

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEPATUHAN PELAKSANAAN *STANDARD OPERATIONAL PROCEDURE (SOP)* PENGEMUDI *BUS RAPID TRANSIT (BRT)* KORIDOR I SEMARANG

Muhammad Afif Fahrudin, Siswi Jayanti, Baju Widjasena
Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Diponegoro

*Muhammad Afif Fahrudin, afif.fahrudin28@yahoo.com

ABSTRACT

Standard Operational Procedure (SOP) of BRT driver's is established with the aim for ensuring the comfort and safety both drivers and passengers. Complaints data received by managers shows that there are still many drivers who work not appropriate with procedures. The purpose of this study was to describe and analyze the relationship between working period, knowledge, motivation, attitude, vehicle condition, supervision, reward and punishment with compliance toward SOP on BRT drivers corridor I Semarang. This study uses cross sectional study which is a form of observational study and analytic descriptive. The population of the study was 30 BRT drivers with total sampling method. The instruments of this research were questionnaire (for working period, knowledge, motivation, attitude, vehicle condition, supervision, reward and punishment) with closed answer and observational task critical behaviour checklist (for compliance toward SOP) Statistical analysis using Rank Spearman correlation test. The result showed that drivers with high compliance is 43.3%, 53.3% respondents with working period \geq 6 months, 73.3% respondents with high knowledge, 53.3% respondents with good motivation, 66.7 % respondents with good attitude, 76.7 % respondents with safe vehicle condition, 86.7 % respondents with good supervision, 63.3% respondents with good reward and punishment. The correlation analysis showed that no correlation between working period ($p= 0.694$), vehicle condition ($p= 0.857$), supervision ($p=0.194$), reward and punishment ($p=0.619$) with compliance toward SOP. There is correlation between knowledge ($p=0.002$), motivation ($p= 0.014$), and attitude ($p= 0.039$) with compliance toward SOP. Managers should evaluate the existing SOP to be more clear. In addition, it is necessary to optimize supervision of drivers, salary feasibility evaluation, and fair rewards and punishment.

Keywords : Compliance, Work Procedure, Driver

PENDAHULUAN

Transportasi dalam kehidupan sekarang ini telah menjadi suatu kebutuhan mendasar terutama untuk masyarakat perkotaan. Fungsi transportasi dalam aktifitas di perkotaan memiliki peranan penting yang berpengaruh di dalam segala aspek atau sektor kehidupan.¹

Berdasarkan data Korlantas Polri, pada tahun 2017 telah terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 24.158 kasus dan mengakibatkan 5.330 orang meninggal dunia di Indonesia terhitung sejak 1 Januari - 31 Maret 2017.⁴ Menurut data tersebut, provinsi dengan tingkat kejadian kecelakaan tertinggi adalah Provinsi Jawa Timur dengan 5697

kasus, dan Provinsi Jawa Tengah di peringkat 2 dengan 4250 kasus.⁵

Kenyataan penambahan volume kendaraan bermotor tiap tahunnya tidak diimbangi dengan penambahan kapasitas jalan, sehingga yang terjadi adalah kapasitas jalan yang tersedia tidak mencukupi volume yang ada. Daya layan jalan yang tidak memenuhi akan menyebabkan kemacetan terutama pada saat kondisi puncak ramai kendaraan. Pemerintah Kota Semarang perlu mengambil kebijakan yang sesuai dalam rangka mengurangi dan mengurai kemacetan dan kepadatan, yaitu dengan dibentuknya sistem transportasi baru dalam wujud angkutan massal yang dapat mengangkut banyak orang dalam sekali jalan sehingga perpindahan dapat dipercepat dengan mengurangi transportasi pribadi yang digunakan. Manfaat dari moda transportasi massal ini adalah mengurangi jumlah pengguna kendaraan pribadi yang beralih untuk lebih memilih kendaraan massal untuk bermobilitas dan berkegiatan. Moda transportasi yang digunakan kota Semarang sebagai salah satu alternatif solusi kebijakan adalah *Bus Rapid Transit* (BRT).⁷

Sistem BRT kota Semarang atau biasa disebut Trans-Semarang telah beroperasi melalui enam koridor, yang ditujukan agar mampu untuk menjangkau seluruh kebutuhan masyarakat Semarang akan moda transportasi massal. Pengelola BRT Trans Semarang adalah Badan Layanan Umum (BLU) Trans Semarang yang merupakan bagian dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kota Semarang. BLU Trans Semarang berperan dalam pengadaan armada bus, pengadaan shelter, pemantauan kondisi jalan, dan

sistem *ticketing*. Namun dalam operasional lapangan setiap koridor tidak langsung dijalankan oleh BLU Trans Semarang, melainkan melalui perusahaan swasta yang telah memenangkan lelang tender yang diselenggarakan oleh BLU Trans Semarang. Perusahaan inilah yang bertanggung jawab dalam hal rekrutmen pengemudi, pengadaan garasi bus (*pool*), dan *maintenance* bus. BRT Trans-Semarang diharapkan dapat menjadi solusi mengurai kepadatan dan kemacetan di kota Semarang. Namun dalam pelaksanaannya, masih banyak kekurangan dalam pelayanan yang diberikan operator BRT.

Menurut Walikota Semarang, pelayanan BRT selama ini masih belum maksimal. Dikatakan, akibat pelayanan BRT yang dirasa kurang optimal tersebut, membuat jumlah penumpang pada 2016 mengalami penurunan sekitar 300 ribu orang. Dari sebelumnya pada 2015 lalu jumlahnya mencapai 8.023.869 penumpang. Masyarakat mengeluhkan buruknya pelayanan BRT mulai dari AC yang tidak menyala, perilaku pengemudi, kondisi armada yang tidak nyaman, kondisi shelter, interval waktu kedatangan bus, pelayanan petugas, permasalahan tiket, hingga terjadinya beberapa kecelakaan.¹⁰

Data keluhan yang diterima dari Humas BLU Trans Semarang sepanjang tahun 2017 menunjukkan bahwa hampir disetiap koridor mendapatkan keluhan yang serupa. Keluhan ini disampaikan melalui beberapa media seperti Laporan Hendi, Instagram, Whatsapp, maupun melalui laporan langsung ke kantor BLU Trans Semarang. Dari data tersebut mayoritas masyarakat mengeluhkan mengenai perilaku pengemudi dalam mengoperasikan armada. Perilaku pengemudi yang

dikeluhkan antara lain mengemudi dengan ugal-ugalan, tidak berhenti di shelter, merokok dalam armada, tidak mengenakan *seat belt*, membuka pintu ketika armada berjalan, dan melanggar peraturan lalu lintas. Dari enam koridor BRT Trans Semarang yang telah beroperasi, Koridor I menempati peringkat pertama dalam hal jumlah laporan keluhan masyarakat termasuk mengenai perilaku pengemudi.

Perusahaan telah menetapkan *Standard Operational Procedure* (SOP) untuk pengemudi BRT yang memuat tugas, kewajiban, dan larangan yang harus dipatuhi oleh pengemudi ketika mengoperasikan armada bus. Penetapan SOP ini bertujuan untuk menjamin kenyamanan dan keselamatan baik pengemudi maupun penumpang BRT Trans Semarang. Namun berdasarkan data keluhan yang diperoleh dapat disimpulkan bahwa belum semua pengemudi BRT koridor I mematuhi SOP yang telah ditetapkan.

Berdasarkan uraian diatas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai hubungan antara faktor-faktor penentu perilaku seperti pengetahuan, motivasi, sikap, masa kerja, kondisi kendaraan, pengawasan, penghargaan dan punishment dengan kepatuhan pelaksanaan *Standard Operational Procedure* (SOP) pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Koridor I Semarang.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian *explanatory research*, dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan rancangan penelitian *cross sectional*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan

antara variabel bebas dan variabel terikat. Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi BRT Koridor I Semarang yang berjumlah 30 orang. Sampel dalam penelitian ini adalah total populasi.

Data dikumpulkan menggunakan angket yang diberikan kepada pengemudi dan melakukan observasi langsung. Analisis data yang digunakan yaitu berupa analisis univariat dan bivariat dengan menggunakan uji *Rank Spearman*.

HASIL

A. Analisis Univariat

Tabel 1. Distribusi frekuensi tingkat kepatuhan terhadap SOP pengemudi BRT koridor I Semarang tahun 2017

Tingkat Kepatuhan	Frekuensi	Persentase
Tidak Patuh	11	36,7
Cukup Patuh	6	20,0
Patuh	13	43,3
Total	30	100,0

Berdasarkan tabel 1, observasi yang dilakukan memperoleh hasil bahwa pada pengemudi BRT Koridor I Semarang lebih banyak pengemudi dengan kategori patuh sebanyak 13 pengemudi dengan presentase 43,3%.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Masa Kerja Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Masa Kerja	Frekuensi	Persentase
< 6 bulan	14	46,7
> 6 bulan	16	53,3
Total	30	100,0

Dari tabel 2 diketahui bahwa pada pengemudi BRT Koridor I Semarang lebih banyak pengemudi yang bekerja lebih dari 6 bulan

sebanyak 16 pengemudi dengan persentase 53.3 %.

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Tingkat Pengetahuan mengenai SOP Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Pengetahuan	Frekuensi	Presentase
Rendah	8	26.7
Tinggi	22	73.3
Total	30	100

Berdasarkan tabel 3 diketahui bahwa pengemudi BRT Koridor I Semarang dengan tingkat pengetahuan tinggi memiliki jumlah yang lebih banyak yaitu 22 pengemudi dengan presentase 73.3%.

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Motivasi Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Berdasarkan tabel 4 6 diketahui bahwa pada pengemudi BRT Koridor I Semarang lebih banyak pengemudi dengan motivasi yang baik yaitu sebanyak 16 pengemudi dengan presentase 53.3 %.

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Sikap terhadap SOP Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Sikap	Frekuensi	Presentase
Kurang Baik	10	33.3
Baik	20	66.7
Total	30	100

Berdasarkan tabel 5 diketahui bahwa pada pengemudi BRT Koridor I Semarang lebih banyak pengemudi yang memiliki sikap yang baik terhadap prosedur kerja yaitu sebanyak 20 pengemudi dengan presentase 66.7 %.

Tabel 6. Distribusi Frekuensi Kondisi Kendaraan BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Kondisi Kendaraan	Frekuensi	Presentase
Tidak Aman	7	23.3
Aman	23	76.7
Total	30	100

Berdasarkan tabel 6 diketahui bahwa pengemudi BRT Koridor I Semarang lebih banyak yang memberikan penilaian kondisi kendaraan Aman yaitu sebanyak 23 pengemudi dengan presentase 76.7 %.

Tabel 7. Distribusi Frekuensi Pengawasan BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Pengawasan	Frekuensi	Presentase
Kurang Baik	4	13.3
Baik	26	86.7
Total	30	100

Berdasarkan tabel 7 diketahui bahwa pada pengemudi BRT Koridor I Semarang lebih banyak pengemudi yang memiliki persepsi pengawasan telah dilaksanakan dengan baik yaitu sebanyak 26

Motivasi	Frekuensi	Presentase
Kurang Baik	14	46.7
Baik	16	53.3
Total	30	100

pengemudi dengan presentase 86.7 %.

Tabel 8. Distribusi Frekuensi Penghargaan dan *Punishment* BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Penghargaan dan <i>Punishment</i>	Frekuensi	Presentase
Kurang Baik	11	36.7
Baik	19	63.3
Total	30	100

Berdasarkan tabel 8 diketahui bahwa pada pengemudi BRT Koridor I Semarang lebih banyak pengemudi yang memiliki persepsi penghargaan dan punishment yang diberikan sudah baik yaitu sebanyak 19 pengemudi dengan presentase 63.3 %.

B. Analisis Bivariat

Tabel 9. Tabel Silang Masa Kerja dengan Kepatuhan terhadap SOP Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Masa Kerja	Kepatuhan SOP						Total	
	Tidak Patuh		Cukup		Patuh		f	%
	f	%	f	%	f	%		
< 6 bulan	5	35.7	4	28.6	5	35.7	1	100.0
≥ 6 bulan	6	37.5	2	12.5	8	50.0	1	100.0

Berdasarkan tabel 9 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden dengan masa kerja lebih dari 6 bulan patuh dalam melaksanakan SOP sejumlah 8 orang (50.0%). Hasil uji *Rank Spearman* diperoleh nilai signifikansi 0,694 sehingga secara statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara masa kerja dengan kepatuhan pelaksanaan SOP pengemudi BRT Koridor I Semarang.

Tabel 10. Tabel Silang Tingkat Pengetahuan dengan Kepatuhan terhadap SOP Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Tingkat Pengetahuan	Kepatuhan SOP						Total	
	Tidak Patuh		Cukup		Patuh		f	%
	f	%	f	%	f	%		
Rendah	6	75.0	2	25.0	0	0.0	8	100.0
Tinggi	5	22.2	4	17.8	1	4.4	10	100.0

Berdasarkan tabel 10. diketahui bahwa sebagian besar responden dengan tingkat pengetahuan tinggi patuh dalam melaksanakan SOP sejumlah 13 orang (59.1%). Hasil uji *Rank Spearman* diperoleh nilai signifikansi

0,002 sehingga secara statistik menunjukkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara tingkat pengetahuan dengan kepatuhan pelaksanaan SOP pengemudi BRT Koridor I Semarang.

Tabel 11. Tabel Silang Motivasi dengan Kepatuhan terhadap SOP Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Motivasi	Kepatuhan SOP						Total	
	Tidak Patuh		Cukup		Patuh		f	%
	f	%	f	%	f	%		
Kurang Baik	8	57.1	3	21.4	3	21.4	14	100.0
Baik	3	18.8	3	18.8	5	31.2	11	100.0

Berdasarkan tabel 11 diketahui bahwa sebagian besar responden dengan Motivasi baik patuh dalam melaksanakan SOP sejumlah 10 orang (62.5%). Hasil uji *Rank Spearman* diperoleh nilai signifikansi 0,014 sehingga secara statistik menunjukkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara motivasi dengan kepatuhan pelaksanaan SOP pengemudi BRT Koridor I Semarang.

Tabel 12. Tabel Silang Sikap dengan Kepatuhan terhadap SOP Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Sikap	Kepatuhan SOP						Total	
	Tidak Patuh		Cukup		Patuh		F	%
	F	%	f	%	f	%		
Kurang Baik	5	50.0	4	40.0	1	10.0	10	100.0
Baik	6	30.0	2	10.0	2	10.0	10	100.0

0 0

Berdasarkan tabel 12 diketahui bahwa sebagian besar responden dengan sikap baik patuh dalam melaksanakan SOP sejumlah 12 orang (60.0%). Hasil uji *Rank Spearman* diperoleh nilai signifikansi 0,039 sehingga secara statistik menunjukkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara sikap dengan kepatuhan pelaksanaan SOP pengemudi BRT Koridor I Semarang.

Tabel 13. Tabel Silang Kondisi Kendaraan dengan Kepatuhan terhadap SOP Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Kondisi Kendaraan	Kepatuhan SOP						Total	
	Tidak Patuh		Cukup		Patuh		f	%
	f	%	f	%	f	%		
Tidak Aman	1	14.3	4	7.1	2	8.6	7	10.0
Aman	1	43.0	2	8.7	1	7.7	2	10.0
	0	5.0	2	7.7	1	7.7	3	10.0

Berdasarkan tabel 13 diketahui bahwa sebagian besar responden dengan persepsi kondisi kendaraan baik patuh dalam melaksanakan SOP sejumlah 11 orang (47.8%). Hasil uji *Rank Spearman* diperoleh nilai signifikansi 0,857 sehingga secara statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara kondisi kendaraan dengan kepatuhan pelaksanaan SOP pengemudi BRT Koridor I Semarang.

Tabel 14. Tabel Silang Pengawasan dengan Kepatuhan terhadap SOP Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Pengawasan	Kepatuhan SOP						Total	
	Tidak Patuh		Cukup		Patuh		f	%
	f	%	f	%	f	%		
Kurang Baik	3	7.0	5	7.1	2	6.0	7	10.0
Baik	8	30.8	2	7.1	1	3.8	2	10.0
	8	30.8	2	7.1	1	3.8	3	10.0

Berdasarkan tabel 14 diketahui bahwa sebagian besar responden dengan persepsi pengawasan dilakukan dengan baik patuh dalam melaksanakan SOP sejumlah 12 orang (46.2%). Hasil uji *Rank Spearman* diperoleh nilai signifikansi 0,194 sehingga secara statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara pengawasan dengan kepatuhan pelaksanaan SOP pengemudi BRT Koridor I Semarang.

Tabel 15. Tabel Silang Penghargaan dan *Punishment* dengan Kepatuhan terhadap SOP Pengemudi BRT Koridor I Semarang Tahun 2017

Penghargaan dan Punishment	Kepatuhan SOP						Total	
	Tidak Patuh		Cukup		Patuh		f	%
	f	%	f	%	f	%		
Kurang Baik	3	27.3	3	7.3	5	5.0	1	10.0
Baik	8	42.1	3	5.8	1	2.9	1	10.0
	8	42.1	3	5.8	1	2.9	9	10.0

Berdasarkan tabel 15 diketahui bahwa sebagian besar responden dengan penghargaan dan punishment baik patuh dalam melaksanakan SOP sejumlah 8 orang (47.8%). Hasil uji *Rank Spearman* diperoleh nilai signifikansi 0,619 sehingga secara statistik

menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara penghargaan dan punishment dengan kepatuhan pelaksanaan SOP pengemudi BRT Koridor I Semarang.

PEMBAHASAN

Berdasarkan penelitian mengenai masa kerja dan kepatuhan pelaksanaan SOP diperoleh gambaran bahwa masa kerja pengemudi tidak terlalu mempengaruhi tingkat kepatuhan pengemudi dalam melaksanakan SOP. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja dan kepatuhan terhadap SOP pengemudi BRT koridor I Semarang.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan kepatuhan pekerja operator departemen produksi dalam mengikuti prosedur operasi di PT Peni Cilegon tahun 2005 yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara lama kerja dengan kepatuhan pekerja terhadap prosedur operasi.

Secara teoritis, bertambahnya masa kerja seseorang akan mempengaruhi kuantitas dan kualitas pekerjaannya. Teori ini bertolakbelakang dengan realita yang terjadi pada pengemudi BRT koridor I Semarang, hal ini dimungkinkan karena pekerjaan yang dilakukan pengemudi dan rute perjalanan yang cenderung monoton.

Berdasarkan penelitian pada tingkat pengetahuan dan kepatuhan pelaksanaan SOP dapat ditarik kesimpulan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dan kepatuhan terhadap SOP pengemudi BRT koridor I Semarang.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian mengenai hubungan pengetahuan dengan kepatuhan perawat dalam melaksanakan SOP yang menyatakan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan kepatuhan perawat dalam melaksanakan SOP.

Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan yang baik dapat diperoleh salah satunya karena pengemudi memiliki kesadaran untuk bertindak atas dasar pengetahuan yang dimilikinya. Pengetahuan tentang suatu objek tertentu sangat penting terhadap terjadinya perubahan perilaku. Perubahan perilaku dimulai dengan adanya pengetahuan atau pengalaman belajar yang didapat. Kemudian timbul persepsi terhadap objek yang dikenalkan hingga terbentuk sikap yang merupakan dorongan terhadap terjadinya perilaku.

Berdasarkan penelitian mengenai motivasi dan kepatuhan pelaksanaan SOP dapat ditarik kesimpulan bahwa ada hubungan antara motivasi dan kepatuhan terhadap SOP pengemudi BRT koridor I Semarang.

Dengan demikian maka hipotesis terbukti. Pengemudi dengan motivasi baik memiliki presentase kepatuhan lebih tinggi dibandingkan pengemudi dengan motivasi kurang baik. Berdasarkan hasil angket dan wawancara pengemudi dengan motivasi kurang baik merasa tidak puas dengan pekerjaan mereka, gaji yang diberikan dibawah UMR kota Semarang, kemajuan karir yang ada di perusahaan, dan tidak adanya reward yang dapat memacu pengemudi untuk bekerja dengan baik.

Hal ini juga sejalan dengan penelitian mengenai hubungan motivasi dengan kepatuhan perawat melakukan *hand hygiene*, yang menyebutkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara motivasi dengan kepatuhan perawat dalam melakukan *hand hygiene*.

Berdasarkan penelitian mengenai sikap dan kepatuhan pelaksanaan SOP dapat ditarik kesimpulan bahwa ada hubungan antara sikap dan kepatuhan terhadap SOP pengemudi BRT koridor I Semarang.

Pengemudi dengan sikap baik memiliki presentase kepatuhan lebih tinggi dibandingkan pengemudi dengan sikap kurang baik. Banyak pengemudi dengan sikap kurang baik yang merasa tidak nyaman saat menggunakan seat-belt, merasa tidak nyaman saat menggunakan seragam lengkap, dan anggapan bahwa prosedur kerja dengan memperhatikan keselamatan kerja tersebut merupakan aturan yang menyulitkan serta menghambat pengemudi dalam menyelesaikan pekerjaan.

Hal ini juga sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menyebutkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara sikap dengan kepatuhan pasien hipertensi dalam melakukan diet rendah garam.

Berdasarkan penelitian mengenai kondisi kendaraan dan kepatuhan pelaksanaan SOP dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak ada hubungan antara kondisi kendaraan dan kepatuhan terhadap SOP pengemudi BRT koridor I Semarang.

Hal ini juga sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menyebutkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara kondisi kendaraan dengan terjadinya kecelakaan.⁴⁷ Ini dimungkinkan

karena mayoritas kendaraan yang digunakan merupakan kendaraan baru dan masih dalam kondisi baik, namun masih banyak ditemukan pengemudi yang berperilaku tidak patuh terhadap SOP.

Berdasarkan penelitian mengenai pengawasan dan kepatuhan pelaksanaan SOP dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak ada hubungan antara pengawasan dan kepatuhan terhadap SOP pengemudi BRT koridor I Semarang.

Hal ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menyebutkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara pengawasan kepala ruang dengan tingkat kepatuhan perawat dalam menggunakan *glove*. Meskipun sama-sama telah dilakukan pengawasan, pada pengemudi BRT tidak terjadi peningkatan kepatuhan pengemudi untuk melaksanakan prosedur kerjanya dengan benar.

Menurut teori, pengawasan dapat digunakan untuk mengontrol atau memastikan apakah pekerja mengikuti standar prosedur kerja yang ada. Perbedaan hasil penelitian ini dimungkinkan karena penggunaan metode pengawasan yang berbeda dari masing-masing tempat kerja.

Berdasarkan penelitian mengenai penghargaan dan punishment terhadap kepatuhan pelaksanaan SOP dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak ada hubungan antara penghargaan dan punishment dengan kepatuhan terhadap SOP pengemudi BRT koridor I Semarang.

Hal ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menyebutkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara pemberian *reward* dan *punishment* dengan kinerja karyawan. Hasil

penelitian ini dimungkinkan karena meskipun sudah terdapat sistem *reward* dan *punishment*, pengemudi masih menganggap bahwa penghargaan dan punishment yang diberikan oleh pihak pengelola belum optimal. Sehingga walaupun sudah terdapat penghargaan dan *punishment* untuk pengemudi BRT, tidak terjadi dampak pada tingkat kepatuhan terhadap SOP.

KESIMPULAN

1. Sebagian besar pengemudi BRT Koridor I Semarang memiliki masa kerja ≥ 6 bulan (56,7%), tingkat pengetahuan tinggi (73,3%), motivasi baik (53,3%), sikap baik (66,7%), kondisi kendaraan aman (76,7%), pengawasan baik (86,7%), penghargaan dan punishment baik (63,3%) serta kepatuhan terhadap SOP (43,3%).
2. Ada hubungan pengetahuan, sikap, dan motivasi terhadap kepatuhan pelaksanaan SOP pengemudi BRT Koridor I Semarang
3. Tidak ada hubungan masa kerja, kondisi kendaraan, pengawasan, penghargaan dan punishment terhadap kepatuhan pelaksanaan SOP pengemudi BRT Koridor I Semarang.

DAFTAR PUSTAKA

1. Bagus, Rio. *Kualitas Pelayanan Transportasi Publik*. Surabaya: FISIP UNAIR; 2015.
2. Badan Pusat Statistik. *Statistik Transportasi Darat*. Jakarta: Badan Pusat Statistik; 2015.
3. Zumrotun. *Gambaran Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Bus Transjakarta Koridor III (Kalideres-Harmoni) Tahun 2012*. Skripsi. Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah; 2012
4. *Grafik Fatalitas Kecelakaan*. [Internet]. [cited 2017 May 28]. Available from <http://korlantas-irsms.info/graph/accidentData>
5. *Laporan Kecelakaan tiap Polda*. [Internet]. [cited 2017 May 28]. Available from <http://korlantas-irsms.info/graph/accidentTypeTable>.
6. Badan Pusat Statistik. *Kota Semarang dalam Angka 2016*. [Internet]. [cited 2017 May 28]. Available from https://semarangkota.bps.go.id/wbsite/pdf_publicasi/Kota%20Semarang%20dlm%20Angka%202016-wm.pdf.
7. Anonim. *Cakupan dan Jangkauan Penumpang terhadap Keberadaan Shelter BRT*. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada; 2014.
8. Levinson, Herbert S, et al. *Bus Rapid Transit: An Overview*. Florida: University of South Florida; 2002.
9. Firmanda, Dhanisa R. *Sistem Informasi Geografi untuk Evaluasi Lokasi Shelter Bus Trans-Semarang*. Skripsi. Yogyakarta. Universitas Gajah Mada; 2013.
10. Radar Semarang. *Hendi Semprot Pengelola BRT*. [Internet]. [cited 2017 May 28]. Available from <https://radarsemarang.com/2017/01/13/hendi-semprot-pengelola-brt/>
11. Budiono, Sugeng A. *Bunga Rampai Hiperkes dan Keselamatan Kerja*. Surakarta: PT Tri Tunggal Tata Fajar; 1992
12. Tarwaka. *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Surakarta: Harapan Press; 2008
13. Suma'mur. 2009. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperkes)*. Jakarta: CV Sagung Seto

