BAB V
Kesimpulan dan Saran

5.1 Kesimpulan

Hasil studi literatur mengenai pembebanan pada jembatan menggunakan RSNI T-02-2005 dan SNI 1725:2016 dapat disimpulkan beberapa hal, sebagai berikut:

1. Terdapat beberapa perubahan mengenai nilai intensitas beban serta metode-metode yang digunakan dalam perhitungan pembebanan, berikut merupakan tabel dari perbedaan nilai pembebanan yang terjadi.

Tabel 5-1 Nilai selisih dan Perbandingan pedoman pembenan

(sumber : Hasil Analisis, 2017)

Jenis Beban	RSNI T-02-2005	SNI 1725:2016	selisih	Perbandingan (%)
Beratsendiri (M_S)	53719.089	53719.089	0	0%
Beban matitambahan (M_A)	20251.77	20251.77	0	0%
Beban lajur "D" (T_D)	19358.8	19358.8	0	0%
Gaya rem (T_B)	447.15301	398.94	-48.213	12%
Beban pejalan kaki (T_P)	597.38	1265.63	668.25	53%
Beban angin (E_W)	922.64063	1312.17	389.529375	30%
PengaruhTemperatur (E_T)	117.71	117.71	0	0%
Beban gempa (E_Q)	33594.57	23565.64	-10028.93	43%

Dari tabel diatas dilihat beberapa pebedaan antara kedua pedoman peraturan pembebanan yaitu:

a. Perbandingan terbesar terdapat pada beban pejalan kaki (Tp) yaitu sebesar 53%, hal ini dikarenakan beban pejalan kaki pada RSNI T-02-2005 didapatkan nilai sebesar 2,36 kPa yang didapat dari grafik, namun pada SNI 1725:2016 didapatkan nilai sebesar 5 kPa.

b. Perbandingan antara beban gempa yaitu 43%, perbedaan yang signifikan ini di akibatkan periode ulang pada peta zonasi gempa yang berbeda, pada RSNI T-02-2005 menggunakan peta zonasi gempa dengan periode ulang 500 tahun, sedangkan pada SNI 1725:2016 menggunakan peta zonasi gempa dengan periode ulang 1000 tahun.

2. Pada perencanaan pembebanan gempa, pada RSNI T-02-2005 mengacu pada standar "perencanaan beban gempa untuk jembatan (Pd.T.04.2004.B)" sedangakan pada SNI 1725:2016 mengacu pada SNI 2833:2008 "standar perencanaan ketahanan gempa untuk jembatan".

5.2 Saran

Untuk lebih menyempurkan hasil penelitian lebih lanjut, penulis menyarankan beberapa hal:

1. Peraturan pedoman pembebanan harus terus diperbaharui sebagaimana perkembangan yang terjadi belakangan ini, agar keselamatan dan kenyamanan dari suatu jembatan dapat tercapai.
2. Perlu dilakukan perbandingan-perbandingan peraturan dengan negara lain, yang manfaatnya sebagai tolak ukur dalam hal kualitas dalam pembebanan jembatan.