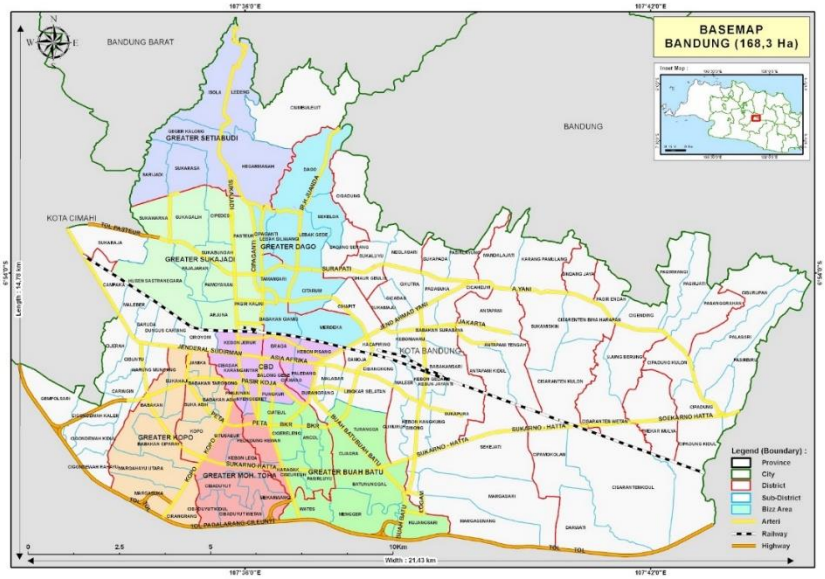
BAB II. PERSEPSI MASYARAKAT TENTANG BERSEPEDA

II.1 Kondisi Lingkungan Kota Bandung

Kota Bandung terletak diantara 107 0 Bujur Timur dan 6 0 55' Lintang Selatan. Lokasi Kotamadya Bandung cukup strategis, dilihat dari segi komunikasi, perekonomian maupun keamanan. Kota Bandung merupakan kota metropolitan terbesar di Provinsi Jawa Barat, sekaligus menjadi ibu kota provinsi tersebut. Kota ini terletak 140 km sebelah tenggara Jakarta, dan merupakan kota terbesar ketiga di Indonesia setelah Jakarta dan Surabaya menurut jumlah penduduk. Selain itu, Kota Bandung juga merupakan kota terbesar di wilayah Pulau Jawa bagian selatan. Sedangkan wilayah Bandung Raya (Wilayah Metropolitan Bandung) merupakan metropolitan terbesar ketiga di Indonesia setelah Jabodetabek dan Gerbangkertosusila di jawa timur.



Gambar II.1 Peta Kota Bandung
Sumber:http:
http://ppsp.nawasis.info/dokumen/profil.kota.bandung/BDO_BaseMap.jpg
(Diakses pada 01/04/2016)

Secara topografis Kota Bandung terletak pada ketinggian 768 meter di atas permukaan laut, titik tertinggi di daerah Utara dengan ketinggian 1.050 meter dan terendah di sebelah Selatan adalah 675 meter di atas permukaan laut, di wilayah Kotamadya Bandung bagian Selatan permukaan tanah relatif datar, sedangkan di

wilayah kota bagian Utara berbukit-bukit sehingga merupakan panorama yang indah. (http://ppid.bandung.go.id/profil-kota-bandung/).

II.2 Kondisi Udara di Kota Bandung

Kota Bandung merupakan kota metropolitan terbesar di Provinsi Jawa Barat, sekalugus menjadi ibu kota Provinsi Jawa Barat, Menurut Sudarna (2015), pada 2013 lalu, Kota Bandung mendapat rangking 1 sebagai kota dengan polutan rendah di Jawa Barat. Namun, setahun kemudian kondisi udara di Kota Bandung menjadi urutan ke 6. Artinya polusi udaranya semakin buruk, terutama pada saat *week end* dikarenakan banyaknya kendaraan yang masuk ke Kota Bandung membuat polusi udara semakin tinggi.



Gambar II.2 Pencemaran udara melalui kendaraan.
Sumber: https://statik.tempo.co/data/id_128673/128673_620.jpg
(Diakses pada 01/04/2016)

Kondisi udara yang ideal bisa diukur melalui alat indeks standar pencemaran udara (ISPU) yang di tempatkan di sejumlah wilayah Kota Bandung. Tingkat pencemaran yang ditampilkan mulai dari kualitas udara yang baik, sedang, tidak sehat, sangat tidak sehat, dan berbahaya. Sehingga masyarakat dapat melihat sendiri kualitas udara yang terukur di wilayah tersebut. Menurut kementrian lingkungan hidup rata-rata kualitas udara di Kota Bandung pada tanggal 02 februari 2016 mencapai angka PM10 dengan nilai 82.84 dalam status sedang namun bisa juga naik melebihi nilai 110, dan merubah status menjadi tidak sehat, dari data tersebut hanya butuh 30 point menjadi status tidak sehat.

II.2.1 Indeks Standar Pencemaran Udara (ISPU)

Indeks Standar Pencemaran Udara (ISPU) adalah laporan kualitas udara kepada masyarakat untuk menerangkan seberapa bersih atau tercemarnya kualitas udara dan bagaimana dampaknya terhadap kesehatan setelah menghirup udara tersebut selama beberapa jam/hari/bulan. Penetapan ISPU ini mempertimbangkan tingkat mutu udara terhadap kesehatan manusia, hewan, tumbuhan, bangunan dan nilai estetika.



Gambar II.3. Indeks Standar Pencemaran Udara (ISPU)

Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

ISPU Ditetapkan Berdasarkan 5 Pencemar

- Karbon Monooksida (CO)
- Sulfur Dioksida (SO_2)
- Nitrogen Dioksida (NO_2)
- Ozon Permukaan (O_3)
- Partikel Debu (PM10)

ISPU dan Dampak Kesehatan

Tabel I.1 nilai ISPU dan dampak kesehatan
Sumber: http://www.cets-uii.org/BML/Udara/ISPU/ISPU%20(Indeks%20Standar%20Pencemar%20Udara).html
(Diakses pada 01/04/2016)

ISPU	Tingkat Pencemaran Udara	Dampak Kesehatan
0–50	Baik	Tingkat kualitas udara yang tidak memberikan efek bagi kesehatan manusia atau hewan dan tidak berpengaruh pada tumbuhan, bangunan ataupun nilai estetika
51–100	Sedang	Kualitas udara yang tidak berpengaruh pada kesehatan manusia ataupun hewan tetapi berpengaruh pada tumbuhan yang sensitive dan nilai estetika
101–199	Tidak Sehat	Tingkat kualitas udara yang bersifat merugikan pada manusia ataupun kelompok hewan yang sensitive atau bias menimbulkan kerusakan pada tumbuhan ataupun nilai estetika
200–299	Sangat Tidak Sehat	Tingkat kualitas udara yang dapat merugikan kesehatan pada sejumlah segmen populasi yang terpapar
300–500	Berbahaya	Tingkat kualitas udara berbahaya yang secara umum dapat merugikan kesehatan yang serius pada populasi

Menurut Drejana (2014) selain pendekatan teknologi ada beberapa hal sederhana yang dapat dilakukan untuk mengurangi emisi kendaraan bermotor di perkotaan, salah satunya tidak menggunakan kendaraan bermotor dengan rute jarak pendek. Lalu memilih rute perjalanan yang efisien, selain itu ada hal yang paling penting yaitu menggunakan kendaraan umum transportasi publik salah satunya dengan bersepeda, Namun, hingga kini moda transportasi umum tersebut masih kalah populer dengan kendaraan pribadi. Soal kepadatan arus lalu lintas dan polusi udara tak hanya menjadi urusan pemerintah, masyarakat juga harus berperan aktif mendukung program yang disediakan pemerintah untuk mengatas polusi.

II.3 Program Bersepeda Kota Bandung

Tentunya hal ini menyebabkan pemerintah turun tangan untuk menghadapi permasalahan polusi udara di Kota Bandung dengan cara mengadakan program-program untuk mengatasi permasalahan polusi yaitu dengan menyediakan taman kota, *car free day*, bus gratis bagi pelajar, dan salah satunya dengan mengadakan program kampanye bersepeda di hari Jumat setiap minggunya di Kota Bandung, atau lebih dikenal dengan program Jumat Bersepeda, tentunya kampanye ini bertujuan untuk mengajak masyarakat beraktifitas menggunakan sepeda baik ke sekolah, kampus, maupun tempat kerja.

Gambar II.4. Logo gerakan bersepeda
Sumber:
https://statik.tempo.co/data/2012/07/01/id_128673/128673_620.jpg
(Diakses pada 01/04/2016)

menggunakan sepeda adalah alternatif dalam mengurangi kemacetan yang kerap terjadi dan juga bisa mengurangi polusi udara yang berdampak buruk.

II.3.1 Jumat Bersepeda

Pada hari Jumat, Warga Bandung dianjurkan untuk menggunakan sepeda sebagai alat transportasi. Program ini dimaksudkan untuk meningkatkan penggunaan sepeda oleh warga dan mengurangi kemacetan dan mengurangi polusi. Himbawan baik pelajar, mahasiswa, karyawan atau siapapun untuk berpartisipasi dalam Bandung *Bike Day*, dengan menggunakan sepeda di hari Jumat.



Gambar II.5. Sosialisasi kampanye bersepeda
Sumber:
https://statik.tempo.co/data/2012/07/01/id_128673/128673_620.jpg
(Diakses pada 01/04/2016)

Menurut Ridwan Kamil Walikota Bandung, hari Jumat dipilih karena pada hari Jumat masih hari kerja dan biasanya kalau hari Jumat itu ada TGIF (*thanks god its Friday*) jadi *mood* di hari Jumat sangat bagus untuk menjalankan program ini, diharapkan banyak orang yang bersepeda di hari Jumat, bisa mengurangi populasi kendaraan di Kota Bandung. Harapanya setiap hari bagi yang mampu bersepeda, bagi yang tidak memiliki sepeda, sudah dipersiapkan adanya tempat penyewaan sepeda, jadi harapannya bersepeda ini menjadi budaya, bukan sekedar hobi untuk olah raga.

II.1.3.2 *Bike Sharing*

Program *Bike Sharing* atau penyewaan sepeda bertujuan untuk memberikan fasilitas penyewaan sepeda, menurut (Eka,2016) setiap *shelter*-nya akan terdapat 15 hingga 20 sepeda, jumlah ini memang disesuaikan dengan luas dan posisi tempat. Masyarakat sudah bisa melakukan pendaftaran dengan biaya Rp75.000 untuk bergabung menjadi anggota dan akan mendapatkan paket 20 jam gratis

sewa sepeda. Setiap sepedanya, setiap *shelter* mematok harga sewa mulai Rp2000 hingga Rp5000 per-jam, tergantung dengan jenis sepeda, mulai dari *mountain bike*, *city bike*, dan sepeda lipat.



Gambar II.6 Fasilitas *Bike-Sharing* Dago
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Melalui program yang digagas pemerintah, Eka berharap masyarakat memiliki kesadaran terlebih dahulu sebelum terbangunnya infrastruktur. Sebelumnya sudah tersedia fasilitas jalan khusus pengguna sepeda. Akan tetapi, dengan adanya sarana yang menunjang diharapkan bisa melatih masyarakat begitupun pemerintah. Dengan adanya *Bike-Sharing* di Bandung ini diharapkan dapat menjadi salah satu solusi permasalahan transportasi di Kota Bandung. Selain berdampak baik untuk mengurai kemacetan, penggunaan sepeda juga mengurangi polusi dan sehat.

II.4 Sepeda

Sepeda adalah kendaraan beroda dua atau tiga, mempunyai setang, tempat duduk, dan sepasang pengayuh yang digerakan kaki untuk menjalankannya. Sepeda merupakan salah satu alat transportasi yang paling penting di dunia, karena selain ramah lingkungan, sepeda juga menjadi tonggak munculnya kendaraan-kendaraan lainya (Kurnia, 2015, h2).

II.4.1 Perkembangan Sepeda di Indonesia

Kurnia (2015) menjelaskan awal popularitas sepeda di Indonesia adalah pada masa kolonial Belanda. Orang belanda membawa sepeda buatan Eropa sebagai alat transportasi pada masa pendudukan mereka di Indonesia. Pada masa itu rakyat jelata belum bisa menikmati sepeda, hanya para penguasa dan bangsawan yang bisa. Hampir semua orang mengakui bahwa sepeda, yang umumnya buatan Belanda dan Inggris, merupakan alat transportasi bergengsi. Pada tahun 1960-an, seiring perkembangan teknologi transportasi, kedudukan sepeda sebagai kendaraan kelas atas perlahan tergeser oleh popularitas motor dan mobil. Sepeda buatan 1930-an sampai 1950-an segera menjadi barang lama yang mudah ditinggalkan.

II.4.2 Jenis-Jenis Sepeda

Kini sepeda mempunyai beragam nama dan model. Kurnia (2015) menjelaskan bahwa pengelompokan biasanya berdasarkan fungsi dan ukurannya. Pengelompokan sepeda diantaranya adalah:

- Sepeda gunung, digunakan untuk lintasan *off-road* dengan rangka yang kuat, memiliki suspensi, dan kombinasi kecepatan sampai 27 km/jam.
- Sepeda jalan raya. Digunakan untuk balap jalan raya, bobot keseluruan yang ringan, ban halus untuk mengurangi gesekan dengan jalan, kombinasi kecepatan sampai 27 km/jam.
- Sepeda BMX, BMX merupakan kependean dari *Bicycle Moto-cross*, banyak digunakan untuk atraksi.
- Sepeda kota (*citybike*), adalah sepeda yang biasa dipakai di perkotaan dengan kondisi jalan yang baik. Sepeda jenis ini sangat menekankan aspek fungsional. Biasanya memiliki sebuah boncengan dan keranjang.
- Sepeda mini, termasuk dalam kelompok ini adalah sepeda anak-anak, baik beroda dua maupun beroda tiga.
- Sepeda angkut atau sepeda yang berdisain klasik (tua), termasuk dalam kelompok ini adalah sepeda kumbang, sepeda pos dan sepeda ontel yang memiliki besi kuat dan berdiameter roda yang besar mampu untuk keperluan berboncengan dan membawa barang.

- Sepeda lipat, merupakan jenis sepeda yang bisa dilipat dalam hitungan detik, sehingga bisa di bawa ke mana-mana dengan mudah.
- Sepeda Balap, sepeda yang model pegangannya setengah lingkaran dan digunakan untuk balapan.

II.4.3 Fungsi Sepeda

Dengan bersepeda secara otomatis tubuh melakukan aktivitas fisik dan berolahraga sehingga membuat tubuh menjadi lebih segar dan sehat. Menurut Kurnia (2015) Ada banyak kegunaan terkait dengan bersepeda yaitu:

- Transportasi

  Sepeda menjadi alat transportasi utama pada abad 18, seiring perkembangan teknologi kini sepeda hanya digunakan sebagai alat transportasi sekunder.
- Olahraga dan perlombaan (balap sepeda)

  Selain digunakan sebagai alat transportasi sepeda juga digunakan untuk kegiatan rekreasi atau olahraga, banyak penggemar bersepeda yang melakukan kegiatan tersebut di berbagai macam medan dengan tujuan berolahraga. Olahraga bersepeda profesional dinamakan balap sepeda. Balap sepeda merupakan kompetisi yang masuk dalam salah satu cabang olahraga dalam olipiade. Salah satu perlombaan balap sepeda yang terkenal di dunia adalah *Tour de France.*
- Atraksi

  Sepeda yang sering digunakan untuk atraksi antara lain : sepeda roda satu dan BMX. Sepeda roda satu biasanya diguanakan untuk sirkus atau pertunjukan lainnya, sedangkan sepeda BMX sering digunakan untuk *free style* yang biasa ditemui di tempat-tempat umum seperti di jalan atau di taman.

II.4.4 Manfaat Beraktifitas Dengan Sepeda

Bersepeda merupakan salah satu jenis olahraga yang menarik dan dapat dilakukan oleh siapa saja, tanpa memandang satutus usia dan jenis kelamin. Selain sebagai alat untuk rekreasi, bersepeda membuat tubuh bergerak aktif, tubuh yang aktif

adalah salah satu syarat penting untuk menjaga kualitas kesehatan. Bersepeda sendiri, jika dilakukan minimal 2,5 jam seminggu secara rutin memiliki dampak positif bagi kesehatan tubuh. (Mulyana & Giriwijoyo, 2012, h27).

- Manfaat bagi kesehatan

  Ada beberapa sejumlah keutnungan dari aktivitas bersepeda sederhana ini sebagai alat untuk mempromosikan kesehatan secara keseluruhan. bersepeda memiliki banyak manfaat untuk kesehatan, antara lain:

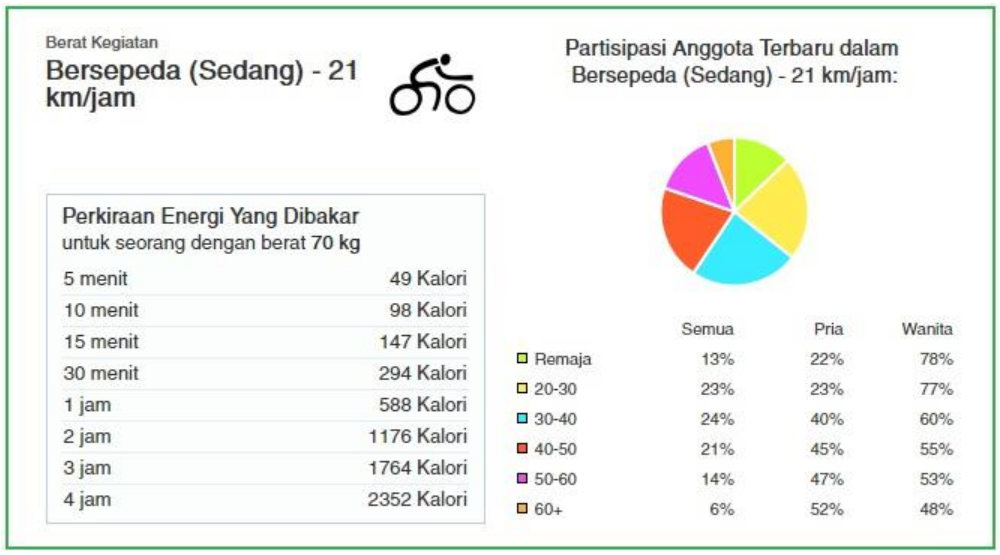
  - Bersepeda baik untuk jantung : Olahraga bersepeda erat hubungannya dengan peningkatan kebugaran kardiovaskular atau kesehatan pembuluh dara dan jauntung, serta penurunan resiko penyakit jantung coroner.
  - Bersepeda baik untuk otot-otot: mengendari sepeda sangant baik untuk mengencangkan dan membangun otot terutama di bagian bawah tubuh seperti betis, paha dan bagian belakang.
  - Menjaga ukurang pinggang tetap ideal: pembakaran kalori dapat terjadi saat bersepeda ketika menggowes lebih cepat daripada biasanya, bersepeda tidak hanya efektif dalam membantu menurunkan berat badan, tetapi juga meningkatkan metabolisme tubuh.
  - Baik utnuk kesehatan mental : bersepeda telah dikaitkan dengan peningkatan kesehatan mental.
  - Meningkatkan sistem kekebalan tubuh : Bersepeda dapat memperkuat kekebalan tubuh, sekaligus menjadi alat proteksi terhadap jenis penyakit kanker tertentu.

- Manfaat bagi lingkungan

  Tidak hanya bermanfaat bagi kesehatan, bersepeda juga sangat bermanfaat bagi lingkungan diantaranya:

  - Sepeda tidak memerlukan lahan parkir yang luas.
  - Tidak mencemari lingkungan.
  - Dapat dipakai oleh semua usia.

- Memberikan kesempatan berinteraksi yang lebih leluasa, baik dengan sesama pemakai jalan, maupun dengan warga masyarakat di sekitarnya.



Gambar II.7 Pembakaran energi saat bersepeda
Sumber : http://www.fatsecret.co.id/kebugaran/bersepeda-(sedang)
(Diakses pada 01/6/2016)

II.5 Data Lapangan

Pemerintah Kota Bandung membuat beberapa solusi untuk menghadapi permasalahan polusi udara di Kota Bandung dengan cara mengadakan program-program kampanye untuk mengatasi permasalahan polusi yaitu salah satunya dengan mengadakan program bersepeda untuk mengurangi kemacetan dan polusi. Kampanye yang dilakukan termasuk kedalam jenis Kampanye ideologi atau misi sosial, kampanye tersebut bersifat khusus, berdimensi sosial, atau perubahan sosial, yang bertujuan untuk mengajak masyarakat lebih menjaga lingkunganya. Terutama pada permasalahan polusi udara. Namun peran warga dalam nenyikapi program pemerintah masih minim. Kurangnya sosialisasi dan fasilitas bersepeda yang baik menjadi permasalahan utama yang di hadapi oleh pemerintah. Maka dari itu telah dilakukan penyebaran kuesioner di media online pada tanggal 8 April 2016 untuk mengetahui data yang dihasilkan oleh responden terkait kondisi lingkungan Kota Bandung, program pemerintah Kota Bandung kususnya bersepeda, dan juga persepsi masyarakat tentang bersepeda. Berdasarkan data

yang dihasilkan dengan cara pengisian kuesioner, dimana kuesioner diberikan kepada 57 orang yaitu:



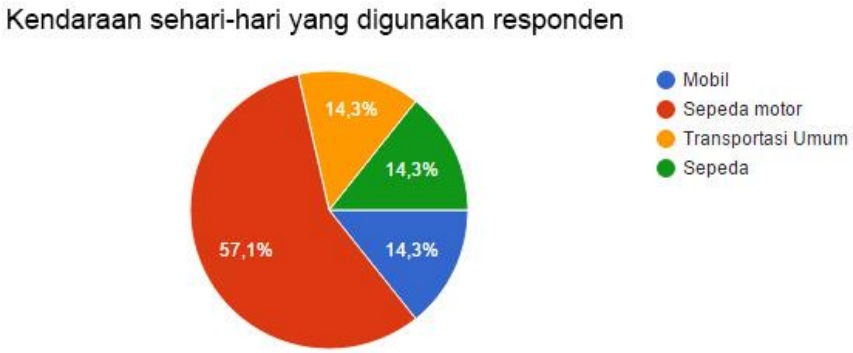
Gambar II.8. Kondisi udara di Kota Bandung
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data di atas menunjukan kualitas polusi udara di Kota Bandung, menurut responden kualitas udara di Kota Bandung sebanyak (71,4%) responden menyatakan udara sudah tercemar, lalu sebanyak 28.6%) responden menyatakan mulai tercemar.



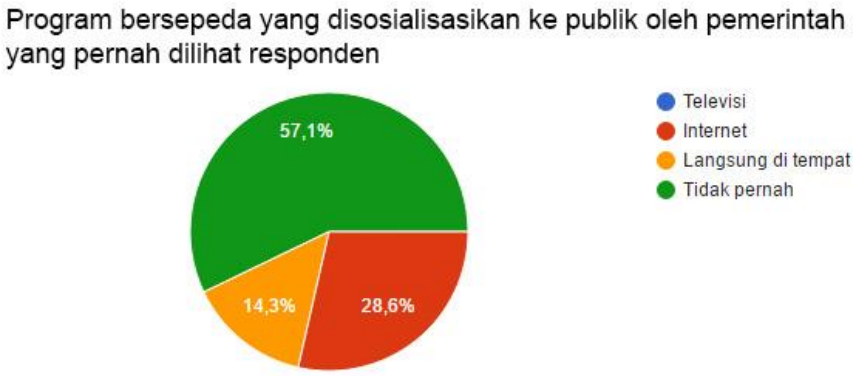
Gambar II.9 Penyebab utama polusi udara menurut responden
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data dari diagram diatas menunjukkan bahwa sumber utama polusi udara di Kota Bandung yaitu melalui pertumbuhan kendaraan bermotor yang sangat pesat. hal ini dilihat dari responden yang menjawab pertumbuhan jumlah kendaraan yang sangat pesat sebanyak (85,7%), dan responden yang menjawab kurangnya pepohonan di perkotaan sebesar (14,3%).



Gambar II.10 Kendaraan responden sehari-hari
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data diatas menunjukan kendaraan yang digunakan responden sehari-hari, (57,1%) responden menggunakan sepeda motor, (14,3%) responden menggunakan sepeda, (14,3%) responden menggunakan mobil, (14,3%) responden menggunakan transportasi umum.



Gambar II.11 Program bersepeda
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data diatas menunjukan pendapat responden tentang program bersepeda yang disosialisasikan ke publik oleh pemerintah yang pernah dilihat di media masa. 57,1% responden tidak pernah melihat langsung kampanye bersepeda, (14,3%) responden melihat langsung di tempat, seperti kegiatan di *Car Free Day* (CFD), dan (28.6%) responden melihat dari internet.



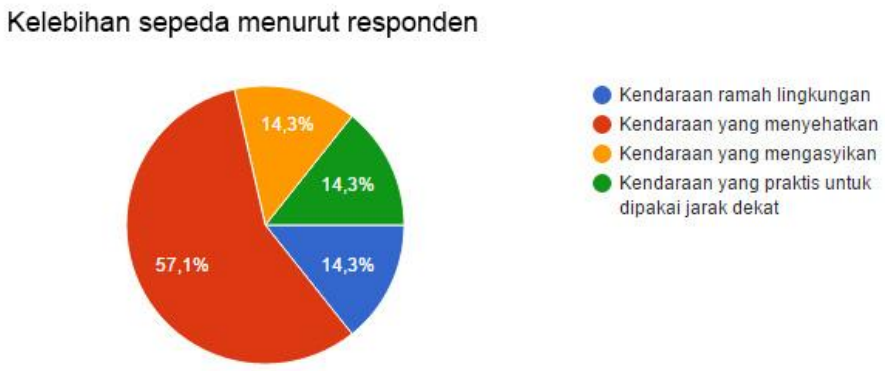
Gambar II.12 Pengetahuan responden tentang Jumat Bersepeda
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data diatas menunjukan pengetahuan program Jumat Bersepeda, (42,9%) responden menjawab tidak tahu, (28.6%) responden menyatakan cukup tahu atau pernah dengar. (14,3%) mengatakan sangat tahu, dan (14,3%) mengatakan tahu.



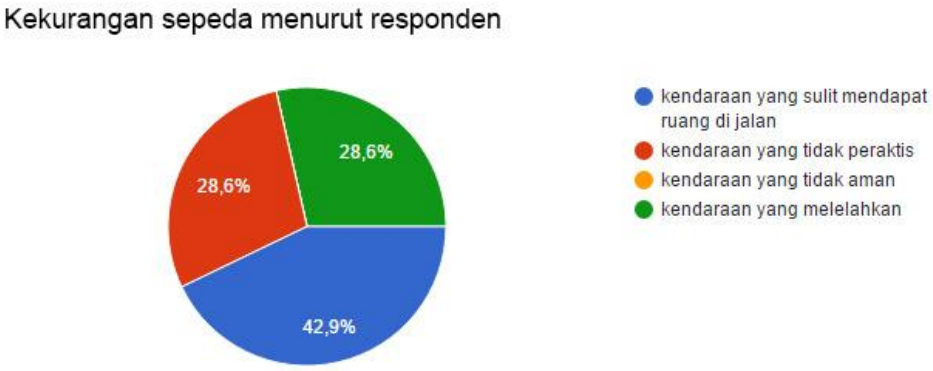
Gambar II.13 Keikutsertaan masyarakat dalam Program Jumat Bersepeda
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data dari diagram diatas menunjukkan bahwa keikutsertaan responden dalam Program Jumat sepeda yang dilakukan oleh pemerintah masih minim. Data menunjukan (85,7%) responden tidak menjalankan program Jumat Bersepeda, dan (14.3%) responden menjawab terkadang mengikuti program Jumat Bersepeda.



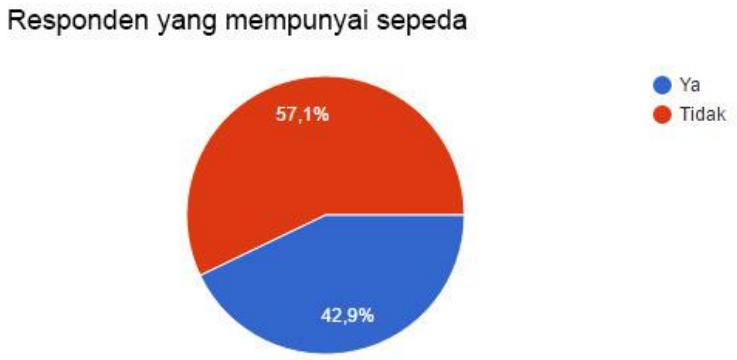
Gambar II.14 Kelebihan sepeda menurut responden
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data diatas menunjukan kelebihan utama sepeda menurut responden jika digunakan di perkotaan, (57,1%) responden menyimpulkan bahwa sepeda adalah kendaraan yang menyehatkan, (14,3%) responden menyatakan kendaraan yang ramah lingkungan. (14,3%) mengatakan kendaraan yang mengasyikan, dan (14,3%) mengatakan kendaraan yang praktis untuk dipakai jarak dekat.



Gambar II.15 kekurangan sepeda menurut responden
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data diatas menunjukan kekurangan utama sepeda menurut responden jika digunakan di perkotaan, (42,9%) responden menyimpulkan bahwa sepeda adalah kendaraan yang sulit mendapat ruang di jalan, (28,6%) responden menyatakan kendaraan yang tidak praktis. (28,6%) mengatakan kendaraan yang melelahkan.



Gambar II.16 Responden yang memiliki sepeda
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data diatas menunjukan jumlah responden yang memiliki sepeda, (57.1%) responden menggunakan sepeda, (42.9%) responden tidak menggunakan sepeda.



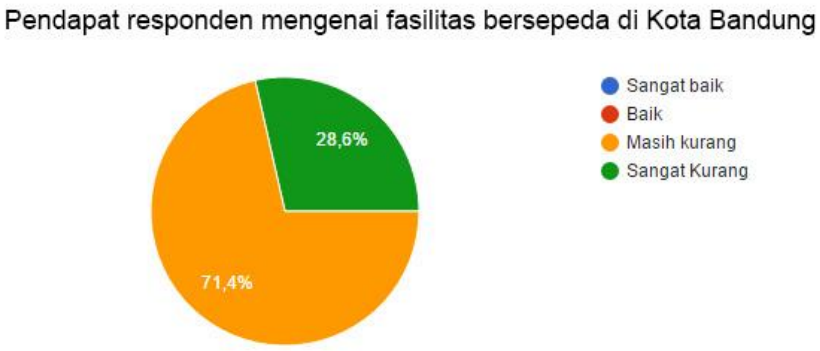
Gambar II.17 tujuan penggunaan sepeda
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data diatas menunjukan penggunaan jumlah responden jika memiliki sepeda, (85,7%) responden menggunakan sepeda untuk berolahraga, , (14,3%) responden menggunakan sepeda untuk alat transportasi utama, seperti kegiatan ke sekolah, kampus dan tempat kerja.



Gambar II.18 Pendapat responden mengenai kegiatan bersepeda
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data menunjukan ketertarikan penggunaan sepeda dikalangan masyarakat, (42.9%) responden menjawab biasa saja, (28.6%) responden tertarik menggunakan sepeda, (28.6%) responden sangat menyukai kegiatan bersepeda.



Gambar II.19 Fasilitas bersepeda di Kota Bandung
Sumber: Dokumentasi pribadi (2016)

Data diatas menunjukan pendapat responden mengenai fasilitas bersepeda yang di sediakan oleh pemerintah, (71,4%) responden menyatakan masih kurangnya fasilitas bersepeda di Kota Bandung, dan (28,6%) responden menyatakan fasilitas bersepeda di Kota Bandung sangat kurang.

II.6 Analisis

Dalam perancangan ini masyarakat sebagai pengguna jalan akan menjadi subjek dari penelitian, berhubungan dengan program pemerintah yang diberlakukan bagi para masyarakat, maka pentingnya opini dari masyarakat mengenai program yang

diberlakukan oleh Pemerintah yang mengadakan program-program kampanye untuk mengatasi permasalahan polusi yaitu salah satunya dengan mengadakan program bersepeda untuk mengurangi kemacetan dan polusi.

Berdasarkan hasil kuesioner yang didapat kecenderungan responden mengangap sepeda hanya sebagai alat untuk olah raga saja. Dapat dilihat dari bermacam-macam jawaban para responden yang ada, pengaruh jawaban responden dapat menjadi referensi kebenaran atau penolakan atas jawaban dari responden sendiri.
Maka dapat disimpulkan bahwa, persepsi negatif masyarakat tentang sepeda adalah:

- sepeda merupakan kendaraan yang sulit mendapat ruang di jalan.
- sepeda merupakan kendaraan yang tidak peraktis.
- sepeda merupakan kendaraan yang tidak aman.
- sepeda merupakan kendaraan yang melelahkan.

II.7 Solusi Permasalahan

Tujuan dari penelitian adalah untuk memecahkan atau menemukan jawaban terhadap suatu objek permasalahan. Oleh karena itu, pemilihan dan analisa masalah adalah sebuah tahap awal yang harus dilakukan. Masyarakat umum beranggapan bahwa kegunaan sepeda hanya untuk olah raga saja, namun fungsi utama sepeda adalah alat transportasi, masyarakat kini menggangap bersepeda itu tidak praktis, melelahkan, sulit mendapatkan ruang di jalan. Sementara itu banyak manfaat menggunakan sepeda, mulai dari manfaat untuk kesehatan dan lingkungan bagi masyarakat umum khususnya di perkotaan, Dengan demikian dapat untuk mengatasi masalah, belumnya sepeda menjadi alat transportasi, maka perlu dilakukan serangkaian kegiatan kampanye bersepeda.