

15/09/1997

Ujian pertama KLIA hari ini

Ebi Azly Abdullah

PESAWAT pertama akan mendarat di Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) hari ini, menandakan bermulanya ujian perkhidmatan dan kemudahan KLIA. Walaupun hanya peringkat ujian, pendaratan itu mengabulkan impian kebangsaan memiliki lapangan terbang terancang di dunia.

Hari ini sejarah tercipta dengan pendaratan pesawat pertama di landasan 1 KLIA. Dengan disaksikan oleh Perdana Menteri, Datuk Seri Dr Mahathir Mohamad dan barisan Jemaah Menteri, pendaratan pesawat B747 milik Penerbangan Malaysia (MAS) itu membawa makna yang amat besar kepada negara, kerana ia menandakan kemasukan Malaysia ke satu era baru dalam sejarahnya.

Pendaratan itu turut menandakan bermulanya peringkat ujian semua sistem di lapangan terbang canggih itu. Tempoh peringkat ujian amat penting dalam memastikan semua perkhidmatan dan kemudahan berjalan lancar sebelum pembukaan rasminya awal tahun depan.

Fasa pertama projek pembinaan KLIA bernilai RM8 bilion yang juga dianggap antara lapangan terbang terbesar di dunia ini, dijadualkan siap sebelum akhir tahun ini.

Dengan keluasan kira-kira 10,000 kilometer persegi, KLIA jauh lebih besar daripada lapangan terbang baru lain yang sedang dibina di rantau ini, termasuk Lapangan Terbang Antarabangsa Chek Lap Kok di Hong Kong, yang jauh lebih mahal kerana dibina di atas tanah tebus guna.

Idea untuk mewujudkan KLIA timbul sejak awal 1980-an, apabila Lapangan Terbang Antarabangsa Subang gagal menampung peningkatan jumlah penumpang dan kargo yang memasuki negara ini. Peningkatan peratusan penumpang pada kadar 15 peratus setahun, yang lebih tinggi daripada kadar serantau, menyebabkan kerajaan terpaksa mengkaji kemungkinan mewujudkan KLIA.

Satu kajian dilakukan dan ia mendapati Subang tidak lagi mampu untuk menerima peningkatan penumpang khususnya bagi alaf mendatang, kemudahan di lapangan terbang berkenaan pula tidak boleh diperbesarkan, yang membawa kepada perancangan KLIA.

Ditambah pula dengan penganjuran temasya Sukan Komanwel pada 1998, kerajaan menyedari bahawa sebuah lapangan terbang baru diperlukan untuk Kuala Lumpur, bagi menampung pertambahan penduduk selain menjadi pintu masuk utama ke negara ini.

Pada 1991, pegawai kerajaan memilih lahan tapak yang dikenal pasti untuk KLIA yang memenuhi kriteria berikut:

- * Jumlah tanah mencukupi (sekurang-kurangnya 10,000 hektar) untuk KLIA;
- * Boleh dihubungi dari Kuala Lumpur dalam tempoh 30 minit;
- * Memenuhi semua keperluan aeronautik; dan
- * Perlu sesuai dari segi topografi, keadaan tanah dan kemudahan yang tidak menjejaskan alam sekitar.

Sebuah tapak berhampiran Sepang, 50 kilometer dari Kuala Lumpur kemudian dipilih kerana beberapa faktor, termasuk jumlah keluasan tanah yang sesuai, kedudukannya yang hampir dengan Lembah Klang dan boleh dihubungkan dengan Kuala Lumpur dalam tempoh 30 minit.

Pada Februari 1992, kerajaan mengarahkan Anglo-Japanese Airport Consortium Sdn Bhd (Ajac) melaksanakan kajian pelan induk KLIA. Ajac menyerahkan laporan kajiannya kepada kerajaan pada Disember 1992 dalam empat volum utama.

Matlamat kerajaan ialah untuk mewujudkan sebuah lapangan terbang yang efisien, kompetitif dan estetik yang menjadi pusat penerbangan rantau Asia

Tenggara.

Ia dibangunkan menerusi tiga fasa. Fasa pertama dijadual siap akhir 1997 dan beroperasi awal 1998. Beroperasi 24 jam, ia dijangka menampung kira-kira 25 juta penumpang dan sejuta tan kargo setahun pelancarannya.

Fasa pertama KLIA antara lain merangkumi sebuah Bangunan Terminal Utama (MTB) dengan 80 pintu masuk hubungan, berasingan dan ramp pelbagai pesawat, sebuah bangunan satelit dan dua landasan.

Kerja pembinaan fasa pertama KLIA membabitkan 80 kontraktor termasuk projek yang diswastakan. Projek yang bermula sejak 1995 itu dilaksanakan oleh 25,000 pekerja dengan 55 peratus daripadanya rakyat tempatan.

Pembinaan MTB yang pertama direka khas bukan saja untuk membenarkan kapasiti 25 juta penumpang setahun pada hari pembukaan, tetapi dengan kapasiti tambahan 35 juta dan seterusnya 45 juta penumpang.

Semua penerbangan domestik, Singapura berkhidmat dari sebuah jeti hubungan berhampiran MTB. Bagi penerbangan antarabangsa, ia akan berkhidmat dari bangunan satelit yang dihubungkan ke MTB menerusi sistem transit trek (TTS).

Sistem TTS unik kerana ia mempercepat pergerakan penumpang tanpa perlu berjalan kaki terlalu lama. Ia menghubungkan dua stesen, sebuah di satelit dan sebuah lagi di MTB. Ia direka untuk memastikan tempoh frekuensi setiap tiga minit dan beroperasi secara automatik.

Kemudahan terminal dan apron tambahan akan dibina apabila kapasiti melebihi 60 juta penumpang setahun. Ia akan membabitkan pembinaan sebuah lagi MTB dengan dua satelit tambahan. Fleksibiliti perancangan KLIA membolehkan kemudahan tambahan dimasukkan ke dalam pelan induk tanpa halangan, dengan kemampuan maksimum menampung 100 juta penumpang setahun.

(END)