

Underpass Simpang Lima, Ikon Baru Kota Makassar

## **Pakai Semen Lokal karena Kualitas dan Lebih Efisien**

ADA banyak megaproyek yang dilaksanakan di Sulsel pada tahun 2016. Salah satunya underpass atau jalan bawah tanah simpang lima bandara-jalan tol di Kelurahan Sudiang, Kecamatan Biringkanaya, Kota Makassar.

\*\*\*\*

SUASANA masih pagi. Sejumlah pekerja terlihat memulai aktivitasnya. Ada yang mempersiapkan peralatan untuk pengecoran, ada pula yang tengah bersiap mengaduk campuran yang akan dipakai memasang batu pondasi.

Di salah satu sudut tampak dua orang pekerja lainnya mengambil bahan yang akan dicampur. Berdua mereka mengangkat semen yang pada kemasannya bertuliskan Semen Tonasa. Semen tersebut kemudian didekatkan ke lokasi yang akan dikerjakan, yaitu pemasangan pondasi dan talud perbatasan Makassar-Maros.

Pada kesempatan lain, giliran mobil pengangkut semen curah bertuliskan Semen Tonasa yang beroperasi. Kendaraan ini menuangkan semen curah ke bagian-bagian yang telah disiapkan. Misalnya badan jalan ataupun tiang-tiang yang akan dibeton.

Proyek underpass simpang lima ini berada di perbatasan Makassar-Maros. Pembangunannya untuk mengatasi kemacetan parah yang rutin terjadi setiap hari. Maklum saja, simpang lima ini merupakan pintu masuk Kota Makassar dari arah utara. Ada ribuan, bahkan jutaan pengendara yang mengakses jalur ini setiap harinya.

Spesifikasinya, untuk lingkup lahan penanganannya mencapai 1.000 m<sup>2</sup>, panjang konstruksi 120 meter, lebar konstruksi 2 x 9 meter dan kebutuhan lahan seluas 19.700 m<sup>2</sup>. Nilai kontrak yang diputuskan Rp169,6 miliar dari APBN.

Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional (BBPJN) VI Makassar sebagai leading sector proyek ini, punya alasan kenapa menggunakan semen lokal untuk mendukung kegiatan di lapangan. Kepala Satuan Kerja (Satker) BBPJN VI Makassar, Rahman Jamil menjelaskannya.

"Yang pertama-tama jadi pertimbangan kita adalah kualitas. Dari klasifikasi teknis, semen yang diproduksi lokal Sulsel ini memenuhi secara teknis. Selain itu, penggunaan semen lokal juga lebih efisien, karena tidak perlu mendatangkannya dari luar," terang Rahman Jamil.

Menurut Rahman, proyek underpass dominan menggunakan beton. Bahkan hingga mencapai 80 persen. Sehingga membutuhkan semen curah dalam jumlah banyak. Selebihnya pekerjaan kecil non beton yang menggunakan semen kemasan.

"Karena dominan beton, penggunaan semennya cukup banyak. Seperti pada pekerjaan struktur jalan, terowongan hingga tiangnya, yang kesemuanya beton," terang Rahman.

Pelaksanaan proyek infrastruktur yang ditangani BBPJN VI Makassar di Kawasan Timur Indonesia (KTI), khususnya di Sulawesi, diakui Rahman Jamil, semuanya menggunakan semen lokal. Sebab dari segi produksi, mampu memenuhi kebutuhan.

Hal itu sejalan dengan pernyataan Direktur Utama PT Semen Tonasa, Andi Unggul Attas. Ia menyatakan, untuk mencapai target penjualan tahun 2016, perusahaan yang dipimpinnya akan meningkatkan produksi semen dari 6,2 juta ton di 2015 menjadi 6,7 juta ton tahun ini.

"Kita tingkatkan produksi untuk menjamin ketersediaan stok semen di Kawasan Indonesia Timur agar bisa tercukupi," kata Unggul

Saat ini, diakui Rahman Jamil, proyek underpass simpang lima telah rampung sekitar 60 persen. Ia berharap, pada bulan Juni 2017 mendatang, jalannya sudah bisa dimanfaatkan. Setelah itu tinggal finishing dan kegiatan minor lainnya.

Di akhir pekerjaan nantinya, estetika tiang beton underpass menjadi salah satu fokus perhatian. Tiang-tiang ini tidak akan dibiarkan berdiri begitu saja, hanya berupa beton. Melainkan dilapisi dengan ornamen khas bermotif lokal.

Ada keinginan mulia untuk menjadikan underpass simpang lima ini menjadi ikon baru Kota Makassar secara khusus, dan Sulsel pada umumnya. Karena akses jalan ini akan dilihat banyak orang dan menjadi pintu gerbang. Bukan hanya dari jalur darat, tapi juga udara. Orang keluar dari bandara bisa langsung menikmati ornamen-ornamen khas yang kita tawarkan. **(andi rustan)**