

beban mati tambahan, dan beban hidup, tetapi untuk beban gempa masih perlu diteliti lebih lanjut.

6. Umur rencana fly over 50 tahun, karena hasil analisa perhitungan, di mana: $\phi M_n / Mult = 0.80 \times 199496,25 / 1,0 \times 159597 = 1 = 1,0$. Syarat, $\phi M_n / Mult > 1,0$, berarti sudah mendekati

5.2 Saran

Dari hasil kesimpulan di atas sehingga penulis dapat memberikan saran:

1. Perlu dilakukan evaluasi lebih lanjut terhadap efisiensi penampang tengah bentang Box girder, karena penulis hanya memakai teori dari referensi buku beton prategang (karangan Edward G. Nawy), yang mungkin berbeda dengan analisa program SAP 2000.
2. Penulis berharap perlu dianalisa lebih lanjut terhadap mutu beton K-500 dan pembebanan terhadap gempa

DAFTAR PUSTAKA

- Edward g. Nawy terjemahan Bambang Suryoatmono. 2001. Beton Prategang Suatu Pendekatan Mendasar, edisi ketiga, Jilid 1, Jakarta: Erlangga
- Edward g. Nawy terjemahan Bambang Suryoatmono. 2001. Beton Prategang Suatu Pendekatan Mendasar, edisi ketiga, Jilid 2, Jakarta: Erlangga

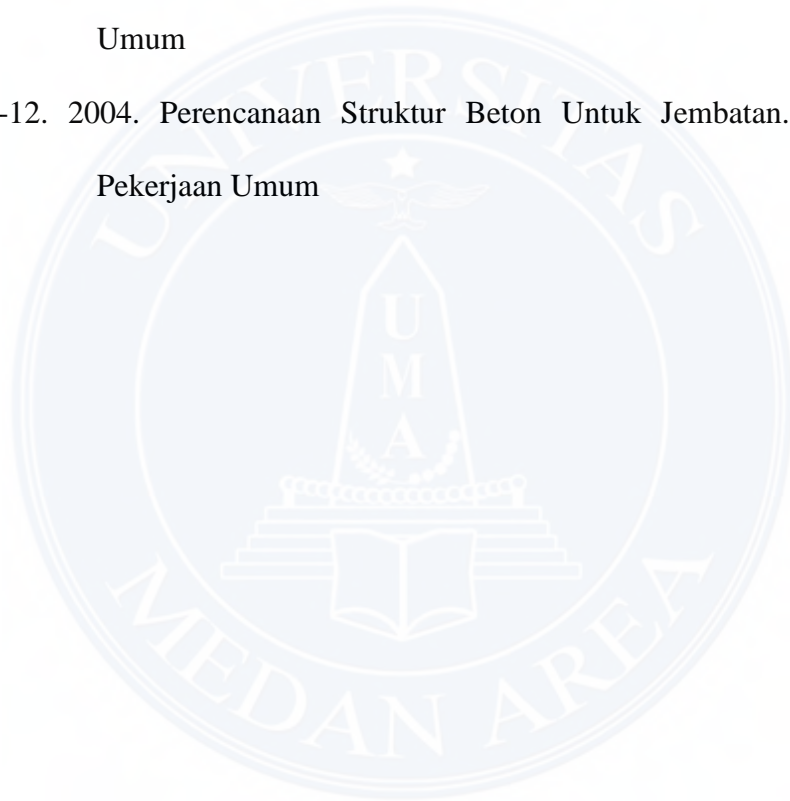
Harry, H, West. 1936. Analysis of structures 2nd edition. An integration of classical and modern methods. John Wiley & Sons. New York
Chichester Brisbane Toronto Singapore.

Ir. V Sunggono kh. 1995. Buku Teknik Sipil. Bandung: Penerbit Nova

John S. Scott. 2001. Kamus Lengkap Teknik Sipil, edisi keempat, Jakarta:
Erlangga

RSNI T-02. 2005. Standar Pembebanan Untuk Jembatan. Departemen Pekerjaan
Umum

SNI T-12. 2004. Perencanaan Struktur Beton Untuk Jembatan. Departemen
Pekerjaan Umum





Gambar pembuatan bekisting Box girder pada bentang tengah



Gambar penampang profil box girder



Gambar pemasangan duct tendon pada web box girder



Gambar pembuatan bekisting Box girder pada bentang tengah



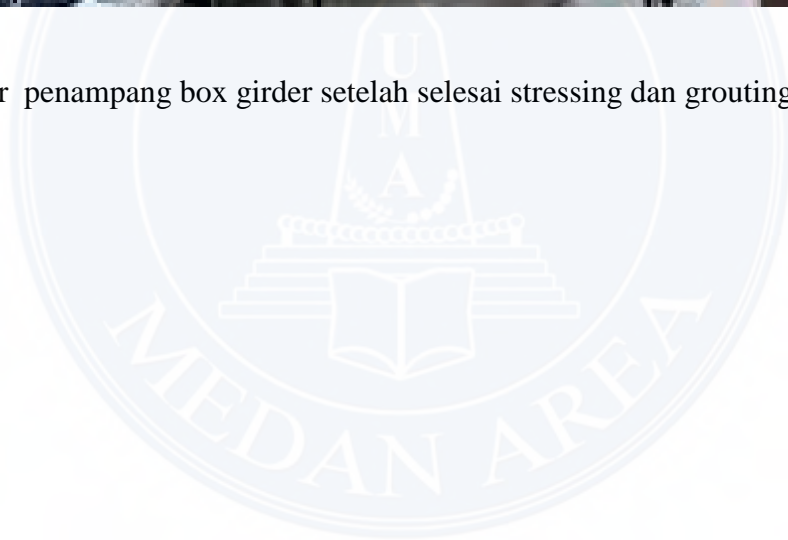
Gambar tendon pada ujung girder daerah bursting

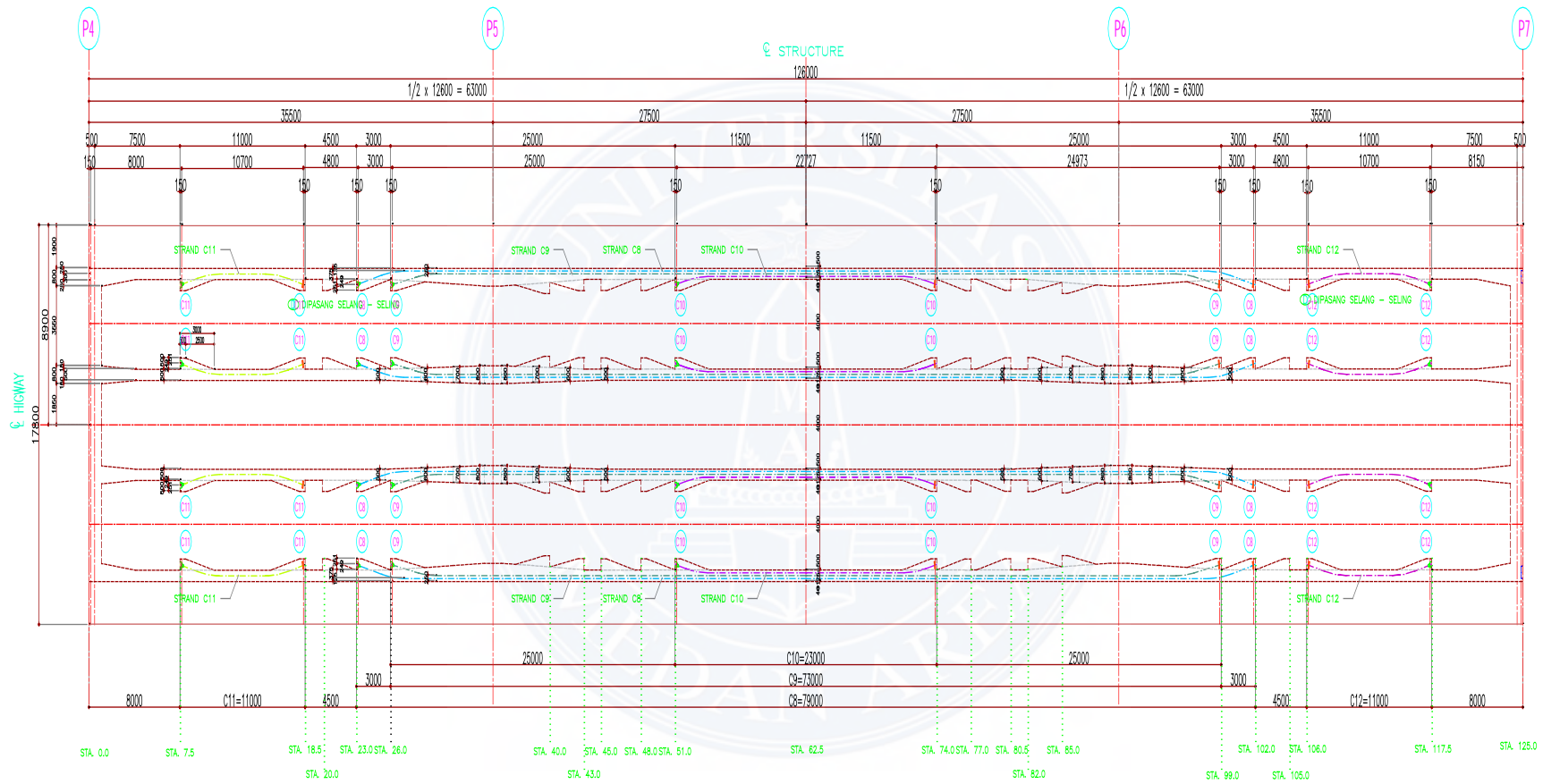


Gambar pada saat penarikan kabel (kabel stressing)



Gambar penampang box girder setelah selesai stressing dan grouting

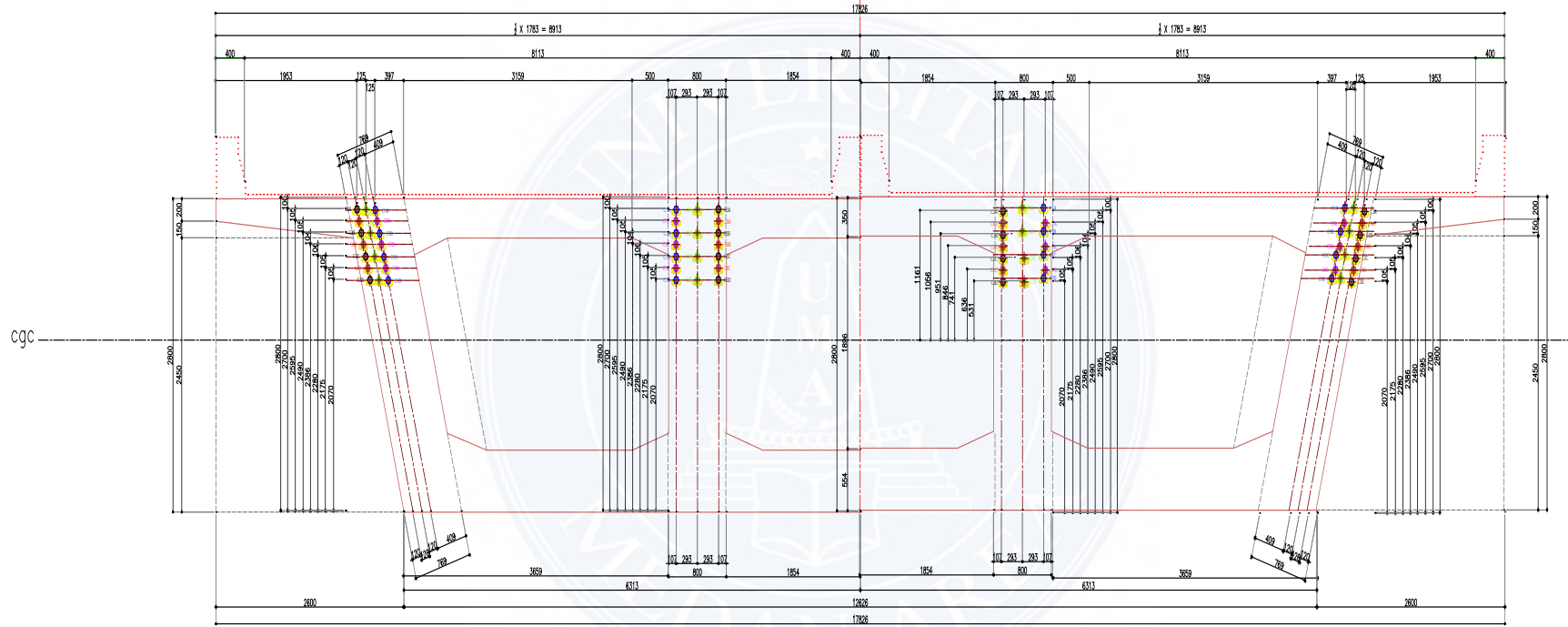




POSITION CABLE ROW 2 (PART-1)

POSITION CABLE ROW 2 (PART-2)

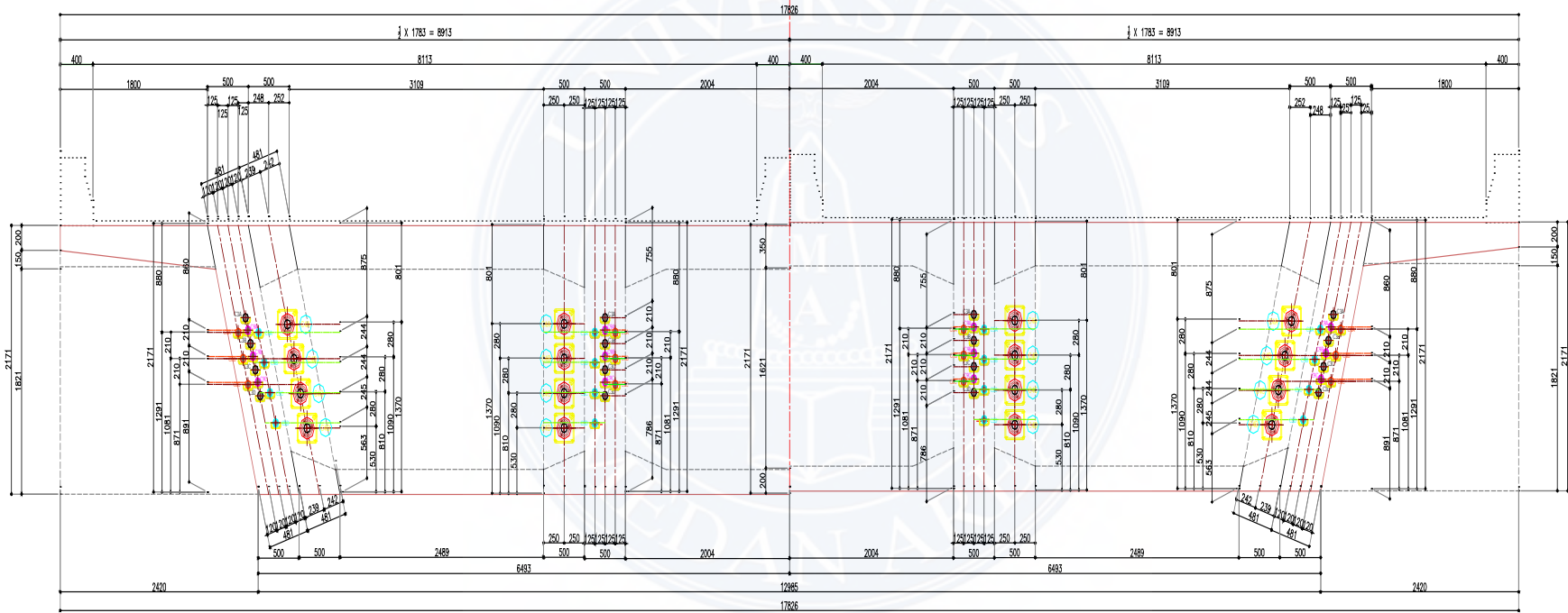
BRIDGE



SECTION 6 - 6

SCALE 1 : 50

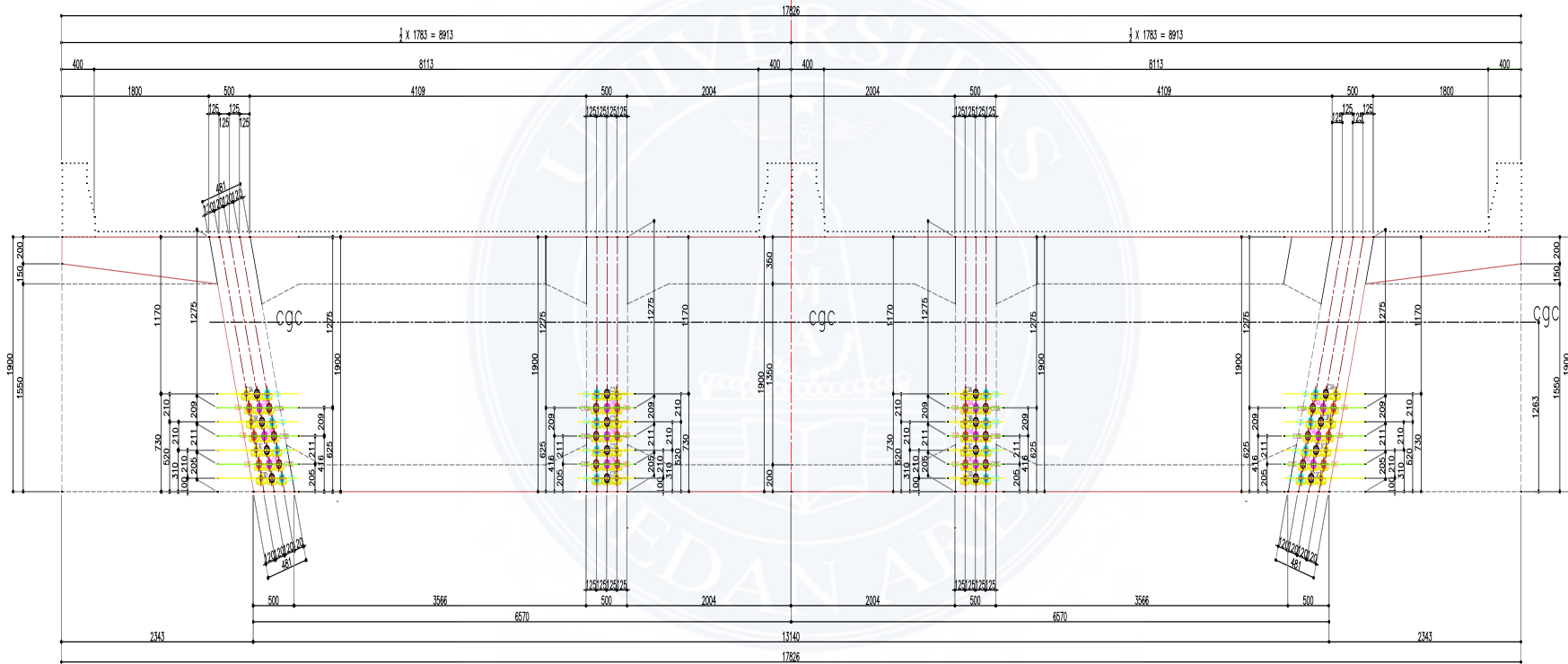
BRIDGE



SECTION 7 - 7

SCALE 1 : 50

C BRIDGE



SECTION 8 - 8

SCALE 1 : 50