

RENCANA UTAMA**MRT ringan beban pengguna**

Oleh IZYAN LIYANA MOHD. DARIF, KUMARA SABAPATTY dan MELATI MOHD. ARIFF
rencana@kosmo.com.my



TEPAT pukul 6.30 pagi, Nor Azliza Hassan, 26, menaiki bas RapidKL dari Petaling Jaya Utama, Petaling Jaya, Selangor menuju ke stesen Transit Aliran Ringan (LRT) Taman Jaya, Petaling Jaya. Setibanya di stesen LRT berkenaan dia menaiki tren LRT menuju ke KL Sentral, sebelum bertukar menaiki monorel yang menuju ke stesen Raja Chulan.

"Itulah rutin perjalanan harian saya ke tempat kerja. Dengan menaiki monorel dan LRT, dalam tempoh 45 minit saya selamat sampai ke destinasi tanpa perlu berhadapan dengan kesesakan jalan raya. Jika menaiki bas dan teksi tempoh perjalanan ke tempat kerja kadangkala mengambil masa di antara sejam hingga dua jam.

"Tahun ini genap sembilan tahun saya menggunakan perkhidmatan LRT. Setakat ini saya memang berpuas hati dengan kemudahan dan keselesaan yang ditawarkan. Insiden terlepas tren langsung tidak membimbangkan kerana setiap 10 hingga 15 minit tren yang seterusnya tiba di stesen," jelas Nor Azliza yang memberitahu kawasan menunggu stesen LRT dua kali ganda lebih selesa dan bersih berbanding perhentian bas dan teksi.

Selain menjimatkan tempoh perjalanan, anak kelahiran Kuala Kangsar, Perak itu menyatakan, menaiki LRT juga mampu menjimatkan wang. Setiap bulan Nor Azliza hanya memperuntukkan RM100 untuk membeli kad tambang LRT Putra, Star, Monorel dan bas Rapid.

Menyentuh mengenai projek Transit Aliran Pantas (MRT) di ibu kota, Nor Azliza menyokong dan berharap ia dapat dilaksanakan secepat mungkin. Dengan adanya MRT itu ia membantu memperbanyakkan lagi sistem pengangkutan awam di Malaysia.



MRT kemudahan awam yang bukan saja memudahkan pengguna bahkan melestarikan alam sekitar.

Secara tidak langsung dapat mengurangkan kesesakan jalan raya terutamanya pada waktu-waktu kemuncak. Tidak ketinggalan MRT bertindak sebagai salah satu alternatif terbaik yang cepat, jimat dan selesa kepada penduduk Malaysia terutamanya di Kuala Lumpur yang semakin bertambah bilangannya.

"Diharapkan agar MRT membuka laluan di kawasan yang menjadi tumpuan orang ramai seperti di Kota Damansara, Kajang, Selayang atau Damansara," katanya kepada *Kosmo!* yang bercadang untuk terus menggunakan LRT walaupun sudah memandu kerana ia menjimatkan kos minyak, masa dan parkir.

Sementara itu, Maziana Abdul Majid, 28, yang menetap di Jelatek, Kuala Lumpur kerap menggunakan kemudahan LRT untuk berulang-alik dari rumahnya ke tempat kerja di Menara Citibank, Jalan Ampang, Kuala Lumpur.

Maziana yang merupakan setiausaha peribadi kepada Penasihat Pertahanan Kedutaan Sepanyol itu berkata, sejak tahun 2003 ketika menuntut di Fakulti Bahasa dan Linguistik di Universiti Malaya, dia menggunakan perkhidmatan LRT sebagai pilihan utamanya sehingga hari ini.

Katanya, kemudahan itu sangat pantas dan menjimatkan masa perjalanan yang boleh dirancang teliti berbanding memandu sendiri kerana harga petrol yang semakin mahal dan parkir.

"Saya lebih selesa menggunakan LRT untuk berulang alik dari rumah dan tempat kerja serta berjalan-jalan pada hujung minggu.

"Adakalanya bas dan teksi juga sering berdepan dengan masalah kesesakan lalu lintas dan tidak menepati masa berbanding tren," kata anak kedua daripada tiga beradik itu ketika dihubungi baru-baru.

Dia membelanjakan kira-kira RM100 sahaja dalam sebulan untuk tren LRT dengan menggunakan Kad Touch&Go.

Sementara itu, Projek Transit Aliran Pantas (MRT) antara yang terbesar setakat ini dalam sejarah pembinaan prasarana Malaysia. Panjangnya 150 kilometer (km) sementara kos pembinaan dianggarkan RM36.6 bilion.

Dua juta perjalanan

Pembinaan projek mega itu dijadual bermula Julai depan dengan rangkaian rel pertama dari Sungai Buloh ke Kajang, meliputi kira-kira 60 km dengan 35 stesen yang akan melalui pusat bandar raya Kuala Lumpur.

Cadangan projek MRT yang dijangka siap pada tahun 2020 itu untuk menangani kemelut pengangkutan awam yang membebankan kehidupan pengguna yang mendiami kawasan Greater Kuala Lumpur (Greater KL).

Greater KL meliputi kawasan seluas 279,327 hektar terdiri daripada Kuala Lumpur, Putrajaya, Ampang Jaya, Petaling Jaya, Subang Jaya, Shah Alam, Kajang, Klang, Sepang dan Selayang.

Jumlah penduduk Greater KL dianggarkan sekitar enam juta dan dijangka meningkat 10 juta orang pada tahun 2020.

Apabila siap, projek rel MRT yang berkelajuan tinggi dan besar-besaran itu dijangka menawarkan khidmat sehingga dua juta perjalanan penumpang sehari berbanding 480,000 oleh sistem rel bandar buat masa ini.



LRT dan monorel banyak membantu memudahkan pergerakan rutin harian warga kota terutama ke tempat kerja.

Senator Datuk Idris Jala, Menteri di Jabatan Perdana baru-baru ini dipetik sebagai berkata, Malaysia mempunyai pemilikan kereta per kapita lebih tinggi daripada Amerika Syarikat (AS) dan Jerman dengan 20 juta kereta untuk jumlah penduduk 28 juta.

Sistem sokongan

Muhammad Zulkarnain Hamzah, bercakap bagi pihak Persatuan untuk Penambahbaikan Pengangkutan Awam-Lembah Klang (Transit), berkata, kumpulan aktivis pengangkutan awam agak skeptikal berhubung sasaran peratus penggunaan pengangkutan awam untuk projek gergasi MRT.

Transit katanya, masih pesimistik dengan sasaran MRT sama ada ia mampu meningkatkan peratus penggunaan pengangkutan awam.

"Pada masa ini tidak ada usaha bersungguh-sungguh untuk memperbaiki sistem sokongan untuk pengangkutan awam, termasuk keutamaan pengangkutan awam dan langkah kekangan trafik di atas jalan raya," katanya kepada *Bernama*.

Menurut Muhammad Zulkarnain, Transit ingin melihat bentuk perjalanan di Lembah Klang diperbetul terlebih dahulu menerusi pembangunan yang berorientasikan pengangkutan awam (TOD) di sekeliling stesen rel yang ada sebelum kerajaan melaksanakan sebarang cadangan rel baru.

Liputan perkhidmatan rel yang ada masih belum memenuhi potensi maksimum bukan kerana kekurangan bas perantara tetapi lebih kepada tahap kemudahan dan kesinambungan ruang pejalan kaki yang rendah, reka bentuk rangkaian bas yang lemah dan kurang integrasi antara mod transit.

Dengan merujuk Hong Kong dan tempat-tempat lain yang mempunyai penggunaan tanah dan perancangan pengangkutan yang teratur, Muhammad Zulkarnain memberitahu, pembangunan kepadatan tinggi seharusnya bertumpu di sekeliling stesen.

Apabila lokasi tumpuan aktiviti masyarakat berada berhampiran dengan perhentian transit, orang ramai lebih mudah dan pantas menunaikan tugas harian mereka.

"Di Malaysia, dasar penggunaan tanah tidak menguatkuasakan pembangunan yang berorientasikan pengangkutan awam di sekitar stesen. Lihat sahaja stesen LRT Taman Bahagia sebagai contoh, anda boleh lihat kereta diletakkan di laluan pejalan kaki.

"Jalan masuk berhampiran stesen sesak teruk hampir setiap masa ekoran limpahan trafik dari Lebuhraya Damansara-Puchong (LDP), ini memanjangkan lagi masa perjalanan bas perantara yang sememangnya berliku-liku dan melelahkan.

"Bagaimanakah pengguna MRT mahu pergi ke destinasi yang dituju jika mereka tersangkut di stesen kerana tidak tahu cara untuk ke destinasi akhir mereka? "Apakah mereka masih mahu menggunakan MRT sedangkan mereka tahu tempoh perjalanan dari pintu ke pintu mengambil masa yang terlalu lama berbanding jika mereka menggunakan kenderaan sendiri?" katanya.

Muhammad Zulkarnain turut mempersoal mengapakah projek mega MRT dapat diluluskan apabila pelan induk pengangkutan awam terperinci masih belum lagi diwujudkan.

"Projek MRT ini diuar-uarkan dapat merungkai masalah kesesakan trafik di Lembah Klang. Kesesakan ini bukan sahaja pada jalan raya menghala ke pusat bandar KL tetapi juga jalan raya yang menghubungkan pusat aktiviti kawasan pinggir KL juga.

"Apakah rancangan jangka panjang kerajaan untuk menyelesaikan kesesakan trafik yang semakin tenat di LDP sebagai contoh? MRT dan LRT hanya menyelesaikan masalah yang dihadapi mereka yang berulang-alik ke pusat bandar KL dan tinggal berhampiran stesen," katanya.

Bagi aktivis alam sekitar S. Piarapakaran, apabila diminta pandangannya mengenai MRT, fokusnya lebih kepada isu berkaitan dengan alam sekitar memandangkan sektor pengangkutan di Malaysia menggunakan bahan api fosil yang tinggi.



PENDUDUK di Hong Kong memaksimumkan penggunaan MRT untuk tugas harian mereka.

Pembakaran bahan api

Memetik perangkaan Imbangan Tenaga Kebangsaan 2008 (*National Energy Balance 2008*), beliau memberitahu penggunaan bahan api fosil dalam sektor pengangkutan meningkat sebanyak 35.8 peratus antara tahun 2000 hingga tahun 2008.

"Peningkatan seumpama ini boleh dielakkan sekiranya terdapat perkembangan yang memberangsangkan dalam sektor pengangkutan awam.

"Sebagai perbandingan, kita dapat melihat peratus penggunaan yang lebih cekap daripada jumlah penggunaan sumber tenaga bagi sektor pengangkutan di Amerika Syarikat (AS) sebanyak 28.5 peratus, Singapura 18 peratus dan Jepun 24 peratus.

Proses pembakaran bahan api akan melepaskan bahan pencemar seperti karbon monoksida, oksida nitrogen, oksida sulfur dan bahan pencemar yang lain.

Menurut Piarapakaran, di lokasi yang menjadi tumpuan seperti Kuala Lumpur, Petaling Jaya, Seremban dan Johor Bahru paras bahan pencemar daripada kenderaan semestinya lebih tinggi.

"Ini memberikan impak langsung kepada indeks kualiti udara. Kualiti udara menjadi lebih teruk di lokasi yang mengalami kesesakan lalu lintas. Lalu lintas yang tidak diurus dengan baik bukan sahaja membazirkan sumber tenaga tetapi juga menjejaskan kesihatan kepada mereka yang menghirup bahan pencemar ini secara langsung," jelas Presiden Persatuan Penyelidikan Air dan Tenaga Malaysia (Awer) itu.

Piarapakaran memberi contoh laporan kesihatan 2007 *Toronto Public Health* yang membuat kesimpulan bahawa trafik menyebabkan 1,700 kes rawatan hospital setahun di Toronto.

Sementara kebanyakan kes rawatan di hospital melibatkan warga berusia, pencemaran berkaitan trafik juga mempunyai kesan yang agak teruk ke atas kanak-kanak.

Menurut laporan itu, kanak-kanak mengalami lebih daripada 1,200 episod bronkitis setahun akibat pencemaran udara yang berpunca daripada trafik.

Source: [http://www.kosmo.com.my/kosmo/content.asp?y=2011&dt=0212&pub=Kosmo&sec=Rencana Utama&pg=ru_01.htm](http://www.kosmo.com.my/kosmo/content.asp?y=2011&dt=0212&pub=Kosmo&sec=Rencana_Utama&pg=ru_01.htm)