety driving* pada sopir bus di Terminal Tirtonadi dengan nilai signifikansi *p*-value sebesar 0,938.⁷

Tidak adanya hubungan antara umur dengan praktik *safety driving* disebabkan karena meskipun pengemudi sudah memiliki umur yang lebih matang, tetapi masih melakukan tindakan yang tidak aman saat berkendara. Hal tersebut juga dikarenakan setiap pengemudi memiliki tingkat pengetahuan, pengalaman, dan kesadaran yang berbeda untuk selalu berperilaku dengan baik. Umur yang lebih matang tidak menjamin bahwa seseorang memiliki pengalaman serta perilaku yang aman saat berkendara.

b. Hubungan Masa Kerja dengan Praktik *Safety Driving*
p-value: 1,000

Umur	Praktik <i>Safety Driving</i>				Total	
	Baik		Kurang Baik			
	f	%	f	%	f	%
<40	10	66,6	5	33,3	15	100,0
≥40	13	56,5	10	43,5	23	100,0

Berdasarkan tabel diatas, dari 20 responden dengan masa kerja ≥ 5 tahun, sebanyak 60% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden dengan masa kerja < 5 Tahun, dari 18 responden sebanyak 61,1% memiliki praktik *safety driving* yang baik.

Hasil penelitian menunjukkan tidak ada hubungan antara masa kerja dengan Praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan *p* value 1,000. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara masa kerja dengan

praktik *safety driving* pada pengemudi road tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dengan nilai signifikansi *p*-value sebesar 0,398.⁸

Tidak adanya hubungan antara masa kerja dengan praktik *safety driving* disebabkan karena meskipun pengendara sudah memiliki pengalaman berkendara yang baik dan sudah lama bekerja mengemudi mobil *skid tank*, tetapi masih melakukan tindakan maupun perilaku yang tidak aman saat berkendara. Hal tersebut juga dikarenakan setiap pengendara memiliki tingkat pengetahuan, pengalaman, dan kesadaran yang berbeda untuk selalu berperilaku dengan baik. Masa kerja yang lama tidak menjamin bahwa seseorang memiliki pengalaman serta perilaku yang aman saat berkendara.

c. Hubungan Pengetahuan dengan Praktik *Safety Driving*
p-value: 0,033

Berdasarkan tabel diatas, dari 26 responden dengan pengetahuan yang baik, sebanyak 73,1% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden dengan pengetahuan yang kurang baik, dari 12 responden sebanyak 66,7%, memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik.

Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil *skid tank* di PT X dengan *p* value 0,033. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurcahyo Adinugroho yang menunjukkan adanya hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang dengan nilai signifikansi *p*-value sebesar 0,004.⁹

Adanya hubungan antara

pengetahuan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil *skid tank* ini ini dikarenakan semakin banyak pengetahuan yang diperoleh maka akan semakin positif suatu perilaku yang dilakukan. Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang dia ambil sehingga akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku yang seseorang lakukan akan bertahan lama.¹⁰ Pengetahuan seseorang memiliki tingkatan yaitu tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi. Hal tersebut yang kemudian menyebabkan masih terdapat 26,9% pengemudi yang memiliki pengetahuan baik namun berperilaku tidak aman dalam berkendara. Berdasarkan hal tersebut masih terdapat faktor lain

Pengetahuan	Praktik <i>Safety Driving</i>				Total	
	Baik		Kurang Baik		f	%
	f	%	f	%		
Kurang Baik	4	33,3	8	66,7	12	100,0
Baik	19	73,1	7	26,9	26	100,0

yang mempengaruhi tindakan seseorang, dalam penelitian ini menunjukkan bahwa pengetahuan yang baik belum mencerminkan tindakan yang baik pula.

d. Hubungan Sikap dengan Praktik *Safety Driving*

Sikap	Praktik <i>Safety Driving</i>				Total	
	Baik		Kurang Baik		f	%
	f	%	f	%		
Kurang Baik	5	35,7	9	64,3	14	100,0
Baik	18	75,0	6	25,0	24	100,0

p-value: 0,041

Berdasarkan tabel diatas, dari 24 responden dengan sikap yang baik, sebanyak 75% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden dengan sikap yang kurang baik, dari 14 responden sebanyak 64,3%, memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik.

Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara sikap dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,041. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Avendika Bagoes yang menunjukkan adanya hubungan antara sikap dengan praktik *safety driving* pada pengemudi bus ekonomi trayek Semarang-Surabaya di terminal terboyo Semarang dengan nilai signifikansi p -value sebesar 0,004.¹¹

Adanya hubungan antara sikap dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil *skid tank* ini dikarenakan sikap cenderung berhubungan dengan hal yang akan dilakukan ketika berkendara. Sikap tersebut juga yang memberikan pengaruh ketika pengemudi berkendara.

memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden dengan *safety briefing* yang kurang baik, dari 18 responden sebanyak 61,1%, memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik.

Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara *safety briefing* dengan Praktik *Safety Driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,024. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hendri Tri Hermawan yang menunjukkan adanya hubungan antara *safety briefing* dengan perilaku aman pada pekerjaan nilai signifikansi p -value sebesar 0,01.¹²

Adanya hubungan antara *safety briefing* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil *skid tank* ini dikarenakan oleh responden yang mendapat dukungan *safety briefing* baik cenderung memiliki pengetahuan yang baik terkait *safety driving*, pengetahuan ini didapatkan melalui materi yang disampaikan pada saat *safety briefing*.

f. Hubungan Keikutsertaan Pelatihan *Safety Driving* dengan Praktik *Safety Driving*
 p -value: 0,006

e. Hubungan *Safety Briefing* dengan Praktik *Safety Driving*

Safety Briefing	Praktik Safety Driving				Total	Praktik Safety Driving					
	Baik		Kurang Baik			Baik		Kurang Baik		Total	
	f	%	f	%		f	%	f	%		
Kurang Baik	7	38,9	11	61,1	18	0	0,0	5	100,0	5	100,0
Baik	16	80,0	4	20,0	20	23	69,7	10	30,3	33	100,0

p -value: 0,024

Berdasarkan tabel diatas, dari 20 responden dengan *safety briefing* yang baik, sebanyak 80%

Berdasarkan tabel diatas, dari 33 responden yang pernah mengikuti pelatihan *safety driving*, sebanyak 69,7% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden yang tidak pernah mengikuti pelatihan *safety driving*, dari 5 responden,

seluruhnya memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik.

Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara Pelatihan *Safety Driving* dengan Praktik *Safety Driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,006. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muthia Ayuningtyas yang menunjukkan adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi road tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu dengan nilai signifikansi p -value sebesar 0,025.⁸

Adanya hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil *skid tank* ini dikarenakan oleh responden yang pernah mengikuti pelatihan *safety driving* cenderung memiliki pengetahuan yang baik terkait *safety driving*, pengetahuan ini didapatkan melalui materi yang disampaikan pada saat pelatihan.

g. Hubungan Peran Atasan dengan Praktik *Safety Driving*

Peran Atasan	Praktik <i>Safety Driving</i>				Total Peran Rekan Kerja %	Praktik <i>Safety Driving</i>				Total		
	Baik		Kurang Baik			Baik	Kurang Baik					
	f	%	f	%			f	%	f		%	
Tidak Mendukung	7	38,9	11	61,1	18	100,0	10	50,0	10	50,0	20	100,0
Mendukung	16	80,0	4	20,0	20	100,0	13	72,2	5	27,8	18	100,0
p -value: 0,024												

Berdasarkan tabel diatas, dari 20 responden yang mendapat dukungan dari atasan, sebanyak 80% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden yang tidak mendapat dukungan dari atasan, dari 18 responden sebanyak 61,1% memiliki

praktik *safety driving* yang kurang baik.

Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara Peran Atasan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,024. Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurcahyo Adinugroho tahun yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang dengan nilai signifikansi p -value sebesar 1,000.⁹

Adanya hubungan antara peran atasan dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil *skid tank* ini dikarenakan atasan memberikan perhatian yang baik kepada pengemudi dengan mengingatkan apabila pengemudi melakukan kesalahan serta memberikan penghargaan apabila pengemudi mematuhi aturan keselamatan dengan baik, selain itu rasa patuh pada atasan juga yang mempengaruhi pengemudi untuk berkendara secara aman.

h. Hubungan Peran Rekan Kerja dengan Praktik *Safety Driving*

p -value: 0,286
Berdasarkan tabel diatas, dari 18 responden yang mendapat dukungan dari rekan kerja, sebanyak 72,2% memiliki praktik *safety driving* yang baik. Pada responden yang tidak mendapat dukungan rekan

kerja, dari 20 responden, sebanyak 50% memiliki praktik *safety driving* yang kurang baik, 50% memiliki praktik *safety driving* yang baik.

Hasil penelitian menunjukkan tidak ada hubungan antara Peran rekan kerja dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil skid tank di PT X dengan p value 0,286. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nurcahyo Adinugroho yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara peran rekan kerja dengan praktik *safety driving* pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang dengan nilai signifikansi p -value sebesar 0,616.⁹

Tidak adanya hubungan antara peran rekan kerja dengan praktik *safety driving* pada pengemudi mobil *skid tank* ini disebabkan karena rendahnya pengetahuan rekan kerja dalam hal ini AMT 2 yang paling sering berinteraksi dengan pengemudi terkait *safety driving*, rekan kerja seringkali hanya memberikan peringatan ketika pengemudi untuk waspada dalam berkendara tetapi tidak memberikan masukan kepada pengemudi terkait aspek *safety driving*.

KESIMPULAN

1. Responden yang memiliki praktik *safety driving* yang baik sebesar 60,5%. Responden yang memiliki umur ≥ 40 tahun sebesar 60,5%. Responden yang memiliki masa kerja ≥ 5 tahun sebesar 52,6%. Sebagian besar responden memiliki pengetahuan yang baik, yaitu sebesar 68,4%. Responden memiliki sikap yang baik, yaitu sebesar 63,2%. Responden mendapat dukungan *safety briefing* yang

baik, yaitu sebesar 52,6%. Responden pernah mengikuti pelatihan *safety driving* yaitu sebesar 86,8%. Responden mendapat dukungan atasan yang baik, yaitu sebesar 52,6%. Responden kurang mendapat dukungan rekan kerja dengan baik sebesar 52,6%.

2. Tidak ada hubungan antara umur dengan praktik *safety driving* (p -value=0,775).
3. Tidak ada hubungan antara masa kerja dengan praktik *safety driving* (p -value=1,000).
4. Ada hubungan antara pengetahuan dengan praktik *safety driving* (p -value=0,033).
5. Ada hubungan antara sikap dengan praktik *safety driving* (p -value=0,041).
6. Ada hubungan antara *safety briefing* dengan praktik *safety driving* (p -value=0,024).
7. Ada hubungan antara keikutsertaan pelatihan *safety driving* dengan praktik *safety driving* (p -value=0,006).
8. Ada hubungan antara peran atasan dengan praktik *safety driving* (p -value=0,024).
9. Tidak ada hubungan antara peran rekan kerja dengan praktik *safety driving* (p -value = 0,286).

SARAN

1. Bagi Pengemudi Mengikuti dan melaksanakan kebijakan perusahaan terkait aspek keselamatan yang dimulai dari awal sebelum melakukan pekerjaan pengiriman LPG yaitu menjaga kesehatan dengan tidak mengonsumsi alkohol dan narkoba, serta selalu aktif mengikuti kegiatan *safety briefing*.

2. Bagi Perusahaan
 - a. Memberikan pelatihan kepada seluruh pengemudi dan karyawan, terutama kenek/AMT2 mengenai *safety driving* sehingga seluruh karyawan memiliki pengetahuan yang baik terkait *safety driving* dan bagi pengemudi yang sudah mengikuti pelatihan, ditingkatkan keahliannya dengan diberikan pelatihan *safety driving* tingkat lanjut / *advanced safety driving*.
 - b. Membuat jadwal pengisi *safety briefing* dan daftar materi yang akan disampaikan dalam kegiatan *safety briefing*.
 3. Bagi Peneliti Selanjutnya Melakukan penelitian mengenai praktik *safety driving* pada kenek/AMT 2 mobil *skid tank*.
- DAFTAR PUSTAKA**
1. Miro, Fidel. Pengantar Sistem Transportasi. Jakarta: Erlangga. 2011
 2. HSA. SafeDriving For Works Drivers Handbook. 2012 www.hsa.ie/eng (diakses pada tanggal 20 Maret 2018).
 3. Lim S. Buku Pedoman Keselamatan Berkendara. Bogor: Halaman Moeka Publishing. 2009
 4. Depkes. Rata-Rata 3 (Tiga) Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan. 2017. <https://www.depkes.go.id/article/view/17082100002> (diakses pada tanggal 19 Maret 2018).
 5. DITJEN MIGAS. Pedoman Teknis Transportasi LPG Dengan Moda Angkutan Darat.
 6. Saryono. Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif dalam Bidang Kesehatan. Yogyakarta: Nuha Medika. 2013
 7. Augustie. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Driving pada Sopir Bus Di Terminal Tirtanadi. Skripsi FKM UMS. 2017
 8. Muthia. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Road Tank PT Pertamina EP Asset 4 Field Cepu. 2016
 9. Nurcahyo. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang . 2014
 10. Notoatmodjo. Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku. Rineka Cipta: Jakarta. 2007
 11. Avendika. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang-Surabaya Di Terminal Terboyo Semarang. 2016
 12. Hendri Tri Hermawan. Pengaruh Pemberian Safety Brefing Terhadap Perilaku Aman Pada Pekerja di PT. Japfa Comfeed Indonesia, Sragen. Fakultas Kedokteran, Universitas Sebelas Maret, Surakarta. 2017