

AKSI KOLEKTIF DALAM BERSEPEDA: Studi Banding Atas Sego Segawe (*Sepeda Kanggo Sekolah lan Nyambut Gawe*) dan JLFR (*Jogja Last Friday Ride*) di Kota Yogyakarta

Mohamad Jamal Thorik

Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora

Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta

Alamat Email: jamalthorik@gmail.com

Abstract

Some Social movements have emerged to respond to the environmental crisis in the city of Yogyakarta. One of them was initiated by the former mayor of the Yogyakarta city called "sego segawe", which stands for "Sepeda nggo Sekolah lan Nyambut Gawe" (Bikes for going to schools and works), in 2008 to popularize the use of bicycles rather than the motorcycles. The high spirit of using bicycle in the city of Yogyakarta is creatively used by some people to established a similar movements called JLFR (Jogja Last Friday Ride) in 2010. Although these two movements have the same aim, which encourage people to use bicycle as a green transportation, both have different ways in supporting their collective actions. The aim of this research is to describe how both social movements socialize their programs and reveal the supported and unsupported factors for their success. Using collective action theory as proposed by Alberto Melucci and five mechanism of socialization from Damsar, this research aimed to produce a descriptive-comparative analysis. To collect the data, this research employs observations on some bike programs, several interviews, and documentations. The data is analyzed through the data reduction, data display, and conclusion. The results of study showed that there are at least five differences between Sego Segawe and JLFR: 1) Sego Segawe uses the mayor and the employments of Balai Kota as role model while JLFR uses biker community; 2) Sego Segawe uses Instruction Letter (Surat Edaran) to popularize the use of bikes while JLFR does not have this kind of instruction; 3) JLFR is more effective in using social media to socialize their program than

Sego Segawe; 4) *Sego Segawe* gives reward to students who use bikes, while *JLFR* tend to show their sympathy to bikers who got accident on the roads; 5) *Sego Segawa* tend to have more burdens in performing a regular socialization compare to *JLFR*. Besides some factors that are supported both movements are: full support from biker communities, bicycle's maintenance, commercial sponsors, bicycle trend, and easy access to internet. While the unsupported factors include: the direction of the modern city development, automotive industries, unsupported political situation, and the dependency toward the role of public figures.

Key Words: Sego Segawe, JLFR, Collective Action and Socialitation

Intisari

Munculnya berbagai gerakan berbasis lingkungan merupakan respon atas krisis lingkungan hidup di Kota Yogyakarta. Atas inisiasi Mantan Walikota Yogyakarta, *Sego Segawe* (*Sepeda nggo Sekolah lan Nyambut Gawe*) dihadirkan pada 2008 sebagai gerakan bersepeda. Kultur bersepeda di Kota Yogyakarta yang sedang kondusif dimanfaatkan para pesepeda untuk melahirkan kegiatan bersepeda bernama *JLFR* (*Jogja Last Friday Ride*) pada 2010. Secara eksplisit, keduanya memiliki tujuan yang sama, yaitu menumbuhkan kesadaran warga untuk kembali menggunakan sepeda sebagai transportasi hijau. Meski demikian, terdapat perbedaan pada cara *Sego Segawe* maupun *JLFR* dalam menggalang aksi secara kolektif. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana perbandingan pola sosialisasi *Sego Segawe* dan *JLFR* dalam menggalang aksi secara kolektif dan mengetahui faktor-faktor yang mendukung dan menghambat keberlangsungan *Sego Segawe* dan *JLFR*. Hasil penelitian ini diharapkan mampu menjadi sarana informasi kepada publik dalam kampanye penggunaan sepeda sebagai transportasi hijau. Penelitian ini berpijak pada teori Aksi Kolektif Alberto Melucci (1996 & 1989), konsep Sosialisasi dari Rush dan Althof (2007), dan 5 Mekanisme Sosialisasi menurut Damsar (2010). Penelitian ini dilaksanakan dalam waktu lebih kurang 3 bulan, yaitu mulai akhir Agustus sampai dengan awal November 2014. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif komparatif. Teknik sampling yang digunakan adalah purposive sampling. Informan dipilih yang memenuhi syarat penelitian, yaitu; 1 informan dari stakeholder

Kota Yogyakarta, 5 informan dari Sego Segawe, 5 informan dari JLFR. Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data dilakukan dengan cara reduksi data, display data dan terakhir ditarik kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan perbedaan antara Sego Segawe dan JLFR pada pola sosialisasi yang dibagi menjadi 5 mekanisme sosialisasi. 1) imitasi: Sego Segawe menggunakan keteladanan Walikota dan Pegawai Balaikota, sedangkan JLFR menggunakan keteladanan komunitas sepeda. 2) instruksi: Sego Segawe menggunakan Surat Edaran (SE) sebagai himbauan bersepeda, namun aspek instruksi tidak terdapat pada JLFR. 3) desiminasi: Sego Segawe kurang memaksimalkan sarana komunikasi, sementara JLFR menggunakan sarana social media dengan intens. 4) motivasi: Sego Segawe menunjukkan dukungan melalui reward kepada pelajar sebagai duta sepeda, sedangkan JLFR menggalang dana untuk pesepeda korban kecelakaan. 5) penataran, Sego Segawe mengalami inkonsistensi pada pelaksanaan kampanye secara parsial, sedangkan JLFR melaksanakan kampanye secara rutin. Pada faktor pendorong dalam keberlangsungan Sego Segawe dan JLFR, antara lain; dukungan dari para komunitas sepeda, perawatan infrastruktur sepeda, dukungan sponsor, iklim trend sepeda dan kemudahan akses internet. Adapun faktor penghambat pada Sego Segawe dan JLFR meliputi; arah pembangunan kota modern, gempuran industri otomatis, kondisi politik yang kurang kondusif, ketergantungan pada figur dan tidak sedikit masyarakat yang kontra dengan kegiatan JLFR.

Kata Kunci: Sego Segawe, JLFR, Aksi Kolektif, Sosialisasi dan Kota Yogyakarta

Pendahuluan

Dewasa ini, isu lingkungan hidup menjadi topik yang cukup hangat diperbincangkan di muka publik. Berbagai kota dari negara industri telah merasakan dampak industri yang mereka bangun sendiri. Problem penurunan derajat kesehatan yang salah satunya diakibatkan oleh polusi udara semakin tampak. Pertumbuhan dan ketergantungan pada kendaraan bermotor yang tak terkendali menambah masalah kesemrawutan lalu lintas, berdampak pada meningkatnya radius kecelakaan. Gerakan atas isu lingkungan bermunculan, baik dari gerakan akar rumput maupun atas inisiasi pemerintah. Salah satunya adalah gerakan bersepeda, isu lingkungan

disuarakan, krisis pembangunan diperbincangkan untuk menggalang aksi bersama. Realitas menunjukkan peranan penting aksi bersama (kolektif) dapat bermain dalam memobilisasi warga masyarakat untuk memulai perubahan sosial.¹

Menilik ke belakang, krisis minyak dunia pada 1970-an mengakibatkan kepanikan global. Tidak terkecuali di Belanda, kendaraan bermotor mengalami ketergantungan minyak bumi yang cukup tinggi. Gerakan lingkungan berperan aktif, salah satunya yang dilakukan oleh para pesepeda yang tergabung dalam komunitas *Fiestersbond*. Aksi dilakukan secara kolektif menuntut Pemerintah Amsterdam untuk lebih berpihak bagi para pesepeda. Gayung pun bersambut, pemerintah memutuskan pilihan pada sepeda sebagai transportasi hijau. *Fiestersbond* berkoalisi dengan pemerintah, merumuskan gerakan bersepeda. Keberpihakan pemerintah pada sepeda diimplementasikan dalam sebuah kebijakan. Jembatan penghubung hanya untuk sepeda dibangun, penyediaan area parkir kendaraan bermotor menjadi area parkir sepeda, penyediaan sepeda, dan fasilitasnya pada tempat pemberhentian bus, program sepeda publik, kampanye bersepeda untuk ke tempat kerja yang dilakukan oleh sektor privat dan individual. Hasilnya bahwa penggunaan sepeda di negara ini sangat signifikan.²Gerakan dan kebijakan serupa banyak diikuti oleh beberapa kota dan berbagai negara seperti di Perancis³, Inggris, Amerika⁴ dan Kolombia.⁵

1 Smelser [1981] dalam Richard T. Schaefer, *Sosiologi*, (Jakarta: Salemba Humanika, 2012) hlm. 237

2 Diakses dari Josef H. Wenas, *Perspektif Sosialis Sepeda*, http://b2w-indonesia.or.id/bacanote/perspektif_sosialis_sepeda, pada 6 Juli 2014 pukul 13:14 WIB

3 Kebijakan yang mendorong penggunaan kendaraan listrik dilakukan atas kerjasama pihak pemerintah, sektor privat dan masyarakat. Pendekatan yang digunakan berdasarkan prinsip sukarela tanpa menerapkan sanksi khusus bagi pihak yang melanggar, upaya persuasif, kerjasama formal antara perusahaan dengan pemerintah mengembangkan pasar kendaraan listrik, penyediaan subsidi bagi masyarakat untuk membeli kendaraan listrik, penyediaan kendaraan publik yang disediakan pada ruang publik sehingga dapat dipakai oleh siapapun dengan prinsip pinjam-pakai. Selengkapnya baca Beatley [2000] dan Calef & Gobel [2007] dalam La Ode Nazaruddin, 2010, *Kebijakan Segoe Segawe Di Kota Yogyakarta: Studi Tentang Efektivitas Instrumen Kebijakan Persuasif*, Tesis Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, hlm. 2-3

4 Sejak tahun 1992 ribuan aktivis sepeda berkumpul setiap bulan untuk pergerakan demonstrasi "*Critical Mass*", bergerak melalui jalanan San Fransisco secara massal. Tidak hanya untuk memperjuangkan hak pesepeda, *Critical Mass* pada umumnya berkembang menjadi aksi atas berbagai isu sosial maupun politik. Hasilnya, peristiwa *Critical Mass* menjadi tradisi gerakan bersepeda di lebih dari 300 kota di dunia. Selengkapnya baca Richard T. Schaefer, *op. Cit.*, hlm. 236

5 Di Kolombia muncul gerakan *La Ciclovía*, sebagai gerakan bersepeda sejak 1976 mendorong kebijakan pemerintah Kota Bogota sebagai kota ramah sepeda.

Gerakan bersepeda telah menjadi *event* global, tidak terkecuali di Indonesia yang ditandai dengan lahirnya komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia.⁶ Hasilnya, gaung B2W Indonesia mengakar ke berbagai daerah termasuk di Kota Yogyakarta. Mengingat kultur sepeda yang sudah melekat pada Kota Yogyakarta, isu lingkungan dan krisis pembangunan menjadi salah satu relevansi munculnya berbagai gerakan maupun kelompok bersepeda. Menilik faktor geografis kota yang memiliki luas wilayah tersempit dibandingkan dengan daerah tingkat II lainnya, yaitu 32,5 Km² yang berarti 1,025% dari luas wilayah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Jarak terjauh dari utara ke selatan kurang lebih 7,50 Km dan barat ke timur kurang lebih 5,60 Km.⁷ Kondisi tersebut menjadi tidak relevan jika jumlah kendaraan di Kota Yogyakarta semakin meningkat dengan rata-rata 9% per tahun 2012.⁸ Terlebih, data lulus uji emisi tahun 2013 menunjukkan bahwa di Kota Yogyakarta dari total 437 kendaraan yang di uji, 155 kendaraan terindikasi tidak lulus uji emisi. Apabila dipresentase, jumlah kendaraan yang tidak lulus emisi tahun 2013 ada 22,83%.⁹ Hal tersebut berbanding lurus dengan semakin menurunnya kualitas udara di Kota Yogyakarta. Data dari Kementerian Lingkungan Hidup pada 2012, menunjukkan bahwa kondisi pencemaran udara khususnya di Kota Yogyakarta telah mencapai 105 mikro gram per meter kubik udara. Hal tersebut disinyalir telah melampaui baku mutu sesuai standar Organisasi Kesehatan Dunia (WHO).¹⁰

La Ciclovía sendiri bermula sebagai event yang diadakan setiap akhir pekan untuk mengosongkan jalan sejauh 7 KM di jalanan Bogota dari kendaraan bermotor. Hasilnya, pemerintah mendukung dengan membentangkan lebih dari 120 KM jalanan Bogota menjadi jalur khusus sepeda. *La Ciclovía* menjadi model bagi beberapa kota lain, tidak terkecuali di Los Angeles, Amerika dengan sebutan lain yaitu *Ciclavía*. Selengkapnya baca Adonia, E. Lugo, *CicLAvia and Human Infrastructure in Los Angeles: Ethnographic Experiments in Equitable Bike Planning*, *Journal of Transport Geography*: University of California, Edisi 06-01-2013, hlm. 10

⁶ Lahir di Jakarta pada 2005 B2W Indonesia dipelopori oleh para pekerja baik pegawai swasta maupun negeri, dan mencoba menggerakkan massa untuk mengkampanyekan penggunaan sepeda sebagai sarana transportasi untuk bekerja. Hasilnya, B2W Indonesia menjadi gerakan nasional dan bermunculan di berbagai kota besar di Indonesia. Selengkapnya baca di <http://b2w-indonesia.or.id/>, pada 06 Juli 2014 pukul 15:24 WIB

⁷ Diakses dari <http://jogjakota.go.id/about/kondisi-geografis-kota-yogyakarta>, pada 11 September 2014 pukul 11:19 WIB

⁸ Munawar dalam Frinal Tarigan dan Erlis Saputra, *Analisis Pertumbuhan Moda Transportasi Dan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Sleman Dan Kota Yogyakarta Tahun 2000-2010*, *Jurnal Bumi Indonesia*, volume 2, Nomor 2, Tahun 2013. Fakultas Geografi UGM., hlm. 252

⁹ Diakses dari http://blh.jogjaprovo.go.id/wp-content/uploads/Data_Ujiemisi-kendaraan_2013.pdf, pada 20 September 2014 pukul 14:15 WIB

¹⁰ Diakses dari <http://www.harianjogja.com/baca/2014/09/25/pencemaran-udara-di-jogja-semakin-memprihatinkan-538978>, pada 25 September

Di tengah kondisi krisis lingkungan dibutuhkan suatu gerakan dari akar rumput. Terinspirasi dengan berkembangnya komunitas B2W Jogja, pada tahun 2008 Walikota Hery Zudianto (HZ)¹¹ menginisiasi gerakan *Sego Segawe (Sepeda Kanggo Sekolan Lan Nyambut Gawé)* atau sepeda untuk sekolah dan bekerja. Selaras dengan namanya, gerakan ini berusaha memobilisasi pegawai/karyawan dan pelajar/mahasiswa untuk menggunakan sepeda ke kantor ataupun ke sekolah. Pegawai/karyawan menjadi populasi target, guna meneladani warga untuk menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi jarak dekat. Demikian halnya dengan pelajar/mahasiswa, sebagai agen penerus bangsa penting untuk dilakukan pendidikan karakter dalam kesederhanaan bersepeda.¹² Gerakan dengan dukungan pemerintah menjalin kondisi kultural dan politik yang cukup kondusif. Kesempatan tersebut cukup jeli dimanfaatkan oleh para pesepeda dari berbagai komunitas sepeda untuk menggelar kegiatan bersama. Pada pertengahan 2010 JLFR (*Jogja Last Friday Ride*) mendeklarasikan diri sebagai aksi atau kegiatan bersepeda yang akan diselenggarakan pada setiap Jum'at akhir bulan. JLFR terinspirasi dari peristiwa *Critical Mass* di San Fransisco yang dimulai pada tahun 1992. Namun, berbeda dengan *Critical Mass*, JLFR mengklaim diri bukan sebagai kegiatan yang mengampanyekan penggunaan sepeda di atas motif-motif yang lazim dalam gerakan sepeda dewasa ini. Bahkan sebagai sebuah kegiatan tanpa adanya kepengurusan seperti halnya sebuah komunitas yang terstruktur, JLFR ingin membangun kebebasan, membangun kesadaran bagi pesepeda tanpa ada aturan dan paksaan.¹³ Populasi target JLFR adalah menggandeng sebanyak-banyak komunitas sepeda agar melebur dalam satu kegiatan. Selanjutnya, kegiatan dilakukan secara rutin setiap bulan untuk mengkampanyekan perayaan bersepeda kepada publik.

Secara kasat mata, *Sego Segawe* dan JLFR memiliki tujuan yang cenderung sama, yaitu membangun kesadaran warga untuk menggunakan sepeda. Akan tetapi, *Sego Segawe* sebagai gerakan atas inisiasi Walikota tentu memiliki pola aksi yang cukup berbeda dengan JLFR. *Sego Segawe* mengimplementasikan gerakan lewat cara-cara yang lazim dalam ranah struktural. Sementara JLFR, mengimplementasikan aksinya dengan pola-polakhas lokal. Dari uraian di atas, fokus penting dalam penelitian ini kemudian adalah: Bagaimana perbandingan

2014 pukul 20:00 WIB

11 Walikota Yogyakarta periode 2001-2006 dan 2006-2011

12 Hasil wawancara dengan Herry Zudianto di kediamannya Jl. Golo, 18 September 2014

13 Hasil wawancara dengan Bintang Hanggono, di Rumah OLI, Pantai Watukodok, Gunungkidul pada 03 November 2014

Sego Segawe dan JLFR sebagai sebuah gerakan dalam menyebarkan/mensosialisasikan semangat bersepeda kepada masyarakat, agar tercipta menjadi aksi secara kolektif? Apa saja faktor-faktor yang mendukung dan menghambat keberlangsungan Sego Segawe dan JLFR?

Aksi Kolektif dan Mekanisme Sosialisasi

Peranan Sego Segawe dan JLFR dalam menggalang massa tentu berbanding lurus dengan konsep aksi kolektif. Aksi kolektif dapat dipahami dalam dua hal, yaitu suatu bentuk proses dan tujuan. Anthony Giddens menyebutkan bahwa gerakan sosial sebagai upaya kolektif untuk mengejar suatu kepentingan bersama, atau gerakan mencapai tujuan bersama melalui tindakan kolektif (*collective action*) di luar lingkup lembaga-lembaga yang sudah mapan.¹⁴ Gerakan sosial selalu ditempuh dengan jalan tindakan secara kolektif. Sebaliknya, aksi atau tindakan kolektif merupakan salah satu jenis dari gerakan sosial.¹⁵ Menurut Melucci (1996) aksi kolektif diartikan sebagai seperangkat praktek-praktek sosial yang melibatkan secara bersamaan sejumlah individu atau kelompok, menunjukkan karakteristik morfologi yang sama di dalam kedekatan ruang dan waktu, menyiratkan bidang hubungan sosial dan melibatkan kapasitas para aktor dalam mengartikan apa yang mereka lakukan.¹⁶ Berdasarkan beberapa definisi tersebut, dapat disederhanakan bahwa aksi kolektif memiliki tiga ciri utama, yaitu; tindakan yang dilakukan secara bersama-sama, oleh kelompok tertentu, dan didasari untuk mencapai tujuan (*interest*) yang ditentukan dalam kelompok. Pelibatan aksi kolektif dalam merubah tatanan selalu diiringi oleh berbagai latar belakang ataupun fenomena yang sedang menghinggapi suatu kelompok. Secara spesifik, Melucci menganalisa aksi kolektif menjadi 3 bagian, yaitu 1) melibatkan solidaritas, untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang membentuk solidaritas massa. 2) menampilkan konflik, yaitu menggandakan ketidakpuasan suatu kelompok yang ditunjukkan dalam bentuk konflik. 3) pelanggaran sistem sosial, dengan kata lain massa melanggar batas-batas sistem sosial yang diakibatkan oleh konflik.¹⁷ Prinsip-prinsip tersebut nantinya yang akan menjelaskan

14 Suharko, Gerakan Sosial Baru di Indonesia: Repertoar Gerakan Petani, *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Fisipol UGM*, volume 10, nomor 1, Juli 2006, hlm. 3

15 Wahyudi, *Formasi dan Struktur Gerakan Sosial Petani*, (Malang: UMM Press, 2005), hlm. 24

16 Alberto Melucci, *Challenging Codes: Collective Action in the Information Age*. (UK: Cambridge University Press, 1996) hlm. 20

17 Alberto Melucci, *op. Cit.*, hlm. 28

bagaimana massa melibatkan diri dalam aksi kolektif dan menjelaskan dinamika yang terjadi pada Sego Segawe dan JLFR.

Pada konteks penelitian ini, aksi kolektif dipahami sebagai proses sekaligus tujuan, karena pada prakteknya Sego Segawe dan JLFR berwajah sebagai gerakan maupun komunitas dengan massa yang relatif besar untuk menggalang masyarakat secara luas untuk menggunakan sepeda. Dengan kata lain, Sego Segawe dan JLFR berusaha mengenalkan, memberikan pembelajaran maupun memberikan penjelasan mengenai nilai-nilai bersepeda kepada masyarakat secara luas. Pada prosesnya, Sego Segawe dan JLFR memiliki berbagai pola ataupun strategi dalam menggalang massa. Menurut Damsar (2010) setidaknya ada 5 pola sosialiasasi untuk memudahkan dalam mengklasifikasi atau membandingkan proses Sego Segawe dan JLFR dalam menggalang aksi kolektif, yaitu; imitasi, instruksi, desiminasi, motivasi dan penataran.¹⁸ *Imitasi* (peniruan), merupakan proses peneladanan kepada masyarakat luas. *Instruksi* (perintah), sebagai penyampaian sesuatu yang berisi amar atau keputusan oleh orang atau pihak yang memiliki kekuasaan. *Desiminasi* (komunikasi), adalah suatu proses penyampaian atau pemberitahuan informasi secara luas. *Motivasi*, merupakan mekanisme sosialisasi untuk membentuk sikap, kalau bisa pada tahap perilaku, seseorang atau kelompok orang tentang suatu nilai-nilai yang ingin dicapai. *Penataran*, merupakan suatu bentuk pengulangan atau intensitas suatu sosialisasi.

Yogyakarta, KotaSepeda!

Tidak sedikit catatan ataupun penelitian yang menyematkan predikat bahwa Yogyakarta adalah kota sepeda. Majalah Elektronik Urban Velo¹⁹ dari Amerika merilis sebuah artikel berjudul *Jogja Bikes Once More* pada tahun 2014. Di tengah kondisi Jogja yang sedang mengalami krisis lingkungan, kolom tersebut menyajikan deskripsi yang tajam dengan menggambarkan suasana kota Jogja dengan kelestarian penggunaan sepeda, andong, becak dan kendaraan non-motoris yang lain dengan cukupeksis dan harmonis. Hal demikian sangat wajar jika melirik data bahwa keadaan geografis jalanan Jogja yang cenderung *flat* (mendatar) dan luasan kota yang mudah dijangkau. Terlebih, pada dekade sebelum tahun 1980, Kota Yogyakarta berbentuk

18 Damsar, *Pengantar Sosiologi Politik* (Jakarta: Kencana, 2010), hlm. 166-171

19 Selengkapnya baca <http://www.urbanvelo.org/issue31/p60-61.html>, diakses pada 5 November 2014 pukul 15:07 WIB

*compact*²⁰ dan desain kota memang dirancang untuk pengguna sepeda sebagai sarana transportasi warga masyarakat dalam menjalankan kegiatan sehari-hari. Namun setelah tahun 1980, Kota Yogyakarta telah berubah menjadi *non-compact*²¹. Hal ini disebabkan karena kota sudah tidak mampu untuk menampung berbagai bangunan fisik. Faktor lain yang turut memberikan kontribusi ada pembentukan ciri *non-compact* di Kota Yogyakarta adalah pembangunan *ring road*. Kedua hal tersebut akhirnya menimbulkan pembangunan pusat-pusat kegiatan baru dan pemukiman baru di daerah sub-urban. Adanya perubahan bentuk menjadi *non-compact* ini tidak berarti bahwa Kota Yogyakarta tidak cocok untuk sarana transportasi sepeda. Akan tetapi, penggunaan sepeda masih dimungkinkan pada wilayah *inner ring road*.²²

Tidak dipungkiri, Yogyakarta menjadi *landmark* positif bagi upaya mempertahankan kultur bersepeda yang menjadi rujukan banyak daerah. Terbukti banyak lahir komunitas pesepeda, gerakan bersepeda, acara bersepeda, baik acara berhadiah maupun acara dengan tujuan *nguri-uri*²³ budaya. Komunitas pesepeda maupun kegiatan bersepeda seperti *Jogja Onthel Community (JOC)*, *Paguyuban Onthel Jogjakarta (PODJOK)*, *Komunitas Lowrider Vredenburg (KLOVER)*, *Bike to Work Jogja*, *Sepeda Kanggo Sekolah Lan Nyambut Gawe (Sego Segawe)*, *Jogja Last Friday Ride (JLFR)*, *Umbulharjo Ngepit (UMPIT)*, *Komunitas Sepeda Tinggi*, *Komunitas Pit Uwuh (Sepeda Sampah)*, *Godean Ngepit*, dan masih banyak lagi.²⁴

Meskipun beberapa komunitas maupun kegiatan tersebut tidak secara spesifik mengangkat sepeda sebagai alat gerakan di Yogyakarta, mereka telah banyak ikut andil dalam proses *nguri-uribudaya*. Hal tersebut ditandai dengan kegiatan bersepeda yang diadakan setiap minggu, setiap bulan, maupun setahun sekali. Seperti

20 *Compact* merupakan bentuk kota dengan areal yang pengembangannya terkonsentrasi pada satu wilayah. Kota yang berbentuk *compact* lebih tepat untuk kendaraan *non-motorized* seperti kaum *pedestrian*, penggunaan kendaraan yang digerakan oleh binatang dan sebagainya. (Yunus, 2005 & Tsai, 2005; dalam Tesis Nazarudin La Ode, *op. Cit.*, hlm. 27-28)

21 *Non-compact/sprawl* merupakan bentuk kota yang mengalami perluasan dan memiliki wilayah terpisah antara satu sama lain, biasanya kota ini berkembang pada daerah sekitarnya (*suburban areas*). Lebih lanjut, bahwa kendaraan bermotor seperti mobil dan sarana transportasi publik lebih tepat digunakan pada kota yang berbentuk *non-compact* (Yunus, 2005 & Tsai, 2005; dalam Tesis Nazarudin La Ode, *Ibid.*, Im. 27-28)

22 Suratman dalam Nazarudin La Ode, 2010, *ibid.*, Hlm. 51

23 *Nguri-uri* merupakan Bahasa Jawa yang artinya memelihara dan/atau menjaga

24 Nama-nama komunitas, gerakan maupun kegiatan bersepeda tersebut diperoleh dari hasil olah data sekunder, melalui internet dan beberapa literatur, termasuk dari akun Facebook maupun Twitter dari JLFR dan Segu Segawe.

acara bersepeda memperingati Hari Bumi, memperingati Sumpah Pemuda, memperingati HUT DIY, Sego Segawe sebagai gerakan bersepeda. Selanjutnya ada JLFR, sebuah kegiatan bersepeda yang dilaksanakan setiap Jum'at akhir bulan. Acara-acara seperti ini telah ikut berpartisipasi terhadap proses mempertahankan kultur bersepeda di Yogyakarta.

Sego Segawe: Gerakan Bersepeda

Embrio lahirnya Sego Segawe berawal dari masifnya kegiatan-kegiatan komunitas/paguyuban sepeda seperti *Jogja Onthel Community* (JOC), Paguyuban *Onthel* Jogja (PODJOK), *Bike to Work* (B2W) Jogja dan sebagainya pada kurun waktu tahun 2005-2008. Melalui kampanye, B2W Jogja sebagai komunitas yang terorganisir dengan baik, gencar menginisiasi warga untuk melakukan peralihan dari kendaraan bermotor menjadi kendaraan sepeda. Ide-ide tersebut ditangkap dengan baik oleh Walikota periode 2001-2006 dan 2006-2011, Herry Zudianto (HZ). Muncul inisiatif Walikota untuk mendorong masyarakat agar kembali menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi pilihan untuk mobilitas sehari-hari. Sebagaimana yang diungkapkan Herry Zudianto:

"Saya sebagai walikota atau pelayan masyarakat waktu itu, sudah sangat menyadari masalah global warming dan sebagainya. Saya pernah betul-betul mempelajari bagaimana sesungguhnya perubahan iklim, karena polusi udara, karena pembuangan gas CO₂, dan sebagainya [...] Waktu itu ya saya berpikir bagaimana Jogja ke depan, namanya kota itu tujuan utamanya ya harus nyaman untuk dihuni, nyaman dihuni itu ya kota dengan lingkungan yang baik, bersih, termasuk polusinya bisa terkendali [...] dari situlah muncul bagaimana yang saya bilang, dulu jogja terkenal sebagai kota sepeda, kita kembalikan kota sepeda. Tapi kita bukan untuk kembali ke masa lalu, tentunya bukan untuk nostalgia, tapi kembali bersepeda untukantisipasi masa depan."²⁵

Sehingga untuk mendapatkan konsep yang lebih baik, maka beberapa teman pesepeda dari B2W Jogja diundang untuk mendiskusikan kelangsungan ide ini. Konsep dan nama *bike to work* diusulkan, karena *bike to work* pada saat itu merupakan *event global*. Akan tetapi, Walikota HZ menilai bahwa usulan tersebut sangat kebarat-baratan. Setelah diskusi panjang, kemudian muncul ide Walikota HZ untuk menggunakan istilah *sepeda kanggo sekolah lan nyambut gawe* (Sego

²⁵ Wawancara dengan Herry Zudianto, di kediamannya Jl. Golo, 18 September 2014

Segawe) yang berasal dari bahasa Jawa sebagai bahasa mayoritas penduduk kota ini. Istilah tersebut dinilai populis dan diharapkan mampu mengakomodir dalam membangun spirit bersepeda sebagai sarana transportasi jarak dekat, khususnya di Kota Yogyakarta.²⁶ Gayungpun bersambut, pada 13 Oktober 2008 Sego Segawe dikukuhkan sebagai sebuah gerakan oleh Gubernur DIY Sultan Hamengku Buwono (HB) X bersama Walikota Yogyakarta Herry Zudianto (HZ) dan Wakil Walikota Haryadi Suyuti (HS) di Alun-alun Utara Keraton Yogyakarta. Peluncuran tersebut dibentuk sekaligus sebagai acara bersepeda bareng yang dipimpin oleh Walikota memutari kawasan Malioboro dan Keraton Yogyakarta.

Berdasarkan istilah Sego Segawe, yang berpijak dari konsep *bike to work* dan *bike to school* sasaran gerakan tersebut cukup jelas, yaitu kepada para pegawai/karyawan (pada lembaga pemerintah maupun swasta) dan pelajar/mahasiswa. Pegawai/karyawan dan pelajar/mahasiswa menjadi *core value* yang dianggap untuk meneladani warga secara umum. Langkah-langkah yang ditempuh untuk membangun spirit tersebut pertama adalah berupa pembentukan Tim Penggerak (TP).²⁷ Selanjutnya, Walikota mendistribusikan Surat Edaran (SE) untuk semua instansi, kampanye bersepeda baik untuk pegawai dan pelajar maupun masyarakat umum, iklan untuk bersepeda melalui *billboard*, media cetak maupun *cyber* media serta penyediaan fasilitas berupa jalur sepeda dan sebagainya.

JLFR: Perayaan Bersepeda

Bermula dari berkumpulnya para pesepeda dan komunitas sepeda yang mengadakan kegiatan bersepeda bersama. Tepatnya

²⁶Dirangkum dari hasil wawancara dengan Herry Zudianto dikediamannya Jl. Golo pada 18 September 2014, Yohannes (Pakjo) di Kantor Dinas Budaya dan Pariwisata Jl. Suroto pada 2 Oktober 2014 dan Thomas di Rumah Ocean of Life Indonesia (OLI), Pantai Watukodok, Gunung Kidul pada 3 November 2014.

²⁷ Tim Penggerak (TP) merupakan tim dengan struktur non-formal atas inisiatif para pesepeda dan Walikota. TP bekerja untuk mengonsepsi dan membuat acara terkait Sego Segawe, dipimpin langsung oleh Walikota Yogyakarta, Herry Zudianto. Kemudian ada beberapa dari pegawai negeri yang secara sukarela bergabung dan mendukung Walikota, sebut saja sebagai Tim Pandega (karena tim ini yang menyambungkan/jembatan penghubung antara Walikota dengan para pesepeda). Tim Pandega bekerja di luar pemerintahan, karena Sego Segawe bersifat gerakan, bukan sebuah program dari pemerintah. TP menggunakan Kantor Dinas Budaya dan Pariwisata Kota Yogyakarta sebagai (katakanlah) kantor sekretariat mereka. Sedangkan anggota TP yang lain berisikan para pesepeda dari berbagai komunitas sepeda. Penjelasan tersebut hasil wawancara dengan Yohanes (Pakjo) di Kantor Dinas Budaya dan Pariwisata Jl. Suroto pada 02 Oktober 2014 dan Thomas di Rumah OLI, Pantai Watukodok, Gunung Kidul pada 03 November 2014

pada Jum'at sore dan berkumpul di Alun-alun Utara Yogyakarta, bersama-sama memutar Kota Jogja dan diakhiri di Nol KM. Namun, kelompoknya tidak begitu besar, yang hanya diikuti oleh sekitar 20-50 pesepeda. Aktivitas tersebut sebelumnya sudah banyak dilakukan secara parsial, seperti peringatan Hari Bumi, Sumpah Pemuda, HUT Jogja, dan lain sebagainya. Semakin banyak obrolan dan secara serius, kegiatan tersebut berusaha mengumpulkan lebih banyak pesepeda dan komunitas untuk merayakan bersepeda bersama dan ditetapkan sebulan sekali secara rutin. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Bintang Hanggono:

*"Kalo awalnya ya, lebih ke membangun inisiatif dari temen-temen yang random, yang awalnya lebih ke kelompok-kelompok menjadi lebih cair, bahwa ini ada alat transportasi, waktu itu juga karena maraknya sepeda gembira segala macam dan harus berbayar, dan hadiahnya sendiri bersebrangan dengan semangat bersepeda itu. Yowis kita bersepedaan, ya bersepedaan aja, seneng-seneng. Tanpa hadiah tanpa apapun"*²⁸

Selain itu, kegiatan ini dibangun atas dasar maraknya acara *funbike* yang harus berbayar dan berhadiah. Hal tersebut dinilai bersebrangan dengan semangat bersepeda yang notebene sebagai alat transportasi terjangkau dan sederhana. Kegiatan ini merupakan perayaan bagi pesepeda, gratis dan untuk bersenang-senang.

Semakin besarnya kuantitas pesepeda yang mengikuti kegiatan tersebut, Thomas, Bintang, Joe, Vallone, Bunje, Tomo, dan banyak lagi pesepeda yang sering berkumpul di depan XL Center Jalan Mangkubumi, ingin menginisiasi kegiatan ini dalam satu nama kegiatan. Obrolan panjang membuahkan hasil, Thomas sebagai lulusan Sastra Inggris UGM mengusulkan nama *Jogja Last Friday Ride*. Sesuai namanya, disepakati kegiatan ini akan dilaksanakan secara rutin pada Jum'at akhir bulan.²⁹

Jum'at, 28 Mei 2010, kegiatan yang bernama *Jogja Last Friday Ride* ini dikukuhkan. Tepat pukul 17.00 WIB, para pesepeda baik personal maupun komunitas yang sudah berkumpul di Alun-alun Utara Yogyakarta memulai mengayuh sepeda mereka bersama-sama. Mengelilingi dan menikmati suasana Kota Yogyakarta dengan pelan, setiap ada pesepeda yang melintas di jalanan diajak, tanpa ada koordinasi, tanpa aturan dan murni untuk bersenang-senang. Lebih

²⁸ Wawancara dengan Bintang di Rumah OLI, Pantai Watukodok, Gunungkidul, pada 3 November 2014

²⁹ Dirangkum dari hasil wawancara dengan Bunje dan Joe di Angkringan Pak Tego Jl. Mangkubumi pada 24 September 2014 dan Teo di tempat yang sama pada 27 Oktober 2014

dari itu, kekuatan JLFR terletak pada aktifitasnya di *social media* secara intens.

Ra Masalah Har!: Sebuah Pertemuan Sego Segawe dan JLFR

Sego Segawe merupakan gerakan yang berwawasan lingkungan dengan memasyarakatkan sepeda sebagai moda transportasi jarak dekat. Gerakan tersebut digawangi oleh Walikota HZ pada tahun 2008. Pergantian Walikota pada tahun 2011 oleh Haryadi Suyuti (HS) berdampak cukup signifikan dalam keberlangsungan Sego Segawe. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Herry Zudianto:

“Gerakan itu harus menjadi nilai, gerakan itu harus bersifat nilai, bukan instruksi, bukan peraturan dan sebagainya. Jadi gerakan yg bersifat nilai-nilai itu artinya semua masyarakat merasa bukan wajib, tapi memang membutuhkan. Itulah harapan saya, tapi memang itu memerlukan waktu yang tidak pendek sebetulnya, dan itu harus di drive terus oleh tokoh-tokoh dan sebagainya. Itu yang sayangnya, saya sudah selesai, sehingga seharusnya mungkin alangkah baiknya sebetulnya kalau katakanlah pejabat yang sekarang itu terus menggelorakan. Men-drive aja. Mencontoh aja, saya dulu gerakannya tidak terus mewajibkan, saya selalu memberi contoh, gerakan itu bahwa saya juga melakukan, dan sebagainya”³⁰

Kekecewaan tersebut berangkat dari kebijakan Walikota HS tentang tata kelola parkir di Balaikota yang berbuntut pada penghapusan *Car Free Day* pada hari Jum’at di Balaikota. Hal tersebut diberitakan www.harianjogja.com yang berjudul *Car Free Day Dihapus*,³¹ sebagai berikut:

Jumat, 7 September 2012 14:50 WIB

JOGJA – Walikota Jogja menerbitkan surat edaran baru yang membebaskan kendaraan bermotor masuk lingkungan Balaikota Jogja setiap Jumat.

Surat edaran dengan nomor 645/57/SE/2012 itu menyebutkan lima poin yang mengatur tentang parkir di kompleks Balaikota Jogja dan mulai berlaku pada Jumat (7/9). Surat edaran ini dinilai menjadi langkah mundur karena menghapus *car free day* dan mengancam

30 Wawancara dengan Herry Zudianto di kediamannya Jl. Golo pada 18 September 2014

31 Diakses dari <http://www.harianjogja.com/baca/2012/09/07/car-free-day-dihapus-berikut-isi-surat-edaran-walikota-jogja-326098> pada 5 November 2014 pukul 12:00 WIB

program Sego Segawe yang digaungkan di era Walikota Herry Zudianto.

Berikut lima poin dalam Surat Edaran Nomor 645/57/SE/2012 Tentang Parkir di Kompleks Balaikota Yogyakarta:

Menindaklanjuti Surat Edaran Nomor 551/048/SE/2009 tertanggal 22 Mei 2009 tentang pelaksanaan Sego segawe, maka disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. Pada hari Jumat semua kendaraan pegawai dan tamu baik roda 4 (empat) dan roda 2 (dua) diizinkan masuk di lingkungan Kompleks Balaikota Yogyakarta.
2. Penataan tempat parkir akan diatur lebih lanjut.
3. Sambil menunggu penataan tempat parkir, dimohon penempatan parkir kendaraan dilaksanakan secara tertib sesuai hari-hari biasa.
4. Dengan berlakunya surat edaran ini, maka surat edaran sebelumnya sepanjang tidak bertentangan tetap berlaku
5. Surat edaran ini berlaku mulai tanggal 7 September 2012.
6. Demikian untuk menjadi perhatian dan dilaksanakan sebagaimana mestinya.

a.n WALIKOTA YOGYAKARTA
SEKRETARIS DAERAH

Dra.RR.Titik Sulastri

Harapan agar pengelolaan parkir di Balaikota tertata rapi, akan tetapi SE tersebut mendapatkan reaksi yang cukup kontras dari berbagai kalangan, tak terkecuali bagi pesepeda. Hal tersebut dianggap kemunduran dalam gerakan Sego Segawe. Sebagaimana yang disampaikan oleh Bintang:

"Setelah ganti baru itu, dia menghapus kebijakan jumat bersepeda, kemudian responnya sangat keras waktu itu"³²

Kehadiran Surat Edaran Nomor 645/57/SE/2012 yang berbuntut pada dihapusnya *Car Free Day* pada hari Jum'at di lingkungan Balaikota. Secara reaktif berbagai kalangan, khususnya para pesepeda menanggapi hal tersebut dengan kritik. Slogan "*Ora Masalah Har!*" kemudian berkumandang lewat berbagai media kreatif. Poster, mural, dan grafiti bertebaran di berbagai sudut kota. Tidak hanya itu, di jejaring *social*

³² Wawancara dengan Bintang di Rumah OLI Pantai Watukodok, Gunungkidul, 03 November 2014

media seperti, Facebook, Twitter, Blackberry dan lainnya, *artwork* yang bergambar kepalan tangan ini bertebaran.

Di wilayah kreatif lain, ada sekelompok pemuda yang aktif bersepeda, mereka berkomunitas, bermain band, dan berkreasi di ranah seni visual, dan audio visual. Mereka adalah *Radical Road Riders* yang kemudian menanggapi fenomena ini dengan membuat video parodi '*Gangnam Style*' yang diplesetkan menjadi '*ORA MASALAH HAR*' yang diunggah di YouTube sejak Jum'at, 5 Oktober 2012. Hal tersebut diungkapkan oleh Bunje:

"Yo Haryadi kui, goro-goro sego segawe, kan nek dino jumat kudu ngepit ning balaikota, nah kui diilangi, rasah ngepit rapopo, yo kui, ra masalah har! intine ra nggagas koe!"³³

(Ya Haryadi itu, gara-gara sego segawe, kan kalo hari Jum'at harus bersepeda di Balaikota, nah itu dihilangkan, tidak bersepeda tidak apa-apa, ya itu, tidak masalah har! intinya tidak mempedulikanmu!)

Dilanjut oleh Joe, Beliau mengatakan:

"Kui kan sebuah kemunduran, ono dan tidaknya haryadi ki ramasalah bagi pesepeda, intine pesan koyo ngono."³⁴

(itu kan sebuah kemunduran, ada dan tidaknya haryadi itu tidak masalah bagi pesepeda, intinya pesan kayak gitu)

Selain disebarkan di dunia visual, pada Sabtu 6 Oktober 2012 dilakukan pula aksi turun di jalan bertajuk "*Ra Masalah Har!*", secara serentak para pesepeda bersepeda dari Balaikota menuju Nol KM dengan membawa atribut seperti kaos, poster, dan sebagainya yang betuliskan "*Ra Masalah Har! Tanpamu Sepedaku Tetap Melaju*".

Pada akhir 2012 dan awal 2013, aksi tersebut terus digaungkan. Para pesepeda mencermati ketidakberpihakan Pemerintahan HS dalam mendukung Sego Segawe. Aksi lainnya seperti pengecetan ulang jalur kuning jalur sepeda yang mulai memudar, pengecetan ulang ruang tunggu sepeda, dan sebagainya. Terkait aksi tersebut, Thomas membenarkan dengan pernyataannya sebagai berikut:

"Walaupun secara praktek tidak berjalan, jalur sepeda, penunjuk arah, itu kan gak efektif berjalan. secara fisik ada bagus gitu, itu adalah etikat baik pemerintah memberi fasilitas. Tapi reinforcement ataupun prakteknya, pendidikannya, itu kan gak ada. Fasilitas tinggal fasilitas,

³³ Wawancara dengan Bunje di Angkringan Pak Tego Jl. Mangkubumi pada 24 September 2014

³⁴ Wawancara dengan Joe di Angkringan Pak Tego Jl. Mangkubumi pada 24 September 2014

gak ada bedanya. Sekarang dengan pergantian walikota ini sepertinya secara anggaran, program, untuk menjadikan sego segawe tetap digaungkan, setidaknya bikin poster, baliho itu udah gak ada”

Beliau menambahkan:

“Bahkan ketika itu hanya tempelan, ruang tunggu, kami dan temen-temen street art. Mengecat sendiri itu kan sebagai kritik, ngecat sendiri itu kan bahannya biasa, satu hari hilang. Tapi point-nya kan sebagai sentilan, nyentil, ini lho nggak mbok rawat, iki lho ada program apik, itu jamannya setelah pak herry”³⁵

Meski demikian, terkait dengan kurangnya perawatan jalur sepeda dan ruang tunggu sepeda, Tri Hastono sebagai pihak dari Pemerintah Kota Yogyakarta menanggapi:

“Tahun 2013 dilakukan, nek istilah jenengan revitalisasi, dicek meneh mas, dalam-dalam kae. Tetapi yang harus kita ingat adalah, cuaca kita ekstrim, ora koyo di negara yang punya 4 musim, yang lebih soft. Nek panas, panas banget, hujan yo koyo ngono. Cepet banget kemudian mudarnya itu. Hampir disetiap titik tempat tunggu sepeda, mungkin jenengan dulu melu kae ngorek-ngorek IKI JALUR PIT HAR! misalnya. Itu kan kita pelihara juga, lhawong panas kok. Kemudian sifat aspal kan tidak konstan. Kadang lembek, ngresep masuk dan sebagainya. Pemeliharaan kan tak bisa sak senenge kita. Kita mengenal namanya vaksum, pemeliharaan itu berapa tahun sekali? Terkait dengan petunjuk, pada dasarnya itu masih fungsi.”³⁶

(Tahun 2013 dilakukan, kalo istilahmu revitalisasi, dicek lagi mas, jalan-jalan itu. Tetapi yang harus kita ingat adalah, cuaca kita ekstrim, tidak seperti di negara yang punya 4 musim, yang lebih soft. kalo panas, panas banget, hujan ya kayak gitu. Cepet banget kemudian mudarnya itu. Hampir disetiap titik tempat tunggu sepeda, mungkin anda dulu ikut coret-corek INI JALUR SEPEDA HAR! misalnya. Itu kan kita pelihara juga, lha wong panas kok. Kemudian sifat aspal kan tidak konstan. Kadang lembek, meresap masuk dan sebagainya. Pemeliharaan kan tak bisa sak senenge kita. Kita mengenal namanya vaksum, pemeliharaan itu berapa tahun sekali? Terkait dengan petunjuk, pada dasarnya itu masih fungsi).

Terkait aksi *Ra Masalah Har!* Walikota HS segera meluruskan dengan pernyataannya yang dimuat di www.jogja.tribunnews.com , Beliau mengatakan:

35 Wawancara dengan Thomas di Rumah OLI Pantai Watukodok, Gunungkidul pada 03 November 2014

36 Wawancara dengan Tri Hastono di Kantor Humas Balaikota pada 03 September 2014

"Saya cukup terganggu dengan persepsi di video 'Ora Masalah Har!' Memang kreatif, tapi kontennya kurang tepat. Saya tidak pernah menyinggung soal pelarangan program Sego Segawe setiap hari Jumat di Balaikota Yogyakarta, bahkan saya dulu juga penggagas Segosegawe,"³⁷

Menurut Haryadi, Surat Edaran Nomor 645 /57/SE/2012 dibuat lantaran belakangan ini justru terjadi dampak negatif atas program *car free day* di Balai Kota setiap Jumat, berupa penumpukan parkir di jalanan depan Balai Kota. Beliau melanjutkan pernyataannya:

"Minat para pegawai Pemkot Yogyakarta untuk bersepeda setiap Jumat mulai berkurang, dan memilih menggunakan sepeda motor kembali menyebabkan penumpukan parkir," terangnya.

Diperkuat Tri Hastono, Beliau menjelaskan:

"Mohon maaf saya kasar mengatakannya, hanya untuk sekedar simbol, bahwa kita punya kepentingan. Tetapi bahwa kemudian kita mengalahkan pada fungsi pokok dari area penerapan sego segawe itu. Kami tidak mengubah itu, kami tidak melarang, kami tidak mencabut. Tapi kemudian kita lebih menggeser, mengutamakan fungsi pelayanan publik"³⁸

Bagi Pemerintah Kota, Sego Segawe sudah mulai menemukan ketidakrelevannya pada pegawai Balaikota. Haryadi dengan tanggapannya mengaku tidak akan menghapus Sego Segawe. Beliau akan terus mendukung Sego Segawe dengan cara yang berbeda, yaitu mengembangkan fasilitas pendukung bagi pesepeda. Tri Hastono melanjutkan pernyataannya:

"Yang harus dibedakan adalah nawaitu dan output kebijakan dari pemkot yang sudah menyediakan. Jadi kami lebih menekankan penggunaan sepeda pada fungsi, bukan hanya sekedar simbolik-simbolik. Bahwa pehobi sepeda dikasih ruang. Ini lebih serius, bahwa moda sepeda dikasih ruang"

Bagi para pesepeda, pergantian Walikota sangat dirasakan bagi keberlangsungan Sego Segawe. Pergerakan Sego Segawe tidak bergaung seperti dulu. Hal tersebut ditandai dengan berkurangnya iklan terkait himbauan Sego Segawe. Terlebih dengan dihapusnya sub-domain Sego Segawe pada Website www.segosegawe.jogjakota.go.id, terkait hal tersebut Tri Hastono menanggapi:

"Itu tematik, karena kita menempatkan ini sebagai fungsi sekarang, bukan hanya simbol"

³⁷ Diakses dari <http://jogja.tribunnews.com/2012/10/16/tanggapan-haryadi-suyuti-tentang-video-ora-masalah-har/>, pada 10 November 2014 pukul 04:35 WIB

³⁸ Wawancara dengan Tri Hastono di Kantor Humas Balaikota pada 03 September 2014

Kurang bergaungnya pergerakan *Sego Segawe* saat ini sempat diberitakan oleh www.harianjogja.com, Menurut berita tersebut, Kepala SMP Muhammadiyah 2 Jogja, Milawati Isdwiantari mengatakan dari 900 siswa di sekolahnya hanya ada 50 siswa yang menggunakan sepeda. Selebihnya diantar orangtua siswa dan sebagian menggunakan kendaraan bermotor. Meskipun parkir motor tidak terlihat di sekolah, Milawati mengetahui siswanya menitipkan sepeda motor di luar gedung sekolah. Hal tersebut juga disampaikan oleh Yohanes (Pak Jo) dalam berita berjudul *Piye Kabare Sego Segawe?*³⁹ ini, Beliau mengatakan:

"Kalau di lingkungan Pemkot Jogja, sudah mati suri. Kalau di masyarakat, saat ini semakin tumbuh dan berkembang," ujarnya

Hal serupa diungkapkan oleh Anisa:

*"Tapi kalo sekarang mau protes pemerintah percuma. Aksi kita tu bukan ke atas tapi bikin awareness ke masyarakat. Ini lho yang terjadi, misal hotel, misal kita ga punya lahan hijau di setiap kampung."*⁴⁰

Kesadaran masyarakat yang mulai tumbuh dan berkembang ditandai dengan semakin menjamurnya komunitas sepeda dan kegiatan bersepeda. Akhir tahun 2013, sempat terjadi aksi menggalakkan kembali *Sego Segawe* yang digawangi oleh Mantan Walikota Herry Zudianto dan beberapa komunitas sepeda DIY bertajuk *Gowes Night Ride* Kebangkitan *Sego Segawe & Ikrar Sumpah Sepeda* pada 27 Oktober 2013.⁴¹

Sego Segawe dan JLFR: Suatu Perbandingan

Secara kasat mata, gerakan di bawah bayangan politik akan sama sekali berbeda dengan gerakan yang berakar dari *people power*. Adapun Damsar membagi 5 mekanisme Sosialisasi untuk memudahkan pembacaan yang terjadi pada polaaksi *Sego Segawe* dan JLFR dalam menggalang massa, yaitu melalui: imitasi, intruksi, desiminasi, motivasi dan penataran.

a. Imitasi

Pada konteks *Sego Segawe* pola imitasi dapat dikelompokkan

39 Diakses dari <http://www.harianjogja.com/baca/2014/09/22/piye-kabare-segosegawe-538289>, pada 13 November 2014 pukul 08:45 WIB

40 Wawancara dengan Anisa di depan XL Center Jl. Mangkubumi pada 30 September 2014

41 Diakses dari <http://www.satujurnal.com/2013/10/kembalikan-semangat-sego-segawe.html>, pada 13 November 2014 pukul 09:02 WIB

sebagai berikut; *Pertama*, Walikota meneladani dengan menggunakan sepeda ke balaikota. *Kedua*, himbuan Walikota kepada pegawai/karyawan berupa *Car Free Day* dan menghimbau pegawai pemerintah untuk bersepeda pada hari Jum'at di lingkungan balaikota. Sedangkan, kepada pelajar akan disosialisasikan setiap Masa Orientasi Siswa (MOS) baru. Namun, penentuan kebijakan bersepeda di lingkungan sekolah merupakan kebijakan otonom setiap sekolah. *Terakhir*, untuk meneladani kepada warga masyarakat, Sego Segawe melakukan kampanye secara parsial, yaitu hanya pada hari-hari dan/atau momen-momen tertentu. Misalkan kampanye bersepeda pada sumpah pemuda, bersepeda memperingati Hari Bumi, bersepeda pada Hari Pahlawan, dan sebagainya. Sebagian besar, setiap kampanye bersepeda selalu dipimpin oleh Walikota sebagai pelepas *start*.

Pada konteks JLFR, pola imitasi terjadi secara fleksibel. *Pertama*, para pesepeda dari berbagai komunitas sepeda dikumpulkan untuk *urun-rembug*⁴² terkait konsep yang dibangun pada kegiatan JLFR. *Kedua*, para pesepeda akan mengenalkan konsep yang dibangun kepada anggota dan teman-teman terdekatnya masing-masing. *Ketiga*, proses imitasi terus menerus dilakukan pada kegiatan JLFR itu sendiri secara rutin. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Anisa:

*“(Secara tersirat) JLFR memang berusaha memberikan awareness kepada masyarakat, khususnya anak muda. (Bahwa) ngepit (atau bersepeda) itu keren. Aku pun berharap jika ikut di JLFR nyontohi anak muda yang lain, biar mereka PD (percaya diri) bersepeda”*⁴³

b. Instruksi

Instruksi pada konteks Sego Segawe diimplementasikan pada kehadiran Surat Edaran (SE) Walikota masa HZ sebagai himbuan bersepeda. SE Nomor: 551/0236/SE/2009; Nomor: 551/048/SE/2009; Nomor: 551/11/SE/2009 yang ditujukan kepada pegawai/karyawan baik pemerintah/swasta dan SE Nomor: 551/0323/SE/2009 sebagai penegasan Perwal Nomor 24, Tahun 2008 tentang Tata Tertib Sekolah kepada pelajar. Namun demikian, kehadiran SE Nomor 645/57/SE/2012 oleh Walikota HS berbuah pada dihapusnya *Car Free Day* di Balaikota. Kehadiran SE Walikota HS disebut sebagai bentuk penertiban tata kelola parkir di balaikota, sekaligus mengembalikan fungsi balaikota sebagai tempat pelayanan publik.

⁴² *Urun-rembug* merupakan Bahasa Jawa yang artinya menyumbang pemikiran dan/atau ide dalam satu forum diskusi

⁴³ Wawancara dengan Anisa di depan XL Center Jl. Mangkubumi pada 30 September 2014. Kata-kata dalam kurung merupakan tambahan dari penulis

Di sisi lain, atas inisiasi publik JLFR dihadirkan dengan konsep *Organic, No Rule, No Leader and Self Responsibility*. Sebagaimana yang disampaikan oleh Rohdi berikut:

“Awale aku melu yo mergo dikandani koncoku cah ngepit, njuk aku melu dewe, mlebu ning grup, sepemahamanku ning kono (JLFR) tidak ada aturan, seseorang ikut dengan tanpa terpaksa dan karena dirinya sendiri, koyo aku, nganggep ngepit ning JLFR ki keren. Trus arep ngepit ayo ora ngepit rapopo, raono member, nyileh pit we rapopo kok, aku sesok 4 tahun kudu ngepit trus, kui raono, meh mlebu metu JLFR rapopo, kui kesadaran dewe”⁴⁴

(Awalnya saya mengikuti [JLFR] karena dikabari temenku yang suka bersepeda. Lalu saya [tertarik] dan ikut sendiri, masuk di grup [facebook JLFR]. Sepemahamanku disana, [JLFR] tidak ada aturan, seseorang ikut dengan tanpa terpaksa dan karena dirinya sendiri. Seperti saya, menganggap bersepeda di JLFR itu keren. Lalu mau bersepeda ayo, tidak pun tak masalah karena tidak ada member. [Bersepeda di JLFR] sepedanya pinjam teman pun tak jadi masalah. [misal] kamu 4 tahun besok harus bersepeda terus, itu tidak ada. Mau masuk atau keluar di JLFR tak masalah, itu kesadaran sendiri)

Dengan kata lain, konsep yang cair dan tanpa paksaan menunjukkan tidak adanya pola instruksi pada mekanisme sosialisasi di JLFR.

c. Desiminasi

Pada konteks Sego Segawe, sarana informasi yang digunakan adalah media massa atau media maya dan *billboard* (baliho-baliho) atau sarana media luar. Di media massa, kegiatan apapun dari Sego Segawe diberitakan oleh koran, radio, dan televisi. Sedangkan, dalam media maya Sego Segawe membuat *subdomain* www.segosegawe.jogjakota.go.id pada *website* pemerintah kota. Namun, *subdomain* tersebut *non-aktif* pada masa Walikota HS. Tidak jarang juga, pemanfaatan *social media* sebagai sistem informasi global digunakan agar lebih memijakkan kakinya pada publik. Akan tetapi, sangat disadari bahwa pemanfaatannya kurang maksimal.

Sego Segawe juga menggunakan sarana media luar sebagai bentuk desiminasi berupa *billboard*, spanduk, dan sebagainya. Seperti yang terlihat pada sarana media lampu hias bertuliskan Sego Segawe di perempatan Gondomanan dan baliho-baliho di perempatan Taman

⁴⁴ Wawancara dengan Rohdi Pangestu di Angkringan Depan Kedaulatan Rakyat, Jl. Mangkubumi pada 26 Desember 2014. Kata-kata dalam kurung merupakan tambahan penulis

Siswa dan perempatan Mandala Krida. Lebih lanjut, fasilitas bagi sepeda meliputi jalur sepeda, ruang tunggu sepeda, dan sebagainya merupakan salah satu unsur sarana desiminasi bahwa Sego Segawe sangat didukung pemerintah. Hal tersebut dikuatkan oleh Nelson dan Allen (1997) bahwa proyek infrastruktur sepeda diharapkan mampu menghasilkan lebih banyak pengendara sepeda.⁴⁵

Pada konteks JLFR, sarana informasi lebih intens menggunakan *social media* dalam penyampaian pesan JLFR. Di *social media*, JLFR memanfaatkan fitur grup Facebook *Jogja Last Friday Reds* (JLFR), fitur *fanpage* *Jogja Last Friday Ride* (JLFR) dan @Friday_ride pada akun Twitter. Sarana informasi tersebut berguna untuk menyampaikan rute JLFR setiap bulannya dan memunculkan wacana-wacana publik tentang sepeda dan isu-isu terkait. Lebih lanjut, sarana desiminasi dibantu oleh peserta dalam pembuatan stiker secara sukarela oleh peserta, dan akan dibagikan kepada peserta lain secara cuma-cuma ataupun *street art* di dinding-dinding jalan. *Social media* menjadi kekuatan penting pada pola desiminasi JLFR dalam menggalang aksi secara kolektif. Pemanfaatan yang maksimal, pengulangan pesan secara rutin dan loyalitas para peserta ditunjukkan dengan diskusi aktif di grup maupun *fanpage* JLFR.

d. Motivasi

Motivasi merupakan mekanisme sosialisasi untuk membentuk sikap maupun perilaku seseorang atau kelompok orang tentang suatu nilai-nilai, pengetahuan, kepercayaan-kepercayaan, sikap dan harapan tertentu. Motivasi tidak hanya ditujukan untuk perubahan sikap tetapi juga perilaku seperti yang diharapkan.⁴⁶

Agen yang mampu melakukan motivasi adalah mereka yang memiliki derajat kepercayaan tertentu terhadap orang atau kelompok orang yang dimotivasi seperti orang tua, pemimpin (formal atau informal) dan kelompok rujukan atau mereka yang memiliki keahlian dan kompetensi.⁴⁷ Pada konteks Sego Segawe, agen motivasi diimplementasikan melalui fungsi Tim Penggerak (TP) dan Walikota HZ. Mengingat fungsi TP sebagai jembatan antara Walikota dengan komunitas sepeda. Kerjasama antara Walikota dengan komunitas sepeda diimplementasikan dengan cara masing-masing. Misalnya, Walikota bersepeda tidak hanya pada hari Jum'at di Balaikota. Kemudian, komunitas-komunitas sepeda mengadakan kegiatannya masing-masing yang didukung penuh Walikota. Lebih lanjut, Walikota memilih duta sepeda bagi pelajar dan memberikan *reward*

45 Adonia E. Lugo, *op. Cit.*, hlm. 2

46 Damsar, *op. Cit.*, hlm. 170

47 Damsar, *op. Cit.*, hlm. 170

berupa sepeda. *Reward* merupakan bentuk motivasi dengan kekuatan Walikota sebagai agen motivasi.

Di lain pihak, JLFR tidak memiliki pemimpin maupun kelompok tertentu sebagai agen motivasi khusus. Akan tetapi, para pesepeda yang tergabung dalam suatu komunitas sepeda masing-masing menjadi agen motivasi atas komunitasnya. Lebih lanjut, melalui pemanfaatan *social media* yang baik, peran Admin pada *fanpage* JLFR dapat menjadi agen motivasi. Wacana publik yang terkait kultur bersepeda dibangun, diperdebatkan, dan dikuatkan satu sama lain. Peran Admin dalam *fanpage* JLFR sangat penting guna membuka wacana-wacana terkait persepedaan. Tidak jarang pula wacana bersifat propaganda disajikan untuk membuka diskusi. Adapun, pemanfaatan *social media* yang lain adalah tumbuhnya kesadaran para pesepeda yang salah satunya terekam pada Aksi *Ghost Bike*.⁴⁸ Aksi tersebut merupakan bentuk motivasi dengan kekuatan para pesepeda sebagai agen motivasi.

e. Penataran

Pada masa Orde Baru dahulu, kita dikenalkan dengan suatu mekanisme politik bernama penataran, yang dimasyhurkan dengan nama penataran P4 (Pedoman Penghayatan dan Pengamalan Pancasila). Sesuai dengan namanya, penataran P4 merupakan bentuk sosialisasi politik untuk menanamkan nilai, pengetahuan, kepercayaan-kepercayaan, sikap dan perilaku yang sesuai Pancasila. Nilai Pancasila ditatar dalam suatu pertemuan yang relatif panjang (beberapa tingkatan penataran yang diklasifikasi menurut jumlah jam penataran) untuk diwujudkan atau diimplementasikan ke dalam sikap dan perilaku keseharian.⁴⁹

Intisari yang terpenting dalam proses penataran adalah konsistensi⁵⁰ dan rujukan *good practices*.⁵¹ Pada konteks Segog Segawe, konsistensi gerakan tidak ditunjukkan pasca pergantian Walikota. Misalnya, kampanye secara parsial tidak dilakukan secara konsisten. Terakhir, kampanye Segog Segawe terekam pada akhir tahun 2013,

48 Aksi *Ghost Bike* merupakan kegiatan yang diadakan oleh para pesepeda sebagai bentuk solidaritas untuk memperingati korban pesepeda yang meninggal di jalan. Hasil wawancara dengan Annisa di Depan XL Center Jl. Mangkubumi pada 30 September 2014

49 Damsar, *op.Cit.*, hlm. 170

50 Merujuk pada sosialisasi yang relatif panjang dalam jangka waktu yang relatif lama

51 *Good practices* (pengamalan yang baik) tidak terlepas dari seorang agen atau pun aktor yang mampu meneladani dan menerapkan nilai-nilai, kepercayaan, pengetahuan, sikap dan perilaku yang diharapkan. Dalam Islam misalnya, Nabi Muhammad SAW dipandang sebagai rujukan *good practices* dalam pengimplementasian ajaran Islam. Dikutip dari Damsar, *Op.Cit.*, hlm. 171

yaitu aksi menggalakkan kembali Sego Segawe yang digawangi oleh Walikota HZ dan beberapa komunitas sepeda DIY bertajuk *Gowes Night Ride* Kebangkitan Sego Segawe & Ikrar Sumpah Sepeda pada 27 Oktober 2013.⁵² Hal tersebut menunjukkan peran Walikota HZ sebagai rujukan *good practices* pada gerakan Sego Segawe. Walikota HZ dinobatkan sebagai Bapak Sego Segawe atas dedikasinya terhadap pembangunan perkotaan berbasis lingkungan. Sebagaimana yang diungkapkan Agus:

*"Pak Wali (HZ) yang dulu dasare emang seneng olahraga, gila hijau-hijauan, gila taman, sampai disebut sebagai Wagiman (Walikota Gila Taman). Sing saiki yo beda mas.."*⁵³

(Pak Wali (HZ) memang dasarnya suka olahraga, gila hijau-hijauan, gila taman, sampai disebut Wagiman (Walikota Gila Taman). Kalau yang sekarang ya beda, Mas)

Di sisi lain, konsistensi gerakan mampu ditampilkan JLFR dengan berjalannya kegiatan rutin setiap bulan. Adapun komunikasi yang intens antar para pesepeda melalui *social media* menjadi salah satu faktor konsistensi pada pola penataran JLFR. Akan tetapi, JLFR tidak memiliki rujukan *good practices* yang cukup memadai. Hal tersebut disebabkan oleh konsep tidak adanya pemimpin dan struktur yang ketat. JLFR berusaha mengaburkan peran pemimpin maupun figur tokoh agar semua peserta merasa setara dan memiliki JLFR. Sebagaimana yang disampaikan oleh Bunje:

*"Kita (JLFR) tidak mau seperti Sego Segawe, Bapaknya (HZ) sudah tidak mimpin, njut tidak ada greknya lagi"*⁵⁴

(Kita [JLFR] tidak mau seperti Sego Segawe, Bapaknya [HZ] sudah tidak mimpin, akibatnya tidak ada gaungnya lagi)

Faktor Pendukung dan Penghambat

Berbagai dinamika telah disajikan secara singkat pada keberlangsungan Sego Segawe dan JLFR. Adapun faktor-faktor pendukung dapat disimpulkan sebagai berikut: *Pertama*, Dukungan komunitas, hal tersebut terekam pada munculnya komunitas sepeda

52 Diakses dari <http://www.satujurnal.com/2013/10/kembalikan-semangat-sego-segawe.html>, pada 13 November 2014 pukul 09:02 WIB

53 Wawancara dengan Agus di depan Balai Pamungkas, Stadion Kridosono pada 29 Agustus 2014. Kata-kata dalam kurung merupakan tambahan penulis.

54 Wawancara dengan Bunje di Angkringan Pak Tego Jl. Mangkubumi pada 23 September 2014. Kata-kata dalam kurung merupakan tambahan penulis.

di Yogyakarta dan kegiatan bersepeda secara luas di berbagai daerah di Indonesia. *Kedua*, dedikasi walikota yang ditunjukkan melalui peneladanan dan penyediaan infrastruktur yang mendukung penggunaan sepeda. *Ketiga*, kawasan *Kotabaru Ramah Sepeda* dibangun akhir-akhir ini yang ditandai dengan revitalisasi infrastuktur sepeda yang mulai tidak terawat. *Keempat*, dukungan sponsor menjadi kesempatan bagi pabrikan sepeda seperti Polygon untuk mendukung melalui sumbangan dalam membenahi infrastuktur sepeda. *Kelima*, iklim trend sepeda yang baik yang ditandai dengan munculnya sepeda *fixie* dengan berbagai gaya dan warna untuk menarik para pemuda. Terakhir, masyarakat melek media, yang ditandai dengan masifnya penggunaan *social media*. Kekuatan *social media* oleh Sidney Tarrow⁵⁵ dikatakan sebagai *transnasional movement*, karena salah satu instrumen untuk menuju tahap itu, yaitu cepatnya jaringan komunikasi global (*rapidity of global communication*) seperti melalui *social media*: Facebook dan Twitter.

Adapun faktor-faktor yang dikategorikan sebagai tantangan ataupun hambatan dalam keberlangsungan Sego Segawe dan JLFR adalah: *Pertama*, arah pembangunan Kota Yogyakarta yang ditandai dengan pembangunan gedung-gedung tinggi yang mulai menjamur. *Kedua*, gempuran industri otomatis, yang ditunjukkan dengan bertambahnya prosentase produksi kendaraan bermotor setiap tahunnya. *Ketiga*, tidak sedikit masyarakat yang kontra dengan kegiatan JLFR, yang ditandai dengan adu seruan dengan pengguna jalan yang lain ketika kegiatan berlangsung. *Keempat*, ketergantungan pada figur. Hal tersebut ditunjukkan pada pandangan *stakeholder* terhadap gerakan bersepeda yang memiliki subjektifitas pada pemerintahan yang berbeda. Berlaku sebaliknya bagi para pesepeda yang ditandai dengan aksi *Ra Masalah Har!* Akhirnya, yang terjadi adalah ketidakharmonisan *stakeholder* dengan *people power*.

Penutup

Sejarah menunjukkan peranan penting sebuah gerakan untuk memaksa suatu perubahan. Dari penelitian ini kita dapat memahami bahwa Sego Segawe dan JLFR melaksanakan berbagai usaha untuk menggalang massa dengan segala konsekuensi yang ditimbulkan. Pada akhirnya, gerakan dibawah bayang politik selalu rentan terhadap ketidakharmonisan. Eksistensi suatu gerakan

⁵⁵ Sidney Tarrow, *Power in Movement: Social Movement, Collective Action and Politics* (New York: Cambridge University Press, 1996) hlm. 194

yang dipelopori *stakeholder* patut dipertanyakan mana kala tanpa dukungan *people power*, akankah terjadi sebaliknya?

Daftar Bacaan

- Damsar. 2010. *Pengantar Sosiologi Politik*. Jakarta: Kencana
- Melucci, Alberto. 1996. *Challenging Codes: Collective Action in the Information Age*. UK: Cambridge University Press
- Melucci, Alberto. 1989. *Nomads of the Present Social Movements and Individual Needs in Contemporary Society*. Philadelphia: Temple University Press
- Schaefer, Richard T. 2012. *Sosiologi*. Jakarta: Salemba Humanika
- Tarrow, Sidney. 1996. *Power in Movement: Social Movement, Collective Action and Politics*. New York: Cambridge University Press
- Wahyudi. 2005. *Formasi dan Struktur Gerakan Sosial Petani*. Malang: UMM Press
- La Ode, Nazarudin. 2010. *Kebijakan Sego Segawe Di Kota Yogyakarta: Studi Tentang Efektivitas Instrumen Kebijakan Persuasif*. Tesis Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.
- Aditya, Theodorus Hendra. 2013. *Penciptaan Program Dokumenter Televisi 'Jogja Last Friday Ride' Dengan Pendekatan Ekspositori*, Skripsi Televisi Fakultas Seni Media Rekam Institut Seni Indonesia Yogyakarta
- Lugo, Adonia, E. 2013. CicLAVia and Human Infrastructure in Los Angeles: Ethnographic Experiments in Equitable Bike Planning. *Journal of Transport Geography*: University of California, Edisi 06-01-2013
- Suharko. 2006. Gerakan Sosial Baru di Indonesia: Repertoar Gerakan Petani. Yogyakarta: *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Fisipol UGM*, Volume 10, Nomor 1, Juli 2006
- Tarigan, Frinal & Erlis Saputra. 2013. Analisis Pertumbuhan Moda Transportasi Dan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Sleman Dan Kota Yogyakarta Tahun 2000-2010. *Jurnal Bumi Indonesia*, volume 2, Nomor 2, Tahun 2013. Fakultas Geografi UGM
- Wenas, Josef H. Perspektif Sosialis Sepeda. http://b2w-indonesia.or.id/bacanote/perspektif_sosialis_sepeda, diakses pada 6 Juli 2014 pukul 13:14 WIB
- <http://b2w-indonesia.or.id/>, diakses pada 06 Juli 2014 pukul 15:24

WIB

<http://jogjakota.go.id/about/kondisi-geografis-kota-yogyakarta>, diakses pada 11 September 2014 pukul 11:19 WIB

http://blh.jogjaprov.go.id/wp-content/uploads/Data_Ujiemisi-kendaraan_2013.pdf, diakses pada 20 September 2014 pukul 14:15 WIB

<http://www.harianjogja.com/baca/2014/09/25/pencemaran-udara-di-jogja-semakin-memprihatinkan-538978>, diakses pada 25 September 2014 pukul 20:00 WIB

<http://www.urbanvelo.org/issue31/p60-61.html>, diakses pada 5 November 2014 pukul 15:07 WIB

<http://www.harianjogja.com/baca/2012/09/07/car-free-day-dihapus-berikut-isi-surat-edaran-walikota-jogja-326098>, diakses pada 5 November 2014 pukul 12:00 WIB

<http://jogja.tribunnews.com/2012/10/16/tanggapan-haryadisuyuti-tentang-video-ora-masalah-har/>, diakses pada 10 November 2014 pukul 04:35 WIB

<http://www.harianjogja.com/baca/2014/09/22/piye-kabare-segosegawe-538289>, diakses pada 13 November 2014 pukul 08:45 WIB

<http://www.satujurnal.com/2013/10/kembalikan-semangat-segosegawe.html>, diakses pada 13 November 2014 pukul 09:02 WIB