

## **Penggunaan Angkutan Umum untuk Membangun Life-Skill Siswa Buta dan Empati Sesama**

### ***Utilizing Public Transports to Develop Life-Skills of Visually Impaired Students and Empathy***

**Christina E. Mediastika<sup>1\*</sup>, Lya D. Anggraini<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup>Program Studi Arsitektur, Universitas Ciputra Surabaya

Email: [eviutami@ciputra.ac.id](mailto:eviutami@ciputra.ac.id)<sup>1</sup>, [lya.anggraini@ciputra.ac.id](mailto:lya.anggraini@ciputra.ac.id)<sup>2</sup>

\*Corresponding author: [eviutami@ciputra.ac.id](mailto:eviutami@ciputra.ac.id)<sup>1</sup>

#### **ABSTRAK**

Pendampingan dan pengenalan life-skill pada siswa-siswi buta adalah kegiatan yang sangat penting untuk membekali mereka dalam menjalani kehidupan secara mandiri. Salah satu life-skill yang cukup penting adalah berkegiatan di ruang publik, seperti menggunakan angkutan umum. Pengabdian masyarakat yang dilaporkan dalam paper ini adalah pendampingan dan pengenalan siswa SMP dan SMA berkebutuhan khusus visual dalam menggunakan bus kota dan kereta api lokal. Sebanyak 19 siswa buta bersama 11 mahasiswa pendamping terlibat dalam kegiatan ini. Antusiasme berkegiatan dengan angkutan umum tidak hanya nampak pada siswa buta namun juga pada mahasiswa pendamping. Selama pendampingan, diamati dan digali data kualitatif terkait persepsi siswa buta dalam penggunaan angkutan publik, dengan mahasiswa sebagai enumerator sekaligus pendamping. Data menunjukkan bahwa kegiatan ini memberikan manfaat pada siswa buta belajar banyak hal baru, diantaranya: fasilitas pendukung angkutan publik yang masih menyulitkan dan fasilitas ruang publik kota yang belum sepenuhnya memadai untuk difabilitas netra. Bagi para mahasiswa Program Studi Arsitektur, kegiatan ini membuka wawasan mereka bahwa ada komunitas buta yang perlu mendapatkan perhatian dalam perencanaan dan perancangan lingkungan binaan. Empati desain bagi mahasiswa Arsitektur dapat ditumbuhkan dengan pelibatan langsung mereka dengan komunitas yang membutuhkan desain khusus tersebut.

Kata Kunci: angkutan umum; buta; fasilitas; life-skill; ruang publik

#### **ABSTRACT**

*For those with a visual disability, life-skill of orientation and mobility are top-notch daily skills. The ability of the visually impaired to conduct activities in public spaces and use public facilities is essential. However, with the minimum facilities of Indonesian cities, there is a great challenge for this minor community to engage in public. The common people should help them familiarize themselves with public facilities. Therefore a community service developed by the Architecture Study Program of Universitas Ciputra conducted a series of activities to introduce and educate visually impaired students about public transportation. The action involves 19 blind and 11 Architecture students using city buses and local trains. During the activity, observation and in-depth interviews were conducted. The Architecture students act as accompanying persons and enumerators at the same time. The qualitative data shows that there are still inadequate facilities for the ease of blind people to use buses and trains, also minimum supporting facilities of urban public spaces for people with disabilities to conduct their activities independently. For Architecture students, this community service opens their perspective and builds their empathy that the minor community needs to be accommodated in design planning. The deep empathy would make Architecture students understand to design the built environment inclusively.*

*Keywords: blind; facility; life-skill; public space; public transport; visually impaired*

## **PENDAHULUAN**

Indonesia adalah negara dengan populasi penduduk buta terbanyak ke-2 di dunia setelah India (UNDP, 2017), dan Jawa Timur adalah propinsi terbanyak ke-2 dengan populasi buta di Indonesia setelah Jawa Barat (Pusdatin, 2010). Populasi yang besar ini memang seolah tidak terlihat, karena mereka kurang mendapatkan kesempatan beraktivitas di ruang publik. Salah satunya karena orang tua yang belum dapat menerima keadaan putra-putri yang buta (Fathizadeh dkk., 2012). Pun demikian, anak buta usia sekolah yang menempuh jenjang pendidikan formal juga masih minim. Salah satunya dapat dijumpai di SMP dan SMA Luar Biasa-A (LB-A), YPAB di Surabaya. Jumlah siswa secara total di sekolah ini masih minim jika dibandingkan populasi anak buta usia sekolah di Propinsi Jawa Timur. Bahkan pada periode pandemi Covid-19 jumlah siswa terus menurun.

Yayasan Pendidikan Anak-anak Buta (YPAB) Surabaya adalah sebuah yayasan yang mengelola/menyelenggarakan pendidikan anak-anak buta usia SMP dan SMA dengan

nama sekolah SMP/SMALB-AYPAB. Sekolah yang beralamat di Gebang Putih, Sukolilo, Surabaya ini biasanya memiliki siswa total berkisar 40-50 siswa setiap tahunnya. Namun pada tahun ajaran 2022-2023 jumlah siswa turun drastis menjadi 23 saja, disebabkan lulusnya siswa SMP yang kemudian melanjutkan ke sekolah umum, dan lulusnya siswa SMA. Selain karena kelulusan, penurunan jumlah siswa diantaranya juga disebabkan oleh situasi pandemi, karena para siswa selain berasal dari Surabaya, juga datang dari kota lain di Propinsi Jawa Timur, dari propinsi-propinsi lain di Jawa, maupun dari luar Pulau Jawa.

Sekolah ini dilengkapi dengan dengan kelas-kelas berkualitas baik, ruang perpustakaan, ruang computer, ruang musik, dan aula/pendopo. Sekolah juga memiliki asrama bagi siswa yang berasal dari luar Kota Surabaya. Belum lama ini, atas sumbangan dari dermawan, juga telah dibangun ruang ibadah bagi yang beragama non-Muslim, untuk melengkapi musholla yang sudah

dimiliki oleh sekolah. Para siswa umumnya menempuh pembelajaran di dalam kelas atau di ruang-ruang fasilitas sekolah seperti yang sudah disebutkan. Keahlian utama yang dibina di sekolah ini adalah musik, meliputi musik modern, seperti menyanyi dan bermain *electone*, serta musik tradisional gamelan. Para siswa secara rutin berlatih gamelan yang tersedia di sekolah untuk tampil mengisi acara-acara di Kota Surabaya dan sekitarnya.

Sekalipun pengembangan kegiatan ekstra kurikuler telah dijalankan amat baik di sekolah ini, namun kegiatan pengenalan kehidupan sehari-hari secara langsung untuk melengkapi *life-skill* parasiswa, masih kurang. Penyebabnya, karena untuk berkegiatan di luar sekolah, siswa buta masih memerlukan pendamping, meskipun siswa telah belajar orientasi dan mobilitas secara memadai. Akar permasalahan terletak pada belum memadainya fasilitas di ruang publik kota, yang dimungkinkan justru dapat mencelakai siswa buta. Di Kota Surabaya misalnya, masih banyak

dijumpai *guiding blocks* yang ditempatkan asal-asalan, yaitu berkelok-kelok, tiba-tiba terputus/hilang, tiba-tiba menabrak pohon besar atau menuju selokan, dll. Pun seperti fasilitas penyeberangan dan tempat duduk yang nyaman masih sangat minim (Mediastika dkk, 2022). Keadaan ini membuat pembelajaran orientasi dan mobilitas yang sudah dipelajari di sekolah, tidak dapat serta-merta dipraktikkan di ruang publik secara mandiri oleh siswa buta. Fasilitas yang belum memadai dan sempurna tidak seyogianya mengurangi hak siswa buta untuk belajar mengenali lingkungannya, agar kelak dapat melaksanakan kegiatannya secara mandiri. Oleh karenanya, diperlukan kegiatan *on-site* bersama para siswa buta dengan disertai pendamping. Pembelajaran *life-skill* secara *on-site* akan membuat siswa mampu mempraktikkan teori-teori orientasi dan mobilitas secara riil. Pembelajaran *life-skill* berkegiatan di ruang publik seperti mengunjungi taman, berbelanja di mal, maupun menonton bioskop pernah dilaksanakan (Mediastika dkk.,

2020a, 2020b dan Mediastika & Sudarsono, 2020), dan para siswa sangat antusias mengikutinya. Dalam paper ini dilaporkan kegiatan para siswa buta naik angkutan umum, berupa bus Kota Surabaya dan kereta api lokal rute Surabaya – Sidoarjo pulang pergi.

### **METODE PENELITIAN**

Kegiatan pengenalan angkutan umum bagi siswa buta usia SMP dan SMA dilaksanakan dalam beberapa tahapan, karena kegiatan ini melibatkan mahasiswa yang belum memiliki pemahaman memadai terkait kaum difabel netra. Ada enam tahap kegiatan yang dilaksanakan dari awal hingga akhir, dengan tiga kegiatan adalah persiapan, dua tahap pelaksanaan, dan satu tahap pelaporan.



Gambar 1: Contoh guiding blocks di Kota Surabaya yang berwarna hitam (idealnya berwarna kuning, untuk mereka yang masih bisa melihat secara kabur), tiba-tiba terhalang pohon, dan berada di trotoar yang sangat dekat ke

jalan raya (Mediastika dkk., 2022).

Kegiatan persiapan berupa perkuliahan teori dan praktek untuk memberikan pemahaman difabel netra pada para mahasiswa dan tata-cara kaum awas dapat memberikan pendampingan. Perkuliahan teori diisi dengan materi terkait kaum difabel secara umum dan minimnya ketersediaan fasilitas publik bagi mereka. Perkuliahan ke dua adalah gabungan teori dan praktek terkait kaum difabel netra secara khusus dan tata-cara pendampingan. Materi teori diberikan oleh dosen Program Studi Arsitektur dan materi praktek disampaikan oleh Bapak Tutus Setiawan S.Pd., M.Pd, seorang guru buta dari YPAB Surabaya. Tahap terakhir persiapan diisi dengan praktek pendampingan secara langsung bertempat di SMP dan SMA LB-A YPAB. Kesemua kegiatan persiapan masing-masing dilaksanakan untuk 2 SKS.

Inti kegiatan berupa pelaksanaan pendampingan naik angkutan umum, dilaksanakan dua kali, dengan masing-masing enam jam kegiatan.

Pengenalan angkutan pertama adalah naik Bus Trans Semanggi Suroboyo yang merupakan bus dalam Kota Surabaya, dimulai dari halte Manyar Kertaadi, menuju halte Santa Maria (Jalan Darmo) untuk menuju restoran cepat saji yang berada di dekat halte. Setelah makan bersama di restoran cepat saji kemudian menyeberang menuju halte RS Darmo untuk naik bus dengan rute kembali ke awal, dan turun di halte Manyar Kertaadi sisi sebaliknya.

Selanjutnya pendampingan pengenalan naik kereta api diawali dari titik berangkat di Stasiun Gubeng Lama menggunakan Kereta Api Dhoho-Penataran untuk turun di Stasiun Gedangan (Sidoarjo), dengan disertai singgah makan siang di restoran cepat saji. Sekitar satu jam kemudian kembali ke Stasiun Gubeng menggunakan kereta komuter. Pada saat mendampingi, mahasiswa juga mengamati keadaan sekitar terkait keberadaan dan kualitas fasilitas di angkutan umum tersebut dan di ruang publik kota, serta melakukan wawancara mendalam dengan para

siswa buta yang terkait opini mereka pada kegiatan yang dilaksanakan terkait ilmu dan life-skill yang dapat mereka serap dan pelajari, serta fasilitas yang mereka rasakan.

Kegiatan pengabdian masyarakat ini kemudian diakhiri dengan satu tahapan penutup yaitu refleksi mahasiswa dalam bentuk esai dan poster.



Gambar 2a dan 2b: Kuliah teori dilanjutkan praktek pendampingan bersama Bapak Tutus Setiawan, S.Pd, M.Pd.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Pendampingan Naik Bus**

Kegiatan pengenalan angkutan umum bagi siswa-siswi buta, disambut sangat antusias oleh para siswa, mengingat selama ini, mereka belum pernah mengikuti kegiatan semacam itu, baik Bersama keluarga maupun sekolah. Antusiasme nampak saat pelaksanaan perkuliahan praktek pendampingan yang diikuti oleh para mahasiswa calon pendamping secara langsung di SMP dan SMA LB-A YPAB. Pada praktek pendampingan ini mahasiswa mengikuti kegiatan belajar mengajar siswa di kelas dengan menjadi pengamat, selanjutnya saat jam istirahat, setiap mahasiswa mendampingi satu sampai dua siswa buta berjalan menuju ke ruang guru untuk mengambil makanan kecil yang telah disiapkan. Selanjutnya mereka menuju ke kantin untuk menyantapnya dan membeli beberapa kudapan lain. Saat belajar mendampingi siswa buta melakukan mobilitas pada jam istirahat inilah, mahasiswa menyampaikan pada siswa bahwa mereka akan diajak naik bus dan kereta api. Sambutan antusias

tertangkap dari pertanyaan-pertanyaan yang muncul terkait kapan hal tersebut akan dilaksanakan, disertai pernyataan seperti akan naik bus apa, dari mana ke mana, kereta apinya kereta apa, apakah perlu membeli tiket dll.

Kegiatan persiapan pendampingan yang dijalani mahasiswa pada tiga kali pertemuan, yaitu: teori, teori+praktek di kampus, dan praktek langsung di YPAB, menunjukkan hasil yang sangat signifikan terkait kesiapan mahasiswa sebagai pendamping. Kesebelas mahasiswa yang terlibat juga dengan sungguh-sungguh mengikuti kegiatan ini. Hasil pelatihan pendampingan ini membuat kegiatan pendampingan dan pengenalan naik angkutan umum siap untuk dilaksanakan sesuai waktu yang direncanakan.

Sekalipun kegiatan pendampingan dan pengenalan naik bus ini idealnya dilaksanakan sebagaimana umumnya masyarakat naik bus, namun pelaksanaannya tidak dapat sepenuhnya ideal. Hal ini mengingat kegiatan dilakukan dalam rombongan besar, maka perlu pula

persiapan agar seluruh peserta kegiatan dapat tertampung dalam satu bus. Oleh karenanya, koordinator kegiatan menginformasikan pengabdian masyarakat ini pada pengelola atau operator bus. Koordinasi dengan operator bus berlangsung lancar untuk dikondisikan sebuah bus agak dikosongkan (tidak mengangkut banyak penumpang pada halte sebelumnya), sehingga saat tiba di halte titik berangkat, akan tersisa cukup tempat bagi siswa buta dan pendampingnya. Selain mahasiswa yang secara langsung mendampingi, kegiatan ini juga diikuti oleh guru-guru YPAB untuk proses pelaporan kegiatan dan evaluasi pembelajaran di SMP-SMA LB-A YPAB.

Rute perjalanan yang dipilih adalah Timur-Barat yang dikelola operator Bus Trans Semanggi Suroboyo, yaitu rute Kejawan Putih Tambak ke Lidah Wetan pergi-pulang. Hal ini untuk mendekatkan titik awal keberangkatan dengan sekolah YPAB, karena siswa buta dan para guru berkumpul terlebih dahulu di sekolah. Pada rute ini juga dimungkinkan

pemberhentian yang berdekatan dengan rumah makan cepat saji tempat para peserta kegiatan akan berdiskusi dan pendamping dapat menggali lebih banyak opini dari siswa buta.

Kegiatan naik bus diikuti 19 siswa buta (4 orang siswa absen karena sakit dan hal lain), 10 mahasiswa (seorang mahasiswa absen karena sakit), 2 dosen, 8 guru, dan 3 orang tua siswa. Sejak menunggu di halte, proses naik bus, serta saat berada di dalam bus, para mahasiswa tidak henti-henti memberikan gambaran keadaan di sekitar perjalanan, sehingga berbagai informasi riil terkait bus dan rute perjalanannya dapat dipelajari para siswa. Pada saat ini pula mulai digali data terkait persepsi siswa atas perjalanan bus dan fasilitas yang tersedia. Siswa-siswa nampak nyaman saat berada di dalam bus yang sejuk dan melaju pelan, namun seorang siswa sempat mengalami mual dan muntah. Menurut guru yang mendampingi hal ini disebabkan siswa belum biasa naik bus. Sejenak kemudian, semua teratasi dengan baik, karena pihak sekolah telah mempersiapkan kantong plastik dan

obat gosok, sehingga siswa kembali ceria dan mampu mengikuti perjalanan sampai halte pemberhentian, yaitu di halte Santa Maria Jalan Raya Darmo. Perjalanan ini ditempuh sekitar 40 menit.



Gambar 3a dan 3b. Pendampingan dan pengenalan naik Bus Trans Semanggi Suroboyo.

Selanjutnya semua peserta kegiatan menikmati makan siang di restoran cepat saji, setelah berjalan kaki lebih kurang 50 m dari halte. Pada kegiatan makan siang ini, beberapa siswa yang sudah terbiasa makan sendiri, langsung dengan lahap menyantap nasi dan ayam goreng, sementara yang membutuhkan bantuan,

ada yang disuapi oleh pendamping mahasiswa. Setelah sekitar 60 menit menikmati makan siang, rombongan segera bergegas menyusuri trotoar Jalan Raya Darmo, sekaligus mencoba jembatan penyeberangan menuju ke halte RS Darmo, untuk menumpang bus ke arah kembali. Selama dalam perjalanan melewati trotoar, rombongan menemukan jalur difabel yang tidak ramah pengguna dan jembatan penyeberangan yang dilengkapi elevator (lift) untuk memudahkan pengguna ternyata tidak berfungsi, sehingga rombongan terpaksa menggunakan tangga. Sesampai di pertigaan Jalan Bintoro, kebetulan dijumpai toilet umum portable, mahasiswa menawarkan apakah siswa akan menggunakannya dan beberapa siswa tertarik mencobanya.

Sesampai di halte RS Darmo, rombongan menunggu sekitar 10 menit sampai bus yang dituju datang. Perjalanan kembali ke halte Manyar Kertaadi dinikmati selama 40 menit dengan diwarnai obrolan seru antara siswa dan mahasiswa. Sesampai di



halte akhir, rombongan turun, dilanjutkan memesan taksi online. Siswa, guru, dan orang tua siswa kembali ke YPAB dan mahasiswa dan dosen kembali ke rumah masing-masing.



Gambar 4. Elevator jembatan penyeberangan yang tidak berfungsi, menyebabkan rombongan harus menaiki tangga yang cukup tinggi untuk menyeberang Jalan Raya Darmo.

## B. Pendampingan Naik Kereta Api

Dua minggu kemudian, pada Hari Sabtu (sama halnya saat naik bus), rombongan melaksanakan kegiatan pendampingan dan pengenalan naik kereta api. Rute yang ditempuh adalah Stasiun Gubeng ke Stasiun Gedangan pergi-pulang. Stasiun Gubeng dipilih sebagai titik berangkat karena lokasinya yang relatif dekat dari YPAB, sekaligus merupakan salah satu

stasiun utama di Surabaya selain Stasiun Pasar Turi, Stasiun Wonokromo, dan Stasiun Surabaya Kota, sehingga banyak materi yang dapat disampaikan pada para siswa. Selanjutnya Stasiun Gedangan dipilih sebagai titik akhir, mempertimbangkan ketersediaan rumah makan yang representatif di dekat stasiun. Jarak tempuhnya juga relatif memadai untuk belajar banyak hal selama perjalanan, yaitu sekitar 30 menit.



Gambar 5. Penutup selokan di trotoar Jalan Raya Darmo yang tidak rapat, sangat rawan bagi pejalan kaki, terlebih mereka yang mengalami difabilitas netra.

Kegiatan naik kereta api lokal ini tidak dikoordinasikan lebih dahulu dengan pihak PT Kereta Api Indonesia (KAI), mengingat jenis kereta dan jam perjalanan telah ditetapkan dan tiket dapat dibeli terlebih dahulu sehingga ketersediaan tempat dapat dipastikan.

Hal ini berbeda dengan naik bus kota, dengan tiket yang baru dibeli saat naik, sehingga memungkinkan ketidaktersediaan tempat. Kereta berangkat dipilih Dhoho Penataran yang memungkinkan pemilihan tempat duduk, sementara untuk perjalanan kembali tidak memungkinkan naik jenis KA yang sama karena rentang waktunya terlalu panjang atau terlalu singkat, sehingga diputuskan naik KRD yang tanpa pilihan tempat duduk. Perbedaan jenis kereta berangkat dan pulang juga memungkinkan siswa YPAB belajar jenis-jenis kereta yang tersedia. Berangkat dan pulang menggunakan dua kereta berbeda memberikan keleluasaan waktu untuk menikmati santap siang. Perjalanan ke Stasiun Gedangan ditempuh dalam rintik hujan, dan turun di Gedangan saat hujan berhenti. Rombongan kemudian menyeberang dari depan stasiun menuju rumah makan cepat saji. Jalan Raya Gedangan sangat padat dan cenderung macet, membuat rombongan harus menyeberang dengan hati-hati. Pada umumnya para pengemudi yang melihat keadaan siswa,

memakluminya, dan memberikan kesempatan pada rombongan untuk menyeberang, meski tidak tersedia zebra-cross atau tanda penyeberangan, walau ada juga yang terus membunyikan klaxon. Di restoran cepat saji, para mahasiswa membantu siswa buta untuk menikmati santap siang, termasuk menyuapi bagi yang kesulitan makan sendiri, karena sajian kali ini dilengkapi dengan sambal yang dapat sedikit menyulitkan siswa. Para mahasiswa pendamping juga mengenalkan beberapa macam sambal yang disajikan bersama makanan utama, sehingga kelak mereka dapat menyantap makanannya secara lebih mandiri (Rahman & Aljamal, 2020). Kekurangmampuan untuk menyantap makanan secara mandiri ini umumnya dijumpai pada siswi (siswa perempuan). Hal ini juga dikemukakan oleh Idawati dkk. (2020), yang menengarai bahwa kurangmandirian siswa buta perempuan disebabkan kehati-hatian orang tua pada balita perempuan dibandingkan balita laki-laki.



Gambar 5a dan 5b. Pendampingan dan pengenalan naik kereta api lokal.

Satu jam kemudian kegiatan makan siang selesai dan rombongan kembali menyeberang jalan menuju Stasiun Gedangan untuk menunggu kereta api komuter yaitu KRD (kereta rel disel). Perjalanan kembali ke Stasiun Gubeng tidak nyaman ketika berangkat, karena KRD tidak mengenal sistem pemesanan kursi, sehingga rombongan tidak mendapatkan tempat duduk sebab kereta telah penuh.

Beberapa penumpang yang baik hati memberikan kursinya untuk diduduki siswa buta. Hal ini justru menjadi pengalaman baru dan berbeda, sehingga siswa buta mengenal 2 jenis kereta, yaitu kereta dengan sistem pemesanan kursi, dan kereta yang tanpa pemesanan kursi. Perjalanan kembali ke Gubeng juga ditempuh dalam waktu 30 menit. Seluruh rangkaian pengenalan dan pendampingan ini adalah hal yang sangat efektif untuk meningkatkan kemampuan siswa buta dalam kehidupan sehari-hari (Habibollahi dkk., 2010), sehingga kelak mendekati kemampuan orang biasa pada umumnya (Kordestani dkk., 2014).

Rangkaian kegiatan ini ditutup dengan kewajiban mahasiswa membuat laporan berupa esai dan poster, berisikan pengalaman pendampingan dan refleksi mereka. Pengalaman pendampingan berupa data yang mereka gali dari pendapat/ tanggapan/ opini mahasiswa atas kegiatan yang dilaksanakan, pengamatan mereka atas fasilitas ruang publik kota dan transportasi umum. Sedangkan refleksi

merupakan bagian penutup esai yang mence-ritakan hal-hal positif yang dapat mereka serap selama kegiatan ini dan rencana mereka ke depan. Esai yang dibuat setiap mahasiswa pendamping menjadi data yang kemudian diolah secara kualitatif. Pengolahannya menggunakan tahap-an open, axial, dan selective coding. Ketiga Langkah tersebut digunakan untuk menemu- kan intisari pendapat teman buta dan mahasiswa pendamping atas kegiatan yang dilaksanakan.

Hasil pengolahan data sebagaimana Tabel 1, menunjukkan bahwa meski data berupa kalimat-kalimat kualitatif, namun tetap muncul kata-kata kunci yang dapat mewakili pengolahan secara kuan- titatif, karena

ada kecenderungan keseragaman pendapat. Bagi teman buta umumnya mereka: merasa senang karena ini adalah kegiatan pertama bagi mereka. Bagi teman buta dan mahasiswa: masih dijumpai rasa kurang aman dan kurang nyaman dalam menggunakan fasilitas trans- portasi umum dan ruang publik, yaitu: halte, undakan naik-turun kendara- an, serta trotoar dan penyebera- ngan yang berbahaya dan meletihkan. Bagi mahasiswa: menyadari bahwa teman buta ternyata cukup mampu menggunakan gawai dan media sosial dan hidup penuh antusias, membuat mahasiswa lebih bisa mensyukuri apa yang dimiliki dan dijalannya, serta bisa lebih berempati pada sesama.

Tabel 1 Temuan atas pelaksanaan kegiatan

No.	Tanggapan Siswa Buta	Hal-hal yang dicatat oleh pendamping	Refleksi pendamping (mahasiswa)
1	Pertama kalinya mencoba naik bis kota dan kereta dan mendengarkan penggambaran tentang apa yang dilewati selama naik bis dan kereta. Ini juga pertama kalinya berjalan di trotoar dalam durasi yang lama. Tidak berani dan takut naik tangga bis meskipun cukup rendah. Tidak berani dan takut naik tangga kereta karena tinggi dan susah.	Fasilitas-fasilitas yang disediakan kurang memadai untuk orang-orang disabilitas khususnya siswa buta: jalur jalan di trotoar untuk orang buta masih berbelok-belok dan menyusahkan, bahkan beberapa diantaranya ada yang tertutup akar pohon. Di halte dan di dalam bis tidak ada penanda atau petunjuk suara, sehingga teman-teman buta kesulitan jika harus beraktivitas sendiri. Di halte dan di dalam bis sebaiknya diberikan petunjuk suara, seperti ketika berada di stasiun dan di dalam kereta api.	Paham berbagai jenis kebutaan. Merasa sangat bersyukur, karena memiliki indra yang lengkap. Setelah mendampingi bisa menjadi pribadi yang lebih bisa bersyukur, lebih bisa bertanggungjawab dan tidak ceroboh, serta peduli terhadap orang-orang yang memiliki disabilitas jika bertemu di tempat umum.
2	Merasa lelah karena perlu menyeberang jalan naik jembatan penyeberangan dan harus berjalan cukup jauh menuju halte. Namun merasa sangat bahagia dan bersemangatsaat di dalam bis dan kereta.	Menambah tangga atau pijakan untuk membantu mempermudah teman buta menaiki bus. Perlu penanda dalam bentuk bebunyian. Lift yang tersedia perlu diaktifkan untuk mempermudah menyeberang jalan. Trotoar juga perlu diperbaiki agar lebih rapi dan tidak berlubang. Perlu menambah pijakan yang kokoh untuk mempermudah menaiki kereta api, karena bagi orang biasa saja susah karena terlalu tinggi. Tiket dan penomoran kursi di kereta juga perlu ditambah huruf Braille.	Kagum dengan pendengaran teman buta yang sangat baik. Merasa malu dan kalah dengan mereka karena masih sering mengeluh dengan keadaan dan hal-hal kecil. Belajar untuk bisa lebih sabar, menerima keadaan, menjalani apapun dengan hati yang bahagia dan tidak mudah mengeluh.
3	Tidak sabar untuk melakukan kegiatan jala-jalan. Sangatlah senang dengan kegiatan ini, karena orang tua selama ini takut terhadap keselamatan karena pernah jatuh, sehingga jarang jalan- jalan. Merasa menyesal jika tidak mengikuti kegiatan ini, karena sangat menyenangkan dan juga membuat belajar banyak hal.	Halte kurang ramah karena berada di pinggir jalan dan becek, pohon di trotoar mengganggu guiding blocks, tombol penyeberangan jalan sebagai penanda menyeberang jalan. Kereta susah untuk dinaiki karena pijakan tinggi dan tidak ada penanda posisi untuk naik kereta.	Bersyukur dengan mengikuti kegiatan ini, wawasan saya lebih terbuka bahwa fasilitas jalan di Indonesia sangat kurang. Membuat saya tidak bisa berhenti mengucapkan syukur bisa menggunakan indera yang lengkap. Saya juga biasanya tidak pintar dalam berkomunikasi, dengan mengikuti kegiatan ini saya meningkatkan <i>soft skill</i> dalam berkomunikasi.
4	Merasa senang karena ini merupakan pertama kalinya bisa naik transportasi umum dan makan bersama di restoran cepat saji. Ingin suatu saat nanti bisa naik motor bersama teman ke sini.	Fasilitas seperti lift pada jembatan penyeberangan tidak berfungsi. Kondisi jalan yang kurang memadai seperti bagian yang rusak dan kabel listrik yang bergelantungan sampai melewati penanda jalan untuk disabilitas sehingga dapat membahayakan jika dibiarkan begitu saja.	Setelah mendalami dan mengikuti kegiatan saya sadar bahwa teman- teman disabilitas menaruh harapan pada orang lain yang bisa membantu mereka. Saya jadi lebih banyak bersyukur untuk senantiasa menyebarkan kebaikan dan semangat berbagi.

5	Sangat senang, dan sangat menanti untuk pertemuan selanjutnya, jalan-jalan dan makan-makan. Sebuah pengalaman yang tidak terlupakan. Senang, karena baru pertama kali ini, penasaran bagaimana rasanya. Lumayan ketakutan karena suara-suara kendaraan yang tidak sabar saat menyeberang jalan raya di Gedangan.	Tidak ada fasilitas yang membantu orang buta menyeberang. Akses jalan juga masih buruk, seperti: ada pohon di tengah, gundukan tanah, dan masih banyak lagi. Tidak ada penanda bus datang dan arah/rute bus, informasi di stasiun KA juga kurang jelas. Undakan naik bus dan KA masih tinggi, sehingga teman buta masih perlu bimbingan untuk naik.	Setelah bertemu dengan mereka, saya mendapatkan pengalaman yang luar biasa. dan mensyukuri serta menghargai panca indera yang saya miliki. Saya masih bisa makan dengan perasaan yang nyaman, menyeberang tanpa perasaan takut, dan berjalan tanparasa was-was.
6	Sangat menikmati berpergian naik bus dan kereta karena ini baru pertama kalinya, sehingga senang bisa mencobanya. Penasaran dengan gas kebakaran yang berada di kursi belakang bus. Merasa sangat bahagia, dan ingin bertemu lagi dengan pendamping, suatu saat nanti.	Perlu akses jalan yang lebih baik, menambah dengan huruf Braille, yang sekiranya mudah dijangkau oleh siapa saja.	Sempat saya berpikir bahwa saya salah mengikuti kegiatan ini, tetapi disitu saya merasa tertantang dan saat mencobanya akhirnya bisa. Saya mengalami perubahan dan lebih merasa nyaman dan bersyukur karena masih bisa melihat dan bisa bebas melakukan berbagai kegiatan.
7	Tegang sekaligus senang karena, ini adalah pertama kalinya menaiki bis umum dan kereta api. Sepanjang jalan beryanyi riang.	Trotoar perlu <i>guiding blocks</i> yang baik, undakan naik bus dan kereta yang sesuai/tidak terlalu tinggi atau tangga yang dapat berubah menjadi <i>ramp</i> sesuai dengan kebutuhan.	Saya belajar tentang arti bersyukur walaupun diri kita mempunyai kekurangan dan jadibisa memaksimalkan kelebihan yang ada.
8	- (tidak muncul dalam esai)	Jika diberi kesempatan untuk merancang sarana umum, akan menaruh fasilitas bagi difabel sebagai prioritas utama, agar tidak ada rasa takut untuk beraktivitas diruang publik.	Kaget dan kagum bahwa teman buta cukup bisa beraktivitas seperti orang biasa. Merasa sangatberuntung karena masih dapat menggunakan indera penglihatan dengan baik. Lebih bisa berempatiatas kesulitan teman buta dalam melakukan kegiatan sehari-hari.
9	Semangat dan antusias dalam kegiatan ini, karena pertama kalinya naik bus. Cukup bingung dengan sistem jembatan penyebrangan yang ada. Namun merasa senang selama perjalanan ini dan sangat menantikan agenda berikutnya naik kereta api. Sedikit ketakutan karena suara keras ketika kereta api datang. Merasa cukup nyaman duduk di kereta karena dapat belajar pengetahuan baru.	<i>Guiding blocks</i> pada trotoar yang berbelok-belok sehingga membingungkan dan membahayakan. Ada baiknya pemerintah memberikan fitur tambahan pada aplikasi KAI dan aplikasi bus untuk teman buta, sehingga mereka dapat membeli tiket kereta api maupun bus dengan mandiri. Informasi mengenai rute bus yang ada pada setiap halte atau stasiun dan tiket juga ada baiknya diberi huruf Braille sehingga teman buta bisa membaca rute yang tersedia. Undakan naik bus dan kereta api sangat tinggi, sehingga akan fatal bila tidak ada petugas atau orang lain yang mau membantu. Perlu <i>handrail</i> sehingga mempermudah teman buta.	Interaksi dengan teman buta membuat saya tertampar oleh kebiasaan buruk saya, yaitu sering mengeluh dengan keadaan dan tidak bersyukur dengan apa yang saya miliki. Teman buta memiliki keterbatasan fisik, namun mereka tidak pernah mengeluh. Hal ini membuat saya tertampar untuk kedua kalinya, karena selama ini sering kurang percaya diri terhadap kondisi fisikdan kemampuan saya. Saya banyak belajar mengenai kesederhanaan dan kesabaran. Saya juga belajar untuk bersyukurdan percaya diri. Kegiatan ini juga menumbuhkan empati saya kepada para penyandang disabilitas.
10	Bahagia dengan adanya kegiatan seperti ini.	<i>Guiding blocks</i> di trotoar yang masih kurang memadai. Besi pembatas (bollard) trotoar yang terkadang justru membuat bingung teman buta. Trotoar yang berlubang atau rusak, halte bus yang tidak layak dan becek saat hujan. Perlu tempat duduk khusus bagi teman buta di angkutan umum.	Banyak hal baru yang awalnya tidak saya ketahui tentang temanpenyandang kebutaan. Namun kini sedikit banyak saya sudah tahu lebih dalam tentang hal tersebut. Kegiatan ini juga menjadi pelariansingkat dari tugas-tugas jurusan yang cukup <i>hectic</i> .

11	- (tidak muncul dalam esai)	<i>Guiding blocks</i> perlu dibuat dengan benar tidak hanya untuk sekedar ada di trotoar.	Merasa beruntung karena masih diberikan indera yang sempurna banyak belajar untuk pedulisesama yang membutuhkan bantuan.
----	-----------------------------	---	--

## SIMPULAN

Kegiatan pengabdian masyarakat pengenalan angkutan umum pada siswa buta YPAB yang diawali dengan persiapan pendampingan dan pengenalan oleh mahasiswa telah dijalankan dengan lancar. Pengenalan disampaikan dalam bentuk naik Bus Trans Semanggi Suroboyo dan kereta api lokal rute Gubeng – Gedangan. Kegiatan pengenalan ini sangat penting untuk membekali life-skill siswa buta dalam menjalani kehidupan sehari-hari di masyarakat. Disamping pengenalan angkutan umum, selama kegiatan ini dicatat pula fasilitas ruang publik kota yang kurang memadai bagi difabilitas netra: seperti trotoar yang belum ramah pengguna terkait keberadaan *guiding blocks* yang tidak standar, penutup selokan yang berbahaya, dan ketidaktersediaan elevator pada jembatan penyeberangan. Fasilitas tambahan yang cukup positif di ruang publik adalah ketersediaan toilet umum di sepanjang trotoar yang juga dapat dimanfaatkan oleh penyandang

difabilitas netra. Bagi para mahasiswa pendamping yang mengikuti kegiatan ini, mereka telah belajar bagaimana berinteraksi dengan sesamanya yang mengalami kebutaan, bagaimana mendampingi berjalan, naik kendaraan umum, makan, dan menyampaikan informasi-informasi secara lisan yang dibutuhkan siswa buta selama mengikuti kegiatan, sebagai suatu bentuk pengenalan. Hal ini akan menumbuhkan kesadaran dan empati pada mereka, bahwa penyediaan fasilitas publik yang ramah kaum difabel, utamanya difabel netra, sangatlah penting.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih pada LPPM Universitas Ciputra Surabaya atas pendanaan melalui kontrak 002/UC LPPM/DIMAS/SP3H/VIII/2022.

## DAFTAR PUSTAKA

Fathizadeh, N., Takfallah, L., Badrali, N., Shiran, E., Esfahani, M. S., & Akhavan, H. (2012). Experiences of blind children caregivers. *Iranian journal of nursing and midwifery research*, 17(2 Suppl1), S143.

- Habibollahi S, S., & Famarzi S, S. (2010). Effectiveness of life skills educational program on blind and low-vision university students compatibility. *Education strategies in medical sciences*, 3(1), 3-4.
- Idawati, D., Masitoh, S., & Bachri, B. S. (2020). Application of Learning Mobility Orientation on Social Skill of Blind Children. *Journal of Education and Learning*, 9(1), 196-204.
- Kordestani, F., Daneshfar, A., & Roustae, D. (2014). Comparison of quality of life and social skills between students with visual problems (blind and partially blind) and normal students. *International Journal of Academic Research in Progressive Education and Development*, 3(4), 384-391.
- Mediastika, C. E., Sudarsono, A. S., Kristanto, L., Tanuwidjaja, G., Sunaryo, R. G., & Damayanti, R. (2020a). Appraising the sonic environment of urban parks using the soundscape dimension of visually impaired people. *International Journal of Urban Sciences*, 24(2), 216-241.
- Mediastika, C. E., Sudarsono, A. S., & Kristanto, L. (2020b). Indonesian shopping malls: A soundscape appraisal by sighted and visually impaired people. *Architectural Engineering and Design Management*, 1-20.
- Mediastika, C. E., & Sudarsono, A. S. (2020, October). Sound matters while enjoying movies; a soundscape study of visually impaired people. In *INTER - NOISE and NOISE-CON Congress and Conference Proceedings* (Vol. 261, No. 3, pp. 3599-3608). Institute of Noise Control Engineering.
- Mediastika, C. E., Sudarsono, A. S., & Kristanto, L. (2022). The sound perceptions of urban pavements by sighted and visually impaired people—a case study in Surabaya, Indonesia. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 15(1), 106-129.
- Pusdatin. (2010). diakses pada 20 January 2019 di laman <http://pusdatin.kemkes.go.id>
- Rahman, A. A., & Aljamal, I. (2020). The Psychological Security and The Life Skills of The Blind Students in Jordanian Schools. *International Journal of Humanities and Social Science Invention (IJHSSI)*.
- UNDP. (2017). diakses pada 20 Mei 2020 di laman <https://globalaccessibilitynews.com/2017/11/28/leave-no-one-behind-undp-aims-to-champion-the-rights-of-people-with-vision-disabilities/>