



规划策略 SP 5-2: 通过提升可达性与安全性，鼓励使用主动出行模式

主动出行是适用于短距离出行的方式，能减少对机动车的依赖，并有助于环境可持续性。

根据《2019年至2028年吉隆坡步行与骑行大蓝图》的研究结果显示，仅有18%吉隆坡居民选择步行或骑行。

为实现吉隆坡成为鼓励主动出行的城市，并通过提升可达性与安全性来推动该目标，规划策略SP 5-2下共有2项执行建议：

CP 5-2.1: 建设安全、连贯且易达的步行与微型出行网络

执行举措：
5-2.1A：在学校、医院、购物中心及公交站，建设步行道与微型出行路线网络，鉴定最佳路线与设计，并规定发展商将步行系统纳入现有或新的发展项目中

5-2.1B：提供步行与微型出行基设，适宜设在距离车站400公尺至800公尺范围内，建议将通道与机动车道分离，并严格禁止摩哆驶入，并制定相关法律条文，规范该通道为行人与微型交通工具专属空间

5-2.1C：在市中心设立步行优先区，PTKL2040建议把端姑阿都拉曼路发展为无车通行的步行优先区，并建议在武吉免登路、印度清真寺路等地点规划为临时无车区。

5-2.1D：在吉隆坡提供共享脚车服务与设施，建议在人口密度高的区域设置，建议每平方公里范围10至16个共享脚车站点。

CP 5-2.2: 推广步行与微型交通工具的使用

执行举措：
5-2.2A 推广步行与使用微型交通工具的宣传活动，如推广吉隆坡成为步行和微型交通工具友好城市的形象、举办道



■PTKL2040中认为隆市不需要再增建大道，而是要连接各大道，令交通更顺畅。



目標6

840棟老店屋需修復

规划策略SP 5-3：有效管理交通流量

2020年交通部数据，吉隆坡只有20%的出行是通过公交，其余80%仍依赖私人交通工具，对现有道路容量形成压力，并引发交通拥堵、空气与噪音污染问题，以及道路建设与管理成本的增加。

PTKL2040强调必须更有效地管理城市交通与道路网络系统，其中重点建议完善吉隆坡目前尚未连接的道路网络系统，并在此目标下提出3项执行建议。

CP 5-3.1: 吉隆坡交通管理

执行举措：
5-3.1A： 入城道路实施道路使用者收费（Road User Charging, RUC）机制，减少市中心的堵塞

5-3.1B：管理繁忙时段的交通，建议在繁忙时段如扩大逆向车道（Tidal flow）的范围、推行弹性上班时间或居家上班，鼓励雇主为使用公交职员提供奖励。

5-3.1C：控制重型车辆入城时间

CP 5-3.2: 泊车空间规划与管理

执行举措：
5-3.2A：重新规划泊车位，将泊车位调整为主动出行（mobiliti aktif）或公交走廊用途

5-3.2B：提升公交站与道路设施，

CP 5-3.3: 连接大道与主要道路以完善道路网络

执行举措：
5-3.3A：连接吉隆坡各大道网络，PTKL2040中认为隆市已经有17条大道，无需再建，除非是以连接各大道为目的
5-3.3B：完善主要道路网络，《吉隆坡2040年交通总体规划》（PTKL2040）中建议增建47条主要道路、提升10条主要道路，PTKL2040也鉴定2条需要延伸的道路，以加强现有道路网络连通性分散交通

■历史，是需要保护的文物建筑之一。国家迎宾馆大楼已有100多年历史。

- 提供完善的社区设施与高品质的城市环境
- 优化交通管理，影响土地用途与出行需求
- 保护自然环境与开放空间
- 复兴老旧或衰败地区

探索活用地下空中空間

吉隆坡现有、建设中及规划中的交通系统线路支撑著城市的快速发展，因几乎所有站点都位于现有的建成区域，土地利用与轨道交通的城市空间整合规划成了一项挑战，可用于填充式发展的土地相当有限。

以吉隆坡城中城和中环车站为例，通过整合交通枢纽与周边土地开发，打造集就业、商业与住宅于一体的混合用途发展区。

为实现高效衔接，相关区域应强化与步车站的行连通性，并完善地面、地下及空中行人走道系统及微型交通车道。

未来发展将探索地下空间或空中空间的活化利用，目前地下空间用途大多为行人走道与泊车场；而“空中地契”概念则可实现地上地下多重产权与重叠用途，提升土地使用效益。

报告建议透过公共交通为导向（ToD）与地下与空中空间开放，实现未来综合可持续发展。

为能更高效利用吉隆坡的空间，报告提出2项执行建议为“公共交通为导向发展规划”及“主要交通与基设区域的地下及空中空间发展规划”。

公共交通為導向發展規劃2項倡議

- 运用在中转站的规划原则
- 确保根据公共交通为导向发展规划的形式开放。

主要交通與基設區域的地下及空中空間發展規劃分為3項倡議

- 建议发展地下空间
- 建议发展空中空间
- 透过空间概念（Konsep Spatium）以促进发展

天災影響生活質量

吉隆坡特别管理区（ZPKK）的发展与管理，报告提及吉隆坡有著丰富的动植物资源，能发展可持续性自然遗产。

然而，随著城市迅速发展，与自然灾害问题亦日益攀升。

过去10年内，突发水灾次数呈上升趋势，由2011年的7宗增至2020年的13宗，陡坡地区也发生土崩，影响市民生活质量。

作为特别管理区域的一部分，森林区的维护对于可能造成的环境影响极为重要，包括减少城市热岛反应、局部降低气温，及提供各类动植物栖息地等。

为此，报告提出1项执行建议，即“特别管理区的类别与分级”，并有3项倡议，包括将特别管理区分类、鉴定特别管理区，及管理特别管理区。

6甘榜納入傳統或半傳統

报告表示，吉隆坡市中心仍存在一些老旧甘榜，其中有6座甘榜已被报告纳入为传统或半传统型甘榜。

即便这些甘榜坐落在城市发展地带，但仍保留著明显的传统特质，包括在文化、建筑或经济活动等元素方面，甘榜的独特风貌也体现在狭小街道、密集的房屋排列、不明确设有出入的路口，以及适度集中的基设分布上。

通过基建的改善、社区提升、开放空间、发展文化旅游及设立“传统特区”，

以维护及保留其传统甘榜价值。

报告提出1项执行建议，也就是“甘榜的身份赋权与发展规划”，附4项倡议，包括落实第一型传统甘榜（TV1）的控制发展计划、第二型传统甘榜的完善计划、开发及提升具有发展潜力的甘榜，以及完善普通甘榜的规划。

2框架推行管理

到2040年，吉隆坡人口预计增长至235万人，因此必须确保城市的经济表现持续强劲，具全球竞争力。

吉隆坡土地用途与空间管理策略，将通过明确的综合型和可持续发展框架推行，直至2040年。

綜合型城市標準

- 以公共交通为导向的发展（TOD）为核心
- 加强各发展增长中心之间的整合
- 鼓励拥有多元活动的共享空间
- 城市保育与历史建筑保护，以及将乡村发展纳入城市规划体系。

可持續城市標準

- 优化使用土地与空间
- 推动城市复新
- 创造宜居环境质量
- 文化遗产资产的保存，以及特殊地区的发展管理

填充式開發土地

吉隆坡的土地开发非常活跃，重点发展区域包括市中心及增长枢纽，例如南湖镇（Bandar Tasik Selatan）、洗都（Sentul）、武吉加里尔柏威年（Pavilion Bukit Jalil）、金地花园（Sri Hartamas）、白沙罗镇市中心（Pusat Bandar Damansara）。

在市中心和商业中心进行填充式开发主要集中在城市中心、主要商业区、重建区及城市增长核心范围内的区域、地块或空地。

根據特征選擇開發區域或土地

- 空地
- 位于建筑物之间的土地
- 已被弃用且开发价值较低的土地
- 位于工业区内或已被划为商业用途的旧仓库
- 独立的霸级市场用地
- 露天泊车场
- 空置的店铺或老旧店屋
- 已废弃、无生产力、不再运作的工业地块或建筑
- 旧添油站
- 已不再使用的公共设施用地

重建開發需符合條件

- 确定破旧不堪、不可居住的住宅、商业区、工业区、机构建筑物、社区设施、基设和公共设施以及交通区域的陈旧区域或建筑物。但不包括住宅地1区（R1）、稳定住房（EH）和1型传统村庄（TV1）
- 废置超过10年的住宅、商业和工业建筑
- 经负责机构或委员会认证的废弃开发项目
- 经负责机构鉴定为不安全的建筑
- 实体结构和社会层面均不适宜居住的住宅
- 不具发展能力的综合建筑或商业中心
- 不再使用且已达到场地修复期限的原因体废物填埋场和原污水处理厂场地
- 不再使用的电讯塔建筑场地
- 陈旧或废弃的机构建筑物
- 公共交通枢纽站旧址
- 非法木屋区