

**ANALISIS VISUAL DAN MEDIA PLACEMENT WAYFINDING DAN SIGNAGE PADA
HALTE BUS DI SURAKARTA
(Studi Komparasi Batik Solo Trans dan Transjakarta)**

Pavita Safa ¹⁾, Andreas Slamet Widodo ²⁾

¹⁾Universitas Sebelas Maret

Email: pavitasafa@student.uns.ac.id

²⁾Universitas Sebelas Maret

Email: andre.dkvfsrd@staff.uns.ac.id

ABSTRAK

Transportasi umum merupakan fasilitas yang dijalankan oleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan angkutan penduduk dan/atau barang antar kota, antar provinsi, serta antar negara. Pengadaan transportasi umum bus dilengkapi dengan fasilitas penunjang halte bus, yang biasanya memiliki *signage* untuk membantu navigasi pengguna bus mencapai tujuannya. Analisis visual *wayfinding* dan *signage* bertujuan untuk mengkaji struktur komposisi visual, dan mengidentifikasi kelebihan dan kelemahan tatanan visual dan *media placement wayfinding* pada halte bus Batik Solo Trans. Data *wayfinding* akan dianalisis menggunakan teori *visual methodologies* Gillian Rose untuk meneliti proses penciptaan *signage*, dan teori semiotika Charles Pierce untuk meneliti arti dan makna *wayfinding*. *Wayfinding* pada halte bus Batik Solo Trans memiliki kelebihan yaitu telah memiliki media informasi terkait bus Batik Solo Trans. Namun kekurangan pada berupa desain media informasi yang tidak konsisten antar halte, peta rute bus sulit dibaca, persebaran media informasi yang tidak merata antar halte, dan kurangnya informasi penting pada media informasi seperti jam operasional bus, tarif ongkos dan metode pembayaran bus, dan aplikasi pihak ketiga sebagai kanal informasi resmi Batik Solo Trans. Kelebihan dan kekurangan yang ditemukan pada *wayfinding* dan *signage* halte bus dapat digunakan sebagai saran untuk pengembangan terhadap *wayfinding* dan *signage* halte bus Batik Solo Trans.

Kata Kunci: Charles Sanders Pierce, desain media informasi, Gillian Rose, semiotika, transportasi umum

ABSTRACT

Public transportation is a facility run by the government to meet the needs of transportation of residents and/or goods between cities, provinces, and countries. The provision of public bus transportation is equipped with bus stops as supporting facilities, which usually have signage to help bus users navigate to their destinations. Visual analysis of wayfinding and signage aims to examine the structure of visual composition, and identify the advantages and disadvantages of visual arrangements and media placement of wayfinding at Batik Solo Trans bus stops. Wayfinding data will be analyzed using Gillian Rose's visual methodology theory to examine the signage creation process, and Charles Pierce's semiotic theory to examine the meaning and significance of wayfinding. Wayfinding at Batik Solo Trans bus stops has the advantage of having information media related to the Batik Solo Trans bus. However, the disadvantages are inconsistent information media design between stops, difficult to read bus route maps, uneven distribution of information media between stops, and lack of important information on information media such as bus operating hours, bus fares and payment methods, and third-party applications as official Batik Solo Trans information channels. The advantages and disadvantages found in wayfinding and bus stop signage can be used as suggestions for the development of wayfinding and signage for Batik Solo Trans bus stops.

Keywords: Charles Pierce, Gillian Rose, information media design, public transportation, semiotic

PENDAHULUAN

Transportasi umum merupakan fasilitas yang dijalankan oleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan angkutan penduduk dan/atau barang antar kota, antar provinsi, serta antar negara. Penyediaan angkutan umum diatur oleh pemerintah daerah di Indonesia dan dijamin keberadaannya oleh pemerintah di kawasan perkotaan, dan penyediaan jasa angkutan umum diatur oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain yang sesuai dengan ketentuan undang-undang yang berlaku. Angkutan umum berbasis Jalan didukung dengan moda transportasi seperti mobil bus berkapasitas angkut massal, lajur khusus, trayek angkutan umum yang tidak bertentangan dengan trayek angkutan massal, dan angkutan pengumpan (*feeder*).

Transportasi umum erat hubungannya dengan *wayfinding*, yang memiliki arti penunjuk jalan jika diterjemahkan ke bahasa Indonesia. Berdasarkan buku *Guide Wayfinding* Jakarta, *wayfinding* merupakan sistem informasi terhadap posisi seseorang terhadap suatu posisi. *Wayfinding* berguna untuk memberikan informasi terhadap posisi seseorang, titik yang dituju, serta rute perjalanan yang tersedia untuk mencapai titik tujuan. *Wayfinding* biasa terletak pada lokasi strategis perhimpunan masyarakat, bisa berdiri sendiri sebagai papan penunjuk informasi, atau terpasang di tiang listrik/lampu. Jika aspek informasi yang disampaikan *wayfinding* tidak lengkap, besar kemungkinan bagi seseorang untuk mengalami gagal navigasi. Tingginya pengguna moda transportasi umum membuat kebutuhan akan *wayfinding* yang efektif dan memadai meningkat. Pada tahun 2024 saja, Transjakarta mengalami peningkatan dua kali lipat dari dua tahun sebelumnya, melayani 371,4 juta pelanggan dengan rata-rata lebih dari 1 juta pelanggan per harinya. Sedangkan rata-rata penumpang Batik Solo Trans mencapai angka 16.000-17.000 per harinya.

Media informasi diperlukan untuk menunjang kenyamanan pengguna layanan transportasi umum saat menggunakan layanan. Berdasarkan penelitian tentang persepsi pengguna layanan *Bus Rapid Transit* (BRT) TransJakarta, Batik Solo Trans dan Trans Jogja, beberapa persepsi pengguna layanan Batik Solo Trans diantaranya: 1) desain bus dan halte yang kurang inklusif bagi kaum disabilitas dan lansia; 2) peningkatan infrastruktur diantaranya jalur dan halte. Peningkatan kualitas layanan yang perlu dilakukan adalah meningkatkan fasilitas halte dengan cara menyediakan papan informasi yang lebih informatif dan menyediakan layar yang menampilkan jadwal bus *real-time* di setiap halte, membuat desain bus lebih inklusif bagi kaum disabilitas dan lansia, peningkatan daya tampung halte, menambahkan fasilitas halte seperti kanopi atau peneduh, tempat duduk, dan pagar pengaman. (Muryanti, *et al.* 2025:108). Contoh ini menunjukkan bahwa fasilitas yang ada pada halte bus seperti media informasi dan kursi duduk penting untuk menunjang kenyamanan pengguna layanan transportasi umum.

Analisis visual dan *media placement wayfinding* dan *signage* pada halte bus Batik Solo Trans bertujuan untuk mengkaji desain *wayfinding* menggunakan analisis semiotika, serta mengkaji penempatan *wayfinding* yang sudah ada pada halte bus. Parameter yang digunakan sebagai pembanding adalah *wayfinding* yang tersedia pada halte bus dan bus TransJakarta, dimana telah dilakukan pengkajian *guideline wayfinding* di Jakarta guna menghasilkan *wayfinding* yang efektif dan fungsional. Hasilnya, *wayfinding* di Jakarta efektif dalam menyampaikan informasi bagi penggunanya. Hasil pengkajian diharapkan dapat menunjukkan kelebihan dan kekurangan *wayfinding* dan *signage* yang sudah ada, sehingga dapat menjadi saran bagi instansi terkait untuk melakukan peninjauan ulang untuk diadakan perbaikan.

METODOLOGI

Pendekatan penelitian terbagi menjadi dua, yaitu kualitatif dan kuantitatif. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, dengan karakteristik penelitian menggunakan latar alami sebagai sumber data utama, data yang dikumpulkan disajikan dalam bentuk kata dan gambar, dan lebih memperhatikan aktivitas yang terjadi dalam kehidupan sehari-hari, serta prosedur dan interaksi yang terjadi (Romlah, 2021:2-3).

Data yang telah dikumpulkan dalam penelitian disajikan dalam bentuk gambar dan deskripsi kata, sesuai dengan sifat penelitian kualitatif yaitu bersifat deskriptif. Penyajian data mencantumkan data visual *wayfinding* dan *signage* pada halte bus Batik Solo Trans di Surakarta, yang dihimpun melalui proses dokumentasi pribadi, lalu data sekunder didapat melalui kajian literatur dan hasil kuesioner. Kuesioner disebar secara *online* dan diisi oleh responden yang memenuhi kriteria responden, yaitu merupakan pengguna layanan Batik Solo Trans dan menggunakan media informasi pada halte bus untuk memperoleh informasi terkait arah bepergian dan informasi layanan Batik Solo Trans. Segmentasi demografis responden kuesioner berasal dari berbagai usia, jenis kelamin, jenjang pendidikan dan kelas sosial.

Lokasi pengambilan data mencakup halte-halte bus Batik Solo Trans di kota Surakarta dan kota/kabupaten sekitarnya yang masih terjangkau layanan bus Batik Solo Trans. Pengambilan data wawancara dan arsip resmi juga akan dilakukan di kantor Dinas Perhubungan Kota Surakarta, yang terletak di Jl. Menteri Supeno No.7, Manahan, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta.

Penelitian dengan pendekatan kualitatif menggunakan metode *purposive sampling* untuk menentukan sampel objek penelitian. Penarikan sampel menggunakan metode ini bergantung pada kriteria yang ditentukan oleh tujuan penelitian (Soewardikoen, 2021:46). Pada penelitian ini, kriteria data yang diteliti merupakan *wayfinding* dan *signage* yang terdapat pada halte bus Batik Solo Trans di kota Surakarta. Berdasarkan data yang diteliti, maka sampel objek penelitian ini adalah subjek dibalik pembuat objek penelitian dan subjek yang melihat dan mempersepsikan objek penelitian.

Analisis visual akan digunakan untuk meneliti isi dari *wayfinding* pada halte bus Batik Solo Trans. Proses analisis visual dimulai dari mendeskripsikan simbol dan isi yang terkandung dalam *wayfinding*, menganalisis hubungan antar komponen yang terdapat dalam *wayfinding*, menginterpretasikan keseluruhan *wayfinding*, dan memberi pendapat terhadap *wayfinding* yang diteliti. Menurut Edmund Feldmun (dalam Soewardikoen, 2021:90), terdapat 4 tahapan mendasar yang dilakukan dalam analisis visual, yaitu: 1) tahap deskripsi (*description*) makna denotatif dari unsur-unsur visual yang terdapat dalam karya visual, dengan penilaian yang objektif tanpa disertai opini penulis; 2) tahap analisis (*analysis*) hubungan antar unsur visual yang terdapat dalam data visual, dan menguraikan hasil kajian hubungan antar unsur visual; 3) tahap interpretasi (*interpretation*) simbol atau metafora yang digunakan dalam hubungan antar visual untuk menyampaikan pesan dalam data visual; dan 4) tahap penilaian (*judgement*) yang menguraikan pendapat terhadap apa yang telah dilihat dalam data visual, dan apa yang telah dideskripsikan, dianalisis, dan diinterpretasi.

PEMBAHASAN

Wayfinding pada halte Batik Solo Trans (BST) masih belum terstandarisasi secara menyeluruh. Di beberapa titik, papan informasi trayek tersedia namun dalam kondisi memudar atau tidak diperbarui. Tidak semua halte memiliki petunjuk arah atau nama halte yang terlihat jelas dari kejauhan. Selain itu, desain yang digunakan cenderung tidak konsisten antar halte, sehingga membingungkan pengguna baru BST. Sedangkan pada halte TransJakarta umumnya telah dilengkapi sistem *wayfinding* yang lebih tertata. Nama halte terpampang jelas di bagian atas pintu masuk halte. Peta rute, informasi tarif, serta arah tujuan tersedia secara visual baik di pintu masuk maupun dalam koridor halte. Penggunaan warna yang berbeda untuk merepresentasikan koridor bus yang berbeda juga membantu dalam mengidentifikasi rute. Beberapa halte bahkan sudah mengimplementasikan layar *digital* untuk menampilkan estimasi waktu kedatangan bus secara *real-time*.

1) Halte bus Kemlayan, Jl. Slamet Riyadi



Gambar 1. halte bus Kemlayan, wayfinding dan layar LED estimasi waktu kedatangan bus atau feeder Batik Solo Trans
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

Tabel 1. Tabel analisis visual wayfinding dan signage halte bus Kemlayan

Deskripsi	Analisis	Interpretasi	Penilaian
Pada halte Kemlayan terdapat signage nama halte, infografis informasi koridor bus Batik Solo Trans yang melewati halte, peta integrasi transportasi umum Solo, dan jadwal kedatangan bus dan feeder Batik Solo Trans	Infografis jelas dan terbaca, tetapi distorsi proporsi serta penggunaan kertas sebagai media mengurangi kenyamanan dan ketahanan.	Wayfinding dapat memberikan informasi terkait rute bus, koridor bus, dan jadwal kedatangan bus secara real time melalui layar LED.	Wayfinding cukup informatif, namun masih memiliki kekurangan yaitu kurang mencantumkan jam operasional, tarif ongkos bus, dan informasi terkait aplikasi pihak ketiga resmi.

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

2) Halte bus Terminal Kartasura



Gambar 2. Halte Bus Kartasura & papan informasi halte bus
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

Tabel 2. Tabel analisis visual wayfinding dan signage halte bus Terminal Kartasura

Deskripsi	Analisis	Interpretasi	Penilaian
Halte Terminal Kartasura tidak menyediakan media informasi terkait nama halte, rute bus, peta integrasi transportasi umum, maupun jadwal kedatangan bus dan feeder	Material papan aluminium yang digunakan sebagai papan informasi hanya menampilkan bekas tempelan selotip dan QR PeduliLindungi, tanpa informasi terkait layanan Batik Solo Trans	Kurangnya media informasi menjadikan halte hanya sebagai titik pemberhentian, dapat menghambat proses adaptasi masyarakat terhadap penggunaan transportasi umum dan mengurangi kepuasan pengguna layanan	Halte berfungsi sebagai tempat pemberhentian bus, namun tidak adanya signage membuat pengguna sulit mengakses informasi seperti rute bus, jadwal bus dan jam operasional bus, tarif bus, dan informasi terkait aplikasi pihak ketiga resmi.

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

3) Halte bus RS Karima, Colomadu



Gambar 3. rambu bus stop & halte bus RS Karima

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

Tabel 3. Tabel analisis visual *wayfinding* dan *signage* halte bus RS Karima

Deskripsi	Analisis	Interpretasi	Penilaian
Halte RS Karima memiliki rambu <i>bus stop</i> dengan tulisan hitam “Stop” serta papan nama bertuliskan “HALTE BST”, tanpa <i>signage</i> tambahan terkait layanan Batik Solo Trans	Plat yang digunakan kokoh dengan cat tahan lama. Tipografi yang digunakan tebal dengan huruf kapital yang mendukung keterbacaan dari jarak jauh.	Keberadaan rambu <i>bus stop</i> dan <i>signage</i> “HALTE BST” menekankan fungsi halte sebagai titik pemberhentian resmi bus Batik Solo Trans	Halte RS Karima dapat menekankan identitas bangunan sebagai titik pemberhentian bus Batik Solo Trans, namun akses pengguna bus terhadap informasi rute bus, jadwal dan jam operasional bus, tarif bus, dan informasi terkait aplikasi pihak ketiga resmi terbatas

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

4) Halte bus Sukoharjo



Gambar 4. Halte bus *portable* Best Western, *signage* nama halte, rambu pemberhentian bus, halte bus Pakuwon Mall

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

Tabel 4. Tabel analisis visual *wayfinding* dan *signage* halte bus Sukoharjo

Deskripsi	Analisis	Interpretasi	Penilaian
<i>Signage</i> di halte Pakuwon Mall dan Best Western terdiri dari nama halte, rambu <i>bus stop</i> , serta keterangan bahwa layanan Batik Solo Trans wajib berhenti di lokasi tersebut	Nama halte Best Western menggunakan <i>font</i> sans serif tebal hitam di atas latar putih, sedangkan Pakuwon Mall memakai sans serif tipis dengan kombinasi merah dan biru tua. Kedua halte dilengkapi rambu <i>bus stop</i> berwarna biru tua dengan ikon bus bertuliskan “Bus/Feeder Batik Solo Trans”.	<i>Signage</i> dapat berfungsi sebagai penanda lokasi dan titik pemberhentian resmi, dengan papan nama berkapital yang terbaca jelas dari kejauhan. Namun, belum terdapat <i>signage</i> yang menyediakan informasi tambahan seperti peta bus, tarif layanan bus, atau jam operasional bus.	Kedua halte berhasil menginformasikan identitas halte sebagai titik pemberhentian bus Batik Solo Trans, namun akses pengguna terbatas terhadap informasi mengenai rute bus, jadwal dan jam operasional bus, tarif bus, dan informasi terkait aplikasi pihak ketiga resmi.

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

5) Halte bus Adhiyasa, Palur



Gambar 5. Halte bus Adhiyasa

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

Tabel 5. Tabel analisis visual *wayfinding* dan *signage* halte bus Adhiyasa

Deskripsi	Analisis	Interpretasi	Penilaian
Halte Adhiyasa memiliki rambu <i>bus stop</i> dengan plat bertuliskan “Stop” serta palang “HALTE BST”, tanpa <i>signage</i> tambahan	Plat kokoh dan cat yang digunakan tahan lama. Tipografi menggunakan huruf kapital tebal yang mendukung keterbacaan dari jauh	<i>Signage</i> “HALTE BST” dan rambu <i>bus stop</i> menekankan fungsi halte sebagai titik pemberhentian resmi bus Batik Solo Trans	Halte Adhiyasa menginformasikan identitas halte sebagai titik pemberhentian bus Batik Solo Trans, namun membatasi akses

pengguna terhadap informasi mengenai rute bus, jam operasional bus, tarif bus, dan informasi terkait aplikasi pihak ketiga resmi.

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

6) Halte Juanda, Jakarta



Gambar 6. *wayfinding* halte bus Juanda
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025



Gambar 7. *wayfinding* halte bus Juanda
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

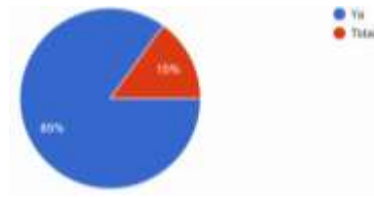
Tabel 6. Tabel analisis visual *wayfinding* dan *signage* halte bus Juanda

Deskripsi	Analisis	Interpretasi	Penilaian
Halte Juanda memiliki papan penunjuk arah, peta lokalitas dan integrasi transportasi umum, informasi terkait aplikasi pihak ketiga, serta layar <i>digital</i> yang menunjukkan jadwal keberangkatan	Media statis dan <i>digital</i> yang digunakan ditata konsisten dengan tipografi dan ikon yang seragam. Warna yang digunakan dominan hitam-putih dengan aksen warna rute bus, serta <i>grid structure</i> yang konsisten & sistematis	Penggunaan ikon dan tipografi yang konsisten, warna aksen yang meng- <i>highlight</i> informasi penting, integrasi antara media cetak dan <i>digital</i> membantu pengguna bus memahami arah dan tempat tujuan. Layar <i>digital</i> berfungsi memberikan jadwal keberangkatan <i>real-time</i> bus	<i>Wayfinding</i> di halte Juanda berfungsi dengan baik dalam membantu proses navigasi pengguna bus untuk transit antar bus, atau antar moda transportasi.

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

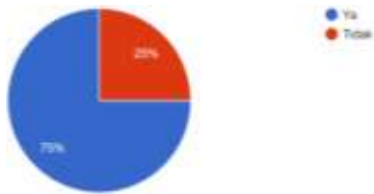
Hasil kuesioner terkait perspektif pengguna bus Batik Solo Trans terhadap fasilitas yang ada pada halte bus menyatakan bahwa informasi terkait koridor/trayek bus Batik Solo Trans yang melewati suatu halte, informasi terkait nama halte, informasi terkait fungsi bangunan sebagai tempat pemberhentian bus Batik Solo Trans, informasi terkait tarif ongkos & metode pembayaran bus Batik Solo Trans, informasi terkait tata cara naik & turun bus Batik Solo Trans, informasi terkait jam operasional, dan informasi terkait aplikasi pihak ketiga (media sosial TemanBus dan aplikasi Mitra Darat) sebagai kanal informasi resmi bus Batik Solo Trans perlu untuk ditampilkan di halte.

85% responden menyatakan bahwa *signage* di halte bus dapat memberikan informasi terkait koridor/trayek bus Batik Solo Trans yang tersedia untuk dinaiki.



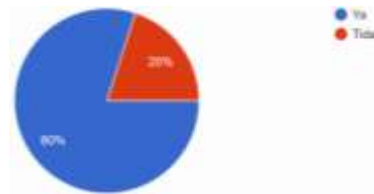
Gambar 8. Diagram responden informasi koridor/trayek
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

75% responden menyatakan bahwa *signage* di halte bus dapat memberikan informasi terkait nama halte.



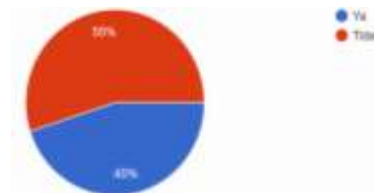
Gambar 9. Diagram responden informasi nama halte
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

80% responden menyatakan bahwa *signage* di halte bus dapat memberikan informasi terkait nama halte, informasi terkait fungsi bangunan sebagai tempat pemberhentian bus Batik Solo Trans.



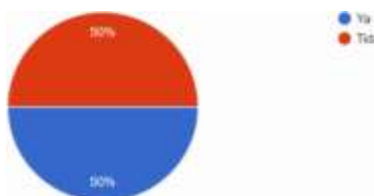
Gambar 10. Diagram responden fungsi bangunan
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

55% responden menyatakan bahwa *signage* di halte bus tidak dapat memberikan informasi terkait tarif ongkos & metode pembayaran bus Batik Solo Trans.



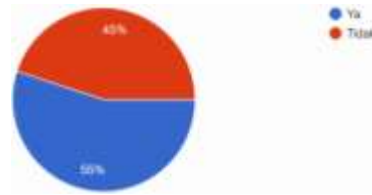
Gambar 11. Diagram responden tarif/ongkos
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

50% responden menyatakan bahwa *signage* di halte bus dapat memberikan informasi terkait tata cara naik & turun bus Batik Solo Trans.



Gambar 12. Diagram responden tata cara naik/turun
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

55% responden menyatakan bahwa *signage* di halte bus dapat memberikan informasi terkait jam operasional layanan bus Batik Solo Trans.



Gambar 13. Diagram responden jam operasional
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

70% responden menyatakan bahwa *signage* di halte bus dapat memberikan informasi terkait aplikasi pihak ketiga (media sosial TemanBus dan Aplikasi Mitra Darat) sebagai kanal informasi resmi bus Batik Solo Trans.



Gambar 14. Diagram responden aplikasi pihak ketiga
Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

Dari jawaban pertanyaan lanjutan kuesioner, disimpulkan bahwa media informasi di halte bus masih belum efektif karena terdapat media informasi yang isinya belum diperbarui, memiliki keterbacaan rendah, dalam kondisi yang kurang baik, tidak diletakkan secara merata di seluruh halte, memiliki informasi yang belum diperbarui. Kekurangan ini dapat menyebabkan gagal navigasi bagi pengguna layanan Batik Solo Trans, dan perlu diadakan perbaikan dalam penyediaan media informasi di halte bus untuk memudahkan proses navigasi dan kenyamanan penumpang bus Batik Solo Trans dalam menggunakan layanan Batik Solo Trans.

Tabel 7. Tabel Komparasi Kelebihan dan Kekurangan Wayfinding Halte Bus TransJakarta dan Batik Solo Trans

Variabel	TransJakarta		Batik Solo Trans	
	Kelebihan	Kekurangan	Kelebihan	Kekurangan
Cara komunikasi	- Menggunakan kombinasi media <i>digital</i> (layar LED, <i>running text</i>) - Papan informasi statis dilengkapi <i>QR Code</i> untuk mengakses laman atau aplikasi pihak ketiga sebagai kanal resmi	-	-	- Mengandalkan media statis sederhana (poster dan stiker), informasi terbatas dan belum terintegrasi dengan aplikasi pihak ketiga resmi - Tidak semua halte menyediakan media <i>digital</i> (layar LED)
Komposisi gambar	- Desain visual terstandarisasi, menggunakan warna biru dongker dan putih yang khas - Gaya tipografi yang digunakan konsisten - Penggunaan ikon universal dan disertai penjelasan, meminimalisir misinterpretasi - Perbedaan ukuran dan ketebalan huruf pada informasi utama dan informasi tambahan meningkatkan keterbacaan pada <i>signage</i> - Hierarki informasi urut	-	-	- Desain kurang konsisten, terdapat perbedaan desain peta rute pada halte yang berbeda - Ukuran dan ketebalan huruf pada desain seragam, kurang menyorot informasi utama - Hierarki informasi pada desain media informasi kurang jelas dalam menunjukkan perbedaan informasi utama dan informasi pendukung - Ikon yang digunakan dalam media informasi tidak seragam dan tidak disertai penjelasan
Penyediaan fasilitas difabel	Halte dilengkapi atap pelindung dan penerangan yang berfungsi	-	-	- Tidak seluruh halte memiliki atap pelindung dan penerangan <i>Guiding block</i> belum tersedia di seluruh halte

	● Tersedia <i>guiding block</i> untuk penumpang tunarungu pada setiap halte ● Tersedia pramusapa atau petugas pembantu pada halte bus untuk memberikan informasi pada penumpang bus ● Tersedia pengeras suara yang memberikan sinyal kedatangan dan keberangkatan bus ● Tersedia jalur landai bagi pengguna dengan kursi roda, dan <i>lift</i> pada halte-halte besar ● Terdapat penyampaian informasi menggunakan sistem huruf <i>braille</i> untuk memberikan keterangan fasilitas di dalam halte			● Perbedaan bentuk halte pada pemberhentian bus menyebabkan ketimpangan fasilitas yang disediakan pada halte bus ● Pemberhentian bus tidak memiliki fasilitas pengeras suara maupun pramusapa untuk memberikan informasi dalam bentuk audio ● Belum menyediakan penyampaian informasi dengan sistem huruf <i>braille</i>
Lokasi pemasangan <i>wayfinding</i>	● Pemasangan <i>wayfinding</i> dan <i>signage</i> mengikuti alur perjalanan penumpang bus, dari masuk halte hingga menuju pintu keberangkatan bus, lalu dari pintu keluar bus menuju pintu keluar halte. Terdapat <i>guiding block</i> dan <i>signage</i> gantung yang memberi informasi arah menuju pintu keberangkatan bus, dan arah menuju keluar bus	-	-	● Pemasangan media informasi tidak merata pada setiap halte. Terdapat ketimpangan media informasi yang disediakan di setiap halte. Tidak semua halte menyediakan peta rute bus ● Pemasangan media informasi tidak mengikuti alur perjalanan penumpang. <i>Guiding block</i> yang tersedia pada beberapa halte kadang tidak lengkap, hanya memandu pengguna dari pintu keluar bus menuju pintu keluar halte. Pada beberapa halte, <i>guiding block</i> hanya tersedia pada pintu keluar bus, tidak memandu dari akses masuk halte menuju pintu masuk atau dari pintu keluar bus menuju akses keluar halte

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2025

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan hasil analisis visual dan interpretasi terhadap media *wayfinding* dan *signage* pada halte-halte Batik Solo Trans di Surakarta serta pembandingnya pada sistem *wayfinding* TransJakarta, dapat disimpulkan bahwa sistem *wayfinding* Batik Solo Trans masih belum memenuhi standar efektivitas dalam menyampaikan informasi layanan transportasi publik secara visual dan informatif. Penelitian menunjukkan bahwa hanya sebagian kecil halte yang menyediakan media informasi secara lengkap dan layak secara visual. Sebaliknya, sistem *wayfinding* TransJakarta menunjukkan penerapan media informasi yang terstruktur dan terintegrasi, baik dari segi visual, penempatan, maupun keberagaman jenis media yang digunakan. Hal ini membuktikan pentingnya standarisasi, konsistensi desain, serta pemeliharaan berkala dalam penyediaan media informasi transportasi publik.

Hambatan utama dalam sistem *wayfinding* pada halte bus Batik Solo Trans kepada pengguna antara lain: desain yang dipakai tidak konsisten, material yang digunakan kurang tahan lama, serta terbatasnya akses terhadap informasi dengan media digital. Hasil pengumpulan data turut memperkuat temuan bahwa sebagian besar pengguna mengalami kesulitan dalam memahami sistem layanan BST akibat minimnya informasi dasar seperti rute, nama halte, jam operasional, tarif, dan metode pembayaran. Persebaran media informasi yang tidak merata turut memperbesar risiko gagal navigasi, khususnya bagi pengguna baru atau masyarakat dari luar kota.

Penulis merekomendasikan untuk diadakan peninjauan ulang terhadap pengadaan dan penempatan media *wayfinding* dan *signage* oleh instansi terkait, khususnya Dinas Perhubungan Kota Surakarta dan

UPT Transportasi Darat. Peninjauan ulang ini dapat mencakup beberapa aspek berikut: 1) Standarisasi desain visual wayfinding dan signage yang mencakup penggunaan warna, tipografi, simbol, dan tata letak informasi agar konsisten di seluruh halte. 2) Pemilihan material media informasi yang lebih tahan terhadap cuaca luar ruang, agar informasi tidak mudah rusak dan memudar. 3) Peningkatan persebaran media informasi ke seluruh titik halte, baik di pusat kota maupun pinggiran, sehingga seluruh pengguna memiliki akses informasi yang merata. 4) Penguatan pemberitaan terkait kanal informasi digital dan integrasi teknologi, seperti layar LED dan QR code yang dapat mengarahkan pengguna ke kanal informasi resmi bus Batik Solo Trans, serta memastikan layar LED berfungsi dengan baik sepanjang jam operasional. 5) Penyusunan ulang peta rute dan informasi layanan agar sesuai dengan rute terbaru, dan melengkapi dengan informasi tarif ongkos dan metode pembayaran, serta tata cara naik turun bus. 6) Peningkatan perawatan dan evaluasi berkala terhadap media informasi yang telah dipasang, guna mencegah kerusakan akibat vandalisme atau faktor cuaca.

REFERENSI

- Hantari, Anjas & Ikaputra, Ikaputra. 2020. *Wayfinding dalam Arsitektur*. Sinektika: Jurnal Arsitektur. 17. 96-104.
- Hoed, B. H. 2008. *Semiotik dan dinamika sosial budaya: ferdinand de saussure, roland barthes, julia kristeva, jacques derrida, charles sanders peirce, marcel danesi & paul perron, dll*. Depok: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.
- Hurley, S. 2014. *Transit Signage System Design: Theory & Practice*. San Luis Obispo: California Polytechnic State University.
- Iba, Zainuddin & Wardhana, Aditya. 2024. *Landasan Teori, Kerangka Pemikiran, Penelitian Terdahulu, & Hipotesis*.
- Muryanti, et al. 2025. *Persepsi Pengguna Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Transjakarta, Batik Trans Solo, dan Trans Jogja*. Jurnal Sosiologi USK (Media Pemikiran & Aplikasi), 19(1), 103-115.
- Passini, R. 1984. *Wayfinding in Architecture*. Van Nostrand Reinhold.
- Romlah, S. 2021. *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif (Pendekatan Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif)*. PANCAWAHANA: Jurnal Studi Islam, 16(1), 1-13. Bangil: Sekolah Tinggi Agama Islam Pancawahana.
- Rose, Gillian. 2016. *Visual Methodologies: An Introduction to Researching with Visual Materials*. N.p.: SAGE Publications.
- Soewardikoen, D. W. 2021. *Metodologi Penelitian Desain Komunikasi Visual - Edisi Revisi*. PT Kanisius.
- Tim ITDP. et al. 2021. *Panduan Ikonografi dan Wayfinding Transportasi Jakarta versi 2021*. Pemprov DKI Jakarta.
- (https://www.academia.edu/25249785/Metode_kualitatif_penerapannya_dalam_penelitian) Diakses 17 Maret 2025
- (<https://penerbitdeepublish.com/teknik-analisis-data/>) Diakses tanggal 22 Februari 2025
- (<https://solopos.espos.id/beroperasi-4-tahun-jumlah-penumpang-batik-solo-trans-belum-maksimal-1971578>) Diakses tanggal 3 Mei 2025
- (<https://transjakarta.co.id/berita/laporan-kinerja-2024-sepanjang-tahun-2024-transjakarta-tumbuh-tinggi-dan-semakin-efisien>) Diakses tanggal 3 Mei 2025