

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

#### 1.1.1. Federation Internationale de Motocyclisme (FIM)

FIM merupakan badan dunia yang mengurus olah raga balap motor roda dua dan roda tiga yang berkedudukan di Swiss.

FIM telah menetapkan beberapa ketentuan-ketentuan yang berkenaan dengan perlombaan balap motor roda dua dan roda tiga, baik itu menyangkut peraturan jalannya lomba atau persyaratan penyediaan sarana balap berupa sirkuit dengan persyaratan bangunan – bangunan pendukung di dalamnya.

Beberapa persyaratan tentang sirkuit balap motor antara lain: trek balap dirancang sedemikian rupa sehingga kecepatan rata-rata pembalap tidak menembus 200 km/j, panjang trek balap antara 3,5 dan 10 km, lebar trek balap antara 10 s.d. 12 m, adanya *gravel beds* yaitu area di luar jalur balap yang berupa hamparan kerikil atau pasir biasanya terletak di sekitar tikungan yang berguna untuk mengurangi kecepatan pembalap ketika jatuh dan atau keluar jalur, hal ini dimaksudkan agar pembalap yang jatuh dapat diperkecil luka yang akan dialaminya. Hal lain yang menyangkut keamanan yaitu pelindung yang berupa ‘tembok’ ban / *tyre barriers*, ‘tembok’ ban ini harus diletakkan rapat dengan penahan kaku yang biasanya terbuat dari tembok beton. Beberapa ketentuan lainnya yaitu: garis batas ditepi jalur balap, bangunan pendukung sirkuit seperti *pits*<sup>1</sup>, *paddock*<sup>2</sup>, dan menara pengawas.

---

<sup>1</sup> *Pits* (bentuk jamak dari ‘*pit*’) yaitu tempat dimana tim balap mengatur kegiatan balap antara lain menyetting kendaraan dan menyusun strategi balap. Kegiatan di *pit* berlangsung selama waktu latihan, kualifikasi pembalap dan waktu jalannya balap itu sendiri.

<sup>2</sup> *Paddock* yaitu tempat tim balap menyimpan kendaraan balapnya selama kegiatan balap tidak berlangsung.

### 1.1.2. Kebutuhan Sirkuit Balap Motor di Yogyakarta

Kegiatan balap motor (*road racing*) di Yogyakarta terlihat maju pesat, ini terlihat dari frekuensi kegiatan *road race* yang selalu penuh hampir tiap bulannya sepanjang tahun, pada tahun 2001 kegiatan *road racing* merupakan olah raga otomotif di DIY yang menempati urutan pertama dalam hal jumlah penyelenggaraannya, sedangkan tahun-tahun sebelumnya rata-rata kegiatan per tahun 4 sampai 5 kali tingkat kejurnas, belum termasuk yang non-kejurnas<sup>3</sup>.

**KALENDER EVENT OTOMOTIF 2001  
PENGDA IMI - DIY**

BULAN	EVENT	PENYELNGGARA	TEMPAT
PEBUARI	16 TOURING YOGYA BAYUNG	IMTY	DIY YOGYAKARTA
	17 BTPN PPMKI WISATA TOUR	PPMKI	
	18 KOSOORO ROAD RACE	DESANTA	
MARET	4 SPRINT OFF ROAD KEJURNAS	VSC	KULON PROGO YOGYAKARTA YOGYAKARTA DIY
	11 ROAD RACE	VSC	
	18 MOTOCROSS KEJURNAS SERI III	VSC	
APRIL	25 WISATA RALLY SERI I	PPMKI - HOLDEN	YOGYAKARTA YOGYAKARTA YOGYAKARTA DIY YOGYAKARTA
	1 ROAD RACE	MISC	
	3 SENAR LAHAGIT TOURING 2001	YVC	
	15 KARTING KEJURNAS (ROAD RACE)	VSC	
MEI	17 WISATA RALLY	VSC	YOGYAKARTA CANDI BORO SLEMAN YOGYAKARTA DIY WONGSARI
	29 ROAD RACE	VSC	
	5 DHAG BIKE	VSC	
	13 TOURING WISATA	HPPC	
JUNI	23 ROAD RACE	MISC	YOGYAKARTA YOGYAKARTA YOGYAKARTA
	27 ROAD RACE	DESANTA	
	31 JANSORE FIAT CLUE TOURING	YFC	
	ROAD RACE	MSC	
JULI	3 YAMAHA CUP RACE	YRC	YOGYAKARTA YOGYAKARTA YOGYAKARTA
	10 ROAD RACE KEJURNAS SERI V	VSC	
	17 ROAD RACE	MISC	
	24		
AGUSTUS	1 SPRINT RALLY KEJURNAS IV	VSC	K. PRDGGG, KENDUL
	8		
	15		
SEPTEMBER	22 WISATA RALLY SERI II	PPMKI - HOLDEN	DIY YOGYAKARTA
	29 ROAD RACE	VSC	
OKTOBER	5 ROAD RACE	MISC	SLEMAN DIY YOGYAKARTA
	12		
	19 WISATA RALLY	VSC	
NOVEMBER	26 PROKLAMASI ROAD RACE	DESANTA	YOGYAKARTA DIY
	7 ROAD RACE KEJURNAS SERI IX	VSC	
	9 WISATA RALLY	VSL	
DESEMBER	7 WISATA RALLY KEJURNAS SERI VII	VSC	DIY DIY DIY YOGYAKARTA KULON PROGO
	14 WISATA RALLY TOURING	YFC	
	21 SPRINT SLALOM KEJURNAS SERI VIII	DESANTA	
DESEMBER	28 ROAD RACE	VSC	DIY YOGYAKARTA GUNGURKIDUL YOGYAKARTA GUNGURKIDUL
	4 WISATA RALLY SERI III	MISC	
	11 ROAD RACE	PPMKI-HOLDEN	
	22 MOTO CROSS	VSC	
DESEMBER	30 WEGI OMBI VESPA WISATA 2001	YVC	YOGYAKARTA GUNGURKIDUL YOGYAKARTA GUNGURKIDUL
	30 OLD & NEW YEAR ROAD RACE 2002	VSC	
	30 WEGI OMBI VESPA WISATA 2001	YVC	

Gambar 1.1. Kalender Event Otomotif 2001 IMI - DIY

*Road racing* merupakan olah raga otomotif yang diminati masyarakat, baik itu pembalap atau penonton, ini terlihat dari selalu terpenuhinya jumlah peserta balap antara 250 – 300 orang belum termasuk kru balapnya, serta dilihat dari jumlah penonton yang selalu memadati tiap *event* antara 10.000 – 20.000 penonton<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Drs. Najib M. Saleh, Ketua Pengda IMI DIY, wawancara langsung.

<sup>4</sup> Sigit Eko Cahyono, TA/UII/98, wawancara: Drs. Najib M. Saleh, Ketua Pengda IMI DIY

Kegiatan *road racing* ini oleh pihak penyelenggara balap diwadahi dalam suatu sarana yang tidak semestinya yang memang belum tersedia, antara lain lapangan parkir Stadion Mandala Krida, jalur lalu lintas Kota Bantul dan jalur lalu lintas di sekitar kompleks Pemda Dati II Sleman.

*Road racing* yang diadakan di Mandala Krida mempunyai beberapa kelemahan, antara lain: tidak tersedianya tempat khusus untuk penonton yang benar-benar aman, tempat penonton hanya dibatasi pagar bambu yang mudah ditembus penonton, hal ini kadang membuat penonton nekat memasuki area balap untuk menonton lomba lebih dekat sehingga keselamatan penonton terancam begitu pula pembalapnya, pernah terjadi pada sesi latihan resmi 'Kosgoro VSC Road Race' yang diselenggarakan di Mandala Krida 17 – 18 Februari 2001 pembalap menabrak penonton di salah satu tikungan karena di situ bergerombol penonton.

Tempat untuk penonton yang tidak aman tersebut juga mengurangi kemampuan visual penonton untuk menyaksikan keseluruhan jalannya lomba. Hal teknis yang mempengaruhi adalah ketinggian tempat penonton terhadap area balap tidak signifikan ( $\pm 25 - 30$  cm) karena hanya merupakan peninggian pembatas parkir dengan area parkir yang dijadikan 'sirkuit' balap ini, sehingga area balap yang meskipun jauh dapat disaksikan menjadi tidak dapat disaksikan. Sedangkan hal non-teknis adalah berdesaknya penonton yang memang tidak adanya area menonton yang representatif, sehingga pandangan ke arah area balap terhalang oleh penonton di depannya.

Kelemahan lain yaitu tidak adanya *gravel beds* di tikungan-tikungan, tidak tersedianya *pits* yang memadai. Selama ini *pits* hanya berupa tenda-tenda non-permanen terbuka yang hampir tiap waktu dikerumuni penonton, hal ini sebenarnya dilarang, karena kegiatan di *pits* adalah privasi masing-masing tim balap, sehingga dikhawatirkan informasi tim balap yang bersangkutan dapat bocor ke tim lain.

Meskipun demikian 'sirkuit' Mandala Krida tetap memiliki nilai plus, yaitu mudahnya akses dari berbagai penjuru Yogyakarta.

Untuk sirkuit balap di Indonesia yang benar-benar memadai baru ada di Sentul, Bogor, sedangkan di daerah-daerah lain belum ada<sup>5</sup>. Disamping hal-hal yang telah diuraikan diatas hal ini juga menjadikan kebutuhan sirkuit balap di Yogyakarta sangat mendesak<sup>6</sup> dan mengingat keberadaannya belum ada serta dapat didirikan di Yogyakarta<sup>7</sup>.

### 1.1.3. Keberadaan Yogyakarta

Yogyakarta yang dimaksud di sini bukan hanya Kota Yogyakarta sendiri namun juga daerah sekitarnya yang turut mendukung wilayah perkotaan Yogyakarta sebagai pusat perkembangan wilayah Propinsi DIY, dimana Yogyakarta sebagai pusat pengembangan, berarti sebagai: pusat pendidikan, pusat kebudayaan, daerah tujuan wisata utama, dan pusat pelayanan perdagangan dan transportasi regional Jawa bagian selatan<sup>8</sup>.

Yogyakarta sebagai pusat budaya dan wisata memiliki berbagai aset yang mendukung antara lain Kraton Ngayogyakarta, Malioboro, Gunung Merapi dengan wisata Kaliurangnya, wisata pantai, Kota Gede, dll.

Keberadaan aset-aset wisata tersebut tentunya didukung dengan berbagai sarana promosi antara lain brosur, festival dan pameran, hal ini dimaksudkan untuk memperkenalkan aset-aset tersebut kepada khalayak ramai, dalam hal ini adalah turis, baik itu turis domestik maupun mancanegara.

---

<sup>5</sup> Muhammad Hidayat Syarif, TA/UII/98, kutipan: Dolly Indra Nasution, Sekjen PP IMI *Kedaulatan Rakyat* 11 November 1997

<sup>6</sup> Muhammad Hidayat Syarif, TA/UII/98, wawancara: Drs. Najib M. Saleh, ketua Pengda IMI DIY

<sup>7</sup> Drs. Kunto Riyadi MPPM, Sie Tata Ruang, Bidang Fisik dan Prasarana, BAPPEDA Dati II Sleman, wawanvara langsung

<sup>8</sup> DPU Propinsi DIY, Proyek Penyusunan Rencana Tata Ruang 1994/1995

Peta wisata dan sirkuit mandala krida YK



PETA OBYEK WISATA YOGYAKARTA DAN LOKASI 'SIRKUIT' MANDALA KRIDA

Sedangkan sirkuit di samping sebagai wadah kegiatan olah raga otomotif juga merupakan alternatif sarana promosi kepariwisataan, mengingat olah raga balap sendiri merupakan salah satu jenis kegiatan kepariwisataan, yaitu wisata olah raga atau *sport tourism*, yang terdiri dari:<sup>9</sup>

- *Big Sport Tourism*: terjadinya pagelaran kejuaraan besar yang menjadi favorit masyarakat
- *Sporting Tourism of the Practitioners*: di mana masyarakat mengunjungi suatu tempat tertentu yang memiliki fasilitas olah raga tertentu untuk berlatih.

## 1.2. PERMASALAHAN

### 1.2.1. Umum

- Bagaimana merancang wadah kegiatan otomotif berupa sirkuit balap motor di Yogyakarta sesuai standar internasional yang ditetapkan FIM.
- Bagaimana merancang sirkuit balap motor sebagai salah satu sarana promosi untuk mendukung pariwisata Yogyakarta

### 1.2.2. Khusus

- Bagaimana merancang trek balap yang secara teknis aman bagi pembalap dan penonton.
- Bagaimana merancang ruang penonton sedemikian rupa sehingga keseluruhan trek balap dapat disaksikan para penonton secara langsung.

---

<sup>9</sup> Sigit Eko Cahyono, TA/UII/98, kutipan: Dr. James J. Spillane, *Ekonomi Pariwisata, Sejarah dan Prospeknya*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta, 1982.

### 1.3. TUJUAN DAN SASARAN

#### 1.3.1. Tujuan

Merancang sirkuit balap motor sesuai standar dunia sebagai salah satu alternatif sarana promosi wisata Yogyakarta

#### 1.3.2. Sasaran

Mendapatkan konsep perancangan sirkuit balap motor, yaitu:

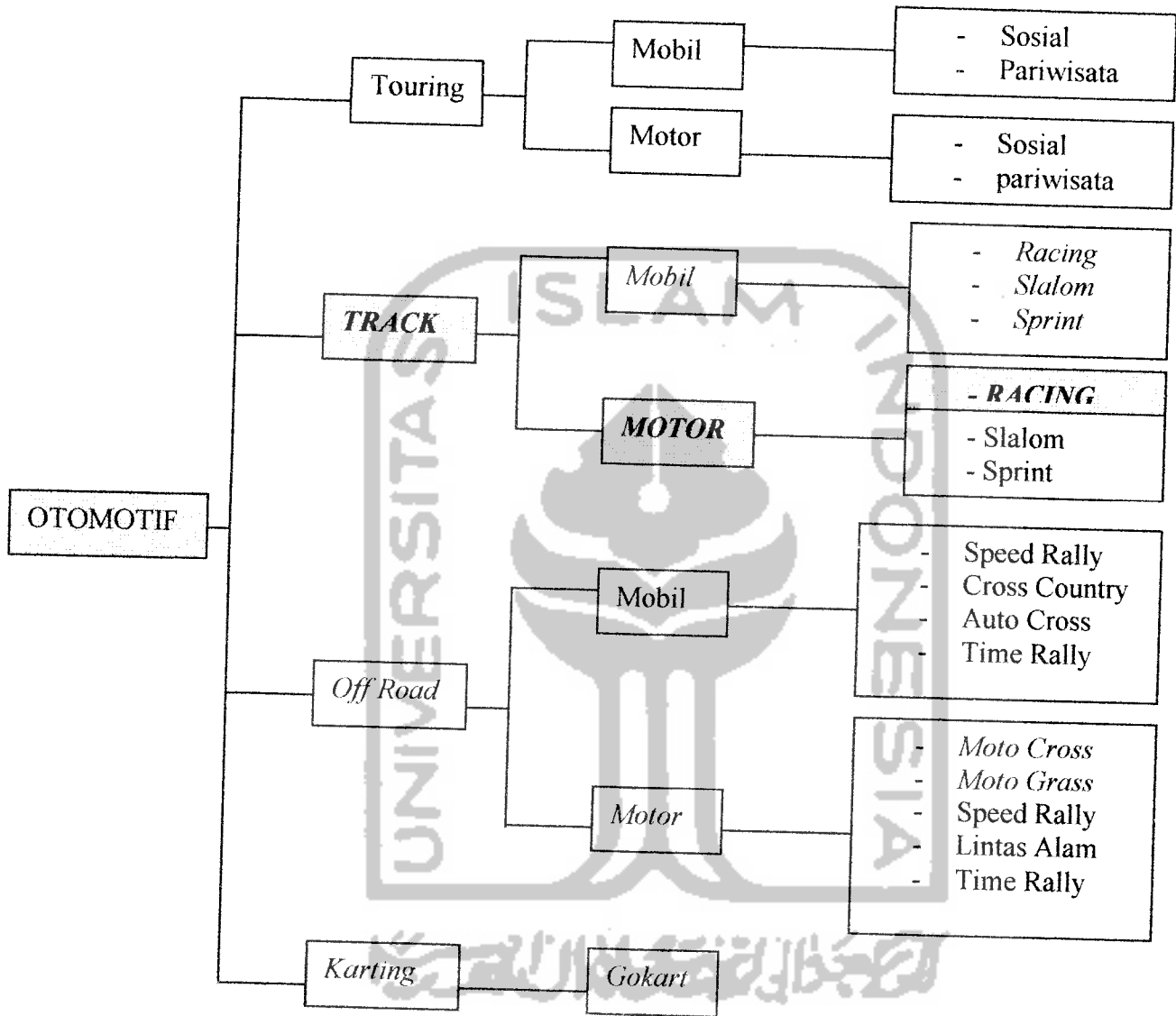
- konsep perencanaan visual (lokasi, ketinggian dan jarak tempat penonton)
- konsep perencanaan jalur balap
- konsep perencanaan lokasi sirkuit yang mampu mendukung pariwisata Yogyakarta

### 1.4. BATASAN MASALAH

Batasan masalah ditekankan pada masalah yang berkaitan dengan disiplin ilmu arsitektur dengan segala sesuatu mengenai sirkuit balap motor.

- Penggunaan istilah 'trek balap' untuk menyebut jalan/lintasan yang digunakan untuk membalap, sedangkan istilah 'jalur balap' / *racing line* yaitu jalur yang diambil pembalap ketika melewati trek balap.
- Sirkuit balap ini khusus untuk motor dengan standar dunia yang ditetapkan FIM. Sedangkan balap mobil tidak dibahas di sini dikarenakan tidak tersedianya data akurat / ketentuan FIA, FIA (Federation International del'Aotumobile) yaitu induk organisasi dunia untuk olahraga otomotif mobil.
- Sirkuit balap ini khusus untuk motor *on-road* (untuk penggunaan jalur aspal) bukan *off-road* (non aspal). Jenis olah raga otomotif di Indonesia dibagi menjadi dua, yaitu yang memerlukan sirkuit khusus dan tidak (*lihat skema di halaman berikut*).
- Area penonton yang mampu menyuguhkan keseluruhan jalannya balap, yaitu penonton dapat menyaksikan pembalap berlaga di sirkuit secara menyeluruh, baik itu dengan pandangan mata secara langsung atau dengan alat bantu seperti teropong, sedangkan area sirkuit selain trek balap tidak dibahas secara detail, namun tetap akan dipaparkan secara garis besar.

- Potensi wisata yang diangkat adalah potensi kepariwisataan di Yogyakarta dan sekitarnya dengan lokasi yang relatif dekat, antara lain: Candi Borobudur, Candi Prambanan, dengan jalur wisatanya sebagai salah satu penentu pemilihan lokasi sirkuit..



Skema 1. 1. Macam - macam Lomba Otomotif<sup>10</sup>

*Huruf miring* : olah raga yang memerlukan sirkuit khusus

**HURUF BESAR** : Olah raga balap (*road race*) yang diangkat dalam skripsi ini.

<sup>10</sup> Muhammad Hidayat Syarif, TA/UII/98, kutipan : Peraturan Nasional Pengurus Besar IMI, 1992



*Road race* merupakan salah satu olah raga otomotif roda dua di DIY yang lebih sering diadakan daripada mobil, untuk tahun 2001 ada 24 olah raga motor dan 16 untuk mobil.

Dibandingkan cabang olah raga otomotif yang lain, untuk tahun 2001 *road race* menempati urutan pertama dalam frekuensi penyelenggaraannya, yaitu 18 kali, disusul *rally* wisata mobil: 7 kali, *touring* mobil: 6, *motocross* dan wisata motor Vespa masing – masing 2 kali, kemudian *off-road* mobil, *drag bike*, *sprint rally* mobil, *rally* motor, *sprint slalom* mobil masing – masing 1 kali<sup>11</sup>.

## 1.5. METODE PEMBAHASAN

Metode yang digunakan yaitu pengumpulan data dari berbagai referensi yang berupa media cetak (koran, tabloid, majalah, buku) yang berisi tentang permasalahan yang diangkat, wawancara langsung dan survey lapangan. Kemudian data-data tersebut diolah berdasar landasan teori yang ada yang akhirnya muncul suatu kesimpulan untuk perencanaan dan perancangan.

Tahapannya yaitu:

### 1.5.1. Identifikasi Permasalahan

Yaitu mengidentifikasi beberapa hal yang melatarbelakangi kebutuhan sirkuit di Yogyakarta.

### 1.5.2. Pengumpulan Data

#### 1.5.2.1. Studi literatur

Data-data tentang sirkuit:

- Sirkuit-sirkuit dunia untuk balap motor dan atau balap mobil yang juga dipakai untuk balap motor<sup>12</sup>. Secara teknis sirkuit-sirkuit dunia sudah aman untuk penyelenggaraan balap, sehingga data yang dicari adalah kemampuan seluruh trek balap apakah sudah mampu disaksikan para penonton atau belum.
- Sirkuit-sirkuit balap motor di Indonesia yang berupa sirkuit dadakan/temporer. Sirkuit seperti ini dikenal pula dengan istilah sirkuit pasar

<sup>11</sup> Sumber: Kalender Event Otomotif 2001 Pengda IMI - DIY

<sup>12</sup> Jika suatu sirkuit memenuhi standar untuk balap motor dan mobil maka sirkuit tersebut berhak menyelenggarakan kedua lomba balap tersebut.

senggol, karena dekatnya jarak antara trek balap dengan area penonton yang dibatasi pagar bambu, bahkan kadang hanya dibatasi karung-karung pasir dan atau ban bekas. Begitu juga keseluruhan trek balap, apakah sudah dapat disaksikan para penonton.

Data – data tersebut diperoleh melalui beberapa literatur, antara lain :

- tabloid (Otomotif, Motor Plus, Otoport, Bola)
- majalah (Motor, Australian Rider, Autobike Magazine)
- buku peraturan sirkuit balap motor '*FIM Standards for Road Racing Circuits*'
- beberapa surat kabar yang kebetulan memuat artikel tentang sirkuit ( The Jakarta Post )
- tugas akhir sirkuit beberapa mahasiswa dengan permasalahan yang berbeda

#### Data arsitektural:

- data-data tentang aspek kenyamanan visual yang antara lain membahas tentang perencanaan tribun penonton stadion olah raga
- data-data tentang bagaimana menganalisa dan mengolah site
- data-data untuk mengolah tata massa, hirarki, sirkulasi dan tata ruang

Data-data tersebut diperoleh melalui literatur, antara lain :

- DK Ching; Bentuk, Ruang dan Susunannya
- Analisis Tapak
- Data Arsitektur

#### Data kepariwisataan:

- statistik jumlah kunjungan turis ke obyek – obyek wisata
- beberapa obyek wisata di Yogyakarta
- sirkulasi / jalur wisata yang biasanya dikemas dalam satu paket wisata

Data-data tersebut diperoleh melalui literatur, antara lain:

- *Investment Opportunities in Yogyakarta; tourism, trades & industries*
- Yogyakarta, Potensi Wisata
- Statistika Pariwisata, Seni dan Budaya Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

### 1.5.2.2. Survey lapangan

- Survey dilakukan di sirkuit balap yang telah memenuhi standar internasional yaitu Sirkuit Internasional Sentul, bertujuan untuk mendapatkan gambaran langsung bagaimana sirkuit yang telah memenuhi standar dunia.
- Survey di sirkuit dadakan yaitu 'sirkuit' Mandala Krida Yogyakarta. Bertujuan untuk memperoleh gambaran salah satu sirkuit dadakan yang rutin menggelar kejuaraan balap motor.

### 1.5.2.3. Wawancara

Wawancara dengan tokoh-tokoh yang berkompeten dengan permasalahan dalam skripsi ini, baik itu yang berhubungan secara langsung dengan permasalahan ataupun tidak, antara lain:

- Drs. Najib M. Saleh, Ketua Pengda IMI DIY: informasi frekuensi kegiatan balap di Mandala Krida, kemampuan sebuah sirkuit sebagai sarana wisata yang mampu mendatangkan pendapatan daerah, serta lokasi perencanaan sirkuit yang berdekatan dengan obyek wisata tanpa melupakan kemudahan aksesnya.
- Ir. Abraham T. Iskandar, *Assistance of Manager of Development and Building* PT Sarana Sirkuitindo Utama (Sirkuit Internasional Sentul, Bogor), informasi tentang bangunan pendukung suatu sirkuit, kenyamanan bagi penonton yaitu kemampuan penonton untuk menyaksikan jalannya lomba.
- Ir. Suwignjo, Kasie Tata Ruang dan Tata Guna Tanah, BAPPEDA Dati I DIY, informasi bahwa perencanaan suatu area yang luas seperti sirkuit harus tetap memperhatikan konteksnya terhadap lingkungan.
- Drs. Kunto Riyadi MPPM, pejabat sementara Kasie Tata Ruang, Bidang Fisik dan Prasarana, BAPPEDA Dati II Sleman, informasi bahwa keberadaan suatu sarana olah raga balap permanen belum ada.
- Bpk. Sunaryo, staf Bidang Fisik dan Prasarana, BAPPEDA Dati II Sleman, informasi lokasi untuk sirkuit dapat mengambil contoh lapangan olah raga golf yang dekat dengan lokasi wisata dan masih memperhatikan adanya area

hijau terbuka yang berguna selain sebagai faktor keindahan juga sebagai peresapan air alami.

### 1.5.3. Pembahasan

Metode pembahasannya adalah sebagai berikut:

I. Pengumpulan data / *data collecting*.

II. Pengolahan data

• analisa aspek visual :

yaitu analisa untuk mendapatkan kenyamanan penonton dalam menikmati jalannya lomba, sehingga dapat diketahui:

- konsep lokasi tempat penonton
- konsep ketinggian tempat penonton
- konsep kedudukan tempat penonton terhadap arah matahari
- konsep penataan bangunan – bangunan pendukung sirkuit

• analisa keamanan trek balap dan tempat penonton

yaitu analisa untuk mendapatkan trek balap yang secara teknis aman bagi pembalap dan penonton, sehingga dapat diketahui :

- konsep trek balap terhadap arah sinar matahari
- konsep jarak / kedekatan trek balap terhadap tempat penonton
- konsep desain tikungan yang aman

• analisa penentuan lokasi sirkuit

yaitu analisa untuk mendapatkan lokasi sirkuit yang mendukung kepariwisataan Yogyakarta, serta tanggap terhadap lingkungan sekitar, sehingga dapat diketahui :

- konsep lokasi sirkuit terhadap salah satu jalur pariwisata
- konsep kemudahan akses ke sirkuit
- konsep pengolahan site

### III. Perumusan Konsep:

Data-data setelah terkumpul diolah dalam analisa, sehingga diharapkan muncul suatu kesimpulan berupa konsep perencanaan dan perancangan sirkuit yang akan diwujudkan ke dalam desain arsitektur.

## 1.6. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

### BAB I PENDAHULUAN

Berisi latar belakang, pembahasan, permasalahan, tujuan dan sasaran, batasan masalah, metode pembahasan, sistematika pembahasan, keaslian penulisan, serta kerangka pikir.

### BAB II TINJAUAN UMUM

- Tinjauan tentang pengertian sirkuit secara umum dan tipologinya
- Tinjauan tentang ketentuan-ketentuan sirkuit balap motor dunia
- Tinjauan tentang kemampuan visual mata manusia
- Tinjauan tentang pariwisata Yogyakarta

### BAB III ANALISA

#### Analisa mengenai permasalahan visual:

- penentuan lokasi penonton
- ketinggian tempat penonton terhadap trek balap
- pengaruh / pancaran sinar matahari langsung terhadap penonton

#### Analisa mengenai teknis keamanan trek balap:

- tata trek balap terhadap lokasi penonton
- pelindung trek balap
- penataan lay out trek balap (ketentuan-ketentuan FIM: panjang, tikungan, *pits, paddock*)

#### Analisa lokasi sirkuit:

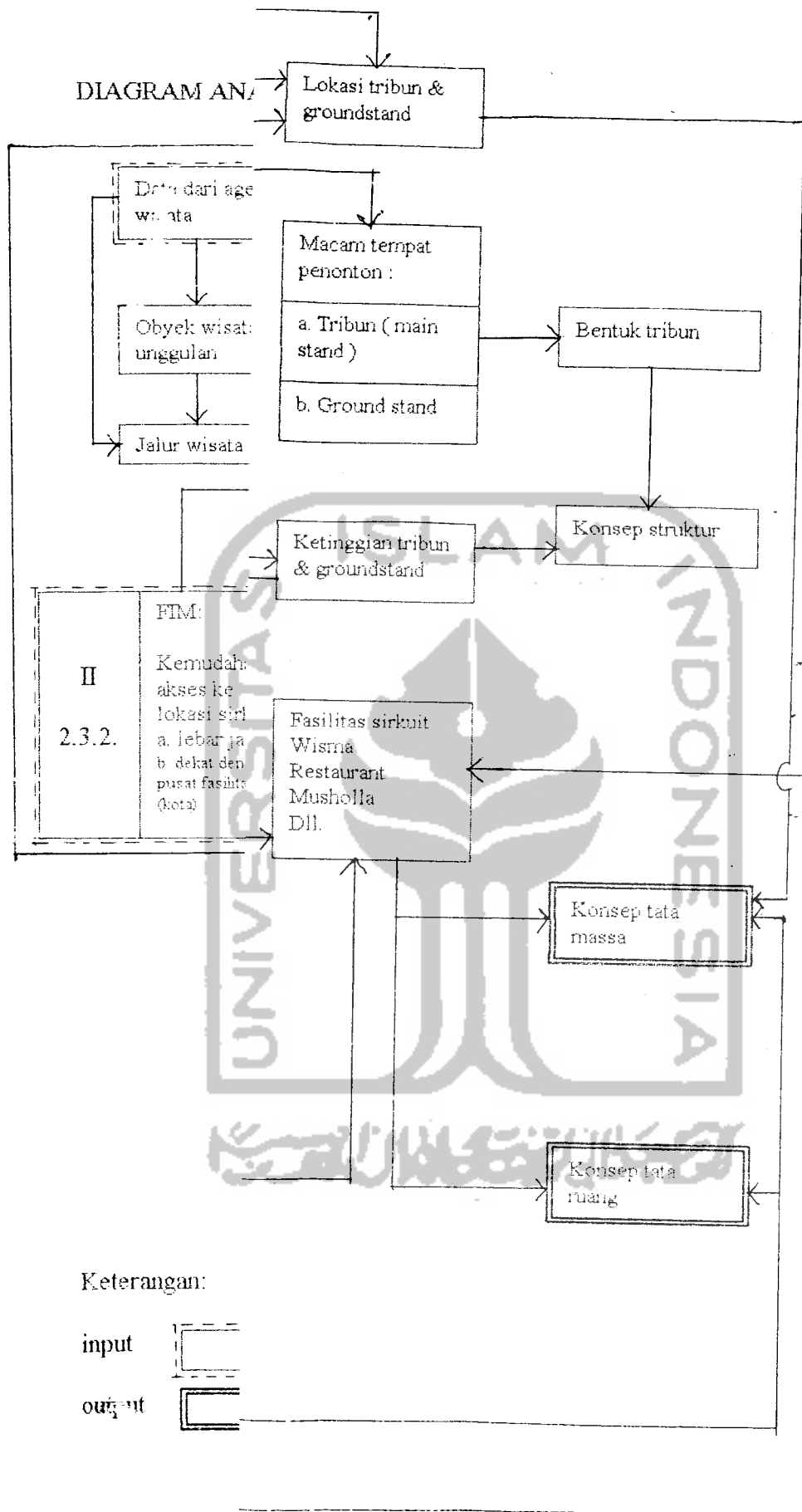
- analisa site yang mampu menghadirkan *view* obyek wisata sehingga site tersebut dapat memberikan nilai tambah terhadap sirkuit
- lokasi sirkuit terhadap jalur wisata
- akses ke sirkuit

## BAB IV KONSEP

Merupakan konsep desain yang berangkat dari hasil–hasil yang didapat dari tinjauan umum dan analisa sebelumnya.

LATAR BELAKANG	PERMASALAHAN	PEROLEHAN DATA	ANALISA	KONSEP
<p>SIRKUIT BALAP MOTOR DI YOGYAKARTA</p> <p>FIM</p> <p>KEBERADAAN YOGYAKARTA</p>	<p>UMUM :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SIRKUIT BALAP MOTOR FIM</li> <li>- SIRKUIT SEBAGAI PROMOSI WISATA</li> </ul> <p>KHUSUS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- JALUR BALAP YANG AMAN</li> <li>- VISUAL PENONTON</li> </ul>	<p>STUDI LITERATUR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SIRKUIT</li> <li>- ARSITEKTUR</li> <li>- TOURISM</li> </ul> <p>SURVEY:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SENTUL</li> <li>- MANDALA KRIDA</li> </ul> <p>WAWANCARA</p>	<p>Diagram tersendiri</p>	<p>Diagram tersendiri</p>

Tabel 1.1. Tabel pembahasan



## 1.7. KEASLIAN PENULISAN

Berisi beberapa Laporan Tugas Akhir yang menjadi referensi, yaitu:

- Sigit Eko Cahyono, TA/UII/98. 'Sirkuit Balap Permanen di Yogyakarta'

Tugas Akhir ini merencanakan sirkuit dengan memperhatikan pengaruh yang terjadi pada aspek manusia ditinjau dari segi fungsional fasilitas – fasilitas fisiknya, serta menciptakan bentuk kesan rekreatif.

- Muhammad Hidayat Syarif, TA/UII/98, 'Sirkuit Balap Terpadu di Yogyakarta'

Tugas akhir ini merencanakan sirkuit dengan menggunakan gaya arsitektur *hightech* tanpa melupakan fungsi utama bangunan dan kontekstual dengan lingkungan.

- Luhur Sapto Pamungkas, TA/UGM/98, 'Sirkuit Balap Otomotif di Yogyakarta'

Tugas akhir ini menekankan pada sistem sirkulasi yang dapat memberikan kontrol terhadap pengunjung yaitu berupa pemisahan sirkulasi berdasar pertimbangan pelaku dan jenis aktifitas.

Sedangkan skripsi ini merencanakan sirkuit balap motor sesuai standar dunia yang mampu mendukung pariwisata Yogyakarta, dan yang aman bagi pembalap dan penonton serta tata ruang penonton agar penonton dapat menyaksikan keseluruhan jalannya balap.

