

**MAKLUMBALAS PETIKAN AKHBAR THE SUN & MALAY MAIL PADA 10
NOV 2010**

THE SUN: NO TO URBAN TOLLED HIGHWAY – MUKA SURAT 13

MALAY MAIL : NOT ANOTHER TOLLED ROAD FOR PJ – MUKA SURAT 9

Secara dasarnya keperluan pembangunan lebuhraya adalah berdasarkan kepada kadar permintaan trafik dan rangkaian jaringan lebuhraya dengan jalan sedia ada serta mengambilkira pembangunan-pembangunan baru yang dirancang di masa depan.

Pembangunan rangkaian lebuhraya seharusnya dilaksanakan secara bersepadu dengan pembangunan persekitaran dan menyediakan gabungan aspek keselamatan dan keselesaan terutamanya kepada pengguna lebuhraya serta penduduk di sepanjang jajaran lebuhraya.

Sebagai contoh Lebuhraya Damansara – Puchong (LDP) telah dibina bagi melengkapkan bahagian barat jajaran Jalan Lingkaran Tengah 11 (MRR 11). Dengan adanya LDP, ia telah menyediakan infrastruktur jalan untuk merangsang pembangunan sedia ada serta koridor pembangunan baru bagi tiga kawasan pembangunan utama di bahagian barat KL iaitu, Petaling Jaya, Bandar Sunway dan Puchong.

Sejak LDP dibina, terdapat pembangunan yang pesat dengan 66 pembangunan baru , 85,000 unit rumah kediaman baru dan 47 juta kaki persegi ruang komersil baru. Kesemua pembangunan ini telah menyumbang kepada ekonomi Negara. Bila wujudnya kawasan yang dibangunkan, penduduk dan kenderaan bertambah.

Kesan sampingan pembangunan ini adalah kesesakan di LDP di beberapa kawasan kritikal pada waktu puncak. Ada beberapa faktor yang menyebabkan keadaan ini terjadi dan ia adalah di luar kawalan Littrak, pemegang konsesi LDP.

Jika sebelum tahun 1999 jumlah kenderaan di PJ hanya 240,000 sehari, hari ini ia telah meningkat kepada satu juta kenderaan sehari. Di Puchong pula, jumlah kenderaan meningkat sepuluh kali ganda dari 40,000 kenderaan sehari kepada 400,000 kenderaan sehari.

Di LDP terdapat lebih kurang 200 simpang yang dikekalkan untuk memberi laluan keluar masuk dan dengan ini purata jarak satu persimpangan dengan persimpangan seterusnya adalah lebih kurang 400 m.

Kesesakan yang dikatakan di persimpangan yang sedia ada adalah akibat daripada pembangunan baru yang menyalurkan trafik ke LDP melalui simpang yang sedia ada tanpa membina infrastruktur yang sewajarnya bagi penyuraian trafik.

Berkenaan dengan kesesakan yang dikatakan wujud di plaza tol, ini adalah berpunca daripada “tail-back” daripada jajaran lebuh raya-lebuh raya lain yang dihubungkan kepada LDP. Contohnya, di Plaza Tol Sunway, kesesakan di waktu puncak (pagi) adalah kerana “tailback” dari Lebuh Raya Persekutuan yang panjang sehingga sebelum Plaza tol.

Dengan adanya Lebuh Raya LDP ini, pertumbuhan pembangunan di sepanjang jajaran berkembang secara agresif dan amat pesat. Pertumbuhan yang drastik ini, telah menyebabkan kadar trafik meningkat melebihi kapasiti.

Sekiranya Lebuhraya LDP ini tidak dirancang dan dibina pastinya kesesakan yang lebih teruk akan berlaku di mana laluan sedia ada tidak dapat menampung peningkatan jumlah trafik.

Sehubungan dengan itu, adalah wajar satu laluan baru yang mengambilkira aspek sosial, alam sekitar dan penyuraian trafik di kaji dengan terperinci untuk mengurangkan kesesakan trafik terutamanya di Lebuhraya Damansara Puchong sedia ada dan laluan – laluan lain yang berkaitan .

UNIT KOMUNIKASI KORPORAT

KEMENTERIAN KERJA RAYA