

## PENERAPAN HEDONISTIC SUSTAINABILITY SEBAGAI CARA MENINGKATKAN KEPEDULIAN MASYARAKAT TERHADAP LINGKUNGAN

Muhammad Audi Choiron<sup>1\*</sup>, Heru Prasetyo Utomo<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Teknik Arsitektur, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur, Jl. Raya Rungkut Madya, Gunung Anyar, Surabaya

<sup>2</sup>Teknik Arsitektur, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur, Jl. Raya Rungkut Madya, Gunung Anyar, Surabaya

\* m.audi2010@gmail.com

### ABSTRAK

Perserikatan Bangsa-Bangsa telah menetapkan isu perubahan iklim sebagai isu global yang harus segera diselesaikan. Eksploitasi sumber daya alam untuk memenuhi gaya hidup konsumtif menjadi faktor utama terjadinya masalah ini. Untuk mengatasi itu, digunakanlah konsep *sustainability* atau keberlanjutan yaitu upaya memenuhi kebutuhan pada masa kini tanpa mengurangi kemampuan generasi di masa depan untuk memenuhi kebutuhannya. Keberlanjutan tidak hanya berupa lingkungan yang sehat tetapi juga dalam hal politik, ekonomi, dan budaya. Namun, konsep *sustainability* yang menyeluruh kurang banyak diterapkan karena identik dengan mengorbankan kenyamanan hidup. Karena adanya kendala ini maka munculah konsep *Hedonistic Sustainability* (keberlanjutan hedonistik). Keberlanjutan hedonistik adalah cara tetap berkelanjutan tanpa melakukan pengorbanan bahkan justru membuat kualitas hidup meningkat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi konsep *hedonistic sustainability* pada arsitektur dan pengaruhnya pada masyarakat. Metode penelitian yang digunakan adalah eksploratif dan deskriptif, yaitu menggunakan studi literatur untuk mendeskripsikan tentang beragam konsep *hedonistic sustainability* dengan studi kasus obyek terbangun, terkait pada aspek pemilihan material bangunan, penggunaan fungsi bangunan *mixed-use*, bahkan penataan kota. Hasil penelitian pada obyek-obyek dengan konsep keberlanjutan hedonistik menunjukkan reaksi positif dari penggunaanya berupa meningkatnya kebahagiaan masyarakat dan kecenderungan untuk memiliki gaya hidup sehat.

**Kata kunci:** gaya hidup, *Hedonistic Sustainability*, kerusakan lingkungan.

### ABSTRACT

United Nation have set climate change and unsustainable natural resources exploitation that increase every year as global issues that need to be resolved. Exploitation of natural resources to fulfill consumptive lifestyle is the cause of this problem. Therefore, the concept of sustainable development is introduced as a solution, which is a development that meets the needs of the present generation without compromising the ability of future generation to meet their own needs. Sustainability is not only in the form of healthy environment but also including politic, economy, and culture. However, because it's almost synonymous with sacrificing amenities, holistic sustainability is not widely applied. From there, the concept of hedonistic sustainability emerges to address this problem. Hedonistic sustainability is a way to be sustainable without sacrificing

quality of life, and even increase it. The research use explorative and descriptive method, which is using literature studies to describe different way to apply hedonistic sustainability concept. After that, this paper explores existing project about material choice, mixed-use programming, and city planning. The result shows positive feedback from its users shown by the increase of happiness level and tendency to have a healthy lifestyle.

**Keywords:** *lifestyle; Hedonistic Sustainability; environmental damage.*

---

## PENDAHULUAN

Isu perubahan iklim dan kerusakan lingkungan telah sering dibahas pada pelbagai macam media. Masalah ini merupakan suatu hal yang rumit dan terhubung ke berbagai macam masalah lain seperti ekonomi, ketahanan pangan, kesehatan global, kepadatan penduduk, dan lain-lain. PBB melaporkan berbagai macam isu global yang harus diselesaikan bersama oleh berbagai negara (United Nation, 2020b). Beberapa diantaranya adalah: kebersihan air, kelaparan dan malnutrisi, perubahan iklim, kemiskinan, peningkatan populasi, kondisi laut, dan juga kesehatan global (United Nation, 2020a).

Penanganan isu-isu global dapat ditarik ke akarnya yaitu kehidupan masyarakat sehari-hari dalam skala keluarga. Pada skala kecil ini yang bisa melakukan perubahan adalah individu masing-masing dengan cara merubah gaya hidup. Dalam skala kota adanya peraturan dan infrastruktur dari pemerintah memainkan peranan yang besar juga dalam menyelesaikan masalah ini.

Gaya hidup masyarakat tentu saja menjadi faktor utama dalam terjadinya isu-isu global. Contohnya adalah isu perubahan iklim yang terjadi karena banyaknya gas rumah kaca akibat penggunaan *air conditioning* berlebihan. Gas buang dari penggunaan kendaraan pribadi dan mesin-mesin pabrik juga turut menjadi penyebab utama (Stern dan Young, 1992). Sebaliknya, karena kedisiplinan warganya, Singapura bisa dikenal dengan kota terbersih di Asia (McDonald, 2018).

Meski begitu infrastruktur juga memainkan peranan penting dalam menyelesaikan masalah ini. Pada masalah energi, masyarakat hanya bisa mengurangi konsumsi saja tanpa bisa menentukan energi yang digunakan dihasilkan oleh tenaga terbarukan atau fosil. Pilihan ini berada pada pihak pemangku kepentingan yang berhak membangun dan menonaktifkan pembangkit listrik. Sedangkan pada permasalahan sampah kota, sampah yang tidak tertampung akibat kurangnya infrastruktur tentu akan berakhir mengotori lingkungan sebagaimana yang terjadi di Sidoarjo (Daniarto, 2019). Sistem yang tidak efisien juga akan menjadi *bottleneck* dalam proses penanggulangan sampah, contohnya adalah penggunaan sistem *open-dumping* padahal seharusnya bisa menggunakan *waste-to-energy* untuk mengurangi volume timbunan sampah.



**Gambar 1. Tujuh belas SDGs oleh PBB**  
(Sumber: PBB, 2015)

Karena pentingnya mencegah isu-isu global menjadi semakin parah, PBB telah mengusulkan rencana penyelesaian dari masalah-masalah tersebut berupa Sustainable Development Goals atau disingkat SDGs (United Nation, 2015). SDGs merupakan langkah-langkah pengembangan yang didasari oleh konsep Sustainability atau keberlanjutan. Keberlanjutan berarti cara untuk memenuhi kebutuhan di masa kini tanpa mengurangi kemampuan generasi di masa depan untuk memenuhi kebutuhannya (Brundtland *et al.*, 1987).

Meskipun terdengar baik, tetapi menerapkan konsep keberlanjutan tidaklah mudah. Konsep keberlanjutan baik dalam gaya hidup maupun desain selalu identik dengan mengorbankan kenyamanan hidup yang menyebabkan orang-orang tidak tertarik. Ketidaktertarikan ini didorong oleh egoisme yaitu mementingkan kenyamanan diri sendiri dibandingkan kepentingan orang banyak, sehingga bisa dibilang egoisme adalah musuh dari keberlanjutan (Blasig, 2017).

Dari permasalahan itulah muncul konsep *Hedonistic Sustainability* yang dapat menjadi solusi (Ingels, 2011). *Hedonistic* berasal dari kata dalam bahasa Yunani 'hedone'. Dalam filsafat, hedonisme adalah sebuah mazhab pemikiran yang berpendapat bahwa mendapatkan kebahagiaan dan menjauhi kesengsaraan merupakan satu-satunya tujuan hidup (Moore, 2013). Maka dalam konsep hedonisme, seseorang berhak untuk bersikap egois (filsafat *ethical egoism*) dan berupaya sekuat tenaga dalam membahagiakan dirinya sendiri (Shaver, 2019). Sedangkan *Hedonistic Sustainability* (disebut juga keberlanjutan hedonistik) merupakan konsep di mana manusia bisa tetap hidup berkelanjutan tanpa mengorbankan kenyamanan hidup, bahkan malah menambah kenyamanan tersebut (Ingels, 2011). Dalam ranah arsitektur, keberlanjutan hedonistik juga berarti apa yang terjadi ketika bangunan bukan hanya sebagai struktur tapi juga sebuah ekosistem (Basulto, 2011). Jadi, bisa dibilang bahwa keberlanjutan

hedonistik merupakan cara untuk menggabungkan kedua konsep yang terdengar bertolak belakang.

Tujuan penelitian ini adalah:

- Mengeksplorasi konsep keberlanjutan hedonistik dan juga batasannya
- Menilik penerapan konsep keberlanjutan hedonistik pada bangunan
- Mengetahui dampak penerapan konsep keberlanjutan hedonistik pada penggunanya.

## **METODE**

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif-eksploratif, yakni menggunakan studi literatur untuk menjelaskan konsep keberlanjutan hedonistik dan mengeksplorasi penerapannya pada obyek terbangun. Variabel berupa penggunaan material, program, hubungan dengan pengguna dan aspek-aspek lain tentang keberlanjutan hedonistik pada beragam bangunan diteliti secara kualitatif. Data yang digunakan adalah data sekunder melalui studi literatur. Obyek yang dianggap menggunakan konsep keberlanjutan hedonistik adalah yang memenuhi dua kriteria, yaitu: 1) memberikan manfaat jangka panjang / bersifat keberlanjutan, 2) memberikan manfaat jangka pendek / meningkatkan kebahagiaan pengguna.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Keberlanjutan hedonistik adalah konsep yang dipopulerkan oleh Bjarke Ingels. Maka cara terbaik memahami konsep ini adalah melalui karya-karya Bjarke yang telah dan akan dibangun. Meski begitu banyak juga bangunan-bangunan dari biro arsitektur lain yang menerapkan konsep keberlanjutan hedonistik tanpa secara sadar menggunakan jargon tersebut dalam materi promosinya. Konsep keberlanjutan hedonistik dapat diterapkan dalam beragam bidang. Mulai dari produk, software, arsitektur, maupun strategi tata kota. Maka untuk memahami konsep keberlanjutan hedonistik tidak bisa dibatasi hanya menganalisis mengenai bangunan saja. Hal ini karena dalam keberlanjutan hedonistik, arsitektur tidak hanya dianggap sebagai bangunan saja akan tetapi sebagai salah satu bagian dari ekosistem yang lebih luas (Ingels, 2011). Akan tetapi dalam artikel ini pembahasan mengenai obyek kasus keberlanjutan hedonistik akan dibagi berdasarkan luas cakupannya agar lebih mudah dipahami tujuannya dan bagaimana tujuan itu tercapai.

### **Keberlanjutan Hedonistik dalam Skala Kecil**

Penerapan konsep keberlanjutan hedonistik yang sederhana bisa dimulai dari pemilihan material bangunan. Material yang sering digunakan sekarang seperti baja dan beton berkontribusi sekitar 16% dari total emisi karbondioksida seluruh dunia setiap tahunnya (Lehne dan Preston, 2018; Europa, 2019). Maka sesuai dengan konsep keberlanjutan hedonistik, seharusnya material yang digunakan memiliki carbon footprint (selanjutnya disebut jejak karbon) yang lebih rendah, tidak sama sekali, atau bahkan mengurangi karbondioksida.



**Gambar 2. Microlibrary Bima (kiri) dan Microlibrary Warak Kayu (kanan) karya Shau Architect.**  
(sumber: Griffiths, 2016; Frearson, 2020)

Salah satu cara dalam menghemat material yang memiliki jejak karbon tinggi adalah dengan reuse dan recycle. Konsep inilah yang diterapkan oleh dua bangunan microlibrary karya Shau Architecture (Griffiths, 2016; Frearson, 2020). Pada Microlibrary Bima, fasad bangunan memanfaatkan limbah plastik berupa bekas wadah es krim dan juga jerigen air (Griffiths, 2016). Sedangkan pada Microlibrary Warak Kayu fasadnya merupakan limbah kayu bekas produksi PT. Kayu Lapis Indonesia (Frearson, 2020)

Pemilihan material ini tidak hanya menghindari menggunakan material dengan jejak karbon tinggi, tetapi juga turut menyelesaikan permasalahan limbah yang ada pada proses produksi. Dalam kasus ini menggunakan material bekas bukannya membuat bangunan terlihat usang, tetapi justru terkesan kreatif dan menarik. Fasad kayu memberikan kesan yang hangat dan ramah, sedangkan fasad plastik memberikan cahaya alami yang tidak menyilaukan. Dua bangunan microlibraries ini juga membuat masyarakat menjadi tertarik akan penggunaan material bekas yang sebelumnya tidak populer.

Selain hemat energi dari sisi produksi material, kedua bangunan ini juga hemat energi dari sisi operasional sehari-hari. Desain bangunan didasari pada arsitektur tropis yang memerhatikan orientasi matahari, curah hujan, dan arah angin. Hasilnya adalah bangunan yang nyaman tanpa perlu banyak peralatan elektronik.

Sedangkan dari sisi programatik kedua bangunan ini difokuskan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Bagian perpustakaan ditujukan untuk meningkatkan tingkat literasi, sedangkan bagian teras digunakan untuk berkumpul dan bermain. Bangunan microlibraries ini juga digunakan sebagai salah satu destinasi wisata kota dan dioperasikan oleh organisasi amal non-profit. Adanya fasilitas publik dengan desain afektif seperti ini meningkatkan kebahagiaan masyarakat sekitar sehingga terjadi keberlanjutan dari sisi sosial, budaya, dan juga ekonomi.

### **Keberlanjutan Hedonistik dalam Skala Menengah**

Pada skala menengah, keberlanjutan hedonistik diharapkan untuk berpengaruh pada masyarakat dalam sebuah kawasan. Dalam hal ini yang terpenting untuk dirubah adalah gaya

hidup dari pengguna agar lebih berkelanjutan. Caranya adalah dengan menyediakan sebuah lingkungan hidup yang memaksa sekaligus memfasilitasi penggunaannya.

Salah satu contohnya adalah Amager Bakke oleh BIG di Copenhagen. Amager Bakke merupakan fasilitas pengolahan sampah kota untuk kemudian dirubah menjadi energi panas dan listrik (disebut juga waste-to-energy). Fasilitas waste-to-energy menjadi alternatif dari pengolahan sampah berupa landfill di mana sampah hanya ditumpuk di tempat terbuka saja. Landfill dianggap mengotori lingkungan sehingga telah dilarang di negara-negara uni eropa (CEWEP, 2017). Maka dari itu fasilitas waste-to-energy dianggap cara terbaik mengolah sampah.

Tipologi fasilitas waste-to-energy memiliki bentuk yang masif dan tidak menarik. Bangunan ini cenderung hanya digunakan untuk proses ini saja dan diletakkan di pinggiran kota agar tidak merusak citra kota. Karena itu masyarakat cenderung menjadi tidak peduli akan proses yang penting dibalik salah satu masalah utama kota.

BIG menganggap fasilitas ini bisa ditingkatkan lagi manfaatnya melalui mixed programming, yaitu menggabungkan program bangunan yang berbeda. Dari hanya fasilitas pendukung yang tidak diperhatikan masyarakat, fasilitas ini dirubah menjadi ruang ketiga untuk mengakomodasi fungsi rekreasi dan juga edukasi. Dengan adanya fungsi ini masyarakat kota merasa diuntungkan secara langsung dan jadi lebih peka terhadap permasalahan sampah.

### **Keberlanjutan Hedonistik dalam Skala Besar**

Konsep keberlanjutan hedonistik juga dapat diterapkan dalam skala yang lebih besar seperti kota atau negara. Pada skala ini penerapannya dapat berupa infrastruktur, peraturan, maupun strategi kota. Tujuannya adalah menerapkan konsep ini dalam segala aspek kehidupan kota.

Contoh sederhananya adalah program bersepeda di Kota Copenhagen, Denmark. Copenhagen memiliki fasilitas jalur bersepeda di setiap jalannya, lengkap dengan lampu lalu lintas dan penyebrangannya sendiri. Selain itu tempat parkir sepeda serta stasiun pengisian udara untuk ban tersedia di mana-mana. Para turis serta yang berpindah antar moda transportasi juga bisa menggunakan fasilitas sepeda umum yang disediakan kota. Karena ini, Copenhagen dianggap salah satu kota terbaik untuk bersepeda (Copenhagenize Design Co., 2019). Hasilnya 62% komuter adalah pengguna sepeda melebihi jumlah pengguna mobil (Cathcart-Keays, 2016; Cortright, 2019). Angka ini sangat penting mengingat sepertiga emisi karbon adalah dari transportasi (EPA, 2018). Karena itu, Copenhagen berhasil mengurangi emisi karbon sebanyak 90.000 ton dari total 549.000 ton setiap tahunnya (Dalhof, 2015).

Bersepeda juga memiliki banyak manfaat lain. Pertama, bersepeda mengurangi waktu tempuh menuju tempat kerja atau sekolah dan absen karena izin sakit. Kedua, mengurangi resiko terkena penyakit kardiovaskular, kanker, dan penyakit fatal lainnya (Celis-Morales *dkk*, 2017). Ketiga, peningkatan pemasukan toko-toko sekitar terutama yang berada di jalur sepeda dan mengakomodasi pengguna sepeda (Fleming, 2018). Orang-orang yang bersepeda juga cenderung lebih bahagia, fokus, dan aman dari stress serta kecemasan (Mental Health Foundation, 2013).

Program bersepeda hanyalah salah satu dari strategi penerapan keberlanjutan pada kota. Untuk meningkatkan manfaatnya pada kota perlu juga menerapkan strategi lain yang saling bersinergi, contohnya adalah walkable city (kota pejalan kaki), ruang luar positif, maupun transportasi umum (Speck, 2012). Salah satu kota yang memiliki konsep menarik adalah Barcelona di Portugal.



**Gambar 3. Foto aerial menampakkan tatanan *eixample* di Barcelona.**

*Sumber: Alhzeia (2007)*

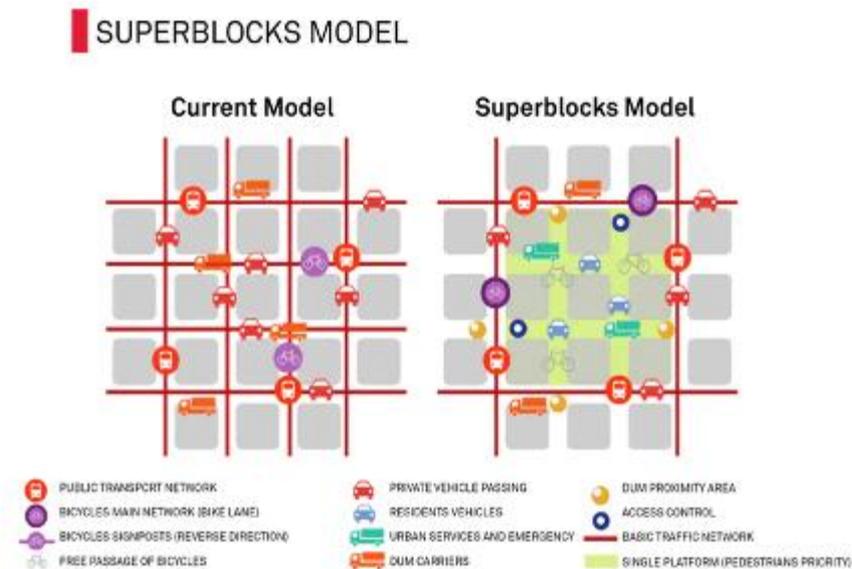
Barcelona memiliki penataan kota berbentuk grid bernama Eixample yang didesain oleh Ildefons Cerdà (Rybakolnikova, 2017). Dalam Bahasa Katalunya, *eixample* berarti distrik ekspansi karena merupakan penambahan dari kota tua saat Barcelona mengalami peningkatan jumlah penduduk secara signifikan. Distrik yang menggunakan sistem *eixample* memiliki bentuk persegi bertalang ukuran 130 m x 130 m. Tujuan sistem ini adalah untuk meningkatkan efisiensi penataan dan pengelolaan kota serta menciptakan lingkungan yang tidak terpecah karena strata sosial.

Sistem ini sukses mentransformasi Barcelona menjadi kota modern yang lebih besar. Akan tetapi dewasa ini Barcelona mengalami beberapa masalah. Kemacetan meningkat seiring banyaknya kendaraan pribadi. Polusi udara mengakibatkan penyakit serta 3.500 kematian dini setiap tahunnya. Polusi suara juga mengakibatkan 61% masyarakat tinggal dengan tingkat kebisingan di atas standard kesehatan. Barcelona juga kekurangan area hijau yaitu hanya 6,6 meter persegi dari 9 meter persegi seperti ketentuan WHO (Rybakolnikova, 2017). Selain itu jika strategi kota mengikuti perkembangan mobil maka akan menjadi kota yang tidak ramah pada warganya (Speck, 2012).

Belakangan ini penataan kota lebih mementingkan mobil daripada manusia (Williams, 2019). Kebanyakan pembangunan berkisar pada infrastruktur seperti jalan dan tempat parkir. Di Amerika Serikat, terdapat milyaran tempat parkir, empat untuk setiap satu mobil (Plumer, 2016). Padahal sebagian besar mobil digunakan saat berpindah dari tempat tinggal ke kantor atau sekolah saja dan sisanya diam di tempat parkir. Tentu saja perkembangan ini tidak efisien karena memakan banyak ruang dan energi (Zuegel, 2018).

Karena ini banyak kota yang berusaha menjadi lebih berkelanjutan dengan berusaha menerapkan *car-free city* (Speck, 2012). Alih-alih kota untuk mobil, kota ini didesain untuk

manusia. Di sini komuter berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan transportasi umum. Ruang yang dibebaskan dari mobil ini bisa digunakan untuk perumahan, perkantoran, pertokoan, atau ruang terbuka komunal yang lebih humanis (Williams, 2019).



**Gambar 4. Diagram penerapan example dan superblok.**

*Sumber: Lopez dkk. (2020)*

Untuk menerapkan konsep ini, Barcelona menggunakan sistem Superilla (disebut juga superblok) (Roberts, 2019b; López, Ortega dan Pardo, 2020). Menurut Salvador Rueda, superblok merupakan konsep menggabungkan empat blok *example* menjadi satu, lalu melarang kendaraan bermotor melewati bagian dalam superblok ini seperti *car-free day* di Indonesia (Roberts, 2019a). Jalan yang kosong ini lantas bisa digunakan untuk aktivitas sosial masyarakat.

Saat ini konsep Superblock sedang dalam proses percontohan di beberapa kawasan sebelum akhirnya diterapkan ke seluruh Barcelona (Roberts, 2019a). Tujuan akhir adalah memberikan kualitas hidup yang lebih baik bagi masyarakat dengan adanya ruang publik hijau untuk aktivitas sosial (López, Ortega dan Pardo, 2020). Selain itu toko-toko yang berada di dalam superblok dekat dengan area komunal juga mendapatkan keuntungan secara ekonomi. Ketika diterapkan pada skala besar, panjang jalan yang harus dirawat juga berkurang sebanyak kurang lebih 50% yang berarti lebih sedikit polusi udara dan suara di area-area dalam superblok (Brass, 2017).

### **Kelemahan Pada Konsep Keberlanjutan Hedonistik dan Solusinya**

Sebagaimana konsep keberlanjutan memiliki kelemahan, konsep keberlanjutan hedonistik pun demikian. Masalah utama penerapan keberlanjutan hedonistik adalah riset dan juga proses menerapkannya yang membutuhkan waktu serta biaya. Hal ini dikarenakan tidak

mudah untuk merubah pola pikir pemangku kepentingan dan juga pengguna yang berperan penting dalam mendukung diterapkannya konsep ini.

Masalah ini menjadi semakin kentara ketika programnya semakin besar. Contohnya adalah pada skala besar seperti Superblok. Beberapa pemilik toko takut nanti akan sepi pelanggan apabila tidak ada kendaraan yang lewat. Pengguna kendaraan pribadi juga takut direpotkan akan susah mencapai tujuan dan bingung akan tempat parkir. Meskipun akhirnya hal ini tidak terbukti, kekhawatiran masyarakat dapat berdampak buruk bagi penerapan sebuah konsep keberlanjutan hedonistik (Roberts, 2019a)

Adapun untuk yang sifatnya anjuran seperti bersepeda ini akan menghadapi yang serupa. Pada beberapa tempat seperti Copenhagen dan Amsterdam, masyarakat bersepeda karena merupakan budaya turun-temurun (Berger, 2014; Roberts, 2018). Adanya faktor budaya menyebabkan penerapan sebuah konsep keberlanjutan lebih mudah bahkan tanpa unsur hedonistik. Akan tetapi jika sebuah masyarakat kota tidak memiliki kultur keberlanjutan maka ini akan menjadi kendala besar. Contoh mudahnya adalah bagaimana budaya membuang sampah dan menggunakan kendaraan pribadi susah dirubah di kota-kota di Indonesia (Penny *et al.*, 2016; KMP 2, 2018)

Masalah kekhawatiran masyarakat akan konsep yang belum dikenal atau bukan budaya mereka akan lebih mudah dilakukan apabila melakukan desain afektif seperti Amager Bakke di Copenhagen. Adanya fasilitas rekreasi ski membuat masyarakat lebih mudah keberadaan fasilitas pengelolaan sampah. Akan tetapi konsep seperti ini seringkali memakan biaya yang tidak murah jika dibanding alternatif lain. Masalah inilah yang terjadi juga pada konsep keberlanjutan. Contohnya adalah bagaimana sistem landfill lebih murah dan mudah dibandingkan waste-to-energy. Atau dalam kasus lain, listrik dari panel surya yang lebih mahal dibandingkan dari tenaga batu bara. Gagalnya desainer dalam menemukan celah untuk keberlanjutan hedonistik bisa menjadi bumerang bagi konsep itu sendiri.

Akan tetapi seringkali yang menjadikan konsep keberlanjutan hedonistik tidak diterapkan adalah bukan karena susahnyanya tetapi karena tidak banyak orang yang mengetahui urgensi dan manfaatnya. Keberlanjutan hedonistik tidak harus diwujudkan sekaligus dengan bangunan canggih atau strategi kota skala besar, melainkan bisa dimulai dengan hal kecil. Contohnya adalah Microlibrary Bima dan Warak Kayu oleh Shau Architect yang mempopulerkan penggunaan material daur ulang. Gunanya adalah untuk mengenalkan posibilitas dan konsep yang baru tersebut kepada masyarakat dan pemangku kepentingan bahwa keberlanjutan bisa membawa dampak positif.

Adapun untuk permasalahan dalam skala besar di mana masyarakat merasa skeptis maka diperlukan pendekatan tambahan. Contohnya adalah tidak sedikitnya masyarakat yang menolak superblok di Barcelona. Maka pemerintah memberikan kebijakan untuk mengadakan daerah percontohan dan percobaan. Dengan ini harapannya masyarakat bisa merasakan langsung contoh konsep yang akan diterapkan dalam kehidupan sehari-hari. Selain itu data riil yang didapat juga bisa digunakan dalam media promosi untuk membantah skeptisme masyarakat.

Pada strategi yang lebih besar seperti pembiasaan berjalan kaki, bersepeda, dan transportasi umum bagi komuter dapat juga dilakukan dengan menghilangkan alternatif lain yang tidak keberlanjutan. Contohnya, kota-kota yang menerapkan hal ini seperti Copenhagen, Tokyo, Singapura, dan Amsterdam menggunakan kendaraan pribadi bukanlah opsi terbaik. Di kota-kota ini pajak kendaraan, retribusi parkir, serta harga BBM dibuat mahal (Cortright, 2019). Beda dengan kota-kota di Amerika atau Indonesia di mana hal ini tersedia dengan mudah sehingga masyarakat lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum dan berjalan kaki (Plumer, 2016).

Hal yang sama bisa diterapkan pada permasalahan apapun di mana keberlanjutan tidak populer. Contohnya adalah budaya membuang, memilah, dan mendaur ulang sampah. Selama tidak ada konsekuensi jelek dari kebiasaan jelek, maka kebiasaan ini akan tetap ada. Juga di sisi lain perlu diberikan manfaat nyata jangka pendek bagi kebiasaan baik yang sejalan dengan konsep keberlanjutan.

## **SIMPULAN**

Keberlanjutan merupakan konsep yang harus diterapkan apabila manusia ingin hidup nyaman di masa depan. Akan tetapi gaya hidup keberlanjutan seringkali berbeda dengan gaya hidup pada umumnya sehingga susah diterapkan oleh masyarakat. Karena masalah tersebut muncullah konsep keberlanjutan hedonistik, yaitu bergaya hidup keberlanjutan tanpa mengorbankan kualitas hidup, bahkan justru meningkatkannya.

Dari hasil analisis dapat disimpulkan bahwa konsep keberlanjutan hedonistik dapat diterapkan pada beragam obyek. Penerapan konsep ini memberikan manfaat positif secara langsung bagi pengguna seperti menjadikan obyek lebih menarik, meningkatkan tingkat kebahagiaan masyarakat, hingga meningkatkan tingkat kesehatan. Obyek yang diteliti juga berhasil memberikan dampak positif dan atau mengurangi dampak negatif jangka panjang sesuai konsep keberlanjutan.

Seringkali yang menyebabkan tidak diterapkannya konsep ini bukanlah susahinya, akan tetapi karena sedikitnya perancang yang mengerti dan peduli akan konsep ini. Untuk memutus rantai perputaran kausalitas ini pemegang kekuasaan dan desainer harus menerapkannya sehingga menjadi sesuatu yang umum. Intinya, keberlanjutan hedonistik merupakan sistem reward and punishment yang seharusnya menjadi standar dalam setiap perancangan.

## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Banyak pihak yang telah membantu penulisan penelitian ini yang pantas untuk diberikan ucapan terimakasih. Maka penulis ingin memberikan ucapan terimakasih pertama kepada Tuhan Yang Maha Esa atas nikmat hidup, akal, serta semangat. Terimakasih kepada Ibu Ir. Eva Elviana, MT. Serta Bapak Heru Prasetyo, ST. MT sebagai dosen pembimbing.

Terimakasih juga kepada orang tua serta teman-teman dari *Discord* yang telah memberikan semangat dan menemani begadang setiap dini hari demi menulis penelitian ini.

## REFERENSI

- Basulto, D. (2011) *Designing a Hedonistic and Sustainable Future - Big Think, bigthink*. Tersedia pada: <https://bigthink.com/endless-innovation/designing-a-hedonistic-and-sustainable-future> (Diakses: 29 Mei 2020).
- Bellona Europa (2019) *Steel and emissions: How can we break the link? - Bellona.org, bellona.org*. Tersedia pada: <https://bellona.org/news/ccs/2019-03-is-steel-stealing-our-future> (Diakses: 21 Mei 2020).
- Berger, A. (2014) *Danish Bike Culture Is Even More Amazing Than You Thought – VirtualWayfarer, Virtualwayfarer*. Tersedia pada: <https://virtualwayfarer.com/danish-bike-culture-is-even-more-amazing-than-you-thought/> (Diakses: 25 Mei 2020).
- Blasig, R. (2017) *Egoism is the enemy of sustainability*. Tersedia pada: <https://www.volkswagenag.com/en/news/stories/2017/09/egoism-is-the-enemy-of-sustainability.html#> (Diakses: 14 Mei 2020).
- Brass, K. (2017) *Redesigning the Grid: Barcelona's Experiment with Superblocks - Urban Land Magazine*. Tersedia pada: <https://urbanland.uli.org/planning-design/barcelonas-experiment-superblocks/> (Diakses: 25 Mei 2020).
- Brundtland, G. H. et al. (1987) *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future (The Brundtland Report), Medicine, Conflict and Survival*. doi: 10.1080/07488008808408783.
- Cathcart-Keays, A. (2016) *Two-wheel takeover: bikes outnumber cars for the first time in Copenhagen | Cities | The Guardian, theguardian*. Tersedia pada: <https://www.theguardian.com/cities/2016/nov/30/cycling-revolution-bikes-outnumber-cars-first-time-copenhagen-denmark> (Diakses: 24 Mei 2020).
- Celis-Morales, C. A. et al. (2017) "Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study," *BMJ (Clinical research ed.)*. British Medical Journal Publishing Group, 357, hal. j1456. doi: 10.1136/bmj.j1456.
- CEWEP (2017) *Landfill Taxes and Bans | CEWEP, Confederation of European Waste-to-Energy Plants*. Tersedia pada: <https://www.cewep.eu/landfill-taxes-and-bans/> (Diakses: 23 Mei 2020).
- Copenhagenize Design Co. (2019) *The 20 Most Bike-Friendly Cities on the Planet | WIRED, wired*. Tersedia pada: <https://www.wired.com/story/most-bike-friendly-cities-2019-copenhagenize-design-index/> (Diakses: 24 Mei 2020).
- Cortright, J. (2019) *Copenhagen: More Than Bike Lanes — Strong Towns, strongtowns.org*. Tersedia pada: <https://www.strongtowns.org/journal/2019/8/16/copenhagen-more-than-bike-lanes> (Diakses: 24 Mei 2020).
- Dalhof, rune M. (2015) *Our daily bike rides benefit the climate immensely: Cycling Embassy of Denmark, Cycling-Embassy*. Tersedia pada: <http://www.cycling-embassy.dk/2015/10/20/our-daily-bike-rides-benefit-the-climate-immensely/> (Diakses: 24 Mei 2020).
- Daniarto, R. (2019) "Sehari, 1.800 Ton Sampah di Sidoarjo Tak Bisa Diolah - 2020 | Surabayainside.com," *Surabaya Inside*, 2 Juni. Tersedia pada:

- <https://surabayainside.com/sehari-1-800-ton-sampah-di-sidoarjo-tak-bisa-diolah/> (Diakses: 4 November 2020).
- EPA (2018) *Sources of Greenhouse Gas Emissions | Greenhouse Gas (GHG) Emissions | US EPA, Environmental Protection Agency*. Tersedia pada: <https://www.epa.gov/ghgemissions/sources-greenhouse-gas-emissions> (Diakses: 24 Mei 2020).
- Fleming, S. (2018) *What makes Copenhagen the world's most bike-friendly city? | World Economic Forum, weforum*. Tersedia pada: <https://www.weforum.org/agenda/2018/10/what-makes-copenhagen-the-worlds-most-bike-friendly-city/> (Diakses: 24 Mei 2020).
- Frearson, A. (2020) *Microlibrary Warak Kayu by Shau features net floor and swing, dezeen*. Tersedia pada: <https://www.dezeen.com/2020/04/13/microlibrary-warak-kayu-shau-semarang-indonesia-net-floor-swing/> (Diakses: 21 Mei 2020).
- Griffiths, A. (2016) *Recycled ice cream tubs cover walls of Microlibrary by Shau, dezeen*. Tersedia pada: <https://www.dezeen.com/2016/07/16/microlibrary-shau-facade-recycle-ice-cream-tubs-bandung-indonesia-architecture/> (Diakses: 21 Mei 2020).
- Ingels, B. (2011) “Bjarke Ingels: ‘Hedonistic Sustainability,’” *School of Architecture Lectures Series*. Tersedia pada: [https://surface.syr.edu/architecture\\_lectures/6](https://surface.syr.edu/architecture_lectures/6) (Diakses: 12 Mei 2020).
- KMP 2 (2018) *Kotaku : Kota Tanpa Kumuh, Kotaku Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat*. Tersedia pada: <http://kotaku.pu.go.id/view/7022/budaya-buang-sampah-sembarangan-makin-marak> (Diakses: 25 Mei 2020).
- Lehne, J. dan Preston, F. (2018) *Chatham House Report Making Concrete Change Innovation in Low-carbon Cement and Concrete #ConcreteChange*. Tersedia pada: [www.chathamhouse.org](http://www.chathamhouse.org) (Diakses: 21 Mei 2020).
- López, I., Ortega, J. dan Pardo, M. (2020) “Mobility Infrastructures in Cities and Climate Change: An Analysis Through the Superblocks in Barcelona,” *Atmosphere*. MDPI AG, 11(4), hal. 410. doi: 10.3390/atmos11040410.
- McDonald, T. (2018) *The cost of keeping Singapore squeaky clean - BBC Worklife, 29th October 2018*. Tersedia pada: <https://www.bbc.com/worklife/article/20181025-the-cost-of-keeping-singapore-squeaky-clean> (Diakses: 14 Mei 2020).
- Mental Health Foundation (2013) *Let's Get Physical*. London.
- Moore, A. (2013) *Hedonism (Stanford Encyclopedia of Philosophy), Stanford Encyclopedia of Philosophy*. Tersedia pada: <https://plato.stanford.edu/entries/hedonism/> (Diakses: 29 Mei 2020).
- Paul C. Stern, Oran R. Young, and D. D. (1992) *Human Causes of Global Change, Global Environmental Change: Understanding the Human Dimensions*. doi: 10.17226/1792.
- Penny, L. et al. (2016) “KAJIAN PERILAKU MASYARAKAT MEMBUANG SAMPAH DI BANTARAN SUNGAI MARTAPURA TERHADAP LINGKUNGAN PERAIRAN,” *EnviroScientiae*, 8(3), hal. 117–126. doi: 10.20527/es.v8i3.2077.
- Plumer, B. (2016) *Cars take up way too much space in cities. New technology could change that. | The new new economy, Vox*. Tersedia pada: <https://www.vox.com/a/new-economy-future/cars-cities-technologies> (Diakses: 24 Mei 2020).
- Roberts, D. (2018) *How the Dutch created a casual biking culture - Vox, Vox*. Tersedia pada: <https://www.vox.com/science-and-health/2018/8/28/17789510/bike-cycling-netherlands-dutch-infrastructure> (Diakses: 25 Mei 2020).
- Roberts, D. (2019a) *Barcelona, Spain, urban planning: a city's vision to dig out from cars - Vox, Vox*. Tersedia pada: <https://www.vox.com/energy-and->

- environment/2019/4/8/18273893/barcelona-spain-urban-planning-cars (Diakses: 25 Mei 2020).
- Roberts, D. (2019b) *Barcelona, Spain, urban planning: what the city learned from the first superblocks - Vox, Vox*. Tersedia pada: <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18273894/barcelona-urban-planning-superblocks-poblenou> (Diakses: 25 Mei 2020).
- Rybakolnikova, Y. (2017) *Architectural strategy to transform the superblock*. Polytechnic University of Catalonia.
- Shaver, R. (2019) *Egoism (Stanford Encyclopedia of Philosophy), Stanford Encyclopedia of Philosophy*. Tersedia pada: <https://plato.stanford.edu/entries/egoism/> (Diakses: 29 Mei 2020).
- Speck, J. (2012) *Walkable city: how downtown can save America, one step at a time*. Farrar, Straus and Giroux.
- United Nation (2015) *TRANSFORMING OUR WORLD: THE 2030 AGENDA FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT UNITED NATIONS UNITED NATIONS TRANSFORMING OUR WORLD: THE 2030 AGENDA FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT*. New York.
- United Nation (2020a) *Global Issues: Fast Facts | United Nations*. Tersedia pada: <https://www.un.org/en/sections/issues-depth/global-issues-fast-facts/index.html> (Diakses: 13 Mei 2020).
- United Nation (2020b) *Global Issues Overview | United Nations*. Tersedia pada: <https://www.un.org/en/sections/issues-depth/global-issues-overview/> (Diakses: 13 Mei 2020).
- Williams, L. (2019) *What happens when a city bans cars from its streets? - BBC Future, BBC Future*. Tersedia pada: <https://www.bbc.com/future/article/20191011-what-happens-when-a-city-bans-car-from-its-streets> (Diakses: 25 Mei 2020).
- Zuegel, D. M. (2018) *We Should Be Building Cities for People, Not Cars — Strong Towns, Strongtowns*. Tersedia pada: <https://www.strongtowns.org/journal/2018/7/2/we-should-be-building-cities-for-people-not-cars> (Diakses: 25 Mei 2020).