

BAB III
STRATEGI PERANCANGAN

III.1. STRATEGI PERANCANGAN

III.1.1. Variabel Data

Observasi Tempat

Perlindungan Rel Kereta Api		
Genuk	Hasanudin	Alas Tuwo
<ul style="list-style-type: none"> Lokasi yang dipilih karena menjadi pusat penyebrangan kereta api dari arah genuk menuju ke pusat kota Semarang 	<ul style="list-style-type: none"> Lokasi yang dipilih karena menjadi pusat penyebrangan kereta api dari arah tanah mas menuju ke pusat kota Semarang 	<ul style="list-style-type: none"> Lokasi yang dipilih karena menjadi pusat penyebrangan kereta api dari arah Banget ayu menuju ke pusat kota Semarang

Observasi Waktu

Perlindungan Rel Kereta Api		
07.00 – 08.00	12.00 -13.00	16.00 -17.00
<ul style="list-style-type: none"> Ketika memulai aktifitas Bekerja, bersekolah, dll 	<ul style="list-style-type: none"> Ketika istirahat makan siang untuk para pekerja dan jam untuk pulang sekolah dll 	<ul style="list-style-type: none"> Ketika mengakhiri aktifitas bekerja dan bersekolah dll

Observasi Aktifitas Perilaku

Perlindungan Rel Kereta Api		
Saat Berkendara menuju palang	Saat berhenti di depan pintu palang perlintasan	Saat melintasi pintu palang perlintasaan
<ul style="list-style-type: none"> Ngebut Tidak sabar Melawan arah 	<ul style="list-style-type: none"> Cuek Tidak peduli Bermain Hp Bercanda dengan teman Tidak teratur Menerobos palang 	<ul style="list-style-type: none"> Tidak mau mengalah Berjalan di laju berlawanan Tidak teratur Tidak sabar Membuat macet

Hasil Rangkuman data

Di Perlintasan Rel Kereta Api	
<ul style="list-style-type: none">• Cuek• Tidak peduli• Bermain Hp• Bercanda dengan teman• Tidak teratur	<ul style="list-style-type: none">• Tidak mau mengalah• Berjalan di laju berlawanan• Tidak teratur• Tidak sabar• Membuat macet

Tabel 2.1 variabel data

III.1.2. Strategi Perancangan

Strategi perancangan adalah acuan untuk memecahkan suatu masalah secara kreatif yang bertujuan untuk mencapai hasil yang optimal. karena jika dilihat dari kesimpulan permasalahan yang ada di atas menunjukkan bahwa pengendara kendaraan bermotor memiliki sifat yang negative seperti tidak peduli dengan hal di sekitar, egois, tidak peduli dengan orang lain dan semaunya sendiri. Untuk mencapai hasil perancangan yang dapat memecahkan masalah yang terjadi diperlintasan kereta api terutama kota Semarang. Dalam perancangan kampanye, strategi pendekatan secara visual maupun verbal mempunyai peranan yang sangat penting dalam proses penyampaian pesan yang ingin diberikan kepada target kampanye. Strategi yang akan dilakukan dalam merancang media mengenai mengubah cara pandang masyarakat mengenai pelanggaran di perlintasan kereta api sehingga lebih waspada dan disiplin dalam mematuhi peraturan yang berlaku. Maka akan dilakukan dalam beberapa hal yaitu:

III.1.3. Strategi Kreatif

a. Target audience

Sasaran yang akan dituju adalah para pengguna jalan (pejalan kaki, sepeda motor, mobil, dll) yang sedang melintasi perlintasan kereta api di wilayah Kota Semarang khususnya di daerah yang terdapat perlintasan kereta api contoh yang di ambil di daerah semarang adalah seperti perlintasan KA di daerah, Genuk, Kaligawe banget ayu, Poncol hasanudin untuk lokasi pengumpulan data.

Geografis

Lokasi yang akan di sasar adalah di Indonesia dan akan di aplikasikan di kota kota besar, dan kota yang memiliki faktor pertumbuhan pembangunan

yang sudah maju, kemudian akan di kembangkan di media social melalui youtube facebook dll agar iklan layanan masyarakat dapat di seberluaskan secara meluas.

Demografis

Target sasaran dalam rentang usia sekitar 22 – 26 thn Berjenis kelamin pria dan wanita berstatus sebagai pelajar atau pekerja belum menikah dan sudah menikah memiliki tingkat ekonomi menengah ke bawah atau memiliki ses B - C

Psikografis dan Behavior

Menurut survey yang telah dilakukan, sebagian besar pelanggaran lalu lintas di perlintasan kereta api terjadi karena kurangnya kesadaran berlalu lintas yang dikarenakan para pengguna jalan ingin segera sampai ke tempat tujuan. Meskipun perlintasan sudah berpalang namun masih banyak dari para pengguna jalan yang tak menghiraukannya dan sebagian besar pengguna jalan tersebut berasal dari penduduk yang yang bertempat tinggal di dekat perlintasan kereta api.

b. Pendekatan Isi Pesan

Melihat latar belakang target audience yang kecenderungan mereka para pengguna jalan yang ingin segera sampai ketempat tujuan, maka isi pesan yang disampaikan sederhana, mudah untuk dipahami namun tetap memberikan sebuah peringatan akan bahayanya palang pintu perlintasan rel kereta api. Sehingga isi pesan yang akan disampaikan lewat video pendek dalam iklan Layanan Masyarakat tentang Sosialisasi Pencegahan Bahaya Kecelakaan Di Perlintasan Kereta Api Semarang ini dapat diterima dengan baik. Kenapa media yang ingin di unggulan adalah video karena video iklan kususny Dapat dinikmati oleh siapa saja. Dapat menjangkau daerah yang luas dan Memiliki daya penyampaian dan pengaruh yang kuat karena dapat memberikan kombinasi antara suara dengan gambar (yang bergerak).

III.1.4. Strategi Komunikasi

Komunikasi adalah proses penyampaian informasi, gagasan, emosi baik berupa tulisan, visual ataupun verbal. Dalam penyampaian sebuah pesan, perlu sebuah pendekatan komunikasi tentang target audiens, dimana dalam pemilihan bahasa verbal yang akan dikomunikasikan mudah di mengerti oleh target, begitu pula dengan visual atau dengan kata lain yaitu dengan menggunakan pesan atau kebiasaan tingkah laku seseorang dalam kehidupan sehari hari.

III.1.5. Pendekatan Verbal

- Karena target kampanye adalah pengguna kendaraan bermotor , maka bahasa yang akan digunakan adalah dengan menggunakan Bahasa Indonesia yang sering digunakan dalam lingkungan pergaulan sehari-hari. dengan tujuan agar pesan yang ingin disampaikan dapat mudah diterima dan memiliki kesan menasehati untuk itu tagline yang di ambil yaitu.

- Tagline: " Jangan Nekat Kalau Mau Selamat ! "

Headline yang digunakan adalah Hati-hati melintas di KA. Pemilihan ini adalah tujuan langsung dari kampanye ini, yaitu mengajak para target audiens pengguna jalan di perlintasan kereta api terutama kendaraan bermotor untuk lebih waspada dan mengurangi jumlah kecelakaan dalam mematuhi peraturan yang berlaku.

III.2. Pendekatan Visual

Pendekatan visual pada kampanye ini akan menggunakan beberapa varian desain yang dirancang berdasarkan tema dan tagline kampanye. Gaya visual akan disesuaikan dengan target kampanye para pengguna kendaraan bermotor, gaya visual yang digunakan salah satunya adalah dengan gaya visual Huruf (Character) : yang direpresentasikan dalam bentuk visual dapat digunakan untuk membentuk tulisan atau huruf sebagai wakil dari bahasa verbal dengan menggunakan bentuk visual langsung dan ditambah menggunakan gaya visual Warna (Color) Warna merupakan unsur penting dalam obyek desain. Karena dengan warna orang bisa menampilkan identitas, menyampaikan pesan atau membedakan sifat dari bentuk-bentuk bentuk visual secara jelas sesuai dengan gambaran target audiens. Pemilihan gaya visual ini disesuaikan dengan target kampanye sehingga diharapkan pesan yang ingin disampaikan lebih cepat diterima oleh para pengguna kendaraan bermotor yaitu dengan menggunakan gaya pendekatan video video pembelajaran yang menceritakan kejadian kehidupan sehari hari dan menggunakan istilah video untuk ilm ini menggunakan istilah silent movie atau film tanpa dialog.

III.3. Strategi Kreatif

Strategi kreatif yang dilakukan yaitu dengan menampilkan fakta dari potret di lintasan kereta api terutama adalah pengendara yang seharusnya disiplin dalam melintasi di perlintasan kereta api. Konsep strategi kreatif dalam pembuatan tagline visual yaitu “Jangan nekat kalau mau selamat, yang bernuansa teguran dan mudah diingat oleh target audiens. Kalimat ini menjadikan kalimat pengingat yang berkembang menjadi sebuah ajakan kepada pengendara motor dilintasan pintu kereta api Semarang. Dan juga menggunakan headline hati-hati melintas di KA. Media pendukung juga disiapkan, media yang digunakan adalah media berbentuk video dan cetak yang dikemas dengan unsur fotografi dan videografi yang disesuaikan dengan target sasaran dan tipografi yang juga disesuaikan. Pendekatan yang akan dilakukan yaitu dengan cara penyuluhan di jalan. Agar kampanye ini berjalan dengan lancar, dan sesuai dengan yang telah direncanakan, maka kampanye harus dilakukan dengan seefektif mungkin.

III.4. Strategi Media

Strategi Media Agar pesannya tepat terhadap target audience, maka diperlukan strategi yang tepat pula dalam pengaplikasiannya terhadap media diantaranya dari pemilihan media, Pemilihan media berdasarkan pada permasalahan yang menjadi pemikiran dan diharapkan dapat menjadi solusi. Strategi media yang diterapkan mengacu pada konsep dan strategi kampanye periklanan terpadu, yang dipakai pada perancangan ini. Konsep ini menekankan bahwa kekuatan media terletak pada pemilihan media serta kapan dan dimana media tersebut ditayangkan atau dimuat, sehingga akan menciptakan suatu momen yang tepat untuk membangun respon emosional target audiens.

III.5. Pemilihan Media

Pemilihan media berfungsi untuk membatasi media yang akan digunakan dalam perancangan kampanye agar tidak terlalu luas dan mencapai keefektifitasan. Maka pemilihan media dengan pertimbangan disesuaikan dengan kebiasaan dari target audiens kampanye dan fungsi dari media sendiri agar pesan yang disampaikan dapat diterima dengan mudah, tepat, dan efektif. Terdapat dua media, yaitu media utama dan pendukung

a. Media utama

- Videografi, adalah media kampanye menggunakan sesuatu yang baru dan inovatif karena dapat di akses di barcode scan

b. Media pendukung

- Penyebaran media pendukung kampanye dibagi dalam tiga tahap kampanye, yaitu informasi, persuasi, dan reminder.

III.5.1. Tahap Informasi:

Poster :

adalah media yang cukup efektif untuk menarik perhatian masyarakat. Poster juga mempunyai cangkupan yang luas sehingga dapat di tempatkan di tempat umum dan ruang terbuka. poster tersebut juga akan di berikan barcode yang bisa menampilkan link pada iklan layanan masyarakat Tentang Kewaspadaan Masyarakat Terhadap Perlintasan Rel Kereta Api

Brosur :

adalah literatur yang menerangkan suatu informasi secara detail untuk disampaikan atau dibagikan secara langsung kepada target sasaran sehingga informasinya tepat dan efektif.

Flyer :

adalah selebaran kecil seperti poster, media yang cukup efektif karena dapat menyampaikan secara langsung kepada target sasaran, dan mudah dibawa kemana-mana.

III.5.2. Tahap Persuasi:

- **Video** iklan yang akan di muat di youtube sebagai pengingat atau pengetahuan tentang kewaspadaan terhadap perlintasan rel kereta api video yang berdurai 1 – 3 menit yang akan di jadikan sebuah barcode yang bisa di akses melalui spanduk atau billboard dan media yang lain .

- **Spanduk** adalah media outdoor yang berfungsi memberikan informasi harus lebih singkat, padat dan jelas karena orang hanya sesaat saja melihatnya. Spanduk biasanya di tempatkan diatas (digantung) pada jalan umum.

- **Bilboard** adalah media outdoor yang di fungsikan untuk mengajak dan memberikan informasi secara singkat dan jelas. Media ini di tempatkan di jalan umum yang dekat dengan pekerjaan dan tempat bermukim target sasaran.

III.5.3. Tahap Reminding:

Pada tahap reminder atau pengingat, media kampanye yang didistribusikan berupa gimmick. Gimmick yaitu media alternatif yang bersifat aplikasi dengan fungsional dapat dipakai secara langsung, dan sebagai pengingat pesan sekaligus pemerkuat pesan dalam penginformasian dari sebuah kampanye. Gimmick yang disebarakan melalui penyuluhan berjalan berupa:

- Kaos dapat digunakan sehari-hari oleh target audiens sehingga jangka waktu penyampaian pesan dapat bertahan secara lama.
- Pin dapat digunakan sebagai bagian dari aksesoris dalam berbusana para remaja, sehingga diharapkan dapat menjadi media kampanye yang efisien.
- Jam sebagai bagian dari aksesoris, sehingga diharapkan dapat menjadi media pengingat yang efisien.
- Stiker sangat praktis dan efektif, dapat ditrmpelkan dimana saja sehingga memperluas jangkauan dari pesan kampanye yang ingin disampaikan.
- Gantungan kunci bagian dari aksesoris yang bisa dibawa kemana saja, sehingga diharapkan dapat menjadi media pengingat yang baik.
- Masker akan selalu dipakai setiap hari oleh pengendara bermotor, terutama mereka yang suka bepergian akan mengingat pesan dari kampanye ini

III.6. Data Verbal

Berikut adalah data verbal yang didapat dari media cetak dan media elektronik yang membahas tentang kecelakaan kereta api:

- Suaramerdeka.com memberitakan bahwa di Klaten, Jawa Tengah terjadi sebuah kecelakaan antara kereta api dengan seorang anak kecil. Riko (8) warga Dusun/ Desa Lumbungkerep, Kecamatan Wonosari, Rabu (27/6) tewas setelah disambar Kereta Api (KA) Prambanan Ekspres (Prameks) jurusan Yogya-Solo, Dusun Wantilan, Desa Tlobong, Kecamatan Delanggu. Korban luka parah di bagian kepala dan terlempar ke sungai di bawah rel KA. Beberapa saksi mata mengatakan awalnya pukul 11.00 bermain dengan teman-temannya di lintasan KA 123 Dusun Wantilan. Beberapa rekannya berada di sisi utara tetapi korban berjalan ke selatan hendak mendekati jembatan KA. Sesampai rel yang berada di atas sungai, KA Prameks nomor loko 210 dari arah Yogyakarta. KA yang dimasini Joko Purnomo (30) warga

Depo PT KAI Yogyakarta itu melaju. Saat dekat, korban justru tak minggir meskipun sudah diklakson berkali-kali. Sebab jarak sudah dekat, KA menyalam tubuh korban. Bocah kelas II SD itu terlempar ke timur dan tercebur ke sungai. Beberapa rekan korban yang melihat kejadian mengadukan kejadian itu ke Mursito (57) warga Dusun Wantilan. Bersama warga lain, saksi mencari korban ke lokasi. Saat dicari korban tewas tercebur di sungai dengan posisi tengkurap. Lukanya parah di bagian kepala dan tangan. Kejadian itu dilaporkan ke Polsek Delanggu. (Sumber : suaramerdeka.com)

- Suaramerdeka.com memberitakan bahwa pada hari Rabu (16/5) sekitar pukul 18.45 di Kebumen, Jawa Tengah terjadi sebuah kecelakaan antara kereta api dengan mobil. Empat orang tewas dan dua luka berat setelah mobil yang mereka tumpangi disambar Kereta Api (KA) Kutojaya Jurusan Kutoarjo-Jakarta di perlintasan KA tanpa palang pintu Desa Argopeni, Kecamatan/Kebupaten Kebumen. Seluruh korban meninggal dan luka berat merupakan satu keluarga. Korban meninggal yakni Kiai Asnawi Alwi (38) pengasuh Pondok Pesantren Darut Tauhid Cabang Tambakrejo, Purworejo, Tobroni Alwi (40) kakak yang beralamat di Desa Jogopaten, Kecamatan Buluspesantren, Kebumen, Nuril Anwar (2) anak, dan Ifa Nurul Afida (18) keponakan. Adapun korban yang masih kritis adalah Siti Masfuroh (30) istri dan Zahwa (3) anak. Seluruh korban meninggal maupun kritis saat ini masih berada di RSUD Kebumen. Dalam kecelakaan tersebut empat orang santri selamat karena berhasil keluar sebelum mobil dihantam kereta api. Adapun empat santri yang selamat adalah Suyatman (28) warga Cilacap, Muhammadun (22) warga Lampung, Imam Turmudi (25) asal Pecekelan Purworejo, dan Masruri (25) warga Kebumen. Informasi yang dihimpun menyebutkan, kecelakaan maut itu terjadi saat rombongan Kiai Asnawi Alwi akan pergi ke rumah kakaknya Adrongi di Desa Pajangsari, Kecamatan Gombang untuk khataman Al Quran dalam rangka khitanan. Selain mengajak keluarganya, empat santri Pondok Darut Tauhid Pusat Kedungsari Purworejo juga dibawa serta untuk mengaji. Di tengah perjalanan rombongan yang mengendarai mobil Carry Nopol AD 9201 PG mampir ke rumah kerabatnya bernama Mahrudin di Desa Argopeni, Kebumen. Sekitar pukul 18.05 mereka sempat menunaikan salat maghrib. Baru pukul 18.30 mereka melanjutkan perjalanan ke Gombang. Menurut Suyatman (28), korban selamat, sesampai di perlintasan KA mobil yang kemudian oleh Ky Asnawi tiba-tiba macet. Berkali-

kali dihidupkan tetapi mobil tetap mati. "Saat melihat kereta api dari arah timur kami berempat langsung mendorong pintu belakang dan meloncat keluar. Setelah menoleh, mobil sudah terbawa kereta," ujar Suyatman saat ditemui di RSUD Kebumen.(Sumber : suaramerdeka.com).

- Kecelakaan di Perlintasan KA Akibat Perilaku Buruk Pengendara. Tingginya angka kecelakaan di perlintasan kereta api sebidang menunjukkan masih rendahnya kedisiplinan masyarakat pengguna jalan dalam mematuhi rambu-rambu yang ada. Kenekatan menerobos perlintasan dan ketidak hati-hatian menjadi penyebab timbulnya musibah yang merenggut korban jiwa, baik luka-luka maupun meninggal. Padahal secara hukum sudah diatur dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan UU LLAJ Nomor 22 Tahun 2009, ketika akan melewati pintu perlintasan, setiap orang maupun pengendara yang akan melewati perlintasan sebidang harus memprioritaskan kereta api untuk lewat terlebih dahulu. Bahkan rambu-rambu pun telah dipasang berlapis dari radius jarak 100 meter hingga mendekati perlintasan sebidang. "Dalam kurun 5 tahun terakhir sudah ada sekitar 106 kecelakaan di perlintasan dengan korban 401 orang dan 169 orang diantaranya meninggal. Untuk itu harus ada kesadaran masyarakat, kedisiplinan pengguna jalan dan juga keterlibatan semua pihak dari Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi/Kota/Kabupaten, PT KAI, Polri, Akademisi dan masyarakat dalam rangka mewujudkan keselamatan di perlintasan sebidang," jelas Direktur Keselamatan Perkeretaapian Ditjen Perkeretaapian Kemenhub, Hermanto Dwiatmoko saat acara Focus Group Discussion "Peningkatan Keselamatan di Perlintasan Sebidang" di Hotel Marcopolo Jakarta, (3/4). Untuk mewujudkan keselamatan perkeretaapian, Ditjen Perkeretaapian telah melakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah untuk mengurangi perlintasan sebidang dengan menggabungkan beberapa perlintasan sebidang yang ditutup dan membangun Frontage Road seperti di WonokromoWaru (Jawa Timur), memasang pintu perlintasan dan Pemda yang membiayai penjaga perlintasan sebidang setelah mendapat sertifikat dari Ditjen Perkeretaapian seperti di Tegal dan Banten, memasang Warning Devices pada perlintasan sebidang yang tidak dijaga, membangun underpass/flyover di jalur ganda, dan memberikan sertifikasi terhadap penjaga perlintasan sebidang. "Untuk kompetensi, semua penjaga perlintasan resmi harus memiliki sertifikat dan uji kompetensi dari Ditjen Perkeretaapian. Penjaga pintu perlintasan tidak harus pegawai PT KAI. Bisa tenaga dari Pemda yang

menyediakan. Namun mereka tetap harus mendapat pendidikan dulu dan lulus uji kompetensi,” papar Hermanto. Terkait penanganan kasus kecelakaan di perlintasan sebidang, dengan tegas Hermanto mengatakan kecelakaan di perlintasan sebidang adalah akibat pelanggaran pengendara kendaraan bermotor bukan merupakan kecelakaan KA. Karena itu, keliru bila menyalahkan penjaga pintu perlintasan ketika terjadi kecelakaan antara KA dengan kendaraan jalan raya. Dalam hal penanganan kecelakaan di perlintasan sebidang, kepolisian yang menangani semestinya tidak menjerat penjaga perlintasan dengan pasal 359 ataupun pasal 360 (1) KUHP. Sebab, pemasangan pintu perlintasan adalah bagian dari fasilitas operasi untuk melindungi perjalanan kereta api. Justru, penabrak KA di perlintasan sebidang yang harus dijerat dengan pasal 296 UU LLAJ, pasal 192 dan pasal 197 UU Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007. “Operator dalam hal ini PT KAI bisa menuntut penabrak bila dirugikan karena sarana dan prasarananya rusak,” tandas Hermanto, Korwas PPNS Bareskrim Polri, Kombes (Pol) Bungjono juga sepakat bila dalam penanganan kecelakaan di perlintasan sebidang tidak menyalahkan penjaga perlintasan maupun masinis. “Itu kesalahan pengendara yang tidak hati-hati. Jadi tidak bisa menyalahkan penjaga perlintasan,” tegas Bungjono. (Sumber: MajalahKA.com)

III.6.1. Data PT. Kereta Api Indonesia

PT Kereta Api Indonesia merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang melayani jasa angkutan kereta api. Awal nama perusahaan kereta api ini adalah Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia (DKARI). Kemudian, berturut-turut berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka), dan PT Kereta Api Indonesia. PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara yang menaungi jasa pelayanan transportasi kereta api. PT KAI (Persero) melayani jasa angkutan kereta api penumpang dan barang. PT KAI memisahkan divisi Jabotabek menjadi PT Kereta Api Commuter Jabotabek (KCJ) untuk mengelola kereta api yang melayani daerah Jabodetabek. Pada 2007, DPR mengesahkan revisi UU No. 13/1992 yang menekankan bahwa investor swasta dan pemerintah daerah mendapat kesempatan untuk mengelola jasa transportasi kereta api di Indonesia. Pemberlakuan Undang-Undang Perkertaapian No. 23/2007 secara hukum mengakhiri praktik monopoli PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mengoperasikan transportasi kereta api di Indonesia. Setiap 28 September

diperingati sebagai hari kereta api nasional sebab pada 28 September 1945, para pemuda Indonesia yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kerata Api (AMKA) merebut kekuasaan perkeretaapian dari tangan pemerintah Jepang. PT Kereta Api Indonesia (Persero) melayani jasa transportasi kereta api di wilayah Provinsi Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan, Lampung, dan semua provinsi di Pulau Jawa. Jalur-jalut utama tersebut menghubungkan Medan dengan Rantauprapat, Padang dengan Pariaman, Bandar Lampung dengan Lubuklinggau dan Palembang. Sementara di Pulau Jawa, jalur utama yang dilayani PT KAI menghubungkan kota-kota yang berada di Pulau Jawa. Misalnya, Jakarta dengan Surabaya melalui Semarang dan Yogyakarta, serta jalur Surabaya dengan Malang dan Banyuwangi. Panjang jalur kereta api di Indonesia sekitar 7583 kilometer. Sebanyak 2500 kilometer jalur telah ditutup karena dianggap tidak menguntungkan

III.6.2. Data Visual



Gambar 3.1 Perlitanan Genuk Semarang pada saat pagi dan sore hari

Sumber : Dokumentasi jodiawan Christy



Gambar 3.2 Perlitan kaligawe Semarang

Sumber : Dokumentasi jodiawan Christy



Gambar 3.3 Perlitan petek / poncol Semarang

Sumber : Dokumentasi jodiawan Christy