



## INKLUSI KEGIATAN BERSEPEDA DALAM PERENCANAAN KERUANGAN KOTA BERKELANJUTAN DI KAWASAN PERKOTAAN BANGLI

Ni Putu Yesi Irayani<sup>1</sup>, Ni Made Prita Ayuningtyas<sup>2</sup>

Universitas Udayana

E-mail: yesiirayani@gmail.com, pritayngtys@gmail.com

### Informasi Naskah:

Diterima:

6 Juni 2025

Direvisi:

7 Juli 2025

Disetujui terbit:

15 Agustus 2025

Diterbitkan:

Cetak:

29 September 2025

Online

29 September 2025

**Abstract.** *The Province of Bali is currently facing increasingly widespread traffic congestion problems, not only limited to the SARBAGITA metropolitan area (Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan), but also extending to other cities, including the Urban Area of Bangli. The rise in the number of motorized vehicles, as a consequence of economic growth, has become one of the main contributing factors to congestion, which in turn affects the overall quality of life for the community. One emerging alternative solution is cycling, which, in addition to being a lifestyle trend and a form of exercise, also serves as an environmentally friendly mode of transportation. This study aims to explore the community's needs for space and supporting infrastructure for cycling activities in the Urban Area of Bangli. The methodology employed is a narrative qualitative approach, with data collection techniques including observation, interviews, and documentation. The findings reveal that although cycling activities are on the rise, supporting facilities such as bike lanes and public spaces remain very limited. The Bangli Regional Government is expected to respond to this phenomenon by providing adequate dedicated bike lanes and developing supportive public space infrastructure in order to create a healthy, connected, and sustainable urban environment.*

**Keyword:** *Traffic Congestion, Cycling, Public Space*

**Abstrak:** Provinsi Bali saat ini menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas yang semakin meluas, tidak hanya terbatas di wilayah metropolitan SARBAGITA (Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan), tetapi juga merambah ke kota-kota lain, termasuk Kawasan Perkotaan Bangli. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor sebagai dampak pertumbuhan ekonomi menjadi salah satu faktor utama penyebab kemacetan yang berdampak pada penurunan kualitas hidup masyarakat. Salah satu solusi alternatif yang mulai berkembang adalah bersepeda, yang selain menjadi tren gaya hidup dan sarana olahraga, juga merupakan transportasi ramah lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi kebutuhan masyarakat terhadap ruang dan infrastruktur pendukung bersepeda di Kawasan Perkotaan Bangli. Metodologi yang digunakan adalah pendekatan kualitatif naratif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun aktivitas bersepeda meningkat, fasilitas pendukung seperti jalur sepeda dan ruang publik masih sangat terbatas. Pemerintah Daerah Bangli diharapkan dapat merespon fenomena ini dengan menyediakan jalur khusus sepeda yang memadai serta membangun infrastruktur ruang publik yang mendukung, guna menciptakan kota yang sehat, terhubung, dan berkelanjutan.

**Kata Kunci:** Kemacetan, Bersepeda, Ruang Publik

### PENDAHULUAN

Bali merupakan salah satu provinsi yang sudah sangat perlu diperhatikan kemacetan arus lalu lintasnya, kemacetan sudah menjadi masalah klasik di Bali saat ini. Jumlah kendaraan semakin banyak sebagai dampak dari perputaran ekonomi yang semakin ramai sehingga makin banyak orang yang membeli kendaraan seperti motor dan mobil.

Dikutip dari pernyataan Ketua Organisasi Angkatan Darat (Organda) Bali, I Nyoman Arthaya Sena saat diwawancarai. Kemacetan yang terjadi di Bali tidak hanya berlaku di Kota Denpasar, Badung, Gianyar dan Tabanan (SARBAGITA), namun semakin

meluas di kota-kota lainnya yang ada di Bali. Hal tersebut harus menjadi perhatian khusus karena tidak menutup kemungkinan akan terjadi pada kota-kota lain di Provinsi Bali seiring dengan meningkatnya aktivitas pariwisata dan aktivitas dari masyarakat Bali itu sendiri.

Banyak sekali dampak buruk yang disebabkan kemacetan selain mengganggu aktivitas, meningkatnya tingkat stress bagi masyarakat, dan terjadinya peningkatan polutan di udara juga menjadi salah satu dampak buruk yang harus dihindari akibat kemacetan yang disebabkan oleh peningkatan jumlah kendaraan. Selain penggunaan

fasilitas kendaraan umum, dalam beberapa tahun belakangan, aktivitas bersepeda semakin diminati oleh masyarakat di berbagai kota dan dianggap sebagai salah satu alternatif untuk berolahraga maupun solusi mobilitas yang sehat sejak terjadinya pandemi Covid-19 (Amijaya et al., 2023). Meningkatnya kekhawatiran terhadap penggunaan transportasi umum serta minat yang tumbuh dalam aktivitas fisik mendorong banyak orang beralih ke salah satu sarana mobilitas paling sederhana, yang kemudian memicu fenomena yang dikenal sebagai "ledakan sepeda" (Mokodompit et al., 2022).

Selain menjadi salah satu gaya hidup bersepeda juga menjadi persyaratan pelaksanaan pembangunan dengan emisi karbon di level "no" degangan kegiatan bersepeda juga dapat membangun konektivitas sosial di masyarakat melalui aktivitas bersepeda serta dapat membangun misi untuk membangun kota sehat. Bersepeda menjadi kegiatan yang paling populer dilakukan untuk berolahraga dan juga melepas kejenuhan (Triman & Kusrianti, 2023). Tanpa pengecualian Kawasan Perkotaan Bangli, Peningkatan aktivitas bersepeda di Kawasan Perkotaan Bangli dapat dilihat jelas di sepanjang ruas jalan raya dan pada beberapa titik dikawasan khususnya pada sore hari dan hari libur.

Selain masyarakat, Bangli juga memiliki beberapa komunitas sepeda yang masih aktif sampai sekarang, namun komunitas ini masih belum dapat melakukan aktivitas mereka dengan baik, karena terbatasnya lokasi serta sarana dan prasarana pendukung, walaupun komunitas ini berpotensi untuk mengedukasi masyarakat tentang manfaat bersepeda baik sebagai sarana transportasi yang ramah lingkungan maupun sebagai sarana penunjang lainnya. Permasalahan mendasar kegiatan bersepeda di Kawasan Perkotaan Bangli adalah belum tersedianya ruang publik yang memenuhi standar untuk memudah aktivitas bagi pengguna sepeda serta sarana dan prasarana pendukung yang masih terbatas. Sebagian besar aktivitas bersepeda dilakukan di jalan raya berbaur dengan kendaraan bermotor, karena jaringan jalan di Kabupaten Bangli belum dilengkapi jalur khusus yang diperuntukkan bagi pengguna sepeda, ditemukan hanya terdapat satu jalur khusus sepeda di Jalan Serma Meranggi.

Tingginya aktivitas kendaraan bermotor di Kawasan Perkotaan Bangli khususnya pada jam tertentu sehubungan dengan fungsi kawasan sebagai pusat pelayanan pemerintahan, pusat perdagangan, pusat pelayanan kesehatan dan pusat pendidikan, tidak saja berimbas pada panjangnya waktu tempuh perjalanan namun juga akan menyebabkan peningkatan biaya perjalanan serta polusi udara akibat peningkatan penggunaan bahan bakar minyak pada kendaraan bermotor. Permasalahan lalu lintas seharusnya dapat diantisipasi sedini mungkin oleh pemerintah melalui pemilihan transportasi bagi masyarakat serta alternatif transportasi ramah lingkungan. Peningkatan jumlah pengguna sepeda dan kendaraan bermotor secara

bersama tanpa dibarengi dengan penyediaan kebijakan jalur khusus, kedepan dapat menyebabkan konflik kepentingan serta pro dan kontra bagi penggunaan sepeda di jalan raya.

Demi mendukung aktivitas bersepeda di Kawasan Perkotaan Bangli yang semakin meningkat, maka pemerintah Bangli khususnya Bappeda yang menangani perihal ini harus mendukung dan merencanakan ketersediaan jalur khusus sepeda yang lebih banyak dan disesuaikan dengan jalur sepeda yang sering dilalui para pengguna sepeda di Kawasan Perkotaan Bangli. Selain itu untuk pengembangan kedepan juga harus didukung dengan ketersediaan fasilitas infrastruktur ruang publik yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana memadai. Ketersediaan ruang publik memiliki fungsi penting dalam rangka mendukung keseimbangan lingkungan serta mendorong kegiatan sosial ekonomi masyarakat di Kawasan perkotaan.

## TINJUAN PUSTAKA

### Jalur Sepeda

Jalur sepeda dapat dibedakan berdasarkan tipe-tipe jalur sepeda yang digunakan (Mokodompit et al., 2022), adapun tipe-tipe jalur sepeda tersebut yaitu:

- a. Jalur Sepeda di Badan Jalan (Tipe A)  
Jalur Tipe A yang berada di jalan umum dirancang secara terpisah dari lalu lintas kendaraan bermotor, guna memastikan pesepeda memiliki ruang tersendiri yang aman.
- b. Lajur Sepeda di Trotoar (Tipe B)  
Lajur khusus sepeda yang berada di area trotoar wajib menyisakan ruang minimal 1,5 meter untuk para pejalan kaki agar tetap dapat melintas dengan nyaman.
- c. Lajur Sepeda di Badan Jalan (Tipe C)  
Penempatan lajur sepeda tipe C idealnya dilakukan pada jalan-jalan seperti kolektor sekunder, lokal primer, lokal sekunder, serta lingkungan primer dan sekunder. Jenis lajur ini paling cocok digunakan di area dengan lalu lintas kendaraan bermotor berkecepatan rendah.

### Ruang Publik

*Public space* atau ruang publik adalah area yang dapat diakses dan dimanfaatkan oleh seluruh lapisan masyarakat untuk menunjang berbagai kebutuhan mereka (Purwanto, 2014). Ruang publik menjadi elemen penting yang harus tersedia demi mendukung keberlanjutan sebuah kota. Di tengah padatnya lingkungan perkotaan, ruang semacam ini berperan dalam menghadirkan nilai-nilai kemanusiaan, sehingga kualitasnya turut menentukan keberlangsungan hidup masyarakat urban (Wijaya & Dwisusanto, 2021).

Secara umum, ruang publik menjalankan dua peran utama, yakni sebagai ruang sosial dan ruang ekologis. Dalam konteks sosial, ruang ini sebaiknya mampu mengakomodasi beragam aktivitas seperti olahraga, interaksi antarwarga, rekreasi, area bermain, serta berfungsi sebagai pemisah antar bangunan dan sebagainya (Utomo, 2003). Selain fungsinya sebagai ruang pertemuan, interaksi, dan kegiatan sosial lainnya, ruang public memiliki fungsi

lain yang terkadang tidak diperhatikan dan sering diabaikan (Moalim & Siwi, 2023).

### Kebijakan Jalur Sepeda

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai dasar hukum yang telah mengatur bahwa Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan, salah satunya berupa fasilitas untuk sepeda. Lajur sepeda sebagai salah satu fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

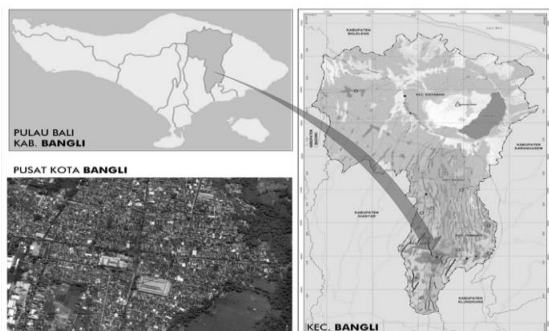
Ketentuan jalur sepeda berdasarkan Permenhub No. 59 Tahun 2020 tentang keselamatan pesepeda di jalan, bahwa sepeda yang dioperasikan di jalan disediakan fasilitas pendukung berupa lajur sepeda dan/atau jalur yang disediakan secara kusus untuk pesepeda. Peraturan berdasarkan Perancangan Jalur sepeda menurut Pedoman Teknis Bidang Jalan dan Jembatan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 05/P/BM/2021 terkait konsep jalur sepeda meliputi:

- a. Lajur sepeda tipe A, yang termasuk dalam kategori terproteksi, bisa ditempatkan di badan jalan maupun di area luar jalan. Jalur ini dirancang secara khusus agar terpisah dari arus lalu lintas kendaraan bermotor demi menjamin keselamatan pesepeda.
- b. Lajur sepeda tipe B merupakan jalur yang diletakkan di area trotoar dan dipisahkan secara fisik dari jalur kendaraan bermotor, sehingga memberikan ruang aman bagi pesepeda tanpa bersinggungan langsung dengan lalu lintas. Lajur sepeda tipe C merupakan bagian dari badan jalan yang diperuntukkan bagi pesepeda, dengan tujuan memisahkannya dari kendaraan bermotor melalui penggunaan marka sebagai batas pemisah.

## METODOLOGI PENELITIAN

### Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Bangli, satu-satunya wilayah di Provinsi Bali yang tidak memiliki garis pantai. Kabupaten ini memiliki luas wilayah sekitar 52.081 hektar, setara dengan kurang lebih 9,24% dari total luas Provinsi Bali yang mencapai 563.666 hektar. Secara geografis, Kabupaten Bangli berada pada koordinat antara 08°3'40" hingga 08°50'48" Lintang Selatan dan 114°25'53" sampai 115°42'40" Bujur Timur



**Gambar 1.** Letak Geografis Kabupaten Bangli

Sumber : Modifikasi Penulis, 2025

### Lokus Penelitian 1

Lokasi pendataan observasi fisik yang pertama dilakukan pada kawasan pusat Kota Bangli, Perempatan Agung Catuspatha Bangli, Jalan Nusantara – Jalan Merdeka serta Jalan Majapahit – Jalan Kesumayuda, dimana observasi ini dilakukan dengan mencari pendataan fasilitas sepeda, jenis, tipe, lebar dan kondisi jalan. Dimana pada lokasi observasi fisik pertama ini tidak terlihat adanya jalur sepeda. Lokasi penelitian ini merupakan perempatan jalan dimana setiap masing – masing jalan memiliki lebar jam kurang lebih 6 m sampai 8 m. Masing masing jalan tersebut diantaranya:

Sebelah Utara	: Jalan Nusantara
Sebelah Timur	: Jalan Majapahit
Sebelah Selatan	: Jalan Merdeka
Sebelah Barat	: Jalan Kesumayudha



**Gambar 2.** Lokus Penelitian 1

Sumber : Modifikasi Penulis, 2025

Berdasarkan observasi yang dilakukan berdasarkan radius 100 meter, 250 meter, dan 500 meter yang dilakukan tidak dapat ditemukan fasilitas – fasilitas pendukung sepeda, seperti fasilitas jalur sepeda, fasilitas parkir sepeda dan fasilitas pendukung sepeda seperti infrastruktur pendukung sepeda. Kondisi jalan yang dapat dilihat baik, dimana jalan ini memiliki lebar jalan yang cukup memadai sebagai jalan yang dapat dipergunakan sebagai akses jalur sepeda, dimana kondisi jalan yang tidak begitu ramai dengan keadaan jalan yang tidak begitu banyak polusi.

Berdasarkan observasi fisik pada kawasan perempatan terdapat 4 fasilitas jalan, diantaranya Jalan Nusantara, dimana jalan ini memiliki panjang ruas 1,71 km, peranan kolektor 2, dan lebar jalan 8,7 meter, Jalan Majapahit dengan lebar jalan 7,1 meter, Jalan Merdeka dengan Panjang ruang 3,5 km, peranan kolektor 2, dan lebar jalan 10,9 meter, Jalan Kesumayuda dengan Panjang ruas 1,27 km, peranan kolektor 2, dan lebar jalan 7,8 meter. Terdapat juga fasilitas umum yang dapat dijadikan sebagai fasilitas infrastruktur pendukung sepeda seperti terminal/publik parking, roadside parking dan pasar.

### Lokasi Penelitian 2

Lokasi pendataan observasi fisik yang kedua dilakukan pada Alun - Alun Bangli Jl. Brigjen Ngurah Rai, Kawan, Kab. Bangli, Jalan Brigjen Ngurah Rai – Jalan Lettu Kanten - Jalan Serma Meranggi – Jalan Kesumayuda – Jalan Nusantara, dimana observasi ini dilakukan dengan mencari pendataan fasilitas sepeda, jenis, tipe, lebar dan kondisi jalan. Dimana pada lokasi observasi fisik pertama ini tidak terlihat

adanya jalur sepeda. Lokasi penelitian ini merupakan perempatan jalan dimana setiap masing – masing jalan memiliki lebar jam kurang lebih 6 m sampai 8 m. Masing masing jalan tersebut diantaranya:

- Sebelah Utara : Jalan Lettu Kanten
- Sebelah Timur : Jalan Merdeka
- Sebelah Selatan : Jalan Brigjen Ngurah Rai
- Sebelah Barat : Jalan Brigjen Ngurah Rai



**Gambar 3.** Lokasi Penelitian 2  
Sumber : Modifikasi Penulis, 2025

Berdasarkan observasi yang dilakukan berdasarkan radius 100 meter, 250 meter, dan 500 meter yang dilakukan ditemukan beberapa fasilitas pendukung sepeda dan infrastruktur pendukung sepeda. seperti terdapat fasilitas jalur sepeda yang menghubungkan Jalan Lettu Kanten dengan Jalan Lettu Anom yaitu jalur sepeda di Jalan Serma Meranggi. Selain itu juga ada fasilitas infrastruktur pendukung sepeda seperti tersedianya alun-alun kota Bangli yang sering dijadikan fasilitas untuk berolahraga selain itu juga terdapat jalur atau pola jalan yang dibuat khusus untuk latihan atau bersepeda di sekitar alun-alun Kota Bangli. Kondisi jalan yang dapat dilihat baik, dimana jalan ini memiliki lebar jalan yang cukup memadai sebagai jalan yang dapat dipergunakan sebagai akses jalur sepeda, dimana kondisi jalan yang tidak begitu ramai dengan keadaan jalan yang tidak begitu banyak polusi. Berdasarkan observasi fisik yang dilakukan terdapat beberapa fasilitas jalan, diantaranya Jalan Brigjen Ngurah Rai dengan lebar jalan 8,7 meter dan peranan kolektor 2, Jalan Lettu Kanten dengan lebar jalan 11 meter, dan peranan kolektor 2, Jalan Merdeka dengan lebar jalan 10,9 meter, dan peranan kolektor 2, Jalan Serma Meranggi dengan lebar jalan 4 meter dan peranan kolektor 1. Selain itu juga terdapat fasilitas ruang bersepeda yaitu alun-alun Kota Bangli fasilitas ini memiliki luas 22.430 m<sup>2</sup>, dimana terdapat fasilitas untuk latihan sepeda dan bersepeda di alun-alun Kota Bangli.

**Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metoda penelitian kualitatif dengan strategi pendekatan secara naratif bertujuan untuk meng-eksplorasi secara mendalam tentang makna berdasarkan informasi dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Data dokumen berupa data sekunder berasal dari literatur dan data Perangkat Daerah yang menangani urusan

Perencanaan Daerah penyelenggaraan Tata Ruang pada Pemerintah Daerah Kabupaten Bangli. Sehingga diperoleh data untuk dapat dianalisa secara mendalam terkait kebutuhan masyarakat terhadap ruang bersepeda dan elemen keruangan yang dibutuhkan dalam mengakomodasi aktivitas bersepeda yang ada untuk beragam tujuan di Kawasan Perkotaan Bangli. Tahapan Penelitian, dibagi menjadi dua tahapan. Adapun penjabaran dari tahap penelitian yang dilakukan yaitu:

- a. Wawancara atau Interview  
Proses wawancara dilakukan terhadap sejumlah narasumber guna menggali pandangan mereka terkait faktor-faktor utama yang memengaruhi kegiatan bersepeda. Antara lain pejabat struktural yang menangani perencanaan infrastruktur di Bappeda Bangli, Anggota Masyarakat Bangli dan Salah Satu Anggota Komunitas Pesepeda Bangli terkait aktivitas bersepeda di Kabupaten Bangli.
- b. Observasi Lapangan  
Pengamatan secara langsung aktivitas bersepeda masyarakat serta sarana dan prasarana pendukungnya. Sehingga dapat dipahami potensi, peluang dan permasalahan-permasalahan dilapangan terkait aktivitas bersepeda. Kegiatan observasi dilakukan guna mengidentifikasi berbagai fenomena fisik yang terlihat langsung di lokasi penelitian. Dokumentasi berupa foto dan video digunakan untuk merekam kondisi fisik, baik yang terbentuk secara alami maupun hasil buatan manusia. Fenomena alam yang diamati mencakup topografi serta karakteristik bentang alam di wilayah Perkotaan Bangli.

**HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dari hasil pengamatan sebagian besar aktivitas bersepeda dilakukan secara berkelompok dengan memanfaatkan ruang terbuka publik yang ada (disekitar lapangan Kapten Muditha) Jalan Brigjen Ngurah Rai menelusuri ruas jalan disekitar Kawasan Perkotaan Bangli. Aktivitas ini tampak jelas mulai pukul 09.00 - 19.00 Wita. Sebagian besar aktivitas bersepeda juga dilakukan dengan memanfaatkan ruang terbuka publik yang ada (disekitar lapangan Kapten Muditha) yaitu Alun – Alun Kota Bangli Jalan Brigjen Ngurah Rai. Aktivitas ini tampak jelas mulai pukul pagi hari 09.00 - 11.00 Wita dan sore hari 16.00 – 19.00 Wita.



**Gambar 4.** Aktivitas Bersepeda di Ruas Jalan Brigjen Ngurah Rai Kawasan Perkotaan Bangli, Aktivitas Bersepeda di Alun – Alun Kota Kawasan Perkotaan Bangli  
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

**Hasil Wawancara**

Dalam tahapan wawancara ini, wawancara dilakukan dengan 3 narasumber yaitu Bappeda Bangli, Masyarakat Bangli, dan Komunitas Pesepeda Bangli.



**Gambar 5.** Wawancara dengan Bapak Kepala Bappeda Bangli I Nyoman Udiana Mahardika, ST  
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024

Adapun beberapa simpulan dari hasil wawancara yang didapatkan dari hasil wawancara secara langsung dengan Bappeda Bangli, diantaranya hasil wawancara yang didapat:

.... Saat ini, Kabupaten Bangli belum memiliki kebijakan tertulis terkait pemanfaatan sepeda dalam kota, dan regulasi yang ada masih bersifat tidak formal melalui sosialisasi di tingkat RT/RW atau banjar. Namun, pemerintah daerah telah merencanakan pembangunan jalur sepeda melingkar di pusat kota yang akan mulai dikembangkan pada tahun 2024....

.... Saat ini, standar spasial dan non-spasial terkait pemanfaatan sepeda belum diterapkan, tetapi akan disesuaikan dengan perkembangan infrastruktur sepeda yang akan datang. Infrastruktur pendukung bagi pesepeda masih terbatas, dengan jalur khusus hanya tersedia di Jalan Serma Meranggi serta Alun-Alun Bangli yang bisa dimanfaatkan untuk bersepeda dalam skala kecil....

.... Kedepannya, pemerintah berencana membangun standar keamanan dan kenyamanan bagi pesepeda dengan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2020. Penataan ruang kota untuk pesepeda masih minim, tetapi potensinya sangat besar, terutama dengan adanya komunitas pesepeda yang aktif dan daya tarik wisata di Bangli, seperti kawasan Kintamani....

.... Tantangan utama dalam mengakomodasi pesepeda adalah kurangnya kesadaran masyarakat dalam bersepeda dengan tertib, kondisi jalan yang belum sepenuhnya mendukung, serta minimnya rambu-rambu dan aturan yang mengatur pesepeda. Namun, pemerintah optimistis bahwa pemanfaatan sepeda akan semakin berkembang dan menjadi solusi bagi masalah lingkungan serta kemacetan di masa depan....



**Gambar 6.** Wawancara 1 dengan Pengguna Sepeda di Alun-Alun Bangli

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

.... Bersepeda memberikan keuntungan bagi pelajar seperti mempercepat waktu tempuh ke sekolah dibandingkan berjalan kaki. Namun, tantangan utama yang dihadapi adalah kepadatan lalu lintas pada jam berangkat dan pulang sekolah, yang mengharuskan pesepeda lebih berhati-hati.... (informan\_1)

.... Untuk mendukung integrasi pesepeda dalam kota, diperlukan infrastruktur yang aman serta jalur khusus bagi pesepeda. Saat ini, potensi untuk mengakomodasi pesepeda dalam pembangunan kota masih terbatas jika tidak ada peningkatan dalam aspek fisik maupun non-fisik. .... (informan\_1)

.... Harapan ke depan adalah terciptanya keteraturan antara pesepeda dan pengguna kendaraan lain agar keamanan di jalan semakin meningkat. Partisipasi masyarakat, khususnya pelajar, dapat dilakukan dengan rutin menggunakan sepeda sebagai alat transportasi dan memanfaatkan ruang publik seperti alun-alun untuk bersepeda. .... (informan\_1)



**Gambar 7.** Wawancara 2 dengan Pengguna Sepeda di Alun-Alun Bangli

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

.... Bagi masyarakat Bangli, bersepeda bukan hanya sekadar aktivitas fisik tetapi juga sarana berinteraksi dengan teman. Namun, kendala utama yang dihadapi adalah banyaknya kendaraan yang parkir di pinggir jalan, mengurangi ruang bagi pesepeda dan meningkatkan risiko kecelakaan. .... (informan\_2)

.... Untuk mendukung integrasi pesepeda dalam kota, diperlukan infrastruktur yang memadai, termasuk jalur khusus pesepeda di sepanjang jalan yang aman. Saat ini, potensi untuk mengakomodasi pesepeda dalam pembangunan kota masih terbatas jika tidak ada peningkatan baik dalam aspek fisik maupun non-fisik. .... (informan\_2)

.... Harapan ke depan adalah adanya jalur pesepeda yang jelas serta informasi rute yang dapat diakses oleh pesepeda untuk meningkatkan keamanan dan keteraturan. Masyarakat dapat berpartisipasi dengan bersepeda secara tertib dan memanfaatkan fasilitas yang tersedia, seperti bersepeda di alun-alun Kota Bangli. .... (informan\_2)



**Gambar 8.** Wawancara 3 dengan Komunitas Sepeda Bangli “Melingser”

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

Wawancara dengan narasumber ketiga dilakukan dengan salah satu anggota dari komunitas sepeda di Bangli yaitu komunitas sepeda “Melingser” yaitu Bapak I Nengah Dwi Murjana yang dilakukan secara online menggunakan media whatsapp.

.... Bagi anggota komunitas sepeda Bangli, bersepeda adalah aktivitas olahraga yang bermanfaat untuk kebugaran tubuh. Namun, mereka menghadapi kendala utama berupa kepadatan lalu lintas di jalan utama Kabupaten Bangli, yang sering kali membuat mereka memilih jalur alternatif di luar kota. .... (informan\_3)

.... Untuk mendukung integrasi pesepeda dalam kota, diperlukan infrastruktur berupa jalur khusus pesepeda serta rambu-rambu yang jelas sebagai penanda ruang bersepeda. Hingga saat ini, belum ada langkah konkret dalam pembangunan kota yang benar-benar mengakomodasi pesepeda, baik dari aspek fisik maupun non-fisik. .... (informan\_3)

.... Harapan ke depan adalah agar pemerintah daerah dapat lebih memperhatikan kepentingan pesepeda dengan menyediakan jalur khusus dan fasilitas parkir sepeda di area umum seperti alun-alun Kota Bangli. Sebagai bentuk partisipasi, komunitas sepeda berupaya untuk tetap tertib dalam bersepeda meskipun fasilitas yang tersedia masih terbatas. .... (informan\_3)

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan 3 sumber Bappeda Bangli, Masyarakat Bangli, dan Komunitas Pesepeda Bangli didapatkan beberapa permasalahan yang dirasakan dan di alami dari masing – masing sumber ketika melakukan kegiatan bersepeda yaitu:

1. Tidak tersedianya jalur sepeda khusus yang belum sesuai dengan kebutuhan ruang bersepeda di Kawasan Kota Bangli karena sebagian besar aktivitas bersepeda dilakukan di jalan raya berbaur dengan kendaraan bermotor. Sehingga kedepan diperlukan perencanaan untuk pembuatan jalur khusus sepeda sesuai dengan standar jalur khusus sepeda.
2. Ketersediaan ruang publik untuk mendukung aktivitas bersepeda haruslah diusahakan secara bertahap dengan cara mengakomodir aktivitas ini kedalam perencanaan keruangan maupun perencanaan pembangunan daerah. Sehingga diperlukan studi terkait kebutuhan ruang publik untuk mendukung aktivitas bersepeda di Kawasan Perkotaan Bangli.

3. Tidak adanya kebijakan daerah yang memang benar – benar mengatur terkait kegiatan bersepeda dalam perencanaan keruangan kota berkelanjutan di Kawasan Perkotaan Bangli sehingga pengguna sepeda merasa dilindungi.

### Observasi Fisik

- a. Ruang bersepeda yang sudah ada di Kota Bangli Fasilitas ruang bersepeda yang ada di Kota Bangli yaitu terdapat pada alun-alun Kota Bangli, dimana terdapat fasilitas lapangan luas yang dapat digunakan sebagai sarana olahraga salah satunya yaitu bersepeda dikarenakan sudah dibuatkan pola jalan khusus yang dapat juga digunakan untuk bersepeda baik untuk anak-anak, remaja, dan dewasa.



**Gambar 9.** Fasilitas ruang Alun-alun Kota Bangli  
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

- b. Rute-rute bersepeda yang sudah ada di Kota Bangli dan area di sekitarnya Berdasarkan observasi langsung ke lapangan rute-rute bersepeda yang banyak dilalui oleh pesepeda yaitu Jalan Nusantara mengarah ke Kawasan Kintamani, dimana Jalan Nusantara merupakan jalan utama pada kawasan Kota Bangli. Selain itu untuk rute khusus jalur sepeda hanya terdapat pada Jalan Serma Meranggi, selain itu berdasarkan hasil wawancara dan pengamatan langsung di lapangan belum terdapat rute-rute khusus pesepeda pada area kawasan Kota Bangli.
- c. Infrastruktur pendukung yang tersedia untuk pesepeda dalam kota Berdasarkan observasi langsung di lapangan adapun infrastruktur pendukung yang tersedia untuk pesepeda dalam kota yaitu terdapat fasilitas jalur pesepeda yang ada di sepanjang jalan Serma Meranggi. Dimana jalur tersebut merupakan jalur khusus yang dibuat untuk pengendara sepeda yang ada di kawasan Kota Bangli.



**Gambar 10.** Fasilitas Jalur Khusus Pesepeda  
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

d. Alur lalu lintas dalam kota, arus lalu lintas, dan tingkat kemacetan yang digenerasi  
Berdasarkan observasi lapangan untuk alur lalu lintas dalam kota dapat dikatakan secara keseluruhan tidak terlalu padat tetapi memang beberapa jalur yang sering digunakan pesepeda dapat dikatakan terbilang ramai kendaraan, khususnya pada area Jalan Nusantara sedangkan untuk alur lalu lintas di jalan lain, masih terbilang agak sepi.



**Gambar 11.** Alur Lalu Lintas Kawasan Alun-Alun Kota Bangli

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024



**Gambar 12.** Alur Lalu Lintas Kawasan Jalan Nusantara

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

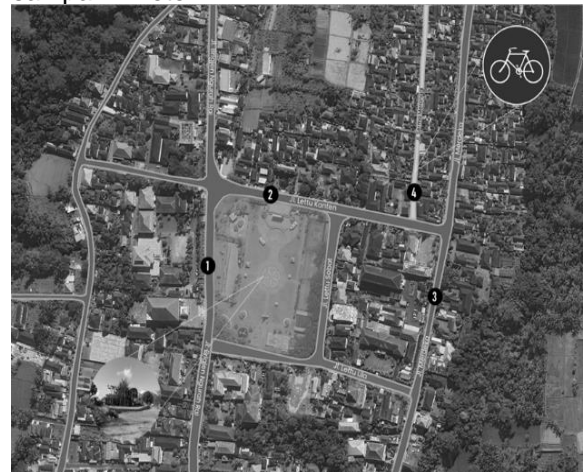
### Permasalahan dan Hambatan

Berdasarkan tahapan pertama yang dilakukan yaitu wawancara dengan pihak Bappeda Bangli, Masyarakat Bangli dan Observasi Fisik yang dilakukan, didapatkan beberapa permasalahan-permasalahan serta hambatan yang ditemukan dalam proses penerapan pemanfaatan sepeda sebagai alat transportasi di Kota Bangli. Adapun permasalahan dan hambatan yang berpengaruh pada tahap observasi fisik ini yaitu:

1. Regulasi aturan terkait pemanfaatan sepeda dalam Kota Bangli masih terbilang sangat sedikit dan belum kuat, dikarenakan masih hanya sebatas peraturan dari kebijakan yang ada sekarang di Bangli ini hanya berupa kebijaka tidak tertulis atau masih berupa wacana secara langsung ke masing-masing RT/RW atau langsung ke banjar-banjar.

Peraturan resmi hanya terdapat satu aturan yaitu Kebijakan Pemerintah Daerah khususnya terkait Peraturan Daerah Pemerintah Kabupaten Bangli Nomor 9 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bangli belum mengkomodasi aktivitas bersepeda dalam perencanaan keruangan. Hal ini terlihat dari tidak terakomodirnya jalur sepeda dan ruang publik untuk mendukung aktivitas pesepeda dalam indikasi program dan kegiatan.

2. Infrastruktur sepeda yang belum memadai dan bahkan dapat dikatakan sedikit dikarenakan hanya ditemukan satu jalur khusus sepeda yang ditemukan yang terletak di Jalan Serma Meranggi dengan hanya luasan jalan 4 meter dan luas area jalur sepedanya yaitu 1,5 meter sedangkan untuk jalan lainnya belum ditemukan jalur khusus sepeda. Fasilitas pendukung lainnya yang menunjang fasilitas penggunaan sepeda yaitu Alun-Alun Kota Bangli yang ada di Jalan Brigjen Ngurah Rai, dimana pemetaan fasilitas lapangan sudah disediakan fasilitas yang dapat digunakan untuk latihan bersepeda serta bersepeda kecil di area alun-alun dengan akses jalan seperti jalan setapak paving dengan luas kurang lebih 80 cm sampai 1 meter.



**Gambar 13.** Jalur Sepeda Pada Kawasan Kota Bangli

Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

3. Minim terdapat ruang diperuntukkan untuk mendukung aktivitas bersepeda dapat dilihat dari terbatasnya sarana dan prasarana pendukung yang ada, hanya beberapa instansi pemerintah dan sekolah yang menyiapkan parkir khusus sepeda walaupun belum memenuhi standar. Kebutuhan sepeda masyarakat di Kawasan Perkotaan Bangli sebagian besar disuplai dari penjual/ toko sepeda diluar kabupaten. Sebagian besar masyarakat membeli sepeda dari toko-toko yang berada diluar Kota Bangli, seperti disekitar Kabupaten Klungkung, Gianyar dan Denpasar. Jasa perbaikan sepeda/ bengkel khusus sepeda juga sangat terbatas jumlahnya, terlihat hanya 3 bengkel sepeda yang beroperasi di Kawasan Perkotaan Bangli



**Gambar 14.** Kondisi parkir sepeda di lapangan Kapten Mudita (Alun-Alun Bangli)  
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2024

### **Kebutuhan Ruang Bersepeda di Kawasan Kota Bangli**

- a. Jalur sepeda pada ruas jalan raya yakni jalur yang khusus diperuntukkan untuk lalu lintas untuk pengguna sepeda. Jalur sepeda sebagai mana maksud berupa: Berbagi jalan dengan kendaraan bermotor, dengan Jalur khusus yang berada pada badan jalan.
- b. Ruang terbuka publik yang tidak didominasi oleh elemen vegetasi umumnya dilengkapi dengan fasilitas dan infrastruktur penunjang untuk mendukung berbagai aktivitas serta interaksi sosial, seperti area olahraga, taman bermain, dan tempat rekreasi.
- c. Area parkir sepeda merupakan tempat yang secara khusus disediakan untuk menampung sepeda, guna memastikan kenyamanan serta keamanan bagi para penggunanya. Keberadaan fasilitas ini diperlukan di berbagai lokasi seperti instansi pemerintah, lingkungan sekolah, kawasan daya tarik wisata (DTW), serta ruang-ruang publik lainnya

### **Bentuk dan Skala Ruang Bersepeda yang Dibutuhkan**

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui bentuk-bentuk dan besaran kebutuhan ruang yang akan direncanakan untuk aktivitas bersepeda agar dapat berfungsi dan berjalan dengan baik, sehingga tercipta keberlangsungan aktivitas pada kawasan perencanaan.

- a. Untuk mendukung aktivitas bersepeda di jalan raya, baik untuk keperluan transportasi, olahraga, wisata, maupun tujuan lainnya, diperlukan pengadaan jalur khusus bagi pesepeda. Jalur ini dapat berupa jalur bersama dengan kendaraan bermotor, memanfaatkan bahu jalan, atau berupa lajur khusus yang terletak di badan jalan. Penyesuaian jalur sepeda dilakukan mengikuti jaringan jalan yang telah tersedia, baik yang berada di bawah kewenangan provinsi maupun kabupaten. Kedepan perlu direncanakan seluruh ruas jalan kewenangan provinsi dan kabupaten pada Kawasan Perkotaan Bangli yang memenuhi persyaratan dan standar untuk dilengkapi jalur

sepeda. Penyediaan jalur sepeda pada ruas jalan diharapkan dapat meningkatkan keselamatan pemakai sepeda maupun pengguna lalu lintas lainnya. Kondisi dan panjang ruas jalan kabupaten di Kawasan Perkotaan Bangli yang sering digunakan masyarakat untuk aktivitas sepeda sepanjang 21,51 Km. Jalur sepeda eksisting di kawasan perkotaan Bangli dibedakan menjadi dua yakni jalur utara dan jalur selatan perkotaan. Kendala tidak semua ruas jalan kabupaten dapat dilengkapi dengan jalur sepeda, karena beberapa ruas jalan lebarnya dibawah standar yang ditentukan.

- b. Aktivitas bersepeda di luar ruas jalan raya tertinggi pada ruang publik khususnya ruang terbuka non hijau berada disekitar lapangan olah raga Kapten Muditha. Tingginya aktivitas belum dibarengi dengan kelengkapan sarana dan prasarana pendukung yang memadai. Lokasi aktivitas bersepeda pada ruang publik non hijau yang disediakan oleh pemerintah daerah di Kawasan Perkotaan Bangli masih sangat terbatas jumlahnya. Dalam rangka menunjang kebutuhan masyarakat akan ruang interaksi sosial, pemerintah daerah ke depannya perlu menyusun perencanaan penyediaan ruang publik yang dilengkapi fasilitas memadai guna mendukung aktivitas bersepeda, khususnya di area sekitar lapangan olahraga Kapten Muditha, di sekitar kawasan lapangan olah raga Kubu, disekitar 15 kawasan Ekowisata Bukit Bangli dan disekitar kawasan perencanaan civic center gelanggang olah raga.
- c. Kebutuhan ruang parkir khusus untuk sepeda dalam rangka mendukung aktivitas bersepeda di butuhkan pada ruang-ruang publik antara lain di perkantoran, sekolah-sekolah, pasar, terminal dan di Kawasan pariwisata. Ketersediaan ruang parkir merupakan salah satu sarana mendukung penting dalam aktivitas bersepeda masyarakat. Perencanaan kebutuhan parkir yang sesuai standar keamanan bisa dilaksanakan secara bertahap sesuai kebutuhan.

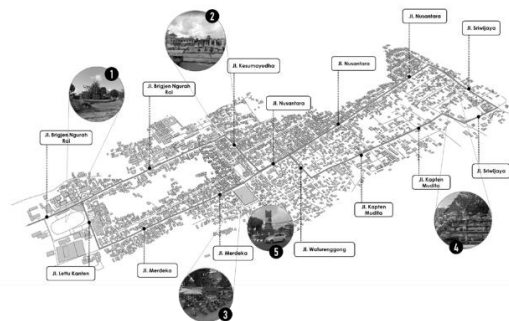
### **Perencanaan Kedepan Pengembangan Jalur Sepeda**

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bappeda Bangli rencana kedepan terkait pemanfaatan sepeda yaitu, kami sudah merencanakan pengembangan pembuatan jalur sepeda yang berbentuk melingkar, dimulai dari start awal yaitu Alun-Alun Bangli lalu lanjut kearah utara di Jalan Brigjen Ngurah Rai lanjut ke Jalan Kesumayudha lanjut ke Jalan Utama yaitu Jalan Nusantara sampai Kehen lalu Balik lagi circle ke Jalan Nusantara lalu menuju kembali KeTugu Adipura sehingga jalurnya melingkar dan di skemakan para pesepeda tidak bertemu di satu titik. Sedangkan untuk kebijakan yang akan direncanakan nanti akan disesuaikan seiring dengan terlaksananya pengembangan jalur sepeda tersebut.



**Gambar 15.** Jalur Pengembangan Jalur Khusus Sumber : Modifikasi Penulis, 2024

Pada pengembangan rencana jalur khusus pesepeda di Perkotaan Bangli, titik perempatan agung catus patha yang menjadi titik point atau titik tengah pertemuan jalur pesepeda. Dimana disepanjang jalan tersebut terdapat beberapa fasilitas umum yang dapat dijadikan fasilitas penunjang untuk kegiatan pesepeda seperti fasilitas parkir umum sepeda yang disediakan di beberapa fasilitas umum tersebut, fasilitas pendukung tersebut di antaranya 1) Alun - Alun Kota Bangli, 2) Terminal Loka Crana Bangli, 3) Pasar Kidul Bangli, 4) Pura Kehen. Fasilitas di atas merupakan beberapa fasilitas umum yang sangat memungkinkan dijadikan sebagai fasilitas pendukung sepeda yang sangat strategis sesuai dengan kebutuhan dan sesuai dengan jarak tempuh masing – masing ruang jalan atau sepanjang jalan pesepeda. Pesepeda di Kawasan Perkotaan Bangli



**Gambar 16.** Fasilitas Pendukung Pada Jalur Khusus Pesepeda di Kawasan Perkotaan Bangli Sumber : Modifikasi Penulis, 2024

Pengembangan Perencanaan Pada Jalur Sepeda dibuat dengan jarak tempuh kurang lebih 120 km dengan jarak tempuh 1.5 jam - 2 jam disesuaikan dengan kecepatan masing-masing pengendara sepeda, jarak tempuh ini sudah dipertimbangkan dengan rata-rata standar jarak tempuh bersepeda yaitu jarak ideal atau maksimal bersepeda adalah 16 km dengan kecepatan 20 km/jam. Sehingga dengan jarak tempuh dan durasi waktu yang direncanakan pada pembuatan jalur baru sepeda, maka perlu disediakan beberapa kebutuhan Ruang Publik untuk beristirahat sementara, berupa tempat parkir sementara, Ruang Publik yang direncanakan pada area pengembangan jalur sepeda beberapa area ruang publik memang sudah ada dan akan direncanakan fasilitas pendukung ruang publik, adapun ruang publik yang sudah ada yaitu: 1) Alun-Alun Kota Bangli, 2) Terminal Loka Crana, 3) Pasar

Kidul, 4) Pura Kehen. Perencanaan ruang publik atau fasilitas pendukung yang akan direncanakan berupa penempatan tempat parkir sementara untuk para pesepeda.

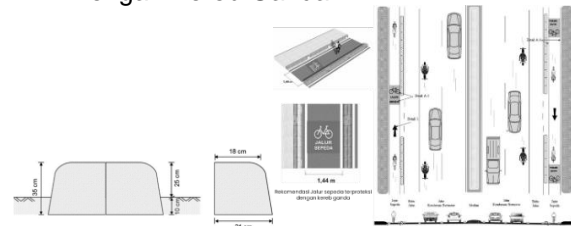
### Usulan Kebijakan Terkait Standar, Fasilitas, dan Ruang Untuk Mewadahi Kegiatan Bersepeda

Pemerintah Kabupaten Bangli diusulkan menerapkan kebijakan untuk mendukung aktivitas bersepeda melalui:

Standar Bersepeda – Helm wajib digunakan, regulasi jalur dan parkir sepeda, serta pembatasan kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan. Fasilitas Bersepeda – Pemisah jalur sepeda, penerangan jalan, dan rambu yang jelas. Ruang Bersepeda – Integrasi bersepeda dalam perencanaan daerah, revisi tata ruang untuk jalur sepeda, serta regulasi khusus seperti Peraturan Daerah.

Terkait beberapa usulan diatas, yaitu Usulan Kebijakan Terkait Standar, Usulan Kebijakan Terkait Fasilitas, dan Usulan Kebijakan Terkait Ruang Untuk Mewadahi Kegiatan Bersepeda. Berikut beberapa ilustrasi yang dapat dijadikan sebagai gambaran terhadap beberapa usulan kebijakan yang telah dibuat, diantaranya:

#### 1. Rekomendasi Jalur Sepeda Terproteksi Dengan Kereb Ganda

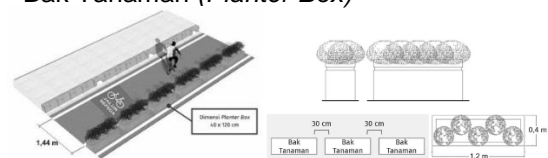


**Gambar 17.** Rekomendasi Jalur Sepeda Terproteksi Dengan Kereb Ganda

Sumber : Modifikasi Penulis, 2025

Rekomendasi jalur sepeda terproteksi dengan kereb ganda yang dipasang back to back. Jalur ini berada di sisi kiri badan jalan, dipisahkan secara fisik oleh kereb yang terputus di titik akses kendaraan dan drainase. Rekomendasi ini cocok untuk jalur sepeda baru di pusat Kota Bangli, dengan lebar jalan 8-11 meter dan permukaan datar.

#### 2. Rekomendasi Jalur Sepeda Terproteksi dengan Bak Tanaman (Planter Box)

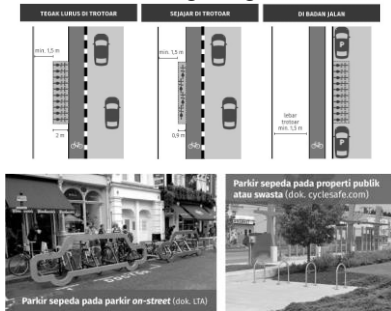


**Gambar 18.** Rekomendasi Jalur Sepeda Dengan Proteksi Bak Tanaman (Planter Box)

Sumber : Modifikasi Penulis, 2025

3. Rekomendasi Desain Parkir Sepeda  
Parkir sepeda merupakan fasilitas penting yang belum tersedia di kawasan Kota Bangli. Berdasarkan wawancara dengan masyarakat dan komunitas sepeda, fasilitas ini menjadi prioritas kedua setelah jalur sepeda. Desain parkir sepeda yang disarankan mencakup: penggunaan di bawah 2 jam, lokasi dekat akses bangunan, terlihat jelas, penerangan

malam, tanda yang jelas, peneduh, dan menambah estetika lingkungan.



**Gambar 19.** Rekomendasi Parkir Sepeda untuk Durasi Singkat

Sumber : LTA & cyclesafe.com, 2024

Berdasarkan karakteristik diatas jenis parkir sepeda untuk Durasi Singkat yang paling cocok diterapkan, dikarenakan sebagian besar aktivitas pesepeda yang ada di Kawasan Kota Bangli aktivitas sepeda secara berkelompok yang dilakukan oleh komunitas sepeda dan pesepeda yang bertujuan olahraga khususnya berolahraga di Alun – Alun Kota Bangli, namun nyatanya fasilitas parkir sepeda belum tersedia di area Alun – Alun Kota Bangli. Berikut merupakan beberapa ilustrasi dari rekomendasi desain parkir sepeda, yaitu:

a. *Inverted U*



Parkir sepeda *inverted U* (dok. apbp.org dan LTA Singapur)

**Gambar 20.** Parkir Sepeda *Inverted U*

Sumber : apbp.org & LTA Singapur, 2024

Desain parkir sepeda idealnya memiliki dua titik penguncian, memungkinkan pengamanan pada rangka serta roda depan atau belakang. Selain itu, fasilitas ini harus mudah digunakan dan mampu menampung berbagai tipe sepeda.

b. *Post & Ring*



Parkir sepeda *post & ring* (dok. Boston.gov dan dero.com)

**Gambar 21.** Parkir Sepeda *Post & Ring*

Sumber : apbp.org & LTA Singapur, 2023

Memiliki dua atau lebih titik pengunci yang dapat menjangkau rangka dan roda sepeda, fasilitas ini dirancang agar mudah digunakan serta cukup fleksibel untuk berbagai jenis sepeda, termasuk sepeda kargo. Namun, tingkat keamanannya masih lebih rendah dibandingkan dengan model tipe *inverted U*.

**KESIMPULAN**

Kedepan untuk mengantisipasi permasalahan lalu lintas, serta untuk mendukung kegiatan bersepeda sebagai olah raga masyarakat dan ragam tujuan

lainnya di Kawasan Perkotaan Bangli, perlu dipersiapkan alternatif solusi dengan mengakomodir dan mengintegrasikan aktivitas bersepeda kedalam dokumen perencanaan keruangan (RTRW, RDTR) dan dokumen perencanaan Pembangunan Daerah. Kebutuhan ruang publik untuk mendukung aktifitas bersepeda yang perlu diakomodir dalam dokumen perencanaan secara bertahap dikawasan Kawasan Perkotaan Bangli adalah:

- a. Jalur sepeda yang terdapat pada ruas jalan raya merupakan lintasan yang secara khusus disediakan bagi pengguna sepeda. Bentuknya dapat bervariasi, mulai dari jalur yang digunakan bersama kendaraan bermotor, memanfaatkan bahu jalan, hingga lajur khusus yang ditempatkan di atas badan jalan.
- b. Ruang terbuka publik yang tidak termasuk jalur hijau dan terletak di luar jalur sepeda pada jalan raya, berfungsi sebagai area penunjang interaksi sosial bagi pesepeda. Fasilitas ini dapat berupa lapangan olahraga, taman bermain, maupun area rekreasi lainnya yang dilengkapi dengan sarana pendukung.
- c. Fasilitas parkir sepeda merupakan area khusus yang disediakan untuk menyimpan sepeda dengan aman dan nyaman bagi para penggunanya. Keberadaan area ini penting di berbagai lokasi seperti kantor pemerintahan, lingkungan sekolah, kawasan daya tarik wisata (DTW), serta ruang publik lainnya.

**UCAPAN TERIMA KASIH**

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Bapak Kepala Bappeda Bangli I Nyoman Udiana Mahardika, ST dan Bapak I Nengah Dwi Murjana sebagai salah satu anggota komunitas sepeda “Melingsir” Bangli. Ucapan terima kasih disampaikan kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan, baik secara langsung maupun tidak langsung, dalam pelaksanaan penelitian ini.

**DAFTAR PUSTAKA**

Amijaya, S. Y., Oentoro, K., & Wiyatiningsih, W. (2023). Pengembangan Konsep Tematik Rute Sepeda Wisata: Studi Kasus Rute Gowes Monalisa Kota Yogyakarta. *E-Dimas: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 14(4), 773–783. <https://doi.org/10.26877/e-dimas.v14i4.15277>

Moalim, V., & Siwi, S. H. (2023). Perancangan Ruang Publik Kreatif Di Duta Mas Fatmawati. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 4(2), 1505–1518. <https://doi.org/10.24912/stupa.v4i2.22076>

Mokodompit, L., Poluan, R. J., Prijadi, R., S1, M., Studi, P., Wilayah, P., Universitas, K., Ratulangi, S., Pengajar, S., S1, P., Kota, D., & Arsitektur, J. (2022). Perencanaan Jalur Bagi Pengendara Sepeda Di Kota Manado. *Jurnal Fraktal*, 7(2), 28–38.

Purwanto, E. (2014). Privatisasi Ruang Publik dari Civic Centre menjadi Central Business District ( Belajar dari kasus Kawasan Simpang Lima Semarang). *Jurnal Tataloka*, 16(3), 153. <https://doi.org/10.14710/tataloka.16.3.153-167>

- Triman, A., & Kusristanti, C. (2023). Seberapa Berisiko Pesepeda di Jalan Raya? Studi Perilaku Pesepeda di DKI Jakarta How Risky is it to bike on the road? DKI Jakarta Cyclist Behaviour. *Majalah Sainstekes*, 10(2), 95–102.
- Wijaya, J. S., & Dwisusanto, Y. B. (2021). Thematic Park and Its Effect on Physical Setting and Use of Park in Bandung. *Www.Journal.Unpar.Ac.Id*, 05, 302–319. [www.journal.unpar.ac.id](http://www.journal.unpar.ac.id)
- Hakim, R. Hardi U. (2003). *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Permenhub No. 59 Tahun 2020 tentang keselamatan pesepda di jalan
- Peraturan berdasarkan Perancangan Jalur sepeda menurut Pedoman Teknis Bidang Jalan dan Jembatan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 05/P/BM/2021 terkait konsep jalur sepeda