



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

METODOLOGI

3.1. Metodologi Pengumpulan Data

Menurut Widoyoko (2012) dalam buku teknik penyusunan instrumen penelitian terdapat dua jenis penelitian yaitu penelitian kualitatif dan kuantitatif, kualitatif adalah perolehan data dalam bentuk wawancara, observasi, studi pustaka untuk mendapatkan suatu kejadian nyata, peristiwa, dan proses karena penelitian ini dapat mengungkapkan fenomena yang sulit diungkapkan oleh metode kuantitatif, sedangkan kuantitatif dalam bentuk angka menggunakan survei. Maka dari itu penulis melakukan pengumpulan data dengan metode penelitian kualitatif dan kuantitatif. Metode penelitian kualitatif dilakukan penulis dengan melakukan wawancara, observasi, dan dokumentasi pada empat halte bus Transjakarta (Stasiun Kota, Harmoni, Duku Atas 1 dan Bendungan Hilir). Lalu penulis juga melakukan penelitian kuantitatif dengan melakukan survey kepada pengguna bus Transjakarta di empat halte bus Transjakarta juga (Stasiun Kota, Harmoni, Duku Atas 1 dan Bendungan Hilir). Dari penelitian kualitatif dan kuantitatif penulis mengetahui bahwa pengguna bus Transjakarta khususnya kaum remaja sering melakukan pelanggaran tata tertib saat menggunakan bus Transjakarta dikarenakan sifat egois dan tidak peduli terhadap pengguna lainnya, serta 72% pengguna bus Transjakarta tidak mengerti maksud dari tata tertib tersebut. Untuk melengkapi data penulis juga melakukan pengumpulan data sekunder yaitu dengan mencari data melalui studi literatur, informasi berita, dan data dari situs resmi bus Transjakarta.

3.1.1. Wawancara

Penulis melakukan wawancara kepada tiga narasumber yaitu bagian pelayanan masyarakat PT. Transportasi Jakarta, Rasyid selaku petugas lapangan bus Transjakarta, dan Bapak Ing Sie selaku pengguna bus Transjakarta

Hasil wawancara:

1. Wawancara dengan Ibu Era bagian pelayanan masyarakat PT. Transportasi Jakarta, pada Jumat, 15 September 2017 dan Kamis 5 Oktober 2017 pada pukul 09.35-10.00 WIB.



Gambar 3.1 Wawancara 1
(Dokumentasi Pribadi, 2017)

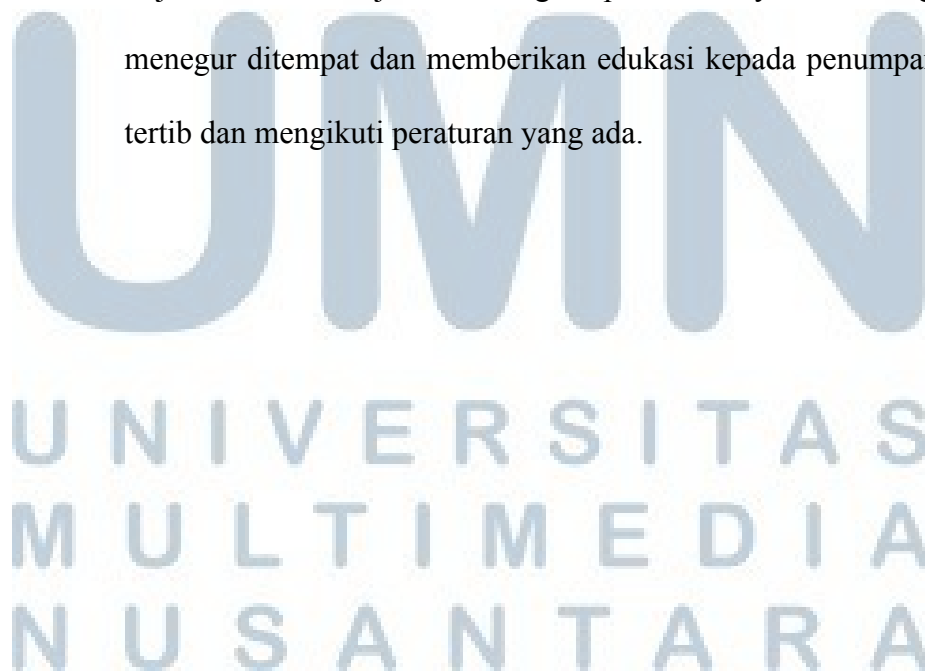
Bus TransJakarta adalah transportasi Bus Rapid transit (BRT) pertama yang ada di Asia Tenggara dan Selatan yang sudah beroperasi sejak 15 Januari 2004 di Jakarta. Bus TransJakarta adalah alat transportasi massal yang bertujuan untuk memberikan angkutan

kepada masyarakat dengan lebih cepat, nyaman, dan terjangkau. Bus Transjakarta memiliki jalur lintasan terpanjang didunia (208km) dan memiliki 228 halte yang tersebar di 12 jalur dan saat ini Transjakarta beroperasi 24jam. Bus Transjakarta semakin membenahi diri pada tahun 2017 dengan munculnya slogan “Kini Lebih Baik” yaitu diwujudkan dengan adanya perubahan perilaku petugas untuk lebih ramah dan memberi rasa nyaman bagi penumpang, pembenahan sarana bus yang baru, pemberlakuan zona khusus perempuan, Bus gratis bagi pemegang kartu PPSU, KJP, dan lansia, Bus khusus perempuan, serta pelayanan bagi penyandang cacat. Tagline “Kini Lebih Baik” adalah salah satu semangat dan komitmen pihak PT Transjakarta untuk semakin berusaha memberi pelayanan yang terbaik guna mewujudkan target penumpang 1 juta penumpang per hari.

Namun menurut wawancara dengan bagian pelayanan masyarakat PT. Transportasi Jakarta (Transjakarta) mengatakan Tindakan kriminalitas masih sering terjadi di Busway dan di Halte dan solusi kami yaitu dengan memasang CCTV di beberapa titik didalam busway maupun di Halte busway sehingga petugas kami di lapangan bisa memantau dan melakukan tindakan bila terjadi tindakan kriminal.

Selain tidakan kriminalitas pengguna Bus Transjakarta juga banyak melakukan tindakan non kriminalitas yaitu pelanggaran tata tertib yang sudah ditetapkan, saat ini petugas lapangan hanya dapat sekedar memberi teguran saja, tetapi tidak semua tindakan pelanggaran

tersebut dapat ditegur, karena banyaknya pelanggaran tata tertib yang khususnya banyak dilakukan oleh kalangan remaja mereka cenderung memiliki karakter emosional dan akan memicu pertengkaran. Contoh tindakan pelanggaran adalah dengan mengkonsumsi makanan dan minuman di *busway* maupun di halte, membuang sampah tidak pada tempatnya sampai saat masuk ke dalam *busway* tidak berbaris rapi, padahal di dalam halte maupun di dalam bus sudah disediakan tempat sampah, serta tanda-tanda (*sign*) kursi prioritas, larangan merokok, peraturan untuk mendahulukan yang keluar agar tidak saling berebut dan lain sebagainya. Namun sampai saat ini masih sering terjadi kecelakaan seperti terinjak kakinya hingga mengeluarkan kata-kata kasar yang memicu perkelahian, anak-anak yang hilang dari pantauan orang tua, bahkan tindakan mengotori halte dan bus masih kerap terjadi. Pihak transjakarta sebagai operator hanya bisa menghimbau, menegur ditempat dan memberikan edukasi kepada penumpang untuk tertib dan mengikuti peraturan yang ada.



2. Wawancara dengan Rasyid selaku petugas lapangan



Gambar 3.2 Wawancara 2

(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Menurut wawancara dengan Rasyid, Jumat, 15 September 2017 pukul 16.05. Rasyid mengatakan tingkat keramaian tertinggi bus Transjakarta terjadi pada hari senin-jumat pada pagi hari pukul 07.00 WIB dan sore hari pukul 17.30 WIB, pada saat keramaian tersebut banyak sekali ditemukan pelanggaran tata tertib seperti tidak taat antri dan saling dorong dan serobot saat memasuki bus, karena pengguna yang tidak sabar, egois dan tidak mementingkan pengguna lain, banyak ibu-ibu hamil bahkan para lansia mengeluhkan hal itu, sebagai petugas lapangan Rasyid sudah sering menghimbau untuk antri dan mendahulukan yang keluar tetapi pengguna hanya menghiraukannya bahkan terkadang mereka langsung emosional dan marah kepada

Rasyid, bahkan hal terburuk yang pernah terjadi ada penumpang yang terjatuh ke bawah dari lantai halte (*platform*) akibat hal itu. Karena tidak adanya kesabaran pengguna dan terjadi desak-desakan hal ini membuat para pencopet bahkan aksi pelecehan seksual kerap terjadi, maka dari itu Rasyid mengatakan bahwa hal ini terjadi karena tidak adanya kesadaran dari para pengguna itu sendiri, dan hanya menghiraukan tata tertib yang sudah berlaku dan himbauan dari petugas

3. Wawancara dengan Pengguna



Gambar 3.3 Wawancara 3

(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Penulis melakukan wawancara dengan pengguna bus TransJakarta bapak Ing Sie pada hari jumat, 15 September 2017, mengatakan bahwa ia sebagai seorang lansia yang setiap hari menggunakan bus Transjakarta sering kali merasa jengkel khususnya kaum remaja,

menurutnya kaum remaja adalah pengguna yang paling kerap melakukan pelanggaran tata tertib, tidak mau antri, mengotori halte, dan yang paling kerap terjadi adalah menduduki kursi prioritas. Bapak Ing Sie sebagai pengguna juga mengatakan bahwa ia malas untuk menegur, menurutnya tanda-tanda atau sign yang ada di bus belum efektif, dia mengatakan bahwa para remaja harus memiliki kesadaran dan jangan bersikap egois.

4. Kesimpulan wawancara

Kesimpulan dari wawancara antara penulis dengan tiga narasumber adalah PT Transportasi Jakarta sudah menetapkan tata tertib yang berlaku, serta petugas lapangan sudah memberikan himbauan agar pengguna mematuhi tata tertib yang berlaku, namun para pengguna khususnya remaja tidak menaatinya dan malah menghiraukan peraturan tata tertib tersebut.

3.1.2. Hasil Observasi

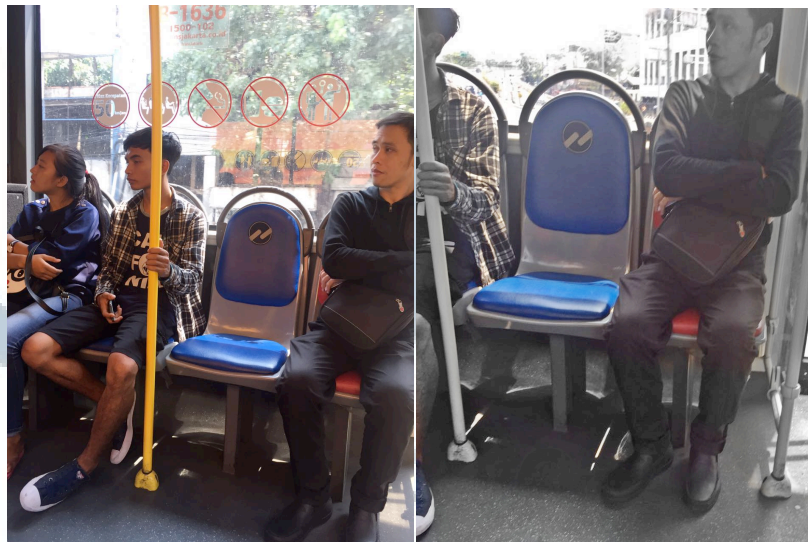
Penulis melakukan observasi pada hari Jumat, 15 September 2017 yang terfokus di empat halte bus Transjakarta (Stasiun Kota, Harmoni, Duku Atas 1 dan Bendungan Hilir) serta penulis juga melakukan observasi di beberapa halte kecil lainnya. Penulis mendokumentasikan beberapa foto yang menunjukkan adanya pelanggaran tata tertib yang pelakunya didominasi oleh kaum remaja.



Gambar 3.4 Observasi lapangan 1

(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Pada gambar 3.4 dapat dilihat bahwa segerombolan remaja tidak antri saat memasuki bus, dan mereka berdiri tepat di pintu keluar bus transjakarta, padahal petugas sudah memberi himbauan agar baris rapi tertib di kanan dan dikiri pintu agar memudahkan pengguna yang ingin keluar dari bus.



Gambar 3.5 Observasi lapangan 2

(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Pada gambar 3.5 terdapat sejumlah remaja dengan sengaja menduduki kursi prioritas, padahal tepat di atas mereka sudah tertera peraturan yang menjelaskan bahwa ini adalah kursi prioritas.



Gambar 3.6 Observasi lapangan 3

(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Pada gambar 3.6 terlihat lansia yang tidak mendapatkan kursi prioritas karena kursi yang seharusnya diperuntukan oleh lansia dipakai oleh para remaja.



Gambar 3.7 Observasi lapangan 4

(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Pada gambar 3.7 terlihat pengguna bus transjakarta tidak menjaga kebersihan halte dengan meninggalkan sampah seperti botol bekas, kantong sampah bekas dll padahal telah disediakan tempat sampah.



Gambar 3.8 Observasi lapangan 5

(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Pada gambar 3.8 terlihat pengguna bus transjakarta membawa barang bawaan melebihi kapasitas, hal itu akan mengganggu kenyamanan para pengguna lain dan kapasitas bus transjakarta dalam mengangkut jumlah penumpang tidak maksimal, dikarenakan ruang yang seharusnya dapat digunakan oleh penumpang lain malah digunakan untuk menaruh barang



Gambar 3.9 Observasi lapangan 6

(Dokumentasi Pribadi, 2017)

Pada gambar 3.9 terdapat anak muda yang sedang dengan santai makan di halte bus transjakarta dan membuang plastik bekas makanan di kursi, tidak dibuang di tempat sampah.

Kesimpulan dari data observasi tersebut adalah perilaku anak muda atau remaja yang tidak mau mematuhi tata tertib dan keadaan dimana informasi tentang peraturan adanya tata tertib tidak efektif.

3.1.3. Hasil Survei

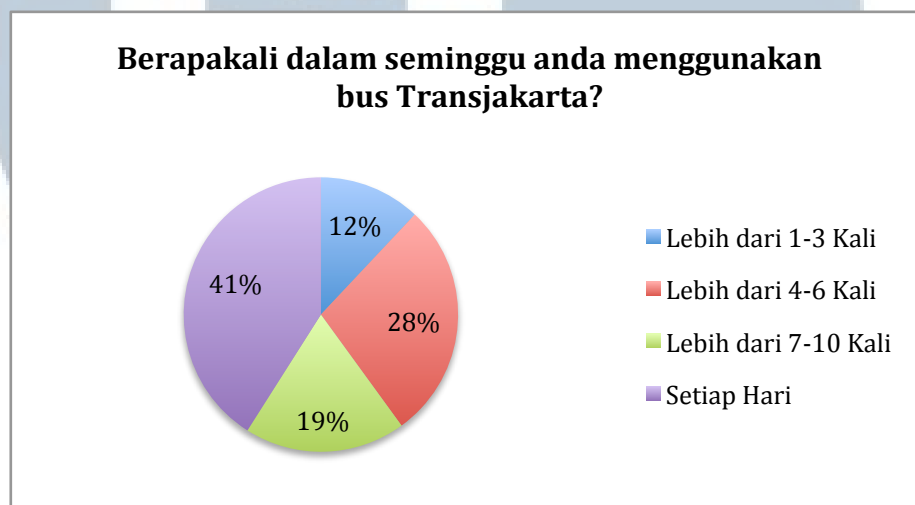


Gambar 3.10 Pembagian Kuesioner

(Dokumentasi Pribadi, 2017)

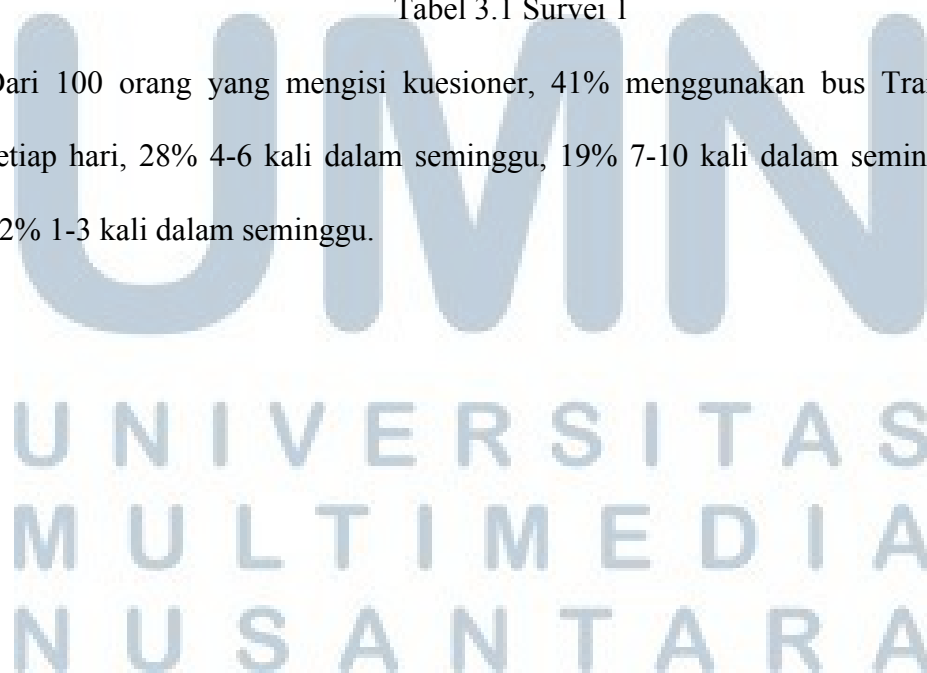
Selain menggunakan data wawancara dan observasi, penulis juga melakukan survei terhadap para pengguna bus transjakarta sebanyak 70 responden di empat halte yaitu Stasiun Kota, Harmoni, Duku Atas 1 dan Bendungan Hilir, penulis mengadakan survei di empat halte ini karena halte ini menurut bagian pelayanan masyarakat PT. Transportasi Jakarta adalah halte terbesar, memiliki banyak

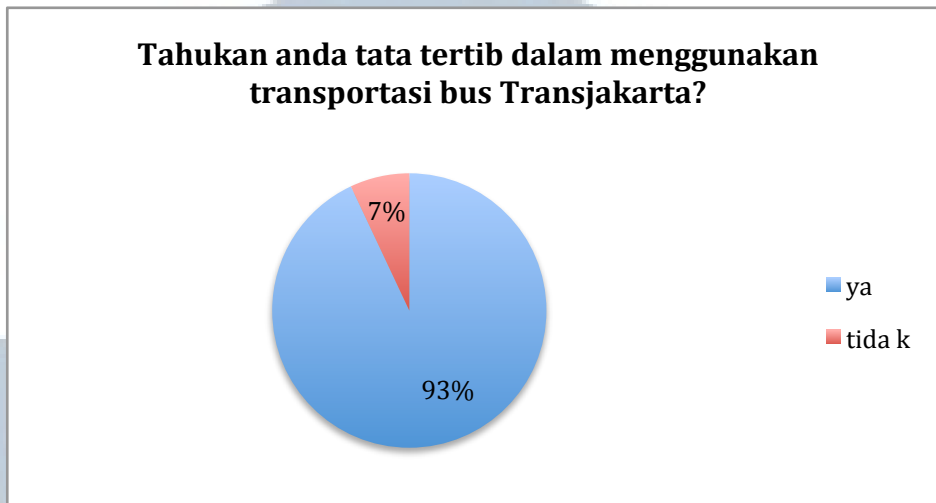
perpecahan jalur, dan paling ramai dibanding halte yang lainnya. Dan 30 responden *survey* melalui *google forms*, dengan total survei sebanyak 100 responden. Mengapa 100 responden karena menurut Roscoe (1975) mengatakan bahwa ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah sampel yang tepat untuk kebanyakan penelitian.



Tabel 3.1 Survei 1

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 41% menggunakan bus Transjakarta setiap hari, 28% 4-6 kali dalam seminggu, 19% 7-10 kali dalam seminggu, dan 12% 1-3 kali dalam seminggu.





Tabel 3.2 Survei 2

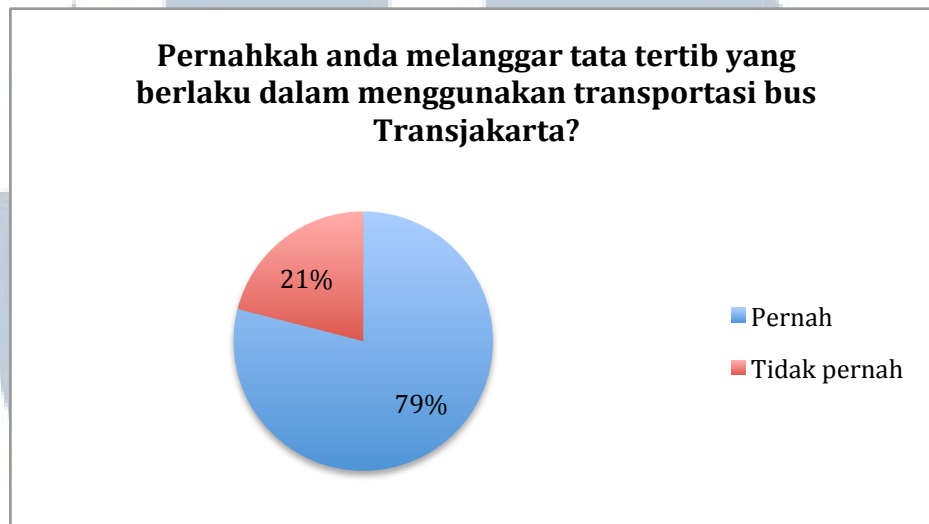
Dapat dilihat dari hasil data persentase diatas, menunjukan bahwa pengguna bus Transjakarta mengetahui adanya tata tertib terlihat dari 100 orang yang mengisi kuesioner 93% pengguna mengetahui adanya tata tertib dalam menggunakan bus Transjakarta dan 7% pengguna tidak mengetahui adanya tata tertib.



Tabel 3.3 Survei 3

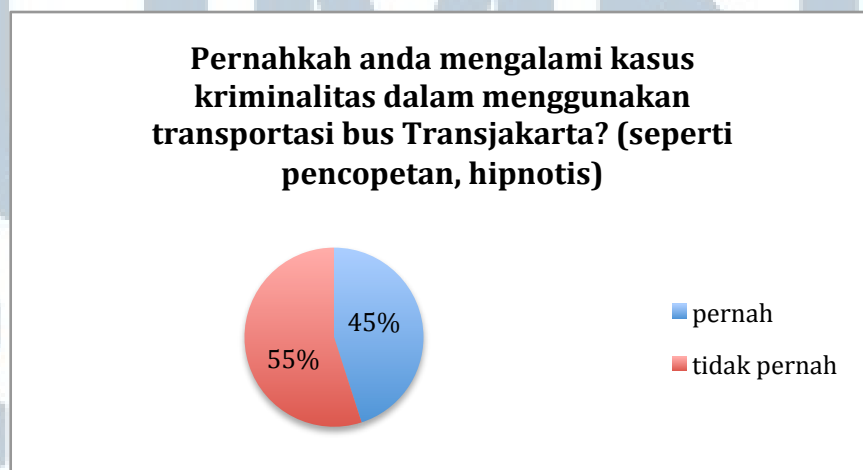
Namun tabel presentase diatas menunjukan besarnya persentase masyarakat yang tidak mengerti maksud dari adanya tata tertib itu. Berdasarkan data diatas dari 100

orang yang mengisi kuesioner, 72 % pengguna tidak mengerti tentang tata tertib yang berlaku dan 28% mengerti.



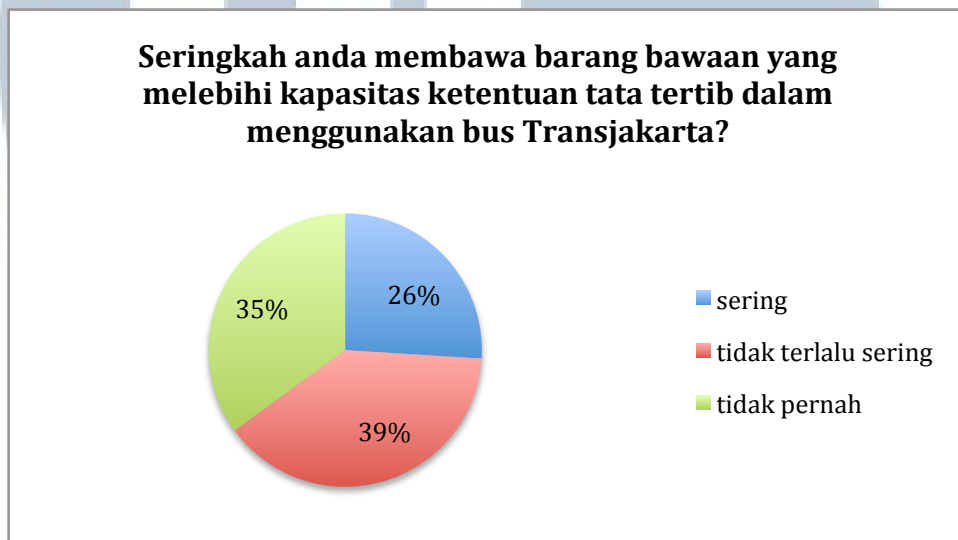
Tabel 3.4 Survei 4

Pelanggaran yang sering terjadi di bus maupun di halte transjakarta memang benar adanya, dapat dilihat dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 79% mengaku pernah melakukan pelanggaran tata tertib dalam menggunakan bus Transjakarta, dan 21% mengaku tidak pernah.



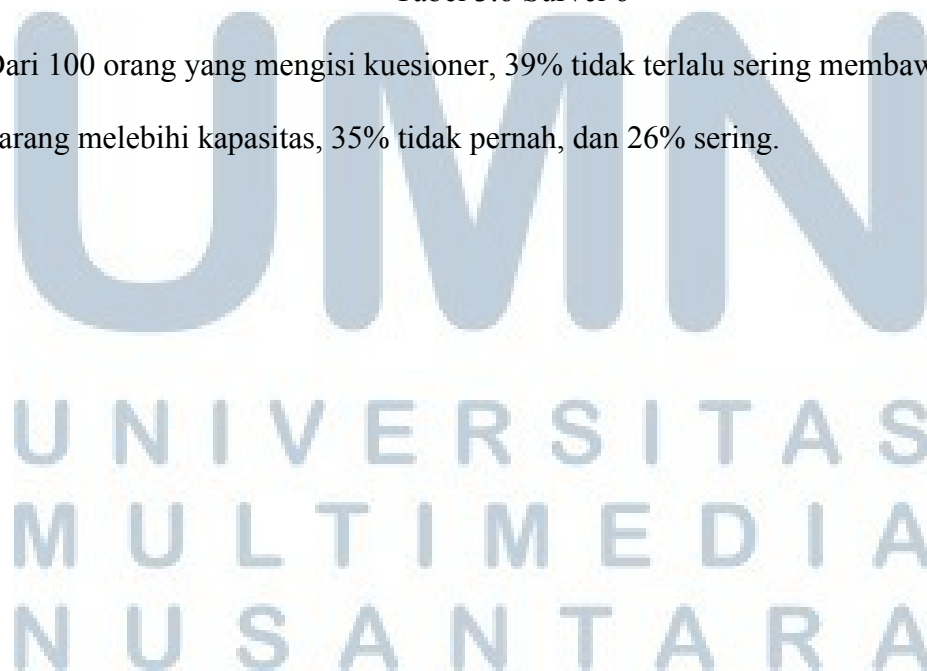
Tabel 3.5 Survei 5

Banyaknya pengguna bus transjakarta yang masih sering menghiraukan tata tertib dan himbuan petugas untuk berhati-hati dalam membawa barang mengakibatkan dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 45% pernah mengalami pencopetan atau hipnotis dan 55% tidak pernah mengalami pencopetan atau hipnotis.

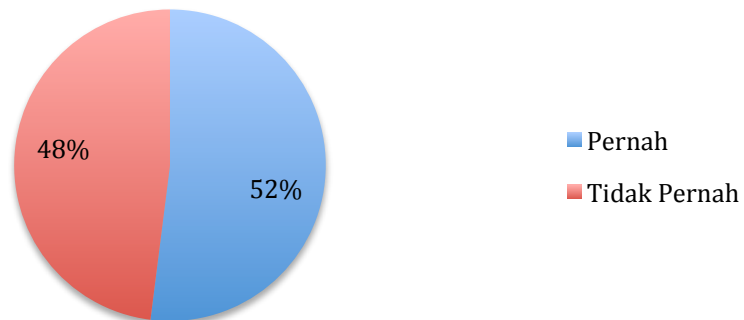


Tabel 3.6 Survei 6

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 39% tidak terlalu sering membawa barang melebihi kapasitas, 35% tidak pernah, dan 26% sering.



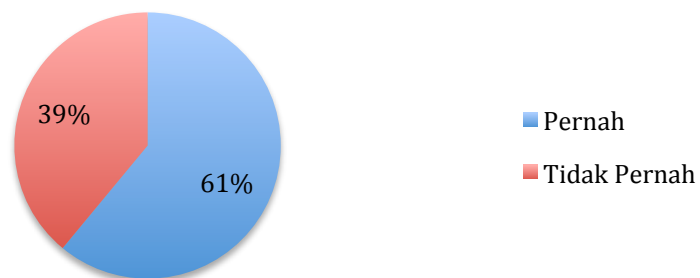
Pernahkah anda merokok saat di halte maupun di bus transjakarta?



Tabel 3.7 Survei 7

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 52% pernah merokok di halte maupun di bus transjakarta, dan 48% tidak pernah.

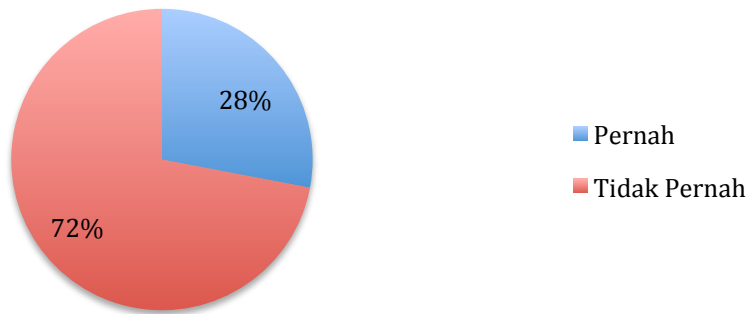
Pernahkah anda mengonsumsi makanan dan minuman saat di halte maupun di bus transjakarta?



Tabel 3.8 Survei 8

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 61% pernah mengonsumsi makanan atau minuman di halte maupun di bus transjakarta dan 39% mengaku tidak pernah.

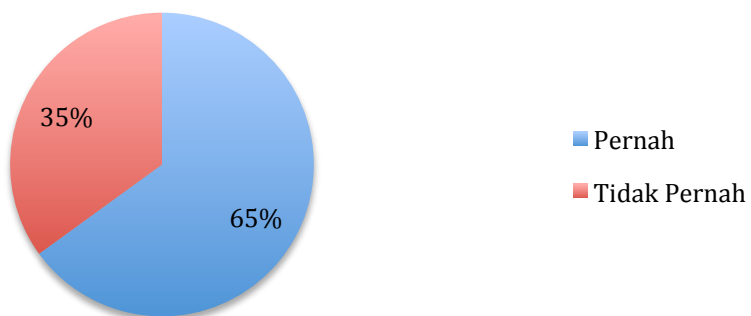
Apakah anda pernah mengalami tindakan pelecehan saat menggunakan transportasi bus transjakarta? (asusila)



Tabel 3.9 Survei 9

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 72% mengaku tidak pernah mengalami pelecehan, dan 28% pernah mengalami pelecehan.

Pernahkah anda duduk di kursi prioritas yang mana anda tidak termasuk golongan prioritas? (ibu hamil, ibu membawa anak, lansia, dan difabel)



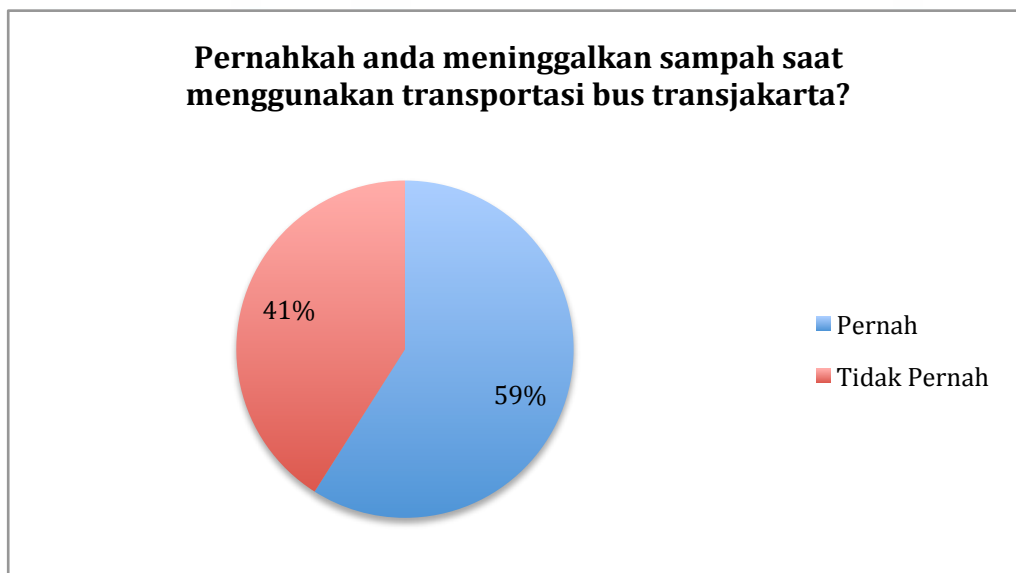
Tabel 3.10 Survei 10

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 65% pernah menduduki kursi prioritas, dan 35% tidak pernah menduduki kursi prioritas.



Tabel 3.11 Survei 11

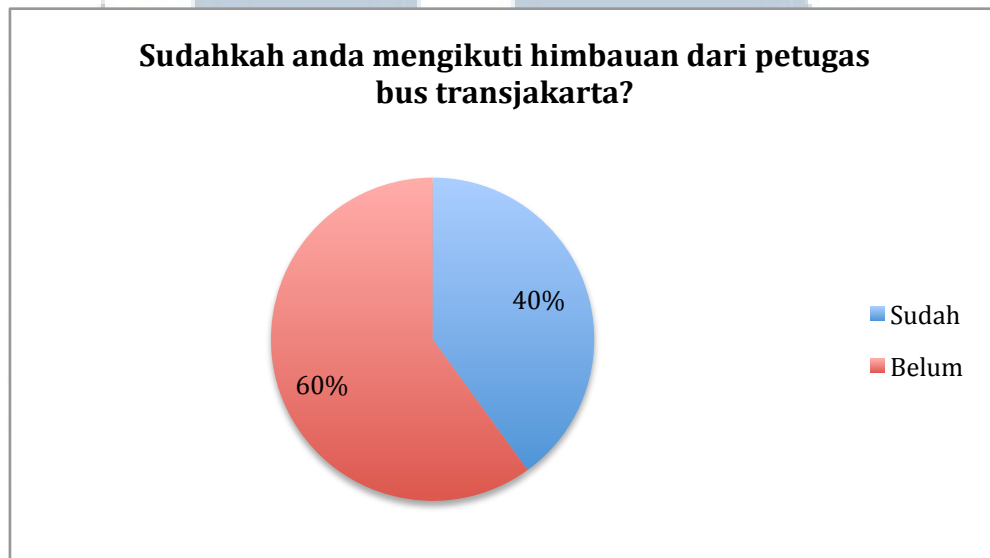
Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 83% belum berbaris saat masuk ke bus transjakarta dan 17% mengaku sudah berbaris saat memasuki bus transjakarta.



Tabel 3.12 Survei 12

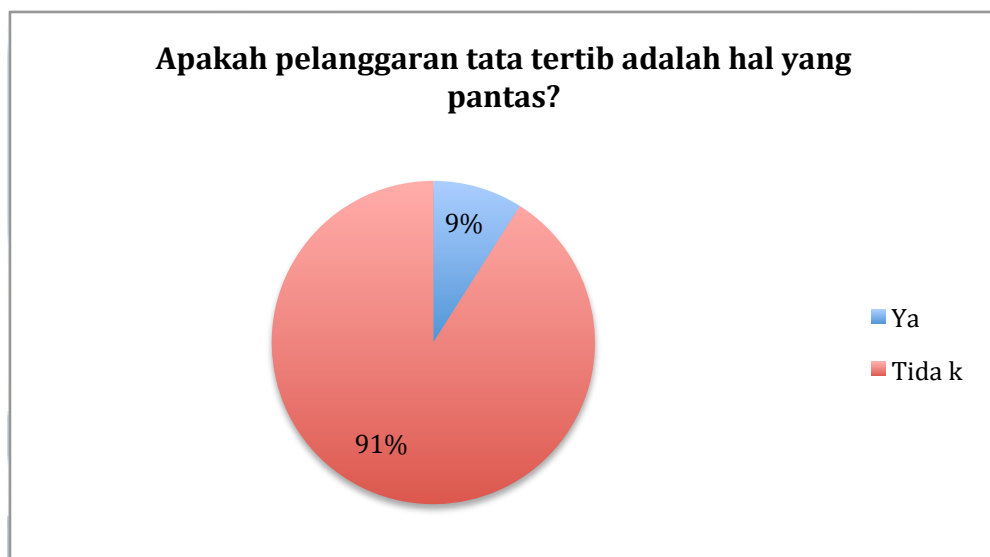
N U S A N T A R A

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 59% pernah meninggalkan sampah, dan 41% tidak pernah.



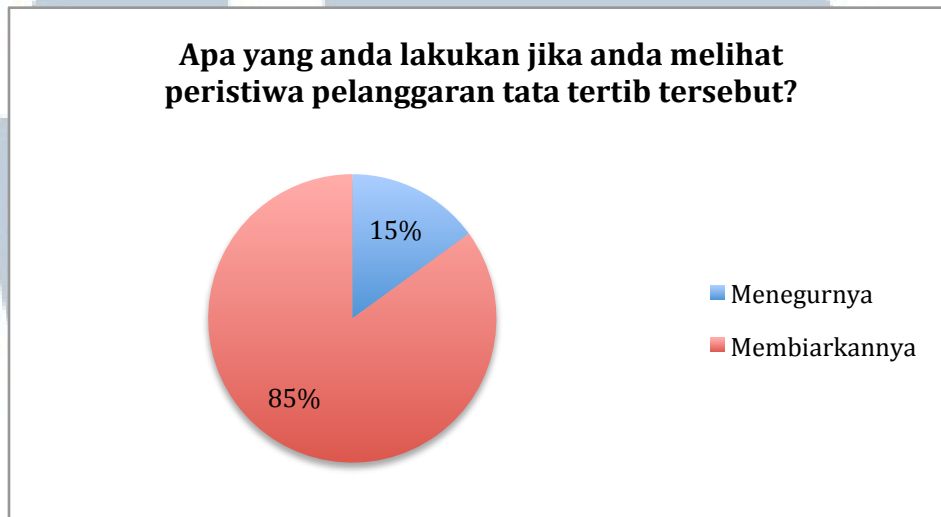
Tabel 3.13 Survei 13

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 60% belum mengikuti himbauan petugas, dan 40% mengaku sudah mengikuti himbauan petugas.



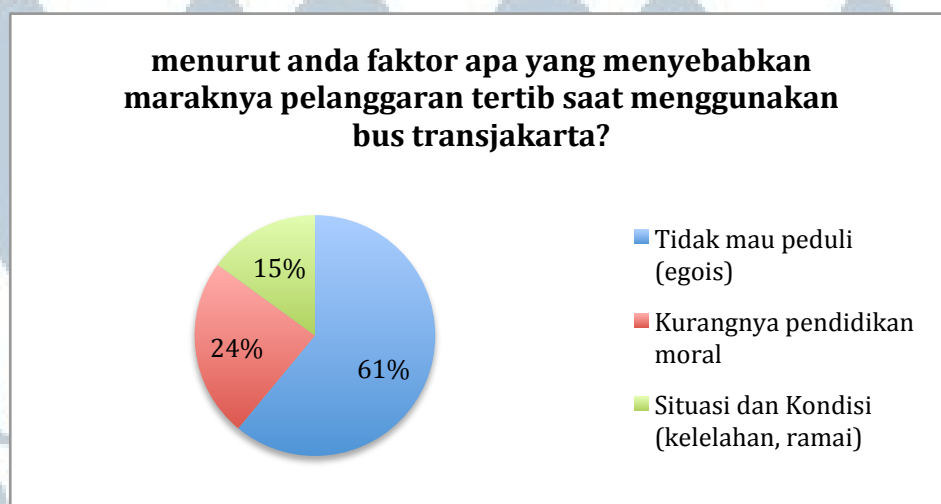
Tabel 3.14 Survei 14

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 91% merasa pelanggaran tata tertib bukanlah sesuatu yang pantas, dan 9% merasa hal itu pantas.



Tabel 3.15 Survei 15

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, 85% akan membiarkannya jika melihat pelanggaran tata tertib, dan 15% akan berusaha untuk menegurnya.



Tabel 3.16 Survei 16

Dari 100 orang yang mengisi kuesioner, penyebab banyaknya pelanggaran saat menggunakan bus transjakarta adalah dimana 61% karena pengguna tersebut egois dan tidak mau peduli, 24% karena kurangnya pendidikan moral, dan 15% kondisi kelelahan.



Tabel 3.17 Survei 17

Menurut hasil survei dari 100 responden menyatakan bahwa yang sering melakukan pelanggaran adalah 76% kaum remaja, 13% dewasa, 9% anak-anak, dan 2% lansia.

Berdasarkan data yang telah penulis dapatkan, dapat disimpulkan bahwa banyak responden yang belum mematuhi tata tertib yang berlaku di bus Transjakarta, survei menunjukkan bahwa 79% responden pernah melakukan pelanggaran tata tertib, dan hanya 21% responden yang mengaku tidak pernah melakukan pelanggaran tata tertib.

Dari 100 Responden hasil survei di empat halte 93% mengetahui adanya tata tertib bagi pengguna bus Transjakarta dan 7% tidak mengetahui adanya tata tertib. Namun hanya 28% pengguna yang mengerti atau paham tentang adanya

tata tertib bagi pengguna bus Transjakarta dan 72% mengaku tidak mengerti. Maka dari itu sebanyak 79% pengguna pernah melakukan pelanggaran tata tertib, dan hanya 21% saja yang mengaku mematuhi, 76% responden mengatakan bahwa remaja yang sering melakukan pelanggaran tersebut. Berdasarkan data di atas memiliki kesimpulan bahwa masih banyak remaja yang tidak taat pada tata tertib yang berlaku dan tidak semua penumpang memahami peraturan tata tertib tersebut.

3.1.4. Analisa Data

Berdasarkan hasil wawancara, survei, dan observasi di lapangan, penulis mendapat kesimpulan bahwa banyak sekali masalah yang muncul dari pengguna bus Transjakarta, dimana masih banyak orang yang melakukan pelanggaran tata tertib, dimana masih banyak pengguna yang tidak tertib antri saat memasuki bus, pengguna yang suka membawa barang melebihi kapasitas maksimal, pengguna yang mengotori halte dan bis karena mengonsumsi makanan dan minuman, serta tidak memberikan kursi prioritas kepada pengguna lain yang lebih membutuhkan, padahal sudah jelas ditempel peraturan tata tertib dalam menggunakan bus di kaca-kaca bus dan petugas lapangan yang sudah sering mengingatkan.

Penulis mendapatkan hasil dari survei yang dimana pengguna bus Transjakarta sudah banyak mengetahui tentang adanya peraturan tata tertib dalam menggunakan bus Transjakarta, tetapi banyak juga pengguna yang tidak paham maksud dari tata tertib itu. Berdasarkan kesimpulan yang penulis dapatkan, penulis memutuskan untuk membuat kampanye sosial untuk mengedukasi dan memberi tahu kepada para pengguna bus Transjakarta untuk mematuhi peraturan

tata tertib yang berlaku, dan meningkatkan kesadaran para kaum remaja untuk dapat mematuhi peraturan tata tertib dan berperilaku baik demi kenyamanan bersama.

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

1. *Strength* (Kekuatan)

- a. Bus Transjakarta adalah angkutan yang diminati oleh banyak masyarakat jakarta dan fasilitas yang memadahi seperti CCTV, AC, *Customer Service*, Security, Locket, dsb)
- b. Bus Transjakarta memiliki banyak halte sejumlah 228 halte dan jumlah koridor terpanjang seasia tenggara 208km sehingga memudahkan masyarakat untuk menemukan dan menaiki bus.
- c. Harga yang sangat terjangkau Rp. 3500
- d. Bus Transjakarta adalah sarana angkutan umum yang efektif dan cepat untuk sampai ke tujuan.

2. *Weakness* (Kelemahan)

- a. Jumlah bus yang masih belum menyamai jumlah penumpang sehingga terkadang harus menunggu bus dengan waktu yang cukup lama
- b. Pihak bus Transjakarta kurang memiliki sosialisasi terhadap peraturan tata tertib bagi pengguna yang baik, efektif dan jelas, mengakibatkan banyak nya terjadi pelanggaran.

3. *Opportunities* (Peluang)

Jika bus transjakarta membenahi lagi tentang peraturan dan tata tertib yang berlaku serta meningkatkan jumlah fasilitas dan pelayanan maka Transjakarta akan menjadi angkutan umum yang paling banyak diminati masyarakat jakarta, karena pembenahan tersebut akan menjadikan bus Transjakarta lebih aman bagi berbagai kalangan pengguna dan lebih nyaman.

4. *Threads* (Ancaman)

Tidak taatnya pengguna terhadap peraturan yang berlaku seperti aksi saling serobot, sesak, dan padat saat masuk ke dalam bus akan mengancam keselamatan pengguna itu sendiri, menyebabkan kasus terjatuh, pelecehan seksual, bahkan perampokan

3.1.5. Studi Eksisting

Penulis melakukan studi eksisting dengan menggunakan contoh perbandingan berupa kampanye sosial dan ambient desain, dari bentuk desain, tipografi, material, simbol, dan warna.

- a. Studi Eksisting kampanye sosial Luar Indonesia

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A



Gambar 3.11 *Social Campaign Train Japan*

(<https://goo.gl/gncAx7>)

Gambar ini adalah contoh kampanye sosial mengenai tertib antri dan mendahulukan yang keluar. Menurut analisa penulis, kampanye sosial ini menggunakan jenis vektor 2D, dengan material bahan berupa sticker. Penempatannya di lantai yang sekaligus dapat menunjukkan tempat dimana penumpang harus berbaris, dan dimana penumpang yang akan keluar lewat.

Tipografi menggunakan jenis huruf sans-serif



Gambar 3.12 *Social Campaign Train Japan*

(<https://goo.gl/5oLY9p>)

gambar ini adalah kampanye sosial mengenai kursi prioritas di Jepang. Menurut analisa penulis kampanye sosial ini menggunakan ikon vektor 2D, bahan material berupa sticker, adanya perbedaan warna dibanding kursi yang lain yang peletakannya di kursi, atas kursi, dan di bawah kursi, tipografi menggunakan huruf *sans-serif*.



Gambar 3.13 *Social Campaign Bus Hongkong*

(<https://goo.gl/Wh7Dzw>)

Menurut hasil analisa penulis gambar diatas memiliki tingkat keefektifan yang tinggi dan konsep penyampaian pesan yang sangat efektif juga. Serta peletakan yang diletakan di pintu sangat efektif karena pintu adalah letak dimana penumpang akan keluar dan masuk jadi sengaja tau tidak sengaja penumpang akan melihat. Dibuat dengan bahan material sticker, dengan visual berupa fotografi digital imaging.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



Gambar 3.14 *Social Campaign Train*

(<https://goo.gl/Y6n7qh>)

Menurut hasil analisa penulis ambient media ini memiliki tingkat keefektifan yang tinggi dikarenakan semua pengguna yang memegang pegangan tangan akan melihat kampanye ini dan hal ini sangat cocok untuk diaplikasikan pada pegangan tangan penumpang, kampanye ini biasa disebut dengan ambient media.

b. Studi Eksisting kampanye sosial Indonesia



Gambar 3.15 Kampanye Sosial KRL

(<https://goo.gl/KrfKrP>)

Menurut hasil analisa penulis gambar diatas memiliki tingkat keefektifan yang cukup tinggi dan konsep penyampaian pesan yang sangat efektif juga. Serta peletakan yang diletakan di pintu sangat efektif karena pintu serta kampanye ini dibuat dengan huruf *sans-serif*, menggunakan visual berupa ikon, dan menggunakan bahan material *sticker*.



Gambar 3.16. Kampanye Sosial KRL

(<https://goo.gl/m6TQE6>)

Menurut hasil analisa penulis gambar diatas dibuat dengan huruf *sans-serif*, menggunakan visual berupa ikon 2D, dan menggunakan bahan material *sticker*

UMMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA