

EVALUASI JALUR HIJAU JALAN PANTAI UTARA DI KABUPATEN KENDAL (Studi Kasus Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab)

Disusun oleh :

Dwi Mulyani, Dr. Lis Noer Aini, S.P., M.Si., Ir. Bambang Heri Isnawan, M.P.
Program Studi Agroteknologi, Fakultas Pertanian, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta,
2019

ABSTRACT: *A study was carried out on Pantai Utara Street, Kendal Regency, Semarang, Central Java, aimed at describing the condition of the green lane on Pantai Utara Street, Kendal Regency and recommending green lane planning that was in line with functional values and aesthetic values. This research was conducted from February 2019 to April 2019. The study was conducted using a positive method for determining the location and simple random sampling method to get a descriptive analysis sample and spatial analysis to determine the conditions and recommendations for planning green lines.*

The results of the study show that the condition of the Green Roads in Kendal Regency, especially Brangsong Street and Tlahab Street, still does not provide functional shade and pollution absorbers. It does not have an aesthetic value from its visual beauty and does not provide comfortable facilities for the community and road users. Green Path Planning Recommendations Roads provided by improving the condition of the green lane and increasing the amount of plant vegetation that can absorb pollution and provide an aesthetic impression, also provide facilities for pedestrians in the form of sidewalks.

Keywords: *Analysis, Design, Green Open Space*

INTISARI: Penelitian dilakukan di Jalan Pantai Utara Kabupaten Kendal, Semarang, Jawa Tengah bertujuan untuk mendeskripsikan kondisi jalur hijau di Jalan Pantai Utara Kabupaten Kendal dan merekomendasikan perencanaan jalur hijau yang sesuai nilai fungsional dan nilai estetika. Penelitian ini dilakukan dari bulan Februari 2019 hingga April 2019. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode *purposive* untuk penentuan lokasi dan metode *simple random sampling* untuk mendapatkan sampel analisis deskriptif dan analisis spasial untuk mengetahui kondisi dan rekomendasi perencanaan jalur hijau.

Hasil Penelitian menunjukkan Kondisi Jalur Hijau Jalan di Kabupaten Kendal khususnya Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab masih belum memberikan nilai fungsional peneduh dan penyerap polusi. Belum memiliki nilai estetika dari keindahan visualnya dan tidak memberikan fasilitas yang nyaman terhadap masyarakat dan pengguna jalan. Rekomendasi Perencanaan Jalur Hijau Jalan yang diberikan dengan memperbaiki kondisi jalur hijau jalanan menambah jumlah vegetasi tanaman yang dapat menyerap polusi dan memberikan kesan estetika, juga memberikan sarana untuk pejalan kaki berupa trotoar jalan.

Kata kunci: Analisis, Desain, Ruang Terbuka Hijau

I. PENDAHULUAN

Kabupaten Kendal merupakan salah satu kabupaten yang berada di Provinsi Jawa Tengah. Secara geografis, Kabupaten Kendal berada pada 109⁰40' – 110⁰18' Bujur Timur dan 6⁰32' – 7⁰24' Lintang Selatan. Wilayah

Kabupaten Kendal di sebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa dan di sebelah timur berbatasan dengan Kota Semarang. Wilayah Kabupaten Kendal juga berbatasan dengan Kabupaten Batang di sebelah barat dan Kabupaten Temanggung di sebelah selatan.

Kabupaten Kendal memiliki luasan wilayah yaitu 1.002,23 km². Berdasarkan data luasan wilayah yang ada di Kabupaten Kendal, dipergunakan untuk sawah 26%, tegalan 20%, perkebunan 8%, dan lain-lain sebesar 46% (Pembab Kendal, 2010).

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang No.26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang bahwa luas RTH di wilayah Perkotaan minimum 30 % dari luas wilayah kota yang terdiri dari 20% RTH publik dan 10% RTH privat. Pemerintah Kabupaten Kendal baru berhasil melakukan penataan RTH seluas 121.914,53 m² dari total luasan 1.002,23 km². Hal ini berarti dari 30% luas RTH yang telah ditetapkan, Kabupaten Kendal hanya memiliki RTH seluas 12,16%. Dari data tersebut diketahui bahwa jumlah RTH di Kabupaten Kendal masih kurang karena belum memenuhi standar pembangunan RTH (Ratri dkk.,2012).Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang selalu digunakan masyarakat untuk melakukan aktivitas. Jalan utama di Pulau Jawa lebih dikenal dengan nama Jalur Pantura (Jalur Pantai Utara). Jalan Pantura memiliki signifikansi yang sangat tinggi dan menjadi jalan utama untuk transportasi darat, karena setiap hari dilalui 20.000-70.000 kendaraan (Pembab Kendal, 2010).

Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab merupakan Jalan Pantura atau jalan yang membentang sejajar dengan pantai utara, tepatnya berada di Kabupaten Kendal. RTH Kecamatan Brangsong yaitu seluas 14,15 Ha dengan pembagian 13,99 Ha RTH fungsi tertentu dan 0,16 Ha RTH jalur hijau jalan. Untuk Jalan Tlahab berada di Kecamatan Cepiring yang mempunyai luasan RTH sebesar 10,77Ha dengan jenis RTH fungsi tertentu atau belum ada RTH jenis jalur hijau. Dilihat dari kondisi fisik kedua jalan tersebut mempunyai potensi yang besar untuk dilakukan evaluasi untuk pengembangan jalur hijau jalan sehingga dapat meningkatkan RTH Kabupaten Kendal. Keberadaan tanaman tepi jalan atau vegetasi lainnya dan juga perbaikan jalur hijau yang ada di Kabupaten Kendal tentunya akan berpengaruh penting dan dapat

memberikan kenyamanan terhadap pengguna jalan maupun masyarakat sekitar.

Perlu dilakukan evaluasi jalur hijau jalan yang ada di Jalan Pantura Kabupaten Kendal khususnya Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab tersebut agar dapat memperbaiki kondisi yang ada di Jalan Pantura Kabupaten Kendal dan diharapkan dapat meningkatkan luasan RTH yang ada di Kabupaten Kendal sehingga dapat memenuhi standar yaitu 30%.

Jalan Pantura di Kabupaten Kendal dapat dikatakan sebagai fasilitas transportasi darat yang utama di Kabupaten Kendal tetapi kurang memiliki kenyamanan bagi pengguna jalan. Sekitar 20.000-70.000 kendaraan melintas di Jalan Pantura, menyebabkan polusi yang ada di jalan pantura sangat kompleks. Hal ini tidak diimbangi dengan kondisi Jalan Pantura dengan vegetasi tanaman penyerap polusi yang kurang maksimal di Kabupaten Kendal. Dilihat dari kondisi Jalan Pantura, jalan ini berpotensi untuk dilakukan pengembangan jalur hijau jalan di kawasan tersebut.

Penelitian ini bertujuan 1. Untuk mendeskripsikan kondisi Jalur Hijau di Jalan Pantura Kabupaten Kendal. 2. Untuk mengevaluasi Jalur Hijau yang sesuai dengan fungsinya sebagai penunjang kualitas Jalan Pantura dilihat dari segi estetika, ekologis, dan budaya yang sesuai di Kabupaten Kendal.

Manfaat yang didapatkan dari penelitian ini adalah dapat menambah bahan kajian karya ilmiah yang dapat memberikan saran kepada Pemerintah Kabupaten Kendal terkait Evaluasi Jalur Hijau yang ada di Kabupaten Kendal khususnya di Jalan Pantura agar memperbaiki estetika dan memberikan kenyamanan terhadap pengguna jalan.

Penelitian ini dilakukan dan difokuskan pada Jalur Hijau di Jalan Kabupaten Kendal khususnya Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab. Studi ini terbatas pada evaluasi kondisi jalan dan Jalur Hijau di Kabupaten Kendal.

Penelitian evaluasi jalur hijau di Kabupaten Kendal ini menjadikan Jalan Tlahab dan Jalan Brangsong sebagai objek penelitian. Penelitian ini dilakukan dengan

mengamati kondisi wilayah Jalan Tlahab dan Jalan Brangsong, yang mana kedua jalan tersebut merupakan Jalan Nasional di Kabupaten Kendal. Pengamatan dilakukan dengan melihat kondisi fisik jalan secara langsung yang meliputi kondisi wilayah, jenis vegetasi, kondisi vegetasi, kemudian menganalisis jenis vegetasi yang sesuai dan yang cocok berada di daerah ini dengan melihat kondisi lingkungan wilayah. Pengamatan ini juga dilengkapi dengan persepsi masyarakat sekitar terhadap estetika dan kenyamanan dalam berkendara yang diperoleh dari penyebaran kuisioner yang diberikan kepada responden yang berasal dari masyarakat dan pengguna jalan. Dari data yang diperoleh kemudian dianalisis kondisi jalur hijau jalan di wilayah kedua jalan tersebut dengan melihat kondisi fisik dan persepsi masyarakat, dari analisis yang dilakukan, kemudian dievaluasi jalur hijau jalan sehingga akan didapatkan perencanaan jalur hijau jalan yang dapat dijadikan pertimbangan kemudian diterapkan di wilayah ini.

II. TATA CARA PENELITIAN

Penelitian ini telah dilakukan di Jalan Pantura Kabupaten Kendal, Provinsi Jawa Tengah. Penelitian ini telah dilakukan selama 3 bulan dan dimulai di Bulan Februari 2019 sampai dengan Bulan April 2019.

1. Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode observasi/survei, wawancara dan mencari berbagai sumber pustaka. Observasi dan wawancara dengan menggunakan angket untuk mencari data dari responden penelitian. Responden yang diambil pada penelitian ini adalah pejalan kaki, pengendara di Jalan Pantura dan masyarakat sekitar jalan. Pengambilan data dan informasi dilakukan melalui pengamatan langsung di lapangan, survei, wawancara dan studi pustaka.

2. Metode Penentuan Lokasi

Lokasi penelitian dilaksanakan pada Jalur Hijau Jalan Pantura di Kabupaten Kendal. Pemilihan lokasi dilakukan dengan

menggunakan metode *purposive*. Purposive adalah suatu teknik penentuan yang dilakukan secara sengaja berdasarkan atas pertimbangan-pertimbangan tertentu (Antara, 2009 dalam Sugaepi, 2013).

3. Metode Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel ini telah dilaksanakan dengan cara menyebarkan kuisioner dan wawancara kepada responden dengan harapan dapat mewakili sifat populasi keseluruhan. Responden dipilih adalah masyarakat yang beraktivitas di Jalan Pantura Kendal, dipilih dengan menggunakan teknik *simple random sampling* atau secara acak. Penggunaan jumlah sampel responden Jalur Hijau Jalan menggunakan Rumus Yamane.

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

Keterangan :

d= Batas toleransi kesalahan sebesar 5%

n= jumlah sampel

N= jumlah populasi

Perhitungan jumlah sampel :

a. Kecamatan Brangsong :

$$n = \frac{48,008}{48,008(0,0025) + 1}$$

$$n = \frac{48,008}{120,02 + 1}$$

$$n = \frac{48,008}{121,02}$$

$$n = 396,69 \times 10\%$$

Dibulatkan menjadi 40 sampel

b. Kecamatan Cepiring :

$$n = \frac{51,087}{51,087(0,0025) + 1}$$

$$n = \frac{51,087}{127,71 + 1}$$

$$n = \frac{51,087}{128,71}$$

$$n = 396,89 \times 10\%$$

Dibulatkan menjadi 40 sampel

4. Analisis Data

Data dianalisis dengan menggunakan metode analisis deskriptif dan metode analisis spasial. Metode analisis deskriptif adalah suatu

prosedur pemecahan masalah dengan menggambarkan keadaan subjek dan objek penelitian berdasarkan fakta-fakta dan hubungan satu dengan yang lainnya pada lingkup aspek yang diteliti. Sedangkan analisis spasial dilakukan untuk menentukan tata ruang lanskap dilihat dari segi estetika, ekologi dan budaya di kawasan studi.

Penelitian ini telah menghasilkan sebuah perencanaan jalur hijau jalan di Kabupaten Kendal yang tertuang dalam naskah skripsi dan poster sebagai masukan terhadap Pemerintah Kabupaten Kendal.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Eksisting Jalan

Kondisi eksisting jalan atau kondisi fisik jalan merupakan satu komponen yang juga mempengaruhi evaluasi jalur hijau jalan yang dilakukan. Hal ini dikarenakan kondisi eksisting merupakan gambaran asli dari wilayah studi yang diselarasakan dengan perspektif masyarakat yang nantinya dapat menjadi bahan pertimbangan saat melakukan analisis dalam evaluasi jalur hijau jalan yang diambil. Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab masing-masing mempunyai kondisi yang berbeda-beda.

1. Jalan Brangsong

Jalan Brangsong merupakan potongan dari sepanjang jalan pantura (pantai utara) atau jalan nasional yang ada di Kabupaten Kendal. Jalan Brangsong ini merupakan jalan utama yang menghubungkan antara Kabupaten Kendal dengan Kabupaten Semarang. Di sebelah barat Kecamatan Brangsong yaitu Kecamatan Kendal dimana Kecamatan Kendal merupakan pusat dari Kota Kendal itu sendiri dan disebelah timur Kecamatan Brangsong adalah Kecamatan Kaliwungu. Fungsinya sebagai jalan utama yang menghubungkan Kabupaten Kendal dengan Kabupaten Semarang menjadikan Jalan Brangsong merupakan jalan yang memiliki kepadatan lalu lintas cukup padat. Hal ini dikarenakan banyak warga dari Kabupaten Kendal itu sendiri yang bekerja di wilayah Kabupaten Semarang. Dilihat dari administrasinya, Jalan Brangsong

yang merupakan jalan nasional ini hak dan kewenangan pengelolaan berada di tangan provinsi atau dibawah wewenang P2JN (Perencanaan dan Pengawasan Jalan Nasional) Provinsi Jawa Tengah (wawancara pribadi, DPUPR Bidang Tata Ruang, 2019).

Jalan Brangsong memiliki 2 lajur ke arah barat dan timur, dengan ruas jalan sepanjang kurang lebih 1,5 km. Jalan Brangsong hanya memiliki median jalan yang memisahkan kedua lajur ke barat dan ke timur (Gambar 1). Jalan Brangsong tidak memiliki trotoar yang dapat digunakan oleh pejalan kaki, hanya ada ruang kosong yang berupa tanah yang biasa dimanfaatkan oleh sopir truk untuk memarkirkan kendaraannya pada saat beristirahat. Aspal yang dimiliki Jalan Brangsong merupakan aspal yang halus dan sudah baik namun ada beberapa titik yang bergelombang. Hal ini dapat dimungkinkan karena adanya tekanan beban yang melebihi batas dari truk truk yang melintas di Jalan Brangsong.

Apabila dilihat dari kondisinya, Jalan Brangsong terlihat sangat panas karena vegetasi yang ada menyebar dan tidak menyeluruh di sepanjang ruas jalan. Bahu jalan dari Jalan Brangsong ini tidak memiliki kondisi yang bagus, karena bahu jalan tidak terlihat dengan jelas karena tertutupi oleh rumput yang tumbuh secara liar.

Kondisi wilayah Brangsong yang merupakan area sekolah, pasar dan birokrasi Kecamatan maupun kabupaten, ini menambah kondisi temperatur di wilayah Jalan Brangsong menjadi lebih panas. Di ujung sebelah timur Jalan Brangsong juga ada jalan menuju Kecamatan Kaliwungu yang memiliki vegetasi yang cukup banyak meskipun belum begitu teratur. Apabila dilihat diantara 3 Kecamatan yang saling berbatasan, Jalan Brangsong yang letaknya di Kecamatan Brangsong memiliki vegetasi yang sangat kurang disepanjang ruas jalannya. Hal ini mengakibatkan Jalan Brangsong tidak memiliki kenyamanan dan kesan indah atau tidak memiliki estetika yang dapat dinikmati oleh pengguna jalan.

2. Jalan Tlahab

Jalan Tlahab merupakan potongan dari sepanjang Jalan Pantura (pantai utara) atau Jalan Nasional yang ada di Kabupaten Kendal. Ujung sebelah barat Jalan Tlahab menghubungkan Kecamatan Cepiring dengan Kecamatan Weleri dan jalan alteri arah Batang. Jalan Tlahab ini berada di Kecamatan Cepiring dan Kecamatan Gemuh. Kepadatan penduduk di wilayah Jalan Tlahab bisa dikatakan padat dan untuk kepadatan lalu lintas tidak lebih padat dibandingkan dengan jalan lainnya. Hal ini dikarenakan posisi dari Jalan Tlahab yang sedikit di ujung barat, yang mana wilayah bagian barat atau arah ke barat dari Kabupaten Kendal bukan merupakan pusat keramaian. Wilayah bangunan yang ada di sekitar jalan di dominasi oleh bangunan pemukiman masyarakat yang padat berjajar sepanjang jalan.

Jalan Tlahab memiliki 2 lajur ke barat dan ke timur. Permukaan Jalan Tlahab dibagi menjadi dua yaitu cor beton dan ada juga yang di aspal biasa, keduanya sama sama memiliki kondisi yang baik juga memiliki median jalan yang tidak memiliki tanaman sama sekali (Gambar 2). Tanaman yang ada di sekitar wilayah Jalan Tlahab adalah tanaman yang berada di pekarangan rumah warga. Jalan Tlahab memiliki badan jalan yang dimanfaatkan untuk gorong-gorong tetapi tidak di tata dengan baik dan benar. Akibatnya dapat mengganggu pemandangan pengguna jalan.

Kondisi temperatur Jalan Tlahab sedikit lebih panas dibandingkan dengan Jalan Tlahab karena wilayah Jalan Tlahab sangat kurang terkait pengembangan RTH wilayah itu sendiri. Ini disebabkan karena pemerintah mengembangkan RTH pada pusat kota Kendal. Wilayah dari Jalan Tlahab ini bukan merupakan area yang memiliki kepadatan aktivitas masyarakat yang tinggi, karena posisi pasar dan sekolah tingkat Kecamatan tidak berada di tepi jalan raya.

B. Kondisi vegetasi

1. Jalan Brangsong

Berdasarkan hasil evaluasi kondisi fisik wilayah studi yang telah dilaksanakan,

vegetasi yang ada di Jalan Brangsong belum maksimal. Vegetasi penyusun di Jalan Brangsong hanya terdiri dari beberapa pohon trembesi yang berjumlah 30 pohon sehingga belum memenuhi nilai fungsional seperti peneduh, pengarah dan penyerap polusi. Hal ini dikarenakan jumlah vegetasi yang ada di Jalan Brangsong sangat kurang. Kondisi tanaman yang ada di jalur hijau Jalan Brangsong terlihat tidak terawat. Di sepanjang Jalan Brangsong ± 1500 m, tanaman trembesi ditanam secara menyebar sehingga kerapatan dari tanaman trembesi yang ada di Jalan Brangsong belum teratur.

2. Jalan Tlahab

Evaluasi yang telah dilakukan dengan melihat kondisi fisik lingkungan wilayah studi, dapat dilihat bahwa belum ada vegetasi penyusun di wilayah Jalan Tlahab. Tanaman yang ada di sekitar wilayah Jalan Tlahab hanya berada pada pekarangan rumah warga, sehingga jalur hijau yang ada di Jalan Tlahab belum mempunyai vegetasi yang sesuai dengan kondisi lingkungan.

C. Persepsi masyarakat

Masyarakat menjadi peranan penting dalam menentukan suatu kebijakanyang ada dalam suatu daerah. Salah satu kebijakan yang dipengaruhi masyarakat adalah kebijakan terhadap fasilitas umum. Evaluasi yang dilakukan terhadap fasilitas umum yaitu jalan. Penggunaan elemen masyarakat dalam konsep evaluasi jalan yaitu untuk mengetahui pendapat dan pandangan pengguna jalan mengenai kondisi eksisting wilayah evaluasi dan perubahan yang dapat diharapkan oleh masyarakat terhadap jalur hijau jalan. Hal ini diharapkan perkembangan jalur hijau jalan yang direncanakan sesuai dengan kebutuhan masyarakat sebagai pengguna jalan.

Pengambilan sampel atau responden ditentukan dengan menggunakan metode *simple random sampling* atau pemilihan sampel secara acak. Responden yang dipilih merupakan masyarakat yang beraktivitas di area Jalan Pantura Kendal yaitu pejalan kaki, penduduk sekitar, pengendara roda empat, dan pengendara roda dua yang diharapkan dapat

mewakili sifat populasi secara keseluruhan. Berdasarkan hasil dari pengambilan sampel dilapangan, responden kedua jalan tersebut memiliki pendapat yang berbeda-beda terkait evaluasi jalur hijau jalan yang dilakukan sesuai dengan lingkungannya.

Hasil dari tabel 2 menunjukkan bahwa responden Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab beranggapan bahwa kondisi lingkungan wilayah studi ini masih kurang. Hal ini dibuktikan dari presentase hasil kuisisioner yaitu 65% responden dari Jalan Brangsong dan 77,5% responden dari Jalan Tlahab menyatakan bahwa kedua jalan ini memiliki kondisi yang banyak polusi, 50% dari masing-masing responden menyatakan berdebu dan 15% responden kedua jalan menyatakan kotor, sedangkan hanya 10% dari responden kedua jalan yang menyatakan bersih. Hal ini membuktikan bahwa lingkungan dari kedua wilayah studi yaitu Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab masing-masing masih perlu mendapatkan perawatan secara optimal dan berkelanjutan agar dapat memberikan kenyamanan terhadap masyarakat terutama untuk pengguna jalan.

Temperatur wilayah antara Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab cenderung lebih panas Jalan Tlahab. Hal ini dibuktikan dari presentase yang diperoleh yaitu 75% responden Jalan Brangsong dan 87,5% responden Jalan Tlahab menyatakan panas. Responden Jalan Brangsong yang menyatakan biasa ada 25% dan responden Jalan Tlahab hanya 12,5% yang menyatakan biasa. Responden kedua jalan, baik Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab masing masing tidak ada yang menyatakan bahwa kedua wilayah tersebut tidak sejuk dan dingin, dibuktikan dari presentase keduanya yaitu 0%. Apabila dibandingkan dari hasil responden kedua wilayah, Jalan Tlahab memiliki kondisi yang lebih panas dibandingkan dengan Jalan Brangsong. Hal ini dapat dikarenakan kondisi kendaraan yang ada dan tidak adanya vegetasi di jalur hijau jalan tersebut, juga kepadatan penduduk wilayah studi, yang mana kondisi penduduk wilayah Tlahab lebih padat dari pada wilayah Brangsong.

Berdasarkan hasil pengamatan terhadap kedua jalan, responden masing-masing jalan memiliki pendapatnya masing-masing sesuai dengan kondisi wilayah jalan. 60% responden Jalan Brangsong memiliki pendapat bahwa kecepatan angin bertiup di Jalan ini sangat kencang dan kencang. Adanya perbedaan dari kondisi wilayah yaitu hanya 30% responden Jalan Tlahab yang menyatakan bahwa Jalan Tlahab memiliki angin yang sangat kencang dan kencang. Hanya 35% responden Jalan Brangsong yang menyatakan angin yang bertiup sedang dan sebanyak 62,5% responden Jalan Tlahab menyatakan wilayah tersebut memiliki angin yang bertiup sedang. Hal ini membuktikan bahwa angin yang bertiup di wilayah studi kedua jalan, Jalan Brangsong memiliki kecepatan angin bertiup lebih kencang dibandingkan dengan Jalan Tlahab yang cenderung sedang. Hal ini dimungkinkan terjadi karena wilayah dari pada Jalan Brangsong memiliki kondisi pemukiman yang cenderung menyebar, sedangkan Jalan Tlahab memiliki kondisi pemukiman yang padat dan berada di pinggir jalan.

Wilayah studi yang diambil sama-sama merupakan jalan utama atau Jalan Nasional Kabupaten Kendal. Hal ini mengakibatkan jumlah kendaraan yang melewati kedua wilayah studi sama-sama padat. Ini dibuktikan dari hasil kuisisioner yang telah diberikan kepada responden, masing-masing responden Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab secara berurutan memiliki presentase 92,5% dan 92,5% yang menyatakan bahwa kendaraan yang melintas di Jalan Brangsong maupun Jalan Tlahab sangat banyak dan banyak. Persamaan dari presentase dari keduanya, membuktikan bahwa dua wilayah studi ini memiliki kepadatan kendaraan yang sama-sama padat. Hal ini juga dibuktikan dari hasil penyebaran kuisisioner dari kedua jalan, tidak ada responden yang beranggapan bahwa kendaraan di kedua wilayah tersebut memiliki jumlah kendaraan bermotor yang sedikit. Hanya 7,5% responden dari total jumlah responden di masing-masing jalan yang sama-

sama menyatakan kepadatan kendaraan sedang.

Kepadatan penduduk dari wilayah studi masing-masing memiliki kepadatan yang hampir sama akan tetapi wilayah studi Jalan Brangsong kepadatannya cenderung menyebar dibandingkan dengan wilayah studi Jalan Tlahab. Hal ini dibuktikan dari presentase hasil kuisioner kondisi wilayah yaitu 67,5% responden dari Jalan Brangsong dan 87,5% responden dari Jalan Tlahab menyatakan kondisi pemukiman yang sangat padat dan padat. Akan tetapi, 30% responden Jalan Brangsong menyatakan bahwa kondisi pemukimannya menyebar sedangkan untuk kondisi wilayah Tlahab hanya 7,5 yang menyatakan menyebar. Dari responden wilayah Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab berturut-turut hanya 2,5% dan 5% yang menyatakan kawasan studi tertata kepadatannya. Hal ini membuktikan bahwa kondisi pemukiman di Jalan Brangsong cenderung padat menyebar, sedangkan untuk kondisi pemukiman di Jalan Tlahab padat dan tertata.

Secara keseluruhan, hasil kuisioner menunjukkan bahwa dari segi kondisi wilayah, Jalan Tlahab memiliki kondisi yang cenderung lebih buruk dibandingkan dengan Jalan Brangsong. Hal ini dimungkinkan karena diantara kedua wilayah studi, Jalan Brangsong yang lebih dekat dengan wilayah fokus RTH kabupaten yaitu berada di pusat Kota Kendal, tepatnya di Kecamatan Kendal itu sendiri yang tepat berbatasan dengan Kecamatan Brangsong.

Berdasarkan Tabel 3, responden dari Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab memiliki pengetahuan yang berbeda terhadap pengertian jalur hijau jalan. 67,5 % responden Jalan Brangsong dan 40% responden Jalan Tlahab beranggapan bahwa jalur hijau jalan merupakan berbagai tanaman yang ditanam dipinggir jalan, sedangkan 55 % responden Jalan Tlahab dan 27,5 % responden Jalan Brangsong beranggapan bahwa jalur hijau jalan adalah pembatas jalan yang ditumbuhi oleh berbagai tanaman. 5% responden Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab sama-

beranggapan bahwa jalur hijau jalan merupakan jalan yang terlihat hijau. Responden Jalan Tlahab dan Jalan Brangsong tidak ada yang beranggapan bahwa jalur hijau jalan adalah jalan yang memiliki jalur berwarna hijau. Ini membuktikan bahwa responden Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab hampir memahami pengetahuan dari jalur hijau jalan.

Pengertian jalur hijau jalan adalah jalur penempatan tanaman serta elemen lanskap lainnya yang terletak di dalam ruang milik jalan atau bisa dikatakan sebagai pembatas jalan yang ditanami tanaman yang memiliki tujuan fungsional dalam meredam polusi, estetika, dan kenyamanan bagi pengguna jalan serta memberikan kesan estetik. Apabila dibandingkan, responden Jalan Tlahab memiliki pengetahuan yang lebih bagus dibandingkan dengan responden dari Jalan Brangsong. Hal ini dapat dipengaruhi oleh pendidikan dan pekerjaan dari responden Jalan Tlahab yang didominasi oleh PNS yang memiliki pendidikan akhir rata-rata D3 dan S1 dibandingkan dengan responden Jalan Brangsong yang didominasi oleh pedagang dan memiliki pendidikan akhir rata-rata SMA.

Data yang ditunjukkan tabel 4 dapat diketahui bahwa hampir semua responden kedua jalan, masing-masing memiliki intensitas yang tinggi dalam melewati kedua jalan ini. 65% responden dari Jalan Brangsong dan 57,5% responden dari Jalan Tlahab setiap hari melewati masing-masing jalan tersebut. Mayoritas dari responden yang melewati Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab setiap hari ini melewatinya di pagi dan sore hari. Hal ini ditunjukkan dari hasil kuisioner Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab secara berurutan yaitu sebesar 52,5% dan 60%. Alasan dari masing-masing responden wilayah studi sedikit berbeda antara Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab. Hal ini dikarenakan presentase tertinggi kedua responden berbeda. 47,5% responden Jalan Brangsong melewati Jalan Brangsong karena merupakan jalur tempat tinggal. Sedangkan untuk responden Jalan Tlahab melewatinya karena pekerjaan atau aktivitas. Perbedaan ini bisa dikarenakan

mayoritas dari warga masyarakat Kecamatan Brangsong bekerja sebagai pedagang, sedangkan untuk mayoritas masyarakat dari wilayah Tlahab bekerja sebagai PNS.

Beberapa dari total responden menyatakan melewati Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab 1 minggu sekali dengan presentase secara berurutan yaitu 22,5% dan 20%. Juga ada yang melewatinya 1 bulan sekali sebanyak 10% responden Jalan Brangsong dan 12,5 % responden Jalan Tlahab. Sedangkan 2,5% responden Jalan Brangsong dan 10% Jalan Tlahab melewatinya lebih dari 1 bulan sekali. Bagi responden yang tidak melewati kedua jalan tersebut setiap hari ini didominasi oleh responden yang berlatar belakang sopir dari truk cargo yang mana tidak setiap hari melewati jalan nasional Kabupaten Kendal karena pengiriman yang dilakukan mempunyai jarak yang jauh. Selain itu juga responden yang berasal dari mahasiswa atau pekerja yang berasal dari wilayah kendal dan sekitarnya yang kuliah atau bekerja di area Kota Semarang, sehingga akan pulang ke kampung halaman setiap minimal 1 minggu sekali.

Dilihat dari alasan responden melewati kedua jalan tersebut yang telah dijelaskan pada tabel 4, hampir tidak ada responden yang melewatinya dengan alasan kenyamanan. Hanya 2,5% responden Jalan Brangsong yang melewatinya karena kenyamanan dan 0% atau tidak ada responden Jalan Tlahab yang memilih melewatinya dengan alasan kenyamanan. Hal ini menunjukkan bahwa kedua jalan tidak atau belum memberikan kenyamanan terhadap masyarakat sekitar terutama pengendara atau pengguna jalan.

Berdasarkan hasil wawancara dan penyebaran kuisioner kepada masyarakat dan pengguna jalan, pada tabel 5 tersebut dapat dilihat bahwa 85% responden Jalan Brangsong dan 75% responden Jalan Tlahab memiliki pendapat bahwa kedua jalan tersebut masing-masing memiliki kondisi yang panas. 47,5% responden Jalan Brangsong dan 67,5% responden Jalan Tlahab menyatakan bahwa kedua jalan tersebut masing-masing berdebu.

Dapat diartikan bahwa kedua jalan memiliki kondisi yang panas dan berdebu. Dari segi kondisi tanaman, 65% responden Jalan Brangsong dan 62% responden Jalan Tlahab menyatakan bahwa kondisi tanaman yang ada disepanjang jalan masih perlu penataan dan perawatan. Untuk kesesuaiannya, presentase tertinggi dari responden Jalan Brangsong dan responden Jalan Tlahab menyatakan jenis tanaman sudah sesuai tetapi masih perlu penambahan jumlah tanaman dengan presentase sebanyak 67,5% untuk Jalan Brangsong dan 45% untuk Jalan Tlahab.

Jumlah tanaman yang ada di lingkungan wilayah studi masih kurang, hal ini ditunjukkan dari hasil pendapat responden yaitu 65% responden Jalan Brangsong dan 90% responden Jalan Tlahab menyatakan bahwa tanaman yang ada masih kurang. Jenis tanaman yang banyak diharapkan oleh responden dari masing masing wilayah studi adalah kombinasi antara pohon, perdu dan tanaman hias, dengan presentase 72,5% responden Jalan Brangsong dan 85% responden Jalan Tlahab. Ada beberapa responden yang juga menyebutkan untuk ditanami pohon cemara, beringin dan palem dengan persentase masing-masing 2,5%.

Berdasarkan total responden yang ada di masing-masing wilayah studi, menurutnya penataan yang sudah ada, belum memberikan kenyamanan terhadap pengguna jalan. Sebanyak 42,5% dan 32,5% responden Jalan Brangsong menyatakan penataan yang ada belum memberikan kenyamanan dan penataannya dianggap biasa saja. Sebanyak 55% dan 20% responden Jalan Tlahab secara berurutan juga beranggapan yang sama yaitu penataan yang ada belum memberikan kenyamanan dan masih biasa saja. Masing-masing responden dari Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab, sebanyak 15% dari jumlah responden menyatakan kedua jalan tersebut tidak memberikan kenyamanan sama sekali.

Apabila dilihat dari segi keindahan dan estetikanya, kondisi jalur hijau Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab tidak indah. Hal ini didukung oleh anggapan dari responden dari masing-masing jalan yaitu 57% responden

Jalan Brangsong dan 82,5% responden Jalan Tlahab beranggapan bahwa masing-masing jalan apabila dilihat dari keindahan estetikanya tidak indah. Sebanyak 40% responden Jalan Brangsong dan 17,5% responden Jalan Tlahab beranggapan bahwa kedua jalan tersebut masing-masing cukup indah.

Jika dilihat secara keseluruhan berdasarkan penilaian pengguna jalan, Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab memiliki jalur hijau dengan kondisi yang membutuhkan penataan ulang yang memberikan keindahan dan estetika sehingga memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan khususnya masyarakat kedua wilayah studi itu sendiri.

Berdasarkan tabel 6 dapat dilihat bahwa hasil dari pendapat masyarakat yang diperoleh dari kuisioner yang disebar memberikan hasil yang berbeda antara responden Jalan Brangsong dan responden Jalan Tlahab. Perbedaan ini dapat dikarenakan oleh budaya masyarakat/ kegiatan sehari-hari dan kondisi lingkungan jalan. Seluruh responden yang ada di kedua jalan tersebut hampir semuanya mengharapkan perubahan secara keseluruhan dari jalur hijau Jalan Brangsong maupun Jalan Tlahab. Responden Jalan Brangsong dan responden Jalan Tlahab sama-sama mengharapkan perubahan yang memberikan kenyamanan, akses mudah, fasilitas semakin lengkap, dan lingkungan aman dan nyaman. Ada yang membedakan dari hasil yang diperoleh yaitu presentase dari keduanya, 40% responden Jalan Brangsong dan 37,5% responden Jalan Tlahab menginginkan perubahan dengan akses yang lebih mudah. 32,5% responden Jalan Brangsong dan 22,5% responden Jalan Tlahab menginginkan perubahan dengan lingkungan aman dan nyaman. Perubahan yang diinginkan dari kedua hal tersebut yaitu akses mudah dan lingkungan aman dan nyaman. Apabila dibandingkan antara kedua responden jalan tersebut, responden Jalan Brangsong memiliki presentase lebih tinggi dari pada responden dari Jalan Tlahab. Hal ini dapat dikarenakan Jalan Brangsong yang dominan lebih ramai dibandingkan dengan Jalan Tlahab, sehingga mengakibatkan sering terjadinya kepadatan

yang mengakibatkan keamanan dan kenyamanan masyarakatnya berkurang. Juga mengakibatkan akses untuk melewati Jalan Brangsong menjadi lebih sulit.

Dilihat dari keinginan adanya perubahan fasilitas yang semakin lengkap, hanya 32,5% responden Jalan Brangsong mengharapkan perubahan tersebut sedangkan sebanyak 42,5% responden Jalan Tlahab yang mengharapkan adanya perubahan tersebut. Perbandingan ini dapat dipengaruhi oleh pekerjaan darimasyarakat dan lingkungan jalan yang berbeda. Masyarakat atau responden Jalan Tlahab mayoritas mempunyai pekerjaan PNS sedangkan masyarakat Jalan Brangsong lebih dominan bekerja sebagai pedagang karena area wilayah Jalan Brangsong yaitu area pusat Kecamatan yang mana terdapat pasar dan sekolah, sedangkan wilayah Jalan Tlahab hanya lingkungan pemukiman biasa. Lingkungan ini yang dapat mempengaruhi wilayah Jalan Brangsong memiliki fasilitas umum yang lebih lengkap dibandingkan dengan wilayah Jalan Tlahab. Kedua responden memberikan pemilihan adanya perubahan dengan presentase tertinggi pada kenyamanan. Dalam hal ini kenyamanan yang dimaksud adalah kenyamanan terutama untuk pengendara yang berarti kenyamanan berada pada lingkungan jalan. Presentase dari pemilih poin kenyamanan ini pada Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab berturut turut adalah 60% dan 90% hal ini dikarenakan adanya perbedaan kondisi kedua jalan ini. Apabila dilihat dari kondisi eksistingnya, Jalan Tlahab sama sekali tidak mempunyai vegetasi di tepi jalan, vegetasi yang ada hanya berada di pekarangan rumah warga disepanjang jalan. Sedangkan untuk Jalan Brangsong, walaupun menyebar dan sedikit, jalan ini masih mempunyai vegetasi yang berada di tepi jalan sebelah kanan dan kiri. Lokasinya yang berbatasan dengan Kota Kendal yang merupakan pusat RTH Kabupaten Kendal dimana jalur hijau dan taman kotanya sudah tertata mengakibatkan Jalan Brangsong sedikit mendapatkan efek positif dari RTH tersebut.

D. Perencanaan Jalur Hijau Jalan

Kondisi jalur hijau Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab saat ini memiliki kondisi yang belum sesuai dengan nilai fungsional dan nilai estetik. Jalur hijau jalan yang ada membuat kedua jalan tersebut tidak dapat memberikan kenyamanan terhadap pengguna jalan di masing-masing jalan tersebut. Kondisi vegetasi yang sangat minim, belum bisa memenuhi kebutuhan jalan tersebut yang masih memiliki banyak polusi, masih memiliki kondisi udara yang panas dan angin yang bertiup kencang. Responden masing-masing jalan menyatakan bahwa adanya harapan perubahan untuk wilayah kedua jalan tersebut, sehingga dapat memberikan kenyamanan terhadap pengguna jalan.

Rekomendasi perencanaan jalur hijau jalan dibuat untuk memberikan suatu rancangan atau tatanan ulang pada lanskap jalan yang diamati. Ini bertujuan agar suatu jalur hijau jalan memiliki fungsi yang sesuai dengan kondisi wilayah sekitar dan memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan juga memberikan kesan estetik. Rekomendasi perencanaan jalur hijau jalan ini dibuat berdasarkan hasil evaluasi dari kondisi fisik dan persepsi masyarakat terhadap jalur hijau jalan.

1. Jalan Brangsong

Berdasarkan evaluasi jalur hijau jalan yang telah dilakukan, jalur hijau Jalan Brangsong belum memiliki nilai fungsional yang baik. Fungsi kontrol visual, pengarah, kontrol polusi dan kontrol bunyi mayoritas belum terpenuhi dengan baik apabila dilihat dari tanaman yang ada di jalur hijau Jalan Brangsong, sehingga kehadiran tanaman yang sudah ada di jalan tersebut belum memenuhi. Hal ini mengakibatkan Jalan Brangsong tidak memberikankenyamanan bagi pengendara atau pengguna jalan. Untuk meningkatkan nilai fungsional dari jalur hijau Jalan Brangsong perlu dilakukan penambahan tanaman dan penataan ulang. Adanya tanaman trembesi di Jalan Brangsong sudah sesuai, akan tetapi perlu dilakukan penambahan tanaman. Hal ini sesuai dengan hasil persepsi masyarakat bahwa 67,5% responden

menyatakan bahwa tanaman yang ada di Jalan Brangsong masih kurang dan perlu ditambah. Penambahan yang diperlukan yaitu penanaman tanaman pohon yang memiliki fungsi sebagai peneduh di Jalan Brangsong. Tanaman yang telah dipilih untuk ditanam di jalur hijau Jalan Brangsong adalah pohon trembesi. Hal ini dikarenakan menurut DPU (2012), tanaman trembesi memiliki daya tarik pada tajuk yang dapat digunakan sebagai peneduh Trembesi juga merupakan jenis pohon yang memiliki kemampuan menyerap karbon dioksida dari udara yang sangat besar. Pohon ini mampu menyerap 28.488kg CO₂/pohon setiap tahunnya (Lubis, 2013 dalam Supyan,2017).

Dilihat dari karakteristik wilayah di Kecamatan Brangsong, penanaman trembesi untuk menambah jumlah vegetasi dan memperbaiki kondisi jalur hijau jalan ini sesuai. Hal ini dikarenakan kondisi wilayah Jalan Brangsong yang memiliki bahu jalan yang sedikit jauh dari pemukiman dan juga kondisi pemukiman yang menyebar, sehingga perakaran dari pohon trembesi tidak merusak area pemukiman tepi jalan. Pemilihan pohon trembesi juga didasarkan pada kondisi lalu lintas jalan pantura yang sering dilewati oleh truk- truk tinggi sehingga dengan percabangan pohon trembesi yang tinggi tidak mengganggu pengguna jalan. Pertumbuhan pohon trembesi optimum pada kondisi hujan terdistribusi merata sepanjang tahun. Trembesi dapat beradaptasi dalam kisaran tipe tanah dan pH yang tinggi. Tumbuh di berbagai jenis tanah dengan pH tanah 6.0–7.4 dan toleran hingga pH 8.5 dan minimal pH 4.7. Jenis ini memerlukan drainasi yang baik namun masih toleran terhadap tanah tergenang air dalam waktu pendek. Secara alami trembesi ditemukan di savana yang berasosiasi dengan rumput. Trembesi dapat beradaptasi meskipun berasal dari iklim monsoon seperti Amerika tropis. Sebagian besar tumbuh di bawah ketinggian 450 m dpl sedangkan di pulau-pulau Pasifik biasanya ditemukan di bawah 300 m dpl. Pohon ini dapat menyesuaikan dengan berbagai jenis tanah dan pH serta tidak terpengaruh oleh tekstur tanah yang ada.

Biasanya tumbuh pada hutan kering dengan ketinggian rendah dan savana. Trembesi tersebar luas di daerah yang memiliki curah hujan rata-rata 600–3 000 mm/tahun pada ketinggian 0–300 m dpl. Trembesi dapat bertahan pada daerah yang memiliki bulan kering 24 bulan dan kisaran suhu 20°C–38°C (Nuroniah dan Kosasih 2010).

Tanaman trembesi juga merupakan tanaman pelindung yang mempunyai manfaat sebagai peneduh. Trembesi dapat mencapai tinggi maksimum 15–25 m. Trembesi memiliki kanopi yang dapat mencapai diameter 30m. Trembesi membentuk kanopi berbentuk payung, dengan penyebaran horizontal kanopi yang lebih besar dibandingkan tinggi pohon jika ditanam di tempat yang terbuka. Bentuk tajuk trembesi yang lebat dan melingkar memungkinkan untuk digunakan sebagai tanaman ornamen pelindung (Bashri, 2014 dalam Supyan, 2017).

Tingginya aktivitas suatu kota atau wilayah menyebabkan meningkatnya arus transportasi sehingga dapat menurunkan kualitas lingkungan. Penurunan kualitas lingkungan diakibatkan karena polusi gas karbon dioksida (CO₂) yang sebagian besar dihasilkan oleh kendaraan bermotor (Irwan, 2005). Gas CO₂ tidak beracun namun apabila terakumulasi dalam jumlah yang besar dapat berkumpul di atmosfer sehingga menyebabkan suhu udara meningkat. Salah satu upaya untuk menekan konsentrasi CO di udara yaitu dengan menerapkan penambahan area hijau (Ajeng, 2016). Trembesi dipilih karena keunggulannya dalam menyerap gas CO₂. Satu pohon trembesi yang telah berdiameter 15 m mampu menyerap kurang lebih 28, 488kg CO₂ per tahun. Daya serap yang dimiliki setiap pohon berbeda-beda. Pohon trembesi ini merupakan pohon dengan daya serap tertinggi diantara pohon-pohon yang lainnya seperti beringin dengan daya serap sebesar 535,9 kg CO/ tahun (Mulyadin dan gusti, 2013). Menurut Dachlan (2007) Trembesi selain mempunyai daya serap gas CO₂ yang tinggi, juga mampu hidup di daerah yang miskin hara, karena akarnya bersimbiosis dengan bakteri *Rhizobium* yang dapat menangkap Nitrogen dari udara.

Trembesi ini juga mampu hidup dengan baik di tanah yang asam sekalipun dengan pH terendah 4,5. Hal ini memiliki kesesuaian dengan kondisi wilayah studi dimana Kecamatan Brangsong memiliki jenis tanah Aluvial yang memiliki pH rata-rata 5,3–5,8.

Tanaman trembesi yang ditanam di Jalan Brangsong ditanam secara berjajar pada satu baris dan ditanam zig-zag dalam bersebrangan pada badan jalan, dan ditanam dengan jarak ideal 15 meter masing-masing pohon (Gambar 3). Disepanjang Jalan Brangsong 1,5 km ditanam trembesi dengan jarak 15 meter di setiap barisnya maka akan menghasilkan 100 pohon trembesi. Jalan Brangsong ditanam 2 sisi zig-zag dengan jarak tanam yang sama sehingga sepanjang Jalan Brangsong total terdapat 200pohon trembesi. Dari 1 pohon trembesi yang ditanam dapat menyerap 28.488 kg/ tahun, sehingga 200 pohon yang ditanam dalam setahun dapat menyerap 5.697.600 kg/ tahun.

Pada bagian median jalan ditanami tanaman berupa semak yang memiliki tinggi ±1,5m. Tanaman median yang dipilih untuk ditanam di jalur hijau Jalan Brangsong yaitu tanaman teh-tehan. Tanaman teh-tehan merupakan semak yang dapat dijadikan alternatif bagian dari pagar sekaligus sebagai tanaman hias. Tanaman ini cocok disegala iklim dan perubahannya sehingga mudah beradaptasi terhadap perubahan cuaca dengan usia tanam panjang dan pertumbuhan yang lambat. Tumbuhan ini juga tidak disukai hewan herbivora seperti domba, kambing, sapi, dan lain-lain. Penggunaan pagar tanaman sangat tepat di gunakan untuk bangunan–bangunan yang berada di daerah perkotaan yang padat dan dilalui jalur lalu lintas, karena dapat menjadi penghalang debu jalanan, polusi, dan kebisingan. Mampu meredam kebisingan karena daunnya yang rapat, untuk percabangan yang rapat dilakukan pemangkasan secara rutin setiap 1-3 minggu sekali (Werdiningsih, 2007). Bagian yang dipangkas disesuaikan dengan bentuk tanaman median yaitu tidak boleh melebihi badan jalan sehingga tidak mengganggu lalu lintas pengguna jalan. Fungsi dari tanaman median

jalan selain memberikan kesan estetik juga diharapkan dapat dijadikan sebagai pengarah, penyerap kebisingan, penghalang silau juga dapat dijadikan sebagai pemecah angin. Di bagian bahu jalan diberikan trotoar yang disediakan untuk pejalan kaki. Hal ini dikarenakan Jalan Brangsong merupakan area padat aktivitas masyarakat dimana Jalan Brangsong merupakan zona sekolah, zona pasar dan pusat birokrasi Kecamatan berada di tepi Jalan Brangsong. Pembuatan trotoar ini dapat mempermudah pengguna jalan khususnya pejalan kaki untuk beraktivitas sehari-hari baik ke pasar maupun ke sekolah.

2. Jalan Tlahab

Hasil dari evaluasi jalur hijau yang telah dilakukan di Jalan Tlahab, jalan tersebut belum memiliki jalur hijau yang memiliki nilai fungsional dan nilai estetika yang sesuai dengan kondisi wilayah jalan. Jalur hijau jalan yang ada saat belum sesuai dengan lingkungan sekitar. Kondisi jalan yang sangat panas karena minimnya vegetasi membuat Jalan Tlahab tidak mempunyai kenyamanan untuk pengguna jalan. Kondisi jalur hijau ini tidak dapat memenuhi kebutuhan vegetasi dengan fungsi sebagai peneduh dan sebagai penyerap polusi yang ada di lingkungan.

Rekomendasi jalur hijau jalan yang diberikan yaitu dengan menanam tanaman yang memiliki fungsi peneduh, penyerap polusi dan mempunyai nilai visual yang bagus sehingga dapat memberikan kesan estetik terhadap pengguna jalan tanpa mengurangi fungsi yang lainnya. *Polyalthia longifolia* atau sering juga disebut glodokan merupakan salah satu pohon yang sangat populer di Indonesia. Glodokan Tiang (*Polyalthia longifolia*). Merupakan tumbuhan *evergreen* yang berasal dari India, umumnya ditanam karena keefektifannya dalam mengurangi polusi suara juga dapat menyerap debu. Kenampakan pohon ini berupa piramida simetris dengan cabang seperti pendulum dan daun lanset dengan tepi bergelombang. Akar pada glodokan ini cukup menembus ke dalam, tidak dangkal, tetapi juga tidak menjalar dengan ekstensif yang bisa mengganggu struktur seperti trotoar, jalan dan bangunan di

dekatnya. Sehingga selain terdapat di hutan kota, pohon ini biasa ditanam di sepanjang pinggiran jalan sebagai peneduh jalan. Habitat dari tanaman ini terdapat di dataran rendah dengan tanah yang gembur. Pohon ini merupakan salah satu pohon yang disebut sebagai pohon *evergreen*. Mengapa, sebab pohon ini dapat tumbuh dengan baik meskipun terjadi perubahan cuaca, iklim dan sekitarnya. *Polyalthia longifolia* atau glodokan tumbuh tinggi dan tegak lurus, bisa mencapai sekitar 30 sampai 35 meter. Pohon ini terlihat menarik dan bagus dengan jenis arsitektur pohonnya yang lurus dan sedikit berkelok. Manfaat pohon ini sangat efektif diproporsikan di jalan raya, taman kota, RTH (Ruang Terbuka Hijau) sebab sangat efektif sebagai pohon peneduh jalan dan mampu mengurangi polusi udara. Pohon ini juga bermanfaat sebagai tanaman penghijau dan dapat menghalau polusi suara.

Penanaman pohon glodokan tiang di sepanjang Jalan Tlahab diharapkan dapat memiliki nilai fungsional menjadi peneduh dan dapat mengurangi polusi udara. Pemilihan pohon glodokan tiang di jalan ini apabila dilihat dari karakteristik wilayah studi yaitu padat pemukiman, dan pemukiman berada di sepanjang Jalan Tlahab sehingga rekomendasi vegetasi yang ditanam adalah pohon yang memiliki perakaran tunggal. Hal ini diharapkan perakaran tidak merusak permukaan tanah pekarangan rumah atau pemukiman. Daunnya yang bermassa padat dapat menyerap debu yang ada di wilayah Jalan Tlahab. Pohon glodokan tiang juga dapat dijadikan sebagai pengarah dan penghalang silau. Untuk penanaman vegetasinya, tanaman glodokan tiang ditanam sejajar di median jalan dengan jarak tanam 3m. Menurut Ferdi Kurniawan, 2019 bahwa tanaman glodokan tiang memiliki perakaran tunggal dan tidak menjalar dan dapat menembus ke dalam 10-15m, sehingga dengan jarak penanaman 3m tidak mengganggu antar tanaman.

Badan jalan yang lebih sempit dari pada Jalan Brangsong dan budaya masyarakat yang sehari-hari, Jalan Tlahab tidak direkomendasikan untuk trotoar khusus pejalan kaki. Hal ini karena budaya masyarakat

sehari hari yang tidak berada di zona sekolah dan zona perdagangan dan birokrasi Kecamatan tidak berada di tepi Jalan Tlahab. Hal ini mengakibatkan hampir tidak ada pengguna trotoar jalan.

Meskipun demikian, perlu ditanami tanaman jenis merambat dan berbunga agar dapat memberikan kesan estetik sehingga memberikan kenyamanan visual atau pandang untuk pengguna jalan tanaman merambat ini juga dapat memberikan kesan teduh di area bahu jalan. Selain ditanami tanaman merambat, area trotoar jalan ini perlu ditanami tanaman dalam pot yaitu tanaman palem. Hal ini dikarenakan penanaman yang dilakukan untuk tanaman glodokan berada pada median jalan, sehingga perlu juga danya peneh yang berada di tepi jalan. Selain itu tanaman palem juga dapat memaksimalkan pengurangan polusi yang ada di wilayah Jalan Tlahab. Tanaman Rambat yang dipilih yaitu ditanam dengan menggunakan pergola di sepanjang trotoar yang ada di sisi kanan dan kiri jalan.

Pohon palem ditanam dalam pot dengan jarak 5 meter. Diantara tanaman palem ditanami tanaman rambat bunga madia yang memiliki bunga berwarna ungu (Gambar 4). Bunga madia ditanam dengan menggunakan pergola agar dapat tumbuh merambat keatas. Perpaduan penanaman antara bunga madia dan pohon palem dapat memberikan kesan teduh untuk melengkapi tanaman glodokan tiang yang percabangannya tidak lebar. Penanaman tanaman bunga madia juga dapat memberikan keindahan visual untuk pengguna jalan yang melintas di sepanjang Jalan Tlahab. Penanaman di bahu jalan juga memberikan kenyamanan untuk pengguna jalan agar terhadap pejalan kaki yang menggunakan trotoar jalan. Meskipun Jalan Tlahab bukan wilayah industrial tetapi sedikitnya ada orang yang menggunakan trotoar jalan.

Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Republik Indonesia No. 01 tahun 2012 bahwa setiap kendaraan dengan kecepatan $<150 \text{ cm}^3$ mengeluarkan CO 2.0 gram HC 0.8 gram dan Nox 0.15 gram dan kendaraan dengan kecepatan $\geq 150 \text{ cm}^3$ mengeluarkan CO 2.0

gram HC 0.3 gram dan Nox 0.15 gram. Perpaduan antara pohon glodokan tiang, pohon palem dan bunga madia diharapkan dapat menyerap polutan yang dikeluarkan oleh pengguna jalan sehingga dapat mengurangi temperatur udara di Jalan Tlahab.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Kondisi Jalur Hijau Jalan di Kabupaten Kendal khususnya Jalan Brangsong dan Jalan Tlahab masih belum memberikan nilai fungsional peneh dan penyerap polusi. Belum memiliki nilai estetik dari keindahan visualnya dan tidak memberikan fasilitas yang nyaman terhadap masyarakat dan pengguna jalan.
2. Rekomendasi Perencanaan Jalur Hijau Jalan Yang diberikan dengan memperbaiki kondisi jalur hijau jalan dan menambah jumlah vegetasi tanaman yang dapat menyerap polusi dan memberikan kesan estetik, juga memberikan sarana untuk pejalan kaki berupa trotoar jalan.

B. Saran

Perlu dilakukan kajian lebih lanjut mengenai peningkatan presentase ruang terbuka hijau Kabupaten Kendal dan jumlah karbon yang dapat diserap dari hasil evaluasi yang telah diberikan.

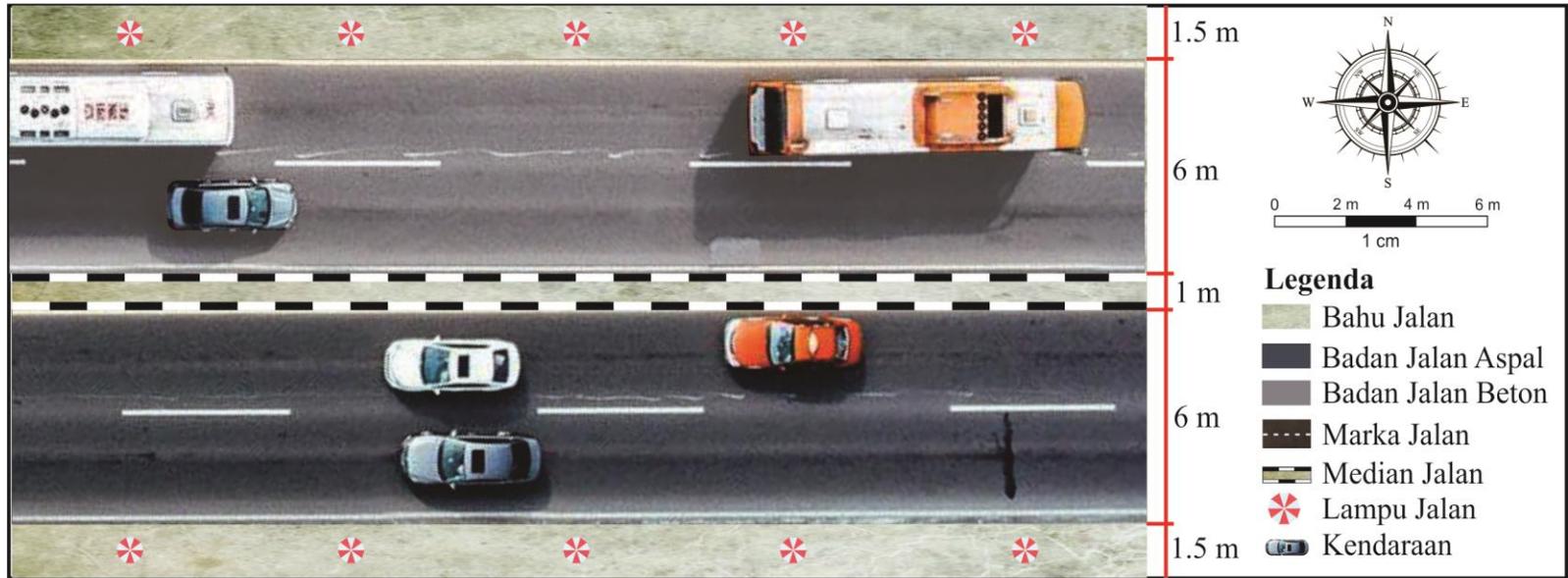
DAFTAR PUSTAKA

- Andan Sari Kusuma Indah, Tatiek Wardiyati dan Lilik Setyobudi, 2013. Analisa Lanskap Jalurhijau. <https://media.neliti.com/media/publications/127569-ID-analisa-lanskap-jalur-hijau-dan-upaya-pe.pdf>. Diakses pada tanggal 29 Maret 2018.
- Ajeng Aulia A. 2016. Penanaman Trembesi Oleh PT. Djarum Foundation Dalam Program Trees For Life. Semarang. 115.
- Dachlan, E N. 2007. Analisis Kebutuhan Luasan Hutan Kota sebagai Sink

- gas CO₂ Antropogenik dari Bahan Bakar Minyak dan Gas di Kota Bogor, dengan Pendekatan Sistem Dinamik. Disertasi. IPB
- Dinas Tata Ruang dan Pertanahan Kendal, 2011. Peraturan Daerah Kabupaten Kendal. http://tata.ruang.pertanahan.com/regulasi/pdf/perda/rt/rw/kab/kab_kendal_20_2011.pdf. Diakses pada tanggal 27 Maret 2018.
- DPU. 2012. Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 05/Prt/M/2012 Tentang Pedoman Penanaman Pohon Pada Sistem Jaringan Jalan. <http://birohukum.pu.go.id/uploads/DPU/2012/Lamp-PermenPU05-2012.pdf>
- Dwitantian Hawa Brillianti. Potensi Invasif Trembesi (*Samanea saman* Jacq.) Di Zona Rehabilitasi Taman Nasional Meru Betiri, Jawa Timur. https://repository.ipb.ac.id/jspui/bitstream/123456789/84533/1/E16d_hb.pdf
- Fredi Kurniawan, 2019. Morfologi tanaman Glodokan Tiang. <http://fredikurniawan.com/klasifikasi-dan-morfologi-tanaman-glodokan/>. Diakses pada tanggal 11 Juli 2019
- Kemendagri, 2007. Kabupaten Kendal http://www.jdih.setjen.kemendagri.go.id/files/Kab_Kendal_23_2007.pdf. Diakses pada tanggal 28 Maret 2018.
- Irwan, Z., 2005. Tantangan Lingkungan dan Lanskap Hutan Kota. Jakarta: Bumi aksara.
- Mulyadin, R. M. & Gusti, R. E. P., 2013. Analisis Kebutuhan Luasan Area Hijau Berdasarkan Daya Serap CO₂ di Kabupaten Karanganyar Jawa Tengah. Jurnal Penelitian Sosial dan Ekonomi Kehutanan, 10(4), pp. 264-273
- Pemkab Kendal, 2010. Kondisi Geografis Kabupaten Kendal. https://www.kendalkab.go.id/profil/detail/kondisi_geografis. Diakses pada tanggal 28 Maret 2018.
- Ratri Mardikowati, Dyah Hariani dan Maesaroh Maesaroh, 2012. Manajemen Tata Ruang (Penataan RTH) di Kabupaten Kendal. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/viewFile/1315/1336>. Diakses pada tanggal 28 Maret 2018.
- Rizky Alvalis Supyan, 2017. Pohon Trembesi (*Samanea saman*). <https://Eprints.umm.ac.id/35050/3/jiptumpp-gdl-rizkyalval-47868-3-babii.pdf>. Diakses pada tanggal 11 Juni 2019
- Sugaepi. 2013. Pengaruh Pendekatan Pembelajaran Point of Reward dan Sikap Demokratis terhadap Hasil Belajar Peserta Didik dalam Mata Pelajaran PKN. Universitas Pendidikan Indonesia. Bandung.
- Werdiningsih Hermin. 2007, Kajian Penggunaan Tanaman Sebagai Alternatif Pagar Rumah. [Http://Eprints.Undip.Ac.Id/18508/1/4.Pdf](http://Eprints.Undip.Ac.Id/18508/1/4.Pdf). Diakses pada tanggal 25 Juli 2019.



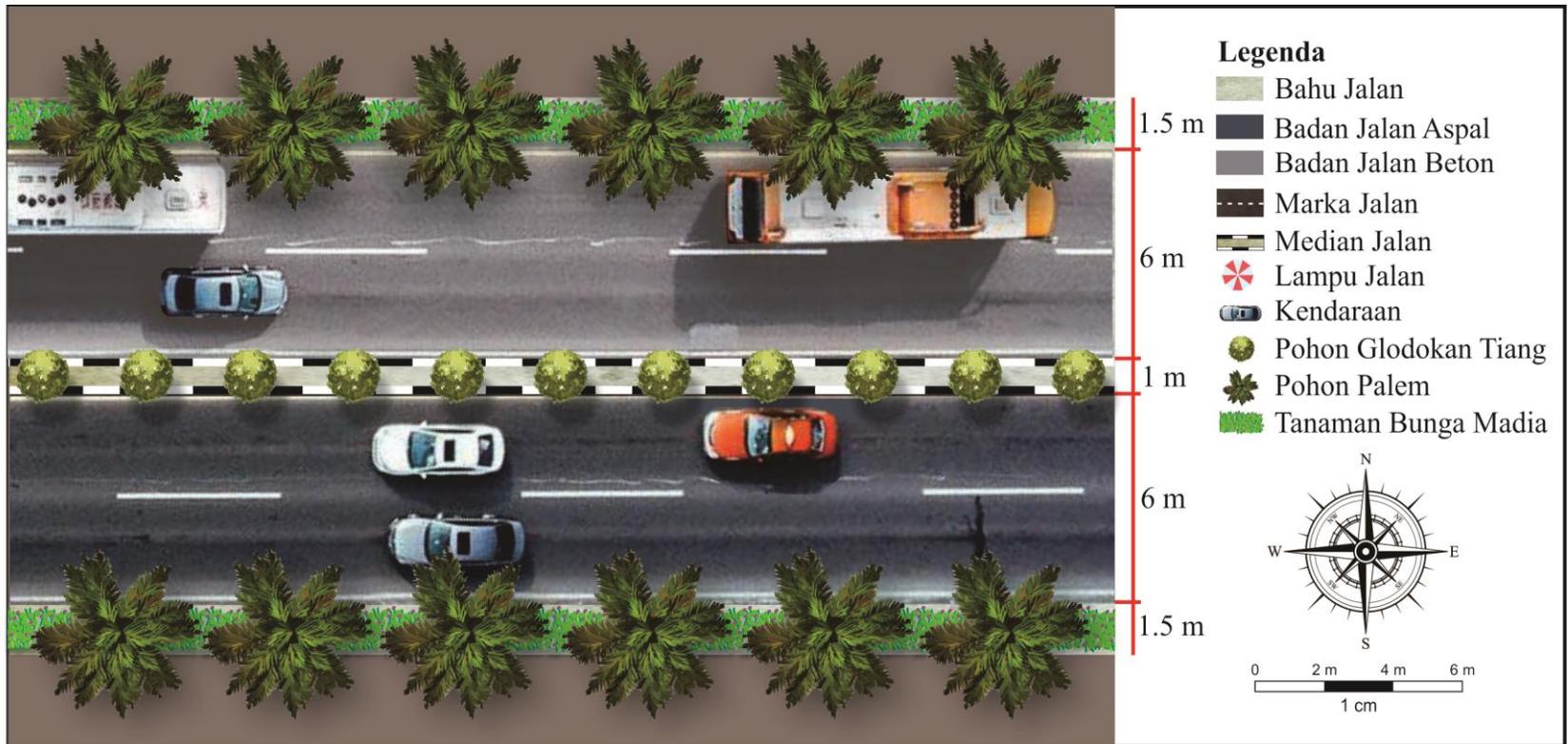
Gambar 1. Desain Jalan Brangsong Tampak Atas



Gambar 2. Desain Jalan Tlahab Tampak Atas



Gambar 3. Desain Rekomendasi Jalur Hijau Jalan Brangsang Tampak Atas



Gambar 4. Desain Rekomendasi Jalur Hijau Jalan Tlahab Tampak Atas