

SE^MEN INDONESIA MEMBANGUN PERADABAN BANGSA



EDITOR: BASRIL BASYAR & EKO YANCHE EDRIE

SE^MEN INDONESIA GROUP



First Published April 2018
By Penerbit

Copyright @ PT Semen Indonesia
ISBN :

Author: PT Semen Indonesia
Editor: Basril Basyar, Eko Yanche Edrie
Cover Design and Layout by: Sandi Yusandi
Photo Collection: Istimewa

All right reserved. No part of this book may be reprinted or reproduced or utilized in any form or by any electronic, mechanical, or other means, now known or hereafter invented, including photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, without prior written permission of the author. Any person who does any unauthorized act in relation to this publication may be liable to criminal prosecution and civil claims for damages.

SEMEN INDONESIA MEMBANGUN PERADABAN BANGSA



EDITOR: BASRIL BASYAR & EKO YANCHE EDRIE

SEMEN INDONESIA GROUP



SEKAPUR SIRIH

Empat Titik Nusantara yang Belum Kesampaian

Semen dan produksi semen sesungguhnya adalah produksi yang tidak rumit-rumit amat. Bahkan bisa disebut tidak termasuk produk *hi-tech*. Dari literatur yang ada, semen sudah termasuk produk yang sangat tua. Bahkan sudah dikenal sejak zaman Mesir kuno yang digunakan orang Mesir sebagai bahan utama pembangun piramid.

Lalu orang Romawi mengikuti cara Mesir itu untuk membangun gedung hingga Koloseum yang terkenal itu. Orang Roma kemudian menyebut bahan pengikat bata itu dengan *cementum*. Setelah itu di seluruh dunia dikenallah *cement* dan di Indonesia disebut semen.

Diperkirakan antara satu pabrikan dengan pabrikan yang lain cara dan teknologi yang digunakan untuk membuat semen sampai saat ini masih sama. Hampir tidak ada beda. Karena itu kualitaspun juga hampir tiada berjarak antara satu merk dengan merk lainnya. Yang membedakannya selain *brand*, tentu diantara pabrik-pabrik itu membuat produk spesifikasi nya disesuaikan buat peruntukannya.

Begitu juga menyangkut bahan-bahan yang menjadi pendukung semen hampir tiada beda dari satu ke lain pabrik. Bisa kita urai bahan semen itu belum banyak berubah dari seabad silam, antara lain batu kapur, pasir silika, tanah liat dan pasir besi. Lalu akan ada *gypsum* (bisa alam bisa buatan), *fly ash* (abu ringan eks PLTU), *cooper sludge* (pasir pencuci dinding kapal) dan tambahan-tambahan lain.

Tapi apa yang menjadikan tiap merk semen bisa diterima pasar? Hingga saat ini lebih banyak ditentukan oleh kepiawaian para marketer dari tiap pabrik semen serta pengalaman sebuah perusahaan semen. Nah yang terakhir ini, bagi PT Semen Indonesia yang menaungi empat pabrikan (Semen Padang, Semen Gresik, Semen Tonasa dan Semen Thang Long) adalah modal utama. Sejak seabad silam produk Semen Indonesia sudah ada di pasaran nusantara. Semen Padang yang paling tua didirikan tahun 1910. Lalu Semen Gresik didirikan tahun 1957, tiga tahun setelah itu menyusul Semen Tonasa. Pada mulanya di Indonesia semen hanya diproduksi oleh perusahaan negara. Setelah itu pada 1971 baru ada semen swasta seperti Cibinong, kemudian 1985 ada Semen Tiga Roda dan 1994 ada Semen Bosowa.

Perjalanan panjang Semen Indonesia yang sudah seabad lebih itu pula rupanya yang menjadi penggerek *awareness* konsumen terhadap merk-merk di bawah PT SMI. Di Sumatera, orang lebih mengenali Semen Padang tiap kali hendak membangun. Di Jawa orang dekat dengan Semen Gresik, di Indonesia Timur orang dekat dengan Semen Tonasa.

Perjalanan panjang semua pabrik di bawah PT SMI ini telah mengukir sejarah konstruksi sipil di tanah air. Jutaan konstruksi sipil yang dibangun negara maupun oleh swasta telah menjadikan Semen Indonesia sebagai peneguh atau pembeton nusantara.

Dalam buku ini dinukilkan sejumlah kecil bangunan yang telah berdiri kokoh berkat Semen Indonesia. Mulai dari Masjid, gedung pemerintah, istana, stadion, bandara, jalan tol, jembatan, bendungan hingga monumen.

Editor sudah berusaha menghimpun bangunan-bangunan penting di tanah air yang menggunakan semen baik dari awal pembangunannya maupun untuk merenovasi (seperti istana negara, Semen Indonesia digunakan untuk renovasi) tetapi keterbatasan anggaran dan sebagainya membuat hanya puncak-puncak karya anak bangsa itu saja yang baru terhimpun dalam buku ini.

Pada awalnya kami rencanakan pada empat titik batas tanah air (Sabang, Anambas, Pulau Rote dan Merauke) akan terdapat bangunan-bangunan yang mewakili empat titik tersebut dalam buku ini. Tapi seperti kami kemukakan di atas, kami juga memiliki keterbatasan. Mudah-mudahan pada edisi berikutnya, bangunan-bangunan penting yang belum masuk dan terjangkau oleh liputan tim editor pada buku ini akan dapat dimasukkan dan diakomodir oleh PT SMI.

Seyogianya bangunan seperti Candi Borobudur (renovasi) Monumen Nol Kilometer di Sabang dan Merauke, Jembatan Pasupati di Bandung, Keraton Yogyakarta, Taman Garuda Wisnu Kencana, Jembatan Mahakam, Jembatan Kutai Kartanegara, Jembatan Barito, PLTU Bantul, Jalan Tol Cikampek, Masjid Istiqlal, Katedral Jakarta, gedung MPR/DPR dan sebagainya layak diteruskan pada edisi berikut.

Beberapa informasi dalam kisah bangunan-bangunan hebat yang memakai Semen Indonesia ini memang luput dari penulisan editor. Misalnya info yang amat penting adalah: berapa banyak Semen Padang dipakai untuk membangun jembatan layang Kelok Sembilan?

Tetapi secara keseluruhan, rangkaian bangunan yang ada dalam buku ini menceritakan peranan penting bangunan itu untuk kemaslahatan umum dan mencerminkan pentingnya peranan semen produksi anak bangsa dalam mengokohkan bangunan tersebut.

Kami tidak yakin kalau buku ini disebut sebagai buku yang sempurna, karena kesempurnaan sebuah buku mestilah diikuti dengan penerbitan buku berikutnya yang lebih sempurna, baik oleh editor buku ini maupun oleh editor lain yang diminta oleh PT Semen Indonesia.

Editor menyampaikan ungkapan terimakasih yang mendalam kepada para kontributor yang membantu melakukan liputan dan tulisan untuk melengkapi buku ini, antara lain Eka Satria (Pekanbaru), Novrizal Sadewa (Kepri/Padang), Zacky Antoni (Bengkulu), Azhari Ahmad (Banda Aceh), Abdul Malik Ibrahim (Surabaya).

Tentu saja terimakasih yang sebesar-besarnya kepada manajemen PT Semen Indonesia bersama anak-anak perusahaannya PT Semen Padang, PT Semen Gresik, PT Semen Tonasa yang telah membantu memfasilitasi editor untuk melakukan liputan ke daerah-daerah.

Salam!

BASRIL BASYAR
EKO YANCHE EDRIE

“KAMI TIDAK YAKIN KALAU BUKU INI DISEBUT SEBAGAI BUKU YANG SEMPURNA, KARENA KESEMPURNAAN SEBUAH BUKU MESTILAH DIIKUTI DENGAN PENERBITAN BUKU BERIKUTNYA YANG LEBIH SEMPURNA, BAIK OLEH EDITOR BUKU INI MAUPUN OLEH EDITOR LAIN YANG DIMINTA OLEH PT SEMEN INDONESIA.”



KATA SAMBUTAN KOMISARIS UTAMA PT SEMEN INDONESIA

Membangun Peradaban, itu Wajib



Alhamdulillah di hadapan kita saat ini sudah ada buku **Semen Indonesia: Membangun Peradaban Bangsa**, sebuah buku yang berisi bukti bahwa produk PT Semen Indonesia Grup telah melakukan tugasnya memperkokoh infrastruktur nusantara selama seabad lebih. Sejak pabrik semen pertama di Indonesia, PT Semen Padang didirikan tahun 1910, sejak itu kita telah mengenal salah satu elemen pekerjaan konstruksi yakni semen, sebagai produk dalam negeri sendiri.

Sebagaimana termuat dalam buku ini, ada banyak bangunan gedung, jembatan, jalan, irigasi hingga monumen di tanah air yang sudah berusia lama tapi masih tegak kukuh. Ini meneguhkan bahwa produk semen milik bangsa yang melekat dalam konstruksinya adalah produk yang berkualitas dan bisa menjamin ketahanan bangunan.

Tiga anak perusahaan yang ada dalam grup PT Semen Indonesia yang berada di tanah air (satu lagi di Vietnam) selama seabad terakhir telah memainkan peranan penting dalam membangun dan melancarkan proyek-proyek infrastruktur nasional.

Oleh karena itu, apabila pemerintah saat ini sedang giat memberi tekanan kepada percepatan dan pembangunan proyek infrastruktur strategis maupun proyek reguler yang ada dalam rentang kendali provinsi/Kabupaten/kota, maka semen menjadi bagian penting sebagai komponen yang diperlukan. PT Semen Indonesia dengan market share hingga 42 persen menjaga kepercayaan pemerintah dengan cara menjaga kualitas produk dan kualitas pelayanan dari pabrik ke medan proyek.

Menyangkut dengan penggunaan kata 'Membangun Peradaban' dalam judul buku ini bukan berarti bahwa PT SMI hanya urusannya dengan benda mati saja. Membangun peradaban nusantara adalah pekerjaan bersama. Dalam aktivitas Perusahaan bersama anak-anak perusahaan, PT SMI juga memainkan peran untuk membangun lingkungan. Baik dilaksanakan sendiri maupun yang dilakukan dalam kerangka *Corporate Social Responsibility* (CSR).

Pada tiap-tiap anak perusahaan maupun dalam manajemen holding, hal ikhwal yang berkaitan dengan membangun masyarakat sekitar pabrik sudah dilakukan sejak lama. Ada yang membina sekolah, masjid, UMKM, keagamaan, membantu penanggulangan bencana alam, sampai membina olahraga seperti PT Semen Padang yang memiliki klub sepakbola terkenal itu.

Maka pada hakikatnya sebagaimana judul buku ini, PT Semen Indonesia sudah melakukan pekerjaan konstruksi yang bersifat fisik sekaligus ikut membangun peradaban bangsa yang bersifat nonfisik. Membangun peradaban meskipun berat tetapi itu wajib dilakukan.

Sejarah panjang persemenan Indonesia khususnya PT Semen Indonesia Grup telah membentangkan jutaan infrastruktur di semua pelosok nusantara. Sekaligus juga telah melahirkan usaha-usaha kecil binaan perusahaan, sekolah-sekolah, beasiswa, kemajuan dunia olahraga dan sebagainya.

Maka apabila pada buku yang sekarang ini baru terhimpun infrastruktur yang menjadi puncak-puncak pekerjaan besar, saya mendorong pada masa berikutnya PT Semen Indonesia juga membukukan hal ihwal yang menyangkut pekerjaan 'membangun peradaban' itu secara lebih lengkap lagi. Cerita-cerita sukses tentang pembinaan masyarakat, pendidikan, keagamaan, memajukan UMKM dan dunia olahraga adalah cerita yang hanya bertebaran di media massa saja selama ini. Pada tahun-tahun mendatang kita perlu membukukannya seperti membukukan infrastruktur nusantara ini.

Akhirnya kami atas nama Dewan Komisaris PT Semen Indonesia menyampaikan terimakasih serta penghargaan yang tinggi kepada Direksi PT Semen Indonesia yang sudah berusaha menerbitkan buku yang mengangkat karya-karya anak bangsa yang dibangun dengan menggunakan semen ini.

Kami yakin dan percaya, tentu tidak gampang melahirkan buku seperti ini apalagi dalam kesibukan pekerjaan rutin yang menyita waktu. Namun kami juga yakin bahwa buku ini tentu lahir atas hubungan kemitraan yang baik yang dibangun oleh korporasi dengan mitra-mitranya, termasuk dengan kalangan pers.

Sekali lagi, selamat atas terbitnya buku ini, semoga bisa menginspirasi banyak pihak dan bisa dijadikan referensi bagi yang membutuhkannya. *Billahitaufik wal hidayah, wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Jakarta, 2 April 2018

PT SEMEN INDONESIA

SUTIYOSO

Komisaris Utama

“TIGA ANAK PERUSAHAAN YANG ADA DALAM GRUP PT SEMEN INDONESIA YANG BERADA DI TANAH AIR (SATU LAGI DI VIETNAM) SELAMA SEABAD TERAKHIR TELAH MEMAINKAN PERANAN PENTING DALAM MEMBANGUN DAN MELANCARKAN PROYEK-PROYEK INFRASTRUKTUR NASIONAL.”

KATA SAMBUTAN DIREKTUR UTAMA PT SEMEN INDONESIA

Komitmen untuk Nawacita



Nawacita dalam RPJMN 2015-2019 pada intinya adalah mempercepat pembangunan dan melalui Perpres No 3 tahun 2016 semakin ditegaskan oleh Presiden Joko Widodo bahwa khususnya pembangunan proyek strategis nasional adalah sebuah keniscayaan untuk didukung semua pihak. Apalagi kemudian diperkuat dengan Inpres No 1 tahun 2016.

Proyek-proyek strategis nasional bukanlah sebuah proyek mercusuar, melainkan sebuah tuntutan kebutuhan masyarakat yang mesti dilaksanakan pemerintah. Maka memang penting dilakukan akselerasi dalam rangka meningkatkan daya saing dan pertumbuhan ekonomi Indonesia dalam menghadapi era pasar bebas.

Semua proyek-proyek strategis nasional dimintakan oleh Presiden agar semua pihak yang terlibat dalam pelaksanaannya memberikan kontribusi untuk percepatan. Tentu saja kata 'cepat' tidak berarti mengabaikan kualitas dan kaidah-kaidah konstruksi yang semestinya.

PT Semen Indonesia sebagai salah satu komponen penting dalam mendukung proyek-proyek strategis nasional berkomitmen penuh untuk menyukseskan Perpres No 3 maupun Inpres 1 tahun 2016 itu. Sebagai BUMN yang memproduksi semen dan produk-produk ikutannya. PT SMI bersama-sama dengan anak-anak perusahaan (PT Semen Padang, PT Semen Gresik, PT Semen Tonasa dan Thang Long Cement) sesungguhnya sudah sejak awal berdirinya seabad yang silam melaksanakan berbagai peran membangun nusantara.

Banyak gedung, irigasi, jalan, jembatan, pelabuhan, monumen, stadion raksasa yang sudah dibangun dengan memanfaatkan produk Semen Indonesia. Lamanya waktu, panjangnya pengalaman telah menjadikan *awareness* terhadap produk-produk Semen Indonesia semakin tinggi, meskipun kini dalam kompetisi yang ketat dengan produsen-produsen baru yang bertumbuhan. *Alhamdulillah*, meskipun demikian, PT SMI masih menguasai sekitar 42 persen pasar semen Indonesia dari 29 juta ton produksi/tahun.

Pasar Indonesia, apalagi kemudian oleh pemerintah disebutkan bahwa proyek-proyek infrastruktur harus mendapat prioritas dalam rangka mewujudkan Nawacita,

adalah sebuah pasar yang masih sangat luas untuk PT SMI bersama para pemain semen lainnya.

Maka, sekalipun ada payung hukum Perpres No. 3 dan Inpres No. 1 tahun 2016, bagi PT Semen Indonesia tidak berarti menjadi celah untuk bisa ‘menyelinap’ dari aturan hukum dengan alasan ‘percepatan’. Semua produk PT Semen Indonesia yang ikut memperkuat perbetonan nusantara dalam proyek-proyek strategis nasional tetap harus melalui jalur pasokan yang taat hukum.

Dan tentu saja, soal kualitas menjadi komitmen semua elemen yang ada dalam *slagorde* perusahaan. Semua berorientasi pada mutu, sedangkan untuk menjaga dan meningkatkan mutu produk maka produksi harus dijalankan dengan tatakelola yang bersih dan benar serta berorientasi lingkungan yang sehat.

Apa yang dimaktubkan dalam buku ini sesungguhnya hanyalah sebagian kecil saja dari peran PT Semen Indonesia untuk mempekukuh konstruksi nasional dan meneguhkan budaya bangsa. Masih amat banyak proyek di semua pelosok nusantara yang menggunakan produk Semen Indonesia.

Tetapi adanya catatan tentang bangunan-bangunan yang dibuat dengan menggunakan semen produksi anak bangsa sekaligus akan meneguhkan prinsip kemandirian bangsa ini pula. Pada sisi lain, semua kisah infrastruktur dalam buku ini akan menjadi kisah-kisah untuk diteruskan oleh anak cucu kita di masa datang bahwa diantara celaaan tentang banyaknya produk impor menguasai pasar kita, masih cukup banyak produk dalam negeri yang bisa dibanggakan

Akhirnya, dengan mengucapkan *syukur Alhamdulillah* kami menyampaikan apresiasi atas terbitnya buku **Semen Indonesia: Membangun Peradaban Bangsa** ini. Kami memahami kenapa tidak semua proyek infrastruktur atau situs-situs konstruksi nasional masuk ke dalam buku ini, itu karena keterbatasan tempatnya. *Insyah Allah* pada waktu-waktu mendatang PT Semen Indonesia melanjutkan buku seperti ini dengan infrastruktur yang lain.

Atas nama manajemen PT Semen Indonesia, kepada editor dan kontributor yang sudah bekerja keras menyelesaikan penyusunan buku ini kami sampaikan apresiasi yang tinggi dan terimakasih yang sebesar-besarnya.

Jakarta, 1 April 2018

PT SEMEN INDONESIA

HENDI PRIO SANTOSO

Direktur Utama

“SEMUA
PROYEK-PROYEK
STRATEGIS
NASIONAL
DIMINTAKAN
OLEH PRESIDEN
AGAR SEMUA
PIHAK YANG
TERLIBAT DALAM
PELAKSANAANNYA
MEMBERIKAN
KONTRIBUSI
UNTUK
PERCEPATAN.”

DAFTAR ISI

SEKAPUR SIRIH	ii
KATA SAMBUTAN	
- Komisaris Utama PT Semen Indonesia	iv
- Direktur Utama PT Semen Indonesia	vi
DAFTAR ISI	viii
01 BANDARA INTERNASIONAL JUANDA <i>Sumbangan Berharga Angkatan Laut</i>	1
02 JEMBATAN AMPERA PALEMBANG <i>Karya Anak Bangsa di kala Susah</i>	7
03 JEMBATAN BALERANG KEPRI <i>Jembatan dengan Beragam Nama</i>	13
04 JEMBATAN MERAH PUTIH AMBON <i>Ikon Baru Wisata Maluku</i>	19
05 JEMBATAN PULAU LAUT <i>Menghubungkan Pulau Laut dan Kalimantan</i>	25
06 JEMBATAN SIAK I & II <i>Dibangun untuk Menahan Seabad Beban</i>	29
07 JEMBATAN SOEKARNO MANADO <i>Dua Belas Tahun dalam Penantian</i>	35
08 JEMBATAN SURAMADU JAWA TIMUR <i>Impian Terujud Setelah Setengah Abad</i>	39
09 MASJID AL MARKAZ AL ISLAMI MAKASSAR <i>Ujud Cita-cita Jenderal Jusuf</i>	45
10 MASJID RAYA BAITURRAHMAN BANDA ACEH <i>Keajaiban yang Lolos dari Tsunami</i>	51
11 MENARA LANCANG KUNING PEKANBARU <i>Merekat Mahakarya Untuk Kearifan Lokal</i>	57
12 PERPUSTAKAAN SOEMAN HS PEKANBARU <i>Kemegahan Terbaik dari Semen Padang</i>	63

DAFTAR ISI

13	RSUD DAN GEDUNG BANK BENGKULU <i>Mengukuhkan Semen Padang di Daerah Gempa</i>	69
14	STADION PAPUA BANGKIT <i>Kemegahan yang Membanggakan dari Timur</i>	73
15	WADUK JATILUHUR JAWA BARAT <i>PLTA Terbesar Pertama di Indonesia</i>	77
16	ISTANA NEGARA DAN ISTANA MERDEKA <i>Direbut dari Asing demi Keadulatan RI</i>	81
17	JALAN TOL BALIMANDARA <i>Jalan Tol Laut Pertama di Indonesia</i>	87
18	JALAN TOL JAGORAWI <i>Jalan Tol Pertama di Indonesia</i>	93
19	MONAS JAKARTA <i>Bangsa Hebat Harus Punya Landmark Hebat</i>	99
20	STADION GELORA BUNG KARNO <i>Bukti, Indonesia Juga Hebat</i>	105
21	FLY OVER KELOK SEMBILAN <i>Ikon Baru Pariwisata Sumatera</i>	111
22	MASJID RAYA SUMATERA BARAT <i>Ujud Kebersamaan Orang Minang</i>	115
23	BANDARA KUALANAMU MEDAN <i>Menggantikan Polonia yang Sudah Usang</i>	121
24	PEMBANGUNAN TOL MEDAN <i>Macet Terurai Kota Makin Indah</i>	125
	PENULIS	128





01

BANDARA INTERNASIONAL JUANDA

*Sumbangan Berharga
Angkatan Laut*

SEMEN INDONESIA GROUP



BANDARA INTERNASIONAL JUANDA

Ketika Pemerintah Indonesia berkeputusan untuk membangun Bandar Udara (Bandara) Juanda di tahun 1959, semennya menggunakan produk dari PT Semen Gresik. Itulah bandara pertama yang dibangun oleh Pemerintah Indonesia. Bandara lainnya yang ada di Indonesia sebelum Bandara Juanda berdiri merupakan peninggalan pembangunan dari Pemerintah Hindia Belanda.

Rencana untuk membangun satu pangkalan udara baru yang bertaraf internasional sebenarnya sudah digagas sejak berdirinya Biro Penerbangan Angkatan Laut Republik Indonesia pada tahun 1956. Namun pemerintah baru menyetujui pembangunan Bandara Juanda di tahun 1959, salah satunya karena ada dorongan politik, yaitu membantu operasi Tentara Nasional Indonesia (TNI) agar memiliki pangkalan udara yang besar dan luas di sekitar Surabaya untuk menyokong perjuangan pembebasan Irian Barat.

Pembangunan bandara di Sedati, Sidoarjo itu dimulai di tahun 1960, dengan sebutan Proyek Waru. Pelaksanaannya melibatkan tiga pihak utama, yaitu Tim Pengawas Proyek Waru sebagai wakil Pemerintah Indonesia, serta dua perusahaan asal Prancis, yaitu *Compagnie d'Ingenieurs et Techniciens* sebagai konsultan dan *Societe de Construction des Batinolles*.

Dalam kontrak yang melibatkan tiga pihak tersebut, ditentukan bahwa Proyek Waru harus menyelesaikan pembangunan pangkalan udara dengan landasan pacu yang besar, sepanjang 3.000 meter dan lebar 45 meter, dalam kurun waktu empat tahun, mulai tahun 1960 - 1964.

Untuk membangun pangkalan udara dengan landasan pacu sebesar itu, dilakukan pembebasan lahan seluas 2.400 hektar, yang sebagian besar berupa sawah dan rawa.





Setelah merampungkan pembebasan lahan, selanjutnya dibutuhkan pasir dan batu dalam jumlah yang besar untuk meratakan landasan pacu.

Menurut buku *“Rajawali Laut: 50 Tahun Penerbangan TNI Angkatan Laut”*, yang diterbitkan oleh Panitia Penyusun Buku Sejarah Penerbangan Angkatan Laut bekerja sama dengan *“Red & White Publisher”* (2006), pasir untuk meratakan landasan pacu Bandara Juanda digali dari Kali Porong sebanyak 11.200.000 meter kubik. Sedangkan batunya diambil dari Bukit Pandaan sejumlah 1.800.000 ton, yang diangkut menggunakan ratusan truk menuju lokasi Proyek Waru.

Konon jumlah pasir dan batu sebanyak itu bisa digunakan untuk memperbaiki jalan Jakarta-Surabaya sepanjang 793 kilometer dengan lebar 5 meter dan kedalaman 30 sentimeter. Sedangkan jarak tempuh seluruh truk proyek yang mengangkutnya ke lokasi pembangunan bandara, bila digabungkan adalah sekitar 25 juta kilometer atau 600 kali keliling bumi.

PT Semen Gresik, yang kala itu merupakan masa-masa awal berdirinya, dengan jumlah produksi 250 ribu ton semen per tahun, turut berkontribusi memperkokoh bangunan landasan pacu Bandara Juanda.

Proyek Waru berlangsung siang-malam dengan dukungan dan kerjasama dari berbagai pihak, mulai dari Pemerintah Kota Surabaya, Komando Resor Militer Surabaya, Otoritas Pelabuhan dan masyarakat pada umumnya, hingga akhirnya dinyatakan rampung pada tanggal 22 September 1963, yang berarti tujuh bulan lebih cepat dari waktu yang ditentukan dalam kontrak.

“UNTUK MEMBANGUN PANGKALAN UDARA DENGAN LANDASAN PACU SEBESAR ITU, DILAKUKAN PEMBEBASAN LAHAN SELUAS 2.400 HEKTAR, YANG SEBAGIAN BESAR BERUPA SAWAH DAN RAWA”.

BANDARA INTERNASIONAL JUANDA

Pembangunannya yang lebih cepat dari waktu yang ditentukan bukan berarti tanpa kendala. Pemerintah Indonesia yang sejak awal masa kemerdekaan telah mengalami krisis keuangan menyebabkan kontraktor *Societe de Construction des Batinolles* hampir tak terbayar. Presiden Soekarno pun mengutus Ir. Djoeanda Kartawidjaja untuk menyelesaikan masalah ini, dan akhirnya bisa diselesaikan dengan negosiasi.

Hampir sebulan kemudian, atau tepatnya pada tanggal 7 November 1963, Djuanda wafat akibat penyakit serangan jantung. Karena dianggap sangat berjasa atas selesainya proyek tersebut, namanya kemudian diabadikan sebagai nama bandara tersebut, yang semula bernama Pangkalan Udara Angkatan Laut (Lanudal) Djuanda, yang diresmikan Presiden Soekarno pada tanggal 12 Agustus 1964.





Dalam perkembangannya, Lanudal Djuanda berperan sebagai bandara sipil, menggantikan fungsi pangkalan udara yang sebelumnya telah berdiri di Morokrembangan, Surabaya, yang merupakan bangunan peninggalan pemerintah Hindia Belanda.

Pangkalan Udara Morokrembangan saat itu telah digunakan oleh maskapai penerbangan sipil Garuda Indonesia Airways (GIA), dengan sejumlah pesawatnya yaitu Convair 240, Convair 340 dan Convair 440.

Keberadaan Bandara Morokrembangan yang semakin terhimpit oleh permukiman penduduk dirasa sudah tidak memungkinkan lagi untuk dikembangkan pembangunannya. Karena itu pilihannya adalah menfungsikan Lanudal Djuanda menjadi bandara untuk penerbangan sipil. Tahun 1981 persisnya sejak 7 Desember, Djuanda didarati pesawat sipil dan pada 1 Januari 1985, pengelolaan bandara dialihkan kepada Perusahaan Umum Angkasa Pura I, yang kini telah berbentuk perseroan terbatas (PT), berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 1984.

Frekuensi penerbangan sipil semakin hari bertambah padat. Hingga akhirnya dibangun terminal khusus untuk melayani penerbangan sipil yang juga mulai melayani penerbangan internasional.

Secara resmi Bandara Juanda ditetapkan sebagai bandara internasional dengan peresmian terminal penerbangan internasional pada 24 Desember 1990. Sejak itu rute penerbangan domestik maupun internasional dari atau tujuan Bandara Juanda semakin pesat. Kapasitas Terminal 1 yang hanya mampu menampung 6 juta penumpang per tahun kerap kali *overload*. Pemerintah pun membongkar terminal lama menjadi Terminal 2 di tahun 2011 untuk mengurai kepadatan penumpang yang sudah tidak mampu lagi ditampung di Terminal 1.

Terminal 2 dengan kapasitas 6 juta penumpang per tahun mulai dioperasikan sejak tahun 2014, yang dikhususkan untuk penerbangan internasional. Sedangkan terminal 1, sejak itu, hanya dikhususkan untuk penerbangan domestik. ■

“BANDARA JUANDA DITETAPKAN SEBAGAI BANDARA INTERNASIONAL DENGAN PERESMIAN TERMINAL PENERBANGAN INTERNASIONAL PADA 24 DESEMBER 1990”.





02

JEMBATAN AMPERA PALEMBANG

*Karya Anak Bangsa
di Kala Susah*

SEMEN INDONESIA GROUP



JEMBATAN AMPERA PALEMBANG

Membangun infrastruktur di masa sulit sungguh sesuatu yang berat. Ketika Jembatan Ampera di Palembang dirancangbangun, tarikh ketika itu adalah tahun 1957. Itu adalah masa-masa ekonomi sulit dan kondisi perpolitikan negara sedang tidak stabil. Pemerintah Kota Besar Palembang tentu saja tidak memiliki cukup uang untuk sebuah jembatan yang bentangannya mencapai 1 km lebih itu. Hitung punya hitung, diperlukan sekitar Rp900 juta. Padahal kemampuan daerah hanya Rp30.000.

Akan tetapi semangat untuk menghubungkan ulu dan ilir (dua sisi sungai Musi) dengan sebuah jembatan tanpa harus menggunakan 'pelayangan' atau perahu penyeberang sangat didambakan warga Palembang. Karena itu DPRD Kota Besar Palembang bersama Peperada (Penguasa Perang Daerah)/Pangdam IV Siringwijaya Kolonel Inf, Harun Sohar, Gubernur Sumsel H.A. Bastar serta Walikota Palembang, M. Ali Amin dan Indra Caya berembuk menyusun strategi bagaimana memulai membangun dan mencukupkan anggaran untuk sebuah jembatan yang di kala itu amat ambisius. Bahkan ada yang menyebut proyek-proyek seperti itu hanya proyek mercu suar belaka di tengah ambruknya perekonomian nasional.

Sekali lagi, jembatan yang menghubungkan masyarakat ulu dan ilir Palembang ini bagaimanapun harus terujud. Karena sudah dikandung lama niatannya. Sekadar dicatat, tak hanya orang Indonesia yang menginginkan adanya jembatan itu.

Ide untuk menyatukan dua daratan di Kota Palembang "Seberang Ulu dan Seberang Ilir" dengan jembatan, sebetulnya sudah ada sejak Di zaman kolonial,



JEMBATAN AMPERA PALEMBANG



“JEMBATAN YANG MENGHUBUNGKAN MASYARAKAT ULU DAN ILIR PALEMBANG INI BAGAIMANAPUN HARUS TERJUD. KARENA SUDAH DIKANDUNG LAMA NIATANNYA. SEKADAR DICATAT, TAK HANYA ORANG INDONESIA YANG MENGINGINKAN ADANYA JEMBATAN ITU.”

Walikota Le Cocq de Ville tahun 1906 sudah menggas hal serupa. Ia merencanakan membangun jembatan yang membentang di atas Sungai Musi, tapi rencana itu tinggal rencana, lantaran Belanda kemudian disibukkan oleh perang di Eropa dan dilanjutkan dengan perang dunia II dimana Jepang menaklukkan Hindia Belanda.

Panitia pembangunan di Palembang sepakat menghadap Bung Karno dan meminta Presiden RI itu member dukungan untuk membangun sebuah jembatan untuk rakyat Palembang. Bung Karno langsung setuju dan meminta Menteri PU Pangeran Noor untuk menyiapkan segala sesuatunya. Kementerian Keuangan juga diminta mencarikan anggarannya. Semua kelabakan menjawab permintaan Bung Karno. Tapi untunlah kemudian ada jalan keluar yakni dengan memanfaatkan harta pampas an perang Jepang. Bahkan Jepang sekalian mengirimkan para insinyurnya

JEMBATAN AMPERA PALEMBANG



"TAHUN 2018
DILAKUKAN
PERBAIKAN YANG
CUKUP BESAR
MENYANGKUT
KONDISI
STRUKTUR
BANGUNANNYA
SUDAH BANYAK
YANG KEROPOS."

untuk merancang bangun dan mengerjakan proyek itu. Fuji Motor Ltd diminta pemerintah Jepang *menghandle* pembangunan.

Jembatan yang kedua tapaknya diletakkan di 7 Uklu dan 16 Ilir mulai dibangun pada 14 Desember 1961, tapi kemudian molor ke April 1962. Ini adalah jembatan terpanjang pertama di Indonesia ketika itu dan paling modern teknologinya. Menggunakan Semen Padang untuk pembetonannya, jembatan ini dibuat dengan system buka tutup. Bila ada kapal yang lewat di sungai, jembatan ini akan lepas di tengahnya lalu terangkat secara mekanis. Kapal-kapal yang memiliki ketinggian tertentu tidak bisa lewat di Sungai Musi karena terhalang jembatan, maka itulah alasannya sistem buka-tutup itu dibuat. Tapi belakangan sistem buka tutup itu sudah tidak dipakai lagi karena lebih banyak mengganggu lalu-lintas utara-selatan.

Pada tahun 1965 jembatan itu selesai. Tanggal 30 September 1965 KSAD Letjen TNI Ahmad Yani datang ke Palembang meresmikan jembatan yang kemudian diberi nama Jembatan Bung Karno. Tapi besok subuhnya sang Jenderal gugur terbunuh dalam peristiwa G 30 S/PKI.

Maka setelah PKI dibubarkan, masyarakat mendesak pemerintah mengganti nama jembatan itu menjadi Jembatan Amanat Penderitaan Rakyat (Ampera) sampai sekarang nama jembatan itu tetap melekat sebagai Jembatan Ampera. Jembatan yang menjadi ikon Palembang bahkan ikon Sumatera Selatan itu memiliki panjang total 1.117 meter dan lebar 22 meter, sedangkan tingginya dari permukaan air adalah 11,5 meter. Tadinya ada bidang untuk penembatan mekanis pengangkat jembatan untuk buka tutup. Pada dua menaranya yang memiliki ketinggian 63 meter ditaruh

JEMBATAN AMPERA PALEMBANG

bandulan seberat masing-masing 500 ton untuk mengangkat sistem buka tutup jembatan. Tapi kini sudah ditiadakan.

Setelah jembatan ini berfungsi, pengaruhnya terhadap ekonomi Palembang amat luar biasa. Seperti digambarkan oleh sejarawan Mestika Zed hubungan hulu-hilir dalam perdagangan lokal menjadi lebih bergerak cepat dibanding ketika dilakukan melalui jalan air. Mobilitas orang, barang dan jasa dari ulu ke hilir atau sebaliknya menjadi jauh lebih cepat.

Seperti diketahui, sungai Musi adalah terbesar di Sumatera. Sejak dahulu kala menjadi bandar yang penting di Sumatera terutama sejak Kerajaan Sriwijaya berdiri. Kini dengan bentangan jembatan di atasnya, masyarakat dari arah utara atau selatan yang hendak menyeberang bisa melintas dengan cepat menggunakan kendaraan darat. Ia juga menjadi jalur penting sekarang untuk mengakses Jalan Lintas Sumatera.

Kini setelah berusia lebih setengah abad, jembatan itu masih membentang gagah di Sungai Musi. Tapi pihak Balai Besar Pelaksana Jalan Negara (BBPJN) tetap memperhatikan ancaman korosi pada pada baja-baja penyangganya. Tahun 2018 dilakukan perbaikan yang cukup besar menyangkut kondisi struktur bangunannya sudah banyak yang keropos. Selama ini cuma dilakukan pemeliharaan rutin, misalnya dilakukan pengecatan ulang. Tapi kini juga diperbaiki strukturnya. ■







03

JEMBATAN BARELANG KEPRI

*Jembatan dengan
Beragam Nama*

SEMEN INDONESIA GROUP



JEMBATAN BARELANG KEPRI

Jembatan Barelang adalah sebuah nama yang sangat tidak asing lagi di telinga. Terutama untuk penduduk di Pulau Batam, juga bagi turis lokal dan mancanegara. Lokasi Jembatan Barelang terletak sekitar 20 kilometer dari pusat kota Batam, provinsi Kepulauan Riau, Indonesia.

Jembatan Barelang terdiri dari enam buah jembatan yang menghubungkan tiga pulau besar dan beberapa pulau kecil yang termasuk dalam provinsi Kepulauan Riau. Nama Barelang sendiri merupakan kepanjangan dari Batam-Rempang-Galang. Batam-Rempang-Galang adalah nama tiga buah pulau besar yang dihubungkan oleh jembatan ini.

Jembatan ini dibangun pada tahun 1992 dan selesai tahun 1998, pemrakarsanya adalah B.J Habibie yang waktu itu menjabat sebagai Menteri Negara Riset dan Teknologi dan juga sebagai Ketua Otorita Batam saat itu.

Pembangunan jembatan ini menghabiskan biaya lebih dari Rp 400 miliar. Biaya yang dihabiskan ini tampaknya sangat sebanding jika dilihat dari kemegahan jembatan kokoh ini.

Jembatan dengan total panjang 2.264 meter ini terdiri dari rangkaian enam jembatan yang masing-masing diberi nama raja yang pernah berkuasa pada zaman Kerajaan Melayu Riau. Jembatan keenam ini sangat dikenal karena nilai sejarah





dari pulau yang dihubungkannya. Di Pulau Galang ini pernah dijadikan tempat penampungan sedikitnya 250.000 pengungsi dari Vietnam pada tahun 1975-1996. Bekas tempat pengungsian yang berada di Desa Sijantung, Kecamatan Galang ini masih menyisakan benda-benda atau bangunan-bangunan peninggalan para pengungsi. Peninggalan yang kaya dengan nilai sejarah ini, tidak ada yang mau melewatkannya dan telah membuat takjub banyak orang. Semua benar-benar ada dan nyata di sini.

Pemerintah Kota Batam menjadikan Jembatan Bareleng sebagai simbol kota dan juga ikon untuk program Visit Batam pada tahun 2010 lalu. Meski demikian ada juga masyarakat yang menyebutnya “Jembatan Habibie”, karena pembangunan jembatan tersebut diprakarsai oleh Habibie.

Nama Jembatan Bareleng yang di berikan oleh masyarakat setempat ternyata lebih populer ketimbang nama aslinya yaitu Jembatan *Fisabilillah*, yang merupakan jembatan pertama atau disebut jembatan satu yang menghubungkan Pulau Batam dan Pulau Tonton.

Jembatan Bareleng merupakan *pilot project* berteknologi tinggi yang melibatkan ratusan insinyur Indonesia tanpa campur tangan dari tenaga ahli luar negeri. Dibangun untuk memperluas wilayah kerja Otorita Batam (OB) sebagai regulator daerah industri Pulau Batam.

JEMBATAN BARELANG KEPRI



Pembangunan jembatan Trans Borelang telah menyedot anggaran Otorita Batam (OB) sebesar Rp 400 Miliar yang dibangun dalam masa enam tahun (1992 – 1998).

Enam buah jembatan megah ini merupakan proyek vital sebagai penghubung jalur Trans Borelang yang membentang sepanjang 54 kilometer.

Ide awal pembangunan jembatan tersebut dimulai pada tahun 1991, saat itu BJ Habibie berkeliling di pulau Batam dan Rempang menggunakan helikopter. Hal ini dilakukan mengingat keinginannya untuk mendatangkan para investor yang ingin mengembangkan pulau Batam.

Pada saat itu BJ Habibie melihat pulau-pulau yang berdekatan dengan Batam karena itu munculah gagasan untuk membangun sebuah jembatan yang bisa menghubungkan pulau-pulau tersebut. Pembangunan jembatan dimulai tahun 1993 dengan membangun jalan trans yang akan menghubungkan pulau Batam hingga ke Galang dengan melewati pulau-pulau seperti Rempang, Setokok Galang, dan lain-lain.

Ternyata pembangunan jembatan ini bukan hanya satu melainkan ada 6 jembatan. Langkah awal yang dilakukan adalah pembuatan detail jalan dan jembatan ditunjuk tim LAPI dari ITB (Institut Teknologi Bandung) sementara untuk pembuatan Master Plan Borelang ditunjuk tim LEMTEK dari UI (Universitas Indonesia), dan untuk evaluasi dampak sosial dilakukan oleh UGM (Universitas Gajah Mada).

Dari sejarah jembatan Borelang ini menyatakan bahwa proyek pembuatan enam jembatan antar pulau yang dibidani oleh Ir Gunawan ini merupakan proyek jembatan pertama kali yang dilaksanakan di Indonesia, khususnya dalam hal teknologi, apalagi mulai dari desain, pelaksanaan dan pengawasan dilaksanakan oleh putera-puteri Indonesia tanpa melibatkan pekerja asing.

Untuk masalah biaya menghabiskan lebih dari Rp 400 miliar. Jika dilihat dari biaya yang dihabiskan maka sangat sebanding jika dilihat dari kemegahan jembatan kokoh ini.

Hingga tahun 1998 akhirnya keenam jembatan Barelang dapat terselesaikan dengan memiliki nama sendiri-sendiri di ambil dari nama raja-raja Melayu yang pernah berjasa di wilayah Kepulauan Riau, nama-nama jembatan tersebut adalah:

Jembatan 1 disebut dengan nama Jembatan Tengku *Fisabilillah*. Jembatan ini adalah jembatan yang paling dikenal oleh masyarakat. Jembatan ini menghubungkan Pulau Batam dengan Pulau Tonton dan memiliki lebar tinggi 642 x 350 x 38 meter. Ada sumber yang mengatakan bahwa struktur dan model jembatan ini mirip dengan *golden gate*-nya San Fransisco USA.

Jembatan 2 bernama Jembatan Narasinga yang menghubungkan Pulau Tonton dengan Pulau Nipah, berbentuk lurus tanpa lengkungan dan memiliki panjang lebar tinggi 420 x 160 x 15 meter. Tidak kalah megahnya dengan Jembatan sebelumnya.

Jembatan 3 adalah Jembatan Ali Haji yang menghubungkan Pulau Nipah dengan Pulau Setokok dan memiliki panjang lebar tinggi 270 x 45 x 15 meter. Jembatan bernama Jembatan Sultan Zainal Abidin yang menghubungkan Pulau Setokok dengan Pulau Rempang dan memiliki panjang lebar tinggi 365 x 145 x 16,5 meter. Jembatan berjenis *Concrete Box Girder* atau berbentuk lurus tanpa lengkungan. Jembatan 5 adalah Jembatan Tuanku Tambusai yang menghubungkan Pulau Rempang dengan Pulau Galang dan memiliki panjang lebar tinggi 385 x 245 x 31 meter. Jembatan 6 bernama Jembatan Raja Kecil, menghubungkan Pulau Galang dengan Pulau Galang Baru. Jembatan ini juga berjenis *Concrete Box Girder*, menghubungkan Pulau Galang dengan Pulau Galang Baru dan memiliki panjang tinggi lebar 180 x 45 x 9,5 meter. Jembatan ini diberi nama jembatan Raja Kecil. ■

“IDE AWAL PEMBANGUNAN JEMBATAN TERSEBUT DIMULAI PADA TAHUN 1991, SAAT ITU BJ HABIBIE BERKELILING DI PULAU BATAM DAN REMPANG MENGGUNAKAN HELIKOPTER.”







04

JEMBATAN MERAH PUTIH AMBON

*Ikon Baru
Wisata Maluku*

SEMEN INDONESIA GROUP



JEMBATAN MERAH PUTIH AMBON

Ambon manis, makin manis dengan properti megah yang membentang di Teluk Ambon. Kemegahan Jembatan Merah Putih yang dibetoni dengan semen Tonasa itu memang menambah daya tarik pelancongan ke Ambon.

Jangan pernah ke Ambon kalau tidak merekam kenangan berada di atas jembatan tersebut apalagi kalau petang menjelang malam. Jembatan Merah Putih baru ternikmati seluruhnya apabila kita berada di sana saat matahari sudah ke peraduan. Lampu warna warni berkedip bergantian pada tiang-tiang raksasanya yang menjulang ke langit. Pas warna lampu merah dan putih seperti bendera nasional kita, maka momon itulah yang ditunggu pengunjung untuk berfoto di atas jembatan tersebut.

Nama Merah Putih memang identik dengan bendera kebangsaan kita, tetapi lebih dalam lagi dari itu dari nama ini terpatери satu ikatan batin persaudaraan antaragama di Maluku khususnya di Ambon. Kota cantik yang damai itu pernah dicabik konflik antaragama. Tetapi kemudian filosofi katong semua basudara menyadarkan kembali masyarakat dari permusuhan. Semua menyadari bahwa dari dahulu kala Ambon adalah kota yang terbuka, multietnis, multiagama. Lebih dari itu masyarakat Ambo adalah masyarakat yang suka dengan kesenian dimana kehalusan budi dan kegembiraan menjadi perekat kebersamaan dalam kemajemukan di sana.





Itulah sebabnya, nama Merah Putih melekat pada nama jembatan megah ini. Lebih dari sekadar hanya perujudan bendera kebangsaan. Tetapi mewakili kaum yang diidentikkan dengan warna merah (Kristen) dan warna putih (Islam). Bahwa kini merah dan putih itu sudah kembali berpadu, sebagaimana padunya semen-semen yang membetoni konstruksi jembatan tersebut.

Secara teknis, jembatan ini memiliki panjang 1.140 meter. Membentang dari desa Poka ke desa Galala. Tiga bagian bentang jembatan disangga oleh enam tiang kokoh yang ditanam ke dasar sungai sudah memperhitungkan kondisi geologis Ambon yang rawan gempa tektonik. "Maluku yang merupakan daerah rawan gempa tentu harus menjadi pertimbangan bagi perencanaan konstruksi jembatan ini. Kepada perancangnya sudah dipesankan hal seperti itu," kata Gubernur Said Assegaf kepada pers saat jembatan hebat ini diresmikan Presiden Joko Widodo pada tanggal 4 April 2016.

Seperti hal yang disampaikan Gubernur Said Assegaf pada waktu peresmian jembatan, Presiden Joko Widodo pun menekankan bahwa infrastruktur dibangun tak sekedar melengkapi sarana prasarana melainkan hendaknya dapat memberi arti dan nilai tambah pada banyak hal tentang kehidupan rakyat. "Pariwisata mestinya tergenjot dengan adanya jembatan ini," kata Presiden Joko Widodo.

JEMBATAN MERAH PUTIH AMBON

“RANCANG
BANGUN
JEMBATAN INI
DIPERKUAT
DENGAN KABEL
PANCANG DARI
DESA POKA DI
KECAMATAN
SIRIMAU. INI
TERLETAK DI
SEBELAH UTARA
DEKAT KE ARAH
BANDARA
SEDANG UJUNG
YANG LAIN
TERLETAK DI
SELATAN YAKNI
DI DESA HATIVE
KECIL/GALALA
DI KECAMATAN
TELUK AMBON.”

Penekanan itu menjadi PR bagi pemerintah Maluku dan Kota Ambon. Maka pada Februari 2017 Presiden ingin melihat apakah penekanan itu berbuah baik, Presiden pun kembali ke Ambon untuk menghadiri helat Hari Pers Nasional 2017. Tentu saja Presiden melintas di jembatan yang ia resmikan setahun sebelumnya itu.

Memang benar, jembatan itu kemudian menjadi ikon baru pariwisata Ambon. Hampir tak ada paket tour yang dijual oleh operator wisata dengan tujuan Ambon tanpa memasukkan acara ‘berfoto di jembatan merah putih’ dalam *itinerary*-nya.

Jembatan Merah Putih dapat disebut menjadi penambah ‘power’ bagi magnet wisata Ambon lantaran dengannya jarak antara pusat kota Ambon ke Bandar Udara Pattimura menjadi jauh lebih pendek. Selama ini bila pelancong hendak pulang melalui Bandara Pattimura, maka jarak tempuh dari Ambon mencapai 1 jam perjalanan lantaran harus menyusuri jalan darat Teluk Dalam Ambon yang memutar. Para pelancong yang buru-buru harus ke Bandara hanya ada satu pilihan yakni dengan cara melintas teluk pakai kapal atau *speed boat* dengan waktu tempu 20 menit. Itu pun tidak bisa dipastikan jadwalnya. Maka kini dengan via Jembatan Merah Putih jarak Ambon – Bandara Pattimura jadi pendek.

Antara Ambon dan lokasi Bandara Pattimura memang dipisahkan oleh Teluk Ambon. Ambon berada di jazirah Lei Timur sedang sisi yang lain ada di jazirah Lei Hittu.

Jembatan Merah Putih seolah-olah hadir ‘danau baru’ ketika ia memotong Teluk Ambon. Sisi dalam dari Teluk Ambon jadi dibatasi oleh jembatan sehingga dari udara terlihat menjadi sebuah danau baru.

Yang jelas, kini para wisatawan dan masyarakat yang akan ke dan dari Bandara Ambon tidak usah memutar jauh lagi, cukup menyusuri Jalan Sudirman (dari arah Ambon) melintas jembatan dan disambut oleh Jl. Dr. Leimena untuk menuju Bandar Udara Pattimura.

Rancang bangun jembatan ini diperkuat dengan kabel pancang dari desa Poka di Kecamatan Sirimau. Ini terletak di sebelah utara dekat ke arah Bandara sedang ujung yang lain terletak di selatan yakni di desa Hative Kecil/Galala di Kecamatan Teluk Ambon.

Ia direncanakan sejak zaman Gubernur Brigjen Karel Albert Ralahalu dan mulai dikerjakan sejak 17 Juli 2011 oleh kontraktor pelaksana secara konsorsium oleh PT Wijaya Karya, PT Pembangunan Perumahan dan WIKA KSO melalui dua kontrak pembangunan yang berbeda. Bagian jembatan penghubung, dikerjakan oleh WIKA dengan nilai kontrak Rp 249,61 miliar. Sedangkan bagian bentang tengah jembatan dikerjakan oleh PT Wijaya Karya, PT Pembangunan Perumahan dan WIKA KSO dengan nilai kontrak Rp 416,75 miliar. Total dana APBN yang dikucurkan untuk jembatan ini adalah Rp 779,2 miliar. ■

JEMBATAN MERAH PUTIH AMBON







05

JEMBATAN PULAU LAUT

*Menghubungkan
Pulau Laut dan
Kalimantan*

SEMEN INDONESIA GROUP



Kompetisi uji panjang jembatan di Indonesia makin menarik. Jembatan Kutai Kartanegara tadinya mengklaim sebagai jembatan terpanjang, lalu dikalahkan Suramadu yang melintasi selat Madura itu. Tapi sungai memang paling panjang ada di Kalimantan dan hampir tiap daerah dilewati sungai sehingga memerlukan jembatan yang membentang di atasnya agar bisa dilewati kendaraan darat seperti mobil dan sepeda motor.

Maka Warga Kalsel boleh bangga ketika pemerintah setempat sepakat membangun jembatan yang dibentangkan dari Kabupaten Tanah Bumbu menuju Kabupaten Kota Baru atau menghubungkan Pulau Laut dengan Pulau Kalimantan.

Jika ini selesai, maka ia sah menjadi jembatan yang mengalahkan panjang jembatan Suramadu, karena Suramadu hanya 5,4 Km sedangkan Jembatan Kota Baru di Kalimantan Selatan ini akan memiliki bentangan sepanjang 6,47 Km.

Menurut Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT), untuk rancang bangunnya jembatan ini sudah ada kajian dan uji aerodinamiknya. Gunanya adalah untuk menghitung kecepatan angin yang bisa mempengaruhi getaran jembatan saat diberi beban, Angin adalah hal yang tak bisa diabaikan dalam membangun jembatan dalam ukuran yang panjang seperti ini.

Tak tanggung-tanggung, jembatan terpanjang di Indonesia ini akan dibuat dengan empat jalur jalan, dua jalur bolak-balik untuk kendaraan roda empat dan dua jalur bolak balik untuk kendaraan sepeda motor.

Kekuatan semen produksi PT Semen Indonesia akan berperan besar dalam penyiapan fondasi jembatan ini, Bentangan jembatan dari daratan Kalimantan ke Pulau Laut ini ditopang oleh dua tiang pondasi besar dengan tali-tali baja yang akan menopang badan jembatan.

Apa nama jembatan ini?

Sampai sekarang karena masih dalam tahap pengerjaan, jembatan ini masih belum diberi nama. Semua pihak masih berkonsentrasi menyelesaikan proyek yang dijadwal selesai tahun 2019. Tapi ia sudah mulai menjadi perhatian masyarakat karena ada harapan perjalanan ke Pulau Laut tidak perlu risau harus meninggalkan kendaraan di pantai lalu naik kapal ke Pulau Laut dan pulau-pulau lain di sekitarnya. Jika jembatan ini selesai dikerjakan dan sudah bisa dipeakai, maka warga dari dratan Kalimantan dapat membawa serta mobik mereka ke pulau Laut, begitu juga warga Pulau Laut bisa lebih cepat sampai di daratan Kalimantan di Batulicin tanpa mesti berhadapan dengan goyangan ombak yang kadang tak bersahabat.

Tadinya masyarakat masih bertanya-tanya apakah jembatan ini akan jadi dibangun atau hanya angan-angan Pemerintah Kalimantan Selatan saja. "Alhamdulillah, ini proyek sudah disetujui oleh Presiden Joko Widodo dan diminta untuk bisa selesai pad 2019," kata Sekda Kotabaru, Said Akhmad, pertengahan 2017 lalu kepada media.

Sebelumnya sempat beredar kabar bahwa proyek Jembatan Pulau Laut yang menghubungkan Kabupaten Kotabaru dan Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan ini terancam gagal menyusul pembatalan oleh pemerintah pusat yang disampaikan kepada pemerintah provinsi.



“PEMBANGUNAN JEMBATAN INI DIPROYEKSIKAN MENELAN ANGGARAN NEGARA SAMPAI RP3,6 TRILIUN. KETIGA TINGKAT PEMERINTAH, PUSAT, PROVINSI DAN KABUPATEN SUDAH SEPAKAT UNTUK SALING MENCUKUPKAN TOTAL ANGGARAN YANG DIPERLUKAN DENGAN CARA SHARING BADGET.

Bagi Kalimantan Selatan, keberadaan proyek ini tentu saja sangat strategis mengingat banyak produksi bernilai ekonomi yang dihasilkan dari Pulau Laut tetapi selalu terlambat atau butuh biaya tinggi untuk mengangkutnya ke daratan Kalimantan. Maka dengan adanya jembatan ini, produksi hasil bumi dan laut dari sekitar 100an pulau di Pulau Laut akan memiliki nilai tambah karena semakin ‘dekat’ dengan pasar, bisa cepat sampai di Banjarmasin.

Pembangunan jembatan ini diproyeksikan menelan anggaran negara sampai Rp3,6 triliun. Ketiga tingkat pemerintah, pusat, provinsi dan kabupaten sudah sepakat untuk saling mencukupkan total anggaran yang diperlukan dengan cara *sharing badget*.

tersebut direncanakan melalui dana *sharing* antara pusat dan daerah. Sebelumnya disepakati Pemprov Kalsel menanggung beban biaya sebesar Rp500 miliar, masing-masing Pemkab Tanah Bumbu dan Kotabaru Rp250 miliar dan pemerintah pusat pun telah menyetujui kucuran dana Rp2,6 triliun. Sehingga total biaya pembangunan jembatan mencapai Rp3,6 triliun.

Tahap awal Pemprov Kalsel telah mengucurkan dana Rp50 miliar bagi pembangunan jalan penghubung ke oprit jembatan, serta anggaran lain yang dialokasikan bagi desain dan *feasibility* studi jembatan.

Nampaknya agak tersendat-sendat pembangunan jembatan yang amat ambisius ini, tetapi bagi PT Semen Indonesia tentu tinggal menunggu bagaimana para insinyur sipil dan perancangnya menyiapkan segala sesuatunya.

Pada awal tahun 2018 ini kata Kepala Dinas PUPR Kalimantan Selatan, Achmad Sofiani, masih menunggu surat rekomendasi dari Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan Kementerian PUPR. Itu sebabnya, kata dia, pelaksanaan proyek terhenti sementara dan akan berlanjut bila sudah ada rekomendasi.

Secara resmi proyek pembangunan jembatan penghubung Pulau Kalimantan dan Pulau Laut dikerjakan oleh kontraktor pelaksana PT Nindya karya (Persero), konsultan proyek PT Planternal Jasaperananta, serta konsultan perencana PT Wira Widyatama dengan nilai kontrak proyek sebesar Rp 45.229.200.000 dengan nomor kontrak 602.1/605/BM.1718.1/2017. ■





06

JEMBATAN SIAK I & II

*Dibangun untuk
Menahan Seabad
Beban*

SEMEN INDONESIA GROUP



JEMBATAN SIAK I & II

Hingga kini, jembatan Siak I atau dikenal juga dengan penyebutan Jembatan Leighton mempunyai arti penting bagi banyak aspek kehidupan masyarakat Pekanbaru, Riau bahkan Sumatera. Jembatan ini menghubungkan dua sisi Sungai Siak di Kota Pekanbaru yakni Kecamatan Senapelan di bagian selatan dan di utara di Jalan Yos Sudarso, Kecamatan Rumbai Pesisir. Keberadaannya sejak awal dibangun telah menjadi salah satu *landmark* Kota Pekanbaru, dengan nama yang sudah sangat familiar bagi masyarakat, yakni Jembatan Leighton.

Keberadaan jembatan Leighton atau yang sekarang disebut juga jembatan Siak I mempunyai peran penting bagi masyarakat Pekanbaru, khususnya bagi warga yang tinggal di Kecamatan Rumbai dan Rumbai Pesisir sebagai sarana lalu lintas kendaraan dan mendukung kemajuan masyarakat dari segi ekonomi dan sosial.

Nama awalnya sangat populer yakni Jembatan Leighton karena dibuat oleh PT. Leighton Indonesia Construction Company. Penyebutan masyarakat atas jembatan itu menjadi Jembatan *Lighton* bisa dibenarkan juga karena konstruksi jembatan tersebut adalah dibuat dari Beton Ringan (*lightton*). Namun kalangan pemerintah secara resmi menyebut jembatan ini dengan nama Jembatan Siak I.

Sebelum adanya Siak I, masyarakat menggunakan jembatan sepanjang 95 meter sebagai satu-satunya lalu lintas mereka. Jembatan tersebut juga dibangun oleh Perusahaan minyak yang beroperasi di Riau PT. Caltex Pacific Indonesia (CPI)





(sekarang PT. Chevron Pacific Indonesia (CPI) dengan empat landasan apung (jembatan ponton) yang sebelumnya berfungsi sebagai ferry Rumbai-Pekanbaru pada 1958.

PT. Caltex Pacific Indonesia/CPI kemudian membangun jembatan baru untuk menggantikan fungsi jembatan lama yang dirasa tidak lagi memadai. Pembangunan jembatan sepanjang 350 meter tersebut dikerjakan PT. Leighton Indonesia Construction Company sebagai kontraktor. Proyek pembangunan jembatan ini menghabiskan 600 ton baja; 1,200 kaki kubik semen; 150,000 kaki kubik tanah timbun dan pengaspalan 700 m persegi jalan. Keseluruhan penggunaan bahan dan kualitas pengerjaan dengan perkiraan jembatan akan memiliki kekuatan daya tahan hingga 50 tahun.

Jembatan Siak I selesai dibangun dan kemudian diresmikan Presiden Indonesia waktu itu, Soeharto pada tanggal 19 April 1977, kemudian pada 12 Juli 1977, Jembatan Leighton resmi diserahkan kepada pemerintah Provinsi Riau dalam sebuah acara singkat di Pekanbaru. Berita acara serah terima ditandatangani oleh Chairman of Managing Board Haroen Al Rasjid dan Gubernur Riau Arifin Achmad, disaksikan oleh pejabat pemerintahan dan Ambassador Amerika Serikat D.D. Newsom.

Saat meresmikan jembatan yang menjadi landmark Kota Pekanbaru tersebut, Presiden Soeharto menyatakan bahwa Jembatan Siak mempunyai arti penting dari segi ekonomi dan sosial, tidak saja bagi Provinsi Riau, tetapi juga bagi bagian tengah Sumatera.

JEMBATAN SIAK I & II

Sementara Jembatan Siak II yang sudah lama berfungsi dan sudah mengalami degradasi, oleh pemerintahan Provinsi Riau dilakukan duplikasi pembangunannya, mengingat daya tampung jembatan yang lama tak memungkinkan mengakomodasi arus kendaraan yang semakin padat. Oleh karena itu diperlukan upaya membagi beban jembatan melalui duplikasi jembatan. Kondisi jembatan yang dibangun era 90-an ini cukup mengkhawatirkan. Selain jembatan yang sudah banyak berlubang, kedudukan jembatan saat ini juga bermasalah, karena besi yang mengikat jembatan sudah tampak berkarat dan keropos.

Menurut Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) Satker Pelaksana Jalan Nasional (PJN) Wilayah 1 Provinsi Riau Aldino Herupriawan ST MT, pekerjaan duplikasi jembatan dilaksanakan mengingat usia jembatan yang dilewati kendaraan bertonase berat tersebut perlu perawatan.

Pembangunan duplikasi Jembatan Siak II yang dimulai 2015 dan diperkirakan rampung pada 2018. Duplikasi ini akan menjadi bagian dari tambahan infrastruktur penguatan jembatan Siak II yang sudah ada. Kekuatan bangunan jembatan yang diduplikat tersebut diestimasi bertahan hingga cukup lama. "Dengan pembangunan duplikasi, maka bisa membagi tekanan terhadap jembatan Siak II. Kita estimasikan jembatan baru nanti berusia 100 tahun," kata Aldino. Hal ini sekaligus untuk memperkuat kinerja jembatan akibat degradasi kekuatan baik oleh gangguan fisik, *overloading* maupun kimia.

Untuk pengerjaan pembangunan jembatan ini diuji terlebih dahulu dari mulai konstruksi sampai ketahanannya. Dalam hal ini aplikasi pengujian seperti material beton dan baja dapat dilakukan dengan *concrete testing gauge*. *Concrete testing gauge* adalah alat uji untuk mengukur beton, baik kekuatan, keretakan, maupun lokasi material di dalam beton.

Setelah diuji dan diperbaiki, jembatan tersebut diperkirakan akan bertahan selama bertahun-tahun agar kenyamanan warga yang menggunakan jembatan tersebut untuk kegiatan sehari-hari lebih nyaman dan tidak khawatir jembatan tersebut akan roboh sewaktu-waktu setelah duplikasi ini.

Nantinya, masyarakat Riau khususnya Pekanbaru yang akan melintas di Jalan Arengka II melewati Jembatan Siak II nantinya akan melalui satu jalur saja. Duplikasi jembatan Siak II disiapkan sepanjang 200 meter, dengan lebar bahu 1 meter dan 1,5 meter. Sementara lebar jembatan secara keseluruhan 7,6 meter. Ditambah jalur transisi 600 meter. Konstruksinya jembatan Siak II ini menggunakan *box girder cantilever*.

"Mulai tiang pancang untuk fondasi, penimbunan di oprit jembatan, kemudian juga sudah dilakukan pemindahan utilitas listrik dan kabel fiber optik, berikut galian saluran. Kita juga buat *landscape* taman di Siak II. Diharapkan bisa mendukung kondisi jembatan lama agar mengurai kendaraan yang melintas," jelas Dino.

Proyek yang menyedot total anggaran dalam perencanaan APBN 2016 sebesar Rp325 miliar melalui *multiyears contract* (MYC) dikerjakan Satuan Kerja (Satker APBN

Wilayah Riau Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui kontraktor PT Utama Karya. Sementara untuk kebutuhan pengecoran, baik badan jembatan maupun elemen pendukung lainnya yang membutuhkan pembetonan, dilakukan dengan menggunakan Semen Padang.

Anggota Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru, Herwan Nasri memuji pembangunan duplikasi Jembatan Siak II ini, dimana dari sisi ekonomi menurutnya dipastikan akan membuka peningkatan aktifitas ekonomi masyarakat. Menurut Herwan Pekanbaru yang memang dilintasi sungai Siak mau tak mau memerlukan pembangunan sejumlah jembatan demi pemerataan pelayanan kepada masyarakat. "Jika Jembatan Siak II tersebut rampung, maka akan mengurangi kemacetan dan beban di Jembatan Siak II lama, dan mempelancar arus kendaraan yang datang dan menuju Lintas Utara Kota Pekanbaru," sebutnya. ■



"DENGAN PEMBANGUNAN DUPLIKASI, MAKA BISA MEMBAGI TEKANAN TERHADAP JEMBATAN SIAK II. KITA ESTIMASIKAN JEMBATAN BARU NANTI BERUSIA 100 TAHUN,"



К

2



07

JEMBATAN SOEKARNO MANADO

*Dua Belas Tahun
dalam Penantian*

SEMEN INDONESIA GROUP



Boulevard di Manado adalah kawasan cantik tempat turis bersukaria, baik domestik atawa mancanegara. Tapi kecantikan Boulevard Manado semakin bersinar ketika untuk melewati Jl. Boulevard 2 dari ujung ke ujung tak perlu tersangkut lagi di Pelabuhan Manado yang berupa teluk kecil itu.

Di antara kedua sisi teluk itulah dibentangkan jembatan Ir. Soekarno yang menghubungkan sleluruh ruas jalan Boulevard. Maka selain untuk bersenang-senang di sepanjang Boulevard Manado, kita bisa menikmati keindahan panorama laut dari arah jembatan ini. Pulau Manado Kecil terlihat cantiuk di tengah laut, jelas terlihat dari jembatan.

Jembatan ini sempat menjadi jembatan terlama pengerjaannya yakni sampai 12 tahun sejak dicanangkan oleh Presiden Megawati. Sampai empat periodisasi kepresidenan barulah jembatan itu bisa diselesaikan dan diresmikan.

Masalahnya bukan apa-apa, lantaran kondisi geologis lahan tempat tiang jembatan harus ditanam sangat labil. Dalam satu kesempatan berbicara kepada pers, Dirjen Binamarga Kementerian PUPR (waktu itu) Ir. Hedyanto W. Husaini menyebutkan bahwa kondisi lahan untuk jembatan itu termasuk unik, sehingga kontraktor pelaksana PT Utama Karya memerlukan waktu yang lebih panjang menyiapkan fondasi serta rekayasa konstruksinya.

Menggunakan produk PT Semen Indonesia, jembatan ini mulai dikerjakan pada 2003. Ketika itu jembatan ini diklaim sebagai jembatan terpanjang di Indonesia dengan bentangan 1.127 meter. Dengan memanfaatkan anggaran tahun jamak, maka Presiden Megawati pada masa itu meletakkan batu pertama pembangunan jembatan tersebut.

Awalnya jembatan digagas oleh Gubernur Sulut EE Mangindaan untuk mencari solusi kepadatan arus lalu-lintas Kota Manado yang mulai menggelisahkan. Bahkan sudah dilakukan studi awalnya pada 1993. Ketika itu dinamai jembatan Nyiur Melambai atas kesepakatan Pemda Manado dan tokoh masyarakatnya. Tetapi kemudian, seperti dikutip dari Harian Tribun Manado, Walikota Wempie Frederik yang menjabat antara tahun 2000 hingga 2005 tetiba ketika hendak menemui tokoh PDIP Taufik Kiemas bersama Wakil Walikota Teddy Kumaat muncullah ide memberi nama jembatan itu Jembatan Soekarno. Alasannya, satu jembatan sudah ada di Manado dan diberi nama Jembatan Megawati. Kedua pemimpin Kota Manado ini memandang nama Megawati akan lebih hebat lagi disanding dengan nama Soekarno. Jadi ada dua jembatan hebat, Jembatan Megawati dan Jembatan Soekarno di Manado.

Maka ketika Walikota dan Wakil Walikota bertemu Taufik Kiemas, mereka menyampaikan gagasan itu. Eh, rupanya TK –sapaan akrab suami Megawati ini— langsung merespon dengan memanggil Menteri PU dan memintanya menyediakan anggaran untuk pembangunan Jembatan Soekarno.

Alasan teknis dan finansial yang membuat lambatnya pengerjaan proyek jembatan ini sempat membuat masyarakat Manado bertanya-tanya apakah jembatan ini akan diselesaikan atau akan dibiarkan terbengkalai begitu saja.

Berkali-kali pihak Balai Pelaksana Jalan Nasional (BPJN XI) menjelaskan kepada media bahwa terlambatnya jembatan ini diselesaikan pertama memang karena struktur tanah tempat fondasinya memerlukan pekerjaan yang lebih khusus lagi.



"PADA PERMULAAN MASA KEPEMIMPINAN PRESIDEN JOKO WIDODO PEKERJAAN PEMBANGUNAN JEMBATAN SOEKARNO DIPERGECAR. PARA KONTRAKTOR, KONSULTAN DAN PEKERJA BEKERJA INTENSIF MENJEMPUT KETERTINGGALAN WAKTU YANG SUDAH

Kedua tentu soal pendanaan lantaran ini bukan dibangun dengan APBD Sulut melainkan dengan APBN multiyears.

Kalau untuk kondisi lahan yang labil, berawa, basah dan sejenisnya jelas PT Semen Tonasa dan semua grup PT Semen Indonesia memiliki produk khusus untuk pekerjaan spesial itu. Tapi tentu saja tak bisa hanya semen, pekerjaan lain yang membutuhkan teknik khusus juga harus mendukung kondisi lahan yang labil itu.

Alasan lain adalah putusnya Jembatan Kutai Kartanegara (Kukar) di Kalimantan Timur. Jembatan Kukar dan Soekarno dinilai memiliki desain konstruksi serupa sehingga harus dirancang ulang. Namun Kementerian Pekerjaan Umum (PU) mulai menggelontorkan biaya untuk melanjutkan pembangunan Jembatan Soekarno. Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto (ketika itu) berjanji menyelesaikan proyek pembangunan Jembatan Soekarno secepatnya.

Pada permulaan masa kepemimpinan Presiden Joko Widodo pekerjaan pembangunan Jembatan Soekarno dipergencar. Para kontraktor, konsultan dan pekerja bekerja intensif menjemput ketertinggalan waktu yang sudah lama mangkrak itu.

Pihak BPJN mengatakan jembatan tahun ini didesain ulang untuk bisa bertahan sampai satu abad, ia dikerjakan dengan tingkat ketelitian yang tinggi.

Hingga pada 2014 jembatan itu akhirnya sudah dapat tersambung, tidak lagi 'menggantung' selama bertahun-tahun dilihat oleh masyarakat Manado. Pada tahun 2014 itu jembatan sudah 'berbentuk' bahkan sudah bisa sebenarnya dilewati. Tapi pihak pelaksana proyek masih memerlukan waktu untuk finishing.

Jembatan Soekarno terdiri dari dua jalur jalan. Bentangan yang melintasi muara DAS Tondano sepanjang 120 meter dengan konstruksi Kantiliver Box Gireder. Sedangkan yang melintasi pelabuhan Manado sepanjang 417 meter menggunakan konstruksi *cable stayed*, dan konstruksi penghubung kedua jembatan sepanjang 85 meter dan memakai beton prestes.

Jembatan ini didesain pada 2002 oleh PT. Amythas Expert & Ass sebuah perusahaan konsultan yang juga terlibat dalam pembangunan jembatan tol Cipularang.

Kini warga Manado sudah boleh bangga, ada dua nama besar yang dipakai untuk dua jembatan hebat di sini, Jembatan Megawati dan Jembatan Soekarno. Pelancong pun menikmati ikon wisata ini untuk berselfie ria. ■





08

JEMBATAN SURAMADU JAWA TIMUR

*Impian Terwujud Setelah
Setengah Abad*

SEMEN INDONESIA GROUP



JEMBATAN SURAMADU JAWA TIMUR

Kontraktor pemenang tender Jembatan Surabaya - Madura (Suramadu) mempercayakan pembuatan semen untuk pembangunan jembatan terpanjang di Indonesia itu kepada PT Semen Gresik, sebagai penopang agar tahan gempa dan mampu bertahan selama lebih dari 100 tahun.

Jembatan sepanjang 5.438 meter atau sekitar 4,5 kilometer ini dikerjakan hampir selama enam tahun, mulai 2003 – 2009. Bangunan utamanya dikerjakan oleh kontraktor *China Communications Construction Company (CCCC)*, perusahaan konstruksi milik Pemerintah China.

Di luar bangunan utama, Jembatan Suramadu dikerjakan oleh konsorsium kontraktor Indonesia, yang tergabung dalam BUMN Karya, yaitu terdiri dari PT Adhi Karya, PT Wijaya Karya, PT Hutama Karya, dan PT Waskita Karya.

Pembangunan Jembatan Suramadu menghabiskan biaya sebesar Rp 4,5 triliun. 55 persen di antaranya ditanggung pemerintah melalui APBN. Sedangkan 45 persen, atau sekitar Rp2,1 triliun, berasal dari pinjaman negeri Cina. Mahalnya pembangunan jembatan Suramadu memang ditujukan sebagai investasi untuk menumbuhkan geliat ekonomi, khususnya di wilayah Jawa Timur.

Pembangunan Jembatan Suramadu terwujud melalui pengkajian yang memakan waktu panjang. Berawal dari ide Prof Dr Sedyatmo, yang merupakan salah satu





putra terbaik bangsa penerima Bintang Mahaputra Kelas I dari Pemerintah Indonesia, jembatan Suramadu dicetuskan, tepatnya pada tahun 1960 bersamaan dengan gagasan membangun jembatan Sumatera-Jawa-Bali.

Tapi baru terwujud setelah setengah abad kemudian saat upaya itu dikongkretkan dengan Prastudi Kelayakan Jembatan Surabaya – Madura, pada bulan Maret – Oktober 1990, dimana seluruhnya dibiayai oleh pihak Jepang.

Hasilnya, disepakati Proyek Pembangunan Surabaya-Madura dan Pengembangan Kawasan yang dikukuhkan melalui penerbitan Keputusan Presiden Nomor 55, pada tanggal 14 Desember 1990.

Pemerintah telah menunjuk Mohammad Noer sebagai koordinator proyek. Selain itu, sejumlah perusahaan, baik dari konsorsium kontraktor Indonesia maupun Jepang, juga telah ditetapkan sebagai pelaksana proyek. Tapi kemudian krisis moneter menjelang reformasi 98 menjadi kendala, pemerintah menunda proyek itu.

Tahun 1999, Pemerintah Provinsi Jawa Timur mendapat semangat desentralisasi, dengan mengajukan kepada pemerintah pusat agar dapat mengambil alih tanggung jawab pelaksanaan proyek Jembatan Suramadu. Lalu dilakukan redesign dari design yang sudah ada.

Pada tanggal 14 Januari 2002 dilakukan sosialisasi pembangunan jembatan Suramadu di depan alim ulama dan tokoh masyarakat Madura di Pamekasan oleh Gubernur Jawa Timur yang ketika itu dijabat Imam Utomo. Rencana tersebut disambut baik oleh masyarakat Madura, yang berharap proyek Jembatan Suramadu benar-benar segera direalisasikan.

JEMBATAN SURAMADU JAWA TIMUR

“BERDIRINYA
JEMBATAN
SURAMADU
MERUPAKAN
TONGGAK
SEJARAH BARU
DALAM
PEMBANGUNAN
KONSTRUKSI
PRASARANA
PERHUBUNGAN
DI INDONESIA.”

Selanjutnya, Keputusan Presiden Nomor 79 Tahun 2003 merupakan titian awal dimulainya kembali pembangunan Jembatan Suramadu.

Seiring dengan membaiknya ekonomi di Indonesia pada Oktober 2003, Presiden Indonesia yang saat itu dijabat Megawati Soekarnoputri, menyatakan pembangunan Jembatan Suramadu dapat dilanjutkan kembali.

Dalam Keputusan Presiden tersebut juga dinyatakan pembangunan Jembatan Suramadu dilaksanakan sebagai bagian dari pembangunan kawasan industri, perumahan dan sektor lainnya di wilayah kedua sisi ujung jembatan.

Setelah itu proyek berjalan terus dan akhirnya terpampanglah jembatan megah dan panjang yang diresmikan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 10 Juni 2009. Sebuah jembatan yang menjadi kebanggaan masyarakat Indonesia, khususnya warga Kota Surabaya dan Pulau Madura.

Berdirinya Jembatan Suramadu merupakan tonggak sejarah baru dalam pembangunan konstruksi prasarana perhubungan di Indonesia. Jembatan antarpulau sepanjang 5,4 kilometer itu tak hanya terpanjang di Indonesia, tetapi juga di Asia Tenggara.

Konstruksi Jembatan Suramadu yang pemancangan tiang pertamanya dilakukan pada 20 Agustus 2003 oleh Presiden Megawati Soekarnoputri itu dibuat untuk menentasikan getaran gempa sampai 7 skala richter. Jembatan ini pun dirancang dengan sistem antikorosi pada fondasi tiang baja.

Karena menghubungkan dua pulau, teknologi pembangunan Jembatan Suramadu didesain agar memungkinkan kapal-kapal dapat melintas di bawah jembatan. Itulah sebabnya di bagian bentang tengah Suramadu disediakan ruang selebar 400 meter secara horizontal dengan tinggi sekitar 35 meter untuk memberi ruang gerak yang lebih leluasa bagi kapal-kapal yang melintas.

Di bagian bentang tengah Suramadu dibangun dua tower (*pylon*) setinggi masing-masing 140 meter dari atas air. Kedua tower ini disangga oleh sebanyak 144 buah kabel penopang (*stayed cable*) serta ditanam dengan fondasi sedalam 100 meter hingga 105 meter. Total panjang tower sekitar 240 meter, sesuatu yang belum pernah dilakukan dalam sejarah pembangunan infrastruktur jembatan di Indonesia.

Secara keseluruhan, pembangunan Suramadu menghabiskan sekitar 650.000 ton beton dan lebih kurang 50.000 ton besi baja, yang dirancang kuat bertahan hingga 100 tahun lebih, atau hampir menyamai standar kekuatan bangunan di Inggris yang mencapai 120 tahun.

Semen Dirancang Khusus

Peran PT Semen Gresik adalah turut memasok sekitar 300.000 ton semen yang dirancang khusus untuk menopang bangunan jembatan agar kuat dari guncangan gempa dan dapat bertahan selama lebih dari 100 tahun.

Untuk itu PT Smenen Gresik menciptakan semen bernama “*Special Blended Cement*” (SBC) yang khusus digunakan untuk pembangunan proyek Jembatan Sura-

JEMBATAN SURAMADU JAWA TIMUR

madu, sebuah pengembangan dari produk semen "*Pozzolan Portland Cement*" (PPC) yang sebelumnya sudah diproduksi.

Pembuatan semen jensi SBC telah melalui pengujian air laut pada sisi Surabaya, bentang tengah, dan sisi Madura, yang menunjukkan nilai dari kandungan natrium, magnesium klorida, dan zat lainnya memiliki jumlah kadar cukup besar. Dari data-data pengujian itulah dikembangkan '*Special Blended Cement*' dengan kandungan '*silica amorf*' yang dapat mengeliminasi efek negatif kalsium hidroksida dan tahan terhadap serangan sulfat.

Kandungan "*silica amorf*" pada produk semen jenis SBC diyakini dapat mengeliminasi kalsium hidroksida dan cocok untuk aplikasi proyek-proyek yang memerlukan ketahanan tinggi terhadap sulfat.

Pembuatan semen jenis SBC juga telah mempertimbangkan konstruksi jembatan sepanjang sekitar 5,4 kilometer dengan struktur beton bertulang yang ekstrem di daerah air laut, dengan kecenderungan tingkat korosi yang tinggi.

Semen jenis SBC didesain memiliki karakteristik tahan terhadap sulfat dan panas yang hidrasinya rendah, sedangkan kelebihanannya adalah beton yang terbentuk makin lama makin kuat dan kedap air. ■







09

MASJID AL MARKAZ AL ISLAMI MAKASSAR

*Ujud Cita-cita
Jenderal Jusuf*

SEMEN INDONESIA GROUP



MASJID AL MARKAZ AL ISLAMI MAKASSAR

Allah mentakdirkan Jenderal TNI Muhammad Jusuf menjadi Amirul Haj pada musim haji 1989. Itu pula yang menjadi titik awal sejarah berdirinya Masjid Al-Markaz Al-Islami di Makassar Sulawesi Selatan. Bahkan kemudian menjadi masjid termegah dan terbesar di Indonesia Timur.

Ketika menjadi Amirul Haj itu Jenderal Jusuf menjabat sebagai Ketua Badan Pemeriksa Keuangan (BPK). Di Mekan dan di Madinah Jenderal Jusuf mengamati bangunan Masjidil Haram dan Masjid Nabawi. Beliau amat takjub atas keagungan kedua masjid ini. Dalam pikirannya, alangkah bagusnya kalau di Makassar di kampung halamannya ada masjid yang mengikuti megah dan agung nya masjid di Mekah dan Madinah ini.

Dalam beberapa kali diskusi dengan sejumlah tokoh, antara lain dengan Munawir Sjadzali, Jusuf Kalla dan Edi Sudradjat. Jusuf akhirnya mendapat kenyataan bahwa membangun masjid yang besar dan megah itu tentu butuh lahan. Informasi yang berkembang pada tahun-tahun itu Universitas Hasanuddin akan dipindahkan ke pinggir kota Makassar ke Tamalanrea.

Mengingat ini, Jenderal Jusuf lalu bertemu dengan Rektor Universitas Hasanuddin, Prof. Achmad Amiruddin untuk membicarakan penggunaan eks kampus Unhas untuk keperluan masjid baru dan sebuah Islamic Center. Achmad





Amiruddin setuju dan mendukung penuh gagasan Jenderal Jusuf. Tak lama kemudian Achmad Amiruddin terpilih menjadi Gubernur Sulawesi Selatan menggantikan Andi Odang. Maka jalan menuju pembangunan masjid baru yang dicita-citakan Jenderal Jusuf jadi makin lempang. Kampus Unhas pindah, maka sebagian eks kampus di Barayya dipakai sebagai tapak pembangunan masjid.

Nama masjid lalu direbugkan bersama para tokoh dan ulama. Akhirnya panitia pembangunan sepakat memilih nama Masjid Al Markaz Al Islami. Pengumpulan dana dimulai, dan tentu saja diprakarsai oleh Jenderal Jusuf. Hanya saja, kemudian setelah Gubernur Achmad Amiruddin habis masa jabatannya dan tak terpilih lagi pada 1993 masjid belum juga dibangun. Barulah pada masa Gubernur ZB Palaguna pembangunan Masjid Al Markaz Al Islami bisa dimulai persisnya pada bulan Mei 1994. Bangunan masjid dan arsiteknya dibuat oleh Ir. Ahmad Nu;man.

Dua tahun kemudian, masjid megah yang digagasan Jenderal Jusuf itu pun selesai. Masjid itu diresmikan pada 12 Januari 1996 dengan biaya sebesar Rp12 miliar.

Kini, bagi pelancong Muslim yang ke Makassar pasti tidak ingin melewatkan kunjungan ke masjid yang terletak di sebelah utara kota Makassar ini, selain beribadah juga menyaksikan sebuah karya besar anak bangsa melihat pusat dakwah Islam terbesar di Indonesia Timur.

Bangunan Masjid Al Markaz Al Islami terdiri dari tiga lantai utama memang memiliki kekhasan Bugis. Jika pada umumnya masjid di tempat lain didominasi kubah berbentuk bulat, di masjid ini didominasi bangun bersegi banyak. Satu kubah utama persegi empat di tengah-tengah dan empat kubah kecil yang lebih

pas disebut menara masjid yang ditatuh di setiap sudut masjid. Warna hijau berikut rimbunnya pepohonan di lahaman masjid membuat masjid ini terasa sejuk.

Di tempat shalat utama (ruang tengah) masjid dihiasai dengan lampu-lampu kristal yang sengaja didatangkan dari Ceko.

Bangunan megah ini ditegakkan dengan 450 batang tiang pancang sedalam 21 meter ke dalam tanah. Atapnya adalah bahan tembaga buatan Italia. Dinding lantai satu menggunakan keramik, sedangkan lantai dua dan tiga menggunakan batu granit.

Dinding mihrab yang merupakan sentralisasi visual berbahan granit hitam berhiaskan ragam kaligrafi segi empat dari tembaga kekuning-kuningan. Kaligrafi ini terdiri dari beberapa ayat dan surat Al-Quran, di antaranya: *"Tiada Tuhan selain Allah, Muhammad Rasul Allah". Sementara itu, di atas mihrab tertulis surat Al-Baqarah: 144, "Maka palingkanlah wajahmu ke arah Masjidil Haram."*

Masjid juga memiliki menara setinggi 84 meter, dengan ukuran 3 x 3 meter. Tinggi menara ini hanya kurang 1 meter dari menara Masjid Nabawi. Pada ketinggian 17 meter menara tersebut terdapat bak penampungan air bervolume 30 m³.

Sesuai dengan amanat Jenderal Jusuf, masjid ini tidak hanya dijadikan tempat ibadah tetapi untuk sarana pendidikan umat. Ia dijadikan Pusat Kebudayaan dan Pendidikan Islam. Sehingga kemudian masjid dilengkapi dengan gedung perpustakaan ber koleksi buku lengkap. Harapan Pak Jusuf, para mahasiswa datang ke sini untuk mencari referensi, membaca buku, dan melengkapi tugas-tugas kuliahnya di perpustakaan masjid Al Markaz.

Kini di masjid selain ada Taman Pendidikan Alquran juga dibangun Taman Kanak-Kanak Al Markaz. Bahkan ada juga *sapce* untuk komersial yang dikelola koperasi masjid serta Lembaga Bahasa Asing.

Masjid makin lengkap dan benar-benar menjadi *center of activity* bagi umat karena juga ada arena bermain untuk anak, bersepatu roda dan sebagainya.

Kini nama lengkap masjid itu adalah Masjid Al Markaz Al Islami Jenderal M. Jusuf sesuai nama penggagas dan pemrakarsanya. Ketika Pak Jusuf masih hidup, nama seperti itu pernah diusulkan dalam rapat Yayasan Islamic Center, Tapi Jenderal yang dihormati para prajuritnya itu keberatan kalau namanya dipakai saat itu. Menurut Jusuf, ada waktunya nama itu dipakai. Maka oleh para pengurus yang lain diartikan bahwa pak Jusuf tidak mau namanya dilekatkan jadi nama masjid ketika ia masih hidup, Pada September 2004, Jenderal Jusuf wafat maka para pengurus bersepakat melekatkan nama Jenderal M. Jusuf sebagai nama masjid, jadi lengkapnya Masjid Al Markaz Al Islami Jenderal M. Jusuf. ■

MASJID AL MARKAZ AL ISLAMI MAKASSAR



"BANGUNAN MEGAH INI DITEGAKKAN DENGAN 450 BANGKANG TIANG PANCANG SEDALAM 21 METER KE DALAM TANAH. ATAPNYA ADALAH BAHAN TEMBAGA BUATAN ITALIA. DINDING LANTAI SATU MENGGUNAKAN KERAMIK, SEDANGKAN LANTAI DUA DAN TIGA MENGGUNAKAN BATU GRANIT."





10

MASJID RAYA BAITURRAHMAN BANDA ACEH

*Keajaiban yang Lolos
dari Tsunami*

SEMEN INDONESIA GROUP



MASJID RAYA BAITURRAHMAN BANDA ACEH

Hanya Yang Maha Kuasa saja yang tahu tentang keajaiban ini. Ketika Banda Aceh luluh-lantak oleh gempa dan tsunami 2004, Masjid Raya Baiturrahman yang terletak tak jauh dari pantai itu tetap berdiri kukuh sementara bangunan sekelilingnya berantakan diguncang gempa dan digulung tsunami.

Wallahualambissawab, masjid itu hingga kini tetap menjadi ikon Banda Aceh. Masjid Baiturrahman selain tempat ibadah juga menjadi bangunan bersejarah (karena dibangun sejak zaman Kolonial Belanda) yang menarik diuknujungi para pelancong.

Masjid kebanggaan rakyat Aceh ini pernah dibakar oleh Belanda sekitar tahun 1873 dan tahun 1877. Tapi Belanda membangun kembali dengan konstruksi semi permanen sebahagian dibangun menggunakan beton dan sebahagian kayu dan hiasan ukiran gaya timur tengah.

Ketika Aceh dipimpin Gubernur Prof. Dr. Ibrahim Hasan, sekitar tahun 1991 – 1993, Masjid Raya kembali direnovasi serta perluasan halaman depan dan belakang juga perluasan ruang salat yang mampu menampung Jamaah sekitar 9.000 orang ketika itu. Perluasan itu juga termasuk penambahan ruang – ruang pertemuan, ruang belajar dan juga perpustakaan yang di dalamnya tersimpan berbagai buku sejarah Aceh dan diburu pembaca dari seluruh dunia. Ibrahim Hasan juga membangun menara di halaman depan setinggi 35 meter dan dibuka untuk umum sehingga masyarakat bisa menikmati keindahan kota Banda Aceh dari menara itu.



MASJID RAYA BAITURRAHMAN BANDA ACEH



“MASJID
KEBANGGAAN
RAKYAT ACEH
INI PERNAH
DIBAKAR OLEH
BELANDA
SEKITAR
TAHUN 1873
DAN TAHUN
1877.”

Gempa dan tsunami 2004 memang tidak meruntuhkan masjid ini tetapi cukup membawa kerusakan pada konstruksinya antara lain membuat menara di halaman depan miring sekitar 15 centimeter. Namun, para ahli konstruksi menyatakan kemiringan menara Masjid Raya Baiturrahman tidak beresiko tumbang. “Tapi, jika terjadi gempa yang sama lebih besar dari 9,1 SR, dikhawatirkan menara itu akan tumbang,” kata pakar konstruksi, M.Taufik dari Universitas Syiah Kuala.

Tapi kemudian Gubernur Zaini Abdullah memutuskan memperbaiki infrastruktur dan membangun kembali *landscape* Masjid Raya Baiturrahman Banda Aceh ini dengan mengusulkan anggaran sebesar Rp1,3 Triliun termasuk memasang 12 unit payung elektrik raksasa. Semula pembangunan proyek multiyear ini ditentang berbagai kalangan di Aceh sebab pertama, Masjid Raya ini sudah menjadi kawasan cagar budaya atau merupakan kawasan heritage dunia dan tidak boleh dihancurkan serta diubah bentuknya sebab dilindungi oleh UNESCO. Alasan kedua, dengan anggaran sebesar itu dikhawatirkan akan menunda banyak proyek lain di Aceh. Tapi, karena pekerjaan rehab dan *landscape* segera dilakukan maka perluasan area Masjid Raya Baiturrahman ditunda. Hanya pembangunan landscapenya saja dimulai meliputi pembuatan ruang parkir bawah tanah seluas 9000 meter persegi dan mampu menampung 300 unit mobil 350 unit sepeda motor). Kemudian pekerjaan tempat wudhuk pria dan wanita 8 unit dengan system modern serta dilengkapi fasilitas escalator sebanyak 8 unit dan pemasangan 12 unit payung raksasa bentangan 24 x 24 Meter. Payung-payung itu dilengkapi lampu berkapasitas besar dan cukup untuk menerangi seluruh halaman Mesjid Raya Baiturrahman pada malam hari.

Renovasi Masjid Raya Baiturrahman dikerjakan oleh PT. Waskita Karya (BUMN) dan diawasi oleh PT. Artefak Arkindo sebagai manajemen konstruksi berlabel nasional setelah dirancang dan direncanakan oleh PT. Perentjana Tjaya. Semua menggunakan anggaran Aceh hingga mencapai Rp1,3 triliun dalam bentuk proyek multi years dan diperkirakan selesai total pada 2019.

MASJID RAYA BAITURRAHMAN BANDA ACEH

Untuk merenovasi Masjid Raya Baiturrahman, konsultan pengawas proyek Masjid Raya memperkirakan proyek ini menghabiskan semen sebanyak 40.000 ton terdiri dari pembuatan pra cetak tiang pancang, pengecoran berbagai bagian pada proyek *landscape*, dan penambahan infrastruktur masjid. Sementara konsultan PT. Artefak Arkndo menyebutkan hampir seluruh bahagian penting pada kontruksi beton menggunakan Semen Padang yang merupakan anak perusahaan PT. Semen Indonesia Tbk.

Dalam pengawasan super ketat oleh konsultan pengawas, pihak kontraktor lewat Standar Operasional Prosedur (SOP) mengatakan seluruh material yang akan digunakan dalam pembangunan MRB melewati *control quality* oleh konsultan pengawas. Sehingga penggunaan semen Padang telah mendapat rekomendasi dalam penggunaannya pada pembangunan proyek Masjid Raya Baiturrahman. "Semen Padang itu mudah keringnya sehingga mempercepat proses pengecoran," ujar Zulfan salah seorang pengawas dari PT. Artefak Arkindo.





Selain itu, jelas Zulfan, Semen Padang juga mudah didapat karena lebih unggul sehingga prosedur penggunaan Semen Padang tidak mesti lewat proses uji yang panjang apalagi sudah teruji memudahkan pekerjaan seperti pengecoran dalam air.

Tahapan pembuatan ruang parkir bawah tanah atau *basement* dengan pembuatan *retaining wall* atau dinding penahan tanah menggunakan cor beton berkekuatan K 350 berbentuk empat persegi. Pengecoran dinding tidak kelihatan, tampak rapi karena faktor cetakan. Kemudian pada lapisan kedua dipasang batako untuk meluruskan bentuk dinding penahan tanah berfungsi mal cetak atau Bekisting.

Pemanfaatan semen asal Ranah Minang diperkirakan mencapai 70 persen kebutuhan konstruksi pada proyek Masjid Raya Baiturrahman. Pada bahagian akhir proyek, yaitu pemasangan lantai marmer dari Italia seluas 9.000 persegi, tapi kondisi Banda Aceh ketika itu hujan terus menerus sementara pekerjaan harus selesai tepat waktu sesuai kesepakatan pihak pemerintah Aceh dengan kontraktor. Pekerjaan ini kembali menggunakan semen padang agar cepat kering dan marmer terhindari dari genangan air hujan. Inilah alasan kontraktor PT.Waskita Karya menggunakan Semen Padang agar proses kering lebih cepat. ■



J. JEND. SUKIRMAN
جانبان جندراسو سوکیرمان



11

MENARA LANCANG KUNING PEKANBARU

*Merekat Mahakarya
Untuk Kearifan Lokal*

SEMEN INDONESIA GROUP



MENARA LANCANG KUNING PEKANBARU

Hampir semua orang yang berkunjung ke kota Pekanbaru dan melewati Jalan Sudirman akan terkagum-kagum menyaksikan berbagai mahakarya konstruksi dengan arsitektur unik. Salah satunya adalah gedung kantor Gubernur Riau atau biasa disebut Menara Lancang Kuning. Tingginya sembilan lantai, dengan tampilan yang sangat elegan karena keindahan seni rancangannya, pun terlihat sangat kokoh bak kapal kebanggaan orang Melayu zaman dulu: Lancang Kuning.

Perpaduan arsitektur Melayu Riau yang modern pada gedung ini menjadi contoh arsitektur Riau di masa yang akan datang tanpa meninggalkan nilai-nilai dan filosofi dari budaya Melayu sendiri. Arsitektur Melayu Riau tidak melulu harus yang konvensional yang bermotif dan berselembayung. Paduan citarasa modern telah memberikan hasil yang mencengangkan. Seperti Menara Lancang Kuning (9 lantai) yang terinspirasi dari bentuk salah satu fauna khas pedalaman Riau, Gajah, curtain wall dihiasi dengan motif songket Siak, dan di atasnya adalah sebuah taman zamrud.

Menara Lancang Kuning (MLK) merupakan gedung milik Pemprov Riau yang berfungsi sebagai kantor gabungan Pemerintah Provinsi Riau. Gedung yang diresmikan pada tahun 2008 ini memiliki sembilan lantai. Di puncak Menara Lancang Kuning (lantai 9) terdapat *sky garden* yang dibuka untuk umum dan gratis. Semua orang boleh naik ke *sky garden* tanpa dipungut biaya. Tapi sepertinya masyarakat Pekanbaru belum banyak yang tahu. Di *sky garden* kita dapat duduk santai menikmati pemandangan indah Kota Pekanbaru dari berbagai sisi. Termasuk untuk *berselfie*.

Gedung perkantoran megah ini adalah gagasan dari Gubernur Riau saat itu, Rusli Zainal, yang menginginkan peningkatan kinerja birokrasinya, salah satunya





dengan penyediaan sarana perkantoran yang representatif. Pemerintah Provinsi Riau memutuskan untuk membangun gedung yang bisa menyatukan seluruh dinas di lingkungan Pemprov. Juga sebagai ruang kerja bagi para pegawai Sekretariat Daerah Provinsi (Setdaprov) Riau. Hasilnya adalah gedung 9 lantai ini, yang total luas lantainya mencapai 16.800 meter persegi. Lokasinya tepat di samping Kantor Gubernur lama.

“Pembangunan gedung perkantoran sembilan lantai itu merupakan tuntutan kinerja. Kantor gubernur yang lama usianya sudah di atas 30 tahun. Sudah saatnya dilakukan pembaharuan. Dengan adanya kantor baru, diharapkan kinerja dan koordinasi antar satuan kerja bisa lebih ditingkatkan,” begitu ia beralasan. Tak sekadar kantor yang menyediakan kenyamanan para pegawai, ia juga menginginkan rancang bangun gedung ini lebih spesifik dan unik sekaligus akan menjadi menara kebanggaan Riau. Hingga akhirnya ia mendapatkan rancangan yang hasilnya bisa kita saksikan saat ini.

Gedung yang terlihat berbentuk huruf L dengan atap kubah yang tampak bolong ini dibangun PT Wijaya Karya Tbk (Persero) dengan menggandeng PT Geo Issec sebagai Konsultan Pengawas. Arsitekturnya bernuansa Islam dan memadukan aneka unsur etnik Riau.

Dari keterangan pihak kontraktor, PT Wijaya Karya, total luas gedung 9 lantai ini sekitar 16.800 meter persegi dengan nilai kontraknya sekitar 152,59 miliar belum termasuk untuk interior dan furniture. PT Wijaya Karya membangunnya mulai November 2006, dimana tahun itu dianggarkan sebesar Rp30 miliar, lalu 2007 ditambah sebesar Rp79,711 miliar, dan tahun berikutnya dilakukan penambahan anggaran.

Gedung Lancang Kuning memiliki jalur beban yang lengkap dan terdefinisi dengan baik, termasuk elemen struktur dan sambungannya, yang berfungsi untuk mentransfer kekuatan inersia yang terkait dengan massa semua elemen bangunan ke pondasi. Berdasarkan pengamatan visual pada bangunan gedung, bahwa bangunan

MENARA LANCANG KUNING PEKANBARU

gedung memenuhi tingkat kinerja sesuai dengan ASCE 41-13 atau *American Society of Civil Engineering* 41-13, sebuah code untuk standar keamanan gedung dari goncangan.

Pondasi pada bangunan memiliki ikatan antar elemen yang cukup untuk menahan kekuatan seismik, dimana pondasi bangunan gedung menggunakan pancang dengan kedalaman 24 meter dan 20 meter. Tentu saja karena menggunakan Semen Padang yang memang dikenal memiliki daya rekat kuat.

Lokasi bangunan Gedung Lancang Kuning ini berada pada lahan yang cenderung datar dan tidak berkontur, sehingga tidak terdapat perbedaan kedalaman pondasi. Hal tersebut membuat daya kekuatan pengecoran menjadi lebih mudah.

Pada struktur konstruksi bangunan ini terdapat lantai *mezzanine* yang diperkuat secara terpisah dari struktur utama atau dilekatkan pada elemen-elemen yang menahan gaya seismik dari struktur utama, sehingga mampu menahan gaya seismik ketika terjadi gempa.

Proses pengerjaannya, terutama pengecoran yang dilakukan dengan *quality control* yang ketat dari konsultan pengawas, akhirnya tuntas pada Juli 2007. Proses pengecoran pembangunan gedung perkantoran Pemprov Riau 9 lantai berakhir. Gubernur Riau M Rusli Zainal menandai tuntasnya pengecoran dengan melakukan *topping off* atau pengecoran akhir di lantai 9 yang menggunakan Semen Padang untuk keseluruhan pembetonan. Turut melakukan pengecoran akhir Ketua DPRD Riau Chaidir, Setdaprov Riau Raja Mambang Mit dan Wakadis Pemukiman dan Prasarana Wilayah Riau Firdaus MT (sekarang Wali Kota Pekanbaru).

Gubernur Riau M Rusli Zainal mengatakan dalam pidato sambutannya, pembangunan gedung perkantoran ini sebagai wujud dari keinginan Pemprov Riau meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

“Dengan dikumpulkannya kantor sejumlah satuan kerja, kita akan memberikan pelayanan kepada masyarakat yang lebih mudah dan murah,” ujarnya.

Keinginan Rusli itu bahkan diwujudkan Gubernur Riau saat ini, Arsyadjuliandi Rachman dengan mengizinkan Badan Restorasi Gambut untuk berkantor di Menara Lancang Kuning. BRG menempati salah satu ruang di lantai tujuh. Menteri Peningkatan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (MenPAN-RB), Asman Abnur memuji gedung yang representatif tersebut untuk tugas BRG selama di Riau. “Dengan berkantor di sini, koordinasi lebih cepat, kebakaran hutan dan lahan (Karhutla) bisa cepat pulih,” katanya.

Saat ini kepemilikan aset gedung perkantoran Gubernur Riau atau Menara Lancang Kuning ini berada di bawah penguasaan Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Riau, setelah sebelumnya merupakan aset di bawah Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Sumber Daya Air (Ciptada) Provinsi Riau. ■

MENARA LANCANG KUNING PEKANBARU



"DENGAN
DIKUMPULKANNYA
KANTOR SEJUMLAH
SATUAN KERJA,
KITA AKAN
MEMBERIKAN
PELAYANAN
KEPADA
MASYARAKAT YANG
LEBIH MUDAH DAN
MURAH."





12

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS PEKANBARU

*Kemegahan Terbaik
dari Semen Padang*

SEMEN INDONESIA GROUP



PERPUSTAKAAN SOEMAN HS PEKANBARU

Perpustakaan Wilayah Soeman H.S. Pekanbaru yang berdiri megah di jantung kota Pekanbaru, bersebelahan dengan kantor Gubernur di Jalan Jenderal Sudirman, menjadi salah satu landmark kebanggaan warga Pekanbaru. Bangunan dengan arsitektur unik ini telah menjadi ikon dan salah satu gedung dengan konstruksi terbaik di Pekanbaru.

Anda yang akan berkunjung ke Riau tak kan lupa memasukan agenda mengunjungi perpustakaan ini sebagai salah satu agenda kunjungan wisata. Orang luar Riau yang berkunjung ke perpustakaan ini dipastikan akan memberikan apresiasi tersendiri dan akan merasa takjub bahwa di luar Jawa, ada satu gedung perpustakaan dengan konstruksi yang sangat mengagumkan yang akan memberikan tidak hanya ilmu namun inspirasi kehidupan Melayu yang unik.

Dulunya perpustakaan daerah berada di daerah Gobah, Pekanbaru, kemudian pindah ke Jalan Achmad Yani, sebelum akhirnya pada 2006 Gubernur Riau waktu itu, Rusli Zainal menggagas pembangunan perpustakaan yang representatif dan mampu menampung ribuan pengunjung. Gagasan ini bukannya tak mendapat tantangan di antara dukungan yang juga mengalir. Mereka yang menantang menganggap pembangunan gedung perpustakaan dengan biaya sangat besar belumlah mendesak. Namun Rusli bergeming, berpijak pada program Gerakan Riau Membanca gagasan itu direalisasikan.

Keunikan arsitekturnya sangat kentara dari bentuk bangunannya. Hal itu terlihat jelas pada bagian atap yang melingkup keseluruhan bangunan yang berbentuk kubus. Atap perpustakaan Soeman HS menyerupai sebuah buku dalam kondisi terbuka yang diilhami dari bentuk rehal atau meja kecil yang biasa dipakai untuk membaca Al-Qur'an. Bentuk atap seperti rehal ini mengingatkan orang untuk selalu





“KEUNIKAN ARSITEKTURNYA SANGAT KENTARA DARI BENTUK BANGUNANNYA. HAL ITU TERLIHAT JELAS PADA BAGIAN ATAP YANG MELINGKUP KESELURUHAN BANGUNAN YANG BERBENTUK KUBUS.”

belajar dengan cara membaca seperti perintah membaca yang difirmankan Allah di dalam Al-Qur’an yaitu iqra’. Atap gedungnya yang melengkung menyerupai buka terbuka itu menggunakan atap Kalzip, atap lembaran alumnum produksi PT Megatech Cipta Lestari.

Boleh dikata gedung Suman HS adalah gedung perpustakaan tercantik di Indonesia. Keunggulan arsitekturnya memadukan unsur kebudayaan Melayu dan mengikuti selera modern yang menjadikan elemen struktur sebagai elemen estetis pada bangunan. Unsur Melayu dapat dilihat pada pilar-pilar penyangga atap berbentuk rehal yang diilhami oleh arsitektur rumah adat Melayu. Sementara paduan unsur Melayu dan modernnya ditunjukkan oleh penggunaan kolom-kolom penyangga atap yang sengaja di dekorasi agar menjadi elemen arsitektural yang menarik dan menambah kesan estetis pada bangunan. Tiang-tiang penyangganya terinspirasi dari tiang-tiang rumah tradisional Melayu, sudut dinamis terinspirasi dari perabungan selembayung.

Di dinding bagian luar kita dapat melihat deretan relief yang menggambarkan kazanah kearifan lokal Melayu Riau, pola penciptaan ekonomi yang handal dan lainnya.

“Desain Perpustakaan Soeman Hs adalah inovasi dan ekspresi yang sangat tinggi, yang berasal dari budaya Melayu, budaya masyarakat tempatan Riau. Kombinasi kontruksi tradisional dan modern dipadukan, dan hasilnya sangat luar biasa,” demikian pendapat Jose Danilo A Silvestre, Guru Besar Arsitektur Universitas Filipina, salah satu juri, yang memenangkan Pustaka Suman HS sebagai bangunan dengan arsitektur terbaik se Asia Tenggara (ASEAN), mengalahkan 19 peserta dari delapan negara dalam seleksi desain arsitektur yang mencerminkan identitas ASEAN pada 26 Februari 2015 lalu di Jakarta.

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS PEKANBARU

Pujian juga datang dari Komisi X DPR RI saat mengunjungi Perpustakaan Suman HS pada 2009. Ketua Komisi X waktu itu, Irwan Prayitno memuji Pembangunan Perpustakaan Daerah Soeman HS, yang berdiri megah dengan enam lantai dilengkapi fasilitas internet dan ruangan yang lapang. "Dilihat dari kesiapan infrastruktur perpustakaan, sudah sangat bagus," ujarnya.

Perpustakaan yang oleh masyarakat sering disebut dengan Puswil (Pustaka Wilayah) ini dibangun dengan 6 lantai, lengkap dengan berbagai fungsinya. Dimana di setiap lantai terdapat pojok-pojok khusus yang diperuntukkan bagi pengunjung menikmati ribuan buku-buku koleksi Puswil

Selain area membaca buku, gedung ini juga dilengkapi dengan auditorium yang bisa menampung kurang lebih 300 orang yang diberi nama Auditorium Wan Ghalib, seorang pejuang dari Riau. Di bagian lain, tepatnya di lantai tiga tersedia *venue* yang diberi nama Ruang Bedah Buku. Ruang berkapasitas 250 orang ini biasa dimanfaatkan untuk acara seminar dan bedah buku.

Kemegahan gedung ini juga dilengkapi fasilitas yang patut diacungkan jempol, di antaranya adalah fasilitas; *children library, public library, educational room, student library*, bilik budaya melayu, *atrium, auditorium, discussion room, audio visual room, meeting room, CCTV, WiFi* disetiap ruangan, kantin, musholla, *internet room cafe*, dan toilet

Di keseluruhan lantai dan ruang perpustakaan ini memberikan kenyamanan bagi pengunjung dengan penggunaan kaca-kaca besar untuk menyediakan pencahayaan alami ruangan di siang hari.

Perpustakaan Suman HS dibangun oleh pemerintah Provinsi Riau pada tahun 2007 dengan menggunakan APBD Riau dan dianggarkan dalam Gerakan Pendidikan





Riau Membaca yang dicanangkan waktu itu. Pembangunannya pada luasan 10,916.40 m² 6 lantai ini dikerjakan oleh PT Total Bangun Persada mulai April 2007 dan rampung Oktober 2007.

Permulaan pembangunan dilakukan bersamaan dengan pembangunan Menara Lancang Kuning yang ditandai dengan bunyi sirine yang ditekan Gubernur Riau M Rusli Zainal. Raungan sirine tersebut langsung direspon dengan bekerjanya alat-alat berat untuk memasang tiang pancang pertama. Penegecoran dan pembetonan gedung ini di seluruh bagiannya menggunakan semen terbaik Indonesia yakni Semen Padang, dan menghabiskan ribuan kubik semen. Seperti diketahui, Provinsi Riau merupakan salah satu pasar utama PT Semen Padang di Sumatera, selain Sumatera Barat, Kepri, Sumatera Utara, Aceh, dan daerah lainnya. Kebutuhan semen di Riau yang dipasok oleh PT Semen Padang hingga 2017 saja adalah 120 ribu ton per bulan dan terus bertambah selaras dengan pembangunan yang terus berjalan. Termasuk dalam hal ini untuk pembangunan gedung-gedung seperti Pustaka Suman HS.

Total biaya pembangunan gedung Perpustakaan Suman HS mencapai Rp 118.568 miliar. Proyek ini dibiayai APBD Riau mulai 2006 sampai 2008 termasuk untuk perlengkapan gedung dan koleksi perpustakaan. Penganggarannya dilakukan bertahap, yakni dianggarkan Rp44,5 miliar pada tahun 2006 ini dan diteruskan pada tahun-tahun berikutnya. ■



RSUD
BENGK

RUMAH SAKIT UMI
KOTA BENGK

AMBULANCE

MASUK
DILARANG
MELAKUKAKAN
PARKIR



13

RSUD DAN GEDUNG BANK BENGKULU

*Mengukuhkan
Semen Padang
di Daerah Gempa*

SEMEN INDONESIA GROUP



RSUD DAN GEDUNG BANK BENGKULU

Kalau Anda ke Kota Bengkulu, di pusat kota, Anda pasti akan melihat bangunan baru berlantai 4. Terletak di Jalan Basuki Rahmat, hanya Berjarak 400 meter dari Simpang Lima Ratu Samban. Itulah Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Kota Bengkulu, milik Pemerintah Kota Bengkulu. Dulunya, di lokasi itu adalah kantor Bappeda Kota Bengkulu. Namun di masa kepemimpinan Walikota H. Helmi Hasan, dan Wakil Walikota Patriana Sosialinda, bangunan tersebut dirombak dan ditingkatkan menjadi 4 lantai.

Diantara gedung-gedung di Kota Bengkulu ini, bangunan gedung Rumah Sakit Kota tergolong mewah. Rumah sakit yang diresmikan 17 Maret 2017 oleh Walikota Helmi Hasan itu, sudah memiliki fasilitas tangga *lift* yang canggih dan mewah. Tangga *lift* ini menghabiskan anggaran Rp 10 miliar pada tahun 2016.

Di balik kokohnya bangunan RSUD Kota Bengkulu itu, tidak lepas dari kontribusi semen padang yang sengaja dipilih karena kualitas yang tidak diragukan lagi. "Rumah Sakit ini *full* menggunakan semen padang sebagai bahan baku untuk konstruksi," kata Sony, Kepala Perwakilan Semen Padang Bengkulu.

RSUD Kota Bengkulu sekarang terus berkembang. Ada duga bangunan utama yang sekarang menjadi tempat perawatan pasien. Gedung utama yang sepenuhnya menggunakan semen padang dalam pembangunannya, disambungkan ke gedung sebelum (eks gedung DPRD Kota Bengkulu). Kompleks rumah sakit sekarang malah semakin luas, setelah kantor Walikota sepenuhnya pindah ke Kelurahan Bentiring yang berjarak sekitar 10 KM dari pusat kota. Jadilah eks kompleks Kantor Walikota berubah fungsi menjadi bangunan rumah sakit.



Kekokohan dan kemegahan gedung RSUD Kota Bengkulu yang menggunakan semen padang tidaklah cukup, kalau tidak ditopang aspek pelayanan prima terhadap semua pasien. Manajemen RS yang sekarang dipimpin dr. Lista Cerlyviera, MM membuat terobosan baru dari sisi pelayanan. Apa? Pasien yang sembuh dari Rumah Sakit, bisa mendapatkan fasilitas salon. Program ini untuk pasien kelas VIP.

Menurut Lista, program pasien sembuh dari RSUD bisa mendapatkan fasilitas salon tersebut merupakan program pertama kali yang ada di Indonesia. Dengan harapan program ini menjadi acuan untuk kabupaten dan daerah lain. "Sebab kita yakin bahwa pengembangan rumah sakit kota ini akan terus berkembang maju yang juga berdirinya rumah sakit ini untuk kepentingan masyarakat umum," ujar Lista.

Selain gedung RSUD Kota Bengkulu, bangunan lain yang juga fenomenal di Kota Bengkulu adalah gedung Bank Bengkulu berlantai 7 yang terletak di Jalan S Parman Kelurahan Padang Jati. Di balik kekokohan bangunan yang baru diresmikan Plt. Gubernur Bengkulu Dr. drh. H. Rohidin Mersyah, MMA pada 30 Januari 2018 yang lalu, sebagian struktur bangunan juga menggunakan semen padang. "Bank Bengkulu 60 persen nya pakai semen padang. Untuk tiang dan lantai pakai *ready mix* nya semen padang," tambah Sony.

Keberadaan gedung Bank Bengkulu sangat mencolok di pusat Kota Bengkulu. Sampai saat ini, gedung ini menjadi bangunan tertinggi di Kota Bengkulu. Bangunan Bank Bengkulu tak hanya menjadi kebanggaan masyarakat Provinsi Bengkulu, tapi beroperasinya gedung baru Bank Bengkulu ini bisa menjadi *prime mover* perekonomian daerah. Terutama ikut mendorong pembangunan infrastruktur seperti jalan, jembatan dan irigasi.

Bank Bengkulu saat ini dipimpin Direktur Utama Bank Bengkulu Agusalim. Menurut Agusalim saat peresmian gedung, per Desember 2017 lalu, aset Bank Bengkulu mencapai Rp 5,8 triliun. Capain prestasi Bank Bengkulu antara lain tergambar dari potret pertumbuhan kredit daerah dari sebelumnya Rp 3,7 triliun per Desember 2016 naik menjadi Rp 4,1 triliun pada Desember 2017. Atau meningkat 10,4 persen.

Dana pihak ketiga juga tumbuh 15 persen dari sebelumnya Rp 4 triliun tahun 2016 menjadi Rp 4,6 triliun pada 2017.

Selain gedung utama berlantai 7 di Jl. S Parman yang menjadi kantor pusat, Bank Bengkulu saat ini memiliki 11 kantor cabang dan 30 kantor cabang pembantu. Operasional sehari-hari ditunjang keberadaan 72 mesin ATM yang tersebar di 10 kabupaten/kota. Bahkan Bank Bengkulu menjadi satu-satunya bank yang membuka kantor pelayanan di Pulau Enggano.

Kedua gedung ini (RSUD dan Bank Bengkulu) mengukuhkan Semen Padang memperteguh infrastruktur di daerah rawan gempa seperti Bengkulu ini. ■

"BANGUNAN BANK BENGKULU TAK HANYA MENJADI KEBANGGAAN MASYARAKAT PROVINSI BENGKULU, TAPI BEROPERASINYA GEDUNG BARU BANK BENGKULU INI BISA MENJADI PRIME MOVER PEREKONOMIAN DAERAH."





14

STADION PAPUA BANGKIT

*Kemegahan
yang Membanggakan
dari Timur*

SEMEN INDONESIA GROUP



Ketika berbicara di hadapan peserta Musyawarah Provinsi (Musprov) KONI bulan November 2017, Gubernur Papua Lukas Enembe berbicara penuh dengan tekanan-tekanan tentang prestasi atlet Papua. Sekalipun pada PON XIX di Jawa Barat, kontingen Bumi Cendrawasih ini meraih peringkat 7 nasional, tapi itu belum membesarkan hati sang gubernur.

“Prestasi itu belumimbang dengan anggaran yang dikeluarkan untuk pembinaan dan pemberangkatan kontingen ke Jawa Barat. Oleh karena itu pada masa berikutnya saya peringatkan agar semua atlet, pelatih, manajer dan pengurus KONI bekerja lebih keras lagi dan membuat capaian yang lebih hebat lagi dari prestasi di PON XIX,” kata Lukas Enembe.

Tentu saja kerisauan pak gubernur ini sangat beralasan, karena memang Pemprov sudah berikan anggaran yang besar untuk KONI maka mestinya prestasinya juga bisa digenjot lebih ke atas lagi. Dan kerisauan Gubernur Papua ini dapat dimaklumi mengingat pada PON berikutnya (PON XX) Provinsi Papua akan menjadi tuan rumah. Atlet dari semua provinsi di Indonesia akan berdatangan ke sini. Menjadi tuan rumah menurut Gubernur Lukas Enembe tidak sekadar sukses menerima tamu-tamu dan menyelenggarakannya tetapi juga sukses mendulang prestasi sebagai tuan rumah.

Papua memang sudah lama berharap menjadi tuan rumah PON. Selama ini masyarakat olahraga nasional bukan tidak mau meloloskan usulan menjadi tuan rumah pada tiap provinsi yang meminta jadi tuan rumah. Tetapi untuk jadi tuan rumah tentu saja mesti melewati prasyarat yakni tersedianya infrastruktur olahraga untuk semua cabang olahraga yang dipertandingkan.

Gubernur Lukas Enembe berharap PON XX Papua harus bisa mempersembahkan prestasi, salah satunya mampu pecahkan rekor-rekor nasional di berbagai cabang olahraga. Ia menyebut tidak bisa hanya bangga menjadi tuan rumah saja, yang dicari justru prestasinya.

Oleh karena menjadi tuan rumah bisa memberi picu semangat kepada atlet dan pendukung, maka tak ada jalan lain kecuali menyiapkan infrastruktur olahraga, semua venues dibangun.

Sebuah stadion utama disiapkan sejak lima tahun silam di Kampung Harapan, Sentani Kabupaten Jayapura. Karena ini sejalan dengan semangat Papua, maka stadion megah itu diberi nama stadion Papua Bangkit. Sebuah stadion yang dirancang dengan pendekatan arsitektur lokal.

Stadion Papua Bangkit dibentangkan di atas lahan seluas 13 hektar lebih dan dikerjakan oleh PT Pembangunan Perumahan, Tbk bekerja sama dengan Penta Rekyasa memang disiapkan untuk PON tahun 2020.

Tak kurang dari Rp1,3 triliun dana dikucurkan dari APBN dan APBD dalam beberapa periodisasi penganggaran (*multiyears*). Pembangunannya sendiri dimulai sejak 2016 yang silam. Kenapa stadion ini disebut menggunakan pendekatan arsitektur lokal? Karena ada banyak ukiran Papua yang ditaruh pada berbagai ornamen stadion berkapasitas 40 ribu penonton ini.

Zona utama dari stadion ini adalah istana olahraganya (sepakbola dan atletik), lalu stadion renang, lapangan hoki dan kriket.

Ketika pada Mei 2015 Presiden Joko Widodo meletakkan batu pertama pembangunan Stadion Papua Bangkit ini, Presiden berharap ini menjadi picu juga untuk pembangunan dan peningkatan infrastruktur di Timur Indonesia yang hendaknya mampu menggerakkan ekonomi masyarakat juga.

Presiden Jokowi berharap proyek arena PON XX di Papua tidak sekedar memberi arti bagi keolahragaan Papua, tapi juga Indonesia, Stadion ini dihidmatkan menjadi sebuah stadion bertaraf internasional yang bisa menjadi *venue* utama menggelar pembukaan dan penutupan pesta olahraga multievent bertaraf internasional juga seperti SEA Games.

Stadion Papua Bangkit akan menjadi stadion olahraga termegah bertaraf internasional nomor dua di Indonesia setelah stadion Gelora Bung Karno Jakarta dan tentu saja jadi kebanggaan masyarakat Papua.

Pembangunan tribun dari delapan zona, rampung dalam tahun 2018. Dari gambar-gambar desainnya, Stadion Papua Bangkit akan mengusung elemen khas lokal Papua. Dari desain 3D yang dibuat oleh perusahaan pengembang, PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk. Bersama Penta Rekayasa, stadion ini akan memiliki desain seperti cangkang ukiran khas Papua berbentuk segitiga yang mengelilingi bangunan stadion.

Keseriusan Gubernur Lukas untuk menggesa pembanguan ini dengan tetap menjaga kualitas bangunan, dibuktikan dengan keinginnya menggandeng PT Semen Tonasa untuk bersedia menyediakan semen dengan jaminan suplay yang tak terputus.

“Sudah jelas pembangunan stadion utama ini butuh bahan baku semen yang cukup banyak. Namun masyarakat diminta untuk tidak ragu, sebab PON tetap akan dilaksanakan di Papua. Oleh karena itu, Pemerintah Provinsi Papua menandatangani nota kesepahaman (MoU) dengan PT Semen Tonasa. Pembangunan *venue* PON membutuhkan semen dan tenaga kerja yang banyak, sekarang yang sudah datang ke Jayapura 300 orang. Mereka akan datang secara bertahap,” kata Lukas Enembe, seperti dikutip dari media setempat.

Untuk memenuhi harapan Presiden Joko Widodo meningkatkan infrastruktur di Indonesia Timur memang PT Semen Tonasa berkomitmen memenuhi kebutuhan semen sebagai bahan baku utama untuk pekerjaan-pekerjaan sipil.

Dengan adanya stadion megah ini bukan tidak mungkin pada waktu-waktu mendatang, berbagai *event* olahraga nasional dan internasional yang ditempatkan di Indonesia tidak lagi terpusat di Indonesia bagian Barat tetapi bisa dan pasti bisa dilaksanakan di Papua, negeri yang elok itu. ■

“UNTUK MEMENUHI HARAPAN PRESIDEN JOKO WIDODO MENINGKATKAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA TIMUR MEMANG PT SEMEN TONASA BERKOMITMEN MEMENUHI KEBUTUHAN SEMEN SEBAGAI BAHAN BAKU UTAMA UNTUK PEKERJAAN-PEKERJAAN SIPIL.”







15

WADUK JATILUHUR JAWA BARAT

*PLTA Terbesar
Pertama di Indonesia*

SEMEN INDONESIA GROUP



WADUK JATILUHUR JAWA BARAT

Jauh ke depan, itulah cara berpikir Ir. Juanda, Perdana Menteri Indonesia terakhir dalam Kabinet Karya. Pada masa susah ia sudah memikirkan bagaimana mencukupi energi listrik untuk bangsa ini. Bagaimana menyiapkan banyak irigasi untuk keperluan para petani dimana rata-rata kehidupan rakyat adalah pada sektor pertanian. Maka Juanda amat merespon setiap orang yang memiliki gagasan dan pikiran tentang infrastruktur terutama penyediaan listrik dan irigasi.

Salah satu yang sangat menggebu didukung Juanda adalah gagasan tentang sebuah bendungan besar di sekitar Purwakarta Jawa Barat persisnya di Jatiluhur yang diproyeksi bisa mengendalikan banjir, menghasilkan tenaga listrik, menghasilkan pasokan air yang merata untuk pengairan sawah rakyat, menjadi objek wisata dan olahraga air.

Tadinya sudah ada studi-studi tentang bendung Jatiluhur yang dibuat oleh beberapa perancang sipil.

Misalnya gagasan membendung sungai Citarum oleh Prof. Dr. Ir. W.J. van Blommestein yang dia tuangkan dalam kertas kerja *Integrated Water Resources Development in the Western Part of Java Island*.

Blommestein ahli sumber daya air terkenal pada masa itu. Ia melahirkan berbagai karya besar bendungan di sejumlah negara termasuk di Afrika. Guru besar sumber daya air yang lahir di Solo 1905 juga membuat pengembangan sumber daya air terpadu "*Een Federal Welvaartsplan voor het westelijk gedeelte van Java*". Ini adalah pengembangan sumber daya air secara terpadu dari Banten hingga ke Pekalongan di Jawa Tengah.

Akan halnya bendungan Jatiluhur sudah direncanakan untuk dibangun oleh PLN dengan tiga bendung besar. Tapi kemudian oleh Kementerian PUTL (Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik) diambil alih. Kementerian lalu menugaskan Prof. Dr. Ir. PK. Haryasudirja merancang sebuah bendungan terpadu di Jatiluhur.

Haryasudirja mulai bekerja keras dan ia pun diilhami oleh Bendungan Aswan sebuah bendungan besar di Mesir. Sekadar dicatat saja, pada 1955 sudah ada rancangan awal bendungan Jatiluhur oleh Neyrpic Laboratory dari Perancis.



Terletak di Kecamatan Jatiluhur, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat mulai dibangun sejak tahun 1957 oleh kontraktor asal Perancis *Compagnie française d'entreprise*. Dalam hitung-hitungan para perancang air yang bisa dikumpulkan di situ bisa mencapai 12,9 miliar m³ per tahun dalam DAS (Daerah Aliran Sungai) sekitar 4.500 Km persegi.

Pemerintahan Presiden Soekarno waktu itu mengalokasikan anggaran 230 Juta Dolas AS. Sepanjang 10 tahun pembangunannya bendungan ini harus menenggelamkan 14 desa dan memindahkan 5000 orang penduduk yang desanya tenggelam itu ke Kabupaten Karawang. Penuh perjuangan membangun waduk itu lantaran harus ada korban yakni penenggelaman 14 desa. Karena itu ia memakan waktu pengerjaan yang cukup lama, sampai 10 tahun kemudian baru bisa selesai. Ketika itu rezim sudah berganti. Pada 26 Agustus 1967 Presiden Soeharto meresmikan waduk tersebut dan melekatkan nama Waduk Ir. Juanda sebagai bentuk menghargai jasa mantan PM Indonesia yang sangat gugih memperjuangkan bantuan internasional bagi pembangunan waduk tersebut.

Waduk Jatiluhur kemudian 'dikawinkan' dengan PLN yang membangun enam turbin bisa guna memutar pembangkit listrik. Keenam turbin itu menghasilkan 187 MW. Pada masa permulaan orde baru kekuatan PLTA Jatiluhur menjadi pendukung utama sistem kelistrikan di Jawa.

Khusus air yang dibendung itu berikut bendungannya diserahkan pengelolaannya kepada Perum Jasa Tirta II yakni sebuah BUMN di bawah Kementerian PU. Oleh Jasa Tirta II air yang terbungung diperuntukkan bagi pengairan sawah rakyat yang dialirkan ke saluran-saluran sekunder dan tertier di hamparan sawah seluas 242.000 hektare. Selain itu juga Perum Jasa Tirta menyediakan untuk air baku air minum, budidaya ikan serta objek rekreasi di sekeliling waduk.

Selain berfungsi sebagai PLTA dengan sistem limpasan terbesar di dunia, kawasan Jatiluhur memiliki banyak fasilitas rekreasi yang memadai, seperti hotel dan bungalow, bar dan restaurant, lapangan tenis, bilyard, perkemahan, kolam renang dengan *water slide*, ruang pertemuan, sarana rekreasi dan olahraga air, *playground* dan fasilitas lainnya. Sarana olahraga dan rekreasi air misalnya mendayung, selancar angin, kapal pesiar, ski air, boating dan lainnya.

Seluruh pekerjaan sipil yang memerlukan semen pada proyek ini adalah menggunakan Semen Gresik. Waktu itu kontraktor asal Perancis yang memimpin proyek mengirim sampel beberapa produk semen ke Paris untuk dipakai membangun bendungan. Hasilnya: kualitas Semen Gresik yang terbaik dan diputuskan dipakai pada proyek Bendungan Jatiluhur tersebut.

Kini setelah dipakai sejak 1967, sudah setengah abad konstruksinya masih kokoh dan terbukti bahwa meskipun para insinyur sipilnya adalah dari Perancis tetapi semen yang digunakan tetap semen produksi nasional yang sudah teruji kehandalannya. Waduk Jatiluhur setelah selesai dibangun menjadi insprasi bagi banyak daerah untuk membangun bendungan serupa. Antara lain waduk Kedung Ombo di Jawa Tengah, Waduk seluas 6 ribu hektare lebih itu terletak di tiga Kabupaten: Bayolali, Grobogan dan Sragen. Lalu Waduk Gajah Mungkur juga di Jawa Tengah. Di perbatasan Sumbang dan Riau juga dibangun Waduk Koto Panjang untuk menghasilkan putaran turbin listrik PLTA Koto Panjang, dibangun dengan menggunakan Semen Padang. ■

“SEKADAR
DICATAT SAJA,
PADA 1955
SUDAH ADA
RANCANGAN
AWAL
BENDUNGAN
JATILUHUR
OLEH NEYR PIC
LABORATORY
DARI
PERANCIS.”





16

ISTANA NEGARA & ISTANA MERDEKA

*Direbut dari Asing
demi Keadulatan RI*

SEMEN INDONESIA GROUP



Merebut kembali dua istana ini dari tangan penjajah tidak kalah pentingnya dalam sejarah perjuangan bangsa. Maka ketika Indonesia sudah merdeka, tapi dua istana itu masih dikuasai asing, kita belum sepenuhnya merdeka. Sampai akhirnya pengakuan kedaulatan diteken Desember 1949, Istana Negara dan Istana Merdeka resmi jadi pusat pemerintahan yang sah Republik Indonesia.

Dua istana yang berdekatan ini kadang sulit dibedakan publik, yang mana yang Istana Negara dan mana yang Istana Merdeka. Kedua bangunan itu memiliki sejarah panjang dalam perjalanan sejarah infrastruktur bangsa kita. Keduanya dibangun jauh sebelum Indonesia Merdeka, maka semen produksi Indonesia baru melekat ke istana itu untuk renovasi maupun rehabilitasi serta beutifikasi bangunan.

Istana Negara adalah bangunan yang lebih tua dari Istana Merdeka. Tadinya bangunan yang menghadap ke Jl Veteran Jakarta ini adalah bangunan milik seorang pengusaha Belanda J A Van Braam. Sedangkan Gubernur Jenderal Belanda lebih banyak suka tinggal di Istananya di Bogor. Hanya setiap pekan saja sang Gubernur turun ke Batavia untuk rapat dan sebagainya. Karena perlu ada kantor dan tempat tinggal di Batavia maka Gubernur Jenderal ketika itu (1796) Pieter Gerardus van Overstraten memutuskan membeli gedung Van Braam itu lalu melakukan renovasi hingga selesai tahun 1804 saat Gubernur Jenderal sudah beralih kepada Johannes Siberg. Maka di komplek itulah sang Gubernur Jenderal tinggal sekaligus berkantor hingga Belanda menyerah pada Jepang. Selama pendudukan Jepang, Gunshireikan atau Panglima Tentara dengan Panglima Teritinggi yang disebut Saiko Shikikan tinggal di Istana ini.





Pada masa Belanda Istana (negara) disebut Peleis Rijswijk. Tapi karena ada istana di Bogor maka kata 'istana' tidak dipakai oleh pemerintah kolonial untuk istana di Batavia ini, lalu diberi nama Hotel van den Gouverneur-Generaal saja.

Bangunan bangunan seluas 3.375 m² di atas tanah seluas 6,8 hektar itu dibuat dengan pendekatan arsitektur Yunani Kuno dengan dua lantai. Tapi kemudian lantai atas dibuang karena kurang mencerminkan kewibawaan pemerintah. Direhab besar-besaran pada tahun 1848 dan bentuknya dipertahankan sampai sekarang.

Tapi kemudian, istana tempat tinggal dan sekaligus tempat bekerja para ambtenaar di atas lahan seluas 6,8 hektare itu kian sempit. Atas prakarsa Gubernur Jenderal J.W. van Lansberge tahun 1873 dibangunlah istana baru pada kaveling yang sama, Istana tersebut dinamakan *Paleis te Koningsplein* atau Istana Gambir yang kemudian dikenal dengan nama Istana Merdeka setelah Indonesia merdeka. Istana itulah yang kini menghadap ke Jl Medan Merdeka.

Di istana Rijswijk inilah ditandatangani persetujuan Linggarjati pada 25 Maret 1947 antara wakil Belanda H.J. van Mook dan wakil Indonesia Sutan Sjahrir. Kini Istana Negara menjadi tempat acara-acara resmi kenegaraan, pelantikan para menteri dan pejabat negara. Di sini terdapat ruang-ruangan penting seperti Bina Graha, Wisma Negara, dan kantor Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia.

ISTANA NEGARA & ISTANA MERDEKA

Sementara Istana Merdeka merupakan tempat kediaman resmi Presiden Republik Indonesia, kecuali Pak Harto yang memilih tinggal di rumah pribadinya di Jl. Cendana No. 8 dan Pak Habibie memilih tinggal di rumah pribadinya juga. Sepanjang sejarah Istana Merdeka pernah dihuni oleh 15 Gubernur Jenderal Hindia Belanda, 3 Saiko Syikikan (Panglima Tertinggi Tentara XVI Jepang di Jawa).

Persisnya istana ini menghadap ke Taman Monumen Nasional (Monas) Jalan Medan Merdeka Utara, Jakarta. Awalnya istana ini digunakan sebagai tempat kediaman resmi Gubernur Jenderal Hindia Belanda hingga pada masa pendudukan Jepang di Indonesia. Istana ini mulai dibangun tahun 1869 pada masa Gubernur Jenderal James Loudon dan dipergunakan mulai tahun 1879 oleh Gubernur Jenderal Johan Wilhelm van Lansberge. Total dari keseluruhan pembangunan istana ini memakan biaya sebesar 360,000 Gulden Hindia Belanda. Istana ini lalu dinamakan *Paleis te Koningsplein* (Istana Koningsplein) atau masyarakat sering menyebutnya sebagai Istana Gambir karena banyak pohon Gambir yang tumbuh disekitar Lapangan Koningsplein.

Di istana ini pula dilaksanakan peristiwa bersejarah yakni penandatanganan pengakuan kedaulatan oleh Pemerintah Belanda yang diwakili AHJ Lovink dan pemerintah Indonesia yang diwakili Sri Sultan Hamengkubuwono IX pada 27 Desember 1947. Di halaman istana dilakukan pengibaran bendera kebangsaan Indonesia Merah Putih dan penurunan bendera Belanda yang sudah berkibar di situ 3,5 abad. Sebuah peristiwa yang mengharu biru. Saat sang saka merah putih mara ke udara dan berkibar, hadir yang memadati halaman istana serempak meneriakkan *yel-yel merdeka... merdeka... merdeka!*





“PRESIDEN SUKARNO MEMAKAI SEBUAH RUANG DI SISI TIMUR ISTANA MERDEKA SEBAGAI KAMAR TIDURNYA.

Tak lama kemudian pemimpin Indonesia Soekarno-Hatta dan rombongan datang dari pengungsian di Yogyakarta. Sejak itu Bung Karno tinggal di istana itu dan nama istana resmi disebut Istana Merdeka, sampai sekarang. Sejak 1950, upacara peringatan detik-detik proklamasi kemerdekaan selalu dilaksanakan di halaman Istana Merdeka ini.

Menurut situs *presidenri.go.id* ada beberapa peristiwa sejarah yang terjadi di Istana Merdeka antara lain adalah: pembubaran Republik Indonesia Serikat dan kembali ke bentuk Negara Kesatuan Republik Indonesia pada 15 Agustus 1950. Dekrit Presiden Kembali ke Undang-Undang Dasar 1945 di depan Istana Merdeka pada 5 Juli 1959, serta pidato Dekrit Ekonomi di Istana Negara pada 28 Maret 1963 sebagai akibat ditolaknya permintaan utang kepada Dana Moneter Internasional (IMF).

Presiden Sukarno memakai sebuah ruang di sisi timur Istana Merdeka sebagai kamar tidurnya. Ruang tidur itu berseberangan dengan ruang kerjanya dan dipisahkan oleh bangsal luas yang dikenal sebagai Ruang Resepsi.

Sisi barat depan Istana Merdeka dipergunakan bagi kegiatan-kegiatan resmi. Di antara serambi depan dan ruang kerja Presiden semula merupakan teras terbuka dengan perabotan dari rotan. Teras ini menjadi ruang tunggu untuk para duta besar sebelum menyerahkan surat kepercayaan kepada Presiden. Sebagian lagi menjadi ruang tamu Presiden yang kemudian dikenal sebagai ruang Jepara karena ruangan ini pada masa Presiden Soeharto diisi dengan meja-kursi kayu dan ragam interior dari ukiran Jepara.

Ruang kerja Presiden Sukarno diisi dengan meja dari kayu jati masif, setelan kursi tamu dari kulit, dan dua dinding yang dipenuhi lemari buku tingginya sepertiga dinding. Pada masa Bung Karno, bagian-bagian luar Istana Merdeka masih terbuka sehingga merupakan serambi-serambi dan beranda-beranda yang luas. Sekeliling Istana, sekalipun berpagar, tetap memberi kesan terbuka. Beberapa bagian beranda yang terbuka itu dilengkapi dengan kursi-kursi rotan. Di situ kadang-kadang Presiden Sukarno menemui tamu-tamunya dan melayani wawancara wartawan. ■





17

JALAN TOL BALIMANDARA

*Jalan Tol Laut
Pertama di Indonesia*

SEMEN INDONESIA GROUP



JALAN TOL BALIMANDARA

Sebenarnya kalau dia dianggap sebuah jembatan, maka praktis inilah yang terpanjang di Indonesia yakni 12,7 km. Tapi ini bukan jembatan, melainkan jalan tol yang dibangun di atas permukaan laut. Ia menjadi jalan tol pertama di atas laut yang ada di Indonesia.

Selain menjadi sebuah infrastruktur hebat hasil perkawinan semen produksi PTSI dengan berbagai teknologi sipil basah dan kering, jalan Tol Bali Mandara didedikasikan sebagai pengurai kemacetan yang makin meruyak ketika masyarakat dan turis hendak dan ke Bandar Udara Internasional Ngurah Rai. Jika Anda turun dari pesawat akan ada dua pilihan perjalanan, ke utara ke Kuta dan Denpasar, ke selatan ke Garuda Wisnu Kencana Park, ke Benoa atau ke Uluwatu kemacetan akibat jumlah kendaraan yang padat di jalanan membuat kita pusing. Tahun 2008 pemerintah sudah membuka peluang untuk menender jalan tol itu. Tapi anggaran dirasa terlalu berat waktu itu. Lalu cerita tinggal kenangan, meskipun kebutuhan jalan tol itu sangat mendesak.

Itulah sebabnya pada tahun 2010-2011 dimunculkan wacana pembangunan kembali jembatan melintasi di Teluk Benoa yang indah itu. Tapi kemudian para arsitek dan Kementerian PUPR memutuskan bahwa yang akan dibangun adalah jalan tol melintasi Teluk Benoa. Satu akses keluar dari Bandara Ngurah Rai, satu akses keluar ke Nusa dua dan satu lagi ke Pelabuhan Benoa. Maka jika kita keluar dari arah Bandara Ngurah Rai, setelah melewati simpul di tengah laut, ke utara kita akan bertemu Jl. Bypass Ngurah Rai dan di Selatan juga bertemu jalan bypass Ngurah Rai yang melintas dari utara ke selatan.





Tahun 2012 proyek besar itu dimulai. Seluruhnya mengerahkan tenaga dan keahlian putra bangsa.

Dengan mensinergikan satu konsorsium (Jasa Marga, Angkasa Pura I, Pelindo III, Adhi Karya, Waskita Karya, Wijaya Karya, dan Utama Karya) maka jadilah sebuah korporasi baru PT Jasamarga Bali Tol. Para pesero patungan menghimpun modal dengan komposisi pemegang saham PT Jasa Marga 60%, PT Pelindo III 20%, PT Angkasa Pura I 10%, PT Wijaya Karya 5%, PT Adhi Karya 2%, PT Utama Karya 2%, PT Pengembangan Pariwisata Bali 1%. Dengan payung hukum Keppres No 67, para investor mulai membangun.

Awalnya jalan tol ini akan dibangun di darat dengan menggunakan teknologi sosrobahu. Tetapi ada kendala yang sulit dicari jalan keluarnya di Bali, bahwa bangunan tidak boleh lebih tinggi dari Pura. Kawasan yang akan dilewati memang banyak berdiri pura. Lagi pula pembebasan lahan pastilah akan memakan waktu yang lama. Kalaupun dipakai kawasan pantai, tentu akan merusak mangrove yang memang berguna mengantisipasi tsunami.

Sumaryoto yang ketika itu menjadi Deputi Kementerian BUMN, memunculkan jalan keluar, bagaimana kalau tol itu dibangun di atas laut. Jembatan? Bukan, tetap merupakan jalan tol tetapi tentu saja ada jembatan-jembatannya.

Maka para insinyur pun membuat rancangbangun sebuah jalan tol yang tapaknya ada di laut. Pada 2011 proyek itu dimulai. Resminya nama proyek itu adalah Proyek pembangunan Jalan Tol Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa dengan masa pengerjaan 1 tahun dua bulan dengan biaya Rp2,4 triliun.

Diantara banyak kritikan atas pembangunan jalan tol ini, maka dampak positifnya antara lain Dampak terdapat penyerapan sekitar 3000 tenaga kerja pada saat proses pembangunannya, para pelaku usaha konstruksi/bangunan

JALAN TOL BALIMANDARA

mendapatkan kesempatan usaha, kemacetan yang biasanya berkepanjangan dari dan ke Bandara Ngurah Rai dengan adanya jalan tol akan terurai. Dan yang lebih lagi, ia menjadi ikon baru pariwisata Bali yang memang sudah maju juga industri wisatanya.

Ketika meresmikan jalan tol itu, Presiden Yudhoyono memberi garis bawah tentang proyek ini sebagai proyek yang mengedepankan teknologi anak bangsa. Dari semen yang digunakan sampai ke perancangbangun dan pekerjanya adalah putra-putri Indonesia.

“Ini kebanggaan kedua kita dengan infrastruktur di tengah laut setelah jembatan Suramadu. Indonesia patut berbangga diri lantaran anak bangsa dapat membangun karya monumental lagi, berupa tol di atas laut. Setelah 68 tahun merdeka, bangsa kita telah menghadirkan karya-karya monumental di bidang infrastruktur jalan dan jembatan. Hari ini, kita patut berbangga dengan selesainya pembangunan jalan tol di atas laut yang pertama, sekali lagi hasil karya terbaik putra putri bangsa kita,” ujar Presiden Yudhoyono pada September 2013 saat meresmikan jalan tol itu.

Presiden ketika itu mengingatkan bahwa pembangunan infrastruktur seperti ini diyakini dapat memacau pertumbuhan ekonomi, meningkatkan mobilitas orang, barang dan jasa menuju pusat-pusat industri dan sebaliknya.

Pola penganggaran/pembiayaan infrastruktur dengan cara konsorsium seperti jalan tol di Bali ini akan dijadikan patron nasional terutaa di daerah-daerah yang kebutuhan infrastrukturnya tinggi tapi kesulitan dalam pembiayaan.



JALAN TOL BALIMANDARA



“KETIKA MERESMIKAN JALAN TOL ITU, PRESIDEN YUDHOYONO MEMBERI GARIS BAWAH TENTANG PROYEK INI SEBAGAI PROYEK YANG MENGDEPANKAN TEKNOLOGI ANAK BANGSA.”



“Dengan demikian Anggaran APBN ini kita prioritaskan untuk yang *noncost recovery* dan menambah manfaat sebanyak-banyaknya untuk masyarakat luas,” kata Presiden.

Akan halnya jalan tol ini, tadinya sudah diusulkan banyak nama yang akan dipakai. Antara lain dengan menggunakan pendekatan nama tempat yang dihubungkan oleh jalan tol seperti di Jawa. Tetapi para budayawan Bali mengusulkan nama-nama tokoh Bali seperti Ngurah Rai, Jelantik dan sebagainya.

Akhirnya semua bersepakat agar Presiden Yudhoyono meresmikan nama yang sudah disepakati bersama yakni Bali Mandara. Dari penyebutannya, cukup dekat dengan kultur atau tuturan Bali. Tapi sebenarnya Bali Mandara adalah akronim dari Bali yang Aman, Agung maju aman, damai dan sejahtera. ■



DALAM WAKTU DEKAT TIDAK ADA TRANSAKSI
DI GERBANG TOL CIBUBUR UTAMA

BUS / TRUK

GERBANG TOL CIBUBUR UTAMA

Ruang

LAJUR KHUSUS
KENDARAAN KECIL
SEDAN JEEP

LAJUR KHUSUS
KENDARAAN KECIL
SEDAN JEEP

LAJUR KHUSUS
KENDARAAN KECIL
SEDAN JEEP

LAJUR KHUSUS
KENDARAAN KECIL
SEDAN JEEP

LAJUR KHUSUS
KENDARAAN KECIL
SEDAN JEEP

aktual

JASAMARGA

14888



18

JALAN TOL JAGORAWI

*Jalan Tol Pertama
di Indonesia*

SEMEN INDONESIA GROUP



JALAN TOL JAGORAWI

Kalaupun saja Presiden Soeharto belum memikirkan jalan tol pada permulaan pemerintahan Orde Baru, entah apa jadinya perjalanan korporasi negara yang bernama PT Jasamarga. Kehadiran PT Jasamarga adalah lantaran adanya jalan tol Jagorawi.

Sampai tahun 1973 jalan terbaik di Indonesia mungkin jalan Jakarta bypass (JI Ahmad Yani). Jalan itu dibangun atas bantuan AS dan diresmikan pada 21 Oktober 1963 oleh Bung Karno dan Gubernur Jakarta Soemarno. Tapi Jalan Jakarta Bypass adalah jalan biasa yang gratis dilewati masyarakat.

Sebuah negara modern agaknya ditandai dengan adanya jalan bebas hambatan (tol) maka pemerintah Indonesia juga perlu menunjukkan bahwa modernisasi sedang berlangsung di Indonesia sejalan dengan pertumbuhan ekonomi. Pemerintah Orde Baru memang sedang getol-getolnya membangun sarana dan prasarana, termasuk perbaikan jalan serta pembangunan jalan dan jembatan baru di seluruh pelosok tanah air.

Presiden Soeharto kemudian meminta para menteri terkait dan Bappenas merancang sebuah jalan tol. Dari Jakarta ke Bogor yang kalau melewati jalur biasa acap sekali macet.

Tapi Ampuun, membangun jalan tol memang luar biasa mahalnya. Dengan harga yang berlaku saat itu saja per kilometer jalan tol memerlukan anggaran Rp350 juta. Sedangkan jalan tol dari Jakarta ke Bogor itu panjang sekitar 50 km.

Hasil rumusan di Bappenas menyimpulkan bahwa jalan tol itu bisa dibangun dengan APBN plus bantuan luar negeri. Presiden ketok palu dan perintah menyiapkan





sebuah proyek jalan tol pun diterbitkan. Perusahaan Korea Selatan pun dagandeng untuk membangun jalan ini meskipun kemudian banyak mendapat kecamanan dari berbagai kalangan. Maklum, para pekerja Indonesia hanya mendapat bagian yang kasar-kasarnya saja.

Tetapi Presiden Soeharto atas nama pemerintah membela diri, dalam buku *Jejak Langkah Pak Harto 27 Maret 1973-23 Maret 1978* (G. Dwipayana & Nazarudin Sjamsuddin 2003) disebutkan bahwa banyak pemikiran para ahli Indonesia masuk dalam proyek jalan tol ini. Selain itu produk-produk semen Indonesia juga dipakai untuk konstruksi jalan maupun bangunan-bangunan pendukung proyek ini.

Secara perlahan, proyek jalan itu terus berlangsung. Jalan itu dirancang sedemikian rupa untuk membuat penggunaanya nyaman. Tetapi awalnya memang belum dimaksud sebagai jalan tol, hanya jalan kelas I saja yang bisa juga berfungsi sebagai landasan darurat untuk pesawat tempur dalam keadaan perang.

Pada tahun 1978 jalan tersebut selesai dan Presiden Soeharto meresmikan sambil berpidato dan menyatakan bahwa ini adalah jalan raya terbaik yang pernah dibuat Indonesia. Ia meminta semua pihak untuk dapat memelihara jalan ini dengan baik.

Tapi bagaimana ia bisa jadi jalan tol?

Seperti dituliskan di atas, kalau Pak Harto tidak minta jalan berkualitas yang terbentang dari Jakarta – Bogor – Ciawi ini, tentu belum akan ada perusahaan jalan tol PT Jasamarga.

Adalah Ir Sutami, Menteri PUTL (Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik) waktu itu menghadap Presiden. Ia selama ini selalu keteteran mengalokasikan anggaran karena banyaknya permintaan daerah-daerah untuk membangun jalan baru dan perbaikan jalan yang ada. Sutami lalu membentangkan gagasannya kepada Presiden Soeharto bagaimana kalau jalan baru ini dikomersilkan menjadi jalan tol seperti di luar negeri?

JALAN TOL JAGORAWI

Sutami lalu membuat proyeksi kalau jalan ini dikomersialkan sebagai jalan tol, akan ada pemasukan baru bagi negara dan bisa menolong APBN membangun jalan tol berikutnya atau membangun jalan non-tol di berbagai daerah tanpa harus membebani APBN dan utang luar negeri.

Pak Harto mengangguk, lalu atas usul Sutami pula dibentuklah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam mengelola jalan tol. Lahirlah PT Jasamarga pada 1 Maret 1978. PT Jasamarga disertai mandat untuk mengelola jasa tol sekaligus merawat jalan itu. Lewat PP No. 4 tahun 1978 tentang Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia untuk pendirian Persero yang mengurus dan mengelola infrastruktur jalan raya resmilah PT Jasa Marga (Persero) sebagai pengelolanya.

Jalan Tol Jagorawi yang membentang dari gerbang tol Cililitan, TMI, Dukuh, Pasar Rebo, Cibubur, Cibubur Utama, Cimanggis Utama, Cimanggis, Gunung Putri, Citeureup, Sentul, Sentul Selatan, Bogor, dan Ciawi ini beberapa kali dipakai juga untuk pertandingan balap sepeda dalam iven Pekan Olahraga Nasional maupun SEA Games.

Jika melintasi di Tol Jagorawi, kita juga akan disediakan lima rest area di Cibunur Square (Km 10), Sentul (Km35) dan Ciawi (Km 45) Bogor (Km 38) dan Gunung Putri di Km 21. Sejak jalan tol ini diresmikan dan menggunakan nama Jagorawi, hampir semua jalan tol di Indonesia yang dibangun kemudian menggunakan yang disingkat seperti Jagorawi ini.

Menurut situs resmi PT Jasamarga www.jasamarga.com, saat ini Jalan Tol Jagorawi tersambung dengan berbagai ruas jalan tol lain, yaitu; Jalan Tol Dalam Kota, Jalan tol Lingkar Luar Jakarta, dan Bogor *Ring Road*. Jagorawi menjadi *masterpiece*





dikarenakan struktur konstruksi yang masih prima serta dan penataan *landscape* yang hijau yang memberikan suasana segar bagi pengguna jalan tol. Kini Jalan Tol Jagorawi terus mengalami perubahan dalam rangka peningkatan pelayanan kepada pengguna jalan, diantaranya; pelebaran jalan tol, pemindahan gerbang tol ke Cimanggis, penambahan sarana tempat istirahat hingga perubahan sistem transaksi.

Pelayanan lalu lintas merupakan kegiatan pelayanan yang diberikan kepada pengguna jalan tol selama melakukan perjalanan di sepanjang jalan tol. Tujuan kegiatan ini untuk mewujudkan kondisi lalu lintas jalan tol yang aman, lancar dan nyaman. Pelayanan Lalu lintas di Jalan Tol Jagorawi dilakukan melalui pemantauan selama 24 jam, baik itu melalui CCTV maupun melalui kendaraan Layanan Jalan Tol dan Patroli Kepolisian (PJR). Selain armada layanan lalu lintas ini, para pengguna jalan tol mendapatkan informasi lalu lintas melalui *Variable Message Sign* (VMS) di beberapa titik ruas tol atau menghubungi Call Center Jasa Marga di 14080. ■





19

MONAS JAKARTA

*Bangsa Hebat Harus
Punya Landmark
Hebat*

SEMEN INDONESIA GROUP



MONAS JAKARTA

“**B**angsa yang besar harus menunjukkan juga kebesarannya melalui benda materiil yang diakui pula kehebatannya oleh bangsa-bangsa lain,” kata Bung Karno ketika ia banyak dikritik membangun proyek mercusuar di kala bangsa ini sedang kesulitan ekonomi.

Dan Bung Karno tetap bergeming. Proyek pembangunan Monumen Nasional atau yang populer disingkat dengan Monas pada 1961 tetap harus dimulai, apapun halangannya. Monumen setinggi 132 meter itu kini menjadi ikon Jakarta dan menjadi landmark ibukota.

Apa yang menginspirasi Bung Karno untuk membangun Monas? Adalah ketika Presiden yang juga insinyur itu melihat Menara Eiffel di Paris yang jadi simbol Paris dan bahkan jadi ikon Perancis, maka menurut Bung Karno bangsa yang besar ini perlu pula memiliki sebuah monumen sehebat Eiffel.

Impian Bung Karno sudah ada sejak satu dasawarsa kemerdekaan. Maka pada 17 Agustus 1954 Bung Karno memerintahkan membentuk komite nasional untuk membangun Monas. Komite itu kemudian melaksanakan sayembara rancangbangun monumen nasional pada tahun 1955. Kepada para peserta diminta membuat rancangan sebuah monumen yang bisa mencerminkan semangat perlawanan rakyat melawan penjajah, keperkasan, keharmonian, kasih sayang dan persatuan. Ketika itu sebanyak 51 peserta mengikriskan karyanya ke komite. Salah satu yang dipilih komite sebagai pemenang adalah rancangan Frederich Silaban. Silaban adalah salah seorang arsitek yang mengarsiteki lahirnya IAI (Ikatan Arsitek Indonesia).

Rancangannya dibawa oleh Komite ke Bung Karno. Tapi Bung Karno nampaknya kurang berkenan dengan rancangan Silaban. Maka kemudian sang arsitek dipanggil





untuk menyempurnakan rancangannya bersama dengan arsitek lain RM Sudarsono. Bung Karno ingin monumen itu melambangkan keperkasaan, kejantanan sekaligus keperempuanan. Ia mau konsep Lingga dan Yoni ada dalam desain monumen. Lingga dalam perspektif Hindu melambangkan kelelakian dan Yoni melambangkan keperempuanan. Gagasan itu akhirnya dituangkan dalam desain keduanya, lalu Soedarsono menambahkan perwujudan angka 17-8-45 sebagai angka kemerdekaan pada dimensi monumen.

Presiden setuju, lalu dengan cara menghimpun dana masyarakat minuman itu dibangun dengan biaya 3,5 miliar rupiah dengan kurs dolar AS waktu itu Rp125/1 dolar.

Untuk menyangga keseluruhan bangunan yang menggunakan produk semen Indonesia sebanyak 284 pasak beton patanamkan di kakinya. Karena di dasar monumen dibuat pula museum, maka 360 pasak beton pun ditanam memperkuatnya.

Memang agak panjang masa pengerjaannya, ia baru selesai maksimal dan bisa dibuka untuk umum pada tahun 1975 dengan sebuah seremoni oleh Presiden Soeharto. Pak Harto tidak mengubah desain sebagaimana yang dikonsepsikan oleh pendahulunya Presiden Soekarno. Ia hanya menambahkan diorama dalam museum sejarah perjuangan yang ada di tapak monumen.

Monumen yang terdiri atas 117,7 meter obelisk di atas landasan persegi setinggi 17 meter, pelataran cawan dilapisi dengan marmer Italia. Di pelataran bawah terdapat kolam berukuran 25 x 25 meter dirancang sebagai bagian dari sistem pendingin udara sekaligus mempercantik penampilan Taman Monas.

Di dekatnya terdapat kolam air mancur dan patung Pangeran Diponegoro yang sedang menunggang kudanya, terbuat dari perunggu seberat 8 ton. Patung itu dibuat oleh pemahat Italia, Prof. Coberlato sebagai sumbangan oleh Konsul Jenderal Kehormatan, Dr. Mario, di Indonesia. Pintu masuk Monas terdapat di taman Medan Merdeka Utara dekat patung Pangeran Diponegoro.

MONAS JAKARTA

Pengunjung yang ingin naik sampai mendekati puncak, bisa mencapainya dengan menggunakan *lift* yang berkapasitas 8 orang. Dari puncaknya, kita dapat melihat hampir seluruh permukaan Jakarta.

Mahkota monumen berupa kobaran api yang terbuat dari perunggu bersaput emas seberat 38 kg bersinar terang dari kejauhan ditimpa matahari. Emas seberat 35 Kg itu, 28 Kg merupakan sumbangan dari orang kaya Aceh bernama Teuku Markam.

Dibagian dasar monumen disimpan bendera pusaka asli yang dijahit oleh *first lady* Indonesia Ibu Fatmawati. Di situ juga kita bisa mendengar rekaman suara Bung Karno ketika membacakan teks Proklamasi Kemerdekaan pada 17 Agustus 1945 berikut naskah aslinya.

Pada bagian dasar bangunan ini pula kita dapat melihat sebuah lambang Garuda Indonesia yang bersaput emas murni serta peta lengkap Indonesia yang juga terbuat dari emas. Ketika hendak memasuki ruangan itu, secara mekanis akan memutar lagu Padamu Negeri sehingga ada nuansa khidmat dirasakan pengunjung.

Sejak dibuka untuk umum lapangan Monas menjadi tempat berkumpul masyarakat, berekreasi dimana terdapat banyak hiburan rakyat. Bahkan kemudian pada tempo-tempo tertentu lapangan Monas juga digunakan untuk upacara, pameran dan area untuk unjuk rasa.

Belakangan Monas makin dipercantik dengan dibuatnya lampu warna-warni sehingga pada malam hari pengunjung dapat menyaksikan warna Monas berubah-ubah sebagaimana warna lampu yang secara otomatis bertukar warna menyorotnya dari bawah ke atas.

Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya kemudian melalui Perda No. 6 Tahun 1963 dan Perda No. 9 Tahun 1964 menetapkan lambang daerahnya dengan menempatkan tugu Monas sebagai karakter utama. ■



MONAS JAKARTA



“BELAKANGAN
MONAS MAKIN
DIPERCANTIK
DENGAN
DIBUATNYA LAMPU
WARNA-WARNI
SEHINGGA PADA
MALAM HARI
PENGUNJUNG
DAPAT
MENYAKSIKAN
WARNA MONAS
BERUBAH-UBAH
SEBAGAIMANA
WARNA LAMPU
YANG SEARA
OTOMATIS
BERTUKAR WARNA
MENYOROTNYA
DARI BAWAH
KE ATAS.”





20

STADION GELORA BUNG KARNO

*Bukti, Indonesia
Juga Hebat*

SEMEN INDONESIA GROUP



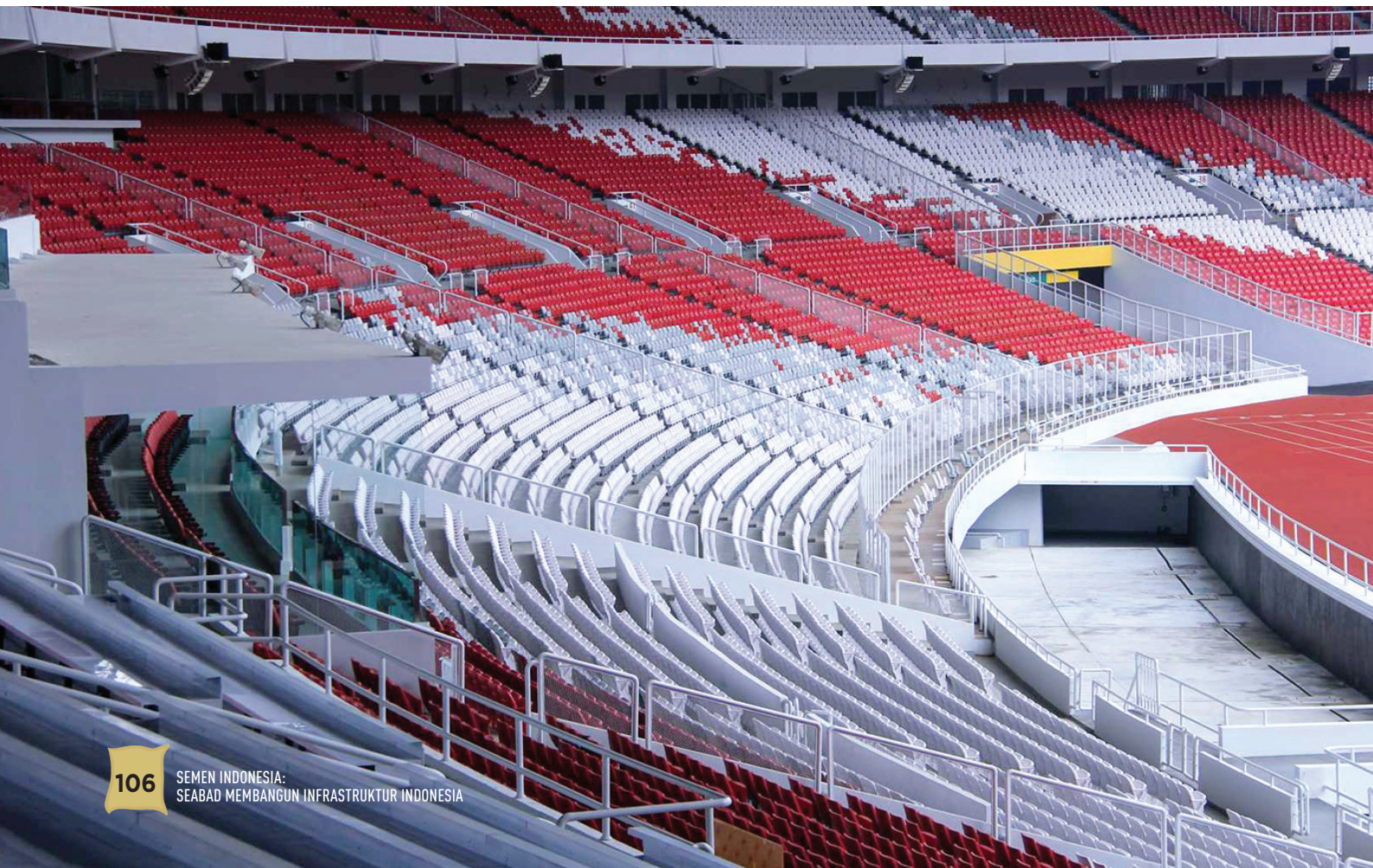
STADION GELORA BUNG KARNO

Ada semen Padang ada semen Gresik, lalu kenapa harus ragu-ragu untuk membangun sebuah Gelanggang Olahraga demi menepis anggapan bahwa kita adalah sebuah bangsa yang belum bisa apa-apa?

Itu keraguan besar ketika Gelora Bung Karno digagas pada masa orde lama setelah negeri ini baru saja selesai mengamankan berbagai kasi separatis di berbagai daerah. Presiden Soekarno sedang bersemangat-semangatnya menyerukan kebangkitan bagi berbagai negara selain yang pro Barat dan pro Timur. Negara-negara non-blok yang kemudian lebih suka disebut oleh Bung Karno sebagai *the New Emerging Forces* (Nefos)

Maka setelah berlangsung Asian Games 1962 di Jakarta, Bung Karno kemudian menggagas apa yang dia sebut sebagai Ganefo. *Games of New Emerging Forces* sebagai pertandingan Olimpiade yang diselenggarakan Komite Olimpiade Internasional. Ganefo dilaksanakan pada 1963 setahun setelah Asian Games yang menjadi biang diskorsnya Indonesia dari keanggotaan KOI dan tidak diikuti pada Olimpiade 1964 di Tokyo. Alasannya karena pada Asian Games 1962 Indonesia sengaja tidak mengundang Israel dan Taiwan lantaran Indonesia menyatakan mendukung Tiongkok yang sedang berkonflik dengan Taiwan dan negara-negara Arab yang sedang berkonflik dengan Israel.

Dikeluarkan dari KOI, ya monggo. Bung Karno tak hilang akal, ia pun membentuk KOI pertandingan dengan anggota negara-negara Nefos. Sebuah pesta olahraga akbar setara Olimpiade Tokyo dilaksanakan di nagara Nefos. Bung Karno minta jadi tuan rumah. Gelora Bung Karno yang dipakai pada Asian Games 1962 sudah ada sebagai modal untuk penyelenggaraan Ganefo.





Coba kalau GBK tiak ada, mau bertanding dimana? Dan dimana muka Indonesia akan ditaruh?

GBK yang pada masa pemerintahan ordebaru yang tidak sreg dengan nama Bung Karno mengganti nama Gelora itu dengan nama Gelora Utama Senayan. Tapi dengan Keppres No 7/2001, nama Gelora Utama Senayan kembali diganti dengan nama Gelora Bung Karno.

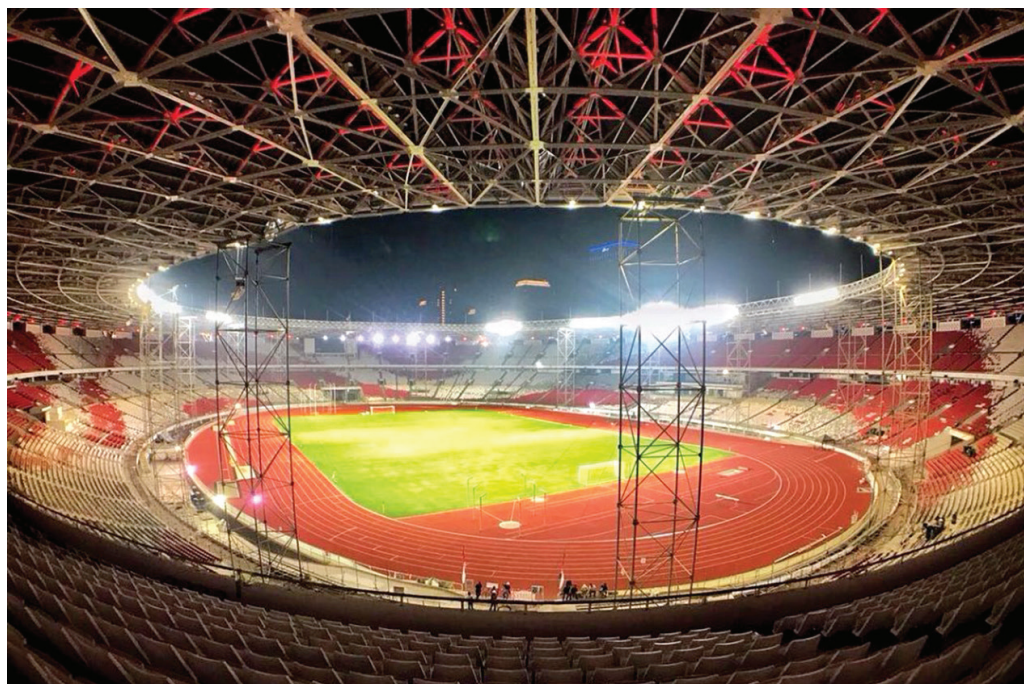
Awalnya untuk stadion berkapasitas awal 120 ribu penonton (kini sudah bisa menampung 88 ribu penonton), GBK dibangun pada 1958 untuk menyiapkan Indonesia sebagai tuan rumah Asian Games 1962. Pada masa itu, stadion ini merupakan salah satu stadion terbesar di dunia. Dengan memanfaatkan bantuan loan dari Uni Soviet, stadion megah yang awalnya adalah rawa-rawa itu dibangun dengan biaya 12,5 juta dolar AS.

Kompleks stadion tidak hanya diinginkan oleh Bung Karno sebagai arena bertanding olahraga tetapi juga tempat pertemuan menyegarkan tubuh bagi warga ibukota serta sebagai objek rekreasi. Bung Karno memerintahkan agar sekelilingnya dihijaukan dengan pepohonan yang dapan membantu menyegarkan udara.

Pada permulaannya pembangunannya dalam stadion itu baru ada fasilitas kolam renang untuk 8ribu penonton, stadion tenis berkapasitas 5.200 penonton, stadion madya (sebelumnya disebut *Small Training Football Field* berkapasitas 20.000. Kemudian dibangun juga Istana Olahraga berkapasitas 10.000 penonton untuk pertama kalinya digunakan sebagai tempat kejuaraan dunia bulu tangkis beregu putra memperebutkan Piala Thomas. Ada juga Hall Basket berkapasitas 3.500 penonton.

STADION GELORA BUNG KARNO

Stadion Utama berkapasitas 100.000 penonton selesai dibangun pada 21 Juli 1962. Bangunan berbentuk *oval* dengan sumbu panjang 354 meter; sumbu pendek (timur-barat) sepanjang 325 meter. Stadion ini dikelilingi oleh jalan Ingkar luar sepanjang 920 meter. Bagian dalam terdapat lapangan sepak bola berukuran 105 x 70 meter, berikut lintasan berbentuk elips, dengan sumbu panjang 176,1 meter dan sumbu pendek 124,2 meter. Setelah itu tahun 1968 dilengkapi dengan lapangan golf seluas 20 hektar. Dua tahun berikutnya dibangun pula Gedung A dan Gedung B, masing-masing berkapasitas 10.000 penonton sebagai gedung olahraga serbaguna. Gedung A digunakan untuk mengadakan kompetisi untuk olahraga anggar sedangkan Gedung B digunakan untuk mengadakan kompetisi senam. Setelah itu dibangun pula Gedung C berkapasitas 800 penonton. Di gedung inilah na besar Rudy Hartono, Liem Swie King, Icuk Sugiarto dan Ivana Lie dilahirkan.





Pada tahun 2016, Kawasan Gelora Bung Karno direvitalisasi untuk mendukung penyelenggaraan Asian Games XVIII pada tahun 2018. Proyek revitalisasi ini dipara-karsai oleh Kementerian PUPR berdasarkan Inpres Nomor 2/2016, mencakup pem-bangunan dan rehabilitasi 14 tempat di Komplek Gelora Bung Karno melalui 16 paket pekerjaan yang dilelang. Proyek ini dimulai bulan Februari 2016 dan rencananya selesai bulan Oktober 2017.

Kini GBK akan disiapkan penuh pula untuk menerima tamu-tamu dari berbagai negara Asia karena Jakarta dan Palembang akan menjadi tuan rumah pelaksanaan Asian Games pada September 2018 mendatang.

Sementara pada pesta olahraga SEA Games (Pekan Olahraga ASEAN) Gelora Bung Karno sudah 4 kali menjadi tempat penyelenggaraan. Pertama pada 1979, lalu yang kedua pada SEAG XIV tahun 1987. Sepuluh tahun kemudian pada saat sedang krisis moneter 1997 Indonesia masih bisa menjadi tuan rumah di GBK di SEAG XIX. GBK menjadi tuan rumah SEAG terakhir ini adalah pada SEAG XXVI tahun 2011 bersama-sama dengan Palembang. ■





21

FLY OVER KELOK SEMBILAN

*Ikon Baru
Pariwisata
Sumatera*

SEMEN INDONESIA GROUP



FLY OVER KELOK SEMBILAN

*Mandaki jalan ka Payokumbuh
Baranti tantang Kelok Sembilan
Ondeh baranti tantang Kelok Sembilan
Dimalah badan indak ka rusuah
Sadang basayang Tuan bajalan
Ondeh sadang basayang Tuan bajalan
Ondeh baa lah ko kaba
Baa lah ko kaba, kini rang mudo yo.....*

Lirik lagu Kelok Sembilan yang dinyanyikan oleh penyanyi legendaris Minang Elly Kasim itu memperkenalkan nama 'Kelok Sembilan' atau kelok sembilan. Tapi banyak orang sebelumnya hanya tahu lagu itu saja, entah Kelok Sembilan itu dimana, tak banyak yang tahu. Sebab kawasan Kelok Sembilan sebagaimana disebutkan dalam lagu itu ahanyalah sebuah tanjakan berliku menjelang perbatasan Sumbar-Riau. Semua kendaraan yang melintas di jalan nasional Sumbar – Riau akan selalu berhati-hati lantaran harus melewewati sembilan kelok atau bengkolan yang tajam.

Jalan yang mengikuti kontur tanah ini dibangun oleh Belanda pada 1908 untuk melancarkan arus perdagangan hasil bumi dan tambang dari Sumatera Barat ke Singapura. Tapi beban jalan itu kian hari kian berat karena derasnya arus barang dan orang yang melintas dari Sumbar ke Riau dan sebaliknya. Tak ayal kemacetan pun membuat pusing para pengendara apabila pada waktu-waktunya datang.

Sejak reformasi, kawasan itu acap mengalami kemacetan apabila ada musim libur, lebaran ataupun tahun baru. Bayangkan –menurut catatan Kemenhub-- tahun 2000 saja arus kendaran antara Sumatera Barat dan Riau sudah mencapai antara 9.000 sampai 11.000 kendaraan sehari dengan mengangkut sekitar 15,8 juta orang dan sekitar 28,5 juta ton barang dalam setahun.

Maka pemerintah Provinsi Sumatera Barat pun mulai berpikir bagaimana cara mengatasi kemacetan di ruas jalan yang memang sulit untuk diluruskan.

Gubernur Sumatera Barat Zainal Bakar memanggil Kepala PU-nya Hedyanto untuk memikirkan dan membuatkannya desain bagaimana memperlancar jalan Sumbar-Riau itu. Hedyanto pun melakukan lobi ke Bappenas untuk mendapatkan persetujuan anggaran pembangunannya.

Bappenas setuju dengan catatan karena kawasan itu juga termasuk kawasan konservasi maka pembangunan itu harus dibuat dengan mengedepankan lingkungan. Tak boleh ada penebangan pohon dan merusak alam sekitar. Hedyanto dan tim nya lalu merembugkan konsep dasar yang diminta Bappenas itu. Disepakati akhirnya yang akan dibangun itu adalah sebuah jembatan layang dengan menghindari merusak hutan, mengempang sungai dan merusak kontur tanah. Pada 3003 proyek itu mulai dikerjakan oleh PT Waskita Karya, Adhi Karya dan Hutama Karya dan JO dengan melibatkan tenaga kerja sebanyak 200 orang.

Panjang bentangan itu mencapai 2,5 km dibentuk dengan mengikuti alur yang tidak merusak sungai di bawahnya atau hutan di sekelilingnya. Dengan demikian ia harus dibuat tinggi dan jadi *flyover*. Ia didesain meliuk-liuk menghubungkan kedua sisi wilayah Sumbar dan sisi wilayah Riau.



Jembatan layang itu disangga oleh tiang-tiang beton yang tingginya bervariasi tapi yang tertinggi adalah 58 meter.

Menurut Menteri PU (ketika itu) Djoko Kirmanto, megaprojek ini dikerjakan dua tahap. Tahap pertama dilaksanakan pada tahun 2003 – 2011 dengan membangun 4 buah jembatan yaitu jembatan nomor 3, 4, 5 dan 6 sepanjang 699 Meter, sedangkan tahap kedua dilaksanakan pada tahun 2012 – 2013 dengan membangun dua jembatan yaitu jembatan nomor 1 dan 2 sepanjang 244 Meter.

“Jembatan Kelok 9 terdiri dari 6 jembatan dengan panjang total 943 Meter dan jalan penghubung sepanjang 2.089 Meter dibangun dengan biaya keseluruhan Rp602,55 Miliar,” tutur Menteri Djoko Kirmanto ketika proyek itu diresmikan pada 2013.

Presiden SBY merasa terkesan dengan Jembatan Kelok 9 tersebut. “Kemarin saya tinjau Jembatan Kelok 9 yang kokoh, megah dan indah, hasil karya anak bangsa yang membanggakan, bagi yang belum lihat langsung, datanglah. Saya percaya akan menambah rasa bangga terhadap Indonesia. Sebuah ikon konstruksi yang monumental,” tutur Presiden SBY dalam sambutannya.

Setelah selesai dan diresmikan pada Oktober 2013 oleh Presiden Yudhoyono, kawasan yang tadinya hanya diproyeksikan menjadi infrastruktur biasa bagi melancarkan arus lalu-lintas Sumbar dan Riau, *eh*, kini bertambah fungsinya sebagai objek wisata. Siapa saja yang pertama kali melintas di sana akan terbit keinginannya untuk turun dari kendaraan lalu mengambil foto di jembatan yang amat cantik pemandangannya itu.

Itulah sebanya sejak 2014 ia menjadi salah satu *etappe* yang harus dilewati oleh para pebalap sepeda dunia yang berpacu di lintasan *Tour de Singkarak* sampai sekarang. ■

“JEMBATAN KELOK 9 TERDIRI DARI 6 JEMBATAN DENGAN PANJANG TOTAL 943 METER DAN JALAN PENGHUBUNG SEPANJANG 2.089 METER DIBANGUN DENGAN BIAYA KESELURUHAN RP602,55 MILIAR.”





22

MASJID RAYA SUMATERA BARAT

*Ujud Kebersamaan
Orang Minang*

SEMEN INDONESIA GROUP



MASJID RAYA SUMATERA BARAT

Menjadi gubenur yang dipilih pertama kali secara langsung oleh rakyat, bagi pasangan Gubernur Gamawan Fauzi dan Marlis Rahman pada 2005 belum lengkap apabila ujud kebersamaan dengan masyarakat Minangkabau itu tidak diwujudkan dalam bentuk bersama-sama pula membangun sebuah masjid provinsi. Sejak kemerdekaan belum ada masjid di Sumbar yang bisa disebut masjid provinsi.

“Kita perlu sebuah masjid yang ikonik, tempat semua kegiatan keummatan berlangsung. Jadi tidak hanya shalat, tetapi segala hal yang dibolehkan agama berlangsung di kawasan masjid di situ dilaksanakan,” kata Gamawan Fauzi saat menyampaikan gagasan mereka berdua dengan Prof. Marlis Rahman.

Sebuah panitia pembangunan masjid raya dibentuk dan dikukuhkan dengan surat keputusan gubernur Sumatera Barat. Panitia bertugas mendapatkan desain yang disebarkan secara terbuka dan menghimpun dana untuk pembangunan.

Seperti dikatakan Prof. Marlis Rahman dalam buku otobiografinya Prof. Marlis Rahman: “Maka mulailah kami mencari lahan yang akan dijadikan lokasi masjid itu. Dari inventarisasi lahan milik Pemprov Sumbar yang ada diketahui ada lahan di Padang Baru (Jl Khatib Sulaiman dan Jl KH Ahmad Dahlan) yang saat itu ditempati oleh SPP (Sekolah Pembangunan Pertanian). Lahan itu cukup luas (40 ribu meter persegi). Pada waktu itu bahagian yang masih perlu dikonsolidasikan dengan pihak lain. Sebuah tim dibentuk untuk penyelesaian agar keseluruhan 4 hektar itu bisa digunakan”.





Soal desain ini memang memakan waktu yang lama diskusinya karena semua anggota panitia pembangunan punya pendapat yang beragam. Tapi yang jelas semua sepakat bahwa bangunan ini harus mempertimbangkan konstruksi yang tahan gempa mengingat setelah tsunami Aceh 2004 makin diketahui bahwa Padang memiliki potensi sebagai daerah rawan gempa.

Budayawan Prof. Raudha Taib ketika itu berharap ada ciri Minangkabau. Yang lain mengusulkan kubah yang megah seperti kubah masjid biru di Istanbul Turki. Tapi akhirnya dengan sebuah sayembara diperoleh desain karya arsitek Rizal Muslimin. Seperti disebutkan Marlis Rahman, karya Rizal ini memang memberi pesan keminangkabauan yang islami. Artinya Rizal juga ingin memberi pesan bahwa soal arsitektur hendaknya kita memiliki kekhasan sendiri. Ini sekaligus antitesa dari pendapat bahwa masjid harus ada kubahnya karena rata-rata masjid di Indonesia ada kubah.

Desainer ingin menjelaskan bahwa fungsi kubah bisa dialihkan menjadi empat puncak yang menyerupai kiswah (kain) yang keempat sisinya dipegang oleh semua unsur kaum Quraisy saat Rasulullah masih muda mendamaikan pertengkaran warga Mekah mengangkat hajar aswad.

Sedangkan fungsi kubah sebagai puncak masjid akan dialihkan menjadi menara setinggi 99 meter yang melambangkan 99 nama Allah (*asmaulhusna*). Tapi belakangan tingginya dikurangi setelah panitia berdiskusi dengan kalangan penerbangan.

Mengacu pada desain, maka RAB yang disusun oleh tim pekerjaan sipil menemukan angka Rp507 miliar sampai masjid dengan daya tampung 20 ribu jamaah ini selesai pembangunannya. Tentu saja angka sebesar itu untuk APBD Sumatera Barat



merupakan angka yang besar. APBD Sumbar waktu itu belum mencapai Rp2 triliun. Sehingga menyediakan anggaran untuk masjid sebesar setengah triliun rupiah tentu saja amat berat.

Pada 21 Desember bersamaan dengan diperingatinya Hari Bela Negara dan Hari Kesetiakawanan Sosial, dilaksanakanlah peletakan batu pertama oleh Gubernur Gamawan Fauzi. Dan selanjutnya proses pembangunan dimulai pada 2008 sesuai dengan ketersediaan anggaran yang disepakati berpola multiyears. Tahap pertama dianggarkan di APBD 2008 sebesar Rp103,871 miliar, tahun berikutnya Rp15,2 miliar dan Rp31 miliar.

Untuk menambah anggaran pembangunan itu panitia melakukan berbagai kegiatan *fund raising*. Para perantau, tokoh nasional dan beberapa negara sahabat diketuk hatinya untuk memberikan donasi. Bahkan Gubernur Gamawan Fauzi mengusulkan dibuatkan nada sambung berbayar di operator seluler untuk menyumbang Masjid Raya Sumbar. Hasil penjualan Nada Sambung Pribadi (NSP) itu kemudian menambah kas pembangunan. Bahkan Gubernur Papua pun ikut menyumbang untuk masjid ini.

Awal 2009 pemerintah Arab Saudi memberi sinyal akan membantu hibah sebesar 50 juta dolar AS. Tapi karena direalisasikan setelah terjadi gempa besar 30 September 2009, maka oleh Bappenas (karena hibah itu harus masuk dulu via Bappenas) anggaran itu dialihkan dulu untuk keperluan *recovery* pascagempa. Setelah gempa, secara perlahan masjid ini menuju kesempurnaannya.

MASJID RAYA SUMATERA BARAT

Pada 2016, Kementerian Pekerjaan Umum RI memberi bantuan sebesar Rp11 miliar untuk pembangunan pekarangan. Pada tahap kedelapan, kelanjutan pembangunan dibiayai melalui penerimaan dana bantuan keuangan khusus dari dua provinsi yakni Jawa Barat dan Papua dengan total sebesar Rp12,499 miliar.

Jika kita masuk ke masjid maka ruang utama yang dipergunakan sebagai tempat salat di lantai dua adalah terhampar luas. Lantai dua dengan elevasi tujuh meter dapat diakses langsung melalui ramp, teras terbuka yang melandai ke jalan. Dengan luas 4.430 meter persegi, lantai dua diperkirakan dapat menampung 5.000-6.000 jemaah. Lantai dua ditopang oleh 631 tiang pancang dengan pondasi poer berdiameter 1,7 meter pada kedalaman 7,7 meter. Dengan kondisi topografi yang masih dalam keadaan rawa, kedalaman setiap pondasi tidak dipatok karena menyesuaikan titik jenuh tanah tanah. Adapun lantai tiga berupa berupa mezanin berbentuk leter U memiliki luas 1.832 meter persegi.

Tak pelak lagi, masjid yang sepenuhnya menggunakan Semen Padang ini kini telah menjadi ikon Sumatera Barat. Siapa saja yang datang ke Padang tak lengkap rasanya untuk tidak shalat di sini (bagi yang Muslim) dan berfoto untuk yang tidak shalat di sana. ■







23

BANDARA KUALANAMU MEDAN

*Menggantikan Polonia
yang Sudah Usang*

SEMEN INDONESIA GROUP



BANDARA KUALANAMU MEDAN

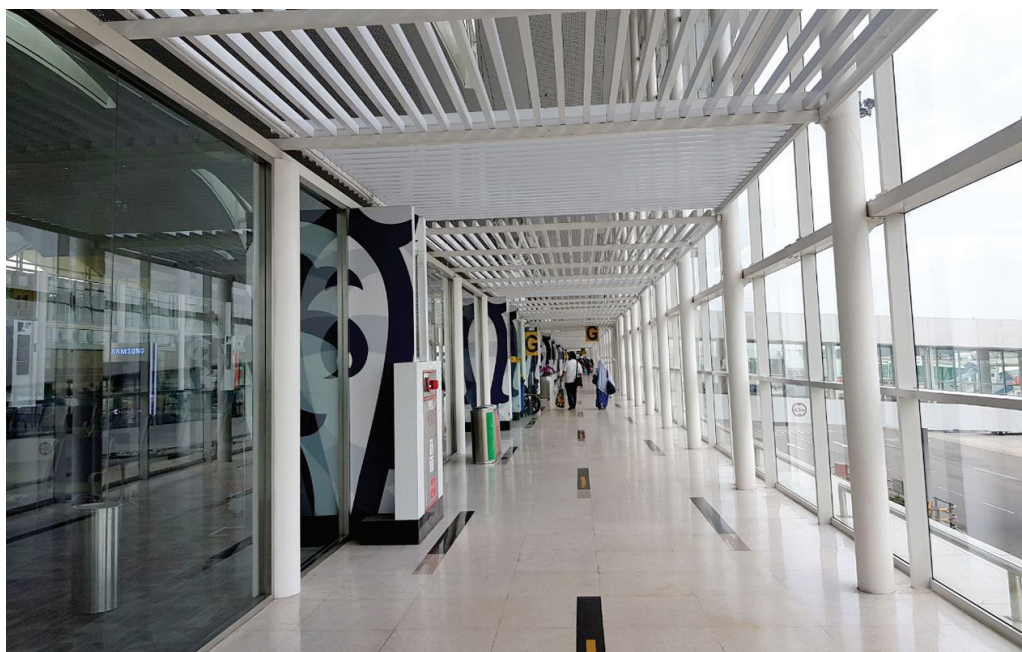
Tidak terbantahkan kalau dikatakan Bandara Kualanamu Medan merupakan bandara termegah di kawasan barat Indonesia. Pembangunan Bandara ini mulai dicetuskan semenjak tahun 1992, ketika Ir. Azwar Anas mantan Direktur Utama PT Semen Padang menjadi Menteri Perhubungan RI.

Persiapan pembangunannya diawali semenjak 1 Agustus 1997 namun karena krisis moneter yang melanda negeri ini, rencana pembangunan bandara ini mulai hilang dari peredaran. Kebutuhan akan pembangunan ini menguat i ketika terjadi kecelakaan pesawat Mandala Airlines di dekat Bandara Polonia yang menewaskan Gubernur Sumut sendiri Mayjen TNI Tengku Rizal Nurdin dan 117 orang penumpang termasuk lima orang awak pesawat.

Semenjak itu muncul seruan dan keinginan bersama baik dari jajaran pemerintahan maupun masyarakat bahwa sudah tidak memungkinkan lagi Polonia dijadikan bandara untuk melayani penerbangan yang begitu padat dan jumlah penumpang yang terus meningkat. Pemindahan ke daerah yang lebih aman dan nyaman merupakan tuntutan yang bisa diremehkan. Semenjak itu mulai disebut pembangunan bandara. Kualanamun mencuat kembali.

Bandara Kualanamun menggantikan peran bandara lama Polonia Medan yang sudah tak mampu lagi melayani kebutuhan masyarakat di kawasan Sumatera utara dan sekitarnya Rencana pembangunan tak tanggung-tanggung. Sama levelnya dengan bandara-bandara klas dunia. Dilihat model dan konstruksinya bandara ini sudah boleh dikatakan sejajar dengan bandara termegah di dunia seperti Charles de Gaulle di Perancis, Suvarnabhumi di Thailand dan Changi Airport di Singapura. Bandara Chek Lap Kok juga hampir sama dengan Kualanamun.

Setelah hampir 85 tahun bandara Polonia Medan digunakan untuk kepentingan publik, ternyata volume penerbangan dan jumlah penumpang terus meningkat. Rata-rata pertumbuhan masyarakat yang datang dan bepergian dari dan tujuan kota Medan *year on year* mencapai 17 persen, melebihi Bali yang berkisar antara angka





“BANDARA KUALANAMU TERLETAK DI KABUPATEN DELI SERDANG MERUPAKAN BEKAS AREAL PERKEBUNAN PT PERKEBUNAN NUSANTARA II TANJUNG MORAWA BERJARAK DARI PUSAT KOTA MEDAN SEKITAR 26 KM.”

14 persen. Menurut Direktur Utama PT Angkasa Pura II jumlah penumpang yang menggunakan bandara ini akan bisa tembus pada angka 10 juta per tahun.

Makanya Dirut PT AP II sedang giat-giatnya mencari mitra bisnis untuk mengembangkan Bandara Kualanmu baik untuk kawasan area terminal sisi darat dan udara maupun pengembangan area komersial. Ini merupakan program berikutnya yang mesti kita antisipasi mulai dari sekarang, kata Muhammad Awaluddin ketika memberikan kuliah umum di UIN Medan beberapa waktu yang silam.

Bandara Kualanamu terletak di Kabupaten Deli Serdang merupakan bekas areal perkebunan PT Perkebunan Nusantara II Tanjung Morawa berjarak dari pusat Kota Medan sekitar 26 km. Bandara ini dibangun melalui program nasional MP3EI. Peresmian bandara bersamaan dengan beroperasinya dengan beroperasinya Kereta api Airport Rallink Service dan Stasiun Bandara Kualanamu. Dan merupakan bandara kedua terbesar di nusantara setelah Bandara Soekarno-Hatta di Jakarta.

Bandara Kualanamu sepenuhnya menggunakan semen Padang yang sudah merajai pemasaran Sumatera semenjak zaman pra kemerdekaan hingga sekarang. Sebagai sebuah perusahaan semen pertama di Indonesia Pemen Padang cukup lama eksis di Sumatera Utara. Pesaing utama hanya Semen Andalas dan untuk desa warsa terakhir ini masuk berbagai macam merek yang semuanya bisa bersaing secara sehat di daerah pemasaran Sumatera Utara dan sekitarnya.

Menurut data-data pemasaran Semen Padang Sumatera Utara tidak kurang dari 500 ribu ton Semen Padang digunakan membangun Bandara Kualanamu yang diresmikan pemakaiannya 23 Juli 2013 ini. Dengan angka yang begitu besar dan terjamin tentu Semen Padang (Semen Indonesia Group) memberikan kontribusi yang begitu besar pula dalam membangun negeri ini, termasuk untuk kawasan Sumatera dan sekitarnya. ■





24

PEMBANGUNAN TOL MEDAN

*Macet Terurai
Kota Makin Indah*

SEMEN INDONESIA GROUP



PEMBANGUNAN TOL MEDAN

Kini jalan tol tak hanya kita temukan di Pulau Jawa. Peningkatan jumlah kendaraan dan volume lalu lintas menuntut daerah lain di luar pulau Jawa membangun jalan tol.

Kota terbesar di pulau Sumatera, Medan saat ini semakin gencar membangun jalan bebas hambatan ini. Belum lama ini tepat pada 13 Oktober 2017 dua ruas jalan tol di kawasan kota Medan dan sekitarnya diresmikan penggunaannya oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo.

Kedua ruas jalan tol itu adalah bentangan Kota Medan–Kualanamu–Tebing Tinggi yang meliputi ruas Kualanamu–Sei Rempah serta Medan Binjai seksi 2 serta seksi 3 Sei Semayang–Binjai mengarah utara.

Secara total Medan–Tebing Tinggi saat ini memiliki panjang sekitar 61 km dan sudah terbagi menjadi tujuh seksi. Khusus seksi sampai dengan seksi 6 panjangnya sekitar 53 km, daerahnya meliputi Tanjung Morawa hingga ke Sei Rempah. Sedangkan seksi 7, meliputi sei Rempah–Tebing Tinggi diperkirakan rampung tahun ini, 2018.

Jalan tol Medan dan sekitarnya dibangun berdasarkan kebutuhan masyarakat pemakai jalan di kawasan itu. Dimana-mana, terutama pada hari dan jam-jam tertentu terjadi kemacetan yang sangat luar biasa. Salah satu solusi mengurai kemacetan ini dengan membangun jalan tol. Solusi lain yang dilakukan pemerintah dengan membangun jalur kereta api Medan–Kualanamu.

Jumlah penduduk Kota Medan tidaklah terlalu besar jumlah. Hanya sekitar 2,2 juta jiwa dengan sekitar 500 ribu rumah tangga. Namun pergerakan ekonomi yang sangat luar biasa menjadikan Medan sebagai sebuah kota perdagangan yang terpadat di pulau Sumatera, Konsekuensinya jalan menjadi macet. Secara keseluruhan Sumatera Utara memiliki penduduk sekitar 13 juta lebih dengan jumlah rumah tangga sekitar 3,2 juta. Itu termasuk yang berada di daerah pulau Nias kawasan luar daratan pulau Sumatera.





Namun sebagai kota yang sudah berkembang semenjak zaman pra kemerdekaan, Kota Medan menjadi daya tarik tersendiri bagi daerah *hinterland*nya. Kota Medan menyediakan gula dan disitulah semut menyerbu mencari makanan, Medan telah menjadi urat nadi perekonomian bagi daerah Sumatera Utara dan sekitar bahkan juga menopang *hinterland* daerah tetangga Aceh utama bagian selatan.

Ketika terjadi bencana besar Tsunami di daerah Aceh, Medan merupakan daerah utama mereka untuk melakukan evakuasi. Ternyata komunitas orang Aceh cukup banyak jumlah di daerah Sumatera Utara, Kota Medan khususnya. Mereka menetap untuk beberapa lama, menunggu informasi berikut tentang terjadinya gempa susulan. Menjelang daerah Aceh pulih kebanyakan masyarakat Aceh tinggal di Medan bahkan juga melakukan aktifitas ekonomi.

Dengan kondisi dan situasi demikian, tidak mengherankan Kota Medan semakin padat. Denyut ekonomi semakin kuat dan semutpun semakin rapat, mencari kehidupan yang lebih baik dan makmur.

Pembangunan jalan tol di kawasan ini telah menjadikan sebuah pertarungan bagi pemasok bahan-bahan yang dibutuhkan, mulai dari pasir, semen dan komponen bangunan lainnya. Semen Padang termasuk pemasok semen terbesar untuk pembangunan ini.

Seperti diutarakan Yanti pimpinan Fa, Multatuli Bhakti distributor utama di Kota Medan seingat dia pembangunan beberapa ruas jalan tol menggunakan semen bermerek " Tanduk Kerbau " alias semen Padang (Semen Indonesia Group). Selain itu juga cor-coran lain. Seperti ruas jalan tol-Binjai dan Kualanamu-Tebing Tinggi. Tidak kurang 500 ribu ton semen cor dialokasikan membangun ruas jalan yang telah mampu mengurai kemacetan di daerah Kota Medan dan sekitarnya ini. ■

TENTANG PENULIS



BASRIL BASYAR, IR. MM - Lahir di Padang, 7 April 1959. Karir jurnalistiknya tergolong biasa saja. Pergaulannya yang luas membuat segala urusan mudah diselesaikan. Ia pernah bekerja di *Harian Merdeka Jakarta*, ketika BM Diah masih hidup tahun 1995 sampai tahun 2000.

Dan semenjak koran ini menjalin kerjasama dengan grup Jawa Pos, ia mengundurkan diri, lalu bergabung dengan Majalah BUMN *B-Watch* di awal tahun 2001.

Era Reformasi yang memberi kemudahan terhadap syarat penerbitan surat kabar, ia gunakan dengan baik. Bersama Alm. Masri Marjan (waktu itu Ketua PWI Sumbar), Dian Wijaya, pria yang suka bermain bulutangkis ini mendirikan *Koran Padang Pos* hingga tahun 2007.

Seiring dengan terpilihnya ia sebagai Ketua PWI Sumbar 2007, ia tidak banyak lagi mengurus media cetak. Hanya menjadi anggota dewan redaksi dan penasehat di koran Lintas Media. Dimasa muda, ia mengawali karir jurnalistik di *Harian Singgalang Padang*.

Tahun 1980 hingga 1992, ia *full* bekerja untuk harian ini dan menjadi redaktur untuk berbagai halaman, mulai halaman daerah, nasional dan internasional. Memasuki era kedua kepemimpinan sebagai Ketua di kepengurusan PWI Sumbar, ia juga diangkat sebagai komisaris di PT Semen Padang selama lima tahun dan berakhir 2016.

Sekarang selain menjabat sebagai Ketua Dewan Kehormatan PWI Sumbar juga dipercaya sebagai bendahara umum Serikat Media Siber Indonesia (SMSI) Pusat serta Pimpinan Umum di *Koran Rakyat Sumbar*.

Selain suka menulis kisah-kisah perjalanan ke berbagai negara juga menulis buku. Diantaranya Interkoneksi Sumatra berisi tentang visi dan upaya PLN untuk memberi kehidupan yang lebih baik terhadap masyarakat. Halau Gulita Pasca Gempa, Buku yang bercerita tentang kehandalan dan kecepatan pegawai PLN memulihkan listrik yang ambruk akibat gempa besar tahun 2009 di Sumbar dan sekita serta berbagai buku lainnya. ■

TENTANG PENULIS

EKO YANCHE EDRIE - Lahir di Nagari Aia Angek, dekat Padang Panjang, 5 Juni 1963. Adalah wartawan senior PWI Sumatera Barat saat ini menjadi Pemimpin Redaksi *Harian Metro Andalas* di Padang.

Mengawali karir wartawannya di *Harian Haluan* tahun 1982. Kemudian ia menjadi Wartawan *Singgalang* hingga tahun 1998. Setelah reformasi bersama 18 wartawan lainnya Eko ikut mundur dari *Singgalang* dan mendirikan *Harian Mimbar Minang*, sebuah koran yang diprakarsai ICMI dan merupakan koran pertama di Indonesia yang pemiliknya 100 persen koperasi.

Pada 2004 ia hijrah ke *Harian Haluan* lagi, tapi setelah itu (2008) keluar lagi dan menjadi Pemred untuk koran digital *padangmedia.com*. Lalu Haluan dengan manajemen baru memintanya bergabung lagi pada 2010 untuk menjadi Wakil Pemimpin Redaksi, tapi pada 2013 suami dari Yus Eriza ini, kembali keluar dan mendirikan *Harian Metro Andalas*.

Eko memang termasuk produktif menulis dan memiliki belasan penghargaan nasional untuk juara Lomba Karya Tulis Wartawan. Selain menjalani rutinitas kewartawanan dan menjadi Wakil Ketua PWI Sumbar, Eko rajin menulis buku. Antara lain yang sudah terbit *Gerbang Emas Solok* (1990 bersama Hasril Chaniago), *Memoar Brigjen Ikasuma Hamid* (1993 bersama Hasril Chaniago & Dirwan A Darwis), *Sumatera Barat Today* (1993 bersama Hasril Chaniago), *Otobiografi Hasan Basri Durin* (2011 bersama Hasril Chaniago), *Otobiografi Rani Ismael* (2014 bersama Hasril Chaniago), *PLN, Menghalau Gelap Pascagempa* (2011 bersama Basril Basyar), *SBY & Ranah Minang* (2009 bersama Basril Basyar) *Otobiografi Prof. Marlis Rahman* (2017 bersama Nita Indrawati Arifin), *Otobiografi Herman Darnel Ibrahim* (bersama Khairul Jasmi—dalam *proof reading*), *Buku Setengah Abad Bank Nagari* (2012 anggota tim editor) dan menjadi editor pada buku *121 Wartawan Hebat dari Ranah Minang* (2018).

Ayah tiga anak ini (Fadhel Mohammad Edrie, Fajar Mohammad Edrie dan Faridz Mohammad Edrie) juga aktif sebagai anggota Dewan Perpustakaan Provinsi Sumbar, Anggota Badan Promosi Pariwisata Daerah Kota Padang dan Salah satu Ketua Bidang di Forum Koordinasi Pencegahan Terorisme (FKPT) Sumatera Barat. ■



Note.

JEMBATAN SURAMADU JAWA TIMUR

