

KENYAMANAN BUS KOTA DI SURAKARTA DITINJAU DARI ASPEK DESAIN INTERIOR (Studi Kasus Bus Kota Jalur Kartasura-Palur)

Agung Purnomo

Jurusan Desain
Fakultas Seni Rupa Dan Desain ISI Surakarta

Abstract

Not only does the discipline of interior design cover static interior such as houses and buildings, but also dynamic interior like the interior of land, sea and air transportation. The interior design in these two scopes must consider the comfort factor for the user besides the aesthetic aspect and function. A city bus as a means of public transportation should take the comfort for the user into consideration as a public service. The interior condition of the city bus can indicate the comfort and this can be seen from the condition of a space forming element, a space filler element, and space layout. The object of this study is the interior of city buses in the direction of Kartasura-Palur in Surakarta. The approach used is numerical quantitative, that is, a data analysis based on a quality realized in the form of numbers in a table to measure the level of comfort. The variables measured cover: (1) the element of space forming (sub variable: floors, walls, and ceilings), (2) the element of space filler (sub variable: seats and supporting facilities) and (3) space condition (sub variable: lighting, ventilation and acoustic). The population of this research is the entire fleet of a number of transportation company operating in Surakarta. The sample is taken using cluster random sampling, that is, covering all the companies of city bus in Surakarta consisting of PO Surya Kencana, PO Nusa, an Perum Damri. A check list is used to analyze the comfort level of the city bus in Surakarta. The result of the research showed that the comfort level of the city bus in Surakarta was still low assessed from the aspect of interior design. The space forming element has some shortcomings, among others, the material usage is not optimal and its condition is not well maintained and even some have broken. The space forming element has also some shortcomings, for instance, the number of the seats does not meet the standard and some have broken. Besides that, the arrangement of other facilities is not well planned. The arrangement of space condition is not supported by proper ventilation, lighting and acoustic.

Key words : *comfort, city bus, and interior elements*

Pengantar

Sarana transportasi diciptakan untuk mengatasi permasalahan keterbatasan daya jangkau manusia dalam mencapai suatu tempat oleh karena faktor geografis. Bumi terdiri dari daratan dan lautan sehingga dibutuhkan transportasi darat, air dan udara agar manusia dapat bepergian dari kota ke kota, pulau ke pulau bahkan menjelajahi dunia untuk memenuhi kebutuhannya. Keadaan demikian berakibat terjadinya interaksi sosial dan budaya lebih luas, yang dapat membawa kemajuan

peradaban manusia.

Kota Surakarta berada pada posisi pertemuan jalur besar transportasi darat menuju atau dari kota Surabaya, Jogja dan Semarang. Disamping itu kota Surakarta juga dikelilingi oleh kota-kota yang berada di kabupaten lain yang dapat dijangkau dengan transportasi darat. Kota-kota tersebut antara lain; di sebelah timur Palur (Karanganyar), sebelah utara Kaliyoso/ Gemolong (Sragen), sebelah barat Kartasura (Sukoharjo) dan sebelah selatan Solo Baru (Sukoharjo). Lokasi yang sangat strategis tersebut memberikan *aksesibilitas* tinggi

terhadap perkembangan dan kemajuan kota Surakarta, disamping sebagai kota budaya juga tumbuh menjadi kota bisnis moderen.

Mobilitas masyarakat kota Surakarta dalam melakukan aktivitasnya untuk bepergian dalam satu wilayah kota telah disediakan sarana transportasi umum berupa bus kota baik yang dikelola oleh pihak swasta maupun Pemkot Surakarta. Beberapa bus kota yang ada antara lain; Surya Kencana, NUSA dan DAMRI. Jalur yang ditempuh terbentang antara terminal Kartasura (Kab. Sukoharjo) dan terminal Palur (Karanganyar), melewati wilayah dalam kota Surakarta.

Kondisi yang terjadi di jalan ketika masyarakat menggunakan jasa angkutan bus kota tersebut, kadang belum mendapatkan pelayanan yang maksimal terutama dalam hal kenyamanan, keamanan dan keselamatan. Hal tersebut sudah sepatutnya menjadi perhatian bagi perusahaan bus dalam kota, tidak hanya bertujuan mengantarkan penumpang tetapi juga mengedepankan aspek kenyamanan, keamanan dan keselamatan.

Desain interior sebagai bidang ilmu yang mempelajari mengenai perancangan ruang dalam juga terlibat pada rancangan interior yang sifatnya bergerak di samping ruang yang statis. Aspek kenyamanan, keamanan dan keselamatan desain interior pada bus kota dapat dilihat dari layout yang berpengaruh terhadap sirkulasi, elemen pembentuk ruang (lantai, dinding, langit-langit), elemen pengisi ruang (fasilitas yang ada), tata kondisi ruang (penghawaan dan pencahayaan) dan elemen estetis untuk membentuk suasana ruang yang diinginkan. Interior bus kota sebagai bagian yang menyatu dalam performa pelayanan maksimal terhadap masyarakat umum untuk melakukan aktivitas bepergian dengan biaya yang sangat terjangkau, tentunya patut menjadi perhatian utama. Perjalanan yang menyenangkan, nyaman, aman dan terjamin keselamatannya, akan memberikan kepuasan masyarakat umum sebagai pengguna.

Berkaitan dengan pemaparan di atas perlu dilakukan kegiatan penelitian studi kasus terhadap beberapa armada bus yang beroperasi di dalam kota Surakarta. Bus kota selama ini terkesan panas, sumpek dan berjejal karena tidak memperhatikan aspek kenyamanan,

keamanan dan keselamatan bagi masyarakat pengguna. Diharapkan hasil dari penelitian ini juga memberikan kontribusi terhadap salah satu mata kuliah yang terdapat pada program Studi Desain Interior yaitu mata kuliah Interior Transportasi.

Pendekatan

Peranan sarana transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensi. Salah satu fungsi dasar transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau para pembuat barang dengan para pelanggannya. Dari sudut pandang yang lebih luas, fasilitas transportasi memberikan aneka pilihan untuk menuju ke tempat kerja, pasar, dan sarana rekreasi, serta menyediakan akses ke sarana-sarana kesehatan, pendidikan, dan sarana lainnya. Buku Khisty, C. Jotin yang berjudul *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi* juga mengulas beberapa alasan yang menyebabkan manusia dan barang bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya dapat dijelaskan oleh tiga kondisi yaitu: (1) *Komplementaritas*, daya tarik relative antara dua atau lebih tempat tujuan; (2) keinginan untuk mengatasi kendala jarak, diistilahkan sebagai *transferabilitas*, diukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan, serta teknologi terbaik apa yang tersedia untuk mencapainya; (3) persaingan antar beberapa lokasi untuk memenuhi permintaan dan penawaran. Bagaimana orang dan barang bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan merupakan suatu pilihan, keputusan ini dibuat dengan mempertimbangkan beberapa faktor, seperti waktu, jarak, efisiensi, biaya, keamanan, dan kenyamanan.

Bus kota merupakan angkutan umum yang dilakukan dengan system sewa atau bayar, dengan lintasan yang tetap dan dapat dipolakan secara tegas. Tujuan keberadaan angkutan umum adalah menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah aman, nyaman, cepat, dan murah. Kenyamanan bisa dirasakan melalui pencerapan oleh panca indera manusia terhadap suatu kondisi disekitarnya. Penumpang bus kota akan merasakan kenyamanan di dalamnya karena

panca indera melakukan pencerapan terhadap berbagai elemen desain interior yang melingkupinya. Di dalam buku J. Pamudji Suptandar, *Desain Interior, (Pengantar Merencana Interior untuk Mahasiswa Desain Interior)* banyak diulas berbagai aspek mengenai dasar-dasar perencanaan dan perancangan interior yang membahas juga faktor kenyamanan.

Ergonomi merupakan ilmu yang mempelajari kondisi manusia baik fisik maupun segala hal yang berkaitan dengan ke 5 indera manusia. Kondisi fisik manusia meliputi kerja fisik, efisiensi kerja, tenaga yang dikeluarkan untuk suatu obyek, konsumsi kalori, kelelahan dan pengorganisasian sistem kerja. Sedangkan yang berkaitan dengan panca indera manusia antara lain pengelihatan, pendengaran, rasa panas/dingin, penciuman dan keindahan/kenyamanan (J Pamudji Suptandar, 1999 : 51). Dengan demikian di dalam ilmu ergonomi akan terkandung antropometri yang membahas sebuah ukuran produk desain (misal: meja, kursi, ruangan) ditentukan oleh dimensi manusia sebagai calon pengguna dengan mempertimbangkan segi kenyamanan, kepraktisan dan efisiensi supaya menghemat tenaga yang dikeluarkan.

Kata "disain" dalam kamus *Webster* berarti : gagasan awal, rancangan, perencanaan, pola, susunan, rencana, proyek, hasil yang tepat, produksi, membuat, mencipta, menyiapkan, menyusun, meningkatkan, pikiran, maksud, dan kejelasan (Agus Sachari, 1986 :27) Menurut Suptandar disain adalah suatu sistem yang berlaku untuk segala macam jenis perancangan di mana titik beratnya adalah sesuatu persoalan tidak secara terpisah atau tersendiri, melainkan sebagai suatu kesatuan di mana satu masalah dengan lainnya saling terkait (Suptandar, 1999: 12)

Interior merupakan ruang *ruil* di mana kita dapat merasakan kehadirannya secara fisik terdapat unsur-unsur pembentuknya seperti lantai, dinding, juga langit-langit dan ketika memasukinya dapat dirasakan secara fisik maupun psikologis adanya volume di sana. Menurut Friedman elemen ruang tersebut terdiri dari : bahan unsur pembentuk ruang, furniture, asesoris ruang, penghawaan, dan tata letak (Fridman, 1976, 203-262). Ruang selalu

melingkupi keberadaan kita. Melalui volume ruangnya kita bergerak, melihat bentuk-bentuk dan benda-benda, mendengar suara-suara, merasakan angin bertiup, mencium bau semerbak bunga-bunga kebun yang mekar. Pada ruang, bentuk visual, kualitas cahaya, dimensi dan skala, bergantung seluruhnya pada batas-batas yang telah ditentukan oleh unsur bentuk (Ching Francis, 1991 : 108)

Menurut Suptandar disain interior merupakan karya arsitek atau disainer yang khusus menyangkut bagian dalam dari suatu bangunan, bentuk-bentuknya sejalan perkembangan ilmu dan teknologi yang dalam proses perancangan selalu dipengaruhi unsur-unsur geografi setempat dan kebiasaan-kebiasaan sosial yang diwujudkan dalam gaya-gaya kontemporer (Suptandar, 1999 : 11). Desain interior suatu bangunan sebagai sebuah karya seni bertujuan mencapai keindahan dengan mempertimbangkan aspek fungsionalnya. Keindahan atau keartistikan suatu disain interior memiliki lima unsur pokok didalamnya yaitu : bentuk, proporsi, tekstur, warna dan gaya (Friedman, 1967 :37-69). Kesatuan hubungan unsur-unsur dalam disain interior akan dapat dipersepsi secara sadar sebagai wujud keindahan. Ketika pada tahapan perseptual ini keindahan tersebut tidak dapat diukur, karena dalam seni yang dicari adalah nilai, yang juga disebut dengan *nilai estetik* (Agus Sachari, 2002:12). Hipotesa dalam penelitian ini yaitu aspek desain interior berpengaruh terhadap tingkat kenyamanan bus kota. Aspek tersebut meliputi : (1) elemen pembentuk ruang, (2) elemen pengisi ruang, dan (3) tata kondisi ruang .

1. Variabel Penelitian dan Instrument Pengumpulan Data

Variabel dalam penelitian ini meliputi : (1) elemen pembentuk ruang, (2) elemen pengisi ruang, dan (3) tata kondisi ruang . Definisi operasional dari masing-masing variabel sebagai berikut:

1. Elemen pembentuk ruang adalah lantai, dinding dan langit-langit yang disusun secara terpadu membentuk sebuah ruang.
2. Elemen pengisi ruang merupakan barang atau benda seperti misalnya mebel yang

keberadaannya di dalam ruang dan memiliki fungsi tertentu.

3. Tata kondisi ruang terdiri dari tiga hal yaitu pencahayaan, penghawaan, dan akustik.

Instrumen Pengumpulan Data dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Data lapangan perlu ambil dan diungkap secara baik, untuk itu digunakan instrumen yang berupa *Chek list*. Instrumen tersebut harus dirancang sebaik mungkin untuk

menjaga tingkat validitas data. Alat yang berkualitas baik akan menghasilkan sesuatu yang baik (Hamidi, 2007: 18)

2. Setiap pernyataan pada *Chek list* yang digunakan untuk melihat kondisi seluruh interior bus yang menjadi sampel dalam penelitian ini dibuat 3 alternatif jawaban, yaitu:
 - a) Baik diberi skor 3
 - b) Sedang diberi skor 2
 - c) Kurang baik diberi skor 1

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN		
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)
A.	Lantai			
	bahan	Besi plat tanpa bahan pelapis	Besi plat, hanya pada bagian tertentu dengan bahan pelapis.	Besi plat dengan bahan pelapis (misal vinyl)
	kondisi	Tidak terawat (rusak)	Kurang terawat	terawat
B.	Dinding			
	bahan	Dinding bagian dalam tidak menggunakan bahan pelapis.	Dinding bagian dalam menggunakan bahan pelapis pada bagian tertentu.	Dinding bagian dalam menggunakan bahan pelapis (misal vinyl, melamin board, dll.)
	kondisi	Tidak terawat (rusak)	Kurang terawat	terawat
C.	Langit-langit (ceiling)			
	bahan	Langit-langit tidak menggunakan bahan pelapis.	Langit-langit menggunakan bahan pelapis pada bagian tertentu.	Langit-langit menggunakan bahan pelapis (misal vinyl, melamin board, dll.)
	kondisi	Tidak terawat (rusak)	Kurang terawat	terawat
D.	Elemen pengisi ruang			
	tempat duduk	- jumlah tidak sesuai standar - kondisi tidak baik, banyak yang rusak.	- jumlah tidak sesuai standar - kondisi kurang baik, ada beberapa yang rusak	- jumlah sesuai standar - kondisi baik, tidak ada yang rusak.
	unsur pendukung ruang	Kurang	Cukup lengkap	Lengkap sesuai kebutuhan (misal jam dinding, tabung pemadam kebakaran, gorden, locker, tempat sampah, dll)
	Peletakan unsur pengisi ruang	Tidak baik	Kurang baik	Baik
E.	Tata Kondisi Ruang			
	Pencahayaan	Hanya pencahayaan alami.	- pencahayaan alami dan buatan - kondisi tidak baik	- pencahayaan alami dan buatan - kondisi baik
	penghawaan	Penghawaan alami	- Penghawaan buatan system AC. - Kondisi tidak baik	- Penghawaan buatan system AC. - Kondisi baik
	akustik	Tidak terdapat sound system.	- Terdapat sound system. - Kondisi tidak baik	- Terdapat sound system - Kondisi baik

Tabel 1. Kriteria penilaian pada aspek desain interior bus kota terkait dengan kenyamanan.

NO.	NILAI	TINGKAT KENYAMANAN
1.	27-36	BAIK
2.	13-26	SEDANG
3.	1-12	KURANG

Tabel 2. Ukuran tingkat kenyamanan interior bus kota.

Kriteria penilaian (baik, sedang, dan kurang) pada aspek desain interior terkait kenyamanan adalah sebagai berikut:

Cara penghitungan tingkat kenyamanan bus kota di Surakarta adalah sebagai berikut :

Tk = Tingkat kenyamanan bus kota
Ts = Total Skor
Fp = Jumlah sampel sebagai Faktor Pembagi (skor 15)

$$Tk = Ts/Fp$$

2. Pembahasan

a. Bus Kota di Surakarta

1) Bus Surya Kencana

Pemilik: H. Danar Nugroho

Alamat: Jl. Adi Sumarmo, No. 26, Coyudan, Surakarta.

Struktur organisasi meliputi:

1. Direktur : H. Danar Nugroho
2. Operasional : Mulyono
3. Keuangan : Sriyanto
4. Timer : Syarifudin Purwanto
5. Kepala Bengkel : Suharto

Perusahaan sudah berdiri kurang lebih 30 tahun. jumlah armada 50 bus. Setiap harinya kurang lebih yang berjalan 25 bus. Bus Nusa memiliki beberapa jalur meliputi:

1. Jalur A : Palur – Jurug – Jebres (Panggung) – Balai kota – Gladag – Gendhengan – Kartasura. Jumlah armada (12 bus).
2. Jalur B : Palur – Panggung – Balapan – Kartasura (8 bus)
3. Jalur F : Palur – Sekar Pace – Gladag – Nonongan – Gemblegan – Solo Baru (12 bus)
4. Jalur H : Palur – Warung Pelem – Pasar Legi – Balapan – DKT – Purwosari – Kartasura (10 bus).

Bus keluar dari garasi jam 05.00 WIB, sebagian menuju terminal Palur dan sebagian menuju terminal Kartasura. Masing-masing

kelompok start dari terminal jam 06.00 WIB. Waktu tempuh Palur – Kartasura rata-rata 1 jam atau PP 2 jam. Interval waktu antar bus berkisar 10 menit.

2) Bus NUSA

Pemilik: Yanuar Sugiri

Alamat: Jl. Pramuka, Wirun, Mojolaban, Sukoharjo.

Struktur organisasi meliputi:

1. Direktur : Yanuar Sugiri
2. Operasional : Rawanji
3. Keuangan : Endang Sugiri
4. Timer : Coco
5. Kepala Bengkel : Slamet Widodo

Awalnya berupa bus jalur desa Kelir (Keliran) dengan armada 6 unit bus. Jumlah sekarang mencapai armada 54 bus. Setiap harinya kurang lebih yang berjalan 30 bus. Bus Nusa memiliki beberapa jalur meliputi:

1. Jalur A :
 - Berangkat (Palur – Jebres – Pasar Gede – Kustati – Gading – Sabar Motor – Pajang – Gompang – Kartasura).
 - Kembali (Kartasura – Pajang – Tipes – Gemblegan – Nonongan – Gading – Pasar Gedhe – Jebres – Palur).
2. Jalur B : Palur – UNS – Jebres – Balapan – Manahan – Colomadu – Kartasura PP.
3. Jalur C : Palur – UNS – Jebres – Pasar Legi – Monumen Press – Kota Barat – Gendhengan – Purwosari – Pajang Kartasura PP.
4. Jalur D : Palur – UNS – Jebres – Pasar Gedhe – Kustati – Gading – Gemblegan – Solo Baru PP.
5. Jalur Pedesaan : Terminal Solo – Baki – Daleman – Karangdowo – Posis – Kelir – Semin PP.

Bus keluar dari garasi jam 05.00 WIB, sebagian menuju terminal Palur dan sebagian menuju terminal Kartasura. Masing-masing kelompok start dari terminal jam 06.00 WIB. Waktu tempuh Palur – Kartasura rata-rata 1 jam

atau PP 2 jam. Interval waktu antar bus berkisar 7 menit.

3) Bus DAMRI

Alamat: Jl. Raya Solo-Sragen KM. 5, tlp. (0271) 824111 fax. (0271) 825321, kode pos 57771

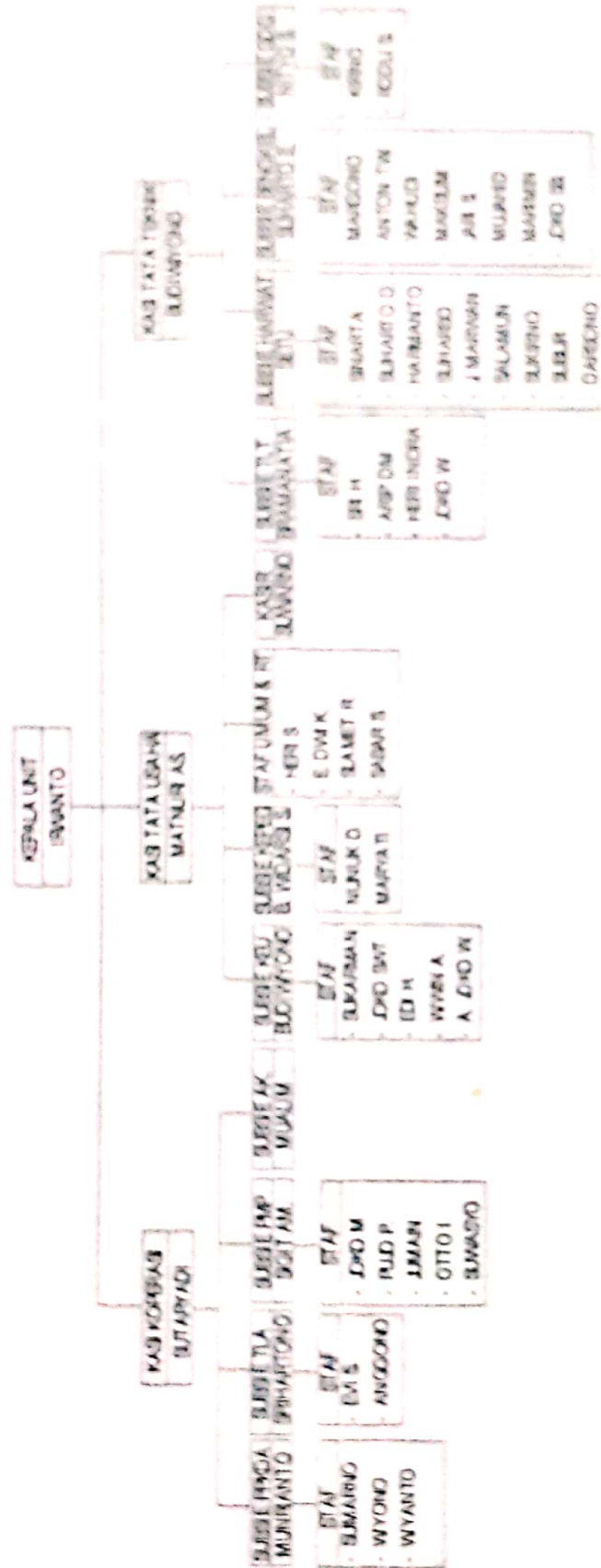
Sejarah Perum DAMRI adalah bagian dari sejarah perjuangan pergerakan bangsa Indonesia, sejak proklamasi Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945. Pada hari paling bersejarah bagi bangsa dan negara Indonesia itu, perusahaan angkutan yang merupakan cikal bakal perum DAMRI resmi menjadi milik pemerintah Republik Indonesia. Sebelumnya terdapat dua perusahaan jawatan yang dibentuk oleh pemerintah pendudukan Jepang yakni *zidosha zidosha sokyoku* menyelenggarakan angkutan penumpang dengan kendaraan bermotor. Sedangkan *Jawa Unyu Zigosha* menyelenggarakan angkutan barang dengan kendaraan *truck* dan *cikar* serta gerobak.

Setelah Jepang kalah dalam perang Asia Timur Raya, maka para pemuda yang bekerja di kedua jawatan itu mengambil alih kedua perusahaan dan menyerahkannya kepada pemerintah Republik Indonesia. Kemudian berdasarkan maklumat Menteri Perhubungan Republic Indonesia nomor: 1/ DAM/46 tanggal 25 Nopember 1946, kedua jawatan itu dijadikan satu dengan nama baru Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia (DAMRI). Tanggal tersebut kemudian ditetapkan sebagai hari kelahiran DAMRI. Tugas yang diemban adalah melaksanakan penyelenggaraan angkutan darat untuk masyarakat dengan sarana angkutan yang

dimiliki seperti *truck*, *cikar*, dan bus serta angkutan motor lainnya. Selama masa revolusi DAMRI turut pula berperan dalam pengangkutan para pejuang dan laskar rakyat untuk mempertahankan kemerdekaan Indonesia. Dengan adanya agresi Belanda di pulau Jawa, segala keperluan Badan Keamanan Rakyat/ Tentara Republik Indonesia/ Tentara Nasional Indonesia dan markas-markas komando ke medan pertempuran dilaksanakan transportasinya oleh DAMRI. Peran dan tugas DAMRI termasuk menyelenggarakan angkutan APWI dari daerah pedalaman ke stasiun-stasiun. Selanjutnya sesuai dengan kemajuan perekonomian dan pembangunan Negara republik Indonesia maka DAMRI mengalami beberapa kali perubahan statusnya yaitu:

1. Tahun 1950 DAMRI berada dibawah supervise jawatan lalu lintas jalan.
2. Tahun 1955 DAMRI menjadi jawatan berdasarkan ICW sesuai keputusan Menteri Perhubungan nomor: 35/2/24 tanggal 25 Desember 1955.
3. Tahun 1961 DAMRI menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara yang ditetapkan berdasarkan peraturan pemerintah nomor: 233 tahun 1961.
4. Tahun 1965 Badan Pimpinan Umum dihapus dan dirubah menjadi Perusahaan Negara berdasarkan Menteri Perhubungan nomor : 15/15/4 tanggal 24 Nopember 1965.
5. Penetapan pengalihan status perusahaan Negara menjadi Perusahaan Umum (PERUM) adalah berdasarkan Peraturan Pemerintah nomor : 30 tahun 1982 dan dipertegas dengan Peraturan Pemerintah nomor : 31 tahun 1984 hingga saat ini.

STRUKTUR ORGANISASI PERUM DAMRI SURAKARTA



Bagan struktur organisasi PERUM DAMRI Surakarta tahun 2010
Sumber : PERUM DAMRI Surakarta

b. Kondisi interior bus kota di Surakarta.

1) Interior bus Surya Kencana
- Nopol: AD 1484 AA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				Besi plat, tanpa pelapis cukup terawat
	bahan				
B.	Dinding				Rangka besi bagian dalam dilapis melamine board (dop).. pada bagian belakang dinding mengalami korosi (karat). (gb. 6)
	bahan				
C.	Langit-langit (ceiling)				kerangka besi dilapis melamine board (glosy). (Gb.3) ceiling belakang rusak oleh air karena bocor. (gb.7)
	bahan				
D.	Elemen pengisi ruang				jumlah 26 kursi (standar 28 kursi),kondisi pelapis jog 30 % terkelupas atau robek. Tirai (gorden) dan jam. (Gb. 1 & 2). Standart (baik)
	tempat duduk				
	unsur pendukung				
E.	Tata Kondisi Ruang				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan lampu TL, kondisi box lampu pecah. penghawaan alami tanpa AC speaker masih aktif
	pencahayaan				
	penghawaan				
	akustik				
	NILAI	5	8	9	22
	TOTAL				22

- Nopol: AD 1485 AA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				Besi plat, tanpa pelapis Cukup terawat
	bahan				
B.	Dinding				Rangka besi bagian dalam dilapis melamine board (dop).. pada bagian belakang dinding mengalami korosi (karat). (gb.12)
	bahan				
C.	Langit-langit (ceiling)				kerangka besi dilapis melamine board (glosy).(Gb. 9&10) cukup terawat
	bahan				
D.	Elemen pengisi ruang				jumlah 26 kursi (standar 28 kursi),kondisi pelapis jog 40 % terkelupas atau robek.(Gb. 13, 14, 15) Tirai (korden) dan jam.(Gb. 9) Standar (baik)
	tempat duduk				
	unsur pendukung				
E.	Tata Kondisi Ruang				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan lampu TL.
	pencahayaan				

	penghawaan				penghawaan alami tanpa AC
	akustik				speaker masih aktif
	NILAI	4	6	15	25
	TOTAL				25

- Nopol: AD 1492 DA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan				Besi plat, tanpa pelapis
	kondisi				cukup terawat
B.	Dinding				
	bahan				Rangka besi , ditutup dengan triplek dilapis vinyl.
	kondisi				Cukup terawat
C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan				rangka besi melamine board (glossy) pada bagian tengah. Vinyl untuk pelapis bagian tepi (keliling)
	kondisi				Cukup terawat
D.	Elemen pengisi ruang				
	tempat duduk				jumlah 26 kursi (standar 28 kursi),kondisi pelapis jog 40 % terkelupas atau robek.(Gb. 18, 19, 20).
	unsur pendukung				Tirai (korden)
	Peletakan unsure pengisi ruang				Standart (baik)
E.	Tata Kondisi Ruang				
	pencahayaannya				pencahayaannya alami melalui jendela kaca pencahayaannya buatan lampu TL, kondisi box pecah. (Gb.21)
	penghawaan				penghawaan alami tanpa AC
	akustik				speaker masih aktif
	NILAI	4	8	12	24
	TOTAL				24

- Nopol: AD 1648 CA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan				Besi plat, tanpa pelapis
	kondisi				terawat
B.	Dinding				
	bahan				Rangka besi , sebagian ditutup dengan melamine board dan pada bagian bawah dengan plat besi.
	kondisi				Cukup terawat
C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan				rangka besi melamine board (glossy) , (Gb.23).
	kondisi				Cukup terawat
D.	Elemen pengisi ruang				
	tempat duduk				Jumlah 28kursi (sesuai standar),kondisi baik . (Gb. 23 & 26).
	unsur pendukung				jam dinding (Gb.22).

	Peletakan unsure pengisi ruang				standart
E.	Tata Kondisi Ruang				pencahayaan alami melalui jendela kaca
	pencahayaan				pencahayaan buatan lampu TL, kondisi baik.
	penghawaan				penghawaan alami (Gb. 24) tanpa AC
	akustik				speaker tidak berfungsi. (Gb. 25)
	NILAI	4	6	15	25
	JUMLAH				25

Nopol: AD 1491 DA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				Besi plat, tanpa pelapis. (Gb.27)
	bahan				cukup terawat
B.	Dinding				Dilapis dengan vinyl. warna abu-abu tua
	bahan				cukup terawat
C.	Langit-langit (ceiling)				Dilapis dengan melamine board (glossy) , dan vinyl warna abu-abu tua. (Gb.28, 29)
	bahan				kurang terawatt (Gb. 38)
D.	Elemen pengisi ruang				jumlah 28kursi (sesuai standar),kondisi kurang baik . (Gb. 31, 36, 37).
	tempat duduk				jam dinding sudah rusak (Gb. 38), gordena .
	unsur pendukung				Terdapat barang yang penempatannya mengganggu kenyamanan penumpang. (Gb. 35)
E.	Peletakan unsure pengisi ruang				
	Tata Kondisi Ruang				pencahayaan alami melalui jendela kaca
	pencahayaan				pencahayaan buatan lampu TL, kondisi tidak baik. (Gb. 33)
	penghawaan				penghawaan alami .
	akustik				speaker tidak berfungsi.
	NILAI	5	14		19
	JUMLAH				19

2) Interior bus Nusa
- Nopol: AD 1596 DA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				Besi plat, tanpa pelapis. (Gb.43)
	bahan				terawat dengan baik
B.	Dinding				Rangka besi, bagian dalam dilapis melamine board (dop) dan vinyl.
	bahan				cukup terawat.
C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan				kerangka besi dilapis melamine board (glosy). (Gb. 41)
	kondisi				baik

D.	Elemen pengisi ruang tempat duduk				jumlah 28 kursi (sesuai standar), kondisi bagus dilapis sarung jog (Gb.42)
	unsur pendukung				Tirai (korden) , jam, TV, Video, locker, kotak saran (Gb 44)
	Peletakan unsur pengisi ruang				standart
E.	Tata Kondisi Ruang pencahayaan				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan lampu TL. (Gb 44)
	penghawaan				penghawaan alami tanpa AC
	akustik				speaker masih aktif
	NILAI	2	2	27	32
	TOTAL				32

- Nopol: AD 1698 DA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan kondisi				Besi plat, tanpa pelapis sebagian plat besi sudah mulai berkarat/keropos. (Gb.49)
B.	Dinding				
	bahan kondisi				Rangka besi, bagian dalam dilapis melamine board (dop) dan vinyl. ada bagian dinding yang sudah tidak tertutup pelapis baik melamine board maupun vinyl. Pintu sudah berkarat dan keropos. (Gb.55 & 56)
C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan kondisi				kerangka besi dilapis melamine board (glosy). lapisan melamine board terkelupas. (Gb.52)
D.	Elemen pengisi ruang tempat duduk				jumlah 24 kursi (standar 28 buah), kondisi 50 % kondisi rusak. (Gb.49 & 51)
	unsur pendukung				locker kondisi rusak dan kotor.
	Peletakan unsur pengisi ruang				Standart tetapi jumlah kursi kurang.
E.	Tata Kondisi Ruang pencahayaan				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan tidak ada.
	penghawaan				penghawaan alami tanpa AC
	akustik				speaker tidak ada.
	NILAI	9	6		15
	TOTAL				15

Nopol: AD 1518 DA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan kondisi				Besi plat, tanpa pelapis. (Gb.57) lantai pada bagian mesin tidak ditutup dengan pelapis (Gb. 57).
B.	Dinding				
	bahan				Rangka besi, bagian dalam dilapis melamine board (dop) dan vinyl.

	kondisi				ada bagian dinding yang sudah tidak tertutup pelapis baik melamine board maupun vinyl (terkelupas) (Gb 58)
C.	Langit-langit (ceiling)				kerangka besi dilapis melamine board (glossy) juga pelapis vinyl pada bagian locker (Gb 57)
	bahan				
D.	Elemen pengisi ruang tempat duduk				jumlah 28 kursi (standar 28 buah) kondisi setiap kursi ada bagian pelapis rusak (Gb 60)
	unsur pendukung				locker, tirai, jam dinding, lapa dan sound system, kipas angin pada bagian kemudi
	Peletakan unsur pengisi ruang				Tempat duduk standar tetapi utk sound system tidak
E.	Tata Kondisi Ruang pencahayaan				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan tidak ada
	penghawaan				penghawaan alami tanpa AC
	akustik				speaker tidak ada
	NILAI	5	8	9	22
	TOTAL				22

- Nopol: AD 1597 DA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				besi plat pada bagian mesin dilapis dengan kain terpal (Gb 64)
	bahan				
B.	Dinding				Rangka besi, bagian dalam dilapis melamine board (dop) dan vinyl, ada bagian dinding yang sudah tidak tertutup pelapis baik melamine board maupun vinyl
	bahan				
C.	Langit-langit (ceiling)				Pintu belakang sudah berkarat dan keropos (Gb 65)
	bahan				
D.	Elemen pengisi ruang tempat duduk				jumlah 28 kursi (sesuai standar), ada beberapa kursi pelapisnya sobek sedikit. (Gb 67)
	unsur pendukung				locker, tirai, kotak saran, sound system, Standar tetapi, ada sejumlah benda seperti ember, botol aqua dll yang mengganggu
	Peletakan unsur pengisi ruang				karena ditaruh dibawah tempat duduk penumpang (Gb 70)
E.	Tata Kondisi Ruang pencahayaan				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan dengan lampu TL
	penghawaan				penghawaan alami tanpa AC
	akustik				sound system ada.
	NILAI	5	20	3	28
	TOTAL				28

- Nopol: AD 1731 DA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan				Besi plat, tanpa pelapis
	kondisi				besi plat pada bagian mesin dilapis dengan karpet. (Gb 74)
B.	Dinding				
	bahan				Rangka besi, bagian dalam dilapis melamine board (dop) dan vinyl
	kondisi				ada bagian dinding yang sudah tidak tertutup pelapis vinyl. (Gb 75)
C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan				kerangka besi dilapis melamine board (glosy). Vinyl untuk melapis bagian locker
	kondisi				sedang
D.	Elemen pengisi ruang				
	tempat duduk				jumlah 26 kursi (standar 28 kursi), ada beberapa kursi pelapisnya sobek. (Gb. 78, 79, 81)
	unsur pendukung				locker, tirai, kotak saran, sound system, jam.
	Peletakan unsur pengisi ruang				Standart tetapi, ada sejumlah benda seperti speaker yang mengganggu karena ditaruh dibawah tempat duduk penumpang. (Gb. 81)
E.	Tata Kondisi Ruang				
	pencahayaan				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan dengan lampu TL (sudah rusak) dan lampu pijar (incandantion) pada bagian depan tanpa penutup. (Gb. 76)
	penghawaan				penghawaan alami tanpa AC
	akustik				sound system ada.
	NILAI	4	20	3	27
	TOTAL				27

3) Interior bus DAMRI

- Nopol: AD 1448 AU

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan				Besi plat dilapis vinyl dengan klem aluminium pada sudut pertemuan bidang lantai..
	kondisi				besi plat pada bagian penutup mesin dilapis dengan vinyl. (Gb 87)
B.	Dinding				
	bahan				Rangka besi, bagian dalam dilapis dan vinyl.
	kondisi				terawat dengan baik.
C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan				kerangka besi dilapis vinyl.
	kondisi				terawat dengan baik.
D.	Elemen pengisi ruang				
	tempat duduk				jumlah 21 kursi, hal ini disesuaikan dengan kebutuhan ruang untuk penumpang yang berdiri.
	unsur pendukung				sound system, jam digital, Strap Hanger, tabung pemadam kebakaran, alat pemecah kaca., tempat sampah (Gb.91).
	Peletakan unsur pengisi ruang				Standar

E.	Tata Kondisi Ruang				
	pencahayaan				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan untuk penerangan ruang dengan lampu TL 3 titik. Pencahayaan penunjuk sirkulais pada tangga pintu masuk.
	penghawaan				Penghawaan buatan system AC. (Gb.89)
	akustik				sound system ada. (Gb.90)
	NILAI	2	24	3	33
	TOTAL				33

- Nopol: AD 1442 AU

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan				Besi plat dilapis vinyl warna biru. (Gb. 101)
	kondisi				terawatt dengan baik.
B.	Dinding				
	bahan				Dilapis dengan vinyl warna abu-abu. (Gb. 95, 96)
	kondisi				terawatt dengan baik.
C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan				Dilapis Vinyl warna abu-abu. (Gb. 95, 96)
	kondisi				terawat dengan baik.
D.	Elemen pengisi ruang				
	tempat duduk				jumlah 21kursi, hal ini disesuaikan dengan kebutuhan ruang untuk penumpang yang berdiri.
	unsur pendukung				sound system, jam digital, Strap Hanger, tabung pemadam kebakaran, alat pemecah kaca, tempat sampah, ticket box.
	Peletakan unsur pengisi ruang				Standar
E.	Tata Kondisi Ruang				
	pencahayaan				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan untuk penerangan ruang dengan lampu TL 3 titik. Pencahayaan penunjuk sirkulais pada tangga pintu masuk. (Gb. 101)
	penghawaan				Penghawaan buatan system AC. (Gb.102, 103, 104, 106)
	akustik				sound system ada. (Gb.105)
	NILAI			36	36
	TOTAL				36

- Nopol: AD 1636 AU

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan				Besi plat tanpa pelapis, pada bagian di atas mesin menggunakan pelapis vinyl. (Gb.110)
	kondisi				terawatt
B.	Dinding				
	bahan				Dinding bagian dalam dilapis dan vinyl. (Gb.111)
	kondisi				terawatt

Agung Purnomo : Kenyamanan Bus Kota di Surakarta Ditinjau dari Aspek Desain Interior

C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan				Dilapis Vinyl .
	kondisi				terawat
D.	Elemen pengisi ruang				
	tempat duduk				Jumlah 28 kursi (standar).
	unsur pendukung				Strap Hanger (Gb.112), gordan, tabung pemadam kebakaran (Gb.116), parfum pengharum ruangan (Gb.118), sound system (Gb.115)
	Peletakan unsur pengisi ruang				Standar
E.	Tata Kondisi Ruang				
	pencahayaan				pencahayaan alami melalui jendela kaca pencahayaan buatan untuk penerangan ruang dengan lampu (Gb. 110).
	penghawaan akustik				Penghawaan buatan system AC. (Gb.117) sound system ada. (Gb.115)
	NILAI	0	2	33	35
	TOTAL				35

- Nopol: AD 1522 CA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan				Besi plat tanpa bahan pelapis.
	kondisi				kurang terawat. (Gb.122)
B.	Dinding				
	bahan				Rangka besi, bagian dalam dilapis dan vinyl. Ada sebagian tidak dilapis pada ruang kemudi. (Gb.123)
	kondisi				kurang terawat. (Gb. 123, 124, 125)
C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan				dilapis Vinyl .
	kondisi				cukup terawat .
D.	Elemen pengisi ruang				
	tempat duduk				Jumlah tidak lengkap, kondisi rusak. (Gb. 126, 127, 128, 129).
	unsur pendukung				tidak ada
	Peletakan unsur pengisi ruang				Kurang
E.	Tata Kondisi Ruang				
	pencahayaan				pencahayaan alami melalui jendela kaca, lampu sebagai pencahayaan buatan sudah rusak.
	penghawaan akustik				Penghawaan buatan. sound system tidak berfungsi.
	NILAI	8	6	3	17
	TOTAL				17

- Nopol: AD 1518 CA

NO.	ASPEK DESAIN INTERIOR	PENILAIAN			KETERANGAN
		Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)	
A.	Lantai				
	bahan				Besi plat tanpa pelapis.
	kondisi				Kurang terawat. (Gb.132)
B.	Dinding				
	bahan				tidak seluruh dinding dilapis. (Gb. 132)
	kondisi				kurang terawat, ada yang rusak. (Gb.134)

C.	Langit-langit (ceiling)				
	bahan				dilapisi melamin board dan vinyl..(Gb. 134)
	kondisi				tidak terawa .(Gb. 134)
D.	Elemen pengisi ruang				
	tempat duduk				jumlah kursi tidak lengkap dan banyak yang rusak. (Gb. 136, 137, 138)
	unsur pendukung				kurang
	Peletakan unsur pengisi ruang				Kurang
E.	Tata Kondisi Ruang				
	pencahayaannya				pencahayaannya alami melalui jendela kaca, pencahayaannya buatan rusak.
	penghawaan				Penghawaan alami.
	akustik				sound system rusak.
	NILAI	10	4	0	14
	TOTAL				14

Tabel Rekapitulasi Penilaian Bus Kota di Surakarta

NO.	BUS	SKOR
1.	Surya Kencana AD 1484 AA	22
2.	Surya Kencana AD 1485 AA	25
3.	Surya Kencana AD 1492 DA	24
4.	Surya Kencana AD 1648 CA	25
5.	Surya Kencana AD 1484 AA	19
6.	NUSA AD 1596 DA	32
7.	NUSA AD 1698 DA	15
8.	NUSA AD 1518 DA	22
9.	NUSA AD 1597 DA	28
10.	NUSA AD 1731 DA	27
11.	DAMRI AD 1448 AU	33
12.	DAMRI AD 1442 AU	36
13.	DAMRI AD 1636 AU	35
14.	DAMRI AD 1522 CA	17
15.	DAMRI AD 1518 CA	14
	TOTAL SKOR	374

Penghitungan tingkat kenyamanan bus kota berdasarkan hasil penilaian variabel-variabel

$$Tk = Ts/Fp$$

$$Tk = Ts/Fp$$

$$= 374/15$$

$$= 24,93 \text{ (tingkat kenyamanan sedang)}$$

pada cek list sebagai berikut:

Tk = Tingkat kenyamanan bus kota

Ts = Total Skor

Fp = Jumlah sampel sebagai Faktor Pembagi (skor 15)

Analisis terhadap kondisi Interior bus jalur Palur-Kartasura dengan mempertimbangkan beberapa aspek meliputi elemen pembentuk ruang, elemen pengisi ruang, dan tata kondisi ruang menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan masih dalam katagori kurang nyaman. Table 4 merupakan rekapitulasi nilai kenyamanan dari interior bus yang diambil dari penghitungan pada daftar cek list. Total nilai yang diperoleh jumlahnya 374, apabila dibagi 15 sebagai faktor pembagi akan mendapatkan nilai kenyamanan 24,93 yang artinya pada area tingkat kenyamanan sedang (13-26) belum mencapai level baik (27-36). Tingkat kenyamanan bus kota di Surakarta tersebut terkait dengan variabel-variabel dalam penelitian bisa dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Bus Surya Kencana memiliki nilai kenyamanan pada kisaran antara 19 dan 25, hal ini disebabkan adanya beberapa kekurangan terkait kondisi interiornya antara lain:
 - a) Seluruh lantai bus tidak menggunakan bahan pelapis yang dapat berfungsi meredam panas (area kemudi dekat mesin), meredam suara dan tidak licin.
 - b) Terdapat dinding bus yang sudah rusak atau berkarat misal pada bus Surya Kencana dengan nopol AD 1485 AA.
 - c) Terdapat ceiling yang kurang terawat pada bus dengan nopol AD 1491 DA.
 - d) Tempat duduk penumpang pada 5 sempel bus Surya Kencana, 3 diantaranya jumlahnya tidak lengkap yang semestinya 28 buah hanya 26 buah. Selain itu kondisinya tidak layak. Bus nopol AD 1484 jumlah tempat duduk 26 buah kondisinya hampir 30% kondisi jog robek dan terkelupas. Bus nopol AD 1485 AA memiliki jumlah tempat duduk 26 dengan kondisi jog 40% terkelupas atau robek. Bus nopol Ad 1492 DA keadaan dan jumlahnya juga tidak baik hanya 26 tempat duduk dengan jog yang sudah rusak. Bus nopol AD 1491 DA, jumlah kursi sudah memenuhi standar yaitu 28 buah tetapi kondisinya kurang baik.
 - e) Unsur pendukung ruang relative masih kurang, pada bus Surya Kencana nopol AD 1484 AA dan AD 1485 AA hanya

terdapat tirai dan jam. Bus nopol AD 1492 DA hanya terdapat tirai, bus nopol AD 1648 CA terdapat jam dinding saja, sedangkan bus nopol AD 1491 DA hanya terdapat tirai dan jam dinding yang sudah rusak. Untuk penempatan unsur pengisi ruang terdapat kelemahan pada bus nopol AD 1491 DA seperti yang tampak pada gambar 35, dimana botol-botol aqua yang diletakkan pada sisi jog akan mengganggu kenyamanan penumpang. Untuk tata kondisi ruang meliputi pencahayaan, penghawaan dan akustik memang belum memadai untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang. Pencahayaan buatan sudah disediakan disamping pencahayaan alami, tetapi kondisinya tidak terawat, ada yang sudah rusak. Untuk penghawaan semuanya menggunakan penghawaan alam, tidak ada yang menggunakan system AC, hal ini juga mengurangi kenyamanan bagi penumpang karena cuaca di kota kadang panas dan polusi udara sangat tinggi.

- f) Untuk tata kondisi ruang meliputi pencahayaan, penghawaan dan akustik memang belum memadai untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang. Pencahayaan buatan sudah disediakan disamping pencahayaan alami, tetapi kondisinya tidak terawat, ada yang sudah rusak. Untuk penghawaan semuanya menggunakan penghawaan alam, tidak ada yang menggunakan system AC, hal ini juga mengurangi kenyamanan bagi penumpang karena cuaca di kota kadang panas dan polusi udara sangat tinggi.
- 2) Bus NUSA memiliki nilai kenyamanan antara 15 hingga 32. Kondisi secara umum interior bus sebagai berikut:
 - a) Lantai pada bus PO. NUSA menggunakan material besi plat tanpa bahan penutup atau pelapis. Pada bus AD 1731 DA ada penutup lantai berupa karpet diatas bagian mesin. Kondisi lantai bus ada yang kurang terawat pada bus PO.Nusa nopol AD 1698 DA , keadaannya mulai berkarat/ keropos.
 - b) Dinding menggunakan rangka besi, bagian dalam dilapis melamine board dan vinyl. Ada bagian dinding pada bus AD 1698 DA yang sudah tidak tertutup pelapis baik melamine board maupun vinyl dan ada pintu yang sudah berkarat dan keropos. Pada bus AD 1518 DA kondisi dinding juga sudah rusak, lapisan vinyl terkelupas.
 - c) Langit-langit bus rata-rata menggunakan pelapis melamin board. Kondisinya ada yang kurang baik pada bus AD 1698 DA, bahan pelapis melamin board terkelupas. Kemudian pada bus AD 1597

- DA lapisan melamin board disekeliling ventilasi udara terkelupas karena rusak oleh air hujan.
- d) Elemen pengisi ruang pada bus AD 1596 DA jumlahnya sesuai standar dan dalam kondisi bagus. Sedangkan fasilitas penunjang sudah mencukupi seperti tirai, jam TV, video, locker dan kotak saran. Untuk bus AD 1698 DA jumlah tempat duduk hanya 24 buah penumpang yang seharusnya sesuai standar 28 buah dan kondisinya 50% rusak pada bagian pelapisnya. Kerusakan pelapis tempat duduk juga terdapat pada bus (AD 1597 DA) dengan kondisi sobek di beberapa tempat. Fasilitas penunjang yang tidak memadai terdapat pada bus AD 1698 DA. Peletakan unsur pengisi ruang yang kurang baik pada bus AD 1597, ada sejumlah benda seperti ember, botol aqua dll yang mengganggu karena ditaruh dibawah tempat duduk penumpang. Juga pada bus AD 1731 yang meletakkan speaker di bawah kursi penumpang.
- e) Tat kondisi ruang, sistem penghawaan tidak menggunakan AC berupa penghawaan alami, pencahayaan alami dan buatan berupa lampu. Untuk sound system ada beberapa yang sudah tidak berfungsi, misal pada bus AD 1698 dan AD 1518 DA.
- 3) Bus DAMRI memiliki tingkat kenyamanan dengan nilai antara 14 hingga 36. Terdapat tingkat kenyamanan tinggi pada bus AD 1448 AU dengan nilai 36, bus AD 1442 AU dengan nilai 36 dan AD 1636 AU dengan nilai 35. Sedangkan tingkat kenyamanan kurang pada bus AD 1522 CA dengan nilai 17 dan bus 1518 dengan nilai 14. Ada perbedaan nilai yang cukup mencolok diantara 5 bus yang menjadi sample hal ini disebabkan oleh kondisi elemen interior memang berbeda. Untuk lebih jelasnya dapat diuraikan sebagai berikut:
- a) Ketiga bus yaitu AD 1448 AU, bus AD 1442 AU dan AD 1636 AU merupakan jenis armada baru yang dimiliki oleh PO. DAMRI yang diopersionalkan untuk membantu armada lama dan kedepan akan menggantikan seluruh armada

lama. Dengan demikian kondisi interiornya masih relative baik dengan unsur pengisi ruang dan fasilitas penunjang lengkap, serta tata kondisi ruang yang baik.

- b) Pada bus DAMRI AD 1518 CA dan AD 1491 DA kondisi interiornya ada banyak keurangannya. Lantai menggunakan material plat besi tanpa bahan pelapis dengan kondisi kurang terawat. Dinding pada bus AD 1518 CA dan AD 1522 CA tidak seluruhnya dengan bahan pelapis dan kondisinya kurang terawat atau rusak begitu pula pada langit-langit juga tidak terawat. Jumlah tempat duduk penumpang pada kedua bus tidak lengkap dan banyak yang rusak, selain itu fasilitas penunjang tidak memadai. Untuk tata kondisi ruang kedua bus kurang mendukung kenyamanan bagi penumpang, misal penghawaan tidak menggunakan system AC, pencahayaan buatan seperti lampu penerangan sudah rusak dan sound system tidak berfungsi.

Kesimpulan

Kenyamanan merupakan salah satu bentuk kebutuhan bagi manusia dalam menjalani rutinitas kehidupan sehari-hari, tidak terkecuali ketika berada di dalam bus kota untuk perjalanan menuju suatu tujuan. Kondisi interior bus yang bisa diurai meliputi unsur pembentuk ruang, pengisi ruang, tata kondisi ruang dan aspek lain yang terkait akan menentukan tingkat kenyamanan bagi penumpang.

Telah dijelaskan dalam pembahasan dan hasil penelitian terhadap tingkat kenyamanan bus kota di Surakarta yang secara umum masih rendah atau kurang tingkat kenyamanannya hal ini terlihat dari variabel-variabel yang diukur meliputi ; (1) elemen pembentuk ruang (Sub-variabel: lantai, dinding, dan langit-langit), (2) elemen pengisi ruang (Sub variabel : tempat duduk dan fasilitas penunjang) dan (3) tata kondisi ruang (sub variabel : penghawaan, pencahayaan dan tata suara). Elemen lantai, dinding, langit-langit masih banyak yang belum menggunakan bahan pelapis dan kondisinya kurang terawat. Jumlah tempat duduk yang tidak lengkap dan banyak kerusakan pada

pelapis maupun busa juga sangat tidak nyaman bagi penumpang. Ruang ber-AC akan sangat membantu adanya penyediaan aliran udara segar untuk kondisi alam yang panas, pengap dan berdebu seperti di wilayah perkotaan. Keadaan yang sekarang bus kota di Surakarta masih banyak yang belum menggunakan system AC untuk tata kondisi ruang. Sama halnya dengan pencahayaan dalam ruang bus kota dan tata suara yang mendukung, akan memberikan kenyamanan dalam perjalanan. Pada siang hari tentunya dengan cahaya alam, tetapi ketika sore dan malam hari diperlukan cahaya buatan berupa lampu pijar atau lampu neon. Alunan musik yang didukung dengan sound system yang memadai juga memberikan kontribusi terhadap kenyamanan.

Keadaan interior bus kota di Surakarta tersebut merupakan salah satu sisi yang bisa dilihat dan diamati terkait kenyamanan terhadap publik sebagai pengguna, disamping sisi lain seperti cara pelayanan dari petugas-petugas yang terlibat di dalamnya. Bus Surya Kencana, NUSA dan DAMRI. Adapun saran yang bisa disampaikan dalam mengambil obyek kenyamanan bus kota di Surakarta antara lain :

1. Memberikan pelayanan prima terhadap konsumen dalam hal ini adalah penumpang sebagai pemakai jasa angkutan bus kota adalah menjadi tujuan utama. Untuk itu pada sisi interior bus harus diperhatikan sehingga kondisinya layak dan memadai dari segi kenyamanan bagi penumpang.

2. Peremajaan bus kota yang sudah tidak layak harus segera dilakukan karena disamping kondisinya tidak nyaman juga beresiko bagi keselamatan penumpang.

Kepustakaan

Agus Sachari. 1986. *Paradigma Desain Indonesia*, Pengantar Kritik, Jakarta: Penerbit CV. Rajawali.

_____. 2002. *Sosiologi Desain*. Bandung: Penerbit ITB.

Ching, Francis D.K. 1991. *Arsitektur : Bentuk, Ruang & susunannya*, Jakarta: Penerbit Erlangga.

Fridman, Arnold. 1976. *Interior Design*, New York: Elsevier Publishing Co., Inc.

Hamidi. 2007. *Metode Penelitian dan Teori Komunikasi*, Malang: UPT Penerbitan Universitas Muhammadiyah Malang.

Khisty, C. Jotin . 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*, Jakarta: Penerbit Erlangga.

Nasution, H.M.N. 1996. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia.

Suptandar, J. Pamudji. 1999. *Desain Interior, Pengantar Merencana Interior untuk Mahasiswa Desain Interior*, Jakarta: Djambatan.