

**PENCIPTAAN PROGRAM DOKUMENTER TELEVISI  
"JOGJA LAST FRIDAY RIDE"  
DENGAN PENDEKATAN EKPOSITORI**

**KARYA SENI**  
untuk memenuhi sebagian persyaratan  
mencapai derajat Sarjana Strata 1  
Program Studi Televisi



oleh;  
Theodorus Hendra Adhitya  
NIM 0710293032

**JURUSAN TELEVISI  
FAKULTAS SENI MEDIA REKAM  
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA  
YOGYAKARTA**

**2013**

**PENCIPTAAN PROGRAM DOKUMENTER TELEVISI  
"JOGJA LAST FRIDAY RIDE"  
DENGAN PENDEKATAN EKSPOSITORI**

**KARYA SENI**  
untuk memenuhi sebagian persyaratan  
mencapai derajat Sarjana Strata 1  
Program Studi Televisi

UPT PERPUSTAKAAN ISI YOGYAKARTA	
INV.	4.308/H/S/2013
KLAS.	
TERIMA	04-09-2013
ITD	cm

P



disusun oleh :  
Theodorus Hendra Adhitya  
NIM 0710293032



**JURUSAN TELEVISI  
FAKULTAS SENI MEDIA REKAM  
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA  
YOGYAKARTA**

**2013**



**PENCIPTAAN PROGRAM DOKUMENTER TELEVISI  
“JOGJA LAST FRIDAY RIDE”  
DENGAN PENDEKATAN EKSPOSITORI**

**KARYA SENI**  
untuk memenuhi sebagian persyaratan  
mencapai derajat Sarjana Strata 1  
Program Studi Televisi



disusun oleh :  
Theodorus Hendra Adhitya  
NIM 0710293032

**JURUSAN TELEVISI  
FAKULTAS SENI MEDIA REKAM  
INSTITUT SENI INDONESIA YOGYAKARTA  
YOGYAKARTA**

**2013**



## LEMBAR PENGESAHAN

Tugas akhir karya seni ini telah diterima dan disahkan oleh tim penguji Jurusan Televisi, Fakultas Seni Media Rekam, Institut Seni Indonesia Yogyakarta pada tanggal ...02...AUG...2013

Dosen Pembimbing I



Endang Mulyaningsih, S. IP., M. Hum.

NIP: 19690209 199802 2 001

Dosen Pembimbing II

Andri Nur Patrio, M.Sn.

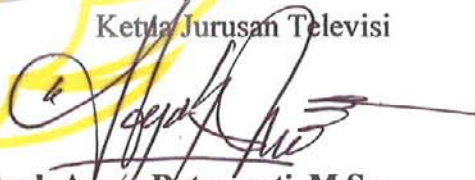
NIP: 19750529 200003 1 002

*Cognate*

Arif Sulistiyono, M.Sn.

NIP: 19760422 200501 1 002

Ketua Jurusan Televisi



Dyah Arum Retnowati, M.Sn.

NIP : 19710430 199802 2 001

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Seni Media Rekam  
Institut Seni Indonesia Yogyakarta

Drs. Alexandri Luthfi R., M.S.

NIP: 19580912 198601 1 001

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Theodorus Hendra Adhitya

No. Mahasiswa : 071 0293 032

Angkatan Tahun : 2007

PenciptaanKarya :

Penciptaan Program Dokumenter Televisi

“JOGJA LAST FRIDAY RIDE”

dengan Pendekatan Ekspositori

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penciptaan karya seni saya tidak terdapat bagian yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan juga tidak terdapat tulisan atau karya yang pernah ditulis atau diproduksi oleh pihak lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah atau karya dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan saya bersedia menerima sanksi apapun apabila dikemudian hari diketahui tidak benar.

Yogyakarta, 18 Juni 2013

Yang menyatakan,

Theodorus Hendra Adhitya

## PERSEMBAHAN

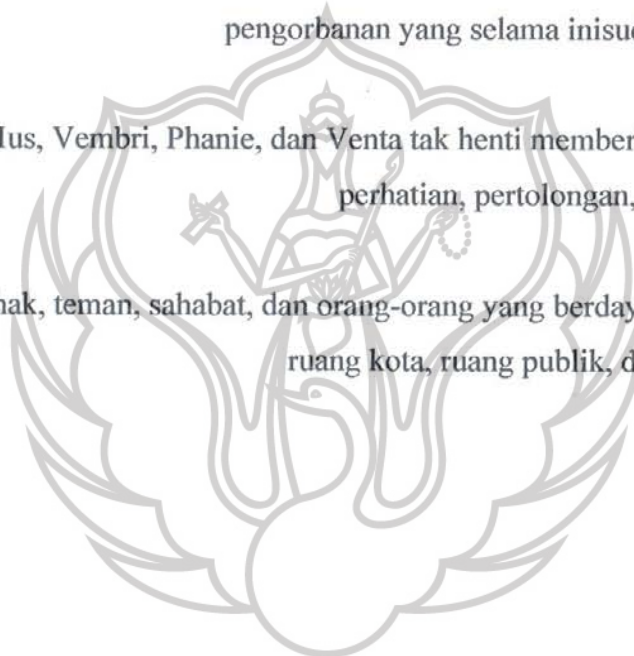
**„karya penciptaan ini kuperuntukkan bagi;**

Ibuku yang di surga yang selama masa hidupnya sudah memberiku semangat dan kasih sayang sehingga saya bisa menyelesaikan studi di Institut Seni Indonesia  
Yogyakarta

Bapakku, terimakasih atas doa, bimbingan, dorongan, semangat, kesabaran dan pengorbanan yang selama ini sudah aku terima.

Saudaraku, Ius, Vembri, Phanie, dan Venta tak henti memberikan semangat, perhatian, pertolongan, dan dorongan.

dan semua pihak, teman, sahabat, dan orang-orang yang berdaya terhadap tata ruang kota, ruang publik, dan lingkungan.



## KATA PENGANTAR

Puji syukur pada Tuhan yang selalu memberikan hal-hal terbaik tepat pada waktunya sehingga penciptaan program dokumenter televisi “*JOGJA LAST FRIDAY RIDE*” dengan pendekatan ekspositori ini dapat diselesaikan dengan baik meskipun dengan segala keterbatasan pengetahuan penulis dan hambatan yang hadir selama proses penciptaan. Penciptaan ini masih jauh dari sempurna, masih terdapat kekurangan pada karya ini. Tetapi, walau dengan hasil yang masih jauh dari maksimal, penulis berharap karya ini bermanfaat bagi siapa saja yang membutuhkan. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati penulis ingin mengucapkan terimakasih yang setulusnya kepada:

1. Tuhan Yang Baik atas segala kisah yang indah hingga saat ini.
2. Drs. Alexandri Luthfi R, M. S., selaku Dekan Fakultas Seni Media Rekam Institut Seni Indonesia Yogyakarta.
3. Dyah Arum Retnowati, M. Sn., selaku Ketua Jurusan Televisi FSMR ISI Yogyakarta dan Dosen Wali.
4. Endang Mulyaningsih, S.IP., M. Hum. selaku Pembimbing I.
5. Andri Nur Patrio, M. Sn., selaku Pembimbing II.
6. Arif Sulistiyono, M.Sn., selaku Dosen Penguji Ahli.
7. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Televisi FSMR ISI Yogyakarta.
8. Mas Yus, Mas Jendro, Bu Izza, Pak Marjuni, staf administrasi Jurusan Televisi.
9. Segenap karyawan dan dosen Fakultas Seni Media Rekam ISI Yogyakarta.
10. (+) Alm. Ibuku MG. Dwi Waluyastuti.
11. Bapakku G. Agus Sarjono, BA.
12. Saudaraku Ius, Vembri, Phanie, dan Venta.
13. Fransisca Sherly Taju atas dukungan, semangat, dan bantuannya.
14. Saudara dan teman-teman Genjot Mulyo, M-KAS, dan Komunitas Sepeda Yogyakarta.
15. Teman-teman Rongewupitu TV.
16. Teman 2007 FSMR dan semua angkatan Jurusan Televisi.



17. Teman dan sahabat handai taulan yang telah membantu memberikan masukan saat proses penciptaan dan turut memberikan dukungan hingga terwujudnya karya ini dan semoga dapat bermanfaat bagi siapa saja.

Bersama dukungan yang tulus serta kata maaf, semoga tulisan ini bermanfaat bagi semua pembaca, dan bagi semua kalangan yang memiliki kepentingan kearah peningkatan pengetahuan yang lebih baik.

Yogyakarta, Juni 2013

Penulis





## ABSTRAK

Karya video dokumenter “*JOGJA LAST FRIDAY RIDE - Perayaan Bagi Siapapun yang Suka Bersepeda*” menyoroti sebuah kegiatan bersepeda di Yogyakarta, yaitu *Jogja Last Friday Ride (JLFR)*. Kegiatan ini sudah dimulai sejak tahun 2010 dan diikuti ribuan pesepeda. Selebihnya karya ini akan mengulas mengenai bagaimana berawalnya aktivitas *JLFR*, seperti apa pesan yang dibawa oleh aktivitas ini, siapa saja yang terlibat dan seperti apa perkembangan dari aktivitas *JLFR* hingga saat ini.

Media dokumenter dipilih agar menyampaikan pesan mengenai aktivitas *JLFR* bisa tersaji sesuai perspektif pembuatnya yang juga ikut mengikuti aktivitas *JLFR*. Pendekatan ekspositori diaplikasikan untuk membangun argumentasi yang bersifat didaktis dan memaparkan informasi secara langsung kepada penonton hingga mempertanyakan baik-buruk fenomena keberadaan sepeda dan aktivitas *JLFR*, dan mengarahkan penonton pada kesimpulan.

Video dokumenter ini menitikberatkan wawancara dan narasi sebagai inti cerita, dengan mengoptimalkan peran narasi dan wawancara sebagai alur cerita yang menggunakan struktur bertutur tiga babak dengan memasukkan dua tipe pembicara yaitu narator dan narasumber untuk memaparkan secara runtut mengenai awal kemunculan aktivitas *JLFR*, masalah yang muncul dan perkembangan terakhir mengenai aktivitas ini. Penggunaan narasi dilakukan guna memberikan persuasi pada penonton untuk memahami keberadaan sepeda dan aktivitas *JLFR*. Narasumber yang diwawancarai dalam karya ini adalah penggagas, admin dan pihak-pihak yang mengamati aktivitas *JLFR*.

Video dokumenter “*JOGJA LAST FRIDAY RIDE - Perayaan Bagi Siapapun yang Suka Bersepeda*” mencoba menyuguhkan fakta, konsep dan mengungkapkan dinamika yang terjadi di sepanjang aktivitas *JLFR* juga bagaimana sebuah aktivitas bersepeda di Yogyakarta bisa bertahan, berkembang, maju, dan menjadi sebuah gerakan sepeda terbesar seNusantara.

Kata kunci: dokumenter, ekspositori, sepeda, aktivitas *JLFR*.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	iv
HALAMAN PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
HALAMAN DAFTAR FOTO.....	xii
HALAMAN DAFTAR <i>CAPTURE</i> .....	xiii
HALAMAN DAFTAR TABEL .....	xiv
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Penciptaan Karya .....	1
B. Ide Penciptaan Karya .....	3
C. Tujuan dan Manfaat Karya.....	6
1. Tujuan .....	6
2. Manfaat .....	6
D. Tinjauan Karya.....	7
1. <i>Panalosa Short interview_idSubtitle</i> .....	7
2. <i>How The Dutch Got Their Cycle Paths_idSubtitle</i> .....	8
<b>BAB II. OBJEK PENCIPTAAN KARYA</b> .....	<b>10</b>
A. Objek Penciptaan .....	10
1. Sejarah Sepeda di Dunia .....	10
2. Transportasi Seputar Kota Yogyakarta .....	14
3. Sejarah Komunitas dan Kultur Bersepeda di Yogyakarta .....	15
4. Letak dan Kondisi Geografis Kota Yogyakarta .....	17
5. Sejarah Aktivitas <i>Jogja Last Friday Ride</i> .....	17
6. Perkembangan dan Potensi Aktivitas <i>Jogja Last Friday Ride</i> .....	18
B. Analisis Objek.....	19

BAB III. LANDASAN TEORI.....	20
A. Dokumenter.....	20
B. Dokumenter Ekspositori.....	22
1. Ekspositori .....	22
2. Narasi .....	24
C. Penyutradaraan.....	25
1. Wawancara.....	27
2. Mengarahkan Subjek dan Kamera .....	28
BAB IV. KONSEP KARYA .....	31
A. Konsep Estetik .....	31
1. Pendekatan Ekspositori .....	31
2. Struktur Tiga Babak .....	31
B. Desain Program.....	33
1. Nama Program .....	33
2. Kategori Program.....	33
3. Sub Format Program .....	33
4. Durasi.....	33
5. Target <i>Audience</i> .....	33
6. Jam Tayang .....	33
7. Kategori Produksi .....	33
C. Desain Produksi .....	34
1. Tema .....	34
2. Judul.....	34
3. <i>Film Statement</i> .....	34
4. Narasumber .....	34
5. Sinopsis .....	34
6. <i>Treatment</i> .....	35
a. Segmen I.....	35
b. Segmen II .....	36
c. Segmen III .....	36
d. Segmen IV .....	37



D. Konsep Teknis .....	37
1. Konsep Penulisan Naskah .....	37
2. Konsep Sinematografi .....	38
3. Konsep Pencahayaan .....	39
4. Konsep Tata Suara.....	40
5. Konsep Editing .....	41
<b>BAB V. PERWUJUDAN DAN PEMBAHASAN KARYA.....</b>	<b>42</b>
<b>A. Proses Perwujudan Karya .....</b>	<b>42</b>
1. Praproduksi.....	42
a. Pengembangan Ide dan Tema .....	42
b. Riset .....	42
c. <i>Treatment</i> .....	43
d. Alat.....	44
2. Produksi.....	44
a. Wawancara.....	45
b. Pengambilan Gambar.....	45
3. Pascaproduksi.....	45
a. <i>Editing Script</i> .....	46
b. <i>Offline</i> .....	59
c. <i>Online</i> .....	59
d. <i>Mixing</i> .....	59
e. <i>Preview</i> .....	60
<b>B. Pembahasan Karya.....</b>	<b>60</b>
1. Konsep Estetika .....	60
2. Subjektivitas dalam Ekspositori .....	64
3. Pembahasan Segmen Program.....	65
a. <i>Opening</i> .....	65
b. Segmen 1 .....	65
c. Segmen 2 .....	70
d. Segmen 3 .....	71
e. Segmen 4 .....	73



BAB VI. PENUTUP .....73

    A. Kesimpulan .....73

    B. Saran .....73

DAFTAR PUSTAKA .....75

DAFTAR LAMPIRAN



**DAFTAR FOTO**

Foto 1: Dokumentasi pelaksanaan aktivitas <i>JLFR</i> .....	4
Foto 2: Dokumentasi HUT <i>JLFR</i> #2.....	5
Foto 3: Sepeda pertama berhasil dibangun di Inggris.....	10
Foto 4: Sepeda penemuan Baron Karl Von Drais.....	11
Foto 5: <i>Draisienne</i> hasil modifikasi Von Drais .....	11
Foto 6: Sepeda yang dibangun James Starley.....	13
Foto 7: John Boyd Dunlop pada tahun 1888 .....	13
Foto 8: Dokumentasi pelaksanaan <i>JLFR</i> .....	18



## DAFTAR CAPTURE

<i>Capture 1: Cuplikan-cuplikan video Panalosa Short Interview</i> .....	7
<i>Capture 2: Cuplikan-cuplikan video Panalosa Short Interview</i> .....	7
<i>Capture 3: Cuplikan-cuplikan video Panalosa Short Interview</i> .....	7
<i>Capture 4: Cuplikan-cuplikan video How The Dutch Got Their Cycle Paths_idSubtitle</i> .....	8
<i>Capture 5: Cuplikan-cuplikan video How The Dutch Got Their Cycle Paths_idSubtitle</i> .....	8
<i>Capture 6: Cuplikan-cuplikan video How The Dutch Got Their Cycle Paths_idSubtitle</i> .....	8
<i>Capture 7: Establish shot Tugu Yogyakarta</i> .....	66
<i>Capture 8: Kepadatan dan kemacetan jalan di Yogyakarta</i> .....	66
<i>Capture 9: Kepadatan dan kemacetan jalan di Yogyakarta</i> .....	66
<i>Capture 10: Kepadatan dan kemacetan jalan di Yogyakarta</i> .....	67
<i>Capture 11: Narasumber menjelaskan kondisi topografi kota Yogyakarta</i> .....	68
<i>Capture 12: Topografi jalan kota Yogyakarta</i> .....	68
<i>Capture 13: Topografi jalan kota Yogyakarta</i> .....	68
<i>Capture 14: Komunitas sepeda Yogyakarta</i> .....	69
<i>Capture 15: Komunitas sepeda Yogyakarta</i> .....	69
<i>Capture 16: Salah satu kegiatan critical mass di Madrid</i> .....	69
<i>Capture 17: Aktivitas JLFR</i> .....	70
<i>Capture 18: Aktivitas JLFR</i> .....	70
<i>Capture 19: Narasumber menanggapi aktivitas JLFR</i> .....	70
<i>Capture 20: Narasumber menjelaskan situasi ketika JLFR</i> .....	71
<i>Capture 21: Aktivitas JLFR</i> .....	72
<i>Capture 22: Aktivitas JLFR</i> .....	72
<i>Capture 23: Menceritakan perkembangan aktivitas JLFR</i> .....	73
<i>Capture 24: Menceritakan perkembangan aktivitas JLFR</i> .....	73
<i>Capture 25: Menceritakan perkembangan aktivitas JLFR</i> .....	74

**DAFTAR TABEL**

Tabel 1: Menjelaskan bagian struktur tiga babak .....	61
Tabel 2: Menjelaskan pengenalan tentang subjek .....	62
Tabel 3: Menjelaskan konsep ekspositori yakni ' <i>voice of God</i> ' .....	63
Tabel 4: Menjelaskan gambar sebagai pendukung dari narasi yang ada .....	64
Tabel 5: Menjelaskan subjektivitas pencipta .....	65





## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Penciptaan Karya

Di tengah bertambahnya populasi kendaraan bermotor, yang juga dialami oleh kota Yogyakarta seperti lazimnya kota-kota lain di Indonesia, tidak dipungkiri masih tersisa banyak penduduknya tetap bersepeda melintasi ruas-ruas jalan kota ini. Bagi yang menyadari bahwa kecilnya kota Yogyakarta dengan kondisi geografis yang relatif datar, mereka pasti mampu merasakan bahwa pilihan mereka untuk lebih menggunakan sepeda sudahlah tepat. Berbagai motif pun muncul dari kalangan pesepeda untuk membentuk perkumpulan atau komunitas. Baik itu sekedar kesamaan hobi, maupun karena inisiatif-inisiatif yang lebih serius sehingga muncul kegiatan demi kegiatan yang berkaitan dengan kampanye penggunaan sepeda.

Sepeda tidak terbatas pada pengertian sebagai alat transportasi. Namun, lebih dari itu sepeda bisa menjadi sarana pergaulan di kalangan masyarakat melalui desainnya. Sepeda memiliki daya untuk menggerakkan pengguna agar saling berkomunikasi, bertukar pengalaman, dan berhimpun menjadi berbagai komunitas.<sup>1</sup> Sedangkan kenyataan yang terjadi di lapangan adalah bahwa komunitas justru mengerucut pada pengkotakan. Komunitas bukanlah solusi namun, aktivitas adalah jawabannya. Jalanan kota Yogyakarta akhirnya telah mempertemukan anak-anak muda tanpa selubung kelompok untuk menciptakan kegiatan bersepeda bersama termasuk *Jogja Last Friday Ride (JLFR)*, yang sesuai namanya digelar pada tiap hari Jumat terakhir setiap bulannya di kota Yogyakarta.

Jauh sebelum tercetusnya *JLFR* pada awal 2010, kegiatan-kegiatan sepeda terbukti cukup mampu menarik massa pesepeda yang cukup banyak. Tiap kegiatan mampu menggalang lebih dari 200 pesepeda. Karena dirasa kegiatan-kegiatan ini terlalu *sporadis* tidak menentu dari sisi waktu, tercetus ide untuk melakukan kegiatan pawai sepeda di dalam kota yang rutin. Obrolan demi obrolan

---

<sup>1</sup> Wiyancoko, Dudy. 2010. *Desain Sepeda Indonesia*. Jakarta: Gramedia. hal. 9

di antara teman pesepeda pun terjadi setelah mengikuti konvoi sepeda Hari Bumi yang kemudian menciptakan suatu kesimpulan bahwa perlu adanya aktivitas bersepeda bersama setiap bulan sekali yang diadakan dalam satu nama kegiatan.

Melalui situs jejaring sosial, *JLFR* secara reguler mengabarkan rencana pelaksanaan dan *rutenya*. *Rute* dibuat agar pesepeda yang ingin bergabung tidak harus mengikuti dari lokasi *start*, mereka bisa bergabung di jalan-jalan yang dilalui. Di lokasi *finish*, sering juga digelar permainan-permainan menggunakan sepeda yang menarik, konyol dan menghibur. *JLFR* adalah sebuah pesta perayaan bagi siapapun yang merdeka dan suka bersepeda.

Sebuah alasan diadakannya *JLFR* setiap hari Jumat terakhir setiap bulannya adalah bahwa hari Jumat adalah hari yang cukup istimewa bagi gerakan sepeda di dunia. Banyak kota di dunia pada hari tersebut sering ada peristiwa sepeda yang disebut *Critical Mass*. *Critical Mass* adalah sebuah konvoi pesepeda yang sering digunakan untuk protes atau untuk menunjukkan besarnya populasi pesepeda di satu kota. Kadang dalam protes ini disertai penyumbatan jalan oleh pesepeda bahkan bentrokan dengan petugas kepolisian yang sering kali tidak terelakan seperti yang terjadi di New York di tahun 2004.<sup>2</sup> Namun demikian, *JLFR* sendiri menempatkan diri sebagai sebuah pertemuan dan perayaan saja. Bila sebuah protes dalam bentuk *Critical Mass* menuntut jumlah peserta sampai ratusan, *JLFR* dari awal tidak ingin menuntut kuantitas. Namun, dengan lima atau sepuluh pesepeda pun tetap sudah cukup untuk melakukan kegiatan ini.

*JLFR* bukan merupakan kegiatan yang mengkampanyekan penggunaan sepeda di atas motif-motif yang lazim dalam gerakan sepeda dewasa ini. Terlebih lagi di atas isu pemanasan global. Keikutsertaan masyarakat dalam *JLFR* ini berdasarkan suka rela bukan karena paksaan dari pihak manapun. Kehendak dan kesadaran tanggung jawab pribadi adalah yang membawa masyarakat untuk ikut kegiatan ini. Seperti halnya dengan pilihan untuk bersepeda dan menjadi bagian dari lalu lintas kapanpun dan dimanapun. Dengan demikian, *JLFR* menjadi pertemuan individu-individu yang merdeka di atas sepeda dan berkehendak untuk bersepeda bersama-sama dan merayakan kecintaan kepada sepeda.

---

<sup>2</sup> <http://bikeyeah.org>



Media dokumenter merupakan media yang bisa menunjukkan fakta yang muncul tentang keberadaan aktivitas *JLFR*. Melalui media dokumenter, masyarakat dapat mengetahui dan mengenal peristiwa lebih dalam dan memperoleh nilai penting yang dapat menambah wawasan, informasi dan membuka kesadaran masyarakat tentang hobi atau komunitas. Penyampaian pesan yang diperkuat dengan menggunakan narasi, dan gambar yang hanya disajikan sebagai pendukung narasi membuat sangat terasa subjektivitas pembuat film dalam mengarahkan penonton pada satu tujuan. Pada film dokumenter dengan pendekatan ekspositori, penggunaan narasi akan lebih mampu memberikan persuasi sehingga penonton memahami keberadaan sepeda dan aktivitas *JLFR* yang akhirnya menjadi sebuah kebudayaan masyarakat Yogyakarta.

## **B. Ide Penciptaan Karya**

Penggagas kegiatan *JLFR* sangat yakin jika acara ini akan sukses karena kegiatan-kegiatan serupa telah sering dilakukan. Tidak melihat latar belakang siapa penggagas acara *JLFR*, namun pada dasarnya para pesepeda adalah jiwa-jiwa yang bersahabat. Bila suatu persaudaraan-persaudaran di antara begitu banyak peserta memang telah terbangun, itu adalah fakta yang sulit untuk diingkari.

Pesepeda selalu tampak ceria dalam kelompok-kelompok kecil di lokasi start dan sepanjang jalan yang dilalui. Meminjam kata-kata Yoan Vallone, "*Bersepeda sinonim dengan bergembira.*" Antusiasme dan keakraban selalu berlanjut. Sebagai sebuah kegiatan yang melibatkan banyak individu dengan pikiran yang berbeda-beda, *JLFR* tetap tidaklah lepas dari kontroversi. Apa yang terjadi selama berjalannya konvoi sepeda yang *massive* ini telah memicu diskusi atau perdebatan, baik di halaman *Facebook (FB)* maupun dalam obrolan-obrolan saat berkumpul. Misalnya, mulai pada 28 Februari 2011 sebuah diskusi terpicu oleh satu kritikan yang ditulis oleh salah satu peserta pada "dinding" halaman *FB JLFR*. Ia mengatakan bahwa *JLFR* terlalu lambat bergerak, menyebabkan kemacetan, dan tidak mengerti cara berlalu lintas yang benar. Beberapa jawaban mengatakan bahwa kegiatan ini bukan balapan jadi kalau lambat sah-sah saja.

Kalau pun memenuhi jalan, itu justru menjadi bukti kesuksesan, bahwa banyak pesepeda mau bergabung untuk berbagi kesenangan dalam perayaan ini. *JLFR* tidak pernah memaksa orang untuk ikut, sampai *JLFR* #11 (Maret) jumlah peserta bisa membeludag adalah jasa dari tiap-tiap individu karena suka rela mereka untuk bergabung. Kalau pun jalanan jadi penuh sepeda, tentu itu konsekuensi logis karena jumlah peserta yang demikian besar. Bila tampak tidak tertib di jalan maka itu pun resiko yang logis. Bayangkan jumlah sebanyak itu berjalan bareng. Kendaraan lain, sepeda motor misalnya, bila dalam situasi seperti ini pun pasti akan tampak tidak tertib.



Foto 1. Dokumentasi pelaksanaan aktivitas *JLFR*

Coba kita tengok acara-acara *funbike* berbayar yang seringkali berdalih untuk mengampanyekan gaya hidup hijau dan penggunaan sepeda untuk kendaraan sehari-hari, namun berhadiah mobil dan sepeda motor, yang melibatkan ratusan bahkan ribuan pesepeda. Kalau memandangnya dari sudut perilaku berlalu lintas jelas acara-acara ini pun tampak sangat tidak tertib, bahkan seolah sudah dilegalkan karena sudah “membayar biaya perijinan” dan lain-lain. Dan bila kita harus mengkritik perilaku pesepeda, tentu haruslah mengkritik ketersediaan infrastruktur jalan dan ruang publik, mengkritik apa yang sudah dilakukan pemerintah untuk membenahi segala ketidakteraturan yang memang sudah lazim ini.

*JLFR* sudah memasuki seri yang ke-28. Dalam perjalannya mulai *JLFR* pertama sampai ke-28 banyak muncul isu-isu yang menarik. Masalah ketertiban, kedisiplinan di jalan raya, *safety riding* dan tata kelola ruang kota banyak menjadi sorotan para relawan peserta *JLFR*. Diskusi yang paling menarik adalah soal



pencerahan kepada masyarakat dan akan dijelaskan bagaimana sebuah aktivitas bersepeda di Yogyakarta ini bisa bertahan, berkembang, maju, menemui banyak kendala hingga meraih kesuksesan.

### **C. Tujuan dan Manfaat Karya**

#### **1. Tujuan**

- a. Menyampaikan, mengajak, dan mengarahkan masyarakat untuk mengenal aktivitas *JLFR* melalui karya dokumenter.
- b. Mencatat perjalanan *JLFR*, dan menggambarkan arah dan tujuan dari aktivitas ini lewat program dokumenter.
- c. Mendeskripsikan fenomena dan pandangan-pandangan mengenai aktivitas *JLFR* yang berkembang di masyarakat. Melalui pernyataan-pernyataan dari berbagai pihak yang dipilih sebagai narasumber.
- d. Mengupas isu-isu yang ada dalam aktivitas *JLFR* dalam kaitannya dengan pembangunan kesadaran baru mengenai tata ruang kota.

#### **2. Manfaat**

- a. Masyarakat menjadi tahu dan memahami keberadaan aktivitas *JLFR* dan menjadi sarana pengembangan dalam pembuatan sebuah program televisi.
- b. Menjadikannya sebuah dokumen pemerintahan setempat atau nasional mengenai fenomena *JLFR*.
- c. Memberikan motivasi dan menjadi sarana acuan dalam pengembangan aktivitas *JLFR* yang mendatang.
- d. Menjadi sarana edukasi mengenai isu ketataruangan, interaksi sosial dan bagaimana cara *JLFR* membangun kesadaran baru di masyarakat.

ketertiban dan kedisiplinan. Sorotan terhadap kondisi jalanan Yogyakarta dan perundang-undangan yang tidak sepenuhnya bisa mengakomodir pengguna jalan raya itu sendiri, kondisi ruang-ruang publik yang dieksploitir untuk kepentingan usaha dan pajak, bahkan pedestrian yang tidak memenuhi standar pada akhirnya memunculkan pemahaman tentang arti jalan sebagai ruang untuk berbagi sekaligus ruang pembebasan. Bukan hanya bersenang-senang, dalam *JLFR* seluruh relawan partisipan menunjukkan kenyataan bahwa individu-individu mempunyai tanggung jawab terhadap sekitar, mempunyai mekanisme kesadaran berbagi secara spontan, tanpa perlu aturan, tanpa perlu perintah, dan tanpa memerlukan pimpinan. Kesadaran-kesadaran itu muncul secara spontan sebagai bentuk penghargaan hak dan kewajiban sebagai pribadi dan sekitarnya.

Sifat sepeda di jalan raya bisa menjadi yang paling lemah secara otomatis menjadikan pengguna lebih hati-hati. Dan sebenarnya itu yang paling penting. *JLFR* tidak berharap peserta jadi tergantung dengan kegiatan ini. Kesenangan bersepeda bisa didapat saat sendiri atau pun bersama-sama. Dan ketika kamu setiap harinya bersepeda, maka tiap hari adalah "*JLFR*" bagimu.



Foto 2. Dokumentasi HUT *JLFR*#2

Ide penciptaan karya ini muncul karena setelah lebih dari dua tahun aktivitas *JLFR* ada keinginan untuk membuka pandangan masyarakat, agar mereka bisa cukup paham akan keberadaan aktivitas *JLFR* di sekitar mereka. Agar ada penjelasan yang terpercaya, dipilihlah media dokumenter sebagai media yang dapat menyampaikan pesan mengenai aktivitas *JLFR* bisa tersaji sesuai perspektif pembuatnya yang juga ikut mengikuti aktivitas *JLFR*. Namun, tetap bisa memberi

## D. Tinjauan Karya

### 1. Panalosa *Short Interview\_idSubtitle*



Capture 1



Capture 2



Capture 3

Capture 1, 2, 3: Cuplikan-cuplikan video Panalosa *Short Interview*

*Panalosa Short Interview\_idSubtitle* merupakan sebuah video advokasi berdurasi 3.08 menit yang dibuat oleh lembaga *NYC Streets Renaissance* pada tahun 2007, berisi tentang cuplikan-cuplikan yang menggambarkan bagaimana Enrique Pelanosa, Walikota Bogota Kolombia, mengelola kotanya dengan mengambil kebijakan-kebijakan yang berbasis pada sisi manusia (analog) bukan mesin. Video ini juga menggambarkan mengenai persoalan-persoalan urban seperti lalu lintas dan keruangan yang semakin menyesak dan permasalahan pola perilaku masyarakat perkotaan yang dapat terselesaikan dengan baik dengan penataan ruang kembali dari sebuah wilayah dengan pengoptimalan sarana angkutan umum dan lajur-lajur sepeda. Melihat dan meninjau lebih lanjut, lokasi akan membedakan dengan karya yang akan dibuat. Bentuk pola penyampaiannya juga berbeda. Karya ini lebih



ke advokasi, sedangkan karya yang akan dibuat lebih ke dokumenter. Hubungan dengan karya yang akan dibuat yakni dari cara bertuturnya dan berceritanya video advokasi tersebut.

## 2. *How The Dutch Got Their Cycle Paths\_idSubtitle*



Capture 4

Capture 5



Capture 6

Capture 4, 5, 6: Cuplikan-cuplikan video  
*How The Dutch Got Their Cycle Paths\_idSubtitle*

*How The Dutch Got Their Cycle Paths\_idSubtitle* adalah sebuah video dokumenter yang digarap oleh *NL Cycling* tahun 2010, bercerita mengenai bagaimana Belanda melakukan perombakan ketataruangan yang berpihak pada pesepeda. Video berdurasi 6.28 menit ini diawali dengan fenomena yang muncul di Eropa terutama Belanda di tahun 1960an di saat peningkatan ekonomi terjadi. Selanjutnya, video ini menjelaskan mengenai dampak dari perkembangan tersebut dan akhirnya berujung pada kesadaran mengenai pilihan bahwa mengendarai sepeda adalah solusi bagi persoalan yang mereka hadapi meliputi kematian karena kecelakaan yang disebabkan kendaraan



bermotor, krisis minyak dan interaksi sosial. Dalam video ini juga dijelaskan fasilitas-fasilitas yang dibuat guna mendukung budaya bersepeda dan bagaimana masyarakat Belanda mengelola fasilitas-fasilitas tersebut dan yang menjadi penghubung dengan karya yang akan dibuat yakni dari cara pengambilan gambarnya dengan mengikuti pergerakan objek, dan cara berceritanya suatu film dokumenter ekspositori.

