

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada era kontemporer, kemajuan dalam bidang teknologi, khususnya otomotif, terus meningkat, diimbangi oleh minat masyarakat yang terus meningkat terhadap dunia otomotif, bukan hanya dalam hal perdagangan dan pariwisata, tetapi juga oleh banyak orang yang ingin menjadi bagian dari industri tersebut.

Akhir-akhir ini, kita semakin menyaksikan peningkatan dan pengembangan destinasi pariwisata di Indonesia. Selain itu, fasilitas yang mendukung daerah pariwisata Indonesia juga semakin berkembang. Ditambah lagi, jumlah wisatawan domestik dan asing ke Indonesia telah meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Kebijakan yang menetapkan Kawasan Ekonomi Khusus dan Kawasan Strategis Kota/Kabupaten bertujuan untuk meratakan daerah pariwisata Indonesia agar tidak terkonsentrasi di daerah tertentu. Tujuan dari kebijakan ini adalah untuk meratakan daerah pariwisata di Indonesia.

Adanya fasilitas olahraga mobil seperti Sirkuit Mandalika di Lombok, misalnya, akan meningkatkan citra negara di mata dunia karena kepercayaan publik internasional terhadap negara tersebut untuk menyelenggarakan kejuaraan balap berkelas internasional. Ini akan menghasilkan devisa dari penyelenggaraan perlombaan dan pariwisata di sekitarnya. Perancangan ini dirancang dengan tujuan utama untuk menjadikan Indonesia sebagai tuan rumah kompetisi internasional berkelas dunia. Sayangnya, tujuan tersebut masih belum tercapai sepenuhnya sampai saat ini. FIA (Federation Internationale de l'Automobile) dan FIM (Federation Internationale de Motorcyclisme) menganggap bahwa sirkuit Indonesia belum memenuhi standar internasional untuk lisensi sirkuit tingkat 1 FIA dan FIM.

Indonesia melihat manfaat langsung dari menyelenggarakan kejuaraan balap internasional seperti Moto GP di Sirkuit Mandalika di Lombok. Dengan sirkuit yang lebih baik secara keseluruhan dan memenuhi semua aspek internasional, Indonesia akan menjadi tuan rumah dari berbagai ajang otomotif terkenal seperti Formula 1 dan lainnya, yang akan meningkatkan manfaat tersebut. Hal ini pasti akan berdampak pada distribusi sirkuit berstandar internasional di Indonesia, yang saat ini terbatas pada Sirkuit Mandalika di Lombok.

Indonesia telah menjadi tuan rumah berbagai acara balap dan motorsport berskala internasional sebelumnya. Pada tahun 1976, Sirkuit Ancol menjadi tuan rumah seri balap

Formula Atlantic yang diorganisir oleh SCCA (Badan Pemilik Mobil Sport Amerika). Pada tahun berikutnya, Sirkuit Sentul di Kabupaten Bogor dibangun untuk menjadi tuan rumah seri balap Formula 1, yang merupakan ajang balap paling bergengsi di dunia. Pada tahun 1996 dan 1997, Sirkuit Sentul juga menjadi tuan rumah MotoGP, balap motor kasta tertinggi di dunia.

Rasa ingin tahu masyarakat tentang balapan kelas dunia yang semakin meningkat di Indonesia sudah tidak dapat terbendung lagi. Banyak upaya telah dilakukan untuk mempersiapkan ini, dan Sirkuit Mandalika adalah bukti nyata bahwa masyarakat Indonesia sangat mencintai budaya mobil di negaranya. Indonesia akan menjadi tuan rumah berbagai event motorsport internasional dalam beberapa tahun mendatang. Oleh karena itu, perencanaan untuk membangun arena motorsport harus diperluas dan direncanakan dengan cara yang akan memenuhi antusiasme otomotif masyarakat Indonesia. Adanya fasilitas motorsport dan jadwal balap kelas dunia akan menjadi katalis dan inspirasi bagi masyarakat umum untuk berpartisipasi secara langsung dan menjadi inspirasi untuk suatu hari nanti Indonesia memiliki industri mobil milik sendiri dan menambah jajaran pembalap kelas dunia yang berprestasi di tanah air.

1.1.1 Sejarah Otomotif di Indonesia

Di Indonesia, kendaraan bermotor, juga dikenal sebagai "otomotif", adalah jenis kendaraan yang digerakkan oleh motor atau mesin. Di Indonesia, kendaraan bermotor sudah ada sejak tahun 1893. Menurut buku *Kreta Setan (de duivelswagen)*, Autopioniers van Insulinde, F.F Habnit, moesson reeks, 1977, yang dirangkum oleh James Luhulima dalam buku *Sejarah Mobil & Kisah Kehadiran Mobil di Negeri*, John C. Potter, masinis yang bekerja di pabrik gula di Probolinggo, Jawa Timur, memesan motor itu langsung ke pabrik Hildebrand und Wolfmüller di Jerman.



Gambar 1.1 Salah Satu Kendaraan Bermotor Pertama di Indonesia

(Sumber: GridOto.com)

Pada tahun 1894, setahun setelah motor Hildebrand und Wolfmüller tiba di Indonesia, mobil pertama juga tiba di Pelabuhan Semarang. Pada tahun 1894, Soesoehoenan Soerakarta Pakoe Boewono X (Sunan Surakarta Pakubuwono X) membeli Benz Viktoria untuk (Fea, 2019) (Regulations, n.d.) 10.000 gulden. Pakubuwono X membeli mobil itu dari Protte & Co., importir di Pasar Besar Soerabaja, yang memiliki mesin 1 silinder, 2.000 cc, bertenaga 5 tenaga kuda, dan roda kayu. Pakubuwono X memutuskan untuk membeli mobil itu karena saat itu kereta kuda adalah alat transportasi yang paling umum. Istilah "Kreta Setan" berasal dari gagasan bahwa mobil tanpa kuda dianggap aneh.

Pada tahun-tahun berikutnya, semakin banyak masyarakat Indonesia yang memiliki kendaraan bermotor. Mereka kemudian mendirikan klub otomotif berdasarkan daerah tempat tinggal mereka atau merek dan model kendaraan yang mereka miliki.

1.1.2 Sejarah Balap Otomotif (*Motorsport*)

Balap mobil, yang dikenal secara global sebagai motorsport, telah ada sejak penemuan mesin dengan pembakaran dalam berbahan bakar bensin (gasoline). Perlombaan uji ketahanan kendaraan, atau reliability test, pertama

kali diadakan di dunia di Perancis pada tahun 1894. Pada saat itu, jalur yang digunakan adalah dari Paris ke Rouen, yang berjarak kurang lebih 50 km, melalui jalanan tanah yang biasanya digunakan kereta kuda, tanpa aspal atau petunjuk arah seperti saat ini. Memang, Britannica menyatakan bahwa balapan mobil sesungguhnya diadakan pada tahun berikutnya, 1895. Dalam balapan ini, rute Paris-Bordeaux-Paris sepanjang 1,178 km digunakan. Namun, trek di Brooklands, Surrey, Inggris, adalah sirkuit balap yang pertama kali dibangun di dunia.

Balap mobil memiliki banyak peminat dan potensi untuk menunjukkan kemajuan teknologi dalam otomotif. Akibatnya, mulai dari arena balap mobil di seluruh dunia, tercipta inovasi baru dalam transportasi darat umum dan publik. Contohnya, mobil-mobil yang awalnya digunakan sebagai mobil balap sekarang dibuat dengan lebih efisien dan hemat biaya oleh pabrikan otomotif di era modern.

1.1.3 Sejarah dan Peran Balap Otomotif di Indonesia

Sejarah balap otomotif Indonesia dapat dimulai dengan diresmikannya Sirkuit Ancol pada tahun 1970an. Sirkuit Ancol saat itu adalah satu-satunya sirkuit di Indonesia yang dibangun secara permanen untuk perlombaan balap mobil dan motor. Walaupun terbilang baru di Indonesia pada waktu itu, masyarakat sangat menyukai dunia balap otomotif. Namun, karena manajemen SCCA yang buruk dalam menyelenggarakan event balapnya, Formula Atlantic diselenggarakan secara independen pada tahun itu di bawah naungan Rothmans International Grand Prix Series. Tidak ada lagi balapan internasional yang diadakan di Ancol setelah musim balap 1976. Sampai Sirkuit Sentul diresmikan pada tahun 1993, pamor otomotif dan dunia balap Indonesia meningkat pesat.

Pada awalnya dibangun untuk penyelenggaraan F1 seri Indonesia, sirkuit Sentul dirancang dengan tujuan untuk memenuhi persyaratan sirkuit grade 1 yang ditetapkan oleh FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). Salah satu cara untuk menarik minat F1 ke Indonesia adalah dengan menyelenggarakan balapan Formula Brabham Australia pada tahun 1993. Setelah seri berakhir, FIA memutuskan bahwa Sirkuit Sentul tidak layak untuk balap F1 karena ukurannya

yang terlalu kecil. Namun, pada tahun 1996-1997, Sirkuit Sentul digunakan untuk MotoGP, ajang balapan motor paling bergengsi di dunia yang dipimpin oleh FIM. Akan tetapi pada tahun 1998, masalah ekonomi menyebabkan Sentul tidak dapat menyelenggarakan MotoGP lagi.

Setelah sebuah negara memiliki sirkuit balap internasional, muncul industri pariwisata olahraga yang berfokus pada balapan berskala internasional yang diselenggarakan di lokasi tertentu, seperti F1, MotoGP, dan Formula E, antara lain. Selain itu, dengan munculnya sektor pariwisata yang menarik wisatawan, negara tersebut dapat menghasilkan pendapatan dan investasi dari berbagai sumber di seluruh dunia untuk meningkatkan jumlah wisatawan yang saat ini dan akan datang ke negara tersebut.

1.1.4 Permasalahan Sirkuit Balap di Indonesia

Di Indonesia, terdapat minat yang besar terhadap motorsport dan terdiri dari berbagai usia yang meminati otomotif sebagai hobi, termasuk anak-anak, remaja, usia produktif, dan orang tua. Antusiasme terhadap otomotif tidak terbatas pada tingkat ekonomi. Namun, meskipun ada banyak peminatnya, tidak banyak tempat di mana orang dapat melihat dan berpartisipasi langsung dalam ajang balapan yang legal dan diatur dengan baik. Salah satu contoh sirkuit terbaik yang dimiliki oleh Indonesia saat ini adalah Sirkuit Mandalika di Lombok. Namun, sedari awal Sirkuit Mandalika dibuat untuk berfokus pada penyelenggaraan ajang balap motor paling bergengsi di dunia yaitu MotoGP. Hal ini menyebabkan Sirkuit Mandalika berfokus pada standar internasional dalam penyelenggaraan MotoGP, sehingga Sirkuit Mandalika belum memenuhi standar internasional FIA dalam penyelenggaraan Formula 1 sebagai ajang balap mobil paling bergengsi di dunia, dan berbagai ajang balap mobil internasional lainnya. Tidak adanya fasilitas permanen terstandar di seluruh Indonesia membuat wilayah dan daerah lain yang dapat menghasilkan pendapatan dalam industri otomotif menjadi lesu dan tidak terjangkau. Hal tersebut disebabkan oleh pemusatan balap regional, nasional, dan internasional.

Ini juga mendorong orang untuk melakukan hal-hal ilegal untuk memenuhi hasrat untuk berkecepatan tinggi dengan balap liar di jalanan umum.

Diharapkan desain Sirkuit Internasional Indonesia ini akan menjadi preseden yang mudah diikuti untuk pembangunan sirkuit di Indonesia pada masa yang akan datang. Diharapkan sirkuit ini akan tersebar secara merata dan mampu menampung balap umum dan privat di skala regional, nasional, dan internasional.

1.1.5 Kondisi Sirkuit Balap di Indonesia

Pada situs resmi FIA, hanya ada satu sirkuit di Indonesia yang dianggap berstandar. Karena Sirkuit Mandalika berfungsi sebagai sirkuit MotoGP dan diawasi serta dihomologasi oleh FIM, menjadi jelas bahwa Indonesia tidak memiliki sirkuit berstandar. Selain itu, selama hampir sepuluh tahun, Sirkuit Sentul tidak menyelenggarakan acara balap resmi. Selama bertahun-tahun, Sirkuit Sentul hanya digunakan untuk acara otomotif dan acara rekreasi seperti trackday, drag 201 meter, dan Sunday Morning Drive. Pada tahun 2020, sirkuit ini diperbarui dan diperbarui setelah sekian lama tidak digunakan.

1.1.6 Urgensi Rancangan Sirkuit Internasional di Indonesia

Dengan mempertimbangkan peluang dan masalah yang ada di Indonesia dalam dunia otomotif dan motorsport yang telah dibahas di atas, Indonesia harus menjadi tuan rumah balapan berkelas internasional. Hal ini dapat dicapai dengan membangun sirkuit berstandar internasional yang mampu menjadi tuan rumah balapan berkelas internasional yang akan memberikan inspirasi dan motivasi bagi masyarakat Indonesia. Karena Indonesia memiliki banyak potensi pariwisata, menjadi tuan rumah acara internasional setiap tahun akan meningkatkan pariwisata dan wisata Indonesia.

Namun bukan berarti sebuah sirkuit dapat menyelesaikan semua masalah. Suatu sirkuit harus dirancang dengan standar internasional dan lingkungan sekitarnya yang menarik minat masyarakat dan wisatawan lokal dan asing. Untuk meningkatkan minat wisatawan dalam membuat kegiatan dan mengunjungi sirkuit, perancangan sirkuit harus memiliki bangunan yang menarik, penataan kawasan sekitar, dan kompleks sirkuit yang baik juga harus diperhatikan. Perancangan Sirkuit Internasional Indonesia diharapkan dapat memecahkan beberapa masalah dan meningkatkan jumlah kunjungan ke Indonesia.

1.2 Permasalahan

Bagaimana merancang Sirkuit Internasional Indonesia sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh Badan Otomobil Internasional (FIA, FIM, dan FISA) untuk menarik minat investor dan wisatawan domestik dan asing? Selain itu, meningkatkan pengembangan wilayah di sekitar sirkuit dan Indonesia secara keseluruhan, serta desain yang menunjukkan semangat Indonesia untuk kemajuan teknologi.

1.3 Persoalan

1. Bagaimana membuat lintasan balap dengan standar tertinggi (grade 1) yang sesuai dengan pedoman FIA, FIM, dan FISA sebagai materi dan pendukung atraksi utama, yaitu balap itu sendiri.
2. Bagaimana desain ruang di Sirkuit Internasional Indonesia dapat memenuhi semua persyaratan penting dan tambahan sesuai dengan standar Formula 1 yang telah ditetapkan oleh FIA.
3. Bagaimana metode desain arsitektur dapat secara efektif dan efisien mendukung fungsi utama Sirkuit Internasional Indonesia.
4. Bagaimana cara membangun Sirkuit Internasional Indonesia yang memenuhi persyaratan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan untuk pembalap, petugas, dan pengunjung.

1.4 Tujuan dan Sasaran

1.4.1 Tujuan

1. Membuat konsep untuk perencanaan dan desain Sirkuit Internasional Indonesia yang memenuhi persyaratan perlombaan balap multiguna sesuai dengan standar FIA, FIM, dan FISA.
2. Dengan perencanaan dan perancangan yang sistematis, Sirkuit Internasional Indonesia dapat meningkatkan minat wisatawan lokal dan internasional untuk mengunjungi lokasi sirkuit. Desain Sirkuit Internasional Indonesia menunjukkan keterpaduan pada rancangan lintasan sirkuit dan fasilitas pendukungnya.

3. Merancang suatu sirkuit berstandar internasional di Indonesia yang spesifik guna menambah wawasan masyarakat mengenai objek pariwisata berjenis sport tourism (pariwisata dalam bidang olahraga).
4. Memperoleh judul tugas akhir yang jelas dan layak, dengan penekanan khusus pada desain yang sesuai dengan karakteristik, keunggulan, dan citra judul yang diajukan.

1.4.2 Sasaran

Untuk mencapai langkah-langkah dasar dalam proses perencanaan dan desain Sirkuit Internasional Indonesia, sasaran ini mencakup:

1. Pemilihan lokasi yang strategis untuk perencanaan dan perancangan Sirkuit Internasional Indonesia.
2. Pengolahan site yang baik memastikan kegiatan berlangsung dengan lancar.
3. Sistem sirkulasi yang mudah diakses oleh peserta balap dan pengunjung.
4. Struktur yang digunakan dapat menyesuaikan tampilan bangunan dengan kondisi lahan.
5. Tampilan keseluruhan bangunan yang unik serta menarik.
6. Standar kebutuhan ruang yang sesuai dengan bangunan sejenis, maupun standar kebutuhan yang telah ditetapkan oleh FIA, FIM, dan FISA dapat terpenuhi.
7. Jaringan utilitas pada bangunan dan lintasan dalam kawasan sirkuit dapat terpenuhi.
8. Untuk memenuhi kebutuhan aktivitas di wilayah sirkuit dan lingkungan sekitarnya, energi terbarukan dapat dirancang sedemikian rupa dengan baik.

1.5 Manfaat Pembahasan

Diharapkan bahwa penulis dan masyarakat akan memperoleh manfaat dari penyusunan sinopsis dan pelaksanaan langkah-langkah tugas akhir berikutnya. Manfaat yang dapat diperoleh termasuk manfaat subyektif dan objektif, yang akan dibahas di sebagai berikut.

1.5.1 Manfaat Subyektif

Untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengerjaan Tugas Akhir Arsitektur Universitas Diponegoro periode 241.

1.5.2 Manfaat Obyektif

Sebagai proposal program dan perancangan arsitektur, diharapkan pada khususnya dapat meningkatkan pengetahuan dan pengetahuan arsitektur, serta meningkatkan pemahaman tentang prinsip-prinsip perencanaan dan desain Sirkuit Balap Internasional. Selain itu, diharapkan dapat berkontribusi pada kemajuan pariwisata otomotif internasional di Indonesia.

1.6 Lingkup Pembahasan

1.6.1 Ruang Lingkup Substansial

Fokus dari pembahasan substansial ini adalah lingkup ilmu bidang arsitektur secara keseluruhan, terutama ide-ide tentang perancangan Sirkuit Balap Internasional di Indonesia, yang terkait dengan perencanaan atraksi pariwisata olahraga dan otomotif di Indonesia. Jika relevan dan mendukung topik utama, hal-hal di luar ilmu arsitektur akan dibahas dengan secukupnya.

1.6.2 Ruang Lingkup Spasial

Perencanaan dan perancangan Sirkuit Balap Internasional Indonesia akan mempertimbangkan standar perancangan sirkuit internasional, yang diatur oleh badan asosiasi automobil internasional (FIA), bersama dengan fasilitas utama dan pendukungnya. Studi ini akan melihat pola alur lintasan balap serta penataan fasilitas umum dan khusus.

1.7 Metode Pembahasan

Metode yang dilakukan dalam perancangan ini adalah dengan metode deskriptif, yaitu mengumpulkan, memaparkan, menganalisa dan menyimpulkan dan menggunakan metode dokumentatif untuk mendokumentasikan data-data yang diperlukan. Tahap pengumpulan data yang dimaksud melalui:

1.7.1 Studi Literatur

Untuk mencapai tujuan dan sasaran, dilakukan pemahaman yang mendalam tentang topik yang dibahas melalui berbagai sarana seperti buku, jurnal, dan sumber literatur lainnya yang dapat dipertanggungjawabkan.

1.7.2 Studi Lapangan

Dilakukan dengan mengamati langsung tapak, kemudian menganalisa permasalahan serta potensi yang ada untuk pengembangan ke arah yang lebih baik dan terstruktur.

1.7.3 Studi Banding

Dilakukan dengan membandingkan trek balap, konfigurasi serta respons terhadap kontur tanah, dan berbagai fasilitas dari beberapa sirkuit terkenal di dunia. Hal ini dapat dilakukan dengan melihat video, membaca buku, jurnal, atau internet.

1.8 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan yang dilakukan dalam penyusunan laporan sinopsis ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika bahasan dan alur pikir.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi metode yang digunakan untuk menjelaskan alasan dan bagaimana metode tersebut digunakan.

BAB III TINJAUAN KONTEKS

Berisi mengenai objek perancangan seperti tinjauan tentang sirkuit, fasilitas sirkuit, tinjauan regulasi tapak, dan tinjauan lokasi.