

Fenomena “Gowes” di Jambi: Kajian Sosiologis terhadap Pola Interaksi dan Komunitas

Heri Setyo Saputro¹, Krisvoniawati Hidayah^{2*}

¹BPBAT Sungai Gelam

²Universitas Jambi, Indonesia

E-mail: heris6765@gmail.com¹, krisvoniawatii08@gmail.com²

Article Info

Article history:

Received December 12, 2025

Revised December 18, 2025

Accepted December 23, 2025

Keywords:

Cycling; Bicycle Community;
Social Interaction; Social
Capital; Jambi City

ABSTRACT

The phenomenon of "gowes" (both recreational and transport cycling) in Jambi City has developed as a social practice that forms a meeting space, friendship networks, and collective identity. This study aims to describe (1) a general overview of cycling activities in Jambi, (2) the patterns of social interaction that develop before, during, and after cycling, (3) the dynamics of cycling community formation, and (4) the symbolic meanings and social impacts that emerge. The study uses a descriptive qualitative approach with a case study design. Data were collected through observations of gathering points and routes, semi-structured interviews with community administrators/members and individual cyclists, and documentation of social media and activity materials. Analysis was conducted thematically through data reduction, data presentation, and drawing conclusions. The findings indicate that cycling in Jambi forms interaction patterns based on peloton solidarity, exchange of route and equipment information, and post-cycling rituals (coffee/breakfast) that strengthen social capital. On the other hand, there is the potential for community exclusivity, friction in road space, and symbolic consumption through equipment and events. Sociological implications confirm that cycling has become a medium for networking and activating urban public spaces.

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



Article Info

Article history:

Received December 12, 2025

Revised December 18, 2025

Accepted December 23, 2025

Kata Kunci:

Gowes; Komunitas Sepeda;
Interaksi Sosial; Modal Sosial;
Kota Jambi

ABSTRACT

Fenomena “gowes” (aktivitas bersepeda rekreasi maupun transport) di Kota Jambi berkembang sebagai praktik sosial yang membentuk ruang pertemuan, jejaring pertemanan, dan identitas kolektif. Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan (1) gambaran umum aktivitas gowes di Jambi, (2) pola interaksi sosial yang terbangun sebelum–selama–sesudah gowes, (3) dinamika pembentukan komunitas sepeda, serta (4) makna simbolik dan dampak sosial yang muncul. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan desain studi kasus. Data dikumpulkan melalui observasi titik kumpul dan rute, wawancara semi-terstruktur dengan pengurus/anggota komunitas dan goweser individu, serta dokumentasi media sosial dan materi kegiatan. Analisis dilakukan secara tematik melalui reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Temuan menunjukkan bahwa gowes di Jambi membentuk pola interaksi berbasis solidaritas peloton, pertukaran informasi rute dan peralatan, serta ritual pascagowes (ngopi/sarapan) yang memperkuat modal sosial. Di sisi lain, muncul potensi eksklusivitas komunitas, gesekan ruang jalan, serta konsumsi simbolik melalui perlengkapan

dan event. Implikasi sosiologis menegaskan bahwa gowes menjadi medium pembentukan jejaring dan aktivasi ruang publik kota.

This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.



Corresponding Author:

Krisvoniawati Hidayah
Universitas Jambi, Indonesia
Email: krisvoniawatii08@gmail.com

PENDAHULUAN

Dalam dua dekade terakhir, bersepeda kembali menonjol sebagai praktik mobilitas dan gaya hidup di banyak kota dunia. Literatur transportasi menunjukkan bahwa sepeda bukan sekadar moda, melainkan bagian dari perubahan budaya perkotaan menuju mobilitas berkelanjutan. Pucher dan Buehler menegaskan bahwa “*cycling is probably the most sustainable urban transport mode*” (Pucher & Buehler, 2017). Di berbagai negara, pandemi COVID-19 juga menjadi akselerator: banyak kota menambah ruang sepeda dan menguji intervensi taktis ((Buehler & Pucher, 2024). Kenaikan partisipasi ini tidak seragam yang dipengaruhi gender, usia, tujuan perjalanan, dan konteks infrastruktur (Buehler & Pucher, 2024). Di balik aspek fisik, penelitian mutakhir menyoroti dimensi sosial bersepeda: rasa kebersamaan, keterlibatan warga, dan modal sosial. Stroope menemukan keterkaitan bersepeda/berjalan untuk transportasi dengan partisipasi komunitas (Stroope, 2021). Temuan lintas-negara juga menunjukkan hubungan aktif-transport dengan keterlibatan komunitas meski besarnya efek bervariasi antar konteks (Stroope & Garn, 2024). Karena itu, menempatkan bersepeda sebagai fenomena sosial membuka ruang analisis sosiologis yang bukan hanya evaluasi kesehatan atau lalu lintas. Kerangka ini menjadi landasan untuk membaca “gowes” sebagai praktik yang mengorganisasi pertemuan dan identitas di ruang kota.

Di tingkat nasional, tren “gowes” di Indonesia menguat terutama sejak 2020 dan terus bertahan sebagai aktivitas rekreasi, olahraga, dan komunitas. Gowes kerap berkelindan dengan event, jersey komunitas, serta aktivitas pendukung seperti “*coffee ride*” yang memperluas fungsi bersepeda sebagai ruang pergaulan. Fenomena ini sejalan dengan literatur yang menekankan bahwa intervensi-infrastruktur dan narasi publik dapat memicu adopsi bersepeda, tetapi efeknya sangat kontekstual (Rérat et al., 2022). Kajian tentang “*pop-up bike lanes*” menunjukkan bagaimana perubahan ruang jalan dapat mendorong pilihan bersepeda, termasuk untuk perjalanan kerja (Tiglao et al., 2025). Pada saat yang sama, dinamika kelas dan inklusi perlu diwaspadai; studi kebijakan menyoroti pentingnya agenda keadilan dalam perencanaan sepeda (Cunha et al., 2024). Bersepeda juga dipengaruhi proses sosialisasi dan norma budaya; misalnya, studi di Denmark dan Belanda menunjukkan perbedaan partisipasi menurut latar migran dan gender (Haustein et al., 2020). Artinya, “gowes” dapat menjadi medium integrasi sosial, tetapi juga berpotensi mempertegas batas-batas kelompok bila tidak dikelola inklusif.

Dari kacamata sosiologi, komunitas sepeda bekerja sebagai arena produksi norma (safety, disiplin peloton), simbol (jersey/jenis sepeda), dan reputasi (event/strava). Pola ini juga terkait konsumsi simbolik: perlengkapan dan gaya bersepeda menjadi penanda identitas dan prestise. Dengan demikian, fenomena gowes layak dibaca sebagai praktik sosial yang memengaruhi pola interaksi dan penggunaan ruang publik (Febriza et al., 2025).

Secara lokal, Kota Jambi menunjukkan gejala serupa: titik kumpul pagi hari, rute akhir pekan, dan komunitas yang aktif di media sosial. Ruang publik seperti jalan protokol, area waterfront, hingga kawasan kuliner yang menjadi arena perjumpaan goweser dengan pengguna ruang lain. Interaksi tidak berhenti pada aktivitas mengayuh; ia berlanjut pada koordinasi di grup WhatsApp/Telegram, berbagi rute, hingga kegiatan sosial. Dalam banyak komunitas, terdapat aturan tak tertulis: formasi peloton, sinyal tangan, pembagian peran (*road captain/sweeper*), dan etika di jalan. Ritual pascagowes (sarapan/ ngopi) berfungsi sebagai “**ruang obrolan**” yang memadatkan relasi dan membangun kepercayaan. Dari perspektif modal sosial, praktik ini berpotensi meningkatkan jejaring, dukungan timbal balik, serta akses informasi (misal perbaikan sepeda, event). Namun, muncul juga potensi masalah: eksklusivitas (pemula merasa terpinggirkan), konflik ruang jalan, hingga kecenderungan konsumtif. Penelitian psikologi-transport menunjukkan perilaku bersepeda pascapandemi juga heterogen; niat bersepeda dipengaruhi faktor sosiodemografis dan psikologis (Barbour & Mannering, 2023). Karena itu, pemetaan fenomena gowes di Jambi perlu menangkap baik sisi kohesif maupun sisi problematikanya. Kajian sosiologis membantu menjelaskan mengapa aktivitas yang tampak “olahraga” sebenarnya memproduksi tatanan sosial baru di kota.

Urgensi penelitian ini terletak pada kebutuhan memahami perubahan pola pergaulan dan komunitas urban di Jambi melalui praktik gowes. Rumusan masalah diarahkan pada: bagaimana gambaran fenomena gowes di Jambi, bagaimana pola interaksi sosialnya, bagaimana komunitas terbentuk dan bertahan, serta apa makna dan dampak sosialnya. Secara metodologis, penelitian kualitatif memungkinkan penelusuran pengalaman, norma, dan makna yang tidak selalu tampak dalam angka partisipasi. Pendekatan ini juga sejalan dengan penelitian lokal yang menekankan pentingnya triangulasi dalam studi lapangan. Febriza menuliskan bahwa “Data penelitian diperoleh melalui wawancara ... kemudian dianalisis menggunakan metode kualitatif dengan triangulasi data” (Febriza et al., 2024). Dengan demikian, studi ini menempatkan observasi, wawancara, dan dokumentasi sebagai sumber utama untuk membaca praktik sosial gowes. Kontribusi penelitian diharapkan memperkaya kajian sosiologi olahraga/rekreasi dan studi mobilitas perkotaan di level daerah. Selain itu, hasilnya dapat menjadi masukan bagi komunitas untuk memperkuat keselamatan dan inklusivitas, serta bagi pemerintah untuk merancang kota ramah sepeda. Secara praktis, pemahaman atas pola interaksi dan komunitas dapat membantu mengurangi gesekan ruang dan mendorong pemanfaatan ruang publik yang lebih tertib. Akhirnya, fenomena gowes di Jambi dipandang sebagai laboratorium sosial yang memperlihatkan bagaimana kota membentuk warganya dan sebaliknya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan desain studi kasus di Kota Jambi untuk menggambarkan fenomena gowes sebagai praktik sosial dan komunitas. Lokasi penelitian berfokus pada titik kumpul (*start point*), rute populer, serta lokasi pascagowes

seperti area sarapan atau *coffee shop*, dengan subjek meliputi pengurus komunitas sepeda, anggota lama dan baru, *goweser* individu, serta panitia maupun peserta event gowes.

Data dikumpulkan melalui observasi partisipatif terbatas di start point, rute, dan titik kumpul; wawancara semi-terstruktur dengan informan kunci; serta dokumentasi berupa unggahan media sosial, poster kegiatan, dan foto/video aktivitas. Analisis data dilakukan secara tematik melalui reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan mengacu pada Miles et al., (2018) sedangkan keabsahan data diperkuat lewat triangulasi sumber dan metode serta member checking pada ringkasan temuan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Fenomena Gowes di Jambi

Aktivitas gowes di Jambi cenderung berirama mingguan, dominan pada pagi hari dan akhir pekan. Titik kumpul biasanya berada di ruang yang mudah diakses (misal area landmark kota, simpang besar, atau depan kafe). Peserta bervariasi dari pelajar/mahasiswa hingga pekerja, dengan tipe sepeda yang beragam (*road bike*, *MTB*, *hybrid*). Rute dipilih berdasarkan kombinasi “aman—nyaman—*instagrammable*”, sekaligus mempertimbangkan tempat singgah untuk sarapan.

Pola Interaksi Sosial dalam Aktivitas Gowes

Interaksi sosial terjadi dalam tiga fase: (a) pra-gowes (koordinasi jam kumpul, cek perlengkapan, pembagian kelompok), (b) di rute (kerja sama peloton, saling jaga jarak, berbagi air/alat, memberi sinyal bahaya), dan (c) pascagowes (ngopi/sarapan) sebagai ruang “obrolan santai” yang menguatkan keakraban. Pola komunikasi banyak dimediasi grup WhatsApp/Telegram/Instagram, termasuk pengumuman rute, dokumentasi foto, serta aturan tak tertulis seperti menjaga formasi dan mendahulukan keselamatan.

Sejalan dengan temuan di kota lain, studi tentang coronapistes menekankan bahwa “*Covid cycle lanes ... have improved traffic conditions for cycling in terms of safety, directness and the overall experience*” (Rérat et al., 2022).

Dalam konteks Jambi, persepsi “lebih aman bila bersama” membuat gowes berkelompok menjadi strategi sosial untuk mengurangi rasa rentan di jalan serta mempertebal solidaritas.

Pembentukan dan Dinamika Komunitas Sepeda

Alasan bergabung umumnya berlapis: kesehatan, teman, hobi, eksistensi, dan akses informasi. Komunitas biasanya memiliki struktur kepengurusan (ketua/koordinator *rute/road captain*), agenda rutin, dan kadang iuran atau dukungan sponsor. Norma dan kontrol sosial muncul melalui disiplin rute, standar keselamatan (helm, lampu, etika mendahului), serta sanksi sosial informal bagi pelanggar. Dinamika anggota baru sering dipengaruhi kemampuan mengikuti pace; karena itu beberapa komunitas membentuk kelompok pemula untuk mencegah eksklusivitas.

Identitas, Simbol, dan Makna Sosial “Gowes”

Identitas komunitas diproduksi lewat simbol: jersey, logo, tagar, dan dokumentasi di media sosial. Jenis sepeda dan perlengkapan berperan sebagai penanda selera dan posisi (misal

road bike sebagai simbol kecepatan/prestise, MTB sebagai simbol petualangan). Event (*fun ride, charity ride, race*) memperkuat rasa memiliki sekaligus membuka jejaring lintas-komunitas. Bagi sebagian goweser, gowes dimaknai sebagai “*healing*”, cara mengelola stres, dan ruang aktualisasi diri. Studi pascapandemi menunjukkan niat bersepeda dipengaruhi faktor psikologis seperti kebahagiaan dan orientasi ramah lingkungan (Barbour & Mannering, 2023).

Dampak Sosial

Dampak positif yang menonjol ialah meningkatnya modal sosial: jaringan pertemanan meluas, solidaritas tumbuh, dan ruang publik menjadi lebih aktif. Kegiatan gowes juga mendorong budaya saling bantu (misal membantu ban bocor, berbagi rute aman, informasi bengkel). Di sisi lain, terdapat potensi masalah berupa eksklusivitas komunitas, gesekan dengan pengguna jalan lain, serta gaya hidup konsumtif melalui pembelian sepeda/perlengkapan. Kajian kebijakan menekankan pentingnya menempatkan keadilan (*equity*) dalam perencanaan sepeda agar akses dan manfaatnya tidak hanya dinikmati kelompok tertentu (Cunha et al., 2024). Dalam konteks lokal Jambi, dukungan infrastruktur dan edukasi berlalu lintas menjadi kunci agar manfaat sosial gowes tidak dibayangi konflik ruang.

KESIMPULAN

Fenomena gowes di Kota Jambi berkembang sebagai praktik sosial yang membentuk pola interaksi berbasis kerja sama, solidaritas, dan pertukaran informasi, baik di ruang fisik (titik kumpul–rute–pascagowes) maupun ruang digital (grup pesan dan media sosial). Komunitas sepeda berperan sebagai wahana produksi norma keselamatan, identitas kolektif, serta perluasan jejaring. Dampak positifnya tampak pada peningkatan modal sosial dan aktivasi ruang publik, namun ada potensi eksklusivitas dan gesekan ruang jalan yang perlu dikelola.

SARAN

Untuk komunitas, disarankan memperkuat budaya keselamatan melalui briefing rute, penggunaan sinyal, pengaturan pace kelompok, serta penegasan perlengkapan wajib. Komunitas juga perlu membuka kegiatan yang lebih inklusif bagi pemula, perempuan, dan kelompok usia tertentu (misalnya slow ride atau kelas teknik dasar), sekaligus mengurangi eksklusivitas simbolik dengan menekankan etika bersepeda dan solidaritas lintas-komunitas.

Untuk pemerintah/instansi, perlu penyediaan infrastruktur ramah sepeda seperti jalur aman, penyeberangan, parkir sepeda, serta konektivitas rute, disertai penguatan edukasi keselamatan dan etika berbagi jalan bagi pesepeda maupun pengguna kendaraan bermotor. Untuk penelitian lanjut, dapat dilakukan survei kuantitatif guna memetakan profil goweser dan pola partisipasi, serta studi komparatif antar-kota/kabupaten termasuk kajian gender dan kelas sosial dalam komunitas sepeda.

DAFTAR PUSTAKA

- Barbour, N., & Mannering, F. (2023). Intended cycling frequency and the role of happiness and environmental friendliness after COVID-19. *Scientific Reports*, 13, 636. <https://doi.org/10.1038/s41598-023-27681-6>
- Buehler, R., & Pucher, J. (2024). COVID-19 and cycling: A review of the literature on changes

- in cycling levels and government policies from 2019 to 2022. *Transport Reviews*, 44(2), 299–344. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2205178>
- Cunha, M., Bouzouina, L., & Hidalgo, C. (2024). Pursuing cycling equity: A mixed-methods analysis of cycling plans and social justice in three European cities. *Transport Policy*, 145, 237–246. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.11.001>
- Febriza, N. A., Hadinata, R., Mardian, R., Yuliawan, E., & Prabowo, B. Y. (2024). Implementasi Pendidikan Karakter Melalui Mata Pelajaran Pendidikan Jasmani Olahraga dan Kesehatan di SD Negeri 76/IX Mendalo Darat. *Jurnal Pendidikan Tematik Dikdas*, 9(1), 58–71. <https://doi.org/10.22437/jptd.v9i1.33751>
- Febriza, N. A., Hidayah, K., Arisyi, M. F., Fauziyanti, S., Yudiani, W., & Widowati, A. (2025). Evaluasi Kebugaran Jasmani Anggota Tarung Derajat Satlat Siginjai Berdasarkan Uji VO2MAX Via Website Topend Sports. *SPRINTER: Jurnal Ilmu Olahraga*, 6(2), 275–281. <https://doi.org/10.46838/spr.v6i2.734>
- Haustein, S., Kroesen, M., & Mulalic, I. (2020). Cycling culture and socialisation: Modelling the effect of immigrant origin on cycling in Denmark and the Netherlands. *Transportation*, 47, 1689–1709. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09978-6>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2018). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook* (4th ed.). SAGE Publications.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2017). Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*, 37(6), 689–694. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>
- Rérat, P., Haldimann, L., & Widmer, H. (2022). Cycling in the era of COVID-19: The effects of the pandemic and pop-up bike lanes on cycling practices. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 15, 100677. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100677>
- Stroope, J. (2021). Active transportation and social capital: The association between walking or biking for transportation and community participation. *Preventive Medicine*, 150, 106666. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2021.106666>
- Stroope, J., & Garn, A. C. (2024). Perception of place, active transportation, and community participation: A mediation analysis. *Journal of Transport & Health*, 36, 101812. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101812>
- Tiglao, N. C., Gaspay, S. M., Tolentino, N. J., & Ng, A. C. L. (2025). ‘Build it, but will they come?’ Assessing the influence of pop-up bike lanes during the COVID-19 pandemic on bike-to-work decisions in Metro Manila. *Transportation Research Procedia*, 82, 3807–3826. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2024.12.015>