



**BAB I**  
**PENDAHULUAN**

# BAB I

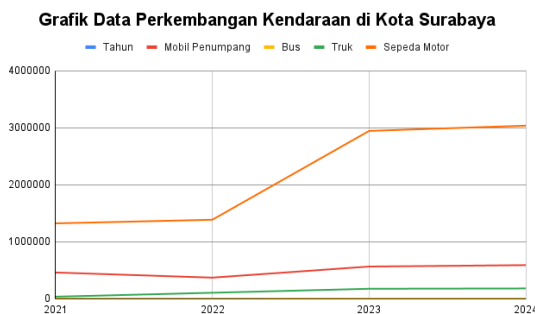
## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Industri otomotif di Indonesia telah berkembang pesat dan menjadi salah satu sektor penting dalam perekonomian nasional. Tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, kendaraan bermotor juga telah bertransformasi menjadi bagian dari gaya hidup dan identitas masyarakat. Pembahasan difokuskan pada kendaraan roda dua dan roda empat, yang berdasarkan data perkembangan kendaraan bermotor di Kota Surabaya menunjukkan dominasi signifikan dalam struktur transportasi perkotaan. Data Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur memperlihatkan tren peningkatan populasi kendaraan yang signifikan setiap tahunnya, di mana sepeda motor menduduki porsi terbesar sebagai moda transportasi harian rakyat, diikuti oleh mobil penumpang yang terus tumbuh seiring peningkatan taraf ekonomi masyarakat. Dominasi kuantitas ini menciptakan basis pengguna potensial yang sangat besar bagi sebuah fasilitas otomotif.

Kota Surabaya				
Tahun	Jenis Kendaraan			
	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Sepeda Motor
2021	459190	2892	34637	1321021
2022	369173	2406	103915	1384588
2023	563787	3672	173774	2942640
2024	588333	4033	179118	3034754

Gambar 1. 1 Data Perkembangan Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya  
Sumber: Badan Pusat Statistik, 2025



Gambar 1. 2 Grafik Perkembangan Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya  
Sumber: Badan Pusat Statistik, 2025

Besarnya populasi kendaraan roda 4 dan roda 2 berbanding lurus dengan pertumbuhan komunitas otomotif di Surabaya yang sangat masif. Identifikasi melalui platform digital menunjukkan antusiasme yang tinggi dalam pembentukan kelompok-kelompok hobi. Komunitas roda dua tercatat memiliki basis anggota yang paling masif secara kuantitas, mencakup berbagai varian mulai dari skuter matik (*proper matic*), vespa, hingga motor sport. Sementara itu, komunitas roda empat, meskipun secara jumlah tidak sebanyak roda dua, memiliki basis anggota yang loyal dan solid. Ketimpangan jumlah yang besar antara roda dua dan empat ini justru menunjukkan bahwa terdapat ribuan pegiat otomotif di Surabaya yang membutuhkan ruang interaksi, namun belum terfasilitasi dengan baik.

No.	Nama Komunitas	Jumlah Anggota	Kategori	Perkiraan Anggota Aktif (10%)
1	Komunitas Ayla Agya Surabaya	22825	Roda 4 - LCGC	2283
2	Avanza Xenia Fans Club Indonesia Chapter Surabaya	12304	Roda 4 - MPV	1230
3	Komunitas Innova Diesel Surabaya dan Sekitarnya	4351	Roda 4 - DIESEL	435
4	Civic Ferio ORG	1302	Roda 4 - SEDAN	1115
5	KOMUNITAS JEEP CHEROKEE DAN KATANA SURABAYA	3849	Roda 4 - JEEP	385
6	INDONESIA PAJERO SPORT ~ chapter SURABAYA	2482	Roda 4 - DIESEL	248
7	Honda Jazz GER SiBoy (Surabaya-Sidoarjo)	1228	Roda 4 - HB	123
8	Toyota Camry Club Surabaya	6823	Roda 4 - SEDAN	682
9	SUZUKI ERTIGA SURABAYA JATIM	3521	Roda 4 - MPV	352
10	Suzuki Katana Jimny Indonesia [SKIn] SURABAYA	7198	Roda 4 - JEEP	720
<b>Jumlah Anggota</b>		<b>65883</b>	<b>Jumlah Anggota Aktif</b>	<b>7573</b>

Gambar 1. 3 Data Komunitas Roda 4 di Kota Surabaya  
Sumber: Analisis Penulis, 2025

No.	Nama Komunitas	Jumlah Anggota	Kategori	Perkiraan Anggota Aktif (10%)
1	Honda PCX Club Surabaya	50802	Roda 2 - Skutik	5080
2	Yamaha R15 Club Indonesia @SURABAYA	15223	Roda 2- Sport	1522
3	MAXI Surabaya Bersatu	2493	Roda 2 - Skutik	249
4	XMAX Surabaya	2696	Roda 2 - Skutik	270
5	Mio Surabaya Bersatu	31633	Roda 2 - Skutik	3163
6	Vario Modifier Indonesia (Surabaya)	89699	Roda 2 - Skutik	8970
7	CBR 250 RR Surabaya Community	15447	Roda 2- Sport	1545
8	CBR 150 R Surabaya	32652	Roda 2- Sport	3265
9	Ninja 250 Surabaya Community	1559	Roda 2- Sport	156
10	Komunitas Vespa Facebook Surabaya	24227	Roda 2 - Klasik	2423
<b>Jumlah Anggota</b>		<b>266431</b>	<b>Jumlah Anggota Aktif</b>	<b>26643</b>

Gambar 1. 4 Data Komunitas Roda 2 di Kota Surabaya  
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Aktivitas yang dilakukan oleh komunitas-komunitas ini telah berkembang jauh melampaui sekadar berkumpul. Kegiatan rutin seperti Kopdar (Kopi Darat), Sunmori (*Sunday Morning Ride*), hingga *Meet* menjadi ajang krusial untuk memperluas jejaring antar anggota dan antar komunitas. Dalam forum-forum ini, terjadi pertukaran informasi teknis, tren modifikasi terbaru, hingga peluang bisnis di bidang otomotif. Sebagai bukti nyata peran strategis ini,

komunitas Civic Ferio ORG (CFO) membuktikan bahwa komunitas berfungsi sebagai wadah pertukaran pengetahuan dan *mentoring* teknis yang efektif bagi para anggotanya (*Belajar Dari Jalanan: Peran Komunitas Otomotif Surabaya Dalam Manajemen Pengetahuan - Kompasiana.Com, 2024*). Namun, proses *transfer* pengetahuan dan *mentoring* teknis ini sering kali hanya sebatas diskusi teoretis atau terpaksa dilakukan secara mandiri di area publik maupun bengkel-bengkel kecil karena ketiadaan ruang praktik yang memadai. Padahal, interaksi sosial dan semangat berbagi ilmu semacam inilah yang nyatanya menjadi denyut nadi dalam menjaga eksistensi subkultur otomotif di Surabaya tetap hidup dan dinamis.

Lebih jauh lagi, aktivitas ini kini telah merambah menjadi penggerak perputaran ekonomi kreatif secara *general*. Dampak positifnya tidak hanya dirasakan oleh anggota komunitas, tetapi juga menciptakan ekosistem bisnis bagi para *content creator* otomotif, fotografer, dan *influencer* lokal yang menjadikan kegiatan otomotif sebagai materi konten bernilai ekonomi (Bamsuet Sebut Komunitas Otomotif Berperan Penting Dalam Dinamisasi Industri Ekonomi Kreatif - Mobilinews, 2025). Namun, potensi ekonomi kreatif ini sering kali terhambat oleh ketiadaan *venue* yang representatif dan estetik untuk pembuatan konten, memaksa para kreator bekerja di lokasi-lokasi yang kurang layak atau ilegal.

Namun, perkembangan hobi modifikasi ini menghadapi kendala teknis yang signifikan, terutama terkait ketersediaan komponen. Sulitnya menemukan *spare part* modifikasi yang spesifik dan khusus (*rare/racing parts*) di pasaran umum. Keterbatasan akses terhadap komponen-komponen *performance* atau aksesoris estetika tertentu sering kali menghambat kreativitas komunitas dalam memodifikasi kendaraan mereka. Tidak adanya pusat penjualan terpadu yang menyediakan *part* khusus ini memaksa para modifikator membuang waktu dan biaya lebih untuk mencari komponen dari luar kota atau luar negeri, yang menurunkan efisiensi proses modifikasi.

Selain kendala teknis, aktivitas komunitas yang masif ini juga memicu permasalahan urban yang serius. Karena tidak adanya wadah resmi, ribuan anggota komunitas terpaksa memanfaatkan fasilitas umum yang tidak sesuai peruntukannya, seperti bahu jalan protokol, area parkir ruko, atau area parkir pusat perbelanjaan untuk berkumpul. Aktivitas ini sering kali mengganggu ketertiban dan ketenangan masyarakat sekitar. Suara mesin saat berkumpul, penggunaan lahan parkir umum dalam durasi lama, dan kerumunan massa yang besar kerap menimbulkan gesekan dengan warga atau pengguna jalan lain. Hal ini menciptakan stigma negatif bahwa kegiatan otomotif adalah sumber gangguan, padahal masalah utamanya adalah ketiadaan ruang yang layak untuk menampung aktivitas mereka.

Di sisi lain, Surabaya juga dikenal sebagai tuan rumah berbagai perhelatan kontes otomotif bergengsi. Berbagai *event* seperti seri nasional Indonesia *Automodified* (IAM) yang rutin digelar setiap tahun dan 8 kontes otomotif lainnya, selalu berhasil menarik ratusan peserta mobil sekaligus motor modifikasi dan ribuan pengunjung. Namun, penyelenggaraannya sering terkendala oleh ketiadaan *venue* pameran yang didesain spesifik untuk kebutuhan *showcase* kendaraan, sehingga terpaksa menggunakan gedung konvensi umum atau area parkir mall yang kurang representatif. Tanpa fasilitas yang permanen dan memadai, kegiatan mereka tidak dapat berlangsung secara optimal dan berkelanjutan. Kegiatan besar sering kali hanya bersifat insidental atau musiman, seperti acara *car meet* yang digelar di area tertentu dan bersifat temporer (*Nostalgia Otomotif Klasik Lewat Acara Bertajuk Lintas Tunjungan - Suara Surabaya, 2024*).

Event Kontes Otomotif di Kota Surabaya			
No.	Nama Event	Kendaraan	Jadwal
1	East Surabaya Automotive Exhibition & Kontes	Roda 4	Maret 2025
2	Indonesian 2-Stroke Festival "Smoke Party" 2025	Roda 2	April 2025
3	International Automodified 2025	Roda 4	Mei 2025
4	Motorex 2025	Roda 2	Mei 2025
5	Indonesian Modification & Lifestyles Expo 2025	Roda 4	Mei - Juni 2025
6	PRO7 Diesel Attack Experience 2025	Roda 4	Juni 2025
7	BlackAuto Battle 2025	Roda 4	September 2025
8	Customland 2025	Roda 2	November 2025
9	Pro7 Moto Day 2025	Roda 2	November 2025

Gambar 1. 5 Data Event Kontes Otomotif di Kota Surabaya pada Tahun 2025  
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Kondisi tersebut menegaskan urgensi kebutuhan ruang khusus. Sejalan dengan hal ini, studi oleh (Susanto & Aditjipto, 2024) menyimpulkan bahwa dibutuhkan tempat khusus untuk mewadahi hobi otomotif agar tidak mengganggu fasilitas umum dan dapat berkembang secara optimal. Berdasarkan analisis permasalahan tersebut, urgensi perancangan *Automotive Center* di Surabaya menjadi sangat tak terbantahkan. Fasilitas ini dibutuhkan bukan hanya untuk menyelesaikan masalah gangguan ketertiban umum dengan menyediakan ruang kumpul yang aman dan terkelola, tetapi juga untuk memfasilitasi kebutuhan teknis akan *spare part* modifikasi khusus serta menyediakan area pameran yang layak. *Automotive Center* ini diharapkan menjadi simpul konektivitas yang mengubah hobi otomotif menjadi aktivitas yang terorganisir, produktif, dan harmonis dengan lingkungan kota.

## 1.2 Tujuan dan Sasaran Perancangan

Adapun tujuan-tujuan yang ingin dicapai dalam *Automotive Center* Surabaya ini yaitu:

- Tersedianya fasilitas yang mewadahi aktivitas eksibisi dan apresiasi karya otomotif di Surabaya.
- Tersedianya wadah yang mendukung aktivitas edukasi dan praktik mekanikal secara langsung bagi publik maupun anggota komunitas.
- Terwujudnya ekosistem komersial otomotif yang terintegrasi untuk mendukung perputaran ekonomi kreatif pada sektor otomotif.

- Tersedianya fasilitas untuk mewadahi aktivitas interaksi sosial dan konsolidasi administratif bagi komunitas otomotif.

Sedangkan sasaran yang ingin dicapai dengan dirancangnya *Automotive Center* Surabaya ini adalah:

- Merancang ruang pameran berskala besar untuk kendaraan roda dua dan roda empat.
- Membuat ruang *workshop* otomotif yang mudah dijangkau dan aman digunakan sebagai tempat edukasi dan praktik mekanikal.
- Menghadirkan fasilitas ritel untuk *spare part* khusus (*rare/racing parts*) yang terintegrasi langsung dengan fasilitas bengkel instalasi dalam satu kawasan.
- Merancang fasilitas komunal komersial seperti *cafe*, serta ruang kesekretariatan guna memfasilitasi kebutuhan administratif komunitas otomotif.

### **1.3 Batasan dan Asumsi**

Batasan dari proyek *Automotive Center* Surabaya, adalah:

1. Pengguna utama yang ditargetkan adalah khususnya komunitas otomotif dan pelaku modifikasi kendaraan (roda dua dan empat) dan umumnya kalangan peminat otomotif dan modifikasi. Perancangan ini tidak mengakomodasi standar maupun kebutuhan untuk kegiatan balap profesional.
2. Segmentasi kendaraan yang ditargetkan oleh fasilitas ini meliputi kendaraan bermotor roda dua, dan roda empat.
3. Lingkup layanan difokuskan pada penyediaan *spare part* modifikasi khusus (*racing parts*), tanpa mencakup perbaikan bodi berat, restorasi, atau modifikasi ekstrem yang mengubah struktur sasis.
4. Aktivitas komersial dibatasi pada ritel *spare part* khusus, penyewaan fasilitas komunitas, dan *cafe*, tanpa melayani aktivitas transaksi jual-beli kendaraan bermotor secara rutin layaknya sebuah showroom dealer.

5. Aktivitas *Automotive Center* Surabaya, akan beroperasi pada *weekdays* mulai pukul 15.00 WIB hingga pukul 00.00 WIB, pada *weekend* mulai pukul 07.00 WIB hingga pukul 00.00 WIB.

Asumsi dari proyek *Automotive Center Surabaya*, adalah:

1. Kepemilikan proyek *Automotive Center* Surabaya adalah proyek swasta yang bekerja sama dengan komunitas otomotif.

#### **1.4 Tahapan Perancangan**

Pada tahapan perancangan, menjelaskan secara skematik tentang urutan susunan laporan, mulai dari tahap pemilihan judul sampai dengan laporan.

1. Interpretasi Judul  
Judul "*Automotive Center* di Kota Surabaya" menggambarkan perancangan fasilitas terpadu yang mewadahi aktivitas otomotif, meliputi pameran, *workshop*, retail, dan ruang komunitas, sebagai upaya memperkuat identitas Surabaya dalam industri otomotif.
2. Pengumpulan Data  
Mengumpulkan data-data yang membantu proses dan ide perancangan berupa studi literatur, peraturan, studi kasus, dan lainnya yang berasal dari sumber primer dan sekunder. Data ini mencakup informasi tentang kebutuhan fasilitas otomotif, karakteristik tapak, standar perancangan ruang publik, serta studi preseden yang relevan.
3. Kompilasi Data  
Seluruh data disusun dan dianalisis untuk mengidentifikasi potensi, kendala, serta kebutuhan ruang yang menjadi dasar pengembangan konsep perancangan.
4. Azas dan Metode Rancang  
Perancangan merupakan hasil dari penyesuaian terhadap kemungkinan yang ada, permasalahan yang muncul, serta judul yang diambil. Seluruh proses

disesuaikan dengan teori-teori yang relevan sebagai dasar dan batasan dalam memutuskan konsep perancangan.

5. Konsep Rancangan

Konsep disusun untuk mengarahkan pembentukan massa, organisasi ruang, serta hubungan antar fungsi utama agar tercipta tatanan yang efisien dan komunikatif.

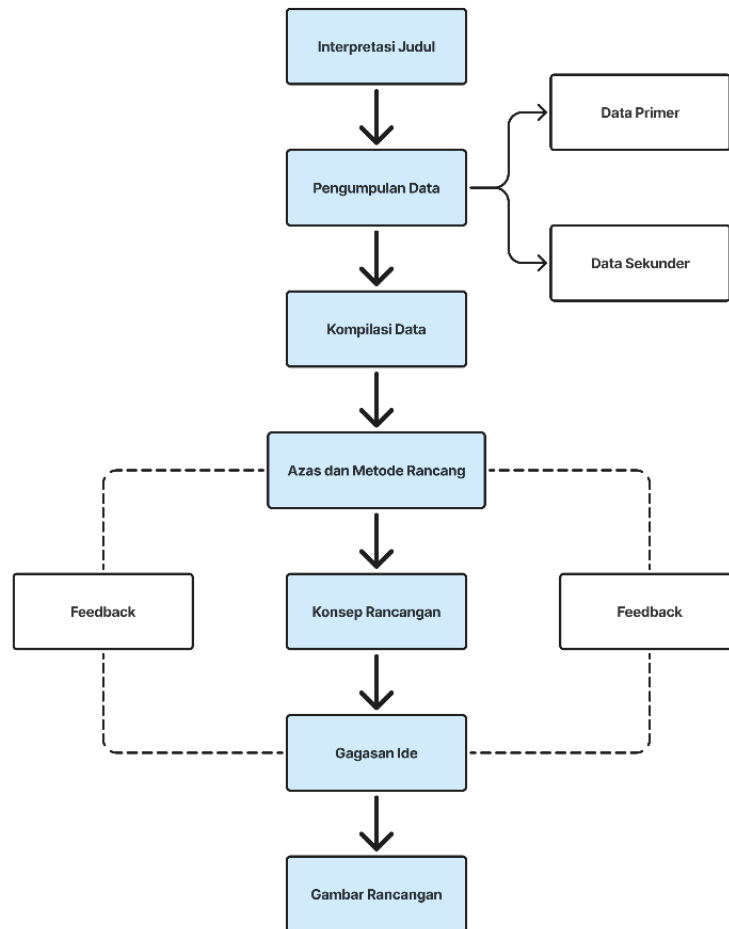
6. Gagasan Ide

Gagasan dikembangkan dari konsep utama dengan menonjolkan karakter otomotif melalui integrasi ruang terbuka, area komunitas, dan elemen desain.

7. Gambar Rancangan

Tahap akhir berupa penyusunan gambar kerja dan visualisasi rancangan, meliputi *site plan*, denah, tampak, potongan, dan perspektif sebagai representasi hasil perancangan.

Sesuai dengan poin-poin metode perancangan di atas, berikut merupakan skema metode perancangan yang akan digunakan dalam menyusun proposal Tugas Akhir proyek *Automotive Center* di Kota Surabaya.



Gambar 1. 6 Skema Tahapan Perancangan  
 Sumber: Analisis Penulis, 2025

## 1.5 Sistematika Laporan

Kerangka penulisan laporan perencanaan dan perancangan *Automotive Center* di Kota Surabaya disusun sebagai berikut:

- Bab I Pendahuluan  
 Berisi tentang latar belakang pemilihan judul, rumusan masalah, tujuan dan sasaran perancangan, batasan dan asumsi perancangan, serta metode dan tahapan perancangan.
- Bab II Tinjauan Pustaka

Berisi tentang tinjauan teoritis mengenai *automotive center*, studi literatur tentang fasilitas pusat otomotif, persyaratan ruang *automotive center*, dan kajian mengenai karakteristik pengguna *automotive center*.

- Bab III Tinjauan Lokasi dan Konteks

Berisi tentang analisis kota Surabaya sebagai kota otomotif, tinjauan lokasi perancangan yang meliputi aspek aksesibilitas, kondisi eksisting tapak, serta potensi dan kendala pengembangan lokasi.

- Bab IV Analisis Kebutuhan dan Program Perancangan

Berisi tentang analisis kebutuhan ruang berdasarkan aktivitas pengguna, analisis kapasitas dan luasan ruang, serta program perancangan yang menyajikan kebutuhan ruang dan zona perancangan.

- Bab V Konsep Perancangan

Berisi tentang konsep dasar perancangan yang meliputi konsep tapak, konsep massa dan bentuk bangunan, konsep sirkulasi, serta konsep utilitas bangunan.