

PENERAPAN METODE *THE SIGNAGE PYRAMID (TSP) MODEL* PADA ANGKOT *STOP SIGNAGE* DI KOTA BANDUNG

Aria Ar Razi¹, Intan Suci Lestari²

¹Telkom University ²Binus University

¹ariaarrazi@telkomuniversity.ac.id

²intansucilestari@binus.ac.id

Abstract

Stop signs for public transportation as visual communication placed on pedestrian areas serve to provide information as a sign where public transportation must stop and become a place where passengers can wait for a ride. In 2016 the City of Bandung through the Department of Transportation imposed a stop sign with a new design. This change was made in connection with the Bandung Urban Mobility Project (BUMP) as one of Bandung's visions to become a smart city. The purpose of the sign is to meet the needs of the community in carrying out activities using public transportation to stop at the right place. But in reality, there are still many people who misunderstand the function of signs because they are considered unable to meet their needs. The purpose of this study was to evaluate signage based on user experience, especially on Angkot stop signs designed by Kudos Design Collaboratory. By using The Signage Pyramid Model (TSP) method for analysis, this study will provide evaluation results and recommendations for the Angkot Stop Signage design concept that has taken into account the needs and experiences of public transport users.

Keywords: *User Experience; Signage; Stop Signage; TSP; Environmental Graphic Design*

Abstrak

Tanda perhentian kendaraan umum atau *stop signage* merupakan media komunikasi visual yang memiliki fungsi untuk memberikan informasi berupa tanda tempat berhenti dan menaiki kendaraan umum di area pedestrian sebuah kota. Pada tahun 2016 di kota Bandung, Dinas Perhubungan memberlakukan *stop signage* dengan desain yang baru. Perubahan ini dilakukan terkait dengan program *Bandung Urban Mobility Project* (BUMP) yang diusung kota Bandung sebagai *smart city*, dimana harapannya transportasi umum dapat semakin diandalkan setiap aktivitas warganya. Berdasarkan tujuannya, *stop signage* seharusnya dirancang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melakukan aktivitas menggunakan kendaraan umum untuk berhenti di tempat yang telah ditentukan, namun pada penerapannya di lapangan, ternyata banyak masyarakat yang masih kurang memahami fungsi *stop signage*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memamparkan hasil evaluasi *User Experience* terhadap *stop signage* di kota Bandung, khususnya pada Angkot *Stop Signage* yang dirancang oleh *Kudos Design Collaboratory*. Melalui analisis menggunakan metode *The Signage Pyramid Model* (TSP), penelitian ini akan memberikan hasil evaluasi serta rekomendasi konsep desain Angkot *Stop Signage* yang telah mempertimbangkan kebutuhan dan pengalaman pengguna kendaraan umum.

Keywords: *User Experience; Signage; Stop Signage; TSP; Environmental Graphic Design*

PENDAHULUAN

Tanda perhentian kendaraan umum atau *stop signage* merupakan media komunikasi visual yang memiliki fungsi untuk memberikan informasi berupa tanda tempat berhenti dan menaiki kendaraan umum di area pedestrian sebuah kota. Di tahun 2016, Pemerintahan Kota Bandung (2016), melalui Dinas Perhubungan kota Bandung memberlakukan *stop signage* terbaru dengan perubahan dari segi desain termasuk Angkot *Stop Signage* didalamnya. Hal ini dipicu dengan adanya program *Bandung Urban Mobility Project (BUMP)* yang merupakan program pengembangan terkait transportasi Kota Bandung dalam mengusung konsep *smart city*. Konsep *smart city* yang diusung kota Bandung bertujuan untuk menentukan arah kebijakan pengembangan transportasi menetapkan visi “terwujudnya transportasi kota Bandung yang andal dan ramah”.

Pengembangan ini seharusnya cukup menjadi angin segar mengingat *stop signage* dahulu sangat jarang ditemui di jalanan kota Bandung dan tidak dapat memenuhi kebutuhan pengguna kendaraan umum. Namun, berdasarkan hasil temuan awal peneliti, setelah dilakukan survei pada pengguna kendaraan umum, ternyata 68% pengguna tidak pernah menggunakan *stop signage* yang diberlakukan saat ini di kota Bandung. Sehingga dapat diasumsikan bahwa adanya *gap* dan permasalahan antara ekspektasi desainer dan Dishub kota Bandung sebagai *service provider* dengan pengalaman pengguna (*User Experience*).

Signage yang baik seharusnya harus bisa memberikan manfaat bagi individu dan masyarakat serta tidak membuat bingung dan menjadi penghambat bagi penggunaannya (Gibson, 2009). Tanda (*signage*) juga merupakan salah satu elemen dari *Environmental Graphic Design (EGD)* di sebuah kota. Pembahasan mengenai *signage* tercakup dalam keilmuan *EGD* yang merupakan salah satu bagian dari keilmuan Desain Grafis yang khusus membahas dan merancang masalah *signage* (Puspitasari, 2003).

Signage juga merupakan alat komunikasi visual yang memiliki banyak kelebihan dibandingkan hanya kata-kata. *Sign* (tanda) dapat mengkomunikasikan informasi dengan cepat, dapat dikendalikan untuk mempengaruhi perilaku pengguna dan juga mempengaruhi penampilan sebuah kota atau pedesaan yang tidak dapat dilakukan oleh komunikasi secara verbal (Gupta, 2008).

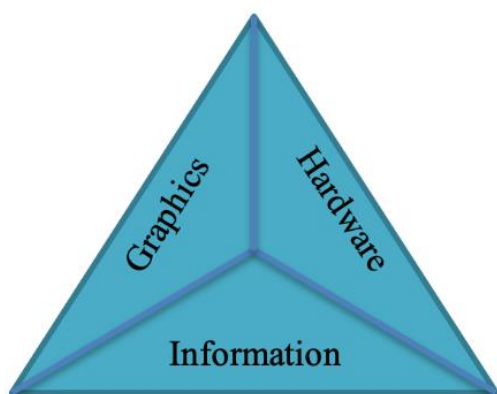
Berdasarkan temuan tersebut, maka diperlukan pembahasan lebih lanjut berupa penelitian yang terukur dan komprehensif. Konteks penelitian ini akan dibatasi pada objek Angkot *Stop Signage* Kota Bandung yang awalnya dirancang oleh Kudos Design Colabollatory namun produksinya telah diperbanyak oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran umum mengenai konsep perancangan *stop signage* di lingkungan perkotaan yang mengusung konsep *smart city*. Pengetahuan ini diharapkan dapat memberikan informasi tambahan bagi desainer yang ingin merancang *signage* serta memberikan sudut pandang yang berbeda dan evaluasi bagi para pihak pemegang kepentingan untuk menentukan arah kebijakan dan pengembangan selanjutnya.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Dalam melakukan pengumpulan data, sebelumnya telah dilakukan teknik dokumentasi dan observasi secara langsung ke lapangan ke berbagai lokasi yang terdapat objek Angkot *Signage Stop* di kota Bandung. Melakukan survei dengan menyebar kuesioner kepada pengguna kendaraan umum sebagai pengguna layanan, dan telah melakukan teknik wawancara mendalam yang dilakukan kepada pihak prasarana Dinas Perhubungan kota Bandung sebagai pihak penyedia layanan dan desainer yang merancang tanda perhentian kendaraan umum yaitu Kudos Design Colabollatory untuk memahami pendapat, sikap dan untuk mengetahui aspek sosial budaya pengguna kendaraan umum di kota Bandung.

Sementara, untuk melakukan analisis terhadap desain Angkot *Stop Signage* Kota Bandung yang akan dibahas pada penelitian ini, Penulis menggunakan teori *The Signage Pyramid (TSP) Model*. Penggunaan metode ini dianggap paling tepat karena menurut Calori dan Eynden (2015) adanya *signage* adalah untuk mengkomunikasikan informasi mengenai lingkungan dan objek-objek pada suatu lingkungan kepada para penggunanya. Sehingga berbagai faktor harus dipertimbangkan untuk menghasilkan suatu konsep *signage* yang baik. Untuk itu, Chris Calori membuat suatu model yang komprehensif tentang *signage* yang dikenal dengan (TSP Model). Model ini dapat digunakan untuk merancang, menganalisis, dan mengevaluasi suatu *signage*.



Gambar 1. TSP Component System (Calori & Eynden, 2015)

Model *The Signage Pyramid's* diuraikan sebagai berikut:

1. *Information* (informasi) merupakan fungsi utama dari setiap tanda agar menjadi media komunikasi visual yang efektif. Konten informasi meliputi:
 - Informasi apa yang terdapat pada tanda tersebut
 - Bagaimana pesan tanda tersebut dibahasakan
 - Bagaimana efektivitas pesan dari informasi
2. *Graphics* (elemen grafis) adalah media dua dimensi yang mengkodekan dan

mewakili konten informasi. Sistem grafis terdiri dari:

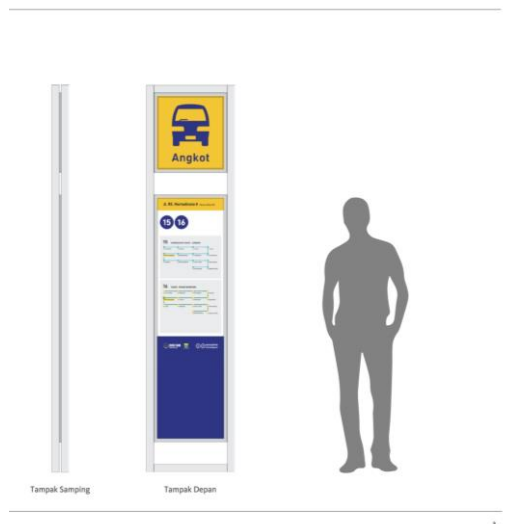
- Elemen grafis (bentuk, gambar, tipografi, warna) apa saja yang digunakan untuk mengkodekan informasi
 - Bagaimana elemen grafis disusun (*layout*), untuk mengatur konten informasi, menguatkan pesan, dan menciptakan identitas visual
 - Bagaimana grafis tersebut diterapkan pada tanda
3. *Hardware* (material atau bahan fisik) adalah bentuk fisik objek *signage* secara keseluruhan yang menampilkan informasi tanda yang telah dikodekan pada grafis tanda. Sistem *hardware* terdiri dari:
 - Bentuk, ukuran, dan dimensi
 - Material dan bahan yang digunakan
 - Bagaimana tanda tersebut diterapkan pada lingkungan dan berhubungan dengan objek disekitarnya

HASIL DAN PEMBAHASAN

Calori dan Eynden (2015) menjelaskan tanda memiliki dua pendekatan dasar untuk memahami efektifitas suatu tanda secara komunikasi visual, yakni; pertama, pendekatan ciri-ciri fisik, seperti ukuran, bahan, bentuk, metode pemasangannya, penempatan, dan elemen-elemen grafis. Suatu tanda harus sudah bisa dikenali sebagai tanda dalam waktu yang relatif singkat melalui ciri-ciri fisik yang dimilikinya. Sebagai contoh, orang bisa mengenali dan membedakan tanda dilarang parkir dari tanda lainnya di jalan raya dalam waktu yang terbilang cepat.

Kedua adalah tanda sebagai fungsi informasi, yakni bagaimana suatu tanda dapat memberikan informasi dengan tepat. Fungsi informasi pada tanda dibentuk oleh kedua konteks, makna dan efektivitas. Pada konteks makna, kualitas informasi dinilai dari seberapa tepat tanda yang ditampilkan dapat memberikan makna yang diinginkan. Konteks berikutnya adalah efektivitas pesan, yakni seberapa tepatnya pesan tersebut mampu dimengerti dan mempengaruhi perilaku penggunaannya.

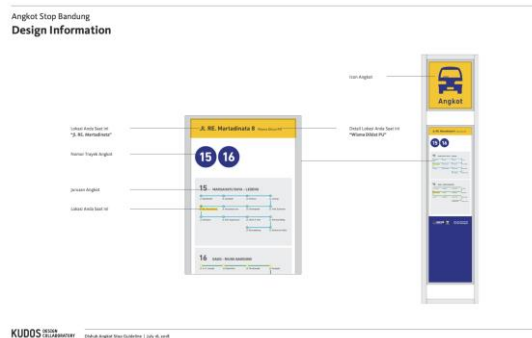
Jika merujuk bentuk fisik, Angkot Stop Signage yang terdapat di Kota Bandung ini sebagai sebuah tanda (*sign*) memiliki bentuk dasar geometris persegi panjang berukuran lebar 60 cm dan panjang 250 cm. Angkot *Stop Signage* ini menggunakan material rangka besi Galvanis 2/4 dengan finishing *powder coating* warna *ligh ivory*. Selain itu pula grafis yang tercetak pada *signage* dibuat menggunakan stiker *vinyl laminasi base plat* 1,2 mm. Penggunaan stiker *vinyl* dinilai ekonomis dan mudah diganti jika terjadi aksi vandalisme terhadap *signage*. Posisinya pun seharusnya diletakkan di trotoar pedestrian sehingga mudah terlihat oleh pejalan kaki dan pengemudi kendaraan yang hendak menepi ke bahu jalan.



Gambar 2. Desain Orisinil Angkot *Stop Signage* (Kudos Design Collaboratory)

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya pada bagian metode, *The Signage Pyramid (TSP) model* terdiri dari tiga aspek komponen penting pembangun sebuah *signage* yang terdiri dari aspek informasi (*information*), elemen grafis (*graphics*), dan material (*hardware*) yang membuat ketiganya aspek ini berinteraksi untuk membentuk sistem yang komprehensif pada *signage*. Namun, aspek informasi lah yang menjadi dasar atau pondasi utama pada sebuah *signage* agar menjadi media komunikasi visual yang efektif, sementara aspek elemen grafis dan aspek material adalah komponen yang harus menguatkan informasi.

Aspek Informasi (*information*)



Gambar 3. Aspek informasi pada Angkot *Stop Signage* (Kudos Design Collaboratory)

Berikut ini merupakan rangkuman hasil analisis terhadap aspek informasi yang terdapat pada Angkot *Stop Signage* di Kota Bandung.

Tabel 1. Hasil Rangkuman Analisis *Information*

1. <i>Information</i> (informasi)	
<i>Designer expectation</i>	<i>User Experience</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Informasi nomor trayek penting • Informasi nama jalan lebih diutamakan • Kata “Angkot” sebagai representasi tempat perhentian Angkot 	<ul style="list-style-type: none"> • Informasi warna trayek merupakan hal yang dibutuhkan pengguna • Pengguna lebih mengingat nama tempat daripada nama jalan • Sebagian pengguna memiliki persepsi <i>signage</i> hanya papan informasi rute dan jalur Angkot • Tidak adanya informasi mengenai waktu operasional Angkot

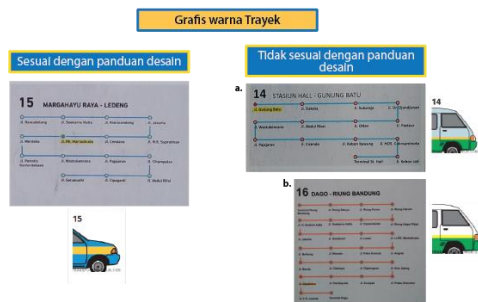
Berdasarkan hasil analisis tersebut, seharusnya sebagai sebuah ujung tombak eksistensi sebuah *signage*. Ada beberapa hal penting yang dapat dipertimbangkan pada aspek informasi, yaitu:

1. Penggunaan dwibahasa yang dikombinasikan dengan Bahasa Inggris sifatnya opsional, karena yang perlu ditonjolkan adalah pesan dengan Bahasa Indonesia terutama pada informasi “lokasi anda”
2. Penggunaan informasi setiap moda transportasi haruslah lengkap. Jika pengguna membutuhkan informasi mengenai Angkot, semua rute berikut warna trayek Angkot akan muncul.
3. Begitu juga dengan moda transportasi lainnya.
4. Informasi jalur yang dilalui moda transportasi penggunaan nama jalannya dirubah menjadi nama tempat. Hal ini sudah terbukti lebih dimengerti pengguna seperti contohnya jalur titik perhentian bus Trans Jakarta.
5. Mencantumkan informasi waktu operasional moda transportasi. Selain itu, mencantumkan informasi “*real time*” pun sangat diperlukan.



Gambar 4. Ilustrasi Rekomendasi Desain Angkot Stop Signage (Dokumentasi Pribadi)

Aspek Grafis



Gambar 5. Salah satu temuan terhadap aspek Elemen Grafis pada Angkot Stop Signage (Dokumentasi Pribadi)

Sementara untuk aspek elemen grafis (*graphics*), berikut ini merupakan rangkuman hasil analisis terhadap aspek elemen grafis yang terdapat pada Angkot *Stop Signage* di Kota Bandung.

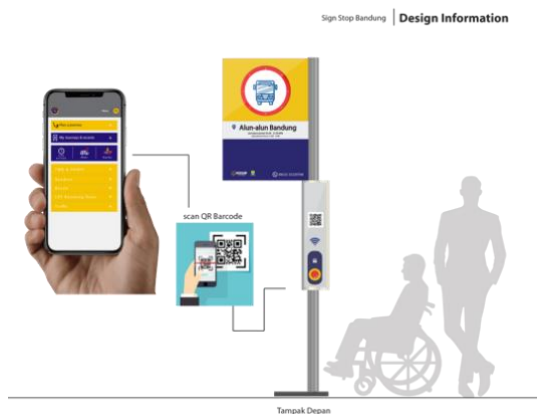
Tabel 2. Hasil Rangkuman Analisis Graphics

2. Graphics (Elemen Grafis)	
<i>Designer expectation</i>	<i>User Experience</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada prosedur standar (SOP) mengenai desain <i>stop signage</i> di Indonesia, Namun mengikuti prosedur pembuatan <i>stop signage</i> oleh Transit <i>Cooperatif Research Program</i> • Warna menggunakan warna <i>corporate agen transit</i> Dishub kota Bandung • Tipografi disesuaikan dengan kebutuhan, menggunakan <i>typeface sans serif</i> sehingga lebih jelas terlihat • Grafis jalur Angkot dibuat vertical untuk menghemat tempat 	<ul style="list-style-type: none"> • Warna Angkot <i>stop signage</i> tidak konsisten • Huruf pada teks informasi jalur Angkot kecil, harus dibaca dari jarak dekat • Dibeberapa <i>signage</i> mencantumkan informasi rute yang terlalu banyak sehingga sangat sulit membaca informasi jalur Angkot dibagian bawah <i>signage</i> • Warna yang merepresentasikan jalur Angkot sesuai dengan warna trayek tidak digunakan disemua <i>signage</i> (tidak konsisten) • Warna tidak <i>Reflectorization</i> sehingga tidak terlalu jelas pada malam hari

Berdasarkan hasil rangkuman analisis tersebut, pada dasarnya, elemen grafis seperti warna, tipografi, *layout*, *image* merupakan satu kesatuan yang saling melengkapi untuk

mendukung informasi pada *signage*. Jenis huruf yang sama atau berbeda, ukuran huruf yang berbeda, warna yang berbeda akan memunculkan penafsiran yang berbeda. Mengenai elemen grafis ini, ada beberapa hal penting yang harus menjadi bahan pertimbangan.

1. Grafis pada *stop signage* disarankan untuk disesuaikan dan dibedakan pada halaman menu sehingga pengguna dapat dengan mudah memahami *user task flow* pada *interface* yang dibuat.
2. Penggunaan warna yang disesuaikan dengan tanda yang tertera di moda transportasi atau yang mewakili moda transportasi.
3. Warna yang mewakili corporate agen transit perlu di cantumkan.
4. Bentuk *signage* dibuat tidak jauh dari bentuk TPB (Tanda Perhentian Bus) berupa tiang dan 'flag' bendera. Sehingga akan lebih mudah dikenali pengguna yang terbiasa melihat tanda perhentian bus versi lama.
5. Pada trotoar kecil, penggunaan tiang lebih disarankan. Dengan tiang yang dilengkapi dengan scan *QR code*, yang akan terhubung langsung dengan smart phone sehingga pengguna akan tetap mendapatkan informasi yang sama dengan informasi yang didapatkan di *signage board*.



Gambar 6. Ilustrasi rekomendasi Desain *Stop Signage* berbentuk tiang (Dokumentasi Pribadi)

Aspek Material (Hardware)



Gambar 7. Temuan kondisi Angkot *Stop Signage* dilapangan; A. tertutup spanduk, B. terkena aksi vandalisme, dan C. tidak konsisten (Dokumentasi Pribadi)

Berikut merupakan rangkuman hasil analisis terhadap aspek elemen grafis (*graphics*) yang terdapat pada Angkot *Stop Signage* di Kota Bandung.

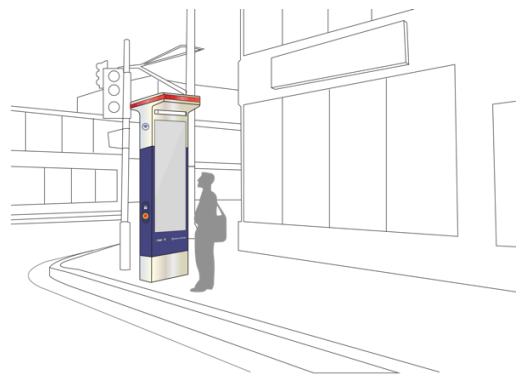
Tabel 3 Hasil Rangkuman Analisis *Hardware*

3. <i>Hardware (Material)</i>	
<i>Designer expectation</i>	<i>User Experience</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan sticker vinyl agar mudah diganti ketika rusak atau di corat-coret • Bentuknya persegi panjang agar eye catching • Menggunakan rangka besi agar tahan lama dan kokoh • Letaknya di area keramaian 	<ul style="list-style-type: none"> • Banyak <i>signage</i> yang dicorat-coret tetap tidak diganti atau dibersihkan • <i>Signage</i> tidak memiliki penerangan sehingga gelap tidak terlihat di malam hari • Penempatan nya tidak konsisten sehingga beberapa <i>signage</i> tidak efektif • Letak <i>signage</i> tidak terlalu dekat dengan area keramaian, mengharuskan jalan cukup jauh • Tidak ada fasilitas tempat duduk disekitar <i>signage</i>

Jenis bahan atau material, posisi, lokasi penempatan Angkot *stop signage* akan sangat berpengaruh terhadap perhatian pengguna Angkot. Mengenai komponen ini,

ada beberapa hal penting yang harus menjadi bahan pertimbangan, antara lain:

1. Saat ini penggunaan *smart glass* sudah marak digunakan dan sangat fungsional. Untuk kedepannya, penggunaan *smart glass* dapat dipertimbangkan.
2. Bentuk *signage* disesuaikan dengan lebar trotoar yang ada. Seperti yang sudah dibahas pada aspek grafis, bentuk *signage* bisa dua macam. Berupa tiang dan *signage board*.
3. Penggunaan energi terbarukan seperti solar panel digunakan untuk kebutuhan energi pada stop signage. Menggunakan solar panel dapat menghasilkan daya listrik yang tidak menghadirkan polutan.
4. Penempatan *signage* diusahakan selalu menjorok ke arah jalan raya, agar dapat terlihat dari dalam kendaraan yang melintasi jalan. Lokasi *signage* pun harus dipertimbangkan. Penerapan *signage* harus berada di depan area tempat keramaian seperti pusat perbelanjaan, kantor, sekolah, kampus, taman kota, dan tempat keramaian lainnya yang tidak susah dijangkau pengguna. Lokasi penempatannya pun harus dipertimbangkan area disekitar pedestrian. Diusahakan tidak boleh tertutup oleh pohon, jauh dari lampu jalan (jika *signage* tidak memiliki lampu penerangan) karena pada malam hari keadaan sekitar *signage* akan terlihat tidak aman dan menakutkan.
5. *Signage* terintegrasi dengan aplikasi mengenai rute kendaraan umum seperti Moovit, Google Maps ataupun sejenisnya.



Gambar 8. Ilustrasi Penerapan Rekomendasi Desain Angkot Stop Signage Pada trotoar (Dokumentasi Pribadi)

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil pemaparan sebelumnya, maka didapatkan kesimpulan bahwa Angkot Stop Signage yang diberlakukan saat ini di kota Bandung belum dapat memenuhi kebutuhan pengguna. Bandung sebagai salah satu kota yang mengusung konsep *smart city*, dimana harapan nantinya semua sistem saling terkait dan semua dilakukan secara otomatis, memerlukan adanya pengembangan pada stop signage menjadi *smart stop signage* untuk memenuhi kebutuhan pengguna dan juga ikut andil dalam perubahan menuju *smart city*. Evaluasi lebih mendalam, pengembangan dalam aspek teknologi penting sekali dilakukan sesegera mungkin. Pengembangan yang dilakukan pada program BUMP 2031 untuk menciptakan transportasi kota Bandung yang andal dan ramah, tidak lagi hanya berbicara masa depan. Karena masa depan itu seharusnya sudah dimulai dari sekarang.

Stop signage atau tanda perhentian kendaraan umum sebenarnya adalah tanda yang diperlukan, maka perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai inovasi pada stop signage dibantu oleh praktisi yang memahami betul sistem tata kota dan teknologi informasi sehingga stop signage di kota Bandung dapat lebih berkembang tidak hanya saja dari segi desain.

Berkaitan dengan hal desain, stop signage yang ada di kota Bandung disarankan kedepannya perlu melakukan pengembangan kembali dengan mempertimbangkan kerangka

perancangan konsep melalui *The Signage Pyramid Model (TSP Model)* dari Chris Calorie yang meliputi aspek *information, graphics, dan hardware*.

DAFTAR PUSTAKA

- Calori, C., & Eynden, D. V. (2015). *Signage and Wayfinding Design*. *New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.*
- Gibson, D. (2009). *The Wayfinding Handbook: Information Design for Public Place*, *New York: Princenton Arcitectural Press*.
- Gupta, I. (2008). Public Signage System to Combat Problems of Illiteracy and Multilingualism. *Journal of International Social Research Volume 1/4 Summer*, 268 – 278.
- Puspitasari, D. G., & Darmawan, J. (2013). Signage dan Penerapannya: Lingkungan Jalan Raya Tol Bintaro. *Humaniora, Vol. 4 No. 1*, 475 - 490.
- Pemerintahan Kota Bandung Dinas Perhubungan. (2016). *Bandung Urban Mobility Project*, data diperoleh melalui situs internet:
<https://ppid.bandung.go.id/wp-content/uploads/2016/08/bump-indo-full.pdf>. Diunduh pada tanggal 6 Februari 2020.