



Press Release

Dikunjungi Menko Marves, Pembangunan Tunnel 2 Wujud Transfer Teknologi Proyek KCJB

Jakarta, 10 Januari 2022 | Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi RI (Menko Marvest). Luhut Binsar Pandjaitan mengunjungi lokasi pengerjaan konstruksi Tunnel #2 KCJB Rabu (12/1/2022), guna memastikan progress pembangunan proyek KCJB.

Dalam kunjungannya, Menko Luhut Binsar Pandjaitan mendengarkan paparan dari kontraktor Tunnel#2 mengenai progress pengerjaan terowongan, tantangan yang dihadapi dan solusi yang sedang dilakukan.

Setelah itu Luhut Binsar Pandjaitan dan jajaran meninjau langsung ke dalam terowongan untuk melihat kondisi yang terjadi di lapangan. Usai melakukan peninjauan, Luhut menyebut jika penanganan pembangunan tunnel #2 berjalan sangat baik.

Meski terdapat tantangan geografis, hal itu bisa tertangani dengan baik berkat adanya kolaborasi dari berbagai pihak. Luhut juga memastikan jika Tunnel 2 ini aman untuk dilintasi.

“Tunnel 2 ini memang memiliki tantangannya tersendiri. Dari awal sudah kita ketahui jika struktur tanahnya labil. Namun kondisi sekarang sudah lebih baik dan bisa ditangani,” ujarnya.

Kehadiran Luhut Binsar Pandjaitan beserta jajaran Kemenkomarves dan Forkopimda Kabupaten Purwakarta dinilai jadi suatu dukungan besar bagi tim KCJB yang sedang dalam proses menyelesaikan pembangunan #Tunnel 2 yang merupakan salah satu titik kritis konstruksi.

“Pak Menko Marvest melihat langsung pengerjaan konstruksi di Tunnel #2 dan memastikan pengerjaan konstruksi dapat berjalan lancar. Termasuk soal keamanan dan *transfer knowledge* yang terjadi selama pengerjaan konstruksi berlangsung. Kami sangat senang tentunya karena kehadiran beliau adalah suatu bentuk dukungan bagi

kami yang saat ini sedang melakukan percepatan pembangunan,” ujar Presiden Direktur KCIC, Dwiwana Slamet Riyadi.

Untuk diketahui, titik konstruksi Tunnel #2 merupakan salah satu titik Konstruksi dengan tantangan geografis yang tinggi dalam proyek KCJB karena lokasinya berada di area *clay shale*. Tunnel#2 ini akan menjadi terowongan pertama di Indonesia yang berhasil dibangun di area *clay shale*.

Dikatakan Dwiwana, area *clay shale* merupakan jenis tanah dengan karakteristik yang mudah lapuk apabila terekspos saat penggalian berlangsung. Mengingat kondisi tanah yang memiliki potensi menimbulkan pergerakan konstruksi timbunan maupun konstruksi jalan yang terdapat di atasnya, sehingga proses pembangunan tunnel harus dilakukan dengan berhati-hati dan seksama.

“Tunnel #2 memang salah satu titik tersulit. Lokasinya berada di area *clay shale* yang karakteristik tanahnya mudah lapuk apabila terekspos saat penggalian berlangsung. Untuk itu, diperlukan kehati-hatian dalam pengerjaannya dan tidak bisa dilakukan secara terburu-bur,” terang Dwiwana.

Dalam penanganan tunnel 2 terjadi transfer teknologi antara tenaga ahli *tunnel* dan *grouting* dari Tiongkok dengan tenaga ahli lokal dalam hal ini dari ITB. Mengingat seluruh tenaga ahli baik dari Tiongkok ataupun Indonesia berkolaborasi untuk menangani tantangan geografis di tunnel 2. Melalui adanya kolaborasi ini, diharapkan juga terjadi *transfer knowledge* dalam bidang konstruksi terowongan sekaligus untuk dalam mengatasi kendala dalam proses konstruksi di Tunnel #2.

“Para ahli dari Tiongkok dan ITB tersebut akan dimaksimalkan untuk transfer knowledge kepada seluruh pekerja KCJB di titik konstruksi tersebut,” terang Dwiwana Slamet Riyadi

Lebih lanjut, Dwiwana menyebutkan bahwa tenaga ahli berpengalaman tersebut didatangkan untuk membantu bagian permukaan terowongan karena sangat menguasai metode *grouting* yang selama ini dipakai untuk mengerjakan beberapa proyek terowongan KCJB.

“Kami akui bahwa dalam pengerjaan Tunnel #2 yang berada di area *clay shale* membutuhkan penanganan khusus. Dikarenakan pengerjaan Tunnel #2 KCJB menggunakan metode *grouting*, kami mengumpulkan para ahli tunnel yang menguasai *grouting* dari Tiongkok dan dari ITB untuk membantu memperkuat surface tunnel atau permukaan terowongan,” jelas Dwiwana.

Dijelaskan Dwiyana, berkat kolaborasi yang terjadi, tantangan geografis di Tunnel 2 bisa diatasi. Saat ini proses pengerjaan berangsur membaik dan pengerjaan bisa mencapai 1,2 meter hingga 3 meter per hari.

“Kami berupaya optimal agar pembangunan Tunnel 2 ini berjalan lancar, memiliki kualitas baik, aman serta dapat selesai sesuai dengan target yang direncanakan,” lanjut Dwiyana.

Dalam laporannya, tertulis hingga Desember 2021, pengerjaan tunnel sepanjang 1.052 meter ini sudah mencapai 67 persen Dengan sisa pengerjaan yang masih ada, *transfer knowledge* dari keterlibatan para ahli tunnel tersebut diharapkan dapat membantu upaya percepatan pembangunan KCJB yang progres konstruksi keseluruhannya sudah mencapai 79%, serta membantu keterselesaian Tunnel #2 sesuai dengan standar konstruksi Kereta Cepat.

“Dengan *transfer knowledge* dari keterlibatan para ahli tadi, diharapkan dapat membantu upaya percepatan pembangunan KCJB dengan standar konstruksi kereta cepat,” terang Dwiyana.

Dwiyana Menyebut jika *transfer knowledge* dalam proyek KCJB memang suatu hal yang dibutuhkan. Tak hanya untuk mengatasi kendala di Tunnel #2, transfer knowledge juga sudah dilakukan di banyak bagian dalam proyek KCJB. Menurutnya, *transfer knowledge* ini sangat penting untuk kebutuhan proyek KCJB dan kemajuan konstruksi di Indonesia di masa depan.

“Kami memang mengedepankan adanya *transfer knowledge* selama pengerjaan KCJC ini. Selain untuk mengatasi kendala di Tunnel #2, upaya untuk memaksimalkan adanya transfer knowledge juga dilakukan di banyak bagian dalam proyek KCJB. Bagi Kami, Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini harus dimanfaatkan sebaik-bainya untuk mendorong kemajuan dunia konstruksi dan perkeretaapian di Indonesia, sejak proses pembangunannya.” ungkap Dwiyana.

* * *

Untuk informasi lebih lanjut hubungi:

Rahadian Ratry

rahadian.ratry@kcic.co.id