



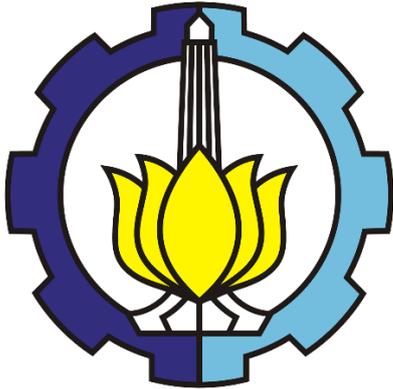
TUGAS AKHIR - DV184801

**PERANCANGAN ENVIRONMENTAL GRAPHIC
DESIGN GEDUNG UTAMA TERMINAL PURABAYA**

**ALFA FACHRUL ISLAM
NRP 0831154000001**

**Dosen Pembimbing
Ir. Baroto Tavip Indrojarwo, M.Si.
NIP. 19640930 199002 1 001**

**Program Studi Desain Produk - Desain Komunikasi Visual
Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2019**



TUGAS AKHIR – DV184801

**PERANCANGAN *ENVIRONMENTAL GRAPHIC DESIGN*
GEDUNG UTAMA TERMINAL PURABAYA**

Alfa Fachrul Islam

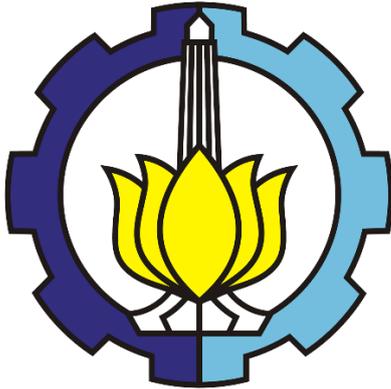
NRP 08311540000001

Dosen Pembimbing

Ir. Baroto Tavip Indrojarwo, M.Si.

NIP. 19640930 199002 1 001

**PROGRAM STUDI DESAIN PRODUK – DESAIN KOMUNIKASI VISUAL
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN, DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
2019**



FINAL PROJECT – DV184801

***ENVIRONMENTAL GRAPHIC DESIGN OF
PURABAYA BUS STATION MAIN BUILDING***

Alfa Fachrul Islam

NRP 08311540000001

Lecturer

Ir. Baroto Tavip Indrojarwo, M.Si.

NIP. 19640930 199002 1 001

**INDUSTRIAL DESIGN PROGRAMME - VISUAL COMMUNICATION DESIGN
FACULTY OF ARCHITECTURE, DESIGN, AND PLANNING
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
2019**

LEMBAR PENGESAHAN
PERANCANGAN *ENVIRONMENTAL GRAPHIC DESIGN*
GEDUNG UTAMA TERMINAL PURABAYA

TUGAS AKHIR (DV184801)

Disusun Untuk Memenuhi Syarat

Memperoleh Gelar Sarjana Desain (S.Ds)

Pada

Program Studi S-1 Desain Produk – Desain Komunikasi Visual

Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

Alfa Fachrul Islam

NRP. 08311540000001

Surabaya, 05 Agustus 2019

Periode Wisuda 120 (September 2019)

Mengetahui,

Kepala Departemen Desain Produk



Ellya Zulaikha, S.T., M.Sn., Ph.D.

NIP. 19751014 200312 2001

Disetujui,

Dosen Pembimbing

Ir. Baroto Tavip Indrojarwo, M.Si

NIP. 19640930 199002 1 001

PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya mahasiswa Departemen Desain Produk, Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, dengan identitas:

Nama : **Alfa Fachrul Islam**

NRP : **0831154000001**

Dengan ini menyatakan bahwa laporan tugas akhir yang saya buat dengan judul **“PERANCANGAN *ENVIRONMENTAL GRAPHIC DESIGN* GEDUNG UTAMA TERMINAL PURABAYA”** adalah:

1. Orisinal dan bukan merupakan duplikasi karya tulis maupun karya gambar atau sketsa yang sudah dipublikasikan atau pernah dipakai untuk mendapatkan gelar kesarjanaan atau tugas-tugas kuliah lain baik di lingkungan ITS, universitas lain ataupun lembaga-lembaga lain, kecuali pada bagian sumber informasi yang dicantumkan sebagai kutipan atau referensi atau acuan dengan cara yang semestinya.
2. Laporan yang berisi karya tulis dan karya gambar atau sketsa yang dibuat dan diselesaikan sendiri dengan menggunakan data hasil pelaksanaan riset.

Demikian pernyataan ini saya buat dan jika terbukti tidak memenuhi persyaratan yang telah saya nyatakan di atas, maka saya bersedia apabila laporan tugas akhir ini dibatalkan.

Surabaya, 05 Agustus 2019

Yang membuat pernyataan



Alfa Fachrul Islam

0831154000001

PERANCANGAN *ENVIRONMENTAL GRAPHIC DESIGN* GEDUNG UTAMA TERMINAL PURABAYA

Alfa Fachrul Islam
0831154000001

Bidang Studi Desain Komunikasi Visual
Departemen Desain Produk
Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

ABSTRAK

Sejak tahun 2016, Terminal Bus Purabaya telah melakukan revitalisasi untuk menjadikan suasana terminal lebih nyaman dengan konsep *C2 Terminal*. Berdasarkan kondisi saat ini, setelah dilakukan revitalisasi, ditemukan beberapa permasalahan terhadap penyampaian informasi kepada penumpang pada *sign system* yang menyebabkan terganggunya arus penumpang. Permasalahan juga ditemukan pada penataan ruang yang tidak sesuai dengan konsep arsitektur dan optimalisasi penggunaan fasilitas-fasilitas terminal yang berdampak pada kenyamanan penumpang.

Penelitian dilakukan dengan metode observasi pada kondisi ruang bangunan, kondisi eksisting *signage*, pola arus penumpang, serta *interview* kepada beberapa penumpang dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya bagian Sarana dan Srasarana Transportasi sebagai *stakeholder*. Observasi dilakukan dengan metode non-partisipan dan tidak terstruktur dengan beberapa tahapan pada kondisi yang ada dan aktivitas penumpang di dalam terminal. Tahap perancangan melibatkan metode *persona* dan studi *experimental* yang diajukan pada saat proses *depth interview* untuk mendapatkan alternatif desain. Metode studi *experimental* yang dilakukan didasarkan pada studi ergonomi visual, dan selanjutnya diujikan dengan *user testing* kepada beberapa *user* untuk menganalisis efektifitas desain. Hasil analisis data dari beberapa metode penelitian tersebut digunakan pada proses pembuatan konsep desain yang dapat mendukung konsep *C2 Terminal*, melancarkan arus penumpang, dan untuk meningkatkan layanan dan kenyamanan Terminal Purabaya dengan memberikan informasi yang lebih efektif dan komunikatif kepada penumpang.

Hasil perancangan *environmental graphic design* berupa standarisasi *sign system* berupa desain tampilan dan warna, ukuran dan tipe, penempatan dan pemasangan, serta jenis material yang digunakan. Jenis *signage* yang dihasilkan adalah tipe *directional sign*, *identification sign*, *information sign*, dan *regulation sign* yang terintegrasi dengan Peta Jaringan Bus Antar Kota Lintas Jawa. Penataan ruang disesuaikan dengan penataan arus penumpang dengan penerapan supergrafis sebagai ornamen pada beberapa area yang didukung dengan penempatan desain instalasi untuk meningkatkan kenyamanan penumpang di dalam terminal.

Kata kunci: *Environmental Graphic Design, Sign System, Fasilitas Publik, Terminal Bus*

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

ENVIRONMENTAL GRAPHIC DESIGN OF PURABAYA BUS STATION MAIN BUILDING

Alfa Fachrul Islam
0831154000001

Visual Communication Design
Departement of Product Design
Faculty of Architecture, Design, and Planning
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

ABSTRACT

Since 2016, Purabaya Bus Station has revitalized to make the terminal atmosphere more comfortable with *C2 Terminal* concept. Based on current conditions, after revitalization, several problems have been found in the form of information dissemination to passengers on the sign system which caused disruption of passenger flows. Another problem found in spatial planning that is not suitable with the architectural concept and optimization of terminal facilities that have an impact on passenger comfort.

The research was conducted by observing the condition of the building architecture, existing signage conditions, and passenger circulation flow, and interviews with the bus station users and Surabaya City Departement of Transportation on Transportation Facilities and Infrastructure as stakeholders. Observation was carried out by non-participant and unstructured method in several stages on the existing conditions and visitor activities in the bus station. The design phase involves persona method and experimental studies were carried out and submitted during the depth interview process to obtain alternative designs. The experimental study method based on visual ergonomics studies which tested on user testing process with several users to analyze the effectiveness of the design made. The results of data analysis from several research methods are used in the design concept making process that can support the *C2 Terminal* concept, smoothen the flow of passengers, and to improve the services and convenience of Purabaya Bus Station by providing more effective and communicative information to passengers.

The design output of the environmental graphic design is standardization of sign system in the form of display and color, size and type, placement and installation, and the material used. The type of signage produced is the type of directional sign, identification sign, information sign, and regulation sign that is integrated with the Trans Java Intercity Bus Network Map. Spatial planning is adjusted by passenger flow arrangement with the application of supergraphic as ornament in several areas supported by placement of installation designs to improve passenger comfort in the bus station.

Keyword: *Environmental Graphic Design, Sign System, Public Facility, Bus Station*

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan kekuatan sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan Tugas Akhir dengan judul “Perancangan Environmental Graphic Design Gedung Utama Terminal Purabaya”. Kelancaran dan keberhasilan Penulis tak dapat lepas dari bantuan dan dukungan berbagai pihak yang membantu Penulis selama proses tugas akhir ini. Penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kedua orang tua Penulis, yang telah memberikan dukungan moral, material, dan do’a kepada penulis selama Tugas Akhir ini.
2. Bapak Ir. Baroto Tavip Indrojarwo, M.Si., selaku dosen pembimbing, atas kesabaran, wawasan, dan bimbingan yang telah diberikan kepada Penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Seluruh teman-teman Penulis yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung dan memberikan semangat kepada Penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Demikian laporan Tugas Akhir ini disusun dengan sebaik-baiknya. Penulis mohon maaf jika ada kekurangan dan kesalahan dalam penulisan laporan ini. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberikan manfaat untuk kita semua.

Surabaya, 26 Juli 2019

Penulis

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR ISI

| | |
|--|------|
| SAMPUL | i |
| COVER..... | iii |
| LEMBAR PENGESAHAN | v |
| PERNYATAAN KEASLIAN | vii |
| ABSTRAK..... | ix |
| ABSTRACT..... | xi |
| KATA PENGANTAR | xiii |
| DAFTAR ISI..... | xv |
| DAFTAR GAMBAR..... | xix |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Identifikasi Masalah | 4 |
| 1.3 Rumusan Masalah | 4 |
| 1.4 Batasan Masalah..... | 4 |
| 1.5 Tujuan Penelitian..... | 5 |
| 1.6 Manfaat Penelitian..... | 5 |
| BAB II STUDI PUSTAKA..... | 7 |
| 2.1 Tinjauan <i>Sign System</i> Terminal Bus..... | 7 |
| 2.1.1 Terminal Purabaya | 7 |
| 2.1.2 Terminal Tirtonadi | 8 |
| 2.1.3 Terminal Bersepadu Selatan..... | 9 |
| 2.1.4 Perbandingan Terminal | 10 |
| 2.2 Tinjauan Teori Terminal Bus | 11 |
| 2.2.1 Fungsi Terminal Bus | 11 |
| 2.2.2 Pengguna Terminal Bus | 11 |
| 2.3 Tinjauan Teori <i>Environmental Graphic Design</i> | 12 |
| 2.3.1 Pengertian <i>Environmental Graphic Design</i> | 12 |
| 2.3.2 Prinsip Dasar <i>Signage</i> | 13 |
| 2.3.3 Jenis <i>Signage</i> | 13 |
| 2.3.4 Bentuk <i>Signage</i> | 15 |

| | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|----|
| 2.3.5 | Pemasangan <i>Signage</i> | 16 |
| 2.3.6 | Material <i>Signage</i> | 18 |
| 2.3.7 | Tipografi Pada <i>Signage</i> | 20 |
| 2.3.8 | Simbol Pada <i>Signage</i> | 23 |
| 2.3.9 | Warna Pada <i>Signage</i> | 24 |
| 2.4 | Tinjauan Teori Gaya Grafis..... | 25 |
| 2.4.1 | Tren Grafis | 25 |
| 2.4.2 | Adaptasi Bentuk Supergrafis..... | 27 |
| BAB III METODE PENELITIAN | | 29 |
| 3.1 | Diagram Alur Penelitian..... | 29 |
| 3.2 | Protokol Penelitian | 30 |
| 3.2.1 | Observasi | 30 |
| 3.2.2 | <i>Interview</i> | 31 |
| 3.2.3 | Studi Eksperimental | 31 |
| 3.2.4 | <i>Depth Interview</i> | 31 |
| 3.2.5 | <i>User Testing</i> | 32 |
| 3.3 | Jadwal Penelitian..... | 32 |
| BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN | | 33 |
| 4.1 | Tahap Penelitian | 33 |
| 4.1.1 | Observasi | 33 |
| 4.1.2 | <i>Interview</i> | 40 |
| 4.2 | Analisis..... | 42 |
| 4.2.1 | Analisis Penumpang..... | 42 |
| 4.2.2 | Analisis Kondisi <i>Sigange</i> | 45 |
| 4.2.3 | Analisis Permasalahan..... | 46 |
| 4.2.4 | Analisis Kebutuhan | 46 |
| 4.3 | Tahap Perancangan | 47 |
| 4.3.1 | Studi Experimental | 47 |
| 4.3.2 | <i>Depth Interview</i> | 47 |
| 4.4 | <i>User Testing</i> | 54 |
| 4.4.1 | <i>User Testing 1</i> | 54 |
| 4.4.2 | <i>User Testing 2</i> | 57 |

| | | |
|--------|---|----|
| BAB V | HASIL PERANCANGAN..... | 59 |
| 5.1 | Konsep Desain..... | 59 |
| 5.2 | Hirarki | 60 |
| 5.2.1 | Hirarki Destinasi | 60 |
| 5.2.2 | Hirarki Informasi..... | 62 |
| 5.3 | Peta Jaringan Bus Antar Kota | 62 |
| 5.3.1 | Pembagian Rute Bus | 63 |
| 5.3.2 | Kode dan Penamaan | 64 |
| 5.4 | Pembagian Zona Ruang | 64 |
| 5.4.1 | Area Tunggu..... | 64 |
| 5.4.2 | Zonasi Warna | 65 |
| 5.5 | Skema Alur Sirkulasi | 66 |
| 5.6 | Konsep <i>Signage</i> | 67 |
| 5.6.1 | Elemen Identitas | 67 |
| 5.6.2 | Warna <i>Signage</i> | 69 |
| 5.6.3 | Tipografi..... | 70 |
| 5.6.4 | Piktogram | 72 |
| 5.6.5 | Penunjuk Arah..... | 74 |
| 5.6.6 | Layout <i>Signage</i> | 75 |
| 5.6.7 | Garis Aksen | 76 |
| 5.6.8 | Denah | 76 |
| 5.7 | Supergrafis | 77 |
| 5.8 | Desain Instalasi | 78 |
| 5.9 | Kode Bus | 79 |
| BAB VI | IMPLEMENTASI DESAIN | 81 |
| 6.1 | Luaran Desain | 81 |
| 6.1.1 | <i>Sign System</i> | 81 |
| 6.1.2 | Supergrafis dan Instalasi | 83 |
| 6.2 | Pemasangan Elevasi <i>Signage</i> | 83 |
| 6.2.1 | <i>Ceiling Mount</i> | 84 |
| 6.2.2 | <i>Wall Mount</i> | 84 |
| 6.2.3 | <i>Flag Mount</i> | 85 |
| 6.2.4 | <i>Ground Mount</i> | 85 |

| | | |
|------------------------------------|--|-----|
| 6.2.5 | Pusat Informasi..... | 86 |
| 6.2.1 | Loket Tiket | 86 |
| 6.3 | Layout dan Ukuran <i>Signage</i> | 87 |
| 6.4 | Detail Konstruksi dan Meterial | 94 |
| 6.5 | Penataan Arus Penumpang..... | 97 |
| 6.6 | Penempatan <i>Signage</i> | 97 |
| 6.7 | Konten <i>Signage</i> | 98 |
| 6.8 | Pengaplikasian Supergrafis | 102 |
| 6.8.1 | Pada Permukaan Dinding Berwarna | 103 |
| 6.8.2 | Pada Permukaan Dinding Putih..... | 103 |
| 6.8.3 | Pada Permukaan Kaca | 104 |
| 6.8.4 | Sebagai Tekstur | 104 |
| 6.9 | Pengaplikasian Instalasi | 105 |
| 6.10 | Implementasi Desain Akhir..... | 106 |
| 6.10.1 | Implementasi <i>Signage</i> | 106 |
| 6.10.2 | Implementasi Supergrafis..... | 111 |
| 6.10.3 | Implementasi Instalasi..... | 113 |
| BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN | | 115 |
| 7.1 | Kesimpulan..... | 115 |
| 7.2 | Saran..... | 116 |
| DAFTAR PUSTAKA | | 117 |
| LAMPIRAN..... | | 119 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 1. 1 Suasana Luar Gedung Terminal Purabaya..... | 2 |
| Gambar 1. 2 Pengunjung yang Menunggu di Titik Pemberhentian Bus | 2 |
| Gambar 1. 3 <i>Signage</i> Terminal Purabaya | 3 |
| Gambar 2. 1 <i>Signage</i> Terminal Purabaya | 7 |
| Gambar 2. 2 <i>Signage</i> Terminal Tirtonadi | 8 |
| Gambar 2. 3 <i>Signage</i> dan Fasilitas Informasi Terminal Bersepadu Selatan..... | 9 |
| Gambar 2. 4 <i>Identification Sign</i> | 14 |
| Gambar 2. 5 <i>Directional Sign</i> | 14 |
| Gambar 2. 6 <i>Prohibition Sign</i> | 14 |
| Gambar 2. 7 <i>Interpretitive Sign</i> | 15 |
| Gambar 2. 8 Huruf Pada <i>Signage</i> | 20 |
| Gambar 2. 9 Huruf Pada <i>Signage</i> | 21 |
| Gambar 2. 10 Huruf Pada <i>Signage</i> | 21 |
| Gambar 2. 11 Huruf Pada <i>Signage</i> | 21 |
| Gambar 2. 12 Huruf Pada <i>Signage</i> | 21 |
| Gambar 2. 13 Huruf Pada <i>Signage</i> | 22 |
| Gambar 2. 14 Huruf Pada <i>Signage</i> | 22 |
| Gambar 2. 15 Huruf Pada <i>Signage</i> | 22 |
| Gambar 2. 16 <i>ISO Safety Sign</i> | 23 |
| Gambar 2. 17 <i>Sign Face Color Visibility Chart</i> | 24 |
| Gambar 2. 18 <i>Glitch in Futurustuc Style</i> | 26 |
| Gambar 2. 19 <i>Crystal Growing in Contemporary Style</i> | 26 |
| Gambar 2. 20 Daun Semanggi..... | 27 |
| Gambar 3. 1 Skema Alur Penelitian | 29 |
| Gambar 4. 1 Penempatan Kios di Terminal Purabaya..... | 33 |
| Gambar 4. 2 Ruang yang Tidak Digunakan di Terminal Purabaya | 34 |
| Gambar 4. 3 Penutupan Jalur Difiable di Terminal Purabaya | 34 |
| Gambar 4. 4 Desain <i>Signage</i> yang Berbeda-beda di Terminal Purabaya..... | 35 |
| Gambar 4. 5 Desain <i>Signage</i> di Terminal Purabaya..... | 36 |
| Gambar 4. 6 Penempatan <i>Signage</i> di Pintu Masuk <i>Lobby</i> Terminal Purabaya | 36 |

| | |
|--|----|
| Gambar 4. 7 Penempatan Signage di Ruang Tunggu Terminal Purabaya..... | 37 |
| Gambar 4. 8 Kondisi Signage di Terminal Purabaya | 37 |
| Gambar 4. 9 Penumpang Bertanya kepada Petugas di Terminal Purabaya..... | 38 |
| Gambar 4. 10 Papan Informasi di Terminal Purabaya..... | 38 |
| Gambar 4. 11 Suasana Ruang Tunggu dan Lorong Keberangkatan Terminal Purabaya | 39 |
| Gambar 4. 12 Sirkulasi Pengunjung di Dalam Gedung Terminal Purabaya | 39 |
| Gambar 4. 13 Alternatif Konsep Bentuk Desain | 48 |
| Gambar 4. 14 Usulan Digital <i>Signage</i> | 48 |
| Gambar 4. 15 Usulan Konsep Warna | 48 |
| Gambar 4. 16 Usulan Penempatan <i>Signage</i> | 49 |
| Gambar 4. 17 Usulan Alur Sirkulasi..... | 49 |
| Gambar 4. 18 Alternatif Bentuk <i>Signage</i> | 50 |
| Gambar 4. 19 Alternatif Huruf | 50 |
| Gambar 4. 20 Alternatif Desain Penunjuk Arah..... | 51 |
| Gambar 4. 21 Alternatif Desain Pictogram | 51 |
| Gambar 4. 22 Usulan Desain Sitemap | 52 |
| Gambar 4. 23 Usulan Konsep Zona Warna | 52 |
| Gambar 4. 24 Usulan Desain Konstruksi dan Material | 53 |
| Gambar 4. 25 Usulan Penempatan Sigange..... | 53 |
| Gambar 4. 26 Usulan Penataan Alur Sirkulasi | 54 |
| Gambar 4. 27 Prototype <i>Ceiling Mount</i> | 55 |
| Gambar 4. 28 Prototype <i>Grount Mount</i> | 55 |
| Gambar 4. 29 Prototype <i>Wall Mount</i> | 55 |
| Gambar 4. 30 Prototype <i>Flag Mount</i> | 56 |
| Gambar 4. 31 Simulasi Dengan Menggunakan <i>SketchUp</i> | 58 |
| Gambar 5. 1 Konsep Desain | 59 |
| Gambar 5. 2 Hierarki Destinasi | 60 |
| Gambar 5. 3 Klasifikasi Destinasi | 61 |
| Gambar 5. 4 Hierarki Informasi..... | 62 |
| Gambar 5. 5 Peta Jaringan Bus Antar Kota Lintas Jawa | 63 |
| Gambar 5. 6 Daftar Kode dan Penamaan | 64 |
| Gambar 5. 7 Pembagian Ruang Tunggu dan Jalur Keberangkatan | 65 |
| Gambar 5. 8 Pembagian Zona Ruang | 66 |

| | |
|---|----|
| Gambar 5. 9 Skema Alur Sirkulasi Penumpang | 67 |
| Gambar 5. 10 Logo Terminal Purabaya..... | 68 |
| Gambar 5. 11 Logo Terminal Purabaya Setelah Dilakukan Perubahan | 68 |
| Gambar 5. 12 Warna Identitas | 68 |
| Gambar 5. 13 Warna <i>Signage</i> dan Warna Primer..... | 69 |
| Gambar 5. 14 Warna Zona Tingkat Pertama | 69 |
| Gambar 5. 15 Warna Zona Tingkat Kedua..... | 70 |
| Gambar 5. 16 Warna Keselamatan dan Himbauan..... | 70 |
| Gambar 5. 17 Font <i>Signage</i> | 71 |
| Gambar 5. 18 Penggunaan Font Pada <i>Signage</i> | 71 |
| Gambar 5. 19 Ukuran Huruf Pada <i>Signage</i> | 72 |
| Gambar 5. 20 Adaptasi Bentuk Piktogram | 72 |
| Gambar 5. 21 Desain Piktogram..... | 73 |
| Gambar 5. 22 Penggunaan Penunjuk Arah..... | 74 |
| Gambar 5. 23 Layout Penunjuk Arah Pada <i>Signage</i> | 74 |
| Gambar 5. 24 Layout Desain <i>Signage</i> | 75 |
| Gambar 5. 25 Layout Piktogram Pada <i>Signage</i> | 75 |
| Gambar 5. 26 Garis Aksent Pada <i>Signage</i> | 76 |
| Gambar 5. 27 Desain Denah Lantai 1 | 76 |
| Gambar 5. 28 Desain Denah Lantai 2..... | 77 |
| Gambar 5. 29 Desain Sistem Grafis..... | 78 |
| Gambar 5. 30 Desain Instalasi Pada Area Baca..... | 78 |
| Gambar 5. 31 Kode Bus..... | 79 |
| Gambar 5. 32 Penempatan Kode Pada Bus | 79 |
| Gambar 6. 1 Elevasi <i>Ceiling Mount</i> | 84 |
| Gambar 6. 2 Elevasi <i>Wall Mount</i> | 84 |
| Gambar 6. 3 Elevasi <i>Flag Mount</i> | 85 |
| Gambar 6. 4 Elevasi <i>Ground Mount</i> | 85 |
| Gambar 6. 5 Desain Pusat Informasi | 86 |
| Gambar 6. 6 Desain Loker Tiket..... | 86 |
| Gambar 6. 7 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> A1 | 87 |
| Gambar 6. 8 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> A2..... | 87 |
| Gambar 6. 9 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> A3..... | 88 |

| | |
|---|-----|
| Gambar 6. 10 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> A4..... | 88 |
| Gambar 6. 11 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> A5..... | 89 |
| Gambar 6. 12 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> A6..... | 89 |
| Gambar 6. 13 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> A7..... | 90 |
| Gambar 6. 14 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> A8..... | 90 |
| Gambar 6. 15 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> B1..... | 91 |
| Gambar 6. 16 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> B2..... | 91 |
| Gambar 6. 17 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> B3..... | 92 |
| Gambar 6. 18 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> C1..... | 92 |
| Gambar 6. 19 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> C2..... | 93 |
| Gambar 6. 20 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> D1..... | 93 |
| Gambar 6. 21 Detail Layout dan Ukuran <i>Signage</i> E1..... | 94 |
| Gambar 6. 22 Struktur dan Material <i>Signage Ceiling Mount</i> | 95 |
| Gambar 6. 23 Struktur dan Material <i>Signage Ground Mount</i> | 95 |
| Gambar 6. 24 Struktur dan Material <i>Signage Ground Mount</i> | 96 |
| Gambar 6. 25 Struktur dan Material <i>Signage Digital</i> | 96 |
| Gambar 6. 26 <i>Pictographic</i> | 102 |
| Gambar 6. 27 Grafis Pada Permukaan Dinding Berwarna..... | 103 |
| Gambar 6. 28 Grafis Pada Permukaan Dinding Putih..... | 103 |
| Gambar 6. 29 Grafis Pada Jalur Evakuasi..... | 104 |
| Gambar 6. 33 Grafis Pada Permukaan Kaca..... | 104 |
| Gambar 6. 31 Supergrafis Sebagai Tekstur..... | 104 |
| Gambar 6. 32 Pengaplikasian Instalasi Pada Area Baca..... | 105 |
| Gambar 6. 33 Implementasi <i>Signage</i> A1..... | 106 |
| Gambar 6. 34 Implementasi <i>Signage</i> A2..... | 106 |
| Gambar 6. 35 Implementasi <i>Signage</i> A3..... | 107 |
| Gambar 6. 36 Implementasi <i>Signage</i> A4..... | 107 |
| Gambar 6. 37 Implementasi <i>Signage</i> A5..... | 107 |
| Gambar 6. 38 Implementasi <i>Signage</i> A6..... | 108 |
| Gambar 6. 39 Implementasi <i>Signage</i> A7..... | 108 |
| Gambar 6. 40 Implementasi <i>Signage</i> A8..... | 108 |
| Gambar 6. 41 Implementasi <i>Signage</i> B1..... | 109 |
| Gambar 6. 42 Implementasi <i>Signage</i> B2..... | 109 |

| | |
|---|-----|
| Gambar 6. 43 Implementasi <i>Signage</i> B3 | 109 |
| Gambar 6. 44 Implementasi <i>Signage</i> C1 | 110 |
| Gambar 6. 45 Implementasi <i>Signage</i> C2 | 110 |
| Gambar 6. 46 Implementasi <i>Signage</i> D1 | 110 |
| Gambar 6. 47 Implementasi <i>Signage</i> E1 | 111 |
| Gambar 6. 48 Implementasi Supergrafis Area <i>Lobby</i> | 111 |
| Gambar 6. 49 Implementasi Supergrafis Area Masuk..... | 111 |
| Gambar 6. 50 Implementasi Supergrafis Area Baca..... | 112 |
| Gambar 6. 51 Implementasi Supergrafis Pada Toilet | 112 |
| Gambar 6. 52 Implementasi Supergrafis Pada Tangga..... | 112 |
| Gambar 6. 53 Implementasi Supergrafis Jalur Pada Evakuasi | 113 |
| Gambar 6. 54 Implementasi Instalasi Pada Area Baca | 113 |

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terminal Purabaya atau lebih dikenal dengan nama Terminal Bungurasih merupakan terminal bus yang terletak di perbatasan Kota Surabaya tepatnya di Desa Bungurasih, Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo. Sejak tahun 2016, Terminal Purabaya telah melakukan revitalisasi terhadap berbagai fasilitas dan bangunannya. Konsep revitalisasi Terminal Purabaya mengacu pada konsep bandara *Convenience and Care Terminal (C2 Terminal)*¹.

Konsep *Convenience* berupa pembuatan ruang tunggu keberangkatan di lantai 2, hall, *lobby* yang luas, selasar penghubung, *bridge connection* ventilasi alam dan mekanis. Satuan pengamanan terminal, fasilitas keselamatan penumpang. Taman, kolam, air mancur, art sculpture. *Art building + landscape, stand commercial, souvenir*. Panggung hiburan (*stage*). Eskalator/*travelator, terminal information display & board*.

Konsep *Care* berupa pembuatan fasilitas penunjang untuk penumpang, pengantar/penjemput, penyandang cacat/lansia, ibu- bayi, perokok, karyawan, awak bus. Fasilitas untuk penumpang berupa *canopy-selasar, pedestrian's way, rest room, & mushola, locker, medical care, guide signage, trolley, ATM, warpostel, mini office, book store, wifi area, smoking area*. Fasilitas untuk penyandang cacat/lansia, ibu-bayi berupa *ramp, unable/handycapesd toilet, playground & laktasi* Fasilitas untuk karyawan berupa AC ruang kantor, parkir karyawan, rest room, mushola, ruang monitor, relaksasi. Fasilitas untuk awak bus berupa asrama awak bus/angkutan umum, kantin, tempat cuci bis dan bengkel. *Closed /transparent wall main building, IPAL*.

Berdasarkan kondisi saat ini, setelah dilakukan revitalisasi, masih terjadi beberapa permasalahan di bagian luar dan dalam gedung terminal. Masalah di luar gedung berupa kemacetan dari arah pintu keluar terminal, yaitu masih sering terjadi

¹ Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2015

tundaan kendaraan yang disebabkan karena bus melakukan pemberhentian sementara untuk mencari penumpang, dimana penumpang biasanya juga menunggu bus tidak pada tempatnya yaitu di pintu keluar. Dampaknya kendaraan yang mengantar penumpang terminal juga melakukan titik pemberhentian yang berdekatan dengan keluarnya bus dari terminal².



Gambar 1. 1 Suasana Luar Gedung Terminal Purabaya
Sumber: Laily R, Okenews, 2017

Permasalahan di dalam gedung berupa fasilitas yang telah disediakan tidak dimanfaatkan dengan baik, seperti pada ruang tunggu keberangkatan. Para penumpang lebih memilih untuk menunggu bus berdesak-desakan di titik pemberhentian dan pintu keluar bus yang berada di luar gedung daripada menunggu di ruang tunggu keberangkatan yang ada di lantai dua. Mengakibatkan alur sirkulasi kedatangan dan keberangkatan bus terganggu dan berdampak pada keterlambatan waktu keberangkatan bus.



Gambar 1. 2 Pengunjung yang Menunggu di Titik Pemberhentian Bus
Sumber: Penulis, 2018

² Evaluasi Aspek Pengelolaan Terminal Purabaya Surabaya, OKnews, 10 September 2017

Permasalahan-permasalahan tersebut terjadi karena penyampaian informasi dan regulasi yang kurang optimal kepada penumpang. Sistem penunjuk arah yang ada terlalu banyak dengan desain yang bermacam-macam dengan penataan yang berantakan dan tidak sesuai dengan standar, serta kurangnya media informasi. Berdasarkan permasalahan-permasalahan tersebut, perlu adanya penataan sistem melalui pembuatan *environmental graphic design* yang meliputi *sign system* untuk melancarkan alur sirkulasi baik ke dalam maupun ke luar terminal, untuk menyampaikan informasi dengan lebih komunikatif, dan untuk meningkatkan kenyamanan pengguna terminal.



Gambar 1. 3 *Signage* Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

Environmental graphic design adalah segala bentuk grafis yang ada di lingkungan, termasuk di dalamnya *sign system* yang berupa tanda-tanda penunjuk arah, papan pengumuman, ornamen grafis pada sebuah bangunan, dan juga segala bentuk tulisan pada objek dua maupun tiga dimensi. *Environmental graphic design* berfungsi dalam menentukan sebuah pola sirkulasi baik manusia maupun kendaraan untuk menyampaikan suatu informasi, serta agar dapat menciptakan suasana tertentu di dalam terminal untuk meningkatkan kenyamanan pengguna.

Perancangan ini bermaksud untuk menciptakan *environmental graphic design* di Terminal Purabaya yang terintegrasi dan sistematis dan sesuai dengan standar. Perancangan bertujuan untuk mendukung penyampaian informasi menjadi lebih efektif dan dapat lebih mudah dipahami sehingga dapat menunjang penggunaan berbagai fasilitas yang telah disediakan menjadi lebih optimal sehingga dapat meningkatkan kenyamanan pengguna Terminal Purabaya.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Setelah dilakukan revitalisasi Terminal Purabaya pada tahun 2016, masih ditemukan beberapa permasalahan di dalam dan di luar gedung terminal.
2. Permasalahan di luar gedung terminal berupa kemacetan yang disebabkan karena bus melakukan pemberhentian untuk menaikkan penumpang.
3. Permasalahan di dalam gedung terminal berupa desain signage terlalu banyak dan tidak terintegrasi yang menyebabkan terganggunya arus penumpang di dalam terminal.
4. Permasalahan di dalam gedung terminal juga terjadi pada optimalisasi penggunaan fasilitas terminal oleh penumpang karena faktor kenyamanan.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut:

“Bagaimana merancang *environmental graphic design* yang terintegrasi untuk meningkatkan kenyamanan penumpang di Terminal Purabaya?”

1.4 Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi dan rumusan masalah, dibuat batasan masalah untuk memfokuskan penelitian yang dilakukan. Berikut adalah batasan-batasan masalah dalam penelitian yang dilakukan:

1. Area penelitian berfokus pada area dalam gedung utama Terminal Purabaya pada area kedatangan, *lobby*, area tunggu, area fasilitas, dan area keberangkatan.
2. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah observasi pada penataan ruang, *sign system*, fasilitas, sirkulasi penumpang, dan interview kepada pengunjung dan pengelola Terminal Purabaya.

3. Alur penumpang yang diteliti pada penelitian ini berfokus pada alur penumpang di dalam gedung utama Terminal Purabaya, dari area kedatangan sampai area keberangkatan.
4. Metode perancangan menggunakan metode studi *experimental alternative* konsep desain dan *depth interview* kepada *stakeholder* yang kemudian diujukan kepada sampel *user* dengan *prototype* dan simulasi.
5. Perancangan berfokus pada pembuatan *environmental graphic design* berupa *sign system*, supergrafis, dan instalasi.
6. Standar desain *sign system* berupa desain tampilan dan warna, ukuran dan tipe, penempatan dan pemasangan, serta jenis material yang digunakan.
7. Tipe *sign system* yang dihasilkan adalah *directional sign*, *identification sign*, *information sign*, dan *regulation sign*.

1.5 Tujuan Penelitian

1. Menciptakan *environmental graphic design* Terminal Purabaya yang dapat mendukung konsep revitalisasi *C2 Terminal*.
2. Menciptakan desain *sign system* yang terintegrasi.
3. Menciptakan desain *signage* sesuai dengan standar desain, penempatan, dan pemasangan *signage*.
4. Mengoptimalkan fasilitas yang disediakan di Terminal Purabaya kepada penumpang melalui penyampaian informasi yang komunikatif dengan *environmental graphic design*.

1.6 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai bahan referensi atau bahan untuk menambah wawasan serta pemikiran bagi Penulis dan para akademisi yang akan melakukan penelitian berkaitan dengan penelitian ini.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan berkontribusi sebagai bahan referensi, evaluasi, dan pertimbangan dalam perbaikan infrastruktur dan peningkatan layanan Terminal Purabaya dalam hal *environmental graphic design*.

BAB II STUDI PUSTAKA

2.1 Tinjauan *Sign System* Terminal Bus

2.1.1 Terminal Purabaya

Terminal Purabaya merupakan terminal bus yang terletak di perbatasan Kota Surabaya tepatnya di Desa Bungurasih, Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo. Terminal Purabaya merupakan terminal bus tersibuk di Indonesia dan terbesar di Asia Tenggara dengan jumlah penumpang mencapai 120.000 penumpang per harinya³. Terminal ini merupakan terminal tipe A dengan lahan 12km².

Setelah revitalisasi yang dilakukan tahun 2016 lalu, Terminal Purabaya terus meningkatkan pelayanannya dengan meningkatkan berbagai fasilitas seperti ruang tunggu, eskalator, loket pembelian tiket, dan masih banyak lagi. Meski begitu, kondisi *signage* masih belum terintegrasi secara keseluruhan desain maupun penempatan dengan tampilan *signage* berbeda satu sama lainnya.



Gambar 2. 1 *Signage* Terminal Purabaya
Sumber: Surya, Nuraini Faiq, Tribun News, 2018

³ Terminal Purabaya, 2018

2.1.2 Terminal Tirtonadi

Terminal Tirtonadi, adalah terminal bus terbesar di Kota Surakarta. Terminal ini terletak di kecamatan Banjarsari. Terminal ini beroperasi 24 jam karena merupakan jalur antara yang menghubungkan angkutan bus dari Jawa Timur dan Jawa Barat. Terminal Tirtonadi merupakan terminal lintasan yang menghubungkan tiga kota utama di Jawa (Semarang, Surabaya, dan Yogyakarta).

Dengan berbagai fasilitas dan fitur yang ada di terminal ini, seperti ruang tunggu yang nyaman dan sejuk, ruang kesehatan, fasilitas untuk penyandang disabilitas, loket terpadu, dan masih banyak lagi yang lain, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menjadikan Terminal Tirtonadi sebagai terminal percontohan nasional. Kondisi signage di Terminal Tirtonadi sudah terintegrasi untuk sebagian besar, dengan material yang dapat menyala dan juga digunakan layar LED sebagai papan informasi.

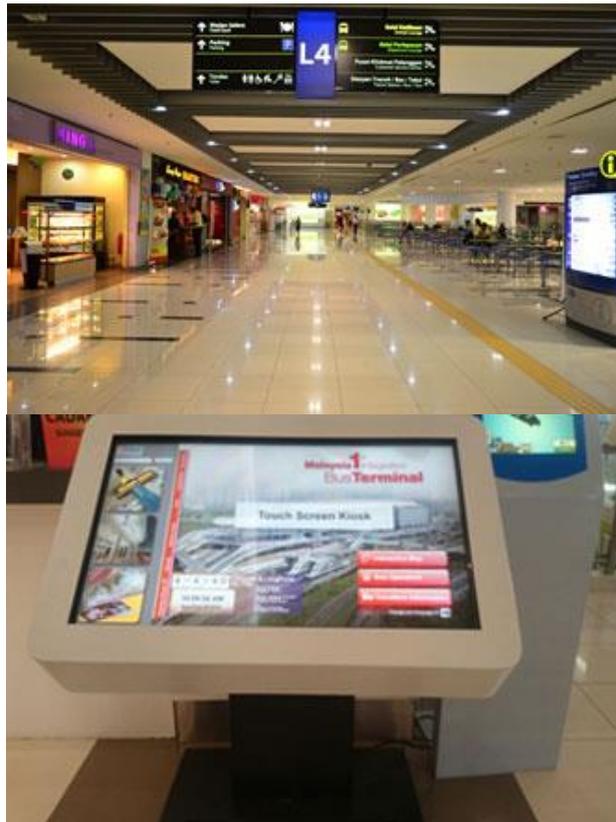


Gambar 2. 2 *Signage* Terminal Tirtonadi
Sumber: Asedina, 2017

2.1.3 Terminal Bersepadu Selatan

Terminal Bersepadu Selatan merupakan terminal bus jarak jauh utama di Kuala Lumpur Malaysia yang menyediakan layanan bus ke selatan Semenanjung Malaysia. Terminal ini terintegrasi dengan dengan stasiun kereta api Badar Tasik Selatan dan membentuk pusat transportasi yang terintegrasi⁴.

Terminal Bersepadu Selatan memiliki bangunan dengan luas 20 Ha, dengan fasilitas yang disediakan sangat lengkap mulai dari ruang tunggu yang luas, fasilitas untuk penyandang disabilitas, motel, map interaktif, food court, hingga *website* dan pembelian tiket online. Desain *signage* juga terintegrasi secara keseluruhan dengan desain dan material seperti pada bandara dengan papan informasi digital yang sangat lengkap.



Gambar 2. 3 *Signage* dan Fasilitas Informasi Terminal Bersepadu Selatan
Sumber: Terminal Bersepadu Selatan, 2017

⁴ Terminal Bersepadu Selatan, 2018

2.1.4 Perbandingan Terminal

Berikut ini merupakan analisis perbandingan Terminal Purabaya, Terminal Tirtanadi, dan Terminal Bersepadu Selatan yang ditinjau dari aspek arus penumpang, *sign system*, layanan, dan informasi.

| No. | Aspek | Terminal Purabaya | Terminal Tirtanadi | Terminal Bersepadu Selatan |
|-----|--------------------|---|---|---|
| 1. | <i>Sign System</i> | Belum terintegrasi secara keseluruhan dari desain maupun material | Sebagian besar sudah terintegasi dengan material yang menyala | Terintegrasi secara keseluruhan dari desain dan material yang menyala dan pemanfaatan teknologi digital |
| 2. | Arus Penumpang | Sistem linear dari pintu utama diarahkan lurus menuju titik keberangkatan | Sistem linear yang bercabang dengan 3 pintu keluar | Sistem radial dari pintu kedatangan diarahkan ke beberapa lantai |
| 3. | Layanan | Pembelian tiket di loket atau langsung di bus | Terdapat loket terpadu untuk pembelian tiket | Pembelian tiket di loket atau secara online |
| 4. | Informasi | Terdapat pusat informasi di terminal | Terdapat pusat informasi di terminal | Media informasi menggunakan media digital |

Tabel 2. 1 Perbandingan Terminal
Sumber: Penulis, 2018

2.2 Tinjauan Teori Terminal Bus

2.2.1 Fungsi Terminal Bus

Fungsi terminal menurut Dirjen Perhubungan Darat Bina Sistem Prasarana antara lain:

1. Terminal bagi *penumpang* adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas kendaraan pribadi.
2. Terminal bagi *pemerintah* adalah segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.
3. Terminal bagi *operator* adalah untuk mengatur operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.
4. Terminal bagi *pengguna umum* adalah untuk fasilitas yang mendukung dalam suatu terminal antara lain, toilet, loker tiket, pembelian, dll.

Untuk memenuhi fungsi terminal, harus memerhatikan arus sirkulasi baik sirkulasi penumpang maupun kendaraan. Syarat yang harus dipenuhi dalam pengaturan sirkulasi di dalam terminal yaitu keamanan sirkulasi, kenyamanan sirkulasi, kelancaran sirkulasi, kemudahan sirkulasi, dan kecepatan sirkulasi⁵.

2.2.2 Pengguna Terminal Bus

1. Berdasarkan Kegiatan

a. Penumpang

- Pelaku melakukan kegiatan menuju keluar kota maupun ke dalam kota.
- Pelaku datang dari luar kota dan melanjutkan ke kota lain atau ke desa lain (transit).

⁵ Adisasmita, 2011

- Kegiatan sampingan: membeli tiket, makan, minum, sholat, ke toilet, membeli Koran/majalah, dll.

b. Pengantar atau Penjemput

- Pelaku kegiatan menemui penumpang dalam melakukan perjalanan.
- Pelaku kegiatan membawa mobil pribadi atau motor dengan melakukan kegiatan.

2. Berdasarkan Frekuensi

a. *First Time Visitor*

Pengunjung yang baru pertama kali ke Terminal Purabaya dan belum tahu lokasi-lokasi di dalam terminal.

b. *Repeated Visitor*

Pengunjung yang sudah sering ke Terminal Purabaya dan sudah hafal lokasi-lokasi dan arah di dalam terminal.

2.3 Tinjauan Teori *Environmental Graphic Design*

2.3.1 Pengertian *Environmental Graphic Design*

Environmental graphic design merupakan desain untuk mengorganisir lingkungan agar lebih layak ditempati melalui pembentukan serangkaian tanda dan simbol yang dapat dimengerti dan dipahami oleh masyarakat luas. *Environmental graphic design* bertujuan untuk mengkomunikasikan identitas dan informasi dan menciptakan keunikan pada sebuah tempat.

Di dalam *environmental graphic design* terdapat *sign system* berupa *signage* yang bertujuan untuk membantu manusia dalam menemukan arah di sebuah tempat. Menurut *Oxford Advance Learner Dictionary of Current English*, *signage* adalah sebuah kata, gambar, atau desain pada sebuah papan atau lempengan untuk memebrikan peringatan atau untuk mengarahkan orang menuju sesuatu.

Signage merupakan alat pendukung di dalam *sign system* yang berfungsi untuk memberikan identifikasi, informasi, petunjuk, larangan, penghargaan, dan perijinan. *Sign system* yang juga dikenal dengan istilah *wayfinding* merupakan kumpulan desain *signage* yang tersistem untuk mengarahkan dan mengidentifikasi orang di dalam suatu ruang atau bangunan yang kompleks.

2.3.2 Prinsip Dasar *Signage*

Pembuatan desain *signage* harus mudah dibongkar pasang jika terjadi perubahan sewaktu waktu, misalnya jika terjadi perubahan tempat dan nama, desain *signage* yang fleksibel akan menekan biaya pengeluaran. Terdapat beberapa prinsip dasar dalam pembuatan *signage*, antara lain.

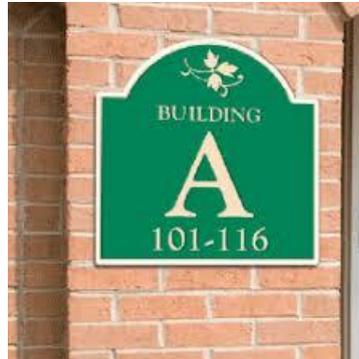
1. Seluruh *signage* harus diterapkan secara konsisten.
2. Harus ada satu sistem yang mengaitkan satu *signage* dan *signage* lainnya.
3. Harus ada standarisasi tipe, aplikasi, dan penempatan *signage*.
4. *Signage* harus inovatif.
5. Konsep dasar *signage* harus berhubungan dengan wilayahnya.
6. *Signage* harus dapat menarik perhatian orang baik dari bentuk ataupun warna.
7. Material *signage* harus konsisten mulai dari yang terbesar hingga yang terkecil.
8. *Signage* harus mudah dibongkar pasang karena rawan terjadi perubahan.

2.3.3 Jenis *Signage*

Signage memiliki jenis bermacam-macam, berdasarkan jenis informasi yang disampaikan jenis *signage* dibagi menjadi *identification sign*, *directional sign*, *regulatory sign*, dan *interpretative* atau *information sign*.

1. Identification Sign

Merupakan tipe *signage* yang berfungsi untuk mengidentifikasi suatu tempat dalam suatu wilayah.



Gambar 2. 4 Identification Sign
Sumber: HD Supply Solution

2. Directional Sign

Merupakan tipe *signage* yang berfungsi untuk mengarahkan ke bermacam-macam tempat.



Gambar 2. 5 Directional Sign
Sumber: Notonhehigh Street

3. Regulatory Sign

Merupakan tipe *signage* yang berfungsi untuk mengatur dan melarang orang dalam berperilaku dalam suatu wilayah.



Gambar 2. 6 Prohibition Sign
Sumber: Shital Sign

4. *Interpretive Sign*

Merupakan tipe *signage* yang berfungsi untuk membantu menginterpretasikan makna (memberi informasi) sebuah lingkungan atau wilayah.



Gambar 2. 7 *Interpretive Sign*
Sumber: *Timely Sign*

2.3.4 Bentuk *Signage*

Signage memiliki bentuk bermacam-macam dan tidak terbatas, namun terdapat beberapa teori dalam mengklasifikasikan bentuknya berdasarkan cara pemasangan.

1. *Freestanding or Ground-Mounted*

Jenis *signage* yang bagian bawahnya terpasang pada permukaan horizontal seperti lantai.

- *Pylon or Monolith*, seluruh panel terpasang dari lantai
- *Lollipop*, panel di atas tiang.
- *Multiple-Posted*, panel di atas dua atau lebih tiang

2. *Suspended or Ceiling-Hung*

Jenis *signage* yang bagian atasnya terpasang dengan permukaan horizontal seperti pada atap.

- *Suspended Monolith*, seluruh panel menggantung pada atap.
- *Suspended Pendant*, panel dengan tiang yang menggantung atap.
- *Suspenden Multiple-Posted*, panel dengan dua tiang atau lebih menggantung pada atap.

3. *Projection or Flag-Mounted*

Jenis *signage* yang bagian sampingnya terpasang secara tegak lurus pada bagian permukaan vertical seperti tembok.

- *Projecting Monolith*, panel menonjol pada permukaan vertikal.
- *Projecting Lollipop*, panel dengan satu tiang menempel pada bagian permukaan vertical atau tembok.
- *Projecting Multi-Posted*, panel dengan dua tiang atau lebih yang menempel pada bagian permukaan vertical atau tembok.

4. *Flash or Flat Wall-Mounted*

Jenis *signage* yang bagian belakangnya terpasang pada permukaan rata vertical di tembok.

- *Wall Plaque*, bagian belakang terpasang pada permukaan tembok.

2.3.5 Pemasangan *Signage*⁶

1. Ditempel di Dinding

- a. Rambu petunjuk yang di tempel di dinding diletakan dengan jarak batas bawah minimum 90 cm dan batas atas maksimum 180 cm, jarak diukur dari atas permukaan lantai.
- b. Ketebalan rambu petunjuk yang di tempel di dinding maksimal 10 cm atau dapat lebih selama tidak menghalangi atau merintangai pejalan yang melewatinya.
- c. Rambu petunjuk arah, pengenalan, larangan, informasi dan peringatan yang mempunyai diameter antara 15 x 15 sampai 30 cm x 30 cm di tempel di dinding dengan jarak 150 cm terhitung dari muka lantai ke as rambu⁷.
- d. Peletakan rambu di dinding koridor dekat pintu⁸.

⁶ Pusat Litbang PU, Perancangan Rambu-rambu di Dalam Bangunan Gedung, 2005

⁷ Accessibility for Disable - A Design Manual for a Barrier Free Environment, United Nation Enable

⁸ Tactile Signage, Federal Identity Program Manual, Treasury Board of Canada Secretariat, 1997

2. Digantung

- a. Rambu yang peletakannya digantung harus mempunyai ketinggian 200 cm terhitung dari muka lantai sampai batas bawah rambu⁹.
- b. Tanda yang digantung dengan jarak baca maksimal 500 cm, menggunakan tinggi huruf 5 cm. Setiap penambahan jarak pandang 100 cm harus diikuti dengan penambahan tinggi huruf 1 cm.

3. Di Tiang

Rambu diletakan di tiang dapat dibuat dengan lebar 30 cm atau lebih, asal tidak menghalangi pejalan kaki, dengan ketinggian 90 cm sampai 180 cm di atas muka lantai¹⁰.

4. Di Pintu

Rambu yang diletakkan di daun pintu harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- Pintu harus berjenis swing atau pintu dorong,
- Apabila jenis pintu geser dinding harus transparan/ kaca,
- Pintu harus dilengkapi peralatan yang dapat menutup saat dibuka.

Apabila pintu tidak memenuhi persyaratan diatas, maka rambu harus diletakkan di dinding samping pintu atau pada sisi pegangan pintu. Apabila dilengkapi dengan huruf braille, tinggi huruf dan braille harus di antara 120 cm sampai dengan 150 cm dari muka lantai¹¹.

5. Di Lantai

Jalur pemandu untuk penyandang cacat menggunakan simbol bertekstur yang diletakkan di lantai. Simbol tekstur garis-garis menunjukkan arah perjalanan dan simbol bulat memberikan peringatan terhadap adanya perubahan situasi di sekitarnya¹².

6. Di Rute Aksesibel

Rambu arah di rute aksesibel menuju keluar diletakkan pada tempat yang dapat mudah terbaca (menggantung atau ditempel di dinding). Pintu atau jalur yang bukan menuju keluar diberi rambu “bukan untuk keluar”¹³

⁹ ADA/ ANSI Guidelines, Requirements for directional and informational sign, 1999

¹⁰ Interior Graphic and Design Standards, 1986

¹¹ ADA/ ANSI Guidelines, Requirements for directional and informational sign, 1999

¹² Persyaratan teknis aksesibilitas pada bangunan umum dan lingkungan

¹³ Interior Graphic and Design Standards, 1986

2.3.6 Material Signage¹⁴

Pertimbangan dalam menentukan material rambu adalah persyaratan daya tahan atau keawetan. Komponen yang digunakan lebih dari satu jenis material harus diperhatikan cara penggabungannya.

Material yang digunakan pada *signage* harus mempunyai persyaratan:

1. Daya tahan dari kerusakan yang disebabkan manusia atau binatang.
2. Bahan yang digunakan harus mempunyai ketahanan terhadap temperatur ruangan dan tahan lama sampai waktu yang ditentukan.
3. Warna dari material tidak luntur atau berubah,
4. Tahan terhadap goresan yang menyebabkan huruf atau simbol menjadi buram,
5. Bahan yang biasa digunakan mempunyai ketebalan minimal 0.08 cm,
6. Bahan yang dapat digunakan seperti: mika, aluminium, kayu, besi, kuningan, magnesium, braso, perunggu, stainless steel dan bahan lain yang sejenis.

Material yang digunakan akan berpengaruh pada tampilan dan daya tahan *sign system*. Jenis material yang biasa digunakan dalam pembuatan *sign system* antara lain:

1. Metal

Metal digunakan karena strukturnya yang kokoh, tetapi metal memiliki kekurangan karena dapat mengalami oksidasi dan korosi sehingga perlu dilakukan pemberian lapisan pada permukaannya. Jenis metal yang sering digunakan adalah *aluminium*, *carbon steel*/baja, *stainless steel*, dan *bronze brass* dan *Copper*.

a. Aluminium

Aluminium dapat memberikan tampilan yang elegan, dengan daya tahan yang lama dan bobot yang cukup ringan, namun dengan biaya pembuatan yang cukup mahal.

¹⁴ Pusat Litbang PU, Perancangan Rambu-rambu di Dalam Bangunan Gedung, 2005

b. Carbon Steel/Baja

Baja biasanya digunakan untuk struktur dasar *sign system*, lebih berat dan memiliki daya tahan yang lebih lama daripada aluminium. Biaya pembuatannya cukup mahal dan memerlukan lapisan cat agar tidak berkarat.

c. Stainless Steel

Stainless Steel memiliki sifat yang sama dengan *aluminium* tetapi dengan kualitas yang lebih baik dan tidak mudah berkarat, namun dengan harga yang lebih mahal.

d. Bronze Brass dan Copper

Copper lebih berat dan sangat mahal, dan memerlukan *coating* karena dapat berkarat.

2. Plastik

Plastik memiliki sifat transparan, mudah dibentuk, lumayan kuat, dan paling ringan diantara material lainnya. Plastik dapat digunakan sebagai material utama maupun finishing. Jenis plastic yang sering digunakan adalah *acrylic* dan *polycarbonate*.

3. Kaca

Kaca dapat memberikan kesan bersih dan transparan dengan dengan kualitas yang lebih baik dari plastic, namun dengan bobot yang lebih berat dan harga yang lebih mahal.

4. Kayu

Kayu sering digunakn untuk *sign system* yang berhubungan dengan alam. Karena bersifat alami, kayu mudah lapuk dan memerlukan *coating*.

2.3.7 Tipografi Pada *Signage*

Penggunaan tipografi untuk menyampaikan informasi berkaitan erat dengan tampilan huruf (*legibility*) dan keterbacaan huruf (*readability*). *Legibility* berpengaruh pada *readability*, yaitu kombinasi huruf dalam sebuah kata, agar dapat terbaca dan dimengerti dengan baik¹⁵. Terdapat hubungan antara *legibility* dan *readability* pada *sign system*.

1. Huruf berjenis serif membantu dalam memandu mata sepanjang baris individual pada sebuah teks, sehingga huruf berjenis serif lebih baik digunakan untuk bacaan teks Panjang.
2. Karakter huruf kecil atau dilihat dari jarak jauh, maka detail pada huruf akan menghilang. Dalam situasi seperti ini lebih baik menggunakan huruf jenis sans serif.
3. Pada kondisi ekstrim, jarak yang sangat jauh dan teks berukuran sangat kecil disarankan untuk menambahkan berat huruf menjadi lebih lebar (*bold*) dan penambahan *letter spacing* agar teks lebih mudah terbaca.

Berikut ini merupakan tata cara penggunaan huruf pada *signage* berdasarkan *ADA/ANSI Guideline*¹⁶.

1. Rambu untuk ruang-ruang permanen harus menggunakan huruf besar atau kapital, kecuali pada bagian rambu yang terpisah untuk huruf kapital dengan braille.

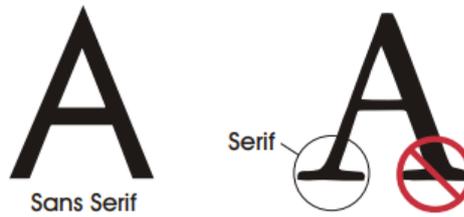


Gambar 2. 8 Huruf Pada *Signage*
Sumber: *ADA/ANSI Guideline*

¹⁵ Sihombing, 2007

¹⁶ ADA/ ANSI Guidelines, Requirements for directional and informational sign, 1999

2. Jenis huruf yang digunakan adalah jenis sans serif, tanpa menambah keindahan pada dasar huruf dan atas huruf.



Gambar 2. 9 Huruf Pada *Signage*
Sumber: *ADA/ANSI Guideline*

3. Huruf untuk rambu tidak boleh memakai banyak tambahan seperti dekoratif, huruf miring dan huruf jenis naskah.



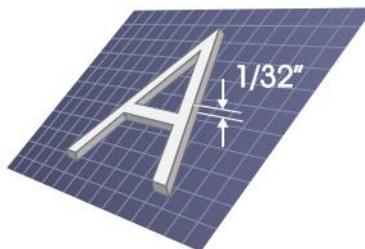
Gambar 2. 10 Huruf Pada *Signage*
Sumber: *ADA/ANSI Guideline*

4. Tinggi huruf yang digunakan adalah antara 1,5cm sampai dengan 5cm, kecuali jarak pandang lebih dari 500cm.



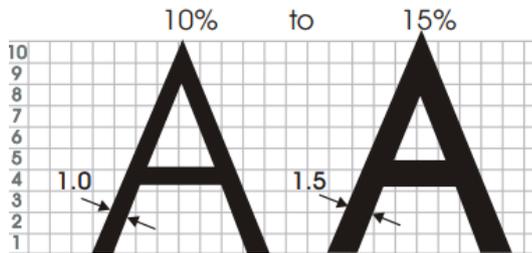
Gambar 2. 11 Huruf Pada *Signage*
Sumber: *ADA/ANSI Guideline*

5. Perbandingan lebar dan tinggi huruf adalah antara 55% sampai 110%.



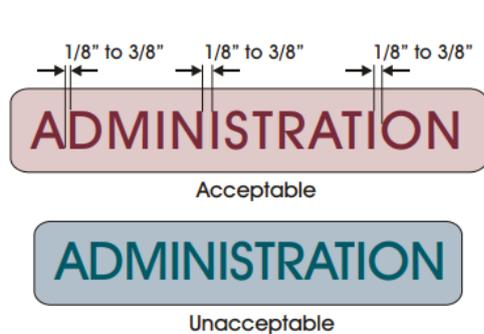
Gambar 2. 12 Huruf Pada *Signage*
Sumber: *ADA/ANSI Guideline*

6. Ketebalan garis pembentuk huruf di antara 10% sampai 15% dari ketinggian huruf.



Gambar 2. 13 Huruf Pada Signage
Sumber: ADA/ANSI Guideline

7. Jarak antar huruf adalah 0,3cm sampai dengan 1cm, kecuali jarak antara dua huruf yang melengkung atau menyerong dengan jarak 0.15cm.



Gambar 2. 14 Huruf Pada Signage
Sumber: ADA/ANSI Guideline

8. Spasi baris kata atau kalimat adalah antara 35 % – 70 % dari tinggi huruf



Gambar 2. 15 Huruf Pada Signage
Sumber: ADA/ANSI Guideline

2.3.8 Simbol Pada *Signage*

Simbol berfungsi untuk memperkuat teks dan informasi pada *signage*. Simbol dapat merepresentasikan sesuatu dan merupakan cara yang sederhana untuk mengkomunikasikan sesuatu yang terhalang oleh bahasa yang berbeda¹⁷. Simbol dapat didesain sedemikian rupa agar dapat digunakan sebagai ciri atau identitas pada *signage*¹⁸. Simbol *signage* pada fasilitas public sering tidak diatur dengan baik, penataan simbol yang kurang efektif dapat menyebabkan informasi yang disampaikan sulit untuk dipahami.

Simbol larangan, himbuan, dan informasi keselamatan menggunakan desain dengan standar internasional yang dikembangkan oleh *ISO (International Organization for Standardization)*. *ISO 7010 (Graphical symbols – Safety colours and safety signs)* tahun 2003 dengan pembaruan terbaru tahun 2012 memberikan standar untuk pictogram pada *signage* keselamatan yang dapat digunakan dengan berbagai bahasa.¹⁹



Gambar 2. 16 *ISO Safety Sign*
Sumber: EN ISO 7010, 2012

¹⁷ Craig M Berger, *Wayfinding Designing and Implementing Graphic Navigation System, Singapore, 2005, hal 57*

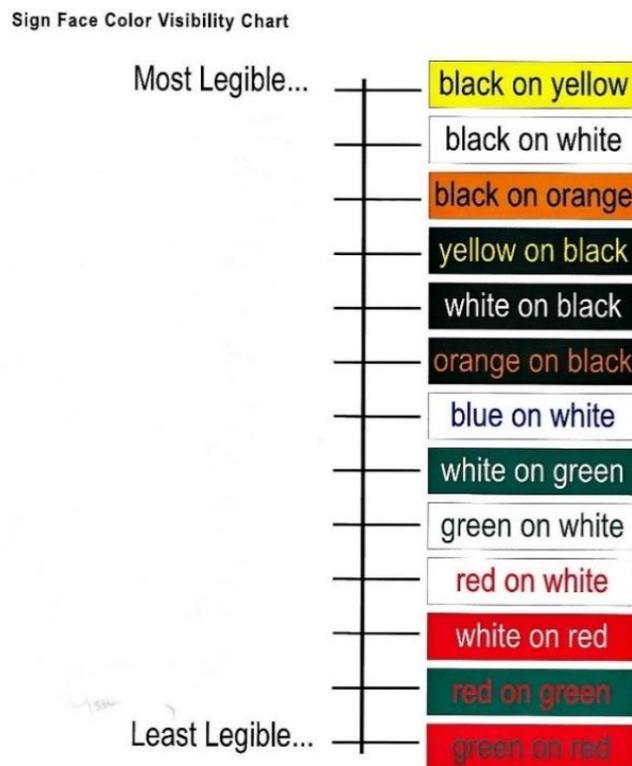
¹⁸ Craig M Berger, *Wayfinding Designing and Implementing Graphic Navigation System, Singapore, 2005, hal 67*

¹⁹ ISO Safety Sign, Brady Worldwide, 2013

2.3.9 Warna Pada *Signage*

Peran warna dalam pengaplikasiannya pada *sign system* lebih berfokus pada permainan kontras dalam warna²⁰.

1. Kontras warna antara *signboard* dengan *background* membuat *signage* terlihat lebih menonjol dan lebih mudah dikenal.
2. Kontras warna antara *signboard* dengan *sign content* (huruf, angka, symbol) dapat meningkatkan *legibility* dan *readability*.
3. Kontras warna dalam jenis *signage* dan jenis informasi yang diberikan.
4. Kontras warna pada *signage* dengan perbedaan jenis pesan.



Gambar 2. 17 *Sign Face Color Visibility Chart*
Sumber: Identicom Sign, 2015

American with Disabilities Act (ADA) merekomendasikan penggunaan warna objek dan *background* pada *sign system* sebaiknya memiliki kontras 70% untuk membantu *legibility* dan *readability*. Berikut ini merupakan identifikasi penggunaan warna pada *sign system*.

²⁰ Supriyanto, 2010

1. Merah, digunakan sebagai tanda larangan atau bahaya.
2. Jingga, digunakan sebagai tanda peringatan seperti mesin-mesin berbahaya.
3. Kuning, digunakan sebagai tanda hati-hati atau peringatan adanya suatu bahaya.
4. Hijau, digunakan sebagai tanda keselamatan.
5. Ungu, digunakan sebagai tanda adanya radiasi.
6. Hitam dan putih, digunakan sebagai batas, pada lalu lintas digunakan pada zebra cross atau batas trotoar.

2.4 Tinjauan Teori Gaya Grafis

2.4.1 Tren Grafis

ITF merupakan sebuah tim riset dan pengembangan kolaboratif yang terdiri dari para ahli, praktisi, dan akademisi berpengalaman di industri kreatif Indonesia, dan didukung penuh oleh Badan Ekonomi Kreatif Indonesia (BEKRAF) sejak 2016. Prediksi tren adalah pendekatan strategis untuk memahami perubahan perilaku dan pola pikir masyarakat secara global. Prediksi tren dilakukan dengan menganalisis evolusi perilaku manusia terhadap aspek-aspek kehidupan seperti: politik, ekonomi, sosial-budaya, dan teknologi yang dapat dijadikan alat untuk memprediksi tren masa depan melalui visualisasi skenario kreatif untuk diaplikasikan ke dalam fashion, tekstil, desain produk, interior, barang-barang konsumen, arsitektur, makanan, kecantikan, gaya hidup, dan lain-lain²¹.

Tema yang diadaptasi adalah tren tahun 2019/2020 yaitu *Singularity* 2019/2020 pada bidang Interior dan Dekor. *Singularity* memiliki 4 tema yaitu *Exuberant* dengan gaya pop dan ceria, *Neo Medieval* yang mengekspos tekstur dan penggunaan material, *Svarga* dengan gaya etnik yang berkesan natural dan detail, dan *Cortex* yang memberikan kesan futuristic.

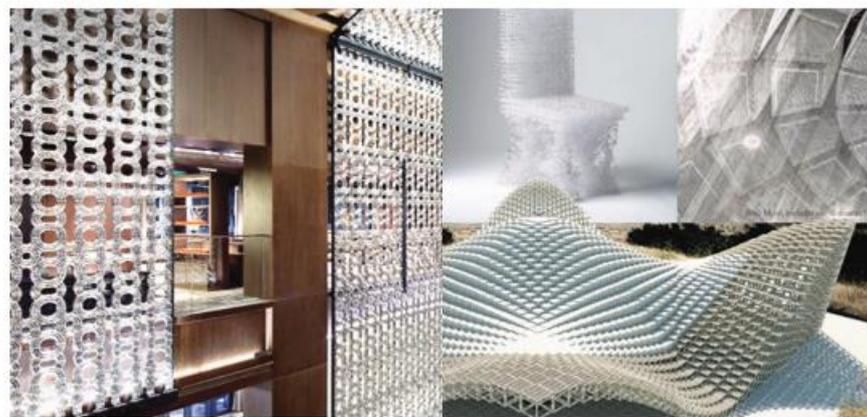
²¹ *Indonesia Trend Forecasting*

Tema Cortex memiliki 2 subtema yang pertama adalah *Glitch in Futuristic Style*. Subtema ini menggunakan pengulangan garis teratur dan ketidakteraturan menjadi lebih indah dengan teknik pewarnaan yang dapat berubah-ubah (bunglon). Material transparan memberikan efek futuristic yang lebih dramatis. Penerapannya bisa sebagai pembentuk ambience itu sendiri atau terpisah-pisah hanya pada panel dinding, di lantai, atau langit-langit ruangan.²²



Gambar 2. 18 *Glitch in Futuristic Style*
Sumber: *Indonesia Trend Forecasting*

Subtema *Crystal Growing in Contemporary Syle* memperlihatkan sebuah pergerakan dari bentuk mikro, aliran, dan struktur yang tumbuh berkembang yang mirip dengan struktur makhluk hidup, seperti stuktur syaraf di otak tau lingkaran-lingkaran usia pada batang pohon. Struktur tersebut bisa tampil setipis tisu, transparan, atau tebal dan kuat. Kesan yang timbul adalah dinamis dan hidup.²³



Gambar 2. 19 *Crystal Growing in Contemporary Style*
Sumber: *Indonesia Trend Forecasting*

²² *Glitch in Futuristic Style, Cortex, Indonesia Trend Forecasting, Singularity 2019/2020*

²³ *Crystal Growing in Contemporary Style, Cortex, Indonesia Trend Forecasting, Singularity 2019/2020*

2.4.2 Adaptasi Bentuk Supergrafis

Desain sistem grafis yang digunakan mengadaptasi bentuk dari daun semanggi. Di Indonesia daun semanggi merupakan tumbuhan yang mudah ditemukan di pematang daerah persawahan. Di Surabaya, daun semanggi biasa dijadikan bahan makan yang dikenal sebagai pecel semanggi yang merupakan makan khas Surabaya namun sudah mulai kurang digemari. Daun semanggi dipilih sebagai supergrafis untuk menunjukkan salah satu ciri khas Surabaya selain dari monumen Sura dan Baya. Meski Terminal Purabaya terletak di perbatasan Kota Surabaya dan Sidoarjo, tetapi Terminal Purabaya merupakan salah satu gerbang keluar masuk Kota Surabaya. Jika dilihat dari mayoritas pengguna terminal berasal dari luar kota dengan tujuan Surabaya.



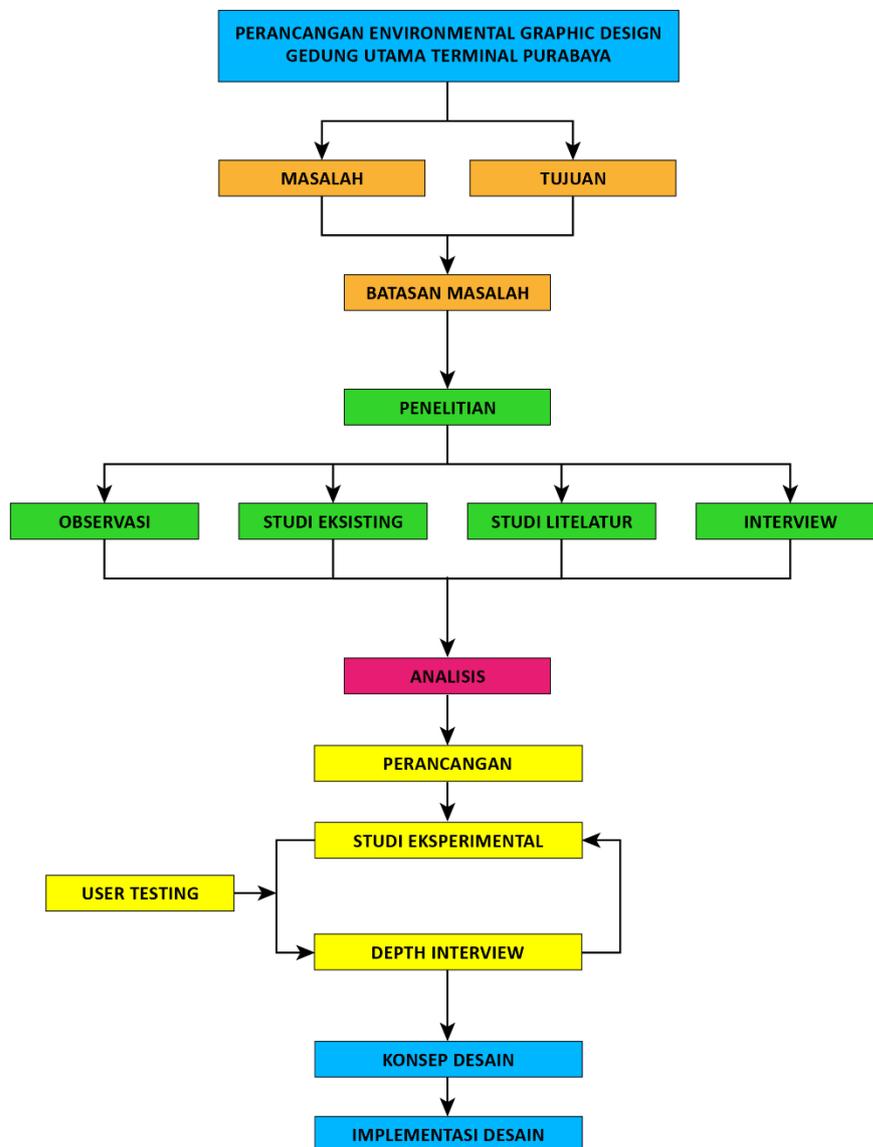
Gambar 2. 20 Daun Semanggi
Sumber: Detik Food

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Diagram Alur Penelitian

Berikut ini merupakan diagram alur penelitian dimulai dari penemuan fenomena, tahap penelitian dengan metode observasi, studi eksisting, studi literatur dan *interview*. Hasil penelitian kemudian dianalisis sebagai acuan dalam tahap perancangan dengan metode studi experimental, *depth interview*, dan dilakukan *user testing* hingga memeprolahe desain akhir.



Gambar 3. 1 Skema Alur Penelitian

Proses penelitian dimulai dengan observasi untuk mendapatkan data tentang Terminal Purabaya dan kondisi *sign system* yang ada. Tahap observasi dilakukan bersamaan dengan studi eksisting, studi literatur, dan interview kepada *stakeholder* dan beberapa pengunjung yang kemudian hasilnya dianalisis untuk tahap perancangan. Dilanjutkan dengan tahap perancangan dengan melakukan studi eksperimental 1 yang menghasilkan alternatif konsep desain dan diajukan pada tahap *depth interview* 1. Setelah mendapatkan masukan, dilakukan perbaikan dan pematangan konsep pada studi eksperimental 2 yang selanjutnya diajukan kembali pada tahap *depth interview* 2. Setelah mendapat persetujuan, maka selanjutnya dibuat penetapan konsep dan implementasi desain.

3.2 Protokol Penelitian

3.2.1 Observasi

Tempat : Terminal Purabaya
Waktu : Minggu ke 1 penelitian

Observasi pertamakali dilakukan dengan mencari data pengamatan secara langsung di lapangan yang bertujuan untuk mencari data mengenai peta Terminal Purabaya, gambar bangunan, data fasilitas, data angkutan, data jumlah pengunjung, data alur sirkulasi, dan data *sign system* yang ada. Selain data tersebut, observasi dilakukan dengan mengamati kondisi yang ada mengenai:

- Penataan ruang
- Penempatan *signage*
- Kondisi *signage*
- Fasilitas
- Informasi
- Arus penumpang

3.2.2 Interview

Tempat : Terminal Purabaya

Waktu : Minggu ke 1 penelitian

Interview dilakukan kepada beberapa penumpang untuk mengetahui tanggapan pengunjung mengenai kemudahan dan kenyamanan fasilitas-fasilitas yang ada. *Interview* juga dilakukan kepada pengelola Terminal Purabaya untuk mengetahui pengelolaan dan pemeliharaan fasilitas fasilitas yang ada.

3.2.3 Studi Eksperimental

Waktu : Minggu ke 2-3 penelitian

Studi eksperimental dilakukan dengan membuat 5 alternatif desain, standar grafis, struktur dan material *signage*, penempatan penempatan *signage*, dan alur sirkulasi berdasarkan hasil observasi dan studi ergonomi visual. Hasil desain alternative selanjutnya diajukan kepada narasumber melalui metode *depth interview*. Proses studi experimental dapat dilakukan beberapa kali untuk mendapatkan desain akhir. Hal ini tersebut tergantung dari hasil dari *depth interview*.

3.2.4 Depth Interview

Narasumber : Pengelola Terminal Purabaya

Tempat : Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Depth interview dilakukan untuk mengajukan usulan desain sketsa dan alur sirkulasi dari hasil studi eksperimental untuk mendapatkan masukan dari narasumber. Selain itu, *depth interview* juga dilakukan untuk mendapatkan informasi yang lebih mendalam berupa data primer dari narasumber. Beberapa hal yang ditanyakan kepada narasumber selain studi experimental adalah desain identitas Terminal Purabaya, penempatan *signage*, alur sirkulasi pengunjung, proses pengadaan *signage*, sumber *signage* yang ada saat ini, proses pembuatan desain *signage* sebelumnya.

3.2.5 User Testing

User testing dilakukan untuk menguji desain yang dibuat. *User testing* dilakukan dengan pembuatan *prototype*. *Prototype* dibuat pada kertas dengan ukuran dan desain mendekati desain asli dan diletakkan pada posisi sebenarnya. *User testing* dilakukan kepada 5 *user* yang diamati untuk mengetahui interaksi pengunjung terhadap *prototype*, dengan diajukan pertanyaan mengenai desain, keterbacaan, dan kejelasan untuk mengetahui efektifitas desain yang dibuat.

3.3 Jadwal Penelitian

Penelitian dilaksanakan di Terminal Purabaya secara bertahap selama 7 minggu dimulai bulan Oktober sampai bulan November.

| KEGIATAN | MINGGU KE | | | | | | |
|-----------------------|-----------|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Observasi | | | | | | | |
| Studi Eksperimental 1 | | | | | | | |
| Depth Interview 1 | | | | | | | |
| User Testing | | | | | | | |
| Studi Eksperimental 2 | | | | | | | |
| Depth Interview 2 | | | | | | | |

Tabel 3. 1 Jadwal Penelitian
Sumber: Penulis, 2018

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN

4.1 Tahap Penelitian

4.1.1 Observasi

Metode yang digunakan adalah observasi non-partisipan dan tidak terstruktur, yaitu observasi yang dilakukan dengan spontan terhadap suatu gejala tertentu. Observasi yang dilakukan bertujuan untuk mengetahui aspek kualitatif *sign system* dan *environment design* yang telah ada di Terminal Purabaya. Aspek yang diamati selama proses observasi meliputi aspek penataan bangunan, desain dan penempatan *signage*, penyampaian informasi, fasilitas, dan sirkulasi pengunjung. Proses observasi dilakukan selama satu minggu dengan beberapa tahapan sebagai berikut.

1. Penataan Ruang

Observasi pertamakali dilakukan terhadap penempatan ruangan di dalam gedung. Gedung utama Terminal Purabaya merupakan gedung baru dengan konsep C2 Terminal²⁴. Tahap observasi dilakukan untuk mengetahui efektifitas penataan ruang yang dilakukan untuk meningkatkan pelayanan terminal.



Gambar 4. 1 Penempatan Kios di Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

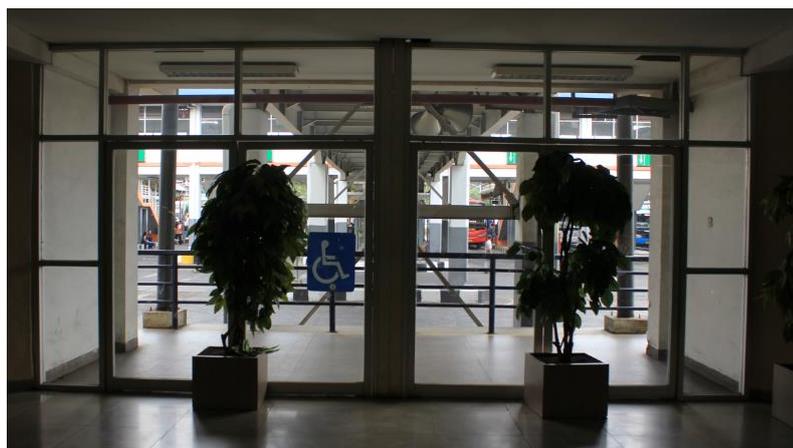
²⁴ Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2015

Tahap observasi dilakukan dengan membandingkan penempatan ruangan saat ini, dengan meninjau *blueprint* denah gedung yang sebelumnya telah didapatkan dari pihak *stakeholder*. Hasil observasi menunjukkan banyak penempatan ruang yang tidak sesuai dengan rencana awal pembangunan gedung, seperti penempatan kios terbuka di area *lobby* dan ruang tunggu keberangkatan.



Gambar 4. 2 Ruang yang Tidak Digunakan di Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

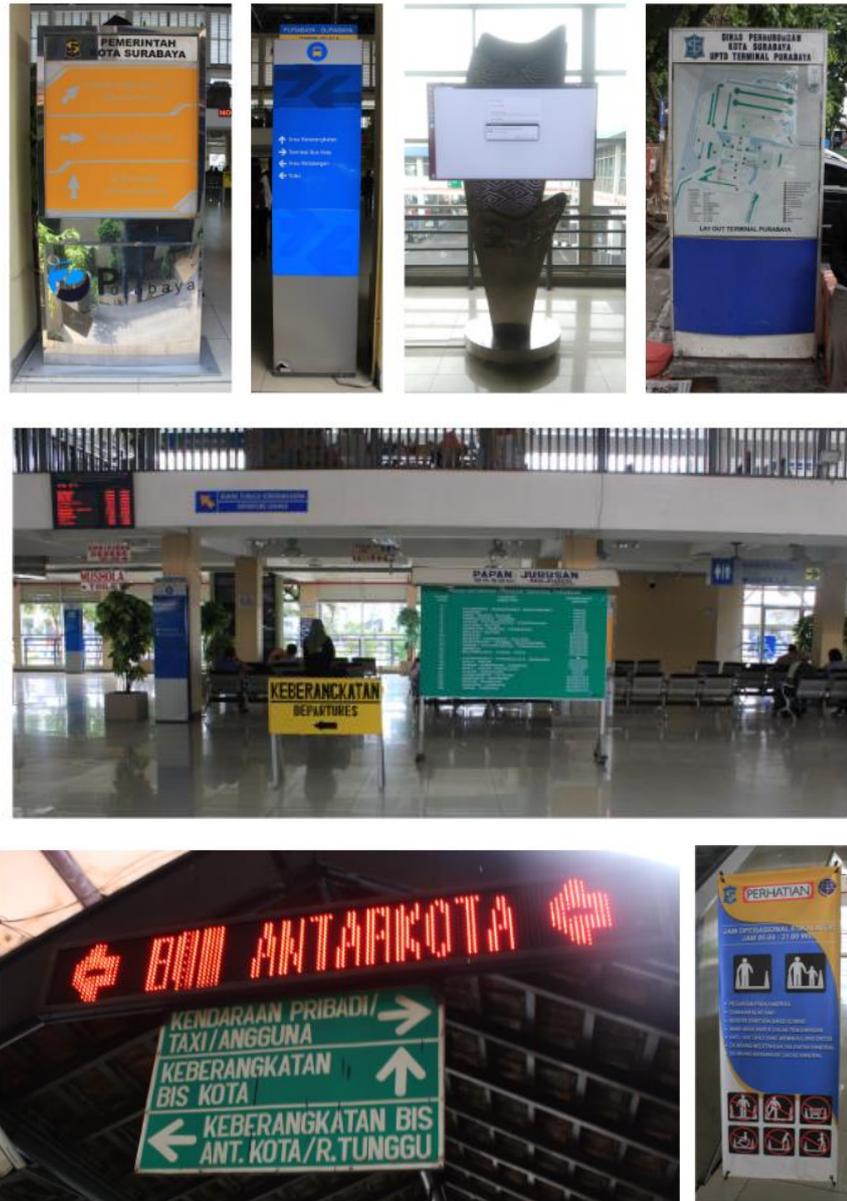
Pada tahap obesvasi juga ditemukan beberapa ruangan yang masih kosong dan tidak digunakan. Hal lain yang ditemukan adalah penutupan jalur keberangkatan untuk disabilitas dengan menempatkan tanaman di depan pintu, serta penempatan loket bus malam di area retail, yang seharusnya berada di dalam gedung.



Gambar 4. 3 Penutupan Jalur Difable di Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

2. Tampilan, Penempatan, dan Informasi *Signage*

Observasi yang kedua dilakukan terhadap kondisi dan kelayakan *signage* yang telah ada, dengan acuan yang digunakan dari segi standar desain dan lokasi penempatan. Hasil yang ditemukan berupa *signage* yang memiliki desain yang bermacam-macam dan tidak terintegrasi. Temuan tersebut menunjukkan tidak adanya standarisasi desain *signage*.



Gambar 4. 4 Desain *Signage* yang Berbeda-beda di Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

Dari segi tampilan, beberapa *signage* juga memenuhi standar, ditinjau segi penggunaan huruf dan warna dengan kontras yang rendah sehingga tidak terbaca dari kejauhan.



Gambar 4. 5 Desain *Signage* di Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

Dari segi lokasi penempatan, *signage* tidak diatur dengan baik, dengan terlalu banyak *signage* yang ada pada suatu tempat dengan informasi yang sama. Seperti pada pintu masuk *lobby* terdapat dua *signage* dengan desain yang berbeda, tetapi dengan informasi yang sama pada kedua sisi pintu masuk.



Gambar 4. 6 Penempatan *Signage* di Pintu Masuk Lobby Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

Penempatan posisi *signage* yang salah juga ditemukan pada ruang tunggu keberangkatan. *Signage* penunjuk arah tidak terlihat dengan baik karena diletakkan di belakang meja petugas terminal.



Gambar 4. 7 Penempatan *Signage* di Ruang Tunggu Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

Dari segi pemeliharaan, beberapa *signage* juga ditemukan sudah rusak, mulai dari warna yang terkelupas, hingga konstruksi yang rusak.



Gambar 4. 8 Kondisi *Signage* di Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

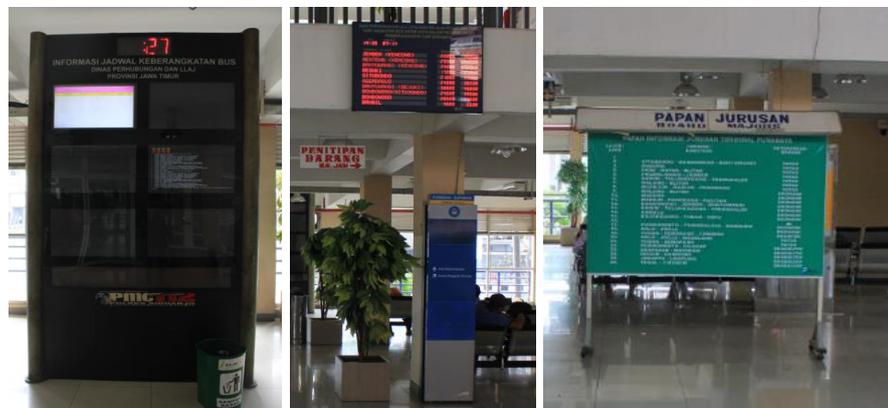
Observasi yang dilakukan di *lobby* menunjukkan *signage* yang terlalu banyak menjadikan penyampaian informasi tidak efektif. Observasi dilakukan dengan mengamati kedatangan pengunjung masuk ke arah *lobby* yang dilakukan selama 60 menit. Dalam rentang waktu tersebut, ditemukan setidaknya 4 kali pengunjung bertanya arah keberangkatan bus kepada petugas yang berjaga di tempat tersebut. Dari

sini dapat disimpulkan bahwa *signage* yang telah ada tidak dapat menginformasikan dan mengarahkan penumpang ke tujuan mereka.



Gambar 4. 9 Penumpang Bertanya Kepada Petugas di Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

Pada *lobby* juga ditemukan adalah beberapa papan informasi telah rusak dan tidak berfungsi. Sebagian yang berfungsi berukuran kecil dan ditempatkan di atas, sehingga sulit terbaca dari jarak jauh. Sedangkan yang lainnya berbentuk papan banner dengan.



Gambar 4. 10 Papan Informasi di Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

3. Fasilitas

Berdasarkan observasi yang dilakukan terhadap fasilitas terminal, ditemukan bahwa fasilitas yang disediakan tidak digunakan dengan optimal oleh penumpang. Pada ruang tunggu keberangkatan, ruang tunggu terlihat sepi, sedangkan ditemukan beberapa penumpang yang memilih untuk menunggu di lorong keberangkatan dengan berdiri atau duduk di lantai.

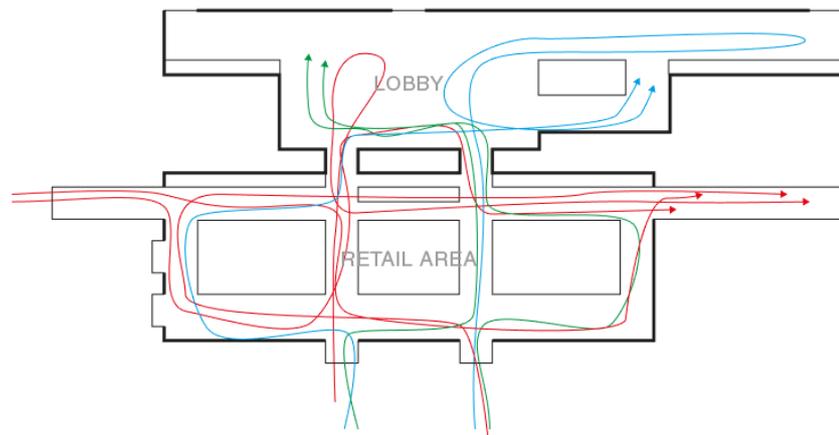


Gambar 4. 11 Suasana Ruang Tunggu dan Lorong Keberangkatan Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

Dari observasi yang dilakukan pada lorong keberangkatan dan *interview* kepada beberapa penumpang, menunjukkan terlalu jauh dengan lajur keberangkatan bus dan tidak ada informasi jadwal keberangkatan pada ruang tunggu, sehingga banyak penumpang yang memilih menunggu di lajur keberangkatan agar tidak teringgal bus.

4. Sirkulasi Penumpang

Revitalisasi yang dilakukan terhadap Terminal Purabaya berfokus pada alur sirkulasi bus dan angkutan dan tidak memerhatikan alur sirkulasi penumpang di dalam terminal. Observasi terhadap sirkulasi penumpang dilakukan dengan mengikuti arah beberapa orang pengunjung secara acak ke lokasi tujuan mereka.



Gambar 4. 12 Sirkulasi Pengunjung di Dalam Gedung Terminal Purabaya
Sumber: Penulis, 2018

Dari alur di atas menunjukkan arah penumpang, merah untuk tujuan keberangkatan bus kota, hijau untuk keberangkatan bus antar kota, dan biru untuk keberangkatan bus antar provinsi. Beberapa penumpang yang

masih berputar-putar menuju arah tujuannya yang menunjukkan *signage* yang telah ada tidak dapat mengarahkan penumpang ke lokasi yang mereka inginkan, sehingga penumpang harus berputar-putar atau bertanya kepada petugas terminal.

4.1.2 Interview

Tahap *interview* dilakukan kepada pengelola Terminal Purabaya untuk mengetahui pengelolaan dan pemeliharaan fasilitas-fasilitas yang ada. *Interview* juga dilakukan kepada beberapa pengunjung untuk mengetahui tanggapan pengunjung mengenai kemudahan dan kenyamanan fasilitas-fasilitas yang ada di Terminal Purabaya.

1. Interview 1

Narasumber : Ibu Dwi

Sebagai : Petugas Pengelola Terminal Purabaya

Waktu : 23 Oktober 2018

Hasil :

- ***Apakah ada desain identitas pada Terminal Purabaya?***

“Tidak ada desain identitas yang baku pada Terminal Purabaya. Desain identitas hanya berupa logo dan jarang digunakan pada media.”

- ***Bagaimana alur sirkulasi pengunjung di Terminal Purabaya?***

“Tidak ada penataan alur sirkulasi pengunjung di dalam Terminal Purabaya. Penataan alur sirkulasi hanya pada kendaraan angkutan.”

- ***Bagaimana penempatan signage di Terminal Purabaya?***

“Tidak ada penataan penempatan *signage* di dalam gedung Terminal Purabaya.”

- ***Bagaimana proses pengadaan signage dan fasilitas di Terminal Purabaya?***

“Pengadaan *signage* dan fasilitas di Terminal Purabaya dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Terminal hanya melakukan pengawasan dan pemeliharaan.”

2. *Interview 2*

Narasumber : Bapak Nur Wachid dan Bapak Yugo Alif Alawyn

Sebagai : Dinas Perhubungan Kota Surabaya bagian Sarana dan Prasarana Transportasi

Waktu : 24 Oktober 2018

Hasil :

- ***Bagaimana proses pengadaan signage di Terminal Purabaya?***

“Pengadaan *signage* didasarkan dari kebutuhan terminal pada lokasi yang belum ada atau pembaruan *signage* lama.”

- ***Berasal dari manakah signage yang ada saat ini?***

“*Signage* yang ada di Terminal Purabaya saat ini berasal dari berbagai sumber yaitu, Dinas Perhubungan pusat, Dinas Perhubungan Provinsi, Dinas Perhubungan Kota Surabaya, dan dari pihak pengelola Terminal Purabaya sendiri. Hal ini yang menyebabkan perbedaan desain *signage*.”

- ***Bagaimana proses pembuatan desain signage di Terminal Purabaya?***

“Tidak ada acuan dan pengintegrasian desain antara *signage* lama dan *signage* baru.”

3. *Interview 3*

Narasumber : Bapak Hutagalung

Sebagai : Petugas Pengelola Terminal Purabaya

Waktu : 27 Oktober 2018

Hasil :

- ***Bagaimana desain signage yang ada saat ini menurut Bapak?***

“Perlu adanya penyamaan desain *signage* di Terminal Purabaya, karena desain yang ada saat ini terlalu banyak dan bermacam-macam. Selain itu juga perlu adanya standarisasi desain *signage* dari bentuk, warna, dan ukuran agar mudah dipahami oleh pengunjung.”

- ***Bagaimana penempatan signage saat ini, apakah menurut Bapak sudah efektif?***

“Perlu penempatan arah keberangkatan pada pintu masuk lobby, karena banyak pengunjung yang bertanya arah keberangkatan kepada petugas.”

- *Selain signage yang ada seperti saat ini, apakah perlu ada tambahan signage lain?*

“Perlu adanya penunjuk arah untuk jalur evakuasi, karean saat ini tidak ada penataan jalur evakuasi di Terminal Purabaya, padahal jalur evakuasi adalah hal yang sangat penting.”

4. Interview 4

Narasumber : Bapak Hari

Sebagai : Pengguna Terminal Purabaya (dari luar Jawa)

Waktu : 27 Oktober 2018

Hasil :

- *Bagaimana kenyamanan fasilitas-fasilitas di Terminal Purabaya yang Bapak rasakan?*

“Ruang tungguanya panas dan terlalu jauh, jadi lebih enak menunggu bus di bawah biar lebih cepat.”

- *Bagaimana dengan fasilitas yang ada di luar gedung?*

“Trotoar untuk jalan keluar masuk pejalan kaki terlalu sempit dan diberi pagar pembatas.”

- *Apakah papan informasi dan penunjuk arah menurut Bapak Judah jelas dan informatif.*

“Beberapa sudah jelas, tapi bayak juga yang rusak dan juga terlalu banyak jadi bingung waktu pertama kali kesini.”

4.2 Analisis

4.2.1 Analisis Penumpang

Berdasarkan data penumpang yang didapat dari pihak pengelola terminal dan pengamatan langsung. Jumlah pengunjung Terminal Purabaya sebanyak \pm 62.541 orang perharinya, yang dihitung dari jumlah kedatangan dan keberangkatan bu kota, dan bus antar kota (AKDP, AKAP) dari bulan Januari-September 2018. Peningkatan jumlah pengunjung terbanyak terjadi pada bulan Juni 2018 yang merupakan permulaan hari libur.

Berikut jenis pengunjung Terminal Purabaya ditinjau dari aspek demografis, psikografis, dan geografis.

1. Demografis

- Laki-laki, perempuan.
- Usia 22-55 tahun.
- SES menengah kebawah.
- Jenis pekerjaan wiraswasta, karyawan swasta, PNS, mahasiswa.
- Jenjang Pendidikan SMP, SMA.

2. Psikografis

- Sering bepergian, baik di dalam kota maupun keluar kota.
- Pencari media transportasi yang murah dan mudah.

3. Geografis

- Berasal dari dalam Kota Surabaya.
- Berasal dari luar kota dengan rata-rata tebanya dari dalam provinis seperti, Malang, Gresik, Lamongan, Bojonegoro, Madiun, Nganjuk, Tuban, Kediri, dll.

Berdasarkan hasil data dan pengamatan tersebut, dibuat *persona* yang mewakili tipe penumpang Terminal Purabaya. Tujuan dari pembuatan *persona* adalah sebagai acuan untuk menentukan kisaran penumpang/punjung. Tipe penumpang dikelompokkan menjadi tipe *first time visitor* dan *repeated visitor*.

A. First Time Visitor

| | | |
|--|--|------------------|
|  | Nama | Agung Widarto |
| | Umur | 47 Tahun |
| | Jenis Kelamin | Laki-laki |
| | Pekerjaan | Wiraswasta |
| | Pendidikan | SMA/Sederajat |
| | Penghasilan | 3-3,5 juta/bulan |
| | Tempat Tinggal | Malang |
| Status | Menikah, memiliki 2 anak laki-laki usia 5 dan 18 tahun, dan 1 anak perempuan usia 12 tahun | |
| <p>Bapak Agung setiap harinya berjualan di sebuah toko miliknya di Malang. Dia pergi ke Surabaya untuk mengunjungi salah satu kerabatnya dengan naik bus karena murah. Sesampainya di Terminal Purabaya, karena baru pertama kali, dia bingung untuk mencari transportasi selanjutnya. Akhirnya dia bertanya kepada petugas yang berjaga dan diarahkan ke tempat pemberangkatan taksi.</p> | | |

B. Repeated Visitor

| | | |
|---|---|------------------|
|  | Nama | Sumardiono |
| | Umur | 39 Tahun |
| | Jenis Kelamin | Laki-laki |
| | Pekerjaan | Karyawan Swasta |
| | Pendidikan | SMA/Sederajat |
| | Penghasilan | 2-2,5 juta/bulan |
| | Tempat Tinggal | Nganjuk |
| Status | Menikah, memiliki 1 anak laki-laki usia 9 tahun, dan 1 anak perempuan usia 15 tahun | |
| <p>Bapak Sumardiono merupakan pekerja di salah satu pabrik di Surabaya. Setiap minggu dia pulang ke Nganjuk untuk bertemu keluarganya dengan naik bus di Terminal Purabaya. Karena sudah sering ke terminal, dia sudah hafal lokasi-lokasi di terminal tanpa melihat <i>signage</i>. Namun karena malas dan terlalu jauh untuk menunggu di dalam terminal, dia selalu menunggu bus di gerbang keberangkatan agar lebih cepat.</p> | | |

4.2.2 Analisis Kondisi *Signage*

Analisis yang dilakukan terhadap kondisi *signage* di Terminal Purabaya digunakan untuk mengetahui efektifitas *signage* yang ada saat ini. Berikut ini merupakan hasil analisis kondisi *signage* dari hasil observasi yang telah dilakukan, yang didasarkan pada 3 aspek pengalaman pengguna yaitu *look*, *feel*, dan *usability*.

1. Look

- Desain *signage* yang ada memiliki tampilan desain yang bermacam-macam dan tidak terintegrasi.
- Terlalu banyak *signage* dengan informasi yang sama di satu tempat.
- Beberapa *signage* sudah rusak dan tidak berfungsi.

2. Feel

- *Signage* yang ada terlalu banyak dengan tampilan yang bermacam-macam menyebabkan pengunjung tidak nyaman untuk melihat.
- Beberapa *signage* ditempatkan pada tempat yang tidak tepat dan terlutup sehingga tidak terlihat.

3. Usability

- Tampilan *signage* yang bermacam-macam dengan penempatan yang tidak tepat menyebabkan penyampaian informasi kepada pengunjung tidak efektif.
- Penyampaian informasi pada *signage* yang tidak efektif, mengakibatkan pengunjung kesulitan mencari lokasi yang dituju sehingga harus bertanya kepada petugas.
- *Signage* yang telah ada tidak dapat mendukung fungsi penggunaan fasilitas terminal yang ada.

4.2.3 Analisis Permasalahan

Berikut adalah hasil analisis dan pengidentifikasian masalah signage di Terminal Purabaya dari hasil observasi dan *interview* yang telah dilakukan.

1. Desain *signage* yang ada saat ini berasal dari berbagai pihak, sehingga *signage* yang ada terlalu banyak dan tidak ada pengintegrasian desain antara *signage* lama dan *signage* baru.
2. Tidak ada desain baku tentang Terminal Purabaya yang dapat dijadikan acuan desain *signage*.
3. Beberapa *signage* yang ada kondisinya sudah rusak dan tidak berfungsi.
4. Tidak ada penataan penempatan *signage* dan alur informasi.
5. Beberapa fasilitas yang telah disediakan tidak difungsikan secara maksimal oleh pengunjung.
6. Tidak ada penataan arus penumpang di dalam gedung terminal.
7. Tidak ada penataan jalur evakuasi di Terminal Purabaya.

4.2.4 Analisis Kebutuhan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan melalui metode observasi dan *interview* dan ditemukan beberapa masalah yang kemudian dikelompokkan dan dianalisis. Analisis permasalahan digunakan untuk mendapatkan solusi dari permasalahan tersebut melalui kebutuhan-kebutuhan apa saja yang harus dibuat pada tahap perancangan.

Kebutuhan yang paling utama adalah penataan *signage* yang berhubungan dengan arus penumpang. Penataan arus penumpang disesuaikan dengan penataan ruang yang disesuaikan dengan pengelompokan zona sesuai dengan jenis keberangkatan bus. Penataan *signage* dibuat untuk mengarahkan dan mengatur alur sirkulasi dengan penempatan yang sesuai dengan arah penumpang. Karena *signage* yang telah ada memiliki desain dan tampilan yang berbeda-beda, maka perlu dibuat desain *signage* yang baku dan terintegrasi satu sama lainnya.

Kebutuhan lainnya adalah optimalisasi fungsi fasilitas yang telah disediakan, seperti ruang tunggu keberangkatan. Penumpang lebih memilih untuk menunggu bus pada jalur keberangkatan bus daripada di ruang tunggu keberangkatan karena suasana ruang tunggu yang tidak nyaman dan terlalu jauh dari area keberangkatan bus. Untuk mengatasi hal tersebut, ditempatkan *information sign* yang berisi jadwal keberangkatan bus sehingga para calon penumpang tidak perlu khawatir tertinggal bus.

4.3 Tahap Perancangan

4.3.1 Studi Experimental

Studi experimental dilakukan dengan membuat alternatif konsep dan desain yang diajukan saat proses *depth interview*. Konsep dan desain alternatif yang dibuat berupa konsep dasar, alternative bentuk desain, standar grafis (tipografi, *pictogram*, penunjuk arah, *maps*, warna), konstruksi dan material, penempatan signage, alur sirkulasi, dan konten informasi. Proses studi experimental dilakukan beberapa kali hingga alternative desain disetujui. Studi experimental yang pertama dilakukan untuk mengajukan konsep sketsa dan desain alternatif awal, sedangkan studi experimental kedua dan seterusnya digunakan untuk perbaikan dari konsep sebelumnya.

4.3.2 Depth Interview

Depth interview dilakukan untuk mengajukan usulan desain dan penataan *signage* hasil studi experimental yang telah dilakukan kepada beberapa narasumber dari pihak terkait.

1. Depth Interview 1

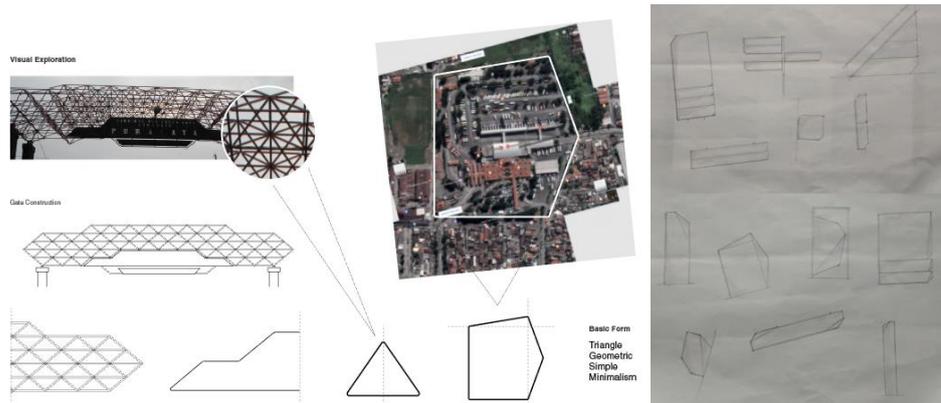
Narasumber : Bapak Yugo Alif Alawyn

Sebagai : Dinas Perhubungan Kota Surabaya bagian Sarana dan Prasarana Transportasi.

Waktu : 14 November 2018

Hasil :

- **Desain Signage**



Gambar 4. 13 Alternatif Konsep Bentuk Desain
Sumber: Penulis, 2018

“Sketsa bentuk-bentuk yang dibuat terlalu rumit dan sulit untuk direalisasikan saat produksi.”

- **Timer**



Gambar 4. 14 Usulan Digital Signage
Sumber: Penulis, 2018

“Pemberian timer pada signage tidak memungkinkan karena waktu keberangkatan dari supir bus yang tidak pasti.”

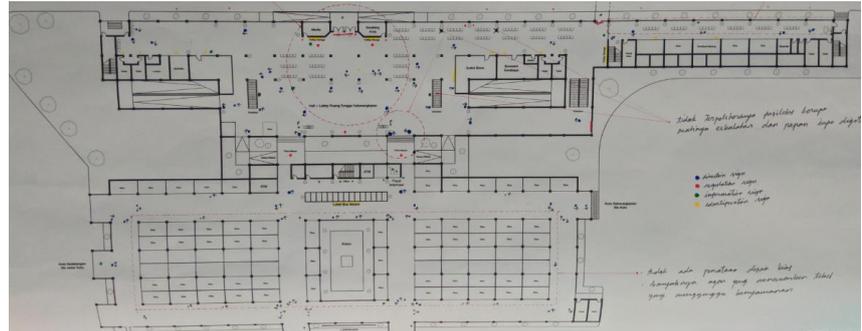
- **Warna**



Gambar 4. 15 Usulan Konsep Warna
Sumber: Penulis, 2018

“Konsep warna yang diajukan belum terlihat karena belum diaplikasikan pada desain signage.”

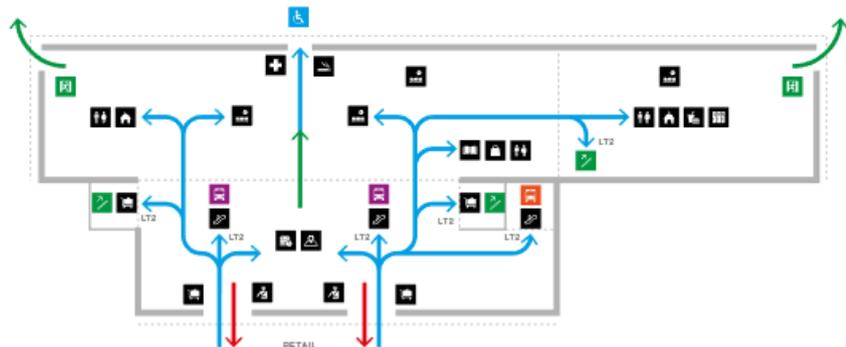
- **Penempatan *signage***



Gambar 4. 16 Usulan Penempatan *Signage*
Sumber: Penulis, 2018

“Perlu adanya penataan penempatan posisi *signage* yang efektif dan sistematis. Penempatan *signage* harus bisa mengatur alur sirkulasi yang dibuat.”

- **Alur Sirkulasi**



Gambar 4. 17 Usulan Alur Sirkulasi
Sumber: Penulis, 2018

“Penataan alur sirkulasi sudah sesuai dengan bangunan terminal, namun untuk jalur evakuasi harus dibuat oleh ahli bidang keselamatan kerja.”

2. Depth Interview 2

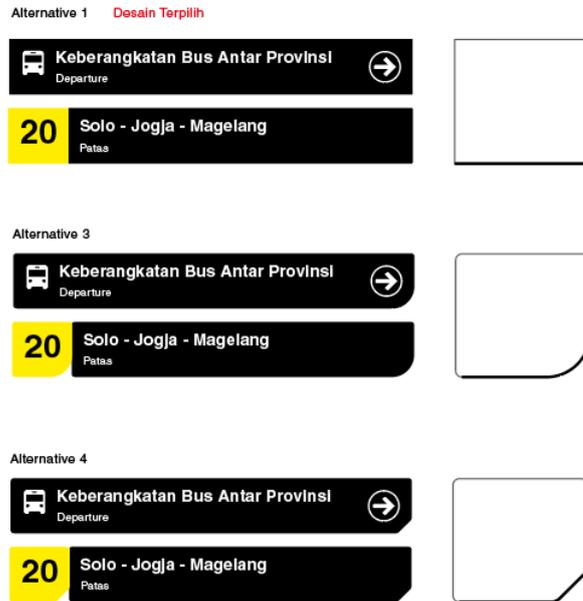
Narasumber : Bapak Nur Wachid

Sebagai : Dinas Perhubungan Kota Surabaya bagian Sarana dan Prasarana Transportasi.

Waktu : 7 Desember 2018

Hasil :

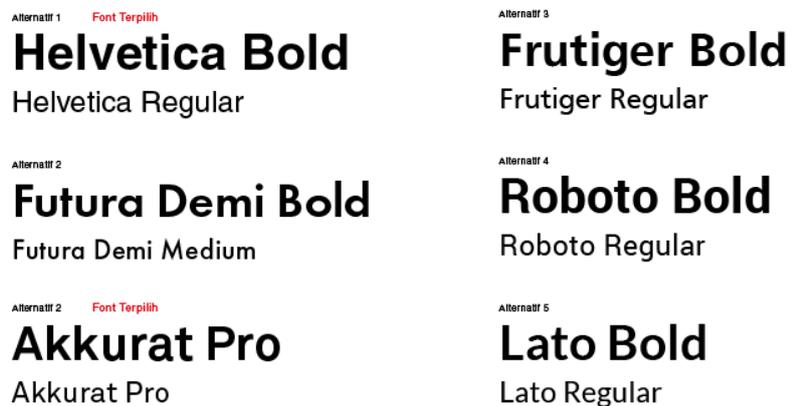
- **Desain *Signage***



Gambar 4. 18 Alternatif Bentuk *Signage*
 Sumber: Penulis, 2018

“Sudah cukup bagus, karena selama ini belum ada standar yang digunakan dalam penataan dan pembuatan desain *signage*. Bentuk kotak lebih mudah dibuat dari segi produksi daripada bentuk lengkung.”

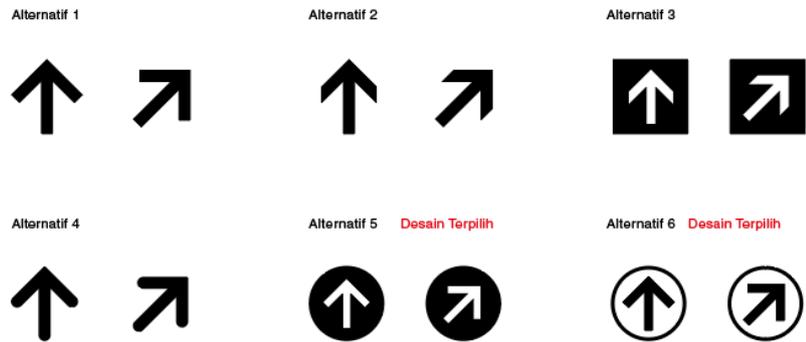
- **Huruf**



Gambar 4. 19 Alternatif Huruf
 Sumber: Penulis, 2018

“Huruf yang digunakan harus huruf yang terlihat modern dan mudah terbaca.”

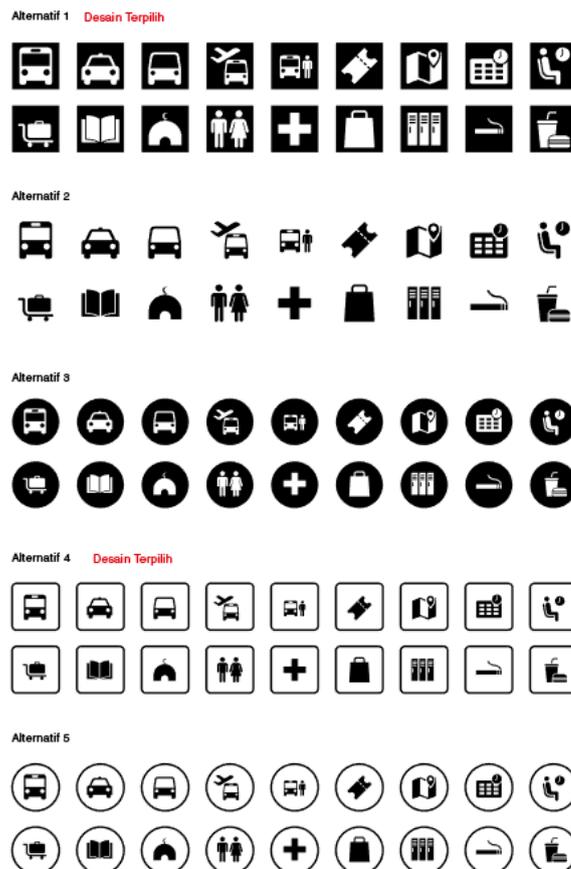
- **Penunjuk Arah**



Gambar 4. 20 Alternatif Desain Penunjuk Arah
Sumber: Penulis, 2018

“Penunjuk arah lebih bagus jika simpel agar terlihat lebih jelas”

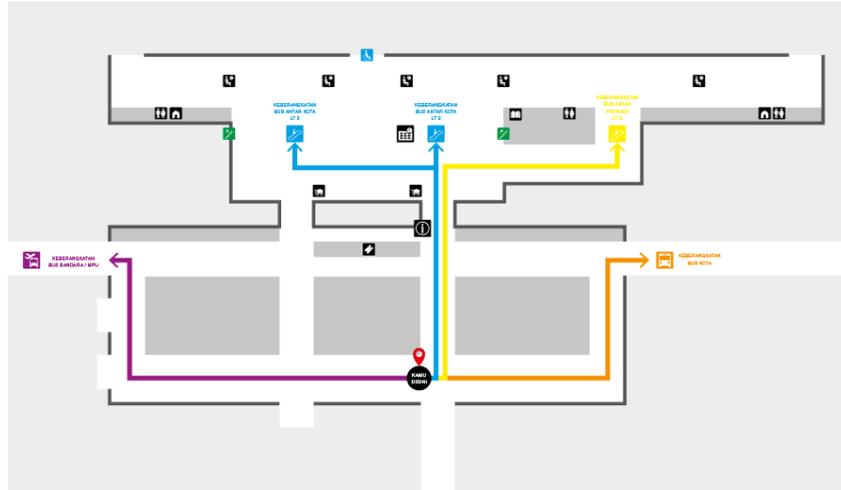
- **Pictogram**



Gambar 4. 21 Alternatif Desain Pictogram
Sumber: Penulis, 2018

“Simbol terlihat lebih bagus dengan penambahan frame.”

- **Maps**



Gambar 4. 22 Usulan Desain Sitemap
Sumber: Penulis, 2018

“Denah lokasi dengan pemberian rute arah sangat bagus untuk menunjukkan arah secara langsung kepada pengunjung.”

- **Warna**

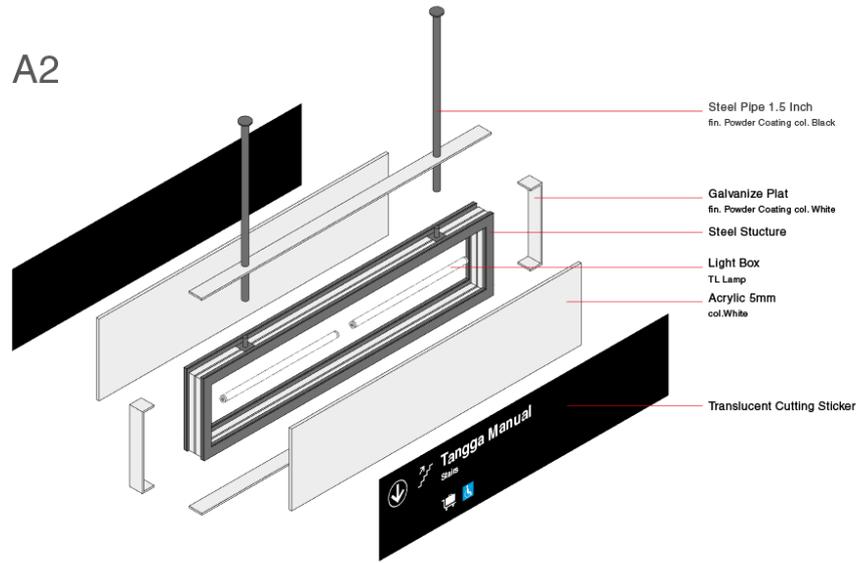
Zoning Color



Gambar 4. 23 Usulan Konsep Zona Warna
Sumber: Penulis, 2018

“Pemberian zona warna pada area keberangkatan sangat sesuai untuk membedakan area pemberangkatan yang banyak.”

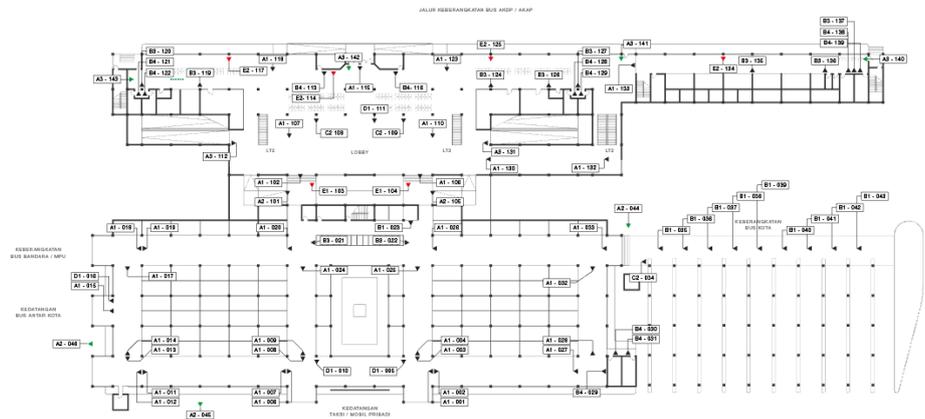
- **Konstruksi dan Material**



Gambar 4. 24 Usulan Desain Konstruksi dan Material
Sumber: Penulis, 2018

“Pengadaan *signage* di terminal selama ini terbatas oleh anggaran dana yang ada. Hal ini berpengaruh pada ukuran dan material *signage* yang dibuat, namun dapat dilakukan secara bertahap.”

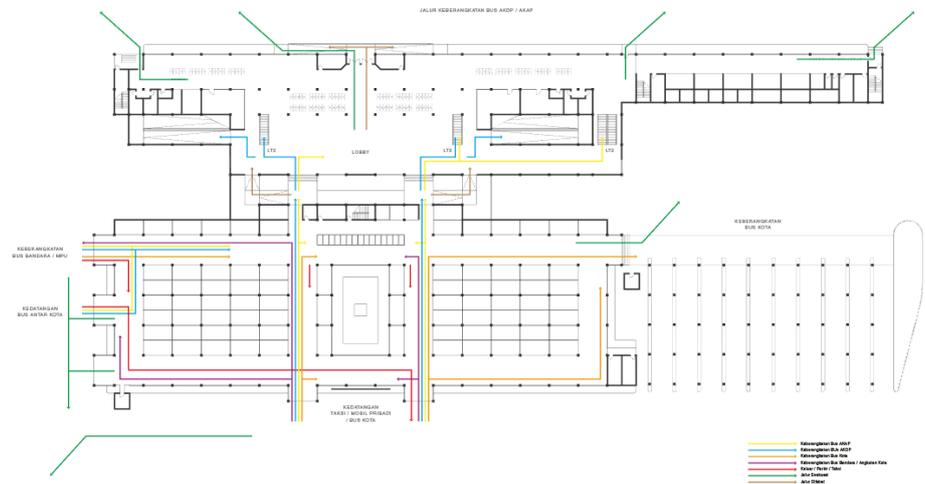
- **Penempatan *Signage***



Gambar 4. 25 Usulan Penempatan *Signage*
Sumber: Penulis, 2018

“Penempatan *signage* sudah sistematis dan sesuai untuk mengarahkan alur sirkulasi pengunjung.”

- Alur Sirkulasi



Gambar 4. 26 Usulan Penataan Alur Sirkulasi
Sumber: Penulis, 2018

“Penataan alur sirkulasi sudah efektif dan sesuai dengan bentuk tata ruang bangunan terminal.”

4.4 User Testing

Proses user testing dilakukan sebanyak 2 kali secara bertahap untuk menguji kejelasan desain signage dan untuk menguji efektifitas penempatan dan integrasi signage.

4.4.1 User Testing 1

User testing dilakukan dengan mengujikan *prototype* desain *signage* yang telah dibuat. *Prototype* dibuat dengan ukuran sebenarnya namun dengan material berbeda, yaitu dari kertas. *Prototype* yang diujikan dibedakan berdasarkan tipe dan jarak pemasangannya yaitu *ceiling mount*, *ground mount*, *wall mount*, *flag mount*.

A. Proses User Testing 1

User testing dilakukan kepada 5 *sample user* dengan latar belakang yang berbeda. *User* tersebut dihadapkan pada *prototype* dengan jarak yang sesuai, kemudian diajukan beberapa pertanyaan. Pertanyaan yang diajukan digunakan untuk mengetahui efektifitas desain yang telah dibuat dalam segi desain, keterbacaan, dan kejelasan informasi.

Berikut ini merupakan *proses user testing* yang dilakukan.



Gambar 4. 27 *Prototype Ceiling Mount*
Sumber: Penulis, 2018

Tipe *ceiling mont* yang diujukan adalah tipe *directional sign* dengan ukuran 150 cm x 35 cm. *Prototype* dipasang dengan ketinggian 300 cm dari atas permukaan lantai dengan digantung pada langit-langit, dengan jarak baca *user* sejauh 500 cm.



Gambar 4. 28 *Prototype Grount Mount*
Sumber: Penulis, 2018

Tipe *ground mont* yang diujukan adalah tipe *orientation sign* dengan ukuran 75 cm x 100 cm. *Prototype* dipasang dengan ketinggian 180 cm di atas permukaan lantai, dengan jarak baca *user* sejauh 100 cm.



Gambar 4. 29 *Prototype Wall Mount*
Sumber: Penulis, 2018

Tipe *wall mont* yang diujukan adalah tipe *identification sign* dengan ukuran 66 cm x 18 cm. *Prototype* dipasang dengan ketinggian 150 cm dari atas permukaan lantai menempel pada permukaan tembok, dengan jarak baca *user* sejauh 400 cm.



Gambar 4. 30 *Prototype Flag Mount*
Sumber: Penulis, 2018

Tipe *flag mont* yang diujukan adalah tipe *identification sign* dengan ukuran 78 cm x 18 cm. *Prototype* dipasang dengan ketinggian 200 cm di atas permukaan lantai menempel pada tembok salah satu sisinya, dengan jarak baca *user* sejauh 400 cm.

B. Hasil User Testing 1

User testing dilakukan kepada 5 *sample user* secara acak dengan rentang usia 17-55 tahun. Diperoleh *user* dengan latar belakang pekerjaan mahasiswa (3 orang), karyawan swasta (1 orang), dan wiraswasta (1 orang). Kondisi pengelihatan *user* dapat mempengaruhi tingkat keterbacaan *signage*, sehingga *user testing* dilakukan pada *user* dengan kondisi pengelihatan berbeda yaitu dengan kondisi mata normal (3 orang) dan kondisi rabun jauh (2 orang).

Dari *user testing* yang telah dilakukan dan diperoleh respon dari 5 *user*, didapatkan kesimpulan sebagai berikut.

| No. | Kriteria | Hasil |
|-----|---|--------------|
| 1. | Keterbacaan Huruf | |
| | a. Tulisan pada <i>signage</i> sudah terbaca dengan jelas | Setuju (80%) |
| | b. Ukuran huruf pada <i>signage</i> sudah sesuai | Setuju (80%) |
| 2. | Kejelasan Simbol | |
| | a. Desain simbol mudah dipahami | Setuju (60%) |
| | b. Ukuran simbol pada <i>signage</i> sudah sesuai | Setuju (80%) |
| 3. | Penunjuk Arah | |
| | a. Penunjuk arah terlihat dengan jelas | Setuju (60%) |
| | b. Ukuran dan penempatan penunjuk arah pada <i>signage</i> sudah sesuai | Setuju (80%) |
| 4. | Sitemap | |
| | a. Desain denah mudah dipahami | Setuju (80%) |
| | b. Desain penunjuk arah pada denah mempermudah dalam mencari lokasi | Setuju (60%) |
| 5. | Desain Signage | |
| | a. Desain <i>signage</i> dari segi bentuk, penempatan huruf, simbol, dan penunjuk arah mudah dipahami dan memberikan informasi yang jelas | Setuju (80%) |

Tabel 4. 1 Hasil *User Testing* 1
Sumber: Penulis, 2018

4.4.2 *User Testing* 2

User testing yang kedua dilakukan untuk menguji kemudahan mencari lokasi tujuan dengan menggunakan *signage*

A. Proses *User Testing* 2

User testing dilakukan kepada 5 *sample user* menggunakan simulasi 3D dengan aplikasi *SketchUp*. Sebelum proses *user testing*, *user*

dijelaskan terlebih dahulu mengenai penggunaan kode dan pembagian rute pada Peta Jaringan Bus Antar Kota Lintas Jawa dan integrasinya pada desain signage. Selanjutnya *user* dihadapkan pada komputer kemudian diarahkan untuk mencari lokasi keberangkatan bus antar kota sesuai dengan tujuan yang telah dipilih menggunakan simulasi 3D dengan menggerakkan *mouse* untuk bergerak.



Gambar 4. 31 Simulasi Dengan Menggunakan *SketchUp*
Sumber: Penulis, 2019

B. Hasil *User Testing 2*

Setelah proses simulasi, diberikan beberapa pertanyaan kepada *user* untuk mendapatkan respon dan saran. Dari proses tersebut, diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

| No. | Kriteria | Hasil |
|-----|--|---------------|
| 1. | Integrasi Desain | |
| | a. Desain <i>signage</i> dan supergrafis sesuai dengan Terminal Purabaya | Setuju (80%) |
| | b. Desain <i>signage</i> terintegrasi satu sama lain | Setuju (100%) |
| 2. | Kemudahan | |
| | a. Desain <i>signage</i> mampu mengarahkan dengan jelas | Setuju (100%) |
| | b. Penggunaan kode dan rute pada signae mudah dipahami | Setuju (40%) |
| 3. | Penempatan | |
| | a. Penempatan <i>signage</i> sudah sesuai | Setuju (80%) |

Tabel 4. 2 Hasil *User Testing 2*
Sumber: Penulis, 2019

BAB V HASIL PERANCANGAN

5.1 Konsep Desain

Konsep desain yang digunakan mengacu pada konsep revitalisasi gedung Terminal Purabaya, yaitu konsep *C2 terminal*²⁵. Konsep *C2 terminal* mengacu pada konsep bandara yang berfokus pada *convenience* dan *care*. Dari segi *convenience* berupa kenyamanan pengunjung, desain berfokus pada pengkomunikasian pesan yang informatif. Sedangkan dari segi *care*, *environmental graphic design* ditujukan agar dapat mengoptimalkan penggunaan fasilitas yang ada di terminal untuk meningkatkan kenyamanan penumpang.



Gambar 5. 1 Konsep Desain

Konsep tersebut diterapkan dalam perancangan *environmental graphic design* untuk menciptakan lingkungan Terminal Purabaya seperti yang diharapkan pada konsep awal revitalisasi. Dari konsep *C2 terminal*, ditarik poin-poin yang digunakan untuk menciptakan tampilan *signage* seperti yang diharapkan. Poin-poin tersebut meliputi.

1. **Modern**, melalui konsep *illuminated sign* yang dapat menyala agar lebih terlihat, dan *digital sign* untuk menunjang arus informasi.
2. **Clean**, melalui desain yang bersih sederhana untuk meningkatkan efisiensi.
3. **Legible**, berfokus pada keterbacaan dan kejelasan informasi.

²⁵ Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2015

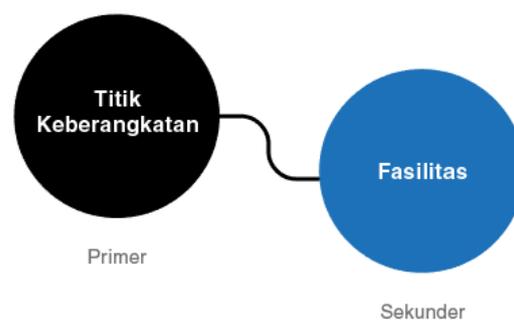
4. *Communicative*, melalui pembuatan konten informasi yang terstruktur dan mudah dipahami semua pengunjung dengan pembuatan *signage* bilingual.
5. *Innovative*, melalui desain tampilan *signage* baru dan pembuatan instalasi.
6. *Engaging*, melalui desain yang mampu menjangkau dan meningkatkan kenyamanan semua pengunjung.

5.2 Hirarki

Pembuatan hirarki berfungsi untuk membuat informasi yang terstruktur dan komunikatif, yang mampu mendukung kebutuhan penumpang. Penyusunan hirarki berupa hirarki destinasi dan hirarki informasi. Hirarki destinasi digunakan untuk menentukan penempatan *signage*, sedangkan hirarki informasi digunakan untuk menyusun dan menentukan urutan konten informasi yang akan diterapkan pada *signage*.

5.2.1 Hirarki Destinasi

Hirarki destinasi merupakan urutan lokasi atau ruangan yang menjadi tujuan utama pengunjung. Pembuatan hirarki destinasi dikelompokkan menjadi destinasi primer dan tujuan sekunder.

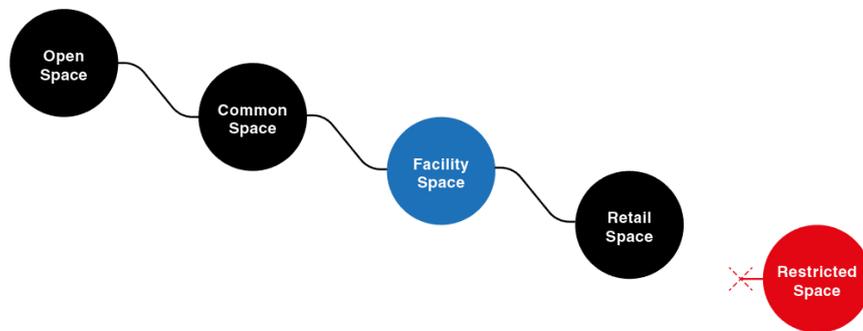


Gambar 5. 2 Hierarki Destinasi

Pada Terminal Purabaya, tujuan primer penumpang merupakan titik keberangkatan. Dari area kedatangan yang meliputi kedatangan bus kota, kedatangan bus antar kota, dan kedatangan kendaraan pribadi, penumpang menuju ke titik pemberangkatan selanjutnya, yaitu area keberangkatan bus antar kota, area keberangkatan bus kota, area keberangkatan bus bandara dan

angkutan umum. Tujuan sekunder berupa fasilitas yang ada di terminal seperti ruang tunggu, *foodcourt*, atau *toilet*. Tujuan sekunder merupakan tujuan yang dituju penumpang saat menunggu atau sebelum melakukan keberangkatan selanjutnya.

Dari pengelompokan hirarki destinasi, dilakukan pembagian klasifikasi lokasi berdasarkan sifat, lokasi, dan kepentingannya. Pengklasifikasian area dibagi menjadi *open space*, *common space*, *facility space*, *retail space*, dan *restricted area*. Pembuatan klasifikasi ini selanjutnya digunakan dalam penentuan posisi dan jenis *signage* yang akan dibuat. Perancangan berfokus pada *common space* dan *facility space*.

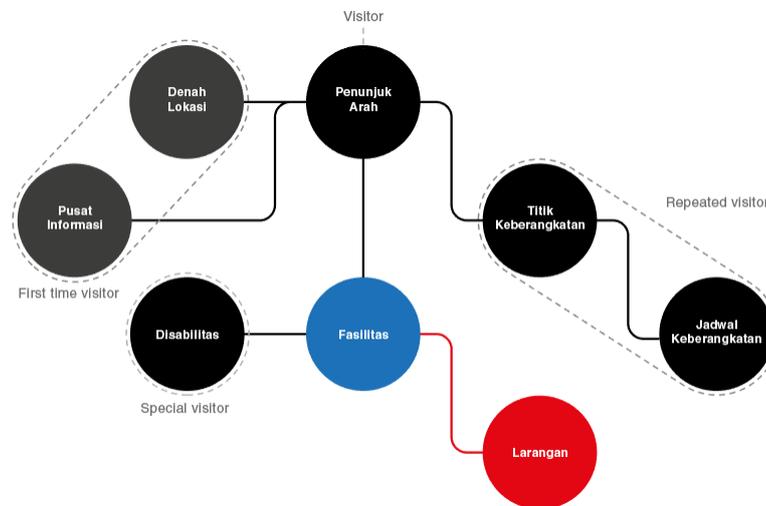


Gambar 5. 3 Klasifikasi Destinasi

1. ***Open space*** merupakan area yang bersifat terbuka yang meliputi *walkways*, *drop off area*, *security post*, *parking area*.
2. ***Common space***, merupakan area yang sering dilalui dan menjadi tempat yang bersifat umum, seperti *entrance*, *lobby*, *waiting area*, *bridge connection*, *ticketing*, *information center* dan *departure area*.
3. ***Facility space***, merupakan area yang berupa fasilitas seperti *toilet*, *musholla*, *locker*, *trolley storage*, *smoking area*, *reading area*.
4. ***Retail space***, merupakan area retail berupa *foodcourt*, *stand commercial*, *souvenir*.
5. ***Restricted area***, merupakan area yang hanya bisa diakses oleh petugas terminal seperti *office*, *storage*, *bus area*.

5.2.2 Hirarki Informasi

Hirarki informasi merupakan alur urutan informasi, dari informasi terpenting yang harus terlebih dahulu disampaikan ke informasi yang dapat disampaikan setelahnya. Penentuan alur informasi digunakan dalam membentuk alur sirkulasi untuk mengarahkan penumpang. Jenis informasi yang disampaikan berupa penunjuk arah, informasi lokasi, informasi waktu, dan himbauan atau larangan.



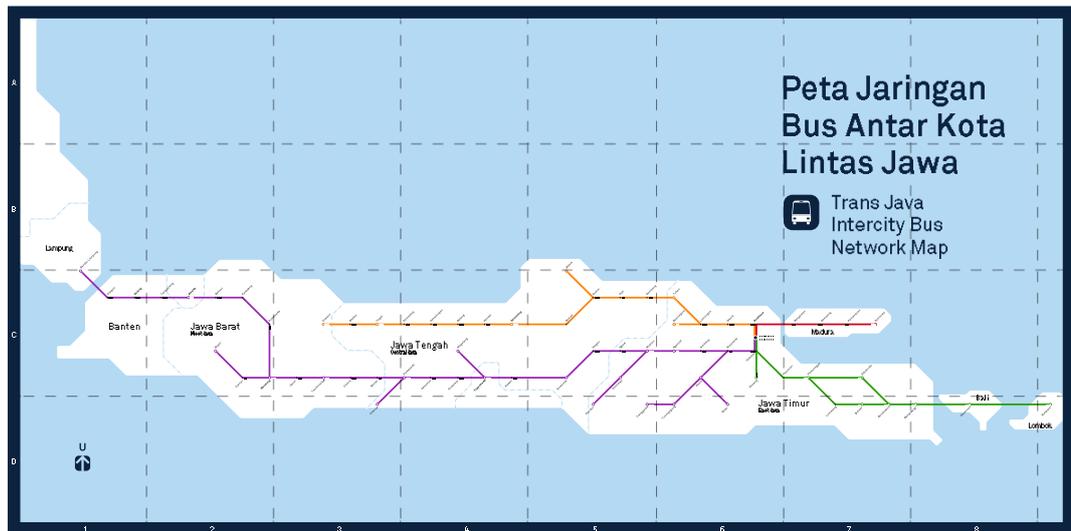
Gambar 5. 4 Hierarki Informasi

Penentuan alur informasi didasarkan pada hirarki destinasi dan tipe penumpang. Dari alur tersebut, pengunjung disajikan informasi penunjuk arah menuju titik keberangkatan dan kemudian disajikan informasi berupa jadwal keberangkatan. Untuk *first time visitor* diarahkan terlebih dahulu ke denah lokasi, dan jika ada kebutuhan lain diarahkan ke pusat informasi. Sedangkan untuk *special visitor* diarahkan untuk menggunakan fasilitas yang disediakan.

5.3 Peta Jaringan Bus Antar Kota

Pada fasilitas transportasi publik, ketersediaan informasi dasar tentang layanan transportasi seperti jalur transportasi, moda transportasi dan jadwal keberangkatan sangatlah penting agar seluruh penumpang dari berbagai tingkatan dapat memperoleh informasi dan menggunakan fasilitas transportasi publik dengan

mudah. Ketersediaan informasi juga penting bagi petugas transportasi agar layanan yang disediakan digunakan dengan baik oleh penumpang dan untuk mendukung penggunaan transportasi publik yang lebih efektif. Salah satu media informasi yang penting pada fasilitas transportasi publik dapat disampaikan melalui peta jaringan transportasi.



Gambar 5. 5 Peta Jaringan Bus Antar Kota Lintas Jawa

5.3.1 Pembagian Rute Bus

Pembagian rute bus antar kota berfungsi untuk mengelompokkan bus yang memiliki jalur dan arah keberangkatan yang sama. Desain peta membagi rute bus antar kota dengan pusat Terminal Purabaya mengarah pada 4 rute utama yaitu rute Utara, rute Selatan, rute Timur, dan rute Madura. Rute tersebut mencakup pulau Jawa, Madura, Bali, Lombok, dan Lampung sesuai dengan tujuan bus yang disediakan di Terminal Purabaya.

1. **Rute Utara**, dari Terminal Purabaya melalui jalur Pantura menuju Jawa Tengah dan Jawa Barat.
2. **Rute Selatan**, dari Terminal Purabaya melalui jalur Pantai Selatan menuju Jawa Tengah, Yogyakarta, Jawa Barat, Jakarta, Banten, Lampung.
3. **Rute Timur**, dari Terminal Purabaya menuju ke arah timur menuju ke Banyuwangi, Bali, dan Lombok.
4. **Rute Madura**, dari Terminal Purabaya menuju ke Madura.

5.3.2 Kode dan Penamaan

Kode digunakan untuk memberi identifikasi pada bus antar kota berdasarkan jenis, rute, dan tujuan bus. Kode berfungsi untuk membuat penulisan yang lebih singkat dan praktis agar memudahkan penumpang dalam mencari bus. Kode digunakan pada jenis bus (ekonomi, patas, dan eksekutif) dan nama kota tujuan. Kode yang digunakan berasal dari singkatan nama kota sehingga mudah diingat. Kode singkatan nama kota menggunakan kombinasi 3 huruf dengan acuan Standar Nasional Indonesia Singkatan Nama Kota.

| Kelas Bus | Rute Utara | Rute Selatan | Rute Timur | Rute Madura |
|--------------------|-----------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|
| E Ekonomi | GSK Gresik | SDA Sidoarjo | KBM Kebumen | MLG Malang |
| P Patas | LMG Lamongan | MJK Mojokerto | PWT Purwokerto | PSN Pasuruan |
| S Eksekutif | BJN Bojonegoro | KDR Kediri | CLP Cilacap | PBL Probolinggo |
| | TBN Tuban | BLT Blitar | BJR Banjar | SIT Situbondo |
| | RBG Rembang | TLG Tulungagung | CMS Ciamis | LMJ Lumajang |
| | PTI Pati | TRK Trenggalek | TSM Tasikmalaya | JMR Jember |
| | KDS Kudus | JBG Jombang | GRT Garut | BDW Bondowoso |
| | JPA Jepara | NGJ Nganjuk | BDG Bandung | BYW Banyuwangi |
| | DMK Demak | MDN Madiun | CJR Cianjur | DPR Depansar |
| | SMG Semarang | PNG Ponorogo | BGR Bogor | MTR Mataram |
| | KDL Kendal | PCT Pacitan | PWK Purwakarta | |
| | BTG Batang | NGW Ngawi | KWG Karawang | |
| | PKL Pekalongan | SGN Sragen | BKS Bekasi | |
| | PML Pemalang | SKT Surakarta | JKT Jakarta | BKL Bangkalan |
| | TGL Tegal | KLN Klaten | TNG Tangerang | SPG Sampang |
| | BBS Brebes | YJK Yogyakarta | SRG Serang | PMK Pamekasan |
| | CBN Cirebon | MGG Magelang | CLG Cilegon | SMP Sumenep |
| | | PWR Purworejo | BDL Bandar Lampung | |

Gambar 5. 6 Daftar Kode dan Penamaan

5.4 Pembagian Zona Ruang

5.4.1 Area Tunggu

Jalur keberangkatan bus antar kota dikelompokkan berdasarkan rute bus. Lorong penyeberangan menuju jalur keberangkatan dipisahkan oleh 2 area tunggu yang berbeda. Untuk mempermudah petunjuk navigasi area tunggu diberikan identifikasi berupa nama yaitu PURA dan BAYA.

1. Area Tunggu PURA

Mengarah ke jalur bus antar kota dengan rute Utara (01-04) dan rute Selatan (05-15).

2. Area Tunggu BAYA

Mengarah ke jalur bus antar kota dengan rute Timur (17-23) dan rute Madura (24-25).

PURA > 02-15

| | | |
|----|---|-----------------------------------|
| 01 | E | Gresik - Lamongan - Bojonegoro |
| 02 | E | Tuban - Semarang - Cirebon |
| 03 | P | Tuban - Semarang - Jepara |
| 04 | S | Tegal - Cirebon |
| 05 | P | Kediri - Blitar |
| 06 | E | Kediri - Tulungagung - Trenggalek |
| 07 | P | Kediri - Tulungagung - Trenggalek |
| 08 | E | Nganjuk - Madiun - Ponorogo |
| 09 | P | Nganjuk - Madiun - Ponorogo |
| 10 | E | Solo - Jogja |
| 11 | P | Solo - Jogja - Magelang |
| 12 | S | Purwokerto - Cilacap |
| 13 | E | Tasikmalaya - Bandung |
| 14 | S | Bandung - Bogor |
| 15 | S | Jakarta - Lampung |

BAYA > 17-26

| | | |
|----|---|------------------------------------|
| 17 | E | Malang |
| 18 | P | Malang |
| 19 | E | Pasuruan - Probolinggo - Jember |
| 20 | P | Pasuruan - Probolinggo - Jember |
| 21 | E | Jember - Bondowoso - Banyuwangi |
| 22 | P | Situbondo - Bondowoso - Banyuwangi |
| 23 | S | Depansar - Mataram |
| 24 | E | Madura |
| 25 | P | Madura |

Gambar 5. 7 Pembagian Ruang Tunggu dan Jalur Keberangkatan

5.4.2 Zonasi Warna

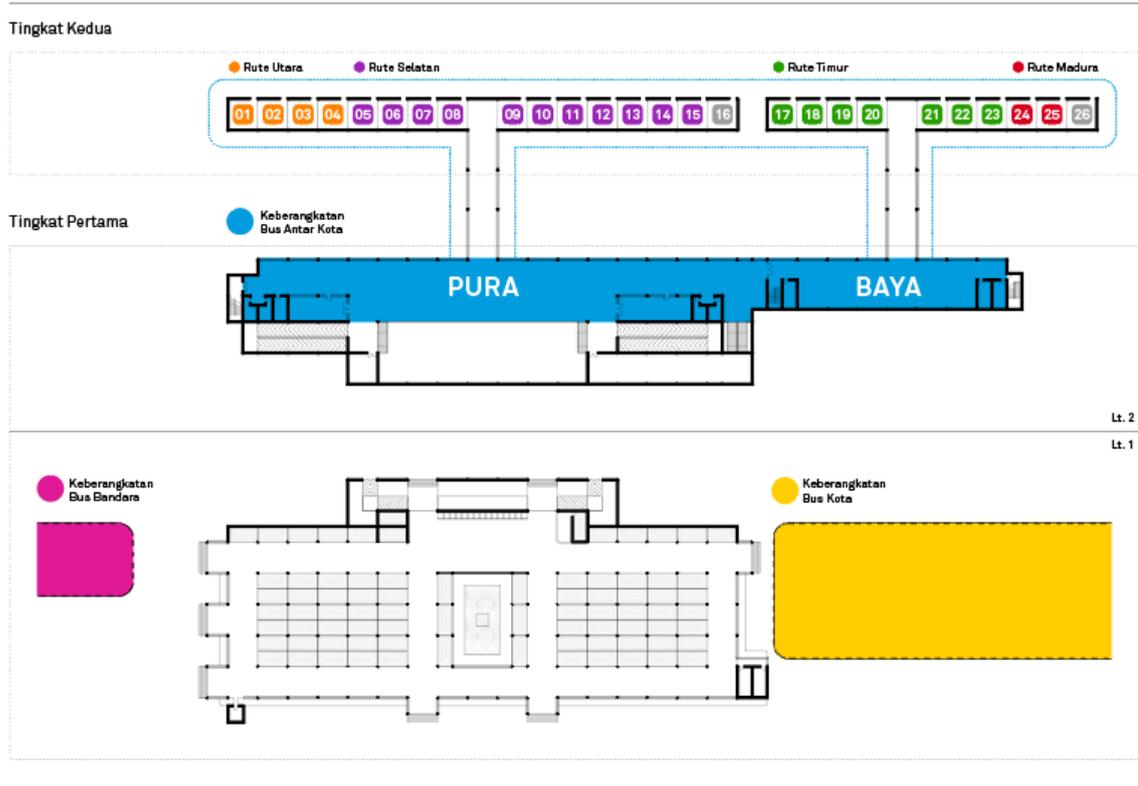
Pengaturan zona ruang digunakan untuk memandu penumpang menuju lokasi keberangkatan bus. Zona ruangan diidentifikasi dengan menggunakan warna yang terintegrasi dengan rute bus pada peta jaringan bus antar kota. Zona ruangan dibedakan menjadi dua Tingkatan.

1. Tingkat Pertama

Untuk mengarahkan penumpang pada area keberangkatan berdasarkan jenis bus (bus antar kota, bus kota, bus bandara)

2. Tingkat Kedua

Untuk mengarahkan penumpang dari area tunggu bus antar kota ke jalur keberangkatan bus antar kota. Jalur keberangkatan bus dibagi menjadi 4 sesuai dengan rute yang dilalui bus.



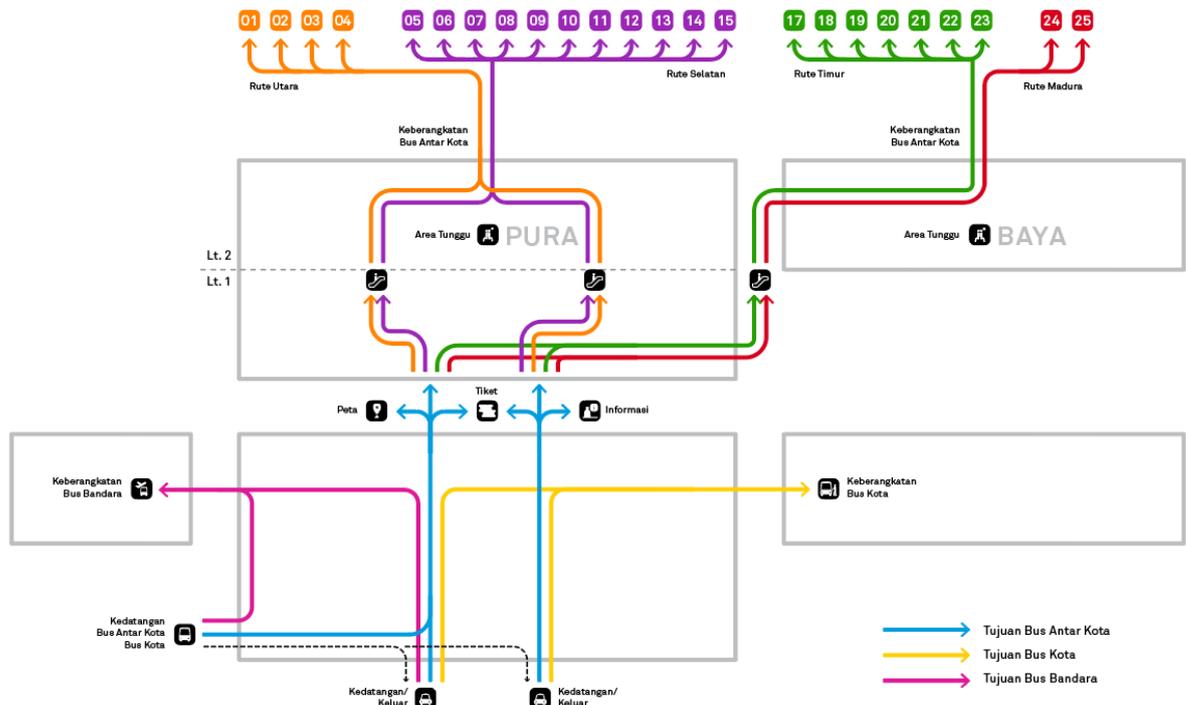
Gambar 5. 8 Pembagian Zona Ruang

5.5 Skema Alur Sirkulasi

Arus penumpang dirancang linear mengikuti konsep C2 Terminal, dari pintu kedatangan, penumpang diarahkan langsung menuju titik keberangkatan bus. Terdapat dua pintu kedatangan, yaitu pintu kedatangan utama (kendaraan pribadi) dan pintu kedatangan bus. Untuk tujuan keberangkatan bus kota dan bus bandara, dari area kedatangan, penumpang diarahkan menuju area keberangkatan bus yang berada di luar gedung.

Penumpang dengan tujuan keberangkatan bus antar kota, dari area kedatangan penumpang diarahkan ke loket pembelian tiket kemudian ke lantai 2 melalui elevator menuju area ruang tunggu keberangkatan dan jalur keberangkatan sesuai

dengan rute dan tujuan bus pilihan. Untuk bus antar kota dengan keberangkatan melalui rute Utara dan Selatan penumpang diarahkan menuju area tunggu PURA, dan untuk bus dengan keberangkatan melalui rute Timur dan Madura penumpang diarahkan menuju area tunggu BAYA.



Gambar 5. 9 Skema Alur Sirkulasi Penumpang

5.6 Konsep Signage

Desain signage meliputi desain dasar bentuk signage yang digunakan sebagai acuan dasar semua signage dan standar grafis. Standar grafis digunakan untuk membuat tampilan desain signage yang konsisten dan terintegrasi berupa penggunaan tipografi, pictogram, dan warna.

5.6.1 Elemen Identitas

Elemen identitas dapat berupa logo, grafis, atau warna sebagai identitas Terminal Purabaya. Penggunaan elemen Identitas yang konsisten dapat memberikan tampilan identitas yang terintegrasi.

1. Logo

Perubahan logo Terminal Purabaya dilakukan pada proporsi, layout, dan komposisi teks, sedangkan bentuk simbol tetap dipertahankan. Perubahan dilakukan untuk membuat logo lebih aplikatif.



Gambar 5. 10 Logo Terminal Purabaya



Gambar 5. 11 Logo Terminal Purabaya Setelah DILakukan Perubahan

2. Warna Identitas

Warna identitas yang digunakan adalah warna biru yang diambil dari warna logo. Warna identitas digunakan sebagai warna dasar signage dan supergrafis.



Gambar 5. 12 Warna Identitas

5.6.2 Warna Signage

Warna dalam desain yang dapat digunakan untuk memberikan identifikasi dan menampilkan hirarki. Penentuan kode warna yang pasti diperlukan untuk mempertahankan konsistensi desain.

1. Warna Signage

Warna gelap digunakan mendukung model illuminated sign untuk memberikan kontras terhadap cahaya sehingga pengelihatannya terfokus pada informasi signage.



Gambar 5. 13 Warna Signage dan Warna Primer

2. Warna Primer

Warna putih digunakan sebagai warna primer untuk memberikan kontras terhadap warna background. Warna primer diterapkan pada semua teks, pictogram, dan penunjuk arah.

3. Zona Tingkat Pertama

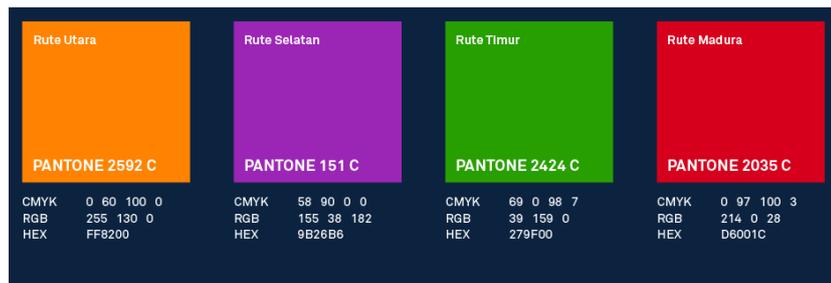
Warna zona tingkat pertama pada keberangkatan bus antar kota (biru muda), bus kota (kuning), dan bus bandara (magenta) diterapkan pada signage sebagai aksesoris garis panjang di bagian bawah signage.

| | | |
|------------------------------|----------------|-----------------|
| Keberangkatan Bus Antar Kota | PANTONE 2925 C | CMYK 85 21 0 0 |
| | | RGB 0 156 222 |
| | | HEX 009CDE |
| Keberangkatan Bus Kota | PANTONE 116 C | CMYK 0 14 100 0 |
| | | RGB 255 205 0 |
| | | HEX FFCD00 |
| Keberangkatan Bus Bandara | PANTONE 225 C | CMYK 4 88 0 0 |
| | | RGB 223 25 149 |
| | | HEX DF1995 |

Gambar 5. 14 Warna Zona Tingkat Pertama

4. Zona Tingkat Kedua

Warna zona tingkat kedua yaitu pada lorong keberangkatan bus antar kota yang dikelompokka berdasarkan rute keberangkatan bus yaitu Rute Utara (oranye), Rute Selatan (ungu), Rute Timur (hijau), dan Rute Madura (merah) diterapkan piktoqram, kode tujuan bus, dan momor penunjuk lorong keberngkatan bus. Warna zona diterapkan pada nomor, kode pada signage.



Gambar 5. 15 Warna Zona Tingkat Kedua

5. Warna Keselamatan dan Himbauan

Warna yang digunakan pada signage dengan petunjuk keselamatan dan himbauan menggunakan warna sesuai dengan standar *ISO Safety Sign*.



Gambar 5. 16 Warna Keselamatan dan Himbauan

5.6.3 Tipografi

Huruf yang digunakan adalah font dengan gaya san serif untuk meningkatkan visibilitas. *Signage* harus dapat dibaca dari jarak tertentu oleh penumpang pada saat diam ataupun dengan berjalan kaki, sehingga huruf yang digunakan harus mudah terbaca. Hal yang mempengaruhi keterbacaan huruf adalah tinggi huruf kecil dan jarak antar huruf²⁶. Akkurat dipilih karena mempunyai perbandingan lebar dengan tinggi huruf 55% - 110% dan

²⁶ David Gibson, The Wayfinding handbook, 2009

memiliki ketebalan huruf 10% - 15% dari tinggi huruf baik untuk yang tipe regular maupun bold.²⁷



Gambar 5. 17 Font Signage

Huruf yang digunakan adalah Akkurat Pro yaitu bold dan regular. Gaya bold digunakan untuk teks informasi utama. Sedangkan gaya regular digunakan untuk informasi pendukung, seperti terjemahan. Desain *signage* yang digunakan adalah *signage* bilingual dengan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris. Hal ini digunakan karena Terminal Purabaya merupakan terminal bus terbesar di Asia Tenggara²⁸, dan revitalisasi yang dilakukan bertujuan untuk menjadikan Terminal Purabaya menjadi bertaraf Internasional.



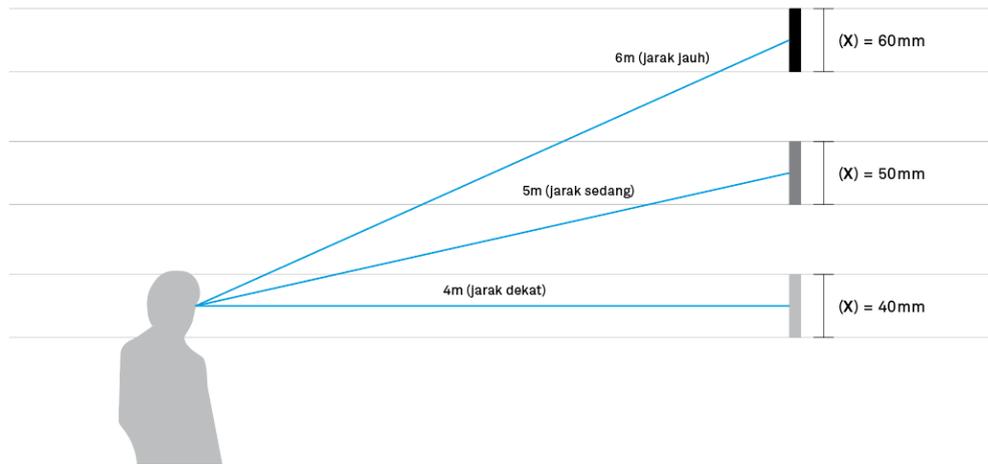
Gambar 5. 18 Penggunaan Font Pada *Signage*

Ukuran tinggi huruf yang digunakan adalah 5 cm untuk jarak pandang medium yaitu 500 cm. Tinggi huruf yang digunakan dapat bertambah 1 cm setiap penambahan jarak pandang 100 cm, ataupun sebaliknya.²⁹

²⁷ ADA/ ANSI Guidelines, Requirements for Directional and Informational Sign, 1999

²⁸ Wikipedia, 2018

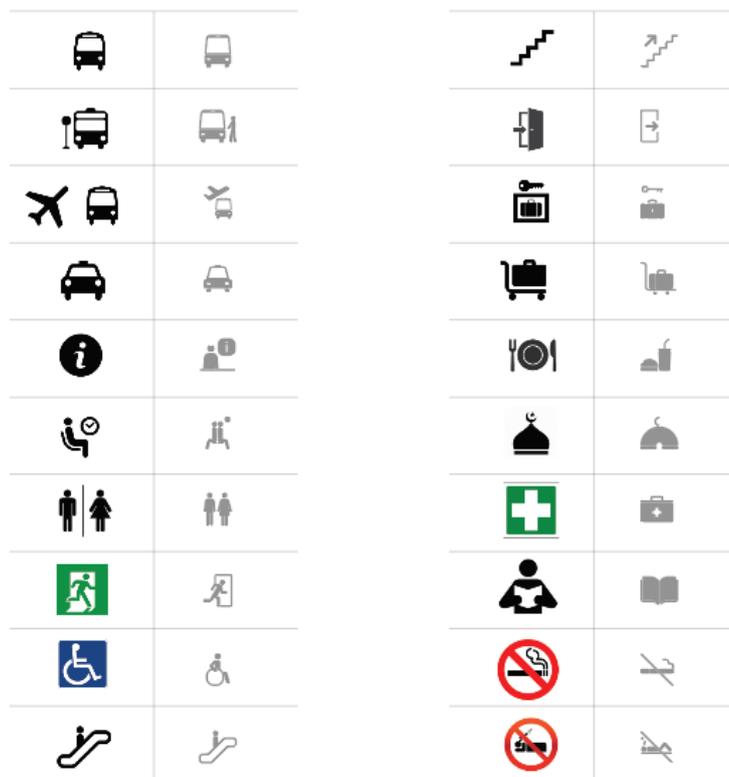
²⁹ ADA/ ANSI Guidelines, Requirements for Directional and Informational Sign, 1999



Gambar 5. 19 Ukuran Huruf Pada *Signage*

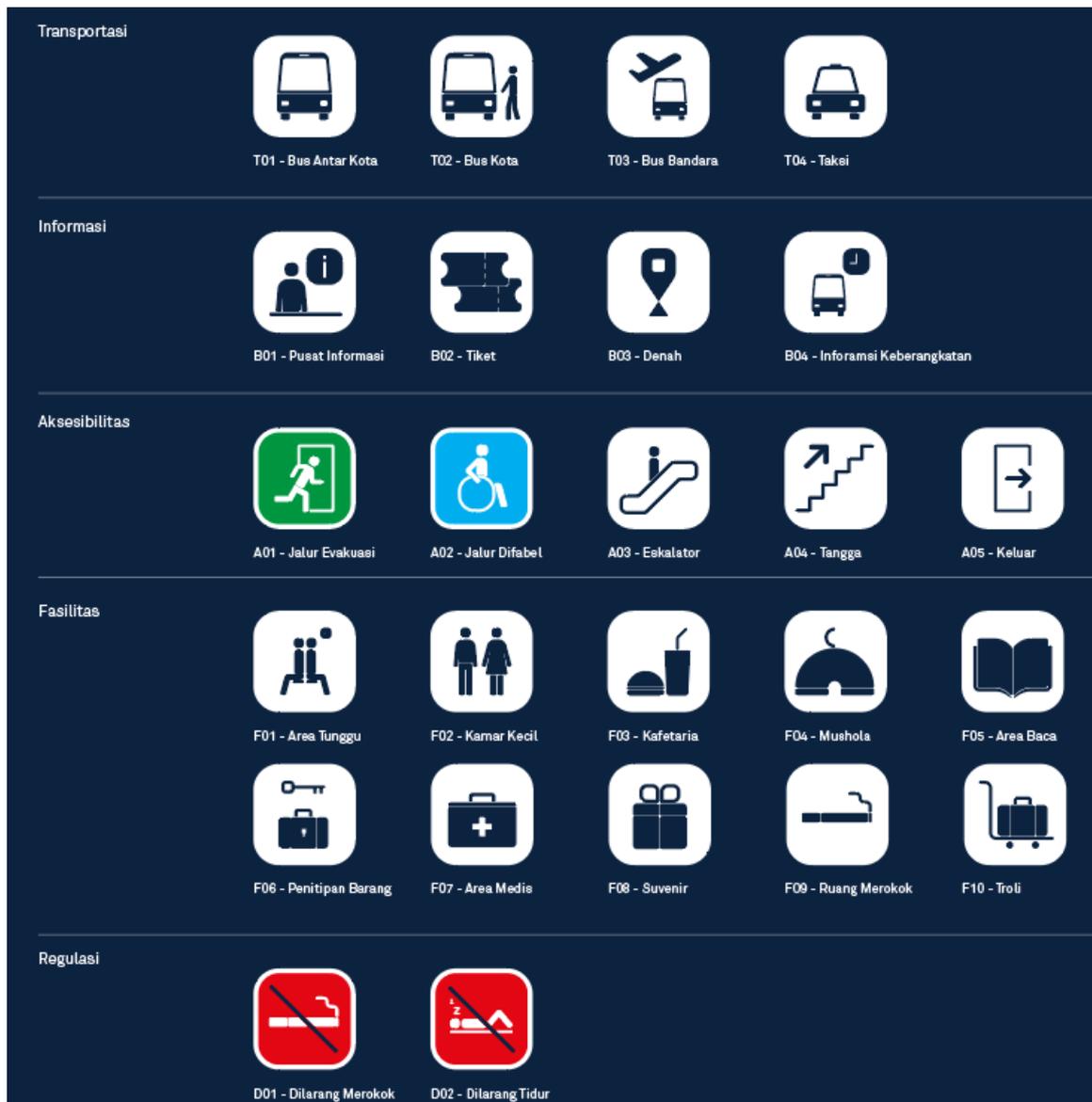
5.6.4 Piktogram

Piktogram berfungsi untuk memperkuat teks dan informasi pada *signage*. Desain piktogram secara keseluruhan pada piktogram petunjuk, fasilitas, dan larangan dibuat menggunakan gaya yang sama secara umum untuk menampilkan keseragaman desain. Desain piktogram dibuat dengan mengadptasi dari standar internasional untuk memberikan informasi yang jelas dan universal.



Gambar 5. 20 Adaptasi Bentuk Piktogram

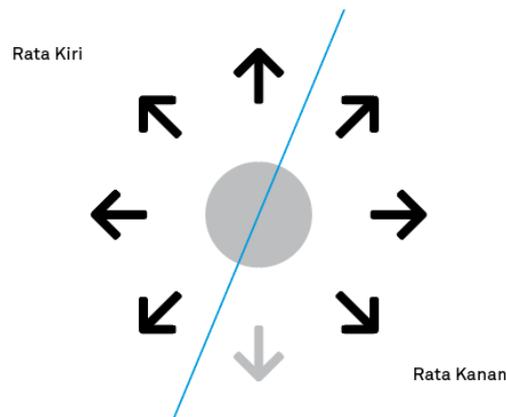
Desain pictogram meliputi semua pictogram untuk seluruh area pemberangkatan, fasilitas, akses jalan, dan larangan. Pictogram pada signage ditampilkan menggunakan di dalam kotak dengan warna putih. Pictogram yang mengarahkan ke arah zona keberangkatan bus antar kota menggunakan warna sesuai dengan warna zona.



Gambar 5. 21 Desain Piktogram

5.6.5 Penunjuk Arah

Penunjuk arah direkomendasikan selalu menghadap ke atas, kiri, kanan, dan pada beberapa kasus menghadap diagonal seperti untuk penggunaan pada tangga dan eskalator. Penunjuk arah yang menghadap ke bawah hanya digunakan untuk mengarahkan turun ke bawah, tidak disarankan untuk menunjukkan arah lain. Sedangkan untuk menunjukkan arah maju/lurus/ke depan digunakan penunjuk arah menghadap ke atas.



Gambar 5. 22 Penggunaan Penunjuk Arah

Penempatan penunjuk arah pada signage disesuaikan dengan arah yang ditunjukkan. Perataan teks dan pictogram pada signage harus mengikuti posisi penunjuk arah.

Layout Rata Kiri



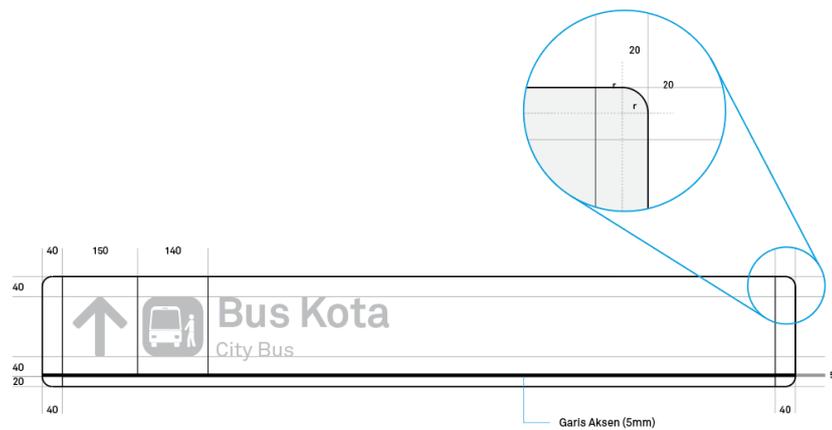
Layout Rata Kanan



Gambar 5. 23 Layout Penunjuk Arah Pada *Signage*

5.6.6 Layout Signage

Desain layout signage terdiri dari kombinasi modul informasi berupa penunjuk arah, pictogram, nomor, kode, gambar, dan teks secara keseluruhan atau sebagian. Desain ukuran signage disesuaikan dengan modul yang dimuat dan penambahan margin pada sisi kiri dan kanan sebesar 40mm. Ukuran dan layout signage telah ditentukan berdasarkan kode signage. Semua signage berbentuk persegi dengan sudut lengkung dengan jari-jari 20mm pada sisi-sisinya.



Gambar 5. 24 Layout Desain Signage

Signage petunjuk arah yang mengarahkan ke beberapa tempat dengan arah yang sama dibuat dalam satu baris dengan maksimal 3 tujuan (piktogram) dengan urutan dari penunjuk arah untuk jarak tujuan terjauh, sedang, dan terdekat. Teks digunakan sebagai keterangan piktogram terakhir.



Gambar 5. 25 Layout Piktogram Pada Signage

5.6.7 Garis Akses

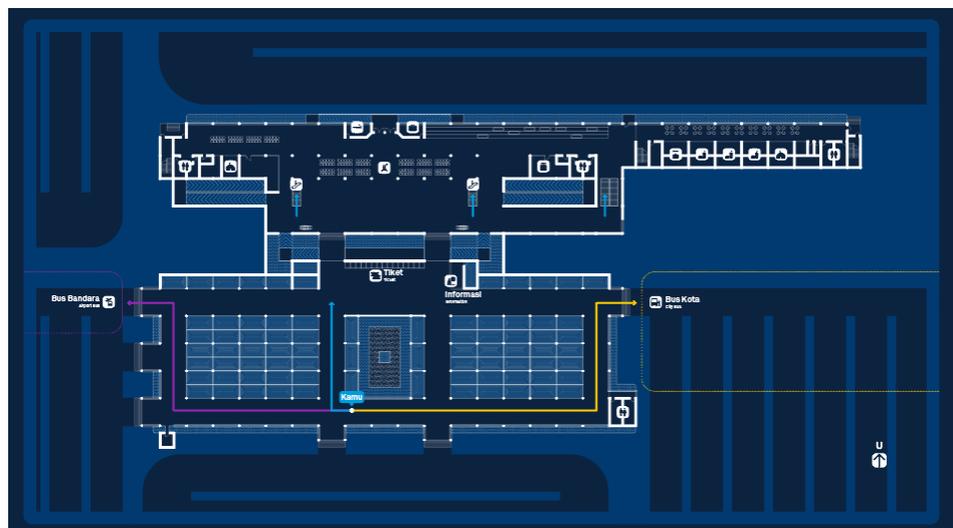
Garis akses merupakan salah satu elemen visual signage yang berfungsi sebagai identitas signage untuk membedakan dengan desain signage di tempat lain. Penambahan garis akses digunakan sebagai identifikasi area zona tingkat pertama dengan menggunakan warna garis akses sesuai warna zona yang telah ditentukan. Garis akses diterapkan pada bagian bawah signage dengan tebal 5mm di atas margin bawah setinggi 20mm.



Gambar 5. 26 Garis Akses Pada *Signage*

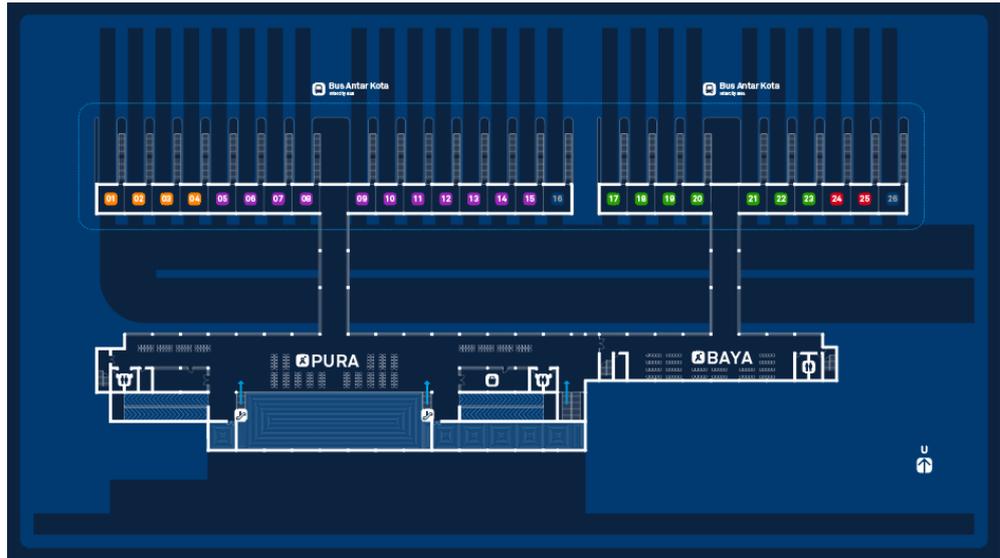
5.6.8 Denah

Denah lokasi ditampilkan dengan desain tampak atas untuk memberikan kesan sederhana agar mudah dipahami. Dinding bangunan digambarkan dengan garis tebal berwarna putih, sedangkan latar lain seperti kontur lantai dan rumput menggunakan garis tipis.



Gambar 5. 27 Desain Denah Lantai 1

Pada denah lokasi dilengkapi dengan penunjuk arah dari titik maps (posisi penumpang) menuju ke zona keberangkatan bus. Penunjuk arah berupa garis lurus dengan warna-warna sesuai pembagian zona yang terintegrasi dari titik kedatangan penumpang (lt 1) ke titik keberangkatan (lt 2). Pemberian garis penunjuk arah ini akan mempermudah penumpang dalam mencari lokasi yang dituju.



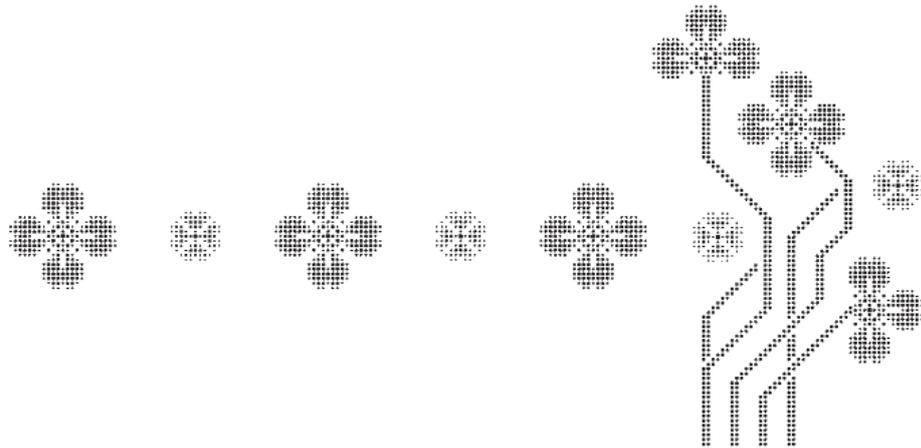
Gambar 5. 28 Desain Denah Lantai 2

5.7 Supergrafis

Desain Supergrafis yang digunakan mengadaptasi bentuk dari daun semanggi untuk menunjukkan salah satu ciri khas Surabaya. Gaya yang digunakan mengambil inspirasi dari tema *Cortex* dari *Indonesia Trend Forecasting, Singularity 2019/2020* bagian Interior dan Dekor dengan subtema *Crystal Growing in Contemporary Style*. Gaya ini dipilih karena memperlihatkan sebuah pergerakan dan struktur makhluk hidup yang futuristic. Supergrafis selain digunakan sebagai ornamen ruangan juga sebagai elemen untuk memperkuat identitas. Terminal Purabaya sebagai salah satu gerbang keluar masuk Kota Surabaya harus dapat menunjukkan identitasnya dan ciri khasnya.

Supergrafis berupa pattern yang mengadaptasi dari bentuk daun semanggi. Supergrafis berupa kombinasi titik-titik dengan gaya pointilis yang membentuk daun semanggi. Supergrafis diaplikasikan pada dinding pada area dalam gedung

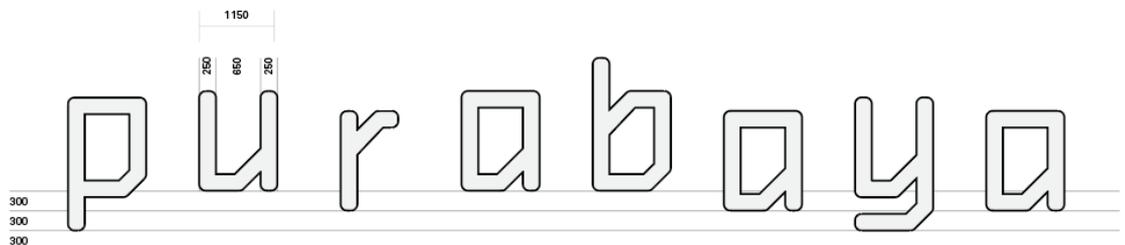
terminal dengan kombinasi warna identitas. Pattern sebagai supergrafis diaplikasikan secara modular dengan ukuran yang konsisten dan menyesuaikan dengan ukuran permukaan dinding. Pada beberapa area, supergrafis dikombinasikan dengan piktogram sebagai penunjuk arah dan identifikasi ruang.



Gambar 5. 29 Desain Sistem Grafis

5.8 Desain Instalasi

Desain instalasi dibuat untuk menarik perhatian pengunjung dengan memberikan kesan unik untuk meningkatkan kenyamanan pengunjung Terminal Purabaya. Instalasi pada area baca didesain dengan menggabungkan fungsi dan bentuk. Desain yang digunakan adalah bentuk teks “purabaya” dengan bentuk tiga dimensi dengan ukuran tinggi masing-masing huruf 200-250 cm yang terbuat dari rangka baja. Desain instalasi digabungkan dengan fungsi tempat duduk dengan lebar 60 cm yang bisa ditempati satu orang per huruf.



Gambar 5. 30 Desain Instalasi Pada Area Baca

5.9 Kode Bus

Kelas bus dan tujuan yang pemberhentian bus ditampilkan berupa kode yang terintegrasi dengan signage dan peta jaringan bus antar kota. Kode tersebut ditempatkan pada bagian depan, samping, dan belakang pada kaca bus.



Gambar 5. 31 Kode Bus

Bus antar kota diberikan identifikasi di kedua sisi samping bus berupa garis lurus garis lurus dengan warna rute untuk menunjukkan rute yang dialui bus.



Gambar 5. 32 Penempatan Kode Pada Bus

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB VI IMPLEMENTASI DESAIN

6.1 Luaran Desain

Setelah revitalisasi yang dilakukan sejak tahun 2016, masih terdapat beberapa permasalahan di Terminal Purabaya berupa desain *signage* yang tidak tersistem dan tidak terintegrasi dan fasilitas-fasilitas yang telah disediakan tidak dimanfaatkan dengan baik oleh penumpang yang disebabkan oleh faktor kenyamanan, aksesibilitas, dan faktor kondisi fasilitas tersebut.

Perancangan *environmental graphic design* Terminal Purabaya bertujuan untuk mengatasi berbagai masalah tersebut melalui pembuatan desain yang terintegrasi untuk memberi informasi yang lebih komunikatif kepada penumpang, untuk meningkatkan kenyamanan, dan menlancarkan alur sirkulasi pengunjung di dalam gedung terminal.

6.1.1 Sign System

Luaran dari perancangan *environmental graphic design* berupa *sign system* yang terintegrasi dengan Peta Jaringan Bus Antar Kota Lintas Jawa. Desain peta jaringan bus didesain menggunakan pembagian rute bus dan pembuatan kode yang diintegrasikan pada penataan jalur keberangkatan bus, desain dan penempatan *signage*, dan identifikasi pada bus antar kota.

Desain *sign system* berupa standarisasi desain tampilan dan warna, ukuran dan tipe, pemasangan, serta jenis material yang digunakan. Jenis *signage* yang dihasilkan adalah *directional sign*, *identification sign*, *information sign*, dan *regulation sign*. Hasil luaran *signage* diidentifikasi dengan kode yang didasarkan pada tipe, pemasangan, dan model *signage*. Pembuatan kode digunakan untuk mempermudah identifikasi pada saat pengaturan penempatan lokasi *signage*.

| KODE | TIPE | PEMASANGAN | MODEL |
|------|----------------|---------------|------------------|
| A1 | Directional | Ceiling Mount | Illuminated Sign |
| A2 | Directional | Ceiling Mount | Illuminated Sign |
| A3 | Directional | Ceiling Mount | Illuminated Sign |
| A4 | Directional | Flag Mount | Illuminated Sign |
| A5 | Directional | Ground Mount | Illuminated Sign |
| A6 | Directional | Ground Mount | Illuminated Sign |
| A7 | Directional | Wall Mount | Illuminated Sign |
| A8 | Directional | Wall Mount | Illuminated Sign |
| B1 | Identification | Flag Mount | Illuminated Sign |
| B2 | Identification | Ground Mount | Illuminated Sign |
| B3 | Identification | Ground Mount | Illuminated Sign |
| C1 | Information | Ground Mount | Digital Sign |
| C2 | Information | Ground Mount | Illuminated Sign |
| D1 | Orientation | Ground Mount | Illuminated Sign |
| E1 | Regulatory | Ground Mount | Illuminated Sign |

Tabel 6. 1 Kode *Signage*

A. Tipe *Signage*

1. ***Directional sign***, yaitu *signage* penunjuk arah.
2. ***Identification sign***, yaitu *signage* identifikasi area atau ruangan.
3. ***Information sign***, yaitu *signage* yang berisi informasi jurusan dan jadwal keberangkatan bus.
4. ***Orientation sign***, yaitu *signage* yang berupa denah lokasi.
5. ***Regulatory sign***, yaitu *signage* yang berisi larangan.

B. Pemasangan *Signage*

1. ***Ceiling mount***, yaitu *signage* yang dipasang dengan digantung pada langit-langit.
2. ***Wall mount***, yaitu *signage* yang dipasang sisi belakangnya dengan menempel pada tembok.
3. ***Ground mount***, yaitu *signage* dipasang berdiri di atas permukaan lantai.
4. ***Flag mount***, yaitu *signage* yang dipasang dengan sisi sampingnya menempel pada tembok.

C. Model Signage

1. *Illuminated sign*, yaitu *signage* berupa neon box dengan teks menyala.
2. *Digital sign*, yaitu *signage* berupa layar LED untuk menampilkan konten informasi yang dinamis.

6.1.2 Supergrafis dan Instalasi

Penataan ruang disesuaikan dengan penataan arus penumpang di dalam gedung terminal. Penerapan supergrafis sebagai ornamen pada beberapa area yang didukung dengan penempatan desain instalasi pada di area baca untuk meningkatkan kenyamanan penumpang di dalam gedung Terminal Purabaya. Luaran dari desain supergrafis diaplikasikan pada:

- Area pintu masuk
- Area lobby
- Jalur troli
- Tangga darurat
- Jendela
- Jalur evakuasi
- Ruang tunggu keberangkatan
- Pusat informasi
- Musholla
- Toilet
- Tempat penitipan barang
- Ruang Merokok
- Ruang medis
- Kafetaria

6.2 Pemasangan Elevasi Signage

Berikut ini adalah desain *signage* beserta pemasangannya. Pemasangan elevasi (ketinggian) pada *signage* disesuaikan dengan arah pandang dan jarak baca pengunjung. Pemasangan *signage* menggunakan acuan standar internasional pemasangan *signage* (*ADA/ANSI Guidelines*). Pemasangan ini yang mempengaruhi besar kecilnya huruf yang digunakan agar dapat terbaca dengan jelas pada jarak yang telah ditentukan.

6.2.1 Ceiling Mount

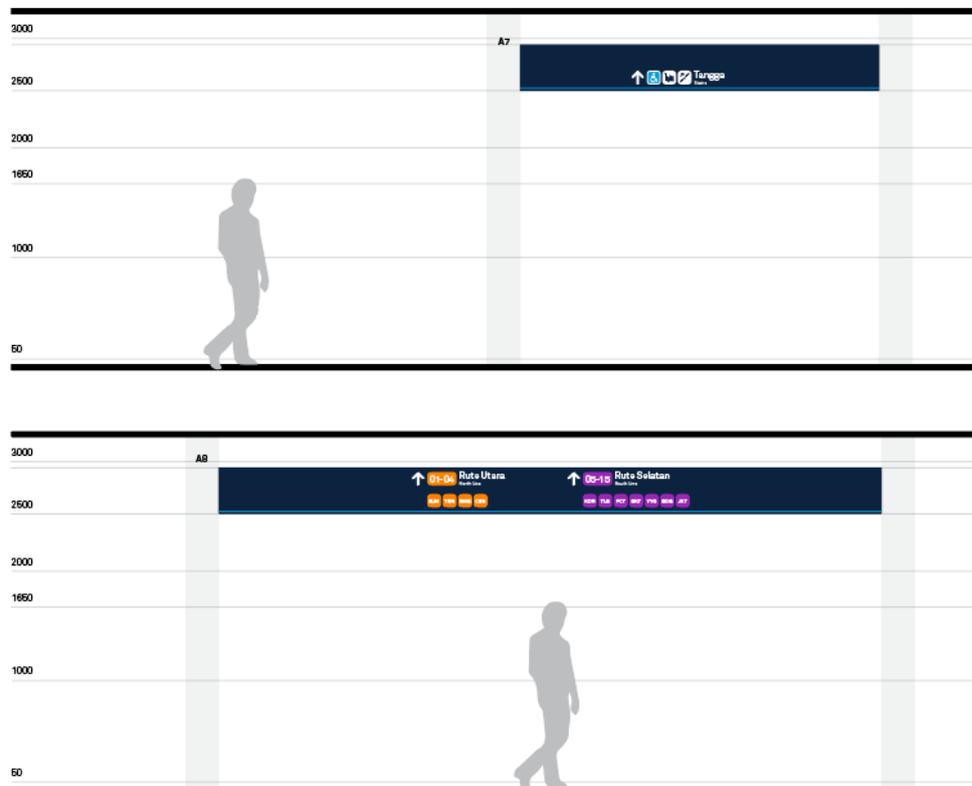
Signage tipe A1, A2, A3 menggunakan pemasangan *ceiling mount* menggantung pada langit-langit dengan ketinggian batas bawah 2500mm.



Gambar 6. 1 Elevasi *Ceiling Mount*

6.2.2 Wall Mount

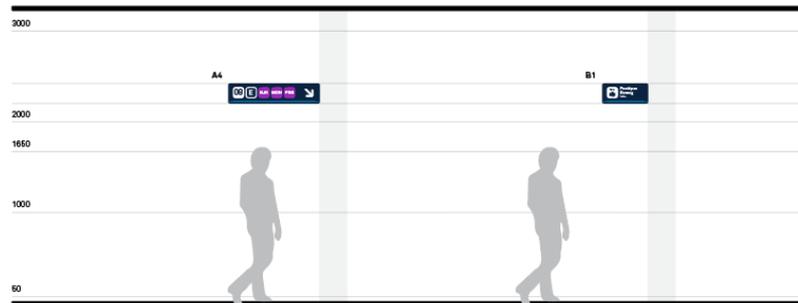
Signage tipe A7, A8 menggunakan pemasangan *wall mount* menempel pada dinding disisi atas lorong dengan ketinggian batas bawah 2500mm.



Gambar 6. 2 Elevasi *Wall Mount*

6.2.3 Flag Mount

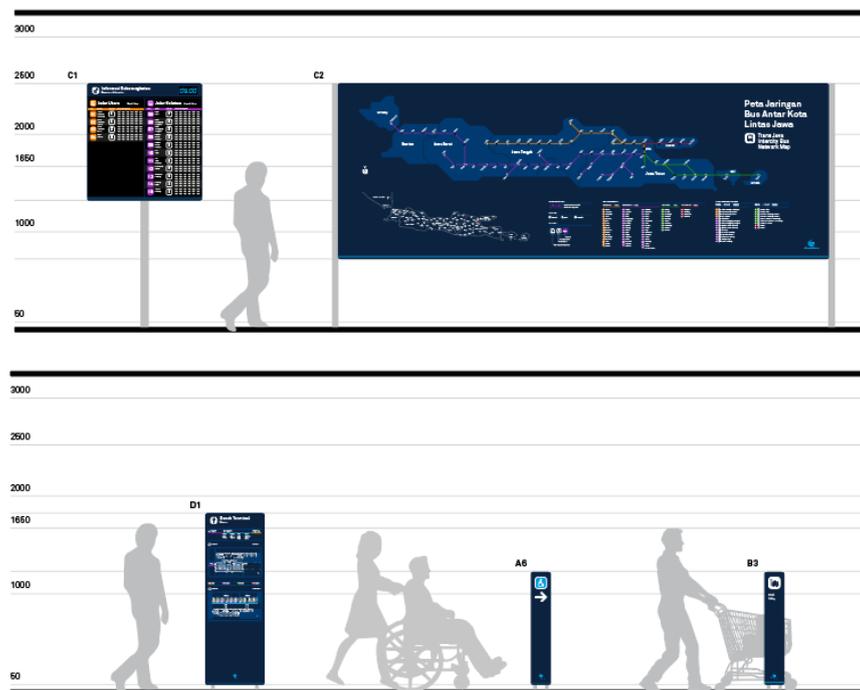
Signage tipe A4, B1 menggunakan pemasangan *flag mount* salah satu sisinya menempel pada dinding dengan ketinggian batas bawah 2200mm.



Gambar 6. 3 Elevasi *Flag Mount*

6.2.4 Ground Mount

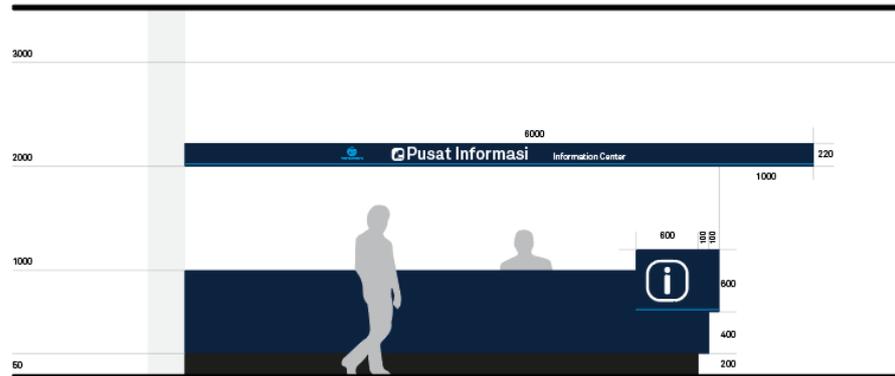
Signage tipe A5, C1, C2 menggunakan pemasangan *ground mount* dengan penambahan tiang penyangga, A5 dengan batas bawah 2200mm dan C1, C2 dengan batas atas 2500mm. Signage tipe A6, B2, B3, D1, E1 menggunakan pemasangan *ground mount* di atas lantai dengan penambahan ketinggian 50mm.



Gambar 6. 4 Elevasi *Ground Mount*

6.2.5 Pusat Informasi

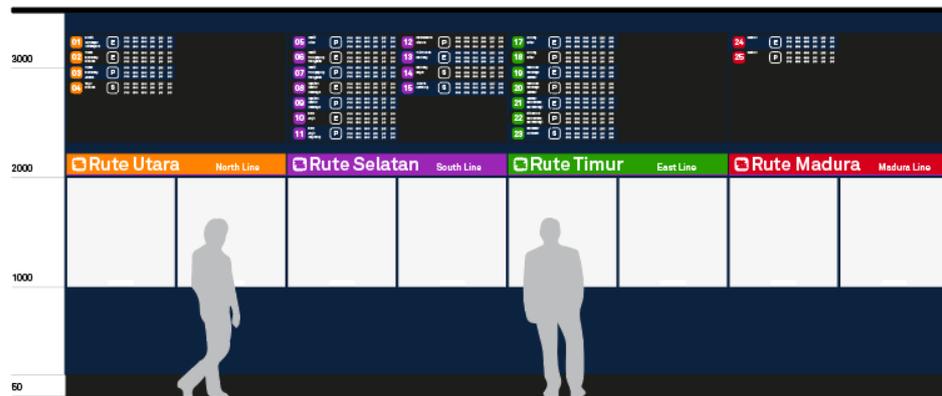
Desain pusat informasi menggunakan gaya yang sama dengan desain signage. Ukuran area pusat informasi 6000mm x 3000mm dengan ukuran meja memanjang 5000mm x 2000mm pada sudut area. Signage dipasang menyiku pada dengan jari-jari lengkung 1000mm.



Gambar 6. 5 Desain Pusat Informasi

6.2.1 Loket Tiket

Loket tiket bus antar kota berupa gabungan modul dengan lebar 2000mm yang disusun berjajar. Layar LED deitempatkan di atas untuk menampilkan informasi dan jadwal keberangkatan bus seperti pada signage tipe C1. Loket tiket dibedakan dengan warna sesuai warna zona bus antar kota.



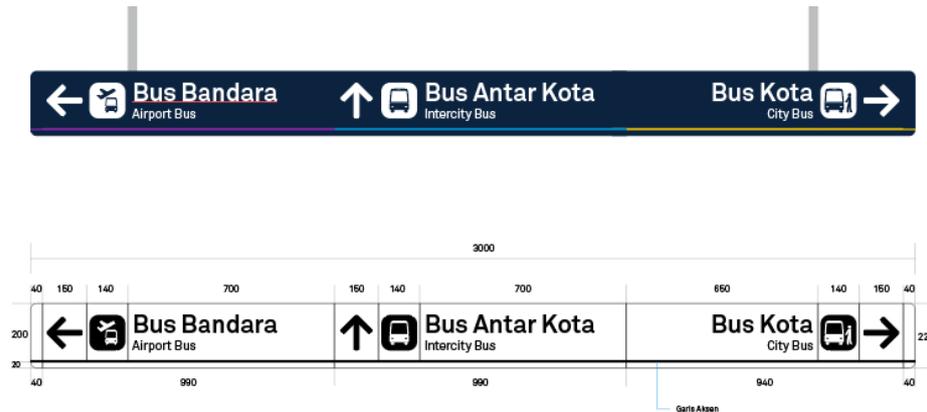
Gambar 6. 6 Desain Loket Tiket

6.3 Layout dan Ukuran *Signage*

Berikut ini adalah detail layout panel penempatan teks, pictogram, dan penunjuk arah serta ukuran pada *signage*.

1. A1

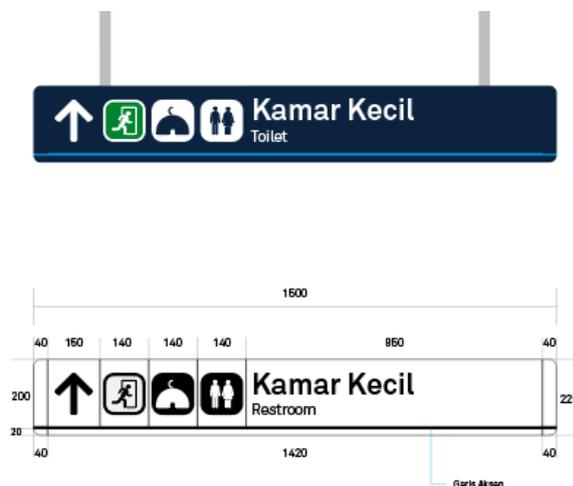
Signage A1 merupakan *directional sign* tipe *ceiling mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini menunjukkan arah tujuan untuk keberangkatan bus antar kota, bus kota, dan bus bandara. Ukuran *signage* 3000mm x 220 mm.



Gambar 6. 7 Detail Layout dan Ukuran *Signage* A1

2. A2

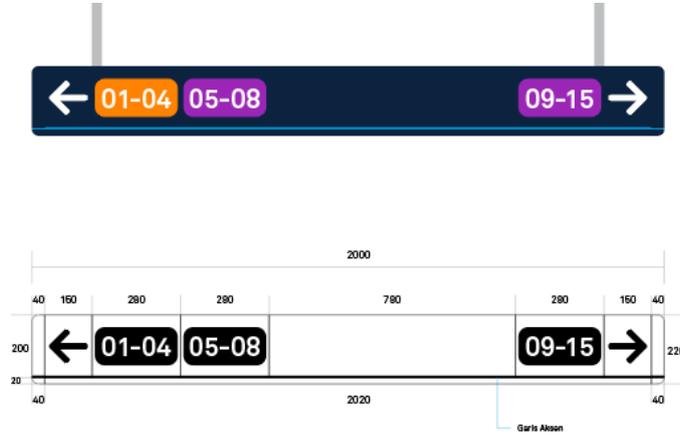
Signage A2 merupakan *directional sign* tipe *ceiling mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini menunjukkan arah tujuan untuk fasilitas-fasilitas terminal seperti toilet, mushola, dan jalur evakuasi. Ukuran *signage* 1500mm x 220 mm.



Gambar 6. 8 Detail Layout dan Ukuran *Signage* A2

3. A3

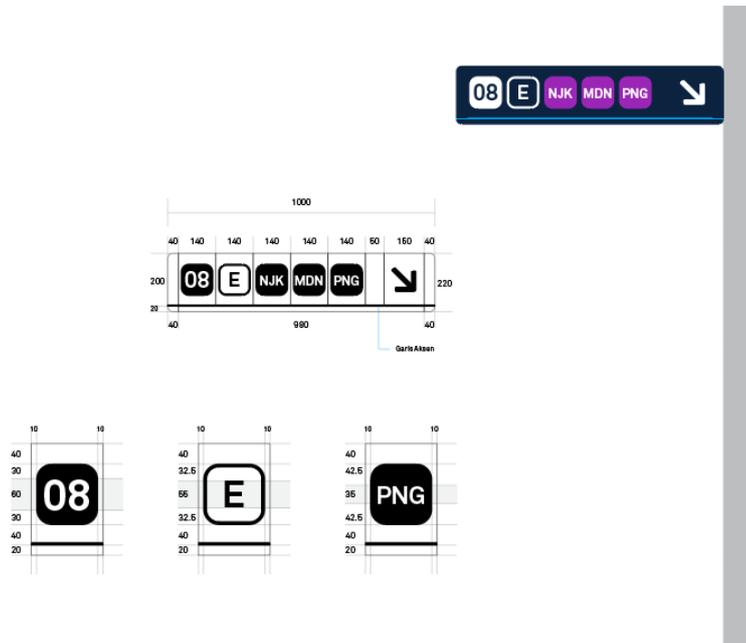
Signage A3 merupakan *directional sign* tipe *ceiling mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini menunjukkan arah untuk nomor keberangkatan bus antar kota. Ukuran *signage* 2000mm x 220mm.



Gambar 6. 9 Detail Layout dan Ukuran *Signage* A3

4. A4

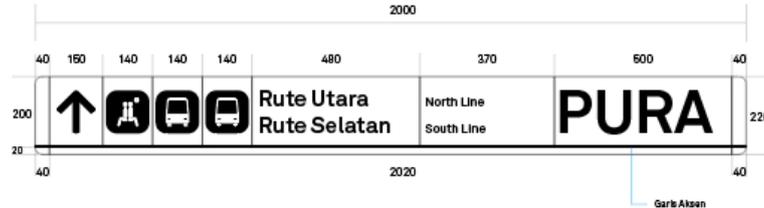
Signage A4 merupakan *directional sign* tipe *flag mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini menunjukkan arah pada lorong keberangkatan yang berisi nomor lorong, jenis bus, dan kode tujuan. Ukuran 1000mm x 220mm.



Gambar 6. 10 Detail Layout dan Ukuran *Signage* A4

5. A5

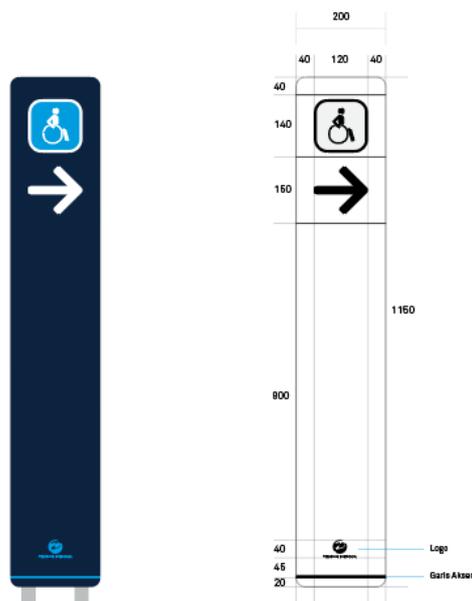
Signage A5 merupakan *directional sign* tipe *ground mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini menunjukkan arah tujuan untuk ruang tunggu dan jalur keberangkatan bus antar kota. Ukuran *signage* 2000mm x 220mm.



Gambar 6. 11 Detail Layout dan Ukuran *Signage* A5

6. A6

Signage A6 merupakan *directional sign* tipe *ground mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini menunjukkan arah untuk jalur difabel. Ukuran *signage* 200mm x 1150mm.



Gambar 6. 12 Detail Layout dan Ukuran *Signage* A6

7. A7

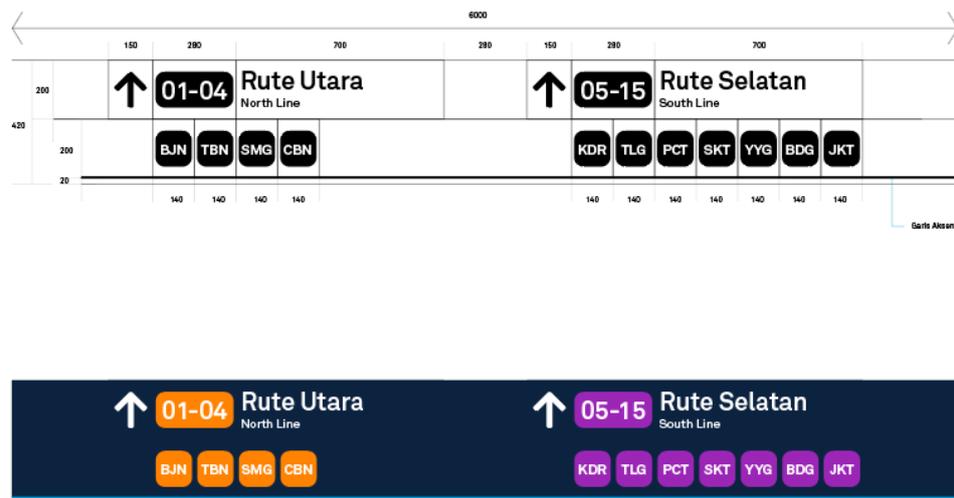
Signage A7 merupakan *directional sign* tipe *wall mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini menunjukkan arah tujuan untuk jalur difabel, jalur troli, dan tangga. Ukuran *signage* 6000mm x 420mm dan 32000mm x 420mm.



Gambar 6. 13 Detail Layout dan Ukuran *Signage A7*

8. A8

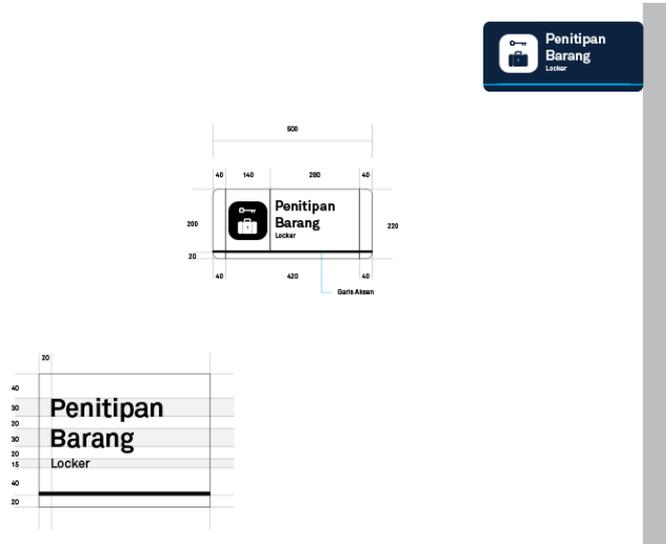
Signage A8 merupakan *directional sign* tipe *wall mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini menunjukkan arah tujuan menuju lorong keberangkatan bus antar kota. Ukuran *signage* 6000mm x 420mm.



Gambar 6. 14 Detail Layout dan Ukuran *Signage A8*

9. B1

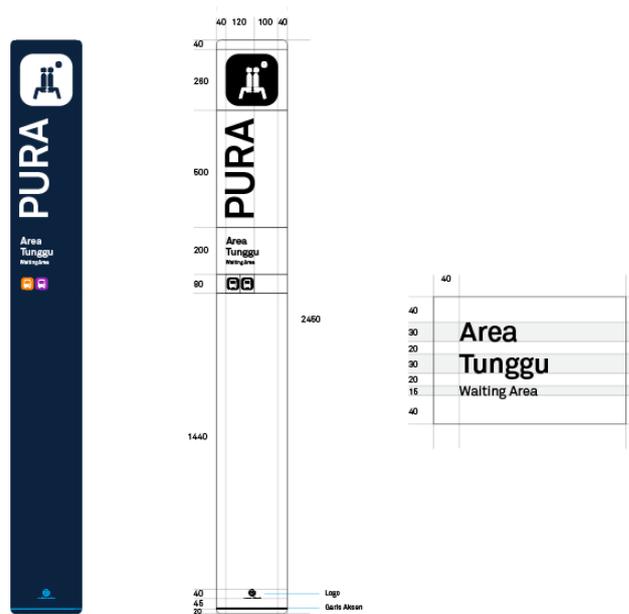
Signage B1 merupakan *identification sign* tipe *flag mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini digunakan sebagai identifikasi area atau ruang pada fasilitas-fasilitas di dalam gedung terminal. Ukuran *signage* 500mm x 220mm.



Gambar 6. 15 Detail Layout dan Ukuran *Signage* B1

10. B2

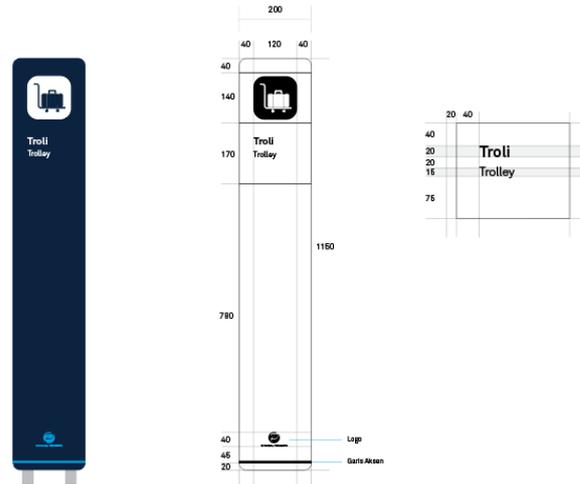
Signage B2 merupakan *identification sign* tipe *ground mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini digunakan sebagai identifikasi area pada runag tunggu keberangkatan bus antar kota. Ukuran *signage* 300mm x 2450mm.



Gambar 6. 16 Detail Layout dan Ukuran *Signage* B2

11. B3

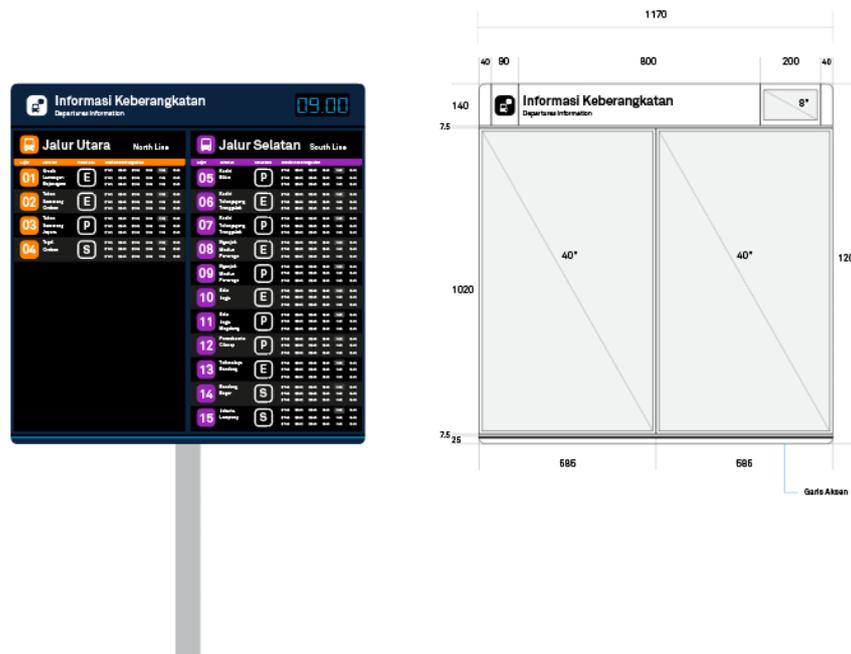
Signage B3 merupakan *identification sign* tipe *ground mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini digunakan sebagai tanda untuk troli. Ukuran *signage* 200mm x 1150mm.



Gambar 6. 17 Detail Layout dan Ukuran *Signage B3*

12. C1

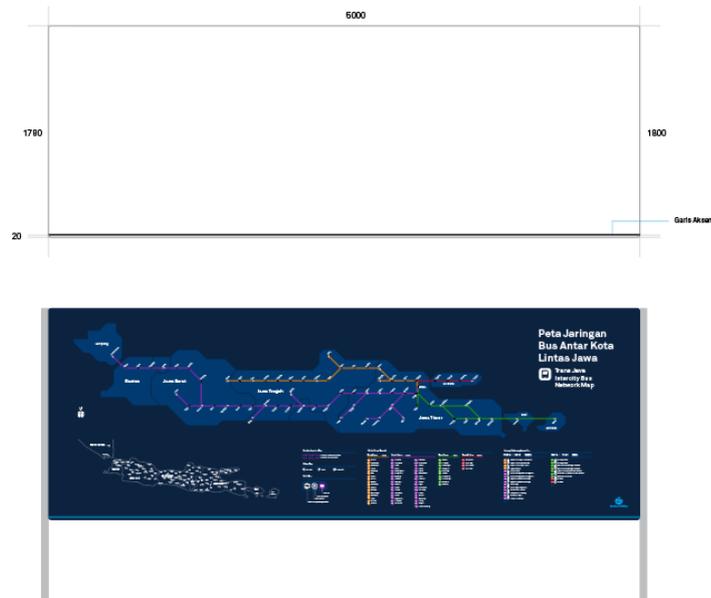
Signage C1 merupakan *information sign* tipe *ground mount* dengan model *digital sign*. Tipe ini digunakan untuk menampilkan informasi keberangkatan bus antar kota. Ukuran *signage* 1170mm x 1200mm.



Gambar 6. 18 Detail Layout dan Ukuran *Signage C1*

13. C2

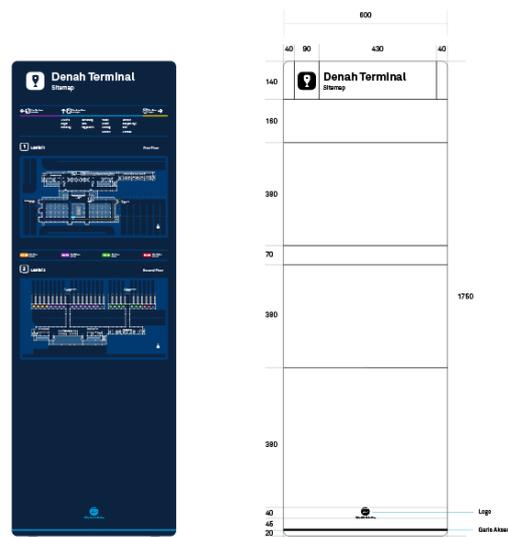
Signage C2 merupakan *information sign* tipe *ground mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini digunakan untuk menampilkan informasi kode dan rute bus antar kota. Ukuran *signage* 5000mm x 1800mm.



Gambar 6. 19 Detail Layout dan Ukuran *Signage* C2

14. D1

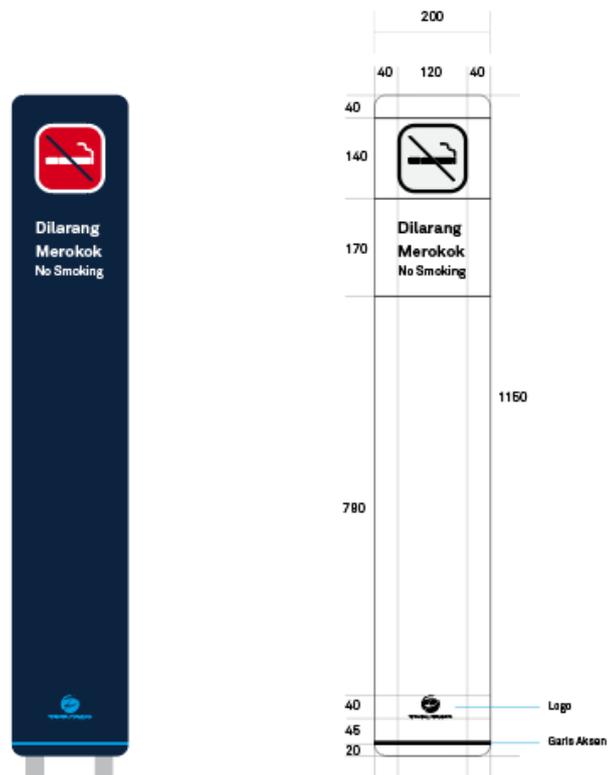
Signage D1 merupakan *orientation sign* tipe *ground mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini digunakan untuk menampilkan denah gedung terminal. Ukuran *signage* 600mm x 1750mm.



Gambar 6. 20 Detail Layout dan Ukuran *Signage* D1

15. E1

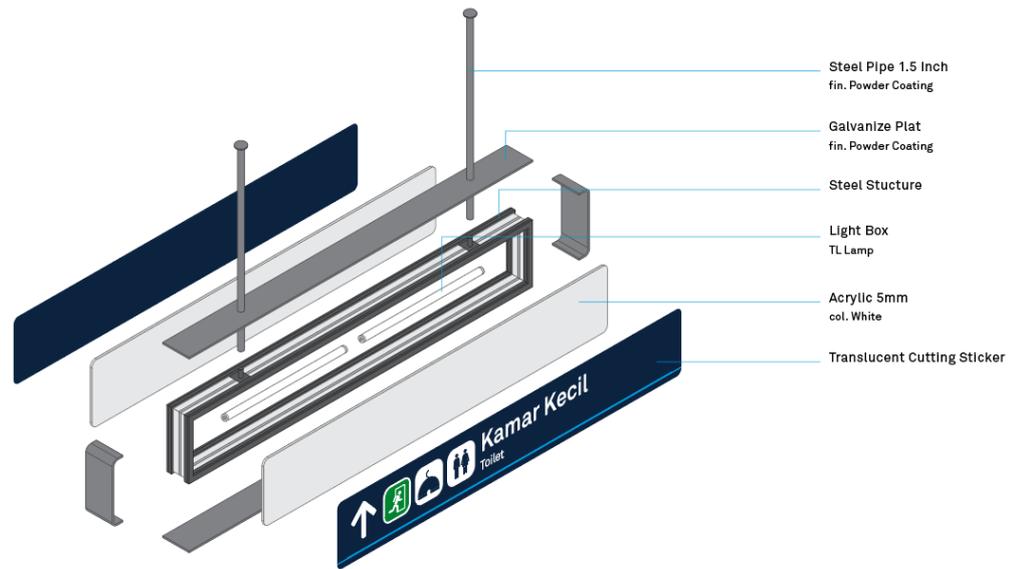
Signage E1 merupakan *regulation sign* tipe *ground mount* dengan model *illuminated sign*. Tipe ini digunakan untuk menampilkan larangan dan himbauan di dalam gedung terminal. Ukuran *signage* 200mm x 1150mm.



Gambar 6. 21 Detail Layout dan Ukuran *Signage* E1

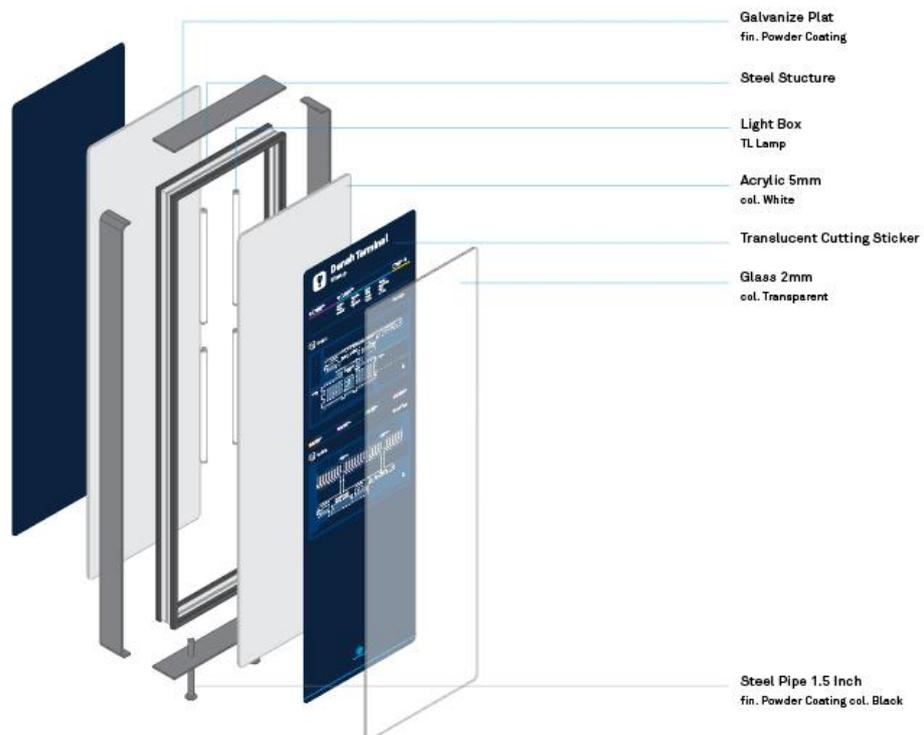
6.4 Detail Konstruksi dan Meterial

Material yang digunakan pada konstuksi *illuminated sign* adalah rangka baja pada kerangka dalamnya yang kemudian ditutup dengan galvanize plat pada sisi luarnya. Galvanize plat digunakan karena karakternya yang ringan dan tahan terhadap korosi meskipun tanpa coating. Pada *signage* dengan pemasangan *ceiling mount*, digunakan pipa baja 1.5 inci pada bagian atasnya agar dapat digantung. Kemudian untuk cahaya menggunakan lampu neon TL warna putih. Kerangka tersebut kemudian ditutup dengan acrylic warna putih yang tembus cahaya dan dilapisi dengan *translucent cutting sticker*.

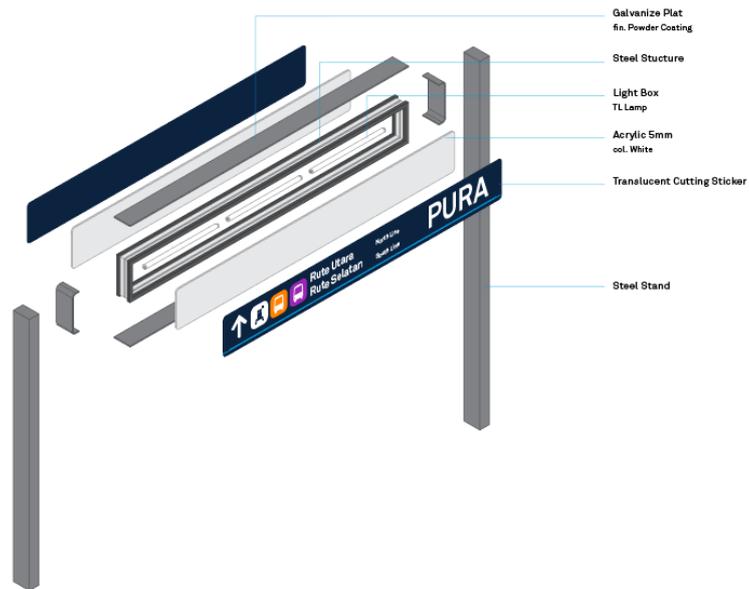


Gambar 6. 22 Struktur dan Material *Signage Ceiling Mount*

Pada *signage* dengan pemasangan *ground mount*, pipa baja 1.5 inci digunakan pada bagian bawah agar dapat berdiri dan memberi level pada lantai. Jumlah lampu neon TL yang digunakan menyesuaikan panjang dan lebar *signage* sesuai tingkat cahaya yang dibutuhkan.

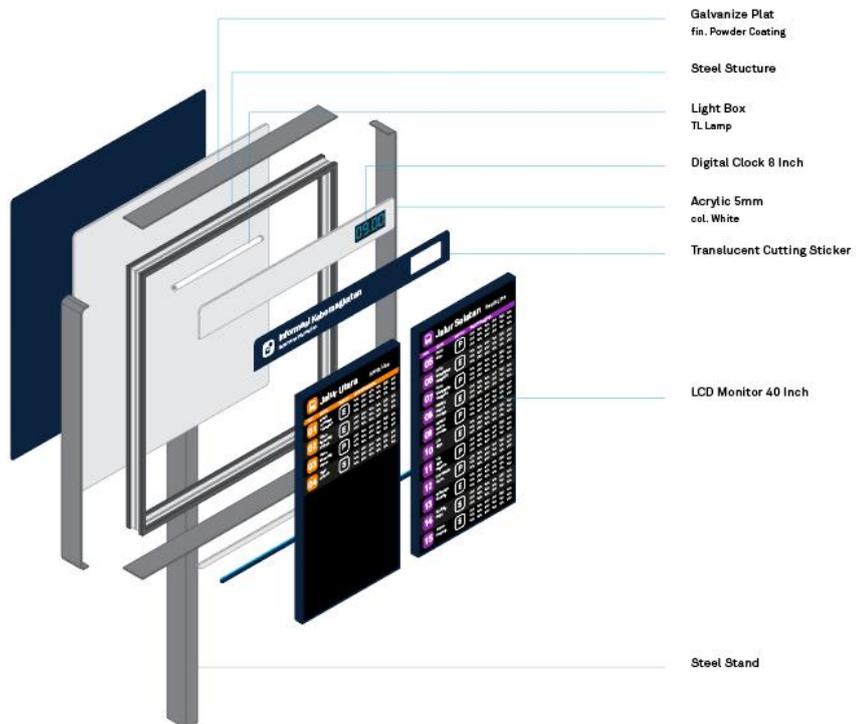


Gambar 6. 23 Struktur dan Material *Signage Ground Mount*



Gambar 6. 24 Struktur dan Material *Signage Ground Mount*

Konstruksi untuk *digital sign* menggunakan kombinasi LED TV40 inch (1030 mm x 560 mm) yang digabungkan dengan rangka baja pada bagian belakangnya. *Signage* ini dipasang dengan tipe *ground mount* pada tiang baja agar dapat menopang bebannya. Pemasangannya pada ketinggian 250 cm dengan kemiringan 15⁰ ke bawah untuk menyesuaikan sudut pandang pengguna.



Gambar 6. 25 Struktur dan Material *Signage Digital*

6.5 Penataan Arus Penumpang

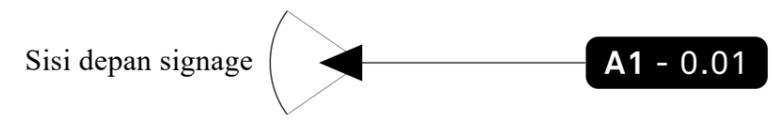
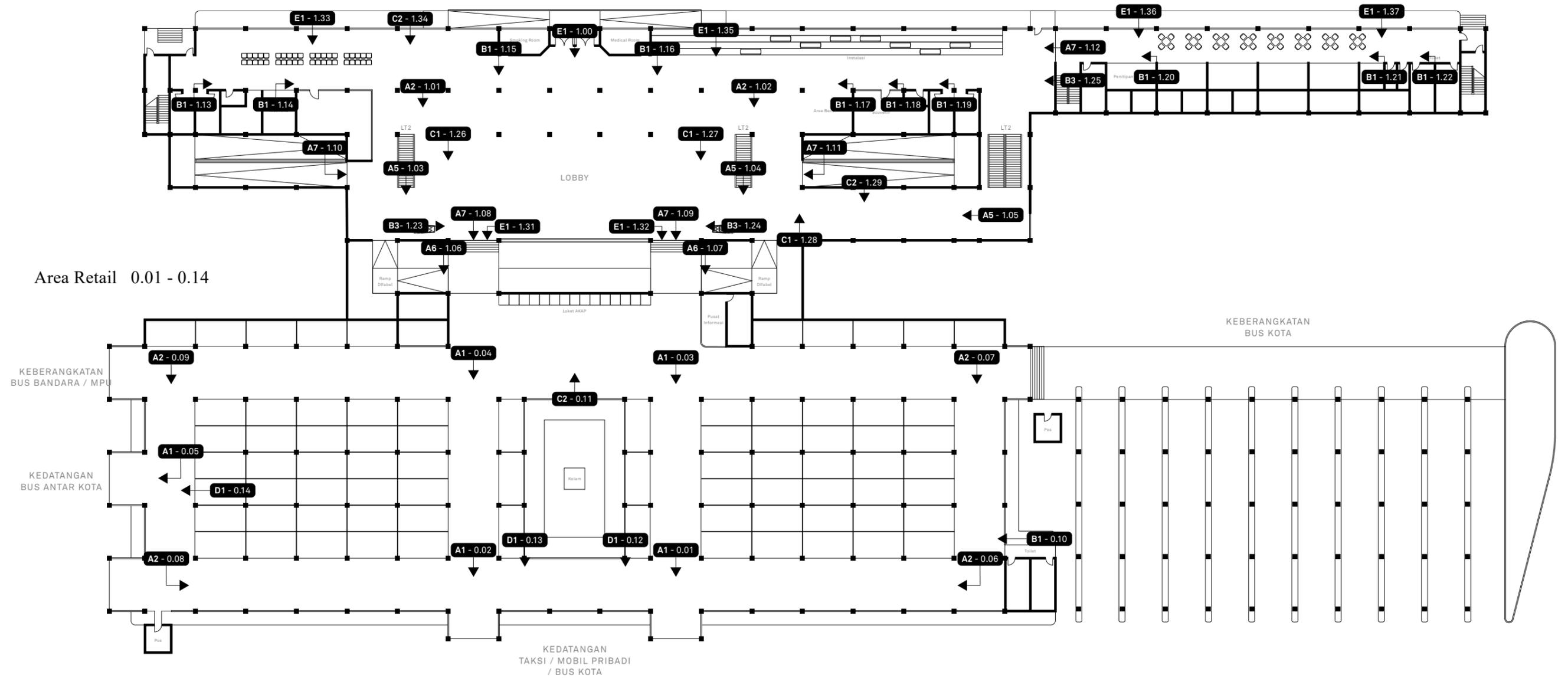
Penataan alur sirkulasi dirancang linear mengikuti konsep *C2 Terminal*, yaitu dari pintu kedatangan, penumpang diarahkan langsung menuju titik keberangkatan bus. Terdapat dua pintu kedatangan, yaitu pintu kedatangan utama dan pintu kedatangan bus. Untuk tujuan keberangkatan antar kota, dari pintu kedatangan penumpang diarahkan ke lantai 2 melalui elevator menuju ruang tunggu keberangkatan, dan selanjutnya menuju titik keberangkatan sesuai dengan nomor kode tujuan keberangkatan.

Untuk tujuan keberangkatan antar kota, penumpang diarahkan menuju loket pembelian tiket. Untuk fasilitas-fasilitas seperti area baca, tempat penitipan barang, musholla, dan foodcourt dapat dinikmati pengguna pada lantai 1 sebelum penumpang menuju ruang tunggu keberangkatan di lantai 2. Penataan jalur evakuasi disesuaikan dengan layout gedung. Dari ruang tunggu keberangkatan lantai 2, penumpang diarahkan ke sisi kiri dan kanan melewati tangga darurat menuju lantai 1. Dari lantai 1, penumpang diarahkan keluar pada sisi kanan dan kiri menuju area terbuka.

6.6 Penempatan Signage

Penempatan *signage* dirancang untuk mengatur dan mengarahkan alur sirkulasi pengunjung. Penempatan *signage* disesuaikan dengan arah kedatangan untuk menyesuaikan arah pandang pengunjung agar dapat terlihat dengan jelas, serta ditempatkan pada titik-titik tertentu agar dapat mengarahkan seefektif mungkin. Sedangkan *signage* yang bersifat memberi informasi seperti jadwal keberangkatan atau denah lokasi ditempatkan pada area terbuka seperti *lobby* dan ruang tunggu. Sistem grafis diaplikasikan pada dinding pada beberapa ruangan. Pemberian grafis pada dinding selain untuk memberikan identifikasi ruangan juga untuk memperindah tampilannya

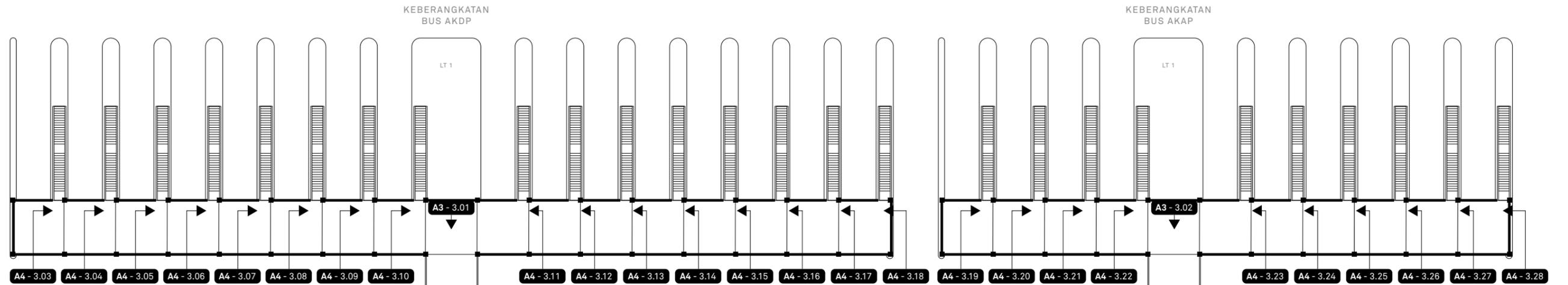
Lantai 1 1.01 - 1.37



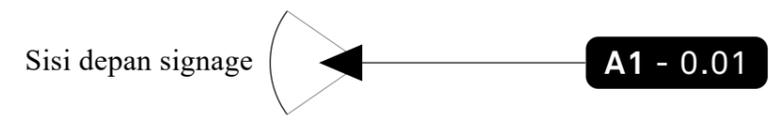
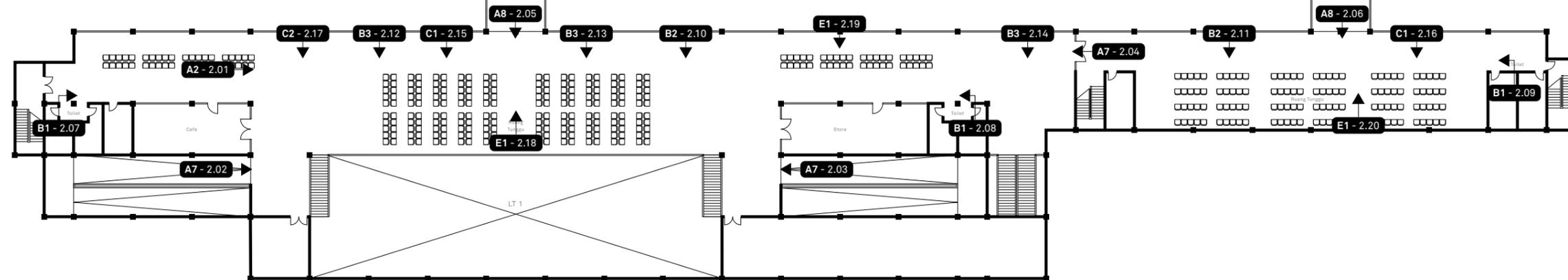
A1 Kode tipe, pemasangan, dan model signage
Lihat Kode Signage

0.01 Nomor dan konten signage
Lihat Konten Signage

Area Keberangkatan 3.01 - 3.28



Lantai 2 2.01 - 2.21



A1 Kode tipe, pemesanan, dan model signage
Lihat Kode Signage

0.01 Nomor dan konten signage
Lihat Konten Signage

6.7 Konten Signage

Berikut ini adalah daftar konten pada tiap signage berupa penunjuk arah, piktogram, dan teks keterangan dan informasi sesuai dengan kode dan penempatan signage.

Area Retail 0.01 - 0.14

| Kode | Nomor | Arah | Piktogram | Teks |
|------|-------|------|-----------|------------------------------|
| A1 | 0.01 | ↑ | T01 | Bus Antar Kota |
| | | → | T02 | Bus Kota |
| | | ← | T03 | Bus Bandara |
| A1 | 0.02 | ↑ | T01 | Bus Antar Kota |
| | | → | T02 | Bus Kota |
| | | ← | T03 | Bus Bandara |
| A1 | 0.03 | ↑ | T01 | Bus Antar Kota |
| | | ↑ | T02 | Bus Kota |
| A1 | 0.04 | ↑ | T01 | Bus Antar Kota |
| | | ↑ | T03 | Bus Bandara |
| A1 | 0.05 | ← | T01 | Bus Antar Kota |
| | | ← | T02 | Bus Kota |
| | | → | A05 | Keluar |
| A2 | 0.06 | ← | T02 | Bus Kota |
| A2 | 0.07 | → | T02 | Bus Kota |
| A2 | 0.08 | → | T03 | Bus Bandara |
| A2 | 0.09 | ← | T03 | Bus Bandara |
| B1 | 0.10 | | F02 | Kamar Kecil |
| C2 | 0.11 | | | Peta Jaringan Bus Antar Kota |
| A1 | 0.12 | | B03 | Denah Terminal Purabaya |
| A1 | 0.13 | | B03 | Denah Terminal Purabaya |
| A1 | 0.14 | | B03 | Denah Terminal Purabaya |

Tabel 6. 2 Konten Signage Area Retail

Lantai 1 1.01 - 1.37

| Kode | Nomor | Arah | Piktogram | Teks |
|------|-------|------|-----------------|--|
| A2 | 1.01 | ← | A01 - F04 - F02 | Kamar Kecil |
| A2 | 1.02 | → | F06 - F03 - F02 | Kamar Kecil |
| A5 | 1.03 | ↑ | F01 - T01 - T01 | Rute Utara - Rute Selatan - PURA |
| A5 | 1.04 | ↑ | F01 - T01 - T01 | Rute Utara - Rute Selatan - PURA |
| A5 | 1.05 | ↑ | F01 - T01 - T01 | Rute Timur - Rute Madura - BAYA |
| A6 | 1.06 | ← | A02 | |
| A6 | 1.07 | → | A02 | |
| A7 | 1.08 | ↑ | F02 - F01 - T01 | Keberangkatan Bus Antar Kota |
| A7 | 1.09 | ↑ | F02 - F01 - T01 | Keberangkatan Bus Antar Kota |
| A7 | 1.10 | ↑ | A02 - F10 - A04 | Tangga |
| A7 | 1.11 | ↑ | A02 - F10 - A04 | Tangga |
| A7 | 1.12 | ↑ | F02 - F06 - F03 | Kafeteria |
| B1 | 1.13 | | F02 | Kamar Kecil |
| B1 | 1.14 | | F04 | Mushola |
| B1 | 1.15 | | F09 | Ruang Merokok |
| B1 | 1.16 | | F05 | Ruang Medis |
| B1 | 1.17 | | F07 | Area Baca |
| B1 | 1.18 | | F08 | Suvenir |
| B1 | 1.19 | | F02 | Kamar Kecil |
| B1 | 1.20 | | F06 | Penitipan Barang |
| B1 | 1.21 | | F04 | Mushola |
| B1 | 1.22 | | F02 | Kamar Kecil |
| B3 | 1.23 | | F10 | Troli |
| B3 | 1.24 | | F10 | Troli |
| B3 | 1.25 | | F10 | Batas Troli |
| C1 | 1.26 | | B04 | Informasi Keberangkatan Rute Utara - Selatan |
| C1 | 1.27 | | B04 | Informasi Keberangkatan Rute Utara - Selatan |
| C1 | 1.28 | | B04 | Informasi Keberangkatan Rute Timur - Madura |
| C2 | 1.29 | | | Peta Jaringan Bus Antar Kota |
| E1 | 1.30 | | D01 | Dilarang Merokok |
| E1 | 1.31 | | D01 | Dilarang Merokok |
| E1 | 1.32 | | D01 | Dilarang Merokok |
| E1 | 1.33 | | D01 | Dilarang Merokok |
| E1 | 1.34 | | D01 | Dilarang Merokok |
| E1 | 1.35 | | T01 | Dilarang Merokok |
| E1 | 1.37 | | D01 | Dilarang Merokok |

Tabel 6. 3 Konten Signage Lantai 1

Lantai 2 2.01 - 2.20

| Kode | Nomor | Arah | Piktogram | Teks |
|------|-------|------|-----------------|--|
| A2 | 2.01 | ↑ | A01 - F02 | Kamar Kecil |
| A7 | 2.02 | ↑ | A01 - A05 | Keluar |
| A7 | 2.03 | ↑ | A01 - A05 | Keluar |
| A7 | 2.04 | ↑ | F01 - T01 - T01 | Rute Timur - Rute Madura - BAYA |
| A8 | 2.05 | ↑ | | 01 - 04 Rute Utara |
| | | | | 05 - 15 Rute Selatan |
| A8 | 2.06 | ↑ | | 17 - 21 Rute Timur |
| | | | | 23 - 24 Rute Madura |
| B1 | 2.07 | | F02 | Kamar Kecil |
| B1 | 2.08 | | F02 | Kamar Kecil |
| B1 | 2.09 | | F02 | Kamar Kecil |
| B2 | 2.10 | | F01 | PURA |
| B2 | 2.11 | | F01 | BAYA |
| B3 | 2.12 | | F10 | Batas Troli |
| B3 | 2.13 | | F10 | Batas Troli |
| B3 | 2.14 | | F10 | Batas Troli |
| C1 | 2.15 | | B04 | Informasi Keberangkatan Rute Utara - Selatan |
| C1 | 2.16 | | B04 | Informasi Keberangkatan Rute Timur - Madura |
| C2 | 2.17 | | | Peta Jaringan Bus Antar Kota |
| E1 | 2.18 | | D01 | Dilarang Merokok |
| E1 | 2.19 | | D01 | Dilarang Merokok |
| E1 | 2.20 | | D01 | Dilarang Merokok |

Tabel 6. 4 Konten *Signage* Lantai 2

Area Keberangkatan 3.01 - 3.28

| Kode | Nomor | Arah | Jalur | Teks |
|------|-------|------|---------------------|-----------------------|
| A3 | 3.01 | ← | (01 - 04) (05 - 08) | (09 - 15) → |
| A3 | 3.02 | ← | (17 - 20) | (21 - 23) (24 - 25) → |
| A4 | 3.03 | ↘ | 01 - E | GSK - LMG - BJN |
| A4 | 3.04 | | 02 - E | TBN - SMG - CBN |
| A4 | 3.05 | ↘ | 03 - P | TGL - SMG - JPA |
| A4 | 3.06 | ↘ | 04 - S | TGL - CBN |
| A4 | 3.07 | ↘ | 05 - P | KDR - MDN |
| A4 | 3.08 | ↘ | 06 - E | KDR - TLG - TRK |
| A4 | 3.09 | ↘ | 07 - P | KDR - TLG - TRK |
| A4 | 3.10 | ↘ | 08 - E | NJK - MDN - PNG |
| A4 | 3.11 | ↙ | 09 - P | NJK - MDN - PNG |
| A4 | 3.12 | ↙ | 10 - E | SKT - YYK |
| A4 | 3.13 | ↙ | 11 - P | SKT - YYK - MGG |
| A4 | 3.14 | ↙ | 12 - S | PWT - CLP |
| A4 | 3.15 | ↙ | 13 - E | TSM - BDG |
| A4 | 3.6 | ↙ | 14 - S | BDG - BGR |
| A4 | 3.17 | ↙ | 15 - S | JKT - BDL |
| A4 | 3.18 | ↙ | 16 | Jalur Bebas |
| A4 | 3.19 | ↘ | 17 - E | MLG |
| A4 | 3.20 | ↘ | 18 - P | MLG |
| A4 | 3.21 | ↘ | 19 - E | PSN - PBL - JMR |
| A4 | 3.22 | ↘ | 20 - P | PSN - PBL - JMR |
| A4 | 3.23 | ↙ | 21 - E | JMR - BDW - BYW |
| A3 | 3.01 | ↙ | 22 - P | SIT - BDW - BYW |
| A3 | 3.02 | ↙ | 23 - S | DPR - MTR |
| A4 | 3.03 | ↙ | 24 - E | BKL - SPG - SMP |
| A4 | 3.04 | ↙ | 25 - P | BKL - SPG - SMP |
| A4 | 3.05 | ↙ | 26 | Jalur Bebas |

Tabel 6. 5 Konten Signage Area Keberangkatan

6.8 Pengaplikasian Supergrafis

Pengaplikasian supergrafis pada dinding selain untuk memberikan identifikasi ruangan juga sebagai ornamen. Sistem grafis diaplikasikan pada dinding pada beberapa ruangan. Beberapa pengaplikasian sistem grafis digunakan untuk bersamaan dengan *pictographic*. *Piktographic* merupakan piktogram yang digunakan sebagai ornamen pendukung signage, dan dapat berfungsi sebagai penunjuk arah dan identifikasi. *Pictographic* menggunakan gaya desain yang sama dengan piktogram namun dengan penerapan yang berbeda. *Piktographic* ini diaplikasikan dengan ukuran tinggi 400mm pada permukaan dinding.

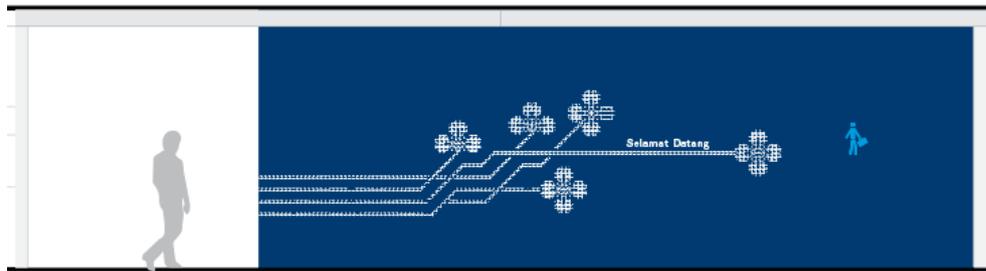


Gambar 6. 26 *Pictographic*

Supergrafis diaplikasikan pada dinding menggunakan warna identitas. Terdapat empat jenis pengaplikasian supergrafis, yaitu pada permukaan dinding berwarna, permukaan dinding putih, pada permukaan kaca, dan sebagai tekstur.

6.8.1 Pada Permukaan Dinding Berwarna

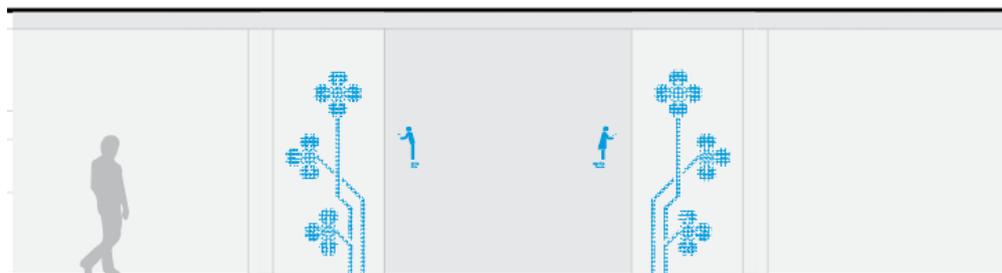
Pengaplikasian supergrafis pada dinding berwarna, menggunakan warna dinding biru (Pantone 654 C). Supergrafis diaplikasikan menggunakan *PVC Mural Decal Removable Wall Sticker* berwarna putih, dan *pictographic* menggunakan warna biru (Pantone 2925 C). Tipe ini diaplikasikan pada area pintu masuk, area baca, tangga, dan area keberangkatan.



Gambar 6. 27 Grafis Pada Permukaan Dinding Berwarna

6.8.2 Pada Permukaan Dinding Putih

Pengaplikasian supergrafis pada dinding putih menggunakan *PVC Mural Decal Removable Wall Sticker* berwarna biru (Pantone 2925 C) untuk supergrafis dan *pictographic*. Tipe ini diaplikasikan pada jalur troli, toilet, mushola, ruang merokok, dan ruang medis, pada jalur evakuasi supergrafis diaplikasikan menggunakan warna hijau (Pantone 3522 C).



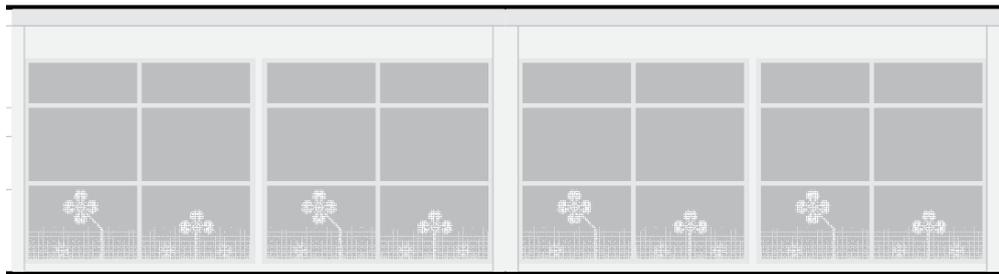
Gambar 6. 28 Grafis Pada Permukaan Dinding Putih



Gambar 6. 29 Grafis Pada Jalur Evakuasi

6.8.3 Pada Permukaan Kaca

Pengaplikasian tipe ini diterapkan pada semua material kaca, terutama pada jendela. Pada material dasar ini sistem grafis diaplikasikan dengan bahan *PVC Mural Decal Removable Glass Sticker* berwarna putih.



Gambar 6. 30 Grafis Pada Permukaan Kaca

6.8.4 Sebagai Tekstur

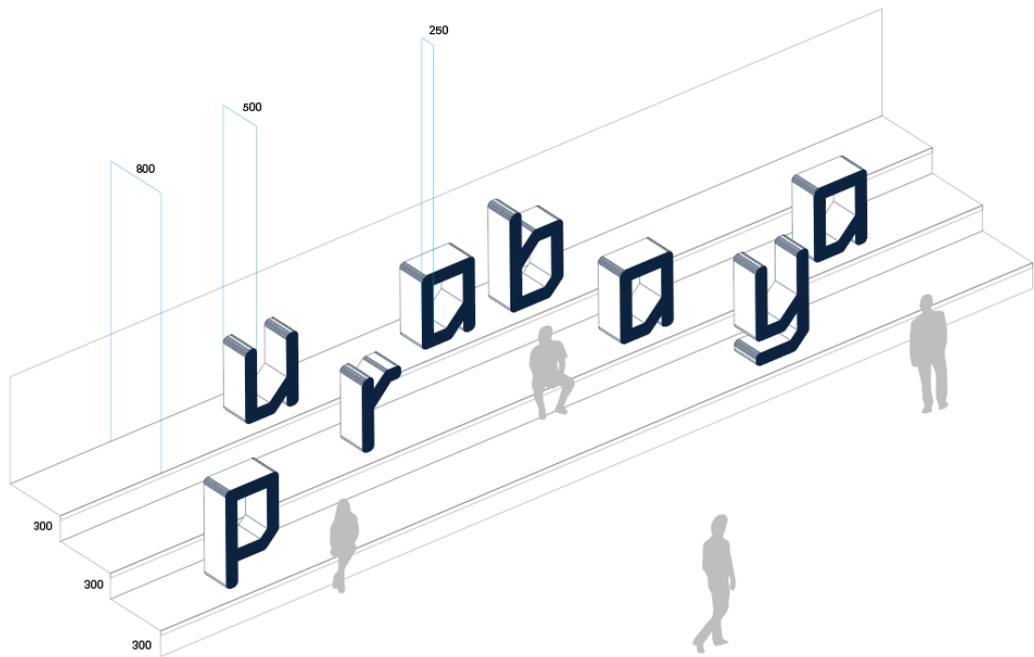
Pengaplikasian dengan material *Super Masonry Cement (SMC)* digunakan untuk untuk membuat *relief graphic*, yaitu grafis yang terbentuk dengan tekstur dinding berlubang. Grafis tipe ini diterapkan pada area *lobby*.



Gambar 6. 31 Supergrafis Sebagai Tekstur

6.9 Pengaplikasian Instalasi

Instalasi pada area baca dan disusun secara acak dari depan ke belakang pada lantai yang bertingkat. Lantai yang bertingkat tersebut juga difungsikan sebagai tempat duduk santai untuk membaca. Instalasi ini didesain tidak hanya digunakan untuk meperindah tetapi juga untuk memaksimalkan area yang ada untuk meningkatkan pengalaman positif penumpang di Terminal Purabaya.



Gambar 6. 32 Pengaplikasian Instalasi Pada Area Baca

6.10 Implementasi Desain Akhir

Berikut ini adalah implementasi akhir dari desain signage, supergrafis dan instalasi di Terminal Purabaya.

6.10.1 Implementasi *Signage*



Gambar 6. 33 Implementasi *Signage* A1



Gambar 6. 34 Implementasi *Signage* A2



Gambar 6. 35 Implementasi *Signage A3*



Gambar 6. 36 Implementasi *Signage A4*



Gambar 6. 37 Implementasi *Signage A5*



Gambar 6. 38 Implementasi *Signage A6*



Gambar 6. 39 Implementasi *Signage A7*



Gambar 6. 40 Implementasi *Signage A8*



Gambar 6. 41 Implementasi *Signage* B1



Gambar 6. 42 Implementasi *Signage* B2



Gambar 6. 43 Implementasi *Signage* B3



Gambar 6. 44 Implementasi *Signage* C1



Gambar 6. 45 Implementasi *Signage* C2

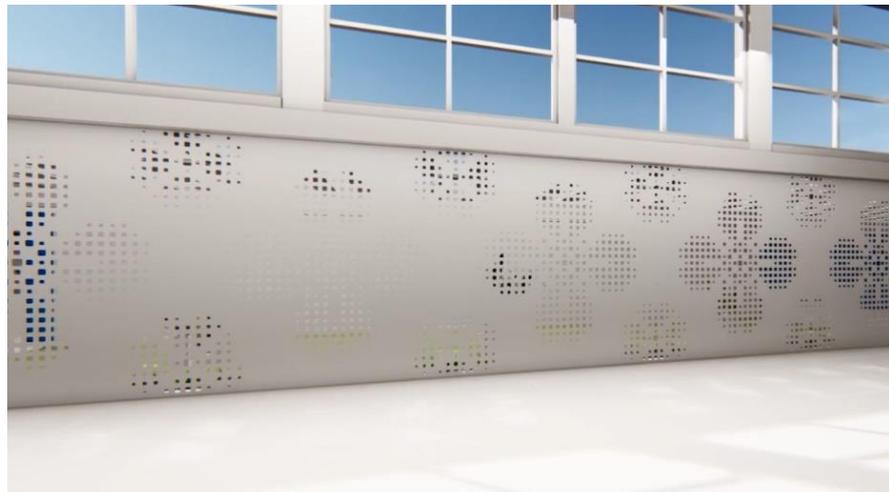


Gambar 6. 46 Implementasi *Signage* D1

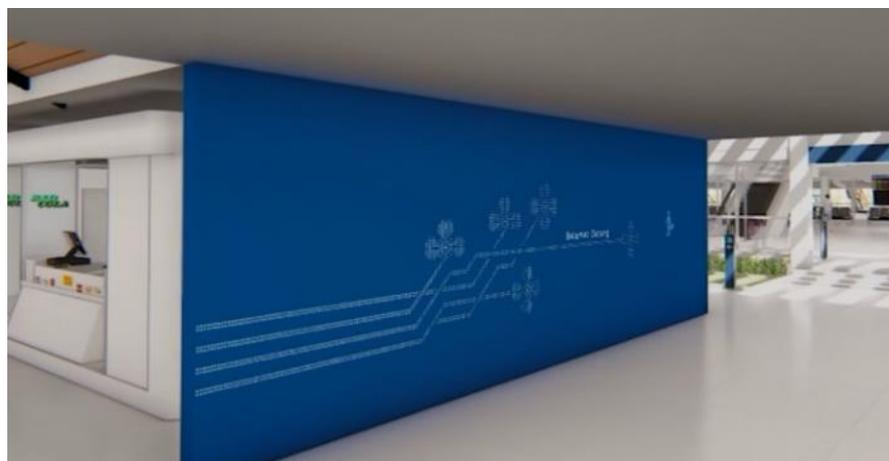


Gambar 6. 47 Implementasi *Signage* E1

6.10.2 Implementasi Supergrafis



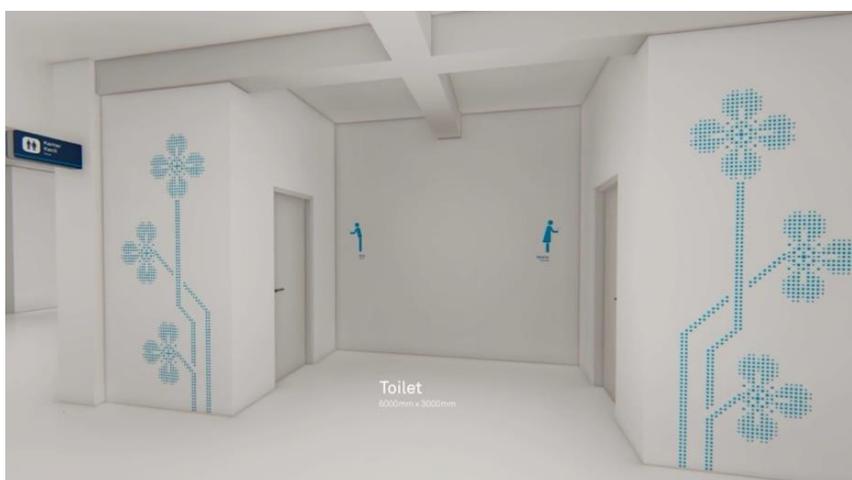
Gambar 6. 48 Implementasi Supergrafis Area *Lobby*



Gambar 6. 49 Implementasi Supergrafis Area Masuk



Gambar 6. 50 Implementasi Supergrafis Area Baca



Gambar 6. 51 Implementasi Supergrafis Pada Toilet



Gambar 6. 52 Implementasi Supergrafis Pada Tangga



Gambar 6. 53 Implementasi Supergrafis Jalur Pada Evakuasi

6.10.3 Implementasi Instalasi



Gambar 6. 54 Implementasi Instalasi Pada Area Baca

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

Proses penelitian dan perancangan *environmental graphic design* Terminal Purabaya yang menghasilkan beberapa kesimpulan sebagai berikut.

1. Permasalahan utama adalah integrasi desain *signage*, arus penumpang, dan kenyamanan fasilitas terminal.
2. Penelitian telah dilakukan menggunakan metode observasi, *interview* kepada penumpang, pengelola Terminal Purabaya dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya bagian Sarana dan Prasarana Transportasi. Selanjutnya dilakukan perancangan dengan metode *study experimental*, dan *depth interview*.
3. Hasil Perancangan *environmental graphic design* berupa standar desain *signage* yang terintegrasi, penempatan dan pemasangan *signage*, desain struktur dan material *signage*, serta desain supergrafis dan instalasi.
4. Konsep *environmental graphic design* mengacu warna identitas Terminal Purabaya untuk mendukung konsep *C2 Terminal* yang merupakan konsep revitalisasi Terminal Purabaya.
5. Konsep *sign system* menggunakan kode dan pembagaian area menggunakan zona warna yang diterapkan pada *signage* yang terintegrasi dengan Peta Jaringan Bus Antar Kota Lintas Jawa.
6. Desain Peta Jaringan Bus Antar Kota Lintas Jawa menggunakan pembagian empat rute bus (Rute Utara, Rute Selatan, Rute Timur, dan Rute Madura), serta menggunakan warna yang terintegrasi dengan *signage* dan kode bus antar kota.
7. Desain supergrafis pada dinding terminal menggunakan konsep semanggi sebagai motif sesuai dengan ciri khas Suurabaya.

7.2 Saran

Perancangan *environmental graphic design* Terminal Purabaya yang telah dilakukan masih terdapat beberapa kekurangan yang perlu diperhatikan sebagai berikut.

1. Penggunaan kode dirasa terlalu rumit bagi sebagian orang awam, sehingga perlu adanya sosialisasi dan edukasi lebih lanjut kepada penumpang dan masyarakat mengenai penggunaan kode bus antar kota dan Peta Jaringan Bus Antar Kota Lintas Jawa, pembagian rute, dan zona.
2. Perlu adanya pemberian regulasi kepada penumpang terhadap penggunaan fasilitas area baca dengan adanya instalasi dan penambahan tribun.
3. Perlu adanya pemeliharaan dan pengelolaan pada *signage* dan instalasi yang lebih baik kedepannya untuk menjaga kualitas dan fungsi desain yang telah dibuat agar tidak rusak.
4. Perlu adanya pembuatan jalur evakuasi yang lebih detail. Pada perancangan ini jalur evakuasi dibuat sebatas pada penempatan tanda di dalam gedung mengikuti layout gedung terminal dan penataan arus penumpang. Pembuatan jalur evakuasi tidak dibuat secara detail dalam perancangan ini karena diluar ruang lingkup dan bidang perancangan yang dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

- American National Standards Institute (ANSI). 1999. *Requirements for Directional and Informational Sign*. American's with Disabilities Act (ADA).
- Badan Litbang PU Departemen Pekerjaan Umum. 2005. *Perancangan Rambu-rambu di Dalam Bangunan Gedung*.
- Badan Standarisasi Nasional. 2010. *Singkatan Nama Kota*. SNI 7657.
- Berger, Craig. 2005. *Wayfinding "Designing and Implementing Graphic Navigational System"*. Singapore: Page One Publishing Private Limited.
- Design Media Publishing Limited. 2012. *Wayfinding*. Hong Kong: Design Media Publishing Limited.
- Foster and Partners. 2010. *Haramain Highspeed Rail Wayfinding Strategy*. Saudi Railways Organization.
- Gibson, David. 2009. *The Wayfinding Handbook*. New York: Princeton Achitectural.
- Indonesia Trend Forecasting. 2019. *Singularity 19/20*. BEKRAF.
- International Organization for Standarization. 2011. *Safety Sign*. ISO 7010.
- Rail Safety & Standards Board. 2006. *Wayfinding at Station "A Good Practice Guide"*. London.
- Reznikoff, S, C. 1986. *Interior Graphic and Design Standards*.
- Tactile Signage. 1997. *Federal Identity Program Manual*. Treasury Board of Canada Secretariat.
- UNNATI. 2004. *Accessibility for Disable: A Design Manual for a Barrier Free Environment*. Organisation for Development Education, Handicap International.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

LAMPIRAN

Lampiran 1

- **Dokumentasi Kegiatan *Depth Interview***

Foto dokumentasi kegiatan *deph interview* kepada *stakeholder*.



Depth Interview kepada Ibu Dwi
Pengelola Terminal Purabaya



Depth Interview kepada Bapak Yugo Alif Alawyn
Dinas Perhubungan Kota Surabaya bagian Sarana dan Prasarana Transportasi



Depth Interview kepada Bapak Nur Wachid
Dinas Perhubungan Kota Surabaya bagian Sarana dan Prasarana Transportasi

Lampiran 2

• **Daftar Pertanyaan User Testing 1**

Hari / tanggal:

| | |
|---|---|
|  | KUESIONER PENELITIAN “PERANCANGAN ENVIRONMENTAL GRAPHIC DESIGN TERMINAL PURABAYA” PROGRAM STUDI DESAIN KOMUNIKASI VISUAL DEPARTEMEN DESAIN PRODUK INDUSTRI FAKULTAS ARSITEKTUR DESAIN DAN PERENCANAAN INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA |
|---|---|

Bapak/Ibu/Saudara yang saya hormati,

Bersama surat ini saya mahasiswa Desain Komunikasi Visual, Departemen Desain Produk Industri, Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan Institut Teknologi Spuluh Nopember Surabaya bermaksud untuk melakukan penelitian untuk memenuhi tugas akhir dengan judul: **“PERANCANGAN ENVIRONMENTAL GRAPHIC DESIGN TERMINAL PURABAYA”**

Sehubungan dengan hal tersebut, demi kelancaran tugas akhir saya besar harapan saya terhadap Bapak/Ibu/Saudara untuk mengisi daftar pertanyaan pada kuesioner ini untuk menjadi kelengkapan data saya. Kuesioner ini akan diJaga kerahasiaannya dan tidak untuk dipublikasikan, melainkan untuk kelengkapan penelitian semata.

Atas kesediaan Bapak/Ibu/Saudara dalam mengisi kuesioner ini saya ucapkan terimakasih.

KUESIONER

Petunjuk Pengisian: - Beri tanda (✓) pada salah satu jawaban yang Anda pilih.
- Isi (.....) sesuai dengan jawaban Anda.

TAHAP 1

- | | |
|--|--|
| <p>1. Umur</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> < 17 tahun<input type="checkbox"/> 17-25 tahun<input type="checkbox"/> 26-35 tahun<input type="checkbox"/> 36-45 tahun<input type="checkbox"/> 45-55 tahun<input type="checkbox"/> > 55 tahun <p>2. Jenis kelamin</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Laki-laki<input type="checkbox"/> Perempuan | <p>3. Status pekerjaan</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Pelajar/mahasiswa<input type="checkbox"/> PNS<input type="checkbox"/> Karyawan Swasta<input type="checkbox"/> Wiraswasta<input type="checkbox"/> Lainnya, <p>4. Kondisi pengelihatan</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Rabun Jauh (-) < 3<input type="checkbox"/> Rabun Jauh (-) ≥3<input type="checkbox"/> Normal<input type="checkbox"/> Rabun Dekat (+) < 3<input type="checkbox"/> Rabun Dekat (+) ≥3 |
|--|--|

TAHAP 2

Petunjuk Pengisian: Beri tanda (✓) pada salah satu jawaban yang paling sesuai menurut Anda.

- SS (Sangat Setuju)
- S (Setuju)
- TS (Tidak Setuju)
- STS (Sangat Tidak Setuju)

a. Bagaimana pendapat Anda mengenai keterbacaan huruf:

| No. | Kriteria | SS | S | TS | STS |
|-----|--|----|---|----|-----|
| a. | Apakah tulisan pada <i>signage</i> dapat terbaca dengan jelas? | | | | |
| b. | Apakah ukuran huruf pada <i>signage</i> sudah sesuai? | | | | |

b. Bagaimana pendapat Anda mengenai kejelasan simbol:

| No. | Kriteria | SS | S | TS | STS |
|-----|--|----|---|----|-----|
| a. | Apakah desain simbol mudah dipahami? | | | | |
| b. | Apakah ukuran simbol pada <i>signage</i> sudah sesuai? | | | | |

c. Bagaimana pendapat Anda mengenai desain penunjuk arah:

| No. | Kriteria | SS | S | TS | STS |
|-----|---|----|---|----|-----|
| a. | Apakah penunjuk arah dapat terlihat dengan jelas? | | | | |
| b. | Apakah ukuran dan penempatan penunjuk pada <i>signage</i> sudah sesuai? | | | | |

d. Bagaimana pendapat Anda mengenai desain sitemap:

| No. | Kriteria | SS | S | TS | STS |
|-----|---|----|---|----|-----|
| a. | Apakah desain sitemap mudah dipahami? | | | | |
| b. | Apakah garis penunjuk arah pada sitemap mempermudah dalam mencari lokasi? | | | | |

e. Bagaimana pendapat Anda mengenai desain bentuk signage:

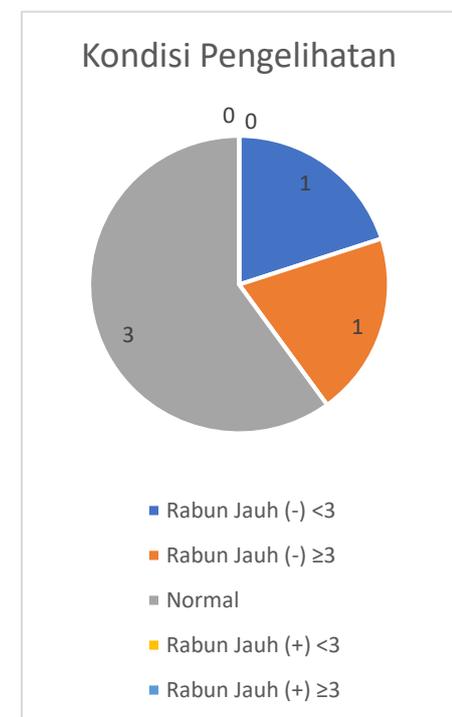
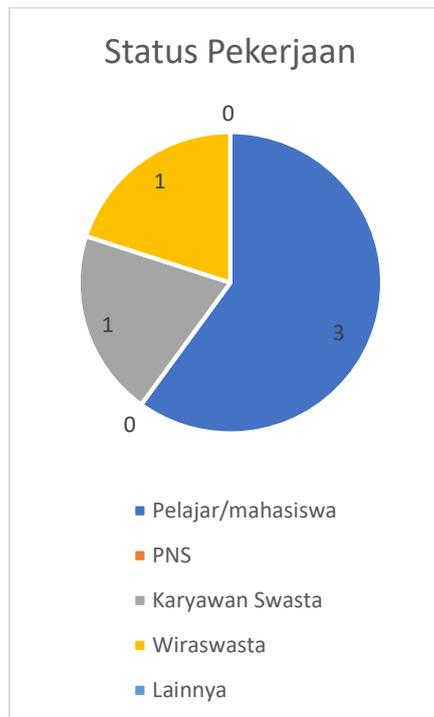
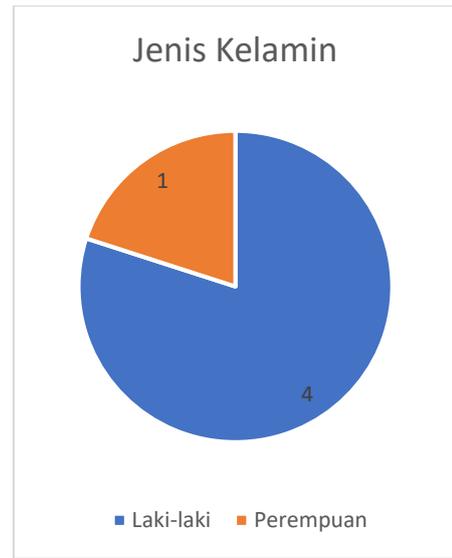
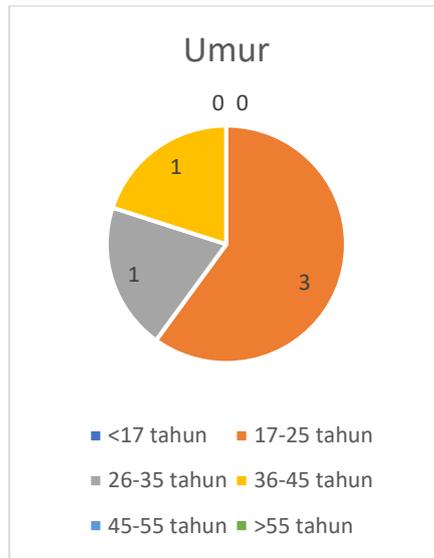
| No. | Kriteria | SS | S | TS | STS |
|-----|--|----|---|----|-----|
| a. | Apakah desain signage dari segi bentuk, layout teks, simbol, dan penunjuk arah dapat mudah dipahami dan memberikan informasi yang jelas? | | | | |

Lampiran 3

- **Hasil Data *User Testing***

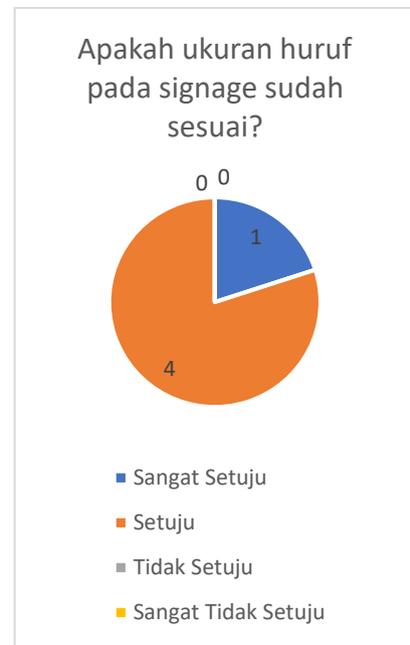
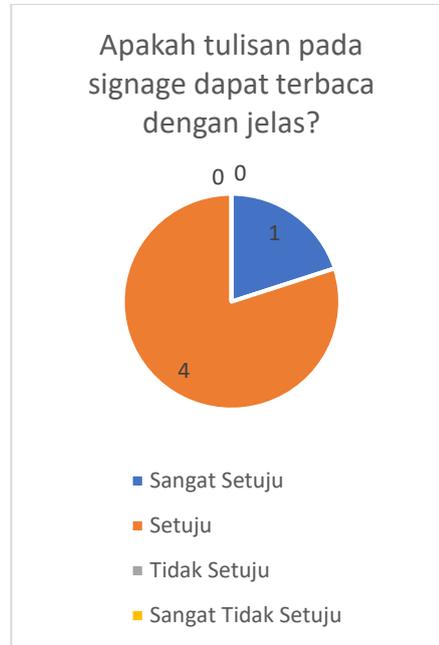
Berikut ini merupakan hasil dari *user testing* yang telah dilakukan kepada 5 user.

a. Identitas *User*

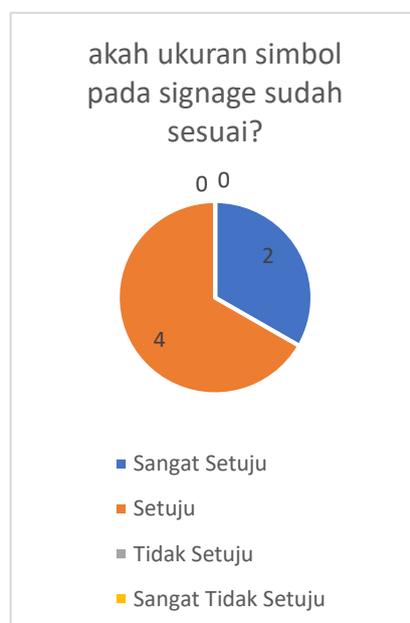
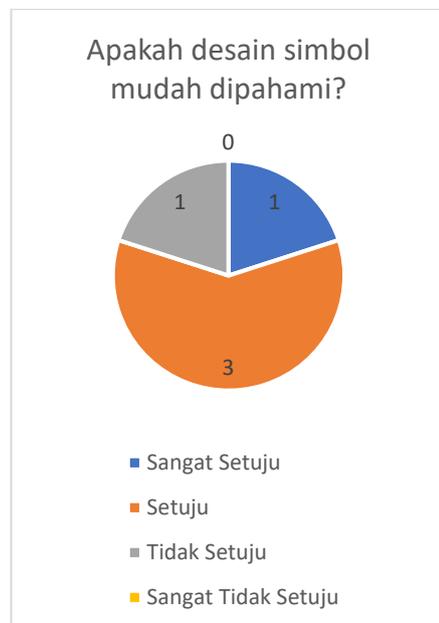


b. Tanggapan User

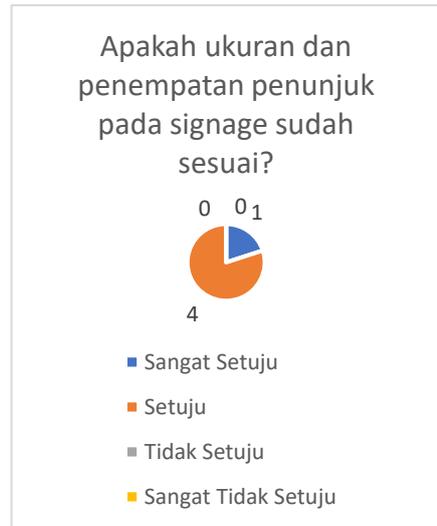
1. Keterbacaan Huruf



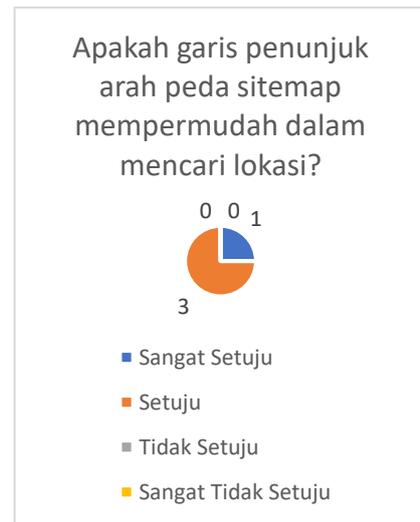
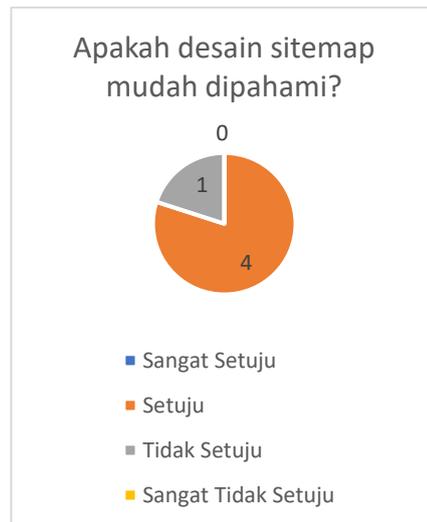
2. Kejelasan Simbol



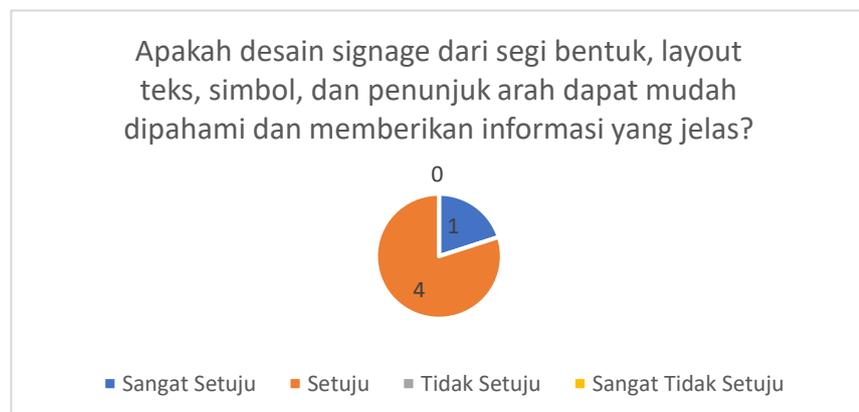
3. Kejelasan Penunjuk Arah



4. Desain Sitemap



5. Bentuk Signage



Lampiran 4

• **Singkatan Nama Kota SNI 7657:2010**

| | | | | | |
|-----|--|---------------------------------|------------------------|---------|-------|
| 162 | Daerah Khusus Ibukota Jakarta | | | ID-JK | |
| 163 | | Kabupaten Adm. Kepulauan Seribu | Kepulauan Seribu Utara | KSU | |
| 164 | | Kota Adm. Jakarta Pusat | Tanah Abang | TNA | |
| 165 | | Kota Adm. Jakarta Utara | Tanjungpriok | TJP | |
| 166 | | Kota Adm. Jakarta Barat | Grogol Petamburan | GGP | |
| 167 | | Kota Adm. Jakarta Selatan | Kebayoran Baru | KYB | |
| 168 | | Kota Adm. Jakarta Timur | Cakung | CKG | |
| 169 | Jawa Barat | | | ID-JB | |
| 170 | | Kabupaten Bogor | Cibinong | CBI | |
| 171 | | Kabupaten Sukabumi | Sukabumi | SBM | |
| 172 | | Kabupaten Cianjur | Cianjur | CJR | |
| 173 | | Kabupaten Bandung | Soreang | SOR | |
| 174 | | Kabupaten Garut | Garut | GRT | |
| 175 | | Kabupaten Tasikmalaya | Singaparna | SPA | |
| 176 | | Kabupaten Ciamis | Ciamis | CMS | |
| 177 | | Kabupaten Kuningan | Kuningan | KNG | |
| 178 | | Kabupaten Cirebon | Sumber | SBR | |
| 179 | | Kabupaten Majalengka | Majalengka | MJL | |
| 180 | | Kabupaten Sumedang | Sumedang | SMD | |
| 181 | | Kabupaten Indramayu | Indramayu | IDM | |
| 182 | | Kabupaten Subang | Subang | SNG | |
| 183 | | Kabupaten Purwakarta | Purwakarta | PWK | |
| 184 | | Kabupaten Karawang | Karawang | KWG | |
| 185 | | Kabupaten Bekasi | Cikarang | CKR | |
| 186 | | Kabupaten Bandung Barat | Ngamprah | NPH | |
| 187 | | Kota Bogor | Bogor | BGR | |
| 188 | | Kota Sukabumi | Sukabumi | SKB | |
| 189 | | Kota Bandung | Bandung | BDG | |
| 190 | | Kota Cirebon | Cirebon | CBN | |
| 191 | | Kota Bekasi | Bekasi | BKS | |
| 192 | | Kota Depok | Depok | DPK | |
| 193 | | Kota Cimahi | Cimahi | CMH | |
| 194 | | Kota Tasikmalaya | Tasikmalaya | TSM | |
| 195 | | Kota Banjar | Banjar | BJR | |
| 196 | | Jawa Tengah | | | ID-JT |
| 197 | | | Kabupaten Cilacap | Cilacap | CLP |

| | | | | |
|-----|-----------------------------------|------------------------|--------------|-------|
| 198 | | Kabupaten Banyumas | Purwokerto | PWT |
| 199 | | Kabupaten Purbalingga | Purbalingga | PBG |
| 200 | | Kabupaten Banjarnegara | Banjarnegara | BNR |
| 201 | | Kabupaten Kebumen | Kebumen | KBM |
| 202 | | Kabupaten Purworejo | Purworejo | PWR |
| 203 | | Kabupaten Wonosobo | Wonosobo | WSB |
| 204 | | Kabupaten Magelang | Mungkid | MKD |
| 205 | | Kabupaten Boyolali | Boyolali | BYL |
| 206 | | Kabupaten Klaten | Klaten | KLN |
| 207 | | Kabupaten Sukoharjo | Sukoharjo | SKH |
| 208 | | Kabupaten Wonogiri | Wonogiri | WNG |
| 209 | | Kabupaten Karanganyar | Karanganyar | KRG |
| 210 | | Kabupaten Sragen | Sragen | SGN |
| 211 | | Kabupaten Grobogan | Purwodadi | PWD |
| 212 | | Kabupaten Blora | Blora | BLA |
| 213 | | Kabupaten Rembang | Rembang | RBG |
| 214 | | Kabupaten Pati | Pati | PTI |
| 215 | | Kabupaten Kudus | Kudus | KDS |
| 216 | | Kabupaten Jepara | Jepara | JPA |
| 217 | | Kabupaten Demak | Demak | DMK |
| 218 | | Kabupaten Semarang | Ungaran | UNR |
| 219 | | Kabupaten Temanggung | Temanggung | TMG |
| 220 | | Kabupaten Kendal | Kendal | KDL |
| 221 | | Kabupaten Batang | Batang | BIG |
| 222 | | Kabupaten Pekalongan | Kajen | KJN |
| 223 | | Kabupaten Pemalang | Pemalang | PML |
| 224 | | Kabupaten Tegal | Slawi | SLW |
| 225 | | Kabupaten Brebes | Brebes | BBS |
| 226 | | Kota Magelang | Magelang | MGG |
| 227 | | Kota Surakarta | Surakarta | SKT |
| 228 | | Kota Salatiga | Salatiga | SLT |
| 229 | | Kota Semarang | Semarang | SMG |
| 230 | | Kota Pekalongan | Pekalongan | PKL |
| 231 | | Kota Tegal | Tegal | TGL |
| 232 | Daerah Istimewa Yogyakarta | | | ID-YO |
| 233 | | Kabupaten Kulon Progo | Wates | WAT |
| 234 | | Kabupaten Bantul | Bantul | BTL |
| 235 | | Kabupaten Gunung Kidul | Wonosari | WNO |
| 236 | | Kabupaten Sleman | Sleman | SMN |
| 237 | | Kota Yogyakarta | Yogyakarta | YYK |
| 238 | Jawa Timur | | | ID-JI |
| 239 | | Kabupaten Pacitan | Pacitan | PCT |
| 240 | | Kabupaten Ponorogo | Ponorogo | PNG |
| 241 | | Kabupaten Trenggalek | Trenggalek | TRK |
| 242 | | Kabupaten Tulungagung | Tulungagung | TLG |

| | | | | |
|-----|---------------|------------------------|----------------|-------|
| 243 | | Kabupaten Blitar | Kanigoro | KNR |
| 244 | | Kabupaten Kediri | Kediri | KDR |
| 245 | | Kabupaten Malang | Kepanjen | KPN |
| 246 | | Kabupaten Lumajang | Lumajang | LMJ |
| 247 | | Kabupaten Jember | Jember | JMR |
| 248 | | Kabupaten Banyuwangi | Banyuwangi | BYW |
| 249 | | Kabupaten Bondowoso | Bondowoso | BDW |
| 250 | | Kabupaten Situbondo | Situbondo | SIT |
| 251 | | Kabupaten Probolinggo | Kraksaan | KRS |
| 252 | | Kabupaten Pasuruan | Pasuruan | PSR |
| 253 | | Kabupaten Sidoarjo | Sidoarjo | SDA |
| 254 | | Kabupaten Mojokerto | Mojokerto | MJK |
| 255 | | Kabupaten Jombang | Jombang | JBG |
| 256 | | Kabupaten Nganjuk | Nganjuk | NJK |
| 257 | | Kabupaten Madiun | Mejayan | MJY |
| 258 | | Kabupaten Magetan | Magetan | MGT |
| 259 | | Kabupaten Ngawi | Ngawi | NGW |
| 260 | | Kabupaten Bojonegoro | Bojonegoro | BJN |
| 261 | | Kabupaten Tuban | Tuban | TBN |
| 262 | | Kabupaten Lamongan | Lamongan | LMG |
| 263 | | Kabupaten Gresik | Gresik | GSK |
| 264 | | Kabupaten Bangkalan | Bangkalan | BKL |
| 265 | | Kabupaten Sampang | Sampang | SPG |
| 266 | | Kabupaten Pamekasan | Pamekasan | PMK |
| 267 | | Kabupaten Sumenep | Sumenep | SMP |
| 268 | | Kota Kediri | Kediri | KDR |
| 269 | | Kota Blitar | Blitar | BLT |
| 270 | | Kota Malang | Malang | MLG |
| 271 | | Kota Probolinggo | Probolinggo | PBL |
| 272 | | Kota Pasuruan | Pasuruan | PSN |
| 273 | | Kota Mojokerto | Mojokerto | MJK |
| 274 | | Kota Madiun | Madiun | MAD |
| 275 | | Kota Surabaya | Surabaya | SBY |
| 276 | | Kota Batu | Batu | BTU |
| 277 | Banten | | | ID-BT |
| 278 | | Kabupaten Pandeglang | Pandeglang | PDG |
| 279 | | Kabupaten Lebak | Rangkas Bitung | RKB |
| 280 | | Kabupaten Tangerang | Tigaraksa | TGR |
| 281 | | Kabupaten Serang | Serang | SRG |
| 282 | | Kota Tangerang | Tangerang | TNG |
| 283 | | Kota Cilegon | Cilegon | CLG |
| 284 | | Kota Serang | Serang | SRG |
| 285 | | Kota Tangerang Selatan | Ciputat | CP I |
| 286 | Bali | | | ID-BA |
| 287 | | Kabupaten Jembrana | Negara | NGA |
| 288 | | Kabupaten Tabanan | Tabanan | TAB |
| 289 | | Kabupaten Badung | Mengwi | MGW |
| 290 | | Kabupaten Gianyar | Gianyar | GIN |
| 291 | | Kabupaten Klungkung | Semarapura | SRP |
| 292 | | Kabupaten Bangli | Bangli | BLI |
| 293 | | Kabupaten Karangasem | Karangasem | KRA |
| 294 | | Kabupaten Buleleng | Singaraja | SGR |
| 295 | | Kota Denpasar | Denpasar | DPR |

Lampiran 5

● Informasi Jadwal Keberangkatan

Bus Antar Provinsi (AKAP)

| Lajur | Jurusan | Keterangan | Waktu Keberangkatan | | | | | | | | | | | |
|-------|------------------------------------|------------|--------------------------------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 17 | Purwokerto - Tasikmalaya - Bandung | Ekonomi | 07.45 | 08.45 | 09.45 | 10.45 | 11.45 | 12.45 | 13.45 | 14.45 | 15.45 | | | |
| 18 | Solo - Jogja | Ekonomi | Solo - Jogja 00.15 Wonogiri | 00.30 | 00.45 | 01.00 | -- | -- | 03.10 | 04.05 | 05.20 | 05.45 | 06.20 | -- |
| | | | Semarang | 01.19 | 19.42 | 20.27 | 21.30 | | 08.45 | 10.04 | 11.27 | 12.06 | 12.59 | 14.04 |
| | | | Semarang | 05.25 | 06.14 | 07.15 | 08.45 | | 03.10 | 03.45 | 04.05 | 05.20 | 05.45 | 06.20 |
| 19 | Tuban - Semarang - Cirebon | Ekonomi | Semarang | 01.40 | 02.05 | 02.55 | 03.10 | | 03.10 | 03.45 | 04.05 | 05.20 | 05.45 | 06.20 |
| | | | Cirebon | 14.00 - 15.00 | | | | | | | | | | |
| 20 | Solo - Jogja - Magelang | Patas | Solo - Jogja 00.15 | 00.45 | 01.30 | 02.30 | -- | -- | 22.45 | 23.00 | 23.45 | -- | 22.30 | 23.30 |
| | | | Magelang | 20.45 | 21.00 | 21.45 | 22.45 | | 23.00 | 23.00 | 23.45 | -- | 22.30 | 23.30 |
| 21 | Tuban - Semarang - Jepara | Patas | Semarang | 00.00 | 01.00 | 06.00 | 07.00 | | 07.00 | 07.30 | 08.00 | 08.29 | 08.30 | 10.05 |
| | | | Jepara | 10.40 | 11.00 | 11.40 | 12.35 | | 13.25 | 13.25 | 14.15 | 14.30 | 15.00 | 15.35 |
| 22 | Purwokerto - Cilacap | Eksekutif | | 08.49 | 17.00 | 20.30 | 21.40 | | | | | | | |
| 23 | Depansar - Mataram | Eksekutif | | | | | | | | | | | | |
| 24 | Bogor - Bandung | Eksekutif | | | | | | | | | | | | |
| 25 | Jakarta - Lampung | Eksekutif | | | | | | | | | | | | |
| 26 | Tegal - Cirebon | Eksekutif | | | | | | | | | | | | |

Bus Antar Kota (AKDP)

| Lajur | Jurusan | Keterangan | Waktu Keberangkatan |
|-----------|---|------------|---|
| 1 | Jalur Bebas | | |
| 2 | Situbondo - Bondowoso - Banyuwangi | Patas | 08.30 11.30 |
| | Bondowoso 11.30 Banyuwangi 04.05 | | 06.10 07.50 10.40 13.42 14.40 15.57 17.32 20.30 |
| 3 | Madura | Patas | 00.02 02.10 03.40 07.25 08.00 09.00 09.45 10.50 12.30 14.20 14.30 15.30 |
| | 16.20 16.40 17.45 18.15 18.40 20.20 20.40 21.00 | | |
| 4 | Pare - Wates - Blitar | Patas | 05.00 06.00 07.00 08.00 09.00 10.00 11.00 12.00 13.00 14.00 15.00 16.00 |
| | 17.00 18.00 19.00 | | |
| 5 | Probolinggo - Jember | Patas | 00.00 00.45 06.50 07.05 08.20 08.35 08.50 09.10 09.20 09.40 |
| | 10.05 10.20 10.40 11.35 12.05 12.20 12.47 12.55 13.03 13.20 14.30 14.40 | | |
| | 15.00 15.20 15.35 16.00 16.20 17.00 17.20 17.32 17.45 18.20 -- | | |
| 6 | Kediri - Tulungagung - Trenggalek | Patas | 04.30 05.00 06.30 06.00 07.00 07.30 08.00 08.30 09.00 09.30 10.00 |
| | 10.30 11.00 11.30 12.00 12.30 13.00 13.30 14.00 14.30 15.00 15.30 16.00 | | |
| | 16.30 17.00 17.30 18.00 18.30 19.00 19.30 20.00 20.30 21.00 21.30 -- | | |
| 7 | Malang - Blitar | Patas | 00.00 01.00 01.30 02.00 03.00 03.30 |
| | seterusnya setiap 30 menit tersedia 24 jam | | |
| | 22.00 22.20 22.40 23.00 23.20 23.40 | | |
| 8 | Nganjuk - Madiun - Ponorogo | Patas | 06.05 07.00 07.40 08.15 09.15 11.05 11.45 12.20 12.40 13.55 14.15 |
| | 16.00 16.35 17.25 18.00 19.15 20.40 | | |
| 9 | Malang - Blitar | Ekonomi | 00.00 01.29 01.40 02.00 02.30 03.10 03.57 04.38 04.54 05.06 05.56 06.44 |
| | 06.52 07.05 07.15 07.25 07.40 08.00 08.15 08.32 08.55 09.12 09.23 09.44 | | |
| | seterusnya setiap 10-15 menit tersedia 24 jam | | |
| 10 | Madura | Ekonomi | 01.00 02.00 04.00 05.00 05.30 06.00 06.30 07.00 07.30 08.00 08.30 09.00 |
| | 09.30 10.00 10.30 11.00 11.30 12.00 13.00 13.30 14.00 14.30 15.00 | | |
| | 15.30 16.00 16.30 17.00 17.30 18.00 18.30 19.00 19.30 20.00 20.30 -- | | |
| 11 | Madiun - Ponorogo - Pacitan | Ekonomi | Ponorogo 01.00 01.30 02.00 02.30 03.00 03.30 04.00 04.30 05.00 -- |
| | Pacitan 08.30 17.30 22.30 | | |
| | Magetan 08.15 | | |
| 12 | Bondowoso - Jember - Banyuwangi | Ekonomi | 00.00 00.27 01.02 02.10 02.45 03.15 03.35 03.48 05.57 06.00 04.07 04.29 |
| | seterusnya setiap 10-15 menit tersedia 24 jam | | |
| | 20.52 21.05 21.22 21.35 21.42 21.55 22.05 22.18 22.36 22.52 23.10 23.25 | | |
| 13 | Kediri - Tulungagung - Trenggalek | Ekonomi | 00.15 00.30 00.45 01.00 01.15 01.30 01.45 02.00 02.15 02.30 02.45 03.00 |
| | 03.15 03.30 03.45 04.00 04.15 04.30 04.45 05.00 05.15 05.30 05.45 06.00 | | |
| | seterusnya setiap 15 menit tersedia 24 jam | | |
| 14 | Ambulu | Ekonomi | 00.48 07.01 07.35 08.38 09.15 09.50 10.30 11.00 11.15 11.40 12.05 12.40 |
| | 13.25 14.29 15.56 16.14 17.05 18.16 | | |
| 15 | Bojonegoro - Tuban - Cepu | Ekonomi | Bojonegoro 05.00 06.30 06.00 07.30 07.00 07.30 seterusnya setiap 10-15 menit tersedia |
| | Cepu 18.00 18.30 19.00 19.30 20.00 20.30 | | |
| | Cepu 11.30 17.30 22.00 | | |
| 16 | Jalur Bebas | | |

BIOGRAFI PENULIS



Penulis bernama Alfa Fachrul Islam, lahir di Bojonegoro, 28 Februari 1997 dari orang tua bernama Sulaeman dan Siti Rosidah. Penulis merupakan anak pertama dari dua bersaudara. Penulis menyelesaikan Pendidikan dasar di MI Al-Rosyid, kemudian melanjutkan pendidikan di SMPN 3 Bojonegoro, SMAN 2 Bojonegoro, dan jenjang pendidikan sarjana di Departemen Desain Produk Industri Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya dengan bidang studi Desain Komunikasi Visual pada tahun ajaran 2015-2019.

Pada bidang Desain Komunikasi Visual, Penulis tertarik dengan *typography, branding, visual identity, ui design, dan environmental graphic design*. Selama berkuliah, Penulis aktif berpartisipasi dalam organisasi mahasiswa dan berbagai kepanitiaan yang diselenggarakan baik di dalam maupun di luar lingkungan Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Penulis juga berkontribusi dalam tim redesain Website ITS yang sebagai *ui designer*. Selain itu penulis juga aktif mengikuti perlombaan yang pernah memperoleh juara favorit pada lomba branding yang diselenggarakan oleh KREAVI dalam sebuah tim dan pernah memperoleh juara utama pada lomba infografis dan videografis yang diselenggarakan oleh KOMINFO dalam sebuah tim.

