

BH 23/10/23 P10

Tingkat rangkaian pengangkutan awam untuk keselesaan rakyat

● Di negara maju, jarak piawai maksimum bagi seseorang berjalan kaki untuk mendapatkan akses pengangkutan awam antara 400 hingga 800 meter

● Perkhidmatan bas pengantara dan bas henti-henti amat kritikal kerana ia menyambung titik putus di batuan pertama dan akhir

Oleh Dr Mohd Hafiz Zulfakar
dan Dr Shabrin Nasir
bhrencana@bh.com.my

Belanjawan 2024 sekali lagi memperlihatkan keprihatinan kerajaan terhadap usaha mempertingkatkan mutu perkhidmatan pengangkutan awam di negara ini apabila merangkumkan pengembalian semula lima stesen Transit Aliran Ringan 3 (LRT3) sebanyak RM5.3 bilion; menampung kos operasi pengendali bas henti-henti di laluan kurang penumpang kawasan desa (RM96 juta) dan LRT Pulau Pinang (RM10 bilion).

Peruntukan perolehan 150 unit bas elektrik dan pembinaan tiga depoh bas berjumlah RM600 juta dan penerusan inisiatif pas bulanan My50 turut menjadi khabar gembira.

Peruntukan ini ditunggu-tunggu, terutama untuk memartabatkan agenda pengangkutan awam negara kerana memanfaatkan rakyat dengan memastikan mobiliti dan aksesibiliti penduduk di kawasan laluan artileri (bandar kecil dan luar bandar) dengan kawasan laluan koridor utama mempunyai rangkaian sistem pengangkutan awam menyeluruh.

Ia juga mampu memperkasakan kesalinghubungan antara desa dengan bandar, bahkan mampu mengurangkan kos sara hidup golongan sasar dan meningkatkan produktiviti serta menaikkan taraf hidup.

Tidak dinafikan di bandar besar, rangkaian sistem pengangkutan awam, terutama pengangkutan rel antara terbaik di dunia. Perkhidmatan merangkumi LRT, Transit Aliran Massa (MRT), Monorail, KTM Komuter, Express Rail Link (ERL) disokong perkhidmatan bas membentuk sistem pengangkutan awam berintegrasi yang menjadi tunjang penting mobiliti dan aksesibiliti harian jutaan penduduk.

Perkhidmatan rel KTM Komuter diperluas di kawasan utara Semenanjung turut memberi kesan sama.

Di bandar besar, operasi perkhidmatan bas, terutama perkhidmatan bas henti-henti dan bas pengantara tidak pernah putus menyediakan perkhidmatan pengangkutan, sama ada memenuhi kehendak asas sosial, termasuk mendapatkan barang keperluan, akses pendidikan dan pekerjaan serta pelancongan.

Namun, kelancaran sesuatu pergerakan sesuatu perjalanan, sama ada dari lokasi permulaan ke destinasi akhir, mahupun membabitkan atau memerlukan beberapa lokasi transit dan pertukaran sebelum sampai ke destinasi akhir, seolah-olah terputus.

Ini disebabkan tiada atau kurang perkhidmatan pengangkutan awam di luar koridor laluan utama

pengangkutan awam seperti di kawasan penempatan atau perumahan jauh. Ini dinamakan Kesalinghubungan Batuan Pertama dan Terakhir (*First-Last Mile Connectivity*).

Batuan pertama ialah permulaan perjalanan dari rumah ke perhentian, stesen atau terminal pengangkutan awam terdekat, manakala batuan akhir pula perjalanan dari ketiga-tiga lokasi menuju destinasi akhir seperti rumah, sekolah dan pejabat.

Sekiranya tahap kesalinghubungan batuan pertama dan batuan akhir dapat ditingkatkan, ia mampu melancarkan serta memendekkan jarak dan tempoh perjalanan, lantas memastikan keselesaan serta menjimatkan masa dan kos.

Justeru, perkhidmatan bas pengantara dan bas henti-henti amat kritikal kerana ia menyambung titik putus di batuan pertama dan akhir dengan mengambil serta menghantar penumpang di kawasan sasar di luar koridor laluan utama, terutama lokasi jauh dan terpencil seperti kawasan perumahan.

“Sekiranya tahap kesalinghubungan batuan pertama dan batuan akhir dapat ditingkatkan, ia mampu melancarkan serta memendekkan jarak dan tempoh perjalanan”

Ini sangat membantu dalam memenuhi permintaan pergerakan seseorang terutama jika tidak berada dalam lingkungan jarak berjalan kaki dari akses pengangkutan awam.

Di negara maju, jarak piawai maksimum bagi seseorang berjalan kaki untuk mendapatkan akses pengangkutan awam antara 400 hingga 800 meter atau sekitar 5 hingga 10 minit. Sekiranya seseorang terpaksa berjalan kaki dalam jarak jauh dan lama untuk mendapatkan pengangkutan awam, sudah pasti masalah ketercapaian sentiasa wujud.

Cabaran mobiliti ketika berjalan kaki

Ini belum lagi pengguna berdepan cabaran mobiliti ketika berjalan kaki seperti membawa bebanan berat atau mempunyai anak ramai atau masih kecil, golongan warga emas atau golongan kurang upaya (OKU).

Hakikatnya, ketiadaan perkhidmatan pengangkutan awam di batuan pertama dan akhir merencatkan aktiviti penduduk luar koridor utama ini dalam memenuhi keperluan asas serta kehendak

kehidupan. Akibat cabaran ini, mereka sukar atau tidak dapat pergi ke mana-mana atau terpaksa mengharap kebergantungan pengangkutan persendirian seperti kereta dan motosikal peribadi.

Situasi ini sekali gus mengakibatkan jumlah kenderaan di atas jalan raya semakin bertambah, lantas mendorong pencemaran alam sekitar dengan jejak karbon tinggi serta peningkatan risiko kesesakan dan kemalangan.

Lebih mengecewakan, kebanyakan kenderaan persendirian digunakan seorang sahaja, iaitu pemandu. Bayangkan berapa banyak ruang atas jalan raya digunakan dan dibazirkan kenderaan persendirian andai dipandu jauh di bawah kapasiti kemampuan sebenar.

Tidak dinafikan, sudah terdapat juga perkhidmatan bas diperkenalkan untuk menghubungkan batuan pertama dan akhir di bandar serta luar bandar bagi membantu penduduk agar lebih mudah berulang-alik ke tempat kerja, sekolah dan pelbagai lokasi. Antaranya perkhidmatan MyBas menerusi Program Transformasi Perkhidmatan Bas Berhenti-henti (SBST) di bawah Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD) di beberapa kawasan di Negeri Sembilan, Johor, Perlis, Perak.

Malah, perkhidmatan bas seperti perkhidmatan GoKL CityBus di bawah Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) dan Smart Selangor (Kerajaan Selangor) diperkenalkan bagi tujuan sama, menawarkan perkhidmatan bas secara percuma.

Walaupun sambutan memberangsangkan dan membuahkan hasil, beberapa penambahbaikan boleh diperkenalkan, termasuk menambah bilangan bas, menambah baik infrastruktur fizikal terhadap fasiliti seperti laluan berbumbung, kemudahan tempat letak kereta, tempat menunggu lebih selesa, sistem pa, papan informasi jadual serta anggaran ketibaan secara masa sebenar dan kawalan keselamatan.

Penambahan kapasiti dengan meningkatkan jumlah kekerapan trip bas dan merangka semula jadual agar lebih sistematik mampu mengurangkan tempoh menunggu pengguna serta memudahkan transisi sekiranya perlu bertukar ke mod pengangkutan awam lain.

Dalam pada itu, pendidikan dan kesedaran masyarakat terhadap kebaikan menggunakan pengangkutan awam harus ditingkatkan. Semua usaha penambahbaikan pengangkutan awam, termasuk aspek perkhidmatan bas di laluan batuan pertama dan akhir akan sia-sia, sekiranya masyarakat lebih suka menggunakan kenderaan persendirian masih kekal tidak berubah.

Stigma menganggap pengangkutan awam hanya untuk golongan bawahan harus diubah, malah usaha menggalakkan peralihan mod pengangkutan daripada terlalu bergantung kepada pengangkutan persendirian kepada penggunaan lebih banyak perkhidmatan pengangkutan awam perlu diperkasakan.

Semua artikel penulis tamu adalah pendapat peribadi, bukan pendirian rasmi BH