

## **I.PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota di Indonesia yang terus berkembang pesat baik dalam segi kehidupan masyarakatnya maupun segi tata ruangnya. Kota Yogyakarta memiliki daya tarik yang mampu menarik keinginan orang di luar kota maupun manca negara untuk hanya sekedar berkunjung, bertempat tinggal maupun memperoleh pendidikan. Kota Yogyakarta kemudian tumbuh menjadi kota yang kaya akan budaya dan kesenian Jawa. Ini tidak mengherankan, karena lingkungan kota yang dikelilingi oleh daerah yang subur. Hasil pertaniannya yang berlimpah telah mampu memberi penghidupan yang layak bagi warganya sehingga memberikan suasana yang kondusif untuk berkesenian.

Saat ini kawasan pusat kota mengalami perkembangan pesat dimana ruang-ruang pengembangan semakin sempit dan tidak mampu menampung perkembangan kota yang semakin kompleks. Jumlah penduduk Kota Yogyakarta dari tahun ke tahun selalu mengalami peningkatan. Pada tahun 2019 berjumlah 431.939 jiwa, pada 2020 berjumlah 373.589 jiwa dan pada 2021 berjumlah 415.509 sehingga telah mengalami kenaikan sebesar 41.920 jiwa (BPS Pov DIY 2021). Dengan peningkatan penduduk secara signifikan berimbas pada peningkatan volume kendaraan bermotor dibuktikan dengan data jumlah kendaran bermotor di Kota Yogyakarta dari tahun 2018-2020 mengalami peningkatan yang signifikan. Pada tahun 2018 berjumlah 415.990 pada tahun 2019 berjumlah 542.733 dan tahun 2020 meningkat menjadi 549.721 (BPS Kota Yogyakarta,2021). Peningkatan tersebut mengakibatkan timbulnya permasalahan lingkungan yang kompleks, seperti polutan udara. Peningkatan kendaraan bermotor tersebut mengakibatkan timbulnya permasalahan lingkungan yang kompleks, salah satunya polusi udara. Menurut data Dinas Lingkungan Hidup (2021) dari tahun 2019-2021 mengalami peningkatan konsentrasi SO<sub>2</sub> dan NO<sub>2</sub>, pada tahun 2019 SO<sub>2</sub> 1 µg/Nm<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> 1,7921 µg/Nm<sup>3</sup> pada tahun 2020 SO<sub>2</sub> 4,4063 µg/Nm<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> 7,7831 µg/Nm<sup>3</sup> dan pada tahun 2022 SO<sub>2</sub> 5,23 µg/Nm<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> 11,6 µg/Nm<sup>3</sup> meningkatnya polutan ini akan berdampak pada iklim mikro yang semakin panas.

Data Dinas Lingkungan Hidup menunjukkan bahwa tingkat kebisingan pada ruas jalan parangtritis yaitu sebesar 80,67 db angka tersebut melebihi standar baku

mutu yang ditetapkan oleh Dinas Lingkungan Hidup yaitu sebesar 55db. Maka dari itu diperlukan penataan Jalur Hijau Jalan agar sesuai dengan standar yang ditetapkan sebesar 55db, penataan Jalur Hijau yang sesuai sebagai pereda kebisingan yaitu penanaman pohon perdu atau semak yang membentuk massa daun yang padat.

Jalan Parangtritis merupakan salah satu jalan utama penghubung dua daerah yaitu Kota Yogyakarta dengan Bantul. Dilihat dari volume kendaraan yang melintasi, di kedua jalan ini sangat padat, selain itu di sekitar jalan tersebut juga terdapat pusat-pusat perekonomian seperti perkantoran, perhotelan, pasar tradisional dan tempat umum lainnya serta permukiman penduduk di sekitar jalan yang sangat padat. Keberadaan tanaman tepi jalan tentunya akan sangat berpengaruh penting dan akan memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan maupun masyarakat sekitar. Oleh sebab itu perlu adanya evaluasi kesesuaian jalur hijau jalan yang sudah ada di kedua jalan tersebut dengan mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (PU) No 5 tahun 2012 tentang pedoman penanaman pohon pada sistem jaringan jalan

Dilihat dari eksisting jalur hijau Jalan Parangtritis titik 0 km sampai batas kota belum sesuai dengan standar peraturan yang ditetapkan. Hal ini disebabkan karena jarak tanam antar pohon tidak konsisten dan jarak tanam melebihi 3 meter, selain itu tajuk pohon belum dapat dikatakan sebagai peneduh hal ini disebabkan karena percabangan pohon belum mencapai 2 meter dari atas tanah, percabangan merunduk dan daun tidak bermassa padat. Jika dianalisis lebih lanjut kondisi tersebut tidak sesuai dengan Peraturan Menteri No 5 tahun 2008 yang menyatakan bahwa jarak tanam antar pohon harus <3 meter, daun bermassa padat, percabangan tidak merunduk dan percabangan 2 meter dari atas tanah.

Bedasarkan Dinas perhubungan (2018) pada jalan parangtritis mengalami peningkatan pada tahun 2018 ke 2019 dari 0,52 menjadi 0,72 menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia MKJI (1997) Nilai V/C Ratio  $\leq 0,6$  mengartikan tingkat pelayanan jalan sangat baik,  $\leq 0,7$  mengartikan baik,  $\leq 0,8$  mengartikan sedang,  $\leq 0,9$  mengartikan agak buruk,  $\leq 1$  mengartikan buruk dan di atas 1 mengartikan sangat buruk. Kinerja lalu lintas diukur berdasarkan besarnya volume per kapasitas yang terjadi sebagai perbandingan volume lalu lintas dan kapasitas ruas jalan tersebut yang

digunakan sebagai suatu indikator atau tolak ukur tingkat kemacetan dan kepadatan lalu lintas diruas jalan tertentu. Selain itu menurut data DLH (2021) pengambilan sampel di titik Nol Jalan Prangtritis Konsentrat SO<sub>2</sub> dan NO<sub>2</sub> mengalami kenaikan dari 2020-2021 SO<sub>2</sub> 0,3212 ug/m<sup>3</sup> meningkat menjadi 3,34ug/m<sup>3</sup> dan NO<sub>2</sub> 0,6428 ug/m<sup>3</sup> meningkat menjadi 62,46 ug/m<sup>3</sup>. Maka dari peningkatan polusi tersebut dibutuhkan evaluasi Jalur Hijau Jalan pada ruas jalan titik nol jalan Parangtritis sampai batas kota.

## **B. Perumusan Masalah**

Pertumbuhan kawasan perkotaan dan meningkatnya jumlah penduduk di kota jogja mempengaruhi peningkatan kendaraan bermotor yang melintas, secara visual hal ini dibutkitakn dengan adanya kemacetan di beberapa titik yang menyebabkan polusi udara. Serta permasalahan tata hijau jalur hijau jalan yang kurang sesuai. Hal ini akan mengakibatkan penurunan kualitas udara, perubahan iklim mikro akibat gas buang kendaraan bermotor. Sehingga perlunya evaluasi kesesuaian Jalur Hijau Jalan sebagai penyerap polutan, estetika, pengarah pandang, peneduh dan pengontrol iklim mikro.

Bedasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, maka rumusan masalah yang diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi *eksisting* jalur hijau jalan di Jalan Parangtrits titik 0 km sampai batas kota?
2. Bagaimana penataan jalur hijau jalan yang sesuai di Jalan Parangtrits titik 0 km sampai batas kota?

## **C. Tujuan Penelitian**

Bedasarkan perumusan masalah di atas tujuan penelitian dirumuskan sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi dan mendeskripsikan kondisi *eksisting* jalur hijau di jalan di Jalan Parangtrits titik 0 km sampai batas kota
2. Mengevaluasi penataan jalur hijau jalan di Jalan Parangtrits titik 0 km sampai batas kota

#### **D. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gagasan dan pertimbangan kepada pemerintah daerah dalam evaluasi penataan jalur hijau jalan dan pengelolaan kawasan Jalur Hijau jalan di Jalan Parangtritis titik 0 km sampai batas kota.

#### **E. Batasan Studi**

Penelitian ini dilakukan di kawasan Jalan Parangtritis titik 0 km sampai batas kota.

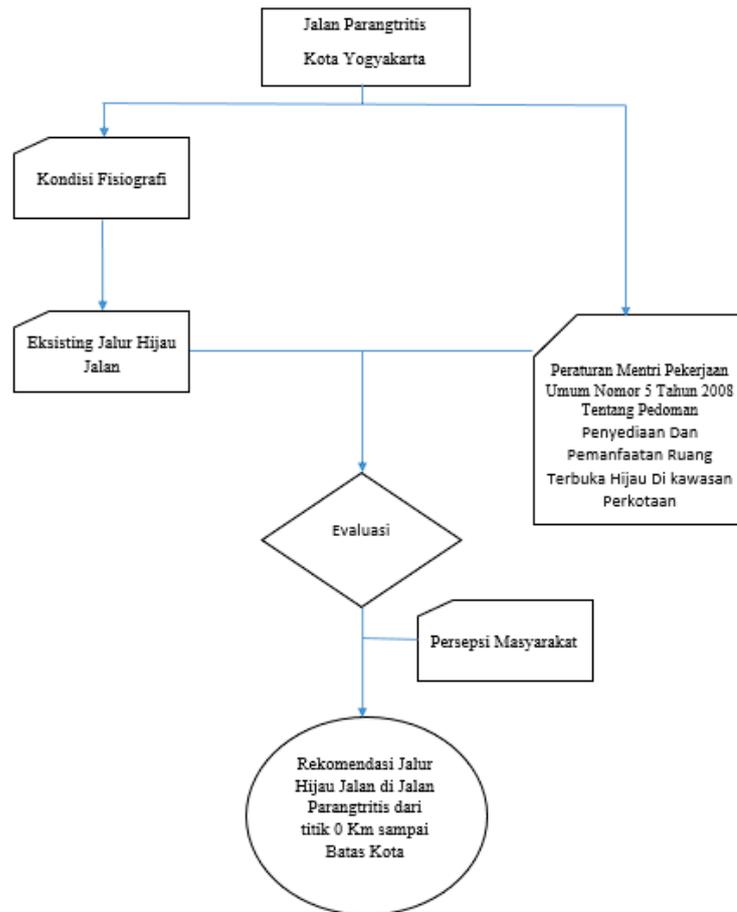
#### **F. Kerangka Pikir Penelitian**

Jumlah penduduk yang semakin meningkat dikelurahan Brontokusuman dari penduduk lokal maupun wisatawan akan berdampak pada peningkatan kendaraan bermotor yang ditandai dengan kepadatan lalu lintas di beberapa ruas jalan, Hal ini tentu saja akan berdampak pada lingkungan sekitar jalan seperti, bising, debu, polusi udara yang semakin meningkat. Sehingga evaluasi jalur hijau jalan di jalan Parangtritis dari pojok beteng wetan sampai perempatan ringroad druwu kota Yogyakarta yang didasarkan pada penataan tanaman untuk memenuhi fungsi utama dan estetika bagi pengguna jalan.

Kegiatan penelitian ini dilaksanakan menggunakan metode survei yang hasilnya dianalisis secara deskriptif dengan pengumpulan data primer dengan pengamatan nilai Fungsional, dan Estetika vegetasi jalur hijau jalan. Dalam kerangka ini dapat dilihat bahwa untuk mengevaluasi jalur hijau jalan perlu mengidentifikasi dan mengamati nilai fungsional dan estetika vegetasi jalur hijau jalan, serta persepsi masyarakat tentang keadaan jalur hijau jalan dan selanjutnya data yang di dapat dianalisis. Hasil analisis yang diperoleh diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi serta rekomendasi jalur hijau jalan di jalan parangtritis km 0 sampai batas kota Yogyakarta.

Proses penelitian dilakukan di jalan Parangtritis Kota Yogyakarta. Dilokasi tersebut akan dilakukan Observasi terkait kondisi fisiografi setelah dilakukan observasi kondisi fisiografi di jalan tersebut Langkah selanjutnya adalah membandingkan kondisi *eksisting* jalur hijau jalan dengan peraturan menteri.

Kemudian dilakukan evaluasi jalur hijau jalan yang mengacu pada realita kondisi eksisting dengan peraturan menteri dan persepsi masyarakat sudah sesuai atau belum. Berdasarkan hasil evaluasi tersebut akan disusun rekomendasi Jalur Hijau Jalan di Jalan Parangtritis titik 0Km sampai batas Kota Yogyakarta. Penyebaran tersebut tergambar dalam kerangka pikir pada gambar 1.



Gambar 1. Kerangka pikir