

Perencanaan Struktur Pada Rekayasa Tahap Konstruksi

BIMBINGAN TEKNIS BETON PRACETAK PRATEGANG KONSTRUKSI JALAN LAYANG

DR.Ir. Hari Nugraha Nurjaman, MT

KETUA UMUM IAPPI



2-6 May, 2018

The 16th Exhibition of Building
and Interior

Indonesia Convention Exhibition (ICE)
Jakarta, Indonesia



Balai Jasa Konstruksi Wilayah III
Direktorat Jenderal Bina Konstruksi
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat



Daftar Isi

- Pendahuluan
- Definisi Konstruksi Pracetak dan Prategang : Stress Control
- Sejarah Konstruksi Pracetak dan Prategang
- Kondisi Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019
- Perhitungan Struktur pada Tahap Konstruksi
 - Kasus I girder bentang Panjang
 - Kasus 'Wet Join' LRT Kelapa Gading
 - Underpass Perimeter Selatan Bandara Soetta
 - Kasus penggunaan material prategang :
 - Kabel penggantung Jembatan Koridor Penghubung Bursa Efek Indonesia
 - Batang penumpu pengecoran Pier Becakayu
 - Structural Health Monitoring System (SHMS)
 - Dari perhitungan struktur tahap konstruksi ke SOP Konstruksi
- Program Sertifikasi Tenaga Konstruksi dan Pembinaan Profesi Berkelanjutan dalam UU No.2/2017 tentang Jasa Konstruksi
- Penutup

I. Pendahuluan

- Konstruksi Indonesia saat ini sedang dalam masa “Percepatan” Pembangunan Infrastruktur sebagai Program Kabinet Kerja 2014-2019
- Volume pekerjaan infrastruktur per tahun meningkat 2.5 x dari masa “normal”
- Industri pracetak dan prategang adalah industri konstruksi berbasis manufaktur yang dari sejak masa awal pembangunan Indonesia sudah menunjukkan perannya dalam menghasilkan kualitas pekerjaan infrastruktur yang baik, cepat, ekonomis dan berkelanjutan
- Industri ini mempunyai karakter untuk mendukung percepatan pembangunan infrastruktur, berpartisipasi di Masyarakat Ekonomi ASEAN (2016) dan persiapan Pasar Global (2020)

I. Pendahuluan



Tiang Pancang Pracetak pada Gedung Sarinah 1962



Struktur Prategang pada Jembatan Semanggi 1962



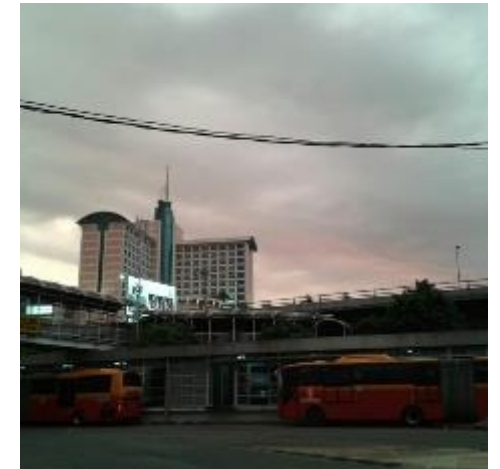
Struktur Prategang pada Gedung Parlemen 1965



Struktur Prategang Metoda Kantilever pada Jembatan Rajamandala 1979



Tiang Pancang, Girder, Sosrobahu Jalan Lavang Cawang-Priuk 1985



Flyover Grogol 1989

I. Pendahuluan



Piles



Sheet Pile



Industri Beton Pracetak dan Prategang Start in 1974 with Precast Government Company Bridge



Building



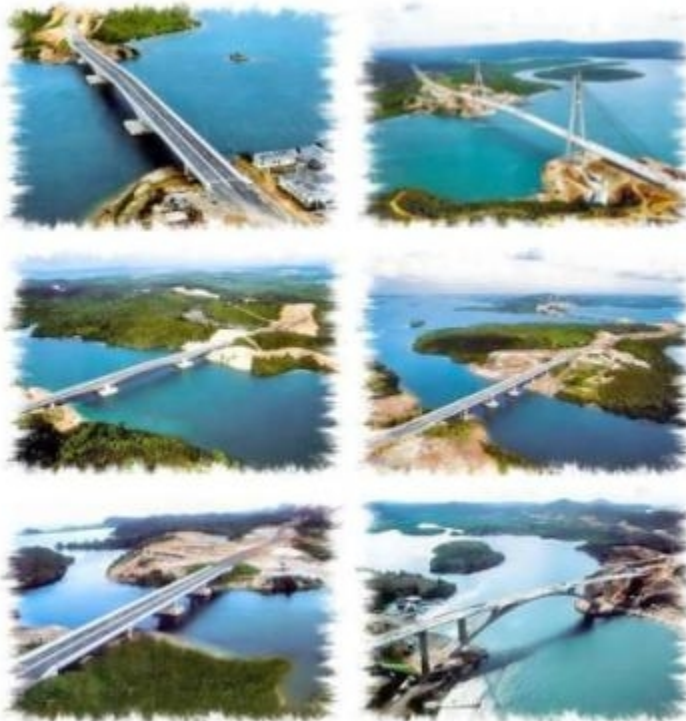
Housing



Precast Rigid Pavement

I. Pendahuluan

- Bridge Structures
 - Long span bridge : prestress technology and engineering (Euro comparison study) in Barelang Bridge (1995)



6 long span bridge in Riau Islands



Paspati Bridge, Bandung (2005)



Suramadu Bridge, Surabaya (2009)



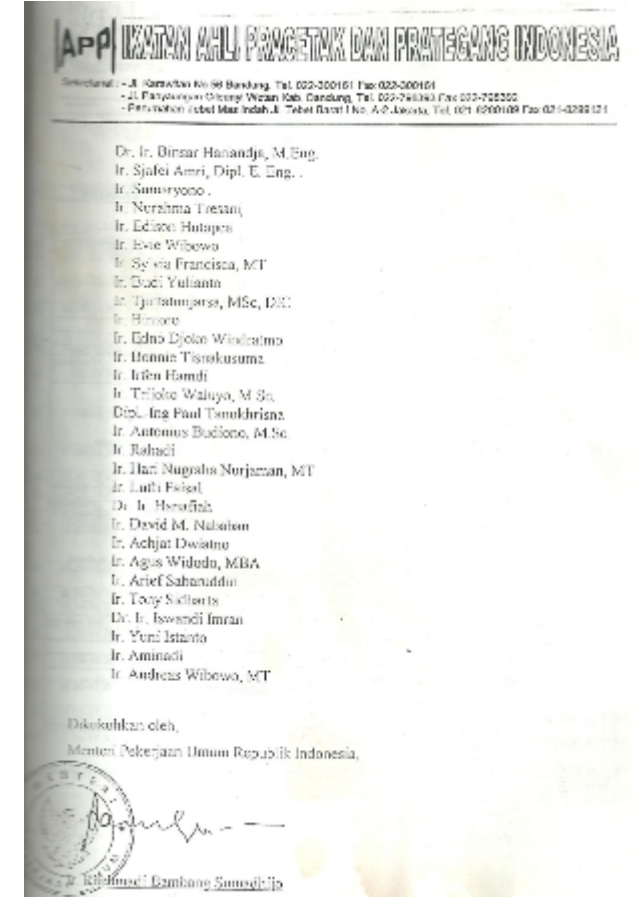
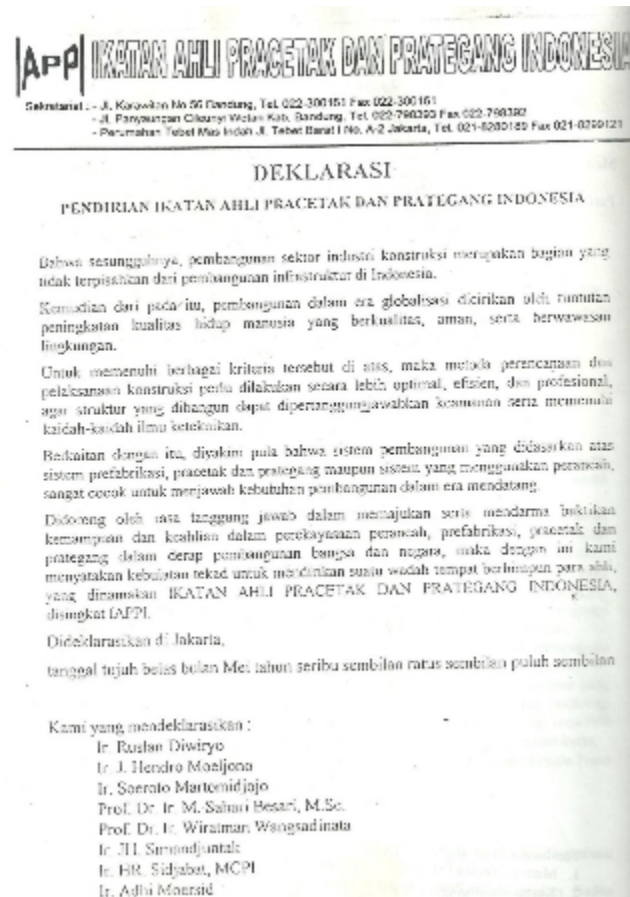
Soekarno Bridge, Manado (2015)



Merah Putih Bridge, Ambon (2015)

I. Pendahuluan

- Pada tanggal 17 Mei 1999, dibentuk Ikatan Ahli Pracetak dan Prategang Indonesia (IAPPI), yang merupakan asosiasi profesi + (wadah berhimpunnya seluruh stakeholder : Pemerhati, Peminat, Ahli, dan Pelaku Individual Maupun Badan/Perusahaan yang Bergerak dalam Teknik Pracetak, Perancah dan Prategang) yang dikukuhkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum



I. Pendahuluan

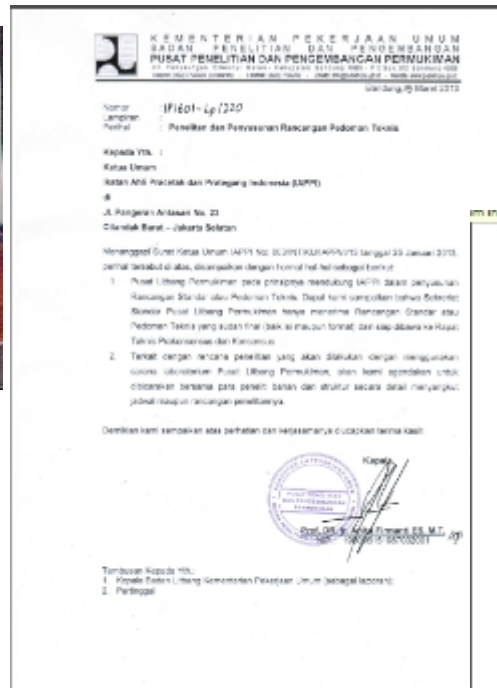
- Telah berhasil mendorong penggunaan sistem pracetak pada bangunan pemerintah dan swasta, regulasi khusus untuk sistem pracetak, dan pelatihan serta sertifikasi tenaga kerja konstruksi



Alih Teknologi



Pengembangan Teknologi



Pembuatan Standar Teknis dan Standar Kompetensi Kerja



Tata cara perancangan beton pracetak dan beton prategang untuk bangunan gedung

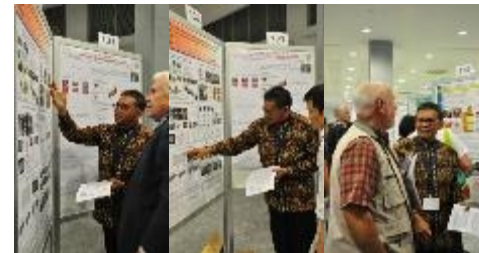
BSN Badan Standartisasi Nasional



Pelatihan/Bimbingan Teknis/Pembinaan Profesi Berkelanjutan (PPB) dan Sertifikasi Tenaga Ahli dan Terampil

I. Pendahuluan

- Studi Banding, Publikasi Seminar, Jurnal dan Pameran Internasional



Beijing 2008

Muenchen 2010

Netherland 2010

Lisbon, Finland 2012

Bauma Germany 2013

I. Pendahuluan

- Studi Banding, Publikasi Seminar, Jurnal dan Pameran Internasional



Kalsruhe Germany 2013



USA Tour 2015



Santiago 2017

International Journal of Civil Engineering and Technology (IJCIET)
 Volume 8, Issue 10, October 2017, pp. 843-865, Article ID: IJCIET_08_10_083
 Available online at <http://www.iaeme.com/ijcietaonline.asp?Type=ICJT&IType=I&Type=I>
 ISSN Print: 0976-6303 and ISSN Online: 0976-6315

© IAROME Publication Scopus Indexed

FULL PRECAST STRUCTURE WITH UNBONDED POSTTENSION PRESTRESSED HYBRID FRAME STRUCTURES AT THE TAMANSARI HIVE OFFICE PARK BUILDING, JAKARTA, INDONESIA

Gambiro Suprpto

Research and Development
 PT. Wijaya Karya Beton, Tbk., Jakarta, Indonesia

Almulk Husni, Widhiati, Andika Hadif Pratomo, Iwan Ahmad Setwan

The Tamansari Hive Office Park Building Project
 PT. Wijaya Karya Beton, Tbk., Jakarta, Indonesia

Hari Nugroho Nurjanto

Persada Indonesia Universitas, Jakarta, Indonesia

Rivanto Rivky

PT. Conoco Inc (Consultant), Jakarta, Indonesia

ABSTRACT

The need for high rise buildings in big cities like Jakarta is very urgent right now. Requirements regarding the quality of concrete, speed and ease of implementation have become demands. The Tamansari Hive Office Park is designed to meet these terms and conditions. This building consists of 2 basement floors and upper structure of 12 stories. The basement and shear wall structures are constructed from cast in place conventional concrete. While the top structure uses precast components for floor plates, beams and columns. This paper will describe the shape of beam, columns and floor modeling in precast system structures. Indonesia is one of areas affected by earthquake events. Thus, earthquake load is a problem to be considered. Design of earthquake resistant buildings follows the provisions in Building Requirements for Structural Concrete (ACI 318-11), Indonesian Earthquake Resistant Design Procedures for Building and Non-Building Structures (SNI 1726 - 2002) and some related regulations, particularly design regulations concerning precast buildings. The earthquake resistant concept of this building does not use the concept of strong columns weak beam or earthquake anchors, but uses the concept of rail covering as described in the PRE cast Seismic Structural System (PRESSS) Title concept is implemented with Unbonded Post-

<http://www.iaeme.com/IJCIET/index.asp>

843

oiaeme@iaeme.com



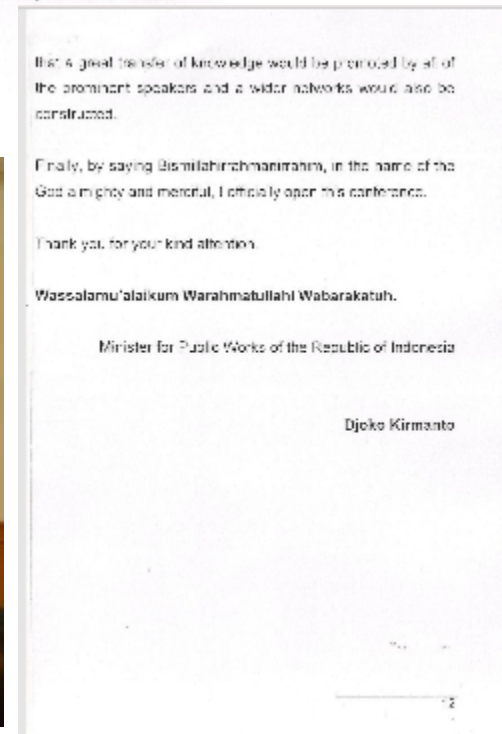
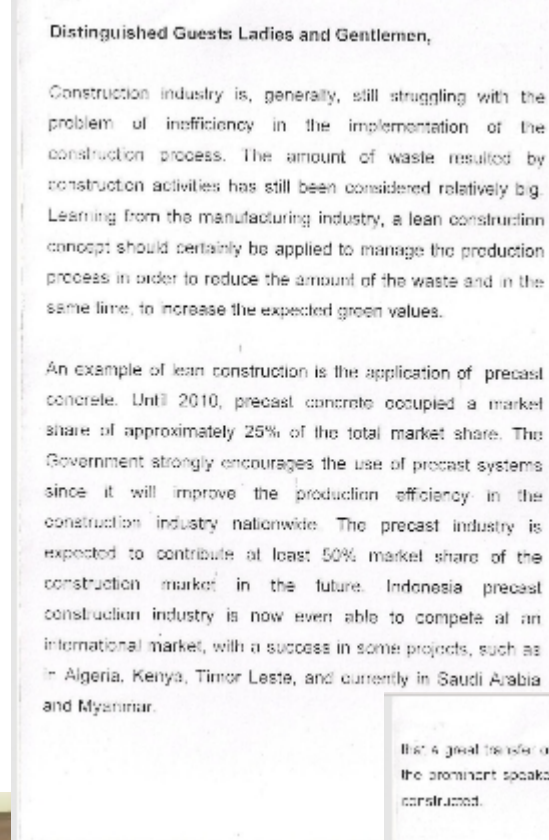
LATIHAN STUDI BANDING PELAKSANAAN TRAINING
 DIVLSL ACADEMY 12 - 13 MARET 2018



International Journal 2017 VSL Academy Bangkok 2018

I. Pendahuluan

- Pada waktu berdirinya anggota perusahaan dan industri pracetak dan prategang termasuk dalam IAPPI
- Pada Acara CECAR-6 20 Agustus 2013 Kementerian PU mendeklarasikan arah industri konstruksi nasional menuju minimal 50% berbasis industri manufaktur pracetak dan prategang.
- Untuk mendukung arah tersebut, atas arahan Menteri PU, anggota perusahaan diminta membuat asosiasi perusahaan yang terpisah dari IAPPI, agar dapat dilakukan pembinaan secara lebih terarah. Pada tanggal 29 April 2014 dideklarasikan Asosiasi Perusahaan Pracetak dan Prategang Indonesia (AP3I) -> ada 40 perusahaan industri
- IAPPI kemudian murni menjadi asosiasi profesi yang anggotanya adalah anggota individu, dan berkonsentrasi penuh pada urusan piranti lunak, yang salah satunya pembinaan sumber daya manusia konstruksi.



I. Pendahuluan

**LEMBAGA
PENGEMBANGAN JASA KONSTRUKSI NASIONAL**
National Construction Services Development Board

KEPUTUSAN
LEMBAGA PENGEMBANGAN JASA KONSTRUKSI NASIONAL
NOMOR 4/27/KPTS/LPJKN-VI/2015

TENTANG
PENETAPAN KEWENANGAN UNTUK MELAKUKAN VERIFIKASI DAN VALIDASI AWAL
PEMOHONAN SERTIFIKAT TENAGA KERJA KONSTRUKSI UNTUK ASOSIASI PROFESI
IKATAN AHLI PRACETAK DAN PRATEGANG INDONESIA (IAPPI)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA KUASA

LEMBAGA PENGEMBANGAN JASA KONSTRUKSI NASIONAL

MEMIMPIN :

MENYINGKAT :

1. Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 154/KPTS/M/2011 tentang Penetapan Asosiasi Perusahaan dan Profesi yang memenuhi persyaratan serta Penguatan Tiga Pilar dan Pemertahan yang Memenuhi Kriteria untuk Menjadi Kelompok Usaha Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Tingkat Nasional.

2. Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 239/KPTS/M/2011 tentang Asosiasi Perusahaan dan Asosiasi Profesi yang Memenuhi Persyaratan Untuk Menjadi Kelompok Usaha Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Di Dua Pihak Tujuan Provinsi.

3. Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 339/KPTS/M/2011 tentang Pendirian Asosiasi Perusahaan dan Asosiasi Profesi Untuk Menjadi Kelompok Usaha Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Tingkat Provinsi Di Provinsi Papua Barat, Papua, Maluku Utara, Gorontalo, Kepulauan Bangka Belitung dan Sulawesi Barat.

4. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 10/PRTM/2010 tentang Tata Cara Pemilihan Penguji, Masa Baku, Tugas Pokok dan Pungut serta Mekanisme Kerja Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 24/PRTM/2010 tentang Perubahan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRTM/2010 tentang Tata Cara Pemilihan Penguji, Masa Baku, Tugas Pokok dan Tanggung, serta Mekanisme Kerja Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi.

5. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 220/KPTS/M/2011 tentang Penetapan Organisasi dan Penguji Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional Periode 2011-2015.

6. Peraturan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional Nomor 9 Tahun 2013 tentang Persyaratan Asesasi Profesi Dan Insidial Pendidikan Dan Pelatihan Yang Diberikan Kewenangan Verifikasi Dan Validasi Awal Tenaga Kerja Konstruksi.

7. Peraturan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nomor 8 Tahun 2013 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nomor 04 Tahun 2011 tentang Tata Cara Registrasi Ulang, Perpanjangan Masa Berlaku dan Pemohonan Baru Sertifikat Tenaga Kerja Ahli Konstruksi.

8. Peraturan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nomor 7 Tahun 2013 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nomor 05 Tahun 2011 tentang Tata Cara Registrasi Ulang, Perpanjangan Masa Berlaku dan Pemohonan Baru Sertifikat Tenaga Kerja Terampil Konstruksi.

MEMUTUSKAN

NENETAPKAN :

PERTAMA :

KEDUA :

KETIGA :

KEEMPAT :

Ditetapkan di : Jakarta
Pada Tanggal : 19 Juli 2015

LEMBAGA PENGEMBANGAN JASA KONSTRUKSI NASIONAL

Ir. Tri Widjajanto J., MT
Ketua

Lampiran Keputusan Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi Nasional
Nomor : 4/27/KPTS/LPJKN-VI/2015
Tanggal : 19 Juli 2015

LINGKUP KLASIFIKASI DAN KUALIFIKASI ASOSIASI PROFESI
IKATAN AHLI PRACETAK DAN PRATEGANG INDONESIA (IAPPI)
TINGKAT NASIONAL

No.	KLASIFIKASI	KUALIFIKASI
1.	Arsitektur	Ahlil Utama
2.	Sipil	
3.	Mekanikal	
4.	Elektrikal	Ahlil Muda
5.	Tata Lnggungan	
5.	Manajemen Pelaksanaan	
No.	KLASIFIKASI	KUALIFIKASI
1.	Arsitektur	Terampil Kelas I
2.	Sipil	
3.	Mekanikal	Terampil Kelas II
4.	Elektrikal	
5.	Tata Lnggungan	
6.	Lain - Lain	

Alamat : Ruko Exclusive Radin Inten, Jl. Radin Inten II No. 80 Kav. 18 Duren Sewi
Jakarta Timur

LEMBAGA PENGEMBANGAN JASA KONSTRUKSI NASIONAL

Ir. Tri Widjajanto J., MT
Ketua

IAPPI sudah diberi wewenang melakukan Validasi dan Verifikasi Awal (VVA) oleh LPJKN sejak tahun 2015

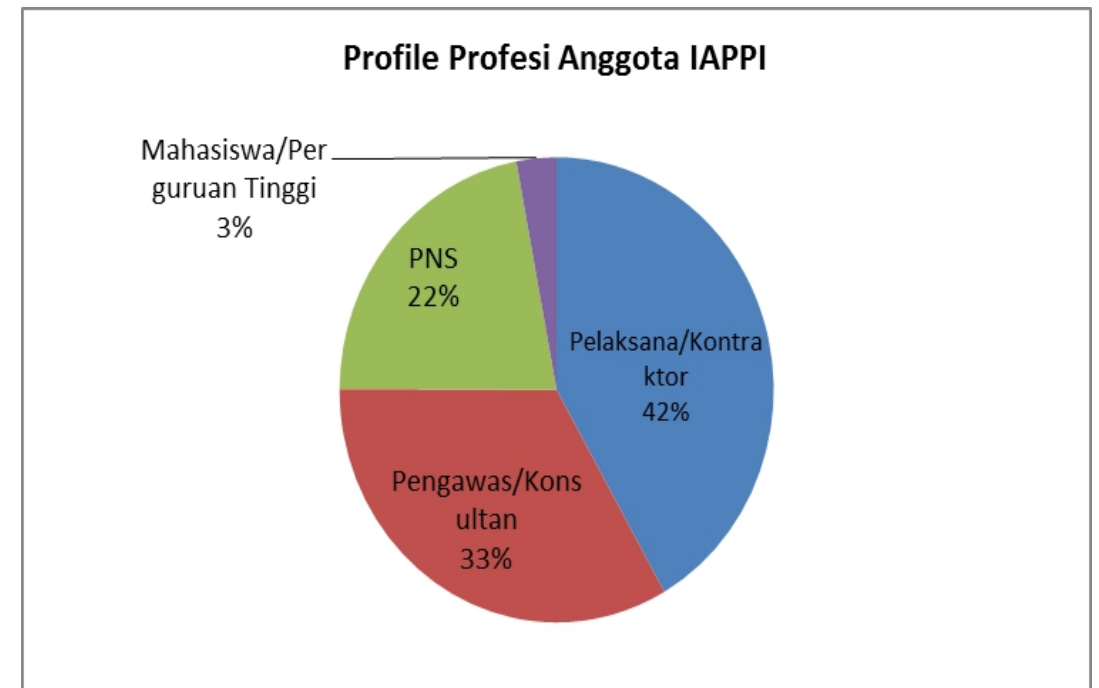
I. Pendahuluan

- Sertifikat Tenaga Ahli Pracetak dan Prategang dari IAPPI
 - Kalau sudah punya SKA dari Asosiasi Lain (yang tidak spesialis di bidang pracetak dan prategang, jika level sama, bisa diterbit SKA Pendamping setelah mengikuti pelatihan)
 - Jika ingin naik grade, bisa langsung diterbitkan setelah mengikuti pelatihan/bimbingan teknis/PPB dan uji kompetensi



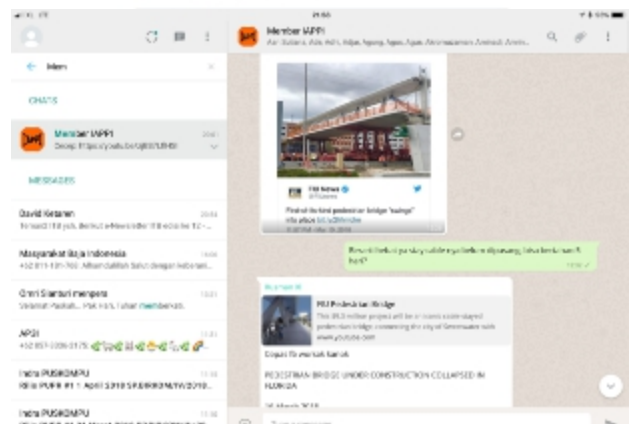
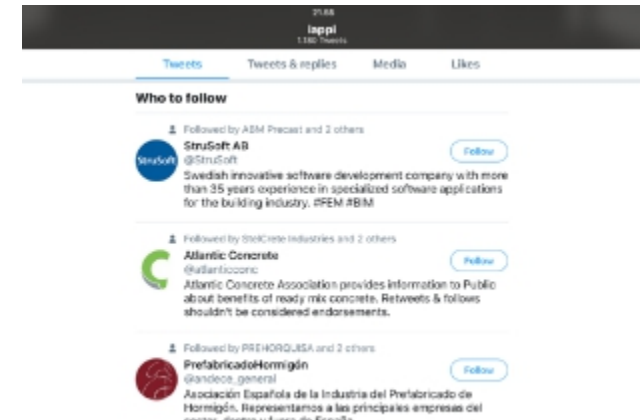
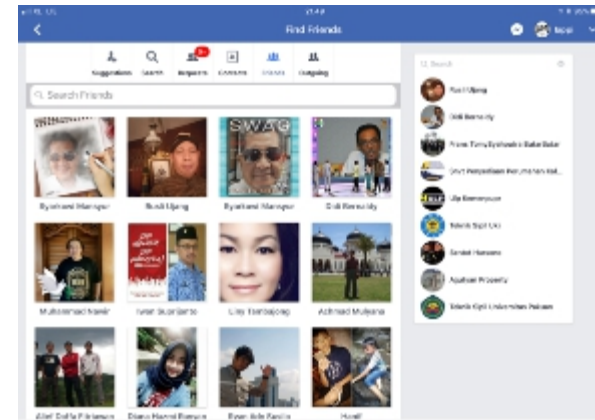
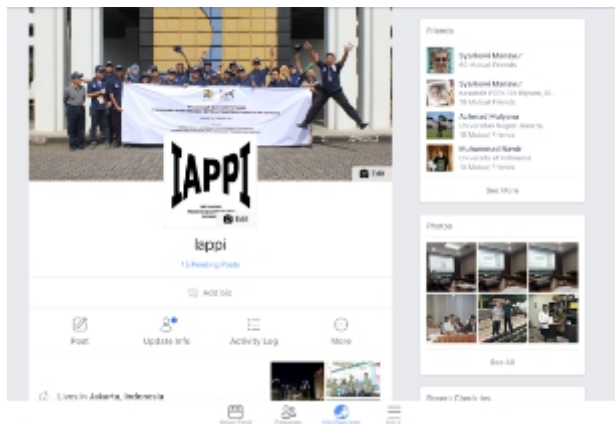
I. Pendahuluan

- Saat ini jumlah anggota IAPPI berjumlah 1007 orang yang sudah lewat proses pelatihan/bimbingan teknis/PPB dan sertifikasi dengan profil sebagai berikut :



I. Pendahuluan

- IAPPI juga aktif di Sosmed dengan total anggota sekitar 2000 orang (facebook, twiter, web site, WA group) yang sangat aktif untuk melakukan komunikasi dan sharing :



II. Definisi Konstruksi Pracetak dan Prategang

SNI

Standar Nasional Indonesia

SNI 6880:2016

Spesifikasi beton struktural

ICS 91.080.40

Badan Standardisasi Nasional



© Badan Standardisasi Nasional, copy standar ini dibuat untuk SP 91-01-01-S4 Bahan, Sain, Str

1.2.23 diijinkan

diterima atau dapat diterima oleh perencana/penanggung jawab struktur, biasanya berkaitan dengan permintaan dari kontraktor, atau bila disyaratkan dalam dokumen kontrak

1.2.24 pasca-tarik

suatu metode beton bertulang prategang di mana tendon ditarik setelah beton mencapai kuat lapangan minimum atau umur minimum yang disyaratkan

1.2.25 beton pracetak

beton yang dicor di tempat lain dari posisi akhirnya

1.2.26 beton prategang

beton struktural di mana tegangan internal diintroduksi untuk mereduksi tegangan tarik potensial pada beton akibat beban (lihat pasca-tarik dan pratarik)

1.2.27 selongsong prategang

material pembungkus baja prategang untuk mencegah lekatan baja prategang dengan beton sekitarnya, guna memberikan proteksi terhadap korosi dan mengandung lapisan pencegah korosi

1.2.28 baja prategang

elemen baja kekuatan tinggi, seperti *strand*, batang tulangan, atau kawat, yang digunakan untuk memberikan gaya prategang pada beton

1.2.29 pratarik

metode prategang di mana baja prategang ditarik sebelum beton dicor

Badan Standardisasi Nasional, copy standar ini dibuat untuk SP 91-01-01-S4 Bahan, Sain, Str

II. Definisi Konstruksi Pracetak dan Prategang

SNI 2847:2013

16 Beton pracetak

16.1 Lingkup

16.1.1 Semua persyaratan dari Tata Cara, tidak secara spesifik dikecualikan dan tidak bertentangan dengan Pasal 16, berlaku untuk struktur-struktur yang melibatkan komponen-komponen struktur beton pracetak.

16.2 Umum

16.2.1 Desain komponen struktur pracetak dan sambungannya harus melibatkan semua kondisi pembebanan dan kekangan dari pabrikasi awal sampai penggunaan akhir pada struktur, termasuk pembongkaran bekisting, penyimpanan, transportasi, dan ereksi.

16.2.2 Bila komponen struktur pracetak disertakan ke dalam sistem struktur, gaya dan deformasi yang terjadi pada dan di sebelah sambungan harus disertakan dalam desain.

16.2.3 Toleransi untuk kedua komponen struktur pracetak dan komponen struktur penyambung harus ditetapkan. Desain komponen struktur pracetak dan sambungannya harus melibatkan pengaruh toleransi ini.

Benang Merah Konstruksi Pracetak dan Prategang adalah "Stress Control"

Cukup sering konstruksi Pracetak juga adalah konstruksi Prategang

18 Beton prategang

18.1 Lingk

18.1.1 Ketentuan dari Pasal 18 berlaku untuk komponen struktur yang diprategang dengan kawat, *strand*, atau batang tulangan yang memenuhi ketentuan untuk baja prategang dalam 3.5.6.

18.1.2 Semua ketentuan dari Standar ini yang tidak secara spesifik dikecualikan, dan tidak bertentangan dengan ketentuan dari Pasal 18, berlaku untuk beton prategang.

18.1.3 Ketentuan-ketentuan berikut dari Standar ini tidak berlaku pada beton prategang, kecuali sebagaimana secara spesifik disebutkan: 6.4.4, 7.6.5, 8.12.2, 8.12.3, 8.12.4, 8.13, 10.5, 10.6, 10.9.1, dan 10.9.2; Pasal 13; dan 14.3, 14.5, dan 14.6, kecuali bahwa subpasal tertentu dari 10.6 berlaku seperti disebutkan dalam 18.4.4.

18.2 Umum

18.2.1 Komponen struktur prategang harus memenuhi persyaratan kekuatan dari Standar ini.

18.2.2 Desain komponen struktur prategang harus didasarkan pada kekuatan dan pada perilaku saat kondisi layan saat semua tahapan yang akan kritis selama umur struktur dari waktu prategang pertama kali diterapkan.

18.2.3 Konsentrasi tegangan akibat prategang harus ditinjau dalam desain.

18.2.4 Ketentuan harus dibuat untuk pengaruh pada konstruksi yang berhubungan dari deformasi elastis dan plastis, lendutan, perubahan panjang, dan rotasi akibat prategang. Pengaruh suhu dan susut juga harus disertakan.

18.2.5 Kemungkinan tekuk pada komponen struktur antara titik-titik dimana terdapat kontak acak antara baja prategang dan selongsong (*duct*) yang kebesaran, dan tekuk pada badan (*webs*) dan sayap (*flanges*) harus ditinjau.

18.2.6 Dalam menghitung sifat penampang sebelum lekatan baja prategang, pengaruh kehilangan luas akibat selongsong (*ducts*) terbuka harus ditinjau.

II. KONSEP STRESS CONTROL

1) Tahap Transfer.

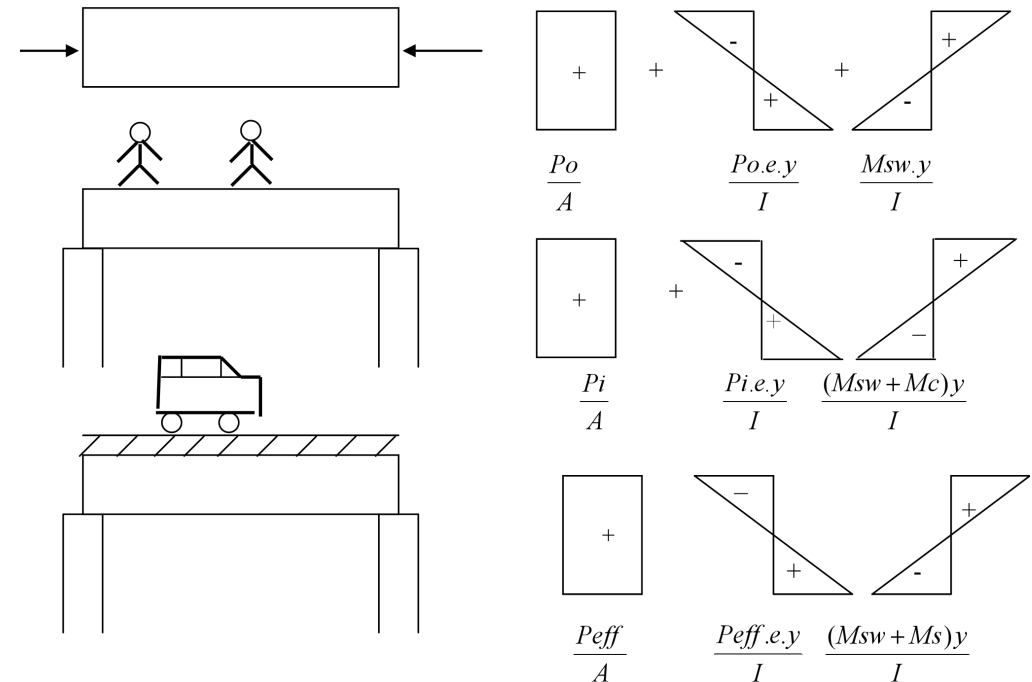
Pada tahap ini gaya prategang bekerja penuh, beban yang bekerja adalah berat sendiri, dan kekuatan beton belum termobilisasi penuh.

2) Tahap Pemasangan

Pada tahap ini gaya prategang telah mengalami kehilangan yang bersifat seketika, beban yang bekerja adalah berat sendiri dan beban konstruksi dan kekuatan beton telah termobilisasi penuh.

3) Tahap layan

Pada tahap ini gaya prategang telah mengalami seluruh komponen kehilangannya, beban yang bekerja adalah berat sendiri dan beban hidup, serta kekuatan beton telah termobilisasi penuh.



Stress Control Minimal : 3 Tahap

II. KONSEP STRESS CONTROL

Komponen Tiang Pancang Pratarik



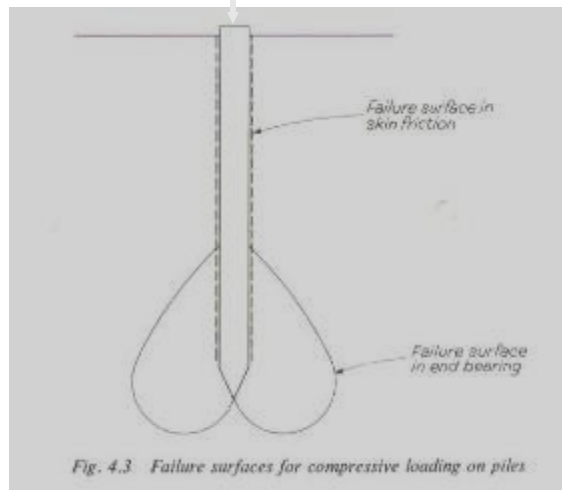
1. Penulangan



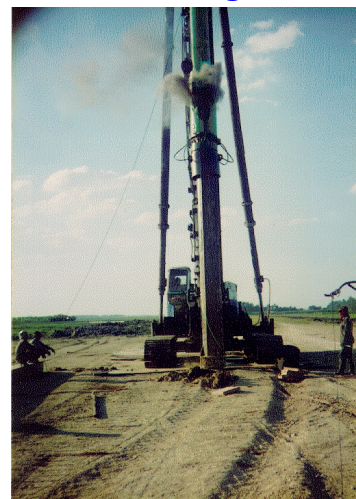
2. Stressing



3. Demoulding



6. Masa Layan



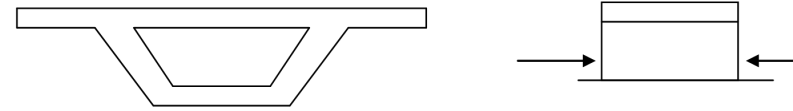
5. Pemancangan



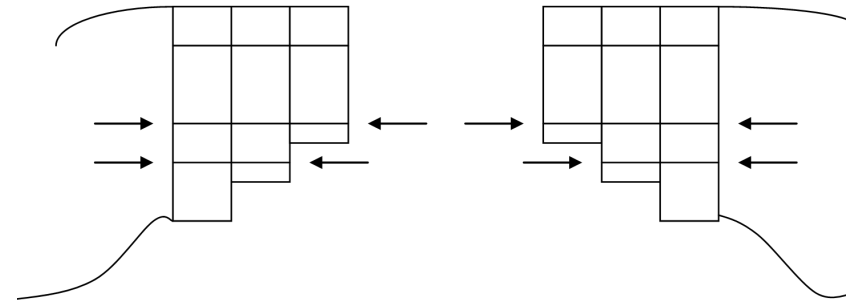
4. Stocking

II. KONSEP STRESS CONTROL

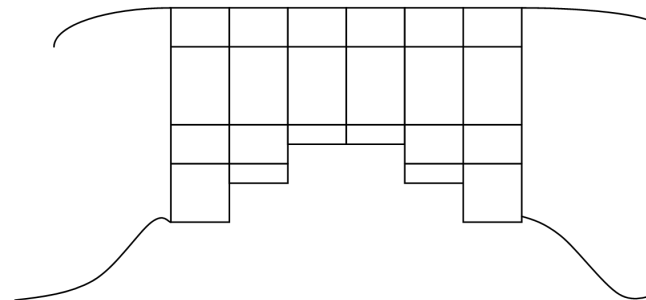
Komponen Box Girder Segmental Kantilever Yang Multi-Stage Stress Control



(I) Stressing tiap elemen (kondisi balok dua perletakan)



(II) kontrol tegangan tiap ada pemasangan segmen baru (kondisi kantilever)



(III) Masa layan (kondisi jepit-jepit)

II. KONSEP STRESS CONTROL

Komponen Box Girder dan Cable Stayed Bridge



1. Penulangan



2. Pengecoran



3. Stocking



6. Masa Layan



5. Erection - Stressing



4. Transportasi

III. Sejarah Konstruksi Pracetak dan Prategang

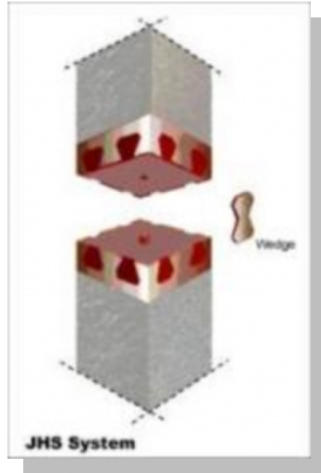
Diinisiasi oleh tokoh-tokoh konstruksi yang cemerlang, berdedikasi kompeten, berintegritas dan berwibawa :



Prof Rooseno menggagas tiang pancang beton pracetak dengan sambungan soket di Pembangunan Gedung Sarinah 1962

Ir. Sutami menggagas konstruksi prategang pada Jembatan Semanggi (1962)

III. Sejarah Konstruksi Pracetak dan Prategang



Jembatan Rajamandala dengan Box Kantilever Prategang Karya Ir. Kusnadi (1979)



Ir. JH Simanjuntak penemu sambungan baji untuk tiang pancang beton pracetak (1982) → mensubsitusi tiang pancang baja

III. Sejarah Konstruksi Pracetak dan Prategang



Bpk Tjokorda Raka Sukawati, penemu Sistem Landas Putar Bebas Hambatan (LPBH) Sosrobahu : Penerapan di Jalan Layang Cawang Priok (1985), dengan didukung penggunaan I girder pracetak paskatarik dan tiang pancang beton pratarik secara massal → menjadi milestone utama perkembangan industri pracetak dan prategang di Indonesia

III. Sejarah Konstruksi Pracetak dan Prategang Indonesia

KETERSEDIAAN KAPASITAS PRODUKSI DAN PENYEBARAN PABRIK ANGGOTA AP3I TAHUN 2017

Sumber : Profil AP3I dan Katalog Industri Beton Pracetak dan Prategang Indonesia 2017



<p>12. Sumatera Utara Medan (2 Pabrik KP 1.356.707 Ton/Th) Binjai (1 Pabrik KP 69.928 Ton/Th)</p> <p>13. Riau (1 Pabrik KP 706.681 Ton/Th)</p> <p>15. Sumatera Barat Padang (1 Pabrik KP 95.545 Ton/Th)</p> <p>16. Sumatera Selatan Palembang (3 Pabrik KP 1.045.112 Ton/Th)</p> <p>10. Lampung (3 Pabrik KP 1.056.405 Ton/Th)</p>	<p>11. Banten (8 Pabrik KP 3.551.835 Ton/Th)</p> <p>12. DKI Jakarta (3 Pabrik KP 1.662.143 Ton/Th)</p> <p>13. Jawa Barat (29 pabrik KP 15.653.440 Ton/Th)</p> <p>14. Jawa Tengah (6 pabrik KP 1.422.881 Ton/Th)</p> <p>15. DI Yogyakarta (1 pabrik KP 782.105 Ton/Th)</p> <p>18. Jawa Timur (12 pabrik KP 8.351.124 Ton/Th)</p>	<p>17. Bali (1 Pabrik KP 36.772 Ton/Th)</p> <p>18. Nusa Tenggara Barat Mataram (1 pabrik 29.716 Ton/Th)</p> <p>20. Kalimantan Barat Sambas (1 pabrik KP 48.000 Ton/Th)</p> <p>24. Sulawesi Utara Manado (1 pabrik KP 108.720 Ton/Th)</p> <p>28. Sulawesi Selatan Makassar (1 Pabrik KP 372.818 Ton/Th)</p> <p>29. Sulawesi Tenggara Kendari (1 pabrik KP 22.750)</p>
--	---	--

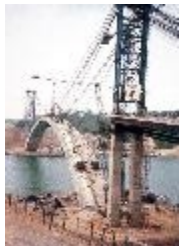
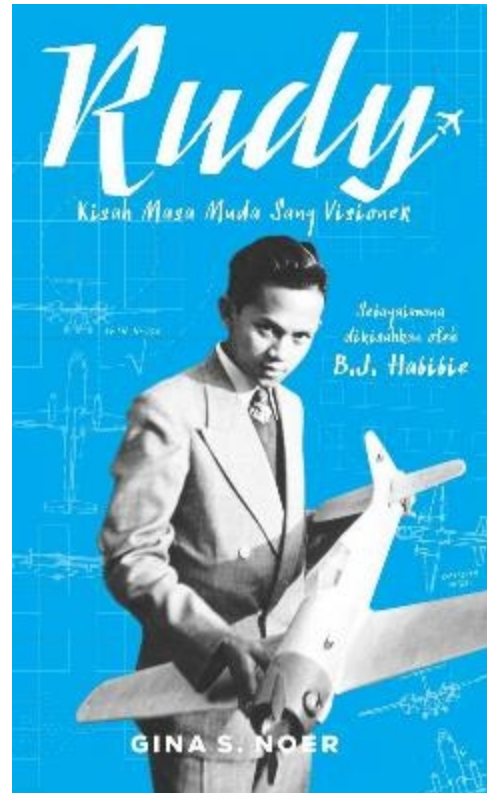
KAPASITAS PRODUKSI DAN TERPAKAI PABRIK ANGGOTA AP3I TAHUN 2017

Sumber : Profil AP3I dan Katalog Industri Beton Pracetak dan Prategang Indonesia 2017

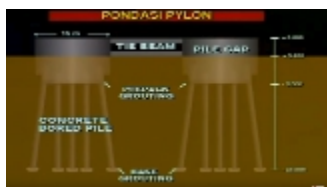


No.	ANGGOTA AP3I	KAPASITAS PRODUKSI		KAPASITAS TERPAKAI		
		TON/TAHUN 2017	JUMLAH PABRIK	TON/TAHUN 2017	PROSENTASE	JUMLAH PABRIK
1	PT Waskita Beton Precast Tbk.	6.693.768	13	6.267.710	93,64 %	13
2	PT Wijaya Karya Beton Tbk.	5.622.691	10	2.971.907 *	52,86 %	10
3	PT Jaya Beton Indonesia	3.727.577	4			
4	PT Adhimix Precast Indonesia	3.389.884	5	1.902.403 *	56,12 %	5
5	PT Saeti Concretindo Wahana	2.794.179	4	2.095.634 *	75 %	4
6	PT PP Pracetak	2.705.412	6			
7	PT Adhi Persada Beton	1.707.844	2			
8	PT Beton Prima Indonesia	1.045.800	2	336.230	32 %	2
9	PT Pacific Prestress Indonesia	1.000.000	1			
10	PT Varia Usaha Beton	980.304	4			
11	PT Kunango Jantan	802.226	2	80.092	10 %	2
12	PT Duta Sarana Perkasa	668.000	1			
13	PT Brantas Abipraya	638.675	4	402.263,33	62,98 %	3
14	PT Beton Elemenindo Perkasa	630.885	2			
15	PT Dantosan Precon Perkasa	530.000	2			
16	PT Rekagunatek Persada	397.139	2	151.192,01	38,07 %	2
17	PT HAKAASTON	317.202	3			
18	PT Komponindo Beton Jaya	247.000	1			
19	PT Girder Indonesia	130.472	1			
20	PT Nindya Beton	114.325	2			
21	PT Wijaya Karya Komponen Beton	93.000	1			
22	PT Bonna Indonesia	90.000	1			
23	PT Bina Sarana Dirgantara	50.000	1			
24	PT Satriacipta Astakencana	36.772	1			
25	PT VSL Indonesia	9.300	1	3.866	41,57 %	1
JUMLAH TOTAL		34.422.455	76			

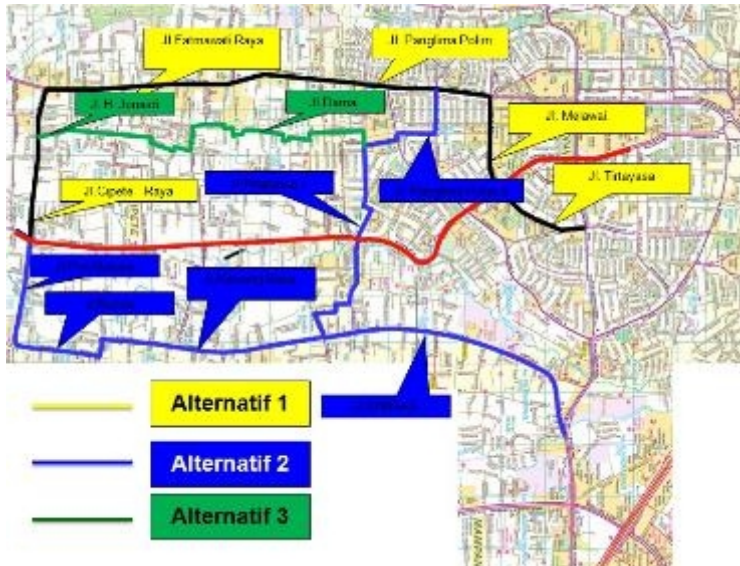
III. Sejarah Konstruksi Pracetak dan Prategang Indonesia



Jembatan Bentang Panjang Bareleng (1995) : 6 jembatan dengan berbagai jenis tipe, dikerjakan oleh perencana, pelaksana dan pengawas dalam negeri, dengan sebelumnya melakukan studi banding dan alih teknologi : Para Alumninya menjadi 'core' konstruksi Jembatan dan Jalan Layang sampai sekarang



III. Sejarah Konstruksi Pracetak dan Prategang Indonesia



Beton kinerja tinggi



Sistem produksi Match Cast



Produksi massal di plant



Alat erection Lifter



Alat erection Launcher



Closure

Konstruksi Jalan Layang Non Tol DKI Jakarta (2010) : Menjadi satu milestone penting, karena box girder mulai masuk dalam skala industri fix plant, dengan teknologi 'state of the art' baik secara alih teknologi maupun pengembangan internal. Sejak itu penggunaan sistem ini menjadi trend

IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019



Pertemuan 4 K/L/D/I
 Provider Infrastruktur
 dan stakeholder
 konstruksi 23
 Desember 2014



Pengarahan Menteri PUPR

- Dilakukan bersama Kemenhub, Kemen ESDM, dan PLN, sebagai K/L yang kuasai 80% anggaran infrastruktur
- Pemerintah komit untuk meningkatkan dana infrastruktur yang berasal dari pengalihan subsidi BBM
 - Delivery harus berhasil
 - Kualitas harus lebih baik dari "yang diseberang"
 - Jangan banting2 harga

Pengarahan Menteri PUPR

- IAPPI – APPI menyampaikan
 - kapasitas produksi pracetak dari studi katalog yang berkisar 16 juta ton
 - Mohon agar 'demand' didefinisikan untuk 2015-2019 untuk rencana investasi industri pracetak dan prategang yang sustain
 - Penekanan khusus pada produk jalan pracetak dan rumah pracetak yang pasarnya besar dan 'kualitasnya' sangat dibutuhkan masyarakat
- Tanggapan Bpk Menteri PUPR : ditindaklanjuti via BP Konstruksi, untuk masalah perumahan industri pracetak dan prategang diminta support penuh

Pengarahan Menteri PUPR

- Beberapa aspirasi dari stakeholder lain
 - Asosiasi Alat berat : agar bisnis konstruksi diatur supaya lebih sustain, tidak naik turun secara drastis seperti selama ini agar perencanaan investasi bisa lebih baik
 - INKINDO : diusulkan batas billing rate minimum agar tenaga ahli lebih mendapat penghargaan yang baik dan konsultan tidak banting2an harga
 - IPJK : Proyek-proyek dipersiapkan dengan baik sebelum ditender (lahan bebas dan siap bangun, administrasi perijinan beres), agar tidak terjadi keterlambatan, yang mengarah ke kriminalisasi

PROGRAM STRATEGIS TAHUN 2015-2019
BIDANG BINA KONSTRUKSI

**Peningkatan Sumber Daya
Pembangunan Infrastruktur**

125 BUJK

Peningkatan BUJK
ke Kualifikasi Besar

10.000 Orang

Jumlah Tenaga
Ahli/Manajer Proyek
Terlatih

40.000 Orang

Jumlah

30%

Penggunaan
beton pracetak

50.000 Orang

Jumlah insinyur baru
konstruksi bersertifikat

200.000 Orang

Jumlah teknisi bersertifikat

500.000 Orang

Jumlah tenaga terampil
bersertifikat

40%

Pekerjaan
konstruksi yang
menerapkan
manajemen mutu
dan tertib
penyelenggaraan
konstruksi

10.000 orang

Jumlah
instruktur/asesor
pelatihan konstruksi

Rp.15 Triliun

Ekspor jasa
konstruksi ke luar
negeri



IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019



Money ? No Problem



Alat pemasang dan bantu produksi ? No Problem —? Bisa beli



SDM ? Jelas kurang !



No...No...No... Kita Latih Sanggup?



Panggil bala bantuan ???



Siap boss !!!!

IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019



Jembatan Sarinah 1981



Suramadu 2004



Flyover Tomang – Grogol 1989

IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019

Crane Proyek LRT Palembang Roboh Menimpa Ruko dan Rumah Warga

Cat: tempo.co
Selasa, 1 Agustus 2017, 10:50 WIB



Crane Proyek LRT di Kelapa Gading Roboh Timpa Ruko



Penggarap Proyek Becakayu: Pemotor Tertimpa Jaring, Sudah Diperingatkan



Girder Ambruk Timpa Pekerja Tol, 1 Tewas 6 Terluka



Jembatan Penyebrangan Tol Bocimi Runtuh, 1 Pekerja Tewas



PT MRT Jakarta Keluarkan Operator Crane Penyebab Jatuhnya Beton Parapet Seberat 3 Ton



IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019

Rapat Evaluasi Kecelakaan Kerja Erection I Girder Bentang Panjang

Sehubungan dengan terjadinya kecelakaan kerja beruntun terkait dengan pemasangan girder bentang panjang, maka pada tanggal 2 Januari 2018, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memimpin langsung rapat evaluasi, yang juga dihadiri oleh jajaran Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Inspektorat Jenderal, serta didampingi Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (KKJTJ)...

Lihat Selengkapnya

III. Analisis Kegagalan

1. Berhasil P3 (P3) adalah salah satu aspek sistem keselamatan yang harus selalu ada dan diperhatikan.
2. Pada saat pemasangan pengantar girder dengan berat 100 ton, terdapat gangguan yang mengakibatkan kegagalan dalam mengangkat girder.
3. Variasi luas penampang tidak seragam.
4. Gangguan mangrupi di area landasan partikel-pati dengan lebar lebih kecil dari lebar badan girder.
5. Inspeksi dan pengujian girder tidak sesuai dengan spesifikasi girder yang digunakan.
6. Tidak ada tindakan yang telah dilakukan dengan baik terhadap P3 tersebut.

IV. Usulan Perbaikan

1. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
2. Perhatikan lokasi landasan girder yang akan dipasang dan pastikan landasan tersebut sudah sesuai dengan spesifikasi girder yang digunakan.
3. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
4. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
5. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
6. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
7. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
8. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.

Pembahasan Kebijakan Perencanaan dan Pelaksanaan PC I Girder

Sebagai tindak lanjut dari rapat Evaluasi Kecelakaan Kerja Erection I Girder Bentang pada tanggal 2 Januari 2018 yang dipimpin Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, maka pada tanggal 4 Januari 2017 dilakukan Pembahasan Kebijakan Perencanaan dan Pelaksanaan PC I Girder yang dipimpin Direktur Jenderal Bina Marga, Bpk. Arie Setiadi Moerwanto

Pembahasan ini melibatkan Komite Keselamatan Jembatan dan Terowongan Ja... Lihat Selengkapnya

III. Analisis Kegagalan

1. Berhasil P3 (P3) adalah salah satu aspek sistem keselamatan yang harus selalu ada dan diperhatikan.
2. Pada saat pemasangan pengantar girder dengan berat 100 ton, terdapat gangguan yang mengakibatkan kegagalan dalam mengangkat girder.
3. Variasi luas penampang tidak seragam.
4. Gangguan mangrupi di area landasan partikel-pati dengan lebar lebih kecil dari lebar badan girder.
5. Inspeksi dan pengujian girder tidak sesuai dengan spesifikasi girder yang digunakan.
6. Tidak ada tindakan yang telah dilakukan dengan baik terhadap P3 tersebut.

IV. Usulan Perbaikan

1. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
2. Perhatikan lokasi landasan girder yang akan dipasang dan pastikan landasan tersebut sudah sesuai dengan spesifikasi girder yang digunakan.
3. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
4. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
5. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
6. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
7. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.
8. Lakukan inspeksi dan pengujian girder yang akan dipasang dengan baik dan benar.



IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019

Pembahasan Rencana Tindak Koreksi, SOP, Identifikasi Pelatihan Tenaga Konstruksi Beton Pracetak untuk Jalan Layang dan Highrise Building

Sebagai tindak lanjut dari rapat Evaluasi Kecelakaan Kerja Erection I Girder Bentang pada tanggal 2 Januari 2018 yang dipimpin Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, maka pada tanggal 5 Januari 2017, Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, melalui Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta melakukan Pembahasan Rencana Tindakan Koreksi dan ...

Lihat Selengkapnya



Suka

Komentari

Bagikan

lappi membagikan video Muhammad Fakhri Abu Falz.
15 Januari



3.928 Tayangan

lappi menambahkan 2 foto dan sebuah video.
22 Januari

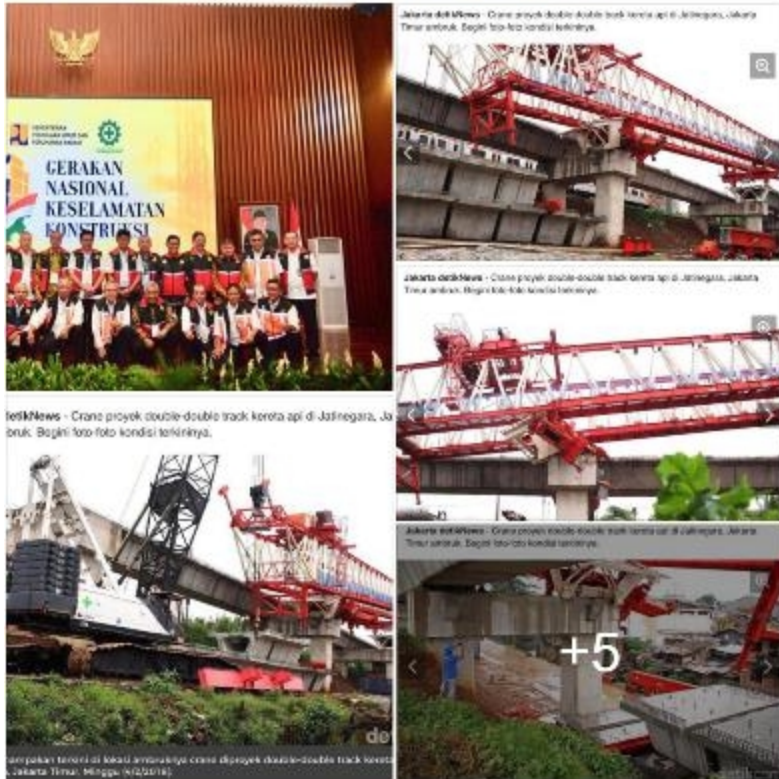
Jalur LRT Koridor I (Kelapa gading - Velodrome) Roboh di Jalan Kayu Putih Raya, Kec. Kayu Putih Raya, Kel. Pulo Gadung.



IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019

Tugas Pertama Komite Keselamatan Konstruksi (KKK) Kementerian PUPR
Komite Keselamatan Konstruksi (KKK) adalah suatu komite yang dibentuk Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat pada tanggal 24 Januari 2018, sebagai antisipasi dari berbagai kecelakaan konstruksi yang terjadi secara beruntun akhir-akhir ini.

<http://www.iappi-indonesia.org/?p=1769...> Lihat Selengkapnya



Suka Komentari Bagikan



Syarkowi Mansyur ▸ iappi

12 Februari · 🇮🇩

Base Camp Holtekamp Bridge: Paparan Rantai Pasok — di 📍 Kota Jayapura.



Holtekamp Bridge: Inspeksi Lapangan



IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019



Underpass Soetta Salah Desain, Menteri Basuki Instruksikan Dibongkar

Febry Novalius, Jurnalis - Senin 19 Februari 2018 16:11 WIB



Menteri PUPR Basuki Hadimuljono (Foto: Okezone)



lappi menambahkan 4 foto baru.

20 Februari · 🌐

Press Release PT WASKITA KARYA

Press Release

Pengecoran Pier Head PCB 34 Becakayu

Jakarta, 20 Februari 2018. PT Waskita Karya (Persero) Tbk, menyampaikan rasa empati kepada korban beserta keluarga sehubungan dengan kejadian pada proyek tol Becakayu pagi ini.

Kejadian terjadi pada pukul 03.00 WIB pada saat dilakukan pengecoran pier head dg kondisi beton masih basah dan bekisting merosot sehingga jatuh.

Waskita juga telah berkoordinasi dengan aparat dan pihak yg berwajib untuk menangani masalah ini. Saat ini pun sedang dilakukan investigasi secara internal maupun oleh pihak kepolisian untuk mendapatkan data dan informasi mengenai peristiwa tersebut dan diharapkan hasilnya sdh keluar dlm waktu 1x24 jam.

Kami ingin meluruskan pemberitaan bahwa bukan tiang pancang/tiang penyangga yg jatuh namun bekisting pierhead.

Atas kejadian ini, Waskita telah melakukan evakuasi terhadap 7 korban luka dan sudah dilakukan penanganan di RS UKI.

"Pihak manajemen sangat menyesal atas kejadian ini dan untuk penanganan terhadap korban telah dilakukan." Jelas Dono Parwoto, Kepala Divisi III PT Waskita Karya (Persero) Tbk.

Dapat kami sampaikan, Proyek Jalan Tol Becakayu merupakan Proyek Strategis Nasional (PSN) yang dikerjakan oleh PT Waskita Karya (Persero) Tbk mulai tahun 2014 dengan nilai



👍 Suka

💬 Komentari

🔗 Bagikan

➡ Suisram Poki, Van Zeen, dan 18 lainnya



lappi menambahkan 4 foto baru — bersama Amir Jusri Halim.

20 Februari · 🌐

Pembangunan Infrastruktur perlu Pengawasan yang Ketat

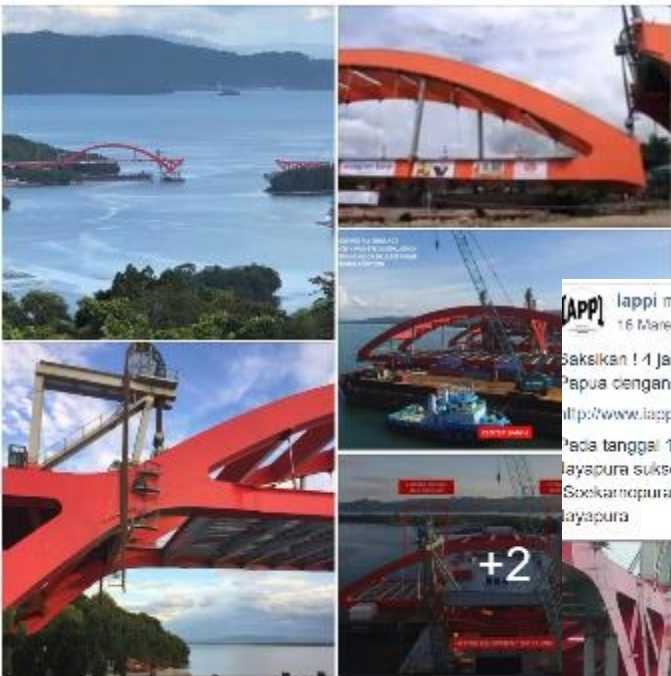
Presiden Joko Widodo pagi tadi (20/2/2018) telah menghubungi Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono, untuk memperketat pengawasan kerja dalam proyek-proyek yang dijalankan.

"Pengawasan terhadap infrastruktur yang konstruksinya, terutama yang di atas, memerlukan pengawasan yang lebih ketat karena pembangunan kita tidak hanya di satu tempat, banyak sekali," ujar Presiden di Istana Negara, Jakarta, Selasa, 20 Februari 2018... Lihat Selengkapnya



IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019

Alhamdulillah....Segmen Pertama Jembatan Holtekamp telah Tererection



(APP) lappi menambahkan 6 foto baru.
16 Maret pukul 22:31

Saksikan ! 1 Jam penuh erection span #2 Jembatan Holtekamp di Jayapura, Papua dengan metoda prestress "Heavy Lifting"

<http://www.lappi-indonesia.org/?p=1872>

Pada tanggal 14 Maret 2018, erection span #2 Jembatan Holtekamp di Jayapura sukses dilakukan. Semoga jembatan- yang rencananya dinamakan "Soekarno-pura" - ini dapat segera terwujud dan menjadi ikon baru kota Jayapura



KONTAN.CO.ID - JAKARTA. Meski memusatkan perhatian proyek konstruksi Jayapura telah dimulai, tapi hal itu tak serta merta menyelesaikan masalah. Komisi Keselamatan Konstruksi masih memusat perhatian rumah para kontraktor. Dari 38 proyek yang sudah selesai, 28 proyek mendapat rekomendasi lanjut tanpa catatan dan sisanya 10 proyek akan dilanjutkan dengan catatan.



Suka Komentari

Rapat Persiapan Bimbingan Teknis Beton Pracetak Prategang Konstruksi Jalan Layang

Pada tanggal 26 Maret 2018, diselenggarakan Rapat Persiapan Beton Pracetak Prategang Konstruksi Jalan Layang untuk Jabatan Kerja Pelaksana Lapangan, Pengawas dan Perencana, oleh Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta, bekerjasama dengan Ikatan Ahli Pracetak dan Prategang Indonesia (IAPPI) dan Asosiasi Perusahaan Pracetak dan Prategang Indonesia (APPII). Bimbingan Teknis akan dilaksanakan pada tanggal 3 - 5 April 2018 di Balai Jakan Wilayah III, dengan peserta dari industri pracetak dan prategang serta seluruh pihak yang terlibat dalam pembangunan Konstruksi Jalan Layang di Indonesia.



Suka Komentari Bagikan

IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019



Bilis PUPR #2
3 April 2018
SP.DIRKOM/IV/2018/156

Kementerian PUPR Berikan Bimtek Beton Pracetak Prategang Kepada 396 Pekerja Konstruksi

Jakarta – Kompetensi dan kedisiplinan pekerja menjadi salah satu faktor keamanan dan keselamatan konstruksi. Pelatihan menjadi salah satu upaya meningkatkan keahlian dan penguasaan keahlian akan kecepatan menjalankan standar operasi prosedur (SOP) dalam setiap pekerjaan konstruksi.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Ditjen Bina Konstruksi dan Ditjen Bina Marga bekerja sama dengan Ikatan Ahli Pracetak Prategang Indonesia (IAPPI) dan Asosiasi Perusahaan Pracetak dan Prategang Indonesia (APSD) menyelenggarakan Bimbingan Teknis Beton Pracetak Prategang Konstruksi Jalan Layang yang diikuti oleh sebanyak 396 orang.

Peserta pelatihan merupakan para pekerja dari berbagai perusahaan konstruksi, konsultan pengawas, dan konsultan perencanaan yang terlibat dalam proyek konstruksi layang baik yang didanai oleh APBN, BUMN, maupun Swasta. Dari jumlah tersebut, sebanyak 10 orang merupakan anggota kepulisian dari Direktorat Reserse Kriminal Khusus (Direkskrimsus) Polda Metro Jaya.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan kegiatan Bimtek dilaksanakan bukan karena adanya kecelakaan kerja yang terjadi alih-alih ini, namun telah menjadi agenda rutin yang sudah lama diprogramkan Kementerian PUPR maupun asosiasi. Dilaksanakannya seluk-beluk anggota kepolisian dalam Bimtek tersebut merupakan penugasan dari Kapolri Jenderal Tito Karnavian membekali penyidik mengenai pengetahuan konstruksi sehingga bisa mengawal pelaksanaan konstruksi di lapangan.

"Adanya kecelakaan kerja, merupakan petingatan bagi kita untuk lebih mempersiapkan diri lebih baik dalam berkarya. Kegiatan pelatihan merupakan agenda rutin yang telah dilakukan sejak tahun 2015, dengan melakukan training kepada 200 insinyur untuk menjadi ahli bendungan. Hari ini sebanyak 396 para pelaksana di lapangan khususnya mengikuti Bimbingan Teknis Beton Pracetak Prategang Konstruksi Jalan Layang," kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, saat membuka acara di Balai Jasa Konstruksi Wilayah III Jakarta, Selasa (3/3/2018).

Untuk meningkatkan kualitas pelatihan konstruksi layang, Kementerian PUPR akan mengadakan alat launcher girder yang akan digunakan sebagai sarana pelatihan.

Sementara itu Dirjen Bina Konstruksi Syarif Burharuddin mengatakan, tujuan bimbingan ini adalah untuk meningkatkan kualitas dan kompetensi pekerja konstruksi khususnya untuk pekerjaan beton pracetak prategang konstruksi jalan layang. "Berdasarkan data Badan Pusat Statistik hingga akhir tahun 2017, tercatat 702 ribu dari 8,1 juta tenaga kerja konstruksi di Indonesia yang sudah bersertifikat. Kalau dihitung secara prosentase memang masih dibawah 10 persen. Kami targetkan sampai akhir tahun 2019 akan ditingkatkan jumlah tenaga kerja bersertifikat menjadi 5 juta orang," papar Syarif.

Bimtek selama tiga hari tersebut diisi oleh materi mengenai tugas dan fungsi Komite Keamanan Jembatan Panjang dan Tetowongan Jalan, Sistem manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Konstruksi, SOP I Girder, SOP Peralatan Launcher Girder, Kode Etik, pembelajaran dari studi kasus kecelakaan konstruksi, dan kunjungan lapangan ke proyek double double track dan proyek LRT Cihuhur-Cawang, Kuningan.

Tutup hadir pada kesempatan tersebut Dirjen Bina Marga Arif Setiadi Muarwanto, Kepala BPSDM Lilly Martina Martini, Staf Ahli Menteri PUPR Bidang Sosial Budaya Baby Setiawati Dipokusumo, Staf Ahli Menteri Bidang Hubungan Antar Lembaga Luthfiel Anam Achmad, Sesiudin Bina Konstruksi Yaya Supriatna, Direktur Jembatan Iwan Zarkasi, Direktur Bina Investasi (Infrastruktur) Masrianto, Direktur Bina Penyelenggaraan Jasa Konstruksi Sunito dan Direktur Bina Kompetensi dan Produktivitas Konstruksi Ober Gultom. (*)

Biro Komunikasi Publik
Kementerian PUPR



Pelatihan dan Sertifikasi Ahli Teknik Jembatan dimulai tanggal 3 April 2018

IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019

Press Release

Untuk disiarkan segera

Jl. D.J. Panjaitan Kav. 10
Jakarta 13340
Kotak Pos 4174/JKTJ

Contact Person :

Puspita Anggrani
Sales & Pemasaran

Email : puspita@wjkamali.id

12

Penjelasan Perihal Insiden Proyek LRT Velodrome – Kelapa Gading (P102) Bentang P28 – P29

Jakarta, 22 Januari 2018 – Terkait dengan insiden yang terjadi pada box girder bentang P28 – P29 di area kerja pembangunan LRT Jakarta, Senin (22/1), PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk. (WJKA) menyampaikan beberapa penjelasan sebagai berikut:

1. Proyek LRT Jakarta memasuki tahap akhir konstruksi seksi 1 (satu) berupa erection box girder, dimana pada hari Senin tanggal 22 Januari 2018 Pukul 00.20 WIB Proyek LRT Jakarta telah selesai melakukan pekerjaan stressing Box Girder bentang P28 – P29 di area Jl. Kayu Putih Raya, Pulo Gadung, Jakarta Timur.
2. Pekerjaan stressing dilakukan oleh PT. VSL Indonesia dengan pengamanan daerah sekitar area kerja melalui koordinasi tim traffic management dan safety dengan melakukan penutupan jalan di sekitar area kejadian.
3. Pada saat stressing selesai pada pukul 00.20 WIB, beberapa saat kemudian, terjadi insiden pada bentang P28 – P29.
4. Tim lapangan segera melakukan semua tindakan yang diperlukan terhadap area terdampak dan 5 pekerja yang menjadi korban luka yg berada di area kerja dan penutupan akses menuju area terdampak.
5. Telah dilakukan koordinasi dengan pihak kepolisian untuk penanganan area terdampak dan dipastikan tidak mengganggu lalu lintas di sekitarnya.
6. Penyebab terjadinya insiden ini masih dalam tahap investigasi oleh pihak terkait, namun indikasi awal menunjukkan bahwa insiden ini tidak akan mengganggu jadwal penyelesaian proyek serta kekuatan struktur yang telah terpasang.
7. Diharapkan melalui penanganan cepat yang dilakukan manajemen proyek, target waktu penyelesaian proyek untuk mendukung Asian Games 2018 tetap dapat dipenuhi.

WJKA menyampaikan permohonan maaf atas ketidaknyamanan publik yang diakibatkan oleh kejadian ini, kami tetap berkomitmen untuk mengutamakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja dalam pelaksanaan pekerjaan Proyek LRT Jakarta. Demikian klarifikasi ini dibuat untuk menghindari kemungkinan kesalahpahaman pemberitaan di kemudian hari dan wujud penyampaian informasi yang berimbang kepada masyarakat.

WJKA bersama Besamas, Brimob dan Kodim setempat bekerjasama dalam penanganan evakuasi 21 korban yang berada di lokasi. 5 orang pekerja telah dicekapaan perawatan dan sudah dirikan untuk kembali pulang, adapun 14 orang mendapat perawatan inap untuk memastikan kesehatan yang bersangkutan. Adapun 2 orang pekerja masih mendapatkan pertolongan di lokasi.

PT WJAYA KARYA (Persero) Tbk. bertanggung jawab penuh terhadap semua korban dan menyampaikan permohonan maaf yang sebesar-besarnya kepada masyarakat atas kejadian ini dan memastikan para korban mendapatkan penanganan terbaik.

Perseroan berkomitmen untuk memulihkan dan mengamankan lokasi serta menyelesaikan pekerjaan Jalan Tol Manado Bitung dengan memprioritaskan aspek safety, quality, dan time delivery sebagai prioritas dari Perseroan untuk berkontribusi pada percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia serta memastikan insiden ini tidak mempengaruhi target waktu penyelesaian Proyek Jalan Tol Manado Bitung agar dapat segera memberikan manfaat ekonomis bagi masyarakat Sulawesi Utara pada khususnya dan Indonesia pada umumnya.

WJKA PT WJAYA KARYA (Persero) Tbk.

KESEKUTUPAN SMA (STOP WORK ACTION) PT WJAYA KARYA (PERSERO), Tbk.

Perhatian PT Wjaya Karya (Persero), Tbk, menitikberatkan penuh kepada setiap karyawan dan mitra kerja untuk mematuhi ketentuan kerja dengan cara:

1. Menegakkan pekerjaan (SMA/ Stop Work Action), jika menemukan indikator kondisi yang berbahaya atau berada tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku
2. Berhenti pelaksanaan GWA yang dilakukan atau diterimanya dalam safety meeting

Perseroan menjamin bahwa SMA tidak akan dikenakan sanksi apapun termasuk pengurangan pendapatan, melainkan semata-mata sebagai prosedur pencegahan pekerjaan. Sebaliknya, sanksi tegas akan dikenakan kepada setiap karyawan yang melanggar GWA yang diterimanya atau tidak melakukan SMA saat melihat atau mengalami indikator/kondisi yang berbahaya.

Ditandatangani di Jakarta
Pada tanggal: 16 April 2018
PT WJAYA KARYA (PERSERO), Tbk.
Divisi:

[Signature]
Bintang Parboto
Direktur Utama



Pekerjaan konvensional yang perlu pengawasan yang lebih ketat

IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019

Menteri PU Duga Ambruknya Jembatan Cincin Karena Kelebihan Beban

Iwan Supriyama | Dian Kusumo Hapsari

Rabu, 18 April 2018 | 14:00 WIB



Pelugas mengawasi busa truk di lokasi jembatan Widang yang runtuh, Tuban, Jawa Timur, Selasa (17/4).

"Nah, secara kasat mata saya melihat ini karena kelebihan beban, saya belum liat langsung kesana, sekarang masih proses investigasi penyebabnya,

Share on Facebook Share on Twitter Share on Google Plus

Suara.com - **Jembatan Widang** atau **Cincin Lama** yang menghubungkan Kabupaten Tuban dan Kabupaten Lamongan ambruk pada Selasa (17/4/2018) sekira pukul 11.05 WIB. Akibatnya satu dump truk, dua truk tronton dan satu sepeda motor tercebur. Dalam peristiwa itu mengakibatkan satu orang meninggal dunia.

Perawatan dan kedisiplinan pemakaian juga sangat penting

LANGKAH-LANGKAH PENANGANAN

Penanganan Perbaikan Jembatan :

- Dilakukan koordinasi antara PPK dengan Polres Lamongan dan Polsek setempat dengan memasang rambu peringatan serta mengalihkan kendaraan berat melalui jembatan cincin baru (berlaku 2 arah) sedangkan kendaraan kecil tetap dapat melintasi jembatan cincin lama.

- Komponen jembatan telah disiapkan oleh Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VIII antara lain :

- Dongkrak Hidrolik kapasitas 150 Ton.
- Pelat MFRP sebanyak 2 buah.
- Pelat JWI 95 H sebanyak 2 buah.
- Mur Baut 25,5 x 55 sebanyak 24 buah.
- Mur Baut 38 x 80 sebanyak 12 buah.

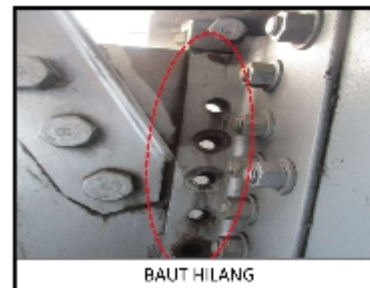
- Perbaikan jembatan akan dilakukan pada hari minggu (lalu lintas akan ditutup total pada saat perbaikan jembatan) dan diperkirakan pekerjaan selesai pada hari selasa 7 November 2017.

FOTO KERUSAKAN PLAT LANTAI



- A. beda elevasi 8,5 cm pada trotoar antara segmen 1 dan segmen 2
- B. beda elevasi 7,5 cm pada permukaan lantai jembatan antara segmen 1 dan segmen 2

FOTO KERUSAKAN RANGKA JEMBATAN



BAUT HILANG



PLAT ROBEK



PLAT MELENGKUNG

PETA LOKASI JEMBATAN CINCIN LAMA KECAMATAN BABAT, KABUPATEN LAMONGAN



IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019



Keamanan Konstruksi : Kementerian PUPR lakukan penggantian 34 strand Jembatan Raja Haji Fisabilillah di Batam

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Balai Pelaksanaan Jalan Nasional IV Ditjen Bina Marga pada tahun 2017 telah melaksanakan kegiatan rehabilitasi/pemeliharaan berkala Jembatan Raja Haji Fisabilillah.

Kegiatan berupa pengecekan menyeluruh terhadap keamanan konstruksi jembatan yang menghubungkan Pulau Batam dengan Pulau Tonton di Kepulauan Riau. Jembatan ini merupakan jembatan tipe cable stayed yang memiliki 112 kabel dimana didalam setiap kabel terdapat strand berupa besi ulir baja dengan jumlah berbeda yakni sekitar 60 - 90 strand.

Dari hasil pengecekan tersebut kemudian dilakukan penggantian 34 strand yang berkarat, rusak maupun putus akibat sambaran petir. Selain itu juga dilakukan penggantian alat penangkal petir dan pergantian cap dan grease (oli) pada angkur bawah deck dan kepala angkur pylon.

Pekerjaan dilakukan sejak bulan Juli hingga Desember 2017 dan kini Jembatan Raja Haji Fisabilillah telah dinyatakan aman untuk digunakan. Saat ini pekerjaan dalam masa pemeliharaan oleh pihak kontraktor hingga Desember 2019



Maintenance Jembatan bentang Panjang

IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019



Jembatan Suramadu



Jembatan Merah Putih Ambon



Structural Health Monitoring System (SHMS)



IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019



Pemasangan SHMS mulai dari tahap konstruksi pada Jembatan Musi IV dengan Sistem Extradoses (Gabungan Sistem Cable Stayed & Box Girder)



IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019



MENTERI PERKURAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERKURAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA
KOMOR 06/PER/M/2018
TENTANG

WEWENANG DAN TUGAS DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA,
BADAN PENGATUR JALAN TOL, DAN BADAN USAHA JALAN TOL DALAM
PENYELINGHARAAN JALAN TOL

DENGAN RAGDAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERKURAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA,

Memimbang : a. bahwa untuk melaksanakan penyelenggaraan Jalan Tol yang efektif diperlukan pembagian wewenang dan tugas Jalan Tol pada Direktorat Jenderal Bina Marga, Badan Pengatur Jalan Tol dan Badan Usaha Jalan Tol;

b. bahwa dengan ditetapkannya beberapa perundang-undangan terkait dengan wewenang dan tugas penyelenggaraan Jalan Tol, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/197/M/2008 tentang Wewenang dan Tugas Penyelenggaraan Jalan Tol pada Direktorat Jenderal Bina Marga, Badan Pengatur Jalan Tol, dan Badan Usaha Jalan Tol sudah tidak sesuai dengan kebutuhan perubahan terkait dengan wewenang dan tugas penyelenggaraan Jalan Tol sehingga perlu diganti dengan Peraturan Menteri yang baru;

c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan

KELOMPOK PERUSAHAAN JALAN TOL DAN
BADAN USAHA JALAN TOL
DALAM PENYELINGHARAAN JALAN TOL

REVISI WEWENANG DAN TUGAS DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA,
SMAHA PENGATUR JALAN TOL, DAN BADAN USAHA JALAN TOL
DALAM PENYELINGHARAAN JALAN TOL

A. Penyelenggaraan Penyelenggaraan Jalan Tol

No.	Kegiatan	Badan Usaha Jalan Tol	Badan Pengatur Jalan Tol	Badan Usaha Jalan Tol
1.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
2.	perencanaan penyelenggaraan tol	pelaksanaan	-	-
3.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
4.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-

B. Perubahan Penyelenggaraan Jalan Tol

No.	Kegiatan	Direkt. Bina Marga	Badan Pengatur Jalan Tol	Badan Usaha Jalan Tol
1.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
2.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
3.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
4.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-

C. Perubahan Penyelenggaraan Jalan Tol

No.	Kegiatan	Badan Usaha Jalan Tol	Badan Pengatur Jalan Tol	Badan Usaha Jalan Tol
1.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
2.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
3.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
4.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-

D. Perubahan Penyelenggaraan Jalan Tol

No.	Kegiatan	Badan Usaha Jalan Tol	Badan Pengatur Jalan Tol	Badan Usaha Jalan Tol
1.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
2.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
3.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
4.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-

No.	Kegiatan	Badan Usaha Jalan Tol	Badan Pengatur Jalan Tol	Badan Usaha Jalan Tol
1.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
2.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
3.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
4.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
5.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
6.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
7.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
8.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
9.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
10.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
11.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
12.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
13.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
14.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
15.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
16.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
17.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
18.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
19.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
20.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-

E. Perubahan Penyelenggaraan Jalan Tol

No.	Kegiatan	Badan Usaha Jalan Tol	Badan Pengatur Jalan Tol	Badan Usaha Jalan Tol
1.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
2.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
3.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
4.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
5.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
6.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
7.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
8.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
9.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
10.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
11.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
12.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
13.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
14.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
15.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
16.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
17.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
18.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
19.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
20.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-

F. Perubahan Penyelenggaraan Jalan Tol

No.	Kegiatan	Badan Usaha Jalan Tol	Badan Pengatur Jalan Tol	Badan Usaha Jalan Tol
1.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
2.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
3.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
4.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
5.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
6.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
7.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
8.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
9.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
10.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
11.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
12.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
13.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
14.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
15.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
16.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
17.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
18.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
19.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
20.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-

G. Perubahan Penyelenggaraan Jalan Tol

No.	Kegiatan	Badan Usaha Jalan Tol	Badan Pengatur Jalan Tol	Badan Usaha Jalan Tol
1.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
2.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
3.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
4.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
5.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
6.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
7.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
8.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
9.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
10.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
11.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
12.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
13.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
14.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
15.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
16.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
17.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
18.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
19.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
20.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-

MENTERI PERKURAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA,
H. SYAHRI HANDEJAJAWO



I. Perubahan Penyelenggaraan Jalan Tol

No.	Kegiatan	Badan Usaha Jalan Tol	Badan Pengatur Jalan Tol	Badan Usaha Jalan Tol
1.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
2.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
3.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
4.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
5.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
6.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
7.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
8.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
9.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
10.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
11.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
12.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
13.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
14.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
15.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
16.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
17.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
18.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
19.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-
20.	perencanaan tol	pelaksanaan	-	-

IV. Percepatan Pembangunan Infrastruktur 2014-2019

Jokowi Teken Perpres Permudah Tenaga Kerja Asing

KOMPAS.com NEWS BUANE BUKA TERBUK BERTAMBAH OTOMOTIF LIFESTYLE PRIBADI TRAVEL SEKANG KOLAM IMAGES TV



Presiden Joko Widodo saat menandatangani Peraturan Presiden Nomor 20 Tahun 2018 dan Peluncuran Making Indonesia 4.0 di Jakarta Convention Center, Senayan, Jakarta, Rabu (4/4/2018). (30/11/2018/antaranews)



JAKARTA, KOMPAS.com — Presiden Joko Widodo menandatangani Peraturan Presiden Nomor 20 Tahun 2018 tentang Penggunaan Tenaga Kerja Asing.

Perpres ini diharapkan bisa mempermudah tenaga kerja asing (TKA) masuk ke Indonesia yang berujung pada peningkatan investasi dan pertumbuhan ekonomi nasional.

Dalam perpres ini disebutkan, setiap pemodal tenaga kerja asing yang menggunakan TKA harus memiliki bentuk penggunaan tenaga kerja asing (RPTKA) yang diajukan menteri atau pejabat yang ditunjuk.

Namun, pemodal tenaga kerja asing tidak wajib memiliki RPTKA untuk merekrut tenaga kerja TKA yang merupakan

UMN
Universitas Muhammadiyah
Negeri Semarang

Teknik Fisika
BEASISWA 100
SAMPAI LULUS

Sabtu, 19 Mei 2018
di Kampus UMN

(021)5422 0808 | www.um

CAMEL MILD

LET'S STAY MILD OR GET

WISATAHAYATI

PERISTIKAN: MENDOKI MEMERLIKA

HUKUM ONLINE
www.hukumonline.com/online

**PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 20 TAHUN 2018
TENTANG
PENGUNAAN TENAGA KERJA ASING
DEMIKAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,**

Menimbang,

- bahwa untuk mendukung pembangunan nasional dan perbaikan kesempatan kerja melalui peningkatan investasi, perlu pengaturan kembali peraturan penggunaan tenaga kerja asing;
- bahwa pengaturan peraturan penggunaan tenaga kerja asing yang diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 72 Tahun 2014 tentang Penggunaan Tenaga Kerja Asing Serta Pelaksanaan Pendaftaran dan Pendaftaran Tenaga Kerja Pendamping, perlu disesuaikan dengan perkembangan saat ini untuk meningkatkan pertumbuhan investasi;
- bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Penggunaan Tenaga Kerja Asing.

Menyatakan:

- Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1951 tentang Penyelenggaraan Pelaksanaan Undang-Undang Pemerintahan Tahun 1949 Nomor 23 dan Republik Indonesia untuk Seluruh Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1951 Nomor 4);
- Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 tentang Keterseragaman Jaminan Negara Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2003, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4279);
- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 67 Tahun 2007, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4724);
- Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Kebijakan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 52, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5216);
- Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2017 tentang Percepatan Pelaksanaan Daruratan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 210).

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:
PERATURAN PRESIDEN TENTANG PENGGUNAAN TENAGA KERJA ASING.

BAB I

HUKUM ONLINE
www.hukumonline.com/online

**BAB X
KETENTUAN PENUTUP**

Pasal 38

Peraturan Presiden ini mulai berlaku:

- kecuali Peraturan Presiden Nomor 72 Tahun 2014 tentang Penggunaan Tenaga Kerja Asing Serta Pelaksanaan Pendaftaran dan Pendaftaran Tenaga Kerja Pendamping (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 152), abstrak dan disahkan sejak berakutnya;
- selama berlakunya undang-undang sebagai pelaksanaan Peraturan Presiden Nomor 72 Tahun 2014 tentang Penggunaan Tenaga Kerja Asing Serta Pelaksanaan Pendaftaran dan Pendaftaran Tenaga Kerja Pendamping, disahkan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Peraturan Presiden ini.

Pasal 39

Peraturan Presiden ini mulai berlaku setelah 3 (tiga) bulan setelah tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Presiden ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

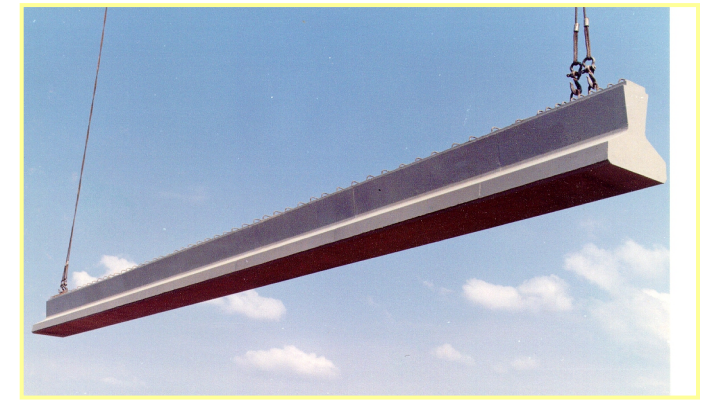
Ditandatangani di Jakarta,
Pada Tanggal 20 Maret 2018
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,
Ttd
JOKO WIDODO

Ditandatangani di Jakarta
Pada Tanggal 20 Maret 2018
MENTERI HUKUM DAN HAKASASI MANUSIA REPUBLIK INDONESIA,
Ttd
YASRIANA H. LAJLY

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2018 NOMOR 210

V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- I Girder Bentang Panjang



V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

• I Girder Bentang Panjang

Eriksson
TECHNOLOGIES

Stability of Precast/Prestressed Concrete Bridge Girders



Roy L. Eriksson, P.E. - Eriksson Technologies, Inc.
PCEF Committee - August 20, 2015, Raleigh, NC

Copyright © Eriksson Technologies, Inc.

1

Lateral Stability

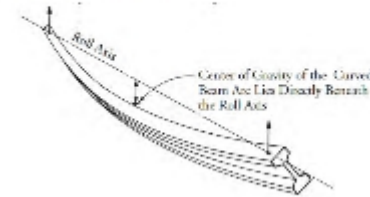
- Two basic cases:
 - Hanging beams
 - Supported beams
- This presentation deals with hanging beams
- Lateral Stability of Long Prestressed Concrete Beams** (Mast 1989)
 - Lateral bending stability of beams
 - *Not* lateral-torsional buckling, as with steel beams

Lateral Stability

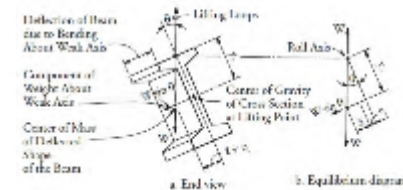
- Torsional stiffness of prestressed concrete beams >> steel beams
- Therefore, assume P/S beams are torsionally rigid
- Lateral *bending* stability of beams
- For P/S beams, we are mainly concerned with:
 - Statical equilibrium of the system
 - Ability of the beam to resist lateral bending
 - Cracking
 - Flexural strength

Roll Axis

- Between Lift Points
- CG Under Roll Axis



Roll Equilibrium



Factors of Safety

$$FS = \frac{M_T}{M_a}$$

- FS against cracking: 1.0
- FS against failure: 1.5

Strand Lifters



Raise Roll Axis

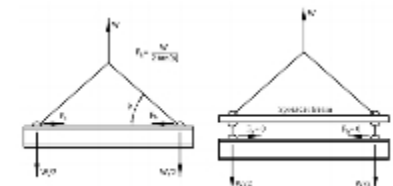
- Raise roll axis above the top of the girder
- Requires special hardware



22

Rigging

- Single-crane pick
- Two-crane pick



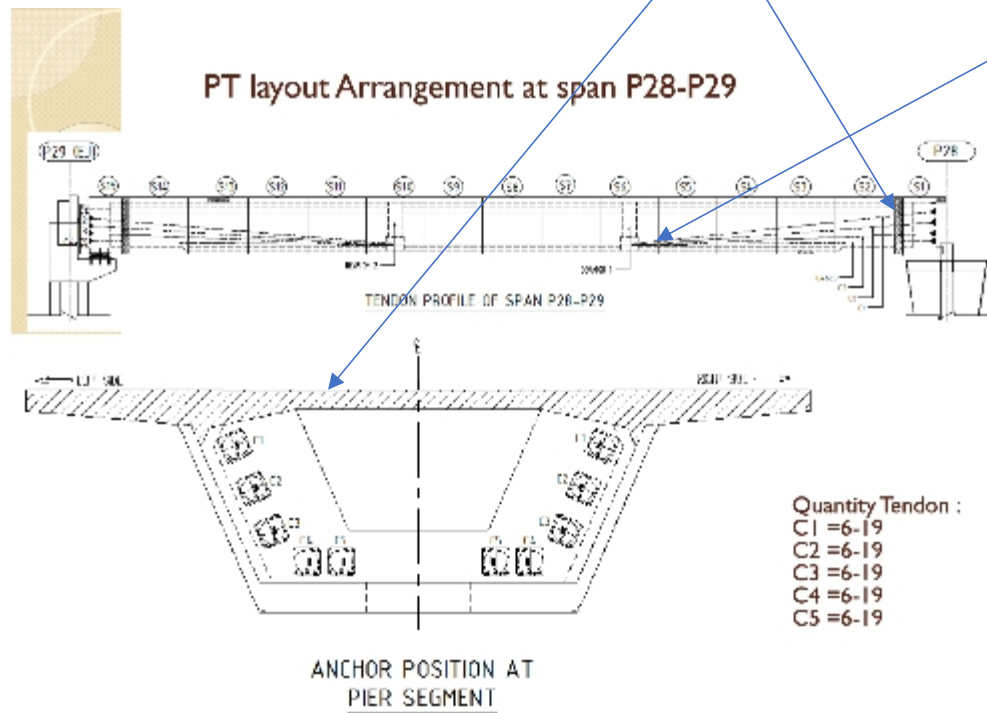
V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

24	γ	24 kN/m ³	f_c'	66.4 MPa
25	A	907300 mm ²	$E_c = 4730 \sqrt{f_c'}$	38542.97 MPa
26	$q = \gamma A$	21.7752 kN/m'	$f_{cr \text{ kip}} = 0.66 E / \lambda_m$	13.8252 MPa
27	L	50 m		
28	W _{sw}	1088.76 kN		
29	h	2300 mm	850	2300
30	b	250 mm	0.108696	0.125
31	t _s	250 mm		0.533333
32	$\lambda_m = L \sqrt{h / (b t_s)}$	1840	Kelangsingan yang LUAR BIASA BESAR	
33	I	5.75E+11 mm ⁴		
34	Y _t	1187 mm		
35	W _t	4.84E+08 mm ³		
37	M _{sw maks}	6804.75 kN m	ANGKA KEAMANAN TERHADAP TORSI MENDEKATI 1 AKIBAT BERAT SENDIRI	
38	M _{cr kip = f_{cr} kip W_t}	6694.796 kN m	GIRDER MUDAH MENGALAMI GULING	



V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

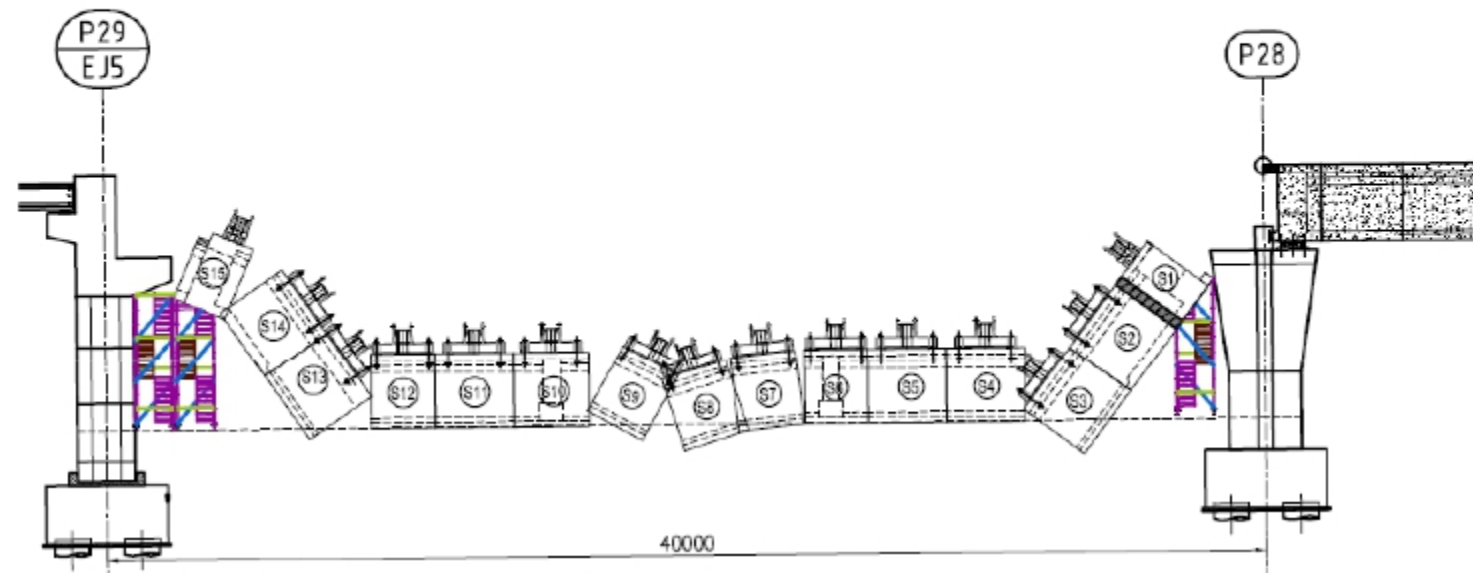
- Komponen konstruksi : Precast Box Girder, Sistem Prategang eksternal dengan deviator, wet joint, Sistem Pengangkat komponen.



V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

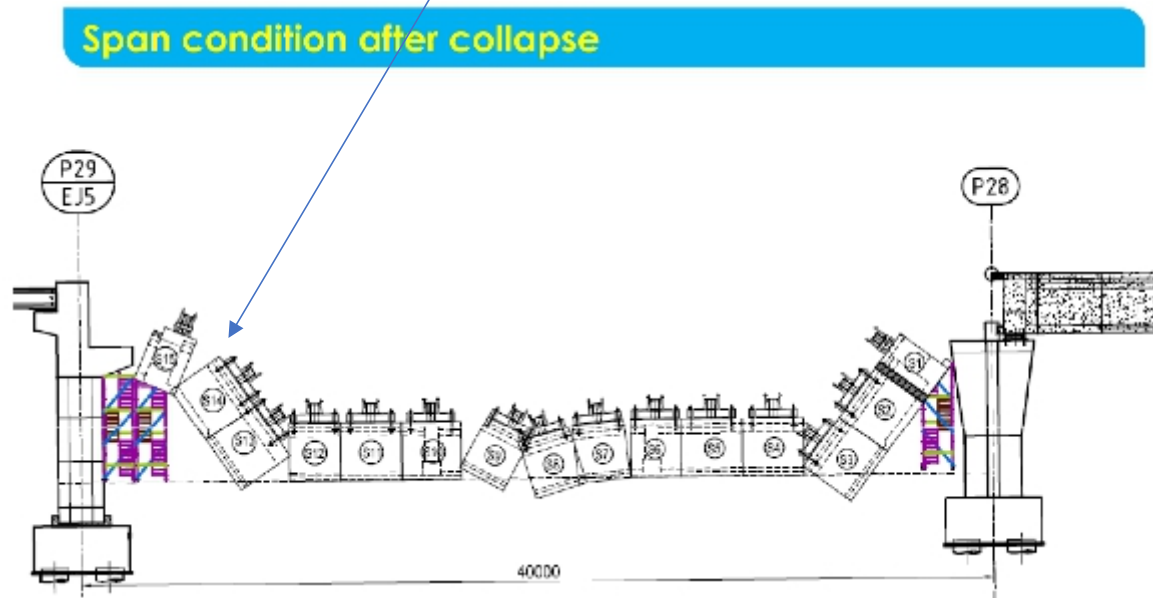
- Laporan saksi mengatakan girder telah sepenuhnya distressing, telah diletakkan di pier, kemudian terjadi suara keras, dan segera konstruksi runtuh.

Span condition after collapse



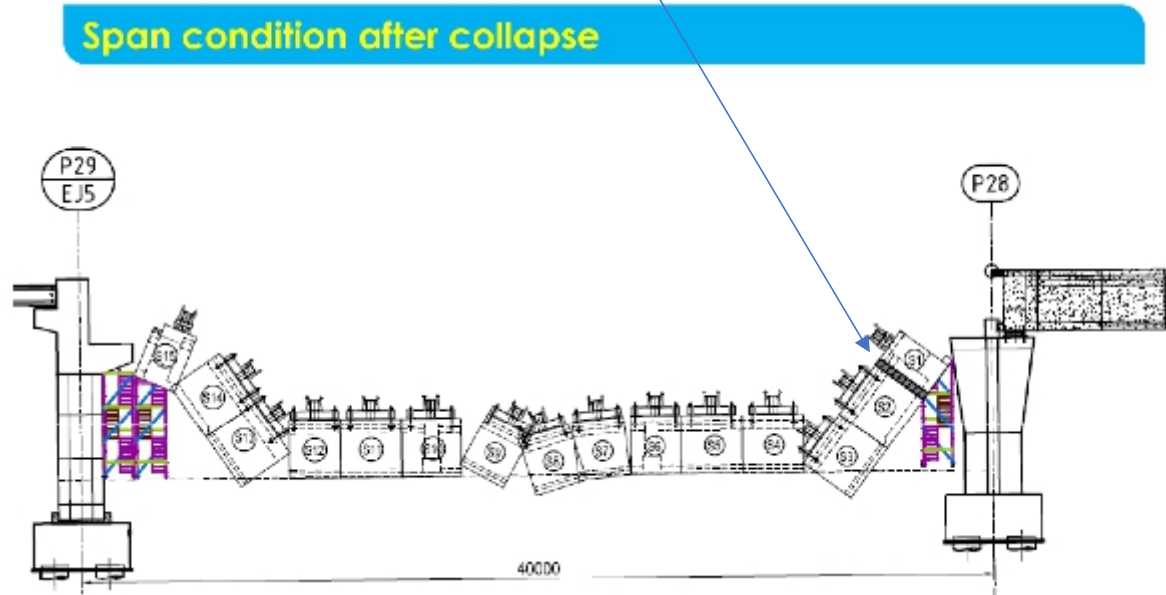
V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- Overstress : Bisa karena tegangan lebih tinggi dari yang terbaca atau akibat material yang belum mencapai kekuatan -> menjadi titik lemah dibanding komponen lain yang sudah cukup umur. Di lapangan wet join di sisi yang berbatasan dengan I girder terlihat pecah. Jika wet join pecah, maka kabel akan mengalami kehilangan tegangan secara mendadak, dan akan terjadi keruntuhan mendadak



V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- Pada sisi pier box girder menerus, wet joint masih utuh. Segment tertarik keruntuhan progresif



V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- Wet Join LRT Kelapa Gading



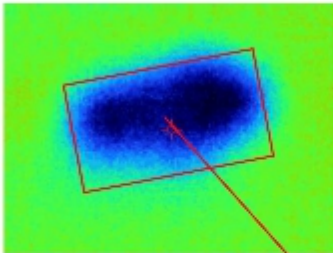
THERMOGRAPHIC REPORT

Company: PROYEK FLYOVER SIMPANG JAM BATAM 1
Problem #: POROSITAS BETON

IDENTIFICATION

Location Name: PIER P1 SISI NAGUYA
Equipment: PIER P1 AREA MARKER ON SITE NO.1

PROBLEM DESCRIPTION
KONDISI BETON YANG RAIK WARNA MERAH/HIJAU HASIL FOTO SCANNER ULTRASONIC INFRARED (THERMOGRAPHY) AREA WARNA HITAM ADALAH LOKASI ADANYA POROSITAS BETON, DENGAN KEDALAMAN DARI PEMBUKAAN BERKISAL 12cm-40cm

THERMOGRAM		TEMPERATURE MEASUREMENTS	
28.6°C		Image Date	18/03/2017 11:32:11
28.1°C		Target Temperature	25.0 °C
27.6°C		Emissivity	0.20
16.1°C		Reflected Temp	OFF
16.1°C		WEATHER	
12.9°C		Air Temp	33°C
	Sky	CLEAR	
	Wind Speed	2 m/s	
	Firm	-	

Distance	Roted Load	Mens. Load	% Load
0.5 - 2 m	-	-	-

MAINTENANCE ACTION

Description	Repaired by
UNTUK DATA REPARASI/INJEKSI AREA POROSITAS BETON PIER TSB	

REPAIR PRIORITY


Subj. Rating	Temp. Rating
-	-°C

REINSPECTION

Reinspected by	Date
-	

Comments

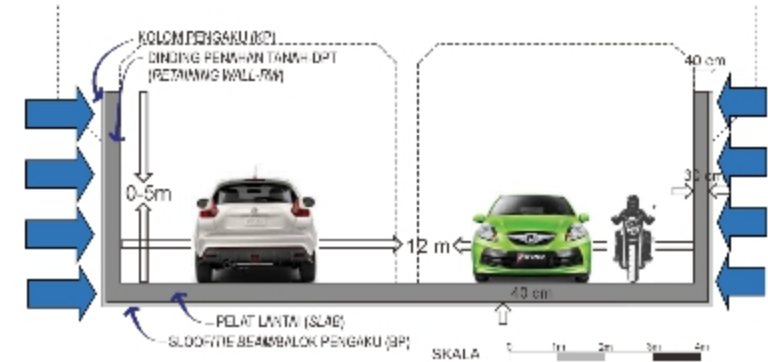
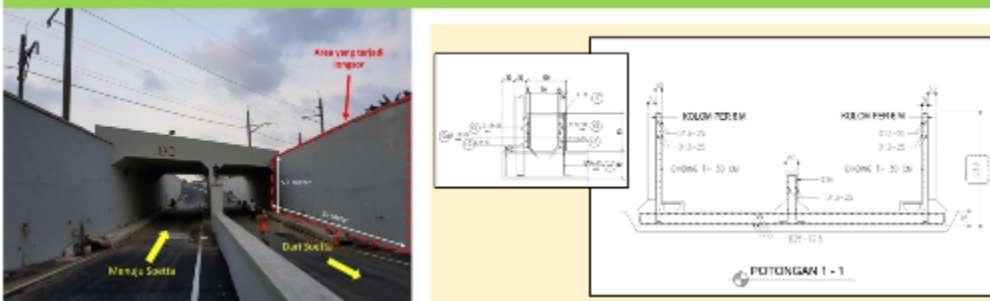
-



V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- Underpass Perimeter Selatan Bandara Soekarno Hatta Km 8+6/7

Kondisi Awal



Gambar 9. Penampang konstruksi DPT/RW.

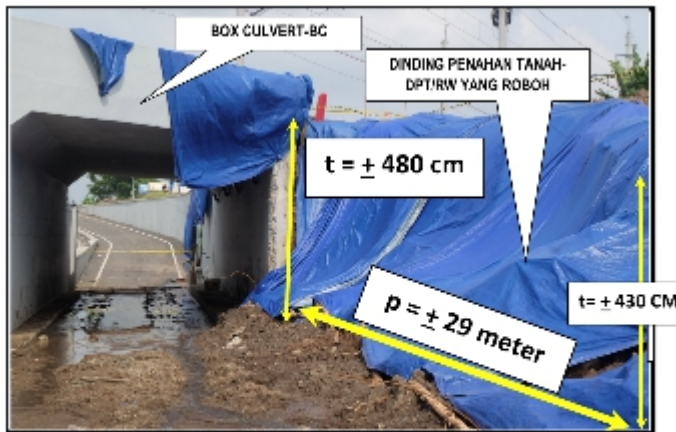
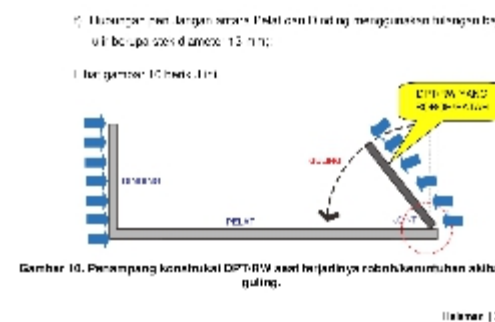


Foto 1. Kondisi Dinding Penahan Tanah (Retaining Wall-RW) Pasca Kejadian Keruntuhan, dilihat dari arah Barat ke Timur.

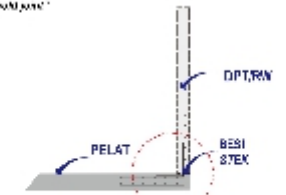


Foto 6. Kondisi cekungan permukaan tanah (top soil) pada belakang dinding panel beton RW



Gambar 10. Penampang konstruksi DPT/RW saat terjadinya robekan permukaan akibat guling.

Gambar 11. "Cold Joint" pada pelaksanaan panel Pelatan panel DPT/RW.

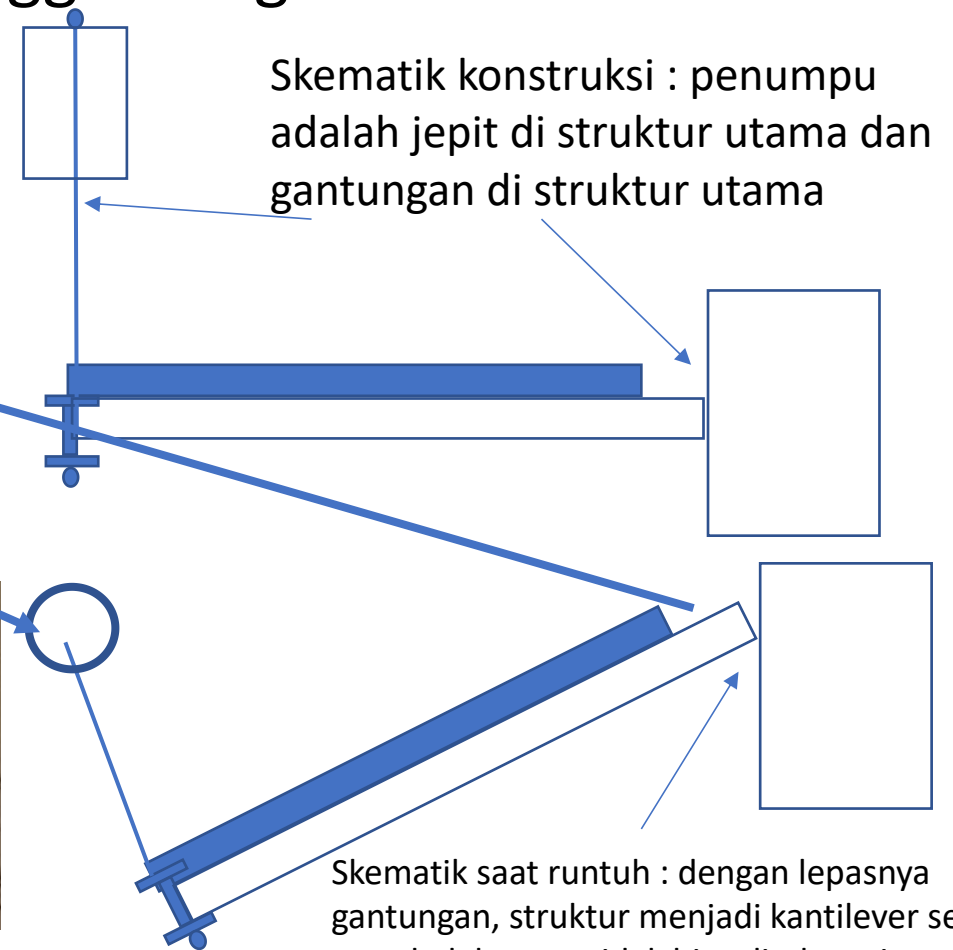
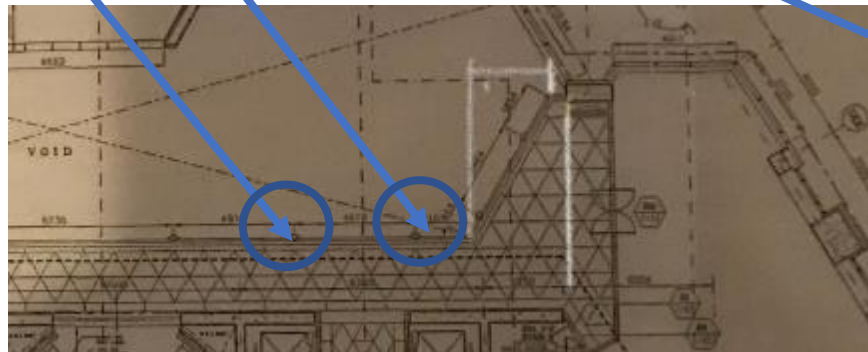
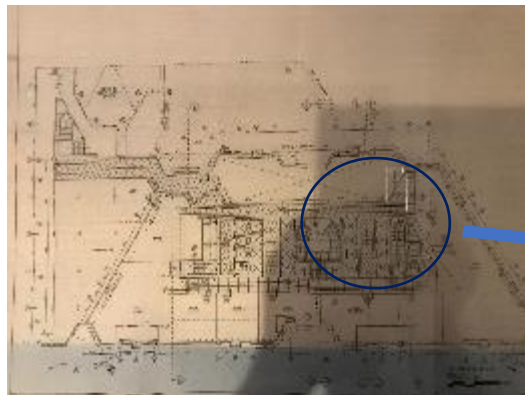
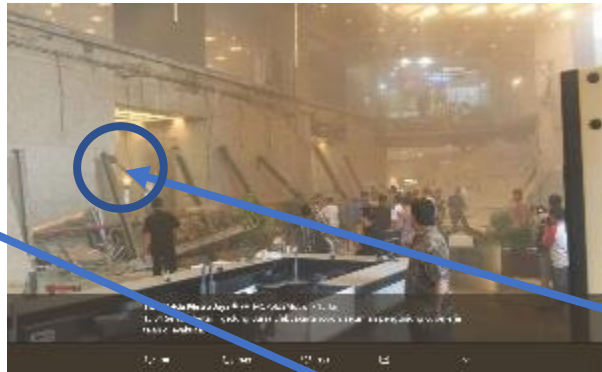


Gambar 13. Detail awal sampai penyelesaian segitrapan pada pemasangan DPT/RW panel Pelatan panel DPT/RW

Perencanaan dinding penahan tanah yang serupa dengan box, serta ada cold joint pada pelaksanaan

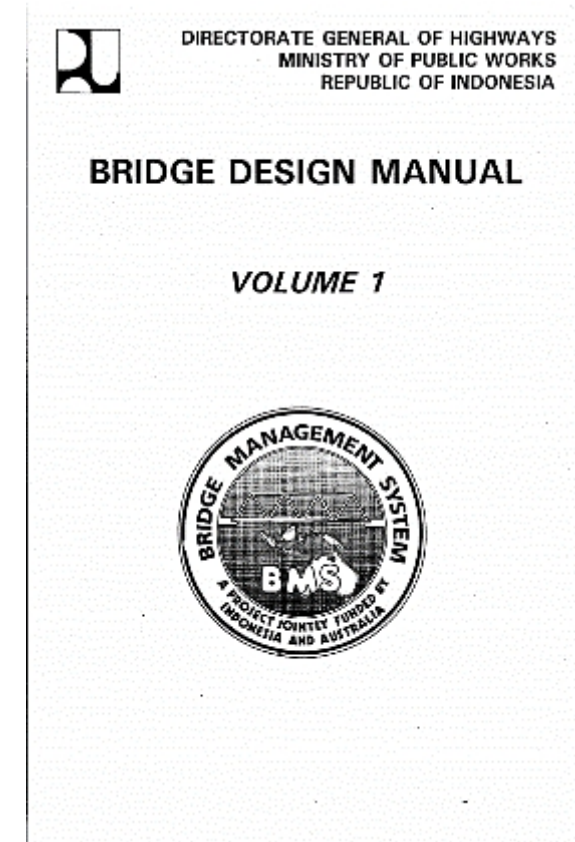
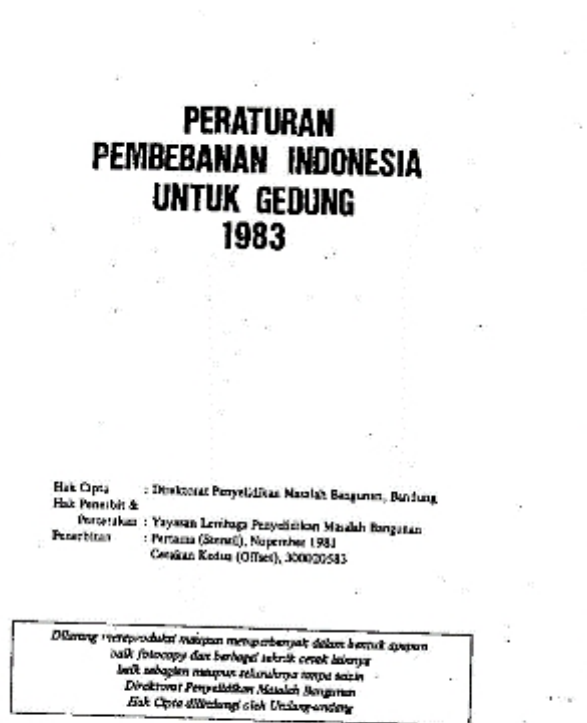
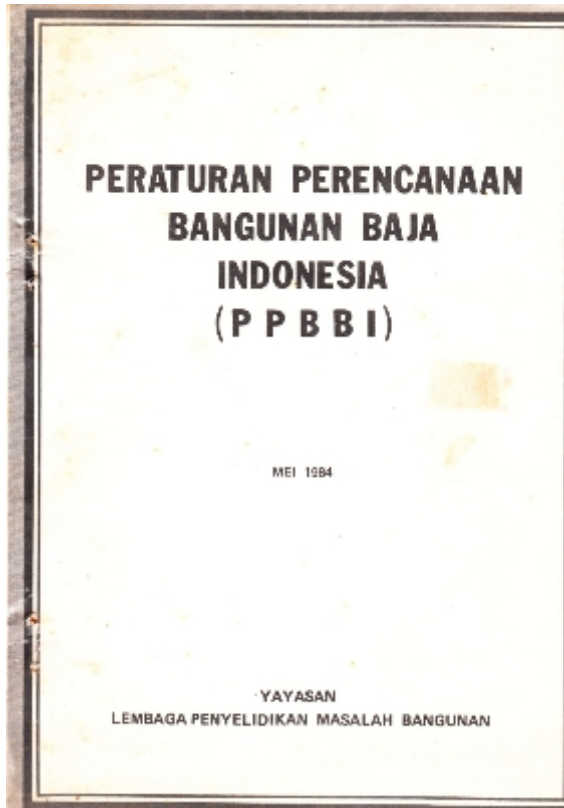
V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- Penggunaan Material Prategang : Kabel penggantung Jembatan Koridor Penghubung Bursa Efek Indonesia



STUDI PUSTAKA

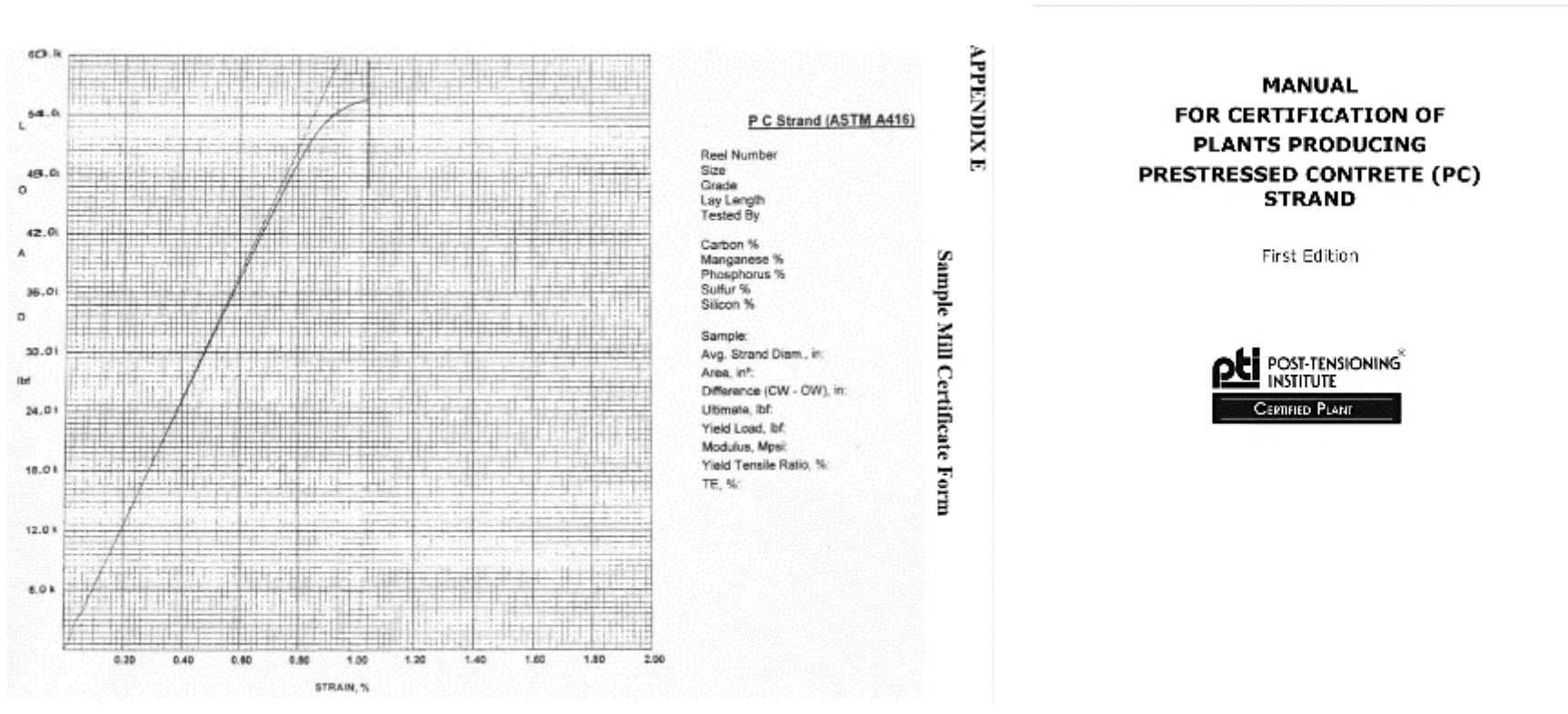
- Peraturan Perencanaan di tahun 1996 - 1997



Konsep Perencanaan Umumnya Elastik dengan Angka Keamanan Total $SF = 1.5$ terhadap tegangan ;leleh

STUDI PUSTAKA

- Peraturan Perencanaan di tahun 1996 - 1997



Kekuatan strand diuji dan diterbitkan dalam mill certificate

Material Prategang : Strand dan Sistem Pengangkuran : Sangat kuat hampir 4 x lebih kuat dari tulangan biasa, digunakan umumnya untuk menahan beban “Tarik” yang besar.

STUDI PUSTAKA

- Perilaku sistem prategang dengan strand pada tegangan rendah

Pada AAHSTO 2012, sudah 'petunjuk' tentang hal ini : Bahwa pada tegangan rendah ada potensi 'slip', namun dalam mill certificate pun yang dipublish adalah yang sudah terkoreksi

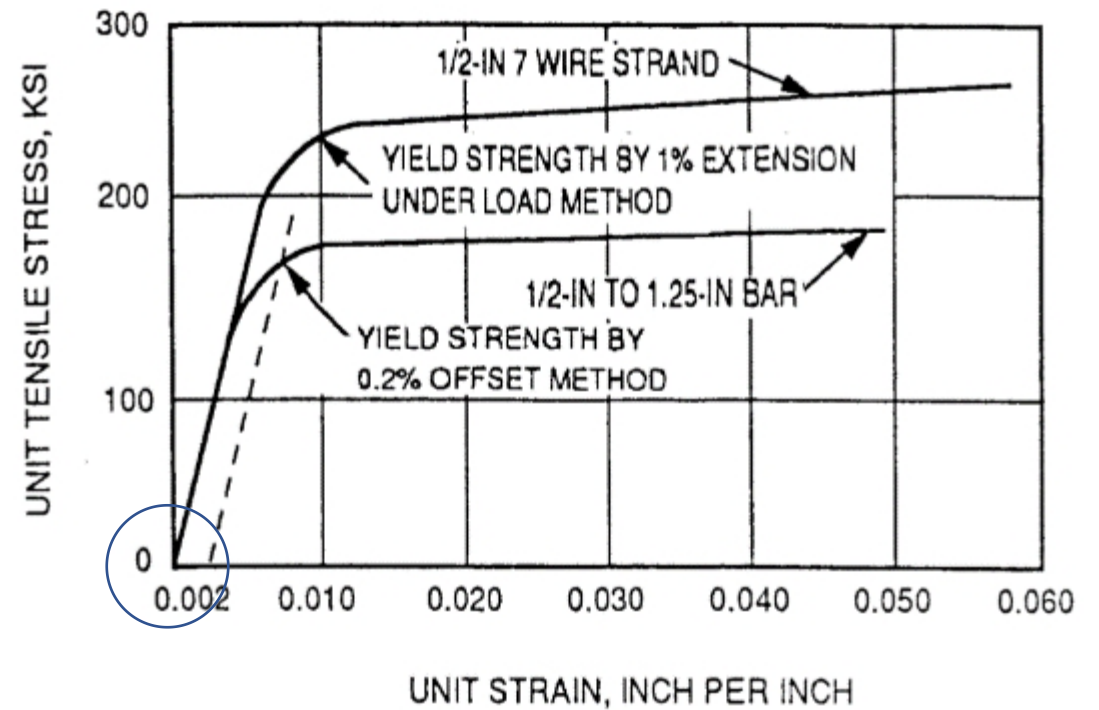
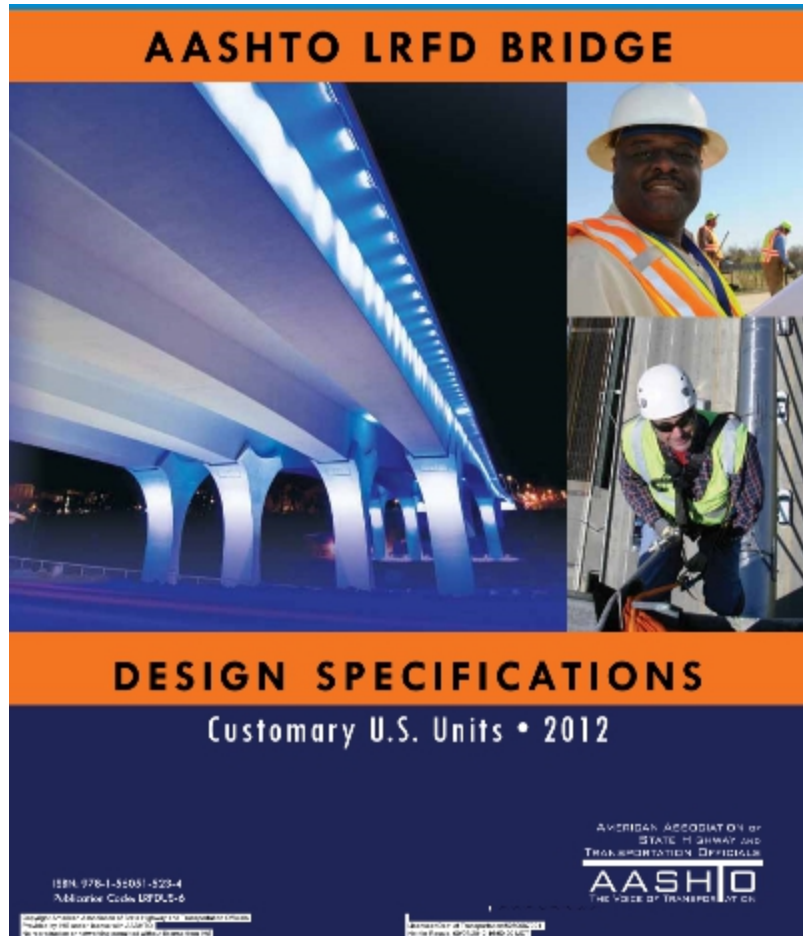


Figure C5.4.4.2-1—Typical Stress-Strain Curve for Prestressing Steels

STUDI PUSTAKA

- Ada perkembangan perlakuan sistem pengangkur dari grouting ke pemakaian grease untukantisipasi slip

Resolving Field Problems in Unbonded Post-Tensioning Installations

BY GAIL S. KELLY

Although unbonded post-tensioning has been used in the U.S. since the 1950s, there have been considerable changes in the industry over the years. As a result, codes, specifications, and other prescribed acceptable and acceptance controlling requirements. In October 2000, the American Concrete Institute (ACI) published the "Specification for Unbonded Single Strand Tendons (ACI 422.6.1)". This new document is to be used in the concrete, and it represents a good step toward formalizing the standards of quality for both the components of unbonded post-tensioning tendons and their installation. ACI 422.6 is a reference specification and, as such, was revised by specifying writing specifications for unbonded post-tensioning.

While specific specifications will not necessarily prevent field problems, however, Uniform conditions, understood objectives, or modifications required by other trades may require that the tendon system be changed during construction. While such changes can usually be accommodated, they need to be carefully thought out. At one concept, the post-tensioning installer should be authorized to make changes.

The flexibility of the post-tensioning system can be compromised if proper assemblies are not followed during tendon installation and stressing. Damaged tendons may not be able to develop construction that is not in accordance with the specifications. On the other hand, inspectors who insist on conditions that do not meet specified tolerances, or require tendons

to be corrected or replaced, can create unnecessary expense and delays.

On a job, the common cause of the concrete field problems that occur on projects with unbonded post-tensioning. Mislocation, percent specification, qualified installers, properly trained inspectors, and loads stresses from the design engineer will generally prevent major problems from becoming major incidents.

TENDON STRESSING

The most common problem during construction is lack of agreement between the assumed and actual tendon elongations. The tendon's elongation capacity is a function of its modulus. It is also essential that stressing be done correctly. It is also essential that all of the parties involved understand the meaning of the specified elongation.

An unbonded tendon anchorage typically consists of a cast-in-place wedge anchorage into the concrete. Once the concrete has reached sufficient strength for stressing, wedges are placed in the hole and "tand stressed" by tapping them in with a special stressing device. The wedges are then secured with hydraulic jacks called jacks which are operated with individual pressure hoses. The jacks push against the anchor casting and pull the strand to the required force. When the jack reaches the strand, the wedges are pulled into the hole this time the wedges are locked to the strand.

ROUGH APPROXIMATION OF THE FORCE IN A STRESSED 1/2-IN., 270 KSI TENDON

The force in a post-tensioning strand immediately after it is tensioned can be estimated from the modulus of elasticity formula:

$$\Delta = PL/AE$$

Where:

- Δ is the elongation in inches.
- P is the average force in the strand in kips, immediately after it is anchored.
- L is the stressed length in inches.
- A is the area of the strand usually from an 0.158 to 0.176 square inch cross section.
- E is the modulus of elasticity of the strand (typically assumed to be 28,500 ksi).

Note that the modulus of elasticity of a strand is not that of steel bar or single wire. A strand consists of six wires which are wrapped in a larger (0.090 in. dia) wire. This one is in a strand (only) when because the outer wire diameter is slightly larger than the inner wires of the strands which are wrapped in the steel coating on the strand. It will usually be between 28,000 and 28,800 ksi.

ACI 422.6 lists the stressing force to be 25 times the guaranteed ultimate strength of the strand. For 1/2-in., 270 ksi strand, the typical stressing force is 1,425,000 lbs (648,000 + 777,000). For elongation calculations, it is often assumed that the average force in the strand immediately after it is anchored is 25% of the ultimate strength of the strand. In other words, it is assumed that 412,500 lbs are lost due to friction and wedge seating effects. For stress calculations, this is a reasonably accurate approximation.

The elongation calculation $\Delta = PL/AE$ is then

$$\Delta = 1,425,000 \text{ lbs} \times 12 \text{ in.} / (0.176 \text{ in.}^2 \times 28,500 \text{ ksi})$$

or

$$\Delta = 4.7 \text{ inches} \times 0.9795 = 4.6 \text{ in.}$$

Some post-tensioning suppliers use 0.0795 + 4, others use 0.080 + 4, given the assumptions involved, either value can be considered correct. The rule of thumb for a quick check is "5 in. of elongation per 100 ft of strand."

Long-term losses (elastic shortening, shrinkage, creep, and relaxation) for low-relaxation strand are approximately 3 kips. Twenty-seven kips is then often used as the "final effective force" for L/240 strand.

If the actual strength does not match the calculated elongation shown on the installation drawings, the force in the strand can be estimated by comparing the elongation. For example, if the calculated elongation was 5 in., and the actual elongation was only 2.5 in., the force in the strand was probably close to 25% of 2,700 + 28 kips immediately after stressing. After long-term losses, the force in the strand will be approximately 22 kips. If these calculations are being done for a beam, the elongation used as the "actual elongation" should be the average of all the tendons in the design strip (the tributary area used in design).

1. "ACI 422.6.1—Specification and Code of Practice for Unbonded Single Strand Tendons and Construction of UHPFRC Structures," ACI Materials Journal, V. 93, No. 1, Jan/Feb 2000, pp. 104-114.

2. ACI Committee 208, "Building Code Requirements for Structural Concrete (ACI 308R) and ACI 308-01," American Concrete Institute, Farmington Hills, MI, 1999, vol. 308.

3. For Training Institute, "Field Procedures Manual for Unbonded Single Strand Tendons," 2nd Edition, Phoenix, AZ, American Concrete Institute, 1994, p. 41.

4. For Training Institute, "Post-Tensioning Manual," 2nd Edition, Phoenix, AZ, 2000, 214 pp.

Penelitian ACI sejak 2001, membuat di lapangan sekarang angkur tidak di grout tapi diberi grease

- Menjamin angkur tetap dalam kondisi ideal sehingga menghindari slip
- Konsekuensinya harus ada perawatan berkala untuk mengecek kondisi barrel dan wedges



ACI member Gail S. Kelly is a consulting structural engineer in Washington, DC, where her focus is design, evaluation, and repair of post-tensioned structures. Kelly is a past president and primary author of the ACI publication Design, Construction and Maintenance of Post-Tensioned Parking Structures. She has also contributed to a number of other publications on post-tensioning design and installation. Kelly received her BS in civil engineering from Cornell University and her MS in structural engineering from MIT.

HIPOTESIS

- Lepasnya kabel penggantung disebabkan kondisi beban rendah yang dikombinasi dengan kondisi beban yang terjadi pada saat kejadian



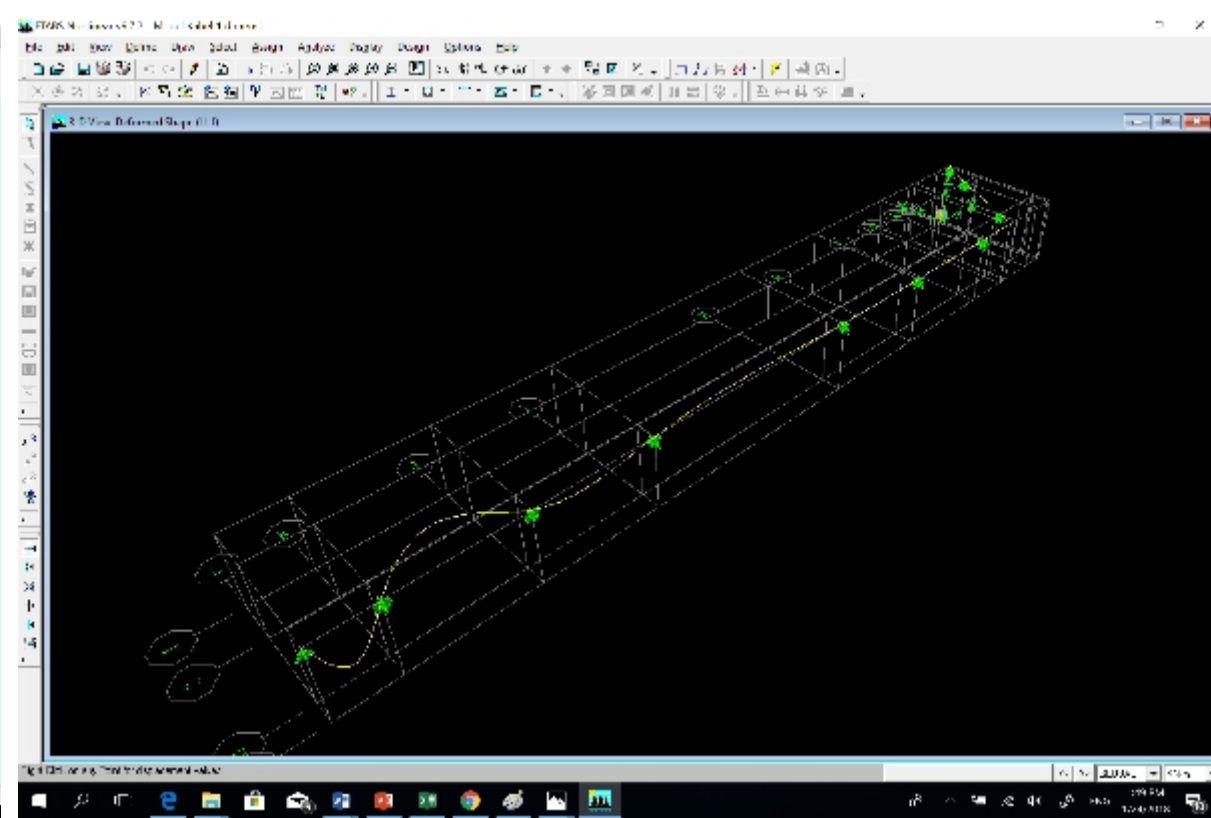
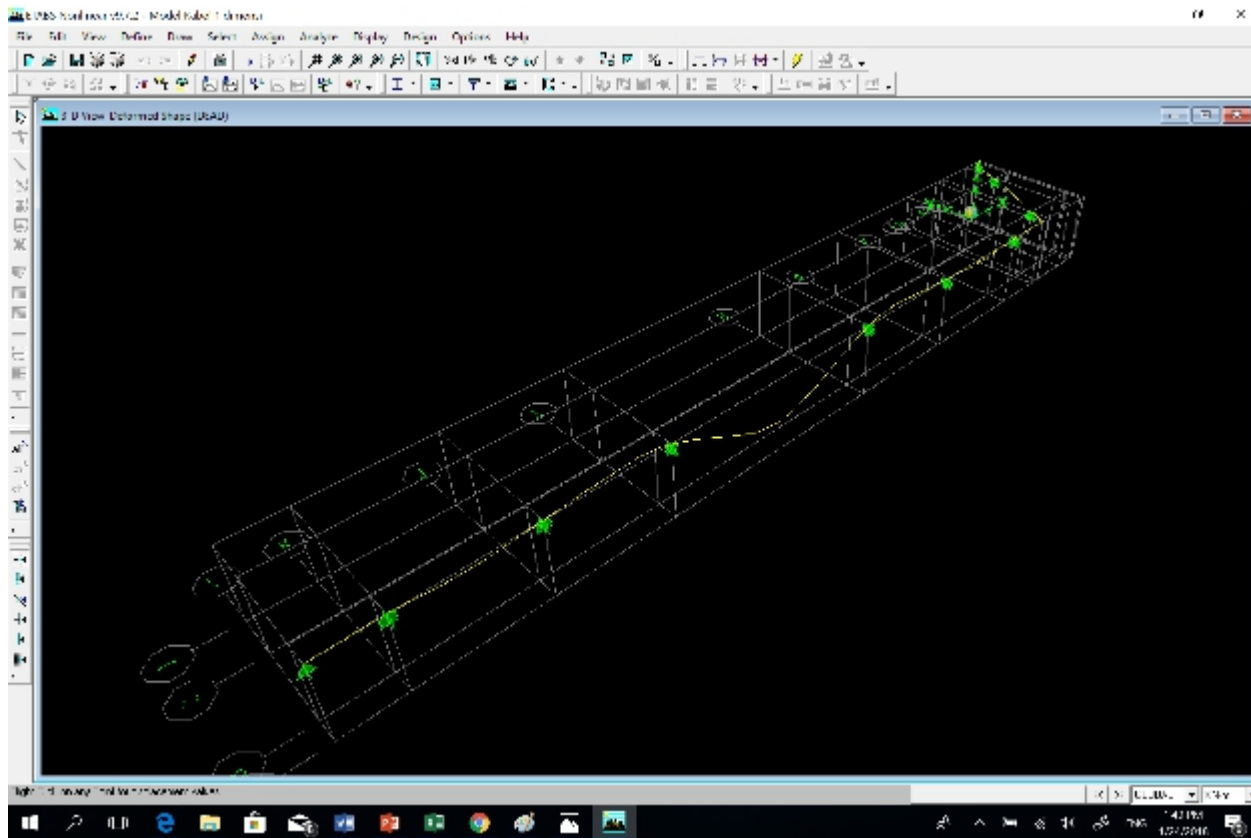
Baji digrouting di barrel



Strand yang lolos di baji

HIPOTESIS

- Model Awal : Struktur kabel diwakili oleh tumpuan-tumpuan yang mengalami beban setengah walk way



HIPOTESIS

- Model Awal : Struktur kabel diwakili oleh tumpuan-tumpuan yang mengalami beban setengah walk way

	Per tendon	Per strand UTS	Rasio Stress	
F	16.74 kN	5.58	184	3.03%
F	12.4 kN	4.133333	184	2.25%
F	30.7 kN	10.23333	184	5.56%
F	16.74 kN	5.58	184	3.03%
F	12.4 kN	4.133333	184	2.25%
F	30.71 kN	10.23667	184	5.56%
F	16.78 kN	5.593333	184	3.04%
F	12.54 kN	4.18	184	2.27%
F	30.64 kN	10.21333	184	5.55%
F	16.65 kN	5.55	184	3.02%
F	13.49 kN	4.496667	184	2.44%
F	38.22 kN	12.74	184	6.92%
F	18.5 kN	6.166667	184	3.35%
F	6.84 kN	2.28	184	1.24%
F	50.44 kN	16.81333	184	9.14%

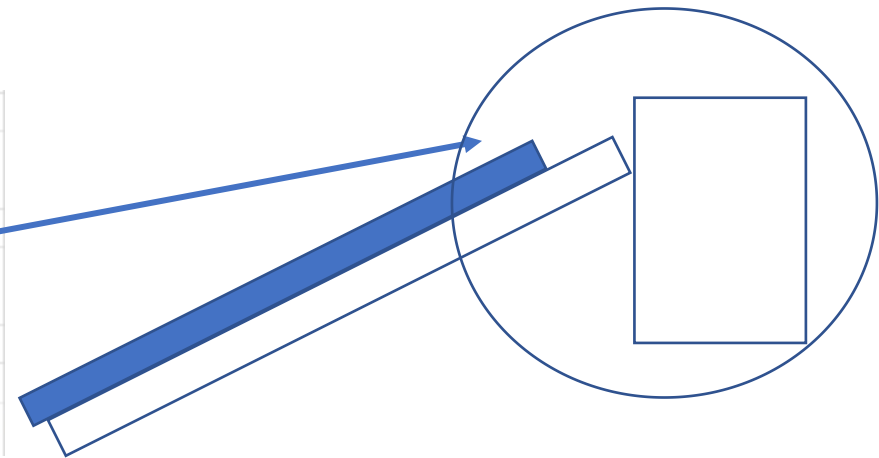
F	15.18 kN	5.06	184	2.75%	DL + LL5
F	21.14 kN	7.046667	184	3.83%	
F	38.25 kN	12.75	184	6.93%	
F	26.23 kN	8.743333	184	4.75%	DL + LL6
F	21.54 kN	7.18	184	3.90%	
F	30.82 kN	10.27333	184	5.58%	
F	21.28 kN	7.093333	184	3.86%	DL + LL7
F	12.51 kN	4.17	184	2.27%	
F	30.8 kN	10.26667	184	5.58%	
F	30.9 kN	10.3	184	5.60%	DL + LL
F	23.52 kN	7.84	184	4.26%	
F	56.61 kN	18.87	184	10.26%	

Stress rasio sangat rendah, pada kasus 15 Januari 2015, ada yang hanya 1.24%. Strand bisa lepas pada saat rombongan mendekati BCA, dan pada saat di posisi ujung, konstruksi menjadi kantilever yang tidak sanggup menahan beban

HIPOTESIS

- Model Awal : Struktur kabel diwakili oleh tumpuan-tumpuan yang mengalami beban setengah walk way

92	B	2300 mm							
93	L	2800 mm							
94	P wf400	1.687795 kN	M	4.725827 kN m					
95	q wf200	0.242736 kN/m'		0.951525 kN m					
96	P L80	5.155275 kN		14.43477 kN m					
97	q slab	5.52 kN/m'		21.6384 kN m					
98			M total	41.75052 kN m					
99			σ	237 MPa	>> tegangan ijin 160 Mpa				
100					Sudah hampir sama tegangan leleh 240 Mpa				



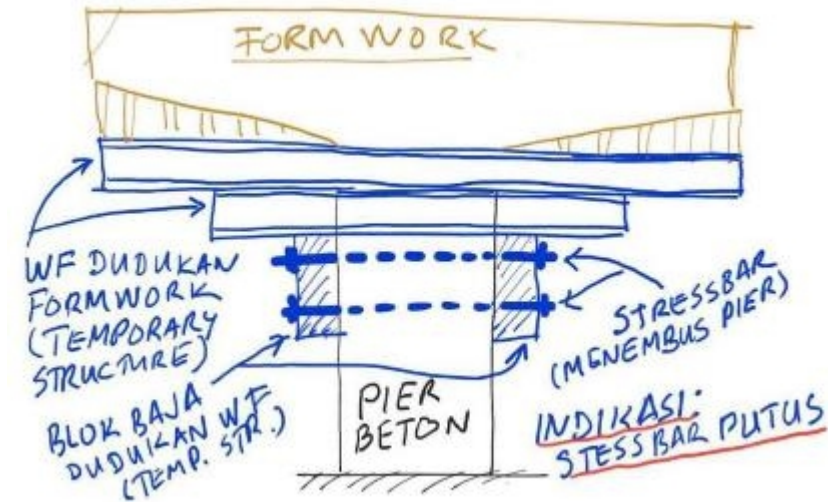
Struktur mengalami perubahan mendadak

V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- Penggunaan Material Prategang : Batang penumpu pengecoran Pier Becakavu



Ini yg di samping pierhead roboh



Spy jelas, di tunjukkan juga kalo gaya vertical di tahan tumpuan bracket di atas pier

09:11

Dan di ingatkan

Stress bar adalah batang tarik, TIDAK di disain untuk menahan gaya geser atau momen. 😊

09:12

V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- Penggunaan Material Prategang : Batang penumpu pengecoran Pier Becakayu



Pier bracket utk aktifasi tumpuan launching gantry saat erection ▼ pier segment.

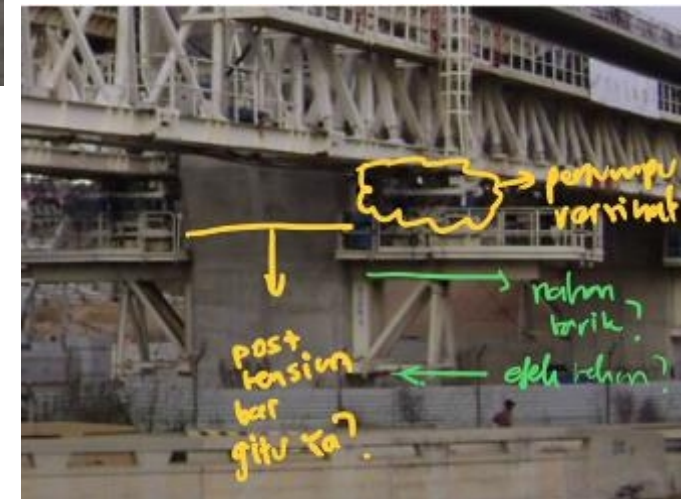
Pier bracket menumpu di atas pier (alternatifnya menumpu di shear key di muka pier) utk menahan beban dari tumpuan gantry (gaya vertical / shear).

Momen guling dijadikan gaya couple, gaya tarik di bagian atas ditahan stress bar yg diprestrèss dgn jacking force = SF x gaya tarik, gaya tekan di bagian bawah ditahan langsung oleh pier (bearing stress).

Konsep pier bracket ini sama dgn yg seharusnya digunakan utk tumpuan sistem formwork pierhead.

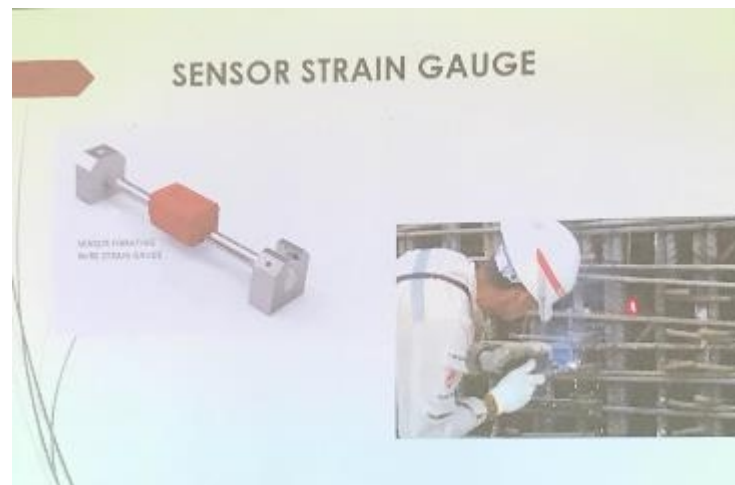
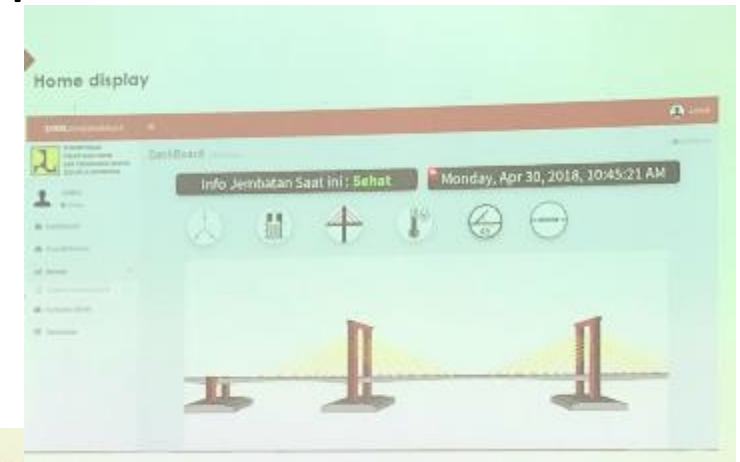
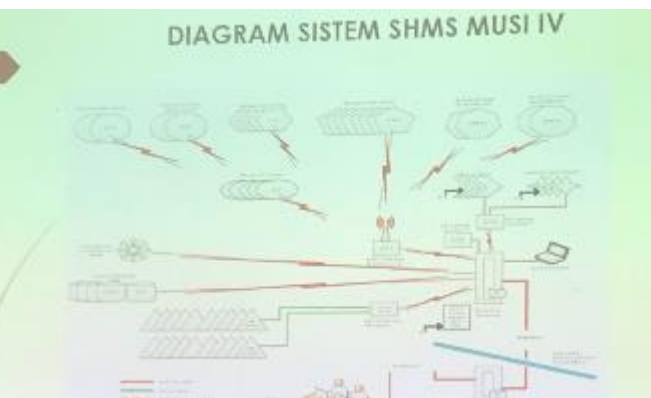
V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- Penggunaan Material Prategang : Batang penumpu pengecoran Pier Becakayu



V. Perhitungan Struktur pada Rekayasa Tahap Konstruksi

- Instrumentasi SHMS pada tahap pelaksanaan dan pemanfaatan



DATA THRESHOLD DARI PERENCANA JEMBATAN

SENSOR DSS

a. Pergeseran lateral di perletakan akibat Beban Tetap

Node	DS [m]	DY [m]	Lokasi
0.362	0.029911	-0.000028	P6
0.363	0.029906	-0.000028	P6
0.366	-0.021763	0.000002	P9
0.367	-0.021747	0.000002	P9

b. Pergeseran Lateral Maksimum dan Minimum di Perletakan

Node	DY [m]	DZ [m]	Keterangan	Lokasi
0.362	-0.108996	-0.038839	Maksimum	P6
0.366	0.008138	-0.011267	Minimum	P9

VI. Program Sertifikasi Tenaga Konstruksi dan Pembinaan Profesi Berkelanjutan dalam UU No.2/2017 tentang Jasa Konstruksi

- UU 2/2017 mengupgrade UU 18/1999 → konstruksi bersifat industri, Pemerintah cq Kemen PUR sebagai pembina, sekaligus dapat menyiapkan anggaran untuk pelatihan dan membentuk Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) lewat PP 10 tahun 2018



**UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 18 TAHUN 1999
TENTANG
JASA KONSTRUKSI
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,**

Menimbang :

- bahwa pembangunan nasional bertujuan untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur yang merata material dan spiritual berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945;
- bahwa jasa konstruksi merupakan salah satu kegiatan dalam bidang ekonomi, sosial, dan budaya yang mempunyai peran yang penting dalam pencapaian berbagai sasaran guna menunjang pembangunan pembangunan nasional;
- bahwa berbagai peraturan perundang-undangan yang berlaku belum berorientasi baik kepada pembinaan pengembangan jasa konstruksi sesuai dengan konsistensinya, yang mengakibatkan kurang berkembangnya iklim usaha yang mendukung peningkatan daya saing secara nasional, maupun bagi kesejahteraan masyarakat;
- bahwa berdasarkan pertimbangan tersebut pada huruf a, b, dan c diberikan Undang-undang tentang Jasa Konstruksi.

Mengingat :

Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945;

Dengan Persetujuan
**DEWAN PERWAKILAN RAYAT REPUBLIK INDONESIA
MEMUTUSKAN :**

Menetapkan :

UNDANG-UNDANG TENTANG JASA KONSTRUKSI



**LEMBARAN NEGARA
REPUBLIK INDONESIA**

Ka.11.2017 PEMERINTAH, Konstruksi, Jasa, Pembangunan, Pembangunan dalam Tindakan, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 54121

**UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 2 TAHUN 2017
TENTANG
JASA KONSTRUKSI**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :**
- bahwa pembangunan nasional bertujuan untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - bahwa sektor jasa konstruksi merupakan kegiatan ekonomi yang mempunyai peranan yang penting sebagai pendukung utama pertumbuhan ekonomi sosial ekonomi masyarakat guna menunjang terwujudnya tujuan pembangunan nasional;
 - bahwa penyelenggaraan jasa konstruksi harus menjamin ketertarikan dan kepastian hukum;
 - bahwa Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi belum dapat memenuhi tuntutan berkembangnya sektor yang baik dan mendorong peningkatan penyelenggaraan jasa konstruksi;
 - bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana



SALINAN

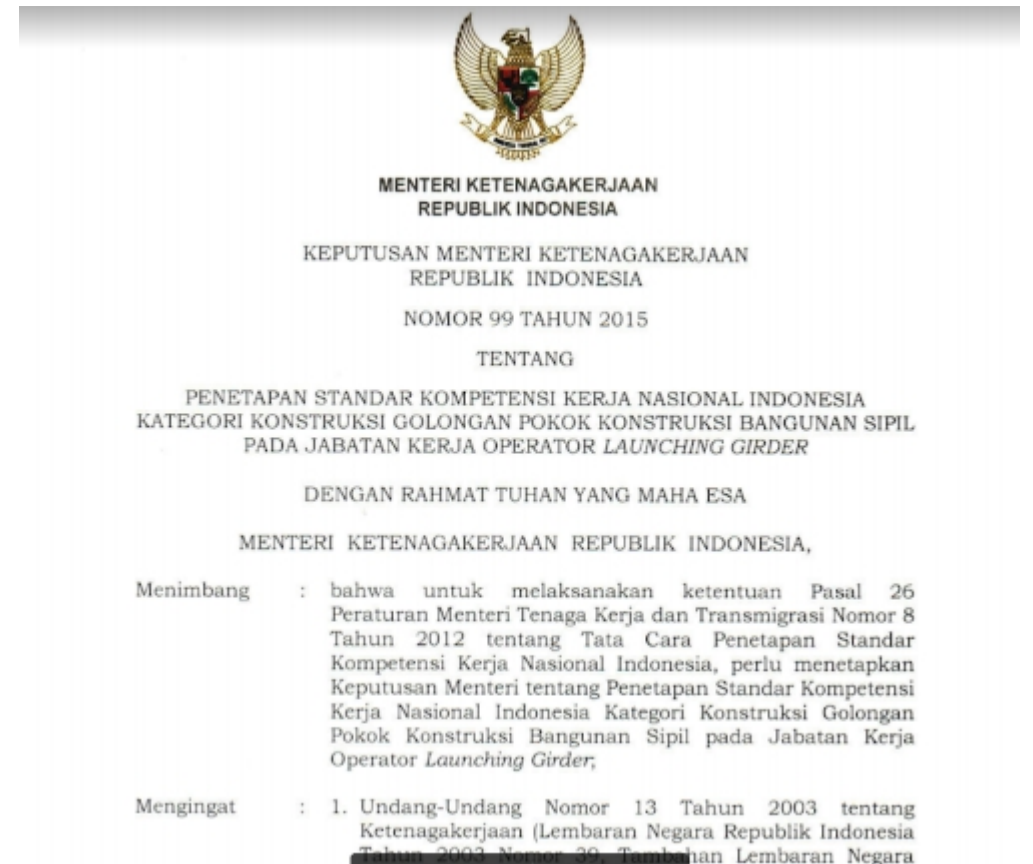
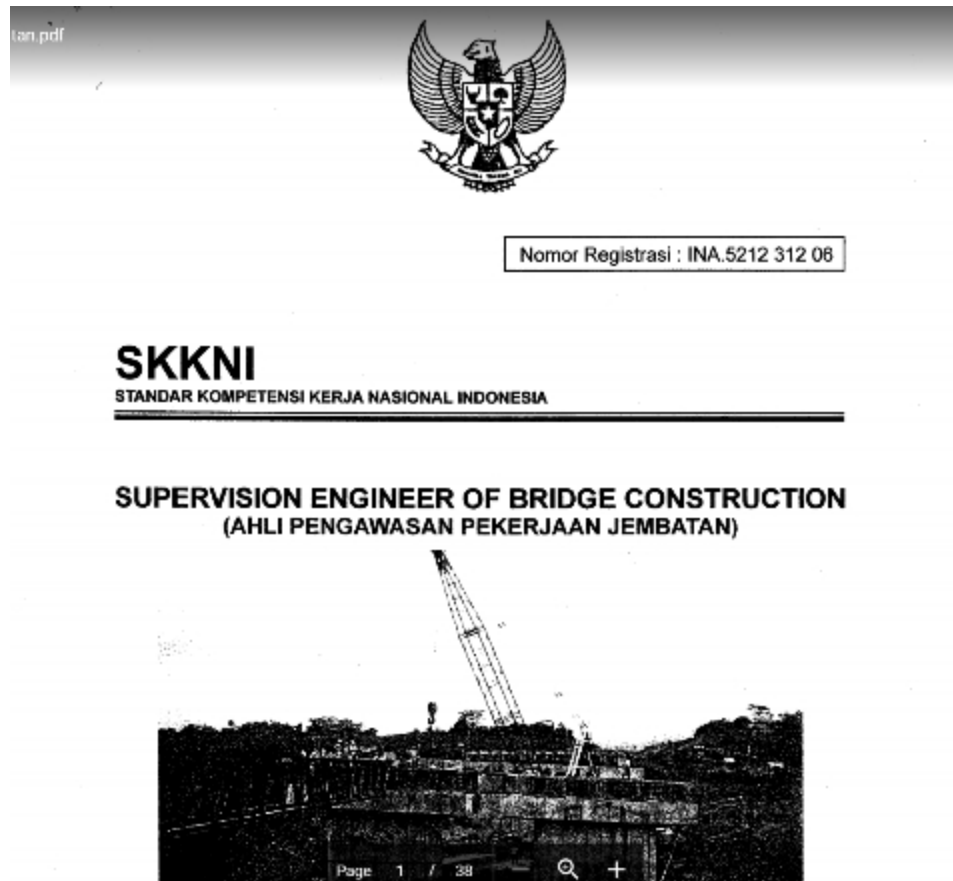
**PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 10 TAHUN 2018
TENTANG
BADAN NASIONAL SERTIFIKASI PROFESI**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :**
- bahwa dalam mewujudkan tenaga kerja profesional yang memiliki keterampilan, keahlian, dan kompetensi perlu peningkatan kualitas sumber daya manusia ketenagakerjaan yang berdayasaing dan memiliki standar global;
 - bahwa saat ini telah ditetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2004 tentang Badan Nasional Sertifikasi Profesi sebagai pelaksanaan ketentuan Pasal 18 ayat (5) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan;
 - bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2004 tentang Badan Nasional Sertifikasi Profesi perlu dilakukan pembaruan untuk menyesuaikan kebutuhan saat ini;
 - bahwa berdasarkan pertimbangan huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Badan Nasional Sertifikasi Profesi;
- Mengingat :**
- Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

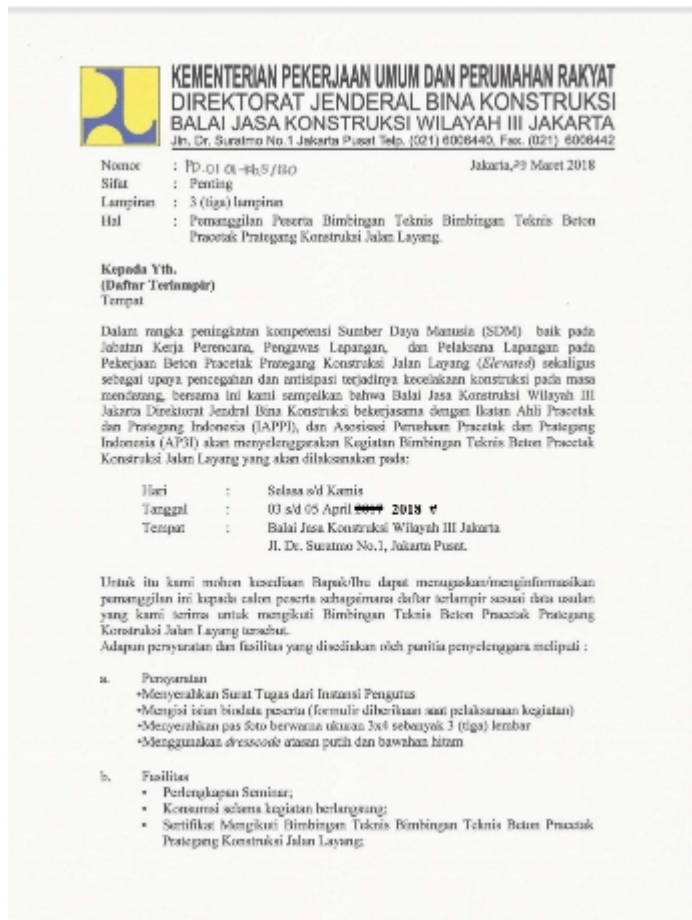
VI. Program Sertifikasi Tenaga Konstruksi dan Pembinaan Profesi Berkelanjutan dalam UU No.2/2017 tentang Jasa Konstruksi

- Pelatihan dan Sertifikasi Tenaga Konstruksi sesuai SKKNI



VI. Program Sertifikasi Tenaga Konstruksi dan Pembinaan Profesi Berkelanjutan dalam UU No.2/2017 tentang Jasa Konstruksi


• Pelatihan dan Sertifikasi Tenaga Konstruksi sesuai SKKNI



- IAPPI sebagai asosiasi profesi terkait konstruksi pracetak dan prategang diminta untuk mengkoordinir untuk konstruksi jalan laying
- Peserta dari internal industri pracetak prategang dan mitra-mitranya, serta seluruh pihak yang sedang melaksanakan konstruksi jalan laying (konsultan perencana, konsultan pengawas, pelaksana)
- Bimbingan Teknis untuk refreshment terkait hal baru terkait Keselamatan Konstruksi, SOP, Lesson Learn dan Kunjungan Lapangan → Sertifikat Bimbingan Teknis
- Semua peserta menjadi anggota IAPPI
 - Bagi yang belum punya SKA, dapat difasilitasi untuk Ahli Muda
 - Bagi yang sudah punya SKA, dapat dijadikan untuk kum kenaikan tingkat
 - Bagi yang ingin uji kompetensi kenaikan tingkat juga dapat difasilitasi
 - Pre test, Post Test Obyektif (bisa 3 x), Paper, Uji Kompetensi
 - Pembinaan Profesi Berkelanjutan dengan Tim Competency Centre

VI. Program Sertifikasi Tenaga Konstruksi dan Pembinaan Profesi Berkelanjutan dalam UU No.2/2017 tentang Jasa Konstruksi

• Pelatihan dan Sertifikasi Tenaga Konstruksi sesuai SKKNI


MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 13/PRC/M/2017
TENTANG
STANDAR KEMUNGKINAN MINIMAL TENAGA KERJA KONSTRUKSI PADA
JENJANG JABATAN AHLI UNTUK LAYANAN JASA KONSULTANSI
KONSTRUKSI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa Pasal 43 ayat (2) dan ayat (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi menggunakan bahasa dalam hal pemberian persyaratan layanan jasa konsultasi konstruksi yang menggunakan tenaga kerja lamat-lamat pada jenjang jabatan ahli, Anggota Jasa sama memperhatikan standar remunerasi minimal yang ditetapkan oleh Menteri;

b. bahwa Pasal 72 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi menggunakan bahasa untuk mendapatkan pendidikan pengalaman profesional, setiap tenaga kerja konstruksi harus melakukan registrasi kepada Menteri dan Registrasi dibuktikan dengan tanda daftar pengalaman profesional;

LAKSANA
KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT
NOMOR 07/KPTS/01/2017
TENTANG
STANDAR KEMUNGKINAN MINIMAL TENAGA KERJA
KONSTRUKSI PADA JENJANG JABATAN AHLI UNTUK
LAYANAN JASA KONSULTANSI KONSTRUKSI

STANDAR KEMUNGKINAN MINIMAL TAHUN 2018
UNTUK TENAGA AHLI NASIONAL BERPENDIDIKAN S1/S2/S3
BERDASARKAN PENGALAMAN PADI NASIONAL YANG SELAMA (DOKUMEN/ABK/KEPANGKAWANAN)

PROVINSI DKI JAKARTA
INDEKS 1.000

KUALIFIKASI TENAGA AHLI	PENGALAMAN		RUPIAH		
			PER-BLN S1/Setara**)	PER-BLN S2/Setara**)	PER-BLN S3/Setara**)
AHLI MUDA		1	18.000.000	26.500.000	31.000.000
		2	19.500.000	28.250.000	33.000.000
AHLI MADYA		1	21.000.000	30.000.000	35.000.000
		2	22.600.000	31.750.000	37.000.000
		3	24.000.000	33.500.000	39.000.000
AHLI UTAMA		4	25.500.000	35.500.000	43.000.000
		5	27.000.000	37.250.000	45.000.000
		6	28.500.000	39.000.000	47.000.000
		7	30.000.000	41.000.000	49.000.000
		8	31.500.000	42.750.000	51.000.000
		9	33.000.000	44.500.000	53.000.000
		10	34.500.000	46.500.000	55.000.000
		11	36.000.000	48.250.000	57.000.000
		12	37.500.000	50.000.000	59.000.000
		13	39.000.000	52.000.000	61.000.000
		14	40.500.000	53.750.000	63.000.000
AHLI UTAMA		15	42.000.000	55.500.000	65.000.000
		16	43.500.000	57.500.000	67.000.000
		17	45.000.000	59.250.000	69.000.000
		18	46.500.000	61.000.000	71.000.000
		19	48.000.000	63.000.000	73.000.000
AHLI UTAMA		20	49.500.000	64.750.000	75.000.000
		21	51.000.000	66.500.000	77.000.000

* Referensi Besaran Remunerasi Minimal Tahun 2018 (berdasarkan DKI Jakarta dengan Indeks = 1.000).
 ** Besaran remunerasi minimal Provinsi lain (di luar DKI Jakarta), dihitung dari besaran remunerasi Provinsi DKI Jakarta dengan Indeks Standar Remunerasi Nasional (IS-RN).

9

lain, mengacu kepada indeks di daerah provinsi yang terkecil yang lebih tinggi.

DAFTAR
SANKSI

Pasal 12

(1) Setiap Pengusaha Jasa yang menggunakan layanan profesional Tenaga Kerja Konstruksi pada kualifikasi Jenjang Jabatan Ahli yang tidak memenuhi standar Remunerasi Minimal dikena sanksi administratif berupa pengurangan terakumulatif assest langgung.

(2) Setiap Pengusaha Jasa yang memberikan layanan profesional Tenaga Kerja Konstruksi pada kualifikasi Jenjang Jabatan Ahli yang tidak memenuhi standar Remunerasi Minimal dikenai sanksi administratif yang diatur oleh masing-masing asosiasi perusahaan atau asosiasi profesi untuk dilaporkan kepada Menteri.

DAFTAR
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 13

Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 01/SE/M/2017 tentang Penilaian Biusa Langgung Perseksi (Memorandum/Atas Monev) dalam Pengawasan Harga Perkiraan Sendiri Pengusaha Jasa Konsultansi Konstruksi di Lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, diubah dan diwujudkan tidak berlaku.

Pasal 14

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

VII. Penutup

- Teknologi Pracetak dan Prategang adalah Sistem konstruksi yang berbasis industri manufaktur yang cocok untuk mendukung percepatan pembangunan infrastruktur
- Aspek kritis “Percepatan” Pembangunan Infrastruktur sebagai Program Kabinet Kerja 2014-2019 dengan Volume pekerjaan infrastruktur per tahun meningkat 2.5 x dari masa “normal” adalah Sumber Daya Manusia (SDM) Tenaga Kerja Konstruksi
- Percepatan pembinaan tenaga kerja konstruksi yang berkompeten dan bersertifikat harus menjadi concern semua stakeholder. Pelatihan, Bimbingan Teknis dan Sertifikasi harus dimulai minimal dari semua stakeholder yang terlibat pada proyek pembangunan infrastruktur.
- Pembinaan Profesi Berkelanjutan dilakukan untuk pendampingan tenaga kerja konstruksi selama bekerja, agar bisa menghasilkan produk infrastruktur yang berkualitas, tepat waktu, dan memenuhi aspek K3 (menuju ‘zero ‘accident’ selama konstruksi) + (keberlanjutan : pemeliharaan dan disiplin pemanfaatan)