

PEMBANGUNAN IPA KALHOL DILAKUKAN DI BAWAH JEMBATAN MAHKOTA II, SEJAK AWAL PEMKOT SUDAH MENOLAK



sumber: Prokal.co

SAMARINDA, - Lemahnya koordinasi ditengarai jadi akar masalah bergesernya pilar Jembatan Mahkota II Samarinda. Pemerintah, konsultan hingga kontraktor terkesan jalan sendiri. Tanpa duduk satu meja mengumpulkan data teknis untuk mengantisipasi masalah. Bergesernya pilar Jembatan Mahkota II Samarinda yang berujung ditutupnya penghubung antara Kecamatan Palaran dan Kecamatan Sambutan itu, memunculkan beragam teori. Untuk diketahui, tiang pancang jembatan bergeser 7 milimeter ke sisi kanan, lalu terbenam ke Sungai Mahakam sedalam 33 milimeter. Temuan itu mengemuka setelah tanah galian pembangunan Instalasi Pengolahan Air Minum (IPA) Kalhol longsor, Ahad (25/4).

Namun, Wali Kota Samarinda Andi Harun, masih ragu jika penyebab pilar jembatan bergeser karena tanah timbunan proyek IPA yang longsor. Proyek itu dikerjakan PT Nindya Karya. Lokasinya di Jalan Ampera, RT 22, Kelurahan Simpang Pasir, Palaran. Balai Prasarana Permukiman Kaltim selaku pemilik proyek juga tak ingin disalahkan. Kepala Balai Prasarana Permukiman Kaltim Sandi Eko Bramono mengatakan, dampak penambangan pasir di sekitar jembatan tak bisa dikesampingkan. Spekulasi lainnya, adanya palung yang berada tak jauh dari proyek pembangunan IPA Kalhol.

Kepala Dinas PUPR Samarinda Hero Mardanus mengatakan, terdapat palung dengan kedalaman 28-30 meter. Lokasinya sekitar 15-20 meter dari bibir Sungai Mahakam di kawasan tersebut. "Kalau lokasinya agak kesamping kiri jembatan (Jembatan Mahkota II) atau ke arah hulu sungai," sebutnya. "Jadi kalau bentang Sungai Mahakam di situ yang dalam berada di pinggirnya. Langsung ketemu palung," ucap Budi Santoso selaku Kepala Seksi Rehab Jalan DPUPR Samarinda menambahkan. Budi juga pernah menjadi pengawas proyek Jembatan

Mahkota II. Ditanya perihal adanya koordinasi sebelumnya antara kontraktor pembangunan IPA Kalhol dengan Pemkot Samarinda, Budi mengatakan sudah pernah dilakukan.

Namun, pihaknya selalu menolak jika pembangunan IPA dikerjakan di dekat pilar Jembatan Mahkota II. "Mulai awal mereka presentasi kami selalu menolak. Karena ada aturan menteri yang tidak memperbolehkan dalam radius 50 meter, tidak boleh ada bangunan atau kegiatan," ucap Budi. Dia menyatakan, pihak-pihak yang berhubungan dengan proyek pembangunan IPA Kalhol sudah tahu jika ada palung di area tersebut. "Mereka sudah tahu (palung) dan sudah koordinasi. Tapi waktu itu mereka juga enggak ada izin buat *nguruk* itu *kan*. Sebenarnya masalahnya diturap saja. Kalau diturap duluan *insyaallah* enggak longsor," ungkapnya.

Kembali ke Hero Mardanus. Menurut pria berkacamata itu, pengecekan konstruksi jembatan kini terus dilakukan secara berkala. Untuk mengetahui ada-tidaknya pergeseran kaki jembatan yang kembali terjadi. "Pemantauan berkala akan kami lakukan selama satu minggu berturut-turut. Ini saya juga masih menunggu laporan mereka (konsultan pengawas) untuk hari ini (kemarin)," katanya. Sementara itu, pihaknya juga telah melaporkan bergesernya pilar jembatan ke Kementerian PUPR, Senin (26/4) lalu.

Dia menerangkan, nantinya tim dari Komisi Keselamatan Jembatan dan Terowongan (KKJT) akan datang melakukan *assessment*. "Saya sudah lapor. Kami mengadakan *Zoom Meeting* dengan pusat. Kesimpulannya meminta analisis hasil advis rancangan bangunan pertama. Jembatan ini masih tanggung jawab pusat. Nanti KKJT koordinasi dengan pemkot dan pihak balai proyek," terangnya. Ditanya mengenai teknis penurapan proyek galian IPA Kalhol yang berbuntut amblesnya tanah timbunan sudah sesuai prosedur, Hero enggan menjawab. Dia beralih jika proyek tersebut tak masuk draf pekerjaan instansinya.

Mengenai informasi keberadaan palung, Hero mengatakan, seharusnya kontraktor pembangunan IPA Kalhol termasuk konsultan proyek mengetahuinya. Dia menyayangkan tidak adanya upaya mencari data teknis ke konsultan penggawa Jembatan Mahkota II. "Yang lebih tahu *kan* perencana Jembatan Mahkota II itu, harusnya mereka itu paling tidak tanya-tanya lah bagaimana kondisi jembatan ke konsultannya," kritik Hero.

Dikonfirmasi terpisah, pengamat konstruksi Kaltim Slamet Suhariadi menyayangkan adanya palung baru mencuat belakangan. Menurut dia, seharusnya data teknis sudah disajikan sebelum proyek berjalan. Sehingga, dapat diantisipasi.

"Informasi seperti itu harusnya sudah tuntas. Karena mohon maaf sebelumnya, kalau kita dapat informasi setengah, jatuhnya asumsi. Sekarang yang tidak kami tahu apakah ada koordinasi konsultan perencana IPA Kalhol dan konsultan pengawas Jembatan Mahkota II. Tapi walaupun tidak ada, asalkan dikaji lebih dalam tentu tidak masalah. Keduanya benar, yang tidak benar itu kalau tidak melakukan," ungkapnya.

Mengenai metode penurapan yang dilakukan kontraktor, Slamet menuturkan, sepanjang disetujui konsultan maka tidak ada masalah. Sebab, dalam pengajuan metode yang digunakan pasti ada dasar kajian teknisnya. "Dalam pengajuan itu pasti ada dasar pertimbangannya, kenapa penurapannya tidak dari awal, pasti alasan kenapa metode teknis pelaksanaannya seperti itu," ucapnya. Slamet melanjutkan, ada tidaknya dampak galian pembangunan IPA Kalhol terhadap konstruksi Jembatan Mahkota II, seharusnya telah tertuang dalam kajian teknis yang dibuat oleh konsultan dan kontraktor. Bahkan, seharusnya dibuat jauh sebelum proses lelang dan dibebaskan oleh konsultan perencana.

"Sebelum pekerjaan *kan* itu harusnya tugas konsultan perencana soal pekerjaan apa yang harus dilakukan," terangnya. Dari beragam teori yang muncul, Slamet menilai, penyebab bergesernya pilar Jembatan Mahkota II Samarinda bisa saja disebabkan beberapa faktor. Terlebih jika aktivitas penambangan pasir benar-benar sempat terjadi di bawah kaki jembatan. Walaupun tiang pancang jembatan dilakukan sedalam 61 meter. "Jadi penambangan pasir itu bisa juga turut menyumbang andil terkait pergeseran (jembatan). Kalau menambang di sekitar jembatan bisa mengikis jumlah endapan. Ini berbahaya. Kalaupun benar ada, pengawasannya pemerintah kota harus ditingkatkan," katanya.

Untuk mengetahui secara detail risiko yang terjadi, Slamet berharap, pengujian teknis harus dilakukan lebih dulu. Seperti uji daya beban untuk mengetahui kekuatan konstruksi jembatan. "Soal bahayanya memang harus diuji. Diselidiki kondisi tanahnya, dihitung kekuatannya, jadi dapat diketahui apakah perlu ada perbaikan dulu atau tidak. Kajian teknis ini supaya kondisinya tidak terkatung-katung, *kan* kita tahu kondisi saat pembangunannya jembatan," jelasnya.

Sumber berita:

1. Kaltim Post, *Pemkot Sejak Awal Sudah Menolak*, terbit Rabu, 28 April 2021, hlm.1.
2. Tribun Kaltim, *Hentikan Proyek di Kolong Jembatan*, terbit Rabu, 28 April 2021, hlm.1
3. Kaltim Post, *Detail Proyek IPA Tak Pernah Dibahas*, terbit Kamis, 29 April 2021, hlm.1.

4. <https://kaltim.prokal.co/read/news/385627-pembangunan-ipa-kalhol-dilakukan-di-bawah-jembatan-mahkota-ii-sejak-awal-pemkot-sudah-menolak/12>, *Pembangunan IPA Kalhol Dilakukan di Bawah Jembatan Mahkota II, Sejak Awal Pemkot Sudah Menolak*, diakses Jumat, 28 Mei 2021, pukul 14.15 Wita

Catatan:

- *Water Treatment Plant* (WTP) atau Instalasi Pengolahan Air (IPA) adalah sistem atau sarana yang berfungsi untuk mengolah air dari kualitas air baku (*influent*) terkontaminasi untuk mendapatkan perawatan kualitas air yang diinginkan sesuai standar mutu atau siap untuk dikonsumsi;
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
 - Pasal 114

Balai Struktur Jembatan mempunyai tugas melaksanakan evaluasi teknis dan pemantauan perilaku jembatan khusus dan terowongan, memberikan dukungan administrasi dan teknis kepada Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan (KKJTJ) dan memberikan layanan advis teknis melalui koordinasi dengan Direktorat Pembangunan Jembatan.
 - Pasal 115

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114, Balai Struktur Jembatan menyelenggarakan fungsi:

 - a. pelaksanaan inspeksi jembatan khusus dan terowongan;
 - b. pelaksanaan evaluasi teknis dan analisis kondisi jembatan khusus dan terowongan;
 - c. pelaksanaan inventarisasi, registrasi, dan klarifikasi potensi bahaya terhadap jembatan khusus dan terowongan;
 - d. pemberian dukungan administrasi dan dukungan teknis kepada Komisi Keamanan Jembatan dan Terowongan Jalan;
 - e. pemberan layanan advis teknis untuk perencanaan teknis dan pelaksanaan konstruksi jembatan; dan
 - f. pelaksanaan ketatausahaan, kearsipan, kerumahtanggaan, administrasi kepegawaian, pengelolaan dan pelaporan administrasi keuangan, penerimaan negara bukan pajak dan barang milik negara.