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.

Team project ©2017
Dony Pratidana S. Hum | Bima Agus Setyawan S. IIP

BAB III

METODOLOGI

3.1. Metodologi Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam perancangan *signage* ini menggunakaan penelitian kualitatif yang berupa observasi lapangan serta wawancara narasumber. Proses pendokumentasian dalam wawancara menggunakan media perekam suara, serta foto penulis dengan narasumber sebagai bukti wawancara. Dalam observasi lapangan, penulis mengambil beberapa foto sebagai referensi, serta melakukan observasi langsung selama 3 hari di lapangan.

3.1.1. Wawancara

Wawancara dilaksanakan terhadap Pak Teguh Arifianto, yang merupakan *Supervisor* dari *Management Office Summarecon Mall Serpong*. Wawancara dilaksanakan pada tanggal 14 Februari 2019 pukul 11.00 WIB, di ruang rapat *Management Office.* Proses ini dilaksanakan dengan tujuan untuk memperoleh data seputar informasi operasional *shuttle bus* Summarecon.

Dalam wawancara tersebut, beliau menjelaskan bahwa transportasi merupakan hal esensial yang dibutuhkan oleh khalayak umum, terlebih lagi untuk para pekerja, karyawan, dan pelajar yang membutuhkan transportasi, baik dalam bentuk transportasi umum maupun transportasi priba

Perancangan signage shuttle..., Oberto Widjaja, FSD UMN, 2019

Pihak Summarecon memberikan kemudahan akses transportasi berupa pengadaan layanan *shuttle bus* dalam kawasan dan antar kawasan. Dalawan kawasan Summarecon Serpong sendiri terdapat 2 trayek, yaitu trayek A dan B. Sedangkan untuk antar kawasan, Summarecon serpong memiliki layanan *shuttle bus* dari dan menuju Summarecon Kelapa Gading, FX Sudirman, Citraland, Mangga Dua, dan Summarecon Bekasi.

Transportasi yang disediakan memang hanya *shuttle bus* saja, namun pihak sumarecon memiliki tujuan untuk memberikan kenyamanan kepada customer, menyediakan fasilitas pendukung, dan juga menambah poin untuk bersaing dengan *mall-mall* lainnya. Dalam pelaksanaan ini, pihak Summarecon menggandeng dua mitra kerja dalam pengadaan *shuttle bus*, yaitu *Royal Platinum* dan *KJU*.

Dari segi operasional memang belum ada rencana pengembangan, pihak Summarecon akan fokus pada *maintenance* yang bertujuan untuk memanjakan konsumen. Hal ini termasuk menangani kendala, kritik, dan masukan yang biasa disampaikan konsumen berkaitan dengan keterlambatan shuttle. Dalam wawancara, beliau menyampaikan :

> "Arahan untuk masyarakat dalam menggunakan layanan *shuttle bus* memang belum ada karena sebagian besar masyarakat sudah tau, namun permasalahan bagi para customer baru atau yang memang belum pernah naik seringkali bertanya."

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Perancangan signage shuttle..., Oberto Widjaja, FSD UMN, 2019

Hal tersebut disampaikan karena menurutnya, informasi yang tersedia memang belum mendukung operasional *shuttle bus*. Menurut beliau, penggunaan *signage* sebagai media informasi akan menambah efektifitas operasional, namun hal tersebut kembali kepada apakah pihak developer mengijinkan. Untuk saat ini, penggunaan *signage* penunjuk *shuttle bus* dalam *mall* belum diperbolehkan.

Dalam wawancara, beliau juga menyampaikan bahwa akan ada rencana untuk pengembangan halte *shuttle bus* berupa renovasi, namun renovasi tersebut hanya sebatas perbaikan sarana umum dan tampilan halte. Perancangan *signage* sendiri belum termasuk dalam renovasi tersebut, karena prioritas utama pihak Summarecon adalah hanya sebatas mengupdate jadwal dan trayek.

Gambar 3.1. Suasana saat Wawancara dengan Pak Teguh

UNIVERSITAS MULTIMEDIA NUSANTARA

3.1.2. Observasi

Observasi lapangan dilaksanakan di 3 tempat area *shuttle bus* Summarecon, yaitu di *shuttle bus* Summarecon Serpong, Summarecon Kelapa Gading, dan Summarecon Bekasi pada tanggal 21 Februari hingga 23 Februari 2019. Observasi dilaksanakan secara langsung oleh penulis, dan menggunakan media kamera sebagai media penyimpan gambar selama observasi.

3.1.2.1.*Shuttle bus* Summarecon *Mall* Serpong

Gambar 3.2. Kumpulan Foto Hasil Observasi Halte *Bus* Summarecon Serpong (1)

MULTIMEDIA NUSANTARA

Halte *shuttle bus* Summarecon Serpong terletak di sebelah area *mall*. Halte terhubungkan dengan *mall* melalui pintu samping, dan merupakan fasilitas pendukung operasional *mall*. Halte ini memiliki dua ruang tunggu, yaitu ruang tunggu kanan dan kiri, satu kasir di tengah, dan toilet yang terletak di belakang kasir.

Halte ini memiliki 2 lajur yang digunakan untuk menampung *bus* dengan 4 trayek secara acak. Fenomena yang ditemukan saat observasi adalah, sebagian besar penumpang maupun calon penumpang menanyakan hal yang berhubungan dengan operasional *shuttle bus*, seperti menanyakan jadwal, trayek, pemilihan *bus*, maupun masalah pembayaran di kasir dan fasilitas seperti toilet dan jalan menuju *mall*. Keberadaan halte dari jalan juga tidak ditandai, karena di depan halte terdapat *signage* milik rumah sakit *St. Carolus* seperti pada gambar 3.3.

Beberapa penumpang juga baru mengetahui keberadaan halte tersebut setelah mereka bertanya ke pusat informasi di dalam *Mall*, karena di sekitar area halte sama sekali tidak ada petunjuk bagi para pengunjung untuk memberikan arah ke halte tersebut.

UMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Perancangan signage shuttle..., Oberto Widjaja, FSD UMN, 2019

Gambar 3.3. Kumpulan Foto Hasil Observasi Halte *Bus* Summarecon Serpong (2)

MULTIMEDIA NUSANTARA

3.1.2.2.*Shuttle bus* Summarecon *Mall* Kelapa Gading

Gambar 3.4. Kumpulan Foto Hasil Observasi Halte *Bus* Summarecon Kelapa Gading

Shuttle Summarecon *Mall* Kelapa Gading terletak di belakang area *mall*. Halte ini tidak memiliki petunjuk apa-apa pada haltenya, dan hanya memiliki sebuah *signagei* yang diletakan di sebelah halte berisi informasi jam operasional. Pembelian tiket dilakukan di gedung belakang halte seperti pada gambar 3.4, dan keterangan jadwal juga hanya tertera pada meja pembelian tiket tersebut. Informasi mengenai jadwal dirujuk untuk melihat website *mall* kelapa gading yaitu *https://www.malkelapagading.com/* .

Fenomena yang sama dengan kejadian saat observasi di halte Summarecon *Mall* Serpong juga ditemukan pada observasi ini. Penumpang kerap kali menanyakan hal-hal yang bersifat operasional seperti trayek, jadwal, pembayaran tiket, dan sebagainya. Calon penumpang juga selalu menanyakan bis manakah yang merupakan bis dengan trayek tertentu.

3.1.2.3.*Shuttle bus* Summarecon *Mall* Bekasi

Summarecon *Mall* Bekasi memiliki dua halte *bus* yang berada di lobby *mall*, serta satu halte *bus* Transjakarta yang berada di perbatasan area *mall*. Halte *mall* pertama hanya memiliki tulisan "Halte Summarecon *Mall* Bekasi" tanpa keterangan lain, dan terdapat sebuah mesin tiket otomatis yang sudah tidak beroperasi. Halte pada lobby *mall* hanya berupa meja bertuliskan "*Shuttle bus"* tanpa ada jadwal, *signage*, petugas, serta ruang tunggu halte yang menjadi satu dengan ruang tunggu Lobby Summarecon *Mall* Bekasi.

UNIVERSITAS MULTIMEDIA NUSANTARA

Gambar 3.5. Kumpulan Foto Observasi Halte *Shuttle bus* Summarecon Bekasi

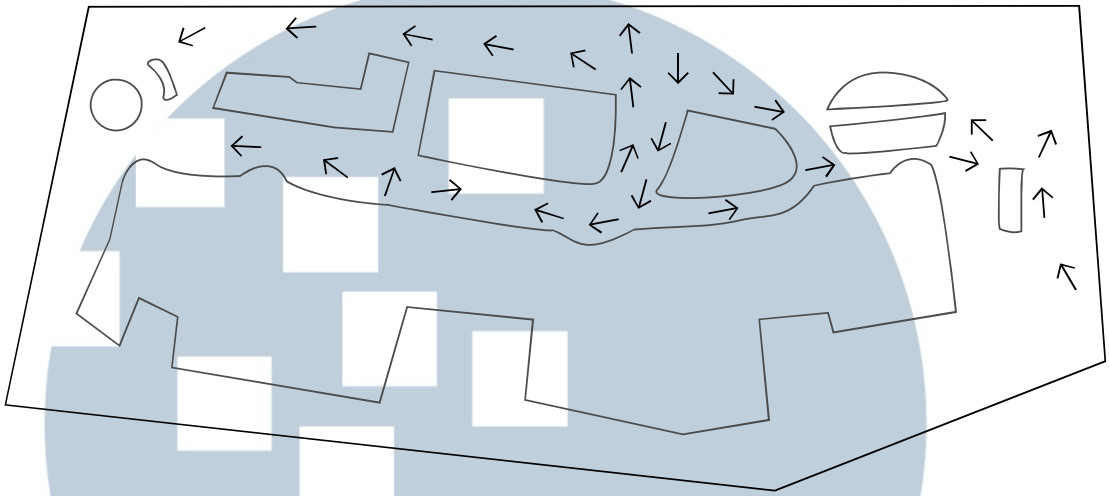
Gambar 3.6. Halte *Bus* Transjakarta di Kompleks Summarecon *Mall* Bekasi

3.1.3. Studi Alur

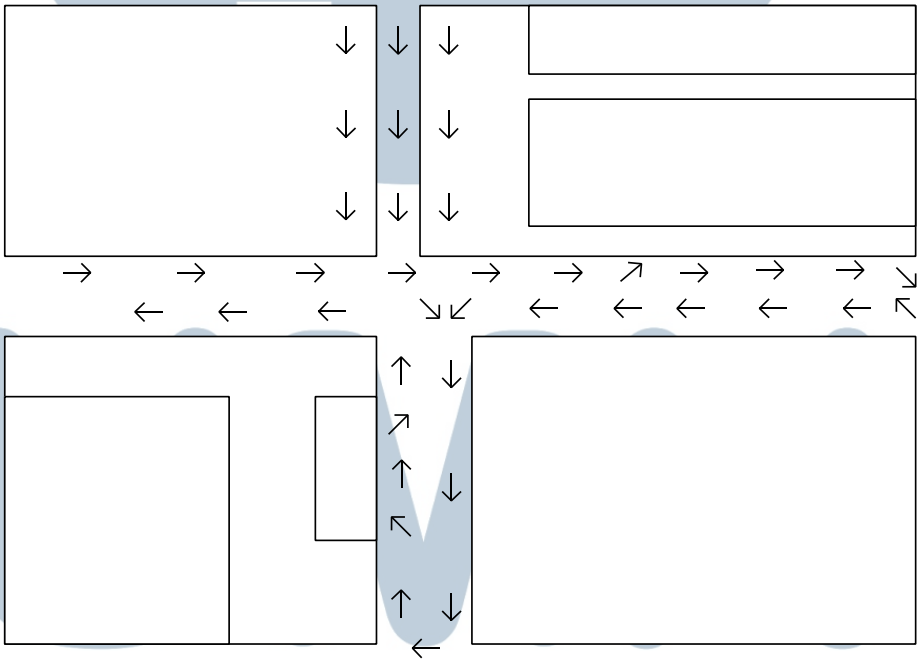
Studi alur dilakukan pada 3 tempat observasi, yaitu area Summarecon *Mall* Serpong, Summarecon *Mall* Kelapa Gading, dan Summarecon *Mall* Bekasi. Studi alur bertujuan untuk mempelajari area yang akan dicakup oleh *signage*, dan merupakan suatu arus pergerakan, untuk mengetahui *wayfinding* yang sudah ada.

Alur pergerakan yang diamati merupakan alur area luar *Mall*, karena area yang dicakup oleh perancangan *signage* ini tidak mencakup area dalam. Alur dimulai dari *lobby*, pintu-pintu keluar *mall*, *downtown walk area*, serta arus pergerakan menuju dan dari halte *bus* ke fasilitas-fasilitas terdekat dan *mall*.

UNIVERSITAS MULTIMEDIA NUSANTARA

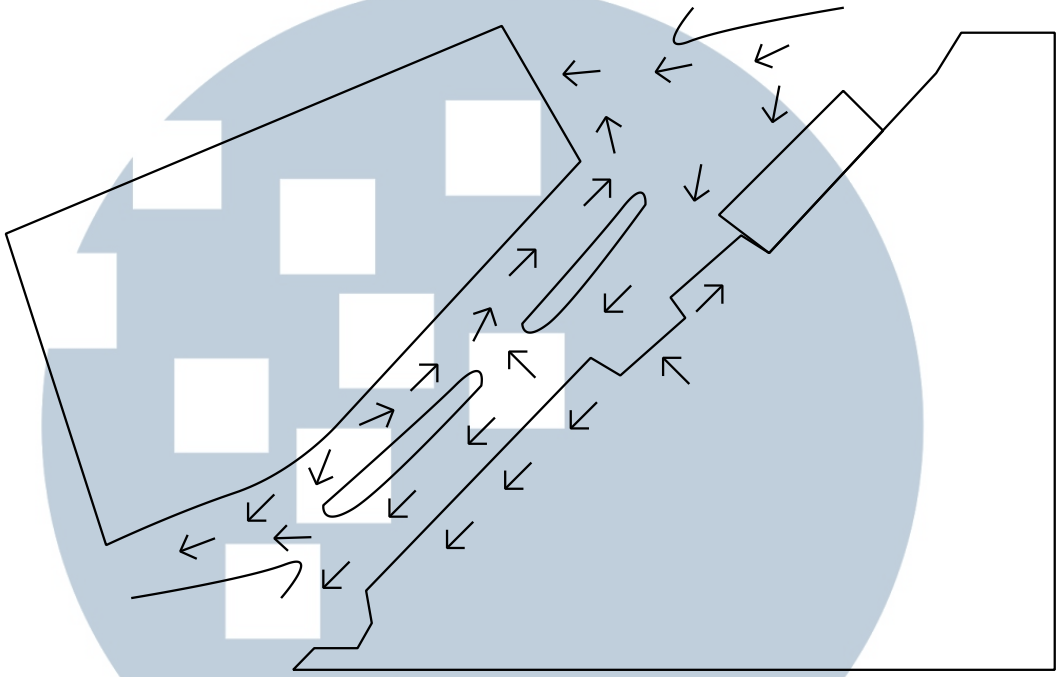


Gambar 3.7 *Flow Summarecon Mall Serpong*



Gambar 3.8 *Flow Summarecon Mall Kelapa Gading*

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



Gambar 3.9. *Flow Summarecon Mall Bekasi*

Studi *flow* tersebut dilaksanakan dan fokus pada pergerakan pengunjung baik yang datang maupun keluar, atau berkeliling area sekitar *mall*, dengan semua konfigurasi gambar dengan utara sebagai arah yang menunjuk ke atas.

UMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

3.1.4. Studi *Existing*

Studi *exisiting* dilakukan dengan cara mengamati dan melakukan observasi terhadap *signage* dan *wayfinding* yang ada pada halte *shuttle bus* lain. Studi dilaksanakan di tiga tempat, yaitu Halte pusat *shuttle bus* Transjabodetabek dan BSDLINK di area pasar modern BSD (Bumi Serpong Damai), Halte *shuttle bus* Q-BIG BSD, dan Halte *shuttle bus* BSDLINK di sekitar area BSD.

3.1.4.1.Halte Pusat *Shuttle bus* Trans Jabodetabek dan BSDLINK

Observasi studi *existing* dilaksanakan pada tanggal 4 Maret 2019 dengan media perekam kamera untuk mengambil gambar. Observasi pertama dilaksanakan di Halte *shuttle bus* pusat Trans Jabodetabek dan BSDLINK di pasar modern BSD.

Gambar 3.10. Halte Pusat *Shuttle bus* Trans Jabodetabek dan BSDLINK

UNIVERSITAS MULTIMEDIA NUSANTARA

Halte ini memiliki tiga ditambah satu jurusan yaitu, menuju Ratu Plaza, Pasar Baru, dan Senayan, Jakarta, serta satu tambahan rute yang mengelilingi BSD khusus untuk BSDLINK. Halte memiliki 2 ruang tunggu (kanan dan kiri), serta kasir pada bagian tengah untuk tempat pembayaran.

Pembagian jurusan pada halte ini menggunakan pembagian jalur yang tertera pada jadwal dan *signage* yang sudah tersedia seperti pada gambar 3.11 dan 3.12. Selain itu, juga terdapat *signage* "harap antri" dan larangan "dilarang merokok" pada lorong halte.

Gambar 3.11. *Signage* Halte Pusat *Shuttle bus* Trans Jabodetabek dan BSDLINK

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Gambar 3.12. *Jadwal dan Signage pada Halte Pusat BSD*

Gambar 3.13. Pembagian Jalur pada Halte Pusat BSD

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Pembagian jalur dilakukan dengan mengambil jalur paling dekat dengan halte sebagai jalur pertama, jalur tengah sebagai jalur kedua, dan jalur paling luar sebagai jalur ketiga untuk Trans Jabodetabek. Sedangkan untuk BSDLINK menggunakan jalur yang berada di sisi lain halte, dan hanya menggunakan satu jalur sebagai tempat pemberhentian.

3.1.4.2.Halte *Shutle Bus* BSDLINK

Gambar 3.14. Halte BSDLINK di Sebrang Eka Hospital BSD

Merupakan halte yang digunakan untuk menurunkan dan menaikan penumpang BSDLINK di area sekitar BSD. Halte ini memiliki sebuah *signage* yang menandakan tempat pemberhentian *bus*, *signage* nama lokasi halte tersebut, dan juga peta trayek lengkap beserta dengan jadwalnya. Halte ini tersebar di beberapa tempat sesuai dengan trayek yang ada seperti pada gambar 3.15.

UNIVERSITAS MULTIMEDIA NUSANTARA

Gambar 3.15. Jadwal Pada Halte BSDLINK

3.1.4.3.Halte *Shuttle bus* Q-BIG BSD

Gambar 3.16. Halte *Shuttle bus* Q-BIG BSD

MULTIMEDIA NUSANTARA

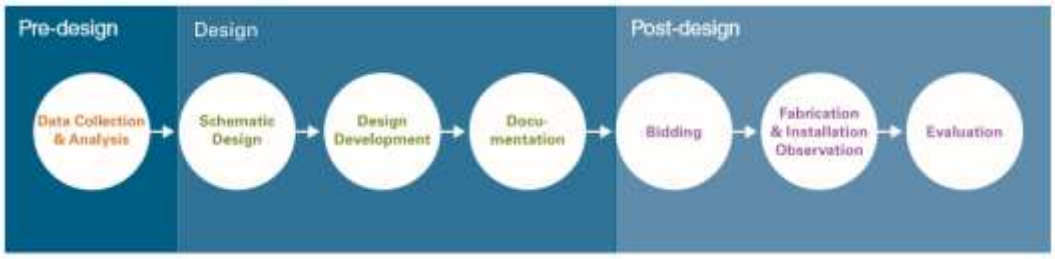
Q-BIG BSD memiliki satu halte *shuttle bus* yang terletak di depan area, dengan bekerjasama dengan Trans Jabodetabek sebagai mitra *shuttle bus*nya. Dalam area Q-BIG sendiri, terdapat beberapa *signage* yang memberikan arah menuju area halte *bus* ini. Di halte terdapat papan *signage* yang bertuliskan ”*Bus Stop*” dan jadwal lengkap serta trayek yang tersedia. *Signage* ini dapat dilihat dari 2 sisi dengan isi konten yang sama.

Gambar 3.17. Jadwal Pada Halte Q-BIG BSD

3.2. Metodologi Perancangan

Perancangan *signage* ini menggunakan metodologi perancangan yang dikemukakan oleh Chris Calori dalam bukunya *"Signage and Wayfinding Design : A Complete Guide to Creating Environmental Graphic Design"*. Metode ini terbagi dalam 3 kategori besar yaitu *Pre-Design*, *Design*, dan *Post-Design* yang kemudian dikelompokan lagi menjadi 7 tahapan perancangan sebagai berikut :

- *Data Collection & Analysis*
- *Schematic Design*
- *Design Development*
- *Documentation*
- *Bidding*
- *Fabrication & Installation Observation*
- *Evaluation*



Gambar 3.18. Tujuh Proses Perancangan *Signage* menurut Chris Calori

(*Signage and Wayfinding Design*, Chris Calori, 2015, h.27)

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

3.2.1. *Data Collection & Analysis*

Tahapan pertama dalam proses *design* adalah pengumpulan dan analisis data. Proses ini dilakukan dengan pengumpulan informasi sebanyak-banyaknya yang berkaitan dengan objek yang akan dirancang. Informasi ini yang kemudian diolah dan digunakan sebagai dasar dalam perancangan *signage*.

Pada tahap ini, ada beberapa poin penting yang biasanya menjadi konklusi setelah proses pengumpulan informasi dan penarikan keputusan berakhir (Calori, 2015, h.29), yaitu :

- Batas waktu dan pendanaan
- Tujuan perancangan *image* dan *branding*
- Konteks *form*al dan tematik area
- Profil pengguna
- Karakteristik fisik area
- Arus sirkulasi dan *decision point*
- Faktor lain yang dapat mempengaruhi *signage.*

UMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

3.2.2. *Schematic Design*

Setelah proses pengumpulan data dan analisis selesai, proses *design* dimulai dengan membuat skematika informasi dan konsep visual. Pada tahap ini juga ditentukan apakah sebuah konsep digunakan atau tidak.

Tujuan dari tahapan ini adalah untuk memberikan gambaran umum terhadap projek yang dikerjakan, termasuk kondisi area, rencana tempat penting pada area, Serta Hirarki dan pesan yang sudah jelas dan tertata untuk dijadikan *signage*. Elemen *signage* juga dipersiapkan pada tahapan ini berupa *typeface*, pictogram, warna, dan material, bentuk dasar *signage* serta contoh aplikasinya dengan menggunakan *mock-up* atau *render* foto.

3.2.3. *Design Development*

Tahap ini merupakan tahap produksi berdasarkan skema yang sudah dibuat dan direvisi. Pada tahap ini, pengembangan skema menjadi gambar visual dan penetapan pesan dalam *signage* dilakukan. *Design Development* mencakup pembuatan denah lokasi dan penempatan *signage (floorplan)*, penetapan informasi, pembuatan gambar kerja dan visual untuk *graphic design* dan *sign hardware* (wujud), dan pembuatan render 3D serta *mock-up* bila memungkinkan.

Hasil akhir dari tahapan ini adalah kumpulan informasi dan grafis yang akan digunakan dalam pembuatan *Graphic Standard Manual* pada tahapan berikutnya.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

3.2.4. *Documentation*

Hasil akhir dari tahapan ini adalah sebuah *Graphic Standard Manual*. *GSM* memiliki konten berupa lokasi, pesan, grafis, wujud, serta spesifikasi teknis dari *signage* yang dirancang sehingga mampu digunakan sebagai sarana produksi dan perancangan sebuah *signage* kedepan nya. Proses ini memerlukan pengaplikasian *mock-up* secara langsung untuk dapat melihat kelebihan dan kekurangan dari *design* yang telat dibuat.

Proses ini mentitik-beratkan pada kritik, saran, dan masukan yang diterima dari penggunaan *mock-up* sebagai representasi dari *signage* sesungguhnya sebelum di produksi. Menurut Calori (2015, h.49), ada enam poin penting untuk diperhatikan dalam tahap ini :

- Finalisasi penentuan jenis *signage* yang digunakan
- Penentuan *detail* visual
- Penentuan dimensi dan skala *signage*
- Tingkat penyampaian informasi
- Membedakan template dengan visual pada *signage*
- Identifikasi spesifikasi teknis.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

3.2.5. *Bidding*

Bidding merupakan proses penentuan siapa yang akan memproduksi de*sign signage* tersebut. Pada umumnya proses ini melibatkan kontraktor untuk melaksanakan proses produksi. Tahap ini bersifat sebagai *Quality Control* dalam produksi yang diperlukan untuk mencari kontraktor yang mampu memproduksi dengan standard dan spesifikasi sesuai dengan rancangan pada *Graphic Standard Manual*.

3.2.6. *Fabrication & Installation Observation*

Proses produksi dan pemasangan dari sebuah *signage*, sesuai dengan *Grapchis Standar Manual* dan *floorplan* yang sudah ada. Tahapan ini dilaksanakan oleh pihak kontraktor, melalui supervisi dari de*sign*er. Dalam proses ini, de*sign*er diharapkan mengikuti beberapa kunjungan seperti *coordination meeting, shop visit, site visit,* dan inspeksi *post-installation*.

3.2.7. *Evaluation*

Evaluasi merupakan proses terakir yang dilalui dengan tujuan bahwa seorang de*sign*er mampu memahami sebarapa efektif dan fungsional perancangan *signage* tersebut, serta mampu mendapatkan *insight* dan berbagai macam pembelajaran lain yang dapat diaplikasikan dalam revisi *signage* yang ada, atau projek-projek lainny

Perancangan signage shuttle..., Oberto Widjaja, FSD UMN, 2019