

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi mengalami perkembangan beriringan dengan pertumbuhan kota, peningkatan jumlah penduduk, pembangunan infrastruktur, dan juga peningkatan aktivitas manusia baik segi ekonomi dan juga sosial. Ini membuktikan bahwa transportasi menjadi tulang punggung dan penggerak utama yang mendorong urbanisasi, mempercepat laju perekonomian, dan meningkatkan jalinan konektivitas sosial di tengah masyarakat

Dalam penelitiannya, Rozaq menjelaskan bahwa transportasi menjadi sarana yang penting dalam pemindahan barang atau makhluk dari suatu tempat menuju tempat lainnya yang dituju¹. Suyono juga menjelaskan dalam makalahnya yang berjudul “Management Transportasi”, umumnya unsur transportasi berupa muatan yang diangkut, kendaraan sebagai alat, jalan yang dilalui, lokasi penjemputan dan tujuan pengantaran, sumber daya manusia yang mengoperasikannya, serta manajemen yang memfasilitasi kegiatan tersebut.²

Transportasi umum menjadi pilihan bagi segelintir orang untuk berpergian ke suatu tempat. Banyaknya layanan transportasi sebenarnya diharapkan sebagai upaya penanganan macet. Tapi tak sering para pengguna layanan transportasi pun merasa penggunaan jasa ini meminimalkan budget mereka dalam berpergian.

¹ Rozaq, D. A. 2019. ‘Pengaruh Moda Transportasi Terhadap Perekonomian Masyarakat Secara Spacial Di Gunung Gambir, Kecamatan SumberBaru, Kabupaten Jember’. *Jurnal Geografi Gea* 19(2), 88-92. <https://doi.org/10.17509/gea.v19i2.17769>.

² Suyono. (2020). ‘Management Transportasi’. Makalah.

Jasa transportasi ini mempermudah para pengguna jasa ketika memiliki halangan dalam mengendarai transportasi pribadi atau bahkan tidak bisa menyetir kendaraan pribadi yang ada di rumah. Jasa ini semakin dimudah dengan adanya teknologi manajemen yang dapat memesan melewati layanan transportasi itu sendiri.

Khususnya di Daerah Istimewa Yogyakarta yang akrab dengan sebutan kota pelajar yang semakin hari terlihat aktivitasnya, baik di segi ekonomi hingga infrastrukturnya. Aktivitas yang semakin padat ini membuat beberapa pengguna jalan mulai melirik penggunaan jasa transportasi umum, begitu pula bagi penyandang disabilitas.

Kelompok ini merupakan orang dengan keterbatasan baik berupa fisik, intelektual, sensorik jangka panjang yang menghambat kemampuan mereka dalam berinteraksi dalam lingkungan dan aktivitas mereka sehari-hari. Namun dengan keterbatasan itu, kelompok ini berhak untuk mendapatkan kesetaraan dan kesempatan yang sama dengan non-disabilitas lainnya. Kesetaraan dan kesempatan yang dimaksud ialah mendapatkan kenyamanan, fasilitas, peluang untuk berpartisipasi dalam lingkungan pekerjaan.

Namun realitanya fasilitas transportasi bagi penyandang disabilitas masih belum merata di setiap daerah dan belum memenuhi standar yang layak, sehingga membatasi kemampuan mereka untuk melakukan mobilitas secara mandiri, dan nyaman. Kuni Fatonah, Project Officer Solider Inklusi SIGAB Indonesia mengungkapkan dalam wawancara di Kompleks Gedung DPRD Daerah Istimewa Yogyakarta, bahwa Trans Jogja belum sepenuhnya ramah difabel. Ia menyebutkan bahwa bidang miring di halte terlalu curam, jarak antara bus dan halte terlalu lebar, serta kurangnya informasi yang dapat diakses oleh

penyandang tuna netra.³ Hal ini menjadikan komunitas disabilitas kerap mendapatkan diskriminasi dalam penggunaan transportasi, yang dimana moda transportasi idealnya bisa diakses oleh seluruh golongan termasuk para penyandang disabilitas.

Selain itu, kesetaraan bagi pekerja disabilitas masih menjadi isu di lingkungan pekerjaan. Banyak perusahaan yang mengusahakan dalam memberi ruang bagi penyandang disabilitas untuk bekerja namun kesetaraannya belum optimal. Badan Pusat Statistik (BPS) di tahun 2023 menunjukkan bahwa jumlah pekerja disabilitas masih rendah, hanya mencapai 763.925 orang atau 0,55 persen dari total tenaga kerja nasional. Angka tersebut memperlihatkan bahwa masih terbatasnya peluang penyandang disabilitas untuk bekerja di sektor formal dan industri. Sebagian besar penyandang disabilitas bekerja di sektor informal menjadi wirausaha seperti bertani.⁴

Dengan adanya fenomena ini, Triyono mempelopori perusahaan Difa Bike sebagai perusahaan transportasi ramah difabel. Difa Bike dibentuk karena banyaknya para difabel yang tidak memiliki pendapatan. Triyono bersama rekan komunitas difabel lainnya memberikan motor yang telah dimodif sebagai program kemanusiaan, dimana motor tersebut dapat menjadi alat mobilitas dan dapat menghasilkan dari segi ekonomi dengan cara menggandeng jasa transportasi online yang sudah ada. Namun ternyata ide tersebut sulit untuk

³ Tirto.id, “*Trans Jogja Belum Ramah Difabel, Pengguna Kursi Roda kesulitan*”, 11 Desember 2024. <https://tirto.id/trans-jogja-belum-ramah-difabel-pengguna-kursi-roda-kesulitan/>. (diakses 30 April 2025).

⁴ Kementrian Sosial Republik Indonesia, “*Disabilitas dan Tantangan di Dunia Kerja*”, 24 Desember 2024. <https://kemensos.go.id/jurnal-dan-artikel/direktorat-jenderal-pemberdayaan-sosial/Disabilitas-dan-Tantangan-di-Dunia-Kerja>. (diakses 30 April 2025).

diterima. ⁵Maka dari permasalahan tersebut, Triyono berusaha untuk membuat sistem penyedia jasa transportasi online yang sekarang dikenal sebagai Difa Bike.

Komunitas Difa City Tour and Transport (Difa Bike) hadir untuk memberikan jawaban atas keresahan bagi penyandang difabilitas untuk menjadi pengemudi ojek Difa. Layanan ini memberikan jasa mobilisasi bagi difabel maupun non-difabel menuju destinasi wisata Yogyakarta hingga layanan lainnya seperti antar-jemput siswa, karyawan, masyarakat umum, bahkan pengantaran barang ataupun makanan.

Berdasarkan hal tersebut, penulis tertarik membuat film dokumenter dengan maksud untuk mengetahui perjalanan dan hambatan Difa Bike sebagai layanan transportasi disabilitas di Yogyakarta.

1.2 Rumusan Masalah

Dari pemaparan latar belakang diatas, maka diberi rumusan masalahnya Bagaimana peran DifaBike dalam menyediakan solusi transportasi inklusif bagi penyandang disabilitas di Yogyakarta?

1.3 Tujuan Pembuatan Karya

Untuk memaparkan latar belakang lahirnya, eksistensi, dan peran Difa Bike sebagai transportasi inklusi di Yogyakarta. Serta memberikan informasi kepada masyarakat terkait layanan difabel di Yogyakarta.

⁵ Liputan 6, "*Kisah Triyono Dirikan Ojek Difabel Satu-satunya di Dunia*", 04 September 2016. <https://web.archive.org/web/20171201032612/http://regional.liputan6.com/read/2593710/kisah-triyono-dirikan-ojek-difabel-satu-satunya-di-dunia/>. (diakses 3 Mei 2025)

1.4 Manfaat Perancangan

1.4.1 Manfaat Akademis

- a. Diharapkan dengan adanya dokumenter ini memberikan pengetahuan juga informasi mengenai Difa Bike sebagai transportasi dan mata pencaharian penyandang disabilitas
- b. Diharapkan dengan adanya dokumenter ini dapat meningkatkan eksistensi Difa Bike sebagai satu-satunya layanan bagi driver dan pengguna ojek difabel.

1.4.2 Manfaat Praktisi

- a. Memberikan tayangan yang dapat mengedukasi masyarakat tentang peran Difa Bike sebagai transportasi difabel di Yogyakarta.
- b. Memberikan informasi mengenai eksistensi Difa Bike sebagai transportasi difabel di Yogyakarta.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Teori

2.1.1. Dokumenter

Dokumenter adalah karya yang menyajikan fakta, informasi, atau pandangan tentang suatu topik tertentu. Dalam prosesnya, dokumenter menggambarkan realitas melalui narasi, gambar, audio, dengan tujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih dalam tentang subjek yang dibahas.⁶

Dalam karya tulisan John Grierson selaku bapak dokumenter yang berjudul *"First Principles of Documentary"*, Grierson menuliskan bahwa prinsip dokumenter adalah potensi sinema dalam mengamati kehidupan dapat dieksploitasi dalam bentuk seni baru; bahwa aktor "asli" dan adegan "asli" merupakan panduan yang lebih baik daripada rekan-rekan fiksi mereka dalam menafsirkan dunia modern; dan bahwa bahan-bahan yang "diambil dari bahan mentah" bisa lebih nyata daripada barang yang ditindaklanjuti.⁷

Maka dapat disebutkan bahwa karya yang telah dikolaborasi dari bentuk visual, narasi, dan rekaman itu membentuk sebuah karya dokumenter, dimana dokumenter ini berisi informasi dan beberapa sudut pandang yang menghasikan opini dan kesimpulan.

⁶ Ayawaila, G. R. 2008. *Dokumenter: Dari Ide Sampai Produksi*. Jakarta: FFTV-IKJ Press.

⁷ Grierson, J. 1933. *First Principles of Documentary*. In *Cinema Quarterly*.

2.1.2 Dokumenter Observasional

Dokumenter Observasional merupakan salah satu gaya dokumenter yang menekankan pada pengamatan langsung terhadap realitas tanpa adanya intervensi signifikan dari pembuat film. Bill Nichols dalam bukunya yang berjudul *Introduction to Documentary* mengklasifikasikan observasional sebagai salah satu dari enam kategori utama film dokumenter. Dimana gaya ini berusaha untuk netral dan tidak menghakimi subjek atau peristiwanya, dengan menolak intervensi secara langsung dari pembuat film.⁸

Pendekatan observasional memungkinkan penonton untuk merasakan dengan subjek serta memahami realitas sosial yang ditampilkan secara authentic. Gaya dokumenter ini banyak digunakan untuk menggambarkan fenomena sosial, budaya, dan aktifitas subjek secara alami dalam konteks kehidupan sehari-hari.

2.1.3 Transportasi disabilitas

Penyandang disabilitas memiliki hak yang sama dengan non-disabilitas untuk mendapatkan *aksesibilitas* transportasi. *Aksesibilitas* transportasi menjadi aspek penting sebagai tolak ukur kemudahan dalam menjangkau berbagai lokasi menggunakan moda transportasi.

Transportasi disabilitas ini menjadi penting untuk memastikan semua orang termasuk mereka yang memiliki keterbatasan fisik dan sensorik untuk mendapatkan layanan dan fasilitas yang diperlukan untuk berpartisipasi dalam kehidupan sehari-

⁸ Nichols, B. (2010). *Introduction to documentary* (2nd ed.). Indiana University Press.

hari. Transportasi disabilitas memungkinkan bagi para penyandang disabilitas untuk bergerak secara mandiri, mendapatkan pekerjaan, interaksi sosial, mengakses pendidikan dan sebagaimana hak mereka sebagai warga negara.

Seperti yang sudah di atur dalam undang undang No. 8 Tahun 2016 tentang penyandang disabilitas yang dimana negara menjamin kelangsungan hidup setiap warga negara termasuk penyandang disabilitas dalam mendapatkan aksesibilitas guna mewujudkan kesamaan kesempatan, akomodasi yang layak, serta pelayanan publik yang lebih inklusif dan adil bagi semua orang.⁹

Namun pada realitanya, transportasi ramah disabilitas masih menjadi isu yang belum terselesaikan, walaupun sudah diatur dalam regulasi hukum untuk mendukung dan memfasilitasi kebutuhan khusus penyandang disabilitas, nyatanya sektor transportasi ini masih kurang memadai dan merata terutama di tingkat daerah.

2.2 Refrensi Karya

A. Dokumenter “Difabel : Kisah Inklusi dari Kulon Progo, Yogyakarta”¹⁰



⁹ Indonesia. 2016. Undang-Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas. Lembaran Negara RI Tahun 2016 No. 8. Jakarta

¹⁰ Program Peduli. (2015, Desember). *Difabel: Kisah Inklusi dari Kulon Progo, Yogyakarta*. [Video]. <https://youtu.be/aRVf6Sw7rcc?si=jvE6d1p6jyMYCL64>. Youtube, (diakses 30 Mei 2025)

*Gambar 1 cover dokumenter “Difabel : kisah inklusi dari Kulon Progo, Yogyakarta”
Sumber : Youtube*

Program : Dokumenter

Durasi : 04.03 menit

Film Rilis 2015

Dokumenter yang berjudul “Difabel : kisah inklusi dari Kulon Progo, Yogyakarta” menceritakan keadaan desa di Kulon Progo Yogyakarta dimana desa ini menjadi salah satu program inklusi sosial berupa penerimaan, keterlibatan dan partisipasi penyandang difabel dalam kehidupan bermasyarakat. Penerimaan yang dimaksud ialah berupa pengakuan didalam kelompok sosial tanpa melihat fisik, ras, suku, bangsa, dan lain-lain. Desa inklusi sendiri merupakan desa yang ramah dan melayani masyarakat disabilitas sama seperti masyarakat lainnya. Sehingga setiap individu bagaimanapun memiliki hak yang sama.

Dalam dokumenter ini, penulis terinspirasi dari segi pengambilan visual serta alurnya yang sistematis. Selain itu, penyampaian isi ceritanya dan yang sangat jelas langsung kedalam pokok permasalahannya. Sehingga penontonnya merasa paham akan informasi yang disampaikan.

Hal ini menjadi referensi penulis dalam pembuatan karya dokumenter. Serta editingnya yang sistematis pula, menyambungkan antara satu per satu visual yang diambil dengan *colour grading* yang konsisten. Visual yang diambil pun sesuai dengan pencahayaan sehingga tidak adanya gambar yang gagal, diluar dari pada itu, penulis secara pribadi merasakan pesan yang disampaikan oleh para tokoh maupun karakter yang ada.

B. Bingkai Inspirasi - Menerjang Batas Disabilitas¹¹



Gambar 2 cover dokumenter “Bingkai Inspirasi-Menerjang Batas Disabilitas”
Sumber : Youtube

Program	: Dokumenter
Total Bagian	3
Durasi Bagian 1	: 06.37 menit
Durasi Bagian 2	: 04.56 menit
Durasi Bagian 3	: 08.39 menit
Film Rilis	2023

Dokumenter dengan judul Bingkai Inspirasi-Menerjang Batas Disabilitas, merupakan program dokumenter bingkai inspirasi yang terdiri dari tiga bagian. Pada bagian pertama dokumenter ini menceritakan potret Triyono sebagai *founder* dari Difa Bike yang merupakan seorang penyandang disabilitas tuna daksa. Dengan

¹¹ Pacman Production. (2023, Mei). *Bingkai inspirasi - Menerjang Batas Disabilitas*. [video] <https://youtu.be/hJG2SJks9As?si=CEgzCAT7Xhe3RFzQ>. Youtube, (diakses 30 Mei 2025).

keterbatasan yang dialaminya tidak mematahkan semangatnya untuk berhasil menyelesaikan gelar sarjananya. Dengan ilmu yang didapatkannya dipergunakan Triyono untuk membantu teman difabel lainnya.

Pada bagian kedua dari dokumenter ini menceritakan pengalaman Triyono ketika menggunakan transportasi umum, hal ini yang menjadi latar belakang Triyono di 2014 mendirikan Difa Bike yang menawarkan jasa transportasi yang memudahkan mobilitas para penyandang disabilitas. Sehingga hasil dari pemikiran Triyono inilah yang membuat dirinya menerima banyak penghargaan.

Pada bagian ketiga dokumenter ini menceritakan bahwa tidak mudah bagi Triyono untuk sampai dititik sekarang, Triyono mendapat banyak penolakan, persepsi negatif dari masyarakat, dan masalah lainnya. Namun hal itu tidak mematahkan semangatnya untuk membuat lapangan pekerjaan baru bagi para penyandang disabilitas, dan tentunya juga memberikan kemudahan mobilitas pula.

Pada dokumenter ini, penulis terinspirasi juga dengan alur ceritanya yang sistematis, dimana di awal bagian dokumenter menceritakan latar belakang dari tokoh yang merupakan seorang penyandang disabilitas. Lalu pada bagian kedua dokumenter ini masuk pada masalah yang dihadapi tokoh sehingga menciptakan ide kreatif untuk menciptakan solusi dari masalah yang dihadapinya, sehingga pada bagian ketiga masuk ke pada pencapaian keberhasilan` tokoh yang menginspirasi.

Begitu pula dengan setiap pengambilan visual yang menggambarkan cerita dari Triyono, sehingga pesan inspiratif yang disampaikan dapat mudah dipahami oleh penonton.

C. Cerita Inspiratif Ojol Difabel, Satu-satunya di Indonesia¹²



Gambar 3 cover dokumenter “Cerita Inspiratif Ojol Difabel, Satu-satunya di Indonesia”
Sumber : Youtube

Program : Dokumenter

Durasi : 05.11 menit

Film Rilis 2024

Dokumenter ini diawali dengan mengangkat isu transportasi disabilitas yang masih kurang mendapat perhatian dari pemerintah. Sehingga dari permasalahan ini, Triyono sebagai tokoh inspiratif dari dokumenter ini berinisiasi untuk membangun Difa Bike sebagai moda transportasi bagi para penyandang disabilitas serta membuka lapangan pekerjaan baru pula.

Penulis terinspirasi bagaimana dokumenter ini dibuat untuk mengangkat permasalahan sosial berupa transportasi ramah difabel yang belum mendapat

¹² KMHITV. (2023, September). *Cerita Inspiratif Ojol Difabel, Satu-satunya di Indonesia* | DOCUMENTARY.[Video]. <https://youtu.be/y-JJ4ME0NIM?si=qySDUWNyduNa1F7O>. Youtube, (diakses 30 Mei 2025).

perhatian khusus dari pemerintah. Hal ini yang menjadikan penulis tertarik untuk membuat karya cipta dokumenter mengenai transportasi disabilitas. Terlebih lagi Difa Bike menjadi pelopor pertama yang memberikan layanan transportasi yang dioperasikan oleh penyandang disabilitas. Hal ini menegaskan bahwa penyandang disabilitas pun memiliki semangat hidup, serta keinginan besar untuk dapat bergerak secara mandiri.