

**PERANCANGAN KOMUNIKASI VISUAL  
SEBAGAI TEMAN PERJALANAN  
BAGI PENYANDANG TUNA RUNGU  
SAAT MENGGUNAKAN TRANSPORTASI UMUM**



**PERTANGGUNGJAWABAN TERTULIS**

**PENCIPTAAN SENI**

untuk memenuhi persyaratan mencapai derajat magister  
dalam bidang seni, minat utama Desain Komunikasi Visual

**Aryadwipa Angesti Faradhiga**

**NIM 1721067411**

**PROGRAM PENCIPTAAN DAN PENGAJIAN  
PASCASARJANA INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA**

**2019**

PERTANGGUNGJAWABAN TERTULIS  
PENCIPTAAN SENI

**PERANCANGAN KOMUNIKASI VISUAL  
SEBAGAI TEMAN PERJALANAN  
BAGI PENYANDANG TUNA RUNGU  
SAAT MENGGUNAKAN TRANSPORTASI UMUM**

Oleh:

**Aryadwipa Angesti Faradhiga**  
**NIM 1721067411**

Telah dipertahankan pada tanggal 27 Juni 2019  
di depan Dewan Penguji yang terdiri dari:

Pembimbing Utama

Penguji Ahli

  
**Dr. Sumbo Tinarbuko, M.Sn**

  
**Dr. Prayanto Widyo Harsanto, M.Sn**

Ketua Tim Penilai

  
**Kurniawan Adi Saputro, Ph.D**

Yogyakarta, ... 12 JUL 2019

Direktur Program Pascasarjana  
Institut Seni Indonesia Yogyakarta

  
**Prof. Dr. Djohan, M.Si**  
**NIP. 196112171994031001**

## DAFTAR TABEL

|  |    |
|--|----|
| Tabel 1: Skenario dan <i>Task</i> aplikasi Rungukelana ..... | 75 |
|--|----|

## DAFTAR BAGAN

|   |    |
|---|----|
| Bagan 1: Alur navigasi aplikasi Rungukelana ..... | 77 |
|---|----|

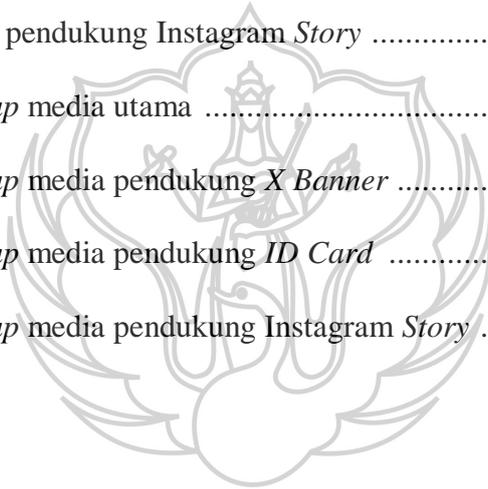


## DAFTAR GAMBAR

|  |    |
|--|----|
| Gambar 1: Desain UI yang <i>eye-catching</i> dari aplikasi Dana .....              | 19 |
| Gambar 2: <i>Clarity</i> dari desain UI aplikasi Go-Jek .....                      | 19 |
| Gambar 3: Panduan desain UI menyajikan informasi singkat kepada <i>user</i> .....  | 20 |
| Gambar 4: Personalisasi/ <i>Settings</i> dari desain UI aplikasi Whatsapp .....    | 21 |
| Gambar 5: Panduan desain UI konsistensi <i>layout</i> dan grafis .....             | 21 |
| Gambar 6: Proses kerja dari desain UI aplikasi Go-Jek .....                        | 22 |
| Gambar 7: <i>Thumb-zone mapping</i> pada layar <i>smartphone</i> .....             | 23 |
| Gambar 8: Panduan desain UI dengan konsep konvensional .....                       | 24 |
| Gambar 9: Instruksi kesalahan pada desain UI aplikasi Go-Jek .....                 | 25 |
| Gambar 10: Panduan desain UI memprediksi kesalahan <i>user</i> .....               | 25 |
| Gambar 11: Panduan desain UI <i>restore</i> /memulihkan tindakan <i>user</i> ..... | 26 |
| Gambar 12: Panduan desain UI memberi <i>feedback</i> kepada <i>user</i> .....      | 27 |
| Gambar 13: Kesederhanaan dan keefektifan desain UI aplikasi Al-Quran .....         | 28 |
| Gambar 14: <i>Interface</i> aplikasi Senyum Difabel .....                          | 35 |
| Gambar 15: <i>Interface</i> aplikasi <i>Sound Alert</i> .....                      | 36 |
| Gambar 16: <i>Interface</i> aplikasi Moovit .....                                  | 37 |
| Gambar 17: Rancangan bidang untuk komponen <i>button</i> dan <i>cards</i> .....    | 42 |
| Gambar 18: Rancangan <i>button</i> dan <i>cards</i> untuk desain UI .....          | 42 |
| Gambar 19: Rancangan <i>layout</i> untuk desain UI .....                           | 44 |
| Gambar 20: Huruf dan angka dari <i>typeface</i> Neo Sans dan Roboto .....          | 46 |
| Gambar 21: <i>Type scale</i> untuk tipografi desain UI .....                       | 47 |

|   |    |
|---|----|
| Gambar 22: Karakter <i>typeface</i> Neo Sans .....                            | 48 |
| Gambar 23: Karakter <i>typeface</i> Roboto .....                              | 49 |
| Gambar 24: Informasi penggunaan warna jingga yang ideal untuk desain UI ..    | 50 |
| Gambar 25: Rancangan ikon untuk desain UI .....                               | 51 |
| Gambar 26: Sketsa penjarangan ide logo .....                                  | 73 |
| Gambar 27: <i>Logogram</i> dan ikon aplikasi Rungukelana .....                | 74 |
| Gambar 28: <i>Logogram</i> beserta <i>logotype</i> aplikasi Rungukelana ..... | 74 |
| Gambar 29: <i>Wireframe</i> halaman <i>register</i> dan <i>login</i> .....    | 78 |
| Gambar 30: <i>Wireframe</i> halaman <i>home</i> .....                         | 78 |
| Gambar 31: <i>Wireframe</i> halaman set lokasi .....                          | 79 |
| Gambar 32: <i>Wireframe</i> halaman navigasi .....                            | 79 |
| Gambar 33: <i>Wireframe</i> halaman <i>chat</i> dan <i>videocall</i> .....    | 80 |
| Gambar 34: <i>Wireframe</i> halaman teks pertanyaan .....                     | 80 |
| Gambar 35: <i>Wireframe</i> halaman <i>setting</i> .....                      | 81 |
| Gambar 36: <i>Wireframe</i> halaman <i>pop-up</i> notifikasi .....            | 81 |
| Gambar 37: <i>User Interface</i> halaman <i>landing page</i> .....            | 82 |
| Gambar 38: <i>User Interface</i> halaman registrasi dan <i>login</i> .....    | 83 |
| Gambar 39: <i>User Interface</i> halaman konfigurasi <i>login</i> .....       | 84 |
| Gambar 40: <i>User Interface</i> halaman utama atau home .....                | 85 |
| Gambar 41: <i>User Interface</i> halaman set lokasi .....                     | 86 |
| Gambar 42: <i>User Interface</i> halaman navigasi .....                       | 87 |
| Gambar 43: <i>User Interface</i> halaman <i>chat</i> .....                    | 88 |
| Gambar 44: <i>User Interface</i> halaman <i>videocall</i> .....               | 89 |

|   |     |
|---|-----|
| Gambar 45: <i>User Interface</i> halaman teks pertanyaan .....          | 90  |
| Gambar 46: <i>User Interface</i> halaman <i>setting</i> .....           | 91  |
| Gambar 47: <i>User Interface</i> halaman <i>pop-up</i> notifikasi ..... | 92  |
| Gambar 48: <i>User Interface</i> halaman <i>pop-up</i> notifikasi ..... | 93  |
| Gambar 49: Media pendukung <i>Sticker</i> .....                         | 94  |
| Gambar 50: Media pendukung <i>X Banner</i> .....                        | 95  |
| Gambar 51: Media pendukung <i>ID Card</i> .....                         | 96  |
| Gambar 52: Media pendukung Topi .....                                   | 97  |
| Gambar 53: Media pendukung <i>Instagram Story</i> .....                 | 97  |
| Gambar 54: <i>Mockup</i> media utama .....                              | 98  |
| Gambar 55: <i>Mockup</i> media pendukung <i>X Banner</i> .....          | 99  |
| Gambar 56: <i>Mockup</i> media pendukung <i>ID Card</i> .....           | 100 |
| Gambar 57: <i>Mockup</i> media pendukung <i>Instagram Story</i> .....   | 101 |



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Transportasi umum menjadi salah satu sarana pilihan masyarakat Indonesia untuk memperoleh kemudahan akses menuju ke suatu lokasi, keluar kota, bahkan ke berbagai negara sekitar. Perkembangan ranah industri yang juga diiringi dengan kemajuan dalam bidang teknologi, menuntut segala bentuk pelayanan publik haruslah cepat dan tepat, juga mampu menyediakan pelayanan yang ramah dan profesional untuk penumpang sebagai konsumen transportasi umum. Sebagai jasa penyedia layanan transportasi umum, standar keberhasilan pelayanan adalah apabila sudah diimplementasikan dengan optimal dan memuaskan kebutuhan konsumen, dari berbagai kalangan dan seluruh lapisan masyarakat, termasuk penyandang tuna rungu, yang keberadaannya ditengah-tengah ruang publik terkadang tidak menampakkan diferensiasi fisik, akan tetapi secara psikis mereka membutuhkan pelayanan khusus untuk menyetarakan mereka dengan masyarakat non difabel dalam kebutuhan akan informasi dan pelayanan, serta kemudahan dalam akses sarana transportasi.

Tuna rungu jika dilihat dari pengertian dan klasifikasi umumnya, terdapat dua istilah untuk mengindikasikan seseorang yang memiliki perbedaan kondisi fisik maupun psikis dengan yang dinilai normal oleh lingkungan sosial, yakni kondisi luar biasa dan kondisi khusus (Mangunsong, 2009: 3).

Lebih spesifiknya Hallahan dan Kauffman (1991: 266) mendefinisikan “tuna rungu sebagai istilah umum yang menunjukkan kesulitan mendengar dari yang ringan sampai yang berat, dan diklasifikasikan dalam tuli (*deaf*) dan kurang mendengar (*hard of hearing*)”. Hambatan dalam mencapai tujuan-tujuan sering dialami oleh individu berkebutuhan khusus (IBK) baik fisik, psikis, kognitif, atau sosial, hal ini yang menjadi sebab tidak tersalurkannya potensi pada diri mereka secara maksimal.

Derajat ketajaman pendengaran seseorang diukur dengan menggunakan alat *audiometer* yang hasil pengukurannya dinyatakan dalam bilangan *desiBell* (dB). Menurut Empu Driyanto, Thaufiq Boesoerie, dan Tatang S. dalam Edja Sadjaah (2013: 46-47) tuna rungu dibagi kedalam lima kelompok berdasarkan tingkat kehilangan ketajaman pendengarannya, yaitu:

- (1) Gangguan pendengaran ringan (*mild hearing loss*) antara 26 – 40 dB; sulit mendengar suara berbisik,
- (2) Gangguan pendengaran sedang (*mild moderat hearing loss*) antara 41 – 55 dB; sulit menerima pembicaraan normal terutama suara/nada tinggi, perlu bantuan alat bantu dengar (ABD),
- (3) Gangguan pendengaran sedang berat (*moderate severe hearing loss*) antara 56 – 70 dB; mulai kesulitan mendengar suara/pembicaraan yang diperkeras, penggunaan ABD sangat membantu,
- (4) Gangguan pendengaran berat (*severe hearing loss*) antara 71 – 90 dB; hanya mengerti teriakan pada jarak dekat sekali, sukar sekali mengerti apa yang diucapkan orang lain dan perlu bantuan ABD, dan
- (5) Gangguan pendengaran sangat berat (*profound hearing loss*) di atas 90 dB; tidak mengerti sama sekali pembicaraan orang sekeras apapun.

Penyandang tuna rungu memiliki hambatan dalam penyesuaian emosi-sosial, hal ini merupakan dampak dari gangguan fisik yang dideritanya. Adanya keterbatasan dalam kemampuan berbicara atau berbahasa, yang mana kemampuan tersebut penting sebagai alat untuk berinteraksi dan

mengekspresikan perasaannya, membuat penyandang tuna rungu kerap menemukan kesulitan dalam mengadakan kontak sosial. Adanya keterbatasan mendengar dan merangkai kata/bahasa dalam mengadakan kontak sosial, ditambah dengan kurangnya kepedulian orang-orang disekitar terhadap keberadaan mereka, berdampak pada munculnya sikap menutup diri dari lingkungannya (Sadjaah, 2005: 111). Hambatan demikianlah yang dirasakan penyandang disabilitas ketika berada di antara tatanan yang melazimkan standar normalisme, dimana semua fasilitas dan layanan yang ada didesain khusus untuk ‘orang normal’. Padahal disabilitas atau *differently abled people* (orang dengan kemampuan berbeda) tidaklah dipahami sebagai suatu kondisi yang nista, dan sejatinya bukan ketidakmampuan yang memihak pada pengembannya, melainkan hanya belum tersedianya fasilitas ‘khusus’ untuk melayani kebutuhan aksesibilitas mereka.

Salah seorang narasumber ahli dalam laporan berita NET News yang berjudul Agenda Seputar Disabilitas menginformasikan bahwa penyandang tuna rungu merupakan kumpulan masyarakat yang paling terisolir di seluruh dunia, sebab tidak adanya ciri fisik spesifik yang menunjukkan identitas mereka sebagai penyandang tuna rungu (tanpa penggunaan ABD), dan sifat mereka yang kerap menutup diri dari dunia luar membuat orang-orang seringkali tidak menyadari keberadaan penyandang tuna rungu. Mengetahui aksesibilitas yang masih kurang memadai bagi mereka, membuat aktifitas berpergian menjadi rencana yang terkadang mereka hindari saat tidak didampingi oleh teman atau keluarga.

Sebagaimana dilansir dalam laman [Republika.co.id](http://Republika.co.id), diungkapkan oleh Sugiharto selaku Sekretaris Jenderal Kemenhub, mengakui fasilitas layanan disabilitas dalam dunia transportasi masih kurang memadai dan belum efektif. Selama berada di dalam transportasi umum, penyandang tuna rungu mengeluhkan kesulitan mengetahui posisi dan tujuan pemberhentian, disebabkan kebanyakan kereta masih menggunakan layanan *audio* untuk memberikan informasi kepada para penumpang, dan ini masih terjadi di beberapa pelayanan transportasi umum di Indonesia. Keluhan serupa juga tercatat pada saat peresmian kereta bandara pada Januari 2018 di Jakarta, uji coba guna meninjau tingkat kelayakan, kenyamanan, dan aksesibilitas tersebut membuahkan masukan dari penyandang disabilitas yang merasakan sendiri fasilitas selama berada di dalam kereta yang melaju dari bandara Soekarno-Hatta menuju stasiun Sudirman Baru.

Berdasarkan riset dari Badan Pusat Statistik (BPS) Republik Indonesia melalui Survey Penduduk Antar Sensus (SUPAS), pada November 2016 BPS telah menerbitkan hasil penerapan instrumen pendataan disabilitas yang diadopsi dari *Washington Group for Disability Statistic*. Menurut data SUPAS 2015 terdapat 8,56 persen penduduk yang memiliki disabilitas. Persentase penduduk yang mengalami kesulitan mendengar adalah 0,09 persen yang sama sekali tidak mendengar, 0,57 persen yang mengalami banyak kesulitan mendengar serta 2,69 persen yang mengalami sedikit kesulitan mendengar.

Selanjutnya melihat pada data Penyandang Masalah Kesejahteraan Sosial (PMKS) yang diterbitkan oleh Dinas Sosial D.I.Yogyakarta tentang

jumlah Penyandang Disabilitas, mencatat sebanyak 2.201 penduduk berstatus sebagai disabilitas tuna rungu. Merujuk pada data ini, dengan jumlah yang tidak sedikit, Indonesia bisa lebih memperhatikan penyandang disabilitas dan memberikan pelayanan yang layak, salah satunya dalam menggunakan jasa transportasi umum.

Didapati di Daerah Istimewa Yogyakarta pernah dilakukan penelitian tentang pelayanan publik bidang transportasi bagi penyandang disabilitas oleh Sugi Rahayu dari Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Yogyakarta. Hasilnya menyimpulkan bahwa penyediaan layanan perhubungan untuk memenuhi kebutuhan penyandang disabilitas belum optimal, seperti curamnya *ramp* pada pintu keluar dan masuk halte yang menyulitkan bagi tuna daksa berkursi roda, tidak adanya petunjuk/informasi menjadi sebab terjadinya salah turun atau salah jurusan, dan petugas yang tidak mengerti bahasa isyarat.

Mantan Kepala Pusat Data dan Informasi Kemenkes RI, Oscar Primadi berpendapat, “kurangnya dukungan terhadap penyandang disabilitas merupakan kerugian sumber daya manusia”. Kerugian yang dimaksud disebabkan karena terhambatnya perkembangan potensi-potensi pada diri penyandang disabilitas seperti intelektual, fisik, dan sosial. Pendapat tersebut juga didukung sumber lain, yakni milik Ni Putu Candra Dewi dalam tulisannya yang berjudul Masyarakat Ramah Disabilitas untuk Pembangunan,

Persoalan yang dihadapi oleh penyandang disabilitas tidak terbatas hanya pada pelabelan sebagai kaum yang tidak mampu. Bila ditarik lurus, permasalahan disabilitas memiliki kaitan dengan kesejahteraan sosial. Sehingga disabilitas dengan persoalannya adalah bagian dari persoalan pembangunan bangsa dan negara. ([www.lbhbali.or.id](http://www.lbhbali.or.id))

Penyandang disabilitas khususnya tuna rungu membutuhkan dukungan dan fasilitas yang memadai untuk kemudahan aksesibilitas mereka, dan agar potensi-potensi yang mereka miliki bisa tersalurkan. Keseimbangan sosial akan meningkat ketika keterbatasan dan hambatan yang ada sudah terkondisikan.

Melihat perkembangan di era digital saat ini, *smartphone* sudah menjadi salah satu perangkat yang menjadi kebutuhan masyarakat dari berbagai kalangan, bukan hanya sebagai sarana komunikasi, beragam fitur dan layanan aplikasi yang tersedia memberikan kemudahan dan hiburan dalam satu perangkat seperti *e-book*, *entertainment*, *social media*, dan lain sebagainya. Menurut Mobile Marketing Association (2008: 1) menyebut *mobile application* adalah perangkat lunak yang berjalan pada perangkat *mobile* seperti *smartphone* atau *tablet PC*. *Mobile apps* juga dikenal sebagai aplikasi yang dapat diunduh dan memiliki fungsi tertentu sehingga menambah fungsionalitas dari perangkat *mobile* itu sendiri. Penggunaan *mobile apps* sebagai media komunikasi visual mampu menjadi alternatif pemecahan masalah mengenai sulitnya menggunakan transportasi umum bagi penyandang tuna rungu di Indonesia. Seperti dikutip dari penelitian Pradana (2015: 1) yang berjudul Strategi Komunikasi Antar Anggota Dalam Kelompok Penyandang Tuna rungu, *gadget* menjadi alat yang sangat membantu bagi penyandang tuna rungu untuk berkomunikasi maupun memperoleh informasi.

Proses perancangan komunikasi visual bagi penyandang tuna rungu dalam menggunakan transportasi umum, menggunakan metode penelitian

kualitatif dengan jenis penelitian studi kasus. Hasil analisa data kuantitatif yang diperoleh melalui proses observasi dan kepustakaan, diolah menjadi bentuk deskripsi permasalahan yang menjadi dasar penulisan kalimat pertanyaan perancangan/rumusan masalah. Data kuantitatif juga berguna untuk memperkuat asumsi dalam hipotesa dan kesimpulan penelitian.

Metode perancangan menerapkan pendekatan *Design Thinking* oleh Tim Brown yang berguna untuk menggabungkan hasil analisis dan ide kreatif, kemudian menerapkannya untuk memecahkan permasalahan. Metode pendekatan *Design Thinking* terdiri dari lima tahapan, yakni *empathize*, *define*, *ideate*, *prototype*, dan *test*. *Empathize* menggali data seputar objek permasalahan yang dimulai dari observasi berita dan data, studi pustaka, dan mengambil dokumentasi terkait permasalahan. Tahap awal ini menghasilkan data yang masing-masing saling bertalian, seperti hambatan penumpang tuna rungu di dalam transportasi umum, karakteristik psikis tuna rungu, dan *point of contact* media. Sintesa hubungan antar data menjadi hasil dari proses *empathize* dan kesimpulannya menjadi dasar pembentuk rumusan masalah dan tujuan perancangan.

*Define* tahap mengolah data hasil *Empathize* menjadi rumusan masalah, berisi kata kunci yang membantu proses menentukan teori pendukung, segmentasi target audiens, dan tujuan perancangan. *Ideate* mengambil kata kunci yang terdapat pada rumusan masalah untuk dijadikan dasar pembuatan *mind-mapping*. *Prototype* mengolah ide dan konsep hasil dari identifikasi pada *Ideate* menjadi rancangan visual, menghasilkan kandidat

strategi visual seperti logo, desain UI, *layout*, tipografi, dan warna. *Test* tahapan mempertemukan media dengan target audiens untuk mendapatkan respon dan menghasilkan kesimpulan.

Perancangan ini bertujuan untuk memfasilitasi kebutuhan aksesibilitas dan meringankan beban mental penyandang tuna rungu karena kesulitannya dalam interaksi dan komunikasi verbal, agar penyandang tuna rungu bisa dengan mudah memperoleh informasi, dan meminimalisir hambatan dalam menggunakan transportasi umum, dengan memanfaatkan media komunikasi visual sebagai ‘teman’ yang memandu perjalanan mereka. Tidak hanya itu, perancangan juga ditujukan bagi penyedia jasa transportasi dan masyarakat yang berpeluang berinteraksi dengan penyandang tuna rungu di ruang publik, sehingga media bisa digunakan sebagai fasilitas untuk membantu penyandang tuna rungu baik yang memiliki *gadget* ataupun tidak. Sehingga tercipta interaksi saling membantu antara masyarakat dengan penyandang tuna rungu tanpa memerlukan banyak bahasa isyarat diantara keduanya.

Sebagai sumbangsih dalam bidang keilmuan dan karya ilmiah, hasil dari perancangan ini akan memberikan manfaat sebagai sumber referensi dan kajian ilmu perancangan desain komunikasi visual, yakni perancangan yang bertujuan untuk memecahkan permasalahan yang berkaitan dengan penyandang tuna rungu atau seputar disabilitas. Menjadi sumber penggalian ide perancangan, baik sebagai pemenuhan aktifitas akademik maupun kebutuhan praktik.

## **B. Rumusan Masalah**

Bagaimana merancang komunikasi visual sebagai teman perjalanan bagi penyandang tuna rungu saat menggunakan transportasi umum.

## **C. Batasan Masalah**

Objek permasalahan yang digagas pada perancangan ini adalah tentang keluhan penyandang tuna rungu dalam menggunakan transportasi umum. Adapun rincian batasan masalah dalam perancangan ini antara lain:

1. Penyandang tuna rungu yang menjadi target audiens adalah mereka yang kesulitan mendengar dengan tingkat kehilangan ketajaman pendengaran sedang (*mild moderat hearing loss*) antara 41 - 55 dB, sampai dengan sangat berat (*profound hearing loss*) di atas 90 dB.
2. Penyandang tuna rungu yang memiliki kebiasaan atau aktifitas menggunakan transportasi umum, atau mereka yang memiliki keinginan untuk berpergian jarak dekat maupun jauh pada waktu tertentu dengan menggunakan transportasi umum.
3. Transportasi umum yang dimaksud adalah transportasi dengan standar pelayanan yang baik namun di dalamnya terdapat fasilitas yang masih kurang optimal bagi penyandang tuna rungu. Berdasarkan data permasalahan, keluhan dari penyandang tuna rungu kerap ditemui pada akses transportasi umum yang meliputi bis kota, trans Jogja, dan kereta.
4. Batasan lokasi perancangan menetapkan kota Yogyakarta sebagai wilayah penyebaran media, karena data Dinas Sosial DIY mencatat jumlah

disabilitas tuna rungu di kota Yogyakarta mencapai lebih dari 2000 penduduk, dan jenis transportasi umum yang dipilih dalam objek permasalahan tersedia dan aktif beroperasi di kota ini.

#### **D. Tujuan Dan Manfaat**

##### **1. Tujuan**

Perancangan bertujuan untuk meringankan beban mental dan memfasilitasi kebutuhan aksesibilitas penyandang tuna rungu, dengan dirancang solusi pemecahan masalah berupa strategi kreatif, strategi komunikasi (pesan verbal dan visual) yang disampaikan melalui media komunikasi visual berbasis *mobile apps* untuk menjadi ‘teman’ yang mendampingi penyandang tuna rungu selama dalam perjalanan, agar penyandang tuna rungu bisa dengan mudah memperoleh informasi dan meminimalisir hambatan saat menggunakan transportasi umum.

##### **2. Manfaat**

###### **a. Manfaat Teoretis**

- 1) Sebagai sumber referensi dan kajian ilmu perancangan desain komunikasi visual, yakni perancangan yang bertujuan untuk memecahkan permasalahan yang berkaitan dengan penyandang tuna rungu atau seputar disabilitas.
- 2) Menjadi salah satu sumber penggalan ide perancangan mahasiswa desain komunikasi visual, baik sebagai pemenuhan aktifitas akademik maupun kebutuhan praktik.

b. Manfaat Praktis

- 1) Memberikan opsional media bagi penyandang tuna rungu guna kemudahan dalam menggunakan transportasi umum.
- 2) Mendukung program pemerintah dalam upaya pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas berdasarkan Undang-Undang RI No. 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas.
- 3) Mewujudkan implementasi salah satu Agenda Aksi dalam *Asia Pacific Decade Of Persons with Disabilities (APDDP III) / Incheon Strategy (2013 – 2022)*, yakni akses terhadap lingkungan, transportasi umum, informasi, dan komunikasi.
- 4) Ikut serta mengurangi salah satu persoalan negara, karena disabilitas dan persoalannya adalah bagian dari pembangunan bangsa dan negara.