



EVALUASI FUNGSI ESTETIKA, KENYAMANAN DAN KESELAMATAN JALUR HIJAU JALAN (STUDI KASUS JALAN PROF. ALI HASJMY)

Fakhrurradhi^{a,*}, Muhammad Isya^b, Mirza Irwansyah^c

^aMagister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^bJurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^cJurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

*Corresponding author, email address: ffakhrurr@gmail.com

ARTICLE INFO

Article History:

Received 16 March 2018

Received in revised form 17 May 2018

Accepted 1 May 2018

Keywords:

Green path, exposure, Aesthetic, comfort, effectively, green road,

ABSTRACT

The Green path in the road is the part of the landscape in the space area of the road which has safety and comfortability function to the road users, supporting education activities, recreation, conservation aesthetics, and area identity and become a character of a city. The plant is the main element in structuring the green road path. The plant functions on the road landscapes are to reduce exposure to direct sunlight and vehicle lights, as a director, physical barrier, movement control, microclimate controller, and wildlife habitat. The arrangement of plant placement in the green path in the area belong to the road likes tree, shrubs which by the principal and regulation of design will deliver more impact regarding aesthetics. This research purpose is to conduct the assessment against trees planting in the green path of the road regarding aesthetic, comfort and safety, effectively to support the layout of Banda Aceh city. Identifying technical incompatibility of tree planting that occurs on the green path of the road and also the need of strategy determine the implementation of the green path of the road. The purpose of this research is to identify the placement of tree on green road path and define the implementation strategy on the implementation of green road path by using a qualitative descriptive method which is supported by perceptions of officials and expert respondents. Sources of data to be used in this study are primary data and secondary data. The analysis result obtained three alternative strategies that is 1) Increase the quantity and quality of trees and improving the planting systems regulation, spacing, and tree species (type). 2) Improve the socialization of green open space masterplan of Banda Aceh city and technical regulations of green road path to utilize open space in space belong to the road and road monitoring room. 3) Increase community participation and support and related parties in creating a systematic green road path according to Green Open Space master plan and technical regulation of green road path.

©2018 Magister Teknik Sipil Unsyiah. All rights reserved

1. PENDAHULUAN

Jalur hijau jalan merupakan bagian lansekap di area ruang milik jalan (rumija) yang memberikan dampak bagi keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan, penunjang kegiatan edukasi, rekreasi dan konservasi, penambah estetika dan identitas kawasan serta menjadi pembentuk karakter suatu kota. Jalan-jalan utama di Kota Banda Aceh pada umumnya memiliki median dan bahu jalan yang dijadikan sebagai

jalur hijau jalan. Jalur hijau jalan berupa median dan bahu jalan yang ditanami pohon dengan kombinasi pohon pelindung dan semak (ground cover).

Vegetasi di jalur hijau dan beberapa tempat sebagai obyek utama pengisi RTH mulai ditata dengan baik seperti pada koridor jalan Prof. Ali Hasjmi, jalur hijau jalan Prof. Ali Hasjmi perlu dikembangkan dan ditingkatkan karena posisinya berada di wilayah perbatasan dengan Kabupaten Aceh Besar serta dapat memberikan ‘first impression’ bagi pengguna jalan ketika memasuki Kota Banda Aceh. Berkaitan dengan latar belakang diatas, maka yang menjadi pokok permasalahan dalam artikel ini adalah bagaimana kesesuaian jenis pohon di sepanjang jalur hijau jalan Prof. Ali Hasjmi.

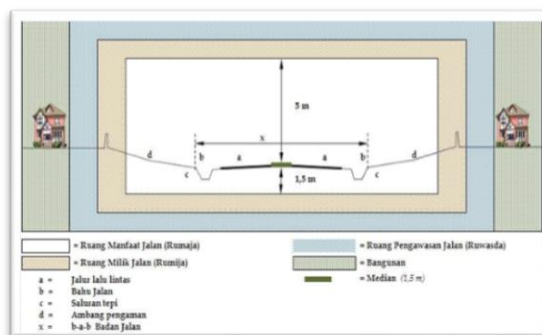
2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Bagian-Bagian Jalan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Jalan dikelompokkan menjadi beberapa bagian sebagai berikut:

- Ruang Manfaat Jalan (Rumaja)
- Ruang Milik Jalan (Rumija)
- Ruang Pengawasan Jalan (Ruwasja)



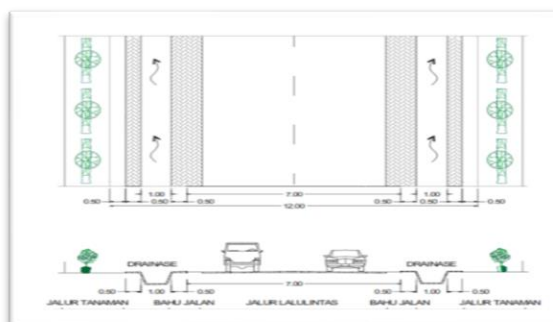
Gambar 1

Bagian-bagian jalan

Sumber: Peraturan Menteri PU No. 05/PRT/M/2012

2.2 Jalur Hijau

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 jalur hijau adalah jalur penempatan tanaman serta elemen lansekap lainnya yang terletak di dalam ruang milik jalan maupun di dalam ruang pengawasan jalan. Sedangkan jalur tanaman merupakan jalur penempatan tanaman dan elemen lansekap lainnya yang terletak di dalam ruang milik jalan (rumija) maupun di dalam ruang pengawasan jalan



Gambar 2.

Jalur tanaman pada jalan tanpa lereng

Sumber: Permen PU No. 05/PRT/M/2012

Berdasarkan master plan RTH Kota Banda Aceh Tahun 2029, RTH publik Kota Banda Aceh yang terdata pada tahun 2009 berbentuk hub/core/area berupa: taman kota (taman wisata, taman edukasi, taman nurseri, taman tugu), hutan kota, hutan magrove, lapangan olahraga dan makam. Sedangkan berbentuk link/corridor/jalur hijau saat ini berupa: pulau jalan dan jalur hijau jalan, sedapan sungai, sempadan pantai

2.3 Jalan Sebagai Identitas Kota

Bararatin dan Hayati (2016) menyebutkan bahwa jalan raya sebagai salah satu wujud ruang terbuka kota memiliki berbagai fungsi diantaranya fungsi ekonomi, sosial, dan estetika. Fungsi estetika berkaitan dengan bagaimana jalan tersebut dapat membentuk persepsi positif bagi pengguna melalui elemen-elemen visual yang dapat memberikan kenyamanan dan pengalaman visual yang menyenangkan. Dengan fungsi estetis tersebut, jalan memiliki peranan penting dalam membentuk persepsi seseorang terhadap struktur atau image sebuah kota.

Kajian Bararatin dan Hayati 2016 (dikutip dari Steele, 1981) menyebutkan bahwa jika kondisi lingkungan dianggap baik dan mampu mengakomodasi kebutuhan pengguna, maka seseorang akan tertarik untuk melibatkan diri di dalamnya. Isolasi atau pemisahan stimuli visual dalam perencanaan dan perancangan lingkungan dapat menyebabkan pembentukan lingkungan visual yang asing bagi pengguna di kehidupan nyata (Rapoport 1977) Kajian Bararatin dan Hayati 2016.

2.4 Pepohonan Sebagai Pembentuk Jalur Hijau Jalan

Bararatin dan Hayati (2016) menyebutkan koridor jalan merupakan ruang memanjang yang dibatasi oleh elemen berupa dinding, atap, dan lantai. Elemen dinding merupakan elemen bidang vertikal yang memanjang di kedua sisi koridor. Elemen dinding pada koridor jalan dapat berupa vegetasi di jalur hijau yang berjajar di sepanjang sisi-sisi koridor sehingga membentuk bidang vertikal yang menerus.

Jalur hijau unsur utamanya berupa vegetasi yang secara alamiah berfungsi sebagai pembersih atmosfer dengan menyerap polutan yang berupa gas dan partikel melalui daunnya. Vegetasi berfungsi sebagai filter hidup yang menurunkan tingkat polusi dengan mengabsorpsi, detoksifikasi, akumulasi dan atau mengatur metabolisme di udara sehingga kualitas udara dapat meningkat dengan pelepasan oksigen di udara (Shannigrahi et al. 2003) di dalam kajian Basri (2009).

Bararatin dan Hayati 2016 (dikutip dari McClusky, 1992) menyebutkan bahwa kehadiran tanaman dalam sebuah lingkungan memberikan kepuasan psikologis yang mendalam bagi penghuninya. Tanaman memiliki banyak kegunaan dalam kaitannya dengan jalan, yaitu:

1. Fungsi ekologis, seperti menyerap gas beracun, mengeluarkan oksigen dan memfilter debu.
2. Fungsi teknik, seperti mencegah erosi, tameng cahaya, kontrol kebisingan, kontrol iklim, pelindung dari angin dan menjadi elemen pengarah lalu lintas.
3. Fungsi arsitektural, seperti memperkaya kualitas visual ruang jalan melalui bentuk, warna, pattern dan tekstur tanaman.

3. METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada ruas jalan Prof. Ali Hasjmi yang berada di Kecamatan Ulee Kareng. Berdasarkan RTRW Kota Banda Aceh tahun 2009-2029 ruas jalan ini merupakan jalan utama yang berfungsi sebagai arteri sekunder, juga merupakan kawasan pelayanan umum dengan pengembangan kawasan pendidikan tinggi. Lokasi penelitian dibagi menjadi 4 segmen yaitu:

- Segmen 1 (± 300 m) dimulai dari simpang BPKP - U-turn depan soup sumsum kutaraja
- Segmen 2 (± 600 m) U-turn depan soup sumsum kutaraja - U-turn depan warkop Pantry
- Segmen 3 (± 500 m) U-turn depan warkop Pantry - U-turn depan kantor PU Kota Banda Aceh

- Segmen 4 (± 300 m U-turn depan kantor PU Kota Banda Aceh - depan kantor OJK



Gambar 3.

Peta lokasi penelitian

Sumber: Bappeda Kota Banda Aceh

3.2 Tahapan Penelitian

Metode yang digunakan adalah dengan menggunakan metode penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif didukung oleh data yang diperoleh secara langsung maupun tidak langsung berupa data primer dan data sekunder. Proses penelitian ini terdapat beberapa tahapan, yaitu:

1. Penelitian dimulai dengan menentukan variabel dan indikator;
2. Pengumpulan data primer dan data sekunder;
3. Penyusunan daftar kuesioner serta wawancara dengan pihak berwenang;
4. Pengolahan data primer dan sekunder
5. Penjabaran hasil analisis data dengan metode deskriptif kualitatif.

Berdasarkan permasalahan yang diteliti maka akan ditentukan variabel-variabel serta indikator dari setiap item permasalahan, selanjutnya merumuskan pertanyaan kuesioner yang akan disebar kepada responden yang jumlahnya ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin. Pihak-pihak terkait akan diwawancara secara langsung. Dari hasil kuesioner dan wawancara data akan diolah dengan menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif, dari hasil analisis tersebut dibuat suatu kesimpulan dan saran.

3.3 Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan antara lain adalah: estetika, keselamatan dan kenyamanan, efektifitas dalam mendukung tata ruang Kota Banda Aceh.

Tabel 1.

Instrumen variabel penelitian

No	Variabel	Indikator	Kriteria
1	Estetika	Jenis tanaman Tata letak tanaman	Variasi warna (daun, bunga dan buah); Tekstur tanaman; Bentuk tajuk dan percabangan; Jarak penanaman.
2	Keselamatan dan Kenyamanan	Jenis tanaman Penataan Karakter tanaman	Jarak penanaman; Massa daun; Ketinggian tanaman.
3	Efektifitas dalam mendukung tata ruang Kota Banda Aceh	Implementasi peraturan yang berlaku	Sesuai dengan RTRW dan master plan Kota Banda Aceh.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Kondisi Eksisting Lokasi Penelitian

Jalan Prof. Ali Hasjmi merupakan jalan utama yang berfungsi sebagai arteri sekunder dengan tipe jalan 2 jalur 2 arah berpembatas median (4/2 UD), dibangun pada tahun 2008 yang sebelumnya pada kawasan tersebut merupakan area permukiman penduduk. Berdasarkan RTRW Kota Banda Aceh tahun 2009 – 2029 jalan Prof. Ali Hasjmi ditetapkan sebagai kawasan perdagangan dan jasa serta sebagai kawasan pengembangan perguruan tinggi. Jalan Prof. Ali Hasjmi secara administrasi terletak di beberapa gampong yaitu Gampong Lambhuk, Gampong Lamteh, Gampong Ilie dan Gampong Pango Raya Kecamatan Ulee Kareng.

4.2 Karakteristik Lokasi Penelitian

1. Bentuk dan tatanan massa bangunan

- Ketinggian Bangunan

Bangunan memiliki ketinggian rata-rata tidak lebih dari 4 lantai. Bangunan pertokoan dan perkantoran rata-rata memiliki ketinggian 2 sampai dengan 3 lantai,

- Jenis Bangunan

Jenis bangunan sangat bervariasi, diantaranya terdapat rumah tinggal yang sudah beralih fungsi sebagai tempat usaha. Pertokoan, perkantoran, kuliner dan lain sebagainya.

- Garis Sempadan Bangunan

Garis sempadan bangunan adalah 10 meter. Pada ruas jalan ini juga terdapat banyak variasi garis sempadan bangunan.

2. Ruang Terbuka

Ruang terbuka yang terdapat di lokasi adalah jalur hijau jalan dan beberapa lahan terbuka lainnya. Penghijauan pada ruas jalan ini cukup baik dengan terdapatnya pepohonan di sepanjang jalur jalan. Ruang terbuka lainnya yang bersifat prihat adalah lahan sempadan bangunan serta ruang terbuka prihat lainnya.

3. Transportasi

- Sirkulasi

Sirkulasi lalu lintas jalan Prof. Ali Hasjmi terdiri dari 2 jalur 2 arah berpembatas median (4/2 UD), yaitu dari arah simpang BPKP dan dari arah jalan Banda Aceh-Medan. Ruas jalan ini banyak dilalui oleh pengguna jalan sebagai akibat dari peran kawasan sebagai daerah pengembangan kota baru serta banyaknya terdapat pusat aktifitas di sepanjang kawasan.

- Parkir

Fasilitas parkir tidak dimiliki oleh semua bangunan yang bersifat pelayanan publik, sehingga dalam aktifitasnya banyak terdapat penyalahgunaan lahan yang mengakibatkan terganggunya jalur transportasi.

4.3 Hasil Penilaian Responden Pejabat Teknis dan Pakar (Ahli)

Wawancara terdiri dari pejabat Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Banda Aceh, Dinas Lingkungan Hidup, Kebersihan dan Keindahan Kota Banda Aceh, Bappeda Kota Banda Aceh, Bagian hukum Setda Kota Banda Aceh dan akedemisi perencanaan wilayah dan kota jurusan arsitektur Universitas Syiah Kuala sebagai berikut:

- Koordinasi antar instansi sudah berjalan dengan baik.
- Peraturan pemerintah dan kebijakan sudah diterapkan.
- Pengawasan terhadap penyelenggaraan jalur hijau jalan menjadi tugas beberapa instansi teknis terkait. Masih terdapat beberapa pelanggaran yang dilakukan oleh instansi lain yang memanfaatkan ruang milik jalan sebagai ruang untuk utilitas tanpa menjalankan tahapan-tahapan yang telah diterapkan oleh

intansi/dinas terkait.

- Strategi yang diterapkan adalah dengan melakukan pemeliharaan dan serta pengembangan di ruas-ruas jalan lainnya.
- Peraturan daerah sangat diperlukan. Saat ini Pemerintah Kota Banda Aceh memiliki Qanun Kota Banda Aceh nomor 4 tahun 2009 tentang RTRW serta master plan ruang terbuka hijau (RTH) Kota Banda Aceh tahun 2029.
- Keterlibatan masyarakat sangat diperlukan dalam penentuan kebijakan pelaksanaan jalur hijau.
- Jalur hijau Jl. Prof. Ali Hasjmi sudah memenuhi kriteria estetika, kenyamanan dan keselamatan, meskipun masih terdapat beberapa aspek yang masih memerlukan peningkatan
- Kota Banda Aceh belum memiliki peraturan atau kebijakan khusus tentang penyelenggaraan jalur hijau jalan.
- Pemerintah Kota Banda Aceh memerlukan peraturan daerah tentang penyelenggaraan jalur hijau jalan pada setiap ruas jalan kota.
- Peraturan daerah yang telah ada bersifat umum dalam penyelenggaraan jalur hijau jalan.
- Tujuan utama dari jalur hijau jalan adalah sebagai salah satu komponen yang mampu mereduksi polutan karbon dioksida dan penghasil oksigen. standard untuk dicetak.

4.4 Observasi dan Evaluasi Pepohonan

Terdapat 8 (delapan) jenis pohon di sepanjang ruas kanan dan 7 (tujuh) jenis pohon di ruas kiri (dari arah simpang BPKP – Jembatan Pango)

Tabel 2.
Rekapitulasi Pohon Jalur Hijau Jalan Prof. Ali Hasjmi

No	Jenis Tanaman/Pohon	Ruas Kanan	Ruas Kiri	Jumlah
1	Angsana	10	9	19
2	Asam Jawa	1	3	4
3	Beringin	1	0	1
4	Cerry	3	2	5
5	Gelima	1	0	1
6	Seri	1	0	1
7	Tanjung	4	0	4
8	Trembesi	149	160	309
9	Spatodhea	0	1	1
10	Akasia	0	1	1
11	Mahoni	0	1	1
Jumlah		170	177	347

- Segmen 1 (± 300 m)

Jumlah pohon sebanyak 71 (tujuh puluh satu) batang terdiri dari pohon trembesi, beringin, gelima, angšana, cerry dan pohon asam jawa. Jenis pohon didominasi oleh pohon trembesi sebanyak 63 batang, angšana 2 batang dan pohon asam jawa 2 batang berfungsi sebagai peneduh, penyerap polusi udara dan peredam kebisingan. Bentuk dan ukuran tanaman bervariasi. Terdapat beberapa bentuk pohon (columnar, globular). Sebagian vegetasi merupakan pohon besar dengan ketinggian rata-rata 3 sampai 8 m yang mendominasi dan tajuknya menaungi hingga setengah ruang jalan. Bentuk tajuk dari pohon trembesi, angšana dan asam jawa adalah tajuk menyebar bebas sehingga menjadi peneduh bagi pengguna jalan.

Terdapat simpang bersinyal sehingga pengaturan jarak tanam harus disesuaikan dengan jarak pandang henti yang cukup bagi pengguna jalan hingga ke lampu lalu lintas. Ruas kiri terdapat pepohonan dengan jarak tanam tidak mencapai 65 m dari pusat persimpangan, dengan kondisi percabangan yang kurang

terawat, sehingga mengurangi jarak pandang pengemudi. Jarak titik pohon dengan tepi perkerasan rata-rata 0,50 m, jarak tersebut tidak mempertimbangkan pertumbuhan perakaran pohon dengan jarak minimal dari tepi perkerasan sejauh 1,5 m sehingga struktur batang dan perakarannya mengganggu perkerasan jalan. Penanaman pohon dilakukan dengan sistim tanam berbaris, jarak antara pepohonan bervariasi, dengan jarak rata-rata 5 m, variasi jarak tanam antar pohon ini mengakibatkan pengaturan titik tanam pohon tidak teratur sehingga mengurangi fungsi estetika dari jalur hijau jalan. Foto lokasi penelitian dapat diperhatikan pada Gambar 4.



Gambar 4.

Foto lokasi segmen 1 Jl. Prof. Ali Hasjmi
Sumber : Dokumentasi (2017)

- Segmen 2 (± 600 m)

Jumlah pohon sebanyak 143 (seratus empat puluh tiga) batang yang terdiri dari pohon trembesi, tanjung, angkana, cerry, spatodhea dan pohon asam jawa, didominasi oleh pohon trembesi sebanyak 124 batang, angkana 12 batang dan pohon tanjung 4 batang. Dominasi vegetasi pada segmen ini merupakan pohon besar dengan ketinggian rata-rata 4 sampai 10 m dengan tajuk menyebar bebas menaungi hingga setengah ruang jalan sehingga menjadi peneduh bagi pengguna jalan.

Variasi warna daun atau bunga dari vegetasi yang ada belum memberikan visualisasi yang menarik karena sedikitnya jenis dan jumlah pohon dengan karakter warna tertentu dan belum tertata dengan baik. Tidak adanya pemilihan warna bunga/daun yang tematik (satu jenis warna) sehingga belum mampu memperkuat karakter ruang koridor jalan. Warna tanaman yang khas yang akan memberikan karakter ruang koridor jalan perlu diimbangi dengan menambahkan keragaman jenis vegetasi dengan warna yang lebih heterogen untuk memberikan variasi pandangan.

Kurangnya perawatan dan pemeliharaan mengakibatkan tertutupnya rambu-rambu lalu lintas oleh percabangan pohon yang mengakibatkan tidak terpenuhinya fungsi rambu-rambu lalu lintas dalam memberikan informasi kepada pengguna jalan secara maksimal.

Tata letak atau penempatan vegetasi menunjukkan tidak adanya penataan atau penempatan yang terencana baik, tanaman yang tertata hanya di beberapa titik selanjutnya mengalami diskontinuitas. Diperlukan penambahan keragaman jenis tanaman yang ditata secara terencana atau membentuk pola irama yang dinamis agar lebih menarik. Penempatan pohon berjarak rata-rata 0,50 m dari tepi perkerasan. Penanaman pohon dilakukan dengan sistim tanam berbaris, jarak antara pepohonan bervariasi, dengan jarak rata-rata 5 m. Foto lokasi penelitian dapat diperhatikan pada Gambar 5.



Gambar 5.

Foto lokasi segmen 2 Jl. Prof. Ali Hasjmi

Sumber : Dokumentasi (2017)

- Segmen 3 (± 500 m)

Jumlah pohon sebanyak 51 (lima puluh satu) batang yang terdiri dari pohon trembesi, angkana, dan pohon akasia. Didominasi oleh pohon trembesi sebanyak 48 batang, angkana sebanyak 2 batang dan pohon akasia 1 batang.

Dominasi vegetasi merupakan pohon besar dengan ketinggian rata-rata 2 sampai 8 m dengan tajuk menaungi hingga setengah ruang jalan. warna vegetasi di segmen 3 menunjukkan minimnya jenis pohon yang memiliki variasi warna pada bunga maupun daun. Sebagian besar pohon memiliki fungsi teknis (peneduh, penyerap polusi, pengarah) yang sangat dominan dibandingkan dengan fungsi estetikanya sehingga keragaman warna yang membentuk karakter ruang koridor jalan masih minim.

Penempatan pohon jarak rata-rata 0,50 m dari tepi perkerasan. Penanaman pohon dilakukan dengan sistem tanam berbaris, jarak antara pohon bervariasi, dengan jarak rata-rata 5 m. Jarak titik pohon yang tidak teratur disebabkan oleh adanya pohon yang mati, penggantian sudah dilakukan, pohon-pohon yang di tanam memiliki jarak antara sejauh 5 meter. Foto lokasi penelitian dapat diperhatikan pada Gambar 6.



Gambar 6.

Foto lokasi segmen 3 Jl. Prof. Ali Hasjmi

Sumber : Dokumentasi (2017)

- Segmen 4 (± 300 m)

Jumlah pohon sebanyak 74 (tujuh puluh empat) batang terdiri dari pohon trembesi sebanyak 73 batang dan pohon mahoni 1 batang. Dominasi vegetasi merupakan pohon besar dengan ketinggian rata-rata 2 sampai 10 m.. Penataan pohon yang memiliki bentuk/jenis yang dominan masih sangat minim sehingga

diperlukan penambahan keragaman jenis tanaman yang ditata secara terencana atau membentuk pola irama yang dinamis sehingga menjadi lebih menarik.

Pengaturan perubahan bentuk tajuk dan percabangan serta pengaturan warna (bunga, daun dan buah) lebih baik disebabkan dominasi pohon trembesi sepanjang jalur hijau jalan ruas kiri dan kanan, hanya terdapat 1 batang pohon mahoni diantara pohon trembesi lainnya yang merubah bentuk tajuk dan percabangan.

Pohon ditanam dengan jarak rata-rata 0,50 m dari tepi perkerasan. Penanaman pohon dilakukan dengan sistim tanam berbaris, jarak antara pepohonan bervariasi, dengan jarak rata-rata 5 m. Pola penataan tanaman belum memenuhi aspek estetika sehingga kurang menarik secara visual. Jarak titik pohon yang tidak teratur, ketidakteraturan ini juga disebabkan oleh adanya pohon yang mati. Foto lokasi penelitian dapat diperhatikan pada Gambar 7.



Gambar 7.

Foto lokasi segmen 4 Jl. Prof. Ali Hasjmi
Sumber : Dokumentasi (2017)

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Implementasi peraturan terkait penyelenggaraan jalur hijau jalan tidak diterapkan secara menyeluruh.
2. Jalur hijau jalan yang ada saat ini belum memenuhi fungsi estetika, kenyamanan dan keselamatan.
3. Tidak adanya pengaturan warna, tekstur pohon, bentuk tajuk dan percabangan. Pemilihan jenis dan penempatan pohon tidak memiliki suatu kajian terhadap fungsi yang telah ditetapkan dalam peraturan.

5.2 Saran

Berikut saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian, yaitu :

1. Perlu melibatkan seluruh stakeholder, yaitu masyarakat sebagai pengguna ruang publik, pihak swasta sebagai pendukung penyelenggaraan jalur hijau jalan, badan usaha pemerintah dan swasta (PLN, Telkom, PDAM dll) sebagai pengguna ruang milik jalan dan peran pemerintah sebagai penentu kebijakan.
2. Perlu peraturan daerah yang mengatur secara teknis dalam hal penyelenggaraan jalur hijau jalan, sehingga terpenuhinya fungsi jalur hijau jalan dan terbentuknya suatu identitas kota.
3. Meningkatkan kuantitas dan kualitas pohon yang memiliki fungsi peneduh, pengarah, kontrol bunyi, pengontrol polusi dan fungsi estetika kota serta meningkatkan pengaturan terhadap sistim tanam, jarak tanam dan jenis pohon pada jalur hijau jalan.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Bararatin, K & Hayati, A 2016, Penataan Jalur Hijau di Surabaya Berdasarkan Karakteristik Jalan dan Kemampuan Visual Pengamat Studi Kasus: Jalan Mastrip Surabaya, *Emara Indonesian Journal of Architecture*, Vol 2 No. 1.
- Bappeda Kota Banda Aceh 2015, Statistik Banda Aceh 2015, Banda Aceh
- Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia 2006, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor : 34 Tahun 2006 tentang Jalan*, Jakarta
- Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia 2007, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor : 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang*, Jakarta
- Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia 2012, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 5/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penanaman Pohon pada Sistem Jaringan Jalan*, Jakarta