

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN DAN PERANCANGAN

3.1 Metodologi Penelitian

Syahza (2016) menyatakan bahwa penekanan sikap ilmiah sebagai sifat utama terbentuknya ilmu pengetahuan yang bersifat multidimensional. Oleh karena itu metodologi penelitian digunakan untuk memperoleh penelitian ilmiah, sehingga tercapainya sebuah ilmu pengetahuan (hlm. 21). Metode penelitian merupakan sebuah aktivitas yang dilaksanakan untuk memperoleh kebenaran terhadap berbagai pertanyaan yang dimiliki seorang manusia. Berbagai karakteristik dan pendekatan digunakan ketika melaksanakan metode penelitian (Sholahuddin, 2021, hlm. 1).

3.1.1 Metode Kualitatif

Williams (dalam Hardani, et al., 2020, hlm. 15) menyatakan bahwa terdapat beberapa hal yang membedakan penelitian kualitatif dengan penelitian lainnya. Dikarenakan, dalam penelitian kualitatif terdapat tiga hal pokok yang terdiri atas pandangan dasar (*axioms*) mengenai relasi sang peneliti dengan objek yang diteliti, perihal sifat-sifat realitas, kemungkinan-kemungkinan dalam membangun hubungan kausal dan penarikan generalisasi serta peranan nilai dalam penelitian itu. Tidak lupa dengan karakteristik pendekatan penelitian kualitatif itu sendiri, dan yang terakhir adalah proses yang dilakukan ketika melaksanakan penelitian tersebut.

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

3.1.1.1 *Interview*

Nazir (dalam Hardani, et al., 2020, hlm. 138) menjelaskan bahwa wawancara adalah sebuah proses yang dilakukan dalam sebuah metode penelitian, dengan cara melakukan sebuah tanya jawab yang dilakukan sembari bertatap muka. *Interview* dilaksanakan oleh sang penanya dan responden menggunakan *interview guide*.

1) ***Interview* kepada Briptu Khobat Dewa Ruci S.E. dari Korlants**

Dalam rangka mengumpulkan *insight* mengenai peraturan lalu lintas, dan seputar pengendara kendaraan lebih dalam. Penulis melakukan *expert interview* kepada Briptu Khobat Dewa Ruci S.E., yang dilaksanakan pada tanggal 15 Maret 2023, pukul 10:47 – 11:30 WIB. *Interview* diawali dengan penulis menanyakan pandangan korlantas terhadap perilaku masyarakat, apakah semakin mematuhi peraturan yang berlaku atau masih banyak yang melanggar peraturan kepada Briptu Khobat. Bapak Khobat menanggapi bahwa sebagian masyarakat Indonesia, tepatnya masyarakat kota besar seperti kota Jakarta, sudah banyak yang mulai mematuhi peraturan berlalu lintas. Namun, tidak semua pengendara sudah patuh terhadap peraturan yang berlaku. Masih didapati pengendara-pengendara yang melanggar peraturan berlalu lintas, khususnya mereka yang berada di luar atau di pinggiran kota. Briptu Khobat juga menyatakan bahwa pengendara sebagian pengendara sudah mulai memahami adanya sistem E-TLE yang kini digunakan oleh pihak kepolisian Indonesia, sebagai penangan penilangan pengendara yang melanggar peraturan.

Pak Khobat menjelaskan kepada, bahwa pihak kepolisian telah melaksanakan sejumlah sosialisasi kepada masyarakat, guna menyebarkan kesadaran dan pembelajaran tentang peraturan berlalu lintas. Sosialisasi seperti yang dilaksanakan kepada anak-

anak sekolah pun, dikerahkan supaya pengetahuan tentang peraturan berlalu lintas sudah dikenal oleh anak-anak sejak dini. Tidak hanya pada anak-anak PAUD ataupun SD, pihak kepolisian juga melaksanakan sosialisasi bagi kelompok belajar tingkat lain seperti SMA sampai pada mahasiswa universitas. Dengan perbedaan ini juga, materi yang dibawakan oleh pihak kepolisian pun juga berbeda-beda berdasarkan dengan tingkat edukasi yang diajalani. Pembelajaran yang diberikan oleh pihak kepolisian dalam sebuah sosialisasi tidak jauh dari tugas utama kepolisian, yakni untuk mengingatkan masyarakat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku, seperti pesan-pesan yang terdapat dalam *billboard* ataupun iklan dalam *videotron* yang berisi pesan mengingatkan pengendara untuk selalu mengenakan sabuk pengaman.

Bapak Khobat menjelaskan kembali, bahwa pihak kepolisian sudah sering melakukan sosialisasi pada masyarakat sebagai salah satu metode kepolisian Republik Indonesia melindungi dan mengayomi masyarakat. Ketika polisi sedang menilang dan merazia pengendara juga merupakan salah satu cara polisi mengajarkan masyarakat cara berkendara dengan baik dan tertib. Polisi sebenarnya sudah melakukan berbagai macam cara, agar masyarakat semakin tertib dan mematuhi peraturan berlalu lintas, namun masyarakat masih sering meremehkan pentingnya paham akan peraturan berlalu lintas. Seperti ketika seorang calon pengendara yang hendak membuat surat izin mengemudi. Bagi masyarakat Indonesia, pembuatan SIM masih sering dianggap remeh. Oleh karena itu, banyak calon pengendara yang gagal ketika melakukan tes pembuatan SIM, kemudian menyerah dan tidak mau berusaha untuk belajar lagi. Kurangnya persiapan sang calon pengendara sebelum melakukan tes pembuatan SIM, biasanya menjadikan hasil tes nya jelek, dan alhasil sang

pengendara tersebut gagal mendapatkan surat izin mengemudinya.

3.1.1.2 *Focus Group Discussion*

Penulis melaksanakan FGD terhadap 4 orang narasumber yakni mas Decki, kak Cintya, kak Tiffany dan kak Safina. FGD ini dilaksanakan untuk mendapatkan *insight* narasumber mengenai peraturan-peraturan lalu lintas serta tanggapan para narasumber mengenai pelanggaran peraturan lalu lintas. FGD dilaksanakan didalam sebuah server Discord yang dikhususkan untuk pelaksanaan FGD, yang juga dilaksanakan pada 05 Maret 2023 pukul 15:00 WIB. Menggunakan *platform* Dircord secara daring memudahkan pelaksanaan FGD yang telah dilaksanakan.

Dalam FGD ini, penulis menanyakan para narasumber beberapa pertanyaan seputar berkendara di jalan serta pemahaman peraturan lalu lintas yang berlaku di jalan. Ketika melaksanakan FGD, penulis menanyakan apakah para narasumber memiliki pengalaman mempelajari peraturan berlalu lintas atau belum. Sebagian besar menjawab bahwa mereka pernah mempelajari peraturan berlalu lintas dasar ketika mereka masih duduk di bangku sekolah dasar. Sebagian besar juga menyatakan bahwa mereka masih mengingat dan mengerti sejumlah peraturan dan rambu-rambu lalu lintas dasar ketika mereka penulis tanyakan apablia mereka masih mengingat peraturan berlalu lintas. Namun, ketika penulis tanyakan sejumlah peraturan yang tidak lazim atau yang tidak biasa ditemukan di jalan, para narasumber menjawab bahwa mereka memang tidak tahu dan baru tahu. Penulis juga sempat memberitahu sejumlah peraturan lalu lintas yang secara tidak disadari sering ditemukan di jalan, namun tidak diketahui nama dan maksud dari peraturan tersebut.

Penulis juga memperlihatkan sebuah perbandingan media informasi yang sudah ada, yang digunakan untuk memperlihatkan peraturan berlalu lintas di jalan. Salah satunya berupa *digital copy* dari UU No. 22 2009 tentang lalu lintas dan angkutan yang dibandingkan oleh penulis dengan sebuah buku berilustrasi yang berjudul Pendidikan Disiplin Berlalu Lintas. Para narasumber lebih memilih untuk membaca buku berilustrasi sebagai media pembawa materi berlalu lintas dibandingkan harus membaca lembaran UU, dengan alasan lembaran UU terlihat sangat membosankan dan monoton. Para narasumber juga menyatakan bahwa penggunaan ilustrasi berwarna bisa menambahkan *experience* para *audience* ketika mengamati sebuah media informasi. Namun bagi para narasumber, terkadang membeli sebuah buku menjadi terhalang akibat beberapa buku memiliki rentang harga yang cukup mahal dikarenakan isi buku yang penuh gambar dan berwarna. Alhasil jarang ada yang mau membeli buku seperti ini.

Oleh karena itu, penulis mengajukan sebuah media informasi interaktif digital yang berguna untuk mengajarkan peraturan berlalu lintas menggunakan teknik permainan interaktif yang juga dikuatkan dengan penjelasan mengenai peraturan berlalu lintas, agar pembelajaran materi peraturan ini menjadi lebih menarik perhatian *audience*.



Gambar 3.1 Pelaksanaan *Focus Group Discussion* Yang Dilaksanakan Pada 05 Maret 2023.

3.1.1.3 Secondary Research

Ujian praktik sim C merupakan salah satu ujian SIM yang menakutkan bagi para pengendara roda dua yang ingin membuat Sim C. Untuk bisa mendapatkan SIM C ini, pengendara diwajibkan untuk mengikuti tes ujian teori sampai pada ujian praktik. Namun seringkali ujian praktik ini menjadi keluhan para pengendara roda dua. Kapolri jenderal Listyo Sigit Prabowo dalam unggahan akun Instagramnya menyatakan bahwa, tidak sedikit orang yang meminta untuk mengganti metode ujian praktik SIM. Alasan banyaknya permintaan pengganti ini dikarenakan ujian praktik SIM C ini dianggap cukup sulit. Bersama dengan metode yang diujikan tidak menyerupai realita. Berdasarkan peraturan Kapolri No. 9 tahun 2012 tentang SIM pasal 62, menjelaskan bahwa soal materi praktik I pemohon SIM C berisikan ujian pengereman/keseimbangan, uji slalom, uji membentuk angka delapan, uji reaksi rem menghindari dan uji berbalik arah membentuk huruf U. Kegagalan praktik SIM C biasanya disebabkan oleh kesalahan yang dilakukan sang pengendara yang sedang ujian. Selain dari uji praktek, para pemohon pembuat SIM juga diberikan ujian soal pengetahuan rambu lalu lintas, hak utama pengguna jalan, marka jalan, gerakan lalu lintas, alat pemberi isyarat, kedudukan hukum lalu lintas dan peringatan sinar serta bunyi. Peserta ujian teori yang mendapatkan jawaban benar paling rendah sebesar 70%, diperkenankan untuk lulus dan melanjutkan pada ujian praktik (Rayanti, 27 Oktober, 2022).

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

Belum lama ini, sedang ramai diberitakan seorang pemuda asal Gresik yang telah mengulang pengujian SIM C hingga 16 kali. Namun sang pemuda tetap gigih untuk berlatih terus, agar lulus pembuatan SIM C. pemuda dengan nama Andrian tersebut, mengakui bahwa ujian tersulit adalah ketika menjalankan ujian praktik zig-zag. Kemampuan seorang pememudi dalam mengontrol kendaraannya, mempersiapkan biaya, kesehatan serta pengetahuan umum rambu lalu lintas. Adalah hal yang perlu kita siapkan ketika kita hendak membuat SIM, ujar Agus Sani, *head of Safety Riding Promotion Wahana* dalam wawancaranya bersama Kompas.com. Agus juga menambahkan, bahwa kesalahan sepele seperti ketika sang pengendara lupa untuk menoleh ke belakang saat hendak jalan, bisa menjadikan sang pememudi tersebut gagal UJI SIM. Oleh karena itu, tiap pengendara perlu menyiapkan diri mereka dengan giat berlatih agar lulus ujian praktek. Tidak lupa juga untuk menyiapkan mental, agar ketika melakukan ujian praktek, sang pememudi tidak grogi (Kompas.com, 22 Maret, 2022). Menurut Salsabila (2020), berdasarkan pengalamannya lulus pembuatan SIM C. Terdapat beberapa cara yang memudahkan pengendara untuk lulus pembuatan SIM C. cara pertama dan terpenting adalah ketersiapan pengendara mengenai pengetahuan rambu lalu lintas dan alat pemberi isyarat, pengendara juga perlu memahami sikap serta perilaku berkendara kendaraan bermotor dengan baik. Karena, dalam ujian praktek akan disediakan 30 soal. Dan peserta ujian harus menyelesaikan tes dengan minimal 21 soal yang benar. Ketika menjalankan tes praktik mengendarai kendaraan roda dua. Sang peserta harus melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dibawa. Pengecekan hal, seperti ban, lampu sein dan lain-lain perlu dilakukan karena akan mempengaruhi penilaian dalam tes. Dan tidak lupa untuk memakai helm, setelah melakukan pengecekan. Ketika melewati rintangan ujian, peserta perlu menghilangkan rasa grogi agar ketika mengendarai kendaraan saat

ujian praktek tetap tenang. Bisma (2020) juga menyatakan, bahwa hal terpenting ketika kita melakukan ujian SIM, adalah untuk tetap fokus dan memperhatikan instruksi yang diberikan oleh petugas. Mengarahkan fokus agar pengerjaan tes berjalan dengan lancar. Disarankan untuk bertanya, apabila ada keraguan. Selain fokus, kita juga harus percaya diri, dan kosongkan pikiran dari orang-orang yang sudah gagal, agar tidak menjadi contoh jelek ketika gagal melakukan tes. Berbagi pengalaman dengan orang lain juga bisa menjadi hal yang baik, ketika hendak melaksanakan tes SIM.

Ramadan (2023) menyatakan bahwa, Kakorlantas Polri, Irjen Pol Firman Santyabudi menjelaskan bahwa, pihak kepolisian akan merilis buku soal tes SIM, bagi pemohon yang hendak membuat SIM. Pihak kepolisian tidak mau mendengar adanya keluhan pengendara kendaraan di jalan, yang ketahuan telah melanggar peraturan. Alasan apapun yang berkaitan dengan pengetahuan berkendara, sudah harus dipahami oleh sang pengendara kendaraan. Kakorlantas Polri menegaskan, bahwa pihaknya terus berupaya untuk memberikan pelayanan pembuatan SIM dan pelayanan terkait kendaraan menjadi lebih mudah. Dan dengan dikeluarkannya buku ini, pihak kepolisian berharap agar masyarakat dapat mempelajari dan lebih siap ketika akan melakukan uji SIM.



3.1.1.4 Kesimpulan

Dari pelaksanaan FGD dan *interview* yang telah dilaksanakan, penulis mendapatkan bahwa para *audience* yang sering menggunakan kendaran pribadi, terkadang masih sering melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas akibat sifat mereka yang masih menganggap remeh akan pentingnya mematuhi peraturan. Sebagian dari *audience* juga mengakui bahwa mereka sering mengambil resiko untuk melanggar peraturan, sebab pada saat melakukan pelanggaran, mereka mengikuti pengendara lain yang melanggar dan memang sedang tidak ada pihak kepolisian yang mengawasi daerah tersebut. Kurangnya pengajaran dan pemahaman peraturan menjadi alasan mengapa pengendara kendaraan masih sering melakukan pelanggaran peraturan. Pengajaran yang diberikan melalui sosialisasi yang pernah dilalui oleh para *audience* ketika masih di bangku sekolah dasar tidaklah cukup. Ditambah dengan data sekunder yang telah penulis kumpulkan, terbukti bahwa, sejumlah pengendara yang lulus dan tidak lulus menjalankan tes SIM diharuskan untuk melewati tes praktik yang terlalu sulit untuk sebagian orang. Walau pun pihak Korlantas sudah berupaya sebaik mungkin untuk membantu masyarakat yang hendak membuat SIM, seperti dengan mengeluarkan buku soal uji SIM. Terlihat tidak memungkinkan untuk berhasil merangkul sebagian besar orang, diakrenakan pada jaman sekarang, orang-orang terutama anak remaja lebih memilih untuk tidak membaca buku. Melainkan menggunakan media lain yang lebih menarik dibandingkan buku, sebagai sarana pembelajaran yang lebih mendorong semangat belajar.

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

Oleh karena itu, para pengendara kendaraan memerlukan sebuah sistem pembelajaran, yang bisa memberikan informasi penting akan peraturan berlalu lintas. Dibandingkan dengan harus membaca *paper* berisikan peraturan-peraturan, yang dominan terlalu membosankan dan melelahkan untuk dibaca. Para *audience* lebih memilih untuk belajar melalui media informasi yang memiliki *user experience* yang interaktif. Penggunaan media visual akan lebih memudahkan bagi *audienc*, dalam memahami materi serta informasi yang dibawakan.

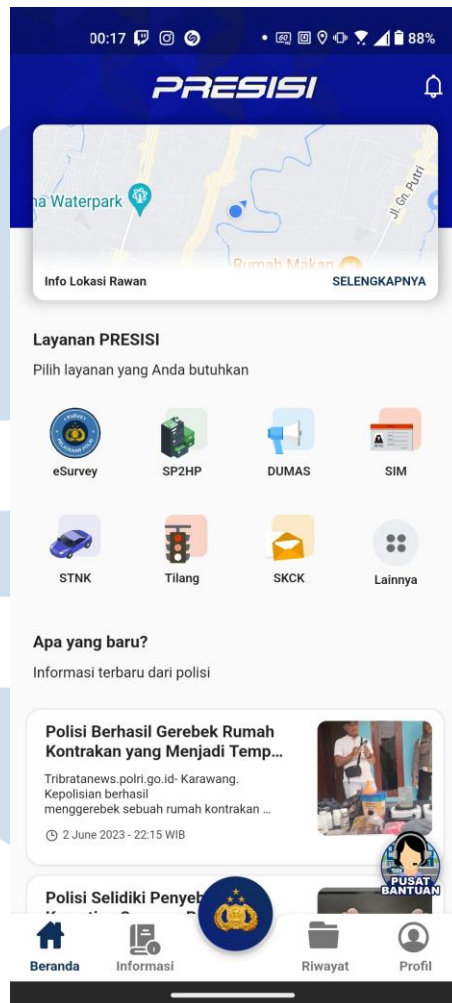
3.1.1.5 Studi Reference

Penulis melakukan sebuah studi referensi terhadap aplikasi yang memiliki prinsip desain dan gaya visual yang serupa dengan media informasi yang sedang dirancang oleh penulis. Penggunaan studi referensi ini adalah untuk menentukan penggambaran visual keseluruhan dari desain aplikasi beserta dengan susunan dari *layout* pada aplikasi.

1) Aplikasi Presisi Polri

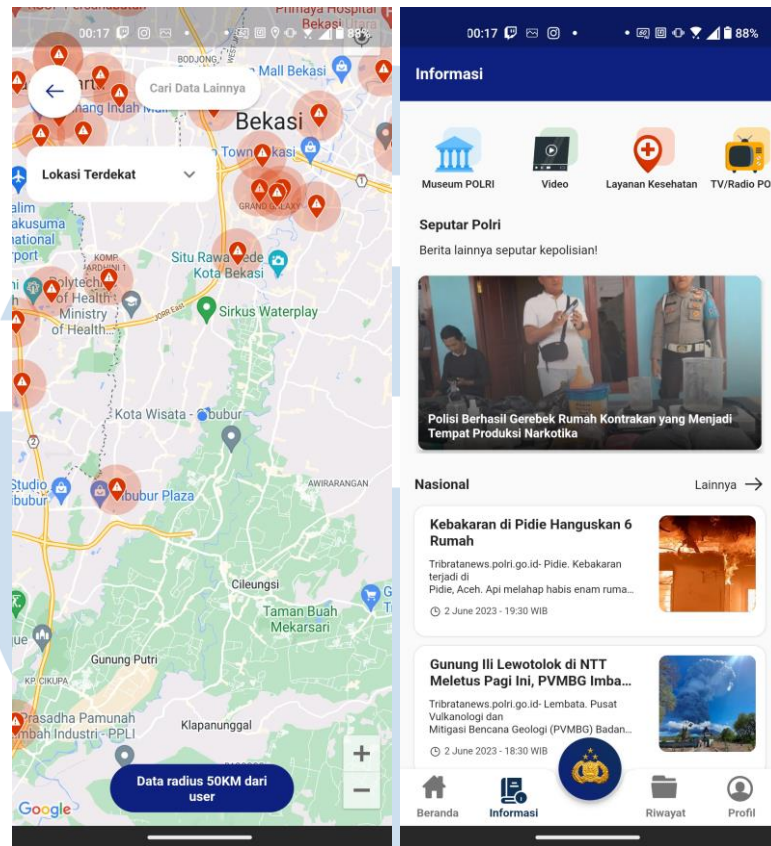
Presisi adalah sebuah aplikasi yang bertujuan untuk membantu masyarakat dalam menjalankan bantuan layanan yang biasanya kita temukan dalam kepolisian. Fungsi utama dari aplikasi ini adalah sebagai media pembantu, agar memudahkan para *user* ketika ingin melakukan suatu hal yang berhubungan langsung dengan pihak kepolisian. Salah satu nya adalah pengurusan STNK milik *user*.

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A



Gambar 3.2 Tampilan Menu Utama Aplikasi Presisi Polri.

Selain dari membantu *user* untuk mengurus keperluan mereka dengan pihak kepolisian, aplikasi ini juga menyediakan sebuah fitur yang memperlihatkan lokasi rawan kecelakaan menggunakan peta dari Google, yang sudah terintegrasi kedalam aplikasi. *User* juga dapat menggunakan aplikasi ini untuk menemukan berita-berita terkini melalui fitur berita yang tersedia pada laman utama aplikasi.



Gambar 3.3 Tampilan Laman Informasi dan Peta Rawan Kecelakaan Pada Aplikasi Presisi Polri.

Penulis memilih aplikasi Presisi ini, dikarenakan aplikasi ini memiliki visual *layout* yang serupa dengan gaya visual yang sedang penulis apai dalam perancangan media informasi ini. Alasan lainnya penulis memilih aplikasi Presisi ini diakrenakan, aplikasi ini memiliki gaya visual *professional look* di dalam nya. Dengan adanya gaya *professional look* ini, *user* yang menggunakan aplikasi dapat merasakan bahwa aplikasi ini merupakan aplikasi yang serius dan memiliki tujuan serta misi untuk mengajarkan peraturan-peraturan yang sudah sah berdasarkan undang-undang yang menaunginya.

3.1.1.6 Studi Existing

1) Aplikasi TILANG! Aturan Lalu Lintas

Penulis melakukan studi eksisting dengan mengunduh sejumlah aplikasi yang menurut penulis memiliki kemiripan dalam segi fungsionalitas dan konten yang dibawa, dengan rancangan media yang sedang penulis kerjakan. Melalui studi ini, penulis dapat menentukan kelebihan serta kekurangan dari media yang sudah ada. Sehingga penulis dapat melakukan pengulikan bagi media yang sedang penulis kerjakan melalui media informasi yang sudah ada tersebut. Sebuah aplikasi yang berfungsi sebagai pemberi informasi mengenai aturan serta larangan berkendara berdasarkan isi dari UU No. 22 tahun 2009. Cara kerja aplikasi ini sangatlah sederhana. *User* hanya perlu mengisi sejumlah pertanyaan-pertanyaan yang sudah disediakan dengan pilihan jawaban singkat, pertanyaan yang ditanyakan juga melingkupi kejadian yang biasanya kita temui ketika berkendara di jalan.

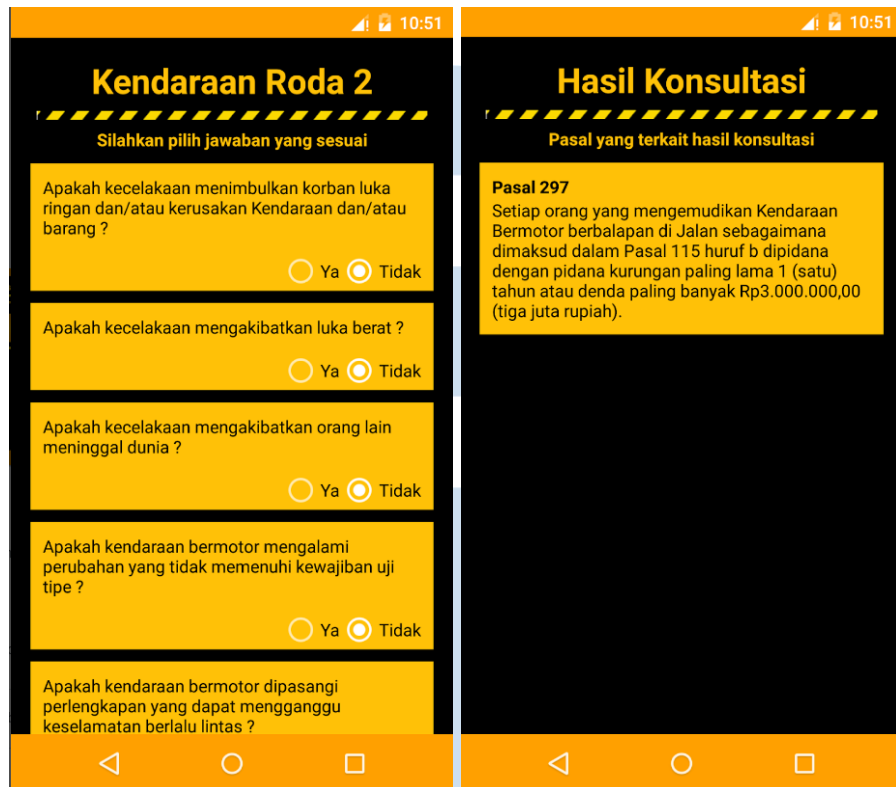




Gambar 3.4 Tampilan Menu Utama dan Laman Konsultasi Pada Aplikasi TILANG!.

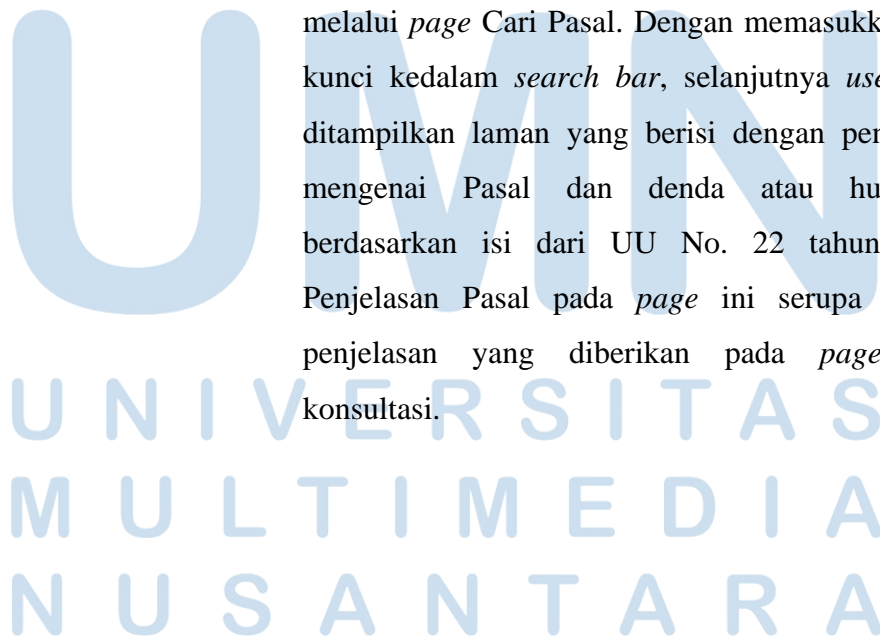
Setelah menjawab ssemua pertanyaan yang diberikan pada laman pertanyaan. *User* kemudian diberikan jawaban yang menjelaskan peraturan melalui Pasal dan Ayat yang terdapat dalam UU No. 22 tahun 2009, berdasarkan hasil dengan jawaban yang telah diisi oleh *user*. Penjelasan yang diberikan dalam laman hasil konsultasi pun dijelaskan secara singkat, sesuai dengan isi UU No. 22 tahun 2009 beserta dengan penjelasan dari hukuman serta denda yang akan diterima oleh orang yang melanggar peraturan tersebut.

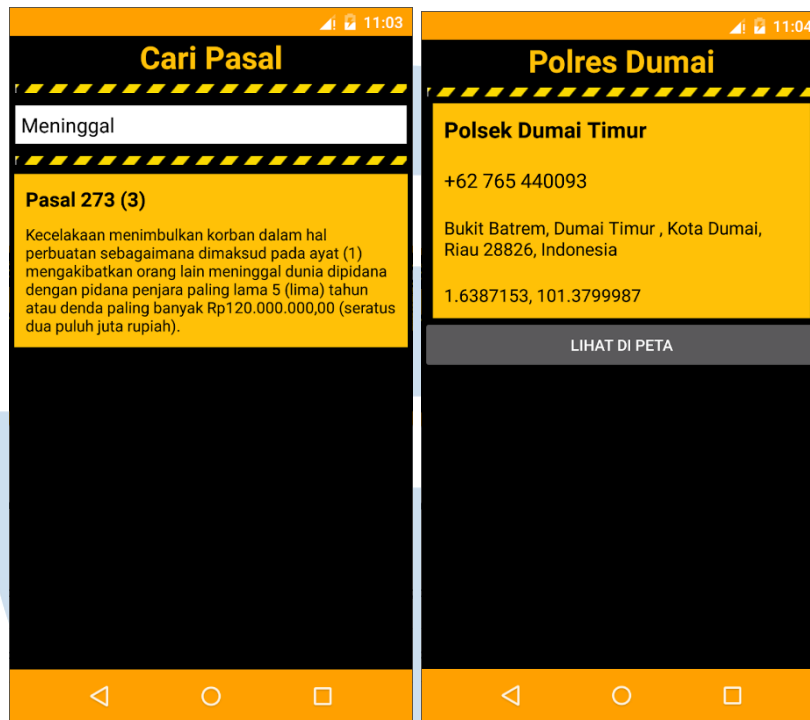
U
M
N
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



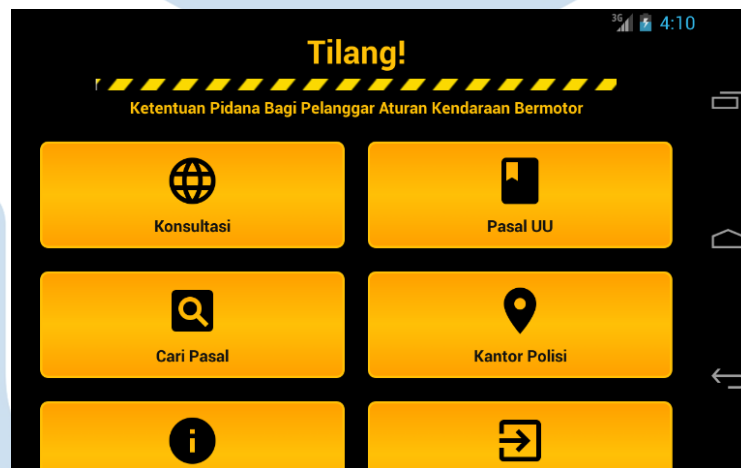
Gambar 3.5 Tampilan Menu Pertanyaan dan *Page* Hasil Konsultasi Pada Aplikasi TILANG!.

Selain dari mencari penjelasan peraturan berdasarkan pelanggaran berkendara di jalan. *User* juga dapat melakukan pencarian pasal secara manual, melalui *page* Cari Pasal. Dengan memasukkan kata kunci kedalam *search bar*, selanjutnya *user* akan ditampilkan laman yang berisi dengan penjelasan mengenai Pasal dan denda atau hukuman, berdasarkan isi dari UU No. 22 tahun 2009. Penjelasan Pasal pada *page* ini serupa dengan penjelasan yang diberikan pada *page* hasil konsultasi.





Gambar 3.6 Tampilan Page Cari Pasal dan Page Lokasi Kantor Polisi Pada Aplikasi TILANG!.



Gambar 3.7 Tampilan Menu Utama Pada Aplikasi TILANG!.

User yang ingin mengetahui keberadaan, posisi suatu kantor polisi. *User* dapat menggunakan *page* Kantor Polisi, untuk mendapatkan informasi mengenai kantor polisi. Namun sangat disayangkan, bahwa jumlah kantor polisi yang terdapat dalam aplikasi ini masih sangat sedikit, dan hanya terbatas di daerah Riau.

Tabel 3.1 SWOT aplikasi TILANG!.

<p><i>Strength</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> -penjelasan mengenai pasal dan hukuman, dijelaskan secara singkat dan jelas. -penggunaan fitur-fitur yang sangat mudah. -fungsi pada sub-menu yang <i>straight to the point</i>. -ukuran aplikasi yang cukup kecil, sehingga tidak memakan <i>storage</i>. -<i>UI</i> yang sangat sederhana, tidak memusingkan <i>user</i>. -aplikasi sangat ringan untuk dijalankan.
<p><i>Weakness</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> -<i>UI</i> yang terlalu sederhana, tidak begitu <i>engaging</i>. -penggunaan warna yang sangat monoton. -informasi mengenai kantor polisi, sangat terbatas di wilayah Riau.
<p><i>Opportunity</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> -aplikasi yang cukup <i>user friendly</i>, sehingga sangat mudah untuk digunakan. -tidak terdapat <i>ads</i>, dan juga gratis untuk diunduh.
<p><i>Threat</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> -

3.1.2 Metode Kuantitatif

Untuk mendapatkan data dari orang yang jumlahnya ratusan hingga ribuan, penggunaan sebuah wawancara pun tidak akan mencukupi. Oleh karena itu, untuk mempersingkat waktu pengumpulan data menggunakan instrumen seperti kuesioner. Karena dengan menggunakan instrumen kuesioner ini, dapat memperoleh sekaligus data orang banyak dalam waktu yang singkat (Soewardikoen, 2019, hlm. 59).

3.1.2.1 Kuesioner

Menggunakan *random sampling* atau *proporsional sampling* untuk memperoleh responden dalam suatu populasi, merupakan prinsip dasar sebuah kuesioner. Dikarenakan kuesioner dapat memperoleh banyak responden dengan waktu yang relatif singkat (Soewardikoen, 2019, hlm. 60).

3.2 Metodologi Perancangan

3.2.1 *The Field Guide to Human Centered Design*

Human-centered Design menawarkan sebuah pemecah masalah yang bisa dilaksanakan dengan sebuah komunitas melalui berbagai lini desain. Kunci atas semua jawaban yang dihadapi semua orang, adalah orang-orang itu sendiri (IDEO.org, 2015, hlm. 9). Bagaimana pun bentuk tantangan mendesain yang akan dihadapi, kita pastinya akan melewati tiga tahap utama dalam mendesain, yakni: *Inspiration*, *Ideation* dan *Implementation*. Itulah mengapa, *Human-centered design* memiliki kontur dan karakternya sendiri dalam beragam proyeknya. Dan *Human-centered design* tidak hanya bersifat linear saja dalam proses pembuatannya (hlm. 11).

3.2.1.1 *Inspiration*

Tahap *inspiration* merupakan sebuah tahap perancangan ketika penulis membuka diri pada berbagai kemungkinan-kemungkinan kreatif, yang penulis dapatkan di tengah perjalanan pelaksanaan perancangan. Ide-ide akan berubah menjadi sebuah solusi yang tepat, apabila penulis mempercayakan apa yang diinginkan oleh komunitas yang terlibat dalam perancangan. (hlm. 29).

1) ***Frame Your Design Challenge***

Frame Your Design Challenge merupakan sebuah tahap penyusunan solusi yang tepat pada sebuah tantangan desain yang akan membantu penulis memulai dengan mengatur bagaimana pola berpikir tentang solusi dari permasalahan peraturan berlalu lintas, dan membantu memperjelas hal yang mendorong desain yang dirancang (hlm. 31).

2) ***Interview***

Interview adalah salah satu inti dari sebuah fase Inspirasi perancangan desain. Desain yang terpusat pada manusia, adalah desain yang menemukan penulis dengan orang-orang yang menjadi subjek perancang, dengan mendengarkan kata-kata mereka (hlm. 40).

3) ***Group Interview***

Group interview mungkin tidak memberikan kedalaman seperti *interview* Individu. Namun *group interview* terbaik berusaha untuk mendengarkan suara dari semua orang, mendapatkan pendapat yang

beragam, dan strategis dalam hal susunan kelompok. Sebagai contoh, kelompok yang semuanya perempuan dapat memberikan wawasan tentang peran perempuan dalam masyarakat, sedangkan kelompok yang terdiri atas laki-laki dan perempuan tidak. Wawancara Kelompok adalah cara yang tepat dan cepat untuk mempelajari apa yang berharga bagi sebuah komunitas. (hlm. 42).

4) *Expert Interview*

Melakukan *interview* dengan narasumber khusus yang memiliki kaitan erat dalam bidang yang menjadi dasar perancangan desain, merupakan salah satu tahap inti dari tahap *inspiration*. Penulis dapat melakukan *interview* dengan orang yang ahli dalam bidangnya, untuk mendapatkan sudut pandang yang berharga dari narasumber yang memang sudah paham terhadap bidang yang menjadi bahan penelitian perancangan (hlm. 43).

5) *Secondary Research*

Seiring berjalannya tahap *inspiration*, pelaksanaan perancangan pastinya akan melewati tahap yang membutuhkan sekumpulan konteks-konteks yang lebih, bisa juga sejarah, hingga pada data yang hanya bisa diberikan melalui orang-orang yang ditemukan di tengah jalan. Oleh karena itu, penggunaan riset sekunder seperti melalui daring, membaca sebuah buku ataupun mengurus sejumlah data, dapat membantu menentukan pertanyaan-

pertanyaan yang tepat berdasarkan apa yang sedang dirancang (hlm. 37).

6) ***Define Your Audience***

Sebelum penelitian digali lebih dalam, sangat penting untuk mengetahui target perancangan dari proses mendesain yang sedang dilaksanakan. Lebih banyak pelajaran akan didapat setelah berada di tengah lapangan. Dengan memiliki gambaran tentang kebutuhan, konteks dan sejarah dari target perancangan, apstinya akan membantu memastikan dimulainya penelitian. Tidak disarankan untuk membatasi penelitian pada target penelitian saja, melainkan perlu juga untuk mempertimbangkan pemerintah, LSM, bisnis lain atau pesaing (hlm. 44)

3.2.1.2 Ideation

Dalam fase *Ideation*, penulis akan berbagi apa yang telah dipelajari bersama dengan tim perancangan, memahami sejumlah besar data, dan mengidentifikasi peluang desain pada permasalahan mengenai peraturan berlalu lintas dan ayng bersangkutan. Dengan begitu, maka akan dihasilkan ide-ide, dan beberapa di antaranya akan disimpan dan yang lainnya akan dibuang. Penulis akan mendapatkan hasil nyata dengan membuat purwarupa kasar dari ide-ide yang telah terkumpulkan, kemudian membagikannya dengan orang-orang yang telah dijadikan target perancangan dan mendapatkan umpan balik dari mereka (hlm. 75).

1) ***Brainstrom***

Metode *brainstorming* digunakan penulis pada perancangan desain untuk memanfaatkan pengetahuan dan kreativitas yang luas. Oleh karena

itu selama pelaksanaan perancangan, penulis harus melakukannya tidak hanya dengan tim desain atau sendiri, melainkan dengan mitra dan orang-orang yang menjadi target desain juga. Dengan begitu, dapat diketahui secara spesifik apa saja yang dapat menghasilkan *brainstorming* yang bermanfaat, namun ingatlah bahwa kebijakan terbaik adalah mengedepankan keterbukaan, banyak ide, dan kreativitas daripada kelayakan langsung. *Brainstorming* akan berjalan dengan baik jika perancang bersikap positif, optimis, dan fokus untuk menghasilkan ide sebanyak mungkin (hlm. 94).

2) *Get Visual*

Metode ini digunakan untuk mendapatkan visualisasi dari dasar perancangan peraturan berlalu lintas untuk menghasilkan ide-ide nyata, yang akan membantu dalam mencari kejelasan ide dalam proses perancangan. Karena untuk sebagian orang, berpikir menggunakan visualisasi dapat membantu untuk mengekspresikan ide-ide dengan lebih baik. Dengan begitu juga, semua orang bisa mendapatkan keuntungan dengan berfikir menggunakan visualisasi dari hal yang menjadi dasar perancangan desain (hlm. 101).

3) *Rapid Prototyping*

Untuk mendapatkan *key feedback*, dari orang-orang yang menjadi target perancangan desain, dan untuk mendapatkan pembelajaran melalui proses pembuatan desain, merupakan salah satu cara yang

paling efektif dalam proses perancangan desain, dan juga digunakan untuk mendapatkan ide-ide yang nyata yang datang dari responden yang mengikuti *rapid prototyping* (hlm. 119).

4) ***Get Feedback***

Tujuan utama dari dibuatnya sebuah purwarupa adalah untuk mendapatkan dan mengumpulkan *feedback user* yang menjalankan dan mencoba purwarupa, dengan cara pengujian purwarupa yang telah dirancang dan menentukan apa yang dapat mendorong berjalannya proses perancangan dengan mengumpulkan dan mengolah masukanyang diberikan oleh *tester* (hlm. 126).

3.2.1.3 ***Implementation***

Keberhasilan sebuah perancangan dapat ditentukan berdasarkan orang-orang yang berperan sebagai inti dari sebuah proses perancangan desain. Karena pada tahap *inplementation* ini, perlu dibangun sebuah hubungan, mengembangkan model bisnis, serta membawakan solusi terhadap permasalahan sosial dan tetap bertuju pada pasar serta target perancangan (hlm. 133).

1) ***Live Prototyping***

Penggunaan purwarupa merupakan sebuah cara yang sangat ampuh untuk menguji solusi yang telah dijadikan hasil pada sebuah perancangan. Selain dari mendapatkan *feedback* dari target perancangan desain, sebuah purwa-rupa yang dites secara langsung juga dapat menentukan ketangguhan atas solusi yang telah dibuat. *Live prototyping*, biasanya berjalan dalam beberapa hari bahkan

sampai beberapa minggu, dengan tujuan intinya yakni memahami kelayakan dan kelangsungan atas ide kita (hlm. 135).

2) *Monitor and Evaluate*

Sebelum meluncurkan ide perancangan kepada dunia luar. Perlu dilakukan pengumpulan rencana apabila rancangan yang telah dibuat bisa membawakan dampak besar seperti yang diinginkan atau masih belum. Meskipun telah melewati proses-proses perancangan desain yang telah dijalani terus-menerus, tetap perlu dipelajari, dievaluasi dan dikembangkan lagi perancangan yang sedang dibuat. Agar terciptanya hasil yang memuaskan (hlm. 153).

4) *Keep Getting Feedback*

Selama pelaksanaan *live prototyping* ide-ide yang telah dijawabkan purwarupa perancangan desain, tetap perlu melaksanakan monitor dan evaluasi hasil rancangan. Diperlukan juga untuk mengumpulkan *feedback* dari orang-orang yang menjadi target perancangan desain yang telah dibuat, sebagai proses yang tidak pernah berhenti, dan merupakan proses yang kritis terhadap kemajuan ide perancangan desain (hlm. 157).

3.2.2 *Interactive Digital Media Development*

Dalam bukunya, *Introduction To Interactive Digital Media*. Griffey (2020) menjelaskan bahwa dalam perancangan media terdapat proses dalam sebuah pembangunan. Namun dalam tiap kelompok atau sebuah perusahaan yang sedang menjalankan sebuah perancangan memiliki terminologi yang berbeda-beda, perbedaan ini biasanya dibagi menjadi tiga bagian dan

memiliki panggilan yang serupa: *Definition, Project Design & Project Production Phase*. Berikut adalah penjelasan dari ketiga fase perancangan berdasarkan buku Giffrey (hlm. 58).

3.2.2.1 Definition

Pada tahap *Definiton* ini, semua keberlangsungan pelaksanaan perancangan diawali dengan kejelasan tujuan, target dan alasan anggota perancangan menjalankan perancangan ini. Perjalanan perancangan sebuah produk biasanya sudah terdefinisi dalam tahap penulisan proposal perancangan. Dan ketika perancangannya sudah berjalan, biasanya riset yang mendalam diperlukan di tengah berjalannya perancangan. Supaya, tim perancangan dapat menyajikan produk yang sempurna berdasarkan tujuan utama mereka (hlm. 59).

1) Market Research

Data apa saja yang paling penting dan paling dibutuhkan untuk mendapatkan kejelasan klien dan apa yang sebenarnya diperlukan oleh klien, semua itu didapatkan dalam menjalankan *market research* dengan mempelajari tentang klien, identitas mereka, preferensi dan tantangan-tantangannya. Contohnya seperti, apabila kita mendesain sebuah *website*, akan sangat membantu apabila kita dapat melihat analitik *web* tersebut untuk menentukan asal dari lalu lintas dan aktifitas pengguna *website*. Selain dari itu, memperhatikan apa yang dilaksanakan oleh produk kompetitor juga dapat menjadi pembelajaran kita terhadap apa yang baik untuk dilaksanakan dan apa yang bisa menghambat sebagai landasan proses perancangan (hlm. 59).

2) *User Research*

Preferensi, kebiasaan, apa yang akan dilakukan dan bagaimana para *user* menggunakan aplikasi kita. Penggunaan metode seperti *focus group discussion* dan survei, akan membantu sebuah tim dalam melaksanakan perancangan pada tahap *user research*. Penggunaan dari sebuah *user persona*, dapat membantu tim perancangan dalam memikirkan lebih dalam mengenai target perancangan mereka (hlm. 59).

3) *Visual Research*

Penggunaan alat seperti *website* Pinterest untuk mengumpulkan inspirasi gambaran dalam satu buah tempat untuk kemudian dibagikan pada anggota tim. Pembuatan sebuah *moodboard*, kolase, teks dan visual dalam satu komposisi sebagai arahan visualisasi, merupakan tahapan perancangan mengumpulkan elemen visual sebagai bahan riset perancangan untuk menentukan arah perancangan desain (hlm. 59).

3.2.2.2 *Project Design*

Bagaikan seorang sarsitek yang mendesain sebuah rancangan bangunan yang kemudian diserahkan pada para pembangun. Desainer interaktif melakukan perancangan sebuah *design documents* yang akan digunakan sebagai landasan perancangan yang akan digunakan oleh para pemrogram. Tujuan dari tahap *Project Design* ini adalah untuk membuat penggambaran yang akan mengkomunikasikan interaktifitas aplikasi kita. Para desainer biasanya membuat berbagai macam dokumen untuk

mengkomunikasikan ide mereka pada anggota tim lainnya, seperti menggunakan sebuah *flowcharts*, *wireframes*, *user scenarios*, *interface designs & prototypes* (hlm. 60).

1) ***Flowchart***

Terdiri atas kumpulan kotak dan atau menggunakan bentuk lain untuk merepresentasikan laman dan bagian-bagian berbeda dalam sebuah *level game*, dengan sebuah garis penghubung yang terletak diantara kotak-kotak yang mengindikasikan hubungan antar kotak atau adanya sebuah jalan. *Flowchart* merupakan menggambarkan sebuah interaktifitas aplikasi berdasarkan strukturnya (hlm. 60).

2) ***Wireframe***

Penempatan sebuah elemen visual interaktif dan konten lainnya yang tertera pada tampilan layar, merupakan pengertian *wireframe* sebagai sebuah *blueprint* yang digunakan dalam perancangan. Warna sebuah *wireframe* juga sebaiknya berwarna hitam, putih atau abu-abu agar penggunaan warna ini tidak mengganggu tim perancang ketika mengamati lahan perancangan dengan warna-warna yang mencolok atau pun *font* dan gambar yang digunakan (hlm. 60 & 61).

3) ***User Scenarios***

Sebuah *user scenario* menggambarkan perjalanan *user* dalam menggunakan aplikasi interaktif. Penentuan *user* yang akan menggunakan aplikasi dan apa yang akan mereka kerjakan dalam

sebuah aplikasi, perlu diperhitungkan dalam tiap *user scenario*. Kemudian, tunjukkan bagaimana sang *user* akan menjalankan aplikasi tersebut untuk menyelesaikan sebuah arahan/tugas yang perlu dikerjakan sang *user* dalam aplikasi dengan cara menggambarkan koneksi *wireframe* dari satu laman dengan laman lainnya (hlm. 62).

4) ***Interface Design***

Dengan *wireframe* yang digunakan sebagai arahan susunan sebuah laman pada layar, *interface design* berfungsi sebagai rancangan maket sebuah aplikasi interaktif dalam satu layar, seperti pada proses penentuan warna, *type* dan desain ikon untuk visual aplikasi berdasarkan tujuan, target, konten dan konteks yang telah ditentukan (hlm. 63).

5) ***Prototype***

Sebagai tahap akhir perancangan *interface design*, anggota tim perancang akan membuat sebuah purwarupa aplikasi mereka, sebuah model yang belum komplit yang dapat digunakan sebagai oleh tim perancang sebagai kesempatan tim untuk melihat produk mereka bekerja sekaligus mencari kesalahan pada purwarupa desain aplikasi. Purwarupa ini juga bisa diperlihatkan pada klien ataupun penerbut, untuk mendapatkan pendapat mereka terhadap perancangan yang sedang berjalan, memastikan bahwa perancangan berjalan sesuai tujuan tim perancang (hlm. 63).

3.2.2.3 Project Production Phase

Tahap terakhir perancangan adalah, tahap penggunaan pemrograman dan penulisan dibutuhkan. Tahap produksi berjalan ketika desain dan purwarupa sudah diterima dan siap untuk diproduksi. Dalam perjalanan produksi produk, penggunaan *user test* diperlukan untuk mengidentifikasi permasalahan dalam aplikasi sebelum aplikasi diluncurkan keluar (hlm. 64).

UMMN

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA