

KONSEP SPORT TOURISM PADA KAWASAN SIRKUIT TERPADU DI KABUPATEN KULON PROGO

Balaa Syahidna Cahya Yudhistira, Yosafat Winarto
Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta
Email : balaa.syahidna@student.uns.ac.id

Abstrak

Otomotif merupakan salah satu bidang yang mengalami perkembangan yang pesat di Yogyakarta, dapat terlihat dari berbagai komunitas dan bengkel dengan aliran modifikasinya, serta berbagai acara otomotif yang digelar secara rutin tiap tahunnya. Belum tersedianya fasilitas yang memadai untuk mewadahi kegiatan otomotif mengakibatkan adanya penyalahgunaan fasilitas umum seperti kegiatan balap liar di jalanan umum dan sebagainya, membuat suasana otomotif di Yogyakarta dipandang menjadi hal yang negatif. Kulon Progo memang sudah direncanakan oleh Ikatan Motor Indonesia, dimana sirkuit ini akan dibangun di lahan milik kesultanan dekat dengan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA). Tujuan dari penelitian ini adalah menyusun konsep perancangan kawasan sirkuit terpadu untuk mewadahi penggemar otomotif dalam menyalurkan hobi dan bakatnya dalam kegiatan balap motor dan juga kontes atau pameran dengan tema Sport Tourism. Penelitian ini menerapkan metode deskriptif-kualitatif yang didasarkan pada prinsip-prinsip sirkuit balap dan konsep Sport Tourism. Penerapan prinsip-prinsip ini akan disesuaikan dengan mempertimbangkan kriteria desain perancangan, yang meliputi pengolahan tapak, penataan ruang, pengembangan massa dan tampilan, serta penyusunan struktur dan utilitas. Hasil penelitian adalah sebuah konsep Sport Tourism pada kawasan sirkuit terpadu di Kulon Progo.

Kata kunci: *Otomotif, Sirkuit, Tourism, Yogyakarta, Kulon Progo.*

1. PENDAHULUAN

Yogyakarta merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia yang sedang mengalami perkembangan pesat di berbagai bidang. Otomotif merupakan salah satu bidang yang mengalami perkembangan yang pesat di Yogyakarta, dapat terlihat dari berbagai komunitas dan bengkel dengan berbagai aliran modifikasinya, serta berbagai acara otomotif yang digelar secara rutin tiap tahunnya.

Pada tahun 2023, dunia permotoran di Yogyakarta diwarnai dengan adanya acara “Suncity”, yaitu sebuah acara rutin setiap hari minggu pagi di mana berbagai komunitas motor bersama mengelilingi kota kemudian berkumpul di suatu tempat untuk bercengkrama dan terkadang melakukan kegiatan *trackday* (latihan balap). Selain dunia permotoran, komunitas mobil di Yogyakarta juga mengalami perkembangan signifikan yang ditandai dengan banyaknya acara besar yang diadakan pada tahun 2023 ini, seperti *Kustomfest*, *Indonesian Drag Wars*, dan *The Elite Pre-Meet 2023*. Perkembangan otomotif di Yogyakarta tidak luput dari bakat pembalap yang dilahirkan, seperti Doni Tata Pradita, kakak beradik Galang dan Aldi Hendra, serta (Alm.) Irwan Ardiansyah.

Belum tersedianya fasilitas yang memadai untuk mewadahi kegiatan otomotif, mengakibatkan adanya penyalahgunaan fasilitas umum seperti balap liar. Aksi balap liar masih cukup marak terjadi di beberapa titik di Yogyakarta, seperti di ruas jalan ring road dan Landasan Pacu Pantai Depok. Selain itu penyalahgunaan fasilitas umum seperti menggunakan bahu jalan atau trotoar sebagai tempat berkumpul atau “kopdar” dan parkir juga cukup meresahkan masyarakat dan membuat aparat kepolisian harus turun tangan. Hal ini pun yang membuat suasana otomotif di Yogyakarta dipandang menjadi hal yang negatif.

Solusi dari hal tersebut adalah menyediakan fasilitas berupa sirkuit sebagai sarana untuk kegiatan balap dan kegiatan otomotif lainnya. Sirkuit balap terpadu sangat dibutuhkan untuk memfasilitasi para penggemar otomotif supaya bisa menyalurkan bakat dan penjurangan atlet balap. (tempo.co, 2022). Pembangunan sirkuit di Yogyakarta itu sendiri memang sudah direncanakan oleh Anggota Komisi A DPRD DIY, sekaligus menantu Sri Sultan Hamengkubuwono X, Kanjeng Pangeran Haryo Purbodiningrat dan didukung oleh Ketua MPR yang juga Ketua Umum Ikatan Motor Indonesia (IMI) Bambang Soesatyo dimana direncanakan sirkuit ini akan dibangun di lahan milik kesultanan di Kabupaten Kulon Progo, dekat dengan Bandara Internasional YIA. Kulon Progo terpilih karena memiliki potensi wisata yang berlimpah dan dapat diakses melalui Bandara Internasional YIA dan akan terkoneksi Tol Trans Jawa (tempo.co, 2022)

Terdapat kriteria sirkuit balap yang harus dipenuhi sebagai upaya dalam menyediakan fasilitas yang memadai guna penyelenggaraan kegiatan balap secara kompetitif serta berbagai kegiatan otomotif lainnya seperti kontes dan kegiatan komunitas, yaitu memenuhi standar "Grade B" yang telah ditetapkan FIM, untuk dapat mengadakan kegiatan secara kompetitif hingga kelas AP250.

Kawasan sirkuit terpadu ini menerapkan konsep "*Sport Tourism*" karena berlokasi dekat dengan area wisata Pantai Glagah dan Karangwuni. Maka dari itu, penerapan konsep "*Sport Tourism*" pada zoning kawasan sirkuit disesuaikan dengan kondisi tapak di Karangwuni, Kulon Progo yang merupakan area pesisir pantai.

Sport Tourism adalah sebuah kategori, konsep, dan pendekatan yang menggabungkan antara olahraga (sport) dan pariwisata (tourism) dimana aktivitas olahraga (sport) menarik pengunjung dan wisatawan adalah faktor yang membentuk adanya suatu pariwisata (Soffield, 2000). Seperti yang diungkapkan oleh Khiewpan (2016), terdapat 5 lima elemen penting dalam teori Sport Tourism, yaitu aspek administrasi, aspek desain, aspek pemasaran, aspek operasional, dan aspek resiko.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian digunakan dimulai dengan proses analisis dan evaluasi data yang diperoleh, yang kemudian dibandingkan dengan literatur terkait. Prinsip-prinsip, persyaratan bangunan, dan standar/kriteria kemudian diidentifikasi. Data dan informasi yang telah terkumpul disatukan melalui pendekatan deskriptif-kualitatif, berdasarkan prinsip-prinsip kawasan sirkuit terpadu. Hasilnya diolah untuk membentuk rumusan konsep perencanaan dan perancangan kawasan sirkuit terpadu yang sesuai dengan tujuan yang diinginkan, dengan fokus pada pemecahan masalah yang ada. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif-kualitatif untuk menjawab rumusan masalah, dengan mengumpulkan data dari teori yang diterapkan pada aspek perancangan arsitektural, termasuk pengolahan tapak, ruang, massa dan tampilan, serta struktur dan utilitas pada kawasan sirkuit terpadu.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kawasan Sirkuit Terpadu merupakan fasilitas yang akan digunakan sebagai wadah untuk kegiatan balap dan kegiatan otomotif di Yogyakarta dengan memanfaatkan potensi tapak yang merupakan area pesisir pantai. Perancangan kawasan sirkuit ini memperhatikan standar sirkuit balap yang telah ditetapkan oleh FIM, serta potensi wisata pantai yang ada di area sekitar tapak dengan menyediakan fasilitas publik sebagai penghubung antara kegiatan otomotif dan kegiatan pariwisata.

Lokasi tapak dari perancangan kawasan sirkuit terpadu ini berada di area perkebunan non-produktif dan area bekas tambang di Kalurahan Karangwuni, Kapanewon Wates, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta (Gambar 1). Tapak ini merupakan tanah milik Kesultanan Ngayogyakarta Hadiningrat yang memang direncanakan untuk proyek sirkuit balap di Yogyakarta oleh

Anggota Komisi A DPRD DIY, sekaligus menantu Sri Sultan Hamengkubuwono X, Kanjeng Pangeran Haryo Purbodiningrat dan didukung oleh Ketua MPR yang juga Ketua Umum Ikatan Motor Indonesia (IMI) Bambang Soesatyo. Batas utara dan timur tapak berupa area perkebunan dan area bekas tambang pasir, di sisi selatan berupa kawasan wisata Pantai Karangwuni, serta barat adalah Pelabuhan Tanjung Adikarto (Gambar 2).



Gambar 1
Lokasi Tapak



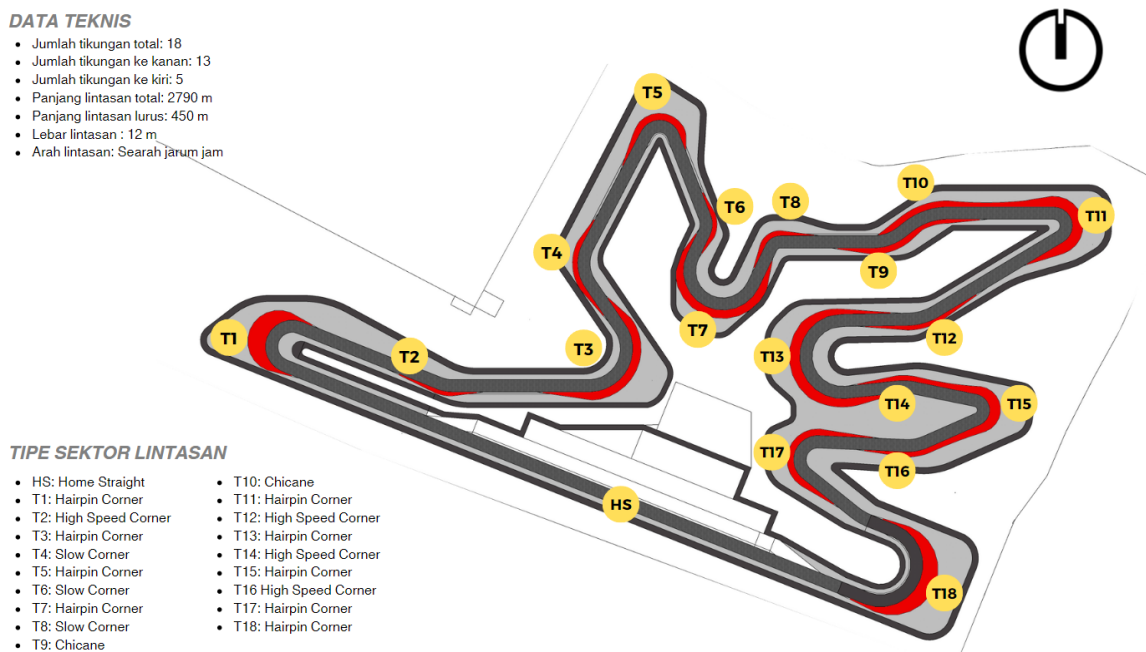
Gambar 2
Area Penunjang di Sekitar Tapak

Terdapat empat prinsip yang diterapkan dalam perancangan kawasan sirkuit terpadu. Pertama, lintasan yang memenuhi standar “Grade B” FIM. Kedua, zoning yang efektif untuk berbagai kelompok kegiatan. Ketiga, menyediakan fasilitas ruang yang sesuai dengan kebutuhan. Terakhir, prinsip keempat, menyesuaikan bangunan dan ruang berdasarkan iklim dan cuaca. Semua prinsip ini disesuaikan dengan kriteria desain perancangan, yang mencakup aspek olah tapak, ruang, massa dan tampilan, serta struktur dan utilitas.

Lintasan yang Memenuhi Standar "Grade B" FIM

Adapun standar yang harus dipenuhi agar sirkuit mendapatkan homologasi untuk dapat menyelenggarakan perlombaan kompetitif dengan taraf internasional. Standar yang menjadi acuan adalah standar "Grade B" dari FIM (*Federation Internationale de Motocyclisme*), dimana standar homologasi ini dapat menyelenggarakan perlombaan balap motor hingga kelas AP250. Standar ini dipilih untuk memaksimalkan fungsi sirkuit sebagai sirkuit balap *road race* yang didominasi oleh kelas dibawah 250cc.

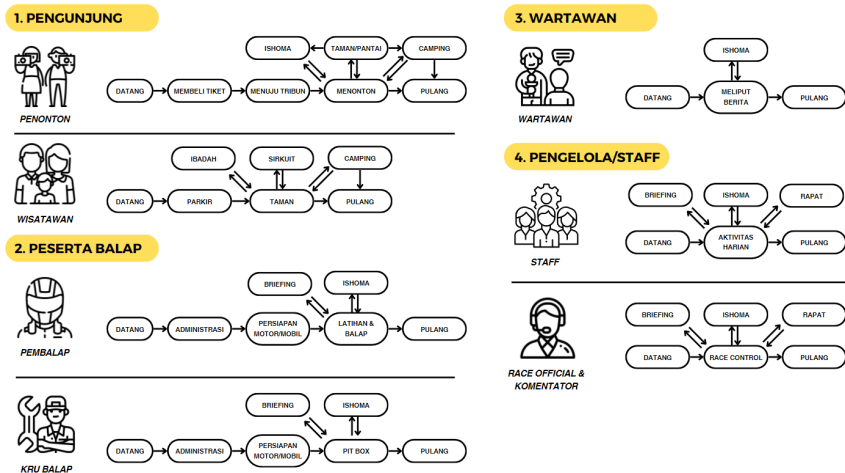
Seperti yang dicantumkan dalam dokumen *FIM Standards for Circuits* (2021), tidak ada ketentuan yang mengatur secara spesifik bentuk layout sirkuit, namun ada standar yang harus dipatuhi. Standar tersebut mencakup lebar minimum sirkuit sebesar 12 meter, dengan lebar minimum starting grid sebesar 14 meter. Panjang lintasan harus berada dalam rentang antara 3,5 kilometer hingga 10 kilometer, dan sirkuit harus memiliki setidaknya 10 tikungan dengan kemiringan tidak lebih besar dari 5%. Bentuk dan spesifikasi lintasan sirkuit yang dirancang dalam perancangan kawasan sirkuit terpadu sudah memenuhi standar dengan spesifikasi sebagai berikut (Gambar 3).



Gambar 3
Bentuk Layout dan Spesifikasi Lintasan Sirkuit

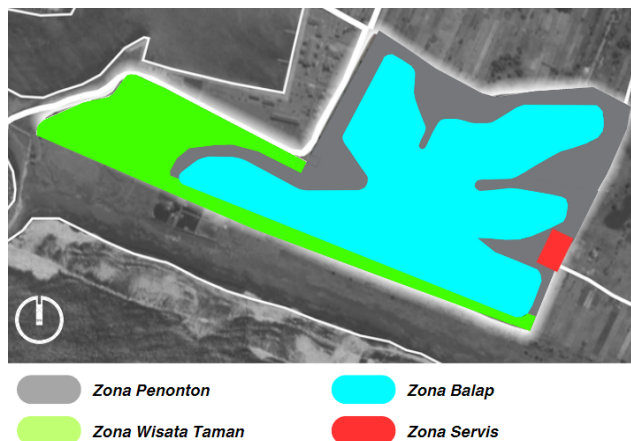
Zoning yang Efektif

Zoning merupakan hal yang krusial dalam perancangan kawasan sirkuit terpadu, dikarenakan terdapat berbagai kelompok kegiatan dengan kebutuhan di kawasan ini agar setiap kegiatan dapat terlaksana secara kondusif dan sinergis (Gambar 4).



Gambar 4
Jenis Pengguna dan Kegiatan di dalam Kawasan Sirkuit Terpadu

Berdasarkan jenis pengguna dan kegiatan di atas, kemudian zoning dari kawasan sirkuit terpadu dapat dibagi menjadi empat zona kelompok kegiatan. Pertama, zona balap yang merupakan area dimana semua kegiatan yang berkaitan dengan balap yang meliputi lintasan, paddock, pit box, dan podium. Kedua, zona penonton yang merupakan kelompok kegiatan bagi pengunjung yang ingin menyaksikan kegiatan balap. zona ini mencakup area parkir dan area penonton yang meliputi tribun, festival, dan foodcourt. Ketiga, zona wisata yang merupakan area wisata berupa taman sebagai penghubung antara sirkuit dengan pantai. Terakhir, zona servis yang mencakup area servis, utilitas, dan kegiatan penunjang lainnya untuk operasional kawasan sirkuit terpadu (Gambar 5).



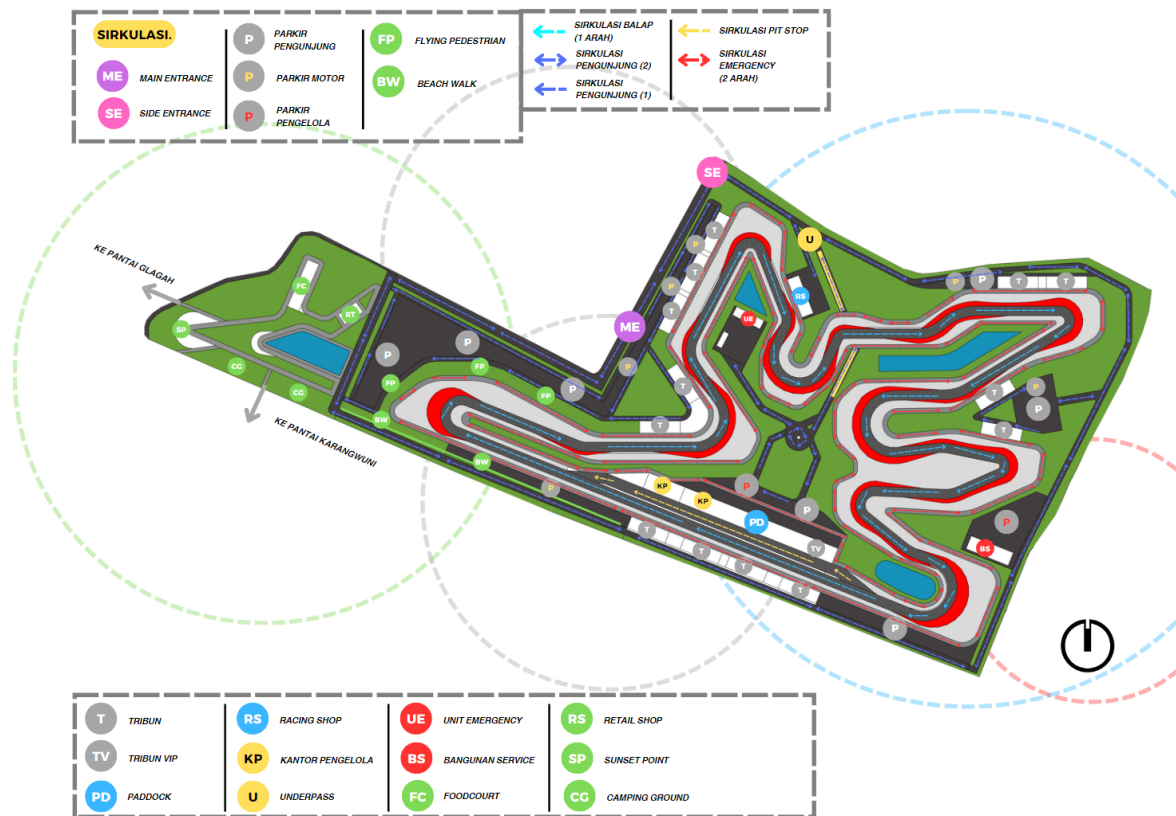
Gambar 5
Pembagian Zoning pada Kawasan Sirkuit Terpadu

Fasilitas Ruang yang Sesuai dengan Kebutuhan

Kawasan Sirkuit Terpadu tidak hanya difungsikan sebagai sarana kegiatan balap, tetapi juga sebagai sarana kegiatan wisata Pantai Glagah dan Karangwuni yang berada di sekitar kawasan sirkuit terpadu. Selain menyediakan fasilitas untuk kegiatan balap dan otomotif, kawasan sirkuit terpadu ini juga area wisata berupa taman di sisi barat dan selatan sirkuit yang berbatasan langsung dengan area wisata Pantai Glagah dan Karangwuni. Area taman ini mencakup berbagai fasilitas seperti foodcourt, tenant retail, sunset point untuk menikmati matahari tenggelam, dan juga area perkemahan. Melalui

integrasi berbagai fasilitas, kawasan sirkuit terpadu dapat menarik beragam jenis pengunjung, mulai dari pelaku kegiatan balap, penggemar otomotif, hingga wisatawan yang ingin berkunjung ke pantai dan menikmati sore hari.

Perancangan kawasan sirkuit terpadu bertujuan untuk menciptakan hubungan yang sinergis antara kegiatan balap dan kegiatan pariwisata dengan menghubungkan elemen kegiatan balap dan potensi wisata di sekitar tapak. Perancangan ini mempertimbangkan pengelompokan pengguna berdasarkan kebutuhan, sehingga dapat menciptakan aktivitas yang sesuai dengan kebutuhan dan minat pengunjung. Hal ini sesuai dengan kriteria desain kawasan sirkuit terpadu yang menekankan konsep *Sport Tourism* untuk menciptakan hubungan yang sinergis antara kegiatan olahraga balap dan kegiatan pariwisata (Gambar 6).



Gambar 6
Masterplan Perancangan Kawasan Sirkuit Terpadu

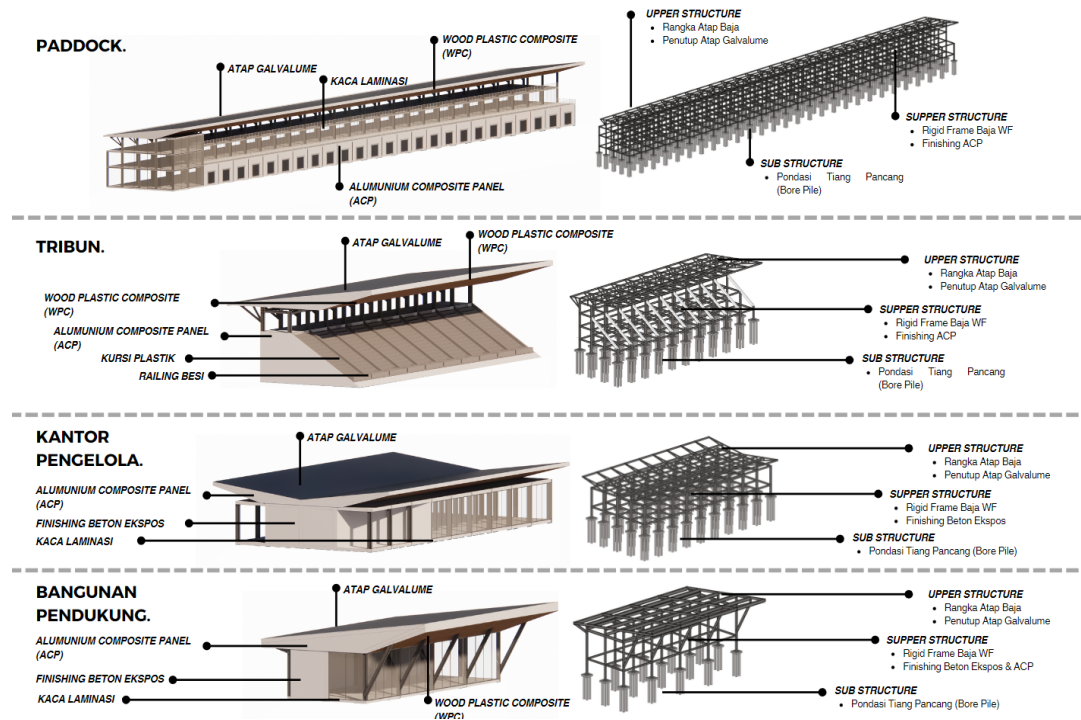
Bangunan dan Ruang Berdasarkan Iklim dan Cuaca

Prinsip-prinsip dasar bangunan perlu dipertimbangkan untuk menciptakan ruang yang nyaman dan fungsional bagi penggunanya, termasuk mereka yang menggunakan fasilitas untuk kegiatan balap maupun kegiatan pariwisata. Selanjutnya, untuk menciptakan lingkungan yang optimal, perancangan harus memperhatikan dan menyesuaikan diri dengan kondisi iklim dan cuaca setempat. Untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam mengenai bagaimana iklim mempengaruhi arsitektur, analisis tapak yang melibatkan adaptasi terhadap lingkungan sekitarnya menjadi sangat penting.

Kawasan Sirkuit Terpadu yang terletak di kawasan pesisir pantai, memiliki iklim dan cuaca yang sedikit berbeda dibandingkan dengan daerah perkotaan. Suhu panas matahari di tapak memiliki rata-rata sekitar 27 °C dengan kelembaban sebesar 74%.

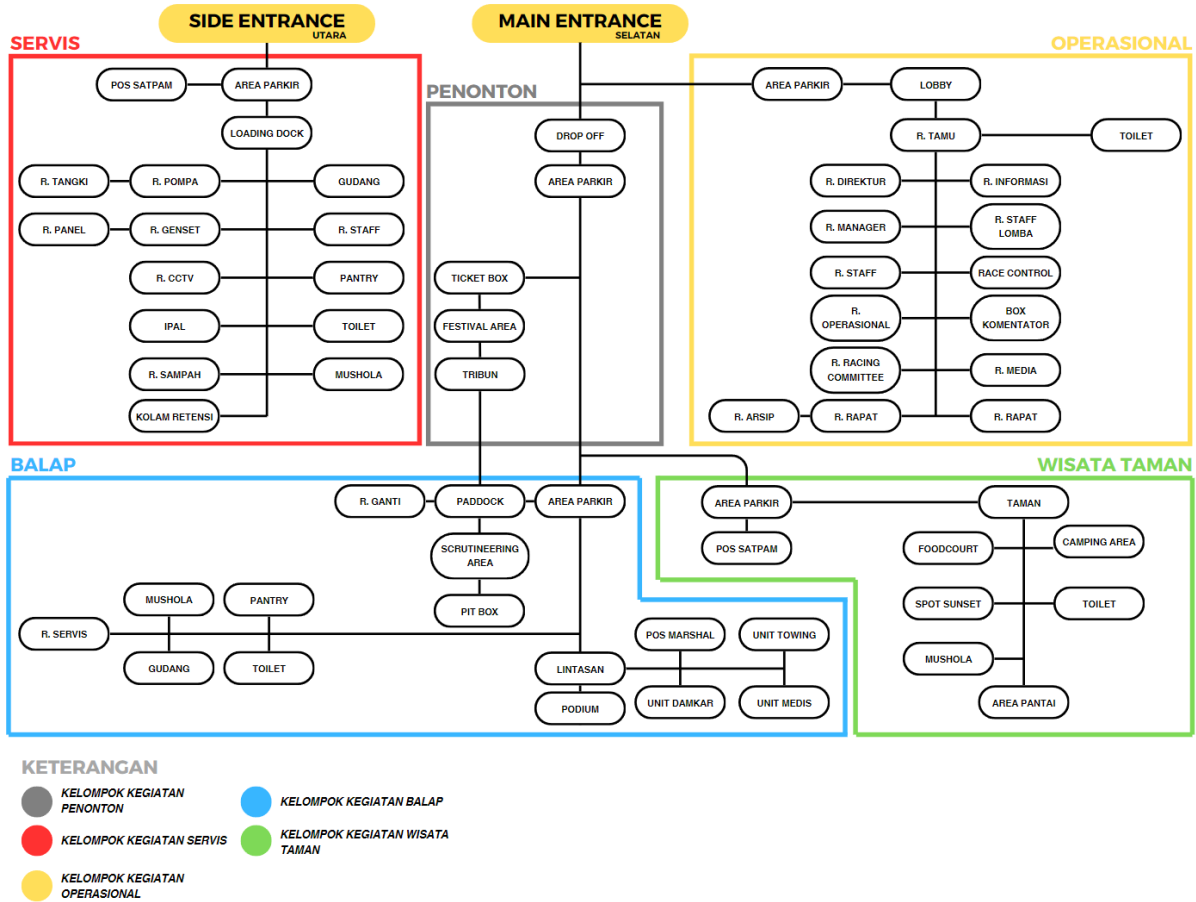
Kecepatan angin menuju ke tapak relatif sedang, berhembus dari arah selatan ke utara dengan kecepatan rata-rata sekitar 14 km/h, sehingga tidak berpotensi mengganggu atau memberikan dampak yang signifikan pada bangunan di dalamnya. Curah hujan di Kabupaten Kulon Progo menunjukkan tingkat tertinggi pada bulan November, dengan rata-rata 803 mm, dan terendah pada bulan September, dengan curah hujan rata-rata sekitar 41 mm.

Kondisi iklim dan cuaca di tapak tidak menunjukkan tingkat ekstrim secara keseluruhan, dan lingkungan tapak yang dilewati angin dengan kecepatan yang relatif sedang dapat dimanfaatkan dengan penggunaan penghawaan *cross ventilation* pada bangunan. Kemudian untuk merespon curah hujan cukup tinggi di akhir tahun, bentuk atap miring diterapkan pada bangunan untuk meminimalisir adanya kebocoran dan air hujan yang masuk ke dalam bangunan.



Gambar 7
Konsep Bentuk dan Struktur Bangunan

Analisis dari penerapan kelima prinsip tersebut menghasilkan desain perancangan yang mencakup konsep tapak, ruang, massa dan tampilan, serta struktur dan utilitas. Pada analisis konsep tapak, terjadi pembagian zona pada bangunan, yang melibatkan zona balap, zona penonton, zona wisata, dan zona servis (Gambar 5). Zonasi ini membentuk peruangan yang disusun berdasarkan hubungan antar ruang, dan hasilnya tercermin dalam besaran ruang (Gambar 8). Konsep tapak dan peruangan ini mengimplementasikan beberapa prinsip, seperti memperhatikan penataan lansekap dengan mempertimbangkan bentuk dan standar dari lintasan balap, menyusun fasilitas ruang yang sesuai dengan kebutuhan, dan menyesuaikan bangunan dan ruang dengan kondisi iklim dan cuaca di area tapak.



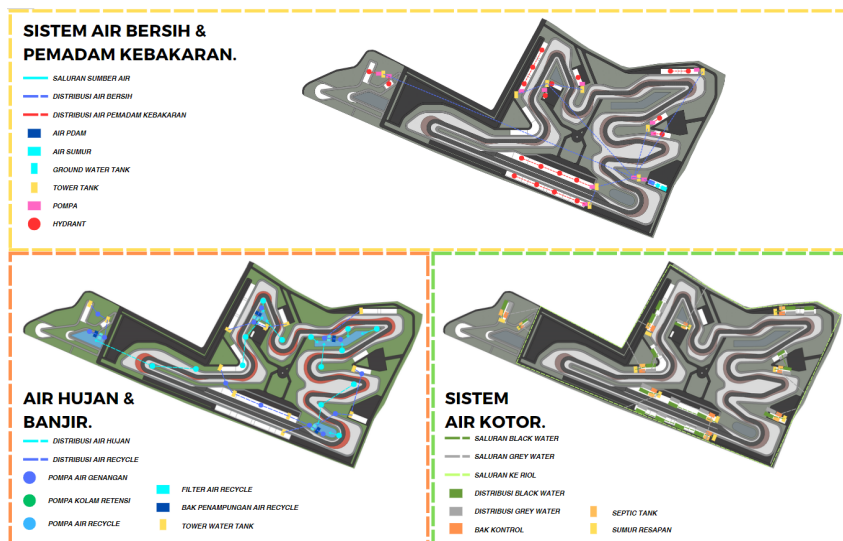
Gambar 8
Hubungan Ruang

Prinsip utama dalam menerapkan konsep bentuk massa bangunan adalah menyesuaikan dengan kondisi tapak yang merupakan area pesisir pantai. Tujuan dari prinsip ini adalah untuk mengintegrasikan bangunan dengan area tapak, menciptakan struktur yang kokoh untuk karakteristik area pesisir pantai, fungsional, dan memiliki nilai estetika. Kawasan Sirkuit Terpadu ini mengadopsi bentuk bangunan yang minimalis dengan sedikit ornamentasi Arsitektur Jawa (lihat Gambar 8). Bentuk minimalis secara identik digunakan hampir pada setiap bangunan di kawasan ini untuk merespon terhadap analisis iklim dan cuaca dengan meminimalisir hambatan angin pada bangunan. Konsep tampilan bangunan disesuaikan dengan prinsip bentuk dan dirancang dengan menekankan fungsionalitas guna menciptakan kenyamanan dan memaksimalkan fungsi bangunan sesuai dengan kegiatan yang diperuntukan secara kondusif.

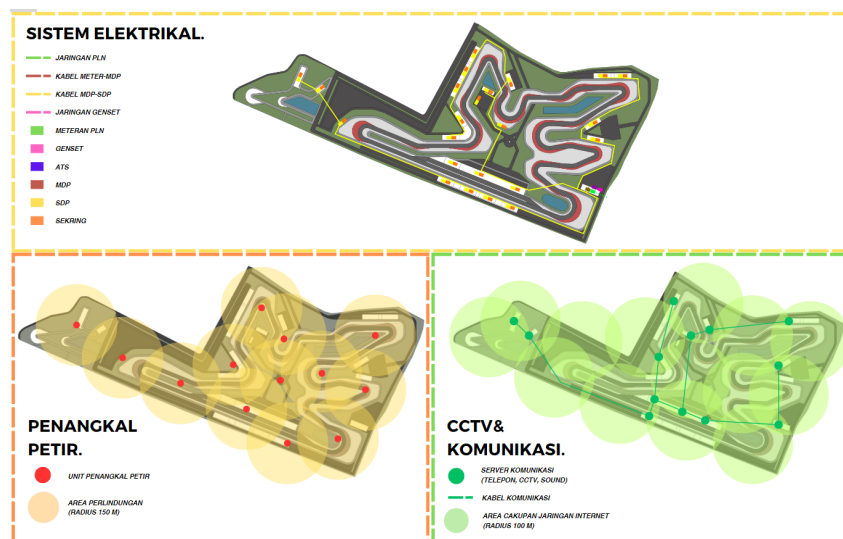
Kawasan sirkuit terpadu ini memberikan perhatian khusus pada pemilihan bahan material, dengan memberikan prioritas pada material yang memiliki ketahanan terhadap kondisi di area pesisir. Pemilihan material seperti baja WF dan *Aluminium Composite Panel* (ACP), yang diharapkan dapat memaksimalkan fungsi bangunan sebagai sarana olahraga dan pariwisata. Hal ini dilakukan dengan mempertimbangkan aspek keseluruhan tampilan bangunan, prinsip keberlanjutan dalam pengelolaan material, serta daya tahan dan ketahanan bangunan terhadap berbagai pengaruh eksternal.

Adapun konsep struktur yang diterapkan pada kawasan sirkuit terpadu, seperti penerapan sistem sub-structure berupa pondasi tiang pancang (*bore pile*), super-structure yang terdiri dari struktur *rigid frame* menggunakan Baja WF, karena bangunan paddock dan tribun merupakan bangunan low-rise dengan tinggi satu hingga tiga lantai. Upper structure menggunakan atap miring

dengan penutup Galvalume (Gambar 7). Konsep utilitas bangunan mencakup sistem sanitasi untuk air bersih, air kotor, dan air limbah, air pemadam, pengendalian air hujan (Gambar 9), sistem elektrikal, penangkal petir, keamanan, komunikasi, dan tata suara (Gambar 10). Penerapan konsep utilitas ini disesuaikan dengan bentuk, fungsi, dan struktur bangunan secara keseluruhan. Selanjutnya, dalam penerapan struktur dan utilitas, beberapa prinsip diterapkan, dengan perhatian utama terfokus pada penataan zoning dan kondisi tapak. Prinsip ini diintegrasikan untuk menghasilkan desain yang fungsional dan memperhitungkan karakteristik tapak kawasan sirkuit.



Gambar 9
Konsep Utilitas Air



Gambar 10
Konsep Utilitas Elektrikal dan Komunikasi

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Perancangan Kawasan Sirkuit Terpadu di Kulon Progo bertujuan untuk menyediakan fasilitas berupa sirkuit sebagai sarana untuk kegiatan balap dan berbagai kegiatan otomotif lainnya. Sirkuit balap terpadu sangat dibutuhkan untuk memfasilitasi para penggemar otomotif supaya bisa menyalurkan bakat dan penjurangan atlet balap di Yogyakarta. Peluang ini mengarah pada perancangan Kawasan Sirkuit Terpadu yang menerapkan empat prinsip. Prinsip pertama adalah lintasan yang memenuhi standar "Grade B" FIM. Untuk dapat memaksimalkan fungsi sebagai sirkuit balap yang kompetitif, sirkuit ini harus memenuhi standar yang ditetapkan oleh FIM agar sirkuit mendapatkan homologasi untuk dapat menyelenggarakan perlombaan kompetitif dengan taraf internasional. Prinsip kedua adalah menyesuaikan zoning yang efektif untuk berbagai kelompok kegiatan. Zoning merupakan hal yang krusial dikarenakan terdapat berbagai kelompok kegiatan dengan kebutuhan di kawasan ini agar setiap kegiatan di kawasan sirkuit terpadu dapat terlaksana secara kondusif dan sinergis. Prinsip ketiga adalah menyediakan fasilitas ruang yang sesuai dengan kebutuhan. Dengan menghubungkan elemen kegiatan balap dan potensi wisata di sekitar tapak, perancangan ini bertujuan menciptakan hubungan yang sinergis antara kegiatan balap dan kegiatan pariwisata. Prinsip keempat adalah menyesuaikan bangunan dan ruang berdasarkan iklim dan cuaca, untuk menciptakan ruang yang nyaman dan fungsional bagi penggunanya, baik untuk kegiatan balap maupun kegiatan pariwisata.

Seluruh prinsip ini juga diintegrasikan dengan kriteria desain perancangan, yang melibatkan konsep tapak, ruang, massa dan tampilan, serta struktur dan utilitas. Dengan menerapkan prinsip-prinsip ini, diharapkan Kawasan Sirkuit Terpadu ini dapat menjadi fasilitas olahraga balap berkualitas tinggi dan menjadi destinasi wisata yang menarik bagi wisatawan lokal maupun mancanegara dengan konsep *Sport Tourism*.

REFERENSI

Adityawarman, B. (2001). Sirkuit Balap Motor di Yogyakarta

BADAN PUSAT STATISTIK. 2022. KULON PROGO DALAM ANGKA BPS - Statistics of Kulon Progo Municipality. Kabupaten Kulon Progo. (t.t.).

Cahyono, S. E. (1997). Sirkuit Balap Otomotif di Yogyakarta Landasan Konseptual Perancangan.

FIM, 2021. FIM Standards for Circuits. Mies: Federation Internationale de Motocyclisme (FIM).

Handalan, Najmi Zahir, Affrilyno, dan Muhammad Nurhamsyah. (2022). PERANCANGAN KAWASAN SIRKUIT BALAP 150CC PONTIANAK. Pontianak: JMARS: Jurnal Mosaik Arsitektur.

Saputra, D. D. (2023). Sirkuit Balap Motor Terpadu di Kabupaten Pekalongan.

Syaifullah, M., & Priyanto, Wawan. 2022. Yogyakarta Butuh Sirkuit untuk Pembinaan Penggemar Otomotif. Diakses pada 26 Desember 2023 dari <https://otomotif.tempo.co/read/1176112/yogyakarta-butuh-sirkuit-untuk-pembinaan-penggemar-otomotif>

Tempo. 2022. Bamsuet Dukung Pembangunan Sirkuit dan Museum di Yogyakarta. Diakses pada 22 Desember 2023 dari <https://nasional.tempo.co/read/1667328/bamsuet-dukung-pembangunan-sirkuit-dan-museum-di-yogyakarta>