

## BAB II LANDASAN TEORI

### A. Tinjauan Pustaka

Dalam tugas akhir mahasiswa Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, I Gede Eka Yasa Utama Wibawa, tahun 2016, yang berjudul “DESAIN BUS TRANS SARBAGITA SEBAGAI SARANA TRANSPORTASI UMUM MODERN YANG RAMAH LINGKUNGAN”. Desain yang dibuat oleh pemilik jurnal menggunakan konsep *low floor* untuk mempermudah para penumpang keluar masuk dari halte menuju bus ataupun sebaliknya. Hal ini berbeda dengan bus perusahaan swasta berstatus trayek AKDP yang notabeneanya tidak menggunakan halte untuk menaikan atau menurunkan penumpang, di desain bus yang penulis buat malah memanfaatkan fungsi bagasi untuk menaruh barang, sehingga menggunakan konsep *High Decker* untuk menjawab permasalahan tersebut.



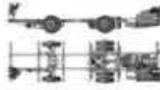
Gambar 1. Desain Bus Trans Sarbagita milik I Gede Eka Yasa Wibawa Utama  
Sumber : *Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember*



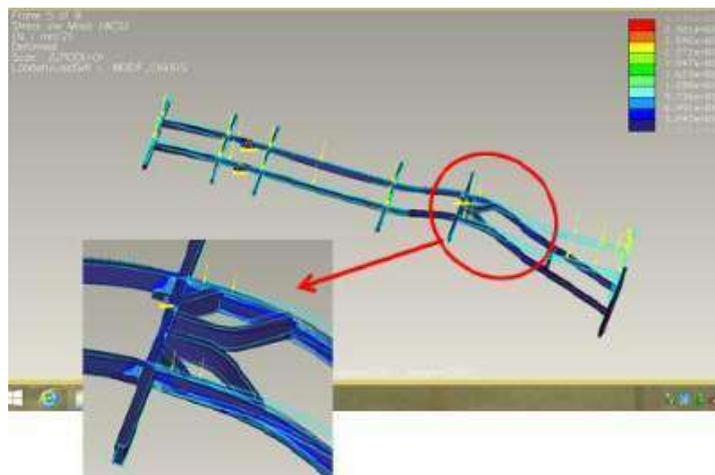
Gambar 2. Desain Bus Trans Sarbagita milik I Gede Eka Yasa Wibawa Utama  
*Sumber : Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember*

Dalam jurnal ilmiah mahasiswa Universitas Singaperbangsa Karawang, Fakultas Teknik, Riyan Ariyansyah, tahun 2017, yang berjudul “MODIFIKASI DESAIN CHASIS KENDARAAN HYBRID PADA BUS SCANIA K360IB”. Pemilik jurnal mencoba merancang kendaraan hybrid ke chassis Scania K360IB, tetapi untuk bus AKDP (*Antar Kota Dalam Propinsi*) yang penulis buat desainnya, penggunaan chassis Scania K360IB tidak memungkinkan untuk dijalankan sebagai kelas menengah ke bawah. Karena chassis Scania K360IB sendiri tergolong ke dalam chassis kelas Premium, secara kegunaan dan kontur jalan tidak efisien, terlebih dalam perawatan suku cadang dan harga chassis itu sendiri yang kurang lebih bernilai 4 Milyar Rupiah. Untuk bus kelas menengah ke bawah, penulis lebih memilih chassis merk Hino tipe RK8 R260.

Tabel 4.2 Morfologi Chart

NO	Solusi		Solusi 1	Solusi 2
	Sub Fungsi Solusi			
1	Engine			
2	Transmisi			
3	Chassis			
4	Sistem Suspensi			
5	Bodi			
6	Sistem Steering			
7	Sistem Pengereman			

Gambar 3. Desain Chassis Hybrid Scania K360IB milik Riyan Ariyansyah  
 Sumber : Fakultas Teknik, Universitas Singaperbangsa Karawang



Gambar 4. Desain Chassis Hybrid Scania K360IB milik Riyan Ariyansyah  
 Sumber : Fakultas Teknik, Universitas Singaperbangsa Karawang

Dalam jurnal ilmiah tenaga pengajar Universitas Sebelas Maret, Fakultas Teknik, Bambang Suhardi, tahun 2013, yang berjudul “PERANCANGAN KURSI BUS UNTUK WANITA HAMIL BERDASARKAN ASPEK ERGONOMI”. Penulis

memiliki tujuan yang sama dengan pemilik jurnal, tentang ketidaknyamanan yang dirasakan wanita hamil pada kursi bus. Maka dari itu suatu desain interior bus perlu mempertimbangkan dan mengidentifikasi keinginan wanita hamil mengenai desain kursi bus, menentukan jenis data antropometri wanita hamil, mengukur antropometri wanita hamil, serta merancang desain kursi bus yang sesuai keinginan. Penulis mempunyai pemikiran bahwa jika wanita hamil nyaman saat naik bus, tentu semua orang akan merasakan kenyamanan yang lebih, sekalipun itu bus kelas ekonomi.

## **B. Kajian Teori**

### **1. Desain Interior**

Desain interior adalah ilmu yang mempelajari perancangan suatu karya seni yang ada di dalam suatu bangunan dan digunakan untuk memecahkan masalah manusia. Salah satu bidang studi keilmuan yang didasarkan pada ilmu desain, bidang keilmuan ini bertujuan untuk dapat menciptakan suatu lingkungan binaan (*ruang dalam*) beserta elemen-elemen pendukungnya, baik fisik maupun nonfisik. Sehingga kualitas kehidupan manusia yang berada didalamnya menjadi lebih baik. Perancangan interior meliputi bidang arsitektur yang melingkupi bagian dalam suatu bangunan. Contoh : Perancangan interior tetap, bergerak, maupun dekoratif yang bersifat sementara

Misalkan pada pekerjaan desain dibagi menjadi 3 kelompok, yaitu: Pertama, perancangan interior tetap, perancangan desain interior mulai dari merencana denah *existing* bangunan, *lay-out*, *floor plan*, *ceiling plan*, potongan, aksonometri, detail, perspektif, maket, animasi, dan teknis presentasi lainnya. Kedua, perancangan interior bergerak (*moveable*), perancangan desain interior yang bersifat mikro, misalkan pembuatan desain furniture, desain produk, desain *landscape interior*, *handycraft*, dan lain lain. Ketiga, perancangan *dekoratif*, perancangan yang bersifat menghias, misalkan mendesain hiasan pesta pernikahan, mendesain pesta ulang tahun, dll.

Dalam penataan ruang interior hal-hal yang terkait seperti :

1. Furniture
2. Cermin
3. Lukisan
4. Armatur Lampu

5. Tanaman Indoor
6. Partisi
7. Cat Dekoratif
8. Wallpaper, dll

Dan didalam bidang desain interior, hal ini pun memiliki prinsip, yaitu ;

1. Proporsi serta skala, prinsip ini selalu berhubungan dengan bentuk dan ukuran agar terlihat lebih seimbang.
2. Warna, dengan warna akan mempengaruhi psikologis anda yang berada pada ruangan tersebut.
3. Focal point atau bisa juga disebut dengan daya tarik ruangan misalkan posisi pintu atau jendela.
4. Ritme, merupakan pengulangan semua pola tentang visual, bisa juga didefenisikan sebagai pergerakan terorganisir.
5. Detail, yakni pemilihan sakelar, letak pot bunga, tata cahaya pada suatu ruangan.
6. Keseimbangan.

## 2. Transportasi

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk di sana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya serta memiliki tingkat kecelakaan yang relatif lebih rendah daripada transportasi darat dan air.

## 3. Moda Transportasi Bus

Bus berasal dari kata *omnibus*, dengan varian *multibus*, *motorbus*, *otobus*, bis, dan lain-lain. Bus adalah kendaraan darat yang dirancang untuk mengangkut banyak penumpang. Bus dapat memiliki kapasitas hingga 300 penumpang. Jenis bus yang paling umum adalah bus tunggal satu lantai, bila muatan yang diangkut lebih besar umumnya dilayani bus bertingkat dan gandeng, dan muatan yang lebih kecil dibawa

oleh *midibus* dan *minibus*, bus besar digunakan untuk layanan jarak jauh. Banyak jenis bus, seperti bus transit perkotaan dan bus antarkota, menarik tarif. Jenis lain, seperti bus sekolah atau bus kampus tidak selalu menarik tarif. Di banyak yurisdiksi, sopir bus memerlukan SIM atau izin khusus di atas SIM reguler.

Bus dapat digunakan untuk perkotaan terjadwal, perjalanan jauh terjadwal, sekolah, sewa, atau pariwisata. Bus promosi dapat digunakan untuk kampanye politik dan yang lainnya dioperasikan secara pribadi untuk berbagai tujuan, termasuk kendaraan wisata grup musik rock dan pop.

Bus yang ditarik kuda digunakan dari tahun 1820-an, diikuti oleh bus uap di tahun 1830-an, dan bus listrik pertama pada tahun 1882. Bus motor bakar pembakaran dalam pertama, atau bus motor, digunakan pada tahun 1895. Baru-baru ini, dikembangkan bus listrik hibrida, bus sel bahan bakar, dan bus listrik, serta yang didukung oleh gas alam terkompresi atau biodiesel. Pada 2010-an, pembuatan bus semakin mengglobal, dengan desain yang sama muncul di seluruh dunia.

#### 4. Pengertian Ergonomi

Ergonomi adalah ilmu yang mempelajari interaksi antara manusia dengan elemen-elemen lain dalam suatu sistem, serta profesi yang mempraktikkan teori, prinsip, data, dan metode dalam perancangan untuk mengoptimalkan sistem agar sesuai dengan kebutuhan, kelemahan, dan keterampilan manusia.

Ergonomi berasal dari dua kata bahasa Yunani: *ergon* dan *nomos*, *ergon* berarti kerja, dan *nomos* berarti aturan, kaidah, atau prinsip. Pendapat lain diungkapkan oleh (Sutalaksana, 1979) ergonomi adalah ilmu atau kaidah yang mempelajari manusia sebagai komponen dari suatu sistem kerja mencakup karakteristik fisik maupun nonfisik, keterbatasan manusia, dan kemampuannya dalam rangka merancang suatu sistem yang efektif, aman, sehat, nyaman, dan efisien.

#### 5. Standar Ergonomi Kursi Bus

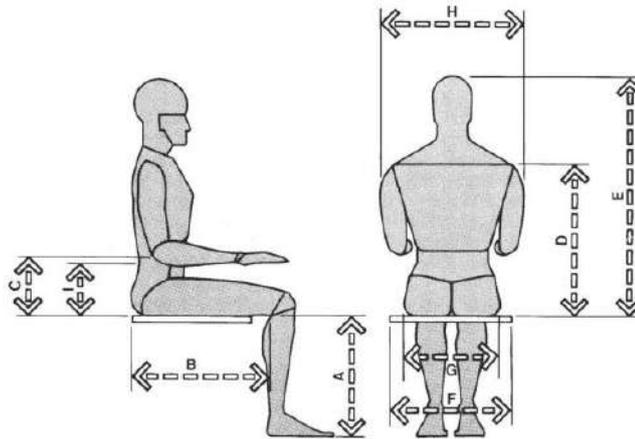
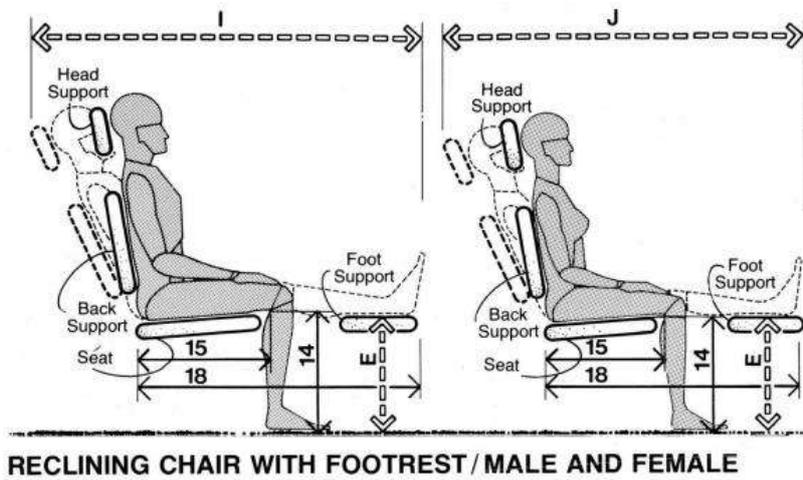


Figure 4-4. Key anthropometric dimensions required for chair design.

MEASUREMENT	MEN				WOMEN			
	Percentile 5		Percentile 95		Percentile 5		Percentile 95	
	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm
A Popliteal Height	15.5	39.4	19.3	49.0	14.0	35.6	17.5	44.5
B Buttock-Popliteal Length	17.3	43.9	21.6	54.9	17.0	43.2	21.0	53.3
C Elbow Rest Height	7.4	18.8	11.6	29.5	7.1	18.0	11.0	27.9
D Shoulder Height	21.0	53.3	25.0	63.5	18.0	45.7	25.0	63.5
E Sitting Height Normal	31.6	80.3	36.6	93.0	29.6	75.2	34.7	88.1
F Elbow-to-Elbow Breadth	13.7	34.8	19.9	50.5	12.3	31.2	19.3	49.0
G Hip Breadth	12.2	31.0	15.9	40.4	12.3	31.2	17.1	43.4
H Shoulder Breadth	17.0	43.2	19.0	48.3	13.0	33.0	19.0	48.3
I Lumbar Height	See Note.							

Gambar 5. Key Anthropometric Dimensions Required for Chair Design

Sumber : Julius Panero, 1979. *Human Dimension and Interior Space*



RECLINING CHAIR WITH FOOTREST / MALE AND FEMALE

Gambar 6. Reclining Chair with Footrest Male and Female

Sumber : Julius Panero, 1979. *Human Dimension and Interior Space*

	in	cm
<b>A</b>	84-112	213.4-284.5
<b>B</b>	13-16	33.0-40.6
<b>C</b>	58-80	147.3-203.2
<b>D</b>	16-18	40.6-45.7
<b>E</b>	14-17	35.6-43.2
<b>F</b>	12-18	30.5-45.7
<b>G</b>	30-36	76.2-91.4
<b>H</b>	12-16	30.5-40.6
<b>I</b>	60-68	152.4-172.7
<b>J</b>	54-62	137.2-157.5

Gambar 7. Conclusion Table

*Sumber : Julius Panero, 1979. Human Dimension and Interior Space*

Gambar-gambar di atas dan di halaman ini berkaitan dengan jarak bebas utama yang ada di bus atau transportasi umum untuk percakapan. Gambar di atas didasarkan pada pengelompokan kenyamanan di mana jarak bebas antara bagian depan tempat yang duduki dan tempat duduk depan dibatasi antara 16 dan 18 inci, atau 40,6 dan 45,7 cm.

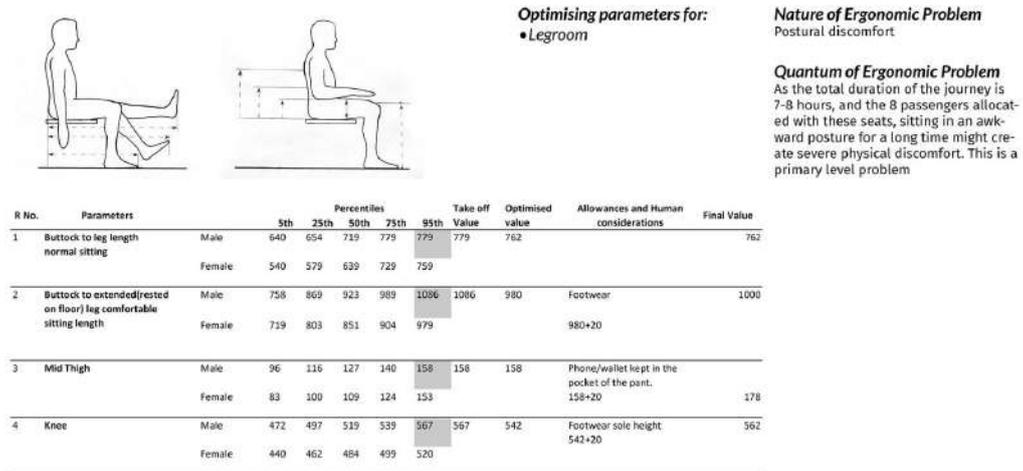
Jarak ini mungkin memerlukan beberapa tingkat kontak tubuh atau penghindaran untuk sirkulasi dan akses. Namun, secara antropometrik, ia mengakomodasi jangkauan manusia, memungkinkan orang yang duduk mengakses ke depan tanpa naik. Gambar tersebut juga menunjukkan rentang dimensi untuk percakapan verbal.

Gambar di atas mengilustrasikan pengaturan furnitur serupa yang memungkinkan sirkulasi dengan akses penuh. Namun, izin yang ditunjukkan untuk mengizinkan akses semacam itu akan membuat sebagian besar orang tidak mungkin mencapai depan dari posisi duduk. Ini bisa sangat tidak diinginkan dalam hal perjalanan. Mengingat pilihan antara akses langsung penuh dan akomodasi jangkauan, penulis tersebut memilih jangkauan dan merekomendasikan izin yang lebih kecil. Gambar berikut menunjukkan kelonggaran keseluruhan untuk kursi malas atau tempat duduk kursi malas, termasuk sandaran kaki. Panjang pantat-kaki orang yang lebih besar adalah pengukuran antropometrik yang paling signifikan dalam menetapkan izin ini.

Perlu juga dicatat bahwa ketinggian pijakan kaki juga merupakan fungsi dari ketinggian tempat duduk. Pijakan kaki harus beberapa inci di bawah ketinggian tempat duduk.

## 6. Standar Ergonomi Desain Bus Yang Sudah Ada

### Considering ergonomic parameters



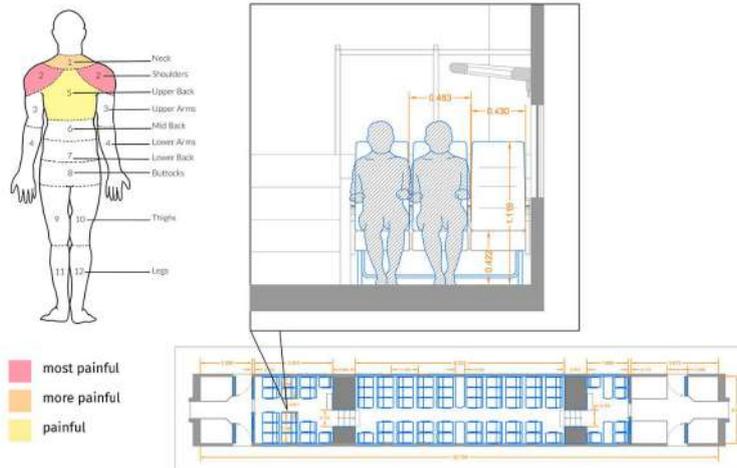
Gambar 8. Considering Ergonomic Parameters

Sumber : [www.behance.net](http://www.behance.net)

### 2. Inadequate seat width



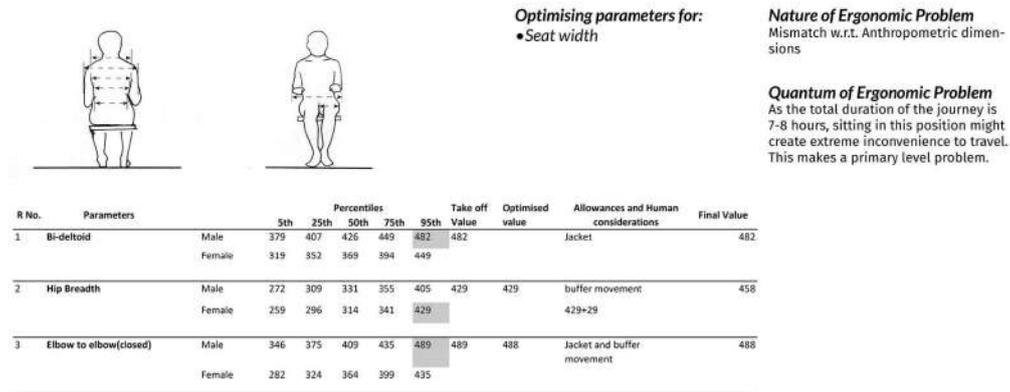
The seat width is considerably less which makes the two neighbouring passengers uncomfortable as their shoulders are constantly touching. Also the arm rest is shared between the two. Persons typically sitting next to each other do not have enough wiggle room, the person does not feel completely relaxed as he/she has the fear of invading the next persons space.



Gambar 9. Inadequate Seat Width

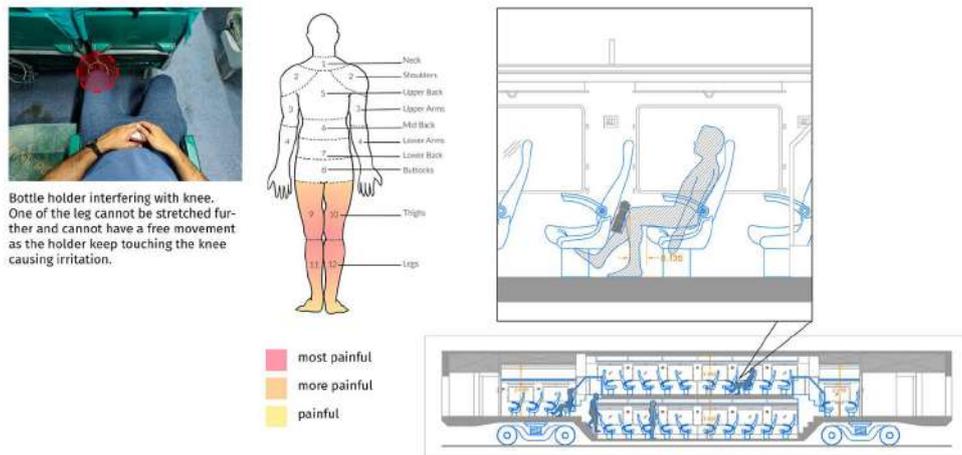
Sumber : [www.behance.net](http://www.behance.net)

### Considering ergonomic parameters



Gambar 10. Considering Ergonomic Parameters  
Sumber : [www.behance.net](http://www.behance.net)

### 3. Improper bottle holder placement



Gambar 11. Improper Bottle Holder Placement  
Sumber : [www.behance.net](http://www.behance.net)

Sebuah tim desainer interior dari *National Institute of Design* India melakukan studi, tim desainer tersebut memiliki 3 anggota, yaitu Vipul Vinzuda, Hriday Mistry, dan Mahavir Vank. Tim tersebut mendesain sebuah bus *single deck* namun interiornya dibuat seperti *double decker*. Jika di Indonesia, bus semacam ini mirip seperti *suites class* buatan Karoseri Laksana dan *Dream Coach* buatan Karoseri Adi Putro, perbedaannya di Indonesia, interior bus dibuat *sleepers seat*.

Tim desainer interior tersebut juga menjelaskan tentang antropometri yang digunakan pada desain yang digarapnya. Pada gambar tersebut terdapat keterangan bahwa jarak antara kedudukan kursi depan dan belakangnya dibuat 135 cm. Pada gambar juga terdapat keterangan lebar kursi sebesar 48,3 cm. Serta terdapat gambar

*legroom* penumpang saat posisi kaki ditaruh di lantai sebesar 77,9 cm, saat kaki ke depan sebesar 15,8 cm.

## 7. Peraturan Kementerian Perhubungan Tentang Standar Bus Kelas Ekonomi



### **KEPUTUSAN DI REKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

Nomor : SK.1131/AJ.003/DRJD/2003

#### **TENTANG**

#### **PETUNJUK TEKNIS STANDAR FASILITAS PELAYANAN BUS UMUM ANGKUTAN ANTAR KOTA**

#### **DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

- Menimbang :
- bahwa untuk menghadapi pemberlakuan pasar bebas, disektor transportasi, maka penyedia jasa angkutan bus dituntut untuk memberikan jasa angkutan dengan kualitas pelayanan yang makin baik ;
  - bahwa dengan berkembangnya kebutuhan masyarakat akan kenyamanan dan persaingan yang sehat perlu ditetapkan standar fasilitas pelayanan angkutan antar kota dengan mobil bus umum;
  - Sehubungan dengan hal tersebut diatas, perlu ditetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang standar fasilitas pelayanan bus umum angkutan antar kota.
- Mengingat :
- Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan(Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480) ;
  - Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
  - Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527) ;
  - Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3528) ;
  - Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3529) ;

Gambar 12. Keputusan direktur jendral perhubungan darat  
*Sumber : [www.hubdat.dephub.go.id](http://www.hubdat.dephub.go.id)*

6. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Tahun 1993 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3530) ;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 44 Tahun 1990 tentang Kebijakan Tarif Angkutan Penumpang dan Barang;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum ;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 90 Tahun 2002 tentang Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Antar Propinsi Kelas Ekonomi Di Jalan Dengan Mobil Bus Umum
10. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 1185/PR.301/DRJD/2002 Tanggal 22 Nopember 2002 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Mekanisme Pengawasan Tarif Angkutan Penumpang Antar Kota dengan Mobil Bus Umum
11. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 1186/HK.402/DRJD/2002 tanggal 22 Nopember 2002 tentang Pemberian sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum dalam Trayek Tetap dan Teratur

#### **MEMUTUSKAN**

Menetapkan : **Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Petunjuk Teknis Standar Fasilitas Pelayanan Angkutan Antar Kota Dengan Bus Umum**

#### **BAB I**

#### **JENIS PELAYANAN**

#### **Pasal 1**

Pelayanan angkutan Orang dalam trayek terdiri pelayanan ekonomi dan pelayanan non ekonomi.

#### **Pasal 2**

- (1) Pelayanan ekonomi adalah pelayanan minimal tanpa fasilitas tambahan dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan dan kualitas pelayanan ;
- (2) Pelayanan non ekonomi adalah pelayanan dengan dilengkapi fasilitas tambahan yang berupa pengatur suhu ruangan (AC), tempat duduk yang dapat diatur (reclining seat) dan peturasan (toilet) untuk kenyamanan penumpang ;

Gambar 13. Keputusan direktur jendral perhubungan darat

*Sumber : [www.hubdat.dephub.go.id](http://www.hubdat.dephub.go.id)*

Dari sumber diatas, terdapat poin bahwa layanan bus ekonomi adalah pelayanan minimal tanpa fasilitas tambahan dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan dan kualitas pelayanan.

Penulis berpacu dalam kualitas pelayanan dan aspek keselamatan sesuai perintah Direktorat Kementrian Perhubungan. Di Indonesia sendiri bus ekonomi kebanyakan menggunakan konfigurasi seat 2-3 agar laba yang diperoleh dapat

maksimal. Namun, karena persaingan ketat juga ada di penjualan *chassis* bus, otomatis konsumen lah yang akan diuntungkan, konsomen *chassis* bus di Indonesia sendiri adalah direktur utama atau *owner* suatu Perusahaan Otobus (PO), maka untuk saat ini *triple axle chassis* pun menjamur di Indonesia. Persaingan ini dilakoni oleh berbagai macam merk, mulai dari Scania, Volvo, Mercedes Benz, MAN, Yuchai - Golden Dragon, Zhongtong, dan Deawoo. *Chassis* bus standar 6 ban bukan solusi tepat untuk mementingkan kenyamanan serta laba maksimal, maka dari itu penulis memilih *triple axle chassis* untuk digunakan.

## 8. Ornamen Batik Parang

Batik Parang merupakan salah satu motif batik yang paling tua di Indonesia. Parang berasal dari kata Pereng yang berarti lereng. Perengan menggambarkan sebuah garis menurun dari tinggi ke rendah secara diagonal. Susunan motif S jalin-menjalin tidak terputus melambangkan kesinambungan. Bentuk dasar huruf S diambil dari ombak samudra yang menggambarkan semangat yang tidak pernah padam. Batik ini merupakan batik asli Indonesia yang sudah ada sejak zaman keraton Mataram Kartasura (Solo).

Batik Parang memiliki makna yang tinggi dan mempunyai nilai yang besar dalam filosofinya. Batik motif dari Jawa ini adalah batik motif dasar yang paling tua. Batik parang ini memiliki makna petuah untuk tidak pernah menyerah, ibarat ombak laut yang tak pernah berhenti bergerak. Batik Parang juga menggambarkan jalinan yang tidak pernah putus, baik dalam arti upaya untuk memperbaiki diri, upaya memperjuangkan kesejahteraan, maupun bentuk pertalian keluarga.

Batik Parang bahkan menggambarkan kain yang belum rusak, baik dalam arti memperbaiki diri, kesejahteraan upaya mereka, serta bentuk hubungan dimana batik parang pada masa lalu adalah hadiah yang mulia untuk anak-anaknya. Dalam konteks ini, pola berisi dewan orang tua untuk melanjutkan perjuangan parang dilanjutkan. Garis diagonal lurus melambangkan penghormatan dan cita-cita, serta kesetiaan kepada nilai yang sebenarnya. Dinamika dalam pola parang ini juga disebut ketangkasan, kewaspadaan, dan kontinuitas antara pekerja dengan pekerja lain. Batik Parang biasanya digunakan untuk acara pembukaan. Misalnya: Senapati yang ingin pergi berperang, agar pulang membawa kemenangan.

Menurut (Syafri Indra Kusuma, 2002). Parang berarti perang, para raja Jawa dan ksatria Jawa selalu memakai batik parang yang berarti perang melawan hawa nafsu nya setiap hari, terus menerus. Hanya para raja ksatria lah yang boleh pakai batik parang. itu sebagai agamanya, sebagai maujud agemannya setiap hari, ucap tekat laku lampah.

Batik artinya Bakti, Bakti, Dhama Bakti, para raja ksatria Jawa harus berbakti kepada nusa bangsa keluarga dan agamanya. Ageman dari Batik menjadi agamanya, ucap tekat laku lampah seorang menuju sempurna.

### **C. Kerangka Pikir**

Penggunaan media transportasi bus ekonomi digunakan untuk membantu masyarakat melakukan aktivitas dimana saja dan kapan saja. Aplikasi E-ticket membantu calon penumpang dalam mengakses tiket.

Bus ekonomi adalah bus yang memberikan kemudahan bagi para penumpang dalam mendukung proses kegiatan mobilisasi manusia. Dari skema di atas, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui apakah ada pengaruh serta kendala yang dihadapi masyarakat dalam penggunaan media bus ekonomi. Tentunya penggunaan ini dapat meringankan kemacetan melalui bus yang tersedia.

Media bus ekonomi mewah merupakan salah satu cara untuk meringankan kemacetan dimana masyarakat dituntut untuk menggunakan transportasi umum dalam setiap proses mobilisasi manusia serta memberitahukan kepada masyarakat manfaat dari penggunaan bus tersebut.