

MRT menambah dua unit mesin pengorek baharu bagi laluan baharu iaitu Sungai Buloh-Serdang-Putrajaya yang dijangka beroperasi sepenuhnya pada tahun 2021.

MENURUT Najmuiddin, kerja-kerja pembinaan MRT SSP sehingga kini berjalan lancar mengikut jadual.

MRT fokus projek kedua



KEJAYAAN sistem pengangkutan Transit Aliran Massa (MRT) merupakan satu kejayaan yang cukup membanggakan dalam memajukan serta menambah baik rangkaian pengangkutan awam khususnya di kawasan Lembah Klang. Laluan MRT Sungai Buloh-Kajang (SBK) sepanjang 51 kilometer itu nyata memberikan akses lebih baik kepada pengguna yang berada di sekitar laluan tersebut dan menggunakan pengangkutan awam sebagai pengangkutan utama setiap hari. Tren MRT yang menyediakan perkhidmatan pada kekerapan 3.5 minit pada waktu

puncak juga menjadikan pengangkutan itu menjadi pilihan warga kota memandangkan ia menjimatkan masa. Selepas kejayaan dan penerimaan baik laluan SBK, fokus MRT kini adalah kepada projek keduanya yang melibatkan laluan Sungai Buloh-Serdang-Putrajaya (SSP) bernilai RM32 bilion. Bagi mendapatkan penjelasan lanjut tentang laluan baharu itu, wartawan *Kosmo! Ahad*,

ZURAINI MOHD. KHALID menemu bual Pengarah Komunikasi Strategik dan Hal Ehwal Pihak Berkepentingan MRT Corp., Datuk Najmuiddin Abdullah baru-baru ini.

KOSMO! AHAD: Boleh Datuk jelaskan secara terperinci tentang MRT laluan Sungai Buloh-Serdang-Putrajaya (SSP)?

DATUK NAJMUDDIN ABDULLAH: MRT laluan Sungai Buloh-Serdang-Putrajaya (SSP) merupakan laluan kedua yang dibangunkan bagi Projek MRT Lembah Klang. Laluan ini akan memberi perkhidmatan kepada dua juta penduduk bermula di Sungai Buloh, menerusi pusat bandar Kuala Lumpur dan kawasan pinggir bandar selatan ke

Putrajaya yang merupakan pusat pentadbiran persekutuan Malaysia. Jajaran ini panjangnya 52.2 kilometer (km) dan terdiri daripada landasan bertingkat sepanjang 38.7km dan landasan yang melalui terowong bawah tanah sepanjang 13.5km. Laluan ini mempunyai 35 stesen terdiri daripada 24 stesen bertingkat dan 11 stesen bawah tanah.

Mungkin Datuk boleh kongsi, sehingga kini sejauh manakah kerja-kerja pembinaan telah dijalankan dan adakah laluan ini dan adakah ia mengikut tempoh yang dijadualkan?

Sehingga kini, kemajuan bagi keseluruhan pembinaan adalah 13.7 peratus dan alhamdulillah, ia menepati jadual. Bagi kemajuan laluan bawah tanah, ia berada pada tahap 16.1 peratus manakala bagi laluan bertingkat pula, kemajuan pembinaan adalah pada 11.1 peratus.

Dari segi perjalanan, berapa lamakah masa yang akan diambil daripada stesen pertama Sungai Buloh sehingga stesen terakhir Putrajaya?

Secara keseluruhannya, perjalanan dari Stesen Sungai Buloh iaitu stesen pertama ke Stesen Putrajaya Sentral iaitu stesen terakhir MRT laluan SSP akan mengambil masa selama 85 minit.

Berapa ramai penumpang yang dijangka akan menggunakan laluan baharu ini bagi perjalanan harian sebaik sahaja ia mula beroperasi?

Kami menjangkakan pembukaan laluan baharu ini nanti akan digunakan oleh lebih kurang 529,000 orang penumpang sehari.

Boleh Datuk jelaskan tentang tambahan dua mesin pengorek terowong pemboleh ubah ketumpatan (variable density) bagi laluan SSP? Mengapakah laluan baharu ini memerlukan tambahan dua mesin berbanding laluan SBK?

Dua mesin pengorek terowong

tambahan bagi laluan SSP adalah mesin pengorek terowong pemboleh ubah ketumpatan (variable density). Ini bermakna, sebanyak 10 mesin pemboleh ubah ketumpatan dan dua mesin Earth Pressure Balance akan digunakan untuk mengorek terowong laluan SSP. Mesin pengorek tanah (TBM) jenis Earth Pressure Balance (EPB) yang digunakan di kawasan mempunyai Formasi Geologi Kenny Hills manakala mesin pemboleh ubah ketumpatan akan digunakan di kawasan Formasi Geologi Batu Kapur Kuala Lumpur. Penambahan dua mesin pemboleh ubah ketumpatan ini dibuat memandangkan terowong laluan SSP adalah lebih panjang daripada terowong laluan SBK. Selain itu, terowong baharu itu juga akan melalui lebih banyak kawasan batu kapur.

Apakah antara cabaran terbesar MRT melibatkan kerja-kerja pembinaan dan mengorek jalan di sekitar Lembah Klang?

Cabaran yang bakal dihadapi adalah dengan mengendalikan kerja-kerja penggalian yang melalui ciri-ciri karstik iaitu Formasi Geologi Batu Kapur Kuala Lumpur yang berada di bahagian timur bandar raya. Selain itu, peralihan Formasi Geologi Batu Kapur ke Formasi Geologi Kenny Hills yang berada di bahagian Kuala Lumpur. Namun begitu, kontraktor bawah tanah untuk MRT laluan SSP iaitu MMC-Gamuda KVMRT (T) Sdn. Bhd. mempunyai pengalaman yang tinggi untuk mengatasi cabaran-cabaran yang bakal dihadapi.

Sebelum ini, tren dan stesen MRT laluan SBK telah dipasang dengan ratusan televisyen litar tertutup (CCTV). Bagi laluan baharu ini, berapa unit CCTV yang akan dipasang di MRT SSP dan adakah pemasangan tersebut dijangka mengurangkan vandalisme yang berlaku di dalam tren?

Bilangan CCTV untuk stesen dan tren hanya akan ditentukan setelah reka bentuk akhir dimuktamadkan. CCTV di stesen-stesen dan tren MRT akan memantau keadaan persekitaran tren dan stesen 24 jam sehari atau sepanjang masa. Rakaman CCTV tersebut dipantau setiap masa di Pusat Kawalan Operasi di depoh dan di bilik kawalan setiap stesen. Dengan adanya CCTV di dalam stesen



UJAR Najmuiddin, penambahan dua mesin pemboleh ubah ketumpatan dibuat memandangkan terowong Laluan SSP adalah lebih panjang daripada terowong laluan SBK.

dan tren, pemantauan keadaan persekitaran dapat dilakukan secara berterusan. Oleh itu, jika vandalisme masih berlaku, rakaman kejadian akan dapat diperoleh dan kami berharap agar pengguna sedar tentang kewujudan CCTV dan mengelak daripada cuba untuk melakukan jenayah vandalisme.

Bagi laluan MRT SBK, pengguna sedia maklum bahawa MRT menggunakan pelbagai tema menarik di setiap stesen bawah tanah. Bagaimana pula dengan laluan baharu ini?

Bagi laluan baharu ini, terdapat 11 stesen bawah tanah dan 24 stesen bertingkat. Pada masa ini, proses untuk menetapkan tema stesen bawah tanah sedang dalam perbincangan dan semuanya akan diumumkan kelak.

Menerusi pelaksanaan MRT ini, mungkin Datuk boleh perincikan berapa penjimatan masa dapat dirasai oleh pengguna apabila menggunakan perkhidmatan itu berbanding pengangkutan awam lain?

Sebenarnya, masa bukanlah satu-satunya bentuk penjimatan yang dinikmati penumpang. Hal ini kerana, setiap penumpang melalui pengalaman berbeza bergantung kepada pelbagai faktor. Sebagai contoh, ada penumpang yang mengalami penjimatan kos yang tinggi walaupun daripada aspek masa,

ianya sama seperti memandu. Oleh itu, penjimatan masa merupakan sesuatu yang agak subjektif dan ia bergantung kepada individu itu sendiri. Begitu pun, MRT sudah tentu merupakan satu bentuk pengangkutan awam yang lebih baik kerana ia menawarkan mutu perkhidmatan pengangkutan awam bertaraf dunia.



SERAMAI 529,000 penumpang dijangka menggunakan MRT laluan SSP yang dijangka beroperasi sepenuhnya pada tahun 2021.

EKSTRA

Datuk Najmuiddin Abdullah

- Berumur 48 tahun
- Berasal dari Temerloh, Pahang
- Merupakan graduan Universiti Toledo, Ohio, Amerika Syarikat dalam jurusan Ekonomi dan Sarjana Muda Kesenian Ekonomi
- Mula memegang jawatan sebagai Pengarah Komunikasi Strategik dan Hal Ehwal Pihak Berkepentingan MRT Corp. pada 1 September 2015
- Gemar menghabiskan masa lapang dengan menonton bola sepak Liga Perdana England, selain suka memuat naik foto di laman Instagram