

**PERANCANGAN SIGN SYSTEM
DAN INSTRUKSI PENGGUNAAN TRANSPORTASI BUSWAY
DI JAKARTA**



KARYA DISAIN

Ika Dwi Apriyani

**TUGAS AKHIR PROGRAM STUDI DESAIN KOMUNIKASI VISUAL
JURUSAN DESAIN
FAKULTAS SENI RUPA
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA
2005**

**PERANCANGAN SIGN SYSTEM
DAN INSTRUKSI PENGGUNAAN TRANSPORTASI BUSWAY
DI JAKARTA**

UPT PERPUSTAKAAN ISI YOGYAKARTA		
INV.	1485 / H / S / 06	
KLAS		
TERIMA	18 - 01 - 06	TTD.



KARYA DISAIN

Ika Dwi Apriyani



**TUGAS AKHIR PROGRAM STUDI DESAIN KOMUNIKASI VISUAL
JURUSAN DESAIN
FAKULTAS SENI RUPA
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA
2005**

**PERANCANGAN SIGN SYSTEM
DAN INSTRUKSI PENGGUNAAN TRANSPORTASI BUSWAY
DI JAKARTA**



KARYA DISAIN

**Ika Dwi Apriyani
NIM 991 1086 023**

Tugas Akhir ini diajukan kepada Fakultas Seni Rupa
Institut Seni Indonesia Yogyakarta sebagai
salah satu syarat untuk memperoleh
gelar sarjana S-I dalam bidang
Desain Komunikasi Visual
2005

Tugas Akhir Karya Disain berjudul:

PERANCANGAN SIGN SYTEM DAN INSTRUKSI PENGGUNAAN TRANSPORTASI BUSWAY DI JAKARTA, diajukan oleh Ika Dwi Apriyani, NIM 9911086023, Program Studi Desain Komunikasi Visual, Jurusan Desain, Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta, telah disetujui Tim Pembina Tugas Akhir pada tanggal 15 April 2005 dan telah memenuhi syarat untuk diterima.

Ketua/ Pembimbing I



Drs. Lasiman, M.Sn.

NIP. 131773135

Anggota/ Pembimbing II



Hesti Rahayu, S.Sn.

NIP. 132206674

Anggota/ Cognate



Drs. M. Umar Hadi, MS

NIP. 131474284

Anggota/ KPS. Diskomvis



Drs. Lasiman, M.Sn.

NIP. 131773135

Anggota/ Ketua Jurusan Disain



Drs. A. Hendro Purwoko

NIP. 131284654

Mengetahui,
Dekan Fakultas Seni Rupa



Drs. Sukarman

NIP. 130521245

Kata Pengantar

Puji Syukur penulis haturkan kepada Allah SWT, karena berkat rahmat dan ridhonya Tugas Akhir Karya Disain ini dapat tersusun dan terselesaikan dengan baik, walaupun pada awalnya mengalami kesulitan tetapi dengan cobaan dan ujian dari-Nya Insya Allah Penulis senantiasa selalu kuat, berusaha dan lebih bertawakal, Alhamdulillah atas semua hidayah yang tak terhingga ini.

Tugas Akhir Karya Disain dengan judul Perancangan *Sign System* dan Instruksi Penggunaan Transportasi Busway di Jakarta diangkat berdasarkan melihat dan memperhatikan Jakarta sebagai pusat kota yang harusnya menjadi panutan dan contoh bagi kota/ daerah lainnya, hati penulis tergerak untuk menjadikan Jakarta lebih tertib, nyaman, dan tidak ruwet, dengan adanya TransJakarta Busway sebagai armada baru yang dapat menjadi contoh kedisiplinan, Penulis berusaha merancang *sign system* untuk menggugah hati masyarakat kota melalui budaya taat rambu ‘mari jadikan warga kota Jakarta lebih berbudaya’.

Penulis memohon saran, kritik dan perbaikan untuk kesempurnaan penulisan ini dari para pembimbing dan semua pihak agar dapat lebih baik dan menjadi contoh adik-adik kelas nantinya.

Oleh karena itu, penulis mengucapkan terimakasih tak terhingga kepada:

1. Kedua Orang Tuaku tercinta Bpk. Mulyanto RB. dan Ibu S. Rufindah untuk doa yang tiada hentinya, kepercayaan, semangat, dukungan baik moril dan materiil.

2. Bpk. Sukarman selaku Dekan Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta.
3. Bpk. Hendro Purwoko selaku Ketua Jurusan Disain Fakultas Seni Rupa Institut Seni Indonesia Yogyakarta.
4. Bpk. Drs. Lasiman, M.Sn., Selaku Ketua Program Studi Diskomvis ISI Yogyakarta sekaligus Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, pengarahan, pengertian serta masukan yang berharga.
5. Ibu Hesti Rahayu, S.Sn., Selaku Pembimbing II yang telah membimbing, menasehati, memberi pengarahan serta kesabarannya.
6. Bapak dan Ibu Dosen serta seluruh staff Disain Komunikasi Visual Fakultas Seni Rupa ISI Yogyakarta yang selama ini banyak berjasa dalam mengajar dan memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis.
7. Bpk. Muhammad Rum wakil pimpinan BP TransJakarta dan selaku tim pembantu riset yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan pengarahan, data-data, dan ijin survey yang sangat berarti untuk penulis.
8. Bapak Octo selaku tim pembantu riset TransJakarta Busway bagian Shelter Busway Stasiun Kota untuk ijin survey serta kesempatan yang diberikan.
9. Kakak dan Adikku, A Dian, Mas Jaja (*ParindoDesign*), A Agus, Ka Hilda, Puput, Mas Habib untuk dukungan dan semangat.
10. 2 ponakan kecilku tersayang, Bagas dan Gani untuk semangatnya.
11. Teddy Indra Anjasmara untuk segala inspirasi, waktu, kritik, spirit, perhatian, pengertian, ide Busway, semangat, doa dan sayangnya.

12. Sahabat dan teman setia, Hikmah, Thomas, Pinie, Faisal, Ita, Miggie, Nia, Birmanti, Wiwin, Bendung, Mas Yoyok & Mba Heri, Mbak Anik, Mba Santi & Mas Otom, Mba Ati Magelang, Mas Faizal, Mas Anton, Mas, Asmoro, Simpul *Communication*, Tomo forester, Suwanto, Putri, Danan, Seno, Gema, Agung, Terra, Tio, Titok, Mila, Adhim, Yogi untuk segala bantuan, semangat dan doa, Teman-teman Diskomvis ISI Yogyakarta Kompleksi '99 dan Angkatan 95, 96, 97, 98, 00, 01, 02, 03, 04 *Diskom Keep Fighting !!*
13. Keluarga Klebengan, untuk yang tercinta Eyang Sri Surastri Suhartono (Alm.), Tante Nunik, Tante Titi, Om Ipung, Gerdi dan adik-adik kecilku yang manis, untuk doa, perhatian, dukungan, nasihat serta tempat berteduh.
14. Keluarga Bekasi, Om Kus dan Tante Titing untuk doa, perhatian dan dukungannya.
15. Bapak H.M. Dawam Karsahutama & Teman-teman Puri Cendekia
16. Masyarakat Jakarta sebagai partisipan wawancara untuk riset TA.
17. Dan semua pihak yang telah membantu penulisan Tugas Akhir ini yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu. Semoga Allah SWT membalas segala kebaikan dengan rahmat dan hidayah-Nya.
18. Dan semoga penyusunan Karya Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Amien.

Penulis

DAFTAR ISI

JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Perancangan.....	6
D. Batasan Ruang Lingkup Perancangan.....	6
E. Metode Perancangan.....	7
BAB II. IDENTIFIKASI	
A. Tinjauan Tentang Sign System.....	9
B. Data Lokasi dan Situasi Kawasan Busway.....	82
C. Data Fasilitas Sign System yang Ada.....	95
D. Data Tentang Khalayak Pengguna Busway.....	104
E. Analisis Data.....	106

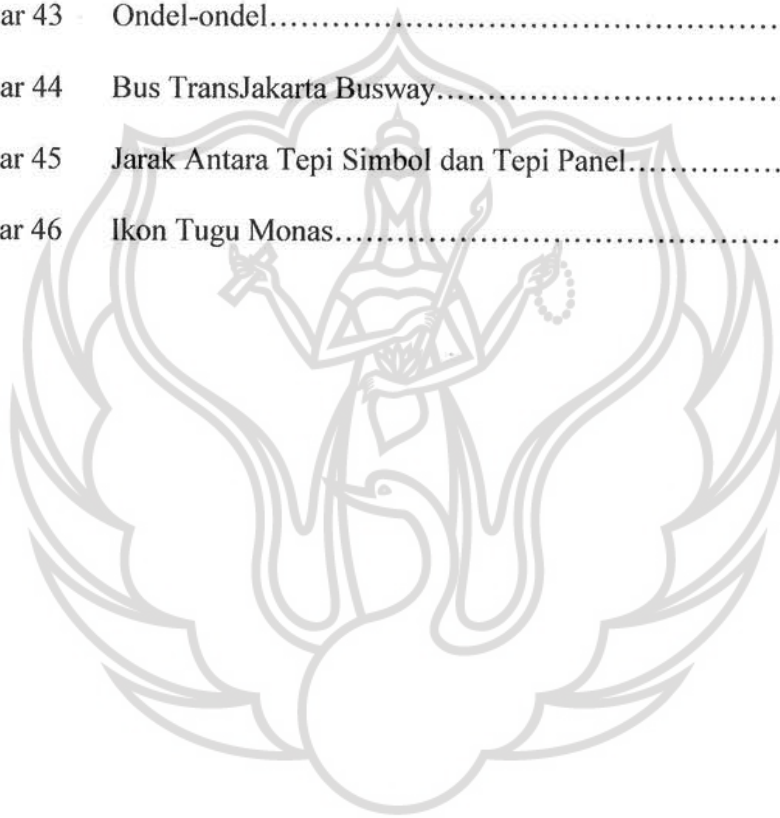
F. Kesimpulan Analisis Data.....	113
G. Pemecahan Masalah.....	114
H. Strategi Komunikasi.....	115
BAB III. KONSEP PERANCANGAN	
A. Tujuan Kreatif.....	116
B. Strategi Kreatif.....	117
C. Program Kebutuhan Sign System (Rencana Aplikasi Sign).....	128
D. Estimasi Biaya.....	148
BAB IV. VISUALISASI	
A. Denah Lokasi dan Tata Letak Sign.....	149
B. Pengembangan Ide Ikonik Sign.....	152
C. Studi Pengembangan Tipografi/ Type Face.....	160
D. Studi Bentuk/ Format dan Warna Sign.....	181
E. Studi Konstruksi.....	196
F. Final Desain.....	197
BAB V. PENUTUP.....	208
DAFTAR PUSTAKA.....	210

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Rambu Penunjuk Jalan Tipe Peta.....	14
Gambar 2	Rambu Peringatan.....	15
Gambar 3	Rambu Peringatan.....	16
Gambar 4	Rambu Larangan.....	17
Gambar 5	Rambu Instruksi.....	17
Gambar 6	Rambu dengan Bentuk yang tidak Standar.....	18
Gambar 7	Standar lain: Pola Berlian dari USA.....	19
Gambar 8	Rambu untuk Pengemudi.....	20
Gambar 9	Rambu untuk Para Pejalan Kaki (warisan leluhur/ tradisional dan Modernitas.....)	21
Gambar 10	Rambu untuk Pejalan Kaki (Pemetaan Daerah Urban yang berdekatan dengan Kota).....	22
Gambar 11	Rambu untuk Jaringan Pelancong: Perhentian Bus.....	22
Gambar 12	Jalan/ Rel Kereta Api: Kejelasan Arah Panah dan Gambar.....	24
Gambar 13	Semantografi.....	34
Gambar 14	Isotype.....	42
Gambar 15	Isotype.....	42
Gambar 16	Piktogram.....	43
Gambar 17	Simbol-simbol Dasar Komunikasi Semiotik.....	44

Gambar 18	Simbol-simbol Dasar.....	45
Gambar 19	Simbol Anak Panah.....	46
Gambar 20	Simbol Tingkat Radiasi (dari rendah ke tinggi).....	46
Gambar 21	Simbol Hujan Salju (dari gerimis sampai deras).....	47
Gambar 22	Simbol yang dikombinasikan.....	47
Gambar 23	Simbol yang dikombinasikan.....	48
Gambar 24	Bus Rapid Transit TransMilenio.....	90
Gambar 25	Signal Bus Stop TransJakarta Busway.....	95
Gambar 26	Sign Penunjuk Arah Busway.....	96
Gambar 27	Sign Penunjuk Arah Keluar Masuk Penumpang Busway.....	96
Gambar 28	Sign Loket.....	97
Gambar 29	Separator Jalan dan Mata Kucing.....	97
Gambar 30	Karpet Merah untuk Mix Traffic.....	98
Gambar 31	Tanda Penunjuk Halte Busway di JPO dan Halte.....	98
Gambar 32	Tanda Nama Halte.....	99
Gambar 33	Lampu Pengaturan Lalu Lintas Busway.....	99
Gambar 34	Rambu Peringatan Hati-hati Perlintasan Busway.....	100
Gambar 35	Sign Larangan Berdiri di dekat Pintu Otomatis.....	100
Gambar 36	Rambu Forbiden Kecuali Busway.....	101
Gambar 37	Sign Utamakan Tempat Duduk bagi Orang Sakit, Hamil, Manula dan Tuna Daksa.....	101

Gambar 38	Sign Peta dan Informasi Bus Fedder.....	102
Gambar 39	Jalan/ Rute Busway.....	112
Gambar 40	Peta Rute Busway Blok M-Kota.....	149
Gambar 41	Peta Rute Busway Blok M-Kota.....	150
Gambar 42	Peta Rute Busway dan Informasi Bus Fedder.....	150
Gambar 43	Ondel-ondel.....	153
Gambar 44	Bus TransJakarta Busway.....	175
Gambar 45	Jarak Antara Tepi Simbol dan Tepi Panel.....	176
Gambar 46	Ikon Tugu Monas.....	188



DAFTAR TABEL

Tabel 1	Jarak Visual dan Tinggi Huruf.....	63
Tabel 2	Prasarana Infrastruktur Busway.....	102
Tabel 3	Warna.....	119



DAFTAR LAMPIRAN

LAYOUT

Studi Bentuk Ikon Ondel-ondel.....	212
Alternatif Pengembangan Bentuk Ondel-ondel	213
Bentuk Pictogram Ondel-ondel Terpilih.....	214
Eksekusi Bentuk Pictogram Ondel-ondel	215
Penerapan Bentuk Pictogram Ondel-ondel	216
Pengembangan Bentuk/ Format Sign.....	219
Gambar Kerja Konstruksi Sign.....	221

DESAIN JADI

APLIKASI

Rambu penunjuk arah keluar masuk penumpang.....	231
Rambu penunjuk arah halte <i>busway</i>	232
<i>Sign</i> papan informasi.....	233
<i>Sign</i> loket.....	234
Rambu antri.....	235
Rambu larangan makan dan minum didalam bus.....	236
Rambu larangan membawa barang berat lebih dari 2 box.....	237
<i>Sign</i> nama halte Blok M-Halte Stasiun Kota.....	238
Rambu pejalan kaki.....	239
Rambu perlintasan <i>busway</i>	240
Rambu hati-hati pada perempatan/pertigaan jalan.....	241
<i>Signal bus stop</i>	242
<i>Sign</i> /tanda pengenalan untuk <i>bus fedder</i>	243
<i>Sign</i> utamakan tempat duduk bagi orang sakit, hamil, manula dan tuna daksa.....	244
<i>Sign</i> peringatan ‘jangan berdiri dekat pintu otomatis’.....	245
<i>Sign</i> dilarang merokok.....	246
Peta display.....	247
Sign Instruksi Penggunaan Busway.....	248

Poster	249
KATALOG PAMERAN.....	250
POSTER PAMERAN.....	251
FOTO SUASANA PAMERAN.....	252





BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sarana penting pada era modern yang serba praktis, cepat dan efisien. Tuntutan sarana dan prasarana yang memadai kian menjadi sorotan. Terutama di kota-kota besar dengan tingkat rutinitas yang padat, sangat membutuhkan transportasi yang serba cepat tanpa harus mengalami kendala yang menjadi kebiasaan yaitu kemacetan lalu lintas yang sudah tidak asing lagi didengar di berbagai ruas jalan Kota Jakarta. Bagaimana tidak, kemacetan berasal dari masyarakat sendiri, jika dibayangkan bahwa Kota Jakarta yang menjadi pusat segala aktifitas dan rutinitas yang tiada henti seperti waktu terus mengejar-ngejar dalam setiap hitungan jam, menit bahkan detiknya.

Setiap personal rata-rata memiliki alat transportasi roda dua, roda empat yang setiap harinya menjadi teman setia dalam segala suasana termasuk agenda harian terjebak dalam kemacetan pagi dan sore hari. Kepenatan akan rutinitas macet menjadi makanan sehari-hari masyarakat Kota Jakarta dan sekitarnya, banyak solusi yang sudah ditempuh dalam mencegahnya namun rasanya tak jua surut. Pemasangan *sign system*/ rambu lalu lintas acapkali hanya menjadi hiasan jalan semata, makna simbol yang terkandung didalamnya seringkali dilanggar oleh para pengguna jalan yang tidak tertib. Kesadaran masyarakat untuk melanggar aturan sudah sedemikian kuatnya

mengakar sehingga merupakan hal yang sulit untuk mengubahnya. Siapapun pasti menginginkan kota tertata rapi, tentunya dilengkapi sarana dan prasarana yang baik serta dipatuhi oleh seluruh masyarakat.

Transportasi yang ada diharapkan dapat meningkatkan disiplin dan kualitas hidup dari warga kota, dalam hal ini khususnya Kota Jakarta. TransJakarta *Busway* merupakan bagian dari hal tersebut, keberadaannya diharapkan dapat meningkatkan disiplin dan kualitas hidup dari warga Kota Jakarta yang harus bergerak cepat tanpa terhalangi oleh kemacetan jalan yang biasa menjadi keseharian.

Tampaknya Kota Jakarta membutuhkan kendaraan alternatif yang cukup memadai dan dapat memenuhi standar kriteria yang diinginkan masyarakat. Peluncuran *busway* pada 15 Januari 2004 difokuskan kepada informasi tentang *busway*, mulai dari cara masuk ke halte, layanan *fedder* (bus pengumpan) dan rencana penataan transportasi kota. Bus ber-AC dengan kapasitas 85 penumpang (31 tempat duduk) itu dilengkapi alat keselamatan, antara lain tabung pemadam kebakaran dan 10 martil pemecah kaca.

Jakarta adalah surga untuk *busway*. Dari segi fisik, Jakarta memiliki koridor yang lebih lebar jika dibanding Bogota, sehingga tidak perlu dilakukan penggusuran disepanjang jalan untuk membuat jalur khusus *busway*. Diharapkan dengan adanya *busway* dapat memperbaiki, meminimalisasi kemacetan di Jakarta.

Sebuah titik awal menata transportasi Jakarta, diharapkan akan terjadi pengurangan kendaraan pribadi sehingga tak terjadi kemacetan.

Busway adalah salah satu langkah menuju tatanan sarana dan prasarana transportasi yang selangkah lebih maju. Nilai *plus busway* adalah kecepatan, kenyamanan dan rasa aman.

Sarana dan prasarana adalah perangkat penunjang pengelolaan angkutan umum *busway* selain kendaraan, yang meliputi antara lain halte (*shelter*), marka jalan, rambu, Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) dan sarana pendukung lainnya. Pembangunan jaringan transportasi umum berbasis bus kota, yang populer dengan sebutan *busway* adalah sistem angkutan massal cepat dengan menggunakan bus pada jalur khusus.

Proyek senilai 120 milyar rupiah ini sejak awal mengundang kontroversi. Bus yang melayani jalur Blok M-Kota ini dinilai justru bakal memperparah kemacetan Jakarta, karena menyita satu dari lima lajur jalan yang ada. Namun Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso memastikan bahwa *busway* adalah sebuah solusi transportasi yang tepat dan tidak sia-sia.

Pembangunan jaringan transportasi umum berbasis bus kota, yang populer dengan sebutan *busway*, barangkali merupakan salah satu topik yang paling ramai dibicarakan orang di Jakarta akhir-akhir ini. Banyak kalangan menilai *busway* merupakan proyek prematur yang dijalankan tanpa perhitungan matang, yang justru akan menambah kemacetan, dan sederet kecaman lainnya. Sebaliknya, Pemda DKI beserta mitra-mitranya tak kurang gigih berusaha meyakinkan publik, bahwa proyek ini merupakan solusi terbaik bagi masalah transportasi Jakarta.

Terlepas dari pro dan kontra tersebut, *busway* ternyata juga terkait dengan masalah lain. Budaya antri misalnya, entah sengaja dimaksudkan demikian atau tidak oleh Pemda DKI dengan adanya *busway*, masyarakat Jakarta secara lebih tegas dihadapkan pada sarana transportasi umum yang berpotensi meningkatkan budaya antri (*socially engineered mass public transport*), hal yang juga telah dicoba tetapi gagal dipraktekkan oleh bentuk transportasi umum kota sebelumnya. Masyarakat dilatih untuk tertib dan antri sehingga tidak terjadi kerusakan fasilitas.

Tiliklah bentuk halte (*shelter*) *busway* berbeda dengan halte bus biasanya, para calon penumpang disini sejak awal sudah digiring untuk bersikap lebih teratur atau bahkan lebih beradab (baca: mau mengantri). Di depan loket pembelian tiket memang tidak ditemui pagar besi pembatas jalur antrian, seperti yang acap digunakan pada tahap awal pembentukan budaya antri, antara lain oleh Singapura. Tetapi, setelah membeli tiket, para penumpang harus masuk satu persatu pada jalur khusus yang telah disediakan. Karenanya, secara fisik *busway* lebih memaksa orang untuk mengantri dibandingkan dengan bentuk transportasi umum yang sudah ada, seperti Kereta Rel Listrik (KRL) atau buskota reguler. Daya angkut memadai tetapi potensi terbesar *busway* sebagai alat untuk merintis munculnya budaya antri.

Faktor obyektif yang menjadi kendala kurangnya sosialisasi *busway* terhadap masyarakat Jakarta dan sekitarnya adalah:

Minimnya jumlah *bus feeder* (penghubung). Badan Pengelola (BP) TransJakarta dan Dinas Perhubungan Pemprov Jakarta memastikan, menambah jumlah bus penghubung itu. Kini, total busnya menembus angka 383 bus, 142 diantaranya bus *AC*. Sebelumnya, *bus feeder* hanya 243 unit, dengan adanya tambahan *bus feeder* makin memaksimalkan pelayan untuk masyarakat. Namun, bila dilapangan masih ada bus penghubung menolak tiket terpadu, BP TransJakarta memastikan bisa mencabut kontrak kerjasama yang sudah disetujui dengan operator bus.

Faktor Subyektif yang menjadi kendala kurangnya sosialisasi *busway* terhadap masyarakat Jakarta dan sekitarnya adalah:

Kurang adanya *sign system* yang mendukung sebagai pusat informasi, petunjuk, peraturan/ acuan masyarakat dalam menggunakan fasilitas transportasi *busway*.

B. Rumusan Masalah

Bagaimana menciptakan bentuk Perancangan *Sign System* dan Instruksi Penggunaan Transportasi *Busway* dengan jelas dan komunikatif sehingga memberi petunjuk dan kemudahan pada khalayak yang ingin menggunakan jasa transportasi *busway* di wilayah Jakarta dan sekitarnya?

C. Tujuan Perancangan

1. Menetapkan konsep perancangan yang terstruktur secara jelas sehingga nantinya diharapkan dapat:
 - a. Memperkenalkan dan mensosialisasikan fasilitas yang ada pada transportasi *busway*.
 - b. Memberi pemahaman pada masyarakat di Jakarta dan sekitarnya dengan mencegah dan meminimalisasi kemacetan lalu lintas.
 - c. Meningkatkan kualitas hidup dari warga Jakarta dan sekitarnya sebagai sarana menuju tatanan masyarakat kota Jakarta yang tertib dan disiplin.
2. Memperoleh desain Perancangan *Sign System* dan Instruksi Penggunaan Transportasi *Busway* yang komunikatif sehingga khalayak dapat mengerti dan menerima pesan yang disampaikan.

D. Batasan Ruang Lingkup Perancangan

1. Jangkauan wilayah kegiatan komunikasi yang akan dilaksanakan adalah Jakarta dan sekitarnya.
2. Lingkup proyek yang akan dikerjakan adalah meredesain dan merancang bentuk komunikasi visual guna tercapainya Perancangan *Sign System* dan Instruksi Penggunaan Transportasi *Busway*.

E. Metode Perancangan

Agar terwujud perancangan yang efektif dan komunikatif, maka diperlukan langkah-langkah yang sistematis. Rangkaian metode Perancangan yang dibuat diterapkan melalui pendekatan deduktif (yaitu dari umum ke khusus). Lokasi pengumpulan data adalah wilayah DKI Jakarta.

Untuk mendapatkan dan merancang pesan komunikasi visual yang komunikatif ada beberapa langkah yang harus dilakukan yaitu seperti contoh bagan pada halaman berikut:



Bagan 1

Metodologi Perancangan

