



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB III

ANALISIS DATA PENELITIAN

3.1 Gambaran Umum

Disini penulis tertarik melakukan observasi mengenai *shuttle* atau *feeder bus* yang ada di Tangerang selatan dan Kabupaten Tangerang oleh karena itu penulis akan mengumpulkan data di kawasan ini. Fasilitas transportasi umum ini dinamakan sebagai *shuttle bus* atau *feeder bus* karena mengadopsi dari sistem transportasi luar negeri.

Jenis transportasi umum *shuttle* memiliki sistem *point to point* yang artinya tidak ada trayek yang dapat menaikn ataupun menurunkan penumpang dimana saja. Sistem *point to point* ini lebih menempatkan penumpang pada *point* ataupun *spot* yang dituju. Selain itu, *shuttle* atau *feeder bus* ini memiliki sistem antar jemput dan pembelian tiket. *Shuttle* atau *feeder bus* disini juga berkaitan dengan perijinan pemerintah yang dikategorikan sebagai transportasi pariwisata yang mengangkut banyak penumpang (Suhartono, Kasubdiv Pt. Wahana Trans Utama).

Menurut survey yang dilakukan *shuttle* atau *feeder bus* menjadi transportasi umum yang diminati oleh masyarakat di kota kota mandiri seperti Tangerang Selatan dan Kabupaten Tangerang. Konsep mengenai kota mandiri ini dikelola oleh beberapa perusahaan pengembang kawasan seperti Lippo Village, Summarecon, BSD (Bumi Serpoing Damai), Ciputra, dan Bintaro Jaya. Kemudian penulis mulai mengumpulkan data dengan melakukan survey dengan cara

menyebarkan kuisioner yang terutama respondennya adalah warga Tangerang Selatan dan Kabupaten Tangerang. Dari hasil kuisioner yang disebar penulis mendapatkan 100 responden. Tujuan dari penyebaran kuisioner ini adalah untuk mengetahui apakah kebutuhan informasi mengenai pelayanan *shuttle* atau *feeder bus* telah terpenuhi seiring pula dengan kebutuhan masyarakat untuk melakukan menggunakan fasilitas ini.

3.1.1 Wawancara

Metode wawancara dilakukan dengan vendor-vendor penyedia bus, Salah satunya dengan vendor Shuttle Summarecon yaitu, Bapak Suhartono selaku kepala pengelola Pt. Wahana Trans Utama. Wawancara dilakukan pada tanggal 24 februari 2015 di kantor Pt. Wahana Trans Utama Ruko Niaga 2 No.73 Taman Royal Cipondoh – Tangerang.

Penulis mewawancarai mengenai deskripsi shuttle secara luas, beliau menjelaskan shuttle merupakan transportasi umum yang mempunyai sistem antar jemput dari satu titik ketitik lainnya selain itu shuttle memiliki fasilitas yang dikenal tepat waktu dan nyaman bagi penumpang untuk melakukan integrasi. Terkait dengan perijinan mengenai operasional, *shuttle* dapat dikategorikan sama sebagai bis pariwisata lainnya yang memakai plat kuning sebagai angkutan umum. Selain itu, Beliau juga menjelaskan seluruh profil Shuttle Summarecon dan kendala-kendala yang dihadapi selama beroperasi. Salah satu kendala yang dihadapi pihak Shuttle Summarecon merasa masih kurangnya media informasi yang memperlihatkan posisi atau pantauan bis yang sedang beroperasi.

Hal ini di perlukan seperti fasilitas *tracking*., agar para *user* dapat memantau keberadaan bis secara langsung.

Wawancara juga dilakukan oleh penyedia Shuttle Bus Lippo Village pada tanggal 19 april 2015 dengan Bapak Dwi Prayono, selaku bagian operasional Shuttle Bus Lippo Village, beliau menjelaskan awalnya atau latar belakang dari adanya shuttle bus lippo ini yaitu merupakan untuk memperkenalkan spot-spot yang ada pada grup *estate* lippo, mengantarkan dari satu tujuan menuju tempat yang masih berada satu grup dengan lippo. Kendala yang di hadapi adanya ketepatan waktu bis datang maupun di jalan. Kemudian penulis juga mewawancarai koordinator lapangan untuk Trans BSD dan Trans Bintaro yaitu Bapak Amin pada tanggal 20 april 2015 yang mengatakan hal serupa bahwa masalah mengenai ketepatan waktu masih kurang dapat di atasi karena kendala di jalan yang tidak pasti keadaannya.

1. Hasil Wawancara

Penulis melakukan wawancara kepada berbagai *vendor* penyedia jasa bis. Diantaranya adalah *vendor* penyedia bis Shuttle Summarecon Serpong, Shuttle Bus Lippo, Trans BSD, Trans Bintaro. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan, penulis mendapat berbagai data mengenai kuota bis, jadwal, rute dan cara beroperasional shuttle. Hingga kendala-kendala selama melayani penumpang. Selain itu juga penulis juga mendapat data mengenai profil dimulai dari latar belakang adanya shuttle di kawasan Tangerang Selatan dan Kabupaten Tangerang yang ternyata *vendor-vendor* penyedia bis bekerja sama dengan para pengembang

kawasan seperti Summarecon, Paramount, BSD (Sinarmas), Citra Raya, Bintaro Jaya, Alam Sutera.

2. Kesimpulan Wawancara

Kesimpulan dari wawancara yang dilakukan adalah sebagai berikut ;

Tabel 3.1. Kesimpulan hasil wawancara

Pertanyaan	Shuttle Lippo	Shuttle Summarecon	Shuttle BSD dan Bintaro	Shuttle SDC
Beroperasional setiap hari	ya	ya	ya	ya
Bis disediakan vendor lain	ya	ya	ya	ya
Media informasi dalam bentuk <i>apps mobile</i>	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
Rute yang diambil ke arah Jakarta	ya	ya	ya	ya
Tingkat traffic pengguna semakin berkembang	ya	ya	ya	ya
Akan adanya penambahan bis atau rute	ya	ya	ya	ya
Mempunyai sistem transit <i>point to point</i>	ya	ya	ya	ya
Media informasi cetak (brosur, poster)	ya	ya	ya	ya
Target market pelanggan aktif	Tidak	ya	tidak	ya
Kendala telat nya bis datang dan pergi	ya	ya	ya	ya

Shuttle atau Feeder Bus di kawasan Tangerang Selatan dan Kabupaten Tangerang merupakan hasil kerja sama antara pengembang kawasan dengan penyedia jasa bus untuk memenuhi kebutuhan para warganya berintegrasi ke Ibukota dan kembali pulang. Selain itu permasalahan mengenai kemacetan berimbas dengan ketepatan waktu Shuttle atau Feeder Bus dalam mengantar dan menjemput penumpang. Kemudian Informasi mengenai pelayanan Shuttle atau Feeder bus saat ini masih melalui media seperti *flyer*, poster, *advertising web*, *blog*, dan *fanpage*. Media ini memebrikan informasi yang kurang *update*.

3.1.2 Pengamatan Lapangan/Observasi

Penulis melakukan pengamatan langsung ke lapangan mengamati sistem operasional dan tata cara menggunakan *shuttle* atau *feeder bus*. Kemudian penulis juga melakukan pertanyaan singkat dengan penjaga- penjaga loket tentang fasilitas *shuttle* atau *feeder bus*.

Dari hasil pengamatan yang dilakukan oleh penulis terdapat kesamaan fenomena mengenai pelayanan shuttle dan tata cara menggunakan shuttle. Penulis mengamati bagaimana para user mendapatkan informasi mengenai *shuttle* atau *feeder bus*. Para pengguna shuttle ini berinteraksi untuk mendapatkan informasi mengenai pelayanan shuttle.

3.1.2.1 Bus Shuttle

Bedasarkan observasi ke terminal- terminal *shuttle*, bis yang dipakai adalah bis dengan tampilan desain masing masing vendor. Bis yang digunakan memiliki berbagai ukuran sesuai dengan kebutuhan atau *pick season (jam-jam padat)*. Berikut merupakan tampilan shuttle atau feeder bus yang mewakili vendor pengembang kawasan di daerah Tangerang :



Gambar 3.1. Contoh Beberapa Shuttle atau Feeder Bus di Tangerang

(Sumber : Dokumentasi Pribadi)

3.1.2.2 Behaviour

Target menampilkan bahwa mereka orang-orang yang produktif dimana, kebutuhan mereka untuk berintegrasi kebanyakan untuk menuju dan pulang dari tempat bekerja. Hal ini dapat terlihat melalui cara berpenampilan mereka yang terlihat rapi, sopan dan membawa perlengkapan kantor. Penggunaan shuttle atau *feeder bus* juga telah menjadi gaya hidup masyarakat untuk bermobiltas ke berbagai tujuan lainnya.



Gambar 3.2. Contoh perilaku Para *user* pada saat menunggu kedatangan *bus*
(Sumber : Dokumentasi Pribadi)

3.1.2.3 Media/informasi yang digunakan

Terlihat target menerima informasi dari gadget yang dimiliki dimana terlihat para *user* atau penumpang aktif menggunakan gadget. Selain itu beberapa penumpang juga sibuk mendapatkan informasi melalui media informasi berupa print yang ada di papan pengumuman atau papan informasi.

Kesimpulan yang didapatkan berdasarkan hasil pengamatan adalah :

1. Media informasi yang digunakan adalah *flyer*, brosur, *web* maupun *blog*.
2. Para penumpang aktif menggunakan gadget untuk mengakses informasi.
3. Para penumpang di dominasi untuk tujuan menuju ke tempat kerja dan kembali pulang.

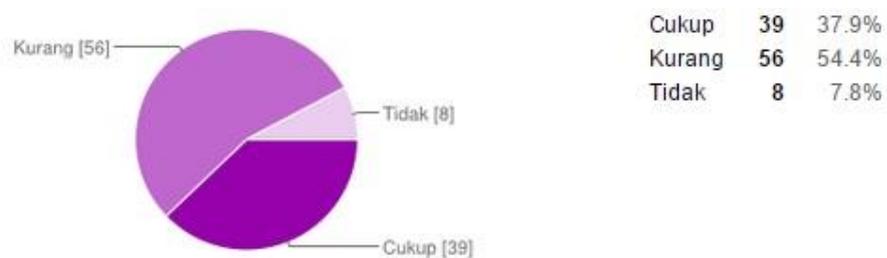
3.2 Hasil Survey Angket atau Questioner

Penulis melakukan penyebaran angket atau kuesioner kepada 104 responden yang ada di kawasan Tangerang dan Jakarta secara online. Metode survey ini dibuat untuk mencari apakah kebutuhan para penumpang atau *user* dalam aplikasi. Pengisian kuisisioner ini ditargetkan khususnya untuk para responden yang sering bermobilitas ke Jakarta.

Bedasarkan pengumpulan data yang dilakukan dari tanggal 1-11 april 2015, penulis mendapatkan hasil survey yang di dapat melalui penyebaran kuesioner. Berikut merupakan beberapa contoh pertanyaan yang penulis

kumpulkan sebagai data untuk mencari kebutuhan dan permasalahan dari para responden :

1. Menurut anda pelayanan informasi mengenai jadwal, rute, tiket, shuttle/ terminal bus shuttle di kawasan Tangerang sudah masuk kategori?



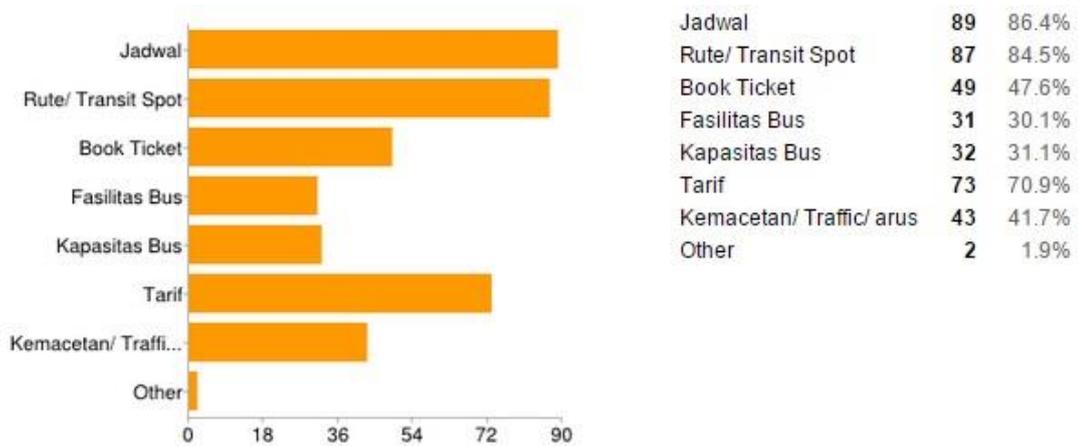
Tabel 3.3. Hasil survey 01

2. Darimana kah anda mengetahui fasilitas shuttle atau feeder bus dikawasanTangerang?



Tabel 3.2. Hasil survey 02

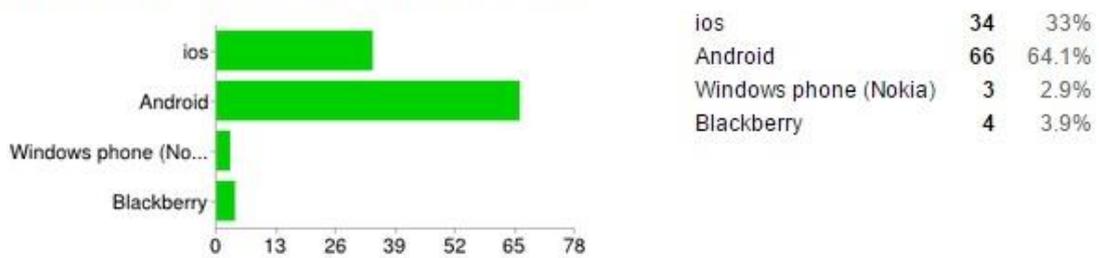
3. Informasi atau kebutuhan apa sajakah yang anda butuh kan saat ingin menggunakan fasilitas Shutttle dan feeder bus?



Tabel 3.4. Hasil survey 03

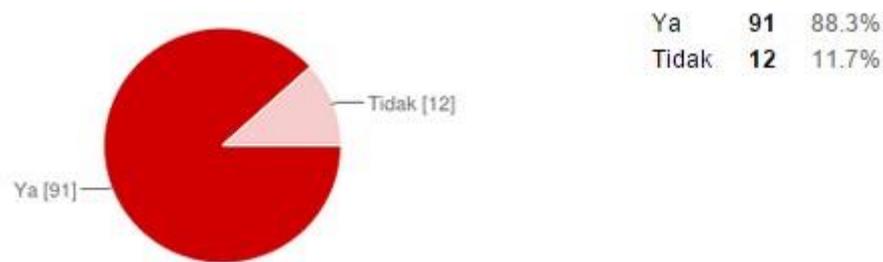
4. Operasi sistem apakah yang anda pakai saat ini ?

Operasi system apa yang anda pakai saat ini?



Tabel 3.5. Hasil Survey 04

5. Bila informasi mengenai Shuttle atau Feeder di kawasan Tangerang terangkum dalam aplikasi mobile phone, apakah anda tertarik mengunduhnya ?



Tabel 3.6. Hasil Survey 05

Bagian ini berisi jawaban yang didapat dari hasil penyebaran angket/ *Questioner* yang terangkum dalam data table atau chart

Pada hasil kuesioner, kesimpulan yang didapat adalah :

Media informasi mengenai pelayanan *shuttle* atau *feeder bus* masih belum sepenuhnya tersampaikan. Sedangkan pengetahuan atau informasi mengenai adanya fasilitas *shuttle* atau *feeder bus* melalui mulut ke mulut. Selain itu, sebagian besar responden membutuhkan informasi mengenai jadwal dan rute serta keberadaan seperti halte *shuttle* atau *feeder bus* berada.

3.3 Analisis Data

Penulis melakukan analisis data berdasarkan hasil pengamatan dan survey. Hasilnya adalah masih kurangnya media informasi yang efisien untuk menunjang pelayanan *shuttle* atau *feeder bus*. Hal ini dapat dilihat melalui pengamatan

langsung tentang pelayanan informasi yang masih hanya terpampang di halte *shuttle* atau *feeder* terdekat. Selain itu penulis juga mendapatkan data melalui hasil survey atau kuesioner yang menyatakan bahwa informasi mengenai pelayanan *shuttle* atau *feeder bus* belum cukup diterima oleh masyarakat. Berdasarkan data yang dikumpulkan oleh penulis maka dapat disimpulkan dengan beberapa analisa SWOT strength (kekuatan), weakness (kelemahan), opportunity (kesempatan), dan threats (ancaman).

Tabel 3.7. Analisis SWOT

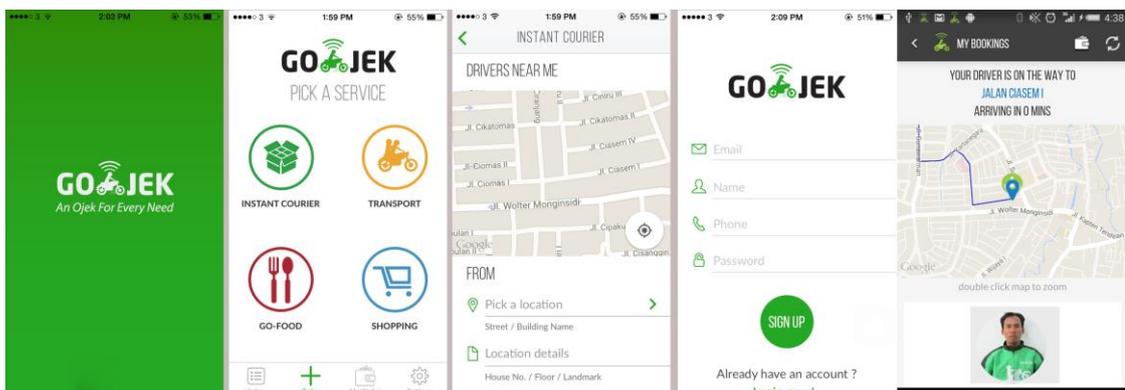
Strength	Weakness	Opportunity	Threats
Media informasi dirangkum menjadi lebih efisien dan lebih mudah dikontrol melalui smartphome. Informasi menjadi lebih mudah di jangkau dan <i>up to date</i>	Terbatas pada kemampuan gadget yang dimiliki user. Tidak semua user dapat membuka aplikasi ini.	Aplikasi ini dapat memberikan solusi untuk masyarakat yang ingin mencari angkutan umum yang nyaman dan aman.	adanya aplikasi sejenis lainnya mengenai transportasi umum.

3.4 Studi Existing

Studi eksisting dilakukan untuk mendapatkan acuan atau referensi mengenai aplikasi sejenis yang pernah atau sudah dibuat. Penulis mempelajari dan mengamati tampilan tampilan visual berbagai aplikasi di bidang transportasi umum yang sudah ada. Berikut merupakan beberapa referensi aplikasi *mobile phone* :

1. Go-jek

Transportasi ojek sudah dikenal oleh masyarakat ibukota sebagai jasa transportasi kendaraan bermotor beroda dua dengan kelebihan cepat sampai karena dapat melewati hambatan seperti kemacetan. Go-jek merupakan aplikasi layanan ojek profesional yang didirikan oleh PT. Go-Jek Indonesia dimana, aplikasi ini berbasis pada layanan jasa transportasi ojek. Dengan adanya aplikasi ini pengguna dapat memesan ojek melalui *smartphone*, pengguna juga dapat mencari posisi ojek terdekat yang sedang beroperasi melalui map. Tidak hanya itu, aplikasi ini dapat pula digunakan untuk pelayanan jasa kurir pengantaran barang ataupun belanjaan di bawah harga 1 juta dengan mudah dan cepat.

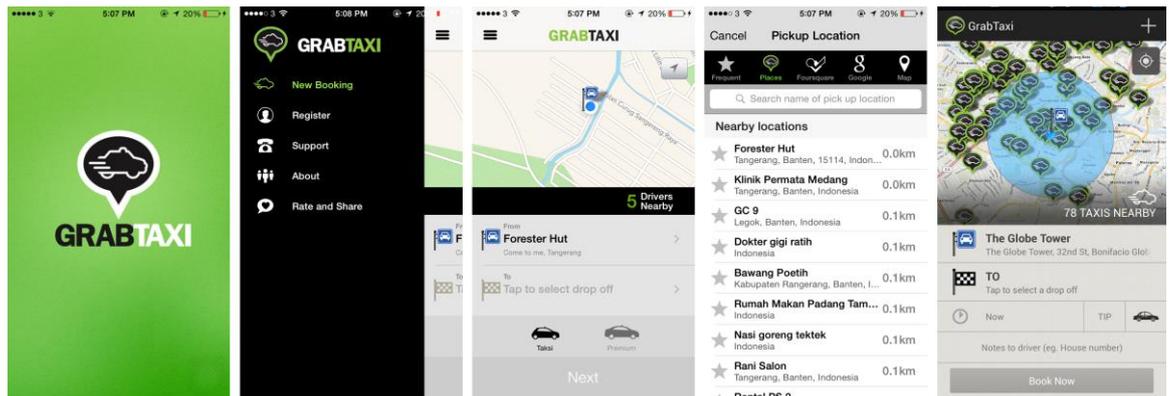


Gambar 3.3. Halaman Aplikasi Go-jek

Dalam tampilan awal aplikasi Go-jek ini di perlihatkan jenis-jenis pelayanan jasa yang dibutuhkan pengguna dalam bentuk visual vektor. Untuk tampilan warna secara keseluruhan tampilan di dominasi oleh warna hijau dan

putih. Kemudian di dalam aplikasi ini pula diperlihatkan tampilan map (peta) untuk memudahkan pencarian posisi ojek terdekat dari tempat pengguna berada.

2. Grab Taxi



Gambar 3.4. Halaman Aplikasi *Grab Taxi*

Grab Taxi merupakan aplikasi yang tau jauh beda dengan fitur Go-jek. Aplikasi ini dapat digunakan untuk pemesanan jasa transportasi taxi. Aplikasi mulai diluncurkan ke umum pada 5 juni 2012 dan telah berkembang di 6 negara dan 15 kota-kota. Aplikasi ini memungkinkan penggunanya memesan taxi secara mudah dan nyaman. Sebagai pengguna kita dapat memantau keberadaan taxi dengan system GPS *smartphone*. Selain itu, pelanggan akan merasakan keamanan, kepastian dan kecepatan. Grab taxi di buat dalam tampilan visual yang mudah dan menarik, dengan tampilan warna yang di dominasi hijau dan abu-abu dan adanya tambahan ikon *driver* yang memberikan petunjuk aplikasi.

Tabel 3.8. Kesimpulan Identitas Konten

Konten	Go-jek	Grab taxi
Terdapat sitemap utama	ya	ya
Bahasa yang dipakai	Bahasa Inggris	Bahasa Inggris
Fitur-fitur tambahan (ex: tracking, shopping dll)	ya	ya
Site map berstruktur sesuai konten kebutuhan user	ya	ya

Bedasarkan analisis data yang di dapat dari dua aplikasi sejenis dapat disimpulkan bahwa penggunaan klasifikasi type face yang digunakan adalah sans serif. Selain itu, di kedua aplikasi sejenis tersebut memiliki lebih dari tiga sitemap. Hal ini dipengaruhi oleh jumlah fitur-fitur.

Untuk identitas konten kedua aplikasi mempunyai fitur-fitur tambahan sebagai alternatif kebutuhan lain user. Bahasa yang dipakai adalah bahasa internasional agar semua *user* dapat menggunakan aplikasi ini.

Tabel 3.9. Kesimpulan Konten Visual

Konten Visual	Go-jek	Grab taxi
Menggunakan warna warna primer atau utama	ya	ya
Menggunakan banyak warna	ya	tidak
Menggunakan lebih dari 2 type face	ya	tidak
Menggunakan klasifikasi type san serif	ya	ya
Mempunyai lebih dari 3 site map	ya	ya