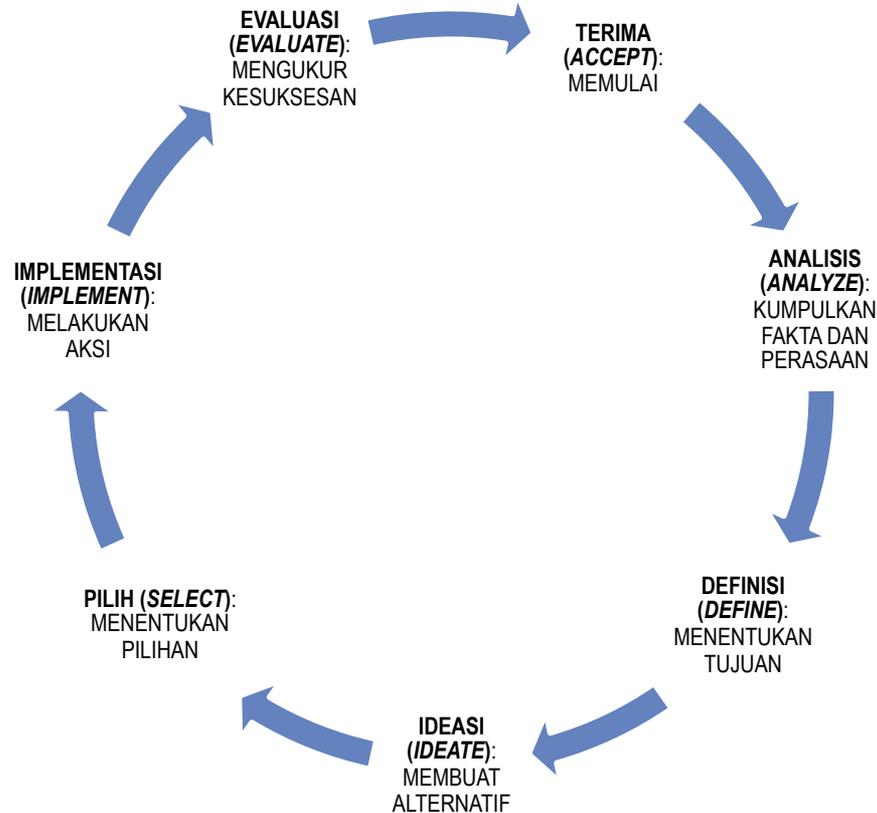




METODE PERANCANGAN

Minggu 4

PROSES DESAIN = PERJALANAN MENGATASI MASALAH (terus-menerus)





EXERCISE: POST CAR CULTURE



Instagram: @labtanya

22 Januari 2012, delapan tahun yang lalu, seorang pengemudi kehilangan kendali atas mobilnya, melaju kencang menabrak hingga tewas 9 pejalan kaki di trotoar sekitar Tugu Tani Jakarta. Tanggal 22 Januari ini kemudian diperingati sebagai #haripejalankakinasional, ditujukan terutama untuk menyuarakan hak & mendorong upaya peningkatan keselamatan pejalan kaki.

Namun ada hal lain yang juga mendasar berkaitan dengan hal di atas, yang layak kita beri perhatian: menjadikan peringatan ini sebagai momen merefleksikan atau juga membayangkan kehidupan kota pasca #carculture. Sebagaimana ruang kota yang akan selalu berada dalam kontestasi (mulai dari definisi hingga fungsi), pada masa-masa kejayaan car culture seperti yang kita hidupi hari ini, sebagian (besar?) ruang kota didedikasikan untuk menyokong tumbuh kembang budaya ini. Kita bisa sekilas cek, berapa banyak luas tapak kota yang dipakai untuk memfasilitasi wira-wiri kendaraan bermotor? .

Luasan jalanan kota Berlin memaknai 25% dari total luas kotanya. Total luas jalan dan gang yang berlapis beton & aspal di Kelurahan Pondok Pinang Jakarta Selatan mengambil sekitar 33% dari total luas tapak kelurahan ini. Tapak jalanan otomatis dibangun dengan spesifikasi material (beton atau aspal) demi fasilitasi maksimal kendaraan yang akan lewat di atasnya.

Yang lain, tak sulit kita temukan di beberapa lingkungan permukiman warga, plang seperti #AwasBanyakAnakanak! #NgebutBenjol! yang siratkan bahwa *car culture* sebagai kultur dominan telah jauh merangsek masuk ruang komunitas warga & mengancam keberlangsungan serta masa depan kehidupannya.

Coba lihat juga hal yang makin jadi 'penyakit sosial' masyarakat urban di mana jalan-jalan di area permukiman warga yang mestinya merupakan #commongood berubah menjadi alternatif ataupun perluasan garasi kendaraan yang merupakan urusan privat. Atau di banyak kasus lainnya, di mana ruang-ruang bersama komunitas, seperti taman, lapangan bermain & olah raga, juga dipaksa tunduk kalah beralih fungsi jadi lapangan parkir kendaraan.

Selamat merefleksikan, membayangkan, serta upayakan masa depan kota kita pasca *car culture!*
#jalanmilikkita

1

- Pengumpulan data desktop dan observasi mengenai isu *post-car culture*
- Analisis data
- Definisi isu utama yang perlu menjadi prioritas

3

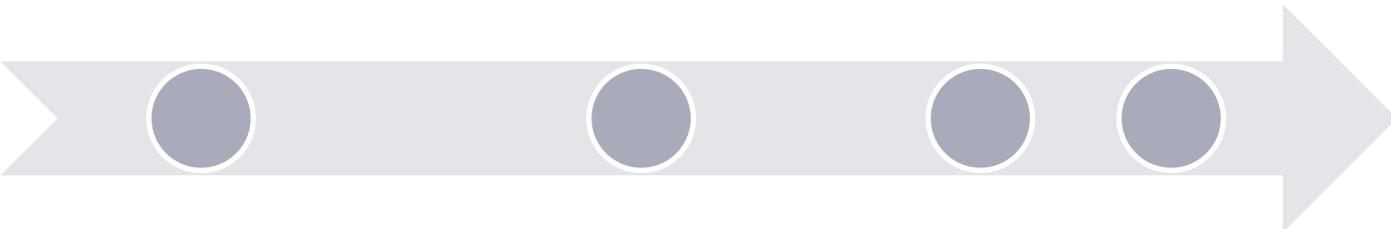
- Uji coba

2

- Pengumpulan ide-ide menarik dan urgen untuk dilakukan dalam menanggapi isu *post-car culture*
- Penentuan ide yang paling tepat (*epistemic freedom*)
- *Prototype*/rencana implementasi

4

- Evaluasi



**FINAL
PRESENTATION
+REPORT**

LOGBOOK

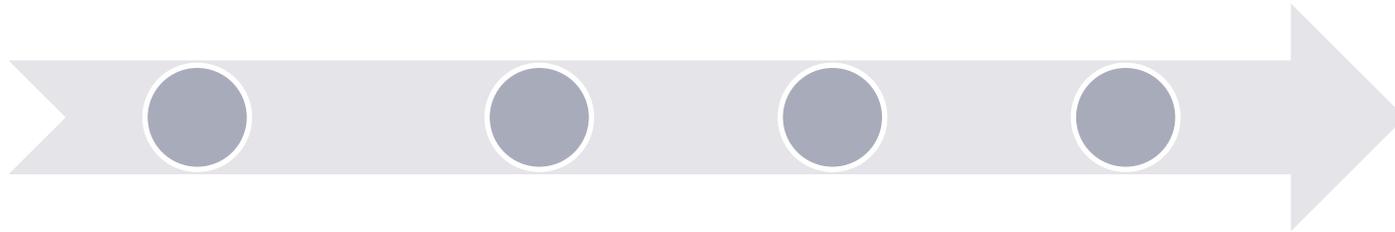
1. Analisis permasalahan dari kasus yang diberikan sesuai referensi

3. Deskripsi prototyping ide dan hasil pemantauan ujicoba

2. Analisis dan proses pemilihan ide terbaik (*epistemic freedom*)

4. Penjabaran evaluasi dan tahap selanjutnya yang perlu dilakukan agar solusi lebih tepat guna

**FINAL
PRESENTATION
+REPORT**







*COBA BERANGKAT DARI MEMPERTANYAKAN
'PERANCANGAN!'*

CAR CULTURE?

- Apa itu *car culture*?
- Mengapa bisa muncul *car culture*?
- Bagaimana pengaruh *car culture*?
- Masalah apa yang muncul dari *car culture*?





Sumber:

<https://en.tempo.co/read/1264081/traffic-jam-in-greater-jakarta-costs-rp100trn-jutopj> (atas),

<https://www.globalindonesianvoices.com/5687/solving-jakartas-traffic-congestion/>

(kiri), diakses pada Januari 2020



CAR CULTURE is PROBELMATIC?

- Apa saja faktor-faktor yang memengaruhi munculnya ragam persoalan dari *car culture*?
- Persoalan mana yang paling urgen?



CAR COUNTRY



AN ENVIRONMENTAL HISTORY

CHRISTOPHER W. WELLS *Foreword by* WILLIAM CRONON

