

EVALUASI JALUR HIJAU JALAN DI KOTA SINGKAWANG KALIMANTAN BARAT

Oleh :

Luthfie Aziz¹, Lis Noer Aini², Ir. Bambang Heri Isnawan²
Program Studi Agroteknologi Fakultas Pertanian UMY
luthfieaziz17@gmail.com

INTISARI

Kota Singkawang merupakan kawasan perdagangan dan salah satu tujuan wisata favorit di Kalimantan Barat. Hal tersebut mengakibatkan tingginya tingkat aktivitas pergerakan masyarakat, baik dalam maupun luar kota, yang memerlukan fasilitas jalan sebagai sarana pendukung utama. Pembangunan jalan sering melupakan penataan jalur hijau jalan, sehingga timbul beberapa masalah lingkungan, seperti debu, bau, bising, dan panas yang dirasakan oleh masyarakat saat melintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis nilai fungsional dan estetika jalur hijau jalan di Kota Singkawang dan merumuskan suatu bentuk rekomendasi jalur hijau Jalan di Kota Singkawang yang dapat mengakomodasikan nilai fungsional dan estetika bagi pengguna jalan. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode survei yang teknis pelaksanaannya dilakukan dengan cara observasi lapangan dan wawancara terhadap responden dengan memberikan kuisioner. Berdasarkan hasil evaluasi, jalur hijau Jalan Sudirman dan Jalan Diponegoro di Kota Singkawang sudah memiliki nilai fungsional dan estetika yang cukup baik dan dapat dirasakan oleh pengguna jalan, namun jumlah, jenis dan penataan serta perawatan tanaman yang terdapat pada jalur hijau jalan tersebut dirasa masih kurang. Bentuk rekomendasi yang dihasilkan ialah dengan melakukan penggantian dan penambahan tanaman jenis pohon, perdu, dan penutup tanah yang disesuaikan dengan kondisi eksisting jalan.

Kata kunci: rekomendasi, tanaman, fungsi, estetika

PENDAHULUAN

Kota Singkawang termasuk kota yang berorientasi langsung ke Kota Pontianak sebagai Ibu Kota Provinsi yang tertuang dalam RTRW Provinsi Kalimantan Barat. Salah satu fungsi utama Kota Singkawang bagi wilayah belakangnya ialah sebagai pusat perdagangan subregional Kawasan Pantai Utara Kalimantan Barat. Selain sebagai Kota Perdagangan Kota Singkawang juga merupakan salah satu tujuan wisata di Kalimantan Barat yang sedang menuju program sebagai Taman Kalimantan Barat. Berbagai peran dan fungsi yang dimiliki Kota Singkawang tersebut mengakibatkan tingginya tingkat aktivitas pergerakan masyarakat baik dalam maupun luar kota, yang memerlukan fasilitas jalan sebagai sarana pendukung utama (Sasmita, 2009).

Salah satu jalan utama di Kota Singkawang yang berperan penting terhadap aktivitas pergerakan baik dalam maupun luar Kota Singkawang ialah Jalan Sudirman dan Jalan Diponegoro. Sebagai salah satu jalan arteri primer dan juga sebagai penghubung berbagai aktivitas penting di Kota Singkawang, kedua jalan tersebut berperan penting terhadap mobilitas masyarakat Kota Singkawang. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang

¹ Mahasiswa Agroteknologi Fakultas Pertanian UMY

² Dosen Agroteknologi Fakultas Pertanian UMY

meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air.

Pembangunan fisik seperti jalan perlu diimbangi dengan pembangunan tata hijaunya. Pembangunan jalan yang tidak diimbangi dengan penataan jalur hijau, dapat mengakibatkan kurangnya pohon di pinggir jalan serta rendahnya nilai estetika. Hal tersebut menyebabkan timbulnya sejumlah permasalahan lingkungan seperti debu, bising dan panas yang dirasakan masyarakat saat melintas di Jalan Sudirman dan Jalan Diponegoro. Jalur hijau jalan merupakan bagian dari ruang terbuka hijau yang digunakan untuk menjaga keseimbangan lingkungan. Tanaman merupakan elemen utama dalam penataan jalur hijau jalan. Menurut Carpenter *et al.* (1975) *cit.* Rizka (2009), terdapat tiga aspek penting tanaman mengenai pengaruh lanskap jalan terhadap lingkungan sekitarnya, yaitu fungsi pereduksi polusi, fungsi peredam kebisingan dan fungsi pembatas fisik (*barrier*). Hal ini disebabkan, ketiga aspek tersebut merupakan aspek yang langsung berpengaruh terhadap masyarakat dan lingkungan sekitar lanskap jalan.

Rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah: 1. Bagaimanakah kontribusi nilai fungsional dan estetika yang dihasilkan oleh tanaman di sepanjang jalur hijau jalan di Kota Singkawang terhadap pengguna jalan? 2. Bagaimanakah bentuk rekomendasi jalur hijau jalan di Kota Singkawang yang dapat mengakomodasikan nilai fungsional dan estetika bagi pengguna jalan. Tujuan yang ingin dicapai adalah: 1. Mengetahui dan menganalisis nilai fungsional dan estetika jalur hijau jalan di Kota Singkawang. 2. Merumuskan suatu bentuk rekomendasi jalur hijau Jalan di Kota Singkawang yang dapat mengakomodasikan nilai fungsional dan estetika bagi pengguna jalan. Manfaat penelitian ini adalah: 1. Informasi mengenai nilai fungsional dan estetika yang terbentuk dari penataan tanaman pada jalur hijau jalan di Kota Singkawang. 2. Bahan pertimbangan bagi arsitek lanskap, perencana dan pengelola dalam mengembangkan lanskap jalan untuk melihat aspek nilai fungsional dan estetika. 3. Rekomendasi bagi pihak-pihak terkait dalam pengembangan dan pelestarian jalur hijau jalan Kota Singkawang.

KARAKTERISTIK WILAYAH STUDI

Secara geografis Kota Singkawang ini terletak antara 108° 52' 14,19" BT sampai dengan 109° 09' 46,22" BT (Bujur Timur) dan 00° 44' 57,57" LU sampai dengan 01° 00' 48,65" LU (Lintang Utara), berjarak ± 135 km dari Ibukota Provinsi (Pontianak), dapat dicapai melalui transportasi darat maupun laut (Pelabuhan Singkawang). Kota Singkawang secara administratif terbagi dalam 5 wilayah kecamatan yang meliputi 26 kelurahan. Luas total wilayah Kota Singkawang ini adalah 50.400 Ha dengan batas-batas sebagai berikut :

1. Sebelah Utara : berbatasan dengan Kecamatan Selakau Kabupaten Sambas.
2. Sebelah Timur: berbatasan dengan Kecamatan Samalantan Kabupaten Bengkayang.
3. Sebelah Selatan: berbatasan dengan Kecamatan Sungai Raya Kabupaten Bengkayang.
4. Sebelah Barat : berbatasan dengan Laut Natuna.

Iklm mikro Kota Singkawang termasuk iklim tropis dengan udara lebih sejuk daripada Kota Pontianak karena fisiomorfologinya yang unik. Curah hujan kota ini cukup tinggi yaitu rata-rata 2.780 mm pertahun dengan rata-rata 134 hari hujan pertahun. Curah hujan relatif tinggi terjadi pada bulan April – Juli dan Oktober-Desember dengan curah hujan

maksimum 490 mm terjadi pada bulan Desember dengan 20 hari hujan. Keadaan iklim mikro di Kota Singkawang dapat dikatakan tidak menentu dengan suhu udara berkisar antara 21,8° sampai 30,5° C, dan masih dipengaruhi oleh angin muson dan perubahan iklim laut.

Kota Singkawang merupakan kota pantai sekaligus perbukitan. Ini adalah perpaduan topografi yang sangat unik. Bahkan Gunung Besar yang ada di bagian selatan kota langsung menyentuh bibir pantai Laut Natuna. Gugusan pegunungan di wilayah Singkawang Selatan yang membentang dari Gunung Poteng di timur hingga Gunung Besar di barat memberikan kesan indah dan sejuk bagi kota ini. Bahkan beberapa bukit jauh menyentuh ke dalam bagian kota yaitu Gunung Sari (305 m) dan Gunung Roban (212 m). Selain di kawasan pegunungan dan perbukitan di bagian selatan tersebut, sebenarnya topografi Kota Singkawang umumnya datar yaitu dengan kemiringan antara 0 – 2 %.

Wilayah Kecamatan Singkawang Timur sampai ke sebagian kecil wilayah Singkawang Tengah bagian timur merupakan kawasan dengan kemiringan 2-15 %, dimana sebagian besar berada pada kemiringan antara 2-8 % saja. Ketinggian di kawasan ini bergradasi meninggi ke arah timur berkisar antara 12 hingga 45 meter dpl. Kawasan yang cukup bergelombang di bagian timur merupakan daerah aliran Sungai Selakau, yang relatif padat dengan puluhan aliran anak sungainya. Di samping itu, kawasan dengan kemiringan 2-15 % juga tersebar secara sporadis di wilayah Singkawang Selatan, tersebar diantara puncak-puncak gunung yang dimanfaatkan penduduk setempat sebagai pusat-pusat perkampungan.

Kawasan pegunungan di Kecamatan Singkawang Selatan dan Singkawang Timur bagian selatan umumnya memiliki kemiringan antara 15 hingga di atas 40 %. Ada sekitar 21 puncak gunung di kawasan ini dengan ketinggian yang sangat bervariasi. Puncak tertinggi berada pada puncak Gunung Pasi dengan ketinggian 770 meter di atas permukaan laut. Di sebelah selatan Gunung Pasi topografi mulai melandai kembali sampai ke Sagatani kemiringan mencapai sekitar 4 % terus ke selatan hingga Danau Sarantangan.

Distribusi penggunaan lahan Kota Singkawang secara umum terdiri dari penggunaan lahan untuk tapak (permukiman, industri, perdagangan dan fasilitas-fasilitas kegiatan lainnya) dan penggunaan lahan non tapak (perkebunan, sawah, hutan dan lain-lain). Areal terbesar kawasan terbangun Kota Singkawang adalah areal permukiman (perumahan dan berbagai fasilitas sosial-budayanya) yang luasnya sekitar 308,5 Ha atau sekitar 0,6% luas kota. Sedangkan kawasan terbangun lainnya berupa industri mencakup 10 hektar saja. Selebihnya yaitu sekitar 33.313 Ha atau sekitar 66% dari luas kota terdiri dari areal sawah, kebun campuran, perkebunan dan pertambangan. Sekitar 16,5% luas kota masih berupa hutan lebat yang tersebar di beberapa areal pegunungan seperti Gunung Raya, Gunung Pasi, Gunung Sari, Gunung Poteng dan lain-lain.

Berdasarkan data statistik tahun 2007 penduduk Kota Singkawang berjumlah 179.155 orang, terdiri dari 87.690 orang penduduk laki-laki dan 91.465 orang penduduk perempuan. Jumlah penduduk tersebut terbagi dalam 43.894 Kepala Keluarga. Mata Pencaharian penduduk Kota Singkawang didominasi oleh buruh dan petani yang masing-masing besarnya 37,03 dan 21,32 % dari seluruh penduduk kota yang bekerja. Buruh terbanyak berada di Singkawang Selatan, umumnya bekerja sebagai buruh tani dan buruh perkebunan, sebagian juga bekerja sebagai buruh industri dan peternakan. Sedangkan petani terbanyak berada di Kecamatan Singkawang Timur. Penduduk yang bekerja sebagai nelayan jumlahnya mencapai 2,5 % dari penduduk yang bekerja dan terbanyak berada di Kecamatan Singkawang Selatan dan Singkawang Barat.

Pada sektor industri, sekitar 0,2 % penduduk kota bekerja di sektor ini, terbanyak berada di Kecamatan Singkawang Selatan dan Tengah. Sedangkan di sektor perdagangan dan jasa mencakup 10 % dari penduduk yang bekerja, terbanyak berada di Kecamatan Singkawang Barat dan Singkawang Tengah. Komposisi penduduk berdasarkan matapencaharian seperti yang digambarkan di atas menunjukkan bahwa ciri agraris Kota Singkawang masih tampak kental, sedangkan sektor industri dan jasa sudah mulai berkembang terutama di pusat kota.

Sebagian besar penduduk Kota Singkawang beragama Budha yang kebanyakan dianut oleh penduduk dari etnis China. Umat Budha ini tersebar di seluruh kecamatan, terbanyak berada di Kecamatan Singkawang Barat dan Selatan. Penduduk beragama Islam merupakan yang terbesar kedua, juga tersebar di lima kecamatan, terbanyak berada di Kecamatan Singkawang Tengah. Menyusul di urutan ketiga dan keempat masing-masing penduduk beragama Katolik dan Protestan yang umumnya berada merata di Kecamatan Timur, Tengah, Barat dan Selatan.

TATA CARA PENELITIAN

Penelitian telah dilakukan di dua jalan di Kota Singkawang pada bulan Maret sampai Mei 2018. Proses penelitian ini meliputi pengumpulan dan analisis data sampel. Bahan yang digunakan adalah hasil survei berupa kondisi eksisting yang tampak. Sedangkan alat yang digunakan dalam penelitian ini yaitu alat tulis, kamera, dan alat bantu gambar.

Penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif dengan menggunakan metode survei dengan beberapa parameter kuantitatif. Hal tersebut ditujukan untuk memberikan deskripsi secara sistematis, faktual dan akurat mengenai aspek-aspek fungsional dan estetika tata hijau lanskap Jalan di Kota Singkawang. Proses evaluasi dalam studi ini dijabarkan dalam tiga tahap yaitu pengumpulan data, evaluasi dan perumusan rekomendasi. Pengumpulan data meliputi data-data primer dan sekunder, yang dianalisis sesuai alat analisis yang digunakan. Hasilnya akan memberikan suatu bentuk rekomendasi mengenai jenis, bentuk dan struktur tata hijau lanskap jalan yang sesuai dengan karakteristik tapak. Adapun tahapan penilaian atau proses penilaian sebelum melakukan penilaian fungsional dan estetika jalur hijau jalan di Kota Singkawang ialah: (1) Inventarisasi tiap segmen lokasi, data yang diinventarisasi meliputi jenis tanaman, jarak tanam, dan tinggi tanaman serta kondisi eksisting jalur hijau jalan. (2) Melakukan penyebaran kuisisioner kepada pengguna jalan.

Penyebaran kuisisioner dan wawancara dilakukan dengan memberikan sejumlah pertanyaan kepada responden dengan harapan dapat mewakili sifat populasi secara keseluruhan. Dalam buku Sugiyono (2009), Roscoe *cit.* Puspitasari (2017) memberikan saran tentang ukuran sampel untuk penelitian diantaranya adalah:

1. Ukuran sampel penelitian yang layak adalah 30 sampai dengan 500.
2. Bila sampel dibagi dalam beberapa kategori maka jumlah anggota sampel setiap kategori minimal 30.

Pemilihan lokasi penelitian dilakukan dengan cara *purposive*, yaitu pengambilan sampel yang secara sengaja dipilih atau pengambilan sampel lokasi yang dipilih didasarkan pada klasifikasi jalan dan tingkat kepadatan lalu lintas di lokasi. Lokasi yang dipilih untuk penelitian terdiri atas 2 jalan, yaitu Jl. Sudirman yang terletak di Kota Singkawang bagian tengah yang mempunyai kepadatan yang paling tinggi dibanding jalan yang lain. Volume lalu lintas yang melewati Jl. Sudirman yaitu 7.320 smp/hari. Selanjutnya, jalan yang dipilih adalah Jl. Diponegoro, yakni jalan kota yang terletak di tengah Kota Singkawang. Jl.

Diponegoro menghubungkan beberapa daerah di wilayah Selatan Singkawang menuju pusat Kota Singkawang. Kepadatan lalu lintas di Jl. Diponegoro yaitu 5.136 smp/hari.

Metode pemilihan sampel yang digunakan yaitu *sampling purposive* (*purposive* atau *judgemental sampling*) yaitu pengambilan sampel berdasarkan seleksi khusus. Peneliti membuat kriteria tertentu yang akan dijadikan sebagai responden. Responden merupakan laki-laki atau perempuan warga Kota Singkawang dengan latar belakang pendidikan minimal SMA. Penyebaran kuisisioner dilakukan dengan cara memberikan sejumlah daftar pertanyaan kepada responden yang merupakan pengguna jalan (baik pejalan kaki maupun pengendara) dengan harapan dapat mewakili sifat populasi secara keseluruhan. Metode yang digunakan untuk menentukan jumlah sampel adalah menggunakan rumus Yamane (Eko Prabowo, 2012 *cit.* Puspitasari, 2017).

$$\text{Rumus Yamane: } n = \frac{N}{1 + Nd^2} \times 10\%$$

n : Jumlah sampel

N : Jumlah populasi

d : Batas toleransi kesalahan (5%)

1. Jalan Sudirman

$$n = \frac{N}{1 + Nd^2} \times 10\%$$

$$n = \frac{7320}{1 + (7320 \times (0,05)^2)} \times 10\%$$

n = 37,92 dibulatkan menjadi 38 sampel

2. Jalan Diponegoro

$$n = \frac{N}{1 + Nd^2} \times 10\%$$

$$n = \frac{5136}{1 + (5136 \times (0,05)^2)} \times 10\%$$

n = 37,11 dibulatkan menjadi 37 sampel

Jumlah sampel yang diambil pada Jl. Sudirman yaitu sebanyak 38 sampel, sedangkan jumlah sampel yang diambil pada Jl. Diponegoro yaitu sebanyak 37 sampel.

Data yang terkumpul dianalisis dengan menggunakan metode deskriptif. Metode deskriptif adalah suatu metode untuk meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kilas peristiwa yang sedang terjadi. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskriptif, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan fenomena yang diselidiki (Nazir, 1999 *cit.* Widyatama, 2011). Analisis deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran, penjelasan dan uraian hubungan antara satu faktor dengan faktor yang lain berdasarkan fakta, data dan informasi kemudian dibuat dalam bentuk tabel atau gambar.

Jenis data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil observasi secara langsung, hasil penyebaran kuesioner dan hasil wawancara langsung di lapangan. Data sekunder merupakan dokumen atau data yang diperoleh dari laporan studi instansi pemerintah terkait Kota Singkawang (Dinas Ciptaru, Bappeda dan Dinas Kependudukan), serta dokumen lain seperti dari buku, jurnal, atau data dari internet, yang menjelaskan tentang teori atau hasil penelitian yang terkait dengan ruang terbuka hijau yakni pengelolaan jalur hijau jalan.

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan atau bahan pertimbangan Pemerintah Kota Singkawang dalam merancang jalur hijau jalan. Bentuk luaran (produk) penelitian ini yaitu berupa naskah akademik (skripsi) dan *display* poster berukuran 90 x 60 cm.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Eksisting

Jalan Sudirman memiliki jalur dengan 2 lajur dan memiliki ruas jalan sepanjang 1,5 KM dengan lebar jalan ± 6 meter dan jalur hijau jalan sepanjang 1,361 KM (DPU Kota Singkawang, 2009 *cit.* Sasmita, 2009). Jalan Sudirman memiliki perkerasan aspal yang sudah baik, namun tidak memiliki trotoar yang dapat digunakan oleh pejalan kaki, hanya terdapat badan jalan yang berupa tanah berpasir sebagai fasilitas pejalan kaki. Jalan Sudirman tidak memiliki median jalan sebagai pemisah dua arah jalan yang berlawanan dan juga sebagai tempat penambah jalur hijau jalan.

Jalan Sudirman dibagi ke dalam 2 potongan, yaitu bagian pangkal dan ujung jalan. Hal tersebut didasari oleh keberadaan vegetasi di pinggir jalan yang jumlah maupun sebarannya sangat bertolak belakang pada kedua bagian tersebut. Kondisi jalur hijau Jalan Sudirman bisa dikatakan tidak baik. Hal ini terlihat dari kurangnya jumlah, maupun sebaran tanaman atau pohon-pohon di sepanjang Jalan Sudirman. Jalur hijau di sepanjang Jalan Sudirman hanya terdapat pada bagian ujung jalan saja, sedangkan di bagian pangkal jalan, keberadaan tanaman sangat kurang.

Jalan Diponegoro memiliki panjang 2,3 km dan lebar 6 m tiap jalurnya dengan perkerasan aspal, dan median jalan yang berukuran 0,5 m, serta memiliki trotoar berukuran 1,2 m dengan kondisi yang cukup baik. Hal ini dikarenakan letaknya yang terletak di pusat kota dan dekat dengan pusat pemerintahan, sehingga kondisi jalan ini lebih diperhatikan dibanding Jalan Sudirman. Walau demikian, kondisi jalur hijau jalan masih belum baik, hal ini dikarenakan kurangnya jumlah, sebaran, dan penataan vegetasi di sepanjang trotoar, median, dan bahu jalan.

Jalur hijau yang terdapat di sepanjang Jalan Diponegoro hanya sepanjang 2,7 km. Keberadaan tanaman di jalur hijau Jalan Diponegoro sangat kurang, di sepanjang trotoar jalan nyaris tidak ditemukan vegetasi, hanya terdapat beberapa vegetasi berjenis pohon saja, seperti Tanaman Glodokan Tiang yang juga terlihat tidak tertata sama sekali. Sementara itu, di bagian median jalan, sudah terdapat tanaman yang ditanami untuk menambah kesan estetik jalan berupa tanaman semak namun, perlu dilakukan penataan dan penambahan jenis tanaman agar fungsi dan estetika jalur hijau jalan semakin baik.

Vegetasi

Jalur Hijau Jalan Sudirman terdapat di kiri dan kanan jalan dengan tingkat keberagaman jenis vegetasi yang rendah dan penataan tanaman yang dirasa masih kurang baik. Vegetasi yang terdapat pada jalur hijau jalan didominasi oleh tanaman pohon dengan ukuran hampir seragam yang terdapat pada bagian ujung jalan. Terdapat beberapa tanaman perdu atau semak dan rumput yang tumbuh di beberapa area jalur hijau jalan. Rumput yang tumbuh di area jalur hijau merupakan rumput liar yang tumbuh berkelompok menutupi sebagian besar area jalur hijau. Jumlah vegetasi yang terdapat di jalur hijau Jalan Sudirman masih kurang banyak, karena masih banyak area jalan yang tidak tertutupi oleh tanaman yang menyebabkan beberapa titik jalan, khususnya daerah pangkal jalan terasa panas dan tidak estetik.

Tabel 1. Vegetasi Penyusun Jalur Hijau Jalan Sudirman

No	Tanaman	Nama Latin	Jenis	Jumlah
1	Ketapang	<i>Terminalia catappa</i> L.	Pohon	5
2	Tanjung	<i>Mimusops elengi</i> L.	Pohon	54
3	Johar	<i>Senna siamea</i> L.	Pohon	46
4	Lamtoro	<i>Leucaena leucocephala</i> Lamk.	Pohon	3
5	Mangga	<i>Mangifera indica</i> L.	Pohon	4
6	Karsen	<i>Muntingia calabura</i> L.	Pohon	3
7	Palem Raja	<i>Roystonea regia</i> K.	Pohon	2
8	Pucuk Merah	<i>Syzygium oleana</i> L.	Pohon	1
9	Jambu Air	<i>Syzygium aqueum</i> B.	Pohon	1

Vegetasi penyusun jalur hijau Jalan Sudirman didominasi oleh pohon yang difungsikan sebagai peneduh jalan. Tanjung dan Johar merupakan tanaman yang mendominasi di sepanjang jalur hijau Jalan Sudirman. Kedua tanaman tersebut ditanam berselingan satu sama lain. Tanaman Tanjung yang terdapat di jalur hijau jalan memiliki ukuran yang hampir seragam, memiliki tinggi 2-4 m, massa daun yang padat, dan lebar tajuk 1-3 m serta jarak tanam 2-3 m antar tanaman. Tanaman tersebut ditanam secara berbaris di kiri dan kanan sepanjang koridor jalan.

Jalur hijau yang terdapat di Jalan Diponegoro terdapat di kiri, kanan (bahu jalan), dan median jalan dengan tingkat keberagaman vegetasi yang juga rendah. Keberadaan vegetasi yang terdapat di jalur hijau Jalan Diponegoro dirasa sangat kurang, terlebih pada daerah trotoar jalan yang seharusnya dapat memberi rasa teduh kepada para pejalan kaki maupun pengguna jalan. Minimnya keberadaan vegetasi pada jalur hijau Jalan Diponegoro disebabkan oleh sempitnya area atau *space* tumbuh tanaman yang tersedia di bahu jalan yang bisa dimanfaatkan untuk membentuk jalur hijau jalan.

Vegetasi yang ada di jalur hijau Jalan Diponegoro sebagian besar terdapat di median jalan yang memang dimanfaatkan sebagai area tumbuh tanaman untuk menambah kesan estetik jalan. Namun, perlu penataan dan penambahan beberapa jenis vegetasi agar kesan estetik dan fungsi jalur hijau di median jalan semakin baik. Sementara itu, vegetasi yang ada di bahu jalan masih sangat minim, sehingga fungsi dan kesan estetik yang seharusnya bisa dirasakan oleh pengguna jalan menjadi tidak maksimal. Vegetasi yang terdapat di jalur hijau Jalan Diponegoro didominasi oleh Tanaman Asoka Daun Kecil (*Ixora acuminata* R.) yang ditanaman secara berbaris di sepanjang median jalan dengan jarak tanam antar tanaman 20-30 cm dan tinggi 30-40 cm dari permukaan tanah. Tanaman ini memiliki tajuk yang berbentuk bundar dengan daun yang berwarna hijau tua dan massa daun padat. Terdapat beberapa jenis pohon yang tumbuh di bahu jalan yang bisa dikatakan tidak terawat dan tertata dengan baik.

Tabel 2. Vegetasi Penyusun Jalur Hijau Jalan Diponegoro

No	Tanaman	Nama Latin	Jenis	Jumlah
1	Asoka Daun Kecil	<i>Ixora acuminata</i> R.	Semak	573
2	Glodokan Tiang	<i>Polyalthia longifolia</i> S.	Pohon	55
3	Melati Gambir	<i>Jasminum officinale</i> L.	Perdu	30
4	Palem Puteri	<i>Veitchia merillii</i> B.	Pohon	20
5	Pucuk Merah	<i>Syzygium oleana</i> L.	Pohon	5
6	Ketapang	<i>Terminalia catappa</i> L.	Pohon	24
7	Palem Raja	<i>Roystonea regia</i> K.	Pohon	16
8	Mangga	<i>Mangifera indica</i> L.	Pohon	2
9	Karsen	<i>Muntingia calabura</i> L.	Pohon	3

Persepsi Masyarakat

Masyarakat memegang peranan penting terhadap suatu kebijakan di suatu daerah. Begitu pula terhadap evaluasi yang dilakukan terhadap suatu fasilitas umum, yaitu jalan. Tujuan penggunaan elemen masyarakat dalam konsep evaluasi yaitu untuk mengetahui pendapat pengguna jalan mengenai kondisi eksisting dan harapan untuk pengembangan jalur hijau jalan. Dengan demikian, diharapkan konsep jalur hijau jalan yang sesuai dengan keinginan masyarakat sebagai pengguna jalan dapat terwujud.

Tabel 3. Harapan Responden terhadap Jalur Hijau Jalan

Daftar Pertanyaan	Jumlah		Persentase (%)	
	1	2	1	2
1. Rencana desain ulang jalur hijau di Jalan Sudirman/Jalan Diponegoro.				
a. Tidak setuju	3	-	7,89	-
b. Cukup setuju	7	5	18,42	13,51
c. Setuju	11	12	28,95	32,43
d. Sangat setuju	17	20	44,74	54,05
2. Jenis tanaman yang paling tepat untuk ditanam di sepanjang jalur hijau jalan saat ini/.				
a. Penghasil buah dan tanaman hias	8	6	21,05	16,21
b. Penghasil kayu, buah, dan tanaman hias	2	4	5,26	10,81
c. Tanaman penghasil kayu dan tanaman hias	3	-	7,89	-
d. Kombinasi pohon, perdu, dan tanaman hias	25	28	65,79	75,67
3. Prioritas utama yang diharapkan jika kawasan Jalan Sudirman atau Jalan Diponegoro didesain ulang.				
a. Akses mudah	5	3	13,16	8,11
b. Lingkungan aman, nyaman, dan indah	31	30	81,58	81,09
c. Fasilitas semakin lengkap	2	4	5,26	10,80
d. Lainnya	-	-	-	-

Tabel 4. Indeks Lalu Lintas Responden

Daftar Pertanyaan	Jumlah		Persentase (%)	
	1	2	1	2
1. Frekuensi melewati Jalan Sudirman atau Jalan Diponegoro.				
a. Beberapa kali sehari	31	10	81,58	27,03
b. Beberapa hari sekali	5	10	13,16	27,03
c. Dua kali dalam seminggu	2	11	5,26	29,73
d. Kurang dari 2 kali dalam seminggu	-	6	-	16,22
2. Waktu pada saat melewati jalan.				
a. Pagi atau sore di hari kerja	35	27	92,11	87,10
b. Pagi atau sore di hari libur/akhir pekan	3	2	7,89	5,26
c. Siang di hari kerja	-	3	-	8,11
d. Siang di hari libur/akhir pekan	-	5	-	13,51
3. Keperluan saat melewati Jalan Sudirman atau Jalan Diponegoro.				
a. Pekerjaan/aktivitas	16	19	42,11	51,35
b. Jalur tempat tinggal	12	9	31,56	24,32
c. Rekreasi	3	6	7,89	16,22
d. Lainnya	7	4	18,42	10,81

Tabel 5. Persepsi Responden terhadap Kondisi Jalur Hijau Jalan

Daftar Pertanyaan	Jumlah		Persentase (%)	
	1	2	1	2
1. Kondisi Jalan Sudirman/Jalan Diponegoro saat dilalui.				
a. Panas	15	21	39,47	56,76
b. Berdebu	13	9	34,21	24,32
c. Sejuk	6	1	15,80	2,70
d. Nyaman	4	6	10,53	16,21
2. Tingkat kebisingan yang anda rasakan saat melewati jalan tersebut.				
a. Sangat bising	1	-	2,63	-
b. Cukup bising	12	9	31,58	24,32
c. Bising	2	3	5,26	8,11
d. Biasa saja/tidak bising	23	25	60,53	67,56
3. Kondisi tanaman-tanaman di pinggir maupun median jalan saat ini.				
a. Sudah tertata dan terawat dengan baik	6	8	15,79	21,62
b. Masih perlu penataan dan perawatan	18	14	47,37	37,84
c. Beberapa tanaman tidak sesuai penempatan	1	3	2,63	8,11
d. Tidak terawat dan perlu penataan ulang	13	12	34,21	32,43
4. Adanya posisi peletakkan tanaman yang mengganggu atau bingung saat melewati jalan tersebut.				
a. Tidak ada	34	35	89,47	94,59
b. Sedikit/beberapa saja	4	2	10,53	5,41
c. Banyak	-	-	-	-

Tabel 6. Persepsi Responden terhadap Kondisi Jalur Hijau Jalan (Lanjutan)

5. Gangguan pada siang atau malam hari terhadap cahaya dari sinar matahari ataupun lampu kendaraan.	Jumlah		Persentase	
	1	2	1	2
a. Biasa saja/tidak terganggu	27	28	71,05	75,68
b. Sedikit terganggu	10	9	26,32	24,32
c. Terganggu	1	-	2,63	-
6. Penempatan tanaman dengan kondisi jalan.				
a. Sudah sesuai, terawat, dan indah dipandang	12	8	31,58	21,62
b. Beberapa tanaman mengganggu pandangan	8	4	21,05	10,81
c. Sesuai tetapi masih diperlukan penambahan jumlah tanaman	18	25	47,36	67,57
d. Tidak sesuai dan perlu digantikan tanaman lain	-	-	-	-
7. Jumlah tanaman di Jalan Sudirman/Jalan Diponegoro.				
a. Kurang banyak	25	31	65,79	83,78
b. Cukup	10	6	26,31	16,22
c. Banyak	3	-	7,89	-
d. Terlalu banyak	-	-	-	-
8. Keindahan/estetika jalur hijau di jalan tersebut.				
a. Indah	5	4	13,16	10,81
b. Cukup indah	21	23	55,26	62,16
c. Kurang indah	10	6	26,32	16,22
d. Tidak indah	2	4	5,26	10,81

Tabel 7. Persepsi Responden tentang Pengertian Jalur Hijau Jalan

Daftar Pertanyaan	Jumlah		Persentase (%)	
	1	2	1	2
1. Pengertian jalur hijau jalan.				
a. Bagian dari jalan sebagai tempat penanaman tanaman	33	35	86,84	94,60
b. Tanaman yang ada di tengah jalan	1	-	2,63	-
c. Jalan yang terlihat hijau	3	2	7,89	5,40
d. Tidak tahu	1	-	2,63	-
2. Manfaat jalur hijau jalan.				
a. Untuk memperindah jalan	12	17	31,58	45,94
b. Untuk memperbaiki kondisi lingkungan di sekitar jalan	24	20	63,16	54,06
c. Tempat rekreasi	2	-	5,26	-
d. Lainnya	-	-	-	-

Keterangan: 1. Jalan Sudirman 2. Jalan Diponegoro

Evaluasi Jalur Hijau Jalan

Evaluasi jalur hijau Jalan Sudirman dan Jalan Diponegoro dilakukan untuk menganalisis serta meningkatkan nilai fungsional dan nilai estetika jalur hijau demi kepentingan pengguna jalan. Menurut Departemen Pekerjaan Umum (1996), ada beberapa fungsi tanaman yang ditanam pada jalur hijau supaya dapat meningkatkan nilai fungsional tanaman di jalur hijau jalan, yaitu peneduh, kontrol visual, pengarah, kontrol polusi, dan kontrol bunyi, serta penambah kesan estetika jalan. Evaluasi dilakukan dengan menata ulang, menambah ataupun mengganti jenis dan jumlah tanaman yang ditanam di lokasi penelitian. Evaluasi didasarkan oleh kondisi eksisting dan persepsi masyarakat terhadap jalur hijau jalan.

Sebagian besar tanaman yang ditanam di bahu Jalan Sudirman difungsikan sebagai peneduh, karena seluruh tanaman yang terdapat di jalur hijau jalan merupakan tanaman berjenis pohon, namun yang paling dominan dan tertata ialah Tanaman Johar dan Tanjung yang ditanam berjejer di sepanjang bahu jalan. Tanaman Johar (*Senna siamea*) yang terdapat di jalur hijau jalan sudah berfungsi dengan baik sebagai peneduh. Hal ini dikarenakan ditanam dengan jarak tanam 2-3 dan tajuk tanaman saling bersinggungan serta membentuk dome/kanopi sehingga membentuk suatu lingkungan iklim mikro yang sejuk dan teduh, hanya saja jumlahnya perlu ditambah untuk menutupi beberapa sektor jalan yang belum tertutupi oleh tanaman. Selain Tanaman Johar, Tanaman Tanjung (*Mimusops elengi*) juga difungsikan sebagai peneduh di Jalan Sudirman, namun sebagian tanaman masih tergolong muda dan memiliki tajuk yang tidak terlalu besar, sehingga belum terlalu maksimal untuk mereduksi cahaya matahari.

Tanaman dapat menahan silau yang ditimbulkan oleh sinar matahari, lampu jalan, dan lampu kendaraan. Berdasarkan hasil kuisioner yang telah dilakukan, didapatkan 71,05% responden yang tidak terganggu dan hanya 36,32% responden pengguna jalan yang merasa sedikit terganggu oleh cahaya yang ditimbulkan oleh sinar matahari atau lampu kendaraan. Hal tersebut menunjukkan bahwa tanaman yang terdapat di jalur hijau jalan telah berfungsi sebagai kontrol visual dengan baik. Hal ini dikarenakan tanaman pohon yang terdapat di pinggir jalan memiliki kriteria yang sesuai untuk mengontrol kesilauan, yaitu memiliki massa daun yang cukup rapat, sehingga dapat menghalau sinar matahari yang masuk ke area jalan. Jalan Sudirman tidak memiliki median jalan yang bisa dijadikan tempat penanaman tanaman yang dapat berfungsi sebagai kontrol visual, khususnya yang berasal dari lampu kendaraan di malam hari (kontrol kesilauan). Hal tersebut mengakibatkan lampu pengendara dari lajur yang berlawanan tidak bisa direduksi oleh tanaman yang berada di median jalan.

Tanaman Tanjung dan Johar yang ditanam berselingan dan berjejer di sepanjang jalan juga berfungsi untuk membatasi pandangan dari hal yang tidak mengenakan/diinginkan, seperti pemukiman dan pertokoan. Hal ini disebabkan oleh tajuk tanaman yang saling bersinggungan dan jarak tanam yang konsisten antar tanaman dapat membatasi pandangan pengendara dari hal yang tidak diinginkan, sehingga dapat lebih berkonsentrasi dalam berkendara. Jalan Sudirman memiliki selokan yang tidak enak untuk dipandang, oleh karena itu diperlukan tanaman yang dapat membatasi/menghalangi pandangan pengguna dari hal tersebut. Daerah pangkal jalan yang didominasi oleh ruko yang memiliki kepadatan bangunan yang tinggi menyebabkan ketersediaan jalur hijau jalan sangat minim yang berakibat tidak adanya tanaman yang dapat berfungsi sebagai kontrol pandangan pada daerah tersebut.

Penataan Tanaman Tanjung dan Johar di sepanjang jalur hijau jalan membuat tajuk tanaman saling bersinggungan serta percabangan tanaman dapat memberikan kesan rapi dan orientasi untuk mengarahkan pengemudi melakukan pergerakan ke satu titik tertentu, namun masih diperlukan penambahan tanaman jenis perdu karena di sepanjang jalur hijau Jalan Sudirman didominasi oleh tanaman jenis pohon. Penanaman tanaman perdu dapat memaksimalkan fungsi pengarah, khususnya bagi pejalan kaki.

Jalan Sudirman memiliki masalah berupa debu yang bertebaran di udara, hal tersebut didasari oleh hasil kuisisioner yang telah dilakukan, yaitu sebanyak 34,21% responden merasa Jalan Sudirman berdebu saat dilewati. Permasalahan debu tersebut disebabkan oleh kurangnya tanaman yang dapat memfilter udara dan juga tekstur tanah berpasir yang ada di jalur pedestrian Jalan Sudirman, terlebih pada daerah pangkal jalan yang didominasi oleh bangunan ruko dan minim tanaman pinggir jalan. Oleh karena itu, diperlukan penambahan tanaman yang dapat memfilter udara di sepanjang jalur hijau Jalan Sudirman.

Tanaman dapat meredam suara dengan cara mengabsorpsi gelombang suara oleh daun, cabang, dan ranting. Tanaman Tanjung dan Johar yang terdapat di sepanjang jalur hijau jalan sudah berfungsi dengan baik dalam mengabsorpsi suara karena mempunyai tajuk yang tebal dan bermassa daun padat/rimbun. Diperlukan penambahan tanaman perdu yang bermassa daun padat pada tempat-tempat yang membutuhkan ketenangan dan kenyamanan, seperti tempat ibadah, pendidikan, kesehatan, perkantoran dan sebagainya agar fungsi kontrol bunyi berfungsi lebih optimal.

Jalur hijau Jalan Sudirman sudah memiliki estetika yang cukup baik, hal tersebut didasari oleh hasil kuisisioner yang menunjukkan bahwa sebagian besar responden berpendapat bahwa jalur hijau Jalan Sudirman sudah cukup indah, dan hanya 5,26% responden yang berpendapat bahwa jalur hijau Jalan Sudirman tidak indah. Hal tersebut tidak terlepas dari penanaman Pohon Tanjung dan Johar secara berbaris di sepanjang pinggir Jalan Sudirman, namun masih terdapat sektor jalan yang tidak tertutupi oleh tanaman tersebut, yaitu bagian pangkal jalan yang minim tanaman sehingga menyebabkan jalur hijau di bagian tersebut tidak estetik untuk dipandang.

Jalur hijau Jalan Diponegoro terdapat di median jalan yang menjadi tempat penanaman tanaman. Fungsi tanaman sebagai peneduh di Jalan Diponegoro tidak berfungsi dengan baik, karena sebagian besar tanaman penyusun jalur hijau Jalan Diponegoro merupakan tanaman Asoka yang terdapat di median jalan termasuk dalam jenis tanaman semak yang memiliki tinggi tidak lebih dari 1 m dan sama sekali tidak memiliki kriteria sebagai tanaman peneduh. Hal ini sejalan dengan hasil kuisisioner yang menunjukkan bahwa 56,76% responden merasa panas saat melewati Jalan Diponegoro.

Tanaman dapat menahan silau yang ditimbulkan oleh sinar matahari, lampu jalan, dan lampu kendaraan. Berdasarkan hasil kuisisioner yang telah dilakukan, didapatkan 75,68% responden yang tidak terganggu, namun 24,32% responden masih sedikit terganggu oleh cahaya yang ditimbulkan oleh sinar matahari atau lampu kendaraan. Hal tersebut bertolak belakang dengan kondisi eksisting jalan yang minim tanaman berjenis pohon yang membuat cahaya/silau matahari yang masuk ke jalan tidak bisa direduksi oleh tanaman. Jalan Diponegoro memiliki median jalan yang dijadikan tempat penanaman tanaman yang dapat berfungsi sebagai kontrol kesilauan, khususnya yang berasal dari lampu kendaraan di malam hari (kontrol kesilauan), namun Tanaman Asoka yang berada di median jalan tersebut belum berfungsi sebagai pereduksi cahaya/sinar kendaraan secara optimal, karena tinggi tanaman

yang masih berada di bawah tinggi lampu kendaraan dan jarak antar tanaman yang masih terlalu jarang menyebabkan tajuk tanaman tidak saling bersinggungan. Sehingga lampu pengendara dari lajur yang berlawanan tidak bisa direduksi secara optimal oleh tanaman yang berada di median jalan.

Tanaman dapat digunakan sebagai penghalang pergerakan manusia dan hewan, selain itu juga dapat berfungsi mengarahkan pergerakan. Fungsi pengarah oleh tanaman di Jalan Diponegoro sudah berfungsi dengan baik, hal ini didasari oleh hasil kuisisioner yang menunjukkan bahwa 94,59% responden tidak merasa terganggu atau bingung oleh penempatan tanaman saat melintas di jalan tersebut. Hasil tersebut mengindikasikan bahwa penataan posisi tanaman di Jalan Diponegoro sudah baik sehingga fungsi pengarah yang ditimbulkan oleh penataan tanaman juga sudah berjalan dengan baik.

Jalan Diponegoro memiliki masalah berupa debu yang bertebaran di udara, hal tersebut didasari oleh hasil kuisisioner yang telah dilakukan, yaitu sebanyak 24,32% responden merasa Jalan Diponegoro berdebu saat dilewati. Permasalahan debu tersebut disebabkan oleh kurangnya tanaman yang dapat memfilter udara di sepanjang jalur hijau Jalan Diponegoro dan teksur berdebu pada tanah yang terdapat pada bahu jalan. Jalan Diponegoro memang minim tanaman pohon di bagian bahu jalan. Oleh karena itu diperlukan penambahan tanaman yang difungsikan sebagai filter atau penyaring debu, bau, dan memberikan udara segar.

Sebanyak 32,44% responden merasa bising saat melewati Jalan Diponegoro disebabkan oleh kurangnya tanaman yang dapat mengabsorpsi suara yang ditimbulkan oleh berbagai sumber suara. Hal ini sesuai dengan kondisi eksisting jalan yang memang minim tanaman pohon yang memiliki tajuk besar dan massa daun yang padat/rimbun. Tanaman dapat meredam suara dengan cara mengabsorpsi gelombang suara oleh daun, cabang, dan ranting. Oleh karena itu, diperlukan penambahan tanaman yang memiliki massa daun yang padat agar dapat berfungsi sebagai pengontrol kebisingan.

Jalan Diponegoro sudah memiliki jalur hijau jalan yang estetik menurut 89,19% responden. Jalan Diponegoro yang memiliki trotoar dalam kondisi terawat dan median yang ditanami Asoka secara berjejer dan kontinyu membuat Jalan Diponegoro terkesan indah. Hal tersebut menyebabkan kesan monoton, karena sepanjang 2,3 KM median jalan hanya ditanami oleh tanaman tersebut saja. Kondisi tanaman tersebut tidak semua dalam kondisi baik, terdapat beberapa Tanaman Asoka yang terlihat layu dan kurang subur serta lahan tanam yang terlihat gersang karena tidak tertutupi oleh tanaman *Ground Cover* (penutup tanah).

Rekomendasi Perencanaan Jalur Hijau Jalan

Rekomendasi perencanaan jalur hijau jalan dibuat untuk memberikan suatu bentuk rancangan tatanan tanaman pada lanskap jalan agar terbentuk suatu jalur hijau jalan yang fungsional dan memberikan kualitas visual yang estetik. Rekomendasi dibuat berdasarkan hasil evaluasi dan harapan masyarakat terhadap arahan rancangan jalur hijau jalan. Rekomendasi yang terbentuk diharapkan dapat mengakomodasi harapan masyarakat yang disesuaikan dengan kondisi eksisting jalan.

Tanaman Tanjung dan Johar direkomendasikan untuk ditanam pada bagian pangkal jalan yang minim tanaman sebagai peneduh. Pemilihan tanaman tersebut dikarenakan tanaman tersebut sesuai dengan kriteria fungsi tanaman sebagai peneduh dan cocok dengan iklim lokasi penelitian. Salah satu fungsi jalur hijau jalan yang dirasa kurang dan perlu ditingkatkan di jalur hijau Jalan Sudirman ialah fungsi pengarah dan filter udara, hal ini

dikarenakan tidak adanya tanaman perdu yang ditanam di pinggir jalan. Tanaman perdu yang mempunyai massa daun yang padat dan dapat memfilter udara dari partikel halus, seperti debu dan abu serta dapat menyerap polusi udara akibat asap kendaraan bermotor. Mayoritas responden (65,69%) menginginkan adanya kombinasi pohon, perdu, dan tanaman hias di sepanjang jalur hijau Jalan Sudirman. Oleh karena itu perlu dilakukan penanaman tanaman perdu yang memiliki massa daun yang padat, seperti Teh-Tehan Pangkas (*Acalypha siamensis*) dan Pucuk Merah (*Syzygium oleana*) pada lahan yang terdapat di antara/sela tanaman pohon. Selain berfungsi sebagai pengarah dan filter udara, tanaman tersebut juga berfungsi sebagai kontrol visual, yaitu menghalang pandangan pengguna jalan dari selokan pinggir jalan yang tidak enak dipandang.

Berdasarkan hasil evaluasi yang telah dilakukan, jalur hijau Jalan Sudirman sudah memiliki tingkat estetika yang baik. Hal ini dikarenakan penataan dan pemilihan jenis tanaman dapat menampilkan keindahan secara visual kepada para pengguna jalan, namun Perlu dilakukan penanaman semak/perdu diantara pepohonan untuk meningkatkan variasi tanaman yang ada sehingga dapat mengurangi kemonotonan pengguna jalan yang melintas di Jalan Sudirman. Hal itu sejalan dengan harapan 65,69% responden yang menginginkan adanya kombinasi antara tanaman pohon, perdu, dan tanaman hias di sepanjang jalur hijau Jalan Sudirman. Selain itu, sebanyak 81,58% responden juga mengharapkan lingkungan, aman, nyaman, dan indah pada jalur hijau Jalan Sudirman. Oleh karena itu, diperlukan penambahan tanaman yang dapat mengakomodasikan keinginan responden tersebut, yaitu tanaman perdu yang ditanam secara berkesinambungan dan dapat menciptakan kombinasi serta variasi warna yang baik serta bentuk tajuk yang seragam agar tercipta suatu kesatuan dan keharmonisan dalam penataan tanaman.

Berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan, jalur hijau Jalan Diponegoro sudah memiliki nilai fungsional yang baik. Fungsi kontrol visual, pengarah, kontrol polusi, dan kontrol bunyi, mayoritas dapat terpenuhi dengan baik oleh kehadiran tanaman di median maupun pinggir jalan, namun fungsi tanaman sebagai peneduh belum optimal, karena jumlah tanaman pohon yang dapat berfungsi sebagai peneduh di jalan tersebut sangat minim. Hal tersebut sejalan dengan hasil kuisioner, yaitu 83,78% responden mengatakan bahwa keberadaan tanaman di Jalan Diponegoro masih kurang banyak, sehingga diperlukan penanaman tanaman pohon yang dapat berfungsi sebagai peneduh di Jalan Diponegoro, Tanaman Tanjung (*Mimusops elengi*) merupakan tanaman yang dipilih untuk menjadi peneduh yang akan ditanam di jalur pedestrian.

Pada bagian trotoar jalan (jalur pedestrian), fungsi pengarah tanaman tidak dapat dirasakan oleh pengguna jalan. Hal ini dikarenakan minimnya tanaman yang terdapat pada trotoar jalan tersebut. Tanaman Glodokan Tiang yang ditanam pada trotoar jalan tidak ditanam secara kontinyu, dan memiliki kondisi yang terkesan tidak terawat. Oleh karena itu Tanaman Tanjung yang akan ditanam pada bagian trotoar jalan akan mengganti Tanaman Glodokan Tiang. Selain berfungsi sebagai peneduh, Tanaman Tanjung yang akan ditanam pada trotoar jalan juga akan berfungsi sebagai pengarah dan pembatas pergerakan, karena ditanam secara kontinyu dengan jarak 2-3 m antar pohon.

Jalur hijau Jalan Diponegoro sudah memiliki tingkat estetika yang baik. Hal ini dikarenakan penataan dan pemilihan jenis tanaman dapat menampilkan keindahan secara visual kepada para pengguna jalan. Tanaman Asoka yang ditanam secara berbaris dan kontinyu di sepanjang median jalan memiliki ukuran yang hampir seragam, warna daun dan

bunga yang kontras dengan jalan berhasil memberikan nuansa estetik di sepanjang Jalan Diponegoro, namun diperlukan penambahan jenis tanaman perdu lain pada median jalan sebagai upaya peningkatan variasi vegetasi/tanaman yang ada, sehingga dapat mengurangi kesan monoton yang ditimbulkan oleh penanaman Tanaman Asoka.

Tanaman Pucuk Merah direkomendasikan sebagai penambah variasi tanaman yang ada pada median Jalan Diponegoro. Pemilihan Tanaman Pucuk Merah dikarenakan memiliki daun yang berwarna serupa dengan bunga Tanaman Asoka, namun memiliki bentuk daun yang berbeda dengan daun Tanaman Asoka. Hal tersebut diharapkan dapat menghasilkan kombinasi tanaman yang selaras pada median jalan. Bentuk tajuk Tanaman Pucuk Merah juga seragam dengan bentuk tajuk Tanaman Asoka, bentuk tajuk yang seragam akan menciptakan suatu kesatuan dan keharmonisan jalur hijau yang baik. Penambahan Tanaman Tanjung secara kontinyu di jalur pedestrian (trotoar) selain menambah nilai fungsional jalan, juga dapat meningkatkan nilai estetik jalur hijau jalan. Hal ini juga mengakomodasikan harapan 75,67% responden yang menginginkan adanya kombinasi pohon, perdu, dan tanaman hias pada jalur hijau jalan. Penanaman tanaman tersebut dapat memberikan kesan sejuk dan teduh pada trotoar jalan karena memiliki daun yang rimbun dan padat. Sehingga jalur hijau Jalan Diponegoro memiliki lingkungan yang aman, nyaman, dan indah, sesuai dengan harapan 81,09% responden terhadap pengembangan jalur hijau Jalan Diponegoro.

KESIMPULAN DAN SARAN

Jalur hijau Jalan Sudirman dan Jalan Diponegoro di Kota Singkawang sudah memiliki nilai fungsional dan estetika yang dapat dirasakan oleh pengguna jalan, namun jumlah, jenis dan penataan serta perawatan tanaman yang terdapat pada jalur hijau jalan tersebut dirasa masih kurang. Rekomendasi pada Jalan Sudirman adalah dengan melakukan penanaman Tanaman Johar dan Tanjung pada daerah pangkal jalan serta Tanaman Pucuk Merah dan Teh-Tehan di sela tanaman pohon, sedangkan pada Jalan Diponegoro adalah penanaman Tanaman Tanjung pada jalur pedestrian dan penambahan Tanaman Pucuk Merah dan penutup tanah pada median jalan serta memperbanyak variasi tanaman pada pot yang terdapat di median jalan.

Pemerintah Kota Singkawang sebaiknya membuat rencana tata kota yang dapat dijadikan acuan dalam melakukan penataan jalur hijau jalan dan melakukan perawatan yang terkelola dengan baik pada jalan dan sarana pendukung seperti got, trotoar, dan pot tanaman yang terdapat pada jalur hijau Jalan Sudirman dan Jalan Diponegoro

DAFTAR PUSTAKA

Dahlan EN. 1992. Hutan Kota untuk Pengelolaan dan Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup. Asosiasi Pengusaha Hutan Indonesia. Jakarta.

_____. 2004. Membangun Kota Kebun (*Garden City*). IPB Press. Bogor.

Dewi, K. 2011. Evaluasi Jalur Hijau Tepi Jalan Kampus Intitut Pertanian Bogor darmaga. Institut Pertanian Bogor. Bogor.

Departemen Pekerjaan Umum. 1996. Tata Cara Perencanaan teknik Lanskap Jalan. Direktorat Bina Marga. Jakarta.

- Direktorat Bina Marga. 1996. Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan. Departemen Pekerjaan Umum.
- Kementerian Dalam Negeri. 2007. Peraturan Menteri Dalam Negeri, Tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau No 1 Tahun 2007.
- LABPM IPDN. 2011. Profil Kota Singkawang. Laboratorium Pemerintahan dan Museum IPDN. Jatinangor.
- Marifatullah, I. 2014. Evaluasi Fungsi Pengaman dan Estetika Jalur Hijau Jalan Pajajaran Kota Bogor
- Pemerintah Republik Indonesia. 1980. Undang-Undang Republik Indonesia No.13 Tahun 1980 tentang Jalan. Jakarta.
- _____. 2004. Undang-Undang Republik Indonesia No.38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta.
- _____. 2006. PP Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. <http://birohukum.pu.go.id/Peraturan/pp34-2006.pdf>. Diakses tanggal 20 Mei 2017.
- Peraturan Menteri Dalam Negeri. 2007. Penataan Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan No: 1 Tahun 2007.
- Puspitasari, D. A. 2017. Evaluasi Ruang Terbuka Hijau (RTH) Taman Kota dan Jalur Hijau Jalan di Kecamatan Bantul. Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Yogyakarta.
- Rizka, J. 2009. Evaluasi Tata Hijau Jalur Hijau Jalan Kota Pekanbaru. Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- Roychansyah, M Sani. 2007. Machinami, Potret Pojok Kota. <http://saniroy.archiplan.ugm.ac.id/index.php/2007/03/10/machinamipotret-pojok-kota/>. Diakses tanggal 20 Mei 2017.
- Sasmita, D. F. 2009. Arahana Penataan Ruang Terbuka Hijau Pada Koridor Jalan Kota Singkawang. Biro Penerbit Planologi Undip. Semarang. 11(1): 1-13.
- Widyatama 2011.Objek dan Metode Penelitian Dalam <http://dscope.widyatama.ac.id/bitstream/handle/10364/583/bab3.pdf?sequence=5>. Diakses tanggal 16 Maret 2017.