

## [REVISI HASIL PENILAIAN SEBELUMNYA]

- Pada penilaian sebelumnya, 5 seminar internasional dinilai sebagai seminar nasional karena tidak melampirkan bukti jumlah peserta minimal 4 negara.
- Sehingga, 3 prosiding seminar nasional tidak dapat dinilai karena sudah melampaui batas maksimum 25% dari kebutuhan angka kredit untuk jurnal nasional dan prosiding nasional.
- Maka dari itu, kami melampirkan bukti tambahan untuk menunjukkan bahwa seminar internasional tersebut diikuti oleh minimal 4 negara. Sehingga, kami bisa memasukkan KUM untuk Seminar Nasional pada penilaian tersebut.

### 1. Nama Seminar/Konferensi/Simposium: The 2nd International Seminar on Civil and Environmental Engineering (**ISCEE 2021**), Penyelenggara: IPB University, Indonesia, Waktu Pelaksanaan Seminar/Konferensi/Simposium: 6th-8th September 2021, ISBN/ISSN: 17551307

Peserta dari 6 negara: **Indonesia, India, Japan, Iraq, Nigeria and Colombia**

#### **INDIA**

Link: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012003/pdf>

The screenshot shows a web browser window with the following content:

- Browser tabs: (2) WhatsApp, Menu Administrasi Sistem Peril..., pdf, Dashboard PAK Unhas, artikel-1684117532-AIP\_Kata p...
- Address bar: [iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012003/pdf](https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012003/pdf)
- PDF viewer header: pdf, 2 / 18, 100% zoom.
- Article header: ISCEE 2021, IOP Publishing, IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 871 (2021) 012003, doi:10.1088/1755-1315/871/1/012003
- Article title: **Contribution of higher modes in the dynamic response of reinforced concrete member subjected to blast**
- Authors: Anita Bhatt<sup>1</sup>, P Bhargava<sup>1</sup>, and P Maheshwari<sup>1</sup>
- Footnote: <sup>1</sup> Department of Civil Engineering, IIT Roorkee, Roorkee, India 247667
- Contact: \*E-mail: abhatt@ee.iitr.ac.in
- Abstract: Response of reinforced concrete structures subjected to blast load of high intensity and short duration is difficult to analyze. P-I (pressure-impulse) curves are one of the approaches for describing structural response against blast load. Design codes also suggest preparing P-I curves based on SDOF for obtaining structural response subjected to blast. Blast load excites higher modes of vibrations. The SDOF analysis does not cover the higher modes effect. The structural dynamic response of RC flexure members under a varying range of explosion scenarios was predicted by carrying out investigations. The linear elastic beam with variable boundary conditions was analyzed using the Modal superposition method based upon Euler-Bernoulli, Rayleigh, Shear, and Timoshenko theories. For various ranges of the blast, Iso-damage (P-I) curves, including the effect of higher modes, were generated, and the types of failure were established. These iso-damage curves differ significantly from those obtained using the SDOF concept for the case of blast in the dynamic and impulsive regime. In the case of near blast, understandably higher modes (both flexure and shear) play a significant role. The present study suggests that the Timoshenko formulation yields an accurate response irrespective of the Flexibility of the structure.
- 1. Introduction: Problems of the blast have been of great concern for designers in the past few decades. Mainly structures experience blast loads due to terrorist activities, military actions, or accidental explosions. Destruction of a structure resulting from a blast causes severe loss of life and property as blast pressure waves have dynamic nature[1]. Reinforced concrete flexural members can fail in a variety of mechanisms. Experiments [2]-[4] indicate that the reinforced concrete flexural member subjected to

## JAPAN

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012020/pdf>

The screenshot shows a web browser window with multiple tabs. The active tab is titled 'artikel-1684117532-AIP\_Kata pi...'. The address bar shows the URL: [iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012020/pdf](https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012020/pdf). The page content includes the title 'Microstructure and physical properties of combined plastic-cementitious artificial aggregate', authors 'RA Sumarsono<sup>1,2\*</sup>, Anisah<sup>2</sup>, A N T Utami<sup>2</sup>, M Wilfadz<sup>2</sup>, and A Permana<sup>2</sup>', and an abstract. The abstract discusses the availability of natural construction materials and the use of plastic and cementitious materials to create artificial aggregates. It mentions the use of polyethylene terephthalate (PET) and diatomaceous earth soil (DE) and describes the microstructure of the resulting aggregates. The introduction section is also visible, discussing the scarcity of natural materials and the need for sustainable alternatives.

## IRAQ

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012004/pdf>

The screenshot shows a web browser window with multiple tabs. The active tab is titled 'pdf'. The address bar shows the URL: [iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012004/pdf](https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012004/pdf). The page content includes the title 'Corrosion rate of reinforced concrete incorporating recycled concrete aggregates', authors 'B M Ameen<sup>1\*</sup> and B Al-Numan<sup>1</sup>', and an abstract. The abstract discusses the environmental impact of the concrete industry and the use of recycled aggregate. It mentions the use of recycled aggregate made from demolished concrete and describes the tests performed to evaluate the corrosion rate of the resulting concrete. The introduction section is also visible, discussing the sustainability matter and the need for reusing wasted materials in the construction industry.

## NIGERIA

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012054/pdf>

The screenshot shows a PDF document viewer displaying the following content:

JSCEE 2021 IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 871 (2021) 012054 doi:10.1088/1755-1315/871/1/012054

### Adequacy of cement and lime stabilized marine clay as a replacement for laterite

E C Amanamba<sup>1</sup>, A C Ekeleme<sup>1</sup>, C Chioke<sup>2</sup>, and C Okam<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Department of Civil Engineering, Abia State University, Uturu, Abia State, Nigeria, 441101  
<sup>2</sup>Department of Building and Woodwork Technology Education, Federal College of Education (Technical), Umuze, Nigeria 423101  
<sup>3</sup>Department of Civil Engineering, Gregory University, Uturu, Abia State, Nigeria 441101

\*E-mail: engr.namba@gmail.com

**Abstract.** This paper sought to explore the possibility of getting good pavement material from marine clay stabilized with cement and lime. Various tests and analyses were carried out to examine the effects of cement and lime on clay soil. These tests were repeated at intervals. Firstly, by carrying out the tests on the natural disturbed soil, then at intervals, with the addition of the admixture (cement and lime) at 1.5%, 2.0%, 2.5%, 3.0%, 3.5%, and 4.0%. With an increase of admixtures; the plasticity index decreased, linear shrinkage decreased, and there was a decrease in volume change. Similarly, there was an increase in the MDD and a corresponding decrease in the OMC. The CBR values increased, and there was an increase in the UCS values. The results obtained showed significant improvement in the natural soil. Though cement-lime stabilization of marine clay may not always be an economical option compared to lateritic soil, a strong case can be made for its economic viability considering haulage distance of the next best alternative and the type of soil which is commonly available at the construction site. This alternative also satisfies the concern of the adverse environmental concern raised by the uncontrolled excavation of lateritic soil.

#### 1. Introduction

With the increasing demand for road transportation in Nigeria, there has been a consequent increase in the supply of same; construction of new alignments and rehabilitation of failed pavements. These

The browser tabs include: (2) WhatsApp, Menu Administrasi Sistem Penil..., pdf, Dashboard PAK Unhas, and artikel-1684117532-AIP\_Kata p... The taskbar shows the Windows Start button, a search bar, and various application icons. The system tray displays 29°C Berawan, 11:03 AM, and 5/15/2023.

## COLOMBIA

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/871/1/012008/pdf>

The screenshot shows a PDF document viewer displaying the following content:

JSCEE 2021 IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 871 (2021) 012008 doi:10.1088/1755-1315/871/1/012008

### State of regulation and implementation of energy and water-saving measures in buildings in Colombia

A M Rodríguez<sup>1</sup>, A C R Fernández<sup>2</sup>, L V Rojas<sup>1</sup>, F P Palma<sup>1</sup> and A B Oliveros<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Civil and Environmental Department, Universidad de la Costa, Barranquilla, Colombia 080001  
<sup>2</sup>Law Department, Universidad Sergio Arboleda, Santa Marta, Colombia Cl. 74#14-14

\* E-mail: amattos@cuc.edu.co

**Abstract.** This article analyzes the status of compliance with "Resolución 0549 de 2015", which regulates the parameters of sustainable construction in buildings in Colombia, in terms of energy and water consumption. Compliance with these guidelines is in line with the sustainable development goals set out in the 2030 agenda, specifically with SDGs 11, 12 and 13. Thus, the analysis of the history of public policies, which have been in line with the certifications that exist or have existed at the international level, is envisioned. The analysis of buildings with sustainable construction certificates is carried out to verify their concordance with the parameters established in the Colombian regulations. Finally, a contrast is presented between the expectations set forth in the percentage of water and energy savings indicated by the government and the actual values executed. The results show that, the new projects that have been certified as sustainable buildings, more than 50% comply with the minimum percentages of reduction in water and energy consumption.

#### 1. Introduction

The primary purpose of a building is to improve people's quality of life. According to CONPES 3919 [1], a sustainable building is a broad concept that encompasses the rational use of natural resources and offers its users spaces that have a positive impact on their health, happiness, and wellbeing; through rich and healthy environments that respect the environment, ecosystems, and biodiversity. These buildings must be suited to the variability and conditions of the climatic zone in their geographic location: energy

The browser tabs include: (2) WhatsApp, Menu Administrasi Sistem Penil..., pdf, Dashboard PAK Unhas, and artikel-1684117532-AIP\_Kata p... The taskbar shows the Windows Start button, a search bar, and various application icons. The system tray displays 29°C Berawan, 11:04 AM, and 5/15/2023.

2. Nama Seminar/Konferensi/Simposium: The 3rd International Conference on Civil and Environmental Engineering (ICCEE 2019), Penyelenggara: Civil Engineering Department, Hasanuddin University, Waktu Pelaksanaan Seminar/Konferensi/Simposium: 29–30 August 2019, Bali, Indonesia, ISBN/ISSN: 17551307

Peserta dari 8 negara: Indonesia, Malaysia, USA, Marocco, Turkey, Nepal, Japan, South Africa

**MALAYSIA**

Link: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/419/1/012003/pdf>

ICCEE 2019 IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 419 (2020) 012003 doi:10.1088/1755-1315/419/1/012003

### Evaluation of factors contributing to wave-in-deck using pushover analysis for fixed jacket structures

N C Yee<sup>1</sup>, A E Kajuputra<sup>2</sup> and L A Pangestu<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Civil and Environmental Engineering Department, Universiti Teknologi PETRONAS, 32610, Perak, Malaysia  
<sup>2</sup> Department of Civil Engineering, University of Canterbury, Christchurch, New Zealand  
<sup>3</sup> Engineering Department, McDermott Asia Pacific Sdn Bhd, Kuala Lumpur, Malaysia

E-mail: yee@gmail.com

**Abstract.** Wave in deck (WID) phenomenon of a wave hitting on the topside for fixed jacket platforms at shallow water condition has been reported as a notable risk to the workability and reliability of these structures. When hydrocarbon from the seabed is extracted for an extended period of time, there might be a reduction in pressure, which allows subsidence to happen. A platform experiencing subsidence promotes the decrease in air gaps, which eventually allows the waves to attack the bottom decks. The impact of the WID generates additional loads to the structure and therefore increases the values of the moment arms. Higher moment arms trigger instability in terms of overturning, which eventually decreases the reserve strength ratio (RSR) values of the structure. The mechanics of WIDs, however, are still not well understood and have not been fully incorporated into the design codes and standards. Therefore, there is a need to revisit the current design codes and standards for platform design optimization. This paper aims at evaluating the effect of RSR values due to WID on four-legged jacket platforms in Malaysia. Base shear values with regards to calibration and modifications of wave characteristics are obtained by numerical simulations. Correspondingly, pushover analysis was conducted to retrieve the RSR. The effects of the contributing factors, namely wave height, wave period, and water depth with regards to the RSR and base shear values, are expected to be analyzed and thoroughly discussed. The work illustrated in this paper is important in optimizing the design life of the existing and aging offshore structures. Outcomes of this research are expected to provide an additional evaluation of the WID mechanics and, in return, contribute to the current mitigation strategies in

**USA**

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/419/1/012011/pdf>

ICCEE 2019 IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 419 (2020) 012011 doi:10.1088/1755-1315/419/1/012011

### Assessment of tsunami risk to offshore platforms in Indonesia archipelago

A Y Baeda<sup>1</sup> and G P Carayannis<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Ocean Engineering Department, Universitas Hasanuddin, Gowa, Indonesia  
<sup>2</sup> former Director of International Tsunami Information Center (ITIC), USA

E-mail: baeda@eng.unhas.ac.id

**Abstract.** Earthquakes are unpredictable natural disasters that need to be taken into serious consideration in the design criteria of offshore platforms, particularly in regions of high seismicity. The Indonesia Archipelago is characterized by extensive zones of seismic activity where large earthquakes can be extremely dangerous to the safety and reliable performance of offshore platforms. Tsunamis generated by the larger earthquakes in the region present an additional extreme danger to offshore oil production and need to be assessed and considered in the design criteria of offshore platforms.

**1. Offshore platforms; design loads and forces**  
Proper siting and design of an offshore oil platform must take into consideration all the environmental criteria and all available oceanographic and meteorological data. Such information includes: storm wave heights and wave periods; storm wind speeds and gust conditions; tides; swells; ocean bottom scouring or slides; currents; icing conditions; earthquakes, etc. The most important design considerations for an offshore oil platform are the storm wind and the storm wave loading the structure will be subjected to during its service life [1,2].

**2. Tsunamis; causes, nature, and damages**  
Tsunamis are long water waves (with wave periods of 5 to 60 min., or even longer) generated

## MAROCCO, TURKEY, NEPAL

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/419/1/012015/pdf>

ICCEE 2019 IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science **419** (2020) 012015 doi:10.1088/1755-1315/419/1/012015

### An easy method for barchan dunes automatic extraction from multispectral satellite data

A Aydda<sup>1</sup>, O F Althwaynee<sup>2</sup> and B Pokharel<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Department of Geology, Faculty of Sciences, Ibn Zohr University, Agadir, Morocco  
<sup>2</sup>Department of Real Estate Development and Management, Faculty of Applied Sciences, Ankara University, Ankara, Turkey  
<sup>3</sup>Tri-Chandra Multiple Campus, Nepal

E-mail: ayddaali@gmail.com

**Abstract.** This work presents an easy method for barchan dunes automatic extraction from multispectral satellite data. The proposed method based on unsupervised classifications of commonly used bands for sand dunes mapping in literature. First, the collected data were atmospherically and spatially enhanced. Moreover, each selected band (band ratio or redness index or crust index) were filtered using low-pass (3x3) filter and transformed with original image (non-filtered) by using principal component analysis (PCA). Additionally, the classifications were achieved for each selected band by using three different algorithms (K-means, Expectation Maximization (EM), and IsoData) after data transformation. Eventually, the obtained maps were segmented and compared with natural colour image. The results indicate that unsupervised classification of crust index selected band, which achieved by IsoData algorithm, presents high performance for barchan dunes detection.

**1. Introduction**  
Studying dunes activity contributes to the understanding sand encroachment evolution and therefore desertification phenomenon [1,3]. Their study can also provide indice about climate evolution [4,7].

## JAPAN

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/419/1/012021/pdf>

ICCEE 2019 IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science **419** (2020) 012021 doi:10.1088/1755-1315/419/1/012021

### Utilization of geospatial information for recovery and rehabilitation from the northern Kyushu heavy rainfall disaster in July 2017

N Kameyama<sup>1</sup>, Y Mitani<sup>1</sup>, H Taniguchi<sup>1</sup> and Y Okajima<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Department of Civil Engineering, Graduate School of Engineering, Kyushu, Japan University, 744 Motoooka, Nishi-ku, Fukuoka 819-0395, Japan

E-mail: kameyama.naoki.660@s.kyushu-u.ac.jp

**Abstract.** Unexpected torrential rains have occurred recently due to global warming. There is "limits of public help" in such a disaster. Therefore, "self-help" and "mutual help" become more important to protect lives. Improving these helps enhances disaster resilience. The purpose of this research is to propose initiatives utilizing geospatial information in recovery and rehabilitation phases and to indicate the effects of using geospatial information in the initiatives. The initiatives have conducted for rehabilitation in Toho village, which was damaged by the Northern Kyushu Heavy Rainfall Disaster in July 2017. One initiative is formulating a rehabilitation plan. Meetings are held to reflect residents' opinions to the plan; using the map is useful to collect and share the opinions. Residents could discuss concrete future visions by using a map, and the rehabilitation plan reflected the opinions of residents could be published. The other initiative is Risk Communication. Many kinds of geospatial information are collected in it, and the Risk Map is published. The map shows the dangerous places and evacuation sites, and residents could understand their location, then the map enhanced disaster resilience.

# SOUTH AFRICA

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/419/1/012022/pdf>

Open Access proceedings Journal of Physics: Conference series 2 / 9 | 100% +

ICCEE 2019 IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 419 (2020) 012022 doi:10.1088/1755-1315/419/1/012022

## Classification of air pollutants API Inter-Correlation using decision tree algorithms

O F Althuwaynee<sup>1</sup>, A L Balogun<sup>2</sup>, A Aydda<sup>3</sup> and T Gumbo<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Department of Real Estate Development and Management, Faculty of Applied Sciences, Ankara University, Ankara, Turkey  
<sup>2</sup>Geospatial Analysis and Modelling Research (GAMR) Group, Department of Civil and Environmental Engineering, Universiti Teknologi PETRONAS (UTP), Malaysia  
<sup>3</sup>Department of Geology, Faculty of Sciences, Ibn Zohr University, Agadir, Morocco  
<sup>4</sup>Dept. of town and regional planning, University of Johannesburg, Gauteng, South Africa

E-mail: geospatial63@gmail.com

**Abstract.** The automated classification of ambient air pollutants is an important task in air pollution hazards assessment and life quality research. Faced with various classification algorithms, environmental scientists should select the most appropriate method according to their requirements and data availability. This study describes several types of Decision Tree algorithms for finding the inter-correlation between dominant air pollution index (API) for PM10 percentile values and four other air pollutants such as Sulphur Dioxide (SO<sub>2</sub>), Ozone (O<sub>3</sub>), Nitrogen Dioxide (NO<sub>2</sub>) and Carbon monoxide (CO), in addition to two other meteorological parameters: ambient temperature and humidity, using 22 months records of active air monitoring station in Penang island (northern Malaysia). Classification analysis for the PM10 API was then performed using non-linear Decision Trees within the R programming environment including: Boosted C5.0, Random Forest, PART, and Naive Bayes tree (NBtree). This is in addition to rpart and tree algorithms, which were used to plot the classification trees. The classification

Pengangkatan Peg...pdf Pengangkatan Peg...pdf Buku Nikah.pdf combinepdf.pdf combinepdf (1).pdf Show all

30°C Terasa lebih panas Search 11:13 AM 5/15/2023

3. Nama Seminar/Konferensi/Simposium: The 3rd EPI International Conference on Science and Engineering 2019 (EICSE2019), Penyelenggara: Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Waktu Pelaksanaan Seminar/Konferensi/Simposium: 24-25 September 2019, South Sulawesi, Indonesia, ISBN/ISSN: 17578981

Peserta dari 7 negara: Indonesia, Palestine, Malaysia, Canada, Korea, Nigeria, Japan

PALESTINE, MALAYSIA, CANADA, KOREA

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/875/1/012021/pdf>

The screenshot shows a web browser window with multiple tabs. The active tab is titled 'IOP Open Access p...' and displays the article page. The browser's address bar shows the URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/875/1/012021/pdf>. The page content includes the title 'Appraisal of Indoor Microbial Pollutants at University Research Labs and Offices under Mediterranean Climate', authors 'E Y Abed<sup>1</sup>, W A Madhoun<sup>2,3\*</sup>, A A Elmanama<sup>4</sup>, H Kim<sup>5</sup>, X Xu<sup>6</sup>, and F C Ros<sup>2</sup>', and an abstract. The abstract discusses a study on indoor microbial pollutants in Gaza city universities, mentioning air sampling and WHO standards. The browser's taskbar at the bottom shows several PDF files, including 'Pengangkatan Peg...pdf', 'Buku Nikah.pdf', and 'combinepdf.pdf'.

NIGERIA

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/875/1/012022/pdf>

The screenshot shows a web browser window with multiple tabs. The active tab is titled 'IOP Open Access proci...' and displays the article page. The browser's address bar shows the URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/875/1/012022/pdf>. The page content includes the title 'Impact Assessment of Traffic Emission on the Respiratory System of Non-Smoking Traffic Policemen in Palestine', authors 'W A Madhoun<sup>1,2,\*</sup>, E Salem<sup>3</sup>, A Eljedi<sup>3</sup>, H A Isiyaka<sup>4</sup>, and F C Ros<sup>2</sup>', and an abstract. The abstract discusses a study on the effects of prolonged exposure to non-smoking traffic police men to vehicular emission in the northern Gaza Governorate, mentioning air pollution and respiratory diseases. The browser's taskbar at the bottom shows several PDF files, including 'Pengangkatan Peg...pdf', 'Buku Nikah.pdf', and 'combinepdf.pdf'.

JAPAN

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/875/1/012091/pdf>

The screenshot shows a Microsoft Word document titled "Microsoft Word - Dahlia Patah - ISERTMN - Copy" displayed in a web browser. The document content includes the following text:

The 3rd EPI International Conference on Science and Engineering 2019 (EICSE2019) IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering **875** (2020) 012091 doi:10.1088/1757-899X/875/1/012091

## Effects of Mineral Admixtures on Pore Structure and Compressive Strength of Mortar Contaminated Chloride

**D Patah<sup>1\*</sup>, H Hamada<sup>2</sup>, and A Dasar<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Department of Civil Engineering, Universitas Sulawesi Barat, Majene, Indonesia  
<sup>2</sup>Department of Civil and Structural Engineering, Kyushu University, Japan

\*Email: dahliapatah@unsulbar.ac.id

**Abstract.** This study evaluates the mechanical properties of performance fly ash, silica fume, metakaolin and blast furnace slag mortars due to contaminated chloride. The compressive strength and pore structures at water-to-binder ratios of 0.4, 0.5 and 0.6 are investigated. The result, in general, showed mineral admixtures mortar contaminated chloride improved compressive strength and porosity but different rates depending on their binder type.

### 1. Introduction

The pore structure of concrete includes air voids, capillary pores, and gel pores. As one of the important characteristics of concrete materials, pore structure possesses an important role determining its mechanical, durability and transmissive characteristics [1, 2]. Pore structure parameters such as porosity, pore size distribution and so on are progressively employed to evaluate permeability, frost resistance, carbonation resistance and physical strength of concrete [3-5].

In order to improve the performance of concrete capable of withstanding serious environmental conditions, mineral admixture including industrial by-products such as blast-furnace slag, fly ash and silica fume are commonly used in combination with OPC in concrete for many applications because

The browser's taskbar at the bottom shows several open PDF files: "Pengangkatan Peg...pdf", "Buku Nikah.pdf", "combinepdf.pdf", and "combinepdf (1).pdf". The system tray indicates a temperature of 30°C in Berawan and the date/time as 11:26 AM on 5/15/2023.

4. Nama Seminar/Konferensi/Simposium: **4th International Conference on Civil and Environmental Engineering**, Penyelenggara: Dept. of Civil Engineering & Dept. of Environmental Engineering Universitas Hasanuddin, Waktu Pelaksanaan Seminar/Konferensi/Simposium: 03/08/2022, ISBN/ISSN: 17551307

Peserta dari 4 negara: **Indonesia, United Kingdom, Japan, Cambodia**

## **INDONESIA**

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/1117/1/012017/pdf>

The screenshot shows a web browser displaying a research paper. The title is "The Effect of Binder Types of Strengthening Panel for Shear Strengthening Reinforced Concrete Beams". The authors are R Irmawaty<sup>1</sup>, Fakhruddin<sup>1</sup>, and Muthmainnah<sup>1</sup>. The affiliation is the Civil Engineering Department, Engineering Faculty, Universitas Hasanuddin, Jl. Poros Malino KM. 06 Bontomaranmu, Gowa, 92171, Indonesia. The email address is muthmainnah0105@gmail.com. The abstract discusses the shear behavior, crack patterns, and failure modes of reinforced concrete beams strengthened with geopolymer and Portland cement mortar panels. The introduction explains that strengthening is a method of increasing the capacity of structural elements for loads.

## **UNITED KINGDOM**

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/1117/1/012020/pdf>

The screenshot shows a web browser displaying a research paper. The title is "Evaluating the Non-Erodible Cement-Bentonite Barrier Material Samples via Hole Erosion Test Apparatus". The authors are M A Walenna<sup>1,2</sup>, A Royal<sup>1</sup>, I Jefferson<sup>2</sup>, and G Ghataora<sup>2</sup>. The affiliations are The Graduate School, Hasanuddin University, Jalan Perintis Kemerdekaan Km. 10, Makassar 90245, Indonesia, and School of Engineering, University of Birmingham, Edgbaston, Birmingham B15 2TT, UK. The email address is mawalenna@unhas.ac.id. The abstract discusses the damage caused by dams, levees, and other water-retaining structures, and the use of the Hole Erosion Test (HET) apparatus to study barrier material erodibility.

## JAPAN

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/1117/1/012044/pdf>

4th International Conference on Civil and Environmental Engineering IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 1117 (2022) 012044 doi:10.1088/1755-1315/1117/1/012044

### Analysis of hydrochemical parameters and dissolved zinc interaction by using PHREEQC simulation

H Alimuddin<sup>1</sup>, P Andarani<sup>2</sup>, K Yokota<sup>3</sup>, T Inoue<sup>3</sup>, M N Nguyen<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Department of Environmental Engineering, Universitas Hasanuddin, South Sulawesi 90245 Indonesia  
<sup>2</sup> Department of Environmental Engineering, Diponegoro University, Central Java 50275 Indonesia  
<sup>3</sup> Department of Architecture and Civil Engineering, Toyohashi University of Technology, Aichi 441-8580 Japan

Email: hardianti@unhas.ac.id

**Abstract:** Zinc is frequently reacting with inorganic species in water to form zinc species. Thus, the chemical speciation of Zinc in the aquatic environment has become a significant concern nowadays due to its adverse effect on humans and its potential toxicity in the water system. In this study, to investigate the interaction between dissolved zinc and hydro-chemical factors and to estimate the Zn speciation form, samples of river water were collected spatially from the Umeda River mainstream and tributaries in different seasons for one year. The hydrochemistry and dissolved zinc pollution characteristics of the samples were analyzed. Zn speciation was assessed by PHREEQC simulation. The result show that the main form of Zn speciation was Zinc free ion ( $Zn^{2+}$ ) in all seasons. However, in summer and spring season, the  $ZnCO_3$  and  $ZnOH^+$  concentration was higher than the other season. These speciation form may be attributed to the activities around the river in different season according to the similarities in downstream and upstream areas by the hierarchical cluster analysis result.

#### 1. Introduction

The concentration of Zinc in rivers is essential for the aquatic organism. However, the excess zinc concentration can also cause toxicity to the aquatic environment. This concentration may originate from natural sources or human activities [1]. Based on the toxicity in aquatic environment, the Ministry of the Environment Government of Japan established the Environmental Quality Standards (EQS) relating to water pollution for total zinc concentration should be below 0.03 mg/L in 2003.

## CAMBODIA

LINK: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/1117/1/012059/pdf>

4th International Conference on Civil and Environmental Engineering IOP Publishing  
IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 1117 (2022) 012059 doi:10.1088/1755-1315/1117/1/012059

### Concrete Pile Defect Identification: Insights from Cross-Hole Sonic Logging and High Strain Dynamic Pile Test

Chungyeon Ly<sup>1\*</sup>, Chandoeun Eng<sup>2</sup>, Muoy Yi Heng<sup>3</sup>, Phanny Yos<sup>4</sup>

<sup>1,2,3,4</sup> Faculty of Geo-resources and Geotechnical Engineering, Institute of Technology of Cambodia, Russian Federation Blvd., P.O. Box 86, Phnom Penh, Cambodia  
<sup>4</sup> Research Innovation Center, Institute of Technology of Cambodia, Materials Science and Structure, Institute of Technology of Cambodia

Corresponding author: [chungyeon\\_ly@gsc.ite.edu.kh](mailto:chungyeon_ly@gsc.ite.edu.kh)

**Abstract.** This paper aims to identify the types of defects, location of defects, size of defects, and capacity of five concrete piles using a High strain dynamic pile test and Cross-hole sonic logging test. In this study, Cross-Hole Sonic Logging method (CSL) is a potent quality-control tool that exclusively detects much smaller flaws with high accuracy with utilizing velocity and first arrival time (FAT) from ultrasonic waves to find out the integrity of the drill shaft. From CSL test, the bearing capacity needs to be calculated manually using a waterfall diagram and soil profile. Moreover, the high strain dynamic pile test is used to identify integrity and bearing capacity of concrete pile via resistance analysis down to the pile and split of the base to shaft resistance when only pile head measurements are taken then using Case Method and CAPWAP analysis. Through this analysis, the bearing capacity can be interpreted; the Beta (damage factor) is applied to estimate location and size of the defect in the concrete pile. Based on the result of CSL test for three concrete piles, P01, P04, and P10, indicated that P01 and P04 are "Good" pile integrity with the bearing capacity of 4583kN and 6600kN, while P10 showed as "Potential defect at depth 9.25m to 10.25m" of pile integrity with bearing capacity of 6600kN. Furthermore, High strain dynamic pile test of two concrete piles, P2E and P2P, showed that the integrity category is "OK" with bearing capacity 9896kN.

5. Nama Seminar/Konferensi/Simposium: **The 4th EPI International Conference on Science and Engineering (EICSE) 2020**, Penyelenggara Seminar/Konferensi/Simposium: Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Waktu Pelaksanaan Seminar/Konferensi/Simposium: 6-7 Oktober 2020, ISBN/ISSN: 0094243X

Peserta dari 4 negara: **Indonesia, Japan, Malaysia, Togo**

**JAPAN**

LINK: <https://pubs.aip.org/aip/acp/article/2543/1/060018/2829271/FEM-analysis-for-in-plane-vibration-of-rectangular>

The screenshot shows the AIP Publishing website interface. The article title is "FEM analysis for in-plane vibration of rectangular plates with point supports" by Yoshihiro Narita. The article is from Volume 2543, Issue 1, published on November 16, 2022. The abstract discusses the free vibration of rectangular plates with point supports, considering various displacements and energies. The article is available for citation on Reprints and Permissions, Cite, This Site, PubMed, and Google Scholar. The page also features a "Citing Articles Via" section with a Google Scholar link and an advertisement for "AIP Advances" with a "Learn more" link.

**MALAYSIA**

LINK: <https://pubs.aip.org/aip/acp/article/2543/1/080014/2829362/Computational-investigation-into-resistance>

The screenshot shows the AIP Publishing website interface. The article title is "Computational investigation into resistance characteristics of a full-scale pusher-barge system" by Ahmad Fitriadhy et al. The article is from Volume 2543, Issue 1, published on November 16, 2022. The abstract discusses the reference between pusher and multiple barge and the need for an accurate prediction of her total resistance. The article is available for citation on Reprints and Permissions, Cite, This Site, PubMed, and Google Scholar. The page also features a "Citing Articles Via" section with a Google Scholar link and an advertisement for "Applied Physics Letters" with a "Submit Today!" link.

**TOGO**

LINK: <https://pubs.aip.org/aip/acp/article/2543/1/070002/2829379/New-approximate-analytical-solutions-for-time-step>

The screenshot shows a web browser displaying the AIP Conference Proceedings website. The page features a dark blue header with the AIP Publishing logo and navigation links. The main content area is white and contains the following information:

- Volume 2543, Issue 1**, 16 November 2022
- RESEARCH ARTICLE | NOVEMBER 16 2022**
- New approximate analytical solutions for time-step models of vaporizing droplets**
- Kwassi Anani** (Corresponding author: [kanani@univ-lome.tg](mailto:kanani@univ-lome.tg))
- Abstract:** A spherical droplet, suspended in a hot gas environment, is fixed during each time step of the vaporization process. The temperature of the gas environment at the immediate vicinity of the droplet, truncated expansions in short time limits are obtained for the droplet surface, centre and volume-average temperatures. The new analytical solutions are proved to be accurate and simple enough (more computationally efficient). They can therefore be useful in droplets transient heating and evaporation modelling, as performed in the Computational Fluid Dynamics (CFD) calculation for engine...
- Author Information:** Kwassi Anani, Laboratory of Mathematical Modelling and Applications (LaMMA), Department of Mathematics, University of Lomé 02 BP 1515, Maritime District, Togo.
- Actions:** Reprints and Permissions, Cite, This Site, PubMed, Google Scholar.
- Metrics:** View Metrics
- Citing Articles Via:** Google Scholar
- Advertisement:** APL Energy First Articles Now Online!

**INDONESIA (PAPER SENDIRI)**

LINK: <https://pubs.aip.org/aip/acp/article/2543/1/030013/2829258/FEM-analysis-of-hybrid-composite-beams-made-of>

The screenshot shows a web browser displaying the AIP Conference Proceedings website. The page features a dark blue header with the AIP Publishing logo and navigation links. The main content area is white and contains the following information:

- Volume 2543, Issue 1**, 16 November 2022
- RESEARCH ARTICLE | NOVEMBER 16 2022**
- FEM analysis of hybrid composite beams made of normal concrete and foamed concrete**
- Fakhruddin** (Corresponding author: [fakhrud.civil05@gmail.com](mailto:fakhrud.civil05@gmail.com)); Muhammad Wihardi Tjaronge; Muhammad Akbar Caronge; Lsmunandar Mughtar
- Abstract:** Composite beams, a combination of two different layers of normal concrete and foamed concrete, were analyzed numerically using FEM Analysis. Three beams were made with different depths of foamed concrete, which were 50 mm (HB-50) and 100 mm (HB-100). The results of these beams were compared with the control beam (CB) with full layer of normal concrete. The flexural performance of beams was evaluated in terms of load-deflection curves, load strain of concrete and steel bar, crack pattern and failure mode. The results showed that...
- Author Information:** Fakhruddin, Department of Civil Engineering, Engineering Faculty, Universitas Hasanuddin, Makassar, Indonesia.
- Actions:** Reprints and Permissions, Cite, This Site, PubMed, Google Scholar.
- Metrics:** View Metrics
- Citing Articles Via:** Google Scholar
- Advertisement:** APL Energy No Article Processing Charges (APCs) through 2023

# PROSIDING **KoNTEKs.15**

Konferensi Nasional Teknik Sipil Ke-15

**THE CONSTRUCTION INDUSTRY RECOVER,  
REBUILD & RENEW IN THE PANDEMIC ERA**

**A BLENDED CONFERENCE**

**GEDUNG HENRICUS CONSTANT UNIKA SOEGIJAPRANATA  
SEMARANG, 21 - 22 OKTOBER 2021**



**EDITOR: HERMAWAN**

DIDUKUNG:



BMPTSSI



Indonesia

# PROSIDING

# KoNTeKs . 15

Konferensi Nasional Teknik Sipil Ke-15

THE CONSTRUCTION INDUSTRY RECOVER,  
REBUILD & RENEW IN THE PANDEMIC ERA



**EDITOR:** HERMAWAN

**A BLENDED CONFERENCE**  
GEDUNG HENRICUS CONSTANT UNIKA SOEGIJAPRANATA SEMARANG  
SEMARANG, 21 - 22 OKTOBER 2021

ISBN: 978-623-7635-91-8





## PRAKATA EDITOR

Pandemi Covid-19 merupakan bencana peradaban yang mengakibatkan terjadinya multitude krisis. Sebelum kemunculan Covid-19, negara Indonesia sebenarnya tengah bergulat dengan krisis kepemimpinan, krisis birokrasi, krisis partai politik, krisis, pendidikan, krisis guru dan krisis banjir (Sindhunata, 2020). Ironisnya, kemunculan covid-19 seolah memperparah keadaan ini. Akibat pandemi, bangsa dan negara Indonesia nyatanya harus berjuang untuk keluar krisis yang menghantam pelbagai sektor vital dari kehidupan masyarakat seperti ekonomi, sosial, politik, agama dan kebudayaan.

Namun demikian, berhadapan dengan krisis yang terjadi tersebut, pemerintah dan seluruh masyarakat Indonesia terus berjuang agar kembali pulih dari keadaan yang tidak mudah. Menariknya, di tengah usaha membebaskan negara Indonesia dari belenggu krisis akibat pandemi tersebut, selalu saja ada pihak yang berjuang untuk melakukan inovasi lewat kreativitas yang tidak diragukan lagi. Berkat kreativitas dan terobosan yang mereka lakukan, negara Indonesia nyatanya mendapat bantuan konstruktif di dalam usaha mengatasi krisis yang muncul akibat pandemi.

Pada KoNTeKS-15 ini, para ilmuwan, akademisi, dan insinyur teknik sipil merupakan tokoh-tokoh hebat yang terlibat secara sungguh di dalam usaha mengatasi krisis yang muncul akibat pandemi. Sehingga, dapat dikatakan bahwa mereka merupakan salah satu pilar penyangga vital dan secara militan mendedikasikan tenaga dan pikiran mereka bagi kemajuan negara Indonesia. Salah satu bukti nyata yang dapat diperlihatkan yaitu mengenai keterlibatan para ilmuwan untuk menemukan vaksin Covid-19 lewat kajian saintifik. Tentu dalam konteks ini, sulit dibayangkan bagaimana penanganan pandemi tidak melibatkan peran dari para ilmuwan.

Untuk itu, supaya kompetensi dan kualitas pekerjaan dari para ilmuwan, akademisi dan insinyur teknik sipil tetap terjaga, maka dibutuhkan satu forum khusus yang dapat menjadi ruang kreativitas yang baik dan positif. Oleh karena itu, Konferensi Nasional Teknik Sipil (KoNTeKS) merupakan forum akademik yang menyediakan ruang eksploratif bagi usaha peningkatan kualitas dan kompetensi dari para ilmuwan, akademisi dan insinyur teknik sipil. Atas dasar itu, KoNTeKS ke-15 pada tahun 2021 yang dilaksanakan di Universitas Katolik Soegijapranata Semarang menyediakan ruang dialog, agar para ilmuwan, akademisi, insinyur teknik sipil, serta pendidik dan pelaku industri jasa dapat bertukar ide dan gagasan aktual melalui karya akademik.

Kiranya melalui karya akademik yang disusun ke dalam prosiding KoNTeKS ke-15 tahun 2021 ini dapat merefleksikan dan memberikan arah perkembangan pengetahuan, teknologi, dan pendidikan teknik sipil di masa yang akan datang. Bahkan kegiatan KoNTeKS ke-15 tahun 2021 diharapkan juga dapat menjadi sarana pengembangan pengetahuan para ilmuwan, akademisi, dan insinyur teknik sipil Indonesia dalam menanggapi masalah-masalah yang ada dan sesuai dengan bidang dan keahliannya seperti Rekayasa Geoteknik, Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan, Keairan, Rekayasa Transportasi, Material, Rekayasa Struktur, dan Manajemen dan Rekayasa Konstruksi. Secara lebih khusus, kiranya melalui kegiatan KoNTeKS ke-15, ada pihak yang semakin tergerak untuk berpartisipasi menyumbangkan ide dan gagasan konstruktif yang tentunya berguna bagi dunia teknik sipil di Indonesia dan bangsa Indonesia.

## KONSORSIUM PENYELENGGARA



UNIKA SOEGIJAPRANATA



UAJY



USAkti



UNTA



UNS



ITENAS



UNUD

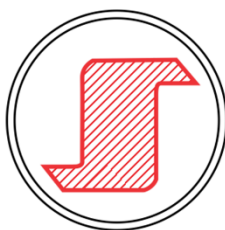


UNSYIAH



UPH

## DIDUKUNG OLEH



**BMPTTSSI**  
Badan Musyawarah  
Pendidikan Tinggi Teknik Sipil  
Seluruh Indonesia

*fib*  
CEB • FIP  
Indonesia





### Sie Perlengkapan

- Ir. D. Budi Setiyadi, MT (Unika Soegijapranata)
- Ir, Yohanes Yuli M., MT (Unika Soegijapranata)
- G. Agung Triandi (Unika Soegijapranata)
- Taufiq Hidayat (Unika Soegijapranata)
- Benny Ardhi Nugroho (Unika Soegijapranata)
- Sia William Benedict (Unika Soegijapranata)
- Francesco Gian Aprian Atmaja (Unika Soegijapranata)

### Sie Publikasi

- Ir. Widija Suseno, MT. (Unika Soegijapranata)
- Drs. Ir. Djoko Setijowarno, MT. (Unika Soegijapranata)
- Albertus Noventa Dana C, SE. (Unika Soegijapranata)
- Albertus Bayu Novanto (Unika Soegijapranata)
- Memory Rafi Fadhil Zaki (Unika Soegijapranata)
- Margaretha Januasni J. M. (Unika Soegijapranata)

### Sie Zoom & Recording

- Gabriel Jose P G., ST., MT. (Unika Soegijapranata)
- Daniel Hartono, ST. (Unika Soegijapranata)
- Andre Dohan (Unika Soegijapranata)
- Wisnu Setiaji (Unika Soegijapranata)
- Vincentius Oliviananda L. (Unika Soegijapranata)

### Sie Pendaftaran & Sertifikat

- Ir. David Widiyanto, MT. (Unika Soegijapranata)
- Dimas Diktta, ST. (Unika Soegijapranata)
- Diah Woro Tremiarwati, A.Md. (Unika Soegijapranata)
- Christoper Aditya Cahya D. (Unika Soegijapranata)
- Fidelis Claudio P. (Unika Soegijapranata)

### Sie Designer

- Luthfi Nindyapradana (Unika Soegijapranata)
- Mochamad Ravi Grentino (Unika Soegijapranata)
- Sindu Alfisam (Unika Soegijapranata)
- Gerardi Armanupraja (Unika Soegijapranata)

### Sie Konsumsi

- Fiona Indah Yurisaputri M. (Unika Soegijapranata)
- Adinda Adelia Puspita Asri (Unika Soegijapranata)
- Adinda Maharani Fachryan N. (Unika Soegijapranata)
- Marzelina Eka Ayu (Unika Soegijapranata)
- Renata Efonny Loitian G. (Unika Soegijapranata)





## DAFTAR ISI

Editor Prosiding	ii
Prakata Editor	iii
Konsorsium Penyelenggara	iv
Kepanitiaian	v
Daftar Reviewer	vii
Daftar Isi	viii

## FEATURED PRESENTATION & PEMBICARA KUNCI

1	<b>Prof. Po-Han Chen</b> Guru Besar Intelligent Automated Image Recognition National Taiwan University (NTU)	x
2	<b>Prof. Dr. Ir. Masyhur Irsyam, M.S.E</b> Guru Besar Kelompok Keahlian (KK) Rekayasa Geoteknik Institut Teknologi Bandung (ITB)	xi
3	<b>Prof. Dr. Eng. Yusak Ocvatius Susilo, S.T., M.T.</b> Guru Besar Digitalisasi dan otomasi dalam sistem transportasi dan mobilitas - KHT Royal Institute of Technology, Swedia	xii
4	<b>Prof. Dr. Ir. Puti Farida Marzuki</b> Guru Besar Kelompok Keahlian (KK) Manajemen dan Rekayasa Konstruksi (MRK) - Institut Teknologi Bandung (ITB)	xiv
5	<b>Prof. Ir. Bambang Suhendro, M.Sc., Ph.D.</b> Guru Besar Struktur - Universitas Gadjah Mada (UGM)	xxiv

## DAFTAR MAKALAH

A. Rekayasa Geoteknik	xxvii
B. Infrastruktur dan Lingkungan	xxviii
C. Keairan	xxix
D. Manajemen dan Rekayasa Konstruksi	xxx
E. Material	xxxiii
F. Rekayasa Struktur	xxxiv
G. Rekayasa Transportasi	xxxvi

## MAKALAH

A. Rekayasa Geoteknik	1
B. Infrastruktur dan Lingkungan	125
C. Keairan	171
D. Manajemen dan Rekayasa Konstruksi	240
E. Material	607
F. Rekayasa Struktur	649
G. Rekayasa Transportasi	816



**FEATURED PRESENTATION**  
**&**  
**PEMBICARA KUNCI**





**Prof. Po-Han Chen**

Prof. Po-Han Chen saat ini adalah Profesor di Department of Building, Civil, and Environmental Engineering di Concordia University, Montreal, Canada dan pada waktu yang sama juga sebagai Profesor di Department of Civil Engineering di National Taiwan University.

Prof. Po-Han Chen secara penuh waktu menjadi bagian dari National Taiwan University sejak Oktober 2009 hingga Juli 2021, serta menjadi bagian dari Faculty of School of Civil and Environmental Engineering, Nanyang Technological University, Singapore dari September 2001 hingga September 2009. Prof. Po-Han Chen telah menerbitkan sekitar 200 artikel akademik dan minat dipenelitiannya meliputi *Building Information Modeling (BIM)*, *green building and sustainable facilities*, *image processing and recognition*, *optimization of construction processes*, *IT applications in construction*, dan *project management*.

Dalam beberapa tahun terakhir, penelitian Prof. Po-Han Chen difokuskan pada *integration of building information modeling (BIM)* dan *green building certification systems*, termasuk U.S.A's LEED dan Taiwan's EEWH, begitu juga dengan *AR/VR/MR and blockchain applications in construction*. Prof. Po-Han Chen juga terlibat dalam pengembangan *green and sustainable Facility Information Modeling (FIM) system* untuk industri semikonduktor di Taiwan.

Prof. Po-Han Chen menerima gelar sarjana dari National Taiwan University pada tahun 1994 dan gelar master serta gelar Ph.D. di Purdue University pada tahun 1999 dan 2001 secara berurutan.





## **Prof. Dr. Eng. Yusak Octavius Susilo, S.T., M.T.**

Prof. Dr. Eng. Yusak Octavius Susilo, S.T., M.T. adalah guru besar atau full professor untuk bidang analisis dan kebijakan transportasi di KTH Royal Institute of Technology Swedia. Lahir di Cirebon tahun 1976 dibesarkan di Bandung dan menempuh Pendidikan S1 di Universitas Kristen Maranatha pada tahun 1994 – 1998. Kemudian mendapatkan magister di Rekayasa Transportasi ITB 1998 – 2000.

Lalu melanjutkan studinya di Kyoto University di Jepang pada bidang Engineering dan Travel Behaviour Analysis pada tahun 2002 – 2005. Setelah lulus dari Jepang beliau memutuskan kembali ke Indonesia. Tetapi nasib berkata lain dan pada tahun 2006 beliau bekerja sebagai Postdoctoral Research Fellow di Delft University of Technology dan dari sini mengantarkan beliau untuk menjadi dosen di Bristol University di Inggris. Tidak lama setelah itu, beliau memutuskan untuk berpindah ke Swedia sebagai dosen di KTH Royal Institute of Technology dan tinggal di Swedia sampai sekarang dan pada tahun 2016, beliau dipromosikan menjadi guru besar

### **Pengalaman Profesi**

- 2019 – Sekarang** Austrian Federal Ministry (BMK) Endowed Professorship in Digitalization and Automation in Transport and Mobility System
- 2011 – 2019** Full Professor in Transport Analysis and Policy
- 2007 – 2011** Senior Lecturer in Transport and Spatial Planning
- 2006 – 2007** Postdoctoral Research Fellow
- 2005 – 2006** Traffic Engineer
- 2000 – 2002** Transport Engineer and System Analyst
- 1997 – 2002** Part-time Lecturer
- 1999** Graduate Research Assistant

### **Penelitian**

- Smart Mobility Hubs as Game Changers in Transport, as a part of a consortium for the JPI-Urban Europe: Urban Accessibility dan Connectivity (with total project value 2.1 million Euro)
- Digitalization and Automation in Transport and Mobility System, Austrian Federal Ministry in Innovation, Transport and Technology (3.03 million euro)
- Novel Decision Support tool for Evaluating Strategic Big Data investments in Transport and Intelligent Mobility Services (NOESIS, Horizon2020, with total project value 1.2 million Euro)



### Publikasi

Beliau telah menerbitkan lebih dari 100 major international peer-reviewed (ISI) di jurnal artikel dan beliau memiliki h-index scopus 27 kemudian ada 140 makalah konferensi peer-reviewed dengan prosiding, lebih dari 20 buku dengan 13 sebagai penulis utama dan 10 laporan proyek yang didanai secara eksternal dan sejumlah presentasi baik science atau public yang populer yang dipublikasi baik melalui koran maupun radio.



**Prof. Dr. Ir. Puti Farida Marzuki**

---

### Pendidikan dan Pelatihan

- 2012 Programme for Leadership in University Management, Temasek Foundation - NUS, Singapore.
- 1986 Docteur Ingenieur, Ecole Nationale des Ponts et Chaussees (ENPC), Paris, France.
- 1984 Diplome d'Etudes Approfondies (DEA), Ecole Nationale des Ponts et Chaussees (ENPC), Paris, France.
- 1983 Certificat d'Etudes Superieures (CES), Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE), Lyon, France.
- 1979 Sarjana Teknik Sipil, Institut Teknologi Bandung.

---

### Pengalaman Mengajar

- Professor in Construction Management, Institut Teknologi Bandung (ITB), 2012 to present.  
Teach: Engineering Systems, Construction Management, Quality Management in Construction, Risk Management in Construction Projects
- Associate Professor, Assistant Professor, Lecturer, Institut Teknologi Bandung (ITB), 1981-2011. Teach: Operations Research, Concrete Technology, Systems Analysis, Wood Construction, Management

---

### Penelitian

- Behavior of Cement Based Materials at Early Ages
- Project Delivery Systems in Infrastructure Development
- Quality Management in Construction Projects
- Risk Management of Joint Ventures in Indonesian Construction Projects
- Carbon Footprint Model of Concrete High Rise Building Construction
- Interface Problems in Construction Projects
- Promoting Design Build Project Delivery Method in Indonesian Construction Projects



### Pengalaman Administrasi di Universitas

- 2015–2019 Senior Advisor to the Rector of ITB
- 2010–2015 Vice Rector of Finance, Planning, and Development, ITB
- 2006–2010 Dean - Faculty of Civil & Environmental Engineering, ITB
- 2004–2005 Dean - Faculty of Civil Engineering & Planning, ITB
- 2001–2004 Vice Dean II – Faculty of Civil Engineering & Planning, ITB
- 1998–2000 Head – Laboratory of Computation, Department of Civil Engineering, ITB
- 1996–1998 Secretary – Department of Civil Engineering, ITB

---

### Penghargaan Akademik

- 2020 Penghargaan Bidang Pengembangan Institusi, ITB
- 2016 35 Years of Service, ITB
- 2015 Ganesha Wira Adi Utama (Vice Rector), ITB
- 2011 Satyalencana Karya Satya XXX, Republic of Indonesia
- 2011 Ganesha Wira Adi Utama (Dean – Faculty of Civil & Environmental Engineering), ITB
- 2010 25 Years of Service, ITB
- 2007 Satyalencana Karya Satya XX, Republic of Indonesia
- 2007 Ganesha Wira Adi Utama (Dean – Faculty of Civil Engineering & Planning), ITB
- 1997 Satyalencana Karya Satya X, Republic of Indonesia

---

### Publikasi

- Marzuki, P. F.**, Hestiyani, and Sunaryo, I. (2012), Factors Affecting Job Satisfaction of Workers in Indonesian Construction Companies, *Journal of Civil Engineering and Management*, Vol. 18, Issue 3 (2012). Published by: Taylor & Francis, [www.tandf.co/journals/journal.asp](http://www.tandf.co/journals/journal.asp)
- Ellizar, E., Susilowati, F., and **Marzuki, P. F.** (2012), Total Quality Management and Actual Workmanship Quality of Major Indonesian Contractors, in *Research Development and Practice in Structural Engineering and Construction (Proceedings of The First Australasia and Southeast Asia Conference in Structural Engineering and Construction – ASEA-SEC-1, Perth, 28 Nov – 2 Dec 2012)*, ISBN: 978-981-08-7920-4 :: doi: 10.3850/978-981-08-7920-4\_Q-1-0162, Research Publishing Services, Singapore.
- Marzuki, P. F.** (2013), Manajemen Konstruksi: Mewujudkan Fasilitas Terbangun Berkualitas untuk Kemajuan Bangsa, Pidato Ilmiah Guru Besar Institut Teknologi Bandung, Majelis Guru Besar ITB, ISBN 978-602-8468-65-7.
- Marzuki, P. F.** and Wisridani, M. (2013), Quality Cost in Indonesian Construction Projects, *The Second International Conference on Sustainable Infrastructure and Built Environment (SIBE2013)*, 19-20 November 2013, Bandung, Indonesia.
- Tamin, R. Z., **Marzuki, P. F.**, Shahab, F., Wdiasanti, I., Oktavianus, A. (2013), A Survey on Indonesian Construction Consultancy Services (Strategic Issues and Recommendations to Improve Competitiveness), *The Second International Conference on Sustainable Infrastructure and Built Environment (SIBE2013)*, 19-20 November 2013, Bandung, Indonesia.
- Lumeno, S., **Marzuki, P. F.**, Tamin, R. Z., Sunaryo, I. (2014), International Joint Operation Organizational Structure Designs of Infrastructure Construction Projects, in “Sustainable Solutions in Structural Engineering and Construction”, Editors:



Chantawarangul, K., Suanpaga, W., Yazdani, S., Vimonsatit, V., Singh, A., ISEC Press USA.  
ISBN: 978-0-9960437-0-0.

**Marzuki, P.F., Wisridani, M.** (2014), Identifying Contractors' Planned Quality Costs in Indonesian Construction Projects, *Journal of Engineering and Technological Sciences*, Vol. 46, No. 4, December 2014.

**Marzuki, P.F., Nurdini, A., Ellizar, E., Meifrinaldi** (2014), Architectural Works Workmanship Quality Control Framework for Indonesian Construction Projects, in "55 Tahun ITB Membangun Negeri: From Research to Community Services 2014, Increasing the Global Competitiveness of the Nation", LPPM-ITB, ISBN: 978-602-1221-01-3, pp 150-152. <http://www.lppm.itb.ac.id>.

Tamin, R.Z., **Marzuki, P.F.,** Shahab, F., Widiasanti, I., Oktavianus, A. (2015), Improving Indonesian Consulting Services, *Journal of Engineering and Technological Sciences*, Vol. 47, No. 2, May 2015.

Hermawan, **Marzuki, P.F.,** Abduh, M., Driejana, R. (2015), Identification of Source Factors of Carbon Dioxide (CO<sub>2</sub>) Emissions in Concreting of Reinforced Concrete, The 5<sup>th</sup> International Conference of Euro Asia Civil Engineering Forum (EACEF-5), Surabaya, Indonesia, 2015, *Procedia Engineering* 125 (2015) 692-698, Elsevier.

**Marzuki, P.F.,** Perwitasari, D., Tamin, R. (2015), Subcontracting Management in an EPC Project: A Case Study of Delay Risks, in "Implementing Innovative Ideas in Structural Engineering and Project Management", Editors: Saha, S., Zhang, Y.X., Yazdani, S., Singh, A., ISEC Press, USA. ISBN: 978-0-9960437-1-7.

Tamin, R.Z., **Marzuki, P.F.,** Shahab, F., Widiasanti, I., Oktavianus, A. (2015), Improving Indonesian Consulting Services, *Journal of Engineering and Technological Sciences*, Vol. 47, No. 2, May 2015.

Hermawan, **Marzuki, P.F.,** Abduh, M., Driejana, R. (2015), Identification of Source Factors of Carbon Dioxide (CO<sub>2</sub>) Emissions in Concreting of Reinforced Concrete, The 5<sup>th</sup> International Conference of Euro Asia Civil Engineering Forum (EACEF-5), Surabaya, Indonesia, 2015, *Procedia Engineering* 125 (2015) 692-698, Elsevier.

**Marzuki, P.F.,** Perwitasari, D., Tamin, R. Z. (2015), Subcontracting Management in an EPC Project: A Case Study of Delay Risks, in "Implementing Innovative Ideas in Structural Engineering and Project Management", Editors: Saha, S., Zhang, Y.X., Yazdani, S., Singh, A., ISEC Press, USA. ISBN: 978-0-9960437-1-7.

Tamin, R.Z., Tamin, A.Z., **Marzuki, P.F.** (2016), Kontrak Kerja Berbasis Kinerja dan Evaluasi Penerapan pada Jalan Nasional, *Jurnal HPJI*, Vol. 2, No. 2, 121-131, Juli 2016, Jakarta.

Hermawan, **Marzuki, P.F.,** Abduh, M., Driejana, R. (2017), The Sustainable Infrastructure Through the Construction Supply Chain Carbon Footprint Approach, *Procedia Engineering* 171 (2017) 312-322, Elsevier.

**Marzuki, P.F.** and Tamin R. Z. (2017), Challenges of Design-Build Method Implementation in Public Works Project Delivery, in "Resilient Structures and Sustainable Construction", Eds. Pellicer et al., ISBN: 978-0-9960437-4-8, Proceedings of the Ninth International Structural Engineering and Construction Conference, Valencia, Spain, July 24-29, 2017.

Tamin, R. Z., Mahani, I., **Marzuki, P.F.,** Supported Build Operate Transfer Effectiveness Analysis to Improve Financial Feasibility of Toll Roads in Indonesia, *Jurnal HPJI (Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia)*, Vol. 3, No. 2, July 2017, ISSN 2407-9170.

Widiasanti, I., Tamin, R. Z., **Marzuki, P.F.,** Wiratmaja, I.I. (2018), Development of Civil Engineers' Certification System Evaluation Model, 3<sup>rd</sup> Annual Applied Science and



Engineering Conference (AASEC 2018), IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering 434 (2018) 012196, IOP Publishing, doi: 10.1088/1757-899X/434/1/012196.

**Marzuki, P.F.,** Oktavianus, A., Regina, A., Hasiholan, B., Meifrinaldi (2019), Interface Problems in Change Order-Challenged Projects, Journal of Construction in Developing Countries, 24(2), 1-22, 2019.

Bukit, I.N.M, **Marzuki, P.F.,** Tamin, R.Z, Meifrinaldi (2019), Stakeholders Interaction Framework of Utilities Development In and Adjacent to the Public Right of Way in Indonesia, The 2<sup>nd</sup> International Conference on Green Civil and Environmental Engineering, IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering 669 (2019) 012009, IOP Publishing, doi:19.1088/1757-899X/669/1/012009.

Putri, K.N.R., **Marzuki, P.F.** (2020), Model of Land Acquisition Productivity Performance for TollRoad Projects in Indonesia, CIVENSE, Civil and Environmental Science Journal, Vol. III, No. 02, pp. 083-093, 2020.



## Belajar dari Masa Pandemi Covid 19: *Unknown-Unknowns* sebagai Sumber Risiko Tidak Teridentifikasi dan Penyebab Disrupsi Proyek Konstruksi Infrastruktur

Puti Farida Marzuki<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Kelompok Keahlian Manajemen dan Rekayasa Konstruksi  
Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan  
Institut Teknologi Bandung

### ABSTRAK

Risiko yang tidak teridentifikasi, yang juga dikenal sebagai *unknown unknowns*, biasanya tidak masuk di dalam lingkup manajemen risiko. Masa pandemi Covid-19 telah memberikan pelajaran kepada pengelolaan proyek konstruksi infrastruktur bahwa risiko seperti ini harus semakin diwaspadai karena potensinya untuk mengakibatkan disrupsi pada proyek yang bersangkutan. Kolaborasi yang baik dan transparansi di antara para pelaku proyek yang terkena dampak risiko ini merupakan cara yang efektif untuk mencari solusinya. Manajemen proyek harus berusaha untuk mengubah sebanyak mungkin *unknown unknown* menjadi *known unknown* pada proyek-proyek yang akan datang dengan adanya dokumentasi yang baik dari pengalaman menghadapinya.

**Kata-kata kunci:** ketidakpastian, manajemen risiko, produktivitas proyek

### 1. PENDAHULUAN: PERSPEKTIF RISIKO DALAM PROYEK KONSTRUKSI INFRASTRUKTUR

Sehubungan dengan karakteristiknya, yang antara lain meliputi proses yang kompleks, memakan waktu panjang, melibatkan beragam pihak, dan adanya pengaruh dari faktor-faktor eksternal yang tidak seluruhnya dapat dikendalikan, proyek konstruksi infrastruktur selalu menghadapi tantangan perubahan dan ketidakpastian pencapaian objektifnya, baik dalam aspek waktu penyelesaian, biaya, maupun kualitasnya. Ketidakpastian bersumber dari tidak dikuasainya secara sempurna informasi, terutama yang diperlukan di dalam pengambilan keputusan yang berorientasi kepada ekspektasi tercapainya *output* dan *outcome* proyek pada masa yang akan datang. Pengambilan keputusan merupakan hal yang secara intensif dilakukan di dalam proyek konstruksi infrastruktur. Ketidakpastian ini selanjutnya menjadi risiko yang harus dihadapi oleh setiap proyek pembangunan infrastruktur sehubungan dengan *output* dan *outcome* keputusan yang menjadi objektif dari penyelenggaraan proyek. Lingkup ketidakpastian di dalam suatu proyek konstruksi sangat luas dan sebagian besar aktivitas manajemen proyek ditujukan untuk mengelola ketidakpastian ini sejak awal sampai akhir *project life cycle*. Pengelolaan ini lebih spesifik disebut dengan manajemen risiko. Bagian yang sangat penting dari manajemen risiko adalah mengenal sumber risiko tersebut sehingga dapat dilakukan respon yang tepat. Risiko yang tidak direspon dengan baik karena keterbatasan kemampuan pengelolaannya pada akhirnya dapat berakibat terjadinya disrupsi proyek yang bersangkutan yang terutama ditandai dengan menurunnya secara tajam produktivitas pekerjaan. Namun demikian, ada sumber risiko yang sangat sulit untuk diidentifikasi karena sama sekali tidak terduga dan belum pernah dihadapi sebelumnya. Inilah yang disebut dengan '*unknown-unknowns*'. Pandemi Covid-19 dapat dikatakan merupakan salah satu contoh dari '*unknown-unknowns*' tersebut yang telah membuat kita sadar akan keberadaan sumber risiko ini dan berusaha untuk siap meresponnya.

### 2. *UNKNOWN-UNKNOWNs* SEBAGAI SUMBER RISIKO DI DALAM PROYEK KONSTRUKSI INFRASTRUKTUR

Objektif manajemen risiko di dalam proyek konstruksi infrastruktur, seperti juga pada proyek-proyek lainnya, adalah meningkatkan probabilitas dan dampak dari *events* yang positif dan mengurangi probabilitas dan dampak dari *events* yang negatif. Kim (2012) menyatakan bahwa risiko yang tidak teridentifikasi, yang juga dikenal sebagai '*unknown unknowns*' biasanya berada di luar lingkup manajemen risiko. Sebagian besar '*unknown unknowns*' dianggap tidak mungkin diidentifikasi atau dibayangkan sebelum *event* yang bersangkutan terjadi.



Usaha untuk mengenal sifat risiko atau ketidakpastian yang sulit terdeteksi telah dilakukan sejak lama. Istilah *'unknown unknowns'* dipopulerkan pada tahun 2002 oleh Donald Rumsfeld, Menteri Pertahanan Amerika Serikat pada masa yang lalu. Sejak itu, mulai digunakan *'quadrants of knowledge'*, untuk memahami dan menjelaskan sifat risiko. Risiko diklasifikasikan berdasarkan tingkat pengetahuan (*knowledge*) mengenai terjadinya *risk event* (*known* atau *unknown*) dan tingkat pengetahuan mengenai dampaknya (*known* atau *unknown*), seperti yang diperlihatkan pada Gambar 1.

More	Knowledge about occurrence	<p><b>Known Unknowns</b></p> <p>We know there are things we can't predict</p> <p><i>Do research to decrease the amount of uncertainty; try to capture as assumptions and create contingency for others</i></p>	<p><b>Known Knowns</b></p> <p>Things we are certain of</p> <p><i>You should share and be transparent; capture as assumptions</i></p>
	Less	<p><b>Unknown Unknowns</b></p> <p>We don't know what we don't know</p> <p><i>Experiment more and these will become known unknowns for future projects</i></p>	<p><b>Unknown Knowns</b></p> <p>Other's know but you don't know</p> <p><i>Other's should share and be transparent; capture as assumptions</i></p>
		<b>Knowledge about impact</b>	
		Less	More

Gambar 1. *Quadrants of knowledge* untuk memahami risiko  
(Sumber: Veritas Total Solutions, CTRM Project Management Done Right)

Dengan demikian klasifikasi risiko dapat dijelaskan sebagai berikut:

- *Known knowns*. Mencakup hal-hal yang kita ketahui dan fahami, misalnya kenaikan biaya material konstruksi. Jadi *known knowns* bukan merupakan risiko melainkan permasalahan yang perlu ditangani yang merupakan bagian dari lingkup proyek
- *Known unknowns*. Risiko yang dapat diidentifikasi tetapi dampaknya tidak dapat dikuatifikasi secara akurat. Risiko klasik seperti ini pada dasarnya sudah disadari oleh para manajer proyek, serta biasanya sudah tercantum di dalam *codes* dan *standards*.
- *Unknown knowns*. Mencakup fakta-fakta tersembunyi yang mungkin telah diketahui oleh pihak-pihak tertentu namun tidak diketahui oleh manajer proyek.
- *Unknown unknowns*. Risiko yang tidak dapat diperkirakan. Manajer risiko tidak mengetahui keberadaan risiko ini.

Di dalam proyek konstruksi, manajer proyek pada umumnya berusaha untuk memaksimalkan *known knowns* dengan mendeteksi sebanyak mungkin fakta-fakta yang tersembunyi atau *unknown knowns*. Namun demikian, tidak seluruh risiko dapat diidentifikasi, dan risiko yang tidak teridentifikasi akan tetap menjadi *unknown unknowns* sampai *risk event* yang bersangkutan terjadi. *Risk event* tersebut sering disebut sebagai *Black Swan event*. Di dalam manajemen risiko, *Black Swan event* dihubungkan dengan *unknown risks* yang diperkenalkan oleh Taleb (2007) yang berpendapat bahwa *events* seperti ini tidak mungkin diprediksi akibat kelangkaannya, namun memiliki konsekuensi sangat parah.

### 3. UNKNOWN UNKNOWNS DAN POTENSINYA SEBAGAI PENYEBAB DISRUPSI DALAM PROYEK KONSTRUKSI

Menurut Hillson (2005), walaupun manajemen risiko proyek berfungsi sebagai radar untuk melihat ke depan, adalah tidak mungkin untuk mengidentifikasi seluruh risiko sebelum terjadi, antara lain karena hal-hal berikut: a) Beberapa risiko secara inheren tidak dapat diketahui; b) Beberapa risiko tergantung dari waktu; c) Beberapa





pengelolaan tenaga kerja, dampak keterlambatan material, sub-kontraktor dan rantai pasok, manajemen risiko dan asuransi, pencegahan terjadinya *claim*, atau pengelolaan *claim*, serta proses perselisihan.

Direktorat Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR di dalam konferensi persnya pada tanggal 12 Juni 2020 menyampaikan beberapa dampak tersebut terhadap penyelenggaraan jasa konstruksi (Kompas.com, 2020):

- a. Pemotongan, perubahan, atau realokasi dan *refocusing* anggaran pelaksanaan proyek-proyek Kementerian PUPR untuk penanganan dampak Covid-19. Besarnya anggaran Kementerian PUPR yang dipotong untuk penanganan Covid-19 ialah sebesar Rp 44,5 triliun dari total Rp 120 triliun.
- b. Keterlambatan penyelesaian proyek. Diperlukan strategi khusus untuk mengatasi dampak ini.
- c. Proyek-proyek konstruksi yang sedang berjalan terkendala dalam proses mobilisasi dan ketersediaan tenaga kerja atau material atau peralatan. Untuk mengatasi terjadinya perlambatan penyelesaian proyek dilakukan penghentian pekerjaan sementara apabila proyek itu terletak di zona merah.
- d. Peningkatan biaya pelaksanaan proyek. Status PSBB dan *physical distancing* berpengaruh kepada mobilisasi material, peralatan, dan tenaga kerja yang akhirnya menyebabkan peningkatan biaya proyek.

Kontraktor mengkonfirmasi kondisi keterlambatan penyelesaian proyek yang dikemukakan di atas. Pimpinan Gabungan Pelaksana Konstruksi Nasional Indonesia (Gapensi) mengatakan bahwa kondisi kedaruratan yang ditimbulkan oleh Covid-19 berimplikasi pada ketidakmungkinan proses pengerjaan konstruksi untuk berjalan normal, efektif, berkualitas dan tepat waktu. Akibat pandemi ini proyek pengerjaan bangunan di suatu daerah menjadi terbengkalai karena material dan para pekerjanya kesulitan ke lokasi proyek. Hal ini merupakan dampak dari kebijakan karantina wilayah yang diberlakukan pimpinan di daerah. Kondisi menjadi semakin berat jika materialnya harus didatangkan dari propinsi lain. Selain itu, kontraktor juga mengalami masalah akibat variabel eskalasi harga dan bahan baku yang melambung tinggi karena pelemahan nilai tukar rupiah.

Sehubungan dengan permasalahan yang dihadapi kontraktor di dalam pelaksanaan proyek konstruksi, pemerintah dihimbau untuk mengambil kebijakan dan tindakan berikut (Kompas.com, 2020):

- a. Mengeluarkan payung hukum terkait perpanjangan waktu penyelesaian pekerjaan hingga melampaui tahun anggaran.
- b. Melakukan penyesuaian harga satuan item pekerjaan dengan memberikan addendum biaya tambah atau dengan re-scoping (pengurangan item pekerjaan).
- c. Terkait dengan keberlanjutan proses pengadaan barang dan jasa konstruksi, mengevaluasi kembali Surat Edaran Menteri Keuangan (SE No. S-247/MK.07/2020 tentang penundaan pengadaan barang dan jasa yang bersumber dari DAK fisik.
- d. Tetap melanjutkan proyek dengan nilai di bawah 10 miliar yang diperuntukan bagi skala kecil dan atau UMKM.
- e. Mengusulkan agar belanja modal fisik yang direalokasi hanya untuk proyek multi years di mana azas manfaat dari kegiatan tersebut belum bisa dicapai sesuai target atau berfungsi pada tahun 2020.
- f. Terkait sektor keuangan, pemerintah diminta menurunkan suku bunga modal kerja konstruksi diiringi dengan restrukturisasi kredit dan penundaan bayar pokok sesuai dengan skala usaha. Selanjutnya, pemberlakuan penurunan suku bunga modal kerja ditujukan untuk angsuran leasing alat berat konstruksi.

Pandemi Covid 19 selanjutnya berdampak kepada pertumbuhan industri konstruksi Indonesia secara menyeluruh. Menurut *Fitch Solution* (di dalam Kompas.com, 2021) nilai industri konstruksi Indonesia diperkirakan pada tahun 2021 tumbuh hanya 2,7 persen. Di tengah harapan akan adanya pemulihan sektor infrastruktur Indonesia pada tahun 2021, angka infeksi kasus Covid-19 yang melonjak sampai pertengahan tahun ini dan adanya pembatasan wilayah justru menjadi penghalang. Ditengarai bahwa dampak yang ditimbulkan pada tahun 2021 tidak akan separah kondisi tahun 2020, karena industri konstruksi termasuk sektor esensial dan dibiarkan terus berlanjut. Data pada paruh pertama tahun 2021 telah menunjukkan beberapa tanda pemulihan, meskipun pada angka lebih rendah dari yang diprediksi sejak awal. Meski demikian, kondisi industri konstruksi untuk sisa tahun ini masih sangat fluktuatif karena pandemi belum sepenuhnya terkontrol. Pemulihan sektor infrastruktur dan konstruksi Indonesia sangat bergantung pada kemampuan pemerintah untuk belanja infrastruktur (*Fitch Solutions* dalam Kompas.com, 2021).

Selama pandemi, biaya pelaksanaan konstruksi juga mengalami peningkatan. Di Jakarta rata-rata biaya konstruksi menembus angka 689 dollar AS atau ekuivalen dengan hampir Rp 10 juta per meter persegi (Kompas.com, 2021).



Di dalam laporan konsultan *real estate*, *Turner & Townsend* (di dalam Kompas.com, 2021), disampaikan bahwa selama hampir 18 bulan hingga tahun 2021 ini, pemerintah, bisnis, dan rumah tangga mengalami keadaan darurat sebagai dampak pandemi Covid-19. Dunia yang muncul akibat pandemi global sangat berbeda dengan sebelumnya. Sekarang, pemulihan pasca-pandemi sedang berlangsung, para pemimpin dunia menyerukan agar tahun-tahun mendatang menjadi lebih dari sekadar periode pertumbuhan, tetapi juga pembaruan dan perubahan positif. Pemerintah di seluruh dunia telah mendorong dan mengupayakan sektor konstruksi untuk terus bergerak, dan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi yang lebih luas.

Fakta-fakta di atas menunjukkan disrupsi yang terjadi khususnya di dalam sektor konstruksi sebagai dampak dari pandemi Covid-19 (*unknown unknown*), dengan efeknya kepada keseluruhan rantai pasok, yang belum pernah terjadi sebelumnya. Meningkatnya biaya konstruksi, gangguan rantai pasok dan kekurangan tenaga kerja terampil, menjadi hambatan terbesar bagi pertumbuhan industri.

Dampak gabungan dari strategi negara yang berbeda untuk mengatasi pandemi menyebabkan konfigurasi ulang seluruh lanskap ekonomi global. Tingkat dan kecepatan perubahan selama 18 bulan terakhir belum pernah terjadi sebelumnya. Sifat dampak dan tingkat kompleksitas yang diakibatkannya tergantung terutama dari lokasi usaha dan proyek-proyek terkait. Aktivitas konstruksi bergerak dan berubah tergantung dari kebijakan pemerintah tentang apakah konstruksi dianggap sebagai kegiatan usaha yang esensial. Akibatnya, krisis Covid-19 telah mendorong para pelaku industri untuk meninjau kembali tantangan-tantangan bisnis jangka pendek maupun jangka panjang. Survei tahun ini melukiskan gambaran optimisme, namun hati-hati, untuk industri konstruksi. Awalnya, pemerintah mengalokasikan proporsi yang cukup besar pada Tahun Anggaran 2021 untuk pembangunan infrastruktur. Namun, pemerintah harus melakukan penyesuaian terhadap alokasi dana untuk pembangunan perawatan kesehatan. Karena itu, proyek dalam fase pra-konstruksi akan datang berada di bawah tekanan berat, terutama yang didanai negara. Ini akan membebani pertumbuhan nilai industri konstruksi hingga akhir tahun (Kompas.com, 2021).

## 5. MENYIKAPI *UNKNOWN UNKNOWN*S

Manajemen risiko yang dilaksanakan dengan baik diperlukan untuk menyikapi berbagai jenis risiko di dalam proyek konstruksi. Pemimpin proyek harus memastikan bahwa seluruh *known knowns* telah diperhitungkan, seluruh *known unknowns* diteliti lebih lanjut, dan audit dilakukan untuk meminimumkan dampak *unknown unknowns*.

Menurut de Bruijne et al. (2010), proyek-proyek dimana para pelakunya bekerja sama di dalam mengidentifikasi risiko, memiliki kemampuan untuk memperkecil peluang risiko *unknown* yang tidak pernah dikenal sebelumnya. Kerja sama ini akan menghasilkan analisis risiko bersama (*joint risk analysis*) dan komunikasi untuk mengurangi ambiguitas yang keseluruhannya memerlukan manajemen proses dan kolaborasi. *Partnering* merupakan dasar pemikirannya. Namun demikian, sikap seperti ini tidak mudah direalisasikan. Proyek-proyek kolaboratif seperti ini tidak dapat berhasil di dalam lingkungan dimana para pelakunya berusaha untuk mencapai sasarnya masing-masing. Inisiatif seperti ini harus diterapkan di dalam lingkungan yang lebih transparan. Untuk itu diperlukan cara berpikir yang baru dan cara yang baru pula untuk mengelola proyek-proyek infrastruktur berskala besar, dimana perilaku oportunistik dengan adanya fragmentasi berdasarkan kontrak harus dihindari.

Penelitian-penelitian yang dilakukan untuk mengeksplorasi cara memahami lebih baik *unknown unknowns* memperlihatkan bahwa tantangannya biasanya selain terletak pada sifat *unknown unknowns*, namun juga kadang-kadang pada pihak-pihak yang menghadapi *event* tersebut. Alles (2009) berpendapat bahwa halangan terbesar untuk menangani *unknown unknowns* adalah bahwa risiko ini tidak mudah dibayangkan dan juga bahwa mereka yang tidak mampu menghadapinya kadang-kadang secara sengaja mengabaikannya.

Pada kasus-kasus tertentu, suatu *event* yang berpeluang terjadi tidak dapat dikategorikan kepada *unknown unknown* karena telah diidentifikasi, namun konsekuensinya dapat dikategorikan kepada *unknown unknown*. Misalnya terjadinya bencana alam dapat diprediksi dengan mudah, namun dampaknya tidak mudah diestimasi karena efek *knock-on* atau efek domino yang berantai seperti yang dikemukakan oleh Ogaard (2009).

Di dalam lingkungan proyek yang menghadapi *unknown unknown* dan disrupsi sebagai dampaknya, pengambilan keputusan harus dilakukan dengan hati-hati. Pendekatan yang proaktif dilengkapi dengan aspek legalnya seringkali diperlukan untuk mengambil keputusan yang *cost-effective*.



Langkah pertama yang harus dilakukan di dalam mengelola *unknown unknown* adalah memahami akar permasalahan yang dihadapi. Walaupun permasalahannya tampak besar dan sulit diatasi namun setelah dilakukan penelitian lebih lanjut akar permasalahannya seringkali mungkin lebih kecil. Permasalahan harus dikomunikasikan sedini mungkin oleh manajer proyek. Selanjutnya perlu ada solusi yang direkomendasikan sehingga *stakeholders* dapat diyakinkan bahwa proyek dapat dilanjutkan. Seluruh pihak yang terlibat harus selalu memperoleh informasi mengenai kemajuan yang dicapai di dalam upaya mengatasi permasalahan. Komunikasi yang direncanakan dan dilaksanakan dengan baik merupakan kunci untuk membangun saling percaya dan kredibilitas. Untuk proyek yang akan dilaksanakan pada masa yang akan datang, permasalahan yang berawal dari *unknown unknown* pada proyek saat ini, akan menjadi *known unknown* dengan adanya dokumentasi mengenai pengalaman dan solusi yang diterapkan. Dengan demikian dapat diharapkan adanya pemahaman yang lebih baik mengenai risiko yang bersangkutan sehingga dapat didokumentasikan sebagai *known risk* untuk proyek lainnya. Tantangan seorang manajer proyek adalah menjadikan sebanyak mungkin *unknown unknowns* menjadi *known unknowns* sehingga dapat dilakukan antisipasinya dengan baik. Walaupun tidak semua hal dapat dipikirkan dan direncanakan, namun ada jalan untuk meminimumkan keterlambatan dan dampak negatif terhadap proyek akibat dari *unknown unknowns*.

## 6. KESIMPULAN

*Events* yang berpeluang rendah untuk terjadi namun dampaknya sangat signifikan bila terjadi (*Black Swans*) dan dikategorikan sebagai *unknown* dapat dialami oleh berbagai sektor dan industri. Banyak risiko yang secara inheren ada di dalam proyek-proyek infrastruktur seringkali tidak teridentifikasi atau bersifat *unknown* sampai *risk event* yang bersangkutan terjadi. Manajemen risiko umumnya meliputi analisis terhadap bahaya yang dapat diidentifikasi dan diduga (*foreseen*), sementara proyek infrastruktur yang besar dan kompleks tidak dapat mengabaikan keberadaan risiko yang tidak dapat diprediksi yang disebut dengan *unknown unknown*. Kenyataan ini terutama bersumber dari kurangnya pengetahuan tentang *unknowns* ini dan kejadian-kejadian pada masa yang lampau tidak cukup untuk memperkirakan masa yang akan datang. Terlebih lagi, sebagian besar proyek konstruksi infrastruktur bersifat unik dengan interaksi yang sangat beragam antar pihak-pihak yang terlibat. Masa pandemi Covid-19 telah memperlihatkan bahwa risiko yang tergolong dalam *unknown unknowns* berpotensi menyebabkan disrupsi di dalam proyek konstruksi infrastruktur. Disrupsi yang terjadi dapat menyebabkan proyek terhenti dan menimbulkan kebutuhan perubahan perencanaan dan pendanaannya. Pada keadaan ekstrem, *unknown unknowns* seperti pandemi Covid-19 berakhir dengan keadaan normal yang baru atau *'the New Normal'*. Untuk menyikapi *risk event* yang terjadi akibat *unknown unknowns* diperlukan kolaborasi yang baik di antara pihak-pihak yang terlibat di dalam proyek disertai dengan transparansi dan komunikasi untuk meminimumkan dampak negatifnya terhadap pencapaian objektif proyek.

## REFERENSI

- Alles, M. (2009). Governance in the age of unknown unknowns. *International Journal of Disclosure and Governance*, 6, 85-88.
- De Bruijne, M., Koppenjan, J., Ryan, N. (2010). Coping with unknown unknown and perverting effects. An introduction to the crises of risk management in public infrastructure management, IRSPM Conference, Berne, Swiss.
- Hillson, D. (2005). Why Risks Turn into Surprises, *Risk Doctor Briefings (Electronic Version)* no. 16.
- Kim, S.D. (2012). Characterizing unknown unknowns. *PMI Global Congress*.
- Kompas.com (2020).
- Kompas.com (2021).
- Koran Sindo (2020).
- Ogaard, R. (2009). Known unknowns. *Reinsurance*.
- Rumsfeld, D. (2002). Department of Defense news briefing, February 12, 2002.
- Society of Construction Law Delay and Disruption Protocol (2017).
- Stoelnsnes, R.R. (2007). Managing unknowns in projects. *Risk Management*, 9(4), 271-280.
- Taleb, N.N. (2007). *The Black Swan, the Impact of the Highly Improbable*, New York, Random House.
- Veritas Total Solutions, *Unknown Unknowns: How to Manage Risk Against the Unexpected*, CTRM Project Management Done Right. Diunduh dari <https://info.veritasts.com/insights>



### **Prof. Ir. Bambang Suhendro, M.Sc., Ph.D.**

Prof. Ir. Bambang Suhendro, M. Sc., Ph.D. adalah guru besar atau Ahli Utama dalam Himpunan Ahli Konstruksi Indonesia (HAKI). Saat ini aktif sebagai Guru Besar Fakultas Teknik di Universitas Gadjah Mada, Anggota Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (KKJTJ) Kementerian PUPR, Anggota Komite Keselamatan Konstruksi (Komite K2) Kementerian PUPR, Anggota Akademi Ilmu Pengetahuan Indonesia (API), Korwil Jateng – DIY sebagai Himpunan Ahli Konstruksi Indonesia, serta aktif sebagai Komda DIY dalam Asosiasi Ahli Rekayasa Kegempaan Indonesia.

#### **Edukasi**

- 1997 Sarjana Muda Teknik Sipil (BE), Fakultas Teknik UGM.
- 1979 Sarjana Teknik Sipil (Ir), Fakultas Teknik UGM.
- 1985, Master of Science in Structural Engineering (M.Sc.), Department of Civil & Environmental Engineering, Michigan State University, Michigan, USA.
- 1989 Doctor of Philosophy in Structural Engineering (Ph.D.), Department of Civil & Environmental Engineering, Michigan State University, Michigan, USA.
- 1996 Post Doctor Program in Smart Materials & Smart Structures, College of Engineering, Michigan State University, Michigan, USA.

#### **Pelatihan Internasional**

- 1980 Hydraulic Structures, Concrete Arch & Gravity Dams, Nippon Koei Consulting Engineers, Tokyo, Japan.
- 1982 Earthquake Engineering for Structural Engineers, Japan International Cooperation Agency
- 1999 Assessment of Existing Highway Bridges, Monash University, Clayton, Australia

#### **Organisasi Profesional**

Himpunan Ahli Konstruksi Indonesia (Haki) – Ahli Utama  
Asosiasi Ahli Rekayasa Gempa Indonesia (AARGI)  
Persatuan Insinyur Indonesia (PII)



### Ilmiah Paten

**ID P0029758:** Konstruksi Perkerasan dan Pondasi Dengan Sistem Cakar Ayam Modifikasi, solusi pada tanah lunak dan ekspansif, 2011

**P00201802759:** Tumpuan Klip Sementara Untuk Mengukur Gaya Tarik Kabel Jembatan, 2019

---

### Publikasi

75 Paper di International Journal / Conference Proceedings (30 diantaranya Scopus Indexed)

175 Paper dalam jurnal / Prosiding Seminar Nasional

# KoNTeKs . 15

Konferensi Nasional Teknik Sipil Ke-15

THE CONSTRUCTION INDUSTRY RECOVER,  
REBUILD & RENEW IN THE PANDEMIC ERA



DAFTAR MAKALAH

**A REKAYASA GEOTEKNIK**

GT - 01	Analisis Ancaman Gerakan Tanah dan Kerusakan Lingkungan Pada Pembangunan Infrastruktur <i>Shortcut</i> <i>I Nengah Sinarta, Putu Ika Wahyuni, A.A Istri Wahyu Mahendrayani</i>	2
GT - 02	Estimasi Nilai <i>Suction</i> Pada Batas Plastis dan Batas Cair <i>Budijanto Widjaja, Stella Liviana, Martin Wijaya</i>	11
GT - 03	Analisis Lendutan <i>Rigid Pavement</i> Akibat Pengaruh <i>Sweeling Pressure</i> dengan Metode Elemen Hingga <i>Rojab Nurul Huda, Bambang Setiawan, dan Wibowo</i>	19
GT - 04	Metode Akurat Interpretasi Kontur Lapisan Pasir dengan Menggunakan Analisis <i>Surfer</i> Untuk Kajian Likuifaksi Pada <i>Sand Relief 3D Map Especially in The Coastal Zone</i> Kota Banda Aceh <i>Munirwansyah, M, Munirwan, R.P, Munirwan, H, Almira, Z</i>	26
GT - 05	Kajian Daya Dukung <i>Bore Pile</i> Pada Proyek Pembangunan Gedung Jendral Soedirman Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur <i>Ahmad dan Muhammad Noor Asnan</i>	34
GT - 06	Analisis Penanganan Longsor Tanah Lanau Kepasiran di Tegallalang, Gianyar, Bali <i>I Wayan Ariyana Basoka, I Ketut Yasa Bagiarta</i>	41
GT - 07	Evaluasi Potensi Likuifaksi dengan Aplikasi <i>App Inventor</i> <i>Daniel Hartanto, Widja Suseno, Yuli Yohanes dan Gabriel Jose</i>	49
GT - 08	Analisis Bangunan Miring Empat Lantai di Bangka Belitung Menggunakan Parameter Asumsi <i>Orlando, Gregorius Sandjaja Sentosa, Aniek Prihatiningsih, dan Alfred Jonathan Susilo</i>	62
GT - 09	Pengaruh Panjang Serat Terhadap Kuat Tekan Bebas Campuran Tanah Lempung-Serat Sabut Kelapa <i>Anita Widianti, dan Hanung Adji Laksono</i>	72
GT - 10	Pengaruh Abu Tandan Sawit dan Semen Terhadap Nilai Kuat Geser Tanah Lempung <i>Muthia Anggraini, Alfian Saleh</i>	79
GT - 11	Penyelidikan Tanah Jalur Jalan I Gusti Ngurah Rai, Sunset Road, Pelabuhan Benoa dan Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali <i>I Wayan Redana</i>	87
GT - 12	Analisis Daya Dukung dan Settlement Pada Pondasi <i>Bored pile</i> <i>Lydia Darmiyanti dan Moch Rizky Ramadhan</i>	94
GT - 13	Analisa Daya Dukung <i>Minipile</i> Pada Proyek Pembangunan <i>Taxiway</i> Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto Samarinda <i>Vebrian, Niswaton Arifah, Santi Yatnikasari, Muhammad Noor Asnan</i>	100
GT - 14	Kajian Longsor Kebun Kopi km 42 dengan Menggunakan Metode Kesetimbangan Batas <i>Mohammad Zico Bierhofa, Sriyati Ramadhani, Martini dan Kusnindar Abdul Chau</i>	108
GT - 15	Pengaruh Molaritas dan Substitusi Bubuk Cangkang Telur Terhadap Nilai Kuat Tarik Belah Tanah Lanau dengan Stabilisasi Geopolimer-Abu Terbang <i>Willis Diana, Edi Hartono dan Serina Desylvia Triwidayarsi</i>	117



C. KEAIRAN

---

KA – 02	Analisis <i>Depth-Area-Duration</i> dengan HEC-RAS 2D Dalam Penentuan Infrastruktur Pengendalian Banjir di Banjir Sungai Pedolo <i>Kadek Windy Candrayana, I Nengah Sinarta, dan Cokorda Agung Yujana</i>	172
KA – 03	Gerusan Lokal Pada Pilar Jembatan Akibat Banjir Bandang ( <i>Flash Flood</i> ) yang Mengangkut Sedimen dan Debris <i>Maimun Rizalihadi</i>	183
KA – 04	Pemodelan Fisik Pengaruh Tinggi Pasang Surut Terhadap Kecepatan Aliran di Muara Sungai <i>Imam Rohani, Daeng Paroka, Muhammad Arsyad Thaha, Mukhsan Putra Hatta</i>	194
KA – 05	Prioritas Pemeliharaan Bangunan Gedung Berbasis <i>Analytical Hierarchy Process</i> <i>Iskandar Muda Purwaamijaya, Muhammad Arik Farhan Fuadi, Rina Marina Masri dan Fairuz Salwa</i>	202
KA – 06	Identifikasi Kondisi Saluran <i>Drainase</i> Jalan Terhadap Indeks Kerusakan Perkerasan Lentur Dengan Metode <i>Pavement Condition Index</i> Pada Ruas Jalan <i>Bypass</i> Gempol Kabupaten Pasuruan Jawa Timur <i>Faradillah Saves, Nurani Hartatik dan Ahnaf Sururi</i>	214
KA – 08	Kajian Teknis Stabilitas Kolam Pengendap Pada Area Penambangan PT. AFB di Kabupaten Morowali, Sulawesi Tengah <i>Muh. Saleh Thalib, Setiyawan dan Yuli Asmi Rahman</i>	226

---



#### D. MANAJEMEN DAN REKAYASA KONSTRUKSI

MK - 01	Identifikasi Faktor Keterlambatan Pada Tahap <i>Procurement</i> di Masa Pandemi <i>Coronavirus Disease-19</i> Pada Proyek Konstruksi <i>Yemima Theofanny, Caecilia Prayitna Welend, Hermawan, Jati Dwi Hatmoko</i>	241
MK - 02	Analisis Kesiapan Penyedia Jasa Dalam Upaya Peningkatan Kualitas Produk Konstruksi <i>Albani Musyafa</i>	248
MK - 03	Manajemen Konflik Rencana Anggaran Biaya Dalam Membangun Sarana Umum dengan Sistem Gotong Royong <i>Edison Hatoguan Manurung, Abdul Mubarak dan Charles Sitindaon</i>	255
MK - 04	Pengaruh Perubahan Desain Separator Lift Pada Tahap Konstruksi Terhadap Biaya Konstruksi (Studi Kasus Pembangunan Gedung di Jl. M.H. Thamrin, Jakarta) <i>Alip Prajoko, Edison Hatoguan Manurung dan Akhmad Dofir</i>	260
MK - 05	Pengaruh Pandemi COVID-19 Pada Pelaksanaan Proyek Konstruksi Bangunan: Persepsi Kontraktor	266
MK - 06	Kajian Faktor yang di Pertimbangkan Dalam Penyediaan Alat Berat <i>Excavator</i> di Kota Banda Aceh <i>Ricky Reja Pahlevie, Mubarak, Fachrurrazi</i>	274
MK - 07	Analisis Perbandingan Dampak Pandemi Covid-19 Pada Kontraktor Berskala Besar dan Kecil di Kota Jabodetabek <i>Felix Hidayat, Nathaniel Wijaya, Muchammad Sarwono Purwa Jayadi</i>	282
MK - 08	Studi Awal Efisiensi Penggunaan 5D-BIM Terhadap Volume Material dan Estimasi Biaya Pada Proyek Konstruksi (Studi Kasus Rumah Tinggal 2 Lantai) <i>A. Christopher Dwi B, Daniel Suryo Wasono, Hermawan, Jati Utomo Dwi Hatmoko</i>	292
MK - 09	Studi Awal Pemodelan <i>Building Information Modeling</i> (BIM) 4D Menggunakan <i>Program</i> Tekla <i>Structures</i> Berbasis <i>Life Cycle</i> (Studi Kasus Pada Proyek X di Yogyakarta) <i>Amelia Putri Sabela, Luthfi Nindyapradana, Hermawan, Jati Utomo Dwi Hatmoko</i>	302
MK - 10	Pengaruh <i>Hard Skill</i> dan <i>Soft Skill</i> Dalam Kesuksesan Proyek Konstruksi <i>I Nyoman Yudha Astana, GAP. Candra Dharmayanti, Ni Made Indah Virgayanti</i>	313
MK - 11	Penanganan Dampak Ancaman Gelombang Kedua COVID-19 dalam Sektor Konstruksi di Indonesia <i>Desiderius Viby Indrayana, Abdurrahim Rafsanjani</i>	320
MK - 12	Identifikasi Peran dan Kebutuhan Informasi <i>Stakeholders</i> Utama Dalam Pengembangan SITIKI <i>Jonathan dan Muhamad Abduh</i>	328
MK - 13	Pengaruh Kompetensi Terhadap Kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Tanjungpinang Dalam Implementasi <i>E-Procurement</i> <i>Dede Fajarnadi Candra</i>	339
MK - 14	Analisis dan Pengendalian Risiko Kerja Pada Pelaksanaan Proyek Bendungan Sidan di Badung, Bali <i>Dewa Ketut Sudarsana, Ida Bagus Rai Adnyana, I Gusti Made Putra Wedhana</i>	347
MK - 15	Proyek Konstruksi Pada Masa Pandemi Covid-19: Studi Terhadap Kebijakan Bagi Pekerja Konstruksi <i>Ryandika, Meifrinaldi</i>	356

MK – 16	Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Pada Pekerjaan <i>Runway</i> Bandara Buntu Kunik Kabupaten Tana Toraja <i>Eka Priska Kombong, Parea Rusan Rangan, Henrianto Masiku, Jacob Bokko, Decalice Sandagallang, Marselina Indrisari</i>	366
MK – 17	Penerapan <i>Value Engineering</i> (VE) Pembangunan Irradiator Gamma Serbaguna Kapasitas 2 MCi <i>Jasman, dan Mardiaman</i>	375
MK – 18	Kesesuaian Standar Perencanaan Gedung dan Jembatan Pada Proyek Strategis Nasional Stasiun Manggarai Jakarta <i>Ferry Hermawan1, Himawan Indarto2, Muhrozi2, Novita Bertiani Ndeo2 dan Alliza Nanda El Husna</i>	387
MK – 20	Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia Pada Proyek Gedung Apartemen 31 Sudirman <i>Suites</i> di Masa Pandemi Covid 19 <i>Ayu Sari Pasinggi, Josefina Ernestine. Latupeirissa, Meti</i>	397
MK – 22	Kajian Faktor-Faktor Keberhasilan Hubungan Kerjasama Kontraktor dengan Subkontraktor/Pemasok (Studi Kasus: Proyek Konstruksi di DKI Jakarta dan Jawa Barat) <i>Sabela Putri Sexa dan Biemo W. Soemardi</i>	406
MK – 23	Kajian Penerapan Teknologi Oleh Kontraktor Dalam Menghadapi Kondisi Pandemi Covid-19 <i>Rika Permatasari, Ignatius Mahardika, dan Biemo W. Soemardi</i>	417
MK – 24	Studi Literatur Kontrak Lumsum Berdasarkan Standar Pemerintah Indonesia dan FIDIC <i>Ritman Miko Hartanto, Jack Widjajakusuma dan Manlian Ronald Simanjuntak</i>	428
MK – 25	Studi Literatur Pengelolaan Risiko Pelaksanaan Proyek Bangunan Pantai Terhadap Kinerja Waktu Pelaksanaan <i>Marchin Alfredo, Jack Widjajakusuma</i>	435
MK – 26	Kajian Pengembangan Tolok Ukur Jalan Tol Hijau Baru di Indonesia <i>Kevin Andika Hartono dan Iris Mahani</i>	443
MK – 27	Umur Layan Cat di Indonesia: Kajian Literatur <i>Brigitta Petra Kartika Narindri</i>	455
MK – 29	Analisa Percepatan Proyek Menggunakan Metode <i>Crashing</i> dengan Alternatif Penambahan Tenaga Kerja atau Durasi Kerja <i>Andy Putra Rambe, Syahrizal dan Bunga Violita</i>	464
MK – 30	Analisis Percepatan Waktu Penyelesaian Proyek Menggunakan Metode <i>Fast-Track</i> dan <i>Crash Program</i> <i>Andy Putra Rambe, Ihda Mariani, Syahrizal</i>	471
MK – 31	Penerapan <i>Forensic Engineering</i> Pada Heritage Building (Studi Kasus: Kantor OJK Regional 3, Jawa Tengah dan D.I. Yogyakarta) <i>Hermawan, Junaedi Utomo, Daniel Hartono, Albertus Kriswandhono, Yohanes Khrisna Hadi Putra, Michael Sandjaya Yulianto</i>	482
MK – 32	<i>Branding</i> Pasar Tradisional Indonesia Sebagai Upaya Peningkatan Daya Saing Infrastruktur <i>Ferry Hermawan, Lius Catur Adiputro, Mariawati Manik, Rudi Yuniarto Adi</i>	490



**E MATERIAL**

---

MT – 02	Pengaruh Bahan Tambah Lem Beton Untuk Perbaikan Kegagalan Struktur Balok Beton Akibat Tarik Belah dan Lentur <i>Djoko Suwarno, Yoga Priyantono, Ariya Ferdian Nalendra, Widija Suseno</i>	607
MT – 03	Analisa Pengaruh Pemanfaatan Limbah Keramik Pada Campuran <i>Self Compacting Concrete</i> (SCC) <i>Anik Kustirini, Adolf Situmorang, Diah Setyati B. dan Bambang Purnijanto</i>	613
MT – 04	Pemanfaatan Limbah Pome Pada Lapisan <i>Asphalt Concrete-Wearing Course</i> (AC-WC) <i>Alfian Saleh, Muthia Anggraini, Fadrizal Lubis</i>	619
MT – 05	Tinjauan Sifat Fisik dan Mekanis Kayu Galam ( <i>Malaluca Cajuputi</i> ) Sebagai Balok Perancah Pengecoran Beton <i>Anang Akbar Arha, Ari Atfhin, Muhammad Noor Asnan, Farkhan Musyadad</i>	626
MT – 06	Kajian Kuat Tekan dan Absorpsi Beton dengan Bahan Tambah <i>Damdex</i> <i>Djoko Suwarno, Iqlauzal Zuhul Zenidane, Dany Aji Laksono, Yohanes Yuli Mulyanto</i>	633
MT – 07	Pemanfaatan <i>High Density Polyethylene</i> (HDPE) Sebagai <i>Additive</i> Pada Kuat Tarik Belah Beton Mutu Tinggi <i>Keumala Citra Sarina Zein, Wahyuni, Ulul Azmi</i>	641

---



---

ST - 18	Perilaku <i>Joint</i> Balok Kolom Standar PBI 1971 Terhadap Beban Siklik Setelah Perbaikan dengan Bahan Ferosemen <i>Zardan Araby, Samsul Rizal, Abdullah, Mochammad Afifuddin</i>	798
ST - 19	Pengaruh Gaya Aksial Tekan Terhadap Perilaku Kolom <i>Nuraji</i>	806

---



## PENGARUH TINGGI SEPATU KOLOM TERHADAP PERILAKU SAMBUNGAN KOLOM PRACETAK-PONDASI

Fakhruddin<sup>1</sup>, Rita Irmawaty<sup>1</sup> dan Rudy Djamaluddin

<sup>1</sup>Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas  
Hasanuddin, Jl. Poros Malino KM. 06 Bontomarannu,  
Gowa, Sulawesi Selatan  
Email: fakhruddin@unhas.ac.id dan  
fakhrud.civil05@gmail.com

### ABSTRAK

Salah satu sistem sambungan pada struktur pracetak adalah kolom dengan pondasi. Sepatu kolom yang merupakan inovasi dalam penelitian ini memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai alternatif dalam sistem sambungan kolom pracetak-pondasi yang telah ada saat ini. Sehingga, penelitian ini bertujuan untuk menginvestigasi bagaimana pengaruh variasi tinggi sepatu kolom terhadap perilaku sambungan kolom pracetak-pondasi. Sepatu kolom terbuat dari pelat baja yang memiliki variasi tinggi 12.5 cm (SPTK 12.5), 25 cm (SPTK 25) dan 37.5 cm (SPTK 37.5). Kolom yang terbuat dari beton normal mutu 18 MPa juga terdiri atas tiga buah. Dimensi kolom adalah 25 cm x 25 cm. Semua benda uji diberi beban statik monotonik hingga runtuh. Parameter yang diteliti adalah kapasitas momen, daktilitas, dan pola retak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa semakin tinggi sepatu kolom, semakin tinggi kapasitas momen yang dihasilkan. Nilai daktilitas SPTK 12.5, SPTK 25 dan SPTK 37.5 masing-masing sebesar 2.68, 2.14 dan 1.51, sehingga termasuk dalam daktilitas parsial. Pola kegagalan pada kolom berupa retak horizontal di daerah tarik sedangkan pada sepatu kolom umumnya terjadi pada sambungan baut dengan sepatu kolom, dimana sepatu kolom terangkat dari *footing*.

Kata kunci: sambungan, sepatu kolom, beban statik, momen, daktilitas

### 1. PENDAHULUAN

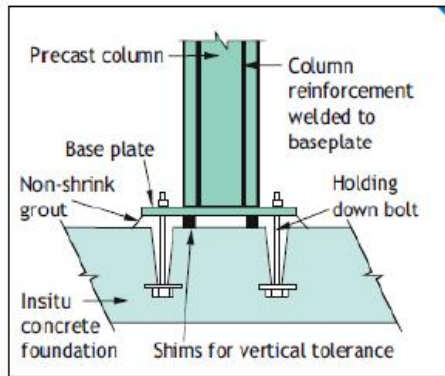
Sistem sambungan antar elemen struktur pracetak merupakan unsur yang sangat penting dalam desain bangunan pracetak. Sistem sambungan tersebut memiliki peranan yang sangat penting dalam menentukan kekuatan dari elemen struktur. Desain komponen struktur pracetak dan sambungannya harus melibatkan semua kondisi pembebanan dan kekangan mulai dari pabrikan awal sampai penggunaan akhir pada struktur, termasuk pembongkaran bekisting, penyimpanan, transportasi, dan ereksi. Kelemahan yang sering terjadi pada bagian sambungan adalah sulitnya mendapatkan kualitas sambungan yang sama dengan struktur monolit (bukan pracetak).

Salah satu sistem sambungan pada struktur pracetak adalah sambungan antara kolom dengan pondasi. Beberapa metode yang telah dikembangkan saat ini adalah *Socket Base Connection*, *knockdown system*, *pocket foundation*, *precast concrete base plate*, *projecting steel bars connection*. Gambar 1a dan b masing-masing menunjukkan *precast concrete base plate* dan *projecting steel bar*. Metode-metode tersebut sangat praktis, namun memiliki kelemahan dimana masih adanya pekerjaan di lapangan seperti pengecoran dan pengelasan pada saat proses penyambungan elemen pracetak.

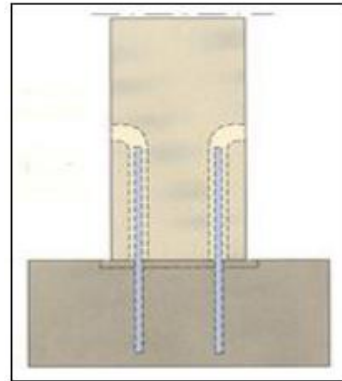
Dalam penelitian ini dikembangkan suatu sistem sambungan kolom pracetak-pondasi yang tanpa memerlukan pekerjaan pengecoran dan pengelasan. Metode yang dikembangkan yaitu penggunaan sepatu kolom yang terbuat dari pelat baja yang berbentuk kotak yang dilengkapi dengan angkur-angkur pada pelat dasar sepatu kolom. Dengan memasang angkur-angkur pada sepatu kolom, maka akan memudahkan proses pemasangan di lapangan serta meningkatkan tingkat kepresisian pada titik-titik kolom yang akan dipasang. Metode kerja dari metode ini adalah sepatu kolom diletakkan pada *sloef*, tepatnya pada titik-titik kolom. Setelah itu dilakukan pengecoran *sloef* sehingga monolit dengan angkur sepatu kolom. Setelah beton mengering, kolom kemudian ditempatkan atau didudukkan pada sepatu kolom tersebut. Untuk menjaga kestabilan serta kemudahan dalam proses penginstalan, sepatu kolom dilengkapi dengan lubang pasak yang



berfungsi sebagai pengunci sementara antara sepatu kolom dan kolom pracetak.



a. Precast concrete base plate



b. Projecting steel bar

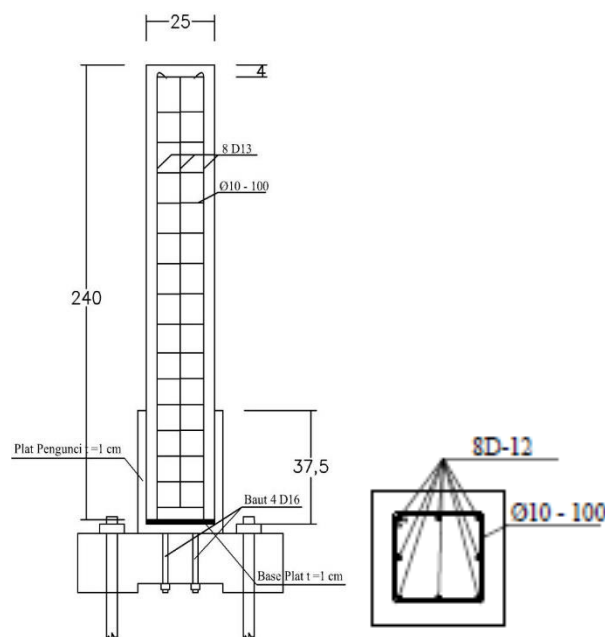
Gambar 1. Metode sambungan kolom pracetak-pondasi

Sepatu kolom yang merupakan inovasi dalam penelitian ini memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai alternatif dalam sistem sambungan kolom pracetak-pondasi. Namun, sebelum produk tersebut dapat diaplikasikan, maka perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai perilaku dari sepatu kolom tersebut. Salah satu parameter yang perlu diteliti adalah tinggi sepatu kolom. Sehingga, penelitian ini bertujuan untuk menginvestigasi bagaimana pengaruh variasi tinggi sepatu kolom terhadap perilaku sambungan kolom pracetak-pondasi.

## 2. METODOLOGI PENELITIAN

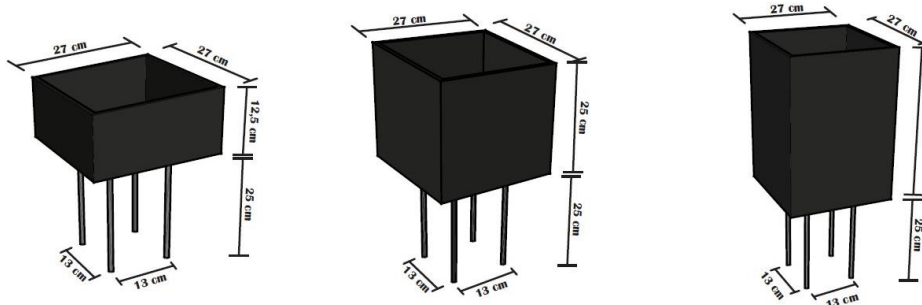
### Desain benda uji

Gambar 2 menunjukkan dimensi benda uji yang terdiri atas tiga komponen, yaitu *footing*, sepatu kolom dan kolom. *Footing* berfungsi sebagai *sloef* pada kondisi di lapangan. *Footing* didesain cukup kuat sehingga diharapkan tidak terjadi kegagalan. Dimensi *footing* adalah 1250 mm x 750 mm x 350 mm. Dimensi kolom pada penelitian ini didesain untuk memikul struktur dua lantai. Setelah dilakukan analisis menggunakan SAP 2000 V17, diperoleh dimensi kolom sebesar 250 mm x 250 mm. Benda uji *footing* dan kolom menggunakan beton normal  $f'_c$  18 MPa.



Gambar 2. Dimensi benda uji

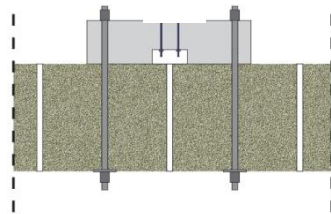
Gambar 3 menunjukkan dimensi sepatu kolom. Sepatu kolom terbuat dari pelat baja yang dipabrikasi berbentuk kotak terbuka yang disambung menggunakan las. Tiap sepatu kolom memiliki panjang dan lebar yang sama, yaitu 270 mm x 270 mm. Perbedaan hanya pada tingginya, yaitu 12.5 cm (SPTK 12.5), 25 cm (SPTK 25) dan 37.5 cm (SPTK 37.5). Selain itu, tiap sepatu kolom juga dilengkapi dengan angkur sebanyak 4 buah dengan diameter 16 mm.



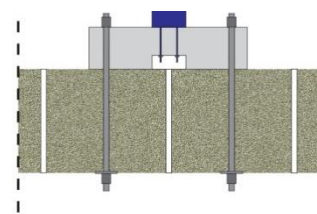
Gambar 3. Dimensi sepatu kolom

### Setup dan peralatan

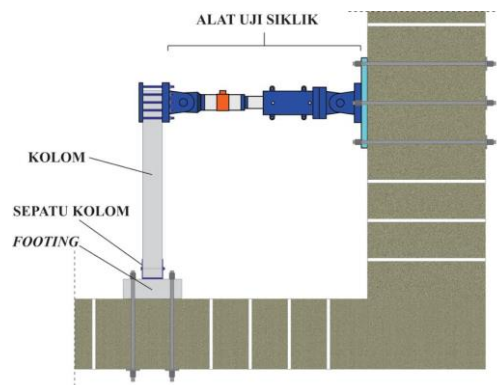
Ketiga benda uji diberi beban satu arah hingga terjadi kegagalan. Secara garis besar, proses *Setup* benda uji sebagai berikut: (1) Memasang *footing* yang diangkur pada lantai beton (*strong floor*) di laboratorium, (2) Memasang sepatu kolom pada *footing* yang dihubungkan dengan 4 buah baut diameter 16 mm, (3) Memasang kolom pada sepatu kolom, (4) Menghubungkan aktuator dengan kolom. Urutan-urutan *Setup* benda uji ditunjukkan pada Gambar 4.



a. Pemasangan *footing*



b. Pemasangan sepatu kolom

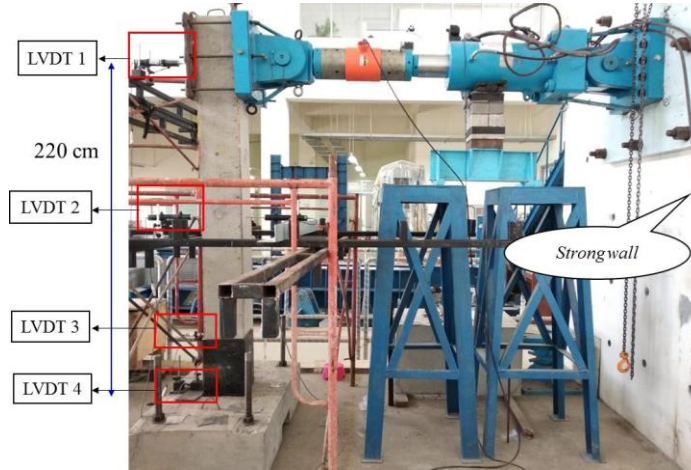


c. Pemasangan kolom dan aktuator

Gambar 4. Proses *setup* benda uji



Gambar 5 menunjukkan *Setup* pengujian. Pembacaan *load cell* setiap pembebanan 1 kN. Lendutan pada kolom dan sepatu kolom diukur menggunakan LVDT. Sementara regangan pada beton, tulangan dan sepatu kolom diukur menggunakan *Strain gauge*. Semua data direkam menggunakan *data logger*. Ketinggian *actuator* dengan dasar sepatu kolom adalah 220 cm.



Gambar 5. *Setup* pengujian

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### Hubungan beban-lendutan

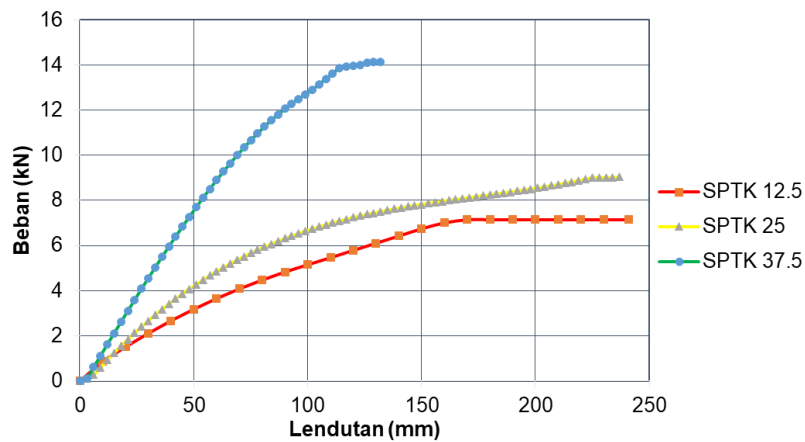
Tabel 1 merekapitulasi hasil pengujian dan Gambar 6 menunjukkan grafik hubungan beban-lendutan. Lendutan yang ditunjukkan pada Gambar 6 adalah lendutan yang terbaca pada LVDT 1 yang letaknya pada titik pembebanan. Secara umum, kekakuan hubungan beban-lendutan SPTK 12.5 cenderung sama dengan SPTK 25. Namun untuk SPTK 37.5, kekakuannya lebih tinggi. SPTK 12.5 menghasilkan beban maksimum sebesar 7.14 kN dengan lendutan 241.03 mm. SPTK 25 menghasilkan beban maksimum sebesar 9.03 kN dengan lendutan 236.95 mm. Sementara SPTK 37.5 menghasilkan beban maksimum 14.3 kN dengan lendutan 132 mm. Untuk lendutan, lendutan terbesar terjadi pada SPTK 12.5, kemudian SPTK 25, dan yang terendah adalah SPTK 37.5.

Dari uraian di atas maka dapat diketahui bahwa tinggi sepatu kolom akan berpengaruh terhadap besar beban maksimum dan lendutan yang terjadi pada kolom. Lendutan terbesar terjadi pada SPTK 12.5, kemudian SPTK 25, dan yang terendah adalah SPTK 37.5. Sementara untuk beban, beban tertinggi terjadi pada SPTK 37.5, dan beban terendah pada SPTK 12.5. Hal ini menunjukkan semakin tinggi sepatu kolom, semakin rendah lendutan, dan sebaliknya semakin tinggi beban maksimum.

Pada Gambar 6 juga ditunjukkan bahwa untuk SPTK 12.5, pada saat lendutan sebesar 170 mm, mulai terjadi kegagalan pada sambungan baut sepatu kolom sehingga beban tidak lagi bertambah yang menyebabkan grafik cenderung lurus, hingga kemudian pada saat lendutan maksimum sebesar 241.0 pengujian dihentikan karena telah terdengar bunyi patah dari baut sepatu kolom.

Tabel 1. Hasil pengujian

Benda Uji	Tinggi sepatu kolom (cm)	$P_{leleh}$ (kN)	$P_{ult}$ (kN)	$d_{leleh}$ (mm)	$d_{ult}$ (mm)	$M_{ult}$ (kN.m)	Daktilitas
SPTK 12.5	12.5	4.82	7.14	90	241.0	13.6	2.68
SPTK 25	25.0	7.00	9.03	111	236.9	236.1	2.14
SPTK 37.5	37.5	11.81	14.3	87	132.0	132.0	1.51



Gambar 6. Hubungan beban-lendutan

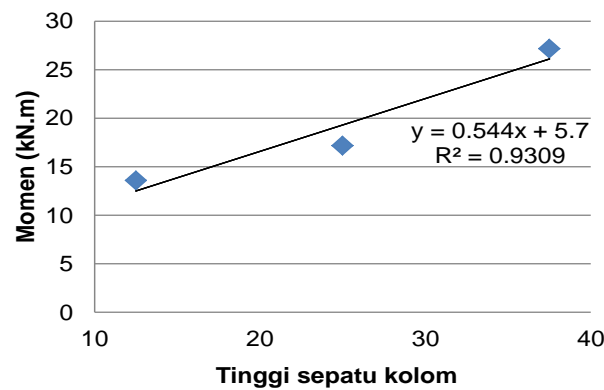
### Momen maksimum

Pada Gambar 6 juga ditunjukkan bahwa untuk SPTK 12.5, pada saat lendutan sebesar 170 mm, mulai terjadi kegagalan pada sambungan baut sepatu kolom sehingga beban tidak lagi bertambah yang menyebabkan grafik cenderung lurus, hingga kemudian pada saat lendutan maksimum sebesar 241.0 pengujian dihentikan karena telah terdengar bunyi patah dari baut sepatu kolom.

Secara matematis, hubungan tersebut dituliskan ke dalam Persamaan 1. dimana X adalah ketinggian sepatu kolom dan Y adalah kapasitas momen akibat pembebanan lateral monotonik. Persamaan 1 as dapat digunakan untuk memprediksi besarnya kapasitas momen untuk benda uji dengan ketinggian sepatu kolom antara 12.5 cm hingga 37.5 cm.

$$Y = 0.544X + 5.7 \text{ dengan } R^2 = 0.93 \quad (1)$$

Perlu dicatat bahwa Persamaan 1 di atas memiliki keterbatasan dimana belum mengakomodir variasi lainnya, seperti tebal pelat, jumlah angkur dan diameter angkur. Sehingga perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk memperluas penggunaan persamaan tersebut.



Gambar 7. Hubungan tinggi sepatu kolom dengan kapasitas momen

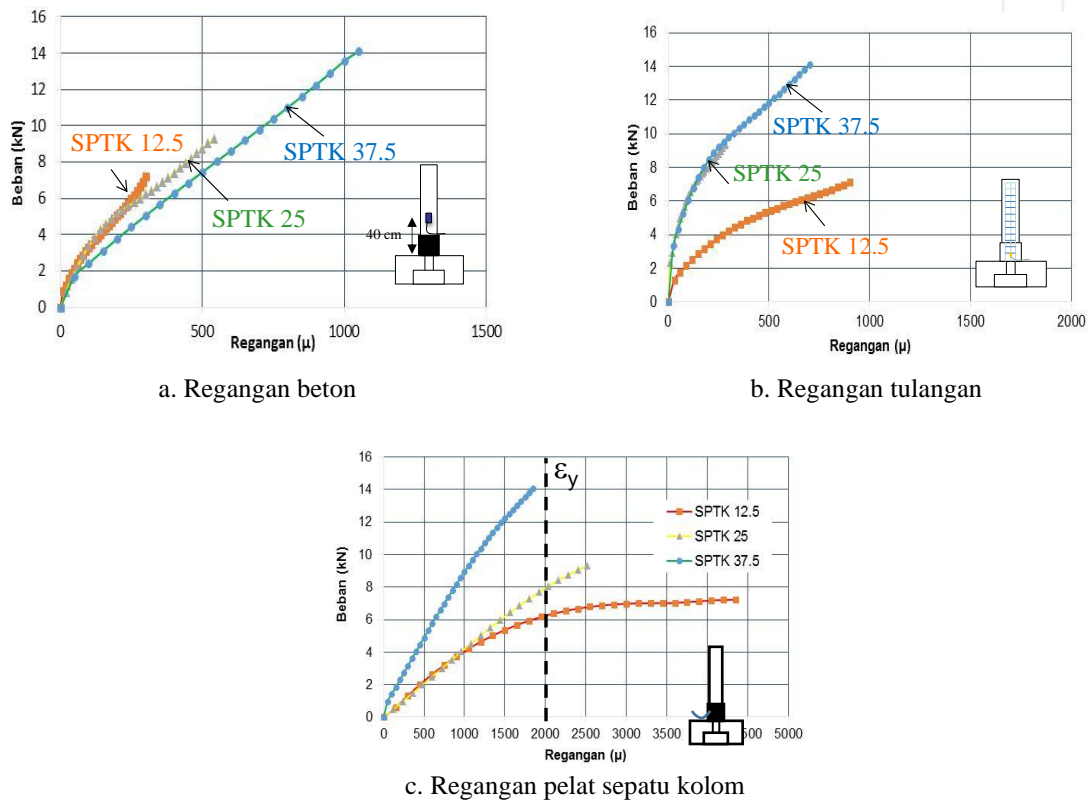
### Hubungan Beban-Regangan

Gambar 8a menunjukkan hubungan beban dan regangan pada beton untuk setiap variasi sepatu kolom. *Strain gauge* dipasang pada sisi tekan maksimum beton yang berada pada ujung atas sepatu kolom. Berdasarkan gambar, untuk SPTK 12.5 diperoleh beban ultimit sebesar 7.195 kN dengan regangan sebesar 300  $\mu\epsilon$ . Untuk variasi SPTK 25 didapatkan beban ultimit sebesar 9.29 kN dan regangan sebesar 540  $\mu\epsilon$ . Sementara untuk variasi SPTK 37.5 didapatkan nilai beban ultimit sebesar 14.1 kN dan regangan sebesar 1050  $\mu\epsilon$ . Nilai regangan beton menjadi lebih tinggi jika menggunakan variasi sepatu kolom yang paling besar yaitu 37.5. Hal ini menunjukkan bahwa beton belum hancur pada saat beban maksimum.



Gambar 8b menunjukkan hubungan antara beban dan regangan yang terjadi pada tulangan utama. Untuk variasi SPTK 12.5 diperoleh beban ultimit sebesar 7.14 kN dengan regangan 900  $\mu\epsilon$ . Untuk variasi SPTK 25 didapatkan beban ultimit sebesar 9.38 kN dengan regangan sebesar 285  $\mu\epsilon$ . Sementara nilai beban ultimit pada variasi SPTK 37.5 adalah 14.1 kN dengan regangan sebesar 1050  $\mu\epsilon$ . Hal ini menunjukkan bahwa tulangan belum leleh saat beban maksimum tercapai.

Gambar 8c menunjukkan hubungan antara beban dan regangan pada pelat sepatu kolom. Berdasarkan grafik di atas, untuk SPTK 12.5 diperoleh beban ultimit sebesar 7.23 kN dengan regangan sebesar 4350  $\mu\epsilon$ . Nilai beban ultimit untuk variasi SPTK 25 sebesar 9.31 kN dengan regangan sebesar 2520  $\mu\epsilon$ . Hasil ini menunjukkan bahwa semakin tinggi sepatu kolom maka semakin rendah regangan yang terjadi pada sepatu kolom. Selain itu, hasil penelitian juga menunjukkan bahwa sepatu kolom SPT 12.5 dan SPTK 25 telah mengalami leleh, sebaliknya SPTK 37.5 belum leleh.



Gambar 8. Hubungan beban-regangan pada beton, tulangan dan pelat sepatu kolom

### Daktilitas

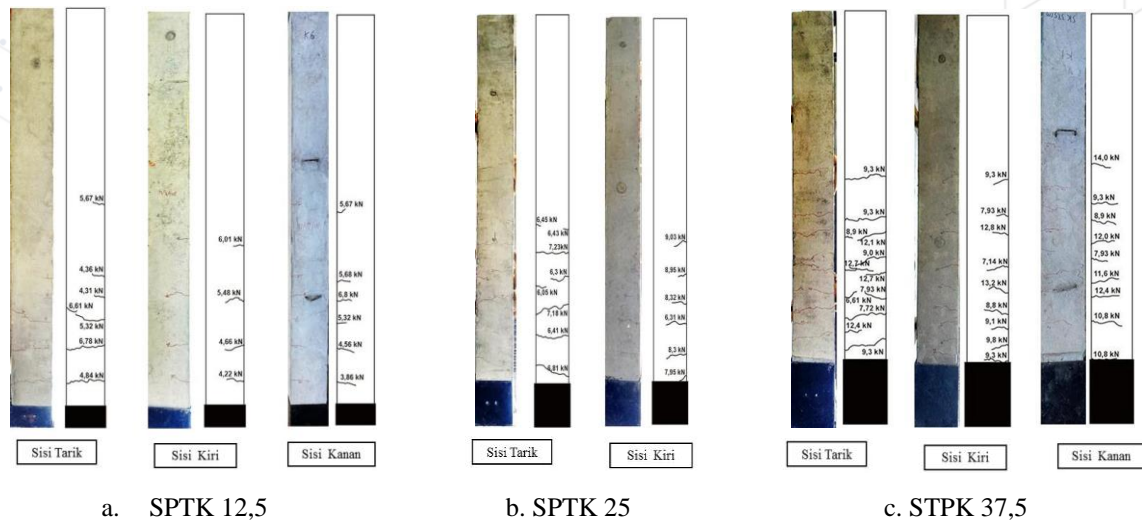
Berdasarkan Tabel 1 didapatkan nilai daktilitas untuk SPTK 12.5 sebesar 2.68, untuk SPTK 25 sebesar 2.14 dan untuk SPTK 37.5 sebesar 1.51. Berdasarkan SNI 03-1726-2002 pasal 3.14 mengklasifikasikan daktilitas menjadi daktilitas penuh, parsial, dan elastik penuh. Baik SPTK 12.5, SPTK 25, SPTK 37.5, ketiganya termasuk dalam daktilitas parsial (1.0 – 5.9).

### Pola retak

Berdasarkan Tabel 1 didapatkan nilai daktilitas untuk SPTK 12.5 sebesar 2.68, untuk SPTK 25 sebesar 2.14 dan untuk SPTK 37.5 sebesar 1.51. Berdasarkan SNI 03-1726-2002 pasal 3.14 mengklasifikasikan daktilitas menjadi daktilitas penuh, parsial, dan elastik penuh. Baik SPTK 12.5, SPTK 25, SPTK 37.5, ketiganya termasuk dalam daktilitas parsial (1.0 – 5.9).

Gambar 9 menunjukkan pola retak yang terjadi pada benda uji. Pengamatan pola retak dilakukan terhadap benda uji pada saat beban retak pertama sampai beban retak maksimum. Untuk ketiga benda uji, perambatan retak bergerak secara intensif dari sisi tarik ke sisi tekan balok dengan tipe retak yang terjadi adalah jenis retak lentur (*flexural crack*). Retak awal pada umumnya terjadi pada daerah seperempat bentang.

Untuk SPTK 12,5, retak awal terjadi pada beban 3.86 kN dengan posisi sekitar 10 cm dari sepatu. Seiring dengan pembebanan yang terus berlanjut retakan pada sisi tarik semakin merambat hingga pada beban ultimit 7.14 kN. Pada saat beban sebesar 6.07 kN, sepatu kolom mulai terangkat di daerah tarik, hingga mencapai beban ultimit sepatu kolom terus terangkat sebesar 4.5 cm yang mengakibatkan baut pada sepatu kolom bengkok seperti yang ditunjukkan pada Gambar 10a. Hingga diakhir pengujian, terdengar bunyi patah dari baut sepatu kolom sehingga pengujian dihentikan. Untuk SPTK 25, retak pertama terjadi pada beban 6.05 kN di tengah bentang kolom. Retak di sekitar sepatu kolom baru terjadi pada saat beban sebesar 6.81 kN. Sepatu kolom mulai terangkat sekitar 1.5 cm pada saat beban sebesar 7.2 kN hingga pada saat beban ultimit sebesar 9.03 kN, sepatu kolom terangkat 2.3 cm. Untuk SPTK 37,5, retak awal terjadi pada saat beban sebesar 7.14 kN di tengah bentang kolom, kemudian pada saat beban 7.93 kN retak baru terjadi di sekitar daerah sepatu kolom. Untuk SPTK 37,5, sepatu kolom terangkat sekitar 1 cm pada saat beban sebesar 12 kN, dan pada saat beban ultimit, sepatu kolom terangkat sebesar 2.8 cm seperti yang ditunjukkan pada Gambar 10b.



Gambar 9. Pola retak benda uji



a. Baut/angkur bengkok



b. Sepatu kolom terangkat

Gambar 10. Kondisi sepatu kolom pada beban ultimit

#### 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pengujian sambungan kolom pracetak-pondasi menggunakan sepatu kolom dengan berbagai variasi tinggi, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Variasi tinggi sepatu kolom mempengaruhi perilaku sambungan kolom pracetak-pondasi. Semakin tinggi sepatu kolom, semakin tinggi kapasitas momen yang dihasilkan.
2. Secara matematis, hubungan antara ketinggian sepatu kolom (X) dan kapasitas momen (Y) akibat pembebanan lateral monotonik adalah  $Y = 0.544X + 6.03$  dengan  $R^2 = 0.966$ .



3. Berdasarkan rasio perbandingan variasi tinggi sepatu kolom terhadap beban maksimum, SPTK 25 lebih efektif dibandingkan SPTK 37.5.
4. Nilai daktilitas SPTK 12.5, SPTK 25 dan SPTK 37.5 masing-masing sebesar 2.68, 2.14 dan 1.51, sehingga dikategorikan daktilitas parsial.
5. Pola kegagalan pada kolom berupa retak horizontal di daerah tarik sedangkan pada sepatu kolom umumnya terjadi pada sambungan baut dengan sepatu kolom, dimana sepatu kolom terangkat dari footing.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ervianto, Wulfram I. (2006). *Eksplorasi Teknologi dalam Proyek Konstruksi (Beton Pracetak dan Bekisting)*. Andi: Yogyakarta.
- Fachrul Rizal dan Tavio. (2014). "Desain Pemodelan Sambungan Model Precast pada perumahan tahan gempa di Indonesia berbasis Knockdown system". JURNAL TEKNIK POMITS Vol. 3, No. 1, (2014) ISSN: 2337-3539 (2301-9271 Print). Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)
- Izzuddin, B., Vlassis, A., Elghazouli, A., & Nethercot, D. (2008). "Progressive collapse of multi-storey buildings due to sudden column loss—Part I: Simplified assessment framework". *Engineering structures*, 30(5), 1308-1318.
- Louwrens, Hubert Mostert. (2014). "Design and construction preferences for connections in the precast concrete industry of South Africa". Thesis presented in partial fulfilment of the requirements for the degree Master of Engineering (Research) in the Faculty of Engineering at Stellenbosch University.
- McCormac, J. C., & Brown, R. H. (2013). *Design of reinforced concrete*. Wiley Global Education.
- Nurjannah, Siti Aisyah. (2011). *Perkembangan Sistem Struktur Beton Pracetak Sebagai Alternatif Pada Teknologi Konstruksi Indonesia Yang Mendukung Efisiensi Energi Ramah lingkungan*. Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya. Palembang.
- Standar Nasional Indonesia (SNI). 2013. tentang Persyaratan Beton Struktural untuk Bangunan Gedung. SNI 2847-2013. Badan Standardisasi Nasional.
- Tsai, M.-H., & Lin, B.-H. (2008). *Investigation of progressive collapse resistance and inelastic response for an earthquake-resistant RC building subjected to column failure*. *Engineering structures*, 30(12), 3619-3628.