

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

Peneliti juga memasukkan beberapa studi terdahulu sebagai referensi bagi penulis, yang memberikan informasi tentang data yang terkait dengan riset yang sedang penulis lakukan. Referensi tersebut mencakup berbagai aspek, seperti desain interior mobil otonom, proses produksi, dan proses perancangan.

2.1.1 Penelitian Pengembangan Kursi Busway Ergonomis

Penelitian yang berjudul “Pengembangan Desain Kursi *Busway* Menggunakan Pendekatan *Kansei Engineering*” penelitian ini membahas pengembangan desain kursi *busway* yang ergonomis dan sesuai dengan kognitif konsumen. Aspek yang diperhatikan mulai dari kenyamanan, fitur, daya tahan, ukuran, estetika desain, dan aspek fungsional. Dalam penelitian tersebut sebanyak 34% konsumen menyetujui bahwa kursi busway kurang nyaman (Imansuri et al., 2021).



Gambar 2.1 Perancangan Desain Kursi Busway (*Febriza Imansuri dkk*)

2.1.2 Penelitian Perancangan Ruang Kemudi Mobil Listrik

Penelitian yang berjudul “Modifikasi *Interior Body Kit Dashboard* Pada Kendaraan Listrik *Flex* Menggunakan *Fiberglass* Dengan Metode *Hand Lays Up*” penelitian ini membahas Modifikasi dashboard kendaraan listrik FlexPNJ

menggunakan fiberglass berhasil terpasang dengan kokoh dan rapat di dalam rangkaian interior, sementara dashboard dari kendaraan tersebut sendiri dibuat dari fiber. Pemilihan bahan ini sangat tepat karena memiliki sifat ringan dan dapat dibentuk dengan mudah. (Ilham Maulana Fajar dkk, 2022).

2.1.3 Penelitian Pelayanan Transportasi Publik Ramah Penyandang Disabilitas

Penelitian ini berjudul “Inovasi Pelayanan Transportasi Publik Ramah Penyandang Disabilitas Di DKI Jakarta” penelitian ini membicarakan perusahaan PT. Transjakarta juga melakukan inovasi dengan memperbaiki kualitas layanan kepada pelanggan. Inovasi transportasi dari perusahaan akan tersedia untuk semua warga Jakarta yang memiliki disabilitas. Transportasi ini tidak hanya mudah diakses tetapi juga tidak dikenakan biaya. Anda bisa memesan layanan transportasi ini melalui telepon konvensional atau aplikasi di smartphone. Harapannya, sistem transportasi umum yang mudah dijangkau bagi penyandang disabilitas di Jakarta dapat dijadikan teladan oleh daerah lain dalam memenuhi kebutuhan transportasi mereka (Propiona, 2021).



Gambar 2.2 Mobil Layanan Disabilitas (*Medcom.id*)

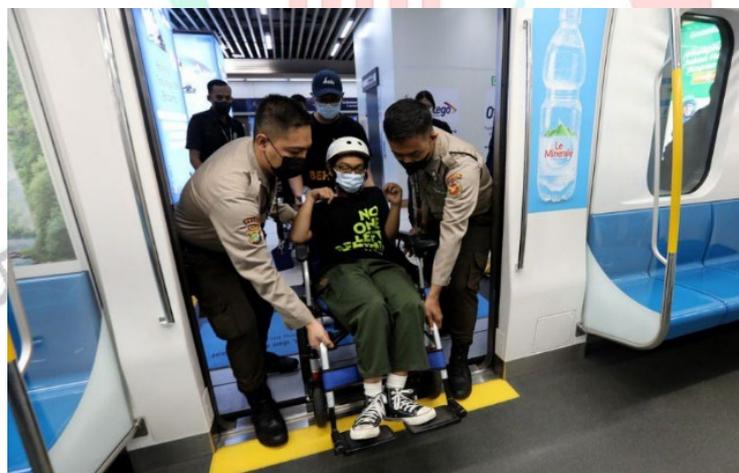
2.1.4 Teori Pendukung

Dalam penelitian ini, penulis mengumpulkan data terkait dari beberapa penelitian sebelumnya dan juga melakukan observasi terhadap beberapa teori pendukung dari penelitian terdahulu. Tujuannya adalah untuk memperluas referensi peneliti selama proses penelitian dan juga mencegah adanya pengulangan. Konsep

dan pandangan-pandangan yang telah dikembangkan oleh para ahli dalam bidang ini, hal ini bertujuan untuk memperluas pemahaman tentang kerangka konseptual yang mendasari penelitian ini. Berikut adalah beberapa teori pendukung yang telah dikumpulkan.

2.1.5 Penelitian Aksesibilitas Fasilitas Publik Bagi Penyandang Disabilitas

Penelitian yang berjudul “Implementasi Aksesibilitas Fasilitas Publik Bagi Penyandang Disabilitas” membahas implementasi Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 10 tahun 2011 tentang perlindungan penyandang disabilitas belum mencapai tingkat optimal. Meskipun terjadi peningkatan yang cukup signifikan dalam aksesibilitas, hal ini hanya ada pada transportasi umum seperti bus Trans Jakarta. Diperlukan upaya yang lebih baik dari Pemerintah Daerah DKI Jakarta untuk menciptakan lingkungan kota yang nyaman dan mudah diakses oleh penyandang disabilitas. Jakarta, sebagai ibukota negara, masih belum sepenuhnya mampu menerapkan prinsip-prinsip CRPD terkait dengan aksesibilitas dan belum dapat disebut sebagai kota yang inklusif (Propiona, 2021).



Gambar 2.3 Aksesibilitas Pengguna Kursi Roda (*Kompas.id*)

2.1.6 Penelitian Peningkatan Mutu Transportasi Umum

Penelitian yang berjudul “Peningkatan Mutu Transportasi Umum Demi Kenyamanan Dan Keamanan Pengguna” membahas bahwa terdapat beberapa risiko yang terkait dengan penggunaan transportasi online, di antaranya adalah risiko pelecehan seksual yang sering terjadi. Hal ini menjadi alasan mengapa masyarakat enggan menggunakan moda transportasi online tersebut. Oleh karena

itu, pemerintah bersama Kementerian Perhubungan terus berupaya untuk meningkatkan kualitas transportasi umum agar lebih nyaman dan aman bagi masyarakat. Sebagai contoh, KAI kini menyediakan gerbong khusus wanita guna mencegah terulangnya kasus pelecehan seksual di KRL (Dewa Dwi Putra et al., 2023).



Gambar 2.4 Gerbong KRL Khusus Wanita (*lakilakibaru.or.id*)

2.1.7 Penelitian Penerapan Ergonomi Pada Ruang Kemudi Mobil Listrik

Penelitian berjudul "Usulan Rancang Bangun Dan Penerapan Konsep Ergonomi Pada Ruang Kemudi Mobil Listrik Urban UEV-15" membahas urban UEV 15, sebuah mobil listrik, dipergunakan dalam kompetisi mobil hemat energi. Bahwa pengemudi menyampaikan keluhan terkait kenyamanan pada bagian punggung, leher, kaki, lengan, dan area tubuh lainnya saat berada di ruang kemudi. Merancang ruang kemudi dengan ergonomis dapat meningkatkan kenyamanan pengemudi, yang pada gilirannya akan meningkatkan kinerja pengemudi dan memungkinkan mobil mencapai performa maksimal. Tujuan utama dari penelitian ini adalah sebagai evaluasi postur yang diterapkan pada punggung, leher, pergelangan tangan, lengan, dan kaki pengemudi saat berada di dalam ruang kemudi mobil. (Vavin Shuhul & Ahmad Kholid, 2023).

2.1.8 Hasil Hipotesa

Berdasarkan pengamatan dari sejumlah penelitian sebelumnya terkait desain interior bus umum, terdapat variasi desain yang berbeda. Desain tersebut menampilkan berbagai konfigurasi yang disesuaikan dengan kebutuhan

penggunaannya. Salah satu desain interior bus kota yang paling umum adalah penggunaan kursi ergonomis yang dirancang khusus untuk perjalanan di dalam kota.

Bagian yang paling penting dari desain interior bus otonom ini yaitu bersifat universal dengan memperhatikan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Berdasarkan hasil observasi dari penelitian tersebut, peneliti merumuskan beberapa hipotesis terkait perancangan interior bus otonom yang akan dilakukan, yang dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Interior bus harus memiliki aksesibilitas dan informasi yang mudah bagi penyandang disabilitas.
2. Interior bus harus mengutamakan fungsionalitas karena beroperasi dengan jarak yang realif dekat yaitu di KIPP (IKN).

2.2 Analisa Interior Kendaraan Umum Di Jakarta

Penulis melakukan observasi yaitu pada beberapa jenis kendaraan umum yang ada di DKI Jakarta antara lain Bus Trans Jakarta, Mass Rapid Transit (MRT), dan Mikrotrans. Hasil Analisa inilah yang akan dilakukan atau sebagai pedoman yang bertujuan untuk membuat proses mendesain interior bus otonom.

2.2.1 Analisa Interior Bus Mini Trans

Interior dalam bus Mini Trans di Jakarta memiliki beberapa kelebihan dan juga kekurangan. Salah satu dari kelebihanannya yaitu ukuran yang lebih kecil, sehingga bus ini lebih fleksibel dalam menjangkau area-area yang sulit diakses oleh bus reguler. Dengan demikian, bus Mini Trans dapat memberikan aksesibilitas yang lebih baik kepada masyarakat di daerah-daerah perkotaan yang padat dan memiliki jalan-jalan sempit.

Selain itu, karena ukurannya yang lebih kecil, bus mini Trans Jakarta cenderung lebih mudah untuk bermanuver di jalanan yang ramai dan sempit, sehingga dapat mengurangi risiko kemacetan lalu lintas. Hal ini dapat membantu meningkatkan efisiensi perjalanan dan mengurangi waktu tempuh bagi penumpang.

Namun, di sisi lain, ukuran yang lebih kecil juga membawa beberapa kekurangan. Kapasitas penumpang bus mini Trans Jakarta terbatas, sehingga bus ini

rentan cepat terasa penuh, terutama pada jam-jam sibuk. Hal ini dapat mengakibatkan ketidaknyamanan bagi penumpang, selain itu, ruang yang terbatas di dalam bus Mini Trans juga dapat membuat pengalaman perjalanan menjadi kurang nyaman bagi penumpang yang membawa barang bawaan besar.



Gambar 2.5 Interior Bus Mini Trans (*bustruck.id*)

2.2.2 Analisa Interior Mass Rapid Transit (MRT)

Interior dalam MRT Jakarta menampilkan sejumlah karakteristik yang penting, terutama dalam hal material kursi, kenyamanan, dan fungsionalitas. material kursi dalam MRT Jakarta umumnya terbuat dari bahan yang berkualitas tinggi dan mudah dibersihkan, seperti plastik atau bahan sintetis lainnya. Kursi yang terbuat dari material ini cenderung tahan lama dan dapat dengan mudah dijaga kebersihannya, yang merupakan aspek penting mengingat tingkat penggunaan yang tinggi dalam sistem transportasi umum. Selain itu, ruang yang luas di dalam kereta MRT memungkinkan penumpang untuk berdiri atau duduk dengan nyaman, tanpa merasa terlalu sesak.

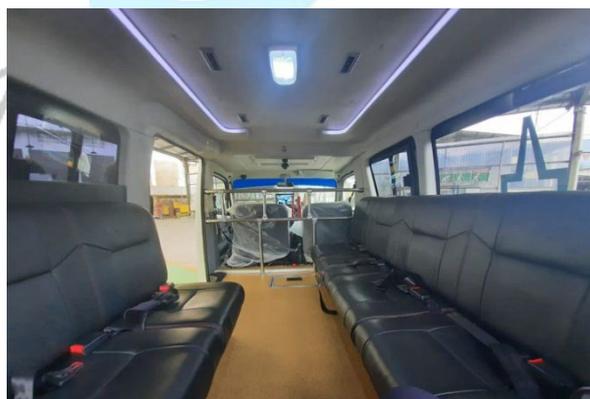
Fungsionalitas interior MRT Jakarta juga patut diperhatikan. Desain yang efisien memastikan bahwa ruang yang terbatas digunakan dengan optimal, memungkinkan untuk penumpang yang lebih banyak tetapi tetap memberikan kenyamanan. Selain itu, penyediaan pegangan yang memadai dan informasi yang jelas memperkuat fungsionalitas MRT sebagai sarana transportasi umum yang efektif dan efisien.



Gambar 2.6 Interior MRT (*sepedaberdua.blogspot.com*)

2.2.3 Analisa Interior Mikro Trans

Ruang yang terbatas di dalam mikrotrans membuatnya cenderung lebih ramai dan penumpang mungkin merasa lebih sesak, terutama pada jam-jam sibuk. Namun, bagi beberapa penumpang, kenyamanan mungkin tidak menjadi prioritas utama dalam pilihan transportasi ini. Interior dalam Mikro Trans di Jakarta menampilkan material kursi yang tahan lama, kenyamanan yang mungkin kurang dibandingkan dengan moda transportasi yang lebih besar, dan fungsionalitas yang memadai untuk menampung sebanyak mungkin penumpang dalam ruang yang terbatas. Meskipun demikian, Mikro Trans tetap memberikan alternatif transportasi yang efektif dan efisien untuk masyarakat di Jakarta, terutama di daerah-daerah dengan akses yang sulit dijangkau oleh moda transportasi umum lainnya.



Gambar 2.7 Interior Mikro Trans (*otomotif.kompas.com*)

2.3 Analisa Mobil Swakemudi

Kendaraan swakemudi telah menjadi topik yang semakin menarik perhatian di seluruh dunia, dengan banyak negara yang telah mengadopsi teknologi ini dalam berbagai tingkatan. Meskipun kendaraan otonom telah muncul di berbagai negara, penting untuk diingat bahwa tingkat kemandiriannya bervariasi. Dari kendaraan yang sepenuhnya otonom hingga yang memerlukan intervensi manusia sesekali, level kemudi yang berbeda-beda ini mencerminkan beragam pendekatan dan regulasi yang diterapkan di setiap negara.

Tabel 1.1 Level Mobil Swakemudi

No.	Nama Kendaraan	Gambar Kendaraan	Jenis Kendaraan	Kemudi
1.	Otonom Level 1 Audi A8		Sedan	Fitur bantu pengendali
2.	Otonom Level 2 BMW X5		SUV	Fitur mengontrol akselerasi
3.	Otonom Level 3 Honda Legend Hybrid EX		Sedan	Sebagian aspek berkendara dapat dikendalikan

Tingkat *otonomisasi* pada kendaraan mengacu pada sejauh mana kendaraan tersebut dapat beroperasi secara mandiri tanpa intervensi manusia. Pembagian level otonomisasi umumnya mengikuti skala yang dikembangkan oleh *Society of Automotive Engineers (SAE)*, yang terdiri dari 6 tingkat, mulai dari level 0 hingga level 5. Pada level 0, kendaraan sepenuhnya dikendalikan oleh manusia tanpa

adanya fitur bantu otomatisasi, sedangkan pada level 5, kendaraan sepenuhnya mampu beroperasi secara otonom tanpa kebutuhan intervensi manusia sama sekali.

Level 1 dan 2 biasanya dikenal sebagai tingkat otonomisasi paruh otomatisasi. Pada level 1, kendaraan memiliki fitur bantu pengemudi, seperti cruise control adaptif atau pengereman darurat otomatis, tetapi pengemudi harus tetap memegang kemudi dan memantau lingkungan sekitar. Sementara pada level 2, kendaraan dapat mengontrol akselerasi, pengereman, dan kemudi di dalam jalur di jalan raya, tetapi pengemudi masih harus memantau situasi dan siap untuk mengambil alih kendali kapan pun diperlukan.

Level 3 hingga level 5, di sisi lain, dikenal sebagai tingkat otonomisasi penuh. Pada level 3, kendaraan dapat mengendalikan sebagian besar aspek berkendara di kondisi tertentu tanpa perlu pengawasan langsung dari pengemudi, tetapi pengemudi mobil tersebut harus tetap siaga untuk mengambil alih kendali dalam situasi tertentu. Sementara pada level 4, kendaraan dapat mengendalikan hampir semua aspek berkendara di lingkungan tertentu tanpa perlu intervensi manusia, tetapi ada kemungkinan pengemudi akan diminta untuk mengambil alih kendali jika kondisi jalan tidak sesuai. Akhirnya, pada level 5, kendaraan sepenuhnya otonom dan tidak memerlukan intervensi manusia sama sekali, bahkan dalam situasi darurat atau kondisi jalan yang tidak terduga.

Kendaraan swakemudi akan menjadi model uji pengembangan teknologi transportasi terbaru dan menjadi elemen integral dari perkembangan IKN sebagai kota masa depan. Perkembangan sistem transportasi pintar atau *intelligent transportation system (ITS)* yang memanfaatkan teknologi digital seperti pemasangan sensor, kamera, dan penggunaan data besar dan kecerdasan buatan juga akan dimasukkan dalam proses ini. Pemerintah mengakui bahwa sistem transportasi yang efisien adalah salah satu elemen penting untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan tingkat kehidupan masyarakat di IKN. Sebelumnya, Jakarta sebagai ibu kota telah mengalami tantangan yang serius terkait kemacetan lalu lintas.

2.4 Aspek Penting Dalam Merancang Interior Kendaraan Umum

Merancang interior kendaraan tentunya berbeda dengan merancang interior rumah, dalam merancang interior kendaraan terdapat beberapa aspek penting yang perlu dipertimbangkan karena terdapat beberapa perbedaan terutama dari lingkungan dan juga fungsi yang berbeda.

1. **Ukuran dan Ruang:** Interior mobil umumnya memiliki ruang yang lebih terbatas, ini mempengaruhi penempatan dan ukuran furnitur serta elemen-elemen lainnya. Desain interior mobil harus mengoptimalkan setiap inci ruang untuk kenyamanan dan fungsionalitas.
2. **Mobilitas:** Interior mobil harus dirancang dengan mempertimbangkan mobilitasnya. Hal ini mencakup penempatan yang aman dan stabil untuk barang-barang yang bergerak, serta desain yang tidak mengganggu kenyamanan dan keselamatan saat mobil bergerak.
3. **Fungsi Utama:** Fungsi utama interior mobil adalah untuk menyediakan ruang yang nyaman dan aman untuk berkendara. Prioritas utamanya adalah keamanan pengemudi dan penumpang serta aksesibilitas ke kontrol dan fitur-fitur mobil.
4. **Material dan Durabilitas:** Material yang digunakan dalam interior mobil harus tahan terhadap kondisi lingkungan yang keras seperti getaran, panas, dan kelembapan.
5. **Fleksibilitas Desain:** Desain interior mobil harus lebih universal dan berfokus pada keamanan serta kenyamanan yang sesuai untuk berbagai pengguna.
6. **Keselamatan:** Desain interior mobil harus mempertimbangkan faktor keselamatan dengan cara yang lebih ketat. Ini termasuk desain yang meminimalkan potensi cedera selama kecelakaan.

2.5 Analisa Kuesioner Desain Interior Bus Swakemudi Di IKN

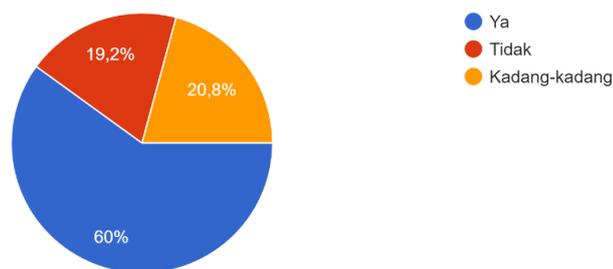
Hasil kuesioner terlihat pandangan yang beragam dari masyarakat terkait desain interior bus swakemudi di Indonesia. Dari tanggapan yang penulis terima, terlihat bahwa kesadaran akan pentingnya desain yang inklusif dan ramah bagi semua penumpang, termasuk mereka dengan kebutuhan khusus, semakin

meningkat di kalangan responden. Banyak dari responden menyoroti kebutuhan akan aksesibilitas yang lebih baik, termasuk fitur seperti kursi yang dapat dilipat untuk penumpang kursi roda dan petunjuk yang jelas bagi mereka dengan keterbatasan penglihatan atau pendengaran.

Beberapa responden juga menekankan pentingnya penyediaan fasilitas ramah dalam desain interior bus umum, seperti tempat duduk khusus atau ruang untuk membawa kereta bayi. Namun, terdapat juga perbedaan pendapat terkait prioritas dalam desain, di mana beberapa responden lebih memilih fokus pada kenyamanan umum dan ruang yang lebih luas, sementara yang lain menekankan perlunya penggunaan teknologi untuk meningkatkan keamanan dan pengalaman pengguna secara keseluruhan.

Dari hasil survei yang telah dilakukan kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, dengan mayoritas usia responden 20-25 tahun. Berikut adalah hasil analisa deskriptif responden berdasarkan data demografi:

Apakah Anda sering menggunakan transportasi umum, khususnya bus umum, dalam aktivitas sehari-hari?
125 jawaban



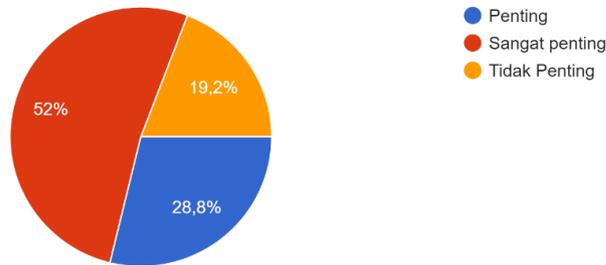
Gambar 2.8 Penggunaan Transpotasi Umum (*dok.penulis*)

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebar kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, mayoritas responden sadar akan pentingnya desain interior bus umum yang inklusif yang dapat digunakan oleh seluruh lapisan

Masyarakat dan dapat meningkatkan pengalaman perjalanan yang lebih baik.

Sejauh mana Anda merasa bahwa inklusivitas dalam desain interior bus umum dapat meningkatkan pengalaman perjalanan bagi semua penumpang?

125 jawaban

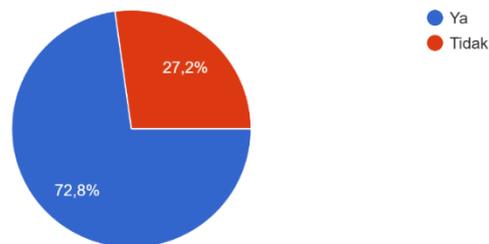


Gambar 2.9 Pentingnya Inklusivitas Dalam Bus Umum (*dok.penulis*)

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebar kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, mayoritas responden merasa kesulitan dengan bus umum yang tidak inklusif. Hal ini menunjukkan bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam layanan transportasi umum yang perlu diperbaiki agar dapat memenuhi kebutuhan semua pengguna.

Apakah Anda memiliki pengalaman menggunakan bus umum di mana Anda merasa kurang nyaman atau kesulitan karena desain interior yang tidak inklusif?

125 jawaban



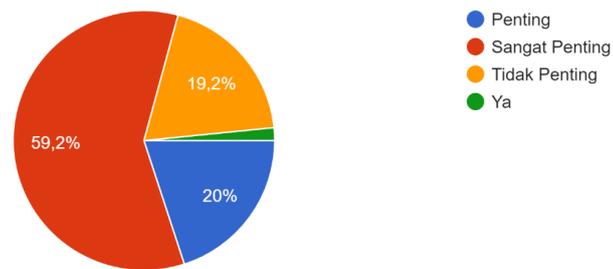
Gambar 2.10 Pengalaman Menggunakan Bus Umum (*dok.penulis*)

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebar kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, merasa bahwa akses yang mudah dalam penggunaan transportasi umum sangat dibutuhkan bagi seluruh lapisan Masyarakat. Aksesibilitas yang baik dalam transportasi umum akan membantu meningkatkan

mobilitas dan produktivitas masyarakat, serta mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.

Seberapa penting bagi Anda bahwa bus umum harus dirancang untuk dapat diakses dan digunakan oleh semua orang, termasuk penyandang disabilitas?

125 jawaban

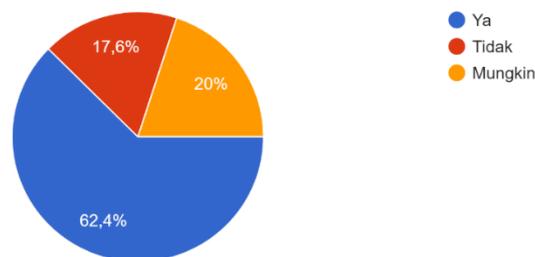


Gambar 2.11 Pentingnya Aksesibilitas yang Mudah Pada Bus Umum (*dok.penulis*)

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebar kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, mayoritas responden setuju bahwa fitur seperti kursi bus dapat dilipat dapat membantu akses pengguna kursi roda dengan mudah. Penerapan fitur ini tidak hanya akan mempermudah mobilitas pengguna kursi roda, tetapi juga menciptakan lingkungan yang lebih ramah bagi penumpang dengan kebutuhan khusus.

Apakah Anda setuju bahwa kursi yang dapat dilipat atau ditarik untuk memberikan ruang bagi penumpang dengan kursi roda merupakan fitur yang penting dalam desain interior bus umum?

125 jawaban

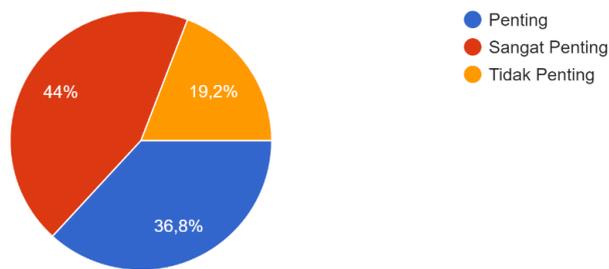


Gambar 2.12 Pentingnya Aksesibilitas Untuk Kursi Roda (*dok.penulis*)

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebar kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, mayoritas responden merasa bahwa

petunjuk informasi di dalam kendaraan umum sangat penting namun beberapa beranggapan bahwa petunjuk informasi tidaklah begitu penting, tetapi pengguna yang memiliki masalah pendengaran merasa kesulitan jika tidak ada informasi rute yang jelas.

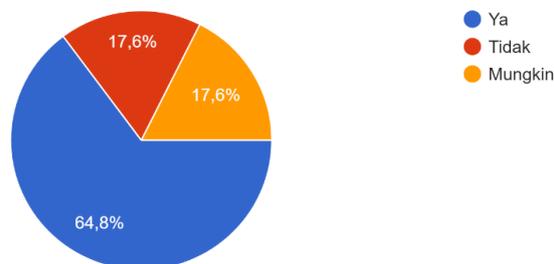
Menurut Anda, sejauh mana pentingnya adanya petunjuk dan informasi yang jelas di dalam bus untuk memandu penumpang, terutama mereka yang ...ki keterbatasan penglihatan atau pendengaran?
125 jawaban



● **Gambar 2.13** Pentingnya Aksesibilitas Untuk Kursi Roda (dok.penulis) ●

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebar kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, mayoritas responden setuju bahwa dengan meningkatkan aksesibilitas didalam kendaraan umum yaitu bus umum dapat membantu seluruh masyarakat termasuk penyandang disabilitas, ibu hamil, dan lansia.

Apakah Anda setuju bahwa peningkatan aksesibilitas dalam bus umum dapat membantu memperluas akses bagi semua lapisan masyarakat, termasuk yang memiliki keterbatasan fisik?
125 jawaban

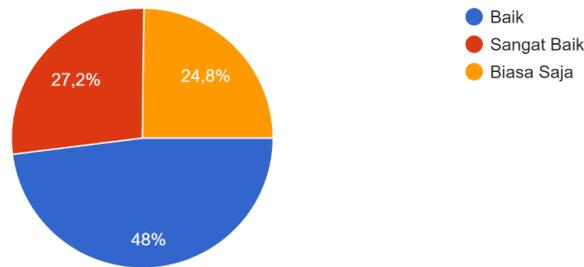


Gambar 2.14 Peningkatan Aksesibilitas Pada Bus Umum (dok.penulis)

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebar kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, responden memberikan tentang pengalamannya menggunakan bus umum dikota selain Jakarta maupun luar negeri, mayoritas responden merasakan perbedaan yang tidak terlalu signifikan karena keseluruhan terlihat sama saja.

Apakah Anda memiliki pengalaman menggunakan bus umum di negara atau kota lain yang memiliki desain interior yang sangat inklusif? Bagaimana pengalaman Anda dengan desain tersebut?

125 jawaban

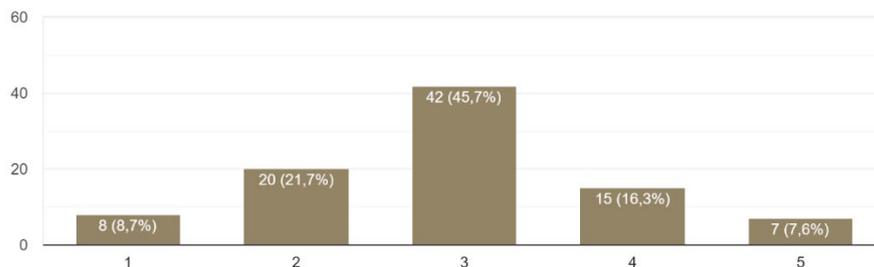


Gambar 2.15 Perbandingan Bus Umum Di Negara Atau Kota Lain (*dok.penulis*)

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebar kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, responden memberikan pendapat yang disampaikan melalui sebuah penilaian terhadap aksesibilitas kendaraan umum yang sudah ada dan terus berkembang saat ini. Mayoritas responden memberikan penilaian yang netral terhadap aksesibilitas yang mungkin pernah mereka rasakan sebelumnya.

Bagaimana penilaian anda terhadap aksesibilitas kendaraan umum saat ini?

92 jawaban

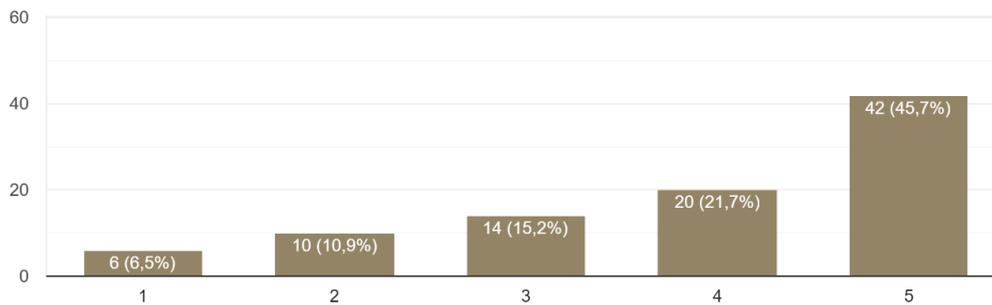


Gambar 2.16 Penilaian Terhadap Aksesibilitas Kendaraan Umum Saat Ini. (*dok.penulis*)

Berdasarkan hasil dari kuesioner yang telah disebar kepada karyawan yang bekerja di jabodetabek dan mahasiswa, responden memberikan pendapat yang disampaikan melalui sebuah penilaian terhadap pentingnya keamanan dalam interior bus umum. Mayoritas responden berpendapat bahwa keamanan dalam interior bus umum sangat penting.

Seberapa penting keamanan dalam desain interior kendaraan umum bagi Anda?

92 jawaban



Gambar 2.17 Penilaian Terhadap Keamanan Dalam Interior Bus Umum (*dok.penulis*)