

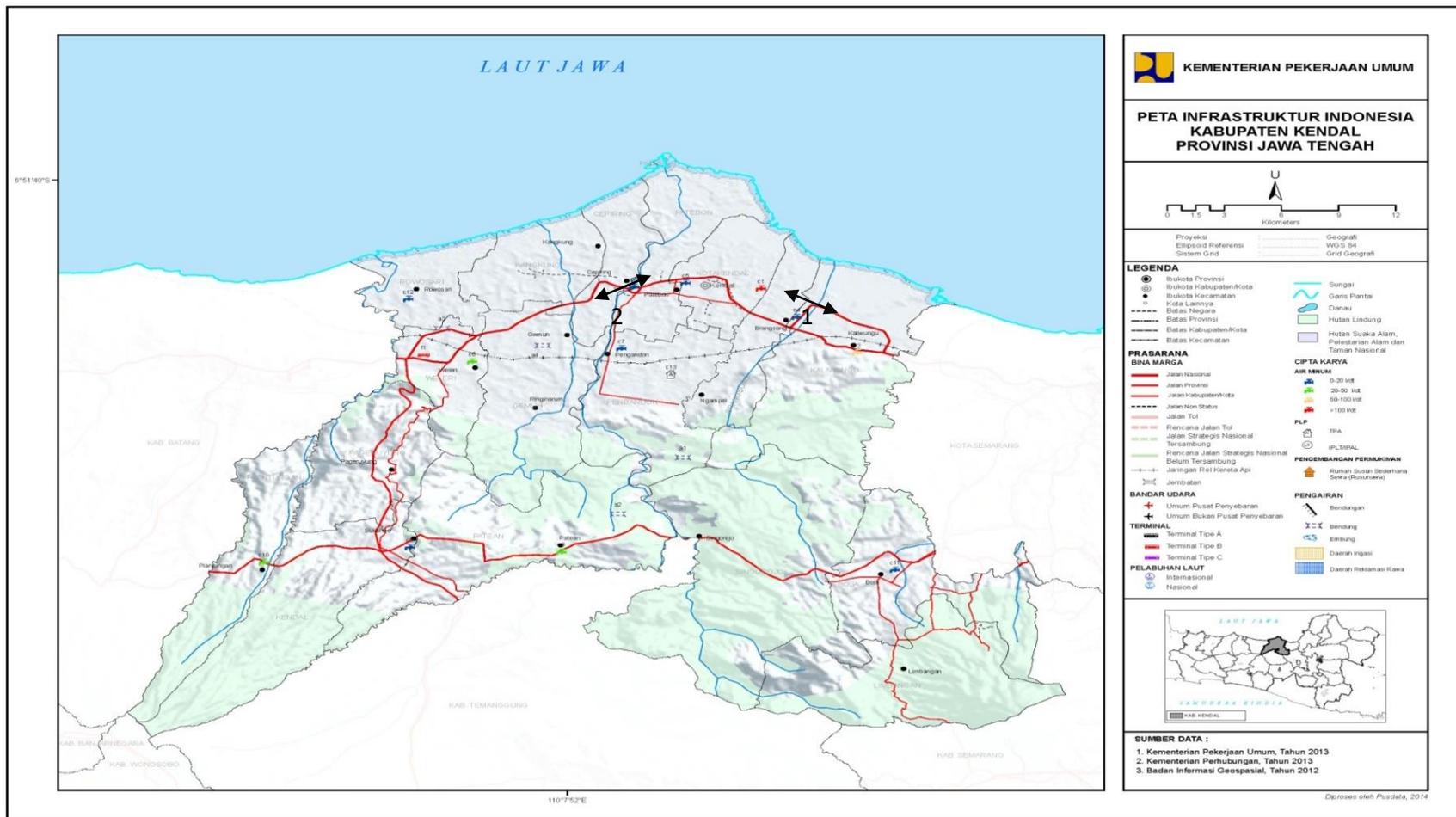
V. HASIL DAN PEMBAHASAN

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 diselaraskan 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.

Jalan Brangsong berada di Kecamatan Brangsong Kabupaten Kendal. Kecamatan Brangsong merupakan kecamatan yang terletak di wilayah bagian timur sebelum memasuki Jalan Alteri yang menuju ke Kota Semarang. Jalan Brangsong ini terletak di sebelah timur pusat kota Kabupaten Kendal. Wilayah Kecamatan Brangsong merupakan wilayah keramaian dengan pemukiman padat menyebar. Di wilayah ini terdapat pasar, sekolah dan juga birokrasi Kecamatan Brangsong sendiri.

Jalan Tlahab berada di Kecamatan Cepiring Kabupaten Kendal. Jalan Tlahab berada di sisi bagian barat dari Kabupaten Kendal yang menuju ke arah Kabupaten Batang. Jalan Tlahab merupakan wilayah dengan pemukiman padat tertata. Pusat birokrasi Kecamatan Cepiring ini tidak berada di area Jalan Tlahab. Letak Jalan Tlahab dan Jalan Brangsong dapat dilihat dari gambar 4 dengan keterangan angka 1 Jalan Brangsong dan angka 2 Jalan Tlahab.



Gambar 4. Peta Infrastruktur Kabupaten Kendal

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 9). 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.



Gambar 5. Kondisi 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.



Gambar 6. Kondisi Jalan Tlahab

Gambar 6 dapat dilihat bahwa Jalan Tlahab memiliki 2 lajur ke barat dan ke timur juga memiliki median jalan yang tidak memiliki tanaman sama sekali (Gambar 9). 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.



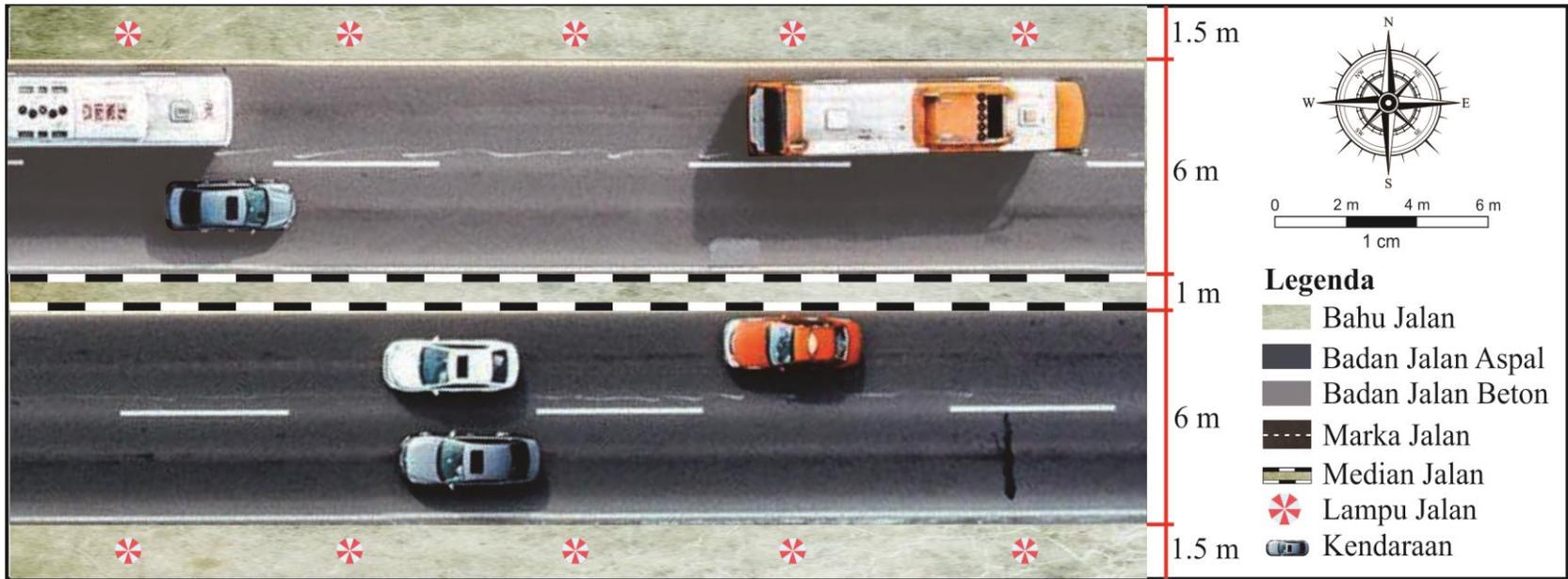
Gambar 7. Kondisi Gorong-Gorong Jalan Tlahab

Apabila dilihat dari gambar 7, gorong- gorong yang berada di badan Jalan Tlahab ini hanya ditutup dengan cor. Posisi permukaan gorong-gorong juga sedikit lebih tinggi dibandingkan dengan permukaan jalan. Permukaan Jalan Tlahab dibagi menjadi dua yaitu cor beton dan ada juga yang di aspal biasa, keduanya sama sama memiliki kondisi yang baik. Meskipun ada beberapa titik yang sedikit bergelombang.

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.



Gambar 8. Desain Jalan Brangsong Tampak Atas



Gambar 9. Desain Jalan Tlahab Tampak Atas

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 Brangsonghanya 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 $\pm 1500\text{m}$, tanaman trembesi ditanam secara menyebar sehingga kerapatan dari tanaman trembesi yang ada di Jalan Brangsong belum teratur.



Gambar 10. Kondisi Vegetasi Jalan Brangsong

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.

Tabel 2. Presepsi Responden Terhadap Kondisi lingkungan jalan

Keterangan	Jumlah		Presentase (%)	
	1	2	1	2
Kondisi lingkungan saat ini (Jawaban boleh lebih dari 1)				
a. Bersih	4	4	10%	10%
b. Kotor	6	6	15%	15%
c. Berdebu	20	20	50%	50%
d. Banyak Polusi	26	31	65%	77,5%
Keadaan temperatur udara saat ini				
a. Panas	30	35	75%	87,5%
b. Sejuk	-	-	0%	0%
c. Dingin	-	-	0%	0%
d. Biasa	10	5	25%	12,5%
Kecepatan angin yang bertiup saat ini				
a. Sangat Kencang	7	2	17,5%	5%
b. Kencang	17	10	42,5%	25%
c. Sedang	14	25	35%	62,5%
d. Lambat	2	3	5%	7,5%
Jumlah kendaraan bermotor yang ada saat ini				
a. Sangat Banyak	13	12	32,5%	30%
b. Banyak	24	25	60%	62,5%
c. Sedang	3	3	7,5%	7,5%
d. Sedikit	-	-	0%	0%
Kondisi permukiman yang ada saat ini				
a. Sangat Padat	2	13	5%	32,5%
b. Padat	25	22	62,5%	55%
c. Tertata	1	2	2,5%	5%
d. Menyebar	12	3	30%	7,5%

Keterangan 1. Brangsong
2. Tlahab

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 kuisioner 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 kuisisioner 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 kuisisioner 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.

Tabel 3. Pendapat Responden Terhadap Pengertian Jalur Hijau Jalan

Keterangan	Jumlah		Presentase (%)	
	1	2	1	2
Maksud Jalur Hijau Jalan				
a. Berbagai tanaman yang ditanam dipinggir jalan	27	16	67,5 %	40%
b. Pembatas jalan yang ditanami berbagai tanaman	11	22	27,5%	55%
c. Jalan yang terlihat hijau	2	2	5%	5%
d. Jalan yang memiliki jalur berwarna hijau	-	-	0%	0%

Keterangan 1. Brangsong
2. Tlahab

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- 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 kuisisioner 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.

Tabel 4. Indeks Lalu Lintas Responden

Keterangan	Jumlah		Presentase (%)	
	1	2	1	2
Intensitas melewati jalan ini				
a. Setiap hari	26	23	65%	57,5%
b. 1 Minggu sekali	9	8	22,5%	20%
c. 1 Bulan sekali	4	5	10%	12,5%
d. Lebih dari sebulan sekali	1	4	2,5%	10%
Jam-jam berapa melewatinya				
a. Pagi dan sore di hari kerja	21	24	52,5%	60%
b. Pagi dan sore di hari libur/akhir pekan	6	7	15%	17,5%
c. Siang di hari kerja	4	3	10%	7,5%
d. Siang di hari libur/akhir pekan	9	6	22,5%	15%
Alasan melewati jalan ini				
a. Pekerjaan/aktivitas	11	15	27,5%	37,5%
b. Jalur tempat tinggal	19	12	47,5%	30%
c. Kenyamanan	1	-	2,5%	0%
d. Jalur terdekat/ alternatif	9	11	22,5%	27,5%
e. Lainnya : - Jalan-jalan	-	2	0%	5%

Keterangan 1.Brangsong
2.Tlahab

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.

Tabel 5. Presepsi Responden Terhadap Kondisi Jalur Hijau Jalan

Keterangan	Jumlah		Presentase (%)	
	1	2	1	2
Kondisi Jalan saat ini (Jawaban boleh lebih dari 1)				
a. Panas	34	30	85%	75%
b. Berdebu	19	27	47,5%	67,5%
c. Sejuk	-	-	0%	0%
d. Nyaman	1	2	2,5%	5%
Kondisi tanaman-tanaman di sepanjang jalan baik di tepi jalan maupun di tengah jalan saat ini				
a. Sudah tertata dan terawat dengan baik	3 26	- 25	7,5% 65%	0% 62,5%
b. Masih perlu penataan dan perawatan	4 7	5 14	10% 17,5%	12,5% 35%
c. Beberapa tanaman tidak sesuai penempatan				
d. Tidak sesuai dan perlu penataan ulang				
Kesesuaian jenis tanaman yang ada saat ini				
a. Sudah sesuai, terawat dan indah dipandang	1 3	- 8	2,5% 7,5%	0% 20%
b. Beberapa tanaman mengganggu pandangan pengendara dan perlu diganti dengan tanaman lain	27 10	18 14	67,5% 25%	45% 35%
c. Sesuai dan diperlukan penambahan jumlah tanaman				
d. Tidak sesuai dan perlu digantikan tanaman lain				

Jumlah tanaman di jalan tersebut saat ini sudah memadai				
a. Terlalu banyak	-	-	0%	0%
b. Banyak	1	1	2,5%	2,5%
c. Cukup Banyak	13	3	32,5%	7,5%
d. Kurang	26	36	65%	90%
Jenis tanaman yang paling tepat ditanam di sepanjang jalan baik ditepi jalan maupun di tengah jalan saat ini				
a. Penghasil buah dan tanaman hias	1	1	2,5%	2,5%
	2	1	5%	2,5%
b. Penghasil kayu, buah dan tanaman hias	7	1	17,5%	2,5%
	29	34	72,5%	85%
c. Tanaman penghasil kayu dan tanaman hias	1	1	2,5%	2,5%
	-	1	0%	2,5%
d. Kombinasi pohon, perdu dan tanaman hias	-	1	0%	2,5%
e. Lainnya : - Pohon cemara - Pohon Beringin - Pohon palem				
Kenyamanan berkendara terhadap penataan tanaman yang ada di sekitar jalan saat ini				
a. Ya	4	4	10%	10%
b. Belum	17	22	42,5%	55%
c. Biasa saja	13	8	32,5%	20%
d. Tidak sama sekali	6	6	15%	15%
Kondisi keindahan Jalur Hijau di Jalan ini				
a. Tidak indah	23	33	57,5%	82,5%
b. Cukup indah	16	7	40%	17,5%
c. Indah	1	-	2,5%	0%
d. Sangat indah	-	-	0%	0%

Keterangan 1.Brangsong

2.Tlahab

Berdasarkan hasil wawancara dan penyebaran kuisisioner 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.

Tabel 6. Harapan Responden Terhadap Jalur Hijau Jalan

Daftar Pertanyaan	Jumlah		Presentase (%)	
	1	2	1	2
Harapan, jika kawasan Jalan ini di desain ulang (Jawaban boleh lebih dari 1)				
a. Akses mudah	16	15	40%	37,5%
b. Lingkungan aman dan nyaman	13	9	32,5%	22,5%
c. Fasilitas semakin lengkap	13	17	32,5%	42,5%
d. Memberikan kenyamanan	26	36	65%	90%
e. Lainnya : - Sejuk	1	-	2,5%	0%
- Teduh	-	1	0%	2,5%

Keterangan 1.Brangsong

2.Tlahab

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 Tlahabsama 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 CO₂ 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 28,488 kg 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 CO₂/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 11). 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 200 pohon 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 $\pm 1,5$ m. 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.



Gambar 11. Desain Rekomendasi Jalur Hijau Jalan Brangsong

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. (Gambar 12).

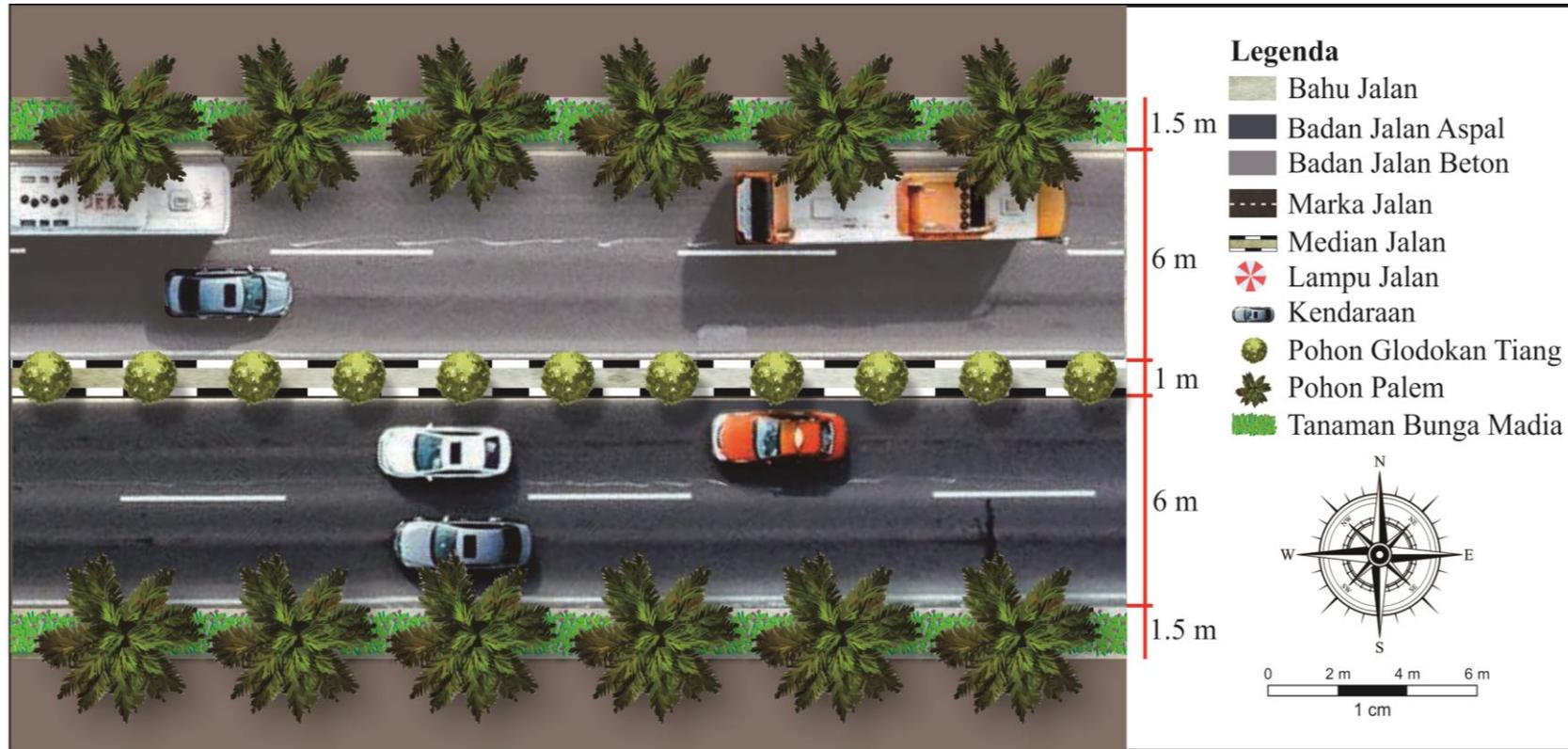
Badan jalan yang lebih sempit dari pada Jalan Brangsong dan budaya masyarakat yang sehari-hari, Jalan Tlahab tidak direkomendasikan untuk trotoar khusus pejalan kaki. Hal ini karena budaya masyarakat sehari-hari yang tidak berada di zona sekolah dan zona perdagangan dan birokrasi Kecamatan tidak berada 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 adanya peneduh 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 12). 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 mada 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 mada diharapkan dapat menyerap polutan yang dikeluarkan oleh pengguna jalan sehingga dapat mengurangi tempetatur udara di Jalan Tlahab.



Gambar 12. Desain Rekomendasi Jalur Hijau Jalan Tlahab