

SIARAN MEDIA

PENEMBUSAN TEROWONG MRT LALUAN SSP DI BAWAH LEBUHRAYA KL-SEREMBAN

Kuala Lumpur, 11 Mac 2020: Pembinaan MRT Laluan Sungai Buloh-Serdang-Putrajaya (Laluan SSP) telah mencapai satu tahap kejayaan dengan penembusan terowong di bawah Lebuhraya Kuala Lumpur-Seremban berhampiran Sungai Besi. Pencapaian ini telah dapat menyumbang terhadap kemajuan projek yang melebihi 70%.

Penembusan yang berjaya dilakukan pada hari Sabtu lalu telah menandakan kerja-kerja penggalian untuk terowong kedua daripada dua terowong, yang terletak antara 4.7 meter dan 5 meter di bawah lebuhraya yang sibuk, telah selesai. Penembusan untuk terowong pertama telah berjaya dilakukan pada 25 Februari 2020.

Pengarah Projek Mass Rapid Transit Corporation Sdn Bhd (MRT Corp) Laluan SSP Dato' Amiruddin Ma'aris berkata penembusan ini merupakan pencapaian penting dalam pembinaan laluan kedua Projek MRT Lembah Klang.

“Kejayaan pembinaan terowong V204 menunjukkan komitmen MRT Corp yang kuat sebagai pemilik projek dan pasukan pembinaan dari MMC Gamuda KVMRT (PDP SSP) Sdn Bhd sebagai kontraktor serah kunci (turnkey contractor) dan WCT Berhad sebagai Kontraktor Pakej Kerja untuk menyiapkan projek mengikut jadual,” kata beliau.

Penembusan itu, tambah beliau, merupakan hasil inovasi dan kebijaksanaan menggunakan kaedah yang berlainan di dalam pembinaan Laluan SSP supaya cabaran dapat diatasi dengan kesulitan yang minimum kepada orang ramai.

Timbalan Pengarah Projek MMC Gamuda Amir Malik Faeiz berkata: “Untuk menyeberangi lebuhraya, kajian menunjukkan bahawa laluan bawah tanah merupakan cara yang paling baik memandangkan lintasan jejambat di atas lebuhraya adalah mustahil kerana tanah yang rendah di seberang lebuhraya di sebelah Sungai Besi. Ini menjadikan terowong di bawah lebuhraya sebagai penyelesaian yang terbaik,” kata beliau.

Kedua-dua terowong mempunyai diameter 5.8 meter dan panjang 60 meter. Terowong ini terletak di antara Stesen Taman Naga Emas dan Sungai Besi.

Pembinaan terowong dijalankan dengan menggunakan kombinasi beberapa kaedah, seperti penggalian terowong mikro yang menggunakan mesin pengorek terowong bersaiz kecil berdiameter 0.8, dan pembicuan paip untuk membina gerbang supaya penggalian terowong dapat dijalankan.



Pembinaan terowong telah bermula pada bulan Mac 2019 dan sepanjang tempoh pembinaan, lebuh raya di atas yang merupakan jalan raya utama pengangkutan yang menuju masuk dan keluar Kuala Lumpur, kekal terbuka kepada lalu lintas.

Pemantauan berterusan dan pelbagai tindakan keselamatan telah diambil untuk memastikan kerja pembinaan tidak mempunyai kesan ke atas lebuh raya. Pasukan Tindak Balas Kecemasan sepenuh masa bersedia untuk melaksanakan langkah-langkah kecemasan sekiranya berlaku pemendapan jalan atau tanah. Mujurlah, tiada kejadian pemendapan dicatatkan.

Amiruddin berkata keseluruhan pembinaan Laluan SSP kini adalah melebihi 70% siap.

“Angka ini menunjukkan pembinaan Laluan SSP berjalan dengan lancar dan mengikut jadual. Kita menjangka operasi untuk Fasa Pertama Laluan SSP antara Stesen MRT Kwasa Damansara dan Kampung Batu boleh bermula pada pertengahan tahun 2021, dan untuk keseluruhan laluan pada tahun 2022,” katanya.

Tarikh penyiapan tersebut, kata beliau, menunjukkan bahawa perubahan struktur projek dari menggunakan rakan pelaksana projek kepada model serah kunci tidak menjejaskan kemajuan projek. Perubahan struktur ini merupakan hasil daripada pelaksanaan rasionalisasi kos projek yang menghasilkan penjimatan kos bernilai RM8.82 bilion untuk projek itu.

Amiruddin berkata keseluruhan jejambat bertingkat untuk operasi Fasa Pertama telah siap dan kerja-kerja program berkaitan pemasangan landasan kini sedang dijalankan. Sejumlah 16 set tren telah berjaya dihantar ke Depoh Sungai Buloh dan sedia untuk pengujian.

Untuk bahagian bawah tanah, bahagian terowong berkembar berterusan antara Stesen MRT Sentul Barat dan Ampang Park, dan antara Chan Sow Lin dan Bandar Malaysia Selatan telah siap, dengan jumlah jarak penggalian terowong 20km daripada 23.6km atau telah 85% siap.

-ends/-