

**EVALUASI ASPEK VISUAL POHON JALUR HIJAU
LANSKAP JALAN KOTA MAKASSAR**

MUH. DZAKWAN FADHIL. A

G011 19 1140



**DEPARTEMEN BUDIDAYA PERTANIAN
PROGRAM STUDI AGROTEKNOLOGI
FAKULTAS PERTANIAN
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2023

SKRIPSI
EVALUASI ASPEK VISUAL POHON JALUR HIJAU
LANSKAP JALAN KOTA MAKASSAR

Disusun dan Diajukan oleh

MUH. DZAKWAN FADHIL. A

G011 19 1140



DEPARTEMEN BUDIDAYA PERTANIAN
PROGRAM STUDI AGROTEKNOLOGI
FAKULTAS PERTANIAN
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2023

**EVALUASI ASPEK VISUAL POHON JALUR HIJAU
LANSKAP JALAN KOTA MAKASSAR**

MUH. DZAKWAN FADHIL. A

G011 19 1140

**Skripsi Sarjana Lengkap
Disusun Sebagai Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana**

Pada

**Departemen Budidaya Pertanian
Fakultas Pertanian
Universitas Hasanuddin
Makassar**

Makassar, 10 September 2023

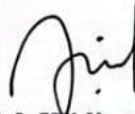
Menyetujui

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping



Dr. Hari Iswoyo, S.P., M.A
NIP. 19760508 200501 1 003



Nuniak Widiayani, S.P., M.P.
NIP. 19740907 201212 2 001

Mengetahui

Ketua Departemen Budidaya Pertanian



Dr. Hari Iswoyo, S.P., M.A
NIP. 19760508 200501 1 003

LEMBAR PENGESAHAN

**EVALUASI ASPEK VISUAL POHON JALUR HIJAU
LANSKAP JALAN KOTA MAKASSAR**

Disusun dan Diajukan oleh


MUH. DZAKWAN FADHIL. A

G011 19 1140

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka Penyelesaian Masa Studi Program Sarjana, Program Studi Agroteknologi, Fakultas Pertanian, Universitas Hasanuddin pada tanggal 12 Juni 2023 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan.


Menyetujui

Pembimbing Utama




Dr. Hari Iswoyo, S.P., M.A
NIP. 19760508 200501 1 003

Pembimbing Pendamping



Nuniek Widiayani, S.P., M.P.
NIP. 19740907 201212 2 001

Ketua Program Studi



Dr. Ir. Abdul Haris B. M.Si
NIP. 19670811 19943 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muh. Dzakwan Fadhil. A

NIM : G011191140

Program Studi : Agroteknologi

Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa tulisan saya berjudul:

“Evaluasi Aspek Visual Pohon Jalur Hijau Lanskap Jalan Kota Makassar”

Adalah karya tulisan saya sendiri dan benar bukan merupakan pengambil alihan tulisan orang lain. Skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa Sebagian atau keseluruhan skripsi ini hasil karya dari orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 20 Oktober 2023



Muh. Dzakwan Fadhil. A

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT. atas Rahmat dan berkahnya yang senantiasa dilimpahkan, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat serta salam tentunya selalu tercurahkan kepada panutan kita, Nabi Muhammad SAW. Tentunya banyak tantangan dan hambatan yang dihadapi selama penyusunan skripsi dan proses penelitian ini. Akan tetapi, segala bentuk dorongan dan dukungan dari berbagai pihak mampu menjadi motivasi untuk tidak sedikitpun mengeluarkan keluhan selama prosesnya. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin mengungkapkan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Orang tua tercinta, ayahanda Alimuudin dan ibunda Nurbayah yang menjadi tempat pertama dalam mencurahkan segala keluh kesah dan tentunya selalu memotivasi dalam segala kondisi serta kasih sayang, pengorbanan serta doa yang selalu mengalir demi kelancaran dan kesuksesan penulis dalam menjalankan hingga menyelesaikan studi di Fakultas Pertanian, Universitas Hasanuddin.
2. Bapak Dr. Hari Iswoyo, SP., MA. Selaku pembimbing utama dan Ibu Nuniek Widiyani, SP., MP. Selaku pembimbing pendamping yang senantiasa dengan ikhlas memberi arahan selama pengerjaan skripsi hingga skripsi ini dapat diselesaikan.
3. Ibu Dr. Nurfaida, SP., M.Si., Ibu Dr. Cri Wahyuni Brahmianti, SP, M.Si., Ibu Dr. Tigin Dariati, SP., MES., selaku dosen penguji yang telah memberikan arahan, nasehat, saran serta kritik kepada penulis demi menyempurnakan skripsi ini.

4. Dosen Fakultas Pertanian, khususnya Departemen Budidaya Pertanian yang telah Ikhlas berbagi ilmu selama menempuh perkuliahan di program studi Agroteknologi, Departemen Budidaya Tanaman, Fakultas Pertanian, Universitas Hasanuddin.
5. Terima kasih kepada teman-teman Paduan Suara Mahasiswa Unhas yang telah turut membantu selama proses pengambilan sampel foto penelitian serta bantuannya dalam proses penyusunan skripsi.
6. Terima kasih kepada teman-teman Arsitektur Lanskap yang telah membantu dalam memberikan saran dalam membantu memperbaiki format kepenulisan kripsi serta proses brainstorming yang selalu dilakukan demi menemukan jalan keluar dari masalah-masalah yang dihadapi selama penulisan skripsi.
7. Terima kasih kepada teman-teman OKSI9EN (Agroteknologi 2019), GenBI Sulsel, Magang Vestanesi MSIB serta EMT Unhas Career Expo yang telah memberikan beragam pengalaman serta menjadi bagian yang berkesan selama berproses di bangku perkuliahan.
8. Serta semua pihak yang tidak sempat penulis sebutkan yang telah memberikan bantuannya dalam rangka penyelesaian skripsi ini.

Semoga Allah SWT. Selalu memberkahi langkah yang kita tempuh dan semua lelah menjadi berkah untuk kehidupan kita kelak. Penulis memohon maaf atas kekurangan dalam penulisan skripsi ini yang jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran sangat dipresiasi demi menjadikan skripsi ini lebih baik. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

ABSTRAK

MUH. DZAKWAN FADHIL. A (G011191140). Evaluasi Aspek Visual Pohon Jalur Hijau Lanskap Jalan Kota Makassar. Dibimbing Oleh **HARI ISWOYO** dan **NUNIEK WIDIAYANI**

Keberagaman karakteristik visual pohon jalur hijau jalan Kota Makassar timbul dari beberapa aspek seperti jenis pohon, bentuk, ukuran, pola penanaman, serta warna yang ditimbulkan. Keberagaman aspek visual tentunya menciptakan perasaan dan suasana tersendiri bagi setiap individu akan keindahannya, sehingga menimbulkan penilaian akan keindahan jalur hijau yang menjadi wajah kota. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kualitas estetika visual pohon pada lanskap jalan Kota Makassar melalui penilaian responden serta merumuskan rekomendasi dengan memberikan pertimbangan terkait pohon dengan visual yang indah dalam rangka perencanaan serta pemeliharaan jalur hijau lanskap jalan Kota Makassar. Penelitian dilaksanakan di sembilan ruas jalan kota makassar, yang dipilih berdasarkan keberadaan pohon baik pada media maupun tepi jalannya, diantaranya: Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Jalur Lingkar Barat, Jl. Urip Sumoharjo, Jl. Letjen Hertsning, Jl. Jendral Sudirman, Jl. Ahmad Yani, Jl. Penghibur, Jl. Ujung Pandang, Jl. Metro Tanjung Bunga. Penelitian dilaksanakan pada bulan Juni hingga September 2023. Metode dalam penelitian ini yaitu, metode penilaian keindahan lanskap *Scenic Beauty Estimation* (SBE). Tahapan penelitian secara umum meliputi persiapan, identifikasi, analisis dan rekomendasi. Hasil yang diperoleh yakni, nilai perhitungan SBE dari 48 titik lanskap yang dinilai oleh 65 responden, dibagi berdasarkan tiga jenis kualitas keindahan yakni, kualitas estetika tinggi, kualitas estetika sedang, dan kualitas estetika rendah. Hasil penilaian responden untuk setiap kategori keindahan diperoleh, nilai SBE 79.98 sampai 145.88 untuk keindahan tinggi, 14.6 sampai 78.16 untuk keindahan sedang dan -72.77 sampai 10.69 untuk keindahan rendah. Kategori penilaian tinggi terdiri dari pola penanaman berbaris sejenis, berbaris campuran, berkelompok sejenis dan berkelompok campuran. Kategori penilaian sedang terdiri dari pola penanaman berbaris sejenis, berbaris campuran dan berkelompok campuran. Kategori keindahan rendah terdiri dari pola penanaman berbaris sejenis, berbaris campuran dan berkelompok campuran. Nilai SBE tertinggi yaitu titik lanskap 6 (SBE 145.88) dengan pohon Trembesi, di Jl. Jalur Lingkar Barat dan memiliki pola penanaman berbaris sejenis. Nilai SBE terendah yaitu titik lanskap 43 (SBE -72.77) dengan pohon Tabebuaya, di Jl. Perintis Kemerdekaan dan memiliki pola penanaman berbaris sejenis. Nilai titik lanskap tertinggi adalah titik lanskap yang dinilai indah oleh responden begitupun dengan nilai terendah dari titik lanskap adalah lanskap yang dinilai kurang indah oleh responden.

Kata kunci: Lanskap Jalan, Visual Pohon, Evaluasi.

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	xvii
DAFTAR TABEL	xviii
DAFTAR GAMBAR	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2. Tujuan dan Kegunaan.....	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
2.1 Evaluasi.....	4
2.2 Jalan.....	4
2.3 Lanskap Jalan.....	7
2.4 Pohon Sebagai Elemen Lanskap Jalan.....	9
2.5 Aspek Visual Pohon.....	10
BAB III METODOLOGI	15
3.1 Tempat dan Waktu.....	15
3.2 Alat dan Bahan.....	16
3.3 Metode Penelitian.....	16
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	31
4.1 Kondisi Umum.....	31
4.2 Tanah dan Topografi.....	31
4.3 Iklim.....	32
4.4 Hidrologi.....	32
4.5 Vegetasi.....	32
4.7 Nilai SBE Kualitas Visual Pohon Lanskap Jalan Kota Makassar Keseluruhan Responden.....	37
4.8 Analisis Kualitas Estetika.....	41
4.9. Rekomendasi.....	62
BAB V PENUTUP	64
5.1 Kesimpulan.....	64
5.2 Saran.....	66
DAFTAR PUSTAKA	67
LAMPIRAN	69

DAFTAR TABEL

NO	TEKS	HALAMAN
Tabel 1.	Ragam Jenis Pohon Beserta Lokasi Jalan	33
Tabel 2.	Lokasi Pemotretan serta Pola Penanaman Pohon Lanskap Jalan.....	34
Tabel 3.	Nilai SBE Keseluruhan Responden Berdasarkan Kategori Keindahan ..	40
Tabel 4.	Pengelompokan Pola Penanaman Pohon Lanskap Jalan berdasarkan Kategori Keindahan.....	40

DAFTAR GAMBAR

NO	TEKS	HALAMAN
Gambar 1.	Jarak Tanam Pohon Rapat	8
Gambar 2.	Jarak Tanam Pohon Jarang	9
Gambar 3.	Beragam Bentuk Tajuk Pohon.....	11
Gambar 4.	Jarak Tanam Komposisi Berbaris Rapat.....	12
Gambar 5.	Jarak Tanaman Komposisi Berbaris Jarang.....	13
Gambar 6.	Komposisi Penanaman Tanaman Berkelompok Bujur Sangkar.....	13
Gambar 7.	Komposisi Penanaman Tanaman Berkelompok Persegi	14
Gambar 8.	Komposisi Penanaman Tanaman Berkelompo Segi Tiga	14
Gambar 9.	Ruas Jalan Lokasi Penelitian	15
Gambar 10.	Bagan Tahapan Kegiatan Secara Umum	17
Gambar 11.	Titik Lanskap Jl. Perintis Kemerdekaan.....	19
Gambar 12.	Titik Lanskap Jl. Jalur Lingkar Barat	20
Gambar 13.	Titik Lanskap Jl. Urip Sumoharjo	21
Gambar 14.	Titik Lanskap Jl. Letjen Hertasning.....	22
Gambar 15.	Titik Lanskap Jl. Jenderal Sudirman	23
Gambar 16.	Titik Lanskap Jl. Ahmad Yani.....	24
Gambar 17.	Titik Lanskap Jl. Metro Tanjung Bunga.....	25
Gambar 18.	Titik Lanskap Jl. Penghibur.....	26
Gambar 19.	Titik lanskap Jl. Ujung Pandang.....	27
Gambar 20.	Kelompok Responden.....	37
Gambar 21.	Jenis Kelamin Responden.....	37
Gambar 22.	Titik Lanskap 6 Sebagai Titik Lanskap dengan Nilai Tertinggi.....	38
Gambar 23.	Titik Lanskap 43 Sebagai Titik Lanskap dengan Nilai Terendah	39
Gambar 24.	Nilai SBE dari Keseluruhan Responden.....	39
Gambar 25.	Titik 5 Berbaris Sejenis Keindahan Tinggi	42
Gambar 26.	Titik 17 Berbaris Sejenis Keindahan Tinggi	42
Gambar 27.	Titik 6 Berbaris Sejenis Keindahan Tinggi	43
Gambar 28.	Titik 21 Berbaris Sejenis Keindahan Tinggi	43

Gambar 29. Titik 9 Berbaris Sejenis Keindahan Tinggi	44
Gambar 30. Titik 1 Berbaris Campuran Keindahan Tinggi	45
Gambar 31. Titik 8 Berbaris Campuran Keindahan Tinggi	45
Gambar 32. Titik 12 Berkelompok Sejenis Keindahan Tinggi	46
Gambar 33. Titik 33 Berkelompok Sejenis Keindahan Tinggi	47
Gambar 34. Titik 2 Berkelompok Campuran Keindahan Tinggi	48
Gambar 35. Titik 19 Berbaris Sejenis Keindahan Sedang	49
Gambar 36. Titik 44 Berbaris Sejenis Keindahan Sedang	49
Gambar 37. Titik 30 Berbaris Sejenis Keindahan Sedang	50
Gambar 38. Titik 15 Berbaris Sejenis Keindahan Sedang	51
Gambar 39. Titik lanskap berbaris sejenis keindahan sedang titik lanskap 32. ...	52
Gambar 40. Titik 29 Berbaris Sejenis Keindahan Sedang	53
Gambar 41. Titik 42 Berbaris Sejenis Keindahan Sedang	53
Gambar 42. Titik 22 Berbaris Campuran Keindahan Sedang	55
Gambar 43. Titik 37 Berbaris Campuran Keindahan Sedang	55
Gambar 44. Titik 10 Berbaris Campuran Keindahan Sedang	56
Gambar 45. Titik 13 Berkelompok Campuran Keindahan Sedang	57
Gambar 46. Titik 47 Berkelompok Campuran Keindahan Sedang	58
Gambar 47. Titik Lanskap Berbaris Sejenis Keindahan Rendah	59
Gambar 48. Titik Lanskap Berbaris Campuran Keindahan Rendah	60
Gambar 49. Titik 14 Berkelompok Campuran Keindahan Rendah.....	61

DAFTAR LAMPIRAN

NO	TEKS	HALAMAN
	Lampiran 1. Bagian Kuesioner 1.....	69
	Lampiran 2. Bagian Kuesioner 2.....	70
	Lampiran 3. Nilai Z dan SBE Responden Secara Keseluruhan	71
	Lampiran 4. Foto Titik Lanskap.....	72

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Makassar merupakan kota terbesar di Indonesia Timur dan merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang berkembang cukup pesat. Hal ini dibuktikan dengan masifnya pembangunan serta pengembangan sarana dan prasarana demi mewujudkan kota yang nyaman bagi masyarakat. Salah satu contoh sarana dan prasarana yang telah dikembangkan di kota ini yaitu jalan. Sebagai akses utama yang setiap hari ramai dilalui masyarakat, beberapa ruas jalan di Kota Makassar telah memberikan kesan tersendiri ketika melintasinya. Kesan ini tercipta dari keberadaan jalur hijau, yang tentunya menjadi bagian dari pengembangan lanskap jalan. Keberadaan elemen-elemen yang ada di dalamnya, memberikan daya tarik visual yang dapat dinikmati ketika melintasi jalan-jalan yang ada. Lanskap jalan merupakan pembentuk karakter visual pada jalan (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1996). Menciptakan keindahan dan keserasian lanskap jalan membuat visual jalan menjadi lebih menarik dan dapat menjadi penciri suatu kawasan (Gunawan, 2019).

Elemen jalur hijau mencakup keseluruhan material, baik *soft material* maupun *hard material*. Keseluruhan material yang ada, sangat menonjol dari segi visual, sehingga keberadaannya pada jalur hijau mampu menciptakan atraksi visual pada ruas jalan. Salah satu material yang paling mencuri perhatian yaitu keberadaan pohon. Visualisasi pohon ditimbulkan dari berbagai aspek seperti ukuran, bentuk, penataan, warna serta tekstur. Permainan aspek-aspek tersebut akan menciptakan karakter visual tergantung bagaimana cara penataannya. Keberagaman karakter visual pohon lanskap jalan dapat ditemukan pada ruas-ruas

jalan di Kota Makassar. Bahkan pada kondisi yang ada, satu ruas jalan di Kota Makassar, memiliki karakter visual pohon yang berbeda-beda. Karakter visual yang ada mencakup keseluruhan aspek seperti jenis pohon, bentuk, ukuran, pola penanaman, serta warna yang ditimbulkan. Keberagaman aspek visual tentunya menciptakan perasaan dan suasana tersendiri bagi setiap individu akan keindahan yang dihasilkan dari setiap karakter yang ada. Perasaan akan keindahan ini tentunya akan menimbulkan penilaian tersendiri bagi individu terhadap kualitas keindahan pohon pada lanskap jalan. Secara tidak langsung, penilaian ini akan berpengaruh terhadap paradigma individu terkait bagaimana satu kota dikatakan indah jika dilihat dari sisi ruas jalan. Terlebih lagi, jalan merupakan sirkulasi utama yang dapat membingkai wajah kota. Sehingga, keberadaan elemen pendukung yang ada, perlu dioptimalkan keindahannya agar mampu menjadi daya tarik tersendiri dan mampu menjadi penciri area (Vitasari *dkk*, 2010).

Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan guna mengetahui preferensi orang-orang terhadap visual pohon lanskap jalan di Kota Makassar melalui metode penilaian kuantitatif. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan acuan dalam perencanaan, pembangunan, pengembangan serta pemeliharaan jalur hijau lanskap jalan dengan memperhatikan elemen pohon sebagai pembangun nilai estetika lanskap jalan.

1.2. Tujuan dan Kegunaan

1. Mengevaluasi kualitas estetika visual pohon pada lanskap jalan Kota Makassar melalui penilaian responden.
2. Merumuskan rekomendasi tentang pohon dengan visual yang indah dalam rangka perencanaan serta pemeliharaan jalur hijau lanskap jalan Kota Makassar.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Evaluasi

Evaluasi adalah hasil menelaah atau menduga keputusan yang telah ada untuk mengetahui kekurangan dan kelebihan yang kemudian menentukan langkah alternatif untuk memperbaiki kekurangan yang ada dengan harapan mengetahui tujuan telah tercapai dan terdapat peningkatan yang perlu dilakukan (Eliza, 2004). Evaluasi lanskap didasarkan pada standar estetika yang bersumber dari fungsi nilai sosial, moral dan ekologi dengan tujuan untuk menyeleksi dan memberi informasi dalam mendukung pengambilan kesimpulan dan keputusan tentang suatu program (Wungkar, 2005). Presepsi dan evaluasi pemandangan berhubungan dengan preseptual visual, preseptual kemurnian, preseptual keterbukaan, preseptual kealamiahan dan atribut-atribut kognitif dari pemandangan tersebut. Keindahan pemandangan dapat meningkatkan kualitas lingkungan dan memberikan efek visual yang menyenangkan (Nasar, 1988).

2.2 Jalan

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat nomor 05 tahun 2018 jalan merupakan fasilitas umum yang diperuntukkan bagi transportasi darat meliputi seluruh bagian pelengkap jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Pembangunan jalan harus dibarengi dengan pengaturan, pembinaan, pembangunan serta pengawasan agar tercipta ketertiban lalu lintas, keamanan, kelancaran, keselamatan bagi pengguna. Jalan di wilayah perkotaan berfungsi sebagai sarana transportasi penghubung suatu daerah dengan daerah lain melalui akomodasi penumpang maupun barang menggunakan kendaraan (Hakim, 2006).

Berdasarkan fungsinya jalan dikelompokkan kedalam beberapa jenis sesuai dengan Pasal 8 Undang Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 diantaranya jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan, perinciannya dapat dilihat sebagai berikut (Widyanti, 2012).

1. Jalan arteri berfungsi sebagai jalan umum yang melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan kolektor berfungsi sebagai jalan umum yang melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal berfungsi sebagai jalan umum yang melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan lingkungan berfungsi sebagai jalan umum yang melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Kelompok jalan di atas menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat nomor 05 tahun 2018 pada pasal 6 dibagi kedalam beberapa kelas berdasarkan teknisnya yang terdiri atas:

1. Jalan kelas I meliputi jalan arteri dan kolektor dengan persyaratan teknis jalan: a. Paling sedikit 2 lajur untuk dua arah; b. Lebar jalur lalu lintas paling sedikit 7 meter; c. kelandaian paling besar 10 (sepuluh) persen.
2. Jalan kelas II meliputi jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan dengan persyaratan teknis jalan: a. Paling sedikit 2 lajur untuk dua arah; b. lebar jalur lalu lintas paling sedikit 7 meter; c. kelandaian paling besar 10 %.

3. Jalan kelas III meliputi jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan dengan persyaratan teknis jalan: a. paling sedikit 2 (dua) lajur untuk dua arah; b. lebar jalur lalu lintas paling sedikit 5,5 (lima koma lima) meter; c. kelandaian paling besar 12 %.

Lebih lanjut menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat nomor 05 tahun 2018 pasal 6 pembagian kelas jalan berdasarkan teknis kecepatan kendaraan yang boleh melintasi suatu jenis jalan dibedakan dalam:

1. Jalan kelas I memiliki aturan kecepatan rencana paling rendah 60 kilometer/jam untuk jalan arteri primer, 40 kilometer/jam untuk jalan kolektor primer, 30 kilometer/jam untuk jalan arteri sekunder, dan 20 kilometer/jam untuk jalan kolektor sekunder.
2. Jalan kelas II memiliki aturan kecepatan rencana paling rendah 60 kilometer/jam untuk jalan arteri primer, 40 kilometer/jam untuk jalan kolektor primer, 20 kilometer/jam untuk jalan lokal primer, 15 kilometer/jam untuk jalan lingkungan primer, 30 kilometer/jam untuk jalan arteri sekunder, 20 kilometer/jam untuk jalan kolektor sekunder, dan 10 kilometer/jam untuk jalan lokal sekunder.
3. Jalan kelas III memiliki aturan kecepatan rencana paling rendah 60 kilometer/jam untuk jalan arteri primer, 40 kilometer/jam untuk jalan kolektor primer, 20 kilometer/jam untuk jalan lokal primer, 15 kilometer/jam untuk jalan lingkungan primer, 30 kilometer/jam untuk jalan arteri sekunder, 20 kilometer/jam untuk jalan kolektor sekunder, 10 kilometer/jam untuk jalan lokal sekunder, dan 10 kilometer/jam untuk jalan lingkungan sekunder.

2.3 Lanskap Jalan

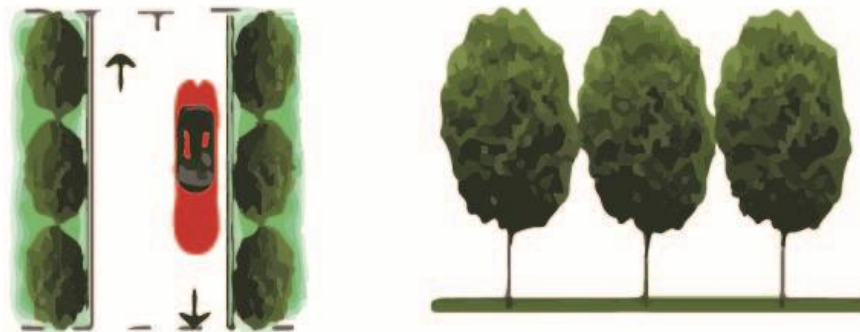
Lanskap jalan adalah wajah dari karakter lahan atau tapak yang terbentuk dari lingkungan jalan, baik yang terbentuk dari elemen alamiah seperti bentuk topografi lahan yang mempunyai panorama yang indah, dan dapat pula terbentuk dari elemen lansekap buatan manusia yang disesuaikan dengan kondisinya. Lansekap jalan ini mempunyai ciri khas karena harus disesuaikan dengan ketentuan geometrik jalan dan diperuntukkan terutama bagi kenyamanan pemakai jalan serta diusahakan untuk menciptakan lingkungan jalan yang indah, serasi dan memenuhi fungsi keamanan (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2010).

Lanskap jalan sebagai wajah dan karakter lahan pada lingkungan jalan berperan penting dalam memperkuat karakter lingkungan, spasial dan visual agar dapat menciptakan identitas perkotaan (Simonds, 1983). Merencanakan lanskap jalan harus tercipta kesan yang menyenangkan bagi pengguna, tercipta keharmonisan dan kesatuan yang dirasakan dari setiap pergerakan pengguna dengan karakteristik lanskap dan menghasilkan secara fisik fungsional dan secara visual estetika (Simonds, 1983). Menciptakan daya tarik pada suatu lanskap jalan dapat dimaksimalkan melalui perancangan fitur-fitur lanskap agar dapat memunculkan efek visual yang indah serta tetap mempertahankan keindahan tersebut dengan kegiatan pemeliharaan agar lanskap jalan menyediakan kenyamanan, efek visual yang menarik perhatian dan menyenangkan bagi pengguna jalan (Simonds *dkk*, 2006).

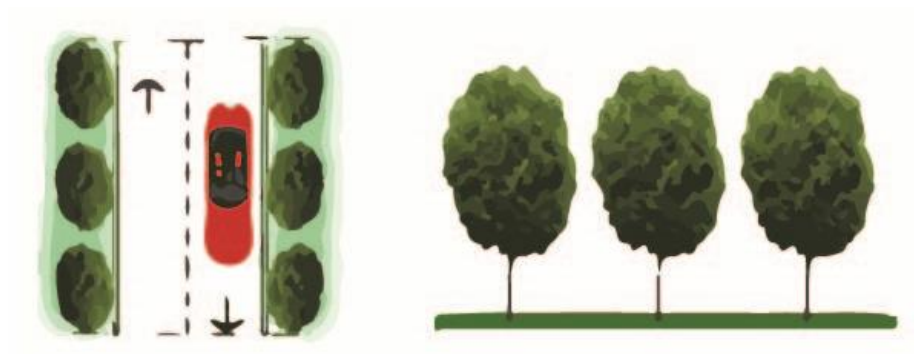
Jalur hijau sebagai salah satu bagian dari lanskap jalan merupakan bagian jalan yang menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012 berfungsi sebagai tempat penyangga tanaman yang dapat terletak di dalam daerah

milik jalan (Damija) dan dalam daerah pengawasan jalan (Dawasja). Lebih lanjut, menurut (Direktorat Jendral Bina Marga, 1996) berdasarkan letak penanamannya jalur hijau dibedakan menjadi empat yaitu : tanaman tepi jalan, median jalan, daerah tikungan, dan persimpangan dan daerah berterrain.

Lanskap jalan tidak hanya tentang jalur hijau yang ada pada median maupun tepi jalan tetapi mencakup bangunan yang ada di sekelilingnya (Eckbo, 1964). Oleh karena itu perlunya menciptakan lanskap jalan yang berkesinambungan dengan lingkungan yang ada disekitarnya agar tercipta keharmonisan dan kesatuan sehingga dapat memberi kesan yang menyenangkan bagi pengguna dengan karakteristik lanskap yang ada dan tentunya menghasilkan secara fisik fungsional dan secara visual estetika (Simonds, 1983). Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012 tanaman jalan harus diletakkan sesuai daerah yang telah direncanakan dan tentunya tetap memerhatikan aspek fungsi, keselarasan, keharmonisan, keindahan dan keselamatan, sehingga perlu diperhatikan jarak antar tanaman. Jarak pohon yang ditanam berbaris terutama pada jalur tanaman mempertimbangkan jarak titik tanam bagi tanaman pohon.



Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012
Gambar 1. Jarak Tanam Pohon Rapat



Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012

Gambar 2. Jarak Tanam Pohon Jarang

2.4 Pohon Sebagai Elemen Lanskap Jalan

Secara umum, pohon merupakan elemen utama yang memberi pengaruh efek visual dan memberi kesan yang berbeda-beda baik yang ditanam secara individu atau berkelompok tergantung dari jarak pandang pengamat terhadap objek pohon dalam lanskap (Carpenter *et al*, 1975). Tujuan penanaman pohon tepi jalan untuk menciptakan efek ruang pada jalan dan memisahkan berbagai aktivitas tergantung jenis sirkulasinya, mengarahkan pandangan dan menciptakan zona yang aman dan terlindungi (Arnold, 1980). Tanaman yang ditanam pada lanskap jalan, dapat memberikan suasana yang alami dan segar melalui tekstur dan warna yang dimilikisehingga dapat menghadirkan kelembutan terutama pada lingkungan perkotaan yang didominasi oleh elemen keras (Carpenter *et al*, 1975).

Tiga fungsi utama pohon di lingkungan perkotaan yaitu fungsi: Struktural, sebagai pembentuk ruang serta kontrol pandangan dan arah pergerakan; Fungsi lingkungan, meningkat kan kualitas udara, sebagai daerah resapan air, mencegah erosi, dan berperan dalam modifikasi iklim; Fungsi visual, sebagai penarik perhatian dan pemberi efek visual melalui karakteristik yang dimiliki oleh masing-masing jenis pohon seperti bentuk, ukuran, tekstur, dan warna (Booth, 1983).

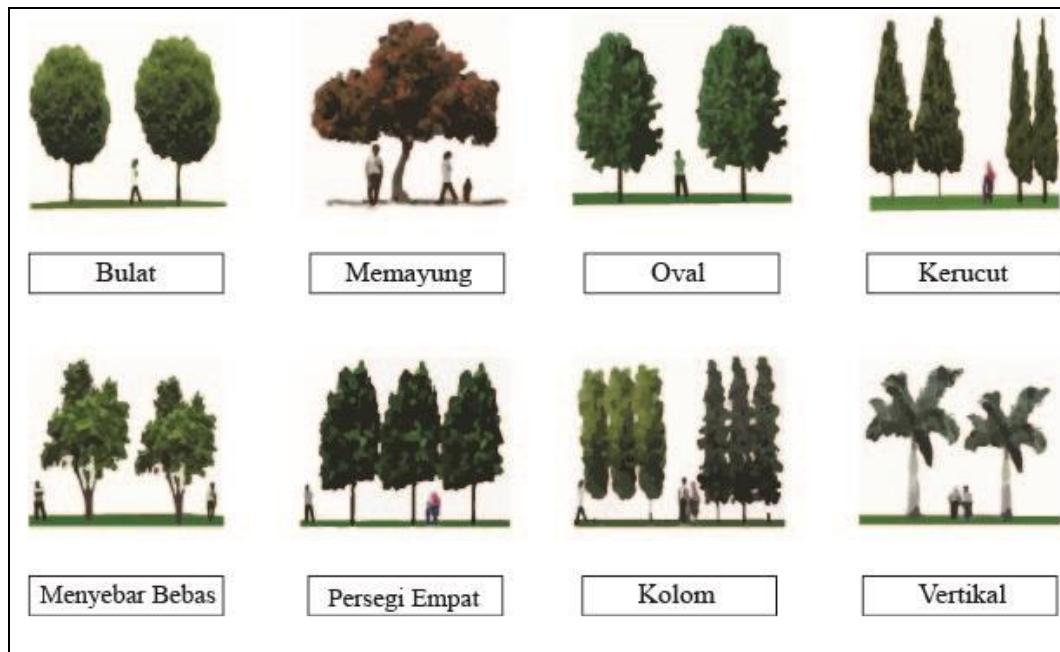
Pohon sebagai bagian dari elemen lanskap tidak hanya berfungsi sebagai ruang penghijauan maupun keindahan tetapi salah satu bagian yang mencuri perhatian dari pohon yakni kanopi pohon khususnya dapat memberikan keteduhan dan kesejukan (Kriken *et al*, 2000).

2.5 Aspek Visual Pohon

Tanaman adalah simbol yang penting dalam penggambaran desain lanskap karena merupakan elemen yang dapat menciptakan dan menentukan ruang, menambah warna pada lingkungan serta menghasilkan bayangan dan dapat menghidupkan suasana (Wang, 1979). Elemen design yang memegang peranan penting dan tervisualisasi dari pohon terdiri dari empat yaitu bentuk, ukuran, tekstur dan warna (Booth, 1983). Bentuk arsitektural pohon yang didukung dengan aspek visual lainnya seperti bentuk, warna, tekstur dan aroma akan menciptakan desain lanskap yang indah dan tentunya fungsional (Wungkar, 2005).

Karakteristik struktur pohon terbentuk mengikuti pola pertumbuhan dan perkembangan pohon hingga menampilkan model arsitektural pohon, yang kemudian memperlihatkan variasi bentuk tajuk dan percabangan secara terstruktur hingga menjadi elemen pencipta estetika pada lanskap (Halle *et al*, 1978). Bentuk arsitektural pohon merupakan karakter visual yang kuat pada suatu lanskap. Menurut Simonds (1983) mengatakan bahwa tajuk pohon merupakan bagian paling nyata yang terlihat pada struktur pohon. Lebih lanjut Wungkar (2005) mengatakan bahwa tajuk pohon yang saling bertaut akan membentuk struktur atap dan menyatukan tapak serta menciptakan garis-garis arsitektur yang lembut. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (2012) membagi beberapa bentuk tajuk (*Canopy*) pohon yang umum ditanam pada jalan antara lain; Tajuk bulat (*Rounded*);

Tajuk memayung (*Umbeliform*); Tajuk oval; Tajuk kerucut (*Conial*); Tajuk Menyebar bebas; Tajuk Persegi Empat (*Square*); Tajuk kolom (*Columnar*); Tajuk Vertikal. Bentuk-bentuk tajuk pohon dapat dilihat pada gambar berikut (Gambar 3).



Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (2012)

Gambar 3. Beragam Bentuk Tajuk Pohon

Ukuran merupakan salah satu yang menonjol dari pohon akibat efek visual yang ditimbulkan. Ukuran pohon mempengaruhi skala ruuang secara langsung dan mampu menciptakan komposisi yang menarik dalam suatu kesatuan desain. Ukuran pohon terdiri dari tinggi dan diameter tajuk dan tinggi pohon. Berdasarkan tingginya terdiri atas (Booth, 1993):

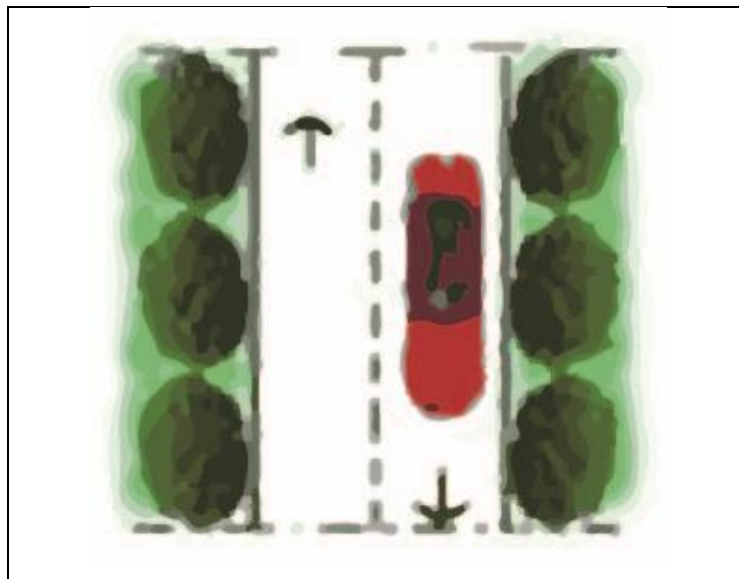
1. Pohon besar/pohon dewasa memiliki tinggi 40ft (12 m)
2. Pohon sedang memiliki tinggi maksimum 30-40 ft (9-12 m)
3. Pohon kecil, memiliki tinggi maksimum 15-20 ft (4.5 – 6 m).

Keindahan dan fungsional dalam desain lanskap akan tercapai apabila memberi perhatian pada penataan, pengorganisasian dengan komposisi yang

bervariasi tentunya dengan menerapkan prinsip desain seperti *unity*, *emphasis*, *balance* dan *rhythm* (Reid, 1993). Penerapan komposisi erat kaitannya dengan tata letak penanaman tanaman. Tananaman tidak serta merta ditanaman begitu saja, terdapat beberapa cara penanaman pohon sesuai kebutuhan yang ingin diciptakan dari keberadaan pohon tersebut. Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012 tentang pedoman penanaman pohon pada sistem jaringan jalan dapat dikelompokkan seperti berikut.

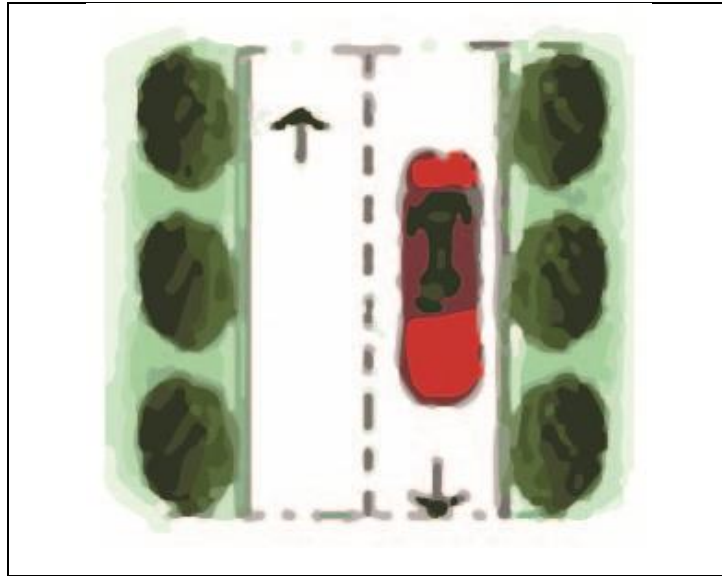
1. Letak Tanaman Berbaris

Terdapat dua pertimbangan tanaman pohon ditanam berbaris yakni jarak titik tanaman rapat dan jarak titik tanaman jarang. Visualisasi kedua tata letak berbaris dapat dilihat pada gambar 4 dan 5.



Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012

Gambar 4. Jarak Tanam Komposisi Berbaris Rapat

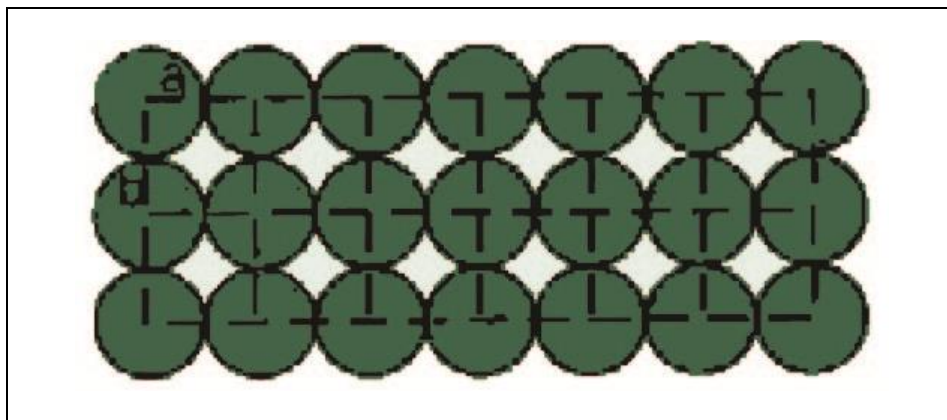


Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012

Gambar 5. Jarak Tanaman Komposisi Berbaris Jarak

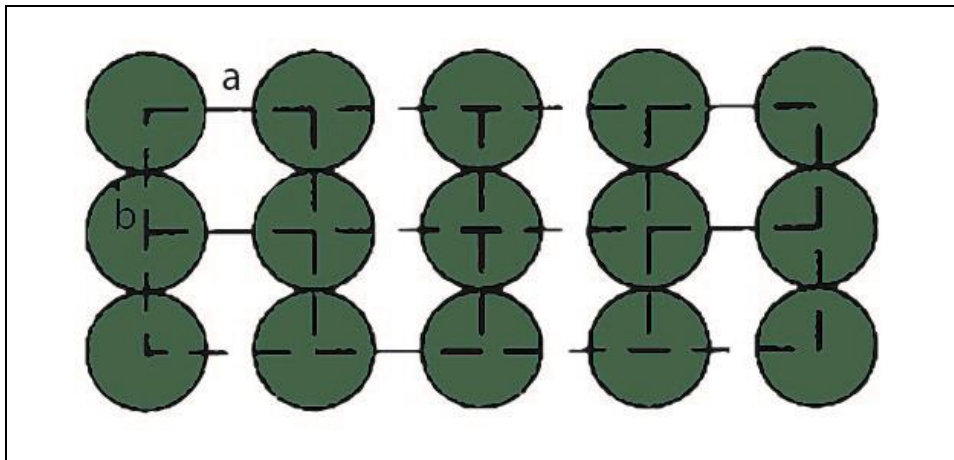
2. Letak Tanaman Berkelompok

Tata letak tanaman berkelompok dibagi kedalam tiga cara penanaman, diantaranya; a. Bujur sangkar; b. Persegi panjang; c. Segitiga (silang). Visualisasi ketiga letak tanaman secara berkelompok dapat dilihat pada gambar berikut (Gambar 6, 7 dan 8)

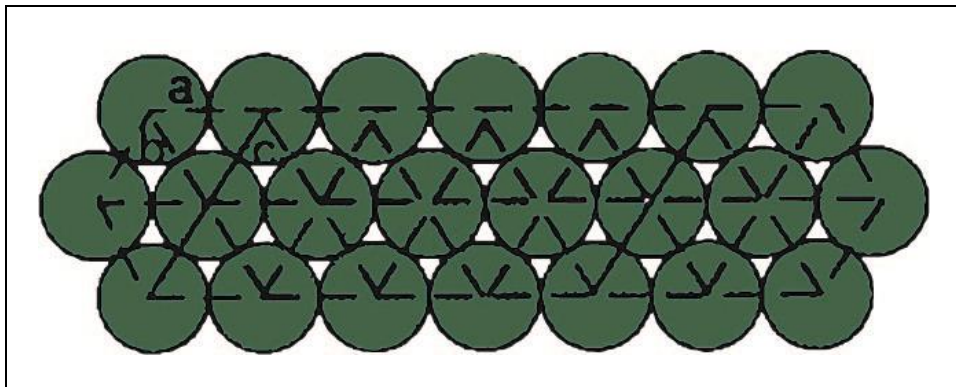


Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012

Gambar 6. Komposisi Penanaman Tanaman Berkelompok Bujur Sangkar



Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012
Gambar 7. Komposisi Penanaman Tanaman Berkelompok Persegi



Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 tahun 2012
Gambar 8. Komposisi Penanaman Tanaman Berkelompo Segi Tiga