



**SEKOLAH TINGGI TEKNOLOGI TERPADU NURUL FIKRI**

**PERANCANGAN DESAIN *PROTOTYPE* APLIKASI *MOBILE*  
TRANSPORTASI *ONLINE RIDESOLVE* MENGGUNAKAN  
METODE *DESIGN SPRINT***

**TUGAS AKHIR**

**RAIHANA CINDY AFIFAH**

**0110220249**

**PROGRAM STUDI TEKNIK INFORMATIKA**

**DEPOK**

**AGUSTUS 2024**



**STT TERPADU  
NURUL FIKRI**

**SEKOLAH TINGGI TEKNOLOGI TERPADU NURUL FIKRI**

**PERANCANGAN DESAIN *PROTOTYPE* APLIKASI *MOBILE*  
TRANSPORTASI *ONLINE RIDESOLVE* MENGGUNAKAN  
METODE *DESIGN SPRINT***

**TUGAS AKHIR**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana**

**STT - NF**  
**RAIHANA CINDY AFIFAH**  
**0110220249**

**PROGRAM STUDI TEKNIK INFORMATIKA**

**DEPOK**

**AGUSTUS 2024**

**HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS**

**Tugas Akhir ini adalah hasil karya penulis, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Raihana Cindy Afifah**

**NIM : 0110220249**

Depok, 26 Juli 2024

**STT - NF**

Tanda Tangan



Raihana Cindy Afifah

## HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh :

Nama : Raihana Cindy Afifah

NIM : 0110220249

Program Studi : Teknik Informatika

Judul Tugas Akhir : Perancangan Desain *Prototype* Aplikasi *Mobile* Transportasi  
*Online RideSolve* Menggunakan Metode *Design Sprint*

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Komputer pada Program Studi Teknik Informatika, Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri

DEWAN PENGUJI

Pembimbing

Penguji

  
**STT - NF**  
(Tifani Nabarian, S.Kom., M.T.I.)

  
**STT - NF**  
(Dr. Sirojul Munir, S.Si, M.Kom.)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 26 Juli 2024



## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT, atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Tugas Akhir ini. Tugas Akhir ini penulis tulis sebagai salah satu syarat untuk meraih gelar Sarjana Komputer di Program Studi Teknik Informatika pada Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri.

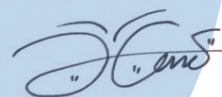
Dalam penyusunan Tugas Akhir ini, penulis berusaha sebaik mungkin untuk menyajikan informasi, analisis, dan temuan yang relevan dan bermanfaat. penulis menyadari bahwa proses ini tidak terlepas dari dukungan dan bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada :

1. Allah SWT yang telah memberikan nikmat sehat, kesabaran, kelancaran, dan keberkahan, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
2. Kedua Orang tua, adik, dan semua anggota keluarga yang telah mendoakan dan juga memberikan nasihat selama masa perkuliahan
3. Kepada papa om, tante ayu, bapak kemal, ibu heni, kevin, jojo, sekar dan najib yang senantiasa memberikan dukungan, nasihat serta motivasi selama perjalanan akademik penulis
4. Bapak Dr. Lukman Rosyidi, yang menjabat sebagai Ketua Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri.
5. Ibu Tifani Nabarian, S.Kom M.T.I selaku Ketua Program Studi Teknik Informatika Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri dan juga selaku Dosen Pembimbing yang telah membimbing, mengarahkan, dan memberikan masukan selama penulis menyelesaikan tugas akhir ini .
6. Bapak Nasrul, S.Pdi., M.Kom., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing penulis selama menjalani masa perkuliahan di Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri.
7. Dosen – dosen di lingkungan Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri yang telah mendidik penulis selama menempuh pendidikan.

8. Amelia Nabilla Putri, Ikhwan Nurrohman, Ali Akbar, Anisyah Nur Septiana, Arni Rahayu yang telah memberikan dorongan serta membantu penulis selama menyelesaikan tugas akhir.
9. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah memberikan dukungan dalam berbagai bentuk.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan ini terdapat banyak kekurangan, dan tugas akhir ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang konstruktif untuk memperbaiki karya ini di masa mendatang. Semoga tugas akhir ini dapat memberikan manfaat bagi penulis sendiri serta para pembaca secara umum.

Depok, 26 Juli 2024



Raihana Cindy Afifah

# STT - NF

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Raihana Cindy Afifah

NIM : 0110220249

Program Studi : Teknik Informatika

Jenis karya : Tugas Akhir

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada STT-NF **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty - Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**Perancangan Desain *Prototype* Aplikasi *Mobile* Transportasi *Online* RideSolve  
Menggunakan Metode *Design Sprint***

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini STT-NF berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 26 Juli 2024

**STT - NF**

Yang Menyatakan



( Raihana Cindy Afifah )

## ABSTRAK

Nama : Raihana Cindy Afifah  
NIM : 0110220249  
Program Studi : Teknik Informatika  
Judul : Perancangan Desain *prototype* Aplikasi *Mobile* Transportasi  
*Online RideSolve* Menggunakan Metode *Design Sprint*

Mahasiswa di Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri (STT-NF) menghadapi kendala dalam mengakses transportasi yang terjangkau dan dapat diandalkan untuk ke dan dari kampus. Kesulitan ini menyebabkan mahasiswa sulit menemukan opsi transportasi yang nyaman dan hemat biaya. Penelitian ini bertujuan untuk merancang aplikasi seluler yang menawarkan antarmuka yang intuitif dan ramah pengguna, sehingga dapat meningkatkan keseluruhan pengalaman transportasi bagi mahasiswa. Penelitian ini menggunakan metodologi *Design Sprint*, sebuah proses terstruktur yang terdiri dari lima fase: memahami, divergen, memutuskan, membuat prototipe, dan memvalidasi. Kebutuhan pengguna dikumpulkan melalui survei dan wawancara, kemudian prototipe dikembangkan dan diuji menggunakan Figma. Pengujian kegunaan dilakukan menggunakan *System Usability Scale* (SUS). Hasil penelitian ini berupa prototipe aplikasi seluler, RideSolve, yang mencakup fitur-fitur seperti pemesanan perjalanan, pemilihan pengemudi, dan melihat riwayat perjalanan. Pengujian kegunaan menunjukkan skor SUS yang tinggi mencapai 82, menandakan bahwa aplikasi ini diterima dengan baik oleh pengguna dan memenuhi kebutuhan mereka dengan efektif. Kesimpulannya, prototipe RideSolve diharapkan dapat secara signifikan meningkatkan pengalaman transportasi bagi mahasiswa STT-NF, menyediakan solusi yang dapat diandalkan dan ramah pengguna.

Kata kunci : Aplikasi *Mobile*, *Design Sprint*, Kegunaan, *System Usability Scale*, Transportasi *Online*

## **ABSTRACT**

*Name* : Raihana Cindy Afifah

*NIM* : 0110220249

*Study Program* : *Informatics Engineering*

*Title* : *Designing the Prototype for the RideSolve Mobile Online Transportation Application Using the Design Sprint Method*

*Students at Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri (STT-NF) face challenges in accessing affordable and reliable transportation to and from campus. This difficulty makes it hard for students to find convenient and cost-effective transportation options. This research aims to design a mobile application that offers an intuitive and user-friendly interface, thereby improving the overall transportation experience for students. The research uses the Design Sprint methodology, a structured process consisting of five phases: understanding, diverging, deciding, prototyping, and validating. User needs were gathered through surveys and interviews, and the prototype was developed and tested using Figma. Usability testing was conducted using the System Usability Scale (SUS). The result of this research is a mobile application prototype, RideSolve, which includes features such as booking rides, selecting drivers, and viewing ride history. Usability testing showed a high SUS score of 82, indicating that the application is well-received by users and effectively meets their needs. In conclusion, the RideSolve prototype is expected to significantly improve the transportation experience for STT-NF students, providing a reliable and user-friendly solution.*

*Keywords* : *Design Sprint, Mobile Application, Online Transportation, System Usability Scale, Usability*



## DAFTAR ISI

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vii
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS .....	vii
ABSTRAK .....	viii
<i>ABSTRACT</i> .....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	2
1.3 Tujuan Penelitian.....	2
1.4 Manfaat Penelitian.....	2
1.5 Batasan Masalah.....	2
1.6 Sistematika Penulisan.....	3
BAB II LANDASAN TEORI.....	3
2.1 <i>Online Transportation</i> .....	4
2.2 <i>Mobile Aplication</i> .....	4
2.3 <i>User Interface (UI)</i> .....	5
2.4 <i>User Experience (UX)</i> .....	5
2.5 <i>Design Sprint</i> .....	5
2.6 <i>Usability</i> .....	6

2.7	<i>System Usability Scale (SUS)</i> .....	7
2.8	Penelitian Terkait.....	8
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....		10
3.1	Tahapan Penelitian .....	10
3.2	Rancangan Penelitian .....	12
3.2.1	Jenis Penelitian.....	13
3.2.2	Metode Analisis .....	13
3.2.3	Metode Pengumpulan Data.....	13
3.2.4	Lingkungan Pengembangan.....	14
3.2.5	Metode Pengujian.....	15
3.2.6	Metode Perancangan dan Evaluasi.....	16
BAB IV IMPLEMENTASI DAN EVALUASI.....		17
4.1	Implementasi <i>Design Sprint</i> .....	17
4.1.1	<i>Understanding</i> .....	17
4.1.2	<i>Diverge</i> .....	26
4.1.3	<i>Decide</i> .....	29
4.1.4	<i>Prototype</i> .....	36
4.1.5	<i>Validate</i> .....	46
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		54
5.1	Kesimpulan.....	54
5.2	Saran.....	55
DAFTAR PUSTAKA .....		56
LAMPIRAN.....		59



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Tahapan Design Sprint .....	6
Gambar 3.1 Tahapan Penelitian .....	10
Gambar 3.2 Rancangan Penelitian .....	12
Gambar 4.1 Grafik Usia Responden .....	18
Gambar 4.2 Grafik Jenis Kelamin Responden .....	18
Gambar 4.3 Grafik Pertanyaan 1 .....	19
Gambar 4.4 Grafik Pertanyaan 2 .....	20
Gambar 4.5 Grafik Pertanyaan 3 .....	21
Gambar 4.6 Grafik Pertanyaan 4 .....	21
Gambar 4.7 Grafik Pertanyaan 5 .....	22
Gambar 4.8 Grafik Pertanyaan 6 .....	23
Gambar 4.9 User Persona 1 .....	28
Gambar 4.10 User Persona 2 .....	28
Gambar 4.11 User Persona 3 .....	29
Gambar 4.12 Information Arsitektur Pengguna .....	36
Gambar 4.13 Tampilan Splash .....	37
Gambar 4.14 Tampilan Halaman Mulai .....	37
Gambar 4.15 Tampilan Halaman Masuk Akun .....	38
Gambar 4.16 Tampilan Halaman Pendaftaran Akun .....	38
Gambar 4.17 Tampilan Halaman Beranda .....	39
Gambar 4.18 Tampilan Halaman Pesanan .....	39
Gambar 4.19 Tampilan Halaman Riwayat Pesan .....	40
Gambar 4.20 Tampilan Halaman Pesan .....	40
Gambar 4.21 Tampilan Halaman Akun .....	41
Gambar 4.22 Tampilan Halaman Edit Akun .....	41
Gambar 4.23 Tampilan Halaman Notifikasi .....	42
Gambar 4.24 Tampilan Halaman Cari Tebengan Motor .....	43
Gambar 4.25 Tampilan Halaman Cari Tebengan Mobil .....	43
Gambar 4.26 Tampilan Halaman Pemesanan Layanan .....	44
Gambar 4.27 Tampilan Halaman Pemesanan Layanan Berhasil .....	44

Gambar 4.28 Tampilan Halaman Membuat Tebengan .....	45
Gambar 4.29 Tampilan Halaman Rincian Membuat Tebengan.....	45
Gambar 4.30 Tampilan Halaman Berhasil Membuat Tebengan.....	46
Gambar 4.31 Grafik Kurva .....	49



STT - NF

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terkait .....	8
Tabel 4.1 Daftar Pertanyaan Wawancara.....	23
Tabel 4.2 Hasil Wawancara Responden 1.....	24
Tabel 4.3 Hasil Wawancara Responden 2.....	24
Tabel 4.4 Hasil Wawancara Responden 3.....	25
Tabel 4.5 Inti Permasalahan.....	26
Tabel 4.6 Kriteria Calon Pengguna.....	26
Tabel 4.7 Data Responden .....	46
Tabel 4.8 Pertanyaan SUS.....	48
Tabel 4.9 Skor SUS.....	48
Tabel 4.10 Skor Asli System Usability Scale (SUS) .....	51
Tabel 4.11 Hasil Akhir System Usability Scale (SUS).....	52
Tabel 4.12 Interpretasi skor SUS .....	52

STT - NF

# BAB I

## PENDAHULUAN

Pada bab ini, akan membahas terkait latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan penelitian, serta sistematika penulisan.

### 1.1 Latar belakang

Sekolah Tinggi Teknologi Terpadu Nurul Fikri (STT NF), merupakan salah satu lembaga pendidikan tinggi di Indonesia yang memiliki sejarah panjang dalam menyediakan pendidikan berkualitas, terutama dalam bidang teknologi dan informatika. STT NF adalah salah satu lembaga pendidikan yang memiliki banyak prestasi dan kontribusi signifikan dalam pengembangan sektor teknologi dan informatika di Indonesia. STT NF memiliki dua lokasi, yaitu Kampus A yang terletak di Kelapa Dua, Depok dan Kampus B yang terletak di Lenteng Agung, Jakarta Selatan .

Pembelajaran di STT NF tahun ajaran 2023/2024 ini dilakukan secara tatap muka atau offline yang mengharuskan mahasiswa untuk datang ke kampus. Akan tetapi tidak semua transportasi umum memiliki akses yang memadai ke lokasi kampus. Berdasarkan wawancara dengan salah satu mahasiswa STT NF (Nurhalizah,2023), Mahasiswa dengan anggaran terbatas mungkin kesulitan membayar biaya transportasi harian atau bulanan, terutama jika harus menggunakan transportasi umum yang mahal (lampiran1, SN12).

Kesulitan dalam transportasi menuju kampus dapat berdampak negatif pada kualitas pendidikan dan kesejahteraan mahasiswa. Selain itu, masalah ini juga dapat mempengaruhi produktivitas dan fokus mahasiswa dalam belajar (lampiran1, SN13). Oleh karena itu diperlukan solusi agar mahasiswa dapat pergi ke kampus tanpa terkendala dengan transportasi umum yang sulit dan mahal.

Untuk menjamin seluruh mahasiswa dapat pergi ke kampus tanpa terkendala oleh transportasi umum yang sulit dan mahal, maka penulis merancang desain aplikasi transportasi *online* kampus RideSolve. RideSolve adalah solusi untuk menghadirkan perubahan positif dalam kehidupan mahasiswa, dengan fokus pada transportasi menuju kampus. Desain aplikasi ini memanfaatkan metode *Design*

*Sprint*, serta alat desain Figma yang unggul untuk menghadirkan solusi yang sesuai kebutuhan dan mengikuti tren terkini dalam desain aplikasi. Alasan dari penggunaan metode Design sprint dalam penelitian ini yaitu karena *Design Sprint* memberikan pendekatan yang terstruktur dalam mengatasi tantangan desain, meminimalkan risiko, dan memastikan produk akhir lebih sesuai dengan kebutuhan dan harapan pengguna.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimana merancang antarmuka pengguna aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve yang intuitif dan mudah digunakan dengan menggunakan metode *design sprint*?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini. Adalah untuk merancang antarmuka pengguna aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve yang intuitif dan mudah digunakan dengan menggunakan metode *design sprint* yang dapat meningkatkan pengalaman pengguna.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Berikut adalah beberapa manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini :

1. Peningkatan pengalaman pengguna
2. Efisiensi penggunaan waktu ketika pengguna menggunakan aplikasi

### **1.5 Batasan Masalah**

Batasan - batasan masalah pada Penelitian ini, yaitu :

1. Penelitian ini hanya sampai pada rancangan desain *prototype* dari aplikasi sehingga diperlukan penelitian berikutnya untuk bagian *front end* dan *back end*.
2. Metode pembayaran dalam rancangan *prototype* aplikasi hanya menggunakan pembayaran tunai.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Berikut adalah urutan atau susunan penulisan Tugas Akhir ini:

### **1. BAB I PENDAHULUAN**

Bab pembuka ini memberikan gambaran umum tentang perancangan *prototype* aplikasi transportasi *online*, mencakup latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat, batasan, dan sistematika penulisan. Penulis menguraikan konteks penelitian, alasan pengusulan aplikasi, serta tujuan dan manfaat penelitian dari aspek teoritis dan praktis. Batasan masalah menjelaskan ruang lingkup penelitian.

### **2. BAB II LANDASAN TEORI**

Pada bab ini, akan dibahas secara mendalam teori dan sumber yang menjadi landasan penelitian ini, seperti penelitian terkait dan penjelasan mengenai teori – teori beserta teknologi yang digunakan dalam penelitian ini.

### **3. BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini akan menguraikan proses penelitian yang dilakukan oleh penulis, mencakup berbagai tahapan mulai dari perencanaan awal, pengumpulan data, proses perancangan, hingga analisis hasil penelitian.

### **4. BAB IV IMPLEMENTASI DAN HASIL**

Bab ini berisi analisis kebutuhan dan rancangan sistem aplikasi, berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan. Bab ini juga mencakup pengujian dan evaluasi performa serta pengalaman pengguna terhadap *prototype* yang telah dibuat. Penulis akan menjabarkan seluruh analisis, rancangan, dan hasil pengujian secara terperinci.

### **5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini mencakup rangkuman Tugas Akhir yang mencakup inti dari jawaban terhadap rumusan masalah, serta rekomendasi untuk penelitian selanjutnya yang tertarik dalam mengeksplorasi topik yang serupa.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai dasar teori yang digunakan untuk acuan dalam perancangan aplikasi ini. Dalam bab ini akan membahas definisi – definisi serta berbagai aspek penting terkait dengan aplikasi transportasi *online*, mulai dari konsep dasar transportasi *online* hingga prinsip-prinsip desain yang membentuk antarmuka pengguna yang efektif dan intuitif.

#### **2.1 *Online Transportation***

Transportasi *online* adalah layanan transportasi berbasis aplikasi yang dapat dipesan melalui *smartphone*. Saat konsumen memesan layanan ini, detail pemesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, waktu kedatangan, dan informasi perusahaan penyedia akan terlihat di layar *smartphone*. Transportasi *online* memudahkan masyarakat sehingga mereka tidak perlu lagi menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi atau pergi ke pangkalan ojek, bus, becak, atau transportasi lainnya. Selain itu, tarif sudah diestimasi berdasarkan jarak tempuh, sehingga penumpang tidak perlu khawatir tarif membengkak karena kemacetan seperti pada transportasi berargometer [1].

#### **2.2 *Mobile Application***

Aplikasi *mobile*, atau yang juga dikenal sebagai aplikasi perangkat seluler, adalah perangkat lunak yang diinstal pada perangkat *mobile* seperti *smartphone* dan tablet. Melalui aplikasi *mobile*, pengguna dapat mengakses berbagai informasi, media sosial, dan marketplace *online* yang terhubung ke internet. Keunggulan utama dari aplikasi *mobile* adalah kemampuannya menyediakan informasi tanpa hambatan terkait tempat dan waktu, selama perangkat terhubung ke layanan internet[2].



### **2.3 User Interface (UI)**

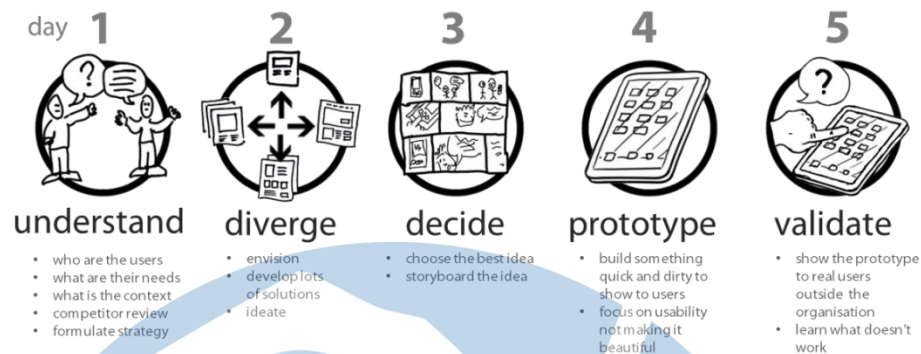
Antarmuka Pengguna *User Interface* (UI) adalah elemen input dan output yang secara langsung terlibat dengan pengguna akhir sistem. UI dapat diakses langsung oleh pengguna *internal* maupun *eksternal* dari sistem tersebut. *Desain* UI dapat sangat bervariasi tergantung pada tujuan antarmuka, karakteristik pengguna yang dituju, serta karakteristik dari perangkat antarmuka yang digunakan [3]. Antarmuka pengguna juga berfungsi antara lain penghubung antara pengguna dan system, memungkinkan operasi yang efektif pada berbagai perangkat elektronik, yaitu : *smartphone*, komputer, tablet dan juga perangkat elektronik lainnya [4].

### **2.4 User Experience (UX)**

*User experience*, atau UX, adalah pengalaman yang dialami pengguna saat menggunakan suatu produk atau teknologi [5]. Para profesional UX mendefinisikan istilah pengalaman pengguna (*User Experience*) secara lebih luas, mencakup aspek kemudahan penggunaan, keterlibatan pengguna, hingga daya tarik *visual* produk [6]. Pengalaman pengguna suatu produk dapat dianggap baik jika mencakup aspek psikologis dan perilaku pengguna saat menggunakan produk tersebut. Untuk memastikan produk memiliki pengalaman pengguna yang baik, produk tersebut harus sesuai dengan kebutuhan pengguna dan fitur-fiturnya [7].

### **2.5 Design Sprint**

*Design sprint* dikembangkan oleh *Google Ventures* sebagai metode untuk menghasilkan ide-ide baru dalam waktu singkat melalui lima tahapan [8]. *Design Sprint* adalah metode praktis yang digunakan untuk menguji dan memvalidasi ide melalui perancangan, pengujian, pembuatan prototipe, dan kolaborasi [9]. Metode *Design sprint* dilaksanakan selama 5 hari.



Gambar 2.1 Tahapan *Design Sprint* [10]

Berdasarkan Gambar 2.1 terdapat lima tahapan pada metode *design sprint*. Tahapan pertama yaitu (1) *Understanding*, yang bertujuan untuk memahami permasalahan yang perlu diselesaikan, (2) *Diverge*, yang bertujuan untuk menghasilkan sebanyak mungkin gagasan atau ide dalam batas waktu yang ditentukan, (3) *Decide*, di mana semua peserta berdiskusi untuk memilih ide terbaik yang telah dikumpulkan. Ide-ide ini akan dipertimbangkan juga dalam konteks proyek bisnis yang sedang berjalan. (4) *prototype*, mahasiswa diminta untuk mengembangkan *prototype* yang bisa diujikan pada pengguna atau customer, (5) *Validate*, tahap terakhir di mana *prototype* yang telah dibuat akan diuji dan dievaluasi oleh pengguna. [8].

## 2.6 Usability

*Usability* berasal dari kata *usable* yang umumnya bermakna dapat dipergunakan dengan baik. Sesuatu dapat dinyatakan bermanfaat dengan baik jika kegagalan pada saat pemakaiannya diminimalkan atau dihilangkan serta bermanfaat dan memberikan kepuasan untuk pengguna [11]. *Usability* juga dapat dijelaskan sebagai seberapa baik produk dapat digunakan oleh pengguna tertentu untuk mencapai tujuan yang ditetapkan dengan cara yang efektif, efisien, dan memuaskan dalam situasi tertentu. Situasi ini mencakup pengguna, tugas, serta perangkat (*hardware, software, dan material*)[12]. Terdapat beberapa karakteristik dalam *usability*, yaitu :

### 1. *Learnability*

Suatu produk dianggap mudah digunakan jika pengguna tidak membutuhkan banyak waktu untuk mempelajarinya.

### 2. *Efficiency*

Efisiensi adalah seberapa cepat pengguna dapat mencapai tujuannya saat menggunakan produk tersebut.

### 3. *Memoriability*

Pengguna yang telah menggunakan suatu produk sebelumnya dapat langsung mengingat cara mengoperasikannya.

### 4. *Safety*

Keamanan di sini merujuk pada bagaimana pengguna dapat merasa aman saat menggunakan suatu produk dan adanya langkah-langkah pencegahan untuk melindungi pengguna dari situasi berbahaya.

### 5. *Utility*

*Utility* mengacu pada sejauh mana suatu produk mampu berfungsi dengan baik, memungkinkan pengguna untuk melakukan tugas-tugas yang diperlukan atau yang diinginkan.

### 6. *Effectiveness*

Sebuah produk harus mampu dipergunakan untuk menyelesaikan suatu tugas spesifik atau dengan kata lain seberapa efektif suatu produk dalam menangani tugas yang diperlukan.

## 2.7 *System Usability Scale (SUS)*

*System usability scale (SUS)* merupakan sebuah alat yang dapat digunakan untuk mengukur tingkat *usability* dari sebuah *system*. Metode ini diperkenalkan oleh John Brooke pada tahun 1986. Skala Kegunaan Sistem (SUS) adalah cara mudah untuk menguji kegunaan sistem pada 10 poin pertanyaan dan 5 jawaban yang memberikan gambaran komprehensif untuk mengevaluasi tujuan kegunaan. SUS adalah skala *Likert* sederhana yang mengharuskan responden untuk menunjukkan tingkat setuju atau tidak setuju pada skala 1 sampai 5 [13].

## 2.8 Penelitian Terkait

Penelitian ini tidak sepenuhnya berfokus pada hal yang baru, tetapi telah ada penelitian sebelumnya yang relevan. Berikut adalah tabel yang membahas studi terkait yang telah diambil oleh peneliti sebagai referensi.

Tabel 2.1 Penelitian Terkait

No	Nama dan Tahun	Judul	Topik	Metode	Hasil
1	Falderika , N O Sakti , I Ramadhan , M S Alfaridzi , C N Albar. 2021	Perancangan Sistem Informasi Transportasi Umum Perkotaan Berbasis Android	Transportasi Umum	Analisis Deskriptif	<i>prototype</i> Aplikasi
2	Kevin, Magdalena Ariance Ineke Pakereng. 2022	Perancangan Aplikasi Transportasi <i>Online</i> Di Kota Ketapang Menggunakan Pendekatan <i>User Centered</i> <i>Design</i>	Transportasi <i>online</i>	<i>User</i> <i>Centered</i> <i>Design</i>	Tampilan <i>User</i> <i>Interface</i> Aplikasi Kendara
3	Abdul Alfattah Hidayah, 2021	Perancangan Aplikasi Jasa Transportasi <i>Online</i> Pada Kota Medan Menggunakan <i>Firestore</i> dan Algoritma <i>Dijkstra</i> Berbasis <i>Mobile</i>	Transportasi <i>online</i>	Kualitatif	Aplikasi Jasa Transportasi <i>Online</i>

Penelitian yang dilakukan oleh Falderika, N. O. Sakti, I. Ramadhan, M. S. Alfaridzi, dan C. N. Albar berjudul "Perancangan Sistem Informasi Transportasi Umum Perkotaan Berbasis Android" bertujuan untuk membantu dan mempermudah masyarakat dalam mengakses informasi mengenai rute transportasi umum di kota mereka. Aplikasi ini dikembangkan dengan menggunakan metode

analisis deskriptif dan pendekatan kualitatif yang berfokus pada pengukuran kebutuhan masalah. Hasil pengujian aplikasi menunjukkan bahwa aplikasi berjalan sesuai dengan struktur dan fungsi yang telah direncanakan. [14].

Dalam Penelitian lain yang dilakukan oleh Kevin, Magdalena Ariance Ineke Pakereng, yang berjudul “Perancangan Aplikasi Transportasi *Online* Di Kota Ketapang Menggunakan Pendekatan *User Centered Design*”. Bertujuan untuk membantu para pekerja dan pelajar di kota Ketapang yang tidak memiliki kendaraan pribadi dan untuk keperluan lainnya seperti memesan makanan dan mengirim barang [15]. Penelitian ini menggunakan pendekatan *User Centered Design*. Hasil dari penelitian ini merupakan desain tampilan *User Interface* dari aplikasi yang diberi nama Kendara.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Abdul Alfattah Hidayah yang berjudul “Perancangan Aplikasi Jasa Transportasi *Online* Pada Kota Medan Menggunakan *Firestore* dan Algoritma *Dijkstra* Berbasis *Mobile*”. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah pengumpulan data yang dilakukan secara kualitatif yaitu berupa observasi, wawancara, dan studi pustaka. Penelitian ini menghasilkan implementasi *Firestore* dan Algoritma *Dijkstra* dalam aplikasi jasa transportasi *online* [16].

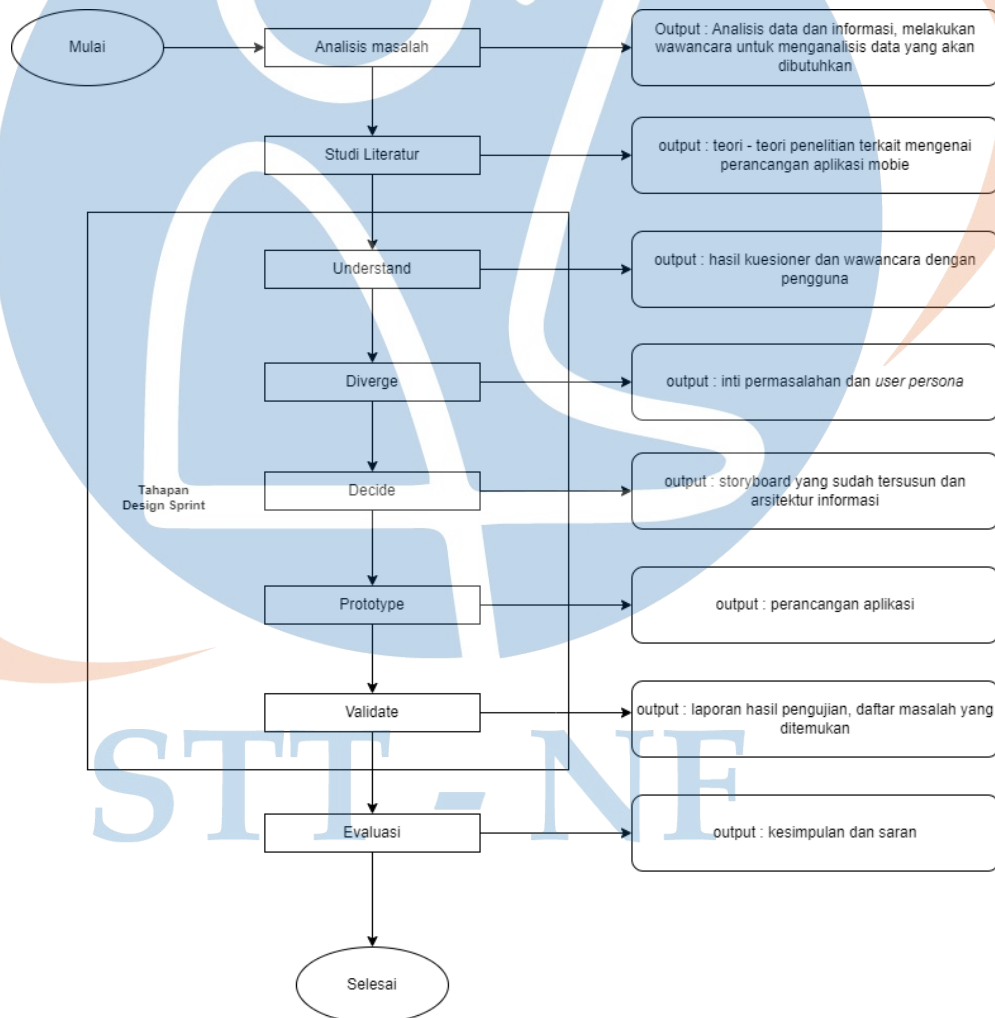
STT - NF

### BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai *Design Sprint*, termasuk jenis penelitian, tahapan penelitian, dan rancangan penelitian yang diterapkan dalam penelitian ini.

#### 3.1 Tahapan Penelitian

Berikut ini merupakan tahapan penelitian yang akan digunakan penulis selama proses penelitian perancangan aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve.



Gambar 3.1 Tahapan Penelitian



Berikut merupakan penjelasan mengenai tahapan penelitian :

1. Analisis Masalah

Tahapan ini dilakukan untuk menganalisis masalah atau kebutuhan yang akan dipecahkan oleh aplikasi dijabarkan secara rinci.

2. Studi Literatur

Tahapan ini dilakukan untuk mencari sumber referensi seperti jurnal, artikel, karya ilmiah, buku, dan materi lain yang relevan dengan penelitian ini.

3. *Understand*

Pada tahapan ini, peneliti akan memahami masalah atau kebutuhan yang akan dipecahkan oleh aplikasi

4. *Diverge*

Pada tahap ini, peneliti akan menyajikan inti dari permasalahan dan user persona.

5. *Decide*

Pada tahap ini, akan disajikan *Storyboard* dan arsitektur informasi dari aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve.

6. *Prototype*

Pada tahap ini, dirancanglah aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve sebagai tahap implementasi dan informasi yang diberikan responden melalui kuesioner

7. *Validate*

Pada tahap ini, peneliti akan melakukan pengujian atau verifikasi terhadap prototipe yang telah dibuat.

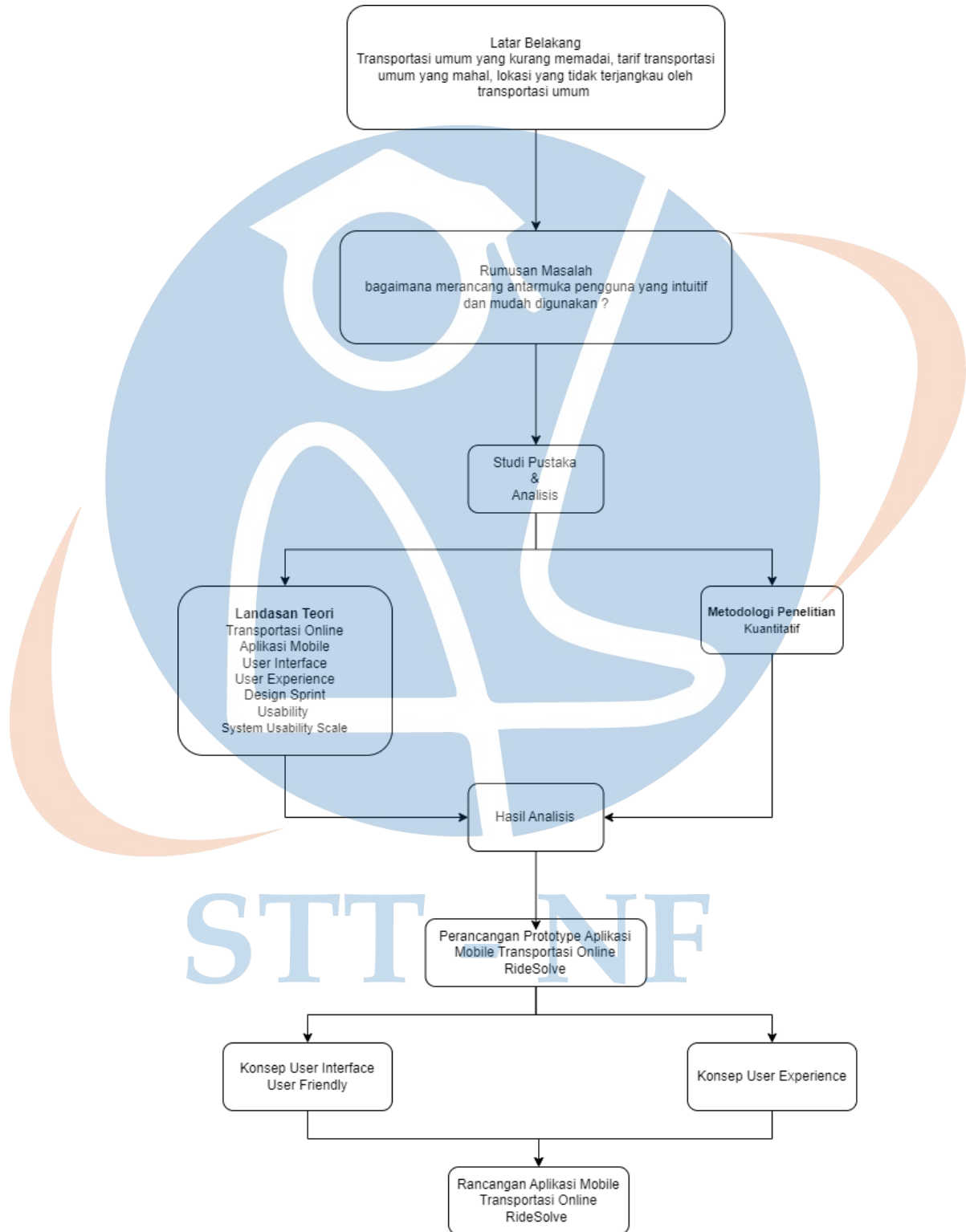
8. Evaluasi

Pada tahap ini akan ditarik kesimpulan dari keseluruhan rancangan dan saran untuk penelitian selanjutnya.



### 3.2 Rancangan Penelitian

Berikut ini merupakan rancangan penelitian yang dilakukan oleh penulis



Gambar 3.2 Rancangan Penelitian

### **3.2.1 Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian dan pengembangan (R&D) untuk merancang aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve. Metode ini mencakup beberapa tahapan utama: analisis kebutuhan melalui studi literatur, survei, dan wawancara untuk memahami kebutuhan pengguna; perancangan prototipe awal dan penggunaan metode *design sprint* untuk mempercepat proses desain; pengembangan aplikasi berdasarkan desain yang telah disempurnakan; pengujian dengan melibatkan pengguna untuk mengevaluasi kemudahan penggunaan dan fungsionalitas; serta evaluasi dan penyempurnaan berdasarkan umpan balik dari pengguna [17]. Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengembangkan antarmuka pengguna yang intuitif dan mudah digunakan, sehingga aplikasi RideSolve dapat memenuhi kebutuhan pengguna dan berfungsi secara efektif.

### **3.2.2 Metode Analisis**

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif untuk merancang aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve. Metode kuantitatif melibatkan pengumpulan dan analisis data numerik untuk mengidentifikasi pola, hubungan, dan tren yang dapat diukur secara statistik. Dalam penelitian ini, data akan dikumpulkan melalui survei dan kuesioner yang disebarakan kepada calon pengguna aplikasi untuk memahami kebutuhan, preferensi, dan masalah yang mereka hadapi saat menggunakan aplikasi transportasi online. Analisis data akan dilakukan dengan menggunakan teknik statistik untuk mengevaluasi hasil dan menginformasikan pengembangan antarmuka pengguna yang intuitif dan mudah digunakan. Penelitian ini bertujuan untuk mengembangkan antarmuka yang memenuhi kebutuhan pengguna dan berfungsi secara efektif, dengan hasil akhir berupa rancangan aplikasi RideSolve yang siap digunakan oleh masyarakat luas setelah melalui tahap uji coba dan penyempurnaan berdasarkan data kuantitatif yang terkumpul.

### **3.2.3 Metode Pengumpulan Data**

Tahapan pengumpulan data yang dilakukan pada penulisan ini adalah metode pengumpulan data melalui berbagai teknik termasuk studi pustaka, wawancara mendalam, dan survei (kuesioner) untuk memperoleh informasi yang

relevan. Metode-metode ini telah diterapkan oleh penulis dalam rangka melakukan penelitian.

#### 1. Studi Pustaka

Melibatkan pencarian dan analisis terhadap literatur yang relevan seperti buku, jurnal, artikel, dan laporan penelitian terkait aplikasi *mobile* transportasi *online* dan desain antarmuka pengguna yang efektif. Studi pustaka membantu dalam membangun dasar teoritis dan memahami tren terbaru dalam pengembangan aplikasi tersebut.

#### 2. Wawancara

Dilakukan dengan calon pengguna aplikasi dan pakar industri untuk mendapatkan wawasan mendalam mengenai pengalaman mereka dalam menggunakan aplikasi sejenis, serta mendapatkan perspektif langsung mengenai kebutuhan, preferensi, dan masalah yang dihadapi dalam penggunaan sehari-hari.

#### 3. Survei

Disebarkan kepada sampel yang representatif dari calon pengguna aplikasi RideSolve. Survei ini bertujuan untuk mengumpulkan data kuantitatif mengenai kepuasan pengguna terhadap fitur-fitur yang ada, harapan mereka terhadap aplikasi, serta tanggapan terhadap desain antarmuka yang diusulkan. Survei membantu dalam mengidentifikasi preferensi mayoritas pengguna dan area-area yang memerlukan perbaikan atau penyempurnaan.

### 3.2.4 Lingkungan Pengembangan

#### a. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan secara *online* dikediaman penulis yang beralamat di Jl. Matoa II RT.04 RW.07 Kel. Mampang Kec. Pancoran Mas, Kota Depok.

#### b. Alat dan Bahan

##### 1. Laptop HP DESKTOP-TQGDES4

- Intel(R) Core(TM) i3-5005U CPU @ 2.00GHz 2.00 GHz
- RAM : 10,0 GB

- *System* : Windows 10 Home Single Language

2. Microsoft Word 2013

Merupakan aplikasi pengolahan kata yang digunakan penulis untuk menyusun penulisan tugas akhir.

3. Diagrams.net

Merupakan aplikasi *online* yang dapat membantu untuk pembuatan diagram dan grafik untuk pembuatan alur tahapan penelitian dan rancangan penelitian.

4. *Google Form*

Aplikasi untuk memudahkan penulis dalam melakukan *survey*. *Google form* digunakan untuk membuat kuesioner yang akan diisi oleh responden.

5. *Figma*

Merupakan salah satu *tools* yang digunakan untuk merancangan aplikasi RideSolve.

6. *Google SpreedSheet*

Aplikasi yang diluncurkan oleh *google* untuk memudahkan melakukan pengolahan data dari hasil kuesioner responden.

7. *WhatsApp*

Sosial media yang digunakan untuk menyebarkan kuesioner kepada para responden.

8. *Zoom*

*Platform* yang digunakan untuk melakukan wawancara dengan kepada responden.

9. *Whimsical.com*

Merupakan salah satu *tools* yang digunakan untuk merancangan *Storyboard* aplikasi RideSolve.

### 3.2.5 Metode Pengujian

Metode pengujian *usability* yang diterapkan dalam perancangan aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve melibatkan serangkaian tahap evaluasi pengguna. Ini melibatkan observasi interaksi pengguna dengan aplikasi, serta

mendengarkan masukan dan umpan balik langsung dari pengguna melalui sesi wawancara dan kuesioner. Selain itu, uji coba aplikasi dilakukan dengan kelompok pengguna yang mewakili berbagai tingkat pengalaman dan latar belakang, sehingga memastikan bahwa antarmuka aplikasi ini dapat diakses dengan mudah dan efektif oleh beragam pengguna. Dari hasil metode ini, perancang dapat mengidentifikasi area-area yang perlu diperbaiki untuk meningkatkan *usability* dan pengalaman pengguna secara keseluruhan.

### **3.2.6 Metode Perancangan dan Evaluasi**

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menerapkan metode *Design Sprint* untuk merancang aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve. *Design Sprint* adalah metode praktis yang digunakan untuk menguji dan memvalidasi ide berdasarkan perancangan, uji coba, pembuatan *prototipe*, serta kolaborasi. Setelah perancangan aplikasi selesai, dilakukan evaluasi berdasarkan hasil kuesioner *System Usability Scale* (SUS) yang diberikan kepada pengguna untuk menilai serta mempertimbangkan saran yang diberikan oleh pengguna.

STT - NF

## **BAB IV**

### **IMPLEMENTASI DAN EVALUASI**

Bab ini menyajikan proses pelaksanaan penelitian dan hasil yang diperoleh. Bagian pertama menjelaskan langkah-langkah implementasi, metode, dan teknik yang digunakan. Selanjutnya, dipaparkan hasil penelitian, serta hasil dari analisis yang telah dilakukan.

#### **4.1 Implementasi *Design Sprint***

Peneliti menerapkan metodologi *desain sprint* untuk mengembangkan dan memvalidasi ide perancangan aplikasi. *Desain sprint* merupakan 5 proses yang dirancang untuk menjawab pertanyaan kritis melalui desain, pembuatan prototipe, dan pengujian ide dengan pengguna akhir. Berikut merupakan tahapan – tahapan yang dilakukan oleh peneliti :

##### **4.1.1 *Understanding***

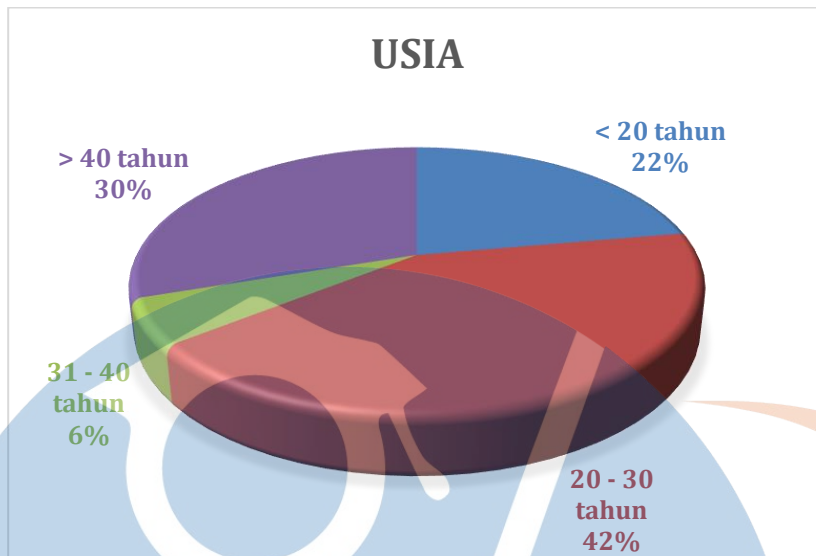
Tahap pertama untuk memulai proses dari metode *design sprint* ini yaitu memahami inti dari permasalahan serta menentukan calon pengguna dengan menggunakan hasil dari analisis kuesioner terhadap layanan transportasi *online* yang sudah ada dan wawancara yang telah dilakukan kepada calon pengguna.

##### **A. Kuesioner**

Kuesioner ini digunakan oleh peneliti sebagai bahan untuk menganalisis pengalaman pengguna aplikasi transportasi *online* yang sudah ada, yang nantinya hasil tersebut digunakan sebagai acuan untuk merancang aplikasi transportasi *online* RideSolve ini. Berikut merupakan bagian – bagian dari kuesioner.

##### **1. Usia**

Peneliti mengelompokkan usia responden kedalam 4 kelompok usia, yaitu usia di bawah 20 tahun, 20 – 30 tahun, 31 – 40 tahun dan di atas 40 tahun. Gambar 4.1 menunjukkan grafik mengenai usia dari responden kuesioner.

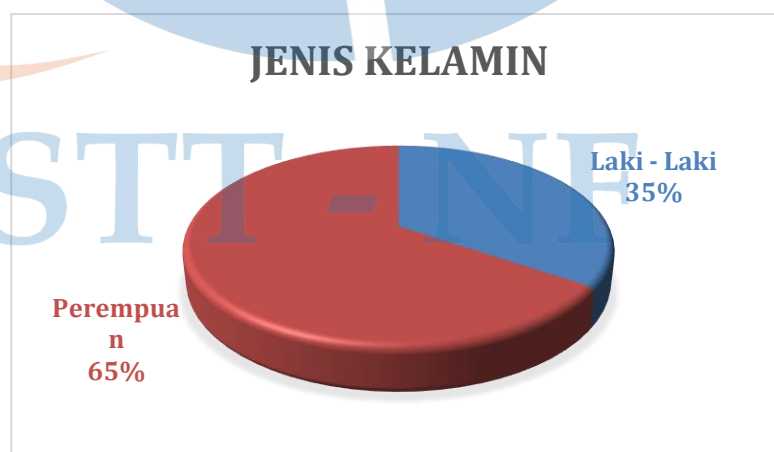


Gambar 4.1 Grafik Usia Responden

Berdasarkan grafik pada Gambar 4.1 dapat dilihat bahwa sebanyak 22% (28 orang) responden berusia di bawah 20 tahun, 42% (53 orang) responden berusia 20 – 30 tahun, 6% (7 orang) responden berusia 31 – 40 tahun, dan 30% (38 orang) responden berusia di atas 40 tahun.

## 2. Jenis Kelamin

Pembagian jenis kelamin pada kuesioner ini yaitu laki – laki dan perempuan. Gambar 4.2 menunjukkan grafik mengenai jenis kelamin dari responden kuesioner.



Gambar 4.2 Grafik Jenis Kelamin Responden

Berdasarkan grafik pada Gambar 4.2 dapat dilihat bahwa jumlah responden yang berjenis kelamin perempuan lebih banyak jika dibandingkan dengan jumlah

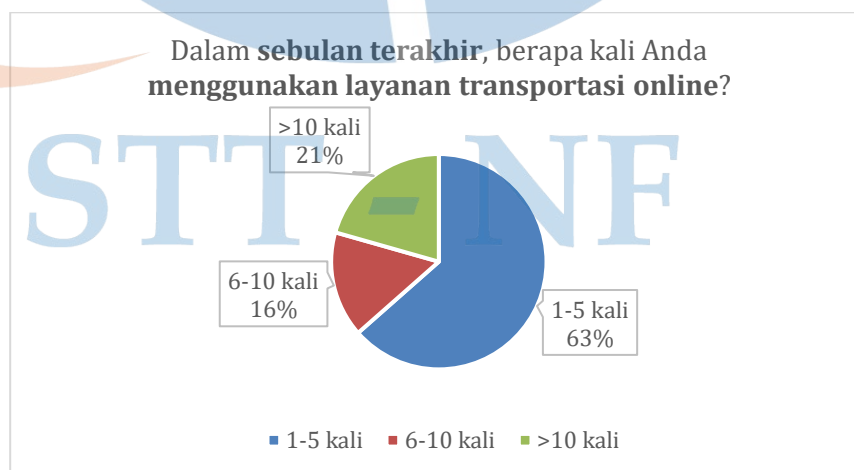


responden yang berjenis kelamin laki – laki. Jumlah responden perempuan sebanyak 88 orang dan jumlah responden laki – laki sebanyak 38 orang.

### 3. Daftar Pertanyaan

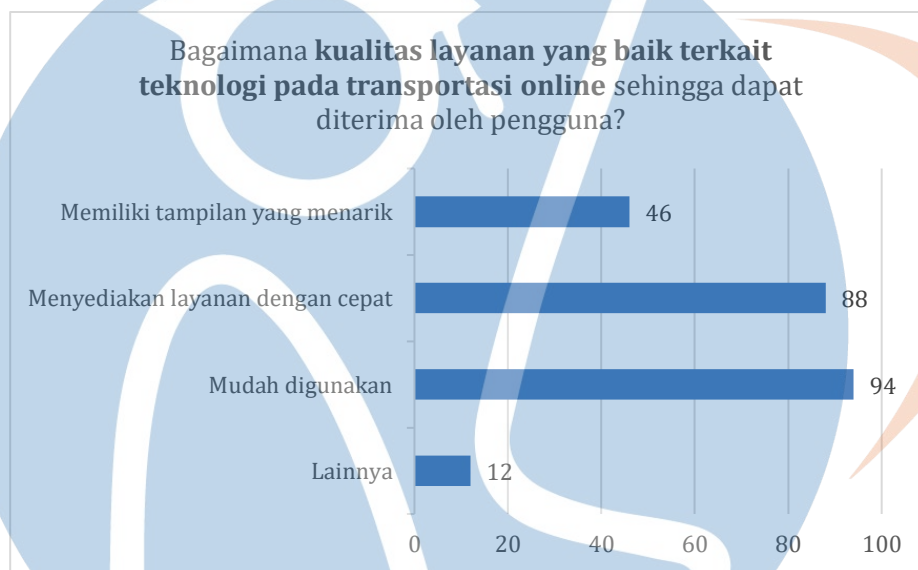
Berikut merupakan daftar pertanyaan yang ditanyakan oleh peneliti kepada responden, yaitu :

- Dalam sebulan terakhir, berapa kali Anda menggunakan layanan transportasi *online*?
- Bagaimana kualitas layanan yang baik terkait teknologi pada transportasi *online* sehingga dapat diterima oleh pengguna?
- Apakah aplikasi transportasi *online* yang sudah ada memberikan layanan sesuai dengan pemahaman pengguna? (contoh : ketika saya memesan layanan transportasi, saya mendapatkan informasi perkiraan harga dan jarak)
- Apakah aplikasi transportasi *online* yang sudah ada dapat digunakan dengan mudah?
- Apakah Anda pernah mengalami kesulitan ketika menggunakan aplikasi transportasi *online* yang sudah ada?
- Menurut Anda, apakah transportasi *online* yang sudah ada cukup inovatif?



Gambar 4.3 Grafik Pertanyaan 1  
(Sumber Hasil : Olahan Peneliti, 2024)

Dalam gambar 4.3 menggambarkan hasil dari pertanyaan pertama mengenai frekuensi penggunaan layanan transportasi *online* dengan tanggapan sebanyak 126 responden. Dengan hasil mayoritas responden menggunakan 1- 5 kali layanan transportasi *online* dalam waktu sebulan dengan presentasi sebesar 63.5% (80 responden). Sementara sebanyak 20.6% (26 responden) menggunakan layanan transportasi *online* lebih dari 10 kali dalam sebulan dan sebanyak 15.9% (20 responden) menggunakan 6 – 10 kali layanan transportasi *online* dalam sebulan.

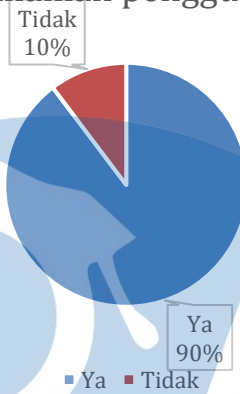


Gambar 4.4 Grafik Pertanyaan 2

(Sumber Hasil : Olahan Peneliti, 2024)

Dari hasil grafik yang ditunjukkan dalam Gambar 4.4 terlihat bahwa mayoritas responden memiliki pendapat bahwa kualitas layanan yang baik terkait teknologi pada transportasi *online* merupakan aplikasi yang mudah digunakan, hal ini terlihat dari jumlah responden sebanyak 94 responden. Pendapat lain yang juga dipilih ialah aplikasi menyediakan layanan dengan cepat, dengan jumlah responden sebanyak 88 responden dan aplikasi memiliki tampilan yang menarik, dengan jumlah responden sebanyak 46 responden. Sementara sebanyak 12 responden memiliki pendapat lainnya, seperti aplikasi yang banyak diskon nya, harga yang terjangkau, dan memberikan informasi rinci terkait plat nomer dan merk kendaraan.

Apakah aplikasi transportasi online yang sudah ada memberikan layanan sesuai dengan pemahaman pengguna?

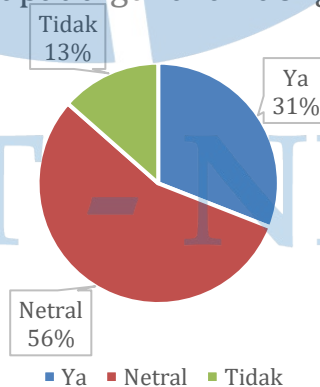


Gambar 4.5 Grafik Pertanyaan 3

(Sumber Hasil : Olahan Peneliti, 2024)

Berdasarkan hasil dari grafik Gambar 4.5 dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden setuju yang dibuktikan dengan 90% dari jumlah responden, bahwa aplikasi transportasi *online* yang sudah ada memberikan layanan sesuai dengan pemahaman pengguna. Contohnya ketika pengguna memesan layanan transportasi, pengguna mendapatkan informasi perkiraan harga dan jarak.

Apakah aplikasi transportasi online yang sudah ada dapat digunakan dengan mudah?

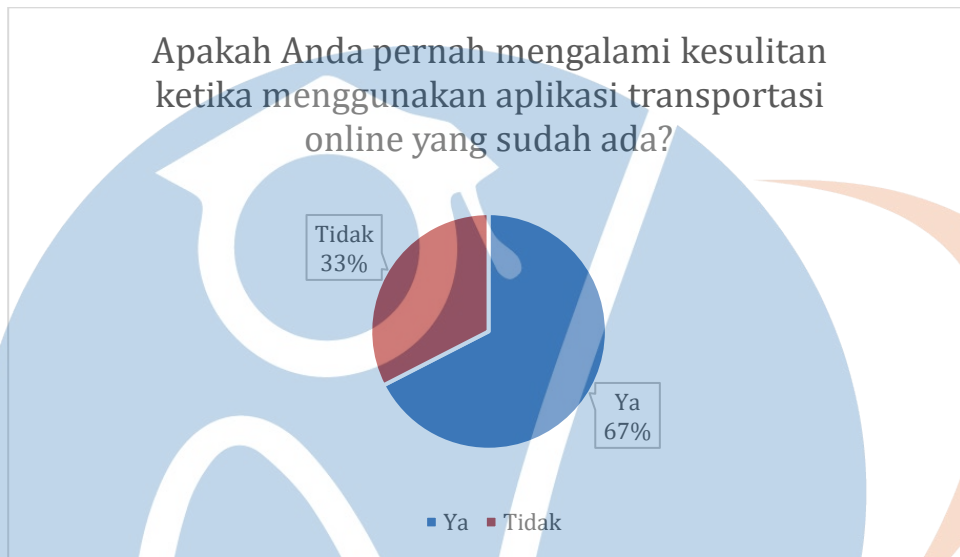


Gambar 4.6 Grafik Pertanyaan 4

(Sumber Hasil : Olahan Peneliti, 2024)

Hasil dari grafik pada Gambar 4.6 Menunjukkan bahwa mayoritas responden berpendapat netral sebanyak 56% (70 responden). Sementara hanya 31% (39

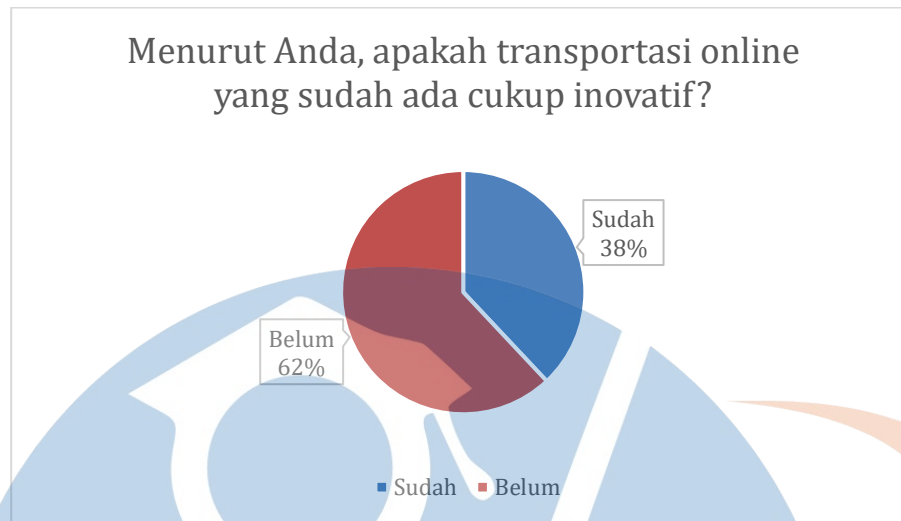
responden) yang berpendapat bahwa aplikasi transportasi *online* yang sudah ada dapat digunakan dengan mudah dan 13% (17 responden) berpendapat tidak. Hal ini mengidentifikasi adanya kesulitan yang dialami oleh pengguna ketika menggunakan aplikasi yang sudah ada.



Gambar 4.7 Grafik Pertanyaan 5  
(Sumber Hasil : Olahan Peneliti, 2024)

Berdasarkan hasil dari grafik pada Gambar 4.7 Menunjukkan banyaknya responden yang pernah mengalami kesulitan ketika menggunakan aplikasi yang sudah ada sebanyak 67%. Sementara sebanyak 33% responden tidak pernah mengalami kesulitan ketika menggunakan aplikasi yang sudah ada. Banyaknya tanggapan dari responden yang mengalami kesulitan menunjukkan adanya masalah atau kendala yang pernah dialami oleh pengguna.

STT - NF



Gambar 4.8 Grafik Pertanyaan 6  
(Sumber Hasil : Olahan Peneliti, 2024)

Dari hasil grafik pada Gambar 4.8 Menunjukkan 62% responden berpendapat bahwa belum cukup inovatif aplikasi yang sudah ada, sementara 38% berpendapat bahwa sudah cukup inovatif aplikasi yang sudah ada. Dari hasil analisis ini dapat disimpulkan bahwa perlu adanya inovasi baru dalam aplikasi transportasi *online*.

### B. Wawancara

Wawancara digunakan peneliti untuk mencari tahu lebih dalam mengenai masalah – masalah yang dialami oleh pengguna. Peneliti memilih 3 orang dari responden kuesioner untuk diwawancarai lebih lanjut. Wawancara dilakukan melalui *online* menggunakan aplikasi *zoom meeting*. Berikut merupakan daftar pertanyaan yang ditanyakan peneliti kepada responden :

Tabel 4.1 Daftar Pertanyaan Wawancara

No.	Pertanyaan
1.	Seberapa sering kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> dalam seminggu?
2.	Apa alasan utama kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?
3.	Bisakah kamu menceritakan pengalaman kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?
4.	Apakah kamu mengalami kesulitan dalam menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?
5.	Fitur apa yang paling kamu sukai dari aplikasi transportasi <i>online</i> yang kamu gunakan?

Berikut merupakan jawaban dari responden 1 :

Tabel 4.2 Hasil Wawancara Responden 1

No.	Pertanyaan	Jawaban
1.	Seberapa sering kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> dalam seminggu?	Biasanya sekitar 3 – 4 kali dalam seminggu
2.	Apa alasan utama kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?	alasanya karena lokasi yang dituju tidak memiliki rute transportasi umum
3.	Bisakah kamu menceritakan pengalaman kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?	Saya pernah menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> saat sedang terburu-buru menuju kampus. Pengemudi datang tepat waktu dan perjalanan berlangsung lancar tanpa hambatan.
4.	Apakah kamu mengalami kesulitan dalam menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?	pernah kesulitan dengan fitur pembayaran digital saat saldo e-wallet saya tidak mencukupi dan harus melakukan pengisian saldo terlebih dahulu dan membuat saya harus mengeluarkan biaya yang lebih banyak
5.	Fitur apa yang paling kamu sukai dari aplikasi transportasi <i>online</i> yang kamu gunakan?	Saya sangat menyukai fitur estimasi biaya sebelum memesan, jadi saya tahu berapa kira-kira yang harus saya bayar.

Berikut merupakan hasil wawancara dengan responden 2 :

Tabel 4.3 Hasil Wawancara Responden 2

No.	Pertanyaan	Pertanyaan
1.	Seberapa sering kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> dalam seminggu?	Hampir setiap hari sih, karena saya tidak punya kendaraan pribadi
2.	Apa alasan utama kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?	Alasan utama nya ya karena lebih praktis dan lebih cepat jika dibandingkan dengan menunggu angkutan umum
3.	Bisakah kamu menceritakan pengalaman kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?	Pernah suatu kali memesan kendaraan saat hujan deras. Trus pengemudi tetap datang menjemput meskipun jalanan



No.	Pertanyaan	Pertanyaan
		banjir dan memberikan pelayanan yang baik.
4.	Apakah kamu mengalami kesulitan dalam menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?	Bagian paling sulitnya ketika ada gangguan jaringan, aplikasi sering kali lambat yang membuat terkendala komunikasi dengan pengemudi
5.	Fitur apa yang paling kamu sukai dari aplikasi transportasi <i>online</i> yang kamu gunakan?	Fitur memilih pengemudi dan juga tarif dari harga yang ditawarkan oleh pengemudi, karena jadi bisa menentukan tarif sesuai dengan yang diinginkan

Berikut merupakan hasil wawancara dengan responden 3 :

Tabel 4.4 Hasil Wawancara Responden 3

No.	Pertanyaan	Pertanyaan
1.	Seberapa sering kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> dalam seminggu?	Biasanya hanya menggunakan sekali atau dua kali seminggu
2.	Apa alasan utama kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?	Ketika malas menggunakan kendaraan pribadi dan rute yang dituju jauh sehingga memerlukan waktu tempuh yang lama dan rute nya sering terjadi kemacetan
3.	Bisakah kamu menceritakan pengalaman kamu menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?	Pernah waktu itu pesan transportasi <i>online</i> tetapi ketika datang jenis kendaraan dan plat nomer kendaraan berbeda dengan yang diaplikasi.
4.	Apakah kamu mengalami kesulitan dalam menggunakan aplikasi transportasi <i>online</i> ?	saya mengalami kesulitan saat menggunakan aplikasi tersebut, terutama ketika saya mencoba menambahkan metode pembayaran baru.
5.	Fitur apa yang paling kamu sukai dari aplikasi transportasi <i>online</i> yang kamu gunakan?	Fitur pilihan jenis kendaraan sangat membantu, terutama saat saya membutuhkan kendaraan yang lebih besar untuk membawa barang.

Adapun inti permasalahan yang didapatkan dari hasil wawancara kepada pengguna aplikasi transportasi *online* yang sudah ada, dapat dilihat pada Tabel 4.5

Tabel 4.5 Inti Permasalahan

No	Permasalahan
1	Para responden mengalami kesulitan saat perpindahan lokasi, dikarenakan keterbatasan transportasi umum ke lokasi
2	Para responden mengalami pengeluaran yang tinggi untuk biaya transportasi
3	Para responden menghabiskan banyak waktu dalam perjalanan, dikarenakan waktu tempuh yang tidak terduga akibat jarak yang jauh dan sering terjadi kemacetan lalu lintas.

#### 4.1.2 Diverge

Tahap selanjutnya yaitu *Diverge* pada metode *Design Sprint* yang bertujuan Untuk menemukan solusi atas permasalahan yang telah dibahas pada tahap sebelumnya, pencarian solusi untuk inti masalah dilakukan dengan mengukur tingkat urgensi dari masalah tersebut. Sebagai validasi pengguna diperlukan *user persona* berdasarkan kriteria calon pengguna yang dapat dilihat pada Tabel 4.2

Tabel 4.6 Kriteria Calon Pengguna

Demography	Usia 17 – 45 tahun Laki-laki dan Perempuan
Geography	Beraktivitas di kampus daerah depok
Psychography	Aktif menggunakan gawai dan internet
Behavior	Mengalami perpindahan tempat yang sering Mengalami pengeluaran yang tinggi untuk biaya transportasi umum Mengalami rute yang keterbatasan oleh transportasi umum

- Demografi

Calon pengguna utama aplikasi transportasi *online* ini berusia antara 17 hingga 45 tahun, mencakup baik laki-laki maupun perempuan. Kelompok usia ini terdiri dari pelajar, mahasiswa, pekerja, hingga profesional yang aktif dalam berbagai aktivitas sehari-hari di kampus.

- Geografi

Calon pengguna utama aplikasi transportasi *online* ini beraktivitas di daerah kampus di Depok. Daerah ini merupakan pusat pendidikan dengan sejumlah universitas dan institusi pendidikan tinggi. Kehidupan di kampus yang dinamis membuat kebutuhan akan transportasi yang cepat dan andal menjadi sangat penting.

- Psikografi

Calon pengguna aplikasi ini cenderung sangat aktif menggunakan gawai dan internet. Mereka terbiasa mengakses berbagai layanan digital untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, termasuk transportasi, belanja, hiburan, dan komunikasi. Kecenderungan ini menunjukkan bahwa mereka menghargai kenyamanan dan efisiensi yang ditawarkan oleh teknologi modern.

- Perilaku

Calon pengguna sering mengalami beberapa masalah dalam menggunakan layanan transportasi *online*, terutama pada jam-jam sibuk. Berikut adalah beberapa tantangan utama yang mereka hadapi:

1. **Perpindahan Tempat yang Sering:** Pengguna sering kali harus berpindah tempat, baik untuk keperluan kuliah, pekerjaan, atau kegiatan lainnya. Hal ini membutuhkan solusi transportasi yang fleksibel dan dapat diandalkan.
2. **Pengeluaran Tinggi untuk Transportasi Umum:** Biaya transportasi umum yang tinggi menjadi beban bagi banyak pengguna, terutama bagi mereka yang harus melakukan perjalanan jauh atau sering berpindah-pindah.
3. **Keterbatasan Rute Transportasi Umum:** Pengguna merasa terbatas dengan rute transportasi umum yang tidak mencakup semua daerah yang mereka tuju, sehingga sering kali harus mencari alternatif lain yang lebih efisien.

Dengan memahami profil demografi, geografi, psikografi, dan perilaku pengguna, peneliti dapat merancang fitur-fitur yang lebih sesuai untuk perancangan aplikasi transportasi *online* ini dengan efektif. Berikut merupakan beberapa *user persona* yang sesuai dengan kriteria calon pengguna

- *User Persona 1*



The card for Amelia Nabilla Putri features a circular portrait of her in a hijab. The background is dark blue with light blue and white abstract shapes. The text is in white and light blue.

**Amelia Nabilla Putri**  
mahasiswi - 22 Tahun

**TUJUAN & KEBUTUHAN**

- membutuhkan transportasi yang cepat dan terjangkau
- ingin menghemat pengeluaran biaya transportasi

**PERILAKU**

- sering memesan transportasi online untuk ke kampus dan tempat - tempat lain
- lebih memilih transportasi yang ekonomis dan cepat

**FRUSTASI & MASALAH**

- kesulitan menemukan kendaraan pada jam sibuk.
- pengeluaran transportasi yang tinggi

Gambar 4.9 *User Persona 1*

- *User Persona 2*



The card for Ikhwan Nurrohman features a circular portrait of him. The background is dark blue with light blue and white abstract shapes. The text is in white and light blue.

**Ikhwan Nurrohman**  
guru - 22 Tahun

**TUJUAN & KEBUTUHAN**

- membutuhkan transportasi yang andal dan tepat waktu untuk perjalanan harian
- ingin mengurangi stress selama perjalanan

**PERILAKU**

- menggunakan transportasi online setiap hari untuk bekerja
- memanfaatkan fitur-fitur seperti jadwal berulang dan preferensi kendaraan

**FRUSTASI & MASALAH**

- sering mengalami waktu tiba yang tidak akurat
- biaya perjalanan yang kadang tidak konstan

Gambar 4.10 *User Persona 2*

- *User Persona 3*



Gambar 4.11 *User Persona 3*

#### 4.1.3 *Decide*

Pada tahap "Decide", peneliti akan berfokus untuk mengambil keputusan mengenai solusi terbaik yang akan diuji. Setelah melewati tahap divergensi ide pada fase "*Ideate*", kini saatnya untuk menyempitkan pilihan dan memilih ide untuk digunakan. Dalam proses ini peneliti melakukan analisis terhadap kekurangan dan kelebihan dari ide yang akan dipilih, karena dalam keputusan yang diambil pada tahap *decide* ini akan menjadi dasar bagi pengembangan prototipe pada tahap selanjutnya.

##### A. *Storyboard*

*Storyboard* digunakan untuk menggambarkan alur interaksi pengguna dengan aplikasi yang akan dirancang. Melalui *Storyboard* ini, dapat memvisualisasikan scenario pengguna aplikasi, mulai dari pengguna membuka aplikasi, melakukan pemesanan, hingga akhir pengguna menggunakan aplikasi. Dalam pengembangan aplikasi transportasi online, *Storyboard* membantu mengidentifikasi kebutuhan pengguna, merancang antarmuka yang intuitif, dan memastikan setiap fitur bekerja sesuai dengan alur yang diharapkan. Berikut



merupakan *Storyboard* untuk perancangan aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve :

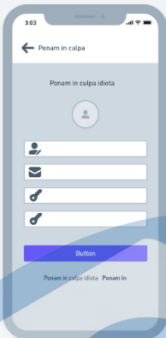
1. *Storyboard* Mulai

No.	Tampilan	Keterangan
1.		Pada awal pengguna menggunakan aplikasi, setelah pengguna membuka aplikasi akan muncul halaman mulai yang berisi logo dari aplikasi.
2.		Saat pengguna memilih tombol masuk akan diarahkan ke halaman masuk untuk melakukan pengisian data untuk masuk kedalam aplikasi. Sedangkan, ketika pengguna memilih meng – klik tombol daftar akan diarahkan ke halaman daftar akun.


2. *Storyboard* Daftar atau Masuk

No.	Tampilan	Keterangan
1.		Pada saat pengguna meng – klik tombol masuk, maka akan diarahkan pada <i>scene</i> masuk. Pengguna dapat mengisi data email dan kata sandi yang telah terdaftar pada aplikasi. Setelah itu ada tombol “masuk” yang akan mengarahkan pada <i>scene</i> beranda.




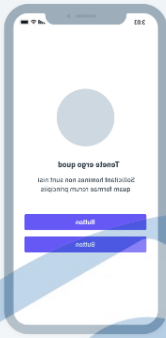
No.	Tampilan	Keterangan
2.		Sedangkan ketika pengguna memilih untuk meng – klik tombol daftar akan diarah untuk melakukan pendaftaran akun untuk aplikasi ini. Terdapat “ <i>text input</i> ” yang harus diisi oleh pengguna. Setelah mengisi data tersebut pengguna meng – klik tombol “daftar” yang akan mengarahkan pada <i>scene</i> beranda

### 3. Storyboard Beranda


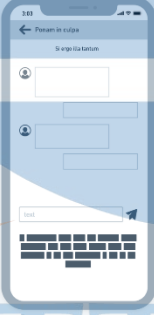
No.	Tampilan	Keterangan
1.		Saat pengguna meng – klik tombol “masuk” atau “daftar” pada <i>scene</i> sebelumnya maka akan langsung muncul tampilan beranda yang berisi profil pengguna, tombol “notifikasi” yang apabila di klik akan menuju pada <i>scene</i> notifikasi, tombol “pencarian rute” yang akan mengarah pada <i>scene</i> notifikasi, tombol menu – menu yang akan mengarahkan pada <i>scene</i> yang sesuai dengan apa yang pengguna pilih.

### 4. Storyboard Pesanan


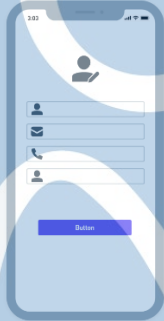
No.	Tampilan	Keterangan
1.		Saat pengguna memilih layanan pada <i>scene</i> beranda maka akan diarahkan pada <i>scene</i> pesanan, Dimana pada <i>scene</i> ini akan menampilkan informasi rinci dari layanan yang ingin dipilih. Ketika pengguna meng – klik tombol “pesan” maka layanan yang dipilih akan berhasil terpesan.

No.	Tampilan	Keterangan
2.		Saat pengguna meng-klik tombol “pesan” pada halaman sebelumnya maka akan langsung tampil halaman ini. Pada halaman ini terdapat informasi bahwa layanan yang dipilih berhasil terpesan dan terdapat tombol “pesan” dan “rincian pesanan”.

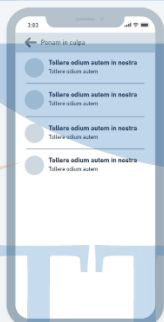
### 5. Storyboard Pesan

No.	Tampilan	Keterangan
1.		Saat pengguna meng-klik tombol menu “pesan” maka akan diarah pada tampilan berikut, dimana terdapat pesan – pesan yang telah dilakukan. Terdapat pula <i>icon search</i> untuk mencari pesan yang telah dilakukan, terdapat <i>icon back</i> untuk Kembali pada menu beranda.
2.		Saat pengguna meng-klik salah satu pesan maka akan muncul tampilan seperti ini yang berfungsi untuk pengguna bertukar informasi dengan pengemudi. Terdapat ikon kirim untuk mengirim pesan yang telah diketik.

## 6. Storyboard Akun

No.	Tampilan	Keterangan
1.		Saat pengguna memilih menu akun pada halaman beranda maka akan diarahkan pada <i>scene</i> akun. Pada tampilan ini terdapat informasi terkait akun pengguna dan terdapat tombol “edit akun” dan “keluar”. Tombol “edit akun” akan mengarah pada halaman untuk edit akun, sedangkan tombol “keluar” akan mengarahkan pengguna kepada halaman mulai.
2.		Ketika pengguna meng – klik tombol “edit akun” akan muncul halaman untuk mengedit akun. Terdapat tombol “simpan” untuk menyimpan perubahan yang telah dibuat.

## 7. Storyboard Notifikasi

No.	Tampilan	Keterangan
1.		Ketika pengguna me – klik ikon notifikasi maka akan muncul tampilan mengenai informasi dari aplikasi, dan terdapat tombol ikon kembali untuk menuju halaman beranda

### B. Arsitektur Informasi

Dalam penyusunan *information arsitecture* untuk perancangan desain aplikasi *mobile* transportasi *online* RideSolve ini. Pengguna akan memiliki pengalaman navigasi yang lebih intuitif dan efisien. Struktur ini memastikan bahwa semua fitur penting mudah diakses dan digunakan, sehingga meningkatkan keseluruhan kepuasan pengguna terhadap layanan aplikasi tebengan RideSolve.

Berikut merupakan *information arsitecture* untuk perancangan aplikasi *mobile* transportasi *online* Ridesolve :

### 1. Masuk Akun atau Daftar Akun (*Login/Sign Up*)

**Deskripsi :** Halaman yang mengarahkan pengguna untuk mendaftar akun baru atau masuk dengan akun yang telah dimiliki.

**Elemen Utama :**

- Formulir Pendaftaran (Nama, Email, Password, dll.)
- Formulir Masuk (Email, Password)
- Tombol Masuk
- Tombol Daftar

**Alur :**

- Pengguna membuka aplikasi dan diarahkan ke halaman Masuk/Daftar.
- Setelah mengisi data yang diperlukan, pengguna diarahkan ke halaman Beranda.

### 2. Beranda (*Home*)

**Deskripsi :** Halaman utama yang menyambut pengguna dan menyediakan opsi navigasi utama.

**Elemen Utama :**

- Pencarian Tujuan
- Tombol Pemesanan Cepat
- Notifikasi Perjalanan

**Alur :**

- Pengguna tiba di Beranda setelah masuk atau mendaftar.
- Pengguna dapat melakukan pencarian tujuan atau memesan perjalanan langsung dari Beranda.

### 3. Pesanan (*Orders*)

**Deskripsi :** Halaman yang menyediakan informasi tentang pesanan yang sedang berlangsung dan riwayat perjalanan.

**Elemen Utama :**

- Daftar Pesanan Berlangsung

- Detail Perjalanan
- Riwayat Perjalanan

**Alur :**

- Pengguna mengakses halaman Pesanan dari Beranda.
- Pengguna dapat melihat status pesanan saat ini dan mengakses detail perjalanan sebelumnya.

**4. Pesan atau Chat**

**Deskripsi :** Halaman yang memungkinkan pengguna berkomunikasi dengan penyedia tebengan.

**Elemen Utama:**

- Daftar Percakapan
- Ruang Pesan
- Notifikasi Pesan Baru

**Alur:**

- Pengguna mengakses halaman Pesan dari Beranda atau dari detail pesanan.
- Pengguna dapat mengirim dan menerima pesan dengan penyedia tebengan.

**5. Akun (*Account*)**

**Deskripsi :** Halaman yang berisi informasi pengguna, pengaturan akun, dan navigasi untuk keluar akun.

**Elemen Utama :**

- Informasi Pribadi (Nama, Email, dll.)
- Pengaturan Akun
- Tombol Keluar Akun

**Alur :**

- Pengguna mengakses halaman Akun dari Beranda.
- Pengguna dapat mengubah pengaturan akun dan keluar dari aplikasi.

**6. Notifikasi (*Notifications*)**

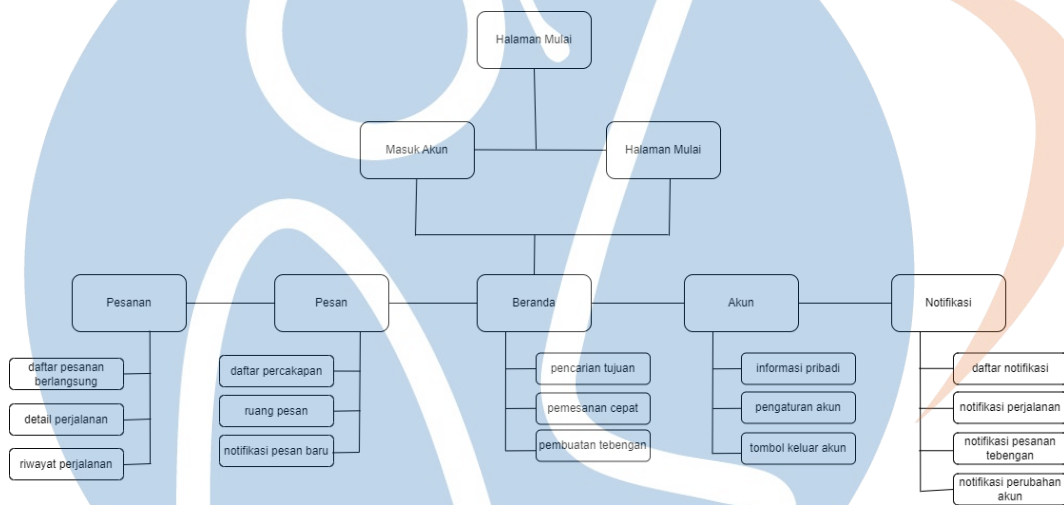
**Deskripsi :** Halaman yang menyediakan daftar notifikasi terkait perjalanan, pesanan, dan perubahan akun.

### Elemen Utama :

- Daftar Notifikasi
- Notifikasi Perjalanan
- Notifikasi Pesanan
- Notifikasi Perubahan Akun

### Alur :

- Pengguna mengakses halaman Notifikasi dari Beranda.
- Pengguna dapat melihat semua notifikasi terbaru dan mengelola notifikasi.



Gambar 4.12 *Information Arsitektur* Pengguna

Dengan *Information Architecture* yang terstruktur ini, aplikasi RideSolve akan menawarkan pengalaman navigasi yang intuitif dan mudah digunakan. Struktur ini memastikan bahwa semua fitur penting mudah diakses, membantu pengguna mengelola perjalanan, berkomunikasi dengan penyedia layanan, dan mengatur akun mereka dengan efisien.

#### 4.1.4 *Prototype*

Pada tahap *prototype* ini peneliti mulai merancang desain dari aplikasi transportasi *online* RideSolve. Desain yang dibuat antara lain meliputi halaman mulai, halaman masuk, halaman daftar akun, halaman beranda, halaman pesanan, halaman pesan atau *chat*, halaman akun dan halaman pengingat atau notifikasi. Berikut merupakan hasil desain *prototype* yang telah dibuat :



## 1. Halaman Mulai

Halaman yang akan dilihat oleh *user* pertama kali pada saat membuka aplikasi transportasi *online* RideSolve ini yaitu halaman mulai. Pada halaman mulai ini peneliti membuat desain tampilan yang didalamnya terdapat logo dari aplikasi transportasi *online* RideSolve. Tampilan desain halaman mulai dapat dilihat pada Gambar 4.13 dan Gambar 4.14



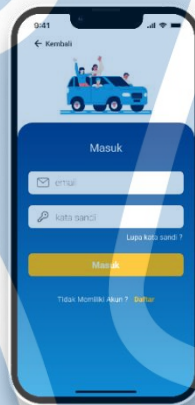
Gambar 4.13 Tampilan *Splash*



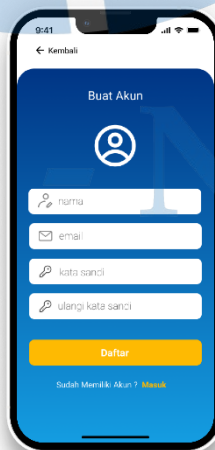
Gambar 4.14 Tampilan Halaman Mulai

## 2. Halaman Masuk dan Daftar Akun

Halaman yang akan ditampilkan setelah halaman mulai yaitu halaman untuk user mendaftar akun apabila belum memiliki akun dan halaman masuk apabila *user* sudah memiliki akun. Pada halaman masuk *user* diminta untuk memasukkan *email* dan kata sandi yang telah didaftar pada saat melakukan pendaftaran akun. Sedangkan pada halaman daftar *user* diminta untuk memasukkan data yang diperlukan untuk pendaftaran akun yaitu nama, kata sandi, dan *email*. Tampilan desain halaman masuk dan daftar akun dapat dilihat pada Gambar 4.15 dan Gambar 4.16



Gambar 4.15 Tampilan Halaman Masuk Akun



Gambar 4.16 Tampilan Halaman Pendaftaran Akun

### 3. Halaman Beranda

Pada halaman beranda ini *user* akan melihat tampilan berupa informasi *user*, layanan – layanan yang tersedia, dan informasi mengenai tebengan yang tersedia. Tampilan desain halaman beranda dapat dilihat pada Gambar 4.17



Gambar 4.17 Tampilan Halaman Beranda

### 4. Halaman Pesanan

Halaman selanjutnya yaitu halaman pesanan dimana pada halaman ini akan menampilkan informasi mengenai riwayat pesanan yang sedang berlangsung dan juga riwayat pesanan yang telah selesai. Tampilan desain halaman pesanan dapat dilihat pada Gambar 4.18



Gambar 4.18 Tampilan Halaman Pesanan

## 5. Halaman pesan atau *chat*

Pada halaman pesanan atau *chat* ini terdapat daftar pesan atau *chat user* dengan pengemudi atau pembuat tebengan. Halaman ini merupakan halaman yang dapat digunakan oleh *user* untuk bertukar informasi dengan pengemudi atau pembuat tebengan yang dipesan oleh *user*. Tampilan desain halaman pesan atau *chat* dapat dilihat pada Gambar 4.19 dan Gambar 4.20



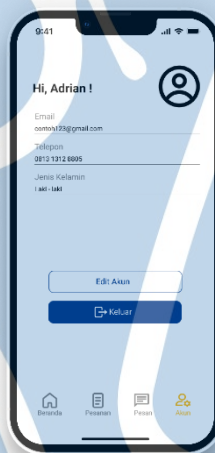
Gambar 4.19 Tampilan Halaman Riwayat Pesan



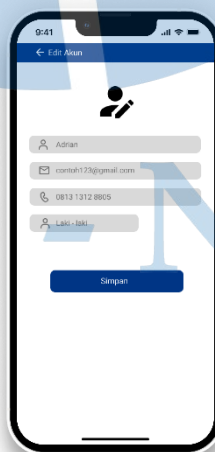
Gambar 4.20 Tampilan Halaman Pesan

## 6. Halaman akun

Halaman akun merupakan halaman yang akan menampilkan informasi data diri dari *user*, seperti nama yang digunakan dalam akun, *email*, dan nomer telepon dari *user*. Pada halaman ini juga terdapat tombol edit akun yang akan mengarah pada halaman edit akun, tombol ini dapat digunakan oleh *user* apabila *user* ingin mengubah informasi data diri. Tampilan desain halaman akun dan edit akun dapat dilihat pada Gambar 4.21 dan Gambar 4.22



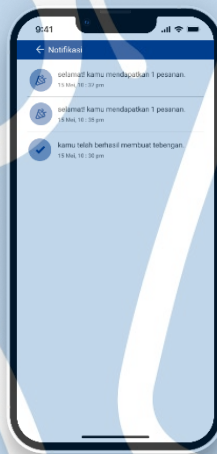
Gambar 4.21 Tampilan Halaman Akun



Gambar 4.22 Tampilan Halaman Edit Akun

## 7. Halaman pengingat atau notifikasi

Halaman pengingat atau notifikasi ini berfungsi untuk menyampaikan informasi kepada *user* mengenai aktifitas yang telah sukses dilakukan oleh *user* didalam aplikasi ini. Contohnya seperti notifikasi apabila telah berhasil membuat tebengan, notifikasi apabila ada yang memesan kursi tebengan, dan notifikasi berhasil melakukan perubahan pada data diri akun. Tampilan desain halaman pengingat atau notifikasi ini dapat dilihat pada Gambar 4.23

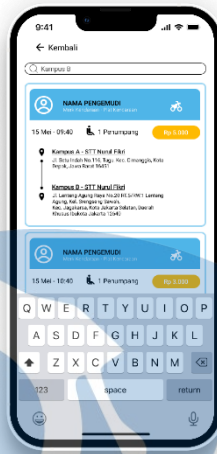


Gambar 4.23 Tampilan Halaman Notifikasi

## 8. Halaman cari tebengan

Halaman cari tebengan merupakan halaman lanjutan apabila *user* memilih icon layanan pada halaman beranda. Pada halaman cari tebengan ini terdapat *search bar* yang berfungsi untuk mencari rute tujuan. Tampilan desain halaman cari tebengan dapat dilihat pada Gambar 4.24 dan Gambar 4.25





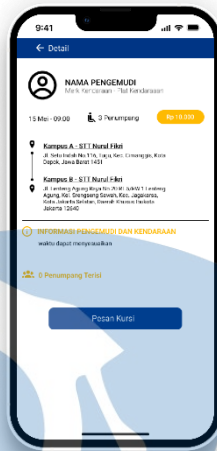
Gambar 4.24 Tampilan Halaman Cari Tebengan Motor



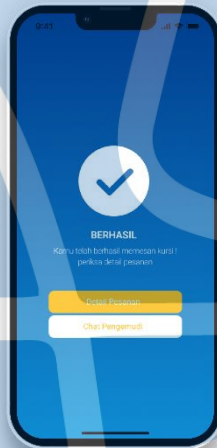
Gambar 4.25 Tampilan Halaman Cari Tebengan Mobil

## 9. Halaman pemesanan layanan

Halaman pemesanan layanan ini merupakan halaman yang akan muncul apabila *user* telah memilih tebengan yang diinginkan dari halaman beranda atau halaman pencarian tebengan. Pada halaman ini terdapat rincian informasi dari tebengan yang ingin dipesan, seperti : harga, nama pengemudi, informasi kendaraan, rute awal dan tujuan, dan waktu. Tampilan desain halaman pemesanan layanan dapat dilihat pada Gambar 4.26 dan Gambar 4.27



Gambar 4.26 Tampilan Halaman Pemesanan Layanan



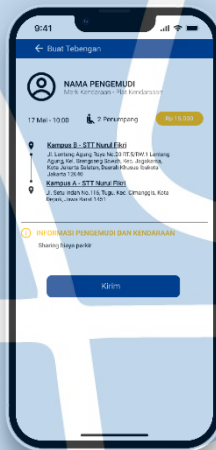
Gambar 4.27 Tampilan Halaman Pemesanan Layanan Berhasil

## 10. Halaman membuat tebengan

Halaman ini merupakan lanjutan halaman apabila *user* memilih layanan buat tebengan yang berada pada halaman beranda, halaman buat membuat tebengan ini terdiri dari data – data yang harus diisi oleh *user* apabila ingin membuat tebengan, seperti memilih jenis kendaraan, no plat kendaraan, waktu, tanggal, harga dan lain-lain. Tampilan dari halaman ini dapat dilihat pada Gambar 4.28, Gambar 4.29, dan Gambar 4.30

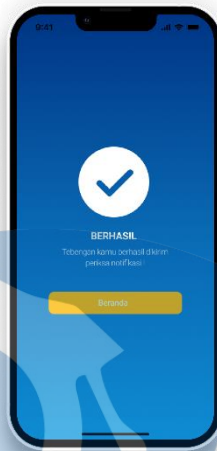


Gambar 4.28 Tampilan Halaman Membuat Tebengan



Gambar 4.29 Tampilan Halaman Rincian Membuat Tebengan

STT - NF



Gambar 4.30 Tampilan Halaman Berhasil Membuat Tebengan

#### 4.1.5 *Validate*

Tahap *validate* merupakan tahapan dimana peneliti akan mengevaluasi hasil dari perancangan yang telah dibuat. Evaluasi ini dilakukan dengan menggunakan metode *System Usability Scale* (SUS). Langkah ini bertujuan untuk mengevaluasi keseluruhan desain aplikasi, memastikan bahwa aplikasi berfungsi sesuai dengan keinginan dan harapan pengguna, serta mudah digunakan. Pengujian dilakukan dengan memberikan *prototype* desain yang dibuat melalui Figma kepada responden.

#### A. Data responden

Jumlah responden yang telah mengisi kuesioner evaluasi hasil desain *prototype* adalah sebanyak 12 responden. Data responden yang telah mengisi kuesioner sebagai berikut :

Tabel 4.7 Data Responden

<i>No.</i>	<i>Nama</i>	<i>Jenis Kelamin</i>	<i>Usia</i>
1.	Ziyad	laki - laki	20 -30 tahun
2.	Rizky Febriana	laki - laki	20 -30 tahun
3.	Arni	perempuan	20 -30 tahun
4.	Faizuddin Al Qossam	laki - laki	20 -30 tahun
5.	Wahyu	laki - laki	20 -30 tahun
6.	Noval	laki - laki	< 20 tahun

<i>No.</i>	<i>Nama</i>	<i>Jenis Kelamin</i>	<i>Usia</i>
7.	Syauqi	laki - laki	20 -30 tahun
8.	Ikhwan Nurrohman	laki - laki	20 -30 tahun
9.	Anisyah	perempuan	20 -30 tahun
10.	Ade Fitriyani	perempuan	20 -30 tahun
11.	Amel	perempuan	20 -30 tahun
12.	Gisel	perempuan	20 -30 tahun

### **B. Pertanyaan *System Usability Scale (SUS)***

Metode *System Usability Scale (SUS)* merupakan salah satu metode yang banyak digunakan dalam evaluasi kegunaan suatu sistem atau aplikasi. Kuesioner ini bersifat siap pakai dan dirancang khusus untuk mengumpulkan data penelitian yang relevan dengan pengalaman pengguna. Kuesioner *SUS* berdasarkan tanggapan responden terhadap survei yang menggunakan *Skala Likert*, yang memungkinkan pengguna untuk menilai pengalaman mereka secara subjektif.

Kuesioner *SUS* terdiri dari 10 pertanyaan yang dirancang untuk mencakup berbagai aspek kegunaan, mulai dari kemudahan penggunaan hingga kepuasan secara keseluruhan. Setiap pertanyaan meminta responden untuk memberikan skor antara 1 hingga 5, di mana 1 menunjukkan ketidaksetujuan yang sangat kuat dan 5 menunjukkan persetujuan yang sangat kuat terhadap pernyataan yang diberikan. Misalnya, pertanyaan mungkin menyatakan, "Saya merasa sistem ini mudah digunakan," dan responden akan memberikan skor berdasarkan tingkat persetujuan mereka terhadap pernyataan tersebut.

Selain itu, jika responden merasa ragu atau tidak memiliki pendapat yang kuat mengenai suatu pernyataan, mereka dapat memilih opsi netral yang berada di tengah *skala Likert*, yaitu skor 3. Hal ini membantu memastikan bahwa data yang dikumpulkan mencerminkan perasaan dan pengalaman sebenarnya dari pengguna, tanpa memaksa mereka untuk memilih antara setuju atau tidak setuju [18].

Berikut merupakan data 10 pertanyaan yang ditanyakan kepada responden :

Tabel 4.8 Pertanyaan SUS

No.	Pertanyaan
1.	<i>Saya berpikir akan menggunakan sistem ini lagi</i>
2.	<i>Saya merasa sistem ini rumit untuk digunakan</i>
3.	<i>Saya merasa sistem ini mudah digunakan</i>
4.	<i>Saya membutuhkan bantuan dari orang lain atau teknisi dalam menggunakan sistem ini</i>
5.	<i>Saya merasa fitur-fitur sistem ini berjalan dengan semestinya</i>
6.	<i>Saya merasa ada banyak hal yang tidak konsisten (tidak serasi pada sistem ini</i>
7.	<i>Saya merasa orang lain akan memahami cara menggunakan sistem ini dengan cepat</i>
8.	<i>Saya merasa sistem ini membingungkan</i>
9.	<i>Saya merasa tidak ada hambatan dalam menggunakan sistem ini</i>
10.	<i>Saya perlu membiasakan diri terlebih dahulu sebelum menggunakan sistem ini</i>

### C. Skor Nilai System Usability Scale (SUS)

System Usability Scale (SUS) menggunakan skor dengan skala 1 sampai 5. Berikut merupakan keterangan hasil skor SUS :

Tabel 4.9 Skor SUS

Skala	Keterangan
1	Sangat Tidak Setuju
2	Tidak Setuju
3	Netral
4	Setuju
5	Sangat Setuju

### D. Menghitung Skor Nilai System Usability Scale (SUS)

Setelah kuesioner disebar dan data tanggapan terkumpul, proses penghitungan data kemudian dilakukan. Ada beberapa aturan yang harus diikuti dalam menghitung skor nilai kuesioner SUS untuk menentukan seberapa baik aplikasi dapat



digunakan. Berikut ini adalah aturan-aturan yang harus diikuti saat menghitung skor nilai pada kuesioner SUS :

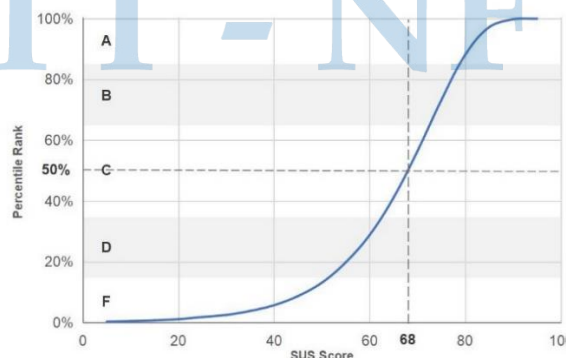
1. Untuk setiap pertanyaan bernomor ganjil, kurangi skornya dengan satu. Misalnya, jika skor untuk pertanyaan 1 adalah 4, kurangi 4 dengan 1 sehingga skor akhir untuk pertanyaan 1 menjadi 3.
2. Untuk setiap pertanyaan bernomor genap, kurangi skornya dari lima. Misalnya, jika skor untuk pertanyaan 2 adalah 1, kurangi 5 dengan 1 sehingga skor akhir untuk pertanyaan 2 menjadi 4.
3. Jumlahkan skor dari semua pertanyaan bernomor ganjil dan genap. Kemudian, kalikan total tersebut dengan 2,5.

#### **E. Interpretasi Skor *System Usability Scale***

Terdapat lima cara yang dapat digunakan untuk menginterpretasikan skor SUS, yaitu : perbandingan persentil, peringkat, peringkat, sifat, tingkat penerimaan, dan NPS dari skor SUS itu [19]. Berikut meruakan penjelasan dari kelima interpretasi tersebut :

##### 1. Persentil

Perhitungan persentil membandingkan data mentah hasil penelitian dengan basis data dari penelitian sebelumnya. Rata-rata skor SUS adalah 68, yang berarti skor SUS di atas 68 dianggap di atas rata-rata (*above average*), sedangkan skor SUS di bawah 68 dianggap di bawah rata-rata (*below average*) [19]. Untuk mengubah skor SUS menjadi peringkat persentil, digunakan grafik kurva. Grafik ini dikembangkan oleh Sauro dengan menggunakan skala dari Bangor.



Gambar 4.31 Grafik Kurva [19]

## 2. *Grade Scale*

Skor *System Usability Scale* (SUS) dapat dikelompokkan menjadi 5 *grade*, yaitu : A (skor antara 90-100), B (skor antara 80-90), C (skor antara 70-80), D (skor antara 60-70), dan F (skor di bawah 60).

## 3. *Adjective Rating*

Merupakan kata sifat yang menerjemahkan skor numerik SUS ke dalam penilaian absolut terhadap kegunaan. Skala peringkat kata sifat ini mencakup : *Worst Imaginable, Awful, Poor, OK, Good, Excellent, Best Imaginable*.

## 4. *Acceptability Ranges*

Interpretasi skor SUS didasarkan pada penerimaan pengguna, dengan skala peringkat sebagai berikut: *Not Acceptable, Marginal, dan Acceptable*. Skor di atas 70 dianggap "*Acceptable*", skor 50 ke bawah dianggap "*Not Acceptable*", dan skor antara 50-70 dianggap "*Marginal*".

## 5. *Promoters and Dectractors*

SUS rata-rata menjelaskan 30%-50% variasi dalam kemungkinan pengguna merekomendasikan produk. *Net Promoter Score* (NPS) mengelompokkan pemberi rekomendasi ke dalam tiga kategori berdasarkan skala 11 poin: promotor (skor 9-10), pasif (skor 7-8), dan pencela (skor 6 ke bawah). Promotor sangat mungkin merekomendasikan produk, sementara pencela lebih cenderung mencegah rekomendasi.

## **F. Skor Asli *System Usability Scale* (SUS)**

Setelah responden mengisi kuesioner didapatkan hasil skor yang akan diolah oleh peneliti. Berikut merupakan skor asli dari pengujian SUS :

Tabel 4.10 Skor Asli *System Usability Scale (SUS)*

No	Nama Responden	Skor Asli									
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10
1.	Ziyad	5	1	5	3	5	1	5	2	5	2
2.	Rizky Febriana	5	2	4	2	5	2	5	2	4	2
3.	Arni	4	3	4	2	4	3	4	2	4	2
4.	Faizuddin Al Qossam	5	3	5	3	5	2	5	3	5	2
5.	Wahyu	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2
6.	Noval	5	1	5	2	5	3	5	2	5	1
7.	Syauqi	5	2	5	3	5	3	5	3	5	1
8.	Ikhwan Nurrohman	5	2	5	1	4	1	4	1	4	2
9.	Anisyah	4	1	4	3	4	1	4	3	4	1
10.	Ade Fitriyani	4	2	5	2	4	1	4	1	4	2
11.	Amel	4	1	4	3	4	2	5	1	5	2
12.	Gisel	5	2	5	2	4	1	5	2	4	2

#### E. Hasil Akhir *System Usability Scale (SUS)*

Pada hasil akhir dari pengujian *System Usability Scale (SUS)* ini akan dilakukan pengujian dengan rumus perhitungan sebagai berikut :

$$\text{Skor SUS} = ((R1-1) + (5 - R2) + (R3 - 1) + (5 - R4) + (R5 - 1) + (5 - R6) + 9 (R7 - 1) + (5 - R8) + (R9 - 1) + (5 - R10)) \times 2,5$$

Dengan keterangan R1 sampai R10 merupakan nilai dari setiap pertanyaan pada kuesioner. Berikut merupakan hasil perhitungan pengujian *System Usability Scale (SUS)* :

Tabel 4.11 Hasil Akhir *System Usability Scale (SUS)*

No	Nama Responden	Nilai Akhir										Jml	Nilai (x 2.5)
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10		
1.	Ziyad	4	4	4	2	4	4	4	3	4	3	36	90
2.	Rizky Febriana	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	33	83
3.	Arni	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	28	70
4.	Faizuddin Al Qossam	4	2	4	2	4	3	4	2	4	3	32	80
5.	Wahyu	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30	75
6.	Noval	4	4	4	3	4	2	4	3	4	4	36	90
7.	Syauqi	4	3	4	2	4	2	4	2	4	4	33	83
8.	Ikhwan Nurrohman	4	3	4	4	3	4	3	4	3	3	35	88
9.	Anisyah	3	4	3	2	3	4	3	2	3	4	31	78
10.	Ade Fitriyani	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	33	83
11.	Amel	3	4	3	2	3	3	4	4	4	3	33	83
12.	Gisel	4	3	4	3	3	4	4	3	3	3	34	85
<b>Skor Rata –rata (Nilai Akhir)</b>												<b>82</b>	

Berikut merupakan interpretasi skor SUS :

Tabel 4.12 Interpretasi skor SUS [19]

Score SUS	Grade	Adjective Rating
>80.3	A	Excellent
68 – 80.3	B	Good
68	C	Okay
51 – 68	D	Poor
>51	F	Awful

Berdasarkan hasil dari perhitungan yang telah dilakukan diperoleh skor rata –rata atau nilai akhir sebesar 82. Jadi, dapat disimpulkan bahwa hasil desain *prototype* aplikasi transportasi *online* RideSolve termasuk kedalam kategori *excellent* atau

*Grade A* karena mendapatkan hasil nilai akhir 82. Hal ini menunjukkan bahwa desain *prototype* yang telah dibuat sudah dapat memenuhi kebutuhan dari pengguna. Akan tetapi perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai preferensi pengguna terkait desain antarmuka untuk memastikan bahwa aplikasi tetap intuitif dan mudah digunakan.

Terdapat umpan balik dari responden mengenai penambahan fitur pembayaran digital, fitur *reward* dan promosi, serta navigasi *real-time*. Penambahan fitur pembayaran digital dapat meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna dalam bertransaksi, mengurangi risiko kesalahan, dan menarik lebih banyak pengguna dengan berbagai preferensi pembayaran. Fitur *reward* dan promosi dapat meningkatkan keterlibatan dan loyalitas pengguna dengan memberikan insentif seperti poin, diskon, atau promosi khusus. Navigasi *real-time* yang akurat sangat penting untuk pengalaman pengguna, membantu mereka mengatur waktu dengan lebih baik dan menghindari keterlambatan melalui pembaruan rute dan estimasi waktu tiba secara *real-time* menggunakan teknologi pemetaan dan GPS yang canggih.



STT - NF

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan penutup dari keseluruhan rangkaian penelitian yang telah dilakukan. Pada bab ini, disajikan kesimpulan yang diambil berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dibahas pada bab-bab sebelumnya. Selain itu, disertakan pula saran-saran yang diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi penelitian selanjutnya.

#### 5.1 Kesimpulan

Penelitian ini telah berhasil dilaksanakan menggunakan metode *Design Sprint*, yang melibatkan lima tahap utama: memahami (*Understand*), mendefinisikan (*Define*), memutuskan (*Decide*), membuat prototipe (*Prototype*) serta menguji (*Validate*). Melalui proses ini, peneliti mampu mengidentifikasi kebutuhan utama pengguna, merancang solusi yang tepat, dan menguji prototipe secara efektif dalam waktu singkat.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa aplikasi RideSolve berhasil memenuhi harapan pengguna dengan sangat baik, dibuktikan dengan skor SUS (*System Usability Scale*) sebesar 82. Skor ini mengindikasikan tingkat kepuasan pengguna yang tinggi dan menempatkan aplikasi ini dalam kategori "*Excellent*" dalam hal kegunaan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pendekatan *Design Sprint* sangat efektif dalam pengembangan dan penyempurnaan aplikasi transportasi *online* RideSolve, yang menghasilkan produk yang tidak hanya inovatif tetapi juga sangat disukai oleh pengguna. Rekomendasi lebih lanjut mencakup penerapan saran-saran yang telah diidentifikasi dalam penelitian ini untuk terus meningkatkan kualitas dan daya saing aplikasi RideSolve di masa mendatang.



## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh, terdapat beberapa saran yang diharapkan dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak yang terkait :

1. Meskipun skor hasil evaluasi sudah memuaskan, disarankan untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai preferensi pengguna terkait desain antarmuka untuk memastikan bahwa aplikasi tetap intuitif dan mudah digunakan. Mengadopsi umpan balik dari pengguna untuk proses desain berikutnya dapat meningkatkan kepuasan dan pengalaman pengguna
2. Penambahan fitur-fitur yang berguna bagi pengguna, seperti opsi pembayaran digital yang lebih beragam dan aman, penggunaan teknologi pemetaan yang lebih akurat dan real-time untuk meningkatkan navigasi dan estimasi waktu tiba, serta pengembangan sistem penghargaan dan loyalitas bagi pengguna setia yang dapat meningkatkan pengalaman pengguna.



STT - NF

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] A. Riswanda, “Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional,” *J. Kaji. Pendidik. Ekon. dan Ilmu Ekon.*, vol. 2, no. 1, pp. 1–19, 2019, [Online]. Available: [http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-84865607390&partnerID=tZOtx3y1%0Ahttp://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=2LIMMD9FVXkC&oi=fnd&pg=PR5&dq=Principles+of+Digital+Image+Processing+fundamental+techniques&ots=HjrHeuS\\_](http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-84865607390&partnerID=tZOtx3y1%0Ahttp://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=2LIMMD9FVXkC&oi=fnd&pg=PR5&dq=Principles+of+Digital+Image+Processing+fundamental+techniques&ots=HjrHeuS_)
- [2] M. Irsan, “Rancang Bangun Aplikasi Mobile Notifikasi Berbasis Android Untuk Mendukung Kinerja Di Instansi Pemerintahan,” *J. Penelit. Tek. Inform.*, vol. 1, no. 1, pp. 115–120, 2015, [Online]. Available: <http://jurnal.untan.ac.id/index.php/justin/article/view/9984/9752>
- [3] F. Fernando, “Perancangan User Interface (Ui) & User Experience (Ux) Aplikasi Pencari Indekost Di Kota Padangpanjang,” *Tanra J. Desain Komun. Vis. Fak. Seni dan Desain Univ. Negeri Makassar*, vol. 7, no. 2, p. 101, 2020, doi: 10.26858/tanra.v7i2.13670.
- [4] C. E. Zen, S. Namira, and T. Rahayu, “Rancang Ulang Desain UI (User Interface) Company Profile Berbasis Website Menggunakan Metode UCD (User Centered Design),” *Semin. Nas. Mhs. Ilmu Komput. dan Apl.*, no. April, pp. 17–26, 2022.
- [5] N. R. Ashshidhiq, N. L. P. N. S. P. Astawa, B. P. W. Nirmala, and A. . I. I. Paramitha, “Perancangan Mobile Application untuk Startup MontirKeliling.com dengan Metode Design Sprint,” *Kumpul. Artik. Mhs. Pendidik. Tek. Inform.*, vol. 10, no. 3, p. 238, 2021, doi: 10.23887/karmapati.v10i3.38999.
- [6] S. Prasetyaningsih and W. P. Ramadhani, “Analisa User Experience pada TFME Interactive Learning Media Menggunakan User Experience Questionnaire,” *J. Integr.*, vol. 13, no. 2, pp. 147–157, 2021, doi: 10.30871/ji.v13i2.3180.

- [7] K. T. Martono, Eridani, and D. I. S. Isabella, "User experience pada Implementasi Virtual Reality sebagai Media Pembelajaran Anak Pengidap Autisme," *J. Politek. Caltex Riau*, vol. 6, no. 1, pp. 1–11, 2020.
- [8] Andri Irawan, "Construction of Digital Entrepreneurship with Design Sprint and Social Learning Methods," *J. Multidisiplin Madani*, vol. 3, no. 2, pp. 433–442, 2023, doi: 10.55927/mudima.v3i2.2478.
- [9] Nelianli Yan Jaya, M. Agustian Reyza Novris, and Junadhi, "Penerapan Metode Design Sprint Dalam Perancangan UI/UX Aplikasi Pengingat Sarapan," *SATIN - Sains dan Teknol. Inf.*, vol. 8, no. 2, pp. 152–161, 2022, doi: 10.33372/stn.v8i2.892.
- [10] "Design Sprint : Desain Produk Dalam 5 Hari." Accessed: Mar. 27, 2024. [Online]. Available: <https://sis.binus.ac.id/2018/03/06/design-sprint-desain-produk-dalam-5-hari/>
- [11] I. Maita *et al.*, "Evaluasi Usability Pada Sistem Penerimaan Mahasiswa Baru," vol. 10, no. 2, 2023.
- [12] R. A. Setyawan and W. F. Atapukan, "Pengukuran Usability Website E-Commerce Sambal Nyoss Menggunakan Metode Skala Likert," *Compiler*, vol. 7, no. 1, pp. 54–61, 2018, doi: 10.28989/compiler.v7i1.254.
- [13] A. Abdurrahman and M. Ulfa, "Analisis Usability Sistem Komputerisasi Haji Terpadu Palembang Menggunakan Metode System Usability Scale (SUS)," *J. Pengemb. Sist. Inf. dan Inform.*, vol. 2, no. 3, pp. 125–137, 2021, doi: 10.47747/jpsii.v2i3.553.
- [14] Falderika, N. O. Sakti, I. Ramadhan, M. S. Alfaridzi, and C. N. Albar, "Perancangan Sistem Informasi Transportasi Umum Perkotaan Berbasis Android Android-Based Design of Urban Public Transportation Information System," *Ijis*, vol. 6, no. 2, pp. 112–122, 2021, [Online]. Available: <https://doi.org/10.36549/ijis.v6i2.141>
- [15] K. Kevin and M. A. I. Pakereng, "Perancangan Aplikasi Transportasi Online Di Kota Ketapang Menggunakan Pendekatan User Centered Design," *J. Tek. Inf. dan Komput.*, vol. 5, no. 2, p. 224, 2022, doi: 10.37600/tekinkom.v5i2.581.

- [16] A. A. Hidayah, "Perancangan Aplikasi Jasa Transportasi Online Pada Kota Medan Menggunakan Firebase Dan Algoritma Dijkstra Berbasis Mobile," 2021.
- [17] Okpatrioka, "Research And Development (R & D) Penelitian yang Inovatif dalam Pendidikan," *J. Pendidikan, Bhs. dan Budaya*, vol. 1, no. 1, pp. 86–100, 2023.
- [18] N. Tri *et al.*, "Analisis User Experience Pada Layanan Telekomunikasi Operator Seluler Menggunakan Metode System Usability Scale (SUS)," *Digit. Transform. Technol.*, vol. 3, no. 1, pp. 49–57, 2023, [Online]. Available: <https://doi.org/10.47709/digitech.v3i1.2391>
- [19] P. Jeff Sauro, "5 Ways to Interpret a SUS Score," *measuringu.com*. [Online]. Available: <https://measuringu.com/interpret-sus-score/>



STT - NF

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Transkrip Wawancara Pengguna Transportasi Umum

Tanggal : 30 Oktober 2023

Narasumber : Siti Nurhalizah

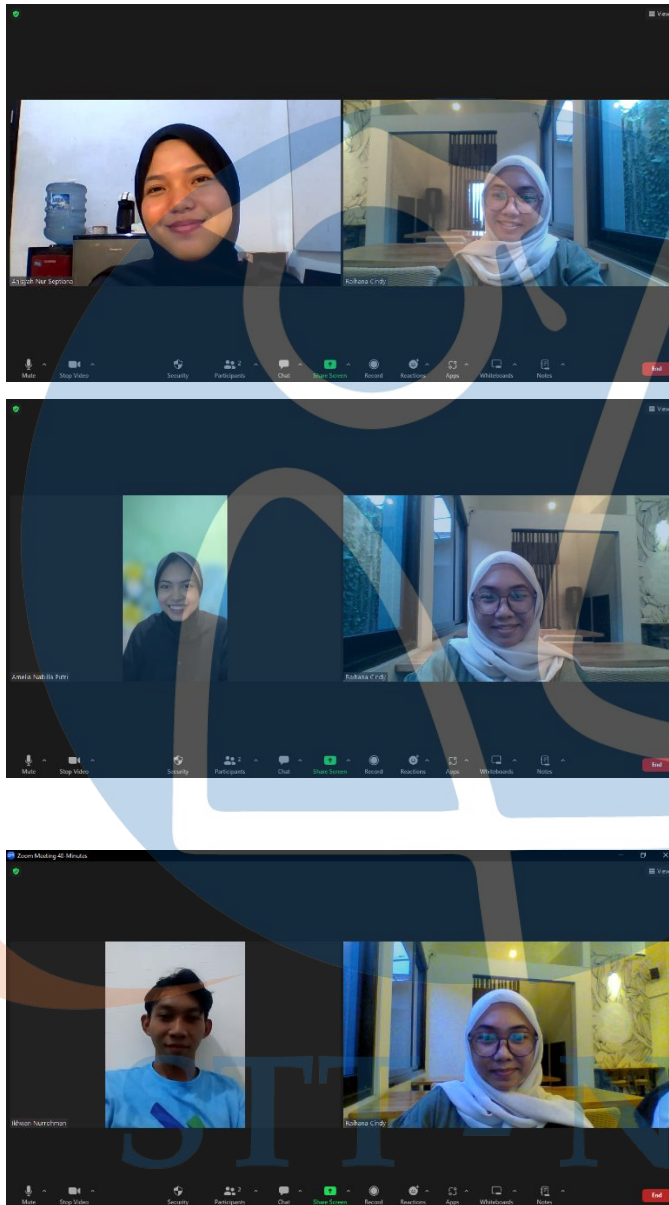
Pekerjaan : Mahasiswa

Kode	Pertanyaan / Jawaban
RC1	Lisa mau kemana?
SN1	Eh, kak cindy. Mau ke kampus A nih kak. Aku ada jadwal kelas siang di kampus A hari ini
RC2	Kamu gabawa motor?
SN2	Kan aku sekarang udah mulai ngekost deket kampus kak jadi gabawa motor
RC3	Oalah kamu udah mulai ngekost
SN3	Iyaa kak, capek soalnya pulang pergi parung. Sekarang kan kuliahnya udah mulai <i>offline</i> semua.
RC4	Iya juga ya. Bareng sama aku aja lis ke kampus A nya
SN4	Kakak ada jadwal di kampus A juga abis ini?
RC5	Gaada sih... Aku mau jemput ade di deket kampus A jadi sejalan kan
SN5	Ohh oke kak sebentar ya kak aku batalin pesenan ojek <i>online</i> nya dulu
RC6	Oke
SN6	Ayo kak ( <i>siap berangkat</i> )
RC7	Ayo ( <i>motor berjalan</i> )
SN7	Makasih ya kak udah ditebengin hehehe. Aku jadi hemat ongkos nih hari ini
RC8	Sama-sama lis kan kebetulan sejalan juga jadi sekalian
SN8	Kalo tadi di kampus B ngga ketemu sama kakak aku bisa keluarin uang Rp 15.000 cuman untuk ongkos ke kampus A.

Kode	Pertanyaan / Jawaban
RC9	Lumayan juga ya lis
SN9	Iya kak karena ngga ada angkot yang melintas sampai kampus A kan kak. Jadi satu-satu nya cara kalau ngga mau capek ya naik ojek <i>online</i>
RC10	Iya juga ya. kalau naik angkot hanya sampai perempatan lampu merah aja trus masuk kedalamnya harus jalan kaki ya
SN10	Betul. Makanya tadi aku pesan ojek <i>online</i> biar ngga jalan kaki dari perempatan hahaha. Banyak loh kak aku lihat kalau pagi mahasiswa STT NF yang nge kost nya dekat kampus trus ada kelas nya di kampus B mereka jalan kaki dari kost ke perempatan lampu merah
RC11	Lumayan juga ya lis kalau setiap hari ada jadwal perkuliahan yang beda kampus. bisa-bisa uang nya habis untuk ongkos aja ya
SN12	Iya kak betul Mahasiswa dengan anggaran terbatas mungkin kesulitan membayar biaya transportasi harian atau bulanan, terutama jika harus menggunakan transportasi umum yang mahal kak
RC12	Menurut kamu apa aja sih lis dampak negatif dari jaringan transportasi yang terbatas ini untuk menuju ke lokasi kampus ?
SN13	Banyak kak. Kesulitan dalam transportasi menuju kampus dapat berdampak negatif pada kualitas pendidikan seperti adanya mahasiswa yang mengalami keterlambatan dan ketidakhadiran, stres dan kecemasan, waktu yang terbuang. Masalah ini juga berdampak pada kesejahteraan mahasiswa juga tau kak.
RC13	Hmm iya sih bener
SN14	Semoga cepat ada solusi ya kak dari masalah ini supaya aku bisa hemat ongkos...
RC14	Hahaha aamiin. Dah sampe... ( <i>sampai kampus A</i> )
SN15	Makasih banyak yaa kak, hati-hati dijalan ya kak ( <i>turun dari motor</i> )
RC15	Sipp



## Lampiran 2. Foto Wawancara dengan Responden





STT - NF