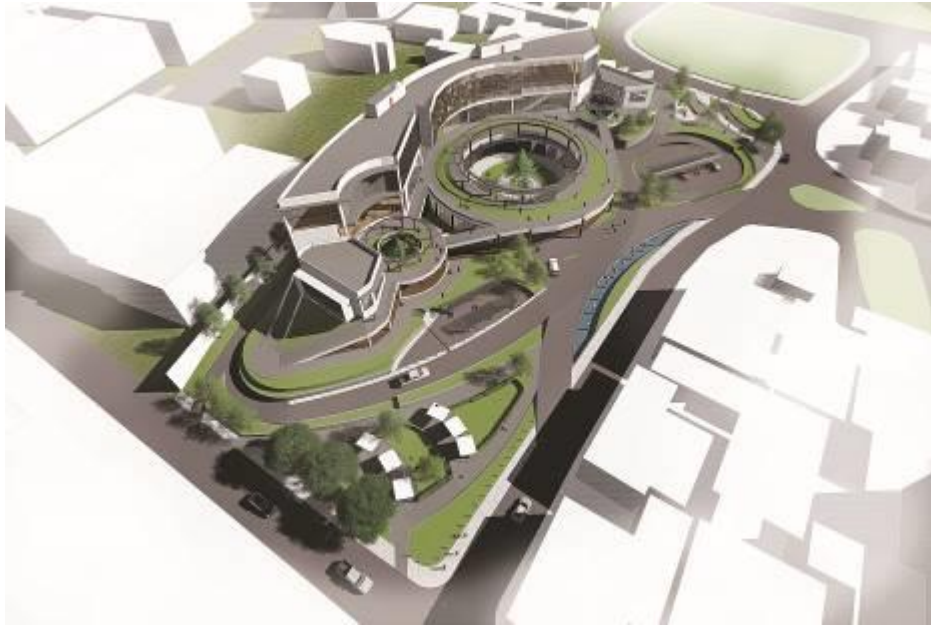


Fasilitas Komunitas Penggemar Sepeda di Surabaya

Jimmi dan Ir. Handinoto, M.T.
 Program Studi Arsitektur, Universitas Kristen Petra
 Jl. Siwalankerto 121-131, Surabaya
 mengfu95@gmail.com; handinot@peter.petra.ac.id



Gambar. 1. Perspektif bangunan (*bird-eye view*) Fasilitas Komunitas Penggemar Sepeda di Surabaya

PENDAHULUAN

ABSTRAK

Fasilitas Komunitas Penggemar Sepeda di Surabaya merupakan fasilitas yang memberikan wawasan mengenai hal – hal tentang sepeda dan untuk memwadhahi kegiatan para penggemar sepeda dan komunitas sepeda untuk berinteraksi, dan saling bertukar pikiran satu sama lain. Kota Surabaya sangat terkenal akan keindahan dan kerindangan taman kota. Hal ini menjadi salah satu daya tarik bagi para penggemar sepeda dan komunitas sepeda untuk berkunjung dan menjadikan taman kota sebagai salah satu tempat kumpul dan berkomunitas. Selama ini mereka hanya menggunakan taman kota atau hanya sekedar di pinggir jalan untuk berkomunitas. Fasilitas Komunitas Penggemar Sepeda di Surabaya akan menjadi salah satu spot kumpul yang sangat layak untuk memwadhahi kegiatan para penggemar sepeda di kota yang bersifat rekreatif dan edukatif. Fasilitas ini akan dilengkapi fasilitas publik, yaitu *commercial retail, communal area, entertainment center, café, galeri, museum, restaurant, souvenir shop, bike arena*, parkir sepeda, dan taman kota. Pendekatan sirkulasi digunakan untuk memberikan kemudahan bagi alur sirkulasi pejalan kaki, pengguna sepeda, kendaraan bermotor, alur service, dan evakuasi serta memberikan kemudahan aksesibilitas untuk menuju fasilitas ini. Arena sepeda dan jalur sepeda menjadi daya tarik paling dominan untuk fasilitas ini agar masyarakat dapat menggunakan untuk berolahraga dan bersepeda.

Kata Kunci: Sirkulasi, Jalur Sepeda, Arena Sepeda, Landscape, Komunitas, Penggemar, Sepeda, Surabaya

Latar Belakang

Di Surabaya, meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi membuat keadaan kota semakin padat, macet, dan meningkatnya polusi yang mengganggu kesehatan kota. Sejak pemerintahan walikota ibu Tri Rismaharini program *car free day* direalisasikan dan mendapat respon yang positif dari masyarakat Surabaya. Program tersebut dilakukan sebagian besar kota besar di Indonesia untuk mengurangi kemacetan, polusi, dan juga meningkatkan kesehatan masyarakat. Selain itu, dukungan dari pemerintah kota berupa jalur sepeda direalisasikan, membenahi sejumlah taman kota untuk menjadi pusat rekreasi, dan tempat interaksi dengan warga lain, salah satunya yaitu Taman Bungkul yang menjadi ikon kota Surabaya. Dengan adanya dukungan tersebut keinginan warga untuk beralih dari kendaraan bermotor menggunakan kendaraan yang ramah lingkungan seperti sepeda meningkat drastis. Keprihatinan warga akan kota yang semakin hari semakin buruk terwujud dari munculnya komunitas peduli lingkungan seperti komunitas penggemar sepeda, dll. Taman bungkul menjadi tempat berkumpulnya para komunitas sepeda dan komunitas lainnya karena lokasinya yang strategis berada di tengah kota, dan juga berada pada jalur *car free day* terpanjang yaitu Jl. Raya Darmo (1,57 km).

Namun dibalik kesuksesan program pemerintah kota untuk mewujudkan kota yang ramah lingkungan terdapat dampak negatif yang dirasakan oleh masyarakat Surabaya khususnya yang berdomisili dekat dengan taman kota salah satunya taman bungkul yaitu sampah yang berserakan, tanaman menjadi rusak, akses menjadi terganggu, dan *privacy* warga terganggu, dll.

Melihat perkembangan tersebut bahwa eksistensi sepeda kembali dipopulerkan sebagai transportasi ramah lingkungan sehingga dapat mengubah pemikiran warga Surabaya untuk ikut peduli terhadap lingkungan kota dan menekan penggunaan kendaraan pribadi. Meningkatnya masyarakat Surabaya yang gemar bersepeda dari hanya untuk hobby, ataupun memakai sepeda sebagai transportasi dalam kota, dan juga komunitas penggemar sepeda yang semakin banyak jumlahnya, namun mereka belum mendapat tempat yang layak untuk mewadahi kegiatan mereka, serta keamanan dari ancaman tindak kejahatan dan kecelakaan yang dapat terjadi di jalan.



Gambar 1. 1. Suasana aktivitas penggemar sepeda, dan dampak yang dirasakan warga sekitar taman kota.

Untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan dari para komunitas penggemar sepeda dan masyarakat umum, diperlukan sebuah fasilitas yang dapat mewadahi proses interaksi dan berkomunitas, yaitu fasilitas komunitas penggemar sepeda yang berada di Surabaya. Fasilitas ini akan menjadi tempat berkumpulnya para komunitas penggemar dari berbagai kalangan dan golongan untuk saling mengenal dan bertukar pikiran, juga mengajak pengunjung untuk kembali mengingatkan masyarakat untuk menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi yang ramah lingkungan. Fasilitas Komunitas Penggemar Sepeda di Surabaya, akan menjadi sebuah fasilitas edukatif dan rekreatif yang menarik bagi pengunjung dan wisatawan.

Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang diangkat dalam desain proyek ini adalah bagaimana merancang sebuah fasilitas yang dapat terintegrasi langsung dengan taman kota dan menggabungkan jalur & arena sepeda dengan bangunan sebagai fasilitas utama yang menghasilkan sebuah space yang bermanfaat bagi penggemar sepeda melalui sirkulasi antar bangunan dan kebutuhan ruang luar untuk berkomunitas.

Tujuan Perancangan

Tujuan perancangan proyek ini adalah untuk mewadahi kegiatan penggemar sepeda, membuat arena bersepeda dan area berkomunitas, dan memberikan edukasi mengenai hal – hal yang berkaitan dengan perkembangan transportasi sepeda

dari jaman ke jaman.

Data dan Lokasi Tapak



Gambar 1. 2. Lokasi tapak

Lokasi tapak terletak di kawasan UP Tunjungan, Kec. Genteng, Kel. Embong Kaliasin, Surabaya, dan merupakan barak dan area parker proyek. Tapak berada dekat dengan Taman Apsari, Gedung Grahadi, Arca Joko Dolog, dan Monument Bambu Runcing. Merupakan daerah komersil dengan fasilitas umum (taman, restoran, warung, dll) yang mengelilingi tapak, membuat tapak ramai dikunjungi wisatawan.



Gambar 1. 3. Lokasi tapak eksisting.

Data Tapak

Nama jalan	: Jl. Joko Dolog
Status lahan	: Barak dan Lahan Parkir
Luas lahan	: 1,3 ha
Tata guna lahan	: Perdagangan dan Jasa
Garis sepadan bangunan (GSB)	: 6 meter
Koefisien dasar bangunan (KDB)	: 60%
Koefisien dasar hijau (KDH)	: 30%
Koefisien luas bangunan (KLB)	: 210%
Tinggi Bangunan	: 4 -5 lt

(Sumber: Bappeko Surabaya 2013)

DESAIN BANGUNAN

Program dan Luas Ruang

Pada area komunitas penggemar sepeda terdapat beberapa fasilitas, diantaranya:

- Fasilitas Penerima
- *Drop-off, Lobby, Sitting Area, Front Office.*
- Fasilitas Eduwisata Sepeda
- *Ticketing, Prefunction hall, Gallery, Museum, Ruang diskusi & pemutaran film, Workshop , dan Atrium.*
- Fasilitas Wisata Rekreasi Sepeda
- *Bike outdoor area, taman, plaza, sitting area, communal area, community area, persewaan sepeda, cafe, dan bike store.*
- Fasilitas Komersil
- *Tourism center, ATM center, Money changer, Tenant foodcourt, Souvenir & gift shop, minimarket, dan area retail komersil.*
- Fasilitas Penelitian dan Pengembangan
- Ruang diskusi utama, diskusi kecil, arsip, penyimpanan dan *workshop.*
- Fasilitas Pengelolah
- Ruang manager, asistent manager, sekretaris, administrasi, arsip, rapat, *storage*, kantin karyawan, dan ruang loker karyawan.
- Fasilitas Servis
- Ruang PLN, genset, panel, gudang, *security, loading dock*, dan parkir



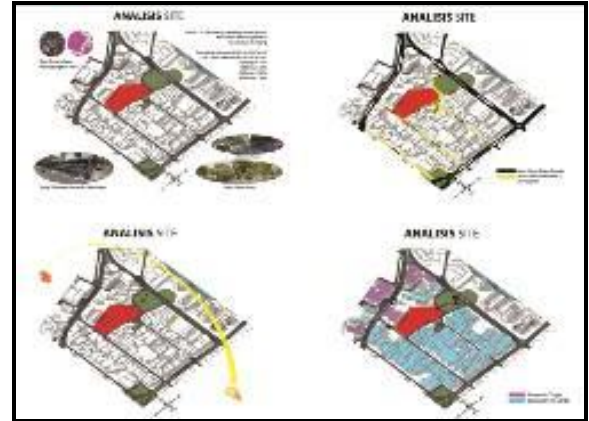
Gambar 2. 1. Perspektif eksterior

Untuk area *outdoor* terdapat bike arena, taman, *bike store, main communal area* dan beberapa plaza yang menghubungkan area bersepeda dengan fasilitas lain nya secara *loop*.



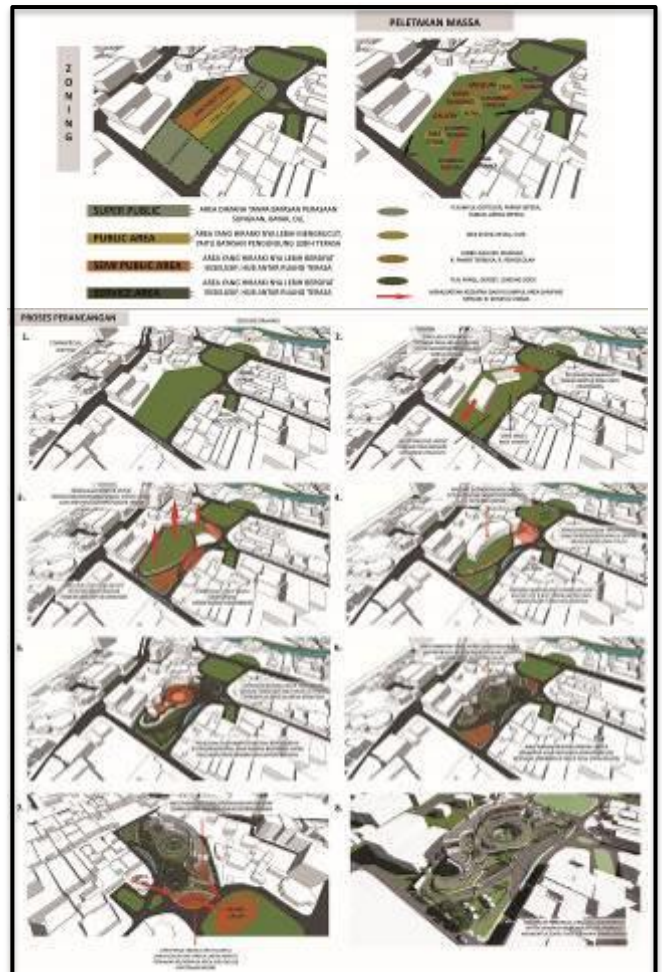
Gambar 2. 2. Perspektif suasana ruang luar

Analisa Tapak dan Zoning



Gambar 2. 3. Analisa tapak

Area komunal dan area komunitas diletakkan pada area Utara dan Timur, karena spot keramaian didukung oleh fasilitas eksistensi berupa taman, warung, dan depot makanan. Sedangkan pada area tengah difungsikan untuk arena sepeda yang memiliki potensi *view* dan daya tarik terhadap fasilitas, serta disesuaikan dengan *axis* tidak menutupi gedung grahadi dari arah selatan. Area pendukung fasilitas diletakkan di area barat karena sesuai dengan potensi area barat merupakan daerah komersil (sedikit memiliki *spot* kumpul).



Gambar 2. 4. Zoning & transformasi bentuk

Pembagian zoning pada tapak dimulai dengan membagi tapak menjadi 4 area, yaitu: area super publik, publik, semi publik dan area *service*; yang akan dihubungkan dengan plaza, *community area*, *bike arena* dan area terbuka yang ada pada beberapa titik. Massa – massa tersebut akan saling terhubung sesuai dengan konsep perancangan.

Pendekatan Perancangan

Berdasarkan masalah desain, pendekatan perancangan yang digunakan adalah pendekatan sirkulasi dengan *system loop circulation*, dimana sirkulasi antar bangunan saling berhubungan dan mengikat hubungan antar ruang melalui ruang luar.



Gambar 2. 5. Diagram konsep pendekatan perancangan.

Penekanan pada permasalahan desain dimana komunitas penggemar sepeda yang semakin meningkat pesat, lalu kebutuhan mereka akan ruang luar sebagai tempat berinteraksi dan berkumpul, dan dampak negatif yang dirasakan oleh warga sekitar taman kota. Muncul konsep menyatukan taman kota dan jalur sepeda dengan ruang terbuka dengan menggabungkan arena sepeda yang terintegrasi dengan *system loop circulation*. Refrensi yang digunakan yaitu bangunan Denmark pavilion, Shanghai dan jembatan penyebrangan honvenring di Belanda. Sistem *loop circulation* memiliki fungsi utama sebagai penyatu (*connecting*) *space* dan menggabungkan berbagai sirkulasi antar bangunan. Bentuk dipilih banyak lengkung dan lingkaran yang sifat dan karakternya *flexible* mencerminkan keluwesan dari gerak sepeda. Selain itu, bentuk lingkaran sempurna memudahkan pengendara bergerak secara santai dan aman (tidak banyak belokan).

Perancangan Tapak dan Bangunan

Meletakkan area interaksi pada sisi timur dan utara karena dekat dengan taman, warung, *café* dan restoran dimana ramai pengunjung. Sedangkan area pendukung komersial diletakkan pada area barat untuk menghalau sinar matahari barat ke area tengah yang merupakan kegiatan interaksi atau berkomunitas. Dengan melihat bentuk tapak yang memanjang massa diletakkan memanjang kemudian di tekuk untuk mendapatkan *open space*/area tangkap dalam site. Meletakkan *entrance* utama di jalan joko dolog untuk membangkitkan area joko dolog yang selama ini kurang dikenal oleh masyarakat Surabaya. Memberikan *entrance* alternatif dari jalan pemuda melalui jalan taman apsari untuk memudahkan pengunjung menuju ke dalam fasilitas.



Gambar 2. 6. Site plan



Gambar 2. 7. Tampak keseluruhan

Mendesain site dengan taman layaknya sebuah taman yang menerus melalui pengolahan kontur pada site ini. Dengan menggabungkan unsur lingkaran dengan lengkung yang memiliki fungsi sebagai ruang luar dan arena bersepeda dengan tujuan penekanan pada sisi keamanan dan kenyamanan para pengguna sepeda. Adanya arena sepeda yang diletakkan pada area tengah site dapat menjadi daya tarik tersendiri bagi pengunjung yang berada di sekitar site ini. Peletakkan *cafe* dan juga *communal* area di sisi utara dilakukan dengan tujuan untuk merespon kegiatan masyarakat Surabaya yang beraktivitas di taman apsari dan juga di arca joko dolog.

Fasilitas ini dapat dinikmati dari segala arah dengan banyak ruang berkumpul atau *community space* bagi pengunjung untuk saling berinteraksi, dan menimbulkan kesan nyaman untuk berkomunitas dan

berinteraksi. Material yang digunakan pada eksterior adalah material yang menampilkan kesan modern, dan minimalis yang didominasi oleh beton dan kolom beton ekspos, sehingga ciri khas dari sepeda yang tersusun dari pipa-pipa besi terlihat pada bangunan.

Pendalaman Desain

Pendalaman yang dipilih adalah karakter ruang, untuk meningkatkan kualitas ruang luar yang dibutuhkan oleh para penggemar sepeda untuk berkomunitas dan berinteraksi.

1. Parameter Karakter Ruang

Masalah yang menjadi tekanan dalam desain yaitu merancang sebuah fasilitas yang dapat terintegrasi langsung dengan taman kota dan menghubungkan jalur dan arena sepeda dengan bangunan yang menghasilkan sebuah *space* yang bermanfaat bagi para penggemar sepeda. Kebutuhan para penggemar sepeda dan masyarakat umum yaitu memerlukan ruang luar (suasana, iklim, view) dan ruang kumpul yang dapat mawadahi kegiatan mereka untuk berkomunitas dan berinteraksi. Solusinya memberikan taman kota yang terintegrasi dengan fasilitas, ruang luar, arena dan jalur sepeda sebagai penghubung antar sirkulasi pengunjung. Menurut teori Ching, F.D.K. kualitas ruang dapat dimaksimalkan melalui elemen bentuk, warna, tekstur, cahaya, dan tingkat penutupan. Ruang yang dipilih untuk memaksimalkan kegiatan para penggemar sepeda yaitu, *main communal area*, area bersepeda, dan ruang pameran terbuka yang sesuai dengan kebutuhan mereka.

PENDALAMAN KARAKTER RUANG						
RUANG	ASAS	STRUKTUR	WALU	TEKSTUR	CAHAYA	FAKOR PENUTUPAN
Main Communal Area	Langsung / Terbuka	Besi + Beton Ekspos / Kolom / Balok / Lantai / Sirkulasi / Interior	Cladding / Paving Material / Kayu / Lantai / Balok / Material / Batu Alam	Shading / Penutupahan (Silang)	Full Daylight / Natural	
Ruang Pameran Terbuka	Langsung / Terbuka	Besi + Beton Ekspos / Kolom / Balok / Lantai / Sirkulasi / Interior	Cladding / Paving Material / Kayu / Lantai / Balok / Material / Batu Alam	Shading / Penutupahan (Silang & Bujur)	Full Daylight / Natural	
Jalur & Arena Sepeda	Langsung / Terbuka	Besi + Beton Ekspos / Kolom / Balok / Lantai / Sirkulasi / Interior	Cladding / Paving Material / Kayu / Lantai / Balok / Material / Batu Alam	Shading / Penutupahan (Silang)	Full Daylight / Natural	

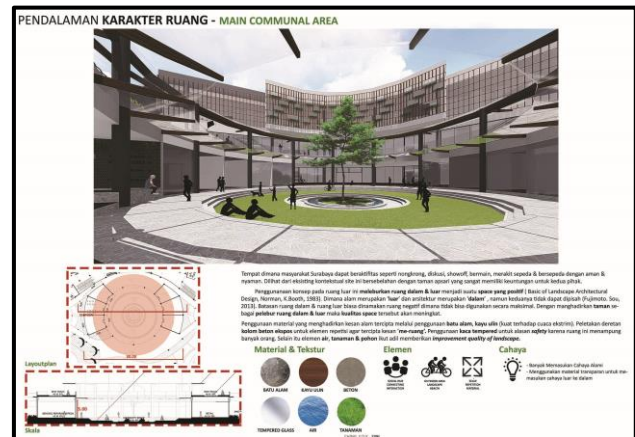
Gambar 2.8. Parameter karakter ruang

2. Main Communal Area

Dengan konsep meleburkan ruang dalam dan ruang luar menjadi suatu *space* yang positif, dimana batasan antara ruang tersebut dinamakan ruang negatif adalah fokus perancangan dari main communal area. Konsep ini diaplikasikan dengan menghadirkan taman (alam) pada bangunan sehingga tercipta peleburan antara ruang dalam dan ruang luar yang menghasilkan *space* yang memberikan *improvement quality of connection* (orang). Selain itu pentingnya hubungan antar ruang juga ditunjukkan dengan bentuk yang mengarahkan ke area-area kumpul (interaksi komunitas).

Karakter ruang yang dicapai adalah natural (alam), nyaman, aman dan hangat (hubungan),

dengan menggunakan material beton, kayu, batu alam, kaca tempered, air, tanaman, dan pohon.



Gambar 2.9. Karakter ruang main communal area

3. Arena Sepeda

Dengan konsep ruang luar yang *flexible*, dimana kegiatan yang bersifat *informal* dapat menggunakan ruang yang sama. Dengan menghadirkan jalur dan arena sepeda sebagai wadah kegiatan *flexible* maka kualitas *space* dan interaksi antar pengguna akan meningkat. Arena sepeda ini bentuk dinamis (lingkaran), sesuai dengan kebutuhan kegiatan pengguna yang *flexible* yaitu bersepeda, *jogging*, lari, menikmati *view*, dan parkir sepeda.

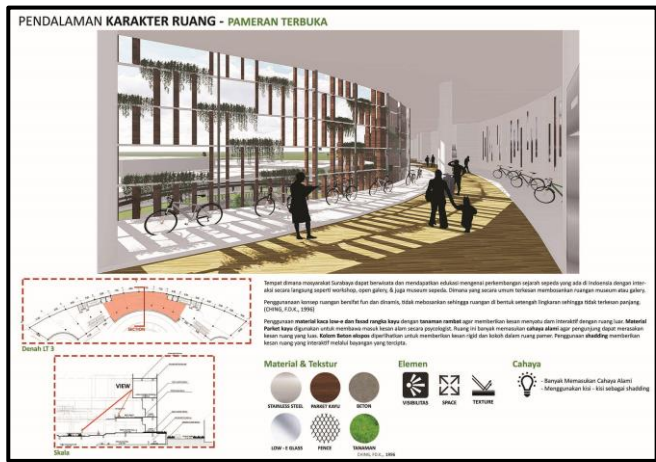


Gambar 2.10. Karakter ruang arena sepeda

Karakter ruang yang dicapai adalah natural (alam), nyaman, aman dan hangat (hubungan), dengan menggunakan material beton, kayu, batu alam, kaca tempered, tanaman, dan pohon.

4. Ruang Pameran Terbuka

Dengan konsep ruangan yang *fun* dan dinamis dimana ruangan yang tidak menimbulkan rasa bosan/formal. Ruangan di bentuk setengah lingkaran sehingga tidak terkesan panjang/melorong. Peletakan bukaan yang menghadap arena bersepeda pun memberikan suasana outdoor masuk ke dalam bangunan sehingga memberikan hubungan *visual* yang interaktif.



Gambar 2.11. Karakter ruang pameran terbuka

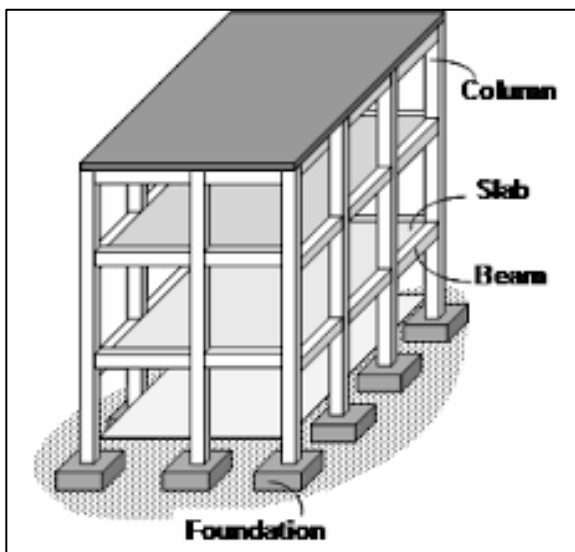
Karakter ruang yang tercipta adalah natural (alam), fun, interaktif, dan tidak membosankan. Dengan material beton, kaca, parket kayu, *shadding* partisi dan tanaman rambat.

Sistem Struktur

Terdapat tiga sistem konstruksi pada Fasilitas Komunitas Penggemar Sepeda di Surabaya. Sistem konstruksi pada bangunan besar menggunakan sistem struktur sederhana karena skala bangunan yang kecil, sehingga sistem struktur yang spesifik tidak dibutuhkan. Sistem struktur rangka ini menggunakan konstruksi beton.

Pada konstruksi beton, modul kolom yang digunakan adalah 8 meter, dengan dimensi balok (1/10 bentang) yaitu 80cm. Sedangkan dimensi kolom beton adalah 50cm.

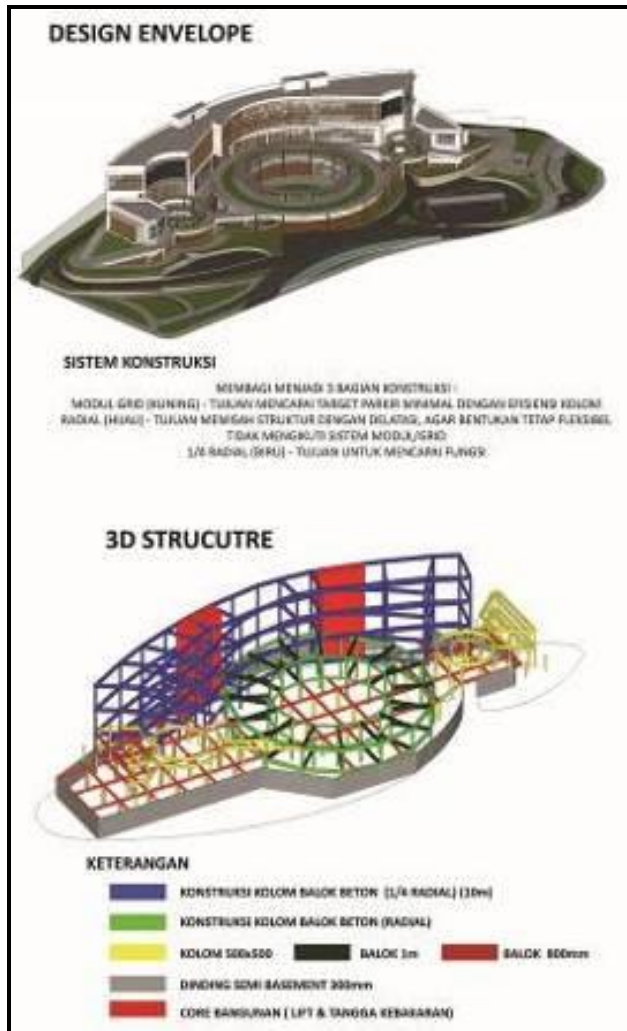
Pada konstruksi radial (arena sepeda dan *main communal area*), modul kolom yang digunakan adalah 10 meter, dengan dimensi balok beton 1/10 yaitu 100cm. Sedangkan dimensi kolom beton yang digunakan adalah 60cm.



Gambar 2.12. Sistem struktur rangka konstruksi beton. Sumber: world-housing.net

Untuk bangunan besar yang berada di belakang menggunakan core yang berisi lift dan tangga

kebakaran. Modul kolom juga disusun secara radial dengan bentangan 8m. Untuk konstruksi utamanya menggunakan kolom balok beton. Untuk menyalurkan beban horisontal digunakan plat lantai beton 12cm, sedangkan bata ringan digunakan sebagai material pengisi dinding. Penutup atap pada massa ini menggunakan atap *deck* beton.



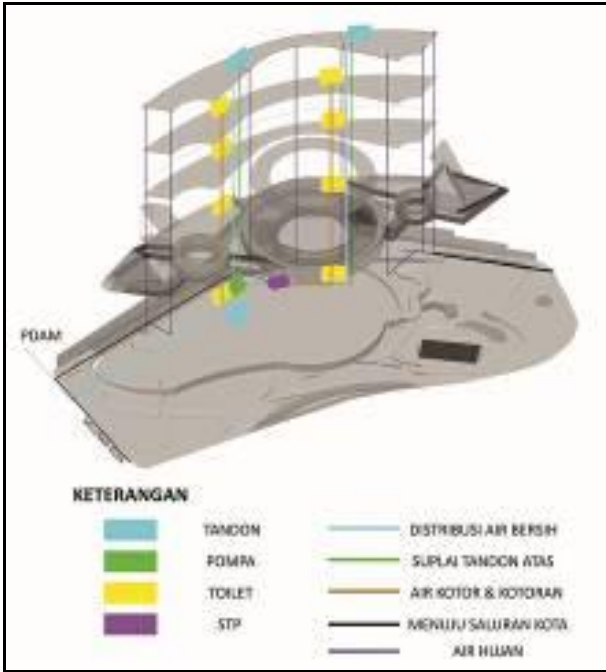
Gambar 2.13. Isometri penyaluran beban sistem struktur

Sistem Utilitas

1. Sistem Utilitas Air Bersih dan Kotor

Peleakkan area utilitas air berada pada basement yang terdiri dari meteran, tendon bawah, ruang pompa, dan STP. Sistem utilitas air bersih menggunakan sistem *downfeed* dengan dua jalur, Jalur A melayani *lobby, gallery, kantin karyawan, dan head office*. Sedangkan jalur B melayani area *communal, lobby, café, museum dan gallery*. Sistem ini membutuhkan dua tandon bawah dan dua tandon atas.

Sedangkan sistem utilitas air kotor menggunakan sistem *grouping* dengan beberapa sumur resapan dan disalurkan ke STP. Untuk utilitas kotoran menggunakan sistem *grouping* menuju pipa yang disalurkan melalui pipa *shaft* yang menerus kebawah lalu disalurkan menuju STP.

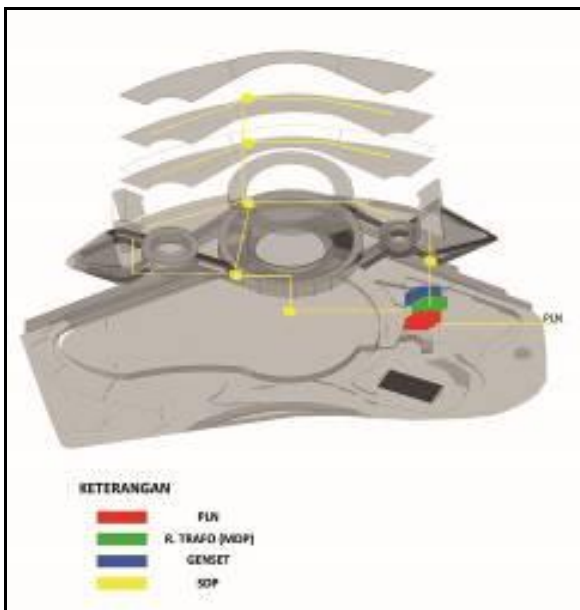


Gambar 2.14. Isometri utilitas air bersih, kotor, hujan, dan kotoran

Sistem utilitas air hujan disalurkan melalui *gutter* yang disalurkan melalui *shaft* yang ditampung di bak kontrol pada perimeter tiap massa yang kemudian akan dibuang menuju saluran kota.

2. Sistem Utilitas Listrik

Distribusi listrik melalui jaringan kota yang masuk melalui ruang PLN yang kemudian didistribusikan melalui trafo, genset, MDP, dan SDP pada tiap massa. Peletakan ruang-ruang ini pun diletakkan pada lantai ground dimana memudahkan untuk maintenance teknisi atau jika terjadi kecelakaan tidak membahayakan para pengunjung dan area lainnya.

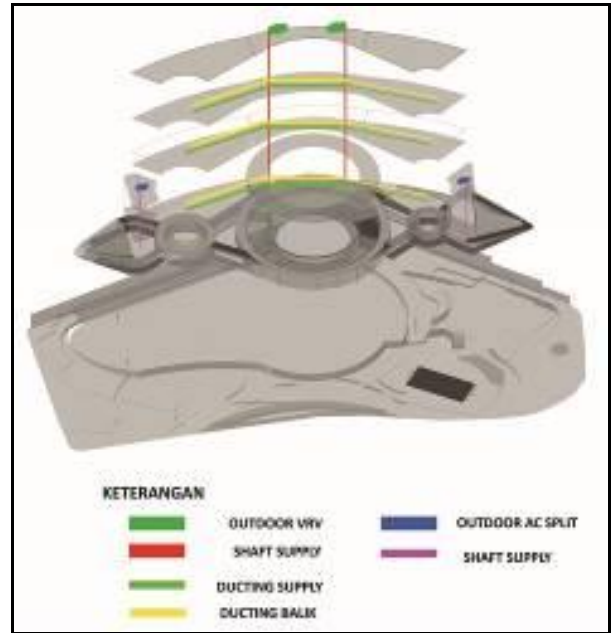


Gambar 2. 15. Isometri utilitas listrik

3. Sistem Tata Udara

Sistem tata udara menggunakan sisem VRV (*Variable Refrigerant Volume*) pada bangunan besar yang berisikan *gallery*, museum, ruang pemer terbuka dan *head office*. Sistem ini memiliki tingkat kebisingan

rendah, hemat listrik, dan hemat tempat. Sistem ini juga dapat mengatur jadwal dan temperatur AC secara komputerisasi. Sedangkan sistem penghawaan pada massa yang lain menggunakan AC split dan penghawaan alami.



Gambar 2. 16. Isometri sistem tata udara

KESIMPULAN

Perancangan Fasilitas Komunitas Penggemar Sepeda di Surabaya diharapkan dapat memwadhahi para komunitas penggemar sepeda dan masyarakat umum dalam kebutuhannya untuk berkomunitas, berinteraksi, dan bersosialisasi dengan aman dan nyaman. Selain itu fasilitas ini juga diharapkan dapat membantu mempromosikan transportasi sepeda sebagai salah satu transportasi yang ramah lingkungan sehingga masyarakat Surabaya dapat membantu dalam mewujudkan kota yang lebih sehat dan ramah lingkungan. Perancangan ini telah mencoba menjawab permasalahan perancangan, yaitu bagaimana merancang sebuah fasilitas yang dapat memwadhahi kegiatan para penggemar sepeda dan komunitas dalam suatu *space* yang terintegrasi langsung dengan taman kota serta adanya area sepeda untuk berolahraga dan memiliki banyak ruang kumpul *outdoor* untuk berkomunitas melalui bentuk bangunan dan karakter ruang pada tiap area. Konsep perancangan fasilitas ini diharapkan dapat menghadirkan sebuah fasilitas yang nyaman dan aman untuk digunakan oleh para penggemar sepeda/komunitas yang selama ini mereka hanya menggunakan taman dan juga hanya sekedar di pinggir jalan dan juga tidak lagi mengganggu masyarakat yang berdomisili dekat dengan taman kota. Selain itu dengan adanya fasilitas ini juga diharapkan dapat menambah wawasan pengunjung dan mengajak pengunjung untuk kembali mengapresiasi transportasi sepeda.

DAFTAR PUSTAKA

- Gude for the Development of Bicycle Facilities*. (1991). Washington DC: The American Association of State Highway and Transportation Officials.
- BAPEKKO. (2013). *Rencana Detail Tata Ruang Kota Surabaya, Unit Pengembangan Tunjungan, Surabaya*. Surabaya: Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya.
- Barry, M., Barry, D., & Sovndal, S. (2010). *Bersepeda Untuk Kebugaran*. Bandung: Pakar Raya.
- BMX Community. (2013). *Sepeda BMX: Trik BMX dan Komunitas Sepeda BMX*. Retrieved Desember 26, 2016, from <http://sepedabmx.info/trik-trikbmx>
- Callender, J. H., & Chiara, J. D. (1987). *Time-Savers Standarts for Building Types*. Singapore: Singapore National Printers Ltd.
- Detik Surabaya. (2013). *Komunitas Sepeda Lipat Deklarasikan Surabaya Folding Bike*. Retrieved Desember 29, 2016, from <http://news.detik.com/surabaya/read/2009/31/142603/1130143/468/komunitas-sepeda-lipat-deklarasikansurabaya-folding-bike>
- Hudson, M. (1982). *Bicycle Planning (Policy and Practice)*. London: The Architectural Press Limited.
- Mahendra. (2012). *B2 Fixed Gear*. Retrieved Desember 26, 2016, from <http://b2fixedgearsurabaya.com>
- Mansyur, M. (2013). *B2W Indonesia sebagai Pelestari Nilai Leluhur Komunitas Dalam Indonesia Green Award 2013*. Retrieved Januari 1, 2017, from <http://b2w-indonesia.or.id>
- Mochtar, P. (2009). *Komunitas NR-G-Walk Surabaya*. Retrieved Desember 26, 2016, from <http://www.citraland.com/nr-g-walk/>
- Nuefert, E. (2000). *Architects' data 3rd ed*. Oxford: Blackwell Science Ltd.
- Prayogo. (2010). *Komunitas Sepeda Balap*. Retrieved Desember 26, 2016, from <http://balapsepedasurabaya.com>
- Saiful. (2013). *Persepedaan Indonesia*. Retrieved Desember 26, 2016, from <http://industri.kontan.co.id>
- Santoso, R. (2013). *Citraland Fun MTB*. Retrieved Desember 26, 2016, from <http://www.citralandsurabaya.com/fun-mtb>
- Slamet. (2013). *Filosofi Sepeda dan Manfaat Sepeda Bagi Kesehatan*. Retrieved Desember 26, 2016, from <http://www.bandung123.com/2013/02/filosofi-bersepedamanfaat-sepeda-bagi-kesehatan.html>
- Sumarsono. (2012). *Komunitas Sepeda Onthel*. Retrieved Desember 26, 2016, from <http://copsby.wordpress.com/woro-woro>
- Suryono. (2010). *Komunitas Sepeda Kuno : PASKAS Surabaya*. Retrieved Desember 26, 2016, from <http://jelajah.indonesia.com/2012/10/paskaskomunitas-sepeda-kuno-di-surabaya>
- Tandono, L. M. (2012). Fasilitas Pecinta Sepeda di Surabaya. *Journal e-DIMENSI ARSITEKTUR*, 1(1), 1-12.
- Wenger. (2002). *Komunitas : Pengertian Komunitas*. Retrieved Januari 1, 2017, from <http://id.wikipedia.org/wiki/Komunitas>
- Wijaya, W. (2014). Fasilitas Komunitas Sepeda di Surabaya. *Journal e-DIMENSI ARSITEKTUR*, 2(1), 15-22.
- Wijayancoko, D. (2008). *Desain Sepeda Indonesia*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.