

## EVALUASI METODOLOGI DESAIN DALAM SIMULASI PERANCANGAN ULANG SISTEM TANDA UNTUK PENGGUNA TRANSPORTASI UMUM

Brian Alvin Hananto<sup>1</sup>, Jessie Rose Komala Hadi<sup>2</sup>, Karina Olivia Hernawan<sup>3</sup>, Natasha Christina Gondo<sup>4</sup>

<sup>1,2,3,4</sup> Desain Komunikasi Visual, Fakultas Desain, Universitas Pelita Harapan

MH Thamrin Boulevard 1100, Klp. Dua, Kec. Klp. Dua, Tangerang, Banten 15811 Indonesia

e-mail: [brian.hananto@uph.edu](mailto:brian.hananto@uph.edu)<sup>1</sup>, [JH70022@student.uph.edu](mailto:JH70022@student.uph.edu)<sup>2</sup>, [KH70037@student.uph.edu](mailto:KH70037@student.uph.edu)<sup>3</sup>,  
[NG70002@student.uph.edu](mailto:NG70002@student.uph.edu)<sup>4</sup>

Received : June, 2020

Accepted : July, 2020

Published : October, 2020

### Abstract

*A design methodology is an important aspect of design. In hopes to develop the design methodology's pedagogy in the Visual Communication Design Department of Universitas Pelita Harapan (VCD UPH), the author conducted a classroom action research to evaluate results of design methodology analysis of final assignment projects in VCD UPH. The project that is featured in this article is a signage system redesign for Transjakarta by Triska, in which several students in the Design Methodology class evaluate the methodology. For the evaluation, Triska's methodology is framed by the design process model of Robin Landa. The result of the evaluation shows several points that can be added from Triska's methodology to make it better. From the study, it is shown that design methodology learning can be conducted through analysis and evaluation of a design methodology of a design project. The learning method is possible to be implemented for the bachelor level of design programs. Though the pedagogy demonstrated in this article is still in its preliminary phase, it can later be further developed after more studies and the second cycle of research had been done by the author.*

**Keywords:** Education, Pedagogy, Design Methodology

### Abstrak

*Metodologi desain merupakan salah satu aspek krusial dalam desain. Dalam rangka mengembangkan pedagogi metodologi desain dalam Program Studi Desain Komunikasi Visual Universitas Pelita Harapan (PSDKV UPH), penulis mengadakan penelitian tindakan kelas yang mengevaluasi studi analisa metodologi desain dari proyek-proyek desain yang dilaporkan sebagai tugas akhir di PSDKV UPH. Proyek desain yang dibahas dalam artikel ini adalah proyek perancangan ulang sistem tanda untuk Transjakarta oleh Triska, dimana metodologi yang dilakukan oleh Triska dibahas oleh beberapa mahasiswa/i pada matakuliah Metodologi Desain. Dalam evaluasi yang dilakukan, metodologi Triska dibahas dalam beberapa tahapan dan metode sesuai model proses desain oleh Robin Landa. Hasil evaluasi metodologi yang dilakukan menunjukkan beberapa poin dalam metodologi Triska yang dapat dilengkapi kembali. Melalui studi yang telah dilakukan, dapat dilihat bagaimana pembelajaran metodologi desain melalui analisa dan evaluasi metodologi desain sebuah proyek desain mungkin untuk dilakukan pada tingkatan sarjana desain strata satu. Pedagogi metodologi desain yang disinggung dalam tulisan ini masih pada tahap permulaan, dan dapat dikembangkan lebih lanjut berdasarkan studi-studi lain dan penelitian siklus 2 yang akan dilakukan oleh penulis.*

**Kata Kunci:** Pendidikan, Pedagogi, Metodologi Desain

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Penelitian

Dalam rangka mengembangkan pedagogi desain dalam program studi Desain Komunikasi Visual Universitas Pelita Harapan, telah dilakukan beberapa upaya. Salah satunya adalah dengan membuka mata kuliah Metodologi Desain, mahasiswa/i akan belajar memahami mengenai metodologi dalam proses perancangan desain komunikasi visual [1, p. 58]. Mata kuliah Metodologi Desain sendiri menjadi mata kuliah yang diberikan kepada mahasiswa/i sebelum memasuki kerja praktik dan juga tugas akhir. Mata kuliah ini diajarkan ketika mahasiswa/i dinilai sudah bisa 'membuat' desain dan mengikuti mayoritas perkuliahannya, sehingga ketika membicarakan desain sebagai sebuah metodologi, sedikit banyak mereka sudah memahami karena sudah pernah mengalaminya. Namun pertanyaannya adalah, "jika mahasiswa-mahasiswi sudah bisa mendesain, kenapa malah baru diajari metodologi desain?".

Metodologi bisa didefinisikan sebagai strategi dan perencanaan logis & sistematis sebelum memulai sebuah proses [2, p. 18]. Ketika membahas mengenai metodologi, pemilihan dan pembahasan mengenai metode-metode juga tidak mungkin dilewatkan. Metode adalah sebuah cara atau instrumen yang dilakukan untuk menjawab pertanyaan penelitian [3]. Metodologi mempelajari mengenai metode-metode, dan metode-metode membentuk sebuah metodologi. Pada semester sebelumnya ketika mahasiswa/i mulai membuat desain, mereka hanya mengikuti instruksi semata yang diberikan. Mahasiswa/i bisa saja pernah mempraktikkan metode desain, tapi mereka belum benar-benar paham mengenai metodologinya itu sendiri. Pengajaran mengenai metodologi, menurut penulis, membutuhkan sedikit banyak pengalaman dari hal yang pernah dilakukan agar mahasiswa/i tidak seolah-olah 'buta' dalam mempelajarinya. Salah satu pemahaman mengenai desain adalah bahwa desain merupakan sebuah kegiatan aktif, yaitu melakukan sebuah kegiatan merancang [4, p. 3], [5, pp. 3–4]. Sebagai sebuah kegiatan, tentu ada hasil yang akan dihasilkan. Untuk bisa menghasilkan dengan baik, desainer perlu memiliki konsep yang jelas dalam setiap keputusan agar dapat mempertajam fokus dan memberikan pertanggungjawaban yang baik terhadap klien atau pemangku kepentingan yang terlibat [6, p.

27]. Di sinilah pemahaman mengenai metodologi menjadi sesuatu yang krusial.

Desain adalah sebuah disiplin ilmu yang luas dan juga bersinggungan dengan banyak aspek lain [5, p. 5], dan intensitas persinggungan itulah yang akhirnya membuat desain sebagai sebuah disiplin yang butuh pemahaman konteks-konteks tersebut [7, p. ix]. Design Council mempublikasikan sebuah metodologi desain yang dikenal sebagai *Framework for Innovation* yang memfasilitasi pemikiran interdisipliner bagi desainer dan juga non desainer [8]. Apa yang disampaikan oleh Design Council adalah salah satu contoh pendekatan desain yang interdisipliner yang mengintegrasikan konteks-konteks lain juga. Melalui contoh ini, kita dapat melihat bahwa jika kita melihat desain sebagai sebuah metodologi, ada banyak sekali potensi dari desain untuk diajarkan [9, p. 161].

### 1.2. Pedagogi Metodologi Desain

Dalam salah satu upaya pembelajaran metodologi desain, penulis dan tim pengajar mengajarkan mahasiswa/i untuk dapat mengidentifikasi metodologi desain berdasarkan model-model metodologi yang diajarkan di dalam kelas. Setelah mampu mengidentifikasi dan mengenali metode-metode yang ada di dalam sebuah proyek desain, mahasiswa/i diminta untuk memberikan penilaian dan kritik terhadap proyek desain yang tertera dalam laporan.

Proyek desain yang digunakan dalam studi kasus di kelas cukup beragam dari segi tahun, bentuk desain, entitas, dan juga kompleksitas. Penggunaan studi kasus proyek desain dilakukan berdasarkan laporan tugas akhir Program Studi Desain Komunikasi Visual. Hal tersebut dilakukan untuk mempermudah aksesibilitas data serta mengeliminir proses pencarian data. Selain itu, dengan mahasiswa/i untuk membaca laporan proyek akhir, mereka juga akan memperoleh data tersebut dalam kategori data yang cukup sistematis berdasarkan kerangka penulisan laporan. Harapannya, mereka dapat melihat data yang sematang mungkin untuk diidentifikasi dan dianalisa. Dengan mengefisienkan faktor-faktor lain yang mungkin menghambat proses analisa metodologi desain tersebut, penulis berharap mahasiswa/i yang menjadi obyek penelitian dapat fokus dalam menganalisa saja.

### 1.3. Environmental Graphic Design

Proyek yang dibahas dalam artikel ini adalah sebuah proyek simulasi perancangan ulang sistem tanda untuk Transjakarta. Proyek tersebut dikerjakan oleh mahasiswi program studi Desain Komunikasi Visual Universitas Pelita Harapan pada tahun 2018 [10]. Untuk memberikan gambaran mengenai proyek tersebut, akan dijelaskan sedikit mengenai apa itu *environmental graphic design*.

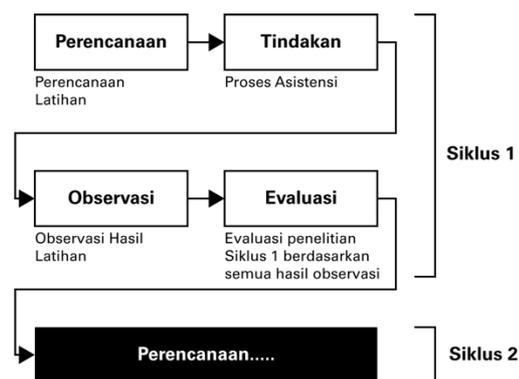
*Environmental graphic design*, atau biasa disingkat EGD, adalah bentuk desain grafis yang ditemukan didalam sebuah lingkungan [11, p. 2]. Elemen-elemen yang membentuk EGD serupa dengan desain grafis pada umumnya, yaitu gambar dan juga huruf [12, p. 181]. Tujuan dari EGD sendiri juga serupa dengan desain grafis pada umumnya, yaitu untuk kepentingan komunikasi [13, p. 69]. EGD sendiri terbagi atas tiga komponen, yaitu *placemaking*, *interpretation* dan juga *wayfinding*. Salah satu area EGD yang dekat dengan manusia adalah *wayfinding*, dimana area EGD tersebut membahas bagaimana membantu manusia memahami posisi dan menunjukkan arah [14, p. 137]. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa EGD, khususnya pada *wayfinding*, grafis digunakan sebagai medium interaksi antara manusia dan juga ruang publik tempat manusia tersebut tengah berada [15, p. 96].

Dalam proyek yang dibahas, walaupun bersifat simulatif, namun metodologi perancangan yang dilakukan mengacu kepada metodologi perancangan yang realistis. Proyek ini juga merupakan sebuah proyek desain yang tidak banyak dilakukan dalam pendidikan formal desain, sehingga terdapat sebuah kebaruan dan juga keasingan bagi para mahasiswa/i yang mempelajari metodologinya. Dengan demikian, proyek ini menjadi sebuah 'sampel' yang baik untuk dievaluasi metodologinya sebagai bentuk pembelajaran metodologi desain.

## 2. METODE PENELITIAN

Mengingat penelitian ini adalah penelitian yang dilakukan untuk pengembangan pedagogi, maka penulis menggunakan pendekatan penelitian tindakan kelas (*classroom action research*). Penelitian tindakan kelas umumnya dilakukan dalam dua siklus [16, pp. 4–6], dimana pada siklus pertama penulis mencoba model pembelajaran melalui metode analisa

metodologi proyek desain. Jika penelitian secara kolektif selesai dilaksanakan, maka penelitian pada siklus kedua akan dilanjutkan dengan menggunakan model pembelajaran serupa disertai dengan metode analisa yang akan dibuat untuk mendapatkan hasil yang lebih baik. Berikut adalah tahapan penelitian tindakan kelas yang dilakukan penulis:



Gambar 1. Metodologi Penelitian  
[Sumber: Dokumentasi Penulis, 2020]

Siklus pertama dalam penelitian ini dilakukan sebelum semester berjalan, dengan pembuatan rencana pembelajaran semester (RPS), persiapan materi-materi dan juga evaluasi pembelajaran. Tahap selanjutnya dalam siklus pertama adalah proses perkuliahan itu sendiri, dimana materi dan juga evaluasi diberikan pada mahasiswa/i selaku obyek penelitian. Tahap observasi adalah tahap pengumpulan data, dimana data-data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah hasil identifikasi metode dan analisa metodologi yang dilakukan oleh mahasiswa/i yang ada dalam kelas tersebut. Tahap selanjutnya yang akan dilakukan oleh penulis adalah tahap evaluasi, dimana semua hasil observasi kemudian dianalisa untuk membangun kesimpulan yang akan digunakan untuk persiapan siklus kedua.

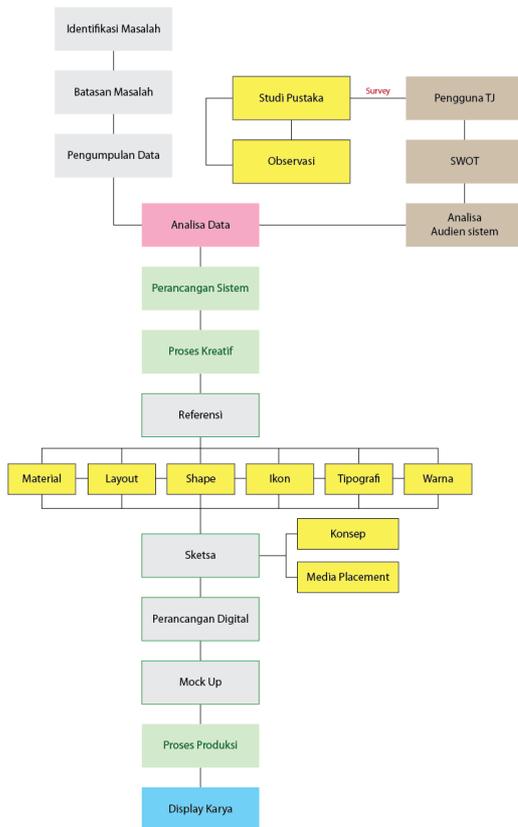
Dalam tahap tindakan, metode utama yang dilakukan oleh para mahasiswa/i adalah studi pustaka. Studi pustaka atau *literature review* adalah metode pengumpulan data sekunder yang dilakukan untuk mendapatkan informasi atau data yang sudah tersedia dari berbagai sumber [17, p. 112]. Terdapat dua jenis pustaka yang dipelajari. Pustaka pertama adalah pustaka untuk memperoleh data mengenai entitas desain, dalam konteks ini adalah laporan proyek akhir. Pustaka kedua adalah pustaka untuk mempelajari dan mencari

metodologi yang akan digunakan sebagai kacamata analisa.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Deskripsi Data

Bagian ini memuat pembahasan dari data hasil penelitian yang telah disajikan. Pembahasan merupakan rangkuman dari apa yang dicantumkan dalam Laporan Tugas Akhir yang ditulis oleh Triska.



Gambar 2. Metodologi Perancangan Proyek Triska  
[Sumber: Dokumentasi Penulis, 2020]

Tahapan pra-desain (*orientation*) dimulai dari pengumpulan data dan informasi yang berkaitan dengan permasalahan yang ada dan Transjakarta. Triska, selaku desainer proyek tersebut, mengumpulkan informasi seputar Transjakarta, seperti sejarah, visi misi, juga mengenai EGD beserta dengan faktor dan aspek yang mempengaruhi sebuah sistem tanda. Transjakarta memiliki visi untuk menjadi perusahaan transportasi kelas dunia yang menjadi pilihan utama untuk mengatasi kondisi mobilitas penduduk DKI Jakarta. Transjakarta memiliki misi yaitu:

1. Menawarkan solusi untuk mengatasi kemacetan dan kebutuhan mobilitas di DKI Jakarta.
2. Menjadi perusahaan transportasi publik kelas dunia yang memberikan kontribusi positif.
3. Menciptakan insan yang profesional, peduli dan penuh semangat melayani dan gotong royong.
4. Menerapkan budaya kerja yang mengutamakan *service excellence* dan *customer satisfaction*.

Triska mengumpulkan data dan informasi tidak hanya melalui studi pustaka, namun juga melalui observasi lapangan di halte-halte Transjakarta. Dalam observasi ini, penulis menemukan beberapa permasalahan desain pada sistem tanda yang ada:

1. Tidak ditemukannya *directional sign* untuk mengarahkan pengunjung, serta *placemaking sign* untuk menandakan bahwa pengunjung telah berada di halte Transjakarta. Hal ini dapat menimbulkan kebingungan bagi pengunjung yang baru pertama kali menggunakan transportasi umum tersebut.
2. Tidak ditemukannya *information sign* yang memberitahu posisi loket tiket, serta tanda untuk arahan mengantri.
3. Terdapat masalah sintaks dan hirarki pada tipografi tanda, juga pada penempatan tanda yang tidak seragam.
4. Melalui observasi, penulis menemukan bahwa sejumlah halte tidak memiliki *regulatory* dan *prohibition sign* yang memiliki tujuan untuk menjaga keselamatan penumpang.

Selain mendalami tentang Transjakarta dan mengobservasi keadaan sistem tanda pada halte secara langsung, Triska juga menggali informasi mengenai *target audience* Transjakarta. Pada tahap ini penulis telah memasuki fase *analysis* dari metodologi desain. Penulis menganalisis target sasaran secara geografis, demografis, psikografis, perilaku, serta *lifestyle*. Berdasarkan analisis tersebut, *target audience* Transjakarta memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Secara geografis:
  - a. Domisili di DKI Jakarta.
2. Secara demografis:
  - a. Usia 20-25 tahun
  - b. Perempuan dan laki-laki
  - c. Kelas sosial: Menengah bawah-atas

- d. Pekerjaan: Karyawan (primer), Mahasiswa dan Pelajar (sekunder)
  - e. Kebangsaan: WNI (primer), WNA (sekunder)
3. Secara psikografis:
- a. Kebiasaan: Mengutamakan kemudahan dan kenyamanan
  - b. Sikap: *Open-minded*
  - c. Motivasi: Ketepatan waktu, keselamatan, kenyamanan, keamanan.
  - d. Secara perilaku: Memperhatikan kualitas, pelayanan, kemudahan, kenyamanan, keamanan.
  - e. Status pengguna: Pertama kali menggunakan atau sudah sering menggunakan.
  - f. Membutuhkan dan menggunakan sistem tanda yang berlaku.
  - g. Secara *lifestyle*: *Outgoing, Business, Mobile*

Selanjutnya, penulis melakukan analisis SWOT terhadap sistem tanda yang dimiliki oleh Transjakarta. Hasil analisis tersebut adalah sebagai berikut:

1. *Strength*:
  - a. Transjakarta sudah menunjukkan wujud dari implementasi *Bus Rapid Transit (BRT)* pertama yang menjadi andalan warga Jakarta.
  - b. Sebagian besar tanda sudah diletakan pada tempat yang seharusnya.
2. *Weakness*
  - a. Secara kuantitas, keseluruhan sistem tanda belum memadai, baik di dalam halte maupun di dalam bus.
  - b. Tidak adanya kesatuan dan keterpaduan antar tanda.
  - c. Secara visual, kualitas beberapa tanda masih dapat ditingkatkan lagi, terutama

berkaitan dengan *legibility* dan *readability*.

- d. Sistem tanda yang ada dirasa belum mampu membantu dan memfasilitasi pengguna secara maksimal.
3. *Opportunity*
    - a. Sarana dan prasarana sistem tanda Transjakarta dapat dikembangkan dan diperbaiki lebih lanjut untuk memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penumpang.
  4. *Threat*
    - a. Perawatan yang kurang memadai dapat merusak sarana dan prasarana sistem tanda Transjakarta.
    - b. Faktor cuaca dapat merusak sarana prasarana sistem tanda yang terletak di luar halte.

Triska tidak hanya melakukan analisis pada *target audience* dan *SWOT*, tetapi juga melakukan studi komparasi terhadap sistem tanda transportasi umum MRT Singapura sebagai studi kasus untuk memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai sistem tanda yang baik. Transportasi umum di Singapura dipilih sebagai studi komparasi karena kondisi lalu lintas dan mobilitas penduduk yang mirip dengan Jakarta. Namun, Singapura berhasil mengatasi kondisi tersebut dengan transportasi umum MRT. Keberhasilan tersebut dipengaruhi oleh faktor kepuasan penumpang dalam menggunakan MRT, yang juga berkaitan dengan sistem tanda yang ada pada stasiunnya. Berdasarkan analisis, penggunaan lampu sebagai indikasi laju perjalanan yang ada pada peta di stasiun dan di dalam transportasi tersebut memberikan kemudahan dalam mengetahui posisi dan waktu tempuh bagi penumpang.



Gambar 3. Sign System dan Peta Jalur MRT Singapura Sebagai Referensi  
[Sumber: Triska, 2018]

Tahapan desain yang dilakukan oleh Triska, dimulai dari penentuan obyektif solusi desain. Perancangan sistem tanda Transjakarta bertujuan untuk memudahkan para pengguna Transjakarta dalam pencarian informasi. Tujuan tersebut ditindaklanjuti dengan penjabaran strategi desain berupa kata kunci yang dilakukan melalui metode *mind mapping* atau peta pikiran. Kata kunci yang dihasilkan adalah *clarity* dan *funksional*. *Clarity* yang dimaksud adalah kejelasan yang membantu manusia dalam melakukan kegiatan-kegiatan dalam suatu ruang serta memperkuat kualitas lingkungan secara visual. Sementara itu, fungsional yang dimaksud adalah esensi dari sistem tanda itu sendiri, yaitu berfungsi untuk mengkomunikasikan informasi mengenai lingkungan kepada para pengguna di dalamnya secara grafis berupa objek fisik.

Hal selanjutnya yang dilakukan adalah pembuatan *moodboard* sebagai referensi untuk perancangan sistem tanda kedepannya. Rujukan yang digunakan adalah Swiss Style yang memperhatikan penggunaan elemen desain yang seragam dan geometris supaya tetap terlihat konsisten dan bisa disesuaikan dengan ruang yang ada. Aspek lainnya yang ditelusuri adalah penggunaan warna pada Transjakarta yang berwarna biru dan putih. Warna biru dalam hal ini melambangkan kedalaman, kepercayaan, dan kejelasan atau *clarity*. Sementara itu, warna putih yang dikategorikan sebagai warna netral melambangkan kemurnian, kedamaian, dan keamanan. Warna inilah yang dijadikan Triska untuk warna semua tanda dalam material apapun.



Gambar 4. Moodboard Perancangan  
[Sumber: Triska, 2018]

Tipografi menjadi aspek lainnya yang dipelajari oleh Triska. *Typeface* yang dipilih untuk perancangan kali ini adalah Frutiger karena memiliki *legibility* yang tinggi. Faktor lainnya yang turut mendukung pemilihan *typeface* tersebut adalah *x-height* yang besar, *flat apex*, ketebalan yang bervariasi, lingkaran pada *bow* berbentuk oval, terminal yang sedikit miring, dan perbedaan *upper case* dan *lower case* yang signifikan. Penggambaran lebih lanjut bisa dilihat pada gambar 4. Hal berikutnya yang dipelajari adalah *layout* atau tata letak. Penggunaan *isometric grid* dalam perancangan kali ini didasari pertimbangan bahwa *grid* ini dapat memproyeksikan dengan skala yang sama persis. Pertimbangan lainnya adalah ergonomi manusia dalam hal gerak rotasi leher manusia. Batas rotasi dalam bidang horizontal adalah 45 derajat ke arah kiri atau kanan, sedangkan batas rotasi dalam bidang vertikal adalah 30 derajat ke arah atas dan bawah.

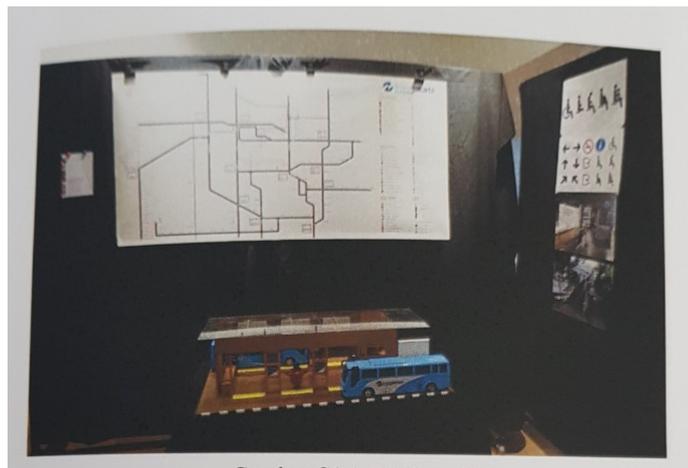
Dalam perancangan sistem tanda, simbol bisa menjadi pengganti tipografi dalam pesan tertentu. Dalam hal ini, masyarakat Indonesia lebih peka terhadap simbol dan ikon dibandingkan dengan tulisan. Pemilihan warna pada ikon juga didasari oleh warna rambu yang telah diterima masyarakat Indonesia secara umum. Contohnya adalah warna kuning untuk *warning sign* atau tanda peringatan untuk kemungkinan adanya bahaya tertentu. Tanda peringatan ini juga biasanya berbentuk belah ketupat dengan tulisan hitam. Tanda lainnya yang umum ditemui adalah *prohibition sign* atau tanda larangan. Tanda ini umumnya berbentuk bulat dengan latar belakang putih dengan garis tepi merah serta tulisan hitam atau merah. Selain itu, ada pula *regulatory sign* atau tanda yang berfungsi untuk memberikan arahan. Tanda jenis ini menggunakan warna biru dengan lambang berwarna putih atau hitam.

Setelah Triska merampungkan penelusurannya, hal berikutnya yang dilakukan adalah

menjabarkan spesifikasi dari bahan penanda, baik *identification sign*, *directory sign*, maupun untuk *regulatory and warning sign*. *Identification sign* sendiri terdiri dari penanda di loket serta penanda nama halte. Penanda di loket diletakkan di atas loket Transjakarta dengan bahan *acrylic neon box* berukuran diameter 40 cm. Penggunaan *acrylic neon box* bertujuan untuk tetap terlihat saat gelap serta tahan lama. Kemudian, penanda nama halte menggunakan material *acrylic* dan sticker vinyl dengan ukuran 75 cm x 20 cm. Pemilihan material tersebut didasari oleh sifatnya yang keras dan tahan lama.

*Directory sign* dibagi menjadi peta Transjakarta, peta petunjuk satu jalur dalam terminal, dan *directory sign* untuk pintu masuk bus. Peta Transjakarta diletakkan di pintu sebelum memasuki halte dengan bahan *acrylic neon box* berukuran 164 x 120 cm. Untuk peta petunjuk satu jalur, nantinya tanda tersebut akan diletakkan di atas pintu sebelum penumpang menaiki bus dengan *neon box* berukuran 120 x 40 cm. Tanda lainnya, yaitu *directory sign*, akan digantung di dalam halte Transjakarta dengan ukuran 200 x 60 cm berbahan dasar *acrylic neon box*. Ketiganya menggunakan bahan tersebut karena bisa terlihat saat gelap dan tahan lama.

*Regulatory* atau *warning sign* terdiri dari larangan dilarang merokok, anjuran *priority sign*, serta hati-hati melangkah. Larangan dilarang merokok diletakkan di kaca loket dan pintu Transjakarta dengan diameter 15 cm. Sementara itu, tanda *priority sign* ditempel di kursi yang terdapat dalam bus Transjakarta dengan ukuran 20 x 15 cm. Tanda lainnya, yaitu hati-hati melangkah ditempel di halte persis sebelum penumpang menaiki bus dengan ukuran 150 x 30 cm. Semua tanda peringatan tersebut menggunakan sticker vinyl karena bahan yang bersifat tahan lama.



Gambar 5. Hasil Akhir Perancangan Sistem Tanda Transjakarta  
[Sumber: Triska, 2018]

Tahapan berikutnya yang dilakukan setelah penentuan spesifikasi tanda-tanda adalah tahap sketsa. Triska mengawali tahapan tersebut dengan mengaplikasikan rute-rute Transjakarta yang sudah ada dengan menggunakan *isometric grid* yang telah dibahas sebelumnya. Setelah itu, tahap digitalisasi dilakukan dilalui dengan beberapa proses hingga mencapai desain final.

Dalam tahapan yang dilakukan oleh Triska, ditulis bahwa dalam perancangan sebuah sistem tanda yang efektif, perlu keterlibatan dari *stakeholder* yang memiliki pengaruh dalam brand yang bersangkutan. Selain itu, semakin banyak dialog yang dilakukan dengan berbagai macam sumber akan semakin membantu pencapaian desain tersebut. Maka dari itu, diperlukan kemampuan berdialog dan bekerjasama dengan baik karena dengan kemampuan tersebut, akan sangat membantu desainer dalam pemecahan masalah komunikasi visual, terutama dalam merancang sistem tanda yang bertujuan utama mengkomunikasikan informasi kepada penggunanya.

### 3.2 Kesimpulan Analisis

Pada fase *orientation*, Triska mengumpulkan data untuk mendalami tentang Transjakarta melalui studi pustaka dan observasi lapangan. Selanjutnya pada fase *analysis*, Triska menganalisis data-data yang didapatkan pada fase sebelumnya mengenai *target audience*, *SWOT* dan sistem tanda MRT Singapura. Masuk pada tahap desain, dalam fase *conception*, Triska membuat *mind mapping* untuk

menentukan kata kunci (*clarity* dan fungsional), kemudian membuat *moodboard* dan meninjau beberapa aspek untuk menentukan strategi yang sesuai terkait dengan tipografi dan *icon*. Kemudian pada tahap *design*, penulis mulai merancang secara visual, diawali dengan sketsa hingga desain final (*icon*, peta, *signage*). Selanjutnya pada fase *implementation*, penulis mengaplikasikan rancangan visual tersebut pada *mock-up*. Terakhir pada tahap pasca-desain, fase *debriefing*, penulis memberikan *review* dan saran untuk melakukan dialog lebih banyak dengan *stakeholder* dan berbagai narasumber agar dapat memberikan *insight* lebih terhadap solusi dalam komunikasi visual. Solusi desain yang dihasilkan dari studi kasus Transjakarta selaras dengan penggunaan metodologi *The Graphic Design Solutions* oleh Robin Landa, namun perlu diperhatikan lagi karena dalam studi kasus perancangan sistem tanda, diperlukan juga evaluasi dari audiens atau pengguna dari Transjakarta itu sendiri sehingga dapat dipertimbangkan bagian mana saja yang masih perlu dikembangkan lagi, dan bagian mana saja yang bisa dipertahankan.

Dalam studi kasus kali ini, Triska tidak merangkum data-data yang telah didapat dalam bentuk *creative brief*. Padahal, *creative brief* bisa dikatakan sebagai panduan yang teramat penting dalam melakukan proyek desain apapun supaya desain yang dihasilkan tepat sasaran. Maka dari itu, rekomendasi yang perlu menjadi perhatian untuk tugas-tugas berikutnya adalah pembuatan *creative brief* sebelum memulai proses desain.

## 4. KESIMPULAN

### 4.1. Kesimpulan Studi

Berdasarkan studi yang telah dilakukan oleh tim mahasiswa/i terhadap metodologi desain yang dilakukan oleh Triska, dapat dilihat bahwa tim mahasiswa/i mampu mengidentifikasi tahapan-tahapan perancangan yang dilakukan oleh Triska. Tidak hanya demikian, tim mahasiswa/i juga mampu sedikit banyak memberikan kritik terhadap pelaporan proses perancangan yang dilakukan oleh Triska. Perlu dipahami bahwa laporan desain tidak sama dengan proses desain itu sendiri; sehingga tidak dapat dikatakan bahwa proses perancangan yang dilakukan oleh Triska itu tidak lengkap atau kurang baik, melainkan kualitas laporannya yang kurang baik.

Hasil studi yang telah dibahas pada bagian pembahasan ini menunjukkan sedikit banyak tingkat pemahaman metodologi desain berdasarkan pembelajaran dari evaluasi metodologi desain dari sebuah proyek desain yang telah dilakukan. Untuk mendapatkan hasil yang lebih baik dan jelas, diperlukan sampel-sampel studi yang lebih banyak lagi untuk mendapatkan hasil yang lebih obyektif.

### 4.2. Kesimpulan Penelitian Siklus 1

Berdasarkan studi yang telah dilakukan, penulis melihat bahwa pembelajaran melalui analisis metodologi sebuah proses desain yang telah selesai adalah sebuah metode pengajaran metodologi desain yang mungkin untuk dilakukan. Memahami metodologi desain memerlukan pemahaman yang komprehensif, dan proses pembelajaran seperti yang dijelaskan dalam artikel ini memberikan hasil yang cukup baik.

Untuk proses perancangan penelitian siklus 2, penulis perlu melihat hasil studi lain yang ada pada siklus 1, dan menggabungkan data-data tersebut dengan studi yang dijelaskan dalam artikel ini untuk mendapatkan gambaran yang lebih utuh.

### 4.3. Kesimpulan dan Rekomendasi Lanjut

Berdasarkan tahapan penelitian terhadap studi-studi yang berlangsung ini, penulis menyimpulkan beberapa hal yang akan relevan untuk penelitian dan studi lebih lanjut:

1. Pembelajaran metodologi desain dengan menganalisis metodologi dari sebuah

proyek yang sudah selesai itu mungkin untuk dilakukan dan dikembangkan.

2. Pembelajaran pada poin pertama dapat dilakukan kriteria analisis sebagai berikut:
  - a. Apakah mahasiswa/i mampu mengidentifikasi metode-metode dalam sebuah perancangan?
  - b. Apakah mahasiswa/i mampu melihat metodologi (urutan metode-metode) dalam sebuah perancangan?
  - c. Apakah metodologi (urutan metode-metode) yang dilakukan itu baik? Apakah setiap tahapan memiliki obyektif dan *output* yang jelas? Apakah *output* dari sebuah metode krusial terhadap metode selanjutnya?
  - d. Apakah mahasiswa/i mampu mendeteksi kekurangan dari sebuah metodologi?
3. Pembelajaran pada poin pertama dapat direalisasikan ketika mahasiswa/i sudah dibekali contoh-contoh metodologi desain yang ada.
4. Pembelajaran pada poin pertama dapat direalisasikan dengan baik ketika diiringi dengan metode pengajaran lain seperti asistensi, diskusi, dan studi pustaka.

## PERNYATAAN PENGHARGAAN

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Program Studi Desain Komunikasi Visual Universitas Pelita Harapan atas kesempatannya mengampu dan melaksanakan penelitian tindakan kelas yang hasilnya dapat dipublikasikan. Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada segenap redaksi Jurnal Bahasa Rupa yang telah membantu proses publikasi tulisan ini. Terakhir penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada Ellis Melini selaku tim pengajar mata kuliah Metodologi Desain tahun akademik 2019/2020 dan juga segenap mahasiswa yang mengikuti perkuliahan tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] *Kurikulum Operasional 2016 Program Studi Desain Komunikasi Visual*, 1st ed. Tangerang: Universitas Pelita Harapan, 2016.
- [2] I. Noble and R. Bestley, *Visual Research: An Introduction to Research Methodologies in Graphic Design*. Switzerland: AVA Publishing, 2005.
- [3] K. Brookshier, "Method vs. methodology: understanding the difference,"

- Uxdesign.cc*, 2018. [Online]. Available: <https://uxdesign.cc/method-vs-methodology-whats-the-difference-9cc755c2e69d>. [Accessed: 01-Jan-2020].
- [4] B. Lawson, *How Designers Think: The Design Process Demystified*, Fourth Edi. Oxford: Architectural Press, 2005.
- [5] J. Heskett, *Design: A Very Short Introduction*. New York: Oxford University Press, 2002.
- [6] E. Karjaluoto, *The Design Method: A Philosophy and Process for Functional Visual Communication*. San Francisco: New Riders Publishing, 2013.
- [7] John Bowers, *Introduction to Graphic Design Methodologies and Processes: Understanding Theory and Application*, vol. 59, no. 4. New Jersey: John Wiley & Sons, 2011.
- [8] "What is the framework for innovation? Design Council's evolved Double Diamond," *Designcouncil.org.uk*, 2015. [Online]. Available: <https://www.designcouncil.org.uk/news-opinion/what-framework-innovation-design-councils-evolved-double-diamond>. [Accessed: 04-Jan-2020].
- [9] B. A. Hananto, "Pendidikan Desain Sebagai Strategi Pembangunan Berkelanjutan," in *Seminar Nasional Desain dan Arsitektur (SENADA) 2020*, 2020, vol. 3, pp. 160–165.
- [10] Triska, "Perancangan Sistem Tanda untuk Pengguna Transportasi Umum (Studi Kasus: Transjakarta)," Universitas Pelita Harapan, 2018.
- [11] C. Calori and D. Vanden-Eynden, *Signage and Wayfinding Design: A Complete Guide to Creating Environmental Graphic Design Systems*, Second. New Jersey: Wiley & Sons, Inc, 2015.
- [12] B. A. Hananto, E. Timothy, R. Krisananda, and Togu Stefanus, "Kajian Desain Environmental Graphic Design Umeda Hospital," *J. Gestalt*, vol. 1, no. 2, pp. 177–190, 2019.
- [13] B. A. Hananto and H. Soenarjo, "Perancangan Environment Graphics Museum Gajah," *J. Nirmana*, vol. 17, no. 2, pp. 67–77, 2017.
- [14] B. A. Hananto, "Tahapan Desain Sistem Tanda Interior Mini Mart (Studi Kasus: Wayfinding & Placemaking Signage FMX Mart)," *J. Dimens. DKV*, vol. 2, no. 2, pp. 135–150, 2017.
- [15] A. Hanifunisa and W. Swasty, "Signage yang Informatif dan Interaktif pada The Heritage Palace Kota Surakarta Jawa Tengah," *J. Bhs. Rupa*, vol. 3, no. 2, pp. 95–103, 2020.
- [16] H. M. Sukardi, *Metode Penelitian Pendidikan Tindakan Kelas: Implementasi dan Pengembangannya*, 3rd ed. Jakarta: Bumi Aksara, 2015.
- [17] B. Martin and B. Hanington, *Universal Methods of Design: 100 Ways to Research Complex Problems, Develop Innovative Ideas, and Design Effective Solutions*. Massachusetts: Rockport Publisher, 2012.