



## MENENGOK PROYEK BAWAH TANAH MRT

Reportase *Tempo* dari terowongan proyek yang terhambat masalah pembebasan lahan.

**Hussein Abri Yusuf**

[hussein.abri@tempo.co.id](mailto:hussein.abri@tempo.co.id)

**P**royek *mass rapid transit* di depan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan di Jalan Sudirman, Jakarta Selatan, seolah berhenti. Tak ada lagi aktivitas di proyek yang ditutupi seng setinggi 2 meter tersebut. Tiga alat berat teronggok tanpa satu pun pekerja.

Rupanya hiruk-pikuk proyek telah berpindah ke perut bumi. Di kedalaman 8 meter dari permukaan aspal itu, para pekerja sibuk dengan pelbagai kegiatan. Ada yang menyempatkan air, menyapu, serta menggali tanah dengan traktor. "Kami siram air agar beton tidak retak, karena baru dicor semalam," kata Manajer Konstruksi Kontrak Proyek 104, Masao Hino, Kamis pekan lalu.

Menurut Masao, orang Jepang ini, beton itu mereka buat untuk alas Stasiun Senayan. Stasiun bawah tanah ini akan dibangun dua lantai. Panjangnya 200 meter dan lebar 19,3 meter. Menurut Masao, lantai satu akan dibuat untuk ruang publik, seperti tempat makan. "Pekerjaan lantai satu ini dimulai Oktober 2013 dan akan selesai Agustus ini," kata Masao.

Traktor yang sedang mengeruk tanah itu tengah memulai tahap awal pembangunan lantai dua. Dalamnya sekitar 7,5

meter di bawah lantai satu. Menurut Hino, lantai dua akan dibangun untuk peron atau tempat menunggu kereta. Dua lantai ini seluruhnya akan selesai pada 2018.

Kontraktor proyek transportasi massal ini merupakan gabungan perusahaan Jepang dan Indonesia: Shimizu, Obayashi, Wijaya Karya, Jaya Konstruksi Joint Venture (SOWJ). Kontrak Proyek 104, tempat Masao bekerja, adalah bagian dari konsorsium ini. Kontraktor ini bertanggung jawab membangun proyek bawah tanah di Bundaran Senayan dan Istora Senayan.

Direktur Utama PT MRT Jakarta, Dono Boestami, mengatakan, selain stasiun bawah tanah Senayan, ada lima stasiun lain yang dikerjakan serentak oleh kontraktor, yakni Istora Senayan, Bendungan Hilir, Setiabudi, Dukuh Atas, dan Bundaran Hotel Indonesia. Sebelum pengerukan, kontraktor membuat *diafragma wall* terlebih dulu agar air tidak masuk ke tempat proyek.

Untuk membuat lintasan bawah tanah bagi kereta, ujar Dono, dua mesin bor terowongan (*tunnel boring machine*) dari Jepang sudah berada di gudang Cakung, Jakarta Timur, untuk pengecekan. Pada September mendatang mesin berdiameter luar 6,65 meter dan diameter dalam 6,05 meter, mata bor 10 meter, dan ekor lebih 80 meter, itu mulai mengebor sisi barat Patung Pemuda

Membangun. "Pengeboran dari Bundaran HI akan dimulai tahun depan," ujar Dono.

Dono optimistis pembangunan jalur bawah tanah tepat waktu. Proyek ini justru terhambat di pembangunan rel melayang dari Blok M hingga Lebak Bulus. Musababnya, pembebasan lahan belum selesai. "Kami akan mengubah desain karena terlalu capek menunggu," kata Dono.

Di Jalan T.B. Simatupang, ada lahan yang kini ditempati bengkel belum bebas seluruhnya. Dari 2.350 meter persegi lahan yang dibutuhkan, baru bebas 823 meter persegi. Lahan ini diperlukan untuk membangun tiga tiang rel yang menanjak di atas jalan tol dari arah Jalan Fatmawati. Jika tak kunjung bebas, tiang akan bergeser 10 meter dari perencanaan dengan risiko tambah biaya hingga miliaran.

Lahan yang belum bebas juga terdapat untuk Stasiun Cipete dan Haji Nawi, keduanya di Jalan Fatmawati. Ada tiga opsi jika tanah tak kunjung bebas, yakni tidak membangun stasiun, membangun stasiun tanpa jalan masuk, atau stasiun dengan satu pintu masuk. "Opsi terakhir yang paling mungkin," kata Dono.

Pemerintah masih bernegosiasi dengan pemilik tanah. "Mereka meminta harga lebih tinggi dan ada yang meminta luasnya dihitung ulang," kata Herry Supardan, Sekretaris Pemerintah Jakarta Selatan. Gubernur Jakarta Basuki Tjahaja Purnama berencana menyerahkan taksiran harga ini ke pengadilan untuk konsinyasi. ●