

BAB 5. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, penerapan kebijakan Sistem Penerimaan Murid Baru (SPMB) jalur domisil saat ini belum memberikan pengaruh signifikan terhadap keputusan anak berjalan aktif ke sekolah. Hal tersebut disebabkan oleh konsep utama SPMB jalur domisili yang mempertimbangkan kedekatan jarak antara tempat tinggal dan sekolah, sedangkan variabel jarak rumah ke sekolah (x_1) pada penelitian ini tidak terbukti berpengaruh signifikan terhadap keputusan perjalanan aktif anak.

Hasil analisis menunjukkan bahwa faktor yang memiliki pengaruh paling besar terhadap keputusan anak melakukan perjalanan aktif ke sekolah adalah faktor yang berkaitan dengan persepsi keamanan orang tua. Variabel dengan pengaruh terbesar adalah kekhawatiran orang tua terhadap risiko anak menjadi korban kecelakaan (x_{17}) dengan nilai Odds Ratio sebesar 86,321. Nilai tersebut mengindikasikan bahwa setiap kenaikan satu satuan skor pada variabel x_{16} berkaitan dengan peningkatan peluang (odds) anak untuk melakukan perjalanan aktif ke sekolah sebesar 86,321 kali, dengan ketentuan bahwa variabel lain yang terdapat dalam model tidak mengalami perubahan. Dengan kata lain, semakin rendah kekhawatiran orang tua terhadap kemungkinan anak mengalami kecelakaan, semakin tinggi kecenderungan anak untuk melakukan perjalanan aktif menuju sekolah. Sebaliknya, apabila orang tua khawatir terhadap risiko kecelakaan, maka kecenderungan anak melakukan perjalanan aktif akan menurun.

Selain variabel x_{17} , faktor lain yang berpengaruh signifikan terhadap keputusan perjalanan aktif anak adalah kehadiran teman bersama saat berangkat ke sekolah (x_9) dengan nilai Odds Ratio sebesar 9,827, kehadiran petugas siang saat jam pulang sekolah (x_{13}) dengan nilai Odds Ratio sebesar 9,051, serta terdapat kendaraan parkir di tepi jalan yang berpotensi mengurangi jarak pandang saat

menyeberang (x_{15}) dengan nilai Odds Ratio sebesar 6,288. Keempat variabel independen tersebut kemudian dimasukkan ke persamaan regresi logistik biner untuk memperoleh nilai probabilitas terjadinya perjalanan aktif anak ke sekolah berdasarkan model yang telah dibangun.

Selanjutnya, hasil prediksi perjalanan aktif yang diperoleh dari model regresi logistik biner digunakan sebagai dasar dalam menganalisis pengaruhnya terhadap kondisi lalu lintas di sekitar sekolah. Berdasarkan hasil model, diperoleh sebanyak 45 murid diprediksi melakukan perjalanan aktif ke sekolah. Jumlah prediksi tersebut kemudian disubstitusikan ke dalam analisis hambatan samping sebagai representasi pengurangan aktivitas kendaraan berhenti di sekitar area sekolah akibat berkurangnya perjalanan menggunakan kendaraan bermotor.

Hasil substitusi yang dilakukan menunjukkan bahwa frekuensi kejadian hambatan samping pada ruas Jalan Ujung Gurun mengalami penurunan dibandingkan dengan kondisi eksisting. Penurunan frekuensi tersebut selanjutnya berdampak pada perubahan tingkat hambatan samping yang digunakan dalam perhitungan kapasitas ruas jalan. Perubahan kondisi tersebut menyebabkan faktor penyesuaian kapasitas mengalami peningkatan, sehingga kapasitas ruas Jalan Ujung Gurun menjadi lebih tinggi dibandingkan dengan kapasitas pada kondisi eksisting. Pada periode pengamatan dengan perubahan paling signifikan, yaitu Kamis siang, kapasitas ruas jalan meningkat dari 2.566,2 SMP/jam menjadi 2.829,4 SMP/jam, atau mengalami peningkatan sebesar 263,2 SMP/jam. Temuan tersebut menunjukkan bahwa bertambahnya jumlah anak yang melakukan perjalanan aktif menuju sekolah berpotensi menekan frekuensi hambatan samping yang ditimbulkan oleh aktivitas kendaraan antar-jemput. Berkurangnya aktivitas kendaraan antar-jemput pada sisi jalan selanjutnya dapat memperbaiki kondisi hambatan samping, sehingga memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan kapasitas ruas Jalan Ujung Gurun di sekitar kawasan sekolah.

5.2 Rekomendasi

Dengan adanya kebijakan SPMB jalur domisili ini sebenarnya telah mendukung program perjalanan aktif ke sekolah, namun perlu adanya koordinasi dengan seluruh pihak terkait seperti Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan, Kepolisian, maupun masyarakat sekitar, sehingga tercipta ekosistem transportasi ramah anak di kawasan sekitar sekolah. Berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh, beberapa rekomendasi yang dapat dipertimbangkan untuk meningkatkan peluang anak melakukan perjalanan aktif ke sekolah adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah: dalam hal ini dinas-dinas terkait, seperti dinas perhubungan, dinas pekerjaan umum, dinas Pendidikan, kepolisian, dll. Secara Bersama-sama dan saling terintegrasi menciptakan kondisi lingkungan yang aman dan nyaman untuk mendukung perjalanan aktif ke sekolah, seperti:
 - Dinas Perhubungan: menyediakan rambu lalu lintas pendukung seperti larangan parkir di depan sekolah, melengkapi kebutuhan marka jalan,
 - Dinas PUPR: memperbaiki kondisi trotoar yang rusak,
 - Dinas Pendidikan: mengedukasi pihak sekolah tentang aktivitas perjalanan aktif sekolah sebagai upaya meningkatkan aktivitas fisik, kepekaan terhadap lingkungan dan sosial, serta meningkatkan fokus dan kepercayaan diri anak.
 - Kepolisian: menyediakan petugas mengatur lalu lintas, dan membantu anak saat menyeberang jalan.
2. Pihak Sekolah: sebagai perpanjangan tangan pemerintah kepada orang tua dan murid dalam mendukung kegiatan perjalanan aktif ke sekolah. Dalam pelaksanaannya pihak sekolah dapat menghimbau orang tua dan murid untuk melakukan perjalanan aktif ke sekolah. Program tersebut dapat dilakukan berdasarkan rute tempat tinggal murid sehingga anak tidak melakukan perjalanan seorang diri dan orang tua memiliki rasa aman yang lebih tinggi.

3. Masyarakat: sosialisasi kepada masyarakat yang berada di sekitar lingkungan sekolah perlu dilakukan, mereka bisa jadi mata yang mengawasi anak-anak saat melakukan perjalanan aktif ke sekolah. Kegiatan ini kelak memberi manfaat untuk masyarakat sekitar berupa lingkungan yang minim macet dan polusi.

5.3 Saran

Adapun saran yang dapat diberikan untuk penelitian selanjutnya sebagai berikut:

1. Penggunaan pendekatan kualitatif maupun metode campuran (*mixed methods*) dapat dipertimbangkan dalam penelitian selanjutnya. Pendekatan tersebut dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai berbagai kendala atau hambatan yang dihadapi dalam melakukan perjalanan aktif ke sekolah. Informasi yang diperoleh mengenai hambatan tersebut selanjutnya dapat dimanfaatkan sebagai landasan dalam menyusun strategi serta rekomendasi kebijakan yang lebih tepat dan efektif untuk mendorong peningkatan perjalanan aktif ke sekolah.
2. Penelitian selanjutnya dapat dilakukan pada jenjang pendidikan yang lebih tinggi, seperti SMP dan SMA. Pada jenjang tersebut, siswa cenderung memiliki tingkat kemandirian yang lebih besar dalam menentukan cara melakukan perjalanan ke sekolah, sehingga keputusan untuk menggunakan moda perjalanan aktif tidak sepenuhnya bergantung pada pertimbangan atau keputusan orang tua.