

## ANALISA PERILAKU HAPPY GOWES TERHADAP MARKA UTUH DI JALAN DARMO SURABAYA

**Tanu Iswantono**

Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya  
[tanuiswantonohifisipunair@gmail.com](mailto:tanuiswantonohifisipunair@gmail.com)

**Elvira Angelia Mangori Kadembo**

Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya  
[angelkadembo@gmail.com](mailto:angelkadembo@gmail.com)

### ABSTRAK

Analisa perilaku happy gowes terkait dengan larangan mendahului dalam marka utuh merupakan kulminasi pemikiran tentang bagaimana hukum dapat berinteraksi secara dinamis sebagai kesatuan struktur keilmuan di studi sosial. Apakah larangan mendahului dalam marka utuh dapat meredam *chaos* yang biasa dilakukan di jalan, terutama oleh pengguna jalan non mesin seperti sepeda kayuh. Sebuah jembatan menuju tugas akhir di fakultas hukum, penelitian ini menggunakan metode penelitian eksplanatif dengan pendekatan *sosio-cultural* yang dihimpun secara kuantitatif. Rupanya, tidak hanya berhenti sampai di alasan, dan sebab berbagai deviasi perilaku pengguna jalan khususnya sepeda kayuh yang diwakili oleh kelompok happy gowes, penelitian ini menyajikan saran sebagai bahan dasar untuk bahan penelitian lebih lanjut.

**Kata kunci:** *Hukum lalu lintas dan Angkutan Jalan, Planologi, Pengecualian*

### A. PENDAHULUAN

Jauh sebelum trend bersepeda melanda hampir seluruh pelosok negeri sepeda telah menjadi alat transportasi yang cepat, fleksibel serta dapat diandalkan. Banyak orang yang bergantung terhadap sepeda untuk melakukan pekerjaan atau sekedar berolahraga. Merupakan sebuah fenomena sosial yang jamak ditemui dewasa ini, dimana gaya hidup sehat menjadi sebuah dorongan kuat untuk melawan resistensi penyakit, khususnya covid19 (who.in 2021). Ini merupakan gaya hidup baru yang menjamur di seluruh belahan dunia. Pemerintah Prancis bahkan menyiapkan sejumlah besaran dana bagi warga negaranya yang menjadikan sepeda sebagai moda transportasi utama. Memang, selain mengurangi polusi udara yang menjadi masalah di seluruh negara khususnya negara berkembang, bersepeda menjadi opsi alternatif, praktis, dan rekreatif bagi masyarakat untuk menjaga kondisi optimal daya tahan tubuh guna melawan berbagai macam virus dan bakteri yang masuk kedalam tubuh.

Ini menjadi sebuah gerakan massif, tanpa melalui pendekatan yang membutuhkan gelontoran dana promosi yang besar tetapi memiliki dampak yang luas.. Tren bersepeda yang sedang berlangsung saat ini menjamur hampir di seluruh wilayah Indonesia . Bersepeda di anggap olahraga yang dapat membuat imunitas menguat dan dapat melepas rasa jenuh selama masa pandemic ini.

Karena meningkatnya minat masyarakat terhadap berolahraga sepeda membuat jumlah komunitas sepeda semakin bertambah . komunitas-komunitas sepeda yang dulunya tidak aktif mulai aktif Kembali bahkan banyak muncul komunitas sepeda baru yang beraneka ragam. Mulai dari komunitas dari kantor , teman-teman lama berkumpul lagi karena hobi yang sama bahkan karena memiliki persamaan jenis ataupun merek sepeda yang mereka miliki. Komunitas -komunitas ini dapat kita temukan di titik titik tertentu di Surabaya bahkan tidak menutup kemungkinan dapat kita temukan di jalan-jalan utama di kota Surabaya . waktu yang paling sering adalah pada saat pagi dan sore hari di hari biasa dan puncak terbanyak adalah pada saat akhir pekan . Namun yang menjadi pertanyaan apakah trend ini akan terus berlangsung atau hanya sekedar trend yang tiba-tiba muncul untuk menghilangkan rasa bosan sebab pada saat pandemi ini tempat dan hiburan banyak yang tutup?

Penulis belum menemukan jumlah pertumbuhan pengguna sepeda di Surabaya secara pasti melalui penelitian ilmiah, tetapi dapat diyakini menjadi sebuah *common sense* bahwa di area taman bungkul misalnya, *traffic* lalu lintas dikuasai oleh sepeda kayuh, khususnya di hari sabtu dan minggu. Bukan menjadi fokus penelitian, tetapi kenaikan jumlah sepeda di kawasan jalan protokol seperti Darmo membantu penulis untuk menggabungkan masukkan variabel bebas dengan variabel kontrol.

Jadi sebenarnya tren bersepeda yang meningkat drastis ini membuat pandangan menjadi dua sisi. Jika melihat dari sisi positif bersepeda merupakan kendaraan ramah lingkungan dan membuat pengendaranya menjadi sehat di sisi lain jika dilihat dari segi negativenya sepeda sama dengan kendaraan lainnya di jalan raya . sepeda juga rentan mengalami kecelakaan. Hal ini bisa terjadi karena beragam faktor yang mempengaruhi termasuk belum adanya fasilitas khusus yang disediakan, faktor personal pengendara pun sangat mempengaruhi karena sepeda ini adalah sebuah trend maka pengetahuan tentang aturan-aturan bersepeda yang baik dan benar di jalan raya menjadi sangat penting. Anggota-anggota komunitas sepeda seakan hanya membuat kelompok untuk bersenang-senang tanpa berpikir panjang bahwa sama seperti kendaraan lain di jalan raya, sepeda bukan hanya alat olahraga melainkan kendaraan yang di harus taat terhadap peraturan lalu lintas seperti kendaraan lainnya yang melintas di jalur yang sama.

Jika melihat dari pandangan anggota klub sepeda khususnya sepeda sport jalan raya yang berbaur dengan kendaraan lainnya merupakan tempat buat mencoba sensasi baru merupakan sebuah adrenalin tersendiri sehingga hal ini yang membuat banyak pesepeda di jalan yang tidak mengikuti aturan yang berlaku.

Dalam penelitian sebelumnya yang dapat penulis himpun sebagai *initial research*, masalah analisis perilaku sebuah kelompok terhadap dengan *status quo* belum pernah diteliti lebih lanjut. Inilah yang mendorong penulis menjadikan penelitian kali ini menjadi sebuah jurnal empiris dengan pendekatan kuantitatif menggunakan metode eksplanatif yang disajikan secara runut. Unifikasi dari penelitian ini adalah bagaimana penulis mencoba menjelaskan aturan yang ditetapkan pemerintah sebagai aktor *social control* masyarakat dengan respon yang diberikan oleh pengguna jalan. khususnya sepeda kayuh sebagai batasan

dalam jurnal. Inilah yang coba diteliti oleh penulis bagaimana keterkaitan antara keduanya. Dengan uraian paragraf yang telah penulis sampaikan diatas, maka penelitian kali ini bertuliskan judul analisis perilaku happy gowes terkait dengan larangan mendahului di jalan darmo Surabaya. Rumusan masalah yang penulis coba tuangkan adalah bagaimana analisis eksplanatif mencoba menjelaskan perilaku happy gowes dengan adanya marka utuh di jalan Darmo Surabaya.

## **B. KAJIAN PUSTAKA**

1. Analisis efektivitas lajur khusus sepeda pada Kawasan perkotaan Pontianak (studi kasus jalan Syutan Syahrir- jalan Jenderal Urip- Jalan K.H. W. Hasyim – Jl. Merdeka) karya Hervian Handika Sugasta, Slamet Widodo, dan Siti Mayuni, dari Universitas TanjungPura Pontianak pada tahun 2017. Hasilnya adalah efektifitas lajur khusus sepeda masih rendah dan perlu dilakukan kajian ulang agar di Kawasan tersebut lebih ramah untuk pengguna jalan yang menggunakan sepeda. Penelitian kali ini hanyalah **satu dari dua** variabel yang penulis gunakan dalam jurnal kali ini (Sugasta and others 2016).
2. Tingkat keinginan masyarakat menggunakan jalur sepeda di Kota Pontianak karya Imai Putri Windarni, Agustiah Wulandari, Firsta Rekayasa Hernovianty dari Universitas Tanjungpura Pontianak pada tahun 2018. Hasil ini untuk menjembatani urgensi lajur khusus sepeda di jalan protokol. Ketaatan pengguna jalan terhadap aturan yang telah ditetapkan menjadi **sandaran** penulis dalam kasus sama yang terjadi pada **daerah lain** (Windarni and others 2018).
3. Perencanaan lokasi jalur sepeda dalam rangka mendukung program rute aman selamat sekolah di kota Kediri Provinsi Jawa Timur, karya Ichda Maulidya dari Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Indonesia Ini merupakan planologi yang berkaitan dengan lajur khusus sepeda, berguna untuk memaparkan tujuan jangka panjang pemerintah terhadap pembuatan lajur sepeda. Adalah peraturan pemerintah yang dibahas disini, lagi lagi penelitian sebelumnya hanya membahas **satu dari dua variabel** yang penulis tawarkan dalam jurnal fakultas hukum Untag Surabaya ini (Maulidya 2016).
4. Pandangan komunitas *Bike to Work* Semarang terhadap fasilitas jalur sepeda di kota Semarang, karya Afida Nur Asasi dari Universitas Diponegoro. Ini merupakan penelitian yang kami butuhkan untuk melihat dari sudut pandang berbeda, dimana apa sebetulnya reaksi komunitas pesepeda terhadap jalur sepeda. Penelitian ini, menjadi alat pembantu bagi penulis untuk menjelaskan khal yang sama dalam **daerah lain** (Asasi and Dra. Puji Astuti 2019)

Jurnal-jurnal terkait lalu lintas seperti karya Dwi Indarti tentang kesadaran berlalu lintas sejak dini, memberikan sumbangsih solusi yang cukup populer di masyarakat yakni dengan cara pengenalan rambu secara edukatif. Sebenarnya solusi ini telah cukup banyak dilakukan di negara-negara maju, yang bahkan Ketika sedang tidak ada pengendara lain saja atau dalam artian jalan sedang kosong, masyarakat tetap patuh terhadap rambu lalu lintas. Di Jepang misalnya, tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas terus menurun dari tahun ke tahun meski jumlah kendaraan bermotor dan penduduk yang terus meningkat (Agustina 2021). Ini merupakan tren yang harus diikuti semangatnya oleh negara-negara

lain, khususnya Indonesia sebagai negara berkembang.

Kepatuhan masyarakat Indonesia terhadap aturan yang berlaku memang rendah. Dalam upaya mengurangi penyebaran Covid-19 misalnya, gubernur menerbitkan aturan PSBB atau pembatasan sosial berskala besar yang hanya ditaati oleh 25% penduduk (Michelle and others 2020). Ini menunjukkan bahwa dalam kasus yang lain juga menunjukkan kecenderungan yang sama, bahwa kepatuhan bukan merupakan hal yang menjadi dasar atau nilai hidup. Tidak menunjuk bahwa hanya bangsa Indonesia saja yang abai terhadap aturan lalu lintas, di negara manapun juga terjadi pelanggaran lalu lintas.

Buku perilaku manusia karya Samsu Nuwiyati menuturkan bahwa manusia memiliki kecenderungan untuk berlaku sama dengan apa yang dilakukan oleh lingkungannya. Hal ini memicu kebiasaan-kebiasaan serupa yang diduplikasi oleh karena input yang diterima oleh panca indera, termasuk yang hanya ditampilkan di alam bawah sadar oleh imajinasi manusia itu sendiri. Hal ini pulalah yang menghantarkan terbentuknya pola komunikasi bilateral linier yang menghendaki perpaduan output sama menghasilkan input yang sama. Misalnya pemain basket yang dipertemukan dengan pemain yang lebih hebat, akan secara tidak langsung berkembang kemampuannya. Begitu juga kemampuan duplikasi perilaku yang dilakukan oleh alam bawah sadar manusia, dimana apabila ada satu atau kelompok orang yang melakukan pelanggaran garis marka misalnya, maka kelompok lain akan mengikutinya karena menganggap hal tersebut merupakan hal yang wajar dan lumrah.

### **C. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini bersifat empiris dimana data yang dihimpun merupakan data primer, dari hasil wawancara kepada narasumber dan responden secara langsung.

- a. Data primer diperoleh dari survei terhadap beberapa anggota klub sepeda happy gowes melalui via chat whatsapp.
  - b. Data sekunder diperoleh dari beberapa kebijakan dan analisis dari para ahli.
- Teknik Analisis yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif.

### **D. PEMBAHASAN**

Faktor-faktor yang mengendarai masyarakat menggunakan sepeda antara lain:

- 1) Di masa pandemic ini bersepeda dapat sebagai penghilang stress.
- 2) Bersepeda dapat dilakukan dimana saja , dapat beristirahat dimana saja dan dapat menghindari kemacetan
- 3) Bersepeda dapat meningkatkan Kesehatan jantung .
- 4) Bersepeda di era pandemi sebagai ajang untuk berkumpul bersama teman dan pengguna sepeda yang lainnya.

Jenis-jenis sepeda yang digunakan juga sangat beraneka ragam. Ada yang menggunakan sepeda kayuh biasa sampai sepeda sport yang memiliki kecepatan tinggi, harganya pun sangat beriatif kisaran harga ratusan ribu rupiah hingga mencapai harga yang fantastis hingga ratusan juta rupiah.

Melihat banyaknya ketertarikan masyarakat untuk menggunakan sepeda sebagai alat transportasi ataupun sekedar berkendara demi Kesehatan,

menimbulkan suatu tanda tanya dalam masyarakat. Apakah sepeda harus memiliki surat izin? adakah Undang-Undang yang mengatur tentang cara bersepeda? apakah saat bersepeda harus mengikuti rambu-rambu lalu lintas seperti kendaraan lain? apakah sepeda dapat berjalan di semua jalur kendaraan lainnya? pertanyaan seperti ini yang sering muncul dalam pikiran masyarakat akibat kurangnya pengetahuan tentang hukum bersepeda.

Menjawab semua pertanyaan itu, sebenarnya undang-undang di Indonesia belum ada yang mengatur secara jelas tentang sepeda non mesin ini. Tidak ada syarat khusus bagi siapapun yang ingin mengendarai sepeda. Karena adanya kekosongan hukum ini maka sulit untuk menertibkan rombongan klub sepeda yang kian meningkat di era pandemic ini.

Bicara mengenai helm sebagai alat keselamatan. Menurut UU No 2 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengendara motor diwajibkan menggunakan Helm yang memenuhi Standart nasional Indonesia, penunjang dari sepeda motor serta penumpang dan pengendara dari kendaraan bermotor beroda empat atau lebih.

Karena sepeda merupakan kendaraan non mesin, jika berpacu pada UU LLAJ, tidak ada kewajiban untuk pengendara sepeda menggunakan helm pada saat berkendara. Meski demikian, demi keamanan dan keselamatan seluruh pengendara petugas dapat menegur jika tidak memakai helm.

Tidak adanya peraturan mengenai penggunaan helm bagi pengendara sepeda tidak membuat sepeda menjadi bebas berkendara di jalan raya. setiap pengendara sepeda harus menaati setiap rambu lalu lintas yang ada sama dengan pengendara kendaraan lainnya . ini diatur dalam UU No 22 thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang kendaraan bermotor dan tidak bermotor bahwa setiap kendaraan baik mesin maupun non mesin dan siapa pun yang menjadi pengguna jalan wajib hukumnya mematuhi rambu dan peraturan-peraturan lalu lintas.

Sebenarnya sudah banyak jalur jalur khusus bagi sepeda yang disiapkan pemerintah disebar di beberapa kota-kota di Indonesia. Fungsi dari jalur khusus sepeda . fungsi utama dari jalur khusus sepeda ini di buat demi kepentingan pengendara sepeda agar tidak terjadi kecelakaan di jalan raya.

Di kota-kota besar sudah mulai dibuatnya jalur khusus bagi pengendara sepeda agar tidak mengganggu pengendara lainnya di jalan raya, sayangnya kebanyakan orang mengendarai sepeda bukan sebagai sarana transportasi melainkan sebagai ajang untuk mengeksplori hobi dan adrenalinnya sehingga jalur sepeda tidak cukup efektif bagi pengendara sepeda sport karena jalur sepeda lebih kecil daripada jalur lainnya. Hal ini yang membuat para pesepeda memilih jalur non sepeda.

Demi mengatasi masalah yang sedang berlangsung itu, maka Kemenhub akan membuat regulasi tentang tata cara bersepeda ini yang dianggap akan efektif. Dengan adanya regulasi baru ini maka para pengguna sepeda wajib untuk menaati peraturan yang berlaku seperti memakai helm bagi pengguna sepeda sport sebagai alat keselamatan, menggunakan lampu pada saat malam hari dan wajib menggunakan jalur sepeda yang telah disiapkan.

Agar lebih spesifik kami akan membahas tentang pengendara sepeda di Surabaya. Surabaya merupakan kota besar di Indonesia yang memiliki jalur khusus bagi pengendara sepeda. Ada beberapa jalur khusus yang disiapkan bagi pengendara, namun jalur sepeda hanya di beberapa tempat saja dan tempat yang banyak diminati oleh pengendara sepeda belum memiliki jalur sepeda seperti di Jalan Raya Darmo.

Jalan raya darmo merupakan jalan di pusat kota Surabaya yang paling diminati oleh klub-klub sepeda. Alasan jalan raya Darmo diminati karena lokasi yang berada di pusat kota Surabaya, jalan di Darmo juga sangat halus sehingga sepeda yang melintas akan lebih gampang dan cepat, tak hanya itu jalan raya darmo merupakan jalan di mana Taman Bungkul Surabaya berada dimana taman ini merupakan ikon kota Surabaya yang sering di tempati komunitas-komunitas bukan hanya komunitas sepeda saja.

Jalan raya darmo yang berada di pusat kota Surabaya merupakan sebagai jalan protokol yang di gemari oleh pengendara sepeda ini memiliki beragam aturan dan marka jalan yang harus dipatuhi. Yang paling jarang diketahui oleh pengendara sepeda ialah aturan dilarang mendahului, padahal perihal mendahului kendaraan lain di jalan raya sudah jelas diatur dalam Undang-Undang No 2 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Tentang aturan dilarang mendahului ini beraneka ragam yang dapat dilihat dari berbagai macam jenis marka jalan, antara lain:

1. Marka dua garis utuh atau garis ganda yang berarti garis tidak boleh di lewati untuk mendahului pengendara lain.
2. Marka garis putus dan utuh, garis utuh adalah dilarang mendahului sedangkan garis putus boleh mendahului yang berarti bagi pengendara yang berada di jalur garis putus boleh mendahului kendaraan lain sedangkan sebaliknya, di garis utuh tidak boleh mendahului kendaraan lain,
3. Garis kuning putus di sisi tepi jalan, marka ini sangat jarang di temukan di Indonesia arti dari mark aini yaitu pengendara boleh mendahului kendaraan lain dari sisi samping dengan memperhatikan kondisi pengendara lain itu.
4. Garis lurus tanpa putus itu berarti tidak diperbolehkan melewati marka itu . setiap pengendara wajib berada di jalur masing-masing
5. Garis putih lurus tanpa putus melengkung
6. Garis putih putus-putus memperbolehkan pengendara mendahului
7. Yellow Box Junction (YBJ) marka ini sering kita lihat di persimpangan jalan di daerah perkotaan yang memiliki arti semua kendaraan dilarang melintasi ataupun berada di kotak garis kuning.

Jalan Raya Darmo Surabaya memiliki marka yaitu dua garis utuh dan garis ganda yang berarti tidak boleh melewati garis untuk mendahului pengendara lainnya, kendati demikian pengendara sepeda banyak yang mengacuhkan aturan terhadap marka jalan ini. Hal ini disebabkan karena sepeda memiliki ukuran yang ramping dari kendaraan yang lain sehingga sepeda dengan sangat gampang untuk menyalip kendaraan lain di jalan raya.

Meskipun itu terlihat sangat biasa namun ternyata kebiasaan para pengendara sepeda di jalan raya mengganggu pengendara lainnya. Dengan mereka menggunakan sepeda mendahului kendaraan lain membuat pengendara terganggu

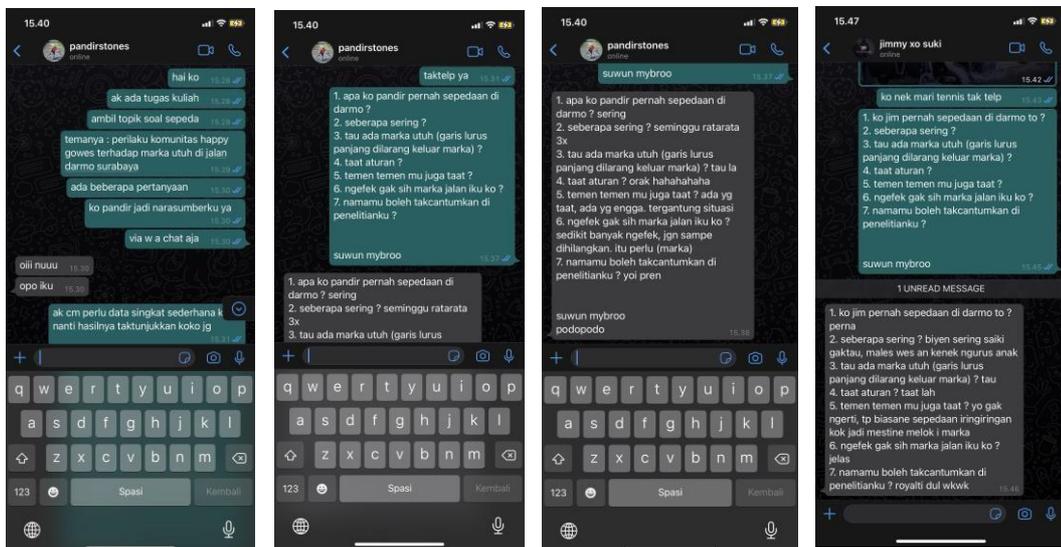
denga sikap pengendara sepeda. Peraturan itu berlaku jika di jalan tersebut tidak ada lajur khusus untuk pengemudi sepeda. Jika di jalan tersebut disediakan jalur khusus bagi pengguna sepeda maka para pengguna sepeda wajib untuk tetap berada di jalur tersebut dan tidak boleh melanggar garis yang sudah disiapkan khusus untuk jalur sepeda.

Perihal tentang pelanggaran pengguna sepeda di jalan raya aturannya akan diperlakukan sama dengan kendaraan lainnya. Penerapan tilang terhadap sepeda ini membuat bingung untuk penerapannya, sudah jelas bahwa setiap pengguna jalan harus mematuhi peraturan lalu lintas, namu sanksi bagi pesepeda ini masih belum jelas teratur bagaimana penerapan tilangnya. Apakah saat petugas menerapkan tilang di tempat SOP nya sepeda yang di sita atau sekedar KTP pengendara yang akan di sita polisi.

Selain itu penerapan E-tilang sangat susah dilakukan untuk para pengguna sepeda yang melanggar sebab sepeda tidak memiliki no kendaraan sehingga akan sangat sulit untuk mengetahui siapa pemilik sepeda itu dan surat pelanggaran akan di kirim ke alamat mana. Hal ini menjadikan munculnya kekosongan hukum terkait peraturan sepeda di jalan raya.

Kami telah memilih satu komunitas sepeda di Surabaya yang aktif dalam berseda sekitar jalan raya darmo bahkan lintas kota, klub sepeda yang kami pilih adalah klub sepeda Happy Gowes. Klub ini terdiri dari pria dan wanita dari berbagai macam jenis pekerjaan yang berbeda. Mereka sangat terkenal di social media kalangan anak muda sebab di isi oleh beberapa anggota influencer dan mereka rajin membagikan kegiatan mereka di social media.

Kami akan lebih spesifik bertanya tentang bagaimana pendapat mereka tentang marka jalan dilarang mendahului dan apakah mereka akan mengikuti aturan aturan yang diberlakukan di jalan raya atau akan mengabikannya. Berdasarkan kejadian di lapangan yang diambil dari akun Instagram komunitas itu sendiri yaitu "Happygowes.id", ternyata Happy Gowes Id ketika bersepeda bersama terlihat melanggar marka jalan. Mereka berhenti di garis yang tidak boleh di langgar. Ini menunjukkan bahwa ternyata tata tertib berlalu lintas di jalan raya belum sepenuhnya dilakukan oleh komunitas sepeda ini.



Temuan ini diperkuat dengan hasil wawancara dengan anggota Happy Gowes yang diwakili oleh pandi, hari, jimi constantin, liliana silvia, dan dajat indrijana. Sebagaimana tampak dalam konten whatsAp di bawah ini:

Isi dari wawancara menunjukkan hasil yang bervariasi, antara lain responden ada yang menuturkan bahwa ia dan grup akan ikut patuh terhadap rambu utuh di jalan darmo (jimmy). Tetapi sebagian besar akan melanggar ketentuan, seperti yang dituturkan pande, liliana, dan dayat. Hal ini dikarenakan kecepatan sepeda roadbike tidak kompatibel dengan jalur yang disediakan di jalan darmo. Juga dikarenakan lajur sepeda yang tidak mulus, banyak lubang serta tutup pembuangan air yang dapat membahayakan para pesepeda tersebut ketika melintas. Ban mereka yang tipis akan masuk ke dalam lubang tersebut. Inilah yang menjadi alasan mengapa banyak pesepeda khususnya yang dalam penelitian kali ini objek penelitiannya adalah grup happy gowes menggunakan lajur utama ketika bersepeda.

Penelitian analisis perilaku grup sepeda happy gowes terkait dengan marka utuh di jalan darmo ini menunjukkan bahwa peraturan yang ada seringkali diabaikan oleh pengguna jalan. Berdasarkan hasil wawancara dengan responden, peneliti menemukan alasan diabaikannya marka utuh di jalan darmo dikarenakan sebab-sebab sebagai berikut:

- a. Kecepatan roadbike yang tinggi berbahaya bila harus dekat dengan trotoar
- b. Ban roadbike yang berpenampang kecil membahayakan apabila terkena tutup gorong-gorong (bisa masuk)
- c. Happy gowes yang semuanya menggunakan sepeda balap, tentu saja ingin mengeksplorasi kecepatan sepedanya. Itu hanya dapat dilakukan apabila dilakukan di areal luas (ruas jalan tengah)

Menurut Soerjono Soekanto, dalam *kesadaran hukum dan pembangunan*, masyarakat dapat mematuhi peraturan lalu lintas hanya jika melalui langkah-langkah sebagai berikut:

1. Dididik semenjak kecil, atau didoktrinasi bahwa manusia melalui alam bawah sadar dibiasakan untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Ini akan dengan mudah memasukkan nilai-nilai yang diinginkan dan jangka waktunya dapat panjang karena terasa alamiah.
2. Sosialisasi sejak dini kepada anak harus direpetisi agar kebiasaan dapat terbentuk.
3. Pemahaman akan peraturan akan mengeskalisasi pertumbuhan nilai dalam diri manusia untuk hidup teratur. Ini senada dengan pepatah Yunani kuno mengenai manusia yakni *homo homini socius*, manusia merupakan makhluk sosial yang hidup dalam nilai dan peraturan.

Adapun ketidakberdayaan marka utuh terhadap perilaku masyarakat bukan berarti harus menihilkan aturan tersebut. Diseluruh dunia, juga menganut system yang sama, yakni lajur khusus sepeda. Mengenai efektivitas jalur yang dibatasi marka utuh tersebut dapat ditelusuri melalui beberapa pendekatan, baik sosial, ekonomi, maupun budaya. Antara lain tingkat pemahaman akan peraturan yang didapat dari bangku Pendidikan, strata ekonomi yang mempengaruhi perilaku alam bawah sadar dan lain sebagainya. Beberapa penelitian empiris menunjukkan

kecenderungan masyarakat dengan tingkat ekonomi menengah ke atas lebih menggunakan kemampuan analitis yakni berpikir baik buruknya dahulu sebelum melakukan sebuah Tindakan.

Hanya saja penelitian kali ini menjadikan Indonesia, dan Surabaya beserta grup sepeda Happy Goves nya menjadi objek penelitian empiris dalam kesempatan ini.

Darmo sendiri menjadi fokus penelitian dikarenakan sebagai berikut:

- a. Darmo merupakan pusat kegiatan *car free day* yang dilaksanakan di Surabaya. Ini menyebabkan pada hari minggu saat acara tersebut darmo penuh dengan kegiatan masyarakat Surabaya, mulai dari bersepeda, jalan kaki, skateboard, hingga wisata kuliner
- b. Darmo merupakan ruas protokol yang memiliki lajur khusus sepeda yang tidak putus, mulai jalan Ahmad Yani, Basuki Rahmat hingga Kawasan Perak. Ini memudahkan peneliti untuk membatasi lokasi penelitian agar tepat sasaran.
- c. Darmo merupakan miniatur Surabaya, dimana beragam etnis berkumpul disana menunjukkan warna khas kebhinekaan kota Surabaya. Ini menjadi modal apik penelitian dimana sampel darmo menjadi perwakilan yang representative daerah protokol disejumlah daerah lainnya.

Kembali ke pembahasan mengenai perilaku happy gowes dan mungkin saja mewakili perilaku sejumlah kelompok sepeda lainnya, marka utuh di Kawasan darmo nampaknya tidak memberikan dampak yang signifikan terhadap kepatuhan berkendara, dalam hal ini menggunakan sepeda kayuh. Beragam faktor menjadi penguat alasan mengapa kelompok sepeda ini mengabaikan marka utuh di jalan darmo.

## **E. PENUTUP**

Trend bersepeda di era pandemi ini menjadi satu hal yang tak di sangka-sangka. tingginya minat masyarakat terhadap kegiatan bersepeda menjadi hal yang baru di jalan raya. seperti fenomena lainnya, setiap adanya fenomena yang baru jelas membawa dua sudut pandang, tergantung dari segi mana kita melihatnya. Jika dilihat dari segi positif ini merupakan langkah baru yang bisa membuat Indonesia menjadi kota yang bebas dari polusi udara melihat Indonesia merupakan kota yang memiliki tingkat kepadatan dan polusi udara dari kendaraan yang cukup besar. Dengan adanya trend bersepeda jelas ini dapat mengurangi Indonesia dari polusi kendaraan seperti yang diharapkan sejak lama. Selain itu karena trend ini muncul di era pandemi, bersepeda membuat imunitas meningkat, imun yang baik membuat badan menjadi lebih sehat dan menghindari penularan berbagai macam penyakit.

Ada positif pasti ada pula segi negative dari fenomena ini. karena ini merupakan trend yang datangnya secara tak disangka-sangka sehingga tidak ada persiapan terlebih dahulu untu mengantisipasi jika ada hal-hal yang terjadi tidak sesuai dengan yang diharapkan. pada saat awal muncul semua merasa senang namun jika semakin banyak pengguna sepeda di jalan raya maka semakin tak terkendali untuk pengguna jalanlainnya. Ini akan menjadi rancu kurangnya kaingin tahaun pengguna sepeda terhadap regulasi dan peraturan yang harus di taati membuat para pengguna sepeda semakin tidak beraturan saat di jalan raya

.jika tidak mengikuti regulasi yang ada tentu akan berdampak terhadap pengguna sepeda bahkan dapat mengancam pengendara lainnya di jalan.

Jalan-jalan yang ada di Surabaya juga tidak ramah terhadap para pengguna sepeda. tidak adanya jalur-jalur khusus bagi pengguna sepeda membuat sepedaharus berbagi jalan dengan kendaraan lain yang. jenis-jenis sepeda yang beraneka ragam juga membuat keadaan semakin pelik sebab sepeda-sepeda balap yang sering kita lihat memerlukan jalan yang mulus dan besar juga harus dikayuh dengan kecepatan yang tinggi. tidak adanya batas kecepatan terhadap sepeda menjadi alasan utama sepeda tidak dapat bersanding dengan kendaraan lainnya di jalan raya yang padat.

Analisis perilaku happy gowes terkait dengan larangan mendahului pada marka utuh di jalan darmo menghasilkan *statement* yakni marka utuh yang ada di jalan darmo tidak membatasi *goweser* agar tidak masuk ke jalur tengah. Pengetahuan tentang marka dilarang mendahului tidak begitu jelas bagi para bikers. Sepeda masih di anggap sebagai alat berolahraga yang tidak dapat disamakan dengan kendaraan lainnya sehingga peraturan di jalan raya dapat di abaikan oleh pengguna sepeda. faktor yang kedua yang sangat mempengaruhi perilaku anggota klub sepeda pada saat berkendara di jalan raya adalah jenis sepeda yang mereka miliki. Hal ini dikarenakan grup happy gowes yang semuanya menggunakan sepeda jenis balap atau yang biasa disebut dengan roadbike membutuhkan jalan yang halus, bebas hambatan, dan memiliki ruang gerak yang cukup untuk manuver. Rupanya itulah yang membuat banyak pengguna sepeda balap, termasuk grup happy gowes abai terhadap aturan yang ada di jalan darmo terkait marka utuh.

Berdasarkan hasil dari analisis perilaku klub sepeda Happy Gowes terhadap marka utuh dilarang mendahului di jalan darmo Surabaya maka ada beberapa saran yang dapat diberikan antara lain:

1. Adanya kepastian Hukum yang jelas tentang tata cara penggunaan sepeda di jalan raya. Seperti penerapan sistim tilang secara manual dan E-tilang yang masih belum ada segera diterbitkan agar penerapannya dapat segera terlaksana.
2. Pemerintah semestinya lebih aktif dalam sosialisasi tentang peraturan marka jalan khususnya bagi pesepeda. Sosialisasi yang paling efektif adalah melalui sosial media sebab rata-rata pengguna sepeda di jalan raya darmo adalah kaum milenial yang aktif dalam sosial media.
3. Bagi pengemudi sepeda yang kedapatan melanggar, langsung ditindak tegas di tempat sehingga memberikan efek jera bagi pelanggar maupun peringatan kepada pengemudi sepeda yang lain bahwa setiap yang melanggar akan diberikan sanksi sesuai hukum yang berlaku.
4. Untuk jalur sepeda di Surabaya khususnya di jalan darmo belum ada, sebaiknya di buat jalur khusus bagi para pengguna sepeda agar tidak rebutan jalan dengan kendaraan lainnya sehingga menghindari resiko pelanggaran dan resiko terjadinya kecelakaan.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Agustina, Dewi. 2021. 'Kecelakaan Lalu Lintas Sepanjang 2020 Di Jepang Menewaskan 2.839 Orang Artikel Ini Telah Tayang Di

- Tribunnews.com Dengan Judul Kecelakaan Lalu Lintas Sepanjang 2020 Di Jepang Menewaskan 2.839 Orang', *Tribunnews.com* <<https://www.tribunnews.com/internasional/2021/01/05/kecelakaan-lalu-lintas-sepanjang-2020-di-jepang-menewaskan-2839-orang>> [accessed 10 June 2021]
- Asasi, Afida Nur, and M.Si Dra. Puji Astuti. 2019. 'Pandangan Komunitas Bike To Work Semarang', 8: 1-6
- Asmoro, Djoko.1990. Buku Petunjuk Perencanaan Marka Jalan: Direktorat Jenderal Bina Marga-Direktorat Pembinaan Jalan Kota. Jakarta
- Asasi, Afida Nur, and M.Si Dra. Puji Astuti. 2019. 'Pandangan Komunitas Bike To Work Semarang', 8: 1-6
- Asmoro, Djoko.1990. Buku Petunjuk Perencanaan Marka Jalan: Direktorat Jenderal Bina Marga-Direktorat Pembinaan Jalan Kota. Jakarta
- Maulidya, Ichda. 2016. 'PERENCANAAN LOKASI JALUR SEPEDA DALAM RANGKA MENDUKUNG PROGRAM RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH DI KOTA KEDIRI PROVINSI JAWA TIMUR': 2016
- Maulidya, Ichda. 2016. 'PERENCANAAN LOKASI JALUR SEPEDA DALAM RANGKA MENDUKUNG PROGRAM RUTE AMAN SELAMAT SEKOLAH DI KOTA KEDIRI PROVINSI JAWA TIMUR': 2016
- Michelle, Elizabeth, Keyzia Betarli Lengkong, and Melvin Jusuf. 2020. 'Ketaatan Dan Kepatuhan Hukum Masyarakat Terhadap Peraturan Psbb Masa Transisi Berdasarkan Pergub No. 88 Tahun 2020 Di Wilayah Jakarta Barat', *ADIL: Jurnal Hukum*, 11.2 <<https://doi.org/10.33476/ajl.v11i2.1654>>
- Mar'at, samsuwunuwiyati dan Lieke Indiningsih Kartono.2010. Perilaku Manusia: Pengantar Singkat tentang Psikologi. Bandung: Refika Aditama
- Sugasta, Hervian Handika, Slamet Widodo, and Siti Mayuni. 2016. 'Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Perkotaan Pontianak ( Studi Kasus Jalan Sutan Syahrir - Jalan Jendral Urip - Jalan K. H. W. Hasyim - Jalan Merdeka)', *Jurnal Rekayasa Sipil*, 4.4: 1-9 <<http://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/view/19197>>
- who.in. 2021. 'Pertanyaan Dan Jawaban Terkait Coronavirus', *Www.who.int* <<https://www.who.int/indonesia/news/novel-coronavirus/qa/qa-for-public>> [accessed 29 March 2021]
- Windarni, Imai Putri, Agustiah Wulandari, and Firsta Rekayasa Hernovianty. 2018. 'Tingkat Keinginan Masyarakat Menggunakan Jalur Sepeda Di Kota Pontianak': 1-14  
[http://p2k.um-surabaya.ac.id/id3/2-3045-2942/Marka-Jalan\\_50926\\_um-surabaya\\_p2k-um-surabaya.html](http://p2k.um-surabaya.ac.id/id3/2-3045-2942/Marka-Jalan_50926_um-surabaya_p2k-um-surabaya.html), diakses pada 24 Juni 2021 Pukul 18.42 WIB
- Sugasta, Hervian Handika, Slamet Widodo, and Siti Mayuni. 2016. 'Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Perkotaan Pontianak ( Studi Kasus Jalan Sutan Syahrir - Jalan Jendral Urip - Jalan K. H. W. Hasyim - Jalan Merdeka)', *Jurnal Rekayasa Sipil*, 4.4: 1-9 <<http://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/view/19197>>

- who.in. 2021. 'Pertanyaan Dan Jawaban Terkait Coronavirus', *Www.who.int*  
<<https://www.who.int/indonesia/news/novel-coronavirus/qa/qa-for-public>> [accessed 29 March 2021]
- Windarni, Imai Putri, Agustiah Wulandari, and Firsta Rekayasa Hernovianty. 2018. 'Tingkat Keinginan Masyarakat Menggunakan Jalur Sepeda Di Kota Pontianak': 1–14  
[http://p2k.um-surabaya.ac.id/id3/2-3045-2942/Marka-Jalan\\_50926\\_um-surabaya\\_p2k-um-surabaya.html](http://p2k.um-surabaya.ac.id/id3/2-3045-2942/Marka-Jalan_50926_um-surabaya_p2k-um-surabaya.html), diakses pada 24 Juni 2021 Pukul 18.42 WIB