

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari hasil simulasi kebijakan tersebut yakni jumlah derajat kejenuhan macet cenderung menurun. Berdasarkan hasil diatas untuk jalan Embong Malang baik dengan adanya *subway* atau pun tidak adanya *subway* menempati indikator derajat kebebasan kedua. Dan untuk jalan Darmo, Basuki Rahmat, Panglima Sudirman, dan Urip Sumoharjo baik dengan adanya *subway* atau pun tidak adanya *subway* menempati indikator derajat kebebasan ketiga. Meskipun pada hasil terjadi pengurangan, namun tidak signifikan.

5.2 Saran

Saran ini diberikan untuk pihak terkait dalam mendukung kelayakan transportasi *subway* dalam mengatasi masalah kepadatan yang menyebabkan kemacetan di Kota Surabaya serta untuk pengembangan penelitian berikutnya :

1. Model simulasi ada dan tidak adanya transportasi *subway* ini masih dapat dikembangkan dengan lebih kompleks dengan menghitung kendaraan yang melintas di jalan utama saat pagi dan sore (*peak hour*) sehingga dapat mengetahui jalan mana yang paling padat dan yang perlu pembenahan.

Juga kondisi lalu lintas dengan memperhitungkan persimpangan dan lama waktu tunggu di lampu lalu lintas.

2. Pemerintah kota Surabaya segera menentukan kebijakan yang akan diambil dan alternatif cadangan terkait pembangunan juga saat beroperasinya transportasi massal *subway* yang jika dibiarkan, maka sia-sia pembangunan transportasi tersebut.
3. Pemerintah kota Surabaya mengkaji ulang kebijakan pembangunan sistem transportasi *subway* dalam segi pembiayaan yang dikeluarkan dengan hasil yang didapatkan dari kebijakan tersebut.
4. Untuk mengantisipasi terjadinya banjir dan pertumbuhan jalan yang semakin cepat maka direkomendasikan untuk dipertimbangkan membuat jalur atas. Karena kondisi Surabaya saat ini yang rawan terhadap banjir.