

Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) menyasarkan untuk menyelesaikan isu kesesakan jalan raya di Lembah Klang menjelang 2030 namun berbaki kira-kira lima tahun lagi, belum ada petunjuk sasaran itu dapat direalisasikan.

Hakikatnya, isu kesesakan trafik di negara ini, termasuk di bandar-bandar besar lain seperti Johor Bahru dan Melaka dipandang serius oleh kerajaan Madani menerusi penubuhan Jawatankuasa Kabinet Mengenai Kesesakan Jalan Raya dipengerusikan Timbalan Perdana Menteri Datuk Seri Dr Ahmad Zahid Hamidi pada Mac 2023.

Namun pakar melihat tidak ada langkah signifikan yang diputuskan oleh jawatankuasa itu, terutama bagi menyelesaikan isu pokok, setakat ini.

Pakar menggariskan perancangan bandar tidak cekap, dasar yang menggalakkan pemilikan kenderaan persendirian serta pihak berkaitan bekerja in silo sebagai antara punca masalah itu, khususnya di Lembah Klang, sukar diselesaikan.

Malah, mereka menjangka keadaan bertambah buruk dalam tempoh beberapa tahun akan datang selagi pihak berwajib masih menerima guna pendekatan bersifat *band-aid* iaitu sekadar merawat 'luka luaran' tanpa menangani punca sebenar.

Pakar khuatir, jika keadaan itu dibiarkan berterusan usaha membangunkan ekonomi negara tidak akan mencapai potensi sebenar, kerana kata mereka, kesesakan lalu lintas antara faktor utama yang merencatkan produktiviti tenaga kerja.

Merumuskan kesesakan lalu lintas disebabkan oleh faktor-faktor yang saling berkait, pakar pengangkutan awam darat Wan Agyl Wan Hassan berkata, apa yang dilakukan oleh pihak berwajib sekarang hanyalah melaksanakan langkah-langkah bagi 'merawat' bahagian-bahagian tertentu.



“Aspek first mile last mile sangat mempengaruhi seseorang untuk guna pengangkutan awam, seperti MRT dan LRT”

*Pakar perancangan bandar dan wilayah,
Dr Noor Hashimah Hashim Lim*

“Apabila sesebuah jalan itu sesak, apa penyelesaian yang diambil? Bina jalan (lebuhraya) baharu. Bagi saya, kita sudah ada terlalu banyak jalan (lebuhraya). Kita perlu ketepikan pendekatan ini yang jelas tidak menyelesaikan masalah,” kata bekas Ketua Bahagian Polisi dan Perancangan Kumpulan Operasi Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat itu.

Meletakkan perancangan bandar atau guna tanah yang tidak cekap sebagai punca utama, beliau berkata umumnya, perancangan guna tanah dibuat berdasarkan pertumbuhan ekonomi semata-mata, sekali gus mewujudkan kawasan berkepadatan tinggi namun tiada akses kepada pengangkutan awam yang baik.

“Untuk melihat betapa teruknya perancangan guna tanah di sini, kita ambil contoh MRR2 (Jalan Lingkaran Tengah 2) di kawasan Gombak. Sekalipun sudah dikategorikan sebagai F dari segi Tahap Perkhidmatan Jalan, iaitu bampar ke bampar, sesak teruk pada sebelah pagi, Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) masih luluskan pembangunan baharu di situ,” katanya.

(Tahap Perkhidmatan Jalan merujuk aliran lalu lintas yang dikategorikan dari A hingga F dengan kategori F sebagai paling teruk)

Kongsinya, pada masa ini terdapat tiga projek perumahan sedang dibangunkan di situ, memabitkan bangunan kediaman berstrata yang pastinya akan memburukkan lagi keadaan lalu lintas di kawasan berkenaan.

“Kita andaikan satu blok ada 30 tingkat dan setiap tingkat ada 15 rumah. Jadi keseluruhan 450 unit, dan pada masa ini statistik menunjukkan setiap rumah ada 1.5 kenderaan. Kita andaikan hanya 300 kereta keluar dari bangunan ini untuk ke tempat kerja pada masa yang sama. Apa akan jadi?”

“MRR2 dibina bagi menyuraikan aliran trafik dari arah pusat bandar kerana MRR1 sudah sesak teruk. Akan tetapi, disebabkan oleh perancangan bandar yang tidak cekap, maka inilah hasilnya,” rumus beliau.

Menurut Wan Agyl, dasar bertentangan adalah satu lagi punca kerajaan sukar menyelesaikan masalah kesesakan lalu lintas di negara ini.

“Kita ada dasar yang mempromosikan penggunaan pengangkutan awam, namun, pada masa sama kita ada dasar automotif yang menggalakkan orang ramai memiliki kenderaan persendirian. Saya kata galakan kerana amat mudah untuk rakyat membeli kereta. Lebih-lebih lagi negara kita keluarkan kenderaan sendiri yang menyasarkan pasaran tempatan,” katanya.

Sebelum ini, dilaporkan jumlah kenderaan berdaftar di Malaysia mencecah 36.3 juta unit setakat Oktober 2023 dengan hampir 24 juta masih aktif.

Dari segi jualan pula, kenderaan keluaran tempatan, iaitu Perodua dan Proton, masih menguasai pa-



PAKAR TRAFIK

KESESAKAN KL



KATA SUKAR

SELESAI 2030?



saran dengan masing-masing merekodkan 330,325 unit dan 150,972 unit dijual pada 2023, jauh mengatasi jenama import.

Malah, firma penyelidikan pasaran BMI, syarikat milik Fitch Solutions, mengunjurkan jualan kenderaan di Malaysia meningkat sebanyak 3.8 peratus bagi 2023.

Mengulas lanjut, Wan Agyl berkata Jepun yang merupakan negara pengeluar kenderaan, menyukarkan rakyatnya memiliki kenderaan sendiri, dan bagi memenuhi keperluan penduduk, ia mewujudkan jaringan pengangkutan awam darat yang cekap.

“Di negara ini, pemilikan kenderaan adalah simbol status, dan pada masa sama, pengangkutan awam sukar diakses. Jadi, sudah tentulah rakyat akan guna kenderaan sendiri untuk ke mana-mana,” hujahnya, menambah keadaan itu juga disokong dengan kemudahan medan kereta di pusat bandar yang mengenakan caj mampu bayar.

Langkah kerajaan menggalakkan pemilikan kenderaan elektrik juga disifatkan beliau sebagai bertenangan dengan usaha meningkatkan penggunaan pengangkutan awam.

Mengulas lanjut, Wan Agyl berkata dalam kehairahan meluluskan pembangunan baharu, PBT gagal menyediakan perancangan jaringan pengangkutan awam darat yang cekap, terutama dari segi kemudahan untuk pengguna.

“Aspek *first mile last mile* misalnya, langsung tidak diendahkan. Maknanya, tidak ada infrastruktur disediakan bagi memudahkan orang awam menggunakan pengangkutan awam, baik bas, tren, LRT atau MRT,” katanya, memberi contoh ketidakcukupan hentian bas berbumbung atau medan letak kereta berhampiran stesen LRT dan MRT.

“Huru-hara... itu yang saya boleh katakan tentang perancangan pengangkutan awam kita. Ada macam-macam masalah, tetapi kita tidak tahu bagaimana untuk baiki keadaan itu,” katanya lagi.

Senada, pakar perancangan bandar dan wilayah Dr Noor Hashimah Hashim Lim berkata kegagalan pihak berwajib menyediakan penyelesaian yang komprehensif menyebabkan rakyat tidak dapat memanfaatkan sepenuhnya sistem pengangkutan awam yang baginya sudah cukup baik.

“Aspek *first mile last mile* sangat mempengaruhi seseorang untuk guna pengangkutan awam, seperti MRT dan LRT. Misalnya, kalau tengok peta, dianggarkan cuma ambil masa lapan minit berjalan kaki dari stesen LRT ke destinasi kita, tetapi realitinya tidak semudah itu.

“Jadi, cara kita nak ukur ‘jarak sebenar’ harus mengambil kira pelbagai faktor lain seperti keselamatan, keselamatan dan macam-macam lagi,” katanya.

Turut menuding kepada ketidakseimbangan perancangan bandar dan wilayah, pensyarah kanan di Jabatan Perancangan Bandar dan Wilayah, Fakulti Alam Bina,

Universiti Malaya itu berkata tambah memburukkan masalah adalah setiap agensi dan Kementerian yang bertanggungjawab terhadap pembangunan bekerja secara berseendirian.

“Masing-masing bekerja dan menghasilkan dokumen pembangunan dalam keadaan silo. Misalnya, rancangan pembangunan yang disediakan oleh sebuah PBT adalah untuk kawasan pentadbiran mereka sahaja, dan PBT di bawah Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan. Keadaan ini mungkin menyebabkan ketidakseimbangan pembangunan antara daerah.

“Selain itu, ketidakseimbangan pembangunan juga mungkin berlaku di antara bandar dan luar bandar memandangkan perancangan luar bandar adalah di bawah agensi lain, iaitu Kementerian Kemajuan Desa dan Wilayah.”



“Kita sudah ada terlalu banyak jalan (lebuhraya). Kita perlu ketepikan pendekatan ini yang jelas tidak menyelesaikan masalah”

*Pakar pengangkutan awam darat,
Wan Agyl Wan Hassan*

Memetik data Jabatan Perangkaan Malaysia (DoSM), Noor Hashimah berkata kesesakan jalan raya adalah sebahagian daripada proses urbanisasi yang tidak boleh dielak, dan dalam konteks negara ini, perkara itu disumbangkan oleh hakikat bahawa 78 peratus daripada populasi bertumpu di satu kawasan yang kecil.

“Menurut DoSM, 95 peratus tanah di negara ini terletak di kawasan luar bandar, bermakna hanya lima peratus kawasan urban. Justeru, bayangkan 78 peratus populasi bertumpu di kawasan lima peratus ini, masalah tidak sesak.

“Pada masa sama, Dasar Perbandaran Negara Kedua menetapkan kadar perbandaran tidak harus melebihi 85 peratus, tetapi, kalau 78 peratus sudahpun begini keadaan (kesesakan), bayangkan kalau kita tunggu 85 peratus (populasi),” katanya, menegaskan sekarang adalah masa untuk pihak berwajib mencari langkah mitigasi seperti menyuraikan penduduk dan gerakkan mereka ke kawasan berjiran.