



REDESAIN JALUR PEDESTRIAN JALAN DIPONEGORO SALATIGA BERDASARKAN ASPEK VISUAL, FISIK, DAN KENYAMANAN TERMAL

Tasya Eka Lestari¹, Alfred Jansen Sutrisno²

¹Universitas Kristen Satya Wacana

E-mail: tasya20eka@gmail.com, fpb.alfred@uksw.edu

Informasi Naskah:

Diterima:

28 Juni 2026

Direvisi:

6 Juli 2026

Disetujui terbit:

18 Juli 2026

Diterbitkan:

Cetak:

29 September 2026

Online

29 September 2026

Abstract: The landscape transformation of the Jalan Diponegoro corridor in Salatiga from 1925 to 2025 has altered its physical form, visual quality, and thermal comfort due to changes in vegetation and the conversion of public open spaces. This study aims to examine the impact of pedestrian path changes in terms of physical condition, aesthetics, and thermal comfort. The research is exploratory, with the variables being visual quality, thermal comfort, and aesthetics. Descriptive statistics were used for data analysis. The study was conducted at eight observation points. A comparison of visual assessments between 1925 and 2025 indicated a decline in visual quality in 2025 at several segments, such as near Satlantas and beside KFC, caused by sidewalk damage from mahogany tree roots and visual irregularities. In addition, thermal comfort was categorized as uncomfortable, especially during midday, while the physical condition of pedestrian paths showed poor inclusive accessibility for people with disabilities. Based on these findings, the alternative solution proposed is a redesign of the pedestrian paths with a "Green Heritage Corridor" concept. The objectives are to strengthen the area's identity, create a pedestrian corridor that is human-centered, inclusive, and disability-friendly, and to improve the quality of green open spaces.

Keyword: Urban Landscape, Public Space, vegetation

Abstrak: Transformasi lanskap koridor Jalan Diponegoro Salatiga dari tahun 1925 hingga 2025 telah mengubah bentuk fisik, visual, dan kenyamanan termal akibat perubahan vegetasi dan alih fungsi ruang terbuka publik. Penelitian ini bertujuan untuk melihat dampak perubahan jalur pedestrian secara fisik, estetika, dan kenyamanan termal. Penelitian ini merupakan penelitian eksploratif, dimana variabel penelitian ini adalah visual, kenyamanan termal dan estetika. Analisis data yang digunakan adalah statistik deskriptif. Penelitian dilakukan pada delapan titik pengamatan. Hasil penilaian perbandingan visual 1925 dan 2025 menunjukkan terjadinya penurunan kualitas visual pada tahun 2025 di beberapa segmen, seperti Satlantas dan Samping KFC akibat kerusakan fisik trotoar oleh perakaran mahoni dan ketidakteraturan visual. Selain itu, kenyamanan termal masuk dalam kriteria tidak nyaman khususnya di siang hari, sementara kondisi fisik jalur pedestrian menunjukkan buruknya aksesibilitas inklusif bagi penyandang disabilitas. Berdasarkan hasil penelitian diatas, maka solusi alternatif yang ditawarkan adalah redesain jalur pedestrian dengan konsep "Green Heritage Corridor". Tujuannya adalah memperkuat identitas kawasan, menciptakan koridor pedestrian yang humanis, inklusif, dan ramah bagi penyandang disabilitas, serta meningkatkan kualitas ruang terbuka hijau.

Kata Kunci: Lanskap Kota, Ruang Publik, vegetasi

PENDAHULUAN

Koridor Jalan Diponegoro sepanjang 2,7 km di Kota Salatiga merupakan aset historis dan spasial yang menghubungkan pusat pemerintahan, pendidikan, dan komersial (Mustikawati & Widyawati, 2019). Sebagai ruang publik yang berkembang sejak era kolonial, kawasan ini awalnya dirancang dengan lanskap dan ruang hijau yang mendukung kenyamanan pejalan kaki. Namun, antara 1925 hingga 2025, transformasi lanskap mengubah fungsi ruang publik ikonik seperti alun-alun kota dan halaman gereja (*Kerkplein*) menjadi area Tugu Jam di depan Ramayana, sehingga menurunkan nilai historis, karakter visual, dan kualitas ekologis koridor

tersebut. Pada tahun 1925, Jalan Diponegoro berperan strategis sebagai koridor pergerakan tentara Belanda dari Semarang menuju Kartasura dan Salatiga, sekaligus menjadi jalur utama dan tempat singgah penting pada masa kolonial (Supangkat, 2023). Kawasan ini berkembang sebagai permukiman masyarakat Eropa dengan bangunan bergaya arsitektur Eropa yang membentuk karakter urban estetis. Identitas lanskap koridor juga diperkuat oleh deretan pohon kenari (*Canarium sp.*) yang membentuk kanopi alami untuk mereduksi radiasi matahari dan menciptakan kenyamanan termal bagi pejalan kaki (Mustikawati & Widyawati, 2019; Syahbudin et al., 2018), dipadukan

dengan vegetasi penutup tanah yang berperan dalam meningkatkan stabilitas tanah, mengurangi limpasan permukaan, serta menekan laju erosi pada area lanskap (Gyssels et al., 2005; Zhang et al., 2020).

Pada tahun 1980-an, vegetasi Jalan Diponegoro diremajakan dengan mengganti pohon kenari menjadi mahoni (*Swietenia* sp) yang tumbuh lebih cepat, namun sistem perakarannya merusak trotoar sehingga menurunkan estetika visual dan mengganggu fungsi jalur pedestrian, memaksa sebagian pejalan kaki berjalan di bahu jalan (Mustikawati & Widyawati, 2019; Handayani et al., 2018; Aulia et al., 2023). Pada tahun 2025, jalan ini tetap menjadi koridor utama penghubung pusat pemerintahan, pendidikan, perkantoran, dan permukiman serta jalur strategis ke Semarang, Solo, dan Kartasura. Beberapa bangunan kolonial Belanda terpelihara atau dialihfungsikan menjadi perkantoran dengan mempertahankan arsitektur asli, alun-alun kota difungsikan kembali sebagai ruang publik terbuka, dan Tugu Jam tetap menjadi landmark, mencerminkan adaptasi tata ruang perkotaan terhadap kebutuhan fungsional dan identitas visual Kota Salatiga (Renanta & Priliana, 2026).

Kerusakan perkerasan, tidak ratanya permukaan trotoar, serta tidak berfungsinya fasilitas pendukung pejalan kaki menunjukkan ketidaksesuaian dengan standar teknis fasilitas pejalan kaki yang ditetapkan dalam Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018. Kondisi tersebut dapat menurunkan tingkat keamanan, kenyamanan, dan aksesibilitas, khususnya bagi penyandang disabilitas, lansia, serta kelompok pengguna rentan lainnya (Kementerian PUPR, 2018; Desiningrum, 2017). Mengingat kualitas visual ruang jalan sangat mempengaruhi persepsi dan preferensi mobilitas pengguna (Ewing & Handy, 2009), penurunan kualitas lingkungan ini berpotensi mendorong pergeseran pola pergerakan masyarakat dari berjalan kaki ke penggunaan kendaraan bermotor. Penelitian ini mengevaluasi perubahan lanskap antara 1925 dan 2025 melalui aspek fisik, kenyamanan termal, dan estetika pada delapan titik pengamatan, dengan tujuan memperkuat identitas kawasan, menciptakan koridor pedestrian humanis, inklusif, dan ramah disabilitas, serta meningkatkan kualitas ruang terbuka hijau dan kenyamanan termal.

TINJUAN PUSTAKA

Koridor Pedestrian

Koridor pedestrian merupakan bagian dari ruang publik perkotaan yang berfungsi sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki sekaligus mendukung aktivitas sosial, ekonomi, dan lingkungan. Keberadaan jalur pedestrian tidak hanya berperan sebagai fasilitas mobilitas, tetapi juga membentuk kualitas ruang kota melalui aspek keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, dan estetika. Koridor pedestrian yang dirancang dengan baik mampu meningkatkan minat masyarakat untuk berjalan kaki, memperkuat interaksi sosial, serta mendukung terciptanya

lingkungan perkotaan yang berkelanjutan (Ewing & Handy, 2009). Oleh karena itu, kualitas koridor pedestrian perlu dievaluasi secara menyeluruh agar mampu memenuhi kebutuhan seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas.

Standar Teknis Jalur Pedestrian

Perencanaan dan penyediaan jalur pedestrian di Indonesia mengacu pada Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian PUPR. Pedoman tersebut mengatur berbagai aspek teknis yang meliputi dimensi jalur pedestrian, penyediaan *guiding block*, penyeberangan jalan, jalur hijau, bollard, bangku, lampu penerangan, tempat sampah, serta fasilitas pendukung lainnya guna menjamin keamanan, kenyamanan, dan aksesibilitas pejalan kaki (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2023). Selain memenuhi aspek fungsional, penataan elemen-elemen tersebut juga berperan dalam membentuk kualitas visual koridor serta mendukung terciptanya ruang publik yang inklusif.

Kenyamanan Termal dan Kualitas Visual Lanskap

Kenyamanan termal merupakan salah satu faktor yang memengaruhi aktivitas pejalan kaki dalam memanfaatkan ruang luar. Kondisi kenyamanan termal dipengaruhi oleh suhu udara, kelembapan relatif, kecepatan angin, radiasi matahari, serta karakteristik vegetasi di sepanjang koridor jalan (Oke, 2002). Vegetasi berfungsi sebagai elemen ekologis yang mampu menurunkan suhu udara melalui proses evapotranspirasi, memberikan keteduhan melalui tajuk pohon, meningkatkan kelembapan udara, serta mengurangi efek *urban heat island* sehingga mampu meningkatkan kenyamanan termal pejalan kaki (Bowler et al, 2010; Lobaccaro et al, 2019).

Selain kenyamanan termal, kualitas visual lanskap juga memengaruhi persepsi dan preferensi masyarakat terhadap suatu koridor jalan. Lanskap dengan komposisi vegetasi yang tertata, ruang terbuka yang memadai, serta penataan elemen fisik yang harmonis cenderung menghasilkan kualitas visual yang lebih baik dibandingkan kawasan yang didominasi elemen keras tanpa penataan yang jelas (Mundher et al, 2022). Penilaian kualitas visual pada penelitian ini menggunakan metode *Scenic Beauty Estimation* (SBE) yang dikembangkan oleh Daniel & Boster (1976). Metode tersebut mengukur tingkat keindahan lanskap berdasarkan persepsi responden melalui transformasi nilai *z-score*, sehingga mampu memberikan penilaian kuantitatif terhadap kualitas estetika suatu kawasan.

Green Heritage Corridor sebagai Pendekatan Revitalisasi

Green Heritage Corridor merupakan pendekatan penataan koridor publik yang mengintegrasikan fungsi ekologis dengan pelestarian nilai sejarah dan identitas kawasan. Konsep ini menempatkan vegetasi sebagai bagian dari sistem infrastruktur hijau (*green infrastructure*) yang berfungsi meningkatkan kualitas lingkungan, memperbaiki kenyamanan termal, sekaligus memperkuat karakter

visual kawasan bersejarah (Pauleit et al, 2019). Integrasi elemen vegetasi dengan *street furniture* seperti bangku, lampu pedestrian, *guiding block*, bollard, tempat sampah, dan papan informasi mampu menciptakan ruang publik yang lebih nyaman, aman, inklusif, serta memiliki kualitas visual yang lebih baik (Wang et al, 2019).

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa revitalisasi koridor jalan melalui pendekatan ekologis dan historis mampu meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan. Aulia et al, (2023) melaporkan bahwa kualitas visual koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Bandar Lampung dipengaruhi oleh keseimbangan antara vegetasi dan elemen fisik kawasan. Sementara itu, Mustikawati & Widyawati (2019) menunjukkan bahwa kondisi fisik jalur pedestrian Jalan Diponegoro Salatiga masih memerlukan perbaikan, terutama terkait kerusakan perkerasan dan aksesibilitas pejalan kaki. Namun, penelitian tersebut belum mengintegrasikan evaluasi kondisi fisik, kenyamanan termal, kualitas visual, dan nilai historis sebagai dasar penyusunan konsep revitalisasi koridor. Oleh karena itu, penelitian ini mengevaluasi keempat aspek tersebut untuk menyusun konsep Green Heritage Corridor sebagai rekomendasi redesain jalur pedestrian Jalan Diponegoro Salatiga yang lebih nyaman, berkelanjutan, dan tetap mempertahankan identitas sejarah kawasan.

METODOLOGI PENELITIAN

Waktu dan Lokasi

Penelitian ini dilaksanakan di koridor Jalan Diponegoro, Kota Salatiga, dengan cakupan pengamatan sepanjang $\pm 1,52$ km. Jarak ini disesuaikan dengan ketersediaan data dan jumlah foto yang terbatas dari era 1925. Kawasan yang diamati mencakup kawasan perkantoran, pendidikan, dan komersial (Gambar 1). Pengumpulan data lapangan dilakukan selama lima bulan, dari September 2025 hingga Januari 2026. Pada periode September hingga November 2025, data visual tahun 1925 dikumpulkan melalui pencarian foto dan dokumen dari berbagai sumber, termasuk arsip, museum, literatur sejarah, dan website resmi. Pada Desember 2025, data tersebut divalidasi bersama pakar sejarah, titik-titik penelitian ditetapkan secara definitif, dan pengumpulan data iklim mikro dilakukan. Selanjutnya, pada Januari 2026, dilakukan pengumpulan data fisik koridor pedestrian yang dianalisis dan dibandingkan dengan pedoman PUPR, serta seluruh data diolah untuk mendukung analisis dan perancangan kawasan.

Jenis Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

Jenis penelitian ini merupakan penelitian eksploratif yang mengidentifikasi kondisi visual 1925 dan 2025. Delapan titik pengamatan dipilih secara purposive, berdasarkan representasi karakter ruang, intensitas aktivitas, serta variasi elemen vegetasi dan infrastruktur pedestrian. Teknik purposive digunakan karena memungkinkan peneliti menentukan titik pengamatan berdasarkan kriteria tertentu yang

dianggap paling relevan, representatif, dan informatif terhadap tujuan penelitian (Etikan et al, 2016)



Gambar 1 Peta Lokasi Penelitian

Campbell et al., 2020). Pendekatan penelitian ini menggabungkan metode kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk menganalisis indeks kenyamanan termal, sedangkan pendekatan kualitatif digunakan untuk mengevaluasi karakter visual dan spasial jalur pedestrian melalui observasi serta dokumentasi lapangan. Penggunaan pendekatan campuran dipandang sesuai karena mampu mengintegrasikan data numerik dan deskriptif untuk memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif terhadap fenomena yang dikaji (Johnson & Onwuegbuzie, 2004).

1. Teknik Pengumpulan data

A. Data Visual

Penelitian ini menelusuri arsip visual, foto lama, serta literatur resmi dari lembaga pemerintahan, situs web, dan warisan budaya untuk memperoleh informasi mengenai kondisi visual Jalan Diponegoro pada tahun 1925, kemudian melakukan pengambilan gambar langsung di lapangan pada tahun 2025. Data visual tahun 1925 diperoleh melalui studi dokumentasi digital dengan mengakses repositori resmi, antara lain Wereldmuseum dan Digital Collection Leiden University menggunakan kata kunci "Salatiga". Selain itu, penelitian ini juga menggunakan kajian literatur berupa buku sejarah *Galeria Salatiga* (2018) dan *Historia Salatiga* (2023), serta wawancara dengan narasumber, yaitu pakar sejarah yang memiliki kajian mendalam mengenai sejarah Kota Salatiga dan aktif sebagai penggerak kegiatan trip telusur kota berbasis sejarah. Data visual tahun 2025 diperoleh melalui metode *re-photography*, yaitu pengambilan foto pada sudut dan titik pandang yang sama dengan dokumentasi historis, untuk memungkinkan perbandingan visual yang akurat terkait perubahan elemen lanskap dari waktu ke waktu. Seluruh hasil arsip dan dokumentasi lapangan dibandingkan secara kronologis dan visual, memungkinkan analisis bentuk, struktur, dan makna simbolik elemen vegetasi dari kedua era, serta digunakan sebagai dasar penilaian kualitas estetika visual melalui metode SBE.

B. Data Fisik

Tahapan awal pengumpulan data fisik dilakukan dengan mengukur lebar jalur pedestrian pada delapan titik penelitian yang telah ditentukan. Pengukuran ini bertujuan untuk mengetahui

apakah lebar jalur pedestrian sudah sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Pedoman PUPR Tahun 2018 atau belum. Selain itu dilakukan pencatatan terhadap keberadaan lampu penerangan dan ketersediaan jalur pemandu bagi penyandang disabilitas. Seluruh data dicatat secara sistematis, kemudian dibandingkan dengan standar PUPR untuk mengidentifikasi tingkat kesesuaian serta aspek-aspek yang masih belum memenuhi standar. Hasil analisis ini selanjutnya dapat dijadikan dasar dalam perencanaan penataan ulang koridor pedestrian dan perbaikan fasilitas untuk memenuhi kriteria keindahan, kenyamanan, dan aksesibilitas.

C. Data Kenyamanan Termal

Data suhu udara, kelembaban relatif, dan kecepatan angin dikumpulkan sebagai dasar untuk menilai fungsi ekologis koridor jalur pedestrian.



Gambar 2 Ilustrasi pengukuran di koridor Jalan Diponegoro

a. Penentuan Lokasi

Pengukuran dilakukan pada tiga titik yang mewakili karakter ruang berbeda di koridor Jalan Diponegoro (Gambar 2). Titik A merupakan area yang tidak memiliki pohon penangung, namun terdapat tanaman Bougainvillea (*Bougainvillea sp.*) pada tepi jalur pedestrian. Titik ini dipilih untuk merepresentasikan kondisi koridor dengan vegetasi rendah tanpa naungan tajuk pohon. Titik B merupakan area di bawah naungan pohon Karet Kebo (*Ficus elastica*) yang dipadukan dengan tanaman Bougainvillea (*Bougainvillea sp.*). Keberadaan pohon penangung dengan tajuk yang relatif lebar pada lokasi ini berpotensi memengaruhi suhu udara, kelembaban, dan pergerakan angin di sekitar jalur pedestrian. Sementara itu, Titik C merupakan area terbuka dengan minim vegetasi dan tanpa naungan pohon sehingga menerima paparan radiasi matahari secara langsung. Ketiga titik tersebut dipilih untuk mewakili variasi kondisi vegetasi dan tingkat keterbukaan ruang yang berbeda, sehingga dapat digunakan untuk membandingkan pengaruhnya terhadap suhu udara, kelembaban relatif, dan kecepatan angin pada koridor pedestrian Jalan Diponegoro. Area yang ditandai pada Gambar 2 menunjukkan lokasi pengukuran mikroklimat yang digunakan sebagai titik pengambilan data.

b. Pengukuran Suhu dan Kelembaban

Suhu udara dan kelembaban relatif diukur menggunakan thermohygrometer. Pengambilan data dilakukan selama tujuh hari pada tiga periode waktu, yaitu pagi (07.00–09.00 WIB), siang (11.00–13.00 WIB), dan sore (15.00–17.00 WIB). Pengambilan data dilakukan selama tujuh hari berturut-turut, karena kondisi iklim mikro dapat

mengalami variasi signifikan baik harian maupun intraharian akibat perubahan cuaca, radiasi matahari, tekanan atmosfer, dan kondisi vegetasi (Oke, 2002; Liu et al., 2023). Pengukuran satu hari saja tidak cukup untuk mewakili kondisi rata-rata lingkungan, khususnya di area luar ruangan seperti koridor pedestrian yang dipengaruhi dinamika lokal. Dengan pengukuran selama tujuh hari berturut-turut dan perhitungan rata-rata harian, data mikrotermal menjadi lebih stabil, reliabel, dan mampu mencerminkan variasi alami lingkungan sepanjang minggu (Coccolo et al., 2016). Indeks kenyamanan termal dihitung menggunakan

Temperature Humidity Index (THI) dengan rumus:

Rumus: $THI = 0.8 \times T + ((RH \times T)/500)$

Keterangan : T = Suhu Udara (°C)

RH = Kelembaban relatif (%)

THI = *Temperatur Humidity Index*

Nilai THI dianalisis menurut standar (Laurie, 1990), di mana kondisi lingkungan ideal ditandai dengan suhu udara 27–28°C dan kelembaban 40–75%.

Tabel 1 Klasifikasi THI

Nilai THI	Klasifikasi
< 27	Nyaman
≥ 27	Tidak nyaman

c. Kecepatan Angin

Kecepatan Angin diukur menggunakan anemometer, dengan perhatian khusus terhadap arah datangnya hembusan angin. Alat anemometer dipasang pada ketinggian sekitar ±1,5–2 meter di atas permukaan tanah dan disesuaikan arah peletakkannya mengikuti arah angin untuk memperoleh pembacaan yang optimal. Pengukuran dilakukan pada tiga periode waktu: pagi (07.00–09.00 WIB), siang (11.00–13.00 WIB), dan sore (15.00–17.00 WIB), serta diulang setiap hari selama tujuh hari berturut-turut untuk mendapatkan data yang representatif terhadap variasi harian dan antarhari di koridor pedestrian (Oke, 2002; Liu et al., 2023). Data yang dicatat meliputi kecepatan angin (dinyatakan dalam m/s atau km/jam) dan arah mata angin di masing-masing titik pengamatan, kemudian direkam dalam lembar observasi untuk dianalisis lebih lanjut.

Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan secara kuantitatif menggunakan statistik deskriptif. Data kenyamanan termal yang meliputi suhu udara, kelembaban relatif, dan kecepatan angin dianalisis untuk memperoleh nilai rerata, simpangan baku, dan interval kepercayaan. Selanjutnya, tingkat kenyamanan termal dihitung menggunakan *Temperature Humidity Index* (THI) untuk mengevaluasi kondisi kenyamanan pada setiap titik pengamatan berdasarkan parameter suhu udara dan kelembaban relatif.

Analisis kualitas visual dilakukan menggunakan metode *Scenic Beauty Estimation* (SBE). Sebelum perhitungan nilai SBE, instrumen penilaian diuji

validitas menggunakan korelasi Pearson Product Moment dengan ketentuan nilai r hitung $> r$ tabel pada taraf signifikansi $\alpha = 0,05$, serta diuji reliabilitas untuk mengetahui konsistensi instrumen. Nilai estetika kemudian dihitung menggunakan rumus $SBE = (Z_x - Z_0) \times 100$ (Daniel & Boster, 1976), dengan Z_x merupakan rata-rata nilai z-score pada objek yang dinilai dan Z_0 merupakan rata-rata nilai z-score pembanding. Selanjutnya, nilai SBE diklasifikasikan ke dalam kategori kualitas estetika lanskap.

Tabel 2 Klasifikasi SBE

Nilai SBE	Kelas	Keterangan
> 20	Tinggi	Lanskap sangat indah
20	Sedang	Lanskap cukup indah
< 20	Rendah	Lanskap kurang indah

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Evaluasi Kondisi Fisik dan Visual

Koridor Jalan Diponegoro didukung oleh kombinasi *softscape* dan *hardscape*. *Softscape* mencakup 17 jenis tanaman dengan fungsi peneduh (*Terminalia mantaly*, *Mimusops elengi*, *Ficus elastica*, *Tabebuia*), estetika (*Syzygium oleina*, *Bougainvillea spectabilis*), dan penutup tanah (*Ruellia simplex*, *Bambusa multiplex*). *Hardscape* meliputi *paving block*, keramik pedestrian, lampu taman, bangku, bollard, dan *guiding block* yang menunjang kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki (Putrayasa et al, 2018)

Evaluasi delapan titik pengamatan menunjukkan disparitas kualitas infrastruktur antar segmen. Beberapa segmen, seperti Bank Salatiga dan Rumah Dinas Wali Kota, memiliki fasilitas jalur pedestrian relatif lengkap dan terawat, namun penempatan elemen dekoratif yang berlebihan, misalnya pot bunga, mempersempit jalur pedestrian. Masalah utama koridor ini adalah keterbatasan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas; jalur khusus disabilitas tidak tersedia di depan Rumah Dinas Danrem dan Ramayana, sedangkan guiding block di Satlantas, SD 01 Salatiga, dan Bank BTN terhalang tiang listrik, kursi, dan bollard yang tidak tertata rapi (ASHRAE, 2017). Kerusakan struktural trotoar di kawasan Ramayana menandakan perlunya pemeliharaan berkelanjutan. Secara keseluruhan, kondisi eksisting menunjukkan ketidakseragaman kualitas fisik dan fungsional yang belum sepenuhnya sesuai standar PUPR terkait kenyamanan, keamanan, dan inklusivitas jalur pedestrian (Oke, 2002; Putrayasa et al, 2018).

Tabel 3 Penilaian Visual standar PUPR

Titik Pengamatan	Nama Lanskap	Visual	Dokumentasi
Lanskap 1	Rumah Dinas Danrem	Jalur pedestrian depan Rumah Dinas Danrem menggunakan material paving block. Lebar jalur memenuhi standar PUPR, namun belum	

tersedia jalur disabilitas sehingga aksesibilitas pejalan kaki belum optimal.

Lanskap 2

Satlantas

Jalur pedestrian menggunakan material keramik dengan lebar sesuai standar PUPR. Namun, area pedestrian masih kurang vegetasi peneduh, dan jalur khusus disabilitas terdapat kursi yang menghalangi.



Lanskap 3

Samping KFC

Jalur pedestrian cukup lengkap, tetapi penataan elemen lanskap dan fasilitas pendukung terlihat kurang rapi. Penataan bollard tidak tertata dengan rapi meskipun lebar jalur memenuhi standar PUPR.



Lanskap 4

SD 01 Salatiga

Terdapat vegetasi peneduh pada beberapa titik dan guiding block untuk disabilitas, namun penataan bollard kurang teratur. Jalur disabilitas terlalu mepet dengan tiang lampu, meskipun lebar jalur memenuhi standar PUPR.



Lanskap 5

Bank Salatiga

Fasilitas pedestrian dalam kondisi baik dan cukup lengkap, mendukung kenyamanan pejalan kaki. Lebar jalur memenuhi standar PUPR dan tertata rapi.

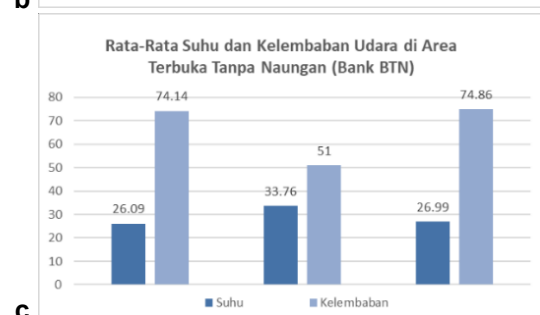
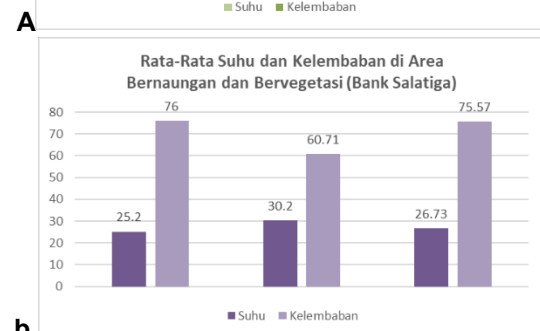
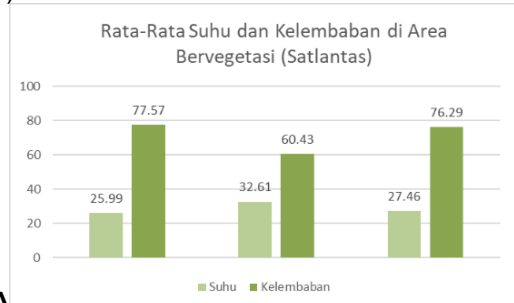


Lanskap 6	Bank BTN	Terdapat tiang listrik yang menghalangi <i>guiding block</i> untuk disabilitas, serta vegetasi peneduh yang kurang memadai. Penataan bollard tidak rapi dan jalur kurang nyaman. Lebar jalur memenuhi standar.	
Lanskap 7	Rumah Dinas Wali Kota	Fasilitas pedestrian lengkap dan terawat, namun penempatan pot bunga terlalu banyak sehingga ruang pedestrian terasa sempit. Penempatan rambu-rambu sebagian tertutup lampu. Lebar jalur sesuai standar PUPR, tetapi ruang gerak pejalan kaki terbatas.	
Lanskap 8	Ramayana	Kondisi trotoar pada beberapa bagian mengalami kerusakan dan fasilitas pedestrian masih kurang lengkap. Tidak terdapat jalur khusus disabilitas dan penataan jalur kurang rapi, meskipun lebar jalur memenuhi standar PUPR.	

Evaluasi Kondisi Kenyamanan Termal

Pengamatan mikroklimat di koridor Jalan Diponegoro mengungkap peran penting vegetasi dan naungan dalam menentukan kenyamanan termal. Titik pengamatan Bank Salatiga (bervegetasi dan bernaungan) menunjukkan suhu siang hari 30,2°C, kelembaban 60,71%, dan kecepatan angin 1,97 m/s, lebih sejuk dan stabil dibanding area terbuka tanpa vegetasi, seperti Bank BTN, dengan suhu siang 33,76°C, kelembaban 51%, dan angin 1,33 m/s. Titik Satlantas (tanaman tanpa naungan) berada di tengah-tengah, menunjukkan efek moderat tanaman terhadap suhu dan kelembaban. Perbandingan ini menegaskan bahwa kombinasi vegetasi dan naungan dapat menurunkan suhu,

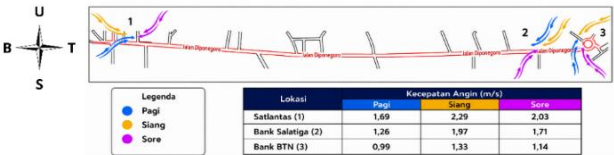
menjaga kelembaban, dan memodulasi kecepatan angin, sehingga meningkatkan kenyamanan termal bagi pejalan kaki. Temuan ini sejalan dengan studi sebelumnya yang menekankan pentingnya vegetasi dan peneduh dalam menciptakan mikroklimat urban yang nyaman dan sehat (Oke, 2002; Alkausar & Susetyarto, 2019; Sun et al, 2023; Astita & Yola, 2024).



Gambar 3 Rata-rata suhu di 3 tempat pengamatan pengukuran arah dan kecepatan angin pada koridor Jalan Diponegoro menunjukkan adanya variasi kondisi mikroklimat pada setiap titik pengamatan (Gambar 4). Pada titik Satlantas (1), arah angin dominan berasal dari sektor barat pada pagi hingga siang hari dan berubah dari arah timur laut pada sore hari. Kondisi ruang yang relatif terbuka menyebabkan aliran udara dapat bergerak lebih bebas sehingga menghasilkan kecepatan angin tertinggi, yaitu 1,69-2,29 m/s. Kecepatan angin yang lebih tinggi membantu meningkatkan ventilasi alami dan mempercepat pelepasan panas dari permukaan jalan maupun pejalan kaki, sehingga dapat meningkatkan kenyamanan termal pejalan kaki. Pada titik Bank Salatiga (2), arah angin umumnya berasal dari timur laut dan selatan dengan kecepatan sedang sebesar 1,26-1,97 m/s. Kondisi ini didukung oleh keberadaan vegetasi peneduh yang mampu menjaga sirkulasi udara sekaligus memberikan efek pendinginan melalui naungan dan evapotranspirasi. Sementara itu, titik Bank BTN (3) menunjukkan kecepatan angin terendah, yaitu 0,99-1,33 m/s. Meskipun arah angin bervariasi, keberadaan bangunan yang lebih rapat di sekitar lokasi diduga

menghambat pergerakan udara sehingga mengurangi ventilasi alami dan berpotensi meningkatkan akumulasi panas pada area pedestrian. Hasil ini menunjukkan bahwa arah angin, tingkat keterbukaan ruang, vegetasi, dan konfigurasi bangunan berpengaruh terhadap distribusi angin serta kenyamanan termal pada koridor pedestrian. Temuan tersebut sejalan dengan Peng & Huang (2022) yang menyatakan bahwa geometri koridor jalan dan elemen vegetasi memengaruhi pola aliran udara serta kenyamanan termal pejalan kaki

Peta Arah dan Kecepatan Angin Koridor Jalan Diponegoro



Gambar 4 Kecepatan Angin

Kenyamanan termal pejalan kaki dihitung menggunakan *Temperature Humidity Index* (THI) yang mempertimbangkan suhu dan kelembaban. Hasil (Tabel 4) menunjukkan kondisi iklim mikro “Nyaman” pada pagi dan sore hari, namun pada siang hari THI meningkat hingga kategori “Tidak Nyaman” akibat tingginya paparan sinar matahari, terutama di area dengan sedikit tutupan vegetasi. Kondisi nyaman terjadi berkat *softscape* seperti pohon dan tanaman peneduh yang menurunkan suhu melalui evapotranspirasi (Coutts et al., 2016; Astita & Yola, 2024), sedangkan area dominan *hardscape* seperti paving terbuka meningkatkan radiasi panas dan suhu udara (Lobaccaro et al, 2019; Sun et al., 2023). Kombinasi *softscape* dan *hardscape* menentukan distribusi panas, sirkulasi udara, dan kenyamanan termal pejalan kaki.

Tabel 4 Penilaian Visual standar PUPR

Lokasi	Waktu	Nilai Rata-Rata THI	Kriteria
Vegetasi (Satlantas)	Pagi	24,95	Nyaman
	Siang	29,93	Tidak Nyaman
	Sore	26,15	Nyaman
Naungan Vegetasi dan (Bank Salatiga)	Pagi	24,01	Nyaman
	Siang	27,79	Tidak Nyaman
	Sore	25,41	Nyaman
Tanpa naungan dan Tanpa Vegetasi (Bank BTN)	Pagi	24,73	Nyaman
	Siang	30,32	Tidak Nyaman
	Sore	25,62	Nyaman

Penilaian Estetika Lanskap melalui Metode SBE

Analisis persepsi estetika visual lanskap Jalan Diponegoro menggunakan *Scenic Beauty Estimation* (SBE, Tabel 5) menunjukkan perubahan signifikan antara 1925 dan 2025. Bank Salatiga dan SDN 01 Salatiga mengalami peningkatan SBE pada tahun 2025 karena elemen visual tertata, vegetasi terawat, ruang pedestrian rapi, dan identitas bangunan jelas, sehingga memperkuat preferensi visual pengguna (Utami et al., 2022; Zhao et al., 2017). Sebaliknya, titik seperti Bank BTN (81,94 → 55,11), Rumah

Dinas Danrem (55,06 → 32,91), Rumah Dinas Wali Kota (59,16 → 48,93), dan Ramayana (79,09 → 28,04) mengalami penurunan SBE, akibat ruang terbuka berkurang, dan dominasi elemen modern kurang tertata rapi, termasuk kabel, papan informasi, dan pot tanaman, sehingga koherensi visual menurun (Mundher et al., 2022). Titik Samping KFC masuk kategori “Rendah” (-34,24), sementara Satlantas tetap “Sedang” (-11,11). Secara umum, lokasi dengan tata visual teratur dan ruang terbuka memadai cenderung meningkatkan persepsi estetika, sementara lokasi dengan karakter hilang dan elemen modern tidak tertata cenderung menurunkannya, sesuai dengan prinsip estetika lanskap. Temuan ini sejalan dengan studi terdahulu yang menunjukkan bahwa keteraturan elemen visual dan tersedianya ruang terbuka hijau secara signifikan meningkatkan persepsi estetika lanskap urban (Hamdani & Mariana, 2025; Santosa et al, 2018).

Tabel 5 Perbandingan Nilai Scenic Beauty Estimation (SBE) dan Klasifikasi Kualitas Visual Lanskap Tahun 1925 dan 2025

Titik	Visual 1925	Nilai SBE	Klasifikasi
1		55.06	TINGGI
		32.91	TINGGI
2		0.00	SEDANG
		-11.11	SEDANG
3		6.99	SEDANG
		-34.24	RENDAH

4		3.73	SEDANG
	SDN 01 Salatiga 1925		
		30.26	TINGGI
	SDN 01 Salatiga 2025		
5		14.38	SEDANG
	BANK Salatiga 1925		
		68.41	TINGGI
	BANK Salatiga 2025		
6		81.94	TINGGI
	BANK BTN 1925		
		55.11	TINGGI
	BANK BTN 2025		
7		59.16	TINGGI
	Rumah Dinas Walikota 1925		
		48.93	TINGGI
	Rumah Dinas Walikota 2025		
8		79.09	TINGGI
	Ramayana 1925		
		28.04	TINGGI
	Ramayana 2025		

Redesain Revitalisasi Berbasis Sejarah dan Ekologi

Green Heritage Corridor merupakan pendekatan perancangan koridor publik yang mengintegrasikan fungsi ekologis dengan pelestarian nilai sejarah dan identitas budaya kawasan. Pendekatan ini menempatkan ruang hijau sebagai bagian dari sistem infrastruktur perkotaan yang mendukung kualitas lingkungan sekaligus mempertahankan karakter kawasan yang memiliki nilai warisan budaya (Pauleit et al., 2019). Dalam penerapannya, koridor dirancang untuk meningkatkan fungsi ekologis melalui penyediaan vegetasi yang mampu memperbaiki kondisi iklim mikro, mengurangi suhu lingkungan, serta meningkatkan kenyamanan termal pengguna ruang luar (Bowler et al., 2010; Lobaccaro et al., 2019). Selain itu, pengembangan koridor juga perlu memperhatikan prinsip aksesibilitas dan inklusivitas agar dapat digunakan secara aman dan nyaman oleh seluruh kelompok masyarakat. Integrasi elemen hardscape, seperti trotoar, bangku, lampu penerangan, dan papan informasi, dengan elemen softscape berupa vegetasi peneduh dan taman mampu menciptakan kualitas visual yang lebih baik serta meningkatkan pengalaman pengguna dalam memanfaatkan ruang publik (Wang et al., 2019). Dengan demikian, *Green Heritage Corridor* tidak hanya berfungsi sebagai ruang sirkulasi, tetapi juga sebagai media pelestarian identitas kawasan sekaligus peningkatan kualitas lingkungan perkotaan.

Jalan Malioboro dipilih sebagai acuan dalam penelitian ini karena merupakan salah satu koridor pedestrian yang berhasil mengintegrasikan fungsi mobilitas, aktivitas sosial, dan identitas budaya dalam ruang publik perkotaan. Revitalisasi kawasan ini menunjukkan bahwa penyediaan jalur pedestrian yang memadai, didukung oleh street furniture, vegetasi, pencahayaan, dan fasilitas pendukung lainnya, mampu meningkatkan kenyamanan pengguna sekaligus memperkuat kualitas ruang publik (Saifuddin & Qomarun, 2020). Selain itu, penerapan konsep *walkability* pada kawasan Malioboro menunjukkan bahwa aspek aksesibilitas, keamanan, dan kemudahan orientasi pengguna menjadi faktor penting dalam menciptakan lingkungan yang ramah bagi pejalan kaki (Uak, 2020). Kawasan ini juga berfungsi sebagai ruang sosial yang merepresentasikan identitas budaya Yogyakarta melalui elemen fisik maupun aktivitas yang berlangsung di dalamnya, sehingga mendukung terwujudnya kota yang lebih ramah pejalan kaki (Hidayati & Rifani, 2021). Oleh karena itu, prinsip-prinsip penataan yang diterapkan pada koridor pedestrian Malioboro digunakan sebagai inspirasi dalam penyusunan konsep *Green Heritage Corridor* pada Jalan Diponegoro, khususnya dalam aspek kenyamanan pejalan kaki, penguatan identitas kawasan, integrasi elemen hijau, serta penyediaan ruang publik yang inklusif dan berkelanjutan.



Gambar 5 Contoh Pedestrian Jalan Malioboro

Desain koridor pedestrian mengintegrasikan berbagai *Point of Interest* (POI) sebagai elemen penanda ruang yang berperan dalam memperkuat identitas kawasan serta meningkatkan kualitas pengalaman pejalan kaki (Mundher et al, 2022). Setiap POI dirancang melalui perpaduan elemen vegetasi dan hardscape sehingga koridor tidak hanya berfungsi sebagai jalur sirkulasi, tetapi juga sebagai ruang publik yang memiliki nilai ekologis, visual, dan historis (Pauleit et al, 2019). Penyajian foto pada beberapa titik POI digunakan untuk menunjukkan keterkaitan antara konsep desain dan elemen fisik yang diterapkan pada kawasan. Vegetasi seperti Asam Jawa (*Tamarindus indica*), Teh-tehan (*Acalypha siamensis*), *Breynia disticha*, dan Tabebuaya dimanfaatkan untuk membentuk karakter hijau sekaligus meningkatkan kualitas visual koridor pedestrian (Wang et al, 2019). Selain memberikan nilai estetika, keberadaan vegetasi juga berperan dalam menyediakan keteduhan, memodifikasi iklim mikro, serta meningkatkan kenyamanan termal bagi pengguna ruang luar (Lobaccaro et al., 2019).

Tabel 6 Elemen Point Of Interest Vegetasi

Gambar	Keterangan
	Asam Jawa digunakan sebagai pohon peneduh utama pada koridor pedestrian karena memiliki tajuk yang lebar dan rimbun sehingga mampu memberikan keteduhan bagi pejalan kaki. Selain meningkatkan kenyamanan termal melalui pengurangan paparan radiasi matahari, pohon ini juga berfungsi mendukung kualitas lingkungan perkotaan.
	Tabebuaya berfungsi sebagai tanaman peneduh sekaligus elemen estetika kawasan melalui bunga berwarna kuning yang mencolok. Kehadirannya dapat meningkatkan kualitas visual koridor pedestrian serta memperkuat daya tarik ruang publik.
	Teh-tehan digunakan sebagai tanaman pembatas dan pembentuk jalur pada area pedestrian. Tanaman ini berfungsi mengarahkan sirkulasi pejalan kaki, memperjelas batas ruang, serta meningkatkan kualitas

visual koridor melalui susunan vegetasi yang rapi.



Pretty Pink (*Breynia Disticha*)

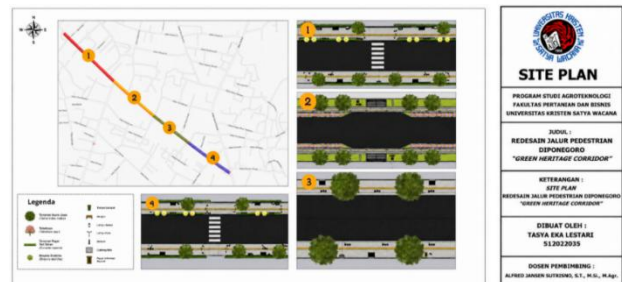
Elemen *hardscape* pada koridor pedestrian, meliputi perkerasan batu andesit, *guiding block*, bangku, lampu penerangan, *bollard*, tempat sampah, dan papan informasi, berperan dalam mendukung kualitas ruang berjalan kaki melalui peningkatan aspek kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas pengguna. Penataan elemen-elemen tersebut dilakukan dengan mempertimbangan kebutuhan ruang gerak pejalan kaki sehingga tidak menghambat sirkulasi maupun mengurangi fungsi koridor pedestrian. Selain berfungsi sebagai fasilitas pendukung aktivitas, keberadaan street furniture juga berkontribusi terhadap keterbacaan ruang dan kualitas pengalaman pengguna dalam memanfaatkan ruang publik (Putrayasa et al, 2018; Sirait et al, 2019). *Guiding block* menjadi komponen penting dalam mewujudkan jalur pedestrian yang inklusif karena berfungsi sebagai penunjuk arah bagi penyandang tunanetra sehingga mendukung mobilitas yang lebih aman dan mandiri (Pangesti & Abdillah, 2024). Penerapan elemen *hardscape* pada koridor pedestrian perlu mengacu pada standar teknis fasilitas pejalan kaki yang ditetapkan oleh Kementerian PUPR guna menjamin aspek keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas. Dalam redesain Jalan Diponegoro, penerapan konsep *Green Heritage Corridor* tidak hanya menekankan peningkatan kualitas visual kawasan, tetapi juga mengintegrasikan aspek ekologis, aksesibilitas, dan pelestarian karakter kawasan bersejarah sehingga nantinya menghasilkan koridor pedestrian yang lebih teduh, mudah diakses, informatif, serta mendukung keberlanjutan lingkungan dan identitas kawasan.

Tabel 7 Elemen Point Of Interest Hardscape

Gambar	Keterangan
	Batu andesit berfungsi sebagai material perkerasan jalur pedestrian yang kuat dan tahan cuaca serta mendukung karakter visual. Material terbuat dari batu andesit alam.
	Guiding block berfungsi sebagai jalur pemandu bagi penyandang tunanetra untuk meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan pejalan kaki. Material terbuat dari beton pracetak atau keramik taktil bertekstur.

	Bangku berfungsi sebagai fasilitas istirahat bagi pejalan kaki selama beraktivitas di koridor pedestrian. Keberadaan bangku juga mendukung kenyamanan dan meningkatkan kualitas ruang publik. Bangku memiliki material berbahan rangka besi dengan dudukan dan sandaran berbahan kayu agar kuat, tahan lama, dan memiliki tampilan yang selaras dengan konsep <i>Green Heritage Corridor</i>.	pengguna sekaligus memastikan kontinuitas jalur pedestrian dari satu segmen ke segmen lainnya. Setiap titik desain memiliki karakter penataan yang berbeda melalui kombinasi elemen vegetasi, area duduk, penyeberangan jalan, serta fasilitas pendukung pejalan kaki yang disesuaikan dengan kondisi ruang pada masing-masing segmen. Penerapan konsep <i>Green Heritage Corridor</i> diwujudkan melalui integrasi elemen hijau dan fasilitas pedestrian dalam satu sistem koridor yang berkesinambungan. Vegetasi peneduh ditempatkan secara merata pada setiap segmen untuk meningkatkan kenyamanan termal, memperkuat kualitas visual kawasan, serta mendukung fungsi ekologis lingkungan perkotaan. Selain itu, penyediaan fasilitas seperti bangku, <i>bollard</i>, <i>guiding block</i>, dan area penyeberangan dirancang untuk meningkatkan aksesibilitas dan keamanan pengguna. Pendekatan ini sejalan dengan konsep <i>green infrastructure</i> yang menekankan pentingnya konektivitas ruang hijau dan ruang publik dalam meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan (Pauleit et al, 2019). Melalui pembagian zona yang terhubung dan penataan elemen lanskap yang terpadu, koridor pedestrian diharapkan mampu menciptakan ruang berjalan kaki yang nyaman, aman, serta memperkuat karakter kawasan Jalan Diponegoro sebagai bagian dari lingkungan perkotaan yang berkelanjutan.
	Lampu jalan berfungsi memberikan penerangan pada malam hari sehingga meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan visibilitas pengguna koridor pedestrian. Elemen ini menggunakan material yang terdiri dari tiang berbahan baja dengan armatur lampu LED yang hemat energi.	
	Bollard berfungsi sebagai pembatas antara jalur pedestrian dan area kendaraan untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki. Bollard menggunakan material besi cor atau baja yang memiliki ketahanan tinggi terhadap cuaca dan benturan.	
	Tempat sampah berfungsi sebagai sarana pengelolaan sampah untuk menjaga kebersihan dan kualitas lingkungan koridor pedestrian. Elemen ini menggunakan rangka baja dengan panel kayu sehingga memiliki daya tahan yang baik sekaligus mendukung estetika kawasan.	
	Signage atau papan informasi berfungsi sebagai media informasi dan penunjuk arah yang membantu pengguna mengenali lokasi, fasilitas, serta nilai historis kawasan. Elemen ini menggunakan rangka baja dengan panel aluminium atau akrilik yang tahan terhadap kondisi luar ruang.	
	Tree grate (grill pohon) berfungsi melindungi area pekarangan pohon dari tekanan pejalan kaki sekaligus menjaga infiltrasi air dan pertukaran udara ke dalam tanah. Elemen ini menggunakan material besi cor yang kuat dan tahan terhadap beban penggunaan harian.	

Gambar 6 menunjukkan rencana tapak (*site plan*) redesign jalur pedestrian Jalan Diponegoro dengan konsep *Green Heritage Corridor*. Koridor pedestrian dirancang secara linear dan dibagi menjadi empat titik desain yang saling terhubung sepanjang kawasan. Pembagian tersebut bertujuan menciptakan variasi pengalaman ruang bagi



Gambar 6 Rencana Tapak (Site Plan) Konsep Redesain Green Heritage Corridor di Jalur Pedestrian Jalan Diponegoro

Redesain jalur pedestrian Jalan Diponegoro pada Lokasi 1, yaitu kawasan Rumah Dinas Danrem hingga depan Gedung Dipo 66, diarahkan untuk meningkatkan kenyamanan, keselamatan, aksesibilitas, dan kualitas visual ruang jalan. Lebar pedestrian pada sisi kiri dari arah Rumah Dinas Danrem dirancang lebih besar dibandingkan sisi kanan karena menyesuaikan kondisi eksisting tapak, batas ruang jalan, serta elemen lingkungan yang telah terbentuk. Pendekatan ini sejalan dengan pedoman perencanaan fasilitas pejalan kaki yang menekankan bahwa dimensi, penempatan, dan kelengkapan pedestrian perlu disesuaikan dengan karakter ruang manfaat jalan serta kebutuhan pengguna, termasuk kelompok rentan dan penyandang disabilitas (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2023). Konsep vegetasi pada redesign ini memanfaatkan Asam Jawa (*Tamarindus indica*) sebagai pohon peneduh utama untuk memperkuat fungsi ekologis dan identitas lanskap kawasan. Tanaman ini dipilih karena memiliki tajuk lebar, daun rindang, serta kemampuan memberikan keteduhan

pada koridor jalan (Utami & Krisnandika, 2016). Pemilihan pohon peneduh juga perlu mempertimbangkan aspek keamanan, terutama pada pengendalian tajuk, batang, dan akar agar tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki maupun merusak perkerasan pedestrian. Keberadaan jalur hijau jalan berperan dalam memodifikasi iklim mikro, meningkatkan kenyamanan pengguna, serta memperkuat kualitas lingkungan perkotaan (Arisanti et al., 2022).



Gambar 7 Visualisasi Perspektif 3D Redesain Jalur Pedestrian Lokasi 1

Elemen vegetasi pendukung menggunakan *Tabebuia* kuning (*Tabebuia chrysotricha*) sebagai tanaman peneduh sekaligus elemen estetika melalui warna bunganya yang menjadi aksentuasi visual koridor. Tanaman teh-tehan dimanfaatkan sebagai pagar hijau, sedangkan *Pretty Pink* (*Breynia disticha*) digunakan sebagai tanaman penutup tanah dan pembatas alami karena memiliki kombinasi warna daun krem, hijau, dan merah muda. Penggunaan vegetasi berlapis, mulai dari pohon, perdu, semak, hingga penutup tanah, bertujuan membentuk jalur hijau yang lebih teduh, nyaman, dan menarik secara visual. Hal ini sejalan dengan penelitian yang menunjukkan bahwa keberadaan vegetasi pada koridor jalan berpengaruh terhadap preferensi visual pengguna ruang jalan (Ernawati, 2022).

Pada aspek aksesibilitas dan keselamatan, jalur pemandu disabilitas dirancang mengikuti ketentuan teknis agar menerus, mudah dikenali, dan minim konflik dengan street furniture maupun akses kendaraan (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2023). Fasilitas pendukung berupa bangku, tempat sampah, lampu pedestrian, *signage*, dan *bollard* ditempatkan pada zona fasilitas agar tidak mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. *Bollard* ditambahkan sebagai elemen pembatas antara jalur pedestrian dan badan jalan, sehingga dapat meningkatkan rasa aman, mengarahkan pergerakan pengguna, serta mencegah kendaraan memasuki area pejalan kaki. Selain itu, penggunaan ornamen lampu bergaya klasik dan papan informasi diarahkan untuk memperkuat karakter historis kawasan sekaligus meningkatkan kualitas visual koridor Jalan Diponegoro.

Redesain jalur pedestrian Jalan Diponegoro pada Lokasi 2, yaitu kawasan dari depan Kampus Universitas Kristen Satya Wacana (UKSW) hingga Café Kalatiga, dirancang untuk menciptakan ruang pejalan kaki yang lebih nyaman, teduh, informatif, serta mendukung aktivitas mobilitas di kawasan

pendidikan dan komersial. Kawasan ini memiliki intensitas aktivitas pejalan kaki yang cukup tinggi karena berada di sekitar Kampus I UKSW, sehingga banyak digunakan oleh mahasiswa, pelajar, dan pengguna transportasi umum (Universitas Kristen Satya Wacana, 2026). Oleh karena itu, desain ini merekomendasikan penambahan halte sebagai fasilitas tunggu transportasi. Penempatan halte diarahkan pada zona fasilitas agar tidak mengganggu ruang gerak utama pejalan kaki, sesuai dengan pedoman teknis fasilitas pejalan kaki yang menegaskan bahwa fasilitas pendukung harus ditempatkan tanpa mengurangi kenyamanan dan kelancaran sirkulasi pedestrian (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2023). Selain halte, desain ini juga dilengkapi dengan papan informasi mengenai sejarah Kota Salatiga sebagai elemen *signage* yang berfungsi sebagai media edukasi sekaligus penguat identitas kawasan. Vegetasi yang digunakan meliputi Asam Jawa (*Tamarindus indica*) sebagai pohon peneduh utama, teh-tehan (*Acalypha siamensis*) sebagai tanaman pagar, serta *Pretty Pink* (*Breynia disticha*). Penataan vegetasi pada jalur pedestrian diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan termal, memperkuat kualitas visual, serta mendukung fungsi ekologis kawasan (Ernawati, 2022; Simangusong et al., 2023).



Gambar 8 Visualisasi Perspektif 3D Redesain Jalur Pedestrian Lokasi 2

Redesain jalur pedestrian Jalan Diponegoro pada Lokasi 3, yaitu koridor depan Kampus STIE AMA hingga depan Gereja Paulus Miki, diarahkan untuk menciptakan jalur pejalan kaki yang aman, nyaman, tertata, dan aksesibel. Pada lokasi ini, jalur pedestrian dirancang dengan lebar yang relatif seragam serta dilengkapi *bollard* sebagai pembatas antara ruang pejalan kaki dan area kendaraan. Jalur disabilitas juga dirancang secara menerus dan disesuaikan dengan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki agar dapat mendukung kebutuhan seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2023). Vegetasi pada lokasi ini dibuat lebih sederhana dengan menggunakan Asam Jawa (*Tamarindus indica*) sebagai pohon peneduh utama dan teh-tehan (*Acalypha siamensis*) sebagai tanaman pagar. Penataan vegetasi pada jalur pedestrian perlu memperhatikan aspek keamanan pohon agar tidak membahayakan pengguna jalan, sekaligus meningkatkan kenyamanan dan kualitas visual kawasan (Arisanti et al., 2022; Ernawati, 2022).



Gambar 9 Visualisasi Perspektif 3D Redesain Jalur Pedestrian Lokasi 3

Redesain jalur pedestrian Jalan Diponegoro pada Lokasi 4, yaitu koridor depan Korem hingga depan Ramayana, mengadaptasi konsep desain Lokasi 1 dengan penyesuaian terhadap kondisi eksisting kawasan. Penataan jalur dilakukan melalui penyediaan ruang pejalan kaki yang lebih terarah, jalur pemandu disabilitas, bollard, vegetasi peneduh, lampu pedestrian, bangku, tempat sampah, dan signage. Penempatan street furniture pada zona fasilitas bertujuan menjaga kelancaran sirkulasi sekaligus meningkatkan keamanan dan kenyamanan pengguna. Hal ini sejalan dengan Utari & Hartawan (2023) yang menjelaskan bahwa penataan street furniture yang baik dapat mendukung kenyamanan, aksesibilitas, keamanan, keselamatan, dan kualitas estetika ruang pedestrian. Vegetasi yang digunakan terdiri atas Asam Jawa (*Tamarindus indica*) sebagai pohon peneduh utama, Tabebuia kuning (*Tabebuia chrysotricha*) sebagai elemen peneduh dan estetika, teh-tehan (*Acalypha siamensis*) sebagai pagar hijau, serta Pretty Pink (*Breynia disticha*) sebagai tanaman penutup tanah. Penataan vegetasi tersebut diarahkan untuk menciptakan suasana koridor yang lebih teduh, nyaman, dan menarik secara visual, karena struktur vegetasi, jenis pohon, tajuk, serta jarak tanam berpengaruh terhadap kenyamanan termal pada jalur pedestrian (Simangusong et al., 2023). Dengan demikian, redesign Lokasi 4 tidak hanya berfungsi memperbaiki kualitas fisik pedestrian, tetapi juga memperkuat fungsi ekologis, keselamatan, dan karakter visual koridor Jalan Diponegoro



Gambar 10 Visualisasi Perspektif 3D Redesain Jalur Pedestrian Lokasi 4

KESIMPULAN

Transformasi koridor Jalan Diponegoro dari tahun 1925 hingga 2025 telah memengaruhi kualitas fisik, kenyamanan termal, dan kualitas visual jalur

pedestrian. Dari aspek fisik, beberapa segmen belum memenuhi standar teknis fasilitas pejalan kaki karena tidak tersedianya jalur disabilitas pada kawasan Rumah Dinas Danrem dan Ramayana, guiding block yang terhalang tiang listrik, kursi, dan bollard di kawasan Satlantas, SD Negeri 01 Salatiga, dan Bank BTN, serta kerusakan perkerasan trotoar di kawasan Ramayana yang mengurangi aspek keselamatan, kenyamanan, dan aksesibilitas pejalan kaki. Dari aspek kenyamanan termal, seluruh titik pengamatan berada pada kategori nyaman pada pagi dan sore hari, sedangkan pada siang hari seluruh lokasi berada pada kategori tidak nyaman akibat meningkatnya suhu udara. Lokasi Bank Salatiga menunjukkan kondisi termal terbaik karena keberadaan vegetasi dan naungan menghasilkan nilai THI paling rendah dibandingkan lokasi lainnya. Dari aspek visual, analisis *Scenic Beauty Estimation* (SBE) menunjukkan bahwa kualitas visual mengalami penurunan terutama pada kawasan Ramayana, Bank BTN, Rumah Dinas Danrem, dan Rumah Dinas Wali Kota akibat berkurangnya karakter historis, menurunnya kualitas ruang terbuka, serta dominasi elemen modern yang kurang tertata.

Berdasarkan hasil evaluasi tersebut, konsep *Green Heritage Corridor* diusulkan melalui penataan vegetasi peneduh, penyediaan fasilitas pedestrian yang lebih lengkap, serta penguatan identitas kawasan pada empat lokasi redesign. Aspek historis diwujudkan melalui pemasangan signage interpretatif dan penggunaan lampu bergaya klasik yang merepresentasikan karakter kawasan bersejarah Jalan Diponegoro. Aspek estetika diperkuat melalui penataan vegetasi dan street furniture yang lebih teratur, sedangkan aspek kenyamanan termal ditingkatkan melalui penambahan pohon peneduh pada segmen yang minim naungan, terutama di kawasan Satlantas dan Bank BTN. Selain itu, penyediaan guiding block, bangku, bollard, tempat sampah, dan fasilitas pendukung lainnya meningkatkan aksesibilitas, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki. Dengan demikian, konsep *Green Heritage Corridor* mampu mengintegrasikan pelestarian nilai sejarah, peningkatan kualitas visual, fungsi ekologis, dan aksesibilitas dalam mendukung koridor pedestrian yang lebih berkelanjutan

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada dosen pembimbing yang telah membimbing saya dalam menyusun penelitian ini. Penghargaan juga disampaikan kepada seluruh responden yang telah berpartisipasi dan memberikan data serta informasi yang diperlukan dalam penelitian ini. Besar harapan penulis agar hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi bagi perkembangan ilmu pengetahuan maupun penataan kawasan di masa yang akan datang.

DAFTAR PUSTAKA

- Alkausar, A., & Susetyarto, M. B. (2019). Analisis kondisi kenyamanan termal pada ruangan dalam rumah banjar balai bini di tepian sungai kuin utara, banjarmasin. *Jurnal Penelitian Dan Karya Ilmiah Lembaga Penelitian Universitas Trisakti*, 4(2), 91–97. <https://doi.org/10.25105/pdk.v4i2.5222>
- Arisanti, S., Sulistyantara, B., & Nasrullah, N. (2022). Evaluasi Kerusakan Fisik Pohon dalam Upaya Menghadirkan Pohon Jalur Hijau yang Aman di Kota Padang. *Jurnal Lanskap Indonesia*, 14(2), 69–77. <https://doi.org/10.29244/jli.v14i2.40196>
- ASHRAE. (2017). *2017 ASHRAE handbook : fundamentals*. Atlanta: ASHRAE.
- Astita, S., & Yola, L. (2024). *Impact of Vegetation on Urban Microclimate and Thermal Comfort Level in Banteng Park, Jakarta, Using Envi-Met 3.1*. https://doi.org/10.1007/978-981-97-0751-5_26
- Aulia, D., Pratiwi, R. A., & Ali, M. S. (2023). Evaluasi fungsi ekologi dan kualitas visual lanskap jalan Jenderal Sudirman Kota Bandar Lampung. *Arsitekta : Jurnal Arsitektur Dan Kota Berkelanjutan*, 5(02), 111–121. <https://doi.org/10.47970/arsitekta.v5i02.476>
- Bowler, D. E., Buyung-Ali, L., Knight, T. M., & Pullin, A. S. (2010). Urban greening to cool towns and cities: A systematic review of the empirical evidence. *Landscape and Urban Planning*, 97(3), 147–155. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2010.05.006>
- Campbell, S., Greenwood, M., Prior, S., Shearer, T., Walkem, K., Young, S., ... Walker, K. (2020). Purposive sampling: complex or simple? Research case examples. *Journal of Research in Nursing*, 25(8), 652–661. <https://doi.org/10.1177/1744987120927206>
- Coccolo, S., Kämpf, J., Scartezzini, J.-L., & Pearlmutter, D. (2016). Outdoor human comfort and thermal stress: A comprehensive review on models and standards. *Urban Climate*, 18, 33–57. <https://doi.org/10.1016/j.uclim.2016.08.004>
- Coutts, A. M., White, E. C., Tapper, N. J., Beringer, J., & Livesley, S. J. (2016). Temperature and human thermal comfort effects of street trees across three contrasting street canyon environments. *Theoretical and Applied Climatology*, 124(1–2), 55–68. <https://doi.org/10.1007/s00704-015-1409-y>
- Daniel, T., & Boster, R. (1976). *Measuring Landscape Esthetics: The Scenic Beauty Estimation Method*.
- Dinie Ratri, D. (2017). *Psikologi anak berkebutuhan khusus*.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2023). Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. In *Nomor 07/P/BM/2023*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Retrieved from Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat website: <https://binamarga.pu.go.id/index.php/nsbk/detail/07pbm2023-pedoman-perencanaan-teknis-fasilitas-pejalan-kaki>
- Ernawati, J. (2022). The influence of urban street-side greenery on people's visual preference. *Applied Engineering and Technology*, 1(3), 121–130. <https://doi.org/10.31763/aet.v1i3.681>
- Etikan, I. (2016). Comparison of Convenience Sampling and Purposive Sampling. *American Journal of Theoretical and Applied Statistics*, 5(1), 1. <https://doi.org/10.11648/j.ajtas.20160501.11>
- Ewing, R., & Handy, S. (2009). Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Urban Design*, 14(1), 65–84. <https://doi.org/10.1080/13574800802451155>
- Gyssels, G., Poesen, J., Bochet, E., & Li, Y. (2005). Impact of plant roots on the resistance of soils to erosion by water: a review. *Progress in Physical Geography: Earth and Environment*, 29(2), 189–217. <https://doi.org/10.1191/0309133305pp443ra>
- Hamdani, N., & Mariana, Y. (2025). Scenic Beauty Estimation (SBE) Assessment at Lembah Gurame City Forest Park, Depok City. *Lakar: Jurnal Arsitektur*, 8(2), 219–229. <https://doi.org/10.30998/hva9ds92>
- Handayani, S., Irwansyah, M., & Isya, M. (2018). Tinjauan sarana dan prasarana jalur pedestrian di kawasan Peunayong, Banda Aceh. *Jurnal Arsip Rekayasa Sipil Dan Perencanaan*, 1(3), 171–179. <https://doi.org/10.24815/jarsp.v1i3.11821>
- Hidayati, I., & Rifani, I. (2021). Mewujudkan kota ramah pejalan kaki: kasus kota Yogyakarta. *GEOGRAPHIA : Jurnal Pendidikan Dan Penelitian Geografi*, 2(1), 87–93. <https://doi.org/10.53682/gjppg.v2i1.1039>
- Johnson, R. B., & Onwuegbuzie, A. J. (2004). Mixed Methods Research: A Research Paradigm Whose Time Has Come. *Educational Researcher*, 33(7), 14–26. <https://doi.org/10.3102/0013189X033007014>
- Kementerian PUPR. (2018). Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. In *Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Retrieved from Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat website: <https://123dok.com/id/docs/pedoman-perencanaan-teknis-fasilitas-pejalan-kaki.11957423>
- Liu, Z., Li, J., & Xi, T. (2023). A Review of Thermal Comfort Evaluation and Improvement in Urban Outdoor Spaces. *Buildings*, 13(12), 3050. <https://doi.org/10.3390/buildings13123050>
- Lobaccaro, G., Acero, J. A., Sanchez Martinez, G., Padro, A., Laburu, T., & Fernandez, G. (2019). Effects of Orientations, Aspect Ratios, Pavement Materials and Vegetation Elements on Thermal Stress inside Typical Urban Canyons. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(19), 3574. <https://doi.org/10.3390/ijerph16193574>
- Michael, L. (1990). *Pengantar Kepada Arsitektur Pertamanan*. Bandung : Intermatra.
- Mundher, R., Al-Sharaa, A., Al-Helli, M., Gao, H., & Abu Bakar, S. (2022). Visual Quality Assessment of Historical Street Scenes: A Case Study of the First “Real” Street Established in Baghdad. *Heritage*, 5(4), 3680–3704. <https://doi.org/10.3390/heritage5040192>
- Mustikawati, henny, & Widyawati, N. (2019). Evaluation of Physical and Amenity Aspect of Pedestrian Track Using the Public Perception Analysis on Jalan Diponegoro Salatiga. *JURNAL LANSKAP INDONESIA*, 11, 26–32. <https://doi.org/10.29244/jli.11.1.2019.26-32>
- Oke, T. R. (2002). *Boundary layer climates*. London: Routledge.
- Pangesti, R. D., & Abdillah, R. A. (2024). Penerapan guiding block bagi tuna netra jalur pedestrian. *Bangun Rekaprima*, 9(1), 99–105. <https://doi.org/10.32497/bangunrekaprima.v9i1.4505>
- Pauleit, S., Andersson, E., Anton, B., Buijs, A., Haase, D., Hansen, R., ... Van der Jagt, S. (2019). Urban green infrastructure – connecting people and nature for sustainable cities. *Urban Forestry & Urban*

- Greening*, 40, 1–3. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2019.04.007>
- Peng, M., & Huang, H. (2022). The Synergistic Effect of Urban Canyon Geometries and Greenery on Outdoor Thermal Comfort in Humid Subtropical Climates. *Frontiers in Environmental Science*, 10. <https://doi.org/10.3389/fenvs.2022.851810>
- Putrayasa, I. B., Hidayah, R., & Dahar Minghat, A. (2018). The Needs of Street Furniture in the Pedestrian on Urip Sumoharjo Yogyakarta Street. *International Journal of Engineering and Technology*, 7(4.33), 149–152. <https://doi.org/10.14419/ijet.v7i4.33.23520>
- Saifuddin, M. N., & Qomarun, Q. (2020). Pengaruh Kondisi Jalur Pedestrian dan Street Furniture Di Jalan Malioboro Terhadap Kenyamanan Ruang Publik. *Sinektika: Jurnal Arsitektur*, 16(1), 6–11. <https://doi.org/10.23917/sinektika.v16i1.10466>
- Santosa, H., Ernawati, J., & Wulandari, L. D. (2018). Visual quality evaluation of urban commercial streetscape for the development of landscape visual planning system in provincial street corridors in Malang, Indonesia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 126, 012202. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/126/1/012202>
- Simangusong, N. I., Reza, F., Danniswari, D., & Fitri, R. (2023). Roadside greenbelt effects on thermal comfort of pedestrian corridors at a busy traffic road. *Journal of Environmental Science and Sustainable Development*, 6(2), 249–265. <https://doi.org/10.7454/jessd.v6i2.1201>
- Sirait, J. K. M., Naibaho, P. D. R., & Aritonang, E. R. (2019). Kajian tentang jalur pedestrian berdasarkan aspek kenyamanan. *ALUR: Jurnal Arsitektur*, 1(2), 11–21. <https://doi.org/10.54367/alur.v1i2.306>
- Sun, F., Zhang, J., Yang, R., Liu, S., Ma, J., Lin, X., ... Cui, J. (2023). Study on Microclimate and Thermal Comfort in Small Urban Green Spaces in Tokyo, Japan—A Case Study of Chuo Ward. *Sustainability*, 15(24), 16555. <https://doi.org/10.3390/su152416555>
- Supangkat, E. (2023). *Historia Salatiga: Kota Terindah di Jawa Tengah*. Salatiga: Griya Media.
- Syahbudin, A., Phenomenon, S. P., Meinata, A., Hanindita, A. S. H., & Mulyana, B. (2018). City of Philosophy: Evaluation of Tree Philosophy and Its Architecture in Yogyakarta Philosophical Axis Towards UNESCO World Heritage. In A. C. Sukartiko, T. R. Nuringtyas, S. N. Marlina, & A. Isnansetyo (Eds.), *Proceeding of the 2nd International Conference on Tropical Agriculture* (pp. 249–274). Cham: Springer International Publishing.
- Teddy Renanta, L., & Cahya Pradini Priliana, S. (2026). Reconciling Colonial Narrative and Contemporary Needs: A Tripartite Adaptive Reuse Strategy for Heritage Conservation in Indonesia. *TAMA: Journal of Visual Arts*, 4(1), 17–23. <https://doi.org/10.61405/qbsmnb76>
- Uak, A. T. (2020). Evaluasi konsep ramah pejalan kaki pada pedestrian malioboro dengan pendekatan konsep walkability. *Jurnal Arsitektur ARCADE*, 4(1), 29. <https://doi.org/10.31848/arcade.v4i1.324>
- Utami, N. W. F., & Krisnandika, A. A. K. (2016). Pendekatan Fisik dan Ekologis Penggunaan Pohon Asam Jawa Sebagai Tanaman Tepi Jalan di Sekeliling Trotoar Lapangan Puputan Badung, Denpasar. *Jurnal Arsitektur Lansekap*, 177. <https://doi.org/10.24843/JAL.2016.v02.i02.p08>
- Utami, R. N., Irwan, S. N. R., & Setyawan, Y. (2022). Assessing Visual Quality of Landscape on Roadside Greenery in Yogyakarta City, Indonesia. *International Review for Spatial Planning and Sustainable Development*, 10(3), 256–279. https://doi.org/10.14246/irspsd.10.3_256
- Utari, C. I. A. C., & Hartawan, I. P. (2023). Pengaruh penataan street furniture terhadap kenyamanan pejalan kaki di Koridor Ngurah Rai, Gianyar. *JURNAL ARSITEKTUR PENDAPA*, 6(2), 59–70. <https://doi.org/10.37631/pendapa.v6i2.752>
- Wang, R., Zhao, J., Meitner, M. J., Hu, Y., & Xu, X. (2019). Characteristics of urban green spaces in relation to aesthetic preference and stress recovery. *Urban Forestry & Urban Greening*, 41, 6–13. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2019.03.005>
- Zhang, N., Zhang, Q., Li, Y., Zeng, M., Li, W., Chang, C., ... Huang, C. (2020). Effect of Groundcovers on Reducing Soil Erosion and Non-Point Source Pollution in Citrus Orchards on Red Soil Under Frequent Heavy Rainfall. *Sustainability*, 12(3), 1146. <https://doi.org/10.3390/su12031146>
- Zhao, J., Xu, W., & Li, R. (2017). Visual preference of trees: The effects of tree attributes and seasons. *Urban Forestry & Urban Greening*, 25, 19–25. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2017.04.015>