

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis yang dilakukan dengan cara membandingkan pengaruh MSE dan SSE maka diperoleh kesimpulan:

1. Berdasarkan hasil pembahasan metode MSE dapat mengurangi *displacement* jika dibandingkan dengan metode SSE Surabaya (percepatan terbesar), tetapi jika dibandingkan dengan metode SSE Madura maka *displacement* MSE lebih besar.
2. Berdasarkan dari hasil analisis Metode MSE dapat mengurangi gaya-gaya dalam dan *displacement* pada struktur jika dibandingkan dengan metode SSE Surabaya (percepatan terbesar). Persentasi pengurangan momen MSE dengan SSE Surabaya (percepatan terbesar) sebesar 57% pada *pylon* dan 7 % pada gelagar. Sedangkan nilai geser berkurang 170 % pada *pylon* dan 68% pada gelagar serta gaya aksial berkurang 4% pada *pylon* dan 62 % pada gelagar.
3. Jika dibandingkan dengan percepatan terkecil (SSE Madura) dengan MSE maka MSE lebih besar. Persentasi penambahan momen MSE dengan SSE pada *pylon* sebesar 260% dan pada gelagar sebesar meningkat 20%. Sedangkan nilai geser bertambah 600% pada *pylon* dan 61 % pada gelagar serta gaya aksial bertambah 12 % pada *pylon* dan 465 % pada gelagar.

5.2 Saran

Dari hasil analisis yang dilakukan dengan cara membandingkan pengaruh MSE dan SSE maka penulis menyarankan:

1. Sebaiknya perencanaan struktur jembatan bentang panjang dilakukan dengan metode MSE karena metode ini lebih mereperesentasikan kondisi real dilapangan. Apabila melakukan

perencanaan dengan metode SSE, maka sebaiknya menggunakan percepatan terbesar untuk alasan keamanan.

2. Pada penelitian ini jenis tanah yang digunakan adalah perbandingan tanah lunak dan tanah keras. Sebaiknya dilakukan perbandingan antara tanah lunak dengan tanah keras dikarenakan jenis pondasi yang dipasang dilapangan adalah pada tanah keras. Untuk lebih baiknya penelitian ini sebaiknya dibandingkan dengan penelitian secara experimental dengan skala kecil agar diperoleh nilai yang akurat.



