

PEMBERITAHUAN PERTANYAAN DEWAN NEGARA
MESYUARAT KEDUA, PENGGAL PERTAMA
PARLIMEN KE-EMPAT BELAS

PERTANYAAN : LISAN

DARIPADA : DATO' SRI KHAIRUDIN SAMAD

TARIKH : 05 DISEMBER 2018 (RABU)

SOALAN NO. 55

Minta **MENTERI PENGANGKUTAN** menyatakan apakah terdapat kajian yang dijalankan mengenai tanda amaran had laju di semua lokasi-lokasi jalan raya yang dilihat tidak lagi relevan atau bersesuaian dengan pengguna jalan raya sekarang.

JAWAPAN

Yang di- Pertua,

1. Penetapan had laju untuk sesuatu jalan bergantung kepada beberapa aspek iaitu:
 - a) Rekabentuk jalan (ditentukan oleh fungsi dan hierarki jalan tersebut);
 - b) Jenis guna tanah di persekitaran jalan tersebut;
 - c) Keadaan cuaca luar biasa yang pernah berlaku;
 - d) Tahap pematuhan oleh majoriti pengguna jalan raya; dan
 - e) Rekod kemalangan

2. Berdasarkan kajian pihak Kementerian Pengangkutan melalui MIROS sejak tahun 2007, kebanyakan had laju yang digunakan di negara ini adalah memenuhi aspek-aspek seperti yang dinyatakan tadi. Tahap pematuhan had laju yang rendah biasanya berlaku di kawasan-kawasan berikut:
 - a) Lebuhraya di kawasan luar bandar (had laju: 110 km/j);
 - b) Jalan di kawasan luar bandar (had laju: 60 km/j – 80 km/j); dan
 - c) Jalan di kawasan sekolah (had laju: 30 km/j).

3. Tahap pematuhan yang rendah tidak bermaksud had laju yang ditetapkan itu tidak relevan tetapi ia biasanya disebabkan oleh kekurangan dari segi penggunaan papan tanda had laju, papan tanda amaran, papan tanda yang memberi maklumat mengenai keadaan jalan persekitaran serta strategi pengurangan kelajuan menggunakan pendekatan *perceptual countermeasure*.

4. Selain itu, terdapat juga had laju di sesetengah kawasan yang dianggap ramai sebagai tidak relevan kerana keadaan jalan yang menggalakkan pemanduan yang laju dan selesa. Jalan-jalan sebegini biasanya direkabentuk untuk menampung aliran trafik yang tinggi dengan ciri-ciri yang memenuhi piawaian yang tinggi. Namun, terdapat sesetengah seksyen jalan yang tidak memenuhi piawaian yang sepatutnya (*sub-standard*) contohnya selekoh tajam yang boleh meningkatkan risiko kemalangan. Keadaan seperti ini menyebabkan had laju yang digunakan lebih rendah daripada seksyen-seksyen jalan lain.
5. Pengurangan had laju di jalan raya perlulah dilakukan secara *gradual* dan bukan drastik. Zon peralihan had laju memerlukan jarak tertentu supaya pemandu boleh menukar kelajuan kenderaan dengan selamat. Ini merupakan justifikasi mengapa sesetengah seksyen jalan mempunyai had laju yang rendah daripada had laju yang dianggap relevan oleh pemandu.

Sekian, terima kasih.