BAB II
DEFINISI KAMPANYE DAN FENOMENA SEPEDA

II.1 Kampanye

Kampanye adalah tindakan mempengaruhi dengan cara apapun untuk membuat komunikan berpihak kepada komunikator, Menurut Venus Antar, 2004 terdapat beberapa definisi mengenai kampanye diantaranya :

- Sebagai salah satu usaha yang terencana dan berjalan untuk memberikan informasi, mendidik, atau meyakinkan masyarakat untuk tujuan khusus.
- Menggunakan berbagai lambang untuk mempengaruhi manusia sedemikian rupa, sehingga tingkah laku yang ditimbulkan karena pengaruh tersebut sesuai dengan keinginan komunikator.
- Rencana kegiatan komunikasi pemasaran yang berkesinambungan dan dilaksanakan berdasarkan jadwal yang menunjukan suatu peran atau berbagai media (televisi, radio, majalah, surat kabar, dan film)
- Kampanye publik merupakan aktifitas komunikasi didalam menyampaikan pesan melalui jaringan saluran komunikasi secara terpadu dan mengorganisir aktifitas komunikasi tersebut dengan tujuan menghasilkan dampak pada individu-individu dalam jumlah besar, atau kelompok masyarakat sesuai dengan target yang ingin dicapai pada satuan waktu tertentu.

dari definisi tersebut maka dapat ditarik kesimpulan kampanye yaitu aktifitas komunikasi yang terencana untuk memberikan informasi, mendidik, meyakinkan dan mempengaruhi individu-individu dalam jumlah besar atau kelompok masyarakat dengan menggunakan berbagai macam media agar memenuhi target yang ingin dicapai pada suatu waktu tertentu.

Menurut Venus Antar materi dan isi kampanye biasanya menyangkut :

- Tema, topik, dan isu apa yang diangkat ke permukaan agar mendapat tanggapan.
- Tujuan dari kampanye.
- Program atau perencanaan dalam kampanye.
- Sasaran dari kampanye yang hendak dicapai.

II.1.1 Jenis-jenis Kampanye

- Kampanye sosial

Adalah suatu kegiatan kampanye yang mengkomunikasikan pesan-pesan yang berisi tentang masalah sosial kemasyarakatan, dana bersifat non komersil. Tujuan dari kampanye sosial adalah untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat akan gejala-gejala sosial yang sedang terjadi.

- Kampanye promosi

Adalah kegiatan kampanye yang dilaksanakan dalam rangka promosi untuk meningkatkan atau mempertahankan penjualan dan sebagainya.

- Kampanye politik

Yaitu kampanye yang menyampaikan pesan-pesan kepada masyarakat agar memperoleh informasi tentang apa dan bagaimana suatu partai, program atau visinya. Dengan demikian masyarakat dapat memahami maksud dan tujuan dari pertai tersebut untuk menentukan yang dipilih atau tidak.

- Kampanye brisik

Yaitu kampanye yang dilakukan melalui gerakan untuk melawan atau mengadakan aksi secara serentak dengan menyiarkan kabar angin. (Venus Antar,2004 : 20)

II.1.2 Manfaat Kampanye

Kampanye mampu memberikan manfaat yang sangat besar dalam penanggulangan suatu masalah, sebab kampanye merupakan salah satu jenis komunikasi masa yang mampu menyampaikan pesan secara sistematis untuk mencapai *target audience* yang luas dan tersebar. Dalam menyampaikan strategi pesan yang tepat dan dilaksanakan dengan sungguh-sunguh maka pesan yang akan disampaikan bisa diterima dan dicerna dengan baik oleh targte audience sehingga tujuan dari kampanye pun akan tercapai.

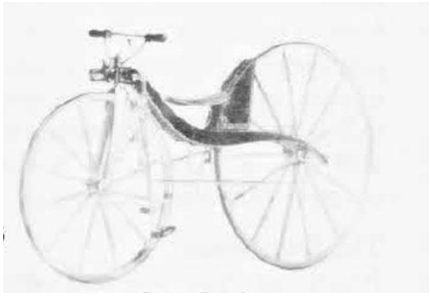
II.2 Sejarah dan Fenomena Aktifitas Sepeda

Sepeda ditemukan pada tahun 1817 oleh seorang jerman yang bernama Baron Karl Drais Von Sauebronn, namun beberapan buku sejarah dari perancis Pierre dan Ernest Michaux, pada tahun 1863. Namun Pierre dan Ernest Michaux bukanlah orang yang pertama menemukan sepeda, Pierre dan Ernest Michaux hanya menemukan pedal dan engkol diroda depan dari sepeda. Bahkan beberapa versi lain menyebutkan Leonardo da Vinci telah membuat sketsa sebuah mesin beroda yang sangat mirip dengan sepeda *modern*, lengkap dengan pedal dan rantai pengendali, pada tahun 1490, sketsa ini disebutkan ditemukan oleh beberapa pendeta italia pada tahun 1966 saat merestorasi manuskrip kuno Da Vinci, Namun sebagaimana sketsa pesawat dan sketsa-sketsa da Vinci lainnya yang melampaui zamannya, gambar tentang itu tak pernah melampaui kertas gambar model itu tak pernah dibuatnya, sehingga banyak pihak yang menyangsikan kebenaran adanya sketsa Da Vinci itu.



Gambar II.1: sepeda 1817
(sumber: Ultimate Bicycle Book, Richard Ballantine dan Richard Grant, A Dorling Kindersley Book, 1992)

Sejarah sepeda memang samar, namun salah satu yang dinilai cukup *valid* adalah temuan Karl Drais, karena Karl Drais adalah orang pertama yang menghakpatenkan sepeda yaitu pada 17 Februari 1818, sejak itu sepeda mengalami penambahan elemen.



Gambar II.2 Sepeda 1839-1840
(sumber: Ultimate Bicycle Book, Richard Ballantine dan Richard Grant, A Dorling Kindersley Book, 1992)

Pada tahun 1839-1840 di Skotlandia, Kirk Patrick Macmillan menambahkan pedal yang dihubungkan dengan roda belakang.



Gambar II.3 Sepeda 1860
(sumber: Ultimate Bicycle Book, Richard Ballantine dan Richard Grant, A Dorling Kindersley Book, 1992)

Pada tahun 1860. Pierre dan Ernest Michaux menambahkan pedal langsung dihubungkan pada roda depan.



Gambar II.4 Sepeda 1870
(sumber: Ultimate Bicycle Book, Richard Ballantine dan Richard Grant, A Dorling Kindersley Book, 1992)

Pada tahun 1870, James Straley orang Inggris membuat "Ariel"sepeda dengan ban depan lebih besar dibandingkan roda belakang atau yang populer disebut "*Penny Farthing*" roda depannya mencapai lima kaki,



Gambar II.5 Sepeda 1877
(sumber: Ultimate Bicycle Book, Richard Ballantine dan Richard Grant, A Dorling Kindersley Book, 1992)

Pada tahun 1877, Inggris, James starley mematenkan sistem sepeda dengan gigi (*gear*) yang bisa diganti-ganti,



Gambar II.6 Sepeda 1885

(sumber: Ultimate Bicycle Book, Richard Ballantine dan Richard Grant, A Dorling Kindersley Book, 1992)

Pada tahun 1885, Inggris Kemp Starley, menambahkan rantai pada sepeda dan memperbaiki ukuran sepeda menjadi lebih proporsional, selanjutnya pada tahun 1888 di Skotlandia, Boyd Dunlop menemukan roda berbahan karet yang bisa diisi dengan angin. (Ahmad Arif dengan sumber; Ultimate Bicycle Book, Richard Ballantine dan Richard Grant, A Dorling Kindersley Book, 1992). Sepeda masuk ke Indonesia sekitar pada tahun 1900-an sepeda adalah produk yang dibawa masuk oleh kolonial Belanda, pada saat itu sepeda merupakan kendaraan yang mewah dan merupakan kendaraan kalangan atas, namun dengan adanya *revolusi industri* mulai munculnya kendaraan bermotor.

Sepeda mengalami penghinaan dengan sindiran-sindiran pada masa kolonial Belanda, hal itu dilakukan oleh kalangan atas Belanda yang tergabung dalam club sepeda motor yang bernama wielrijders Bond, sepeda direndahkan dengan pernyataan bahwa sepeda hanya cocok untuk *bruine broeders* "saudara coklat" atau kaum pribumi yang pada saat itu sedang mengalami penjajahan oleh kolonial Belanda, seringnya sepeda direndahkan sehingga pada tahun 1971 masyarakat Indonesia merubah cara pandangnya terhadap sepeda, pernyataan ini disebutkan dalam artikel Kompas berjudul Merek Simplex Nganggo Berko yang ditulis oleh Maharjo tahun 1971. Sepeda menjadi simbol status orang susah dan sebaliknya kendaraan bermotor menjadi simbol kaum kaya, sehingga sepeda pada waktu itu sudah mengalami penurunan kelas sosial, karena kalangan masyarakat miskinpun enggan bersepeda lagi, namun sesungguhnya fungsi sosial sepeda diIndonesia

mengalami perubahan, sepeda sempat menjadi tunggangan terhormat kalangan atas dimasa awal kedatangannya, kemudian status sosialnya digusur atau direndahkan kendaraan bermotor, dan sejak tujuh tahun terakhir sepeda mulai menemukan kelasnya kembali, jangan pernah lagi meremehkan sepeda sebagai tunggangan kalangan miskin, karena bisa jadi harga sepeda lebih mahal dibandingkan sepeda motor atau bahkan mobil, tetapi yang lebih penting adalah bukan masalah harga sepeda ini masalah kesadaran akan kesehatan dan lingkungan dari masyarakat sendiri.

II.2.1 Bandung Sebagai Kota yang Baik untuk Bersepeda

Kota Bandung merupakan kota yang dilihat dari kontur tanah yang variatif ada yang mendatar, ada yang menanjak, dan kawasan-kawasan wisata yang banyak dan menyebar dikota Bandung, seperti halnya daerah lembang yang udarannya masih sejuk dan berada didataran tinggi, sering kali pesepeda-pesepeda gunung menuju daerah lembang karena lembang merupakan jalur yang baik untuk pesepeda gunung, selain untuk berolahraga pesepeda dapat merasakan udara yang masih cukup segar dan bersih, daerah lembang banyak memiliki tempat wisata seperti sate kelinci, tahu susu atau tahu lembang, dan tempat wisata lainnya, selain di daerah lembang tempat yang sering dilalui oleh para pesepeda gunung yaitu WARBAN (warung bandrek) berada sekitar 7 km diutara Simpang Dago Bandung, banyak pesepeda yang sering menuju warung bandrek ini, karena warung bandrek ini masih dekat dengan pusat kota Bandung, sehingga bisa langsung gowes dari rumah, sepeda tidak perlu diangkut mobil dulu, panorama yang indah dan hawa yang sejuk, dengan sisi kiri hutan pinus dan sisi kanan panorama cekungan Bandung, jalannya juga relatif sepi, berbeda dengan jalur lembang yang jadi favorit pesepeda balap yang sudah sangat ramai oleh mobil, di tengah-tengah jalur ini terdapat tanjakan yang tidak rasional atau tanjakan yang sangat terjal, bahkan pesepeda melalui tanjakan ini harus menuntun sepedanya sendiri, tanjakan ini menjadi hal yang istimewa didaerah warung bandrek ini, dan yang tentunya minuman bandrek itu sendiri yang terasa hangat. Selain dataran tinggi Bandung memilki tempat yang baik didataran yang mendatar, pesepeda

dapat berkeliling kota, baik menggunakan sepeda *Fixie*, *cruiser*, sepeda ontel, dan lainnya banyak tempat wisata yang dapat dikunjungi seperti *outlet-outlet* baju, ataupun mal namun pesepeda seringkali kesulitan untuk mencari tempat parkir sepeda karena tidak semua mal memberikan fasilitas parkir sepeda, namun ada beberapa mal yang memberi fasilitas parkir untuk sepeda, BEC (Bandung Electronic Center) yang memilki tempat parkir untuk sepeda, Istana Plaza yang masih memperbolehkan sepeda parkir didalam, BTC (Bandung Trade Center) yang memperbolehkan merantai sepeda dipagar mal dan menitipkannya pada satpam.

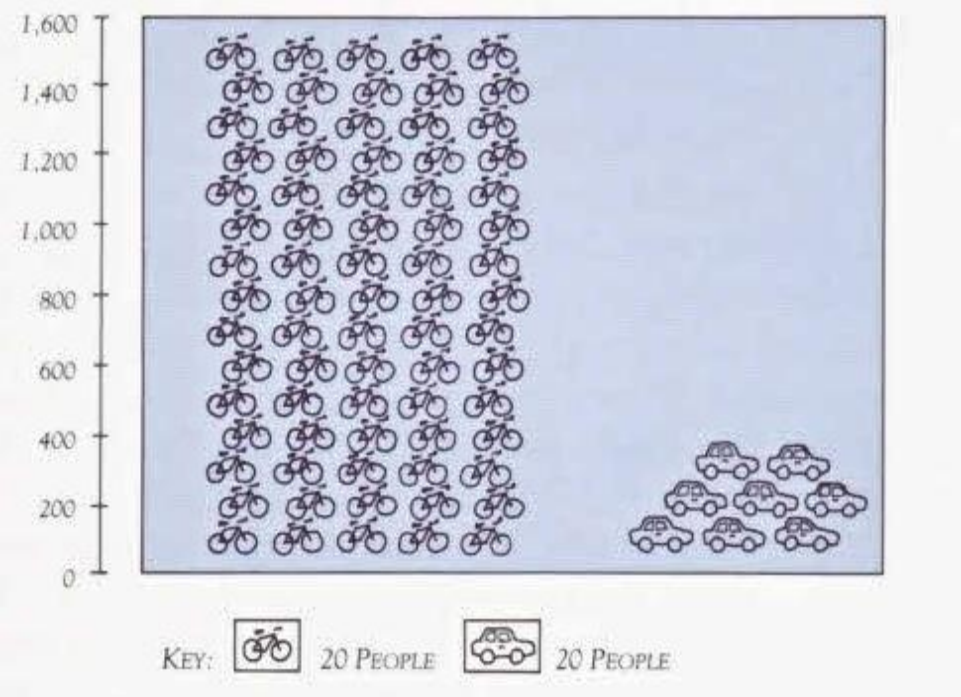
Pesepeda Bandung akan merasa untung bersepeda dikota Bandung jika dibandingkan dengan mengandarai kendaraan bermotor, dikarenakan berdasarkan data Kompas, panjang jalan di Bandung hanya 1.230,4 kilometer atau 5 persen dari luas kota yang sekitar 16.729 hektar, idealnya jaringan jalan minimal 30 persen dari luas kota padahal pada saat yang sama *volume* kendaraan di Bandung telah mencapai 700.000 unit, ditambah dengan data dari PT Jasa Marga yang menyatakan tiap hari rata-rata kendaraan yang masuk ke Kota Bandung lewat pintu tol mencapai sekitar 24.000 unit kendaraan, jika liburan volumenya bisa meningkat hingga 1.500 unit kendaraan. (Andang Iskandar, Sepeda Riwayatmu Kini, Humanika, Bandung, 2010). Hal ini membuat ruas-ruas jalan dikota Bandung semakin sempit dan sering terjadi kemacetan, namun masyarakat yang menggunakan sepeda dapat merasa lega, karena bentuk sepeda yang ramping sehingga masih memungkinkan melintas disela-sela kemacetan dan bila macet total dengan bahan yang ringan pesepeda dapat mengangkat sepeda ketrotoar dan melaju jalur sepeda.

Kota Bandung bila dibandingkan dengan kota tetangga seperti kota Jogja dalam hal bersepeda memang masih jauh dalam antusias masyarakatnya untuk bersepeda, Jogjakarta selain terkenal sebagai kota pelajar dan mahasiswa juga dikenal sebagai kota sepeda, hampir semua masyarakatnya bersepeda, baik dari kalangan bawah sampai seorang wali kotapun tidak segan untuk bersepeda, hal ini dikarenakan kota Jogja ditanamkan budaya yang berwawasan lingkungan seperti halnya bersepeda. Sadar akan lalu lintas kota Jogja yang makin disesaki kendaraan bermotor, warga kota ini pun mulai resah, tak terkecuali Pemerintah

Kota Yogyakarta, sehingga terciptalah sebuah ikrar "segosegawe", sepeda kanggo sekolah lan nyambut gawe, artinya kurang lebih ajakan menggunakan sepeda ke sekolah dan pergi ke tempat kerja. Tak hanya berselogan, Pemerintah Kota Yogyakarta maju selangkah dibandingkan dengan kota-kota lain. Yogyakarta membuat jalur sepeda dijalan utama, memberi arah jalur alternatif buat sepeda, dan membuat ruang tunggu pesepeda disejumlah lampu merah. Lebih dari itu, aparat pemerintah Kota Yogyakarta mau memberi contoh. Setiap hari jumat, lingkungan Balai Kota Yogyakarta tidak boleh atau diharamkannya kendaraan bermotor, hanya pejalan kaki serta sepeda dan becak yang boleh memasuki kawasan ini.

Indra Trenggono, Budayawan Yogyakarta, bersepeda terkait erat dengan habit, dengan kebiasaan, dengan tradisi dan kultur. Sebagai prilaku yang baru, bersepeda akan menimbulkan persoalan *psikologis*. Orang yang terbiasa hidup serba praktis, mudah, dan dengan irama cepat, tidak bisa dengan serta-merta menjalani kehidupan yang lebih lambat, tidak praktis, dan susah. (Ahmad, Arif dengan sumber : Tranggono, Indra dalam Kompas Jawa Tengah, Sabtu 18 Oktober 2008. Hal 4.)

Bandung tidak memiliki ikrar dalam hal bersepeda, namun semua bukan masalah ikrar melainkan antusias masyarakat itu sendiri untuk bersepeda, Pemerintah Kota Bandung sendiri sudah mendukung dengan memfasilitasi pesepeda dengan membuat jalur sepeda maupun upaya pemerintah yang mengharamkan kendaraan bermotor dibeberapa ruas jalan kota atau *CAR FREE DAY* sebagai bentuk dukungan masyarakat bersepeda, dan juga sebagai upaya mengurangi polusi udara.



Grafik II.1. survey jumlah orang yang diangkut per meter per jam
(sumber: Ultimate Bicycle Book)

Survey volume lalulintas kota menunjukan bahwa dalam 1jam, satu lajur jalan dapat digunakan mengangkut dua kali lebih banyak pengguna sepeda dibandingkan pengguna mobil, dengan lalulintas hanya 16 km per jam.



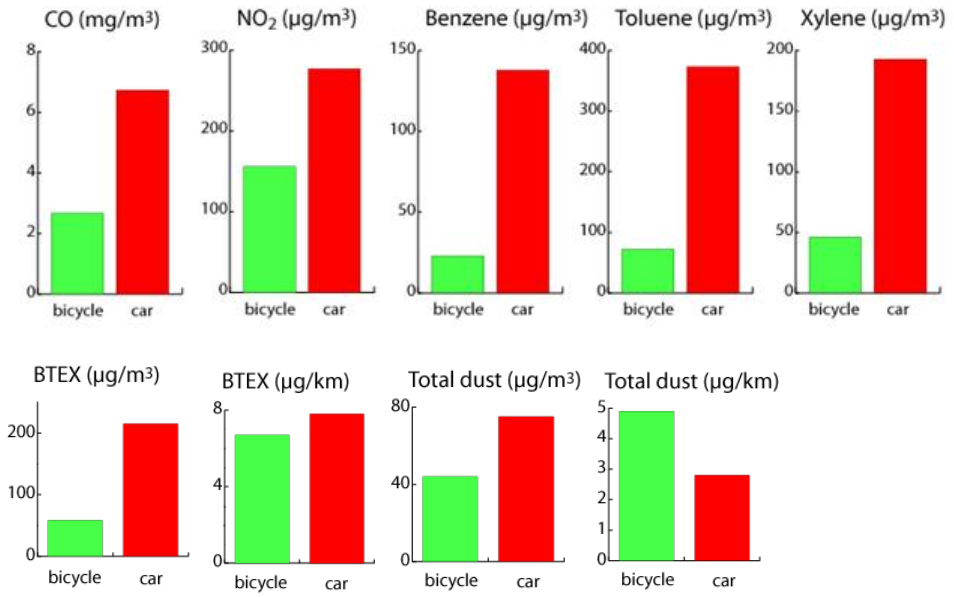
Gambar II.7. Demontrasi di Montreal, Kanada
(sumber: Ultimate Bicycle Book)

Kampanye bersepeda di montreal, Kanada yang mendemontrasikan betapa sepeda lebih hemat ruang dijalan dibandingkan mobil, rata-rata satu mobil menggunakan ruangan yang bisa dipakai oleh delapan pesepeda. (Ballantine, Richard dan Grant, Richard, Ultimate Bicycle Book hal :10)

II.2.2 Bersepeda Merupakan Upaya Menjaga Kesehatan

Bersepeda merupakan cara berolahraga yang menyehatkan, bersepeda rutin selama minimal 30 menit akan mengakibatkan terbakarnya *trigliserin* yaitu zat ditubuh yang menjadi bahan bakar *kolesterol* dan menyebabkan tubuh menjadi gemuk, dengan bersepeda pacu jantung pesepeda berdetak cepat memompa darah dengan cepat, dan menyebarkan kesemua aliran darah dalam tubuh, sehingga mencegah aliran darah yang tersumbat, dan dengan bersepeda dapat merangsang kekebalan tubuh, pusat studi jantung Compenhagen, Denmark menemukan fakta bahwa bersepeda ketempat kerja tiap harinya bisa mengurangi resiko kematian dini hingga mencapai 40%. Melihat semakin hari kualitas udara kota Bandung semakin buruk, hal itu dipicu polusi udara yang semakin tinggi, polusi udara di ibu kota Provinsi Jawa Barat ini lebih tinggi daripada Kabupaten Bandung, Kota Cimahi, dan Kabupaten Sumedang, dari hasil pengukuran kualitas udara Kota Bandung pada tahun 2005 diketahui bahwa kadar *polutan* di beberapa ruas jalan sudah melewati ambang batas. Hasil pengukuran ini menunjukan bahwa jalan Asia-Afrika kadar *carbon monoksida* (CO) 8-12 ppm dan di jalan Merdeka mencapai 8,2-14,7 ppm, padahal batas konsentrasi CO adalah 9 ppm, pengukuran ini juga menyimpulkan bahwa penyumbang polutan CO terbesar bagi kota Bandung adalah sektor transportasi yang terdiri atas kendaraan pribadi, motor, dan angkutan umum, hasil jajak pendapat yang dilakukan Bappenas sebanyak 1264 responden menyatakan bahwa *kontributor* pencemaran udara terbesar di berbagai kota besar berasal dari kendaraan bermotor (60 persen), di urutan kedua adalah sektor industri (30 persen) dan kebakaran hutan memberikan kontribusi penyebab polusi sebesar (10 persen).
(http://cetak.kompas.com/read/xml/2009/12/01/16033742/.Memaknai.Arti.Bersepeda).

Dengan hasil data tersebut bukan berarti bersepeda di daerah kota Bandung menjadi tidak aman, meskipun bersepeda di tengah polusi kendaraan bermotor masih tetap aman bagi kesehatan pesepeda, Tom Cole-Hunter seorang peneliti dari *Queensland University of Technology* (QUT) telah membuktikan bahwa pengendara motor menghirup polusi lebih daripada sepeda yang duduk diantara asap kendaraan bermotor, pengendara sepeda yang terengah-engah dengan cepat membersihakan paru-paru pesepeda saat pesepeda mengayuh sepedanya, bernafas di udara yang mengandung polusi kendaraan sepanjang jalan selam pagi dan sore hari hanya berdampak kecil bagi kesehatan pengendara sepeda.



Grafik II.2. Tingkat polusi yang diderita pengendara sepeda dan mobil

(sumber: Chirstian Ege (2005)

Penelitian di Belanda menunjukan konsentrasi gas berbahaya lebih tinggi di dalam mobil di bandingkan di luar, sedangkan penelitian Denmark menghitung total potensi terpapar polutan per km perjalanan, pesepeda ternyata tidak lebih buruk dibandingkan mobil.

(Ege, Christian dan Krag, Thomas, cycling Will Improve Environment and Health, 2005)

II.3 Komunitas Sepeda di Kota Bandung

Menurut Ketua (BBC) *Bandung Bicycle Club*, Iwan Ahmad di Bandung tumbuh pesat berbagi macam kelompok sepeda setidaknya ada 7000 pesepeda dari 7 komunitas pesepeda Bandung telah diramaikan oleh berbagai komunitas sejak 1991 meski sempat pamor pada 2000-an awal, namun dengan semakin meningkatnya kesadaran masyarakat atas kesehatan dan kesadaran lingkungan dan banyak yang menggunakan sepeda pada tanggal 27 Agustus 2005 dideklarasikan *Bike to Work* (B2W).Di Bandung sendiri komunitas dari "Onthel" sampai "*Cruiser*" suasana akhir pekan diBandung memang biasanya ramai.Oleh komunitas sepeda ragam sepedanyapun beragam ada yang sepeda gunung, BMX, Sepeda Onthel, Sepeda Mini, *Cruiser*, dan bahkan sepeda balap,ada berbagai komunitas yang terkelompok karena jenis sepeda yang sama atau wilayah yang berdekatan. Kebanyakan Komunitas ini bersifat nonformal, pemilik dan pemakai sepeda onthel biasa bergabung dalam paguyuban Sapedah Baheula (PSB). Yang biasa bertemu dimuseum geologi, Jln Diponegoro Bandung setiap hari minggu, dan pengguna mountain bike atau sepeda gunung mungkin yang paling banyak komunitasnya, diantaranya ada 022, Cangkilung, *Bicycle All Mountain* (BAM), Terjal,dan termasuk juga kumpulan pesepeda yang sering *Cross*, adapun komunitas sepeda jenis *Cruiser* sepeda yang berkembang di amerika, komunitas ini bernama *Cruiser* Van Java, Bandung lebih cocok pakai *Cruiser* apalagi dengan warna yang ngejreng, dan dianggap sesuai dengan citra kota Bandung Sebagai Kota Kembang yang Bermartabat penuh dengan warna, Komunitas yang awal pembentukannya dilatarbelakangi kedekatan wilayah diantaranya KPS yang terbentuk di kampus Unjani dan Antapani *Bike Cycling Club* (ABCC) dan komunitas-komunitas lainnya (Bonny Osborn 1912-2006).

II.3.1 Jenis-jenis Sepeda

Banyak Jenis-jenis sepeda yang umum ditemui dipasaran saat ini, belum lagi kini banyak sepeda yang mempunyai beberapa variasi, seperti misalnya sepeda gunung yang meliputi *downhillers*, *cross country*, *all mountain*, *trials*, dan

lain sebagainya. Selain itu, ukuran sepeda ternyata berbeda-beda, sepeda orang untuk orang Eropa berbeda dengan sepeda untuk orang Asia, rangka sepeda berukuran 18 inch bagi kebanyakan potur tubuh orang Indonesia biasanya terlalu besar. Dengan rata-rata postur tubuh orang Indonesia yang sekitar 170 cm sebaiknya memakai sepeda dengn ukuran rangka 16 inch.

Dengan berbagai variasi sepeda ini, tak heran banyak pemula yang keliru saat membeli sepeda, misalnya, membeli sepeda gunung tapi hanya digunakan di jalan raya, demikian sebaliknya membeli sepeda balap tapi digunakan untuk *off road*, atau menggunkan sepeda lipat untuk menjelajah dengan jarak yang jauh. Selain dapat menghambat pergerakan, tidak nyaman, penggunaan sepeda yang salah dapat membahayakan. Sebaiknya bagi para pemula yang ingin membeli sepeda, setidaknya tentukan terlebih dahulu keingingan penggunaannya, apakah membeli sepeda untuk olahraga, atau untuk digunakan sebagai kendaraan untuk menuju ke tempat kerja, atau menjajal trek-trek dipegunungan, atau untuk menjelajah ke kota-kota lain, sehingga tidak salah membeli sepeda, dan cocok pada saat digunakan. Ada beberapa jenis sepeda yaitu diantaranya :

- Sepeda Balap :



Gambar II.8 Sepeda balap

(sumber: http://www.ibnuadhicahya.blogspot.com (16 Februari 2012))

Biasanya kerangka ringan. Saat ini kebanyakan berbahan serat karbon, titanium atau alumunium. Dibuat seefisien mungkin untuk kecepatan yang tinggi ataupun pengereman mendadak, serta mudah dalam pemindahan gigi (*gear*), Setang biasanya berbentuk melengkung, sehingga pengendara cenderung menunduk saat mengendarainya, sehingga dapat mengoptimalkan kecepatan. Rodanya biasanya tipis.

- Sepeda Gunung :



Gambar II.9 Sepeda gunung

(sumber: http://www.mochsabri.page.tl (16 Februari 2012))

Di Indonesia, sepeda gunung menjadi yang paling populer akhir-akhir ini, sehingga banyak yang mengunakannya disegala medan, sepeda ini walaupun memang didesain untuk segala medan, tetapi sebenarnya lebih cocok digukan untuk medan yang berat seperti jalan tanah dan kontur yang naik-turun. Rangkanya agak berat dan kokoh. Garpu (*fork*) biasanya berpegas dan ada juga yang ditambahkan suspensi di bawah sadel, atau bahkan ada yeng berpegas ganda di bagian rangka, roda tebal dan bergerigi, sehingga bila digunakan dijalan raya akan memungkinkan dapat menghambat kecepatan saat digunakan, namun bila digunakan di jalan tanah pengendara tibak perlu ketakutan licin dan aman, sepeda gunung kemudian menjadi beberapa varian, seperti *downhillers* untuk medan yang sangat ekstrem, *cross coutry* untuk medan yang tidak terlalu ektrem, dan *all mountain* untuk menjelajah.

- Sepeda Kota :



Gambar II.10 Sepeda kota

(sumber: http://www.polygonowner.wordpress.com (13 Februari 2012))

Sepeda kota dirancang untuk kenyamanan dan keamanan saat melakukan perjalanan singkat didalam kota. Bentuk rangkanya biasanya berbentuk

melengkung atau leher angsa. Di Indonesia sering disebut sepeda perempuan. Roda tipis bisa dengan satu kecepatan atau ada juga dengan fasilitas beberapa kecepatan. Biasanya sepeda ini dilengkapi dengan keranjang depan dan boncengan di belakang.

- Sepeda BMX :



Gambar II.11 Sepeda BMX

(sumber: http://www.bicyclestore.com.au/readline.asset.html (12 Juli 2012))

Sepeda kecil tapi kuat biasanya di gunakan untuk akrobatik atau lomba di lintasan yang bergelombang.

- Sepeda Tandem :



Gambar II.12 Sepeda tandem

(sumber: http://www.appllobikes.com (12 Juli 2009))

Sepeda ini di desain dengan dua sadel, kedua pesepeda dapat mengayuk bersama-sama tetapi hanya yang di bagian depan yang mengemudi.

- Sepeda Lipat :



Gambar II.13 Sepeda lipat

(sumber: http://www.bike4everything.wordpress.com (23 Desember 2010))

Sepeda lipat memiliki ciri kahas yaitu bisa dilipat dan sangat ringan sehingga mudah dibawa-bawa. Sepeda ini cocok untuk pekerja yang menempuh rute pendek dan dikombinasikan dengan berbagai moda transportasi lainnya. Umumnya memiliki diameter roda yang kecil, yaitu 16 inch atau 18 inch.

- Sepeda *Fixed Gear* (*Fixie*) :



Gambar II.14 Sepeda *fixie*

(sumber: http://www.betzaholicroad.wordpress.com (14 November 2011))

Fixed Gear atau biasa disebut *Fixie* bike, berasal dari rangka sepeda balap yang banyak juga digunakan oleh para bike messengers di negara-negara Eropa untuk mengantarkan pesanan, karena sepeda jenis ini simpel dan mudah untuk digunakan di jalanan kota besar. Modifikasi paling jelas mencirikan sepeda ini adalah pada bagian *gear* belakang, yang hanya menggunakan satu *gear* saja atau dalam bahasa pesepeda sering disebut gir paten atau gir mati, karena *gear* jenis ini dibaut langsung pada hub roda belakang sehingga jika roda sepeda berputar, pedal akan terus berputar dan sulit untuk ditahan. Hal itu menyebabkan sepeda ini dapat dikayuh mundur. Cara pengeremannya cukup dengan menahan pedal, maka

otomatis putaran roda sepeda akan berhenti juga. Di Indonesia sepeda ini banyak dipakai anak-anak muda untuk bergaya dan berbagai kegiatan akrobatik.

- Sepeda Lowrider :



Gambar II.15 Sepeda lowrider

(sumber: http://www.outsiders-lowrider.blogspot.com (4 Februari 2011))

Sepeda ini dipopulerkan tahun 1960-an di Amerika Serikat, yang diinspirasi dari modifikasi mobil yang dibuat ceper atau rendah (low). Bentuk sepeda cenderung rendah dan rangka melengkung. Jok berbentuk panjang atau banana seat, memiliki tiang penyangga jok, dan setang yang menjulang ke atas.

- Sepeda Anak-anak :



Gambar II.16 Sepeda anak-anak

(sumber: http://www.tokosarana.wordpress.com (29 Oktober 2010))

Sepeda ini umumnya beroda tiga dan sangat stabil, tanpa rantai, dengan pedal yang menggerakan roda depan ataupun belakang. Untuk anak kecil.

- Sepeda Onthel :



Gambar II.17 Sepeda onthel
(sumber: http://www.peterparker742.blogspot.com (12 November 2009))

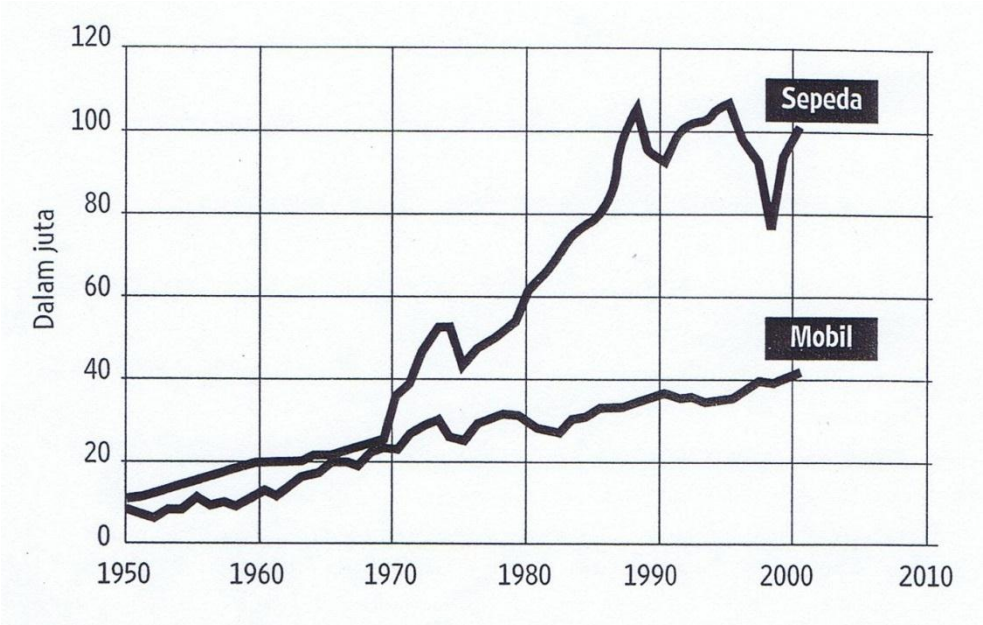
Sepeda ini mengacu pada usia dibandingkan pada bentuk. Sepeda ini diproduksi sejak awal 1900-an hingga tahun 1960-an. Kebanyakan yang ada di Indonesia buatan Eropa dan terakhir muncul buatan china. Biasanya untuk koleksi, namun di desa-desa dan beberapa pekerja masih menggunakannya secara fungsional. Biasanya untuk beban berat karena rangkanya sangat kuat karena terbuat dari besi kuno yang berkualitas. Dari sisi jenisnya, sepeda onthel terbagi berbagai macam, mulai dari sepeda untuk anak-anak, untuk lelaki dewasa, hingga utuk perempuan.

II.3.2 Manfaat Bersepeda di Kota Bandung

Manfaat yang dapat dirasakan oleh pesepeda selain menjaga tubuh agar tetap sehat dan mencegah penyakit-penyakit yang berisiko kematian, bersepeda pun dapat membuat pesepeda menjadi irit dan mudah untuk menabung, dan dengan kondisi jalan kota Bandung yang sering dihadapkan dengan macet bersepeda dapat melintas disela-sela macet dibandingkan dengan kendaraan bermotor yang rata-rata mempunyai bentuk yang lebar dengan bersepeda kita dapat melewati jalan-jalan alternatif, disamping manfaat bersepeda yang dapat mengurangi kemacetan di kota Bandung, selain itu turut andil dalam pengurangan emisi gas dan demi terciptanya lingkungan yang sehat dan bersih.

II.3.3 Data Pengguna Sepeda dan Data Penjualan Sepeda di Kota Bandung

Bandung sebagai salah satu kota yang dinamis memang menjadi salah satu pasar potensial bagi pemasaran sepeda. Menurut Willsan, sales manajer polygon Area Jawa Barat, beberapa tahun terakhir perkumpulan pemasaran sepeda di Bandung dan sekitarnya cukup pesat. Hingga November 2009 penjualan sepeda polygon berhasil mencapai 3300 unit pencapaian itu meningkat signifikan dibandingkan dengan tahun 2008 sekitar 2600 unit. Entah karena kampanye global warning atau disebabkan kedatangan sebuah komunitas sepeda seperti *Bike To Work*, pengguna sepeda diBandung mulai meningkat. Hal itu terlihat dari penjualan sepeda di folker yang mengalami peningkatan sampai 30%, tutur Agus Zaelani (32 Tahun) karyawan perakit sepeda di folker.



Grafik II.3. Produksi sepeda dan mobil di dunia, 1950-2000.
(sumber : Worldwacth Institute)

Negara	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
China	31,9	36,8	40,3	41,0	42,0	41,0	38,0	30,0	23,1	42,7	52,2
Perancis	1,5	1,2	1,0	1,0	1,3	1,3	1,3	1,3	1,6	1,8	1,9
Jerman	3,9	4,9	4,6	4,1	3,5	3,2	2,9	2,8	3,2	3,2	3,2
India	8,4	8,8	9,0	9,9	10,5	11,5	11,3	11,0	10,5	11,0	11,0
Indonesia	2,0	2,0	2,2	2,5	2,8	3,0	2,3	3,0	2,8	2,6	n/a
Italia	3,5	3,6	4,1	5,2	5,8	5,3	4,0	4,0	3,0	3,3	3,2
Jepang	8,0	7,5	7,3	6,9	6,7	6,6	6,1	6,0	5,9	5,6	4,7
Korea	10,	1,5	1,3	1,1	1,2	n/a	0,9	0,8	0,6	0,6	n/a
Malaysia	0,3	0,4	0,6	0,7	0,8	0,8	0,5	0,8	0,7	0,8	n/a
Taiwan	6,8	7,7	7,5	7,9	9,2	9,7	7,4	11,9	10,1	8,3	7,5
Thailand	0,7	0,8	1,0	1,0	1,1	1,8	1,5	1,8	1,6	1,5	n/a
Ingris	1,3	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	1,2	1,3	1,2
AS	5,6	7,6	8,9	7,7	7,3	8,8	8,0	6,0	2,5	1,7	1,1

Tabel II.1. Produksi sepeda di beberapa negara, 1990-2000
(sumber:Bicycle Retailer & Industri News Directory, from Cycle Press, European Bicycle Manufakturers Association, Japan Bicycle Promotion Institute, Bike Europe, and Bicycle Retailer & Industri News)

II.4 SWOT

Produk	strengths	weakness	opportunities	threats
Sepeda	- Kendaraan yang sangat ramah lingkungan. - Menyehatkan - Ramping dan ringan sehingga hemat lahan badan jalan (menguranggi angka kemacetan) - Ekonomis.	- kecepatan ditentukan oleh tenaga pengendara. - rawan mengalami pencurian. - keselamatan pesepeda relative lemahbilaterjadikecelakaandenganke ndaraanber motor. - jalurlintasan yang naikturunmembuatpengendaramudah berkeringat.	- Global warming. - Sering terjadinya kemacetan. - Gaya hidup. - Harga BBM yang naik.	- Revolusi industri yang semakin modern. - Angsuran motor yang murah atau ringan. - Ikaln-iklan tv atau promosi motor yang banyak. - Mitos-mitos yang berkembang di masyarakattentangbahayanyabersepeda.

Mobil	- Dapat membawa penumpang 4-6 orang. - Penumpang tidak kehujanan pada saat hujan. - Cepat. - Daya angkut yang besar.	- Penghasil gas emisi yang besar. - Bentuk yang panjang dan lebar, sehingga boros lahan badan jalan. - Biaya perawatan yang mahal. - Termasuk konsumen BBM yang besar.	- Cuaca di Indonesia yang sering terjadi hujan. - Sebagai tolak ukur kalangan atas. - Banyak masyarakat yang memilih kendaraan yang efisien. - Berkembangnyamitos-mitostentangbersepeda	- Meningkatnya kesadaraan masyarakat akan kondisi lingkungannya (global warming). - Angsuran motor yang ringan. - Jalan-jalan kota yang sering terjadi kemacetan.
Motor	- Bentuk yang ramping. - Cepat. - Praktis. - Daya angkut yang besar.	- Merupakan kendaraan penghasil gas emisi. - Biaya perawatan yang mahal. - Konsumen BBM yang besar.	- Angsuran motor yang ringan dan DP yang murah. - Mobilitas masyarakat yang jauh dan dituntut tepat waktu.	- Meningkatnya kesadaraan masyarakat akan kondisi lingkungannya (global warming). - Banyak terjadinya kemacetan. - Polusi udara yang semakin besar dan semakin terasa efeknya oleh masyarakat.

Tabel. II.2 SWOT

Pada SWOT terlihat dalam hal ramah lingkungan, dan mengurangi kemacetan sepeda merupakan kendaraan yang unggul, namun dengan sifat orang yang terbiasa hidup praktis, dengan mobilitas masyarakat yang jauh, dan dengan munculnya mitos-mitos yang menimbulkan persepsi negatif masyarakat terhadap penggunaan sepeda, Membuat terhambatnya antusias masyarakat untuk mengunakan sepeda.

II.5 *MATRIX PACAL*

MATRIX PACAL	Strengths	Weakness
	- Kendaraan yang sangat ramah lingkungan. - Menyehatkan - Ramping dan ringan sehingga hemat lahan badan jalan. - Ekonomis.	- Kecepatan ditentukan oleh tenaga pengendara. - Relative mudah dicuri. - Keselamatan pengendara sepeda relative lemah bila terjadi kecelakaan dengan kendaraan bermotor. - Jalur lintasan yang naik turun membuat pengendara mudah berkeringat.
Opportunities		
- Fenomena *Global Warming*. - Sering terjadi kemacetan. - Menjadi gaya hidup masyarakat. - Harga BBM yang naik.	- Sepeda merupakan kendaraan yang sangat ramah lingkungan sehingga sepeda menjadi salah satu kendaraan yang dapat mengurangi dampak *global warming*. - Dengan bentuk sepeda yang ringan dan ramping sepeda tidak boros lahan badan jalan sehingga sepeda merupakan kendaraan yang dapat mengurangi kemacetan. - Sekarang sepeda merupakan gaya hidup di sebagian masyarakat, selain itu sepeda juga mennyehatkan. - Sepeda merupakan kendaraan yang ekonomis karena pengendara tidak perlu mengeluarkan banya biaya untuk perawatan sepeda, terutama biaya untuk bahan bakar minyak, dengan meningkatnya harga bahan bakar minyak, sepeda pesepeda masih dapat tenang karena sepeda tidak memerlukan minyak untuk bahan bakar.	- Kecepatan sepeda ditentukan oleh tenaga pengendara atau pesepeda walau begitu pengandara dapat ikut serta mencegah *global warming*. - Sepeda relative mudah dicuri namun tidak menyurutkan pesepeda untuk bersepeda sebagai gaya hidup masyarakat yang didasari kesadaran kesehatan dan kesadaran terhadap lingkungan. - Keselamatan pengendara sepeda relative lemah bia terjadi kecelakaan dengan kendaraan bermotor, namun dengan sering terjadinya kemacetan di ruas-ruas jalan kota sepeda terhindar dari kecelakaan karena dengan kondisi macet kendaraan bermotor melaju perlahan, sedangkan sepeda dapat melaju disela-sela kemacetan bahkan dapat melaju diatas trotoar. - Jalur lintasan yang naik turun membuat pengendara mudah berkeringat, namun bila dibandingkan dengan kendaraan bermotor dengan lintasan naik turun juga dapat menghabiskan banyak bahan bakar minyak, dan pengendara bermotor akan lebih boros pengeluarannya, ditambah dengan kondisi harga bahan bakar minyak mengalami peningkatan.
Threats		
- Revolusi yang semakin maju. - Banyaknya promosi	- Sepeda merupakan kendaraan yang sengat ramah lingkungan namun semakin majunya revolusi	- Pada umumnya sifat masyarakat yaitu ingin selalu praktis, sepeda yang

yang dilakukan produsen kendaraan bermotor. - Kendaraan bermotor seperti mobil menjadi penunjuk kelas social atas. - Mitos-mitos yang berkembang di masyarakat mengenai bahayanya bersepeda.	industry tercipta kendaraab-kendaraan dengan kadar emisi gas yang sedikit, akan membingungkan masyarakat untuk memilih sepeda. - Dengan banyaknya promosi yang dilakukan pemasaran kendaraan bermotor, akan mempengaruhi masyarakat dan akan merubah cara pandangnya terhadap sepeda yang merupakan yang menyehatkan. - Sepeda adalah kendaraan yang ekonomis dalam artian sepeda tidak memerlukan biaya mahal untuk perawatannya, atau memerlukan bahan bakar minyak tiap hari. Namun dengan cara pandang masyarakat bahwa yang mempunyai mobil merupakan cirri orang dengan kelas social yang tinggi, akan banyak masyarakat yang memfokuskan hasil kerja untuk membeli mobil. - Banyaknya mitos-mitos yang berkembang di masyarakat, seperti bersepeda di tengah-tengah sesaknya polusi udara yang dihasilkan kendaraan bermotor akan gampang terserang asma karena banyak menghirup polusi udara, dengan mitos itu sepeda yang bentuknya ramping dan ringan dan sebagai kendaraan yang dapat mengurangi kemacetan, akan tersisihkan karena timbulnya ketakutan pada masyarakat.	kecepatannya tergantung dari tenaga pengendara dan dengan revolusi industri yang semakin maju, dengan banyak menciptakan kendaraan yang memilki kecepetan yang tinggi, akan menjauhkan pandangan masyarakat terhadap sepeda. - Banyaknya promosi yang dilakukan kendaraan bermotor dengan positioning keamanan atau anti maling bila dibandingkan dengan sepeda yang *relatif* mudah dicuri, masyarakat akan lebih memilih kendaraan bermotor. - Mobil menjadi kendaraan yang menjadi penunjuk kelas social atas, Bandung yang memiliki jalur lintasan kendaraan yang naik turun membuat pengendara sepeda mudah untuk berkeringat, dan bila masyarakat mengikuti gaya hidup mewah yang pada umumnya memprioritaskan penampilan. Sepeda akan ditinggalkan karena dengan berkeringat akan merusak penampilan seseorang. - Mitos-mitos yang berkembang di masyarakat dan dengan keselamatan pengendara sepeda yang relative lemah bila terjadi kecelakaan dengan kendaraan bermotor, akan lebih menjauhkan masyarakat dari sepeda.

Table II.3 Matrix pacal

II.6 Segmentasi

II.6.1 Demografis

- Usia : 20-29 Tahun
- Gender : laki-laki & perempuan
- Pendidikan : Mahasiswa – Bekerja
- Status ekonomi : atas- menengah

II.6.2 Geografis

Dalam segi geografis target sasaran perancangan meliputi kawasan kota Bandung.

II.6.3 Psikografis

- *Target audience* merupakan orang atau masyarakat yang peduli terhadap kesehatan tubuhnya dan peduli terhadap lingkungan.
- Menggunakan kendaraan bermotor saat melakukan perjalanan.
- Jalan yang sering dilalui disetiap aktifitasnya merupakan jalan yang sering terjadi kemacetan atau padat kendaraan.
- Hal yang dilakukan saat waktu senggang adalah menonton televisi, berbelanja.

II.7 Kampanye Manfaat Aktifitas Bersepeda

Perancangan Kampanye dirancang untuk menginformasikan bersepeda,seperti sebagai solusi menjaga kesehatan yang mudah, murah, dan irit, dengan kondisi kota Bandung yang sering dilanda kemacetan.Serta untuk menjaga dari pemanasan global,dengan menginformasikan manfaat bersepeda ini diharapkan masyarakat lebih antusias untuk mengendarai sepeda, demi terciptanya lingkungan dan masyarakat yang sehat dan bersih.