

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Bogor sebagai salah satu kota di Provinsi Jawa Barat, memiliki luas wilayah 11.850 Ha dengan jumlah penduduk sebesar 820.707 jiwa, mengalami pertumbuhan penduduk yang mencapai 1,89% pada tahun 2014 akan selalu berkembang pesat seiring dengan perkembangan perekonomian dan perkembangan jaman. Pesatnya pertumbuhan penduduk, merupakan faktor utama bagi lahirnya kendaraan baru yang beroperasi di Kota Bogor. Menurut data yang dicatat oleh Polres Kota Bogor dari tahun 2008-2012, total kendaraan yang ada di wilayah Kota Bogor bertambah sebanyak 13,07%. Terlebih lagi Kota Bogor sekarang menjadi pariwisata akan merangsang pesatnya urbanisasi dan kebutuhan transportasi (<http://www.kotabogor.go.id>, 12-04-2014, 10:00). Pesatnya pertumbuhan kendaraan tidak diimbangi dengan prasarana jalan yang tidak memadai. Sehingga menimbulkan kemacetan, permasalahan semakin diperparah oleh rendahnya pelayanan angkutan umum yang menjadi sarana paling utama bagi masyarakat untuk beraktivitas.

Kepadatan kendaraan ditambah dengan keberadaan Kota Bogor yang strategis, menjadikannya sebagai salah satu destinasi wisata di Jawa Barat untuk berakhir pekan selain Bandung, karena jaraknya yang tidak terlalu jauh dari kota-kota besar lainnya seperti Jakarta, Tangerang, Depok, dan Bekasi. Sehingga banyak wisatawan berkunjung ke Bogor melalui kota-kota tersebut. Kota Bogor telah memberikan daya tarik yang besar bagi para wisatawan dan memiliki potensi wisata yang sangat beragam. Hal itu tergambar dari tingkat kunjungan wisatawan ke kota Bogor yang tumbuh sebesar 10,02% selama tahun 2010-2011, dan meningkat 11.000 orang pada tahun 2014 (<http://kotabogor.go.id>, 18-12-2014, 00:03). Wisatawan yang datang ke Bogor dari kota-kota besar menggunakan kendaraan pribadi menambah angka kendaraan di Kota Bogor, berdasarkan hasil investigasi Radar Bogor diketahui jumlah kendaraan yang masuk Kota Bogor setiap harinya rata-rata mencapai 10.080 unit dan jumlah kendaraan pribadi yang berasal dari Jakarta melalui Tol

Jagorawi rata-rata 10-15 unit per menit (<http://dtrlh.bogorkab.go.id>, 12-03-2014, 06:00).

Kepadatan kendaraan yang berada di wilayah Kota Bogor sudah dirasakan dengan jumlah kendaraan angkutan kota yang mencapai 3.412 buah yang memiliki 23 jalur trayek berbeda. Setiap ruas jalan dipadati angkot, berbagai macam angkutan kota dengan trayek yang berbeda sering bertemu dalam satu wilayah yang sama dan menimbulkan kepadatan angkot mengakibatkan Kota Bogor terlihat memiliki banyak angkot (<http://indonesia-life.com>, 18-12-2014, 10:43).

Masalah untuk menggunakan angkot yang dihadapi oleh masyarakat adalah kesulitan membedakan angkutan kota di Bogor semuanya dominan berwarna hijau dengan model dan merek mobil yang sama. Warna dan model angkot ditetapkan oleh keputusan yang diberikan oleh walikota Bogor terdahulu (DLLAJ Kota Bogor). Walaupun sebenarnya setiap trayek sudah memiliki warna selempang yang berbeda-beda, perbedaan warna ada di bagian bawah saja, badan bagian atas angkot tersebut berwarna hijau, sehingga warna hijau terlihat lebih dominan dan tidak tampak ada perbedaan warna yang signifikan antara angkot dengan jurusan A dan jurusan B apalagi pada malam hari. Selain perbedaan warna yang tidak mencolok, angkot Kota Bogor juga memiliki 23 jalur trayek. Hal tersebut acap kali membuat pengguna angkot kesulitan memilih angkot mana yang akan digunakan untuk sampai ke tujuan. Terlebih saat berada di persimpangan jalan atau lampu merah, berderet angkot menunggu penumpangnya. Ditambah lagi, minim dan belum efektifnya informasi dan penanda mengenai trayek angkot juga akan menambah kesulitan bagi orang yang pertama kali datang ke Bogor dan hendak menggunakan transportasi umum karena hanya tercantum nomor dan tujuan trayek saja.

Mengingat banyaknya permasalahan transportasi di Kota Bogor, menurut Ari Suryono sebagai Kasi Angkutan Umum DLLAJ Kota Bogor, salah satu yang perlu dilakukan adalah pembenahan dan penataan angkot dengan peremajaan dan redesain angkot agar bisa ditingkatkan kinerjanya. Tujuannya adalah mengurangi jumlah angkot dengan menjadikan angkot memiliki tiga pemberhentian trayek oleh satu angkutan, diramalkan dengan adanya sistem ini sebanyak 1000 angkutan akan berkurang dari jumlah sebelumnya, dan menampakkan perbedaan dari masing-masing angkot menjadi lebih signifikan.

Dalam redesain angkot ini diharapkan dapat memberikan perbedaan tersendiri untuk angkot Kota Bogor dengan angkot lainnya, oleh karena itu penggunaan unsur visual identitas Kota Bogor akan diterapkan pada perancangan angkot baru ini.

Melihat dari jumlah wisatawan yang datang ke Kota Bogor, dapat menjadi target utama dalam mempromosikan angkot baru yang menggunakan identitas Kota Bogor. Penggunaan identitas Kota Bogor sebagai bagian dari desain baru angkot dan menjadikan angkot sebagai media promosi berjalan Kota Bogor. Karena keberadaan angkot yang selalu bertemu dengan orang banyak selain masyarakat, wisatawan dapat melihat sendiri wisata apa saja yang dimiliki Kota Bogor melalui redesain angkot yang menggunakan objek-objek wisata sebagai identitas Kota Bogor.

Dalam mengatasi masalah kesulitan yang dialami oleh masyarakat dan wisatawan dalam membedakan trayek angkot, dibutuhkan pemecahan masalah yang dapat menjelaskan trayek angkot secara terperinci. Trayek angkot sangat penting dijelaskan secara terinci agar mempermudah target sasaran dalam menentukan angkot untuk mencapai tujuan. Hal ini akan dirancang dalam bentuk peta dan diaplikasikan di berbagai macam media yang akan ditempatkan ruang publik, berhubungan langsung dengan banyak orang. Jadi, target sasaran tidak kesulitan dengan banyaknya angkot yang ada di Kota Bogor berdasarkan data kuesioner, masyarakat Bogor sendiri tidak hafal betul semua trayek angkot yang ada di Kota Bogor.

Dengan adanya perancangan ini, diharapkan dapat meningkatkan minat jumlah pengguna angkot. Melalui media pendukung yang berisikan informasi mengenai semua angkot di Bogor dan sekitarnya, beserta jalan dan daerah yang dilewati juga gambar-gambar objek wisata yang dilalui oleh angkutan kota. Diharapkan dapat menambah referensi masyarakat dan wisatawan mengenai destinasi wisata lain yang masih belum diketahui di Bogor.

1.2 Identifikasi Masalah

- a. Padatnya jumlah kendaraan di wilayah Kota Bogor menimbulkan kemacetan diperparah dengan rendahnya pelayanan angkutan umum terutama angkot.

- b. Bogor menjadi destinasi wisata dari warga kota-kota besar sehingga menambah angka kendaraan di Kota Bogor.
- c. Target sasaran mengalami kesulitan membedakan trayek angkutan kota di Kota Bogor yang akan digunakan untuk mencapai tujuan.
- d. Minim dan belum efektifnya informasi tentang angkutan kota di Kota Bogor mengenai nomor, warna, dan jalur trayeknya yang melewati tempat-tempat wisata.

1.3 Rumusan Masalah

Bagaimana merancang sistem informasi transportasi Kota Bogor dan menerapkannya pada media yang dapat mengatasi permasalahan transportasi angkot di Kota Bogor?

1.4 Fokus

Perancangan ini akan dilakukan sejak bulan Februari hingga bulan Juli tahun 2014 ini fokus pada perancangan sistem informasi transportasi Kota Bogor dan media pendukungnya. Wilayah penelitian dari perancangan ini adalah Kota Bogor yang memiliki luas 11.850 Ha yang memiliki 23 jalur trayek transportasi angkutan kota dibawah tanggung jawab DLLAJ Kota Bogor.

Cakupan objek dalam perancangan ini adalah redesain angkot Kota Bogor dan media pendukung lainnya. Redesain pada angkot akan menjadi media promosi tersendiri untuk Kota Bogor dan media pendukung dapat berisi jalur yang dilalui oleh rute angkutan kota beserta warna dari masing-masing angkutan tersebut serta informasi mengenai tempat-tempat wisata yang dilalui oleh angkutan kota. Adapun sasaran dari perancangan ini adalah masyarakat Kota Bogor sebagai pengguna angkot dan wisatawan dari luar Kota Bogor.

1.5 Tujuan Perancangan

Merancang sistem informasi transportasi Kota Bogor yang bertujuan agar masyarakat dan wisatawan mendapatkan informasi tentang angkot Kota Bogor secara lebih terperinci. Selain itu, melalui sistem informasi ini diharapkan dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan transportasi angkutan kota sebagai transportasi utama untuk beraktifitas.

1.6 Metode Pengumpulan Data

Dalam penyusunan tugas akhir ini menggunakan beberapa metode penulisan dimaksudkan untuk mempermudah dalam pengumpulan data. Adapun metode yang digunakan adalah :

a. Studi Pustaka

Menurut M. Nazir dalam bukunya Metode Penelitian (1988:112), studi pustaka adalah pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan dan laporan-laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang dipecahkan. Penulis melakukan studi pustaka dengan menggunakan buku teori, literatur, dan buku pendukung lainnya untuk dijadikan sumber referensi juga melakukan pencarian data melalui internet yang dapat menguatkan alasan penulis untuk perancangan ini.

b. Observasi

Metode observasi adalah metode yang digunakan untuk mengamati sesuatu, seseorang, suatu lingkungan, atau situasi secara tajam terinci, dan mencatatnya secara akurat dalam beberapa cara. Melalui observasi peneliti dapat mempelajari tingkah laku, dan hal-hal penting yang berkaitan dengannya. (Rohidi, 2011:182). Peneliti atau observer secara langsung dalam kegiatan pengamatan di lapangan. Dalam hal ini, Peneliti meneliti secara langsung dengan menelusuri terminal di Kota Bogor dan jalan yang sering menjadi tempat pemberhentian angkutan kota juga melihat tempat-tempat wisata yang dilewati oleh jalur angkutan kota tersebut. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan data yang kemudian diangkat menjadi bagian dari perancangan ini.

c. Wawancara

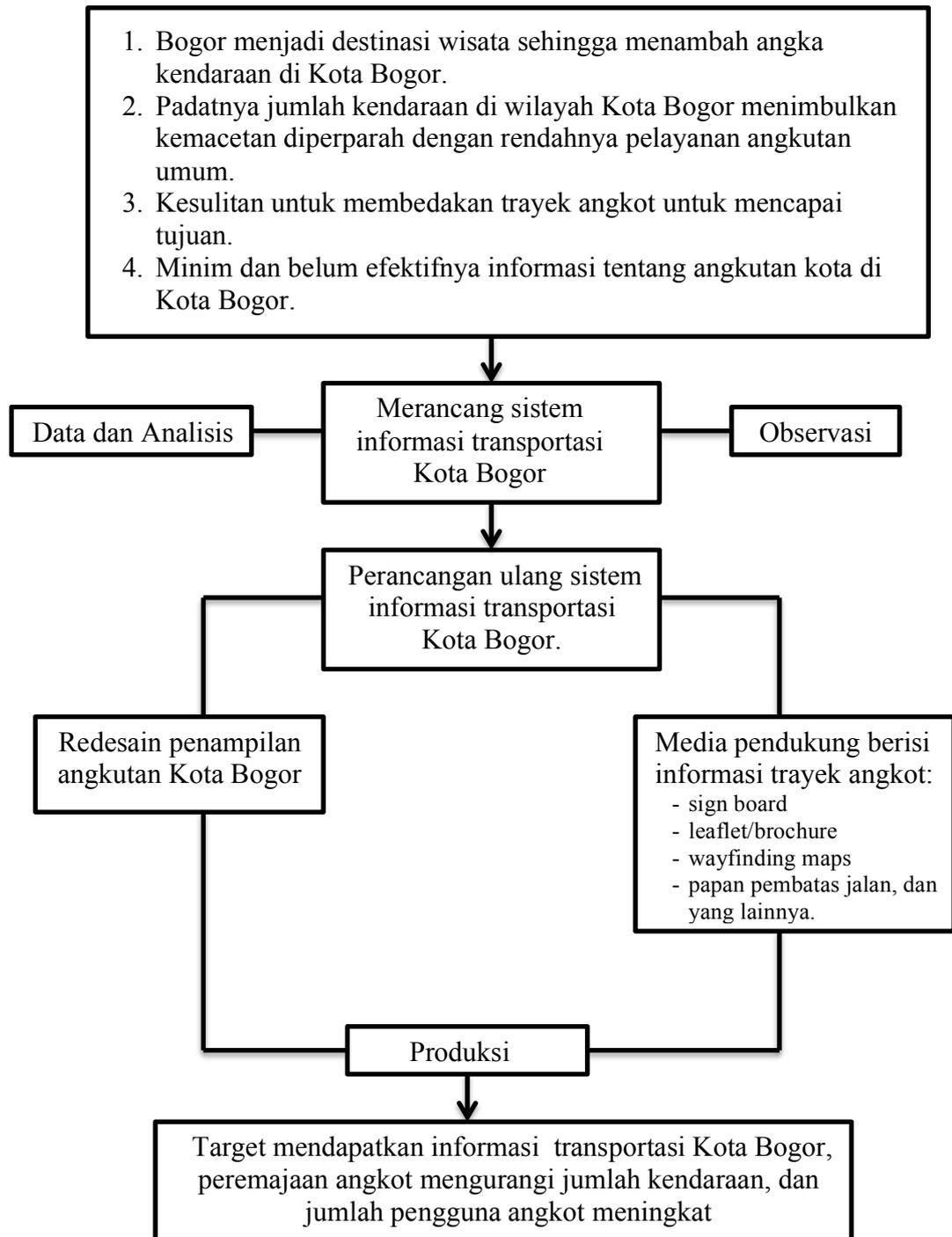
Sebuah wawancara merupakan metode pengumpulan data yang dapat digambarkan sebagai sebuah interaksi yang melibatkan pewawancara dengan yang diwawancarai, dengan maksud mendapatkan informasi yang sah dan dapat dipercaya. (Rohidi, 2011: 209). Peneliti melakukan wawancara langsung terhadap Dinas Perhubungan Kota Bogor untuk

mendapatkan data atau informasi realibilitas yang tinggi mengenai angkutan kota.

d. Kuesioner

Menurut Sugiyono (2006:135), Kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan dan pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner akan dibagikan kepada target dari perancangan ini yaitu masyarakat dari dalam dan luar Kota Bogor untuk mendapatkan data yang akan mendukung perancangan ulang sistem informasi transportasi Kota Bogor.

1.7 Skema Perancangan



Bagan 1.1

Skema Perancangan

(Sumber: Dokumentasi Pribadi)

1.8 Pembabakan

I. BAB I

Dalam bab ini menjelaskan latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, fokus, tujuan penelitian, cara untuk mengumpulkan data, metodologi, skema perancangan, dan pembabakan dari perancangan Tugas Akhir ini.

II. BAB II

Pada bab ini menjelaskan uraian dari studi pustaka dan teori-teori dasar yang berkaitan langsung dengan objek perancangan. Teori yang digunakan adalah teori yang berhubungan dengan perancangan *sign system*, tampak visual, ilustrasi dan analisis visual.

III. BAB III

Pada bab ini memaparkan hasil survey menggunakan semua metodologi yang sudah disebutkan di atas.

- Data

Penjabaran berbagai data yang berkaitan dengan obyek perancangan. Seperti lembaga yang bekerjasama, proyek yang sejenis, tentang Bogor dan angkotnya.

- Analisis

Berisi pengolahan berbagai data yang berkaitan dengan obyek perancangan. Dilakukan dengan analisis yang sesuai untuk menghasilkan strategi perancangan.

IV. BAB IV

Dalam bab ini berisi konsep pesan, konsep kreatif, konsep media, dan konsep visual yang akan digunakan dalam perancangan ini serta hasil perancangan mulai dari sketsa hingga penerapannya.

V. BAB V

Bab ini berupa kesimpulan akhir hasil perancangan dan analisis yang telah dilakukan serta saran-saran yang berkaitan dengan Tugas Akhir ini.