



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB III

ANALISIS DAN PENELITIAN

3.1. Gambaran Umum Data Primer

Penulis melakukan wawancara, observasi dan dokumentasi pada empat halte bus Transjakarta (Kota, Harmoni, Duku Atas 1 dan Bendungan Hilir). Penelitian ini penulis lakukan untuk mengetahui dan mengamati perilaku kaum remaja terhadap kursi prioritas. Menurut pengamatan yang telah penulis lakukan, penulis mengetahui bahwa masyarakat khususnya kaum remaja kurang menyadari dalam memberikan kursi prioritas kepada kaum prioritas. Faktor pendukung lainnya yang penulis temukan adalah pengkategorian warna pada kursi di bus Transjakarta kurang efektif, terbukti dari hasil kuesioner yang menyatakan bahwa 68% pengguna tidak mengetahui dari warna pada kursi tersebut.

3.1.1. Wawancara

Dalam upaya memperoleh informasi yang akurat, penulis melakukan wawancara kepada 3 sumber, yaitu Ferry selaku Humas dari PT. Transportasi Jakarta, Wiwid selaku petugas lapangan di bus Transjakarta, dan Adelia selaku pengguna jasa bus Transjakarta.

Berikut merupakan hasil wawancara yang penulis lakukan pada 2 sumber :

1. Wawancara dengan Ferry selaku Humas dari PT. Transportasi Jakarta



Gambar 3.1. Wawancara 1

Penulis mengadakan wawancara dengan Ferry yang adalah Humas dari PT.Transportasi Jakarta pada Kamis, 5 Maret 2015 pada pukul 1 siang.

Pada wawancara ini penulis membahas tentang:

a. Transjakarta

Bus Transjakarta merupakan transportasi umum yang dikelola oleh PT.Transportasi Jakarta. PT.Transportasi Jakarta memiliki visi sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan *public* yang cepat, aman, nyaman, manusiawi, efisien, berbudaya, dan bertaraf internasional. PT.Transportasi Jakarta memiliki 873 *unit* yang terdiri dari; *Single Bus* (SB) 555 *unit* dan *Articulated Bus* (AB) 318 *unit*. Berdasarkan jumlah *unit* bus yang ada, bus Transjakarta dioperasikan pada 9 koridor. Pada setiap koridor memiliki beberapa halte yang jumlahnya adalah 240 halte untuk keseluruhan koridor.

Fasilitas yang PT.Transportasi Jakarta berikan kepada pengguna bus Transjakarta berupa CCTV, PIS (Passenger

Information System) dan GPS (Global Positioning System). Sistem pembayaran yang dilakukan sudah menggunakan kartu elektronik (e-ticketing). Bus Transjakarta beroperasi pukul 05.00 sampai dengan 22.00, tetapi untuk beberapa bus baru sudah mulai dioperasikan hingga 24 jam. Pada setiap bus Transjakarta yang beroperasi dapat memuat 156 penumpang yang terdiri dari 34 kursi berwarna biru (kursi umum), 4 sampai 5 kursi berwarna merah (kursi prioritas), dan 118 pegangan tangan.

b. Kesadaran Pengguna

Menurut wawancara yang penulis lakukan kepada Ferry menyebutkan bahwa di dalam bus Transjakarta yang beroperasi memang seringkali terjadi beberapa kejadian kriminal yang tidak dikehendaki, tetapi beberapa upaya untuk menindak dan melakukan pengawasan sudah dilakukan oleh pihak dari PT. Transjakarta dengan cara menempatkan kamera pengawas CCTV di bus Transjakarta dan mengoperasikan petugas yang biasa bertugas di dekat pintu untuk mengawasi dan membantu para pengguna.

Ferry menambahkan juga terdapat kejadian non-kriminal pada bus Transjakarta seperti keadaan kesadaran remaja untuk memberikan kursi prioritas kepada pengguna berkategori prioritas yang masih sangat kurang. Dapat dibuktikan dengan masih banyak kaum remaja yang menduduki kursi prioritas dan tidak mau memberikannya kepada orang-orang berkategori prioritas. Menurut

Ferry masih seringkali terjadi kasus dimana petugas lapangan harus menegur dahulu kaum remaja yang menduduki kursi prioritas untuk memberikan kursinya kepada orang berkategori prioritas. Kemudian tidak jarang beberapa kaum remaja yang tidak menghiraukan teguran dari petugas lapangan. Padahal beberapa informasi berupa *sticker* yang menginformasikan adanya kursi prioritas dan perbedaan pada warna kursi merah dan biru yang menandakan kursi prioritas sudah diupayakan oleh PT. Transportasi Jakarta.

2. Wawancara dengan Wiwid selaku petugas lapangan



Gambar 3.2. Wawancara 2

Penulis melakukan wawancara langsung kepada petugas lapangan, dengan harapan penulis dapat mendapatkan hasil yang lebih akurat. Sabtu, 7 Maret 2015 penulis mengunjungi salah satu halte dari bus Transjakarta dan penulis melakukan wawancara kepada petugas lapangan yang bernama

Wiwid. Wiwid memaparkan beberapa informasi yang secara garis besar menyerupai dengan apa yang Ferry katakan, dimana fasilitas-fasilitas yang sudah Transjakarta berikan kepada penggunanya dan memang seringkali terjadi beberapa peristiwa seperti perampokan, pelecehan seksual dan kurangnya kesadaran remaja untuk memberikan kursi prioritas. Seringkali Wiwid harus menegur pada pengguna untuk memberikan kursi prioritas kepada kaum prioritas dan tidak jarang beberapa kaum remaja yang masih tidak menghiraukan teguran serta upaya himbauan yang Wiwid lakukan.

3. Kesimpulan Wawancara

Kesimpulan yang dapat penulis peroleh berdasarkan hasil wawancara dari kedua sumber adalah dimana beberapa fasilitas sudah PT. Transportasi Jakarta berikan pada bus Transjakarta untuk kenyamanan penggunanya. Contohnya adalah kursi prioritas yang sudah di sediakan, tetapi masih banyak pengguna, khususnya kaum remaja yang masih belum mau memberikan kursi prioritas tersebut kepada pengguna berkategori prioritas.

3.1.2. Hasil Observasi

Penulis melakukan observasi pada empat halte bus Transjakarta (Kota, Harmoni, Duku Atas 1 dan Bendungan Hilir). Observasi penulis lakukan untuk mengetahui dan mengamati perilaku kaum remaja terhadap kursi prioritas. Berdasarkan observasi yang penulis lakukan di bus Transjakarta, penulis sempat mendokumentasikan beberapa foto yang memperlihatkan dimana kaum remaja

masih menduduki kursi prioritas dan masih banyak kaum prioritas seperti lansia yang belum mendapatkan tempat duduknya.

Berdasarkan observasi yang penulis lakukan juga memperlihatkan dimana sudah adanya kursi prioritas yang telah bus Transjakarta sediakan. Kursi prioritas ini ditandai dengan warna merah dan sticker bertuliskan kursi prioritas, yang sebenarnya tingkat keterlihatan dan keterbacaannya sangatlah kurang. Berikut beberapa foto yang penulis peroleh:



Gambar 3.3. Observasi Lapangan 1

Terlihat pada gambar 3.3. dimana terdapat remaja yang asik mengobrol dan menduduki kursi prioritas.



Gambar 3.4. Observasi Lapangan 2

Pada gambar 3.4. juga terdapat seorang remaja dan orang dewasa yang menduduki kursi prioritas, padahal terdapat kursi umum yang kosong dan mereka justru menduduki kursi prioritas.



Gambar 3.5. Observasi Lapangan 3

Disisi lain pada gambar 3.5. terlihat lansia yang justru tidak mendapatkan kursi karena kursi yang seharusnya mereka duduki yaitu kursi prioritas diduduki oleh para remaja.

Kesimpulan yang penulis peroleh berdasarkan hasil observasi adalah dimana perilaku remaja yang masih belum mau memberikan kursi prioritas kepada kaum prioritas dan masih mendudukinya. Selain itu keadaan dimana informasi serta sosialisasi tentang kursi prioritas yang bus Transjakarta berikan tidak jelas.

3.1.3. Hasil Penelitian Terhadap Pengguna



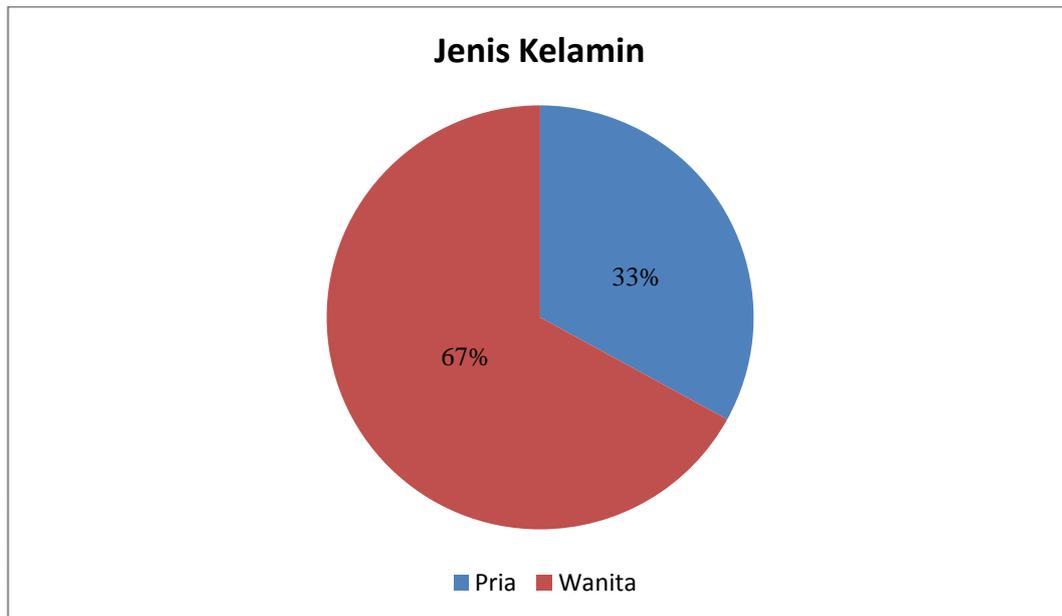
Gambar 3.6. Pembagian Kuesioner 1



Gambar 3.7. Pembagian Kuesioner 2

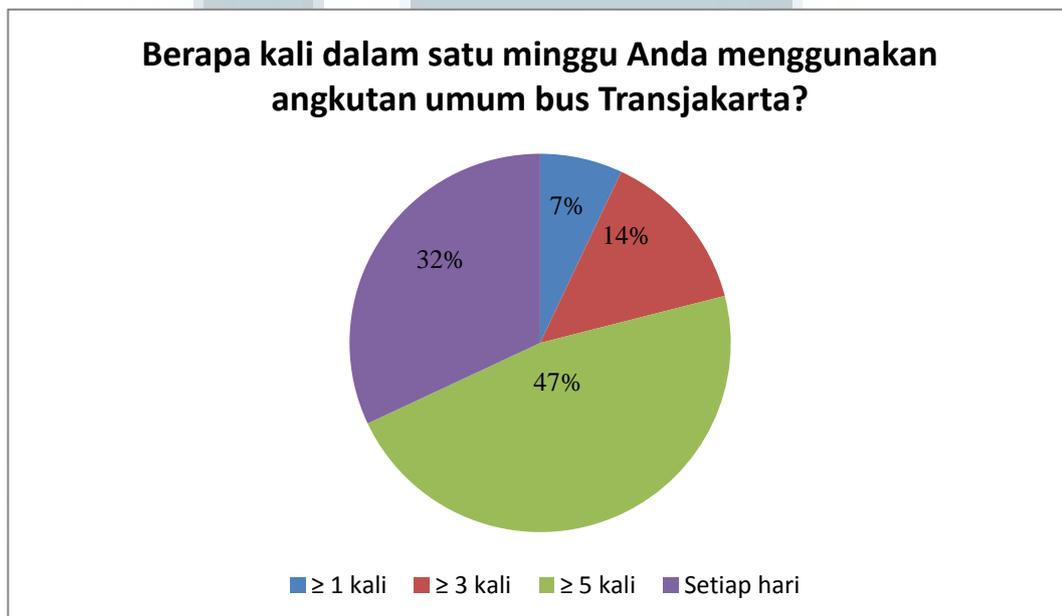
Pada langkah berikutnya, untuk memperkuat data yang penulis dapatkan selain melakukan observasi dan wawancara, penulis juga melakukan survey dengan membagikan kuesioner kepada pengguna bus Transjakarta yang berkategori remaja. Penulis membagikan kuesioner kepada total 100 orang pengguna remaja pada empat halte bus Transjakarta, yaitu halte Kota, Harmoni, Duku Atas 1 dan Bendungan Hilir.

Tujuan penulis membagikan kuesioner pada empat halte ini karena sesuai wawancara yang penulis lakukan kepada Humas PT. Transportasi Jakarta mengatakan bila keempat halte ini merupakan halte-halte besar yang biasanya digunakan sebagai tempat transit. Hasil survey kuesioner yang penulis peroleh dijelaskan pada setiap pertanyaan sebagai berikut:



Tabel 3.1. Survei 1

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, didapatkan hasil dimana terdapat 67% responden adalah wanita dan 33% responden adalah pria.



Tabel 3.2. Survei 2

Dari data di atas dapat dilihat bahwa terdapat 47% responden yang menyatakan bahwa mereka menggunakan angkutan bus Transjakarta lebih dari sama dengan 5 kali dalam satu minggu. Sisanya adalah 7% responden untuk penggunaan lebih dari sama dengan satu kali dalam seminggu, 14% responden untuk penggunaan lebih dari sama dengan tiga kali dalam seminggu dan 32% responden yang setiap hari menggunakan angkutan umum bus Transjakarta.

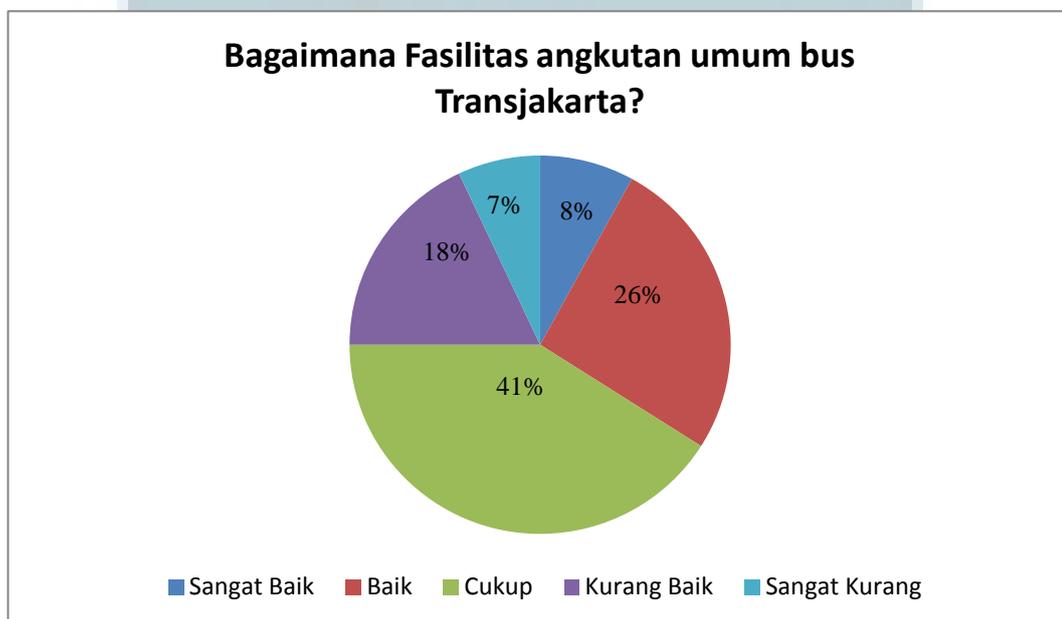
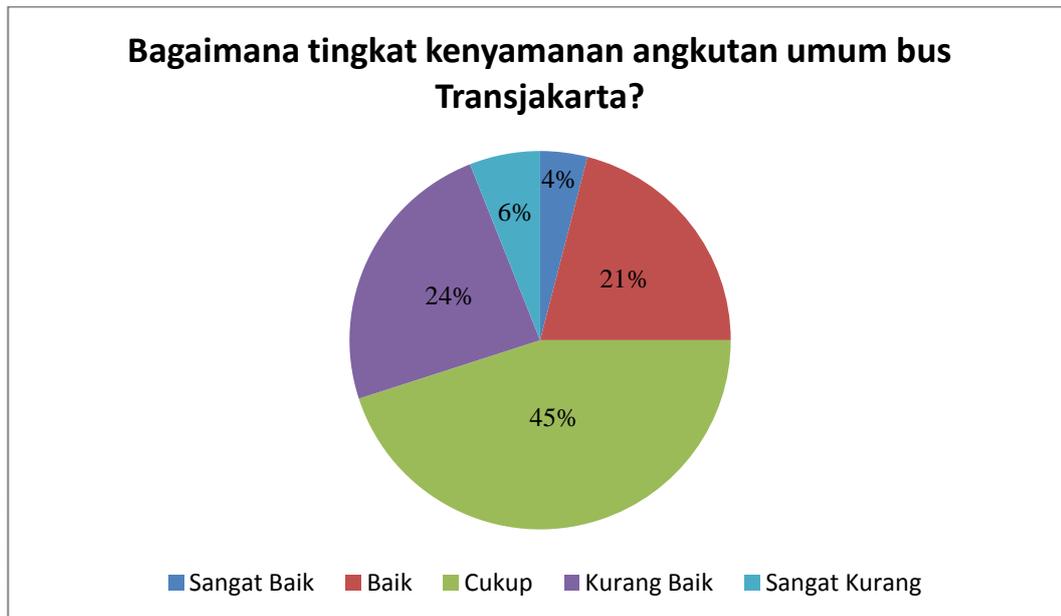


Table 3.3. Survei 3

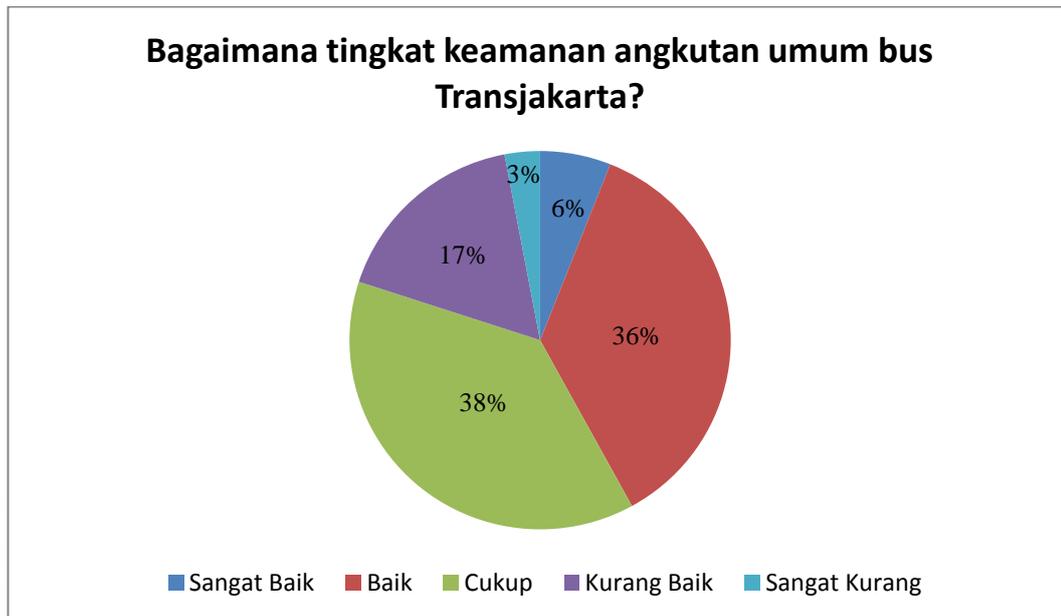
Berdasarkan data di atas dapat disimpulkan bahwa angkutan umum bus Transjakarta sudah memiliki fasilitas yang cukup baik bagi penggunanya. Terlihat dimana 41% responden mengatakan fasilitas yang diberikan berkategori cukup, dan sisanya terdapat 26% yang mengategorikan baik, 18% kurang baik, 8% sangat baik dan 7% sangat kurang.



Tabel 3.4. Survei 4

Dari diagram diatas dapat disimpulkan tingkat kenyamanan pada angkutan umum bus Transjakarta tergolong cukup dengan menunjukkan angka 45%, walaupun begitu masih banyak responden yang mengategorikan kenyamanan pada bus Transjakarta kurang baik dengan persentase 24%, dan sisanya terdapat 21% yang mengategorikan baik, 6% sangat kurang dan 4% sangat baik.

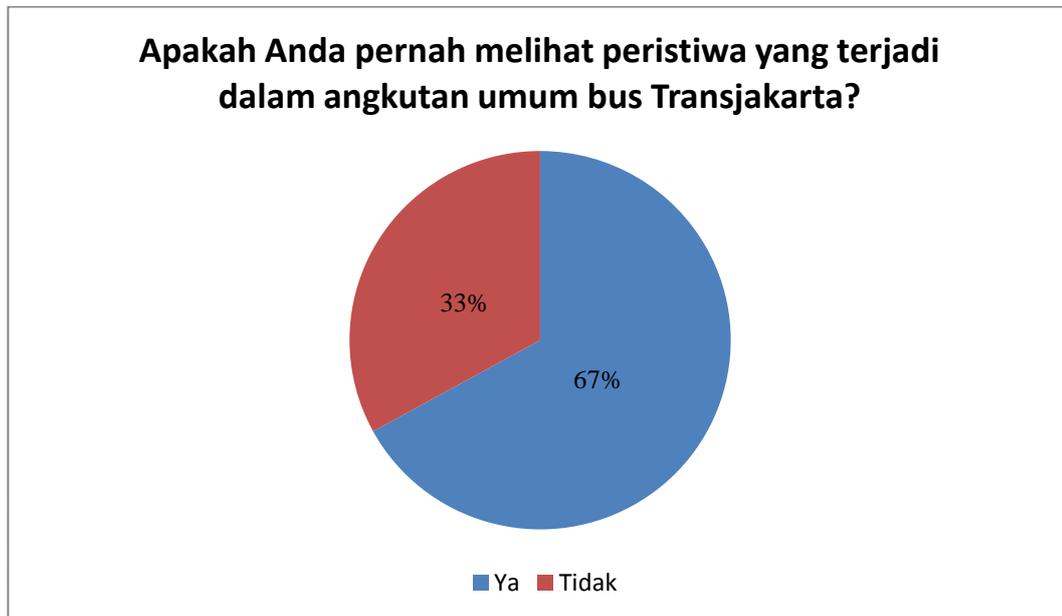
U M N



Tabel 3.5. Survei 5

Berdasarkan diagram diatas dapat disimpulkan bahwa tingkat keamanan pada angkutan umum bus Transjakarta tergolong netral, dilihat dari persentasi responden yang mengatakan kemaan di bus Transjakarta cukup terdapat 38%, baik 36% dan sangat baik 6%. Walau begitu, masih terdapat 17% responden yang mengatakan bahwa tingkat keamanan di bus Transjakarta kurang baik dan 3% mengatakan sangat kurang.

UMMN



Tabel 3.6. Survei 6

Dapat dilihat berdasarkan hasil kuesioner, umumnya banyak pengguna yang pernah melihat peristiwa pada angkutan umum bus Transjakarta seperti pelecehan seksual, perampokan, dan ketidakpedulian memberikan tempat duduk. Dari 100 orang responden yang mengisi kuesioner, terdapat 67% responden yang pernah melihat peristiwa yang terjadi dalam angkutan umum bus Transjakarta dan sisanya 33% responden tidak pernah melihat peristiwa-peristiwa tersebut.

UMMN

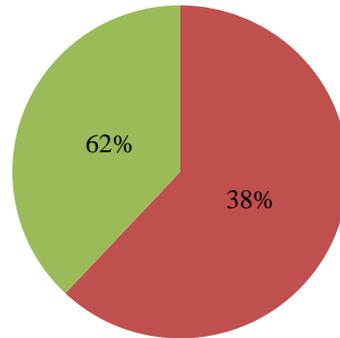


Tabel 3.7. Survei 7

Pada data di atas dapat dilihat jika 79% responden angkutan umum bus Transjakarta paling sering menemukan peristiwa dimana masyarakat belum mau memberikan tempat duduknya, 15% responden menemukan peristiwa perampokan dan 6% responden menemukan peristiwa pelecehan seksual.

UMMN

Pada kejadian dimana masyarakat tidak memberikan tempat duduk, yang Anda lihat pada umumnya siapakah yang tidak memberikan?

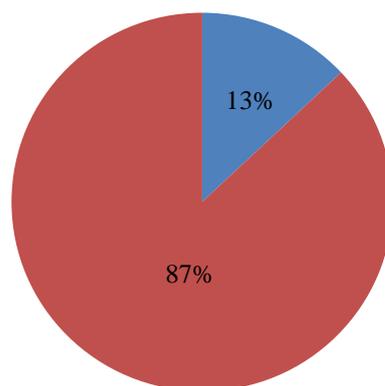


■ Anak-anak ■ Remaja ■ Dewasa ■ Lansia

Tabel 3.8. Survei 8

Diagram tersebut menunjukkan bahwa terdapat 62% responden yang memilih remaja dan 38% memilih dewasa.

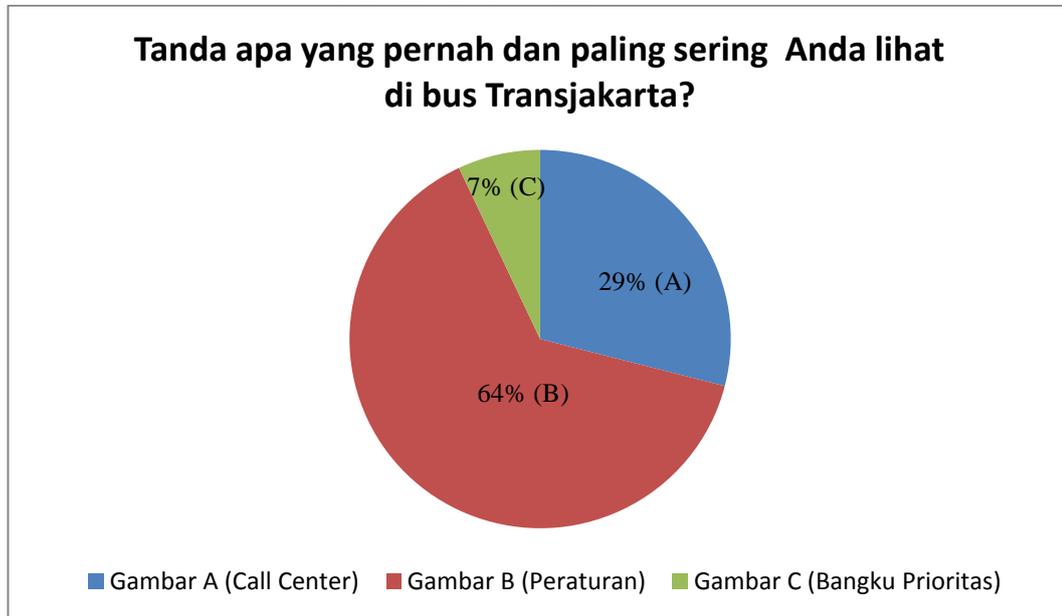
Menurut Anda apakah peristiwa tersebut pantas terjadi?



■ Ya ■ Tidak

Tabel 3.9. Survei 9

Dari diagram di atas dapat dilihat 87% responden mengatakan bahwa hal tersebut tidak pantas terjadi dan 13% responden mengatakan pantas terjadi.



Tabel 3.10. Survei 10

Dari data di atas dapat dilihat 64% responden paling sering melihat tanda peraturan pada gambar B, 29% responden memilih tanda *call center* gambar A, dan hanya 7% responden yang memilih tanda kursi prioritas pada gambar C.

UMMN



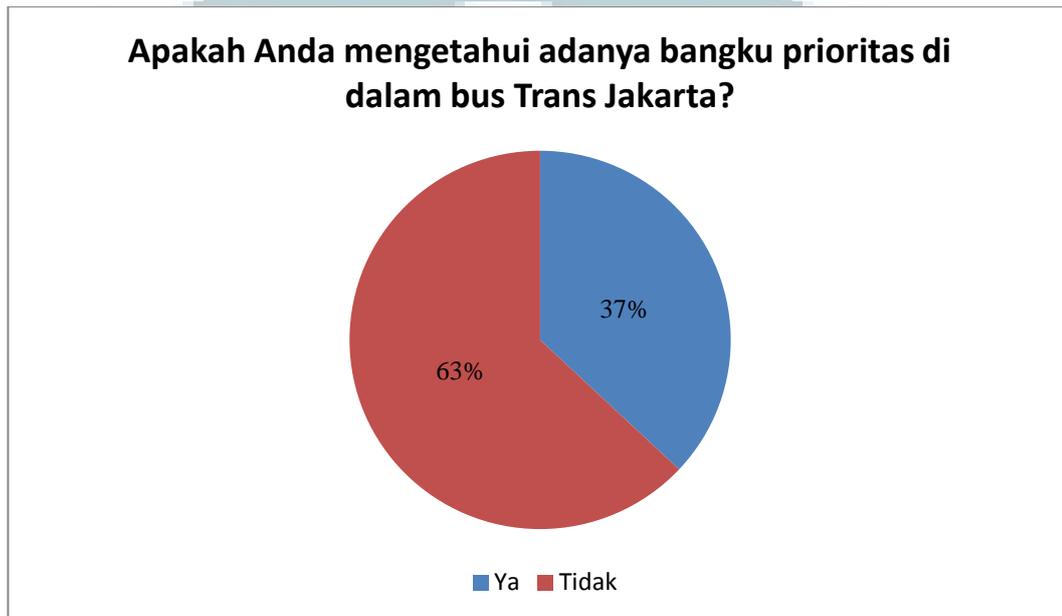
Tabel 3.11. Survei 11

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 56% responden yang sudah mengerti dan 44% responden yang belum mengerti tanda-tanda yang pernah mereka temui di bus Transjakarta.



Tabel 3.12. Survei 12

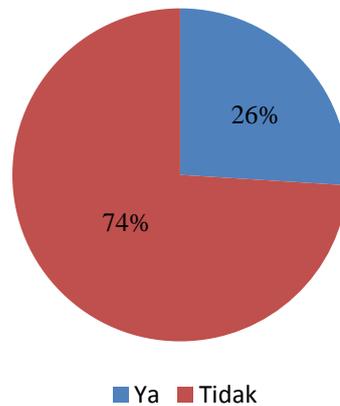
Berdasarkan hasil kuesioner di atas dapat diketahui jika 68% responden tidak mengetahui dan mengerti dan 32% responden mengetahui dan mengerti maksud dari perbedaan warna kursi merah dan biru yang terdapat di dalam bus Transjakarta.



Tabel 3.13. Survei 13

Berdasarkan data di atas dapat diketahui dari 100 responden terdapat 63% responden yang tidak mengetahui adanya kursi prioritas di dalam bus Transjakarta, hanya terdapat 37% responden yang mengetahui adanya kursi prioritas.

Apakah Anda menyadari adanya tanda-tanda yang menerangkan adanya bangku prioritas di dalam bus Transjakarta?

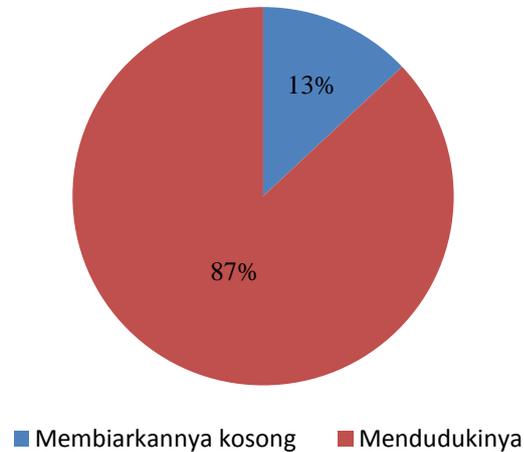


Tabel 3.14. Survei 14

Pada diagram di atas dapat diketahui bila sebagian besar responden tidak menyadari adanya tanda-tanda yang menerangkan adanya kursi prioritas di dalam bus Transjakarta. Terdapat 74% responden yang tidak menyadari dan 26% responden yang menyadari.

U M M N

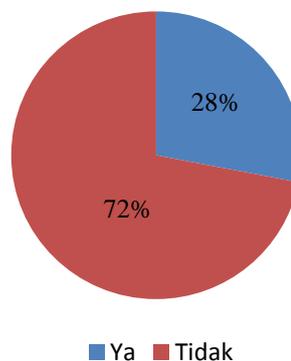
Apa yang akan Anda lakukan jika melihat bangku prioritas dalam keadaan kosong?



Tabel 3.15. Survei 15

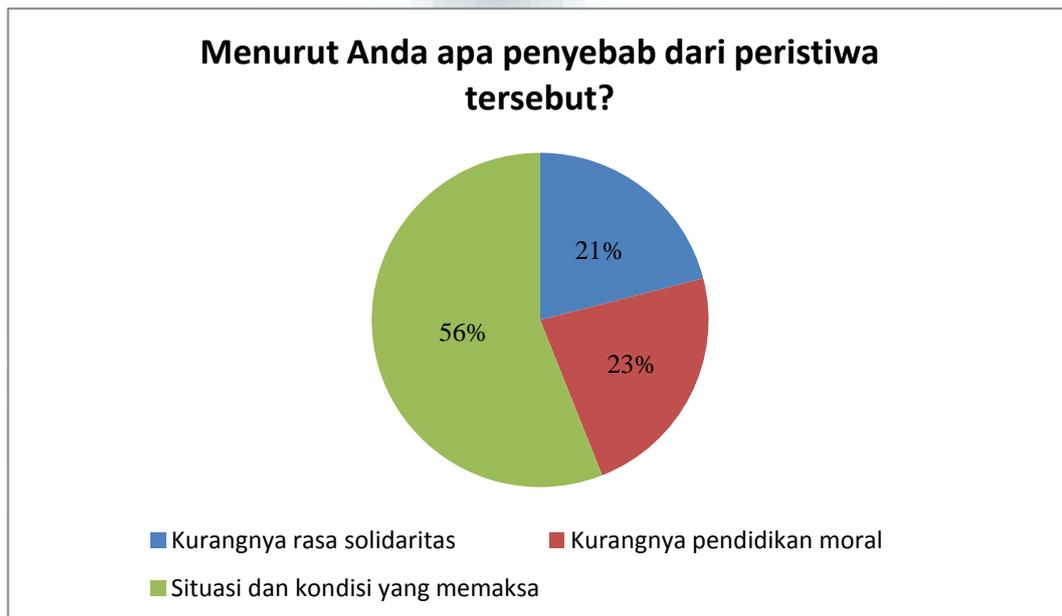
Diagram di atas menunjukkan 87% responden memilih untuk menduduki kursi prioritas dan hanya 13% responden yang memilih untuk membiarkannya kosong.

Jika bangku prioritas diduduki oleh yang bukan berkategori prioritas dan ketika itu terdapat orang berkategori prioritas tidak mendapatkan tempat duduk, apakah Anda bersedia menegur?



Tabel 3.16. Survei 16

Berdasarkan data di atas dapat disimpulkan bahwa 72% responden belum bersedia untuk menegur dan 28% responden sudah bersedia untuk menegur.

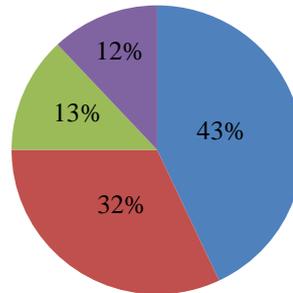


Tabel 3.17. Survei 17

Pada diagram di atas dapat dilihat bahwa 56% responden memilih situasi dan kondisi sebagai penyebab utama dari peristiwa yang ada, 23% memilih kurangnya pendidikan moral dan 21% memilih kurangnya rasa solidaritas.

UMMN

Saat Anda melihat orang berkategori prioritas tidak mendapatkan tempat duduk dan Anda mendapatkan tempat duduk, apa yang akan Anda lakukan?



■ Tetap duduk atau tidur ■ Asik bermain dengan gadget
■ Asik mengobrol ■ Mempersilahkan duduk

Tabel 3.18. Survei 18

Hasil survey di atas menunjukkan bahwa 43% responden lebih memilih untuk tetap duduk atau tidur, 32% memilih asik bermain dengan *gadget*, 13% memilih untuk asik mengobrol, dan 12% memilih untuk mempersilahkan orang berkategori prioritas untuk duduk.

U M M N



Tabel 3.19. Survei 19

Diagram di atas menunjukkan 61% responden tidak mau memberikan tempat duduknya untuk orang berkategori prioritas dan 39% mau memberikan tempat duduknya.



Tabel 3.20. Survey 20

Berdasarkan data di atas dapat disimpulkan bahwa masih banyak responden yang belum memberikan tempat duduknya untuk orang berkategori prioritas. Dilihat dari hasil survey yang menunjukkan 72% responden belum memberikan tempat duduknya dan hanya 28% responden yang sudah memberikan tempat duduknya.

Kesimpulan yang penulis peroleh awal dan observasi lapangan yang penulis lakukan, berdasarkan data yang penulis peroleh dari 100 orang responden melalui 4 halte (Kota, Harmoni, Duku Atas 1, dan Bendungan Hilir) yang penulis kunjungi terdapat 61% orang responden yang tidak mau memberikan kursinya kepada orang berkategori prioritas di bus Transjakarta dan 72% responden belum memberikan kursinya. Hasil survey juga menunjukkan bahwa 63% responden juga mengatakan kalau mereka tidak mengetahui adanya kursi prioritas di bus Transjakarta. Hal ini dapat dibuktikan dengan 74% pengguna tidak menyadari tanda-tanda yang menerangkan adanya kursi prioritas. Hasil survey yang penulis lakukan juga menunjukkan terdapat 68% orang yang masih tidak menyadari dan mengetahui maksud dari kursi berwarna merah yang memiliki arti sebagai kursi prioritas. Berdasarkan data di atas dapat diambil kesimpulan bahwa masih banyak kaum remaja yang tidak mau memberikan kursi kepada kaum prioritas dan tidak semua orang paham desain tentang arti warna merah pada kursi prioritas.

3.1.4. Analisis Data

Berdasarkan hasil wawancara, observasi lapangan dan survey pembagian kuesioner kepada pengguna, penulis mendapatkan beberapa kesimpulan yaitu situasi yang terjadi adalah dimana masih banyak orang berkategori prioritas belum mendapatkan tempat duduknya, padahal bus Transjakarta sudah menyediakan

lima kursi prioritas, tetapi justru banyak kaum muda yang malah mendudukinya dan tidak memberikannya kepada orang yang berkategori prioritas tersebut. Selain itu keterangan untuk kursi prioritas juga sudah diberikan dengan adanya *sticker* yang bertuliskan kursi prioritas dan dengan perbedaan warna kursi merah dan biru. Tetapi disisi lain, bus Transjakarta sendiri sebenarnya tidak memberikan peraturan dimana kursi prioritas tidak boleh diduduki oleh orang lain, serta sosialisasi mengenai adanya kursi prioritas juga tidak jelas.

Pada kenyataannya menurut observasi dan kuesioner yang penulis lakukan mendapatkan hasil dimana diketahui adanya *sticker* yang menerangkan kursi prioritas kurang dapat dilihat dan dibaca karena bahannya yang terlalu transparan. Penjelasan warna merah dan biru pada kursi di bus Transjakarta pun tidak jelas, tidak ada keterangan atau informasi yang menerangkan maksud dari perbedaan warna kursi di bus Transjakarta. Berdasarkan kesimpulan yang penulis peroleh tersebut, penulis memutuskan untuk membuat kampanye sosial untuk memberi tahu masyarakat bahwa adanya kursi prioritas pada bus Transjakarta dan meningkatkan kesadaran kaum remaja untuk memberikan kursi prioritas tersebut pada kaum prioritas.

3.1.4.1. Analisa SWOT (Strenght, Weakness, Opportunities, Threads)

1. Kekuatan (*Strength*)

- a. Bus Transjakarta merupakan angkutan umum yang memiliki fasilitas yang lebih baik dibandingkan dengan angkutan umum yang lainnya yang ada di Jakarta (*AC, CCTV, Customer Service, security, loket, dsb*)

- b. Bus Transjakarta merupakan angkutan umum yang memiliki harga terjangkau bagi semua kalangan.
- c. Bus Transjakarta memiliki banyak halte dan koridor di seluruh area Jakarta, sehingga mudah ditemukan.
- d. Selain memiliki banyak halte dan koridor bus Transjakarta juga memiliki jalur khusus, sehingga lebih cepat untuk mencapai tempat tujuan.

2. Kelemahan (*Weakness*)

- a. Pada jam-jam tertentu seperti jam usai kantor, pengguna seringkali harus menunggu lama untuk bus tiba di setiap halte.
- b. Informasi yang diberikan di bus Transjakarta sering kali kurang memiliki sosialisasi yang baik dan jelas.
- c. Masih kurang bus yang beroperasi yang mengakibatkan saat jam-jam tertentu keadaan di dalam bus menjadi penuh sesak.

3. Peluang (*Opportunities*)

Jika pelayanan dan fasilitas ditingkatkan dan jumlah bus ditambah, bus Transjakarta dapat menjadi salah satu angkutan umum yang paling banyak diminati di daerah Jakarta.

4. Ancaman (*Threads*)

Keadaan bus yang sangat padat dapat menyebabkan timbulnya kejahatan seperti pelecehan seksual dan perampokan.

3.1.4.2. Analisa STP (Segmentasi, Targeting, Positioning)

1. Segmentasi

a. Segmentasi Demografis

Segmentasi demografis pada perancangan kampanye ini adalah anak remaja wanita dan pria di usia 15-24 tahun.

b. Segmentasi Geografis

Ditujukan untuk para remaja yang khususnya berdaerah disekitar Jakarta.

c. Segmentasi Psikografis

Ditujukan untuk orang-orang yang tergolong dalam golongan kelas menengah ke bawah yang memiliki rutinitas menggunakan angkutan umum bus Transjakarta.

2. Targeting

Target dalam pembuatan kampanye sosial ini adalah kelas menengah bawah, karena berdasarkan survei orang-orang kelas menengah bawah yang sering menggunakan angkutan umum bus Transjakarta.

3. Positioning

Positioning dalam perancangan kampanye sosial ini ingin menanamkan kesadaran untuk memberikan tempat duduk prioritas kepada kaum prioritas

3.1.5. Studi Eksisting

Penulis melakukan studi eksisting dengan mengambil beberapa *sample Social Campaign* dan *Ambience Design* kemudian melakukan perbandingan. Perbandingan yang penulis lakukan melihat dari sisi bentuk, tipografi, material, simbol, penempatan dan warna. Berikut merupakan beberapa studi eksisting yang penulis lakukan.

3.1.5.1. Studi Eksisting tentang *Social Campaign*



Gambar 3.8. *Social Campaign Singapore Bus*

(<http://www.directasia.com/blog/travel/how-effective-is-priority-seating-singapore/>)



Gambar 3.9. *Social Campaign Metro*

(http://www.wmata.com/about_metro/news/PressReleaseDetail.cfm?ReleaseID=5838)

Gambar di atas merupakan contoh *Social Campaign* tentang kursi prioritas pada kendaraan umum yang terdapat di luar negeri. Menurut hasil analisa penulis, kedua contoh *Social Campaign* di atas sama-sama menggunakan icon vector sebagai penanda kursi prioritas. Keduanya secara keseluruhan menggunakan objek dua dimensi. Dari segi material pada *Social Campaign Metro* menyampaikan pesan tersebut dengan menggunakan teknik *framing* dengan *plat*, sedangkan *Social Campaign Singapore Bus* menggunakan *sticker*. Penempatan *Social Campaign Metro* terletak di atas kursi, sedangkan *Social Campaign Singapore Bus* berada di punggung kursi. Typografi yang digunakan sama-sama menggunakan jenis huruf sans-serif.

Perbandingan	Metro	Singapore Bus
Bentuk	2D	2D
Tipografi	Sans-serif	Sans-serif
Material	Frame	Sticker
Simbol	Ada	Ada
Penempatan	Atas kursi	Punggung kursi
Warna	Multi warna	2 warna

Tabel 3.21. Tabel perbandingan *Social Campaign*

3.1.5.2. Studi Eksisting tentang *Ambient Commercial Campaign*



Gambar 3.10. *Ambient Commercial Campaign 1*

(<http://www.kauffsweddesign.com/graphics/5-awesome-ambient-marketing-campaigns/>)

UMMN



Gambar 3.11. *Ambient Commercial Campaign 2*

(http://www.creativityawards.com/40A_Student_Ambient_Media_Single_Unit.php)

Kedua gambar di atas merupakan contoh *Ambient Commercial Campaign*. Menurut analisa yang penulis lakukan, kedua *campaign* tersebut memiliki kesamaan, yaitu dengan menggunakan media *ambient*. Perbedaannya adalah terletak pada peletakan desain, pada *Ambient Commercial Campaign 1* desain diaplikasikan pada lift, sedangkan *Ambient Commercial Campaign 2* diaplikasikan pada pintu otomatis. Kedua gambar di atas memiliki kesamaan pada konsep dimana desain diaplikasikan pada pintu yang memiliki tingkat efektifitas yang tinggi, karena pintu adalah tempat yang pasti dilewati oleh semua orang.