Pelan selesai kesesakan 2030 dijangka sukar dicapai

Oleh FITRI NIZAM
utusannews@mediamulia.com.my

PETALING JAYA: Sasaran Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) untuk menyelesaikan kesesakan lalu lintas di ibu negara menjelang 2030 dijangka sukar dicapai kerana sistem pengangkutan awam di negara ini memerlukan sekurang-kurangnya 10 tahun lagi untuk mencapai tahap matang.

Ketika ini, sistem pengangkutan awam khususnya pengangkutan rel baru sahaja mencapai tahap 70 peratus yang mana belum mampu mengurangkan kebergantungan hampir lapan juta penduduk di Lembah Klang untuk menggunakan kenderaan sendiri.

Bersambung di muka 2

Pelan selesai kesesakan 2030 dijangka sukar dicapai

Dari muka 1

Pada masa sama, polisi mengurangkan kesesakan lalu lintas juga menghadapi cabaran besar apabila Malaysia merupakan negara pengeluar kenderaan iaitu Proton dan Perodua.

Pakar Jalan Raya dari Jabatan Kejuruteraan Awam Universiti Pertahanan Nasional Malaysia (UPNM), Prof. Madya Dr. Ng Choy Peng mengakui bahawa DBKL sememangnya dalam proses melaksanakan pembangunan bandar berteraskan transit (transit oriented development - TOD).

Katanya, TOD merupakan pembangunan yang mempelbagaikan penggunaan pengangkutan awam dengan pembinaan kediaman di kawasan mudah untuk diakses oleh pengangkutan rel, bas dan sebagainya.

"Sejak kebelakangan ini, pembangunan kawasan perumahan baharu banyak dilaksanakan di kawasan berhampiran pengangkutan awam supaya ia dapat mengurangkan penggunaan kenderaan persendirian.

"Tetapi untuk merealisasikan sasaran menyelesaikan masalah kesesakan lalu lintas di Lembah Klang mungkin ambil masa 10 tahun lagi memandangkan masih banyak infrastruktur pengangkutan rel belum tersedia seperti Laluan Lingkaran (MRT3) dan Transit Aliran Ringan 3 (LRT3).

"Pada masa sama, terdapat percanggahan yang perlu diselesaikan antara hendak menyelesaikan isu kesesakan lalu lintas dengan kesinambungan industri automotif negara yang mana ia saling berkaitan dalam menyumbang kepada isu jalan raya," katanya kepada *Utusan Malaysia*.

> **"Sejak kebelakangan ini, pembangunan kawasan perumahan baharu banyak dilaksanakan di kawasan berhampiran pengangkutan awam supaya ia dapat mengurangkan penggunaan kenderaan persendirian."**
>
> **NG CHOY PENG**

Berdasarkan kajian Pertubuhan Pengilang Kenderaan Bermotor Antarabangsa (OICA), jumlah tersebut diperoleh hasil tinjauan pemilikan kenderaan berdaftar antara 2015 hingga 2020 di seluruh dunia.

Jepun berada di tangga teratas pemilikan kenderaan tertinggi di Asia dengan rekod 612 kenderaan berdaftar bagi setiap 1,000 orang penduduk manakala Malaysia 535 unit.

Jumlah tersebut selari dengan statistik Kementerian Pengangkutan (MOT) apabila Menterinya, Anthony Loke Siew Fook di Dewan Negara pada Disember lalu mendedahkan bahawa jumlah kenderaan persendirian iaitu kereta mencatatkan bilangan tertinggi iaitu sebanyak 17,244,978 unit di seluruh negara.

Motosikal pula menjadi penyumbang kedua tertinggi iaitu sebanyak 16,773,112 diikuti kenderaan barangan (1,429,403); teksi (84,745); bas (64,021); kereta sewa pandu sendiri (30,318) dan kenderaan-kenderaan lain (736,410).

Bagaimanapun, berdasarkan statistik MOT itu, sebanyak 12.54 juta kenderaan persendirian dan kenderaan perkhidmatan awam sudah tidak lagi aktif.

Jumlah tersebut meliputi motosikal 8.2 juta; kereta (3 juta); bas (39,601); teksi (57,127); kereta sewa pandu sendiri (1,915); kenderaan barang (591,625) dan lain-lain kenderaan (560,040).

Mengulas lanjut, Choy Peng berkata, perancangan bandar atau guna tanah yang tidak cekap sebagai juga menyumbang kepada kesesakan lalu lintas khususnya di Lembah Klang yang menjadi mimpi ngeri kepada pengguna lebih-lebih lagi pada waktu puncak.

"Sebagai contoh, Lebuhraya Damansara-Puchong (LDP) dibina untuk menyelesaikan masalah lalu lintas di Jalan Klang Lama, tetapi hari ini apa yang berlaku adalah sepanjang laluan tersebut dibinanya perumahan dan sebagainya.

"Keadaan itu menyebabkan LDP sentiasa sesak tanpa mengira waktu kerana kepadatan penduduk di kawasan sekitar meningkat mendadak melebihi kemampuan ditampung infrastruktur berkenaan," katanya.

Melihatkan senario sedemikian, Choy Peng berkata, DBKL bukannya tidak bersedia hendak mencapai sasaran penyelesaian isu kesesakan lalu lintas 2030 tetapi persediaannya masih belum mencukupi.