KOMPAS
AMANAT HATI NURANI RAKYAT

Tanggal : 14 Juni 2013

Halaman : 17

INFRASTRUKTUR

Jembatan Tol 12,7 Kilometer

Karena sebagian besar bentangnya berada di atas permukaan laut, maka penyebutan jembatan tol disematkan pada ruas jalan tol Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa. Jembatan tol sepanjang 12,7 kilometer itu merupakan jembatan tol terpanjang di Indonesia.

Namun, dibandingkan negara lain, jembatan tol ini masih kalah panjang. Malaysia punya Penang Bridge yang panjangnya 13,5 kilometer (km), Kanada punya jembatan yang hampir serupa, yakni Union Bridge, dengan panjang 12,9 km. Di China ada jembatan Jiaozhou di Teluk Joaozhou sepanjang 42 km.

Lebih dari 38.000 tiang pancang untuk menopang jembatan tol di Bali tersebut. Tidak adanya pabrik tiang pancang di Bali menjadikan batang penyangga jembatan tersebut harus didatangkan—lewat darat dan juga laut—dari Surabaya dan Jakarta. Sepenggal proses rumit pengerjaan jembatan tol Bali.

Inisiasi pembangunan jembatan tol di Bali tersebut berasal dari PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Jembatan tol ini untuk mengatasi permasalahan kepadatan dan kemacetan lalu lintas dari arah Denpasar menuju Nusa Dua yang selama ini praktis hanya mengandalkan Jalan Raya Bypass Ngurah Rai.

Kondisi ini jelas tak apik saat Indonesia menjadi tuan rumah pertemuan puncak kelompok ekonomi APEC bulan Oktober nanti yang berlangsung di Nusa Dua, Bali. Sekitar 21 kepala pemerintahan dan kelompok ekonomi termasuk Presiden AS Barack Obama dan Presiden Rusia Vladimir Putin datang.

Meski bertindak selaku inisiator, PT Jasa Marga tetap harus mengikuti tender. Kepercayaan pun diberikan kepada perusahaan yang merupakan pengembang dan operator selama 35 tahun lebih tersebut untuk mengerjakannya.

Meski sama-sama dilengkapi dengan lajur khusus sepeda motor, ada beda antara jembatan tol di Bali dan Jembatan Suramadu. Pembiayaan Jembatan Suramadu yang menghubungkan Surabaya dengan Madura bersumber pinjaman luar negeri China dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.

Sementara itu, sumber pembiayaan pembangunan jembatan tol Bali sebanyak 30 persen dari dana perusahaan dan 70 persen dari pinjaman sindikasi perbankan dalam negeri. Jelas postur pembiayaan jembatan tol ini tidak membebani APBN sehingga anggaran APBN bisa diprioritaskan membangun infrastruktur dasar berupa jalan dan jembatan.

Ada hal lain yang patut dicatat, yakni mengenai kemandirian dalam pengerjaan jembatan tol tersebut. Desain dan juga pengerjaan konstruksi jembatan tol di Bali dilakukan seluruhnya oleh putra dan putri Indonesia.

Kemandirian dalam pengerjaan jembatan tol di atas laut di Bali tersebut boleh diapresiasi. Para insinyur dan pekerja teknik Indonesia bisa mengerjakan proyek konstruksi besar sebagaimana jembatan tol di Bali ini. Tentunya proyek konstruksi lainnya tentunya harus juga bisa dikerjakan.

Tanpa kemandirian, pelaku usaha penyedia jasa konstruksi dari bangsa lain termasuk dari sesama ASEAN bisa jadi mengisi pasar konstruksi Indonesia. Apalagi, berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN pada tahun 2015 sudah di depan mata.

(C ANTO SAPTOWALYONO)