

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN DAN PERANCANGAN

3.1 Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian yang digunakan akan menggunakan metodologi penelitian kualitatif mencakup wawancara dan FGD. Penelitian akan dilakukan secara kualitatif karena akan memfokuskan hasil pengumpulan data berupa masukan dan informasi pandangan narasumber atau sekelompok orang terhadap topik melainkan pengumpulan data secara statistik.

3.1.1 Metode Kualitatif

Dalam penelitian ini, wawancara akan digunakan untuk mendapatkan wawasan secara langsung mengenai pengalaman peserta dalam menggunakan transportasi umum, sementara *focus group discussions* akan memfasilitasi interaksi kelompok untuk mengeksplorasi perspektif bersama. Metode kualitatif ini bertujuan untuk mengungkap kebutuhan dan preferensi pengguna yang beragam, sehingga dapat memberikan wawasan yang berharga untuk meningkatkan layanan transportasi umum.

3.1.1.1 Wawancara

Wawancara adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan cara bertanya jawab secara langsung dengan narasumber dengan *interview guide* atau panduan wawancara (Nazir, 2005). Wawancara adalah cara pengumpulan data kualitatif yang dilakukan dengan bertanya jawab dengan narasumber dan akan dilakukan untuk mendapatkan informasi tentang keluhan dan isi hati dari masyarakat yang langsung terlibat dengan penggunaan transportasi umum untuk mencari masalah yang dihadapi serta peluang yang dapat membantu saat perancangan. Hal tersebut akan membantu pengembangan perancangan media informasi yang akan dirancang.

Dalam wawancara saya dengan Resi Respati, seorang advokat untuk Transportasi Publik dan komuter berpengalaman di Jakarta, saya berkesempatan untuk menyelami nuansa rumit dari ekosistem transportasi kota ini. Pengalamannya dalam menavigasi jaringan kereta api, bus, dan layanan angkutan memberikan wawasan yang tak ternilai mengenai lanskap transportasi umum di Jakarta.

Perjalanan beliau dengan transportasi umum dimulai bersamaan dengan pekerjaan pertamanya, sebuah keberuntungan yang menempatkan tempat tinggalnya dekat dengan stasiun kereta api di sepanjang jalur Rangkasbitung, yang dengan mudah terhubung ke tempat kerjanya. Sejak saat itu, ia sangat akrab dengan jalur-jalur transportasi umum di Jakarta, menjelajahi berbagai moda transportasi, mulai dari MRT yang efisien hingga MikroTrans.

Sepanjang diskusi kami, beliau mengartikulasikan perspektif tentang kekuatan dan kelemahan infrastruktur transportasi umum Jakarta. Meskipun mengakui kemajuan yang telah dicapai dalam beberapa tahun terakhir untuk meningkatkan aksesibilitas dan efisiensi, ia juga menyoroti tantangan yang masih ada, terutama di bidang konektivitas.

Salah satu aspek penting yang digarisbawahi oleh beliau adalah beragamnya platform media yang tersedia untuk mendukung pengguna transportasi umum. Dari antarmuka Peta Transportasi FDTJ yang mudah digunakan hingga pembaruan *real-time* yang disediakan melalui saluran media sosial oleh penyelenggara transportasi, tidak ada kekurangan sumber daya bagi para komuter yang mencari informasi.

Namun, di tengah-tengah banyaknya pilihan ini, beliau menyuarakan keprihatinannya tentang sifat terfragmentasi dari aplikasi transportasi yang ada. Ia menyangankan penghentian Trafi,

sebuah platform yang pernah menjanjikan yang menawarkan perencanaan rute yang komprehensif dan pembaruan secara *real-time*. Kurangnya integrasi di berbagai platform yang berbeda masih menjadi hambatan yang mencolok dalam menyediakan pengalaman transit yang mulus dan berpusat pada pengguna.

Wawasan Respati menjelaskan pentingnya pendekatan desain yang memprioritaskan integrasi dan interoperabilitas. Menggambar kesejajaran dengan sistem angkutan umum yang sukses di kota-kota global lainnya, seperti *website* gothere.sg di Singapura, beliau menekankan perlunya ekosistem transportasi Jakarta untuk mengadopsi pendekatan terpadu untuk berbagi data dan perencanaan rute.

Sebagai kesimpulan, percakapan saya dengan Resi Respati menjadi pengingat akan tarian yang rumit antara desain, teknologi, dan pengalaman pengguna dalam ranah transportasi publik. Seiring dengan upaya Jakarta untuk terus berevolusi dan berinovasi dalam menciptakan jaringan transportasi umum yang lebih mudah diakses dan efisien, wawasan Respati memberikan panduan yang tak ternilai dalam membentuk masa depan mobilitas perkotaan di kota ini.



Gambar 3.16 Peta Forum Diskusi Transportasi Jakarta

3.1.1.2 *Focus Group Discussion*

Selama diskusi kelompok terfokus (FGD), para peserta memberikan wawasan yang berharga mengenai pengalaman dan metode penelitian mereka ketika menggunakan transportasi umum di Jakarta. Darren, Eggi, Indra, Bagus, dan Jovan berbagi sumber informasi utama mereka ketika mencari informasi mengenai transportasi umum, termasuk Google Maps, saran dari teman, kunjungan langsung ke halte, dan ketergantungan pada poster dan pengumuman di stasiun.

Beberapa tantangan dan masalah terkait informasi transportasi umum yang ada disoroti oleh para peserta. Darren mengalami kesulitan dalam memperoleh informasi tentang Bus Rapid Transit (BRT) Rute 8 karena renovasi yang sedang berlangsung, yang menyebabkan ketidakpastian dan kekhawatiran dalam menggunakan layanan BRT. Eggi menghadapi ketidakakuratan rute di Google Maps, yang mengakibatkan dua kali tersesat, sementara Indra mengungkapkan rasa frustrasinya dengan kurangnya jadwal keberangkatan yang akurat dan informasi tentang halte busway luar kota. Bagus mencatat tidak adanya pengumuman yang tepat waktu mengenai gangguan layanan dan mempertanyakan perlunya aplikasi yang terpisah untuk moda transportasi yang berbeda. Jovan menekankan pentingnya informasi angkutan umum yang dapat diandalkan dan komprehensif, terutama mengenai rute, jadwal, dan pembaruan layanan.

Para peserta mengevaluasi kecukupan aplikasi dan situs web transportasi yang ada, dengan pandangan yang beragam. Sementara Darren mengkritik iklan yang berlebihan di Moovit dan ketidakcukupan aplikasi TransJakarta (TJ), Eggi menyoroti ketidakakuratan rute di Google Maps dan lambatnya kinerja aplikasi TJ. Indra merasa bahwa Google Maps sulit untuk dinavigasi dan

menyarankan pengembangan aplikasi yang lebih rinci dengan informasi transit yang komprehensif. Bagus menyuarakan kekhawatirannya tentang kurangnya akurasi rute di Google Maps dan ketidaknyamanan dalam menggunakan beberapa aplikasi transportasi, sementara Jovan menekankan tidak adanya pembaruan secara *real-time* di Google Maps dan ketidakefisienannya dalam memberikan informasi angkutan umum yang komprehensif.

Ketika mendiskusikan informasi penting yang dibutuhkan oleh pengguna transportasi umum, para peserta menekankan beberapa faktor kunci. Darren menekankan pentingnya informasi angkutan umum yang dapat diandalkan dan ketersediaan rute alternatif. Eggi menyoroti perlunya informasi yang akurat mengenai rute bus dan pentingnya memverifikasi kebenaran pilihan angkutan umum. Indra menekankan pentingnya informasi rute awal, estimasi durasi perjalanan, dan rincian waktu tunggu. Bagus menggarisbawahi pentingnya pengumuman yang tepat waktu mengenai gangguan layanan dan digitalisasi pemberitahuan. Jovan menekankan perlunya penyampaian informasi transit yang mudah diakses dan cepat.

Mengenai potensi dampak dari aplikasi informasi transportasi umum terpadu di Jakarta, para peserta menyatakan optimisme yang hati-hati. Darren percaya bahwa konsolidasi informasi ke dalam satu platform akan bermanfaat, sementara Eggi mengungkapkan kekhawatirannya tentang potensi kelebihan informasi dan *redundancy* fitur. Indra menganggap konsep ini menjanjikan, terutama untuk menyederhanakan akses informasi bagi masyarakat umum, sementara Bagus menekankan perlunya kesederhanaan dan desain yang mudah digunakan. Jovan menyoroti potensi manfaat aplikasi ini bagi para komuter, tetapi menekankan

pentingnya kesederhanaan dan kemampuan beradaptasi dengan prinsip-prinsip pengalaman pengguna (UX).



Gambar 3.2 FGD dengan partisipan

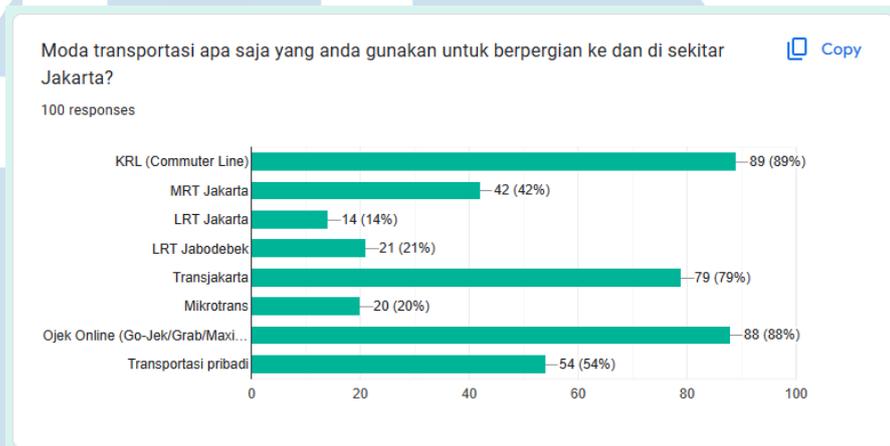
3.1.2 Metode Kuantitatif

Dalam penelitian ini, metode kuantitatif, khususnya melalui kuesioner, sangat penting untuk memahami kebutuhan asli dari audiens target. Dengan mendistribusikan kuesioner yang dirancang dengan baik, tujuannya adalah untuk mengumpulkan data yang tepat yang penting untuk merancang solusi yang disesuaikan untuk mengatasi masalah secara efektif. Pendekatan kuantitatif memungkinkan analisis sistematis terhadap tanggapan, sehingga memudahkan pengambilan keputusan berdasarkan bukti.

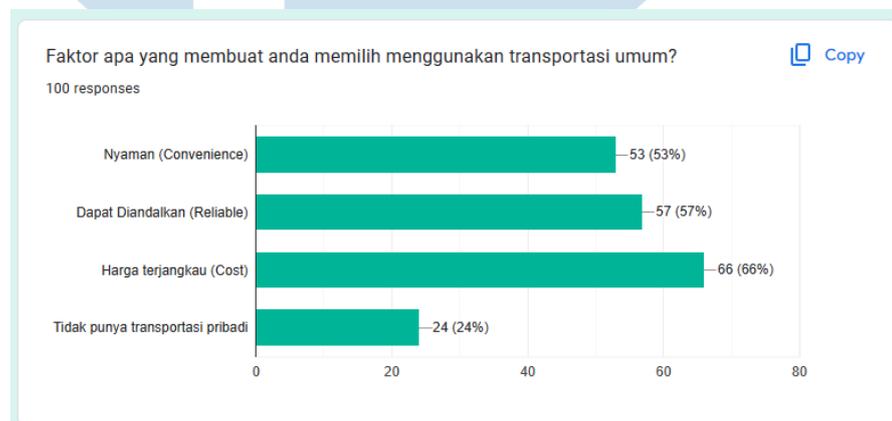
3.1.2.1 Kuesioner

Sebuah survei terhadap 100 responden yang mayoritas berada di komunitas transportasi umum di Jakarta menyoroti preferensi transportasi mereka. Hasilnya menunjukkan ketergantungan yang signifikan terhadap KRL (89%) dan ojek *online*

(88%), yang mengindikasikan popularitas keduanya karena kenyamanan dan keandalannya. Namun, terlepas dari ketersediaan pilihan transportasi umum seperti KRL dan Transjakarta, lebih dari separuh responden (54%) masih lebih memilih kendaraan pribadi.



Gambar 3.3 Hasil Kuesioner Hasil Kuesioner Moda Transportasi yang Digunakan



Gambar 3.4 Hasil Kuesioner Faktor Pemilihan Transportasi

Ketika mempertimbangkan frekuensi penggunaan transportasi umum, terlihat bahwa hampir setengah dari responden menyatakan jarang menggunakan transportasi umum (47%). Hal ini menyoroti tantangan potensial dalam mendorong penggunaan transportasi umum yang lebih sering di antara penduduk Jakarta. Selain itu, data mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan transportasi umum-kenyamanan (53%), dapat diandalkan (57%), dan

biaya (66%)-menggarisbawahi pentingnya mengatasi aspek-aspek ini untuk menarik lebih banyak pengguna. Selain itu, persentase yang signifikan dari responden yang mengutip kurangnya transportasi pribadi sebagai alasan untuk menggunakan transportasi umum (24%) menunjukkan adanya peluang untuk mempromosikan angkutan umum sebagai alternatif yang layak bagi mereka yang tidak memiliki kendaraan pribadi.



Gambar 3.5 Hasil Kuesioner Tingkat Kemudahan Informasi Rute

Survei ini mengungkapkan bahwa sebagian besar responden (67%) merasa mudah atau sangat mudah untuk mencari informasi rute. Hal ini mengindikasikan pengalaman pengguna yang relatif positif dalam mengakses data terkait rute. Namun, perlu dicatat bahwa sebagian besar responden (33%) masih mengalami kesulitan dalam aspek ini, yang menunjukkan adanya ruang untuk perbaikan.



Gambar 3.6 Hasil Kuesioner Tingkat Kemudahan Informasi Jadwal

Meskipun sebagian besar responden (61%) melaporkan kemudahan dalam mengakses informasi jadwal, sebagian besar responden (49%) masih menghadapi tantangan dalam hal ini. Hal ini mengindikasikan adanya kesenjangan dalam menyediakan akses tanpa hambatan ke data jadwal, yang sangat penting untuk merencanakan perjalanan dan meminimalkan waktu tunggu.



Gambar 3.7 Hasil Kuesioner Tingkat Kemudahan Informasi Harga

Survei ini menyoroti bahwa hampir setengah dari responden (58%) mengalami kesulitan dalam menemukan informasi tarif untuk layanan transportasi umum. Temuan ini menggarisbawahi pentingnya informasi tarif yang transparan dan mudah diakses oleh pengguna.



Gambar 3.8 Hasil Kuesioner Tingkat Kemudahan Pengumuman

Sebagian besar responden (76%) menyatakan kesulitan dalam mengakses pemberitahuan dan informasi terbaru mengenai gangguan atau pengumuman layanan.



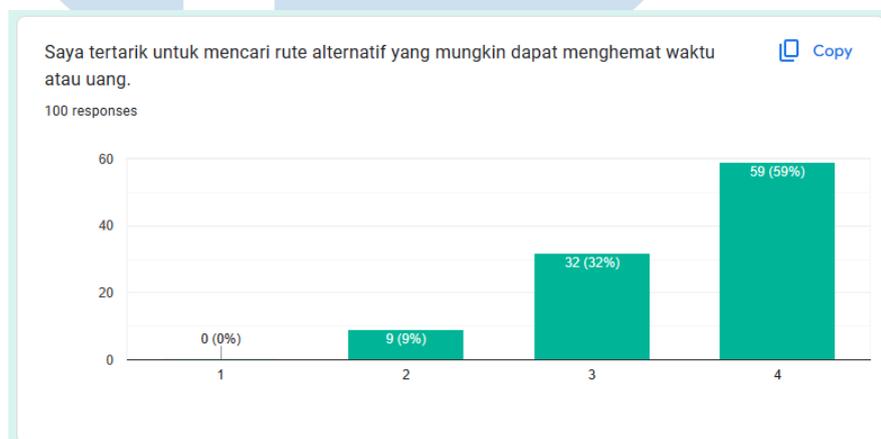
Gambar 3.9 Hasil Kuesioner Tingkat Kemudahan Informasi *Traffic*

Temuan survei menunjukkan bahwa mayoritas responden (72%) mengalami kesulitan dalam mengakses informasi tentang aksesibilitas stasiun atau halte, terutama bagi penyandang disabilitas.



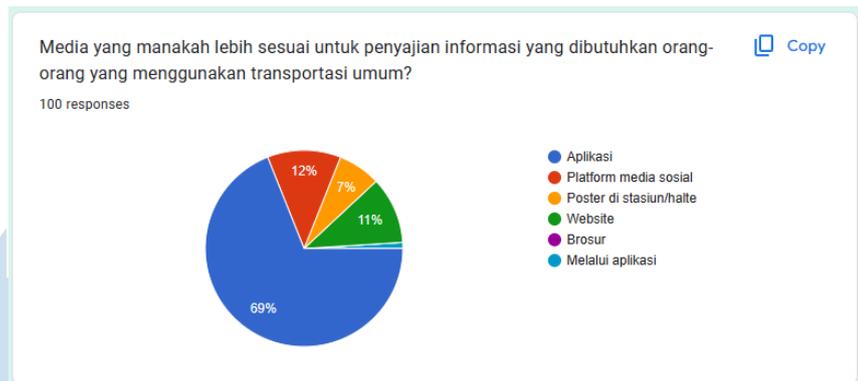
Gambar 3.10 Hasil Kuesioner Kebutuhan Informasi

Sebagian besar responden (63%) menyatakan ketertarikannya untuk mendapatkan informasi tentang kepadatan stasiun atau rute, yang mengindikasikan relevansi aspek ini dalam pengalaman komutasi mereka.



Gambar 3.11 Hasil Kuesioner Ketertarikan Pencarian Rute

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 3.12 Hasil Kuesioner Media

Selain itu, minat yang diungkapkan oleh responden untuk menemukan pilihan perjalanan yang lebih baik dan rute alternatif (59%) menyoroti peluang untuk inovasi dalam layanan transportasi umum. Dengan memenuhi preferensi dan kebutuhan ini, otoritas transportasi dapat meningkatkan kepuasan pengguna dan mendorong penggunaan angkutan umum yang lebih besar. Selain itu, preferensi untuk aplikasi *mobile* sebagai sumber utama informasi transportasi (70%) menunjukkan pentingnya berinvestasi pada platform digital untuk menyediakan akses yang nyaman dan mudah digunakan ke informasi penting.

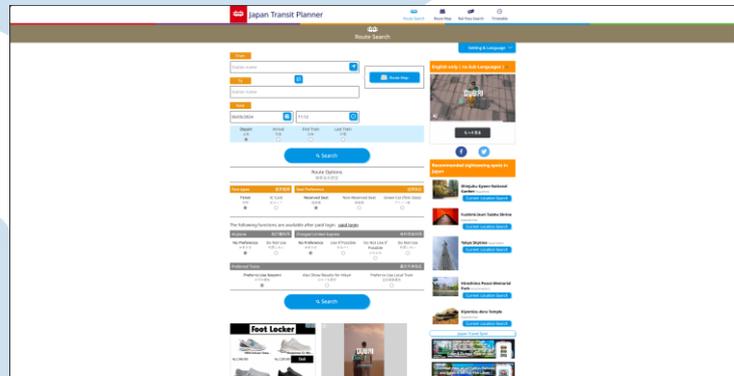
Sebagai kesimpulan, temuan survei ini memberikan wawasan yang berharga mengenai kondisi transportasi umum di Jabodetabek saat ini dan memberikan panduan untuk perbaikan di masa depan. Dengan mengatasi tantangan yang teridentifikasi dan memanfaatkan peluang untuk perbaikan, para pemangku kepentingan dapat bekerja untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien, dapat diandalkan, dan berpusat pada pengguna untuk penduduk Jakarta.

3.1.2.2 Studi Referensi

Studi referensi mengkaji penelitian atau contoh yang sudah ada untuk menginformasikan dan memandu proyek-proyek baru. Studi ini membantu mengidentifikasi praktik-praktik terbaik, memahami tantangan, dan membangun pengetahuan yang sudah ada.

1. Japan Transit Planner

Studi referensi ini bertujuan untuk mengeksplorasi dan mendapatkan wawasan dari desain dan fungsionalitas Japan Transit Planner, situs web yang menawarkan pilihan transportasi di Jepang. Tujuannya adalah untuk mengumpulkan inspirasi dan menginformasikan desain platform informasi, dengan fokus pada prinsip-prinsip yang berpusat pada pengguna dan komunikasi informasi yang efektif.



Gambar 3.13 Tampilan Website Japan Transit Planner
Sumber: <https://world.jorudan.co.jp/>

Japan Transit Planner menonjol karena kesederhanaan dan antarmuka yang ramah pengguna, menjadikannya referensi yang ideal untuk merancang pengalaman digital yang intuitif. Elemen UI situs web ini dirancang agar mudah dipahami oleh audiens yang beragam dan dapat diakses di berbagai perangkat, termasuk ponsel dan desktop.

Fungsionalitas inti dari Japan Transit Planner adalah fitur pencarian rute yang intuitif. Pengguna diminta untuk memasukkan tujuan yang diinginkan atau mencari lokasi terdekat, setelah itu situs web ini menghasilkan opsi rute yang komprehensif. Opsi-opsi ini termasuk panduan langkah demi langkah, perkiraan total waktu perjalanan, rincian tarif, dan informasi transfer, yang memberdayakan pengguna untuk membuat keputusan yang tepat tentang rencana perjalanan mereka.



Gambar 3.14 Tampilan Website Japan Transit Planner
Sumber: <https://world.jorudan.co.jp/>

Dalam analisis ini, penulis akan mempelajari prinsip-prinsip desain dan strategi pengalaman pengguna yang digunakan oleh gothere.sg. Dengan memeriksa struktur navigasi, hirarki visual, dan desain interaksinya, penulis bertujuan untuk mengekstrak wawasan berharga yang dapat menginformasikan desain platform media informasi.

2. Trafi

Trafi merupakan layanan transportasi yang dikenal luas dan pernah beroperasi di Indonesia, menawarkan para

komuter sebuah platform yang lancar dan efisien untuk menavigasi sistem transit perkotaan. Kepergiannya dari pasar Indonesia meninggalkan kekosongan yang cukup besar di ranah aplikasi transportasi, karena banyak pengguna yang telah terbiasa dengan pengalaman pengguna yang intuitif dan fitur-fiturnya yang kuat. Salah satu kekuatan utama Trafi adalah pendekatannya yang berpusat pada pengguna untuk desain UX, yang memprioritaskan kesederhanaan, aksesibilitas, dan fungsionalitas.



Gambar 3.15 Tampilan UI/UX Aplikasi Trafi
Sumber: <https://www.trafi.com/>

Aplikasi ini memiliki antarmuka yang bersih dan intuitif yang memungkinkan pengguna untuk merencanakan perjalanan mereka dengan mudah, mengakses informasi angkutan secara *real-time*, dan menavigasi berbagai moda transportasi dengan mudah. Desain UX Trafi berfokus untuk memberikan pengalaman yang tidak merepotkan bagi pengguna, menghilangkan kerumitan yang tidak perlu, dan menyederhanakan proses pencarian rute dan pilihan transportasi yang optimal. Pendekatan yang ramah

pengguna ini beresonansi dengan para komuter dari semua latar belakang, membuat Trafi menjadi pilihan yang disukai banyak orang.

Inti dari desain UX Trafi adalah penekanannya pada akurasi dan keandalan. Aplikasi ini memanfaatkan algoritme dan sumber data yang canggih untuk memberikan informasi terkini kepada pengguna mengenai jadwal transit, pilihan rute, dan waktu tempuh. Komitmen terhadap akurasi ini menanamkan kepercayaan dan keyakinan pada pengguna, memungkinkan mereka untuk membuat keputusan yang tepat dan menavigasi kompleksitas sistem transportasi perkotaan dengan mudah.

3.1.2.3 Studi Eksisting

Pada tahap studi eksisting, penelitian ini akan mengeksplorasi berbagai media yang sudah ada terkait transportasi umum di Jakarta. Hal ini mencakup peninjauan aplikasi, situs web, poster, dan media lain yang menyediakan informasi tentang rute, jadwal, tarif, dan fasilitas transportasi umum di Jakarta. Tujuannya adalah untuk memahami kekuatan dan kelemahan dari media-media tersebut dan melihat bagaimana media-media tersebut memenuhi kebutuhan pengguna saat ini.

1. Peta Fisik Forum Diskusi Transportasi Jakarta

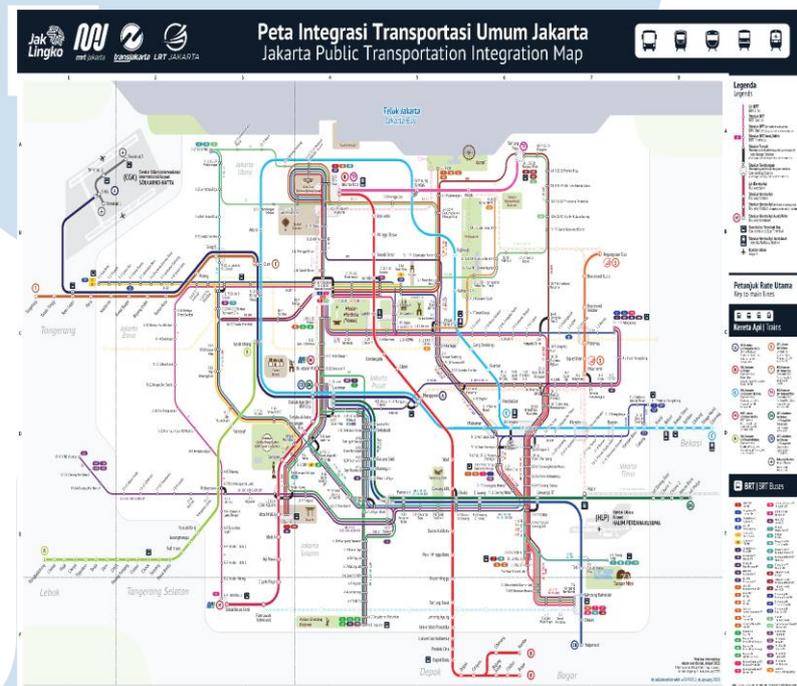
Peta transportasi Forum Diskusi Transportasi Jakarta (FDTJ), yang biasanya tersedia di stasiun dan halte di seluruh Jakarta, memberikan informasi penting bagi para komuter tentang jaringan transportasi kota. Peta-peta ini memberikan gambaran visual yang jelas mengenai rute, halte, dan persimpangan, sehingga membantu para

komuter dalam merencanakan perjalanan mereka secara efisien. Meskipun bermanfaat untuk navigasi, peta-peta ini mungkin tidak selalu mencerminkan perubahan atau gangguan layanan secara *real-time*. Meskipun demikian, peta ini tetap menjadi alat yang sangat diperlukan bagi para komuter untuk menavigasi jalanan Jakarta yang ramai dan pusat-pusat transportasi yang padat.

Tabel 3.1 SWOT Peta Forum Diskusi Transportasi Jakarta

<i>Strengths</i>	Memberikan gambaran umum yang komprehensif tentang jaringan transportasi umum Jakarta, ditampilkan dengan jelas di stasiun dan halte, mudah diakses oleh para komuter, membantu pengguna menavigasi sistem transit kota.
<i>Weakness</i>	Bergantung pada informasi statis, tidak memiliki pembaruan waktu nyata pada rute, jadwal, dan gangguan, fitur interaktif yang terbatas dibandingkan dengan aplikasi digital, tidak dapat memperhitungkan perubahan dinamis dalam lalu lintas atau ketersediaan layanan.
<i>Opportunities</i>	kolaborasi dengan otoritas transportasi untuk meningkatkan akurasi dan keandalan, memanfaatkan umpan balik dari pengguna untuk mengidentifikasi area-area yang perlu ditingkatkan.
<i>Threats</i>	Menghadapi persaingan dari aplikasi

transit digital yang menawarkan informasi *real-time* dan fitur interaktif, risiko menjadi usang karena para komuter semakin bergantung pada platform digital untuk informasi transit, potensi kehilangan relevansi jika tidak dapat beradaptasi dengan perubahan preferensi pengguna dan kemajuan teknologi.



Gambar 3.16 Peta Forum Diskusi Transportasi Jakarta
sumber: <https://www.transportforjakarta.com>

2. Aplikasi Moovit

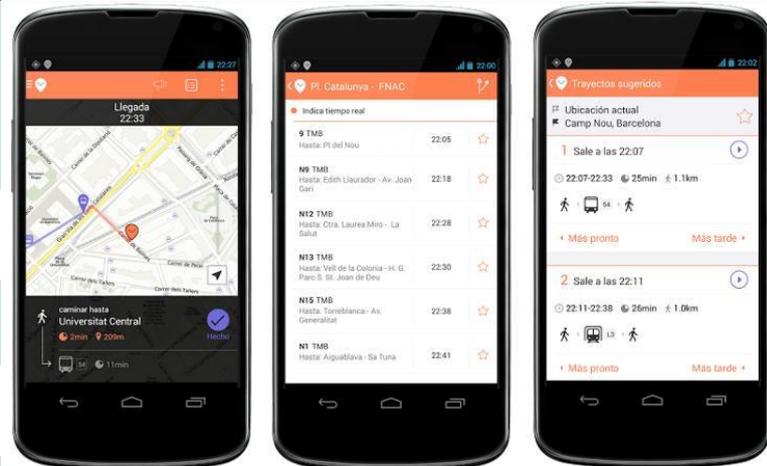
Moovit adalah aplikasi seluler yang merevolusi navigasi transportasi umum dengan antarmuka dan informasi transit. Menawarkan perencanaan rute yang optimal dan

peta, aplikasi ini menyederhanakan perjalanan para komuter. Meskipun ada iklan yang berantakan dan masalah kinerja sesekali, peta dinamis dan fitur aksesibilitas Moovit meningkatkan inklusivitas. Agar tetap unggul, Moovit harus mengatasi inefisiensi desain dan masalah privasi sambil memanfaatkan peluang untuk integrasi dan personalisasi. Secara keseluruhan, Moovit memimpin dalam menyediakan solusi navigasi yang dapat diandalkan dan nyaman bagi para komuter.

Tabel 3.2 SWOT Aplikasi Moovit

<i>Strengths</i>	Menawarkan informasi mengenai jadwal dan rute layanan transportasi umum, antarmuka yang mudah digunakan dengan fitur navigasi yang intuitif, memberikan rekomendasi rute yang dipersonalisasi berdasarkan preferensi pengguna dan kondisi lalu lintas saat ini.
<i>Weakness</i>	Dapat mengalami gangguan sesekali atau kinerja yang lambat, ketergantungan pada konektivitas internet, potensi masalah privasi yang terkait dengan pelacakan lokasi dan pengumpulan data.
<i>Opportunities</i>	Peningkatan berkelanjutan melalui umpan balik pengguna dan analisis data, perluasan fitur untuk menyertakan moda transportasi tambahan dan integrasi tanpa batas dengan layanan mobilitas lainnya, kemitraan dengan otoritas transportasi lokal untuk meningkatkan akurasi dan

	keandalan.
Threats	Potensi tantangan dalam menjaga keakuratan dan keandalan data



Gambar 3.17 Aplikasi Moovit
sumber: <https://moovitapp.com/>

3. Situs Web Transjakarta

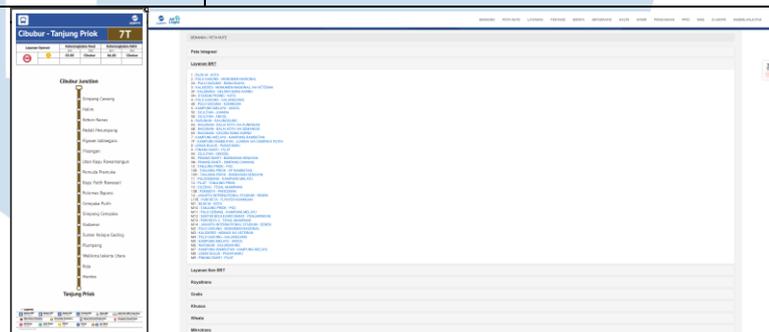
Situs web transportasi lokal menyediakan informasi penting tentang sistem transportasi umum, termasuk rute, jadwal, tarif, dan pembaruan layanan. Situs web ini berfungsi sebagai sumber daya yang berharga bagi para komuter, turis, dan penduduk setempat, yang menawarkan detail tentang cara menavigasi jaringan transportasi kota secara efisien. Meskipun mungkin tidak memiliki beberapa fitur interaktif yang terdapat pada aplikasi seluler, seperti pelacakan waktu nyata, situs-situs ini tetap dapat diakses oleh berbagai macam pengguna, termasuk mereka yang tidak memiliki ponsel pintar atau akses internet saat bepergian. Selain itu, situs web transportasi lokal sering kali berkolaborasi dengan otoritas transportasi untuk memastikan keakuratan dan

keandalan informasi yang diberikan, sehingga berkontribusi pada pengalaman perjalanan yang lebih lancar dan lebih dapat diandalkan untuk semua orang.

Tabel 3.3 SWOT *Website* Transjakarta

<i>Strengths</i>	Menyediakan informasi yang komprehensif tentang rute, jadwal, dan tarif, dapat diakses oleh pengguna tanpa perlu mengunduh aplikasi, sering kali didukung oleh otoritas transportasi untuk memastikan informasi yang resmi dan dapat diandalkan
<i>Weakness</i>	Kurangnya pembaruan waktu nyata mengenai gangguan atau penundaan layanan, interaktivitas yang terbatas dibandingkan dengan aplikasi seluler, mungkin tidak dioptimalkan untuk penggunaan seluler yang menyebabkan pengalaman pengguna yang tidak optimal, potensi tantangan dalam menjaga agar informasi tetap terkini dan akurat, terpisah karena tidak semua penyedia transportasi umum dalam satu naungan.
<i>Opportunities</i>	Potensi untuk peningkatan melalui penambahan fitur pelacakan waktu nyata dan peta interaktif, kolaborasi dengan pengembang pihak ketiga untuk membuat antarmuka yang lebih ramah pengguna dan versi yang ramah seluler, integrasi dengan layanan mobilitas lainnya untuk menyediakan perencanaan perjalanan multi-

	moda yang mulus.
Threats	Persaingan dari aplikasi seluler yang menawarkan fitur-fitur yang lebih canggih dan kenyamanan yang lebih baik, risiko kehilangan pengguna karena platform alternatif yang menyediakan informasi yang lebih komprehensif dan terkini, tantangan dalam beradaptasi dengan teknologi yang berubah dengan cepat dan preferensi pengguna.



Gambar 3.18 Website Transjakarta
 Sumber: <https://transjakarta.co.id/>

3.1.2.4 Kesimpulan Studi Eksisting

Kesimpulannya, studi yang ada memberikan wawasan yang berharga tentang berbagai sumber informasi transportasi yang tersedia bagi para komuter di Jakarta. Dari peta statis tradisional yang dapat ditemukan di stasiun dan halte bus, hingga aplikasi *mobile* modern seperti Moovit, dan situs web resmi dari otoritas transportasi lokal, setiap platform menawarkan kekuatan dan kelemahan yang berbeda. Meskipun peta statis menawarkan keakraban dan aksesibilitas, mereka tidak memiliki informasi *real-time* dan fitur interaktif. Aplikasi seluler seperti Moovit memberikan kenyamanan dan kemampuan dinamis, tetapi tetap mempunyai tantangan seperti masalah kegunaan dan ketergantungan pada konektivitas internet.

Selain itu, situs web resmi dari otoritas transportasi berfungsi sebagai pusat informasi transit yang komprehensif, tetapi mungkin memerlukan perbaikan dalam desain antarmuka pengguna dan aksesibilitas. Memahami kekuatan dan kelemahan masing-masing platform dapat membantu dalam proses desain, memfasilitasi penciptaan pengalaman perjalanan yang lebih mulus dan efisien bagi pengguna

3.2 Metodologi Perancangan

Design Thinking Stanford adalah pendekatan *problem-solving* yang berfokus pada pengguna dengan lima tahap: *Empathize*, *Define*, *Ideate*, *Prototype*, dan *Test*. Dimulai dengan memahami kebutuhan pengguna (*Empathize*), mendefinisikan masalah (*Define*), menghasilkan ide (*Ideate*), membuat prototipe (*Prototype*), dan menguji solusi (*Test*). Proses berulang ini mendorong inovasi dan memastikan solusi memenuhi kebutuhan pengguna secara efektif. Melalui buku digital “*An Introduction to Design Thinking PROCESS GUIDE*” yang dibuat oleh Stanford University, penulis akan menggunakan pendekatan ini untuk analisis dan pengembangan proyek.

1) *Empathize*

Pada tahap *Empathize*, desainer berfokus pada pemahaman kebutuhan, emosi, dan pengalaman pengguna atau pemangku kepentingan yang terlibat dalam tantangan desain. Melalui wawancara, observasi, dan metode penelitian lainnya, desainer mendapatkan wawasan ke dalam perspektif pengguna, mengungkap wawasan yang berharga dan mengidentifikasi titik-titik masalah utama atau peluang untuk inovasi.

2) *Define*

Dalam tahap *Define*, desainer mencari wawasan yang dikumpulkan selama tahap *Empathize* untuk mendefinisikan pernyataan masalah atau tantangan desain. Dengan membingkai ulang wawasan ke dalam pernyataan masalah yang dapat ditindaklanjuti, para desainer memastikan bahwa solusi mereka mengatasi akar penyebab kebutuhan atau tantangan pengguna.

3) *Ideate*

Pada tahap *Ideate*, desainer menghasilkan berbagai solusi kreatif untuk mengatasi pernyataan masalah yang telah ditentukan pada tahap sebelumnya. Melalui *brainstorming*, membuat sketsa, membuat prototipe, dan teknik kreatif lainnya, para desainer mengeksplorasi berbagai ide, mendorong keterbukaan pikiran dan kolaborasi untuk menghasilkan solusi yang inovatif.

4) *Prototype*

Pada tahap *Prototype*, desainer membuat *prototype* dari ide-ide mereka untuk menguji dan melakukan iterasi. Dengan membangun dan menyempurnakan *prototype*, desainer dapat mengumpulkan umpan balik dari pengguna, memvalidasi ide-ide mereka, mengidentifikasi potensi kekurangan atau perbaikan, dan mengulangi desain mereka berdasarkan umpan balik pengguna.

5) *Test*

Terakhir, pada tahap *Test*, desainer mengumpulkan umpan balik dari pengguna dengan menguji *prototype* mereka dalam skenario dunia nyata. Melalui *testing*, wawancara, dan metode umpan balik lainnya, desainer mengevaluasi keefektifan *prototype*, memvalidasi ide mereka, mengidentifikasi area untuk perbaikan, dan menyempurnakan desain mereka berdasarkan umpan balik pengguna.