

ANALISIS TINGKAT KETERCUKUPAN JALUR HIJAU JALAN DI KECAMATAN DEPOK KABUPATEN SLEMAN MENGGUNAKAN TEKNIK PENGINDERAAN JAUH DAN SISTEM INFORMASI GEOGRAFIS

ANALYSIS OF ROAD GREEN BELT ADQUACY LEVEL IN DEPOK DISTRICT, SLEMAN REGENCY USING REMOTE SENSING TECHNIQUE AND GEOGRAPHIC INFORMATION SYSTEM

Oleh: Assriyani, Program Studi Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Yogyakarta, e-mail: assriyani05@gmail.com

ABSTRAK

Kecamatan Depok sebagai wilayah perkotaan memiliki berbagai masalah penurunan kualitas lingkungan, khususnya di area ruas jalan yang perlu diimbangi dengan penyediaan jalur hijau jalan. Penelitian ini bertujuan untuk: (1) mengetahui kondisi spasial sebaran jalur hijau jalan di Kecamatan Depok; dan (2) mengetahui tingkat ketercukupan penyediaan jalur hijau jalan di Kecamatan Depok dalam memenuhi fungsi ekologisnya.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif yang memanfaatkan teknologi Penginderaan Jauh dan Sistem Informasi Geografis (SIG). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh ruas jalan di Kecamatan Depok yang diperoleh berdasarkan hasil interpretasi citra Quickbird, yaitu sejumlah 44 ruas jalan. Penentuan sampel jalan dilakukan menggunakan metode *purposive sampling*, yaitu sebanyak 9 ruas jalan, penentuan sampel suhu dan kelembaban udara dilakukan menggunakan metode *purposive sampling*, yaitu sebanyak 16 titik, dan penentuan sampel uji akurasi dilakukan menggunakan metode *stratified random sampling*, yaitu sebanyak 36 titik. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah interpretasi, cek lapangan, dan dokumentasi. Analisis data yang digunakan ialah analisis deskriptif dan analisis SIG berupa *overlay*.

Hasil dari penelitian adalah, (1) Kecamatan Depok memiliki kondisi spasial jalur hijau jalan seluas 106.617 m² dengan sebaran yang tidak merata. Sebaran jalur hijau paling tinggi berada pada kelas jalan arteri, yaitu seluas 52.017 m² (48,79%), diikuti kelas jalan kolektor seluas 29.172 m² (27,36%) dan yang paling rendah yaitu kelas jalan lokal seluas 25.428 m² (23,85%). (2) Tingkat ketercukupan jalur hijau jalan di Kecamatan Depok adalah sebagai berikut; Jalan arteri memiliki tingkat ketercukupan dalam kategori kelas “tidak cukup”, jalan kolektor memiliki tingkat ketercukupan dalam kategori kelas “tidak cukup” sampai “cukup”, sedangkan jalan lokal memiliki tingkat ketercukupan dalam kategori kelas “kurang cukup” sampai “cukup”. Secara keseluruhan, sebagian besar ruas jalan terklasifikasi ke dalam kategori kelas “cukup”, yaitu pada ruas jalan Gejayan, Colombo, Selokan Mataram, Seturan Raya dan Babarsari. Ruas jalan Raya Tajem terklasifikasi ke dalam kategori kelas “kurang cukup”, sedangkan ruas jalan Ringroad Utara, Adi Sucipto, dan Kaliurang terklasifikasi ke dalam kategori kelas “tidak cukup”.

Kata Kunci: sebaran, ketercukupan, jalur hijau jalan, Kecamatan Depok

ABSTRACT

Depok district as an urban area has many problems of environmental quality degradation especially the road area which needs to be kept in balanced with road green belt availability. This research aims (1) to know the spatial condition of green road belt distribution in Depok district, and (2) to know adequacy level of green road belt availability in Depok District in fulfilling its ecological function.

This research is a descriptive quantitative research using remote sensing technology and geographical information system (GIS). Populations of this research are 44 roads in Depok District based on interpretation results of Quickbird imagery. The determination of roads, and temperature and humidity was done using purposive sampling. The determination resulted in 9 roads and 16 coordinates for temperature and humidity. On the other hand, determination of accuracy test was done using stratified random sampling resulting in 36 coordinates. Data collection technique used in this research is interpretation, field checking, and documentation. Data analysis used in this research is descriptive analysis and GIS analysis in the form of overlay.

The findings of the research are (1) Depok district has 106.617 m² spatial condition of road green belt with uneven distribution. The highest distribution can be found in arterial road class with the width of 52.017 m² (48,79%), followed by collector road class with 29.172 m² (27,26%), and the lowest distribution can be found in local road class with 25.428 m² (23,85%). (2) Road green belt adequacy level can be described as follows : Arterial roads has the category of inadequate-adequate level. Collector road has the category of inadequate-adequate level. Local road has the category of less adequate-adequate. On the whole, most of the roads, including Gejayan street; Colombo street; Selokan Mataram street; Seturan Raya street and Babarsari street, are classified as adequate. Tajem road is classified as less adequate, while Ringroad Utara, Adi Sucipto, dan Kaliurang are classified as inadequate.

Key words: distribution, adequacy, green road belt, Depok district.

PENDAHULUAN

Kota Yogyakarta sebagai pusat berbagai aktifitas masyarakat memiliki pembangunan yang terus meningkat seperti daerah perkotaan pada umumnya. Saat ini pembangunan fisik di daerah perkotaan banyak terkendala dengan masalah keterbatasan ruang, sementara jumlah penduduk terus mengalami peningkatan setiap tahunnya (Nursid Sumaatmadja, 1988:198). Fenomena

tersebut kemudian mengakibatkan munculnya kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi kekotaan ke wilayah pinggiran kota yang disebut dengan perluasan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar atau aglomerasi (Arina Nurul & Mulyo Hendarto, 2013:1).

Kecamatan Depok merupakan kawasan utara aglomerasi Kota Yogyakarta yang termasuk dalam wilayah Kabupaten Sleman. Perannya

sebagai kawasan aglomerasi membuat kecamatan ini memiliki perkembangan paling pesat dibandingkan kecamatan-kecamatan lain di Kabupaten Sleman. Kecamatan Depok dengan luas wilayah 35,55 km² merupakan kecamatan dengan jumlah penduduk paling tinggi di Kabupaten Sleman, yaitu sejumlah 123.152 (11,45%) dengan angka kepadatan 3.464,19/km² pada tahun 2015. Secara sosial ekonomi Kecamatan Depok memiliki lapangan kerja yang berpusat pada sektor perdagangan dan jasa, serta masyarakat yang cenderung heterogen dengan tingkat konsumerisme tinggi. Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Bintarto (1983:36) mengenai ciri fisik kota dan ketentuan bank dunia mengenai aspek permukiman berdasarkan jumlah penduduk (Zoer'aini, 2005:32), maka Kecamatan Depok secara fisik dapat dikategorikan sebagai wilayah perkotaan.

Kecamatan Depok memiliki perkembangan pembangunan yang pesat seperti wilayah perkotaan pada umumnya. Keadaan ini terus berjalan seiring dengan kemajuan teknologi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang semakin kompleks. Salah satu sektor penunjang utama dalam pembangunan adalah transportasi

sebagai sarana mobilitas. Menurut Kristanto (2004:41), saat ini laju pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor lebih besar dibanding laju pertumbuhan jumlah penduduk. Keadaan tersebut juga terjadi di Kecamatan Depok, hal ini terlihat dari padatnya lalu lintas transportasi darat, khususnya kendaraan bermotor yang terus meningkat setiap tahunnya.

Kepadatan lalu lintas dan tingginya volume kendaraan ini menjadi salah satu penyebab utama munculnya masalah-masalah lingkungan, seperti pencemaran udara, terganggunya iklim mikro dan tingginya tingkat kebisingan. Data terakhir hasil uji udara ambien tahun 2015 menunjukkan keadaan ruas jalan di Kecamatan Depok pada siang hari memiliki angka kebisingan sebesar 77 dB(A), suhu udara mencapai 34°C, sementara kelembapan relatif hanya berada pada angka 59%. Jumlah zat pencemar udara pada ruas jalan di Kecamatan Depok pada tahun yang sama yaitu berupa 65,76 µg/m³ sulfur dioksida (SO₂), 4.600 µg/m³ karbon monoksida (CO), 79,99 µg/m³ nitrogen dioksida (NO₂), 162,31 µg/m³ debu (TPS), dan 0,0717 µg/m³ timah hitam (Pb) (Badan Lingkungan Hidup Kabupaten Sleman, 2015).

Tanaman memiliki peranan penting dalam mengatasi masalah penurunan kualitas lingkungan di daerah perkotaan, karenanya pembangunan di wilayah kota perlu diimbangi dengan pembangunan kawasan ruang terbuka hijau (RTH). Krisis lahan di daerah perkotaan membuat pemerintah setempat harus mampu memanfaatkan ruang-ruang publik yang sudah ada dan memungkinkan untuk dilakukan penghijauan. Jalan sebagai salah satu ruang publik dan prasarana transportasi darat yang setiap harinya berhubungan langsung dengan lalu lintas kendaraan bermotor, merupakan media yang cukup efektif dalam penyediaan RTH dengan jenis jalur hijau.

Kepadatan lalu lintas transportasi di Kecamatan Depok yang terus mengalami peningkatan berbanding lurus dengan meningkatnya berbagai masalah lingkungan, namun hingga saat ini belum diketahui informasi mengenai tingkat ketercukupan dari jalur hijau pada setiap ruas jalan. Terkait hal tersebut, perlu dilakukan analisis mengenai ketercukupan jalur hijau jalan di Kecamatan Depok, khususnya ditinjau dari segi ekologis dengan berbantu teknik Penginderaan Jauh dan Sistem Informasi Geografis (SIG). Penelitian ini

membutuhkan kenampakan obyek yang detail untuk melihat kenampakan ruas jalan dan sebaran jalur hijau jalan secara spasial, sehingga digunakan citra dengan resolusi spasial tinggi, yaitu citra Quickbird. Citra Quickbird memiliki ketinggian orbit yang rendah (400 – 600 km di atas permukaan bumi), empat saluran gelombang spectral (biru, hijau, merah, dan inframerah dekat), dan kemampuan merekam objek sampai tingkat kedetailan 61cm (Sri Hardiyanti Purwadhi & Tjaturahono, 2009 : 35).

Sejauh ini penelitian berbasis teknik geografi mengenai sebaran serta tingkat ketercukupan jalur hijau di Kecamatan Depok masih tergolong sedikit. Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang ada, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “Analisis Tingkat Ketercukupan Jalur Hijau Jalan di Kecamatan Depok Kabupaten Sleman Menggunakan Teknik Penginderaan Jauh dan Sistem Informasi Geografis.”

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif dengan mengungkapkan fakta dari hal-hal yang dapat teramati dan diukur sehingga memberikan gambaran mengenai kondisi

spasial sebaran dan tingkat ketercukupan jalur hijau jalan melalui interpretasi Citra Quickbird serta pengolahan data menggunakan SIG. Analisis kuantitatif dalam penelitian ini digunakan pada pengumpulan data, pengolahan, dan hasil akhir penelitian dalam bentuk angka berupa skor dan luasan.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh ruas jalan di Kecamatan Depok (44 ruas jalan). Sampel penelitian terdiri dari 9 sampel jalan, 36 sampel uji akurasi, dan 16 sampel klimatik. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah interpretasi, cek lapangan, dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan ialah analisis deskriptif dan analisis SIG berupa *overlay*.

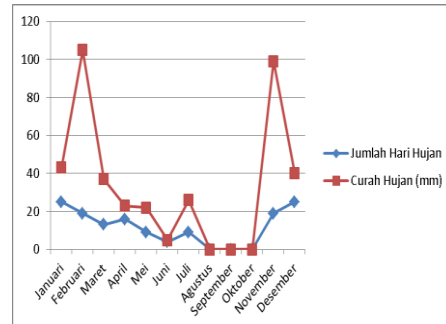
HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Wilayah Penelitian

Kecamatan Depok merupakan kawasan utara aglomerasi Kota Yogyakarta yang termasuk dalam wilayah Kabupaten Sleman. Secara astronomis, kecamatan ini terletak antara 110°23'21" sampai 110°39'62" BT dan 07°46'30" sampai 07°75'71" LS. Luas Kecamatan Depok adalah 35,55 km².

Sebagai bagian dari daerah tropis yang hanya mengenal musim hujan dan kemarau, pada tahun 2014 Kecamatan

Depok memiliki curah hujan yang tinggi dari bulan Januari - Maret dan November - Desember.



Gambar 1. Grafik Jumlah Hari Hujan dan Curah Hujan Kec. Depok

Kecamatan Depok terletak pada ketinggian 100 - 499 mdpl, dan memiliki jenis tanah regosol. Kecamatan ini memiliki air tanah yang tergolong baik pada tiap kedalaman (dangkal, sedang, dan dalam) dengan jumlah >10 l/d/km² dan kandungan Fe²⁺ tinggi. Kecamatan ini dilalui oleh Sungai Gajahwong Sungai Buntung, Sungai Code, Sungai Tambakbayan, dan Sungai Pelang.

Jumlah penduduk kecamatan Depok adalah 123.152 jiwa atau 11,45% dari keseluruhan penduduk Kabupaten Sleman. Jumlah penduduk terbesar berada di Desa Caturtunggal yaitu 46.613 jiwa, sementara jumlah penduduk terkecil berada di Desa Maguwoharjo yaitu 34.204 jiwa. Berdasarkan data sensus penduduk terakhir tahun 2010, diketahui pertumbuhan penduduk Kecamatan Depok di tahun 2015 telah

mengalami penurunan sebanyak 31,80% dalam kurun waktu lima tahun.

Ketersediaan berbagai sarana pendidikan di wilayah Kecamatan Depok tergolong tinggi. Kecamatan ini memiliki total 193 unit sarana pendidikan yang terdiri dari 3 Sekolah Luar Biasa (SLB), 69 Taman Kanak-Kanak (TK), 54 SD/MI, 12 SMP/MTs, 19 SMA/SMK/MA, dan 36 Perguruan Tinggi (PT) baik negeri maupun swasta.

Tingkat keterdapatan sarana kesehatan di Kecamatan Depok sudah sangat memadai dan tersebar cukup merata di setiap desa. Jumlah total sarana kesehatan di Kecamatan Depok adalah sebanyak 437 unit yang terdiri dari 3 Puskesmas, 3 Puskesmas Pembantu, 405 Praktek Dokter, 16 Poliklinik, 6 Rumah Sakit Bersalin dan 5 Rumah Sakit. Jumlah total sarana kesehatan di Kecamatan Depok adalah sebanyak 437 unit.

Kecamatan Depok memiliki berbagai sarana ekonomi untuk menunjang kegiatan masyarakatnya yang meliputi 6 unit pasar tradisional, 34 Bank/KUD, 2.071 pertokoan dengan jumlah paling banyak di Desa Condongcatur (815 unit), dan 1 mal yang terdapat di Desa Caturtunggal.

Jalan sebagai sarana transportasi di Kecamatan Depok secara kuantitas dan kualitas sudah sangat baik dalam memenuhi fungsinya. Hal tersebut terlihat dari kondisi jalan yang sebagian besar sudah diaspal, terdapat pula jalan arteri dan kolektor yang memadai sebagai sarana utama transportasi darat.

B. Hasil Interpretasi dan Uji Akurasi

Jumlah sampel uji akurasi yang digunakan berdasarkan formula Fitzpatrick Lins (McCoy, 2005: 21-22) dengan tingkat ketelitian 90% dan kesalahan 10%, yaitu:

$$N = \frac{z^2 pq}{E^2}$$

$$N = \frac{4 \times 90 \times 10}{10^2} = \frac{3.600}{100} = 36$$

Dari total 36 titik sampel yang digunakan dalam interpretasi, 34 merupakan sampel benar atau yang memiliki kesesuaian dengan kondisi di lapangan. Tingkat kepercayaan uji interpretasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah 85%.

Tabel 1. Hasil Uji Akurasi Interpretasi

Kelas	Hasil Interpretasi		Jml	Omisi (O)	Komisi (K)	KP
	Jalur Hijau	Non Jalur Hijau				
Jalur Hijau	18	0	18	0	10	88
Non Jalur Hijau	2	16	18	12	0	88
Jml	20	16	36	-	-	-

Sumber: Pengolahan Data, 2016

Overall Accuracy = $34/36 \times 100\% = 94,4\%$
 Indeks Kappa

$$= \frac{36 \cdot 18 + 16 - \{ 20 \times 18 + 16 \times 18 \}}{36^2 - \{ 20 \times 18 + 16 \times 18 \}}$$

$$= \frac{1.224 - 648}{1.296 - 648} = \frac{576}{648} = 0,88 \text{ (88\%)}$$

C. Sebaran dan Jenis Jalur Hijau Jalan di Kecamatan Depok

Jenis jalur hijau jalan yang terdapat di Kecamatan Depok adalah jalur Hijau median jalan dan jalur hijau tepi jalan. Jalur hijau median jalan adalah vegetasi lanskap jalan yang memanjang dan memiliki media tanam pada bagian median jalan. Keberadaan jalur hijau median jalan di Kecamatan Depok tersebar di sepanjang ruas jalan arteri, serta sebagian kecil ruas-ruas jalan lain, khususnya Jalan Gejayan. Pada ruas jalan kolektor dan lokal masih jarang dijumpai jalur hijau yang berada di median jalan.

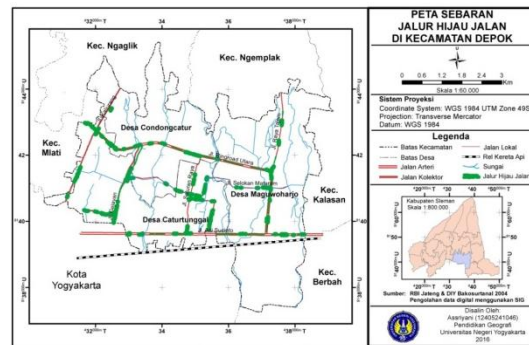
Jalur hijau tepi jalan adalah jalur hijau ditempatkan pada wilayah transisi sebagai pembatas antara jalur lalu lintas dengan kawasan di sekitarnya. Keberadaan jalur hijau tepi jalan di Kecamatan Depok tersebar di berbagai ruas jalan. Kondisi jalur hijau tepi jalan biasanya lebih rimbun dan lebih padat dari jalur hijau median jalan, hanya saja keterdapatannya lebih terbatas.

Kecamatan Depok memiliki kondisi spasial jalur hijau jalan seluas 106.617 m² dengan sebaran yang masih belum merata. Sebaran jalur hijau paling tinggi berada pada kelas jalan arteri, yaitu seluas 52.017 m² (48,79%), diikuti kelas jalan kolektor dengan sebaran seluas 29.172 m² (27,36%), dan yang terendah kelas jalan lokal dengan sebaran seluas 25.428 m² (23,85%). Kondisi spasial sebaran jalur hijau pada setiap ruas jalan di Kecamatan Depok disajikan dalam tabel 2.

Tabel 2. Luasan Jalur Hijau Jalan

No.	Nama Jalan	Luas Jalur Hijau (m ²)	Persentase (%)
1	Jl. Ringroad Utara	31.952	29,97
2	Jl. Adi Sucipto	20.065	18,82
3	Jl. Kaliurang	6.750	6,33
4	Jl. Gejayan	17.066	16,01
5	Jl. Colombo	5.356	5,02
6	Jl. Raya Tajem	3.974	3,73
7	Jl. Selokan Mataram	9.350	8,77
8	Jl. Seturan Raya	5.691	5,34
9	Jl. Babarsari	6.413	6,01
	Jumlah	106.617	100,00

Sumber: Analisis Data, 2016



Gambar 2. Peta Sebaran Jalur Hijau Jalan di Kecamatan Depok

D. Kebutuhan Jalur Hijau Jalan

Penentuan tingkat kebutuhan jalur hijau jalan dilakukan berdasarkan pengharkatan pada variabel pengaruh, yaitu lalulintas harian rerata (LHR) ruas jalan (bobot 4), tingkat kenyamanan (THI) ruas jalan (bobot 4), dan lebar ruas jalan (bobot 2). Masing-masing variabel memiliki bobot yang berbeda sesuai perannya dalam mempengaruhi tingkat kebutuhan jalur hijau ruas jalan.

Tabel 3. Skor LHR Ruas Jalan

No.	Nama Jalan	Skor Bobot	Kategori
1	Jl. Ringroad Utara	12	Padat
2	Jl. Adi Sucipto	12	Padat
3	Jl. Kaliurang	12	Padat
4	Jl. Gejayan	12	Padat
5	Jl. Colombo	12	Padat
6	Jl. Raya Tajem	8	Sedang
7	Jl. Selokan Mataram	16	Sangat Padat
8	Jl. Seturan Raya	8	Sedang
9	Jl. Babarsari	12	Padat

Sumber: Analisis Data, 2016

Tabel 4. Skor THI Ruas Jalan

No.	Nama Jalan	Skor Bobot	Kategori
1	Jl. Ringroad Utara	8	Kurang Nyaman
2	Jl. Adi Sucipto	8	Kurang Nyaman
3	Jl. Kaliurang	8	Kurang Nyaman
4	Jl. Gejayan	4	Nyaman
5	Jl. Colombo	8	Kurang Nyaman
6	Jl. Raya Tajem	12	Tidak Nyaman
7	Jl. Selokan Mataram	8	Kurang Nyaman
8	Jl. Seturan Raya	4	Nyaman
9	Jl. Babarsari	4	Nyaman

Sumber: Analisis Data, 2016

Tabel 5. Skor Lebar Ruas Jalan

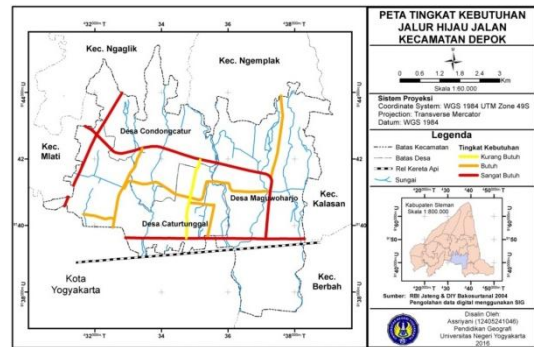
No.	Nama Jalan	Skor Bobot	Kategori
1	Jl. Ringroad Utara	8	Sangat Lebar
2	Jl. Adi Sucipto	8	Sangat Lebar
3	Jl. Kaliurang	6	Lebar
4	Jl. Gejayan	6	Lebar
5	Jl. Colombo	6	Lebar
6	Jl. Raya Tajem	6	Lebar
7	Jl. Selokan Mataram	2	Sempit
8	Jl. Seturan Raya	4	Sedang
9	Jl. Babarsari	4	Sedang

Sumber: Analisis Data, 2016

Tabel 6. Tingkat Kebutuhan Jalur Hijau Jalan di Kec. Depok

No.	Nama Jalan	Skor Total	Kategori
1	Jl. Ringroad Utara	28	Sangat Butuh
2	Jl. Adi Sucipto	28	Sangat Butuh
3	Jl. Kaliurang	30	Sangat Butuh
4	Jl. Gejayan	22	Butuh
5	Jl. Colombo	26	Butuh
6	Jl. Raya Tajem	26	Butuh
7	Jl. Selokan Mataram	26	Butuh
8	Jl. Seturan Raya	16	Kurang Butuh

Sumber: Analisis Data, 2016



Gambar 3. Peta Tingkat Kebutuhan Jalur Hijau Jalan

Ruas jalan dengan skor total 10-18 dikategorikan ke dalam kelas “kurang butuh”, yang berarti memiliki tingkat kebutuhan yang rendah terhadap jalur hijau jalan. Ruas jalan yang termasuk dalam kelas kurang butuh adalah jalan Seturan. Ruas jalan dengan skor total 19-27 dikategorikan ke dalam kelas “butuh”, yang berarti memiliki tingkat kebutuhan yang tinggi terhadap jalur hijau jalan. Ruas jalan yang termasuk dalam kategori kelas butuh adalah jalan Raya Tajem, Gejayan, Colombo, Selokan Mataram, dan Babarsari. Ruas jalan dengan skor total 28-36 dikategorikan ke dalam kelas “sangat butuh”, yang berarti memiliki kebutuhan

jalur hijau jalan paling tinggi di banding kedua kelas lainnya. Ruas jalan yang termasuk dalam kategori kelas sangat butuh adalah jalan Ringroad Utara, Adi Sucipto, dan Kaliurang.

E. Ketersediaan Jalur Hijau Jalan

Penentuan tingkat ketersediaan jalur hijau jalan dilakukan berdasarkan pengharkatan pada variabel pengaruh, yaitu kerimbunan jalur hijau (bobot 4), kerapatan jalur hijau (bobot 4), dan dominasi vegetasi jalur hijau jalan (bobot 2). Masing-masing variabel memiliki bobot yang berbeda berdasarkan perannya dalam mempengaruhi tingkat ketersediaan jalur hijau ruas jalan.

Tabel 7. Skor Kerimbun Jalur Hijau

No.	Nama Jalan	Skor Bobot	Kategori
1	Jl. Ringroad Utara	4	Kurang Rimibun
2	Jl. Adi Sucipto	4	Kurang Rimibun
3	Jl. Kaliurang	4	Kurang Rimibun
4	Jl. Gejayan	12	Rimbun
5	Jl. Colombo	12	Rimbun
6	Jl. Raya Tajem	4	Kurang Rimibun
7	Jl. Selokan Mataram	8	Sedang
8	Jl. Seturan Raya	8	Sedang
9	Jl. Babarsari	8	Sedang

Sumber: Analisis Data, 2016

Tabel 8. Skor Kerapatan Jalur Hijau

No.	Nama Jalan	Skor Bobot	Kategori
1	Jl. Ringroad Utara	8	Sedang
2	Jl. Adi Sucipto	4	Jarang
3	Jl. Kaliurang	4	Jarang
4	Jl. Gejayan	12	Rapat
5	Jl. Colombo	12	Rapat
6	Jl. Raya Tajem	4	Jarang
7	Jl. Selokan Mataram	12	Rapat
8	Jl. Seturan Raya	4	Jarang
9	Jl. Babarsari	8	Sedang

Sumber: Analisis Data, 2016

Tabel 9. Skor Dominasi Vegetasi

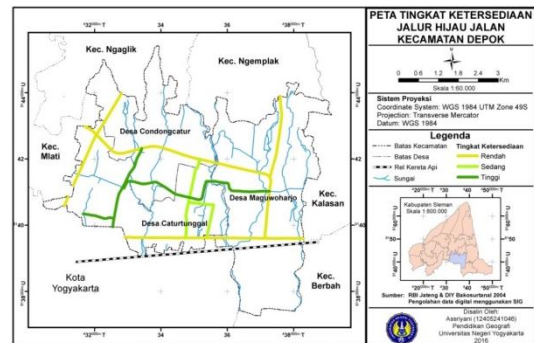
No.	Nama Jalan	Skor Bobot	Kategori
1	Jl. Ringroad Utara	4	Perdu
2	Jl. Adi Sucipto	6	Pohon
3	Jl. Kaliurang	4	Perdu
4	Jl. Gejayan	6	Pohon
5	Jl. Colombo	6	Pohon
6	Jl. Raya Tajem	4	Perdu
7	Jl. Selokan Mataram	4	Perdu
8	Jl. Seturan Raya	6	Pohon
9	Jl. Babarsari	6	Pohon

Sumber: Analisis Data, 2016

Tabel 10. Tingkat Ketersediaan Jalur Hijau Jalan di Kec. Depok

No.	Nama Jalan	Skor Total	Kategori
1	Jl. Ringroad Utara	16	Kurang Tersedia
2	Jl. Adi Sucipto	14	Kurang Tersedia
3	Jl. Kaliurang	12	Kurang Tersedia
4	Jl. Gejayan	30	Tersedia
5	Jl. Colombo	30	Tersedia
6	Jl. Raya Tajem	12	Kurang Tersedia
7	Jl. Selokan Mataram	24	Tersedia
8	Jl. Seturan Raya	18	Cukup Tersedia

Sumber: Analisis Data, 2016



Gambar 4. Peta Tingkat Ketersediaan Jalur Hijau Jalan

Ruas jalan dengan skor total 10-16 dikategorikan ke dalam kelas “kurang tersedia”. Ruas jalan yang termasuk dalam kelas kurang tersedia adalah jalan Ringroad Utara, Adi Sucipto, Kaliurang, dan jalan Raya Tajem. Ruas jalan dengan skor total 17-23 dikategorikan ke dalam kelas “cukup tersedia”. Ruas jalan

yang termasuk dalam kategori kelas tersedia adalah jalan Seturan Raya dan Babarsari. Kelas tingkat ketersediaan jalur hijau jalan yang terakhir yaitu kelas “tersedia”, yang diisi oleh ruas jalan dengan nilai skor total 24-30. Ruas jalan yang termasuk dalam kategori kelas tersedia adalah jalan Gejayan, Colombo, dan Selokan Mataram.

F. Ketercukupan Jalur Hijau Jalan

Ketercukupan jalur hijau jalan adalah parameter yang digunakan mengenai bagaimana ketersediaan jalur hijau pada suatu ruas jalan dapat memenuhi tingkat kebutuhan ruas jalan tersebut akan jalur hijau. Semakin kompleks atau tingginya masalah lingkungan pada kawasan ruas jalan, berkorelasi positif dengan tingginya kebutuhan suatu ruas jalan akan jalur hijau. Pada tahap ini perlu dilihat apakah ketersediaan jalur hijau yang sudah ada, baik secara kualitatif maupun kuantitatif, mampu memenuhi tingkat kebutuhan pada ruas jalan tersebut, yang selanjutnya disebut sebagai tingkat ketercukupan.

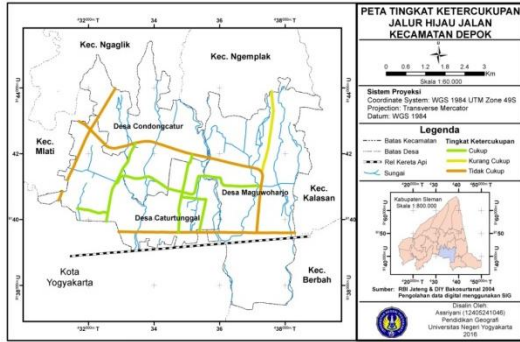
Jalur hijau pada satu ruas jalan dikatakan cukup apabila tingkat ketersediaan sama atau lebih tinggi dari tingkat kebutuhan, dan sebaliknya. Kelas tingkat kebutuhan secara berurutan

adalah sangat butuh, butuh, dan kurang butuh, sedangkan kelas tingkat ketersediaan secara berurutan adalah tersedia, cukup tersedia dan kurang tersedia. Apabila suatu ruas jalan dikategorikan ke dalam kelas tidak cukup, maka ruas jalan tersebut perlu dijadikan wilayah prioritas I dalam pembenahan jalur hijau jalan. Apabila suatu ruas jalan dikategorikan ke dalam kelas kurang cukup, maka ruas jalan tersebut perlu dijadikan wilayah prioritas II dalam pembenahan jalur hijau jalan, sedangkan apabila suatu ruas jalan dikategorikan ke dalam kelas cukup, maka ruas jalan tersebut dapat dijadikan wilayah prioritas III dalam pembenahan atau hanya perlu dilakukan pengawasan agar tingkat ketercukupannya tidak menurun. Berikut disajikan data tingkat ketercukupan jalur hijau pada setiap ruas jalan penelitian.

Tabel 11. Tingkat Ketercukupan Jalur Hijau Jalan di Kec. Depok

No.	Nama Jalan	Tingkat Ketercukupan
1	Jl. Ringroad Utara	Tidak Cukup
2	Jl. Adi Sucipto	Tidak Cukup
3	Jl. Kaliurang	Tidak Cukup
4	Jl. Gejayan	Cukup
5	Jl. Colombo	Cukup
6	Jl. Raya Tajem	Kurang Cukup
7	Jl. Selokan Mataram	Cukup
8	Jl. Seturan Raya	Cukup
9	Jl. Babarsari	Cukup

Sumber: Analisis Data, 2016



Gambar 5. Peta Tingkat Ketercukupan Jalur Hijau Jalan

Tiga ruas jalan terklasifikasi ke dalam kelas “tidak cukup” karena tingkat ketersediaan jalur hijaunya jauh lebih rendah dari tingkat kebutuhan jalur hijau. Ketiga ruas jalan tersebut adalah jalan Ringroad Utara, Adi Sucipto, dan Kaliurang. Ketiganya memiliki tingkat kebutuhan dalam kelas “sangat butuh”, namun ketersediaan jalur hijaunya berada pada kelas “kurang tersedia”. Ketiga ruas jalan tersebut perlu dijadikan wilayah prioritas I dalam pembenahan jalur hijau jalan, baik secara kualitatif maupun kuantitatif.

Satu ruas jalan terklasifikasi ke dalam kelas “kurang cukup” karena tingkat ketersediaan jalur hijaunya satu kelas lebih rendah dari tingkat kebutuhan jalur hijau. Ruas jalan tersebut adalah jalan Raya Tajem yang memiliki tingkat kebutuhan dalam kelas “butuh” dengan skor total 26, namun ketersediaan jalur hijaunya berada pada kelas “kurang tersedia” dengan skor total 12. Ruas jalan tersebut perlu dijadikan wilayah

prioritas II dalam pembenahan jalur hijau jalan, terutama dari segi kuantitatif.

Lima ruas jalan terklasifikasi ke dalam kelas “cukup” karena tingkat ketersediaan jalur hijaunya seimbang atau lebih tinggi dari tingkat kebutuhan jalur hijau. Kelima ruas jalan tersebut adalah jalan Gejayan, Colombo, Selokan Mataram, Seturan Raya dan Babarsari. Selain jalan Gejayan dan Selokan Mataram, ketiga ruas jalan yang lain dapat dijadikan wilayah prioritas III dalam pembenahan jalur hijau jalan.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kecamatan Depok memiliki kondisi spasial jalur hijau seluas 106.617 m² dengan sebaran di setiap ruas jalan yang masih belum merata. Sebaran jalur hijau paling tinggi berada pada kelas jalan arteri, yaitu seluas 52.017 m² dengan persentase 48,79%, diikuti kelas jalan kolektor dengan sebaran jalur hijau seluas 29.172 m² atau 27,36%, dan yang paling rendah yaitu kelas jalan lokal dengan sebaran jalur hijau seluas 25.428 m² atau 23,85%.
2. Jalan arteri memiliki tingkat ketercukupan dalam kelas “tidak cukup”, jalan kolektor memiliki

tingkat ketercukupan dalam kelas “tidak cukup” – “cukup”, sedangkan jalan lokal memiliki tingkat ketercukupan dalam kelas “kurang cukup” – “cukup”. Secara keseluruhan, sebagian besar ruas jalan terklasifikasi kedalam kelas “cukup”, yaitu pada ruas jalan Gejayan, Colombo, Selokan Mataram, Seturan Raya dan Babarsari. Ruas jalan Raya Tajem terklasifikasi kedalam kelas “kurang cukup”. Ruas jalan Ringroad Utara, Adi Sucipto, dan Kaliurang terklasifikasi kedalam kelas “tidak cukup”.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan dalam penelitian, penulis merekomendasikan saran-saran berikut.

1. Bagi Pemerintah

Pemerintah perlu lebih memperhatikan kondisi sebaran jalur hijau yang ada saat ini, agar ke depannya seluruh ruas jalan di Kecamatan Depok dapat memiliki keterdapatan jalur hijau dengan proporsi yang sesuai. Pembinaan jalur hijau jalan di Kecamatan Depok perlu dilakukan berdasarkan tingkat ketercukupannya.

2. Bagi Masyarakat

Masyarakat setempat perlu meningkatkan kesadaran diri untuk ikut serta mengurangi tingginya angka lalu lintas kendaraan bermotor, misalnya dengan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor milik pribadi dan beralih pada kendaraan umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Arina Nurul dan Mulyo Hendarto. 2013. *Jurnal: Analisis Difusi Keruangan di Sekitar Kawasan Perkotaan Yogyakarta*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Bintarto, R. 1983. *Interaksi Desa- Kota*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Dahlan E.N. 1992. *Hutan Kota: Untuk Pengelolaan dan Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup*. Jakarta: Asosiasi Pengusaha Hutan Indonesia.
- Ditjen Kependudukan Pencatatan Sipil Kemendagri Kependudukan. *Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta Semester I 2015*. Terdapat di <http://www.kependudukan.jogjapro.ov.go.id/> diakses pada tanggal 11 Januari 2016.
- Hadi Sabari Yunus. 2010. *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Nursid Sumaatmadja.1988. *Studi Geografi Suatu Pendekatan dan Analisa Keruangan*. Bandung: Penerbit Alumni

Philip Kristanto. 2004. *Ekologi Industri*. Yogyakarta: Penerbit Andi.

Sutanto. 1994. *Penginderaan Jauh Jilid 1*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Sri Hardiyati Purwadhi dan Tjaturahono. 2009. *Pengantar Interpretasi Citra Penginderaan Jauh*. Semarang: Universitas Negeri Semarang

Tresna Satrawijaya. 2009. *Pencemaran Lingkungan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Yeyep Yousman. 2004. *Sistem Informasi Geografis dengan MapInfo Professional*. Yogyakarta : Andi.

Zoer'aini Djamal Irwan. 2005. *Tantangan Lingkungan dan Lansekap Hutan Kota*. Jakarta: Bumi Aksara.

Yogyakarta, September 2016

Reviewer



Nurul Khotimah, M. Si.

NIP. 19790613 200604 2 001



Dr. Dyah Respati Suryo S, M. Si.

NIP. 19650225 200003 2 001