



Malaysian National News Agency
BERNAMA.COM

MAIN

GENERAL

POLITICS

BUSINESS

SPORTS

FEATURES

WORLD

[Home](#) |
 [About BERNAMA](#) |
 [Sitemap](#) |
 [Contact Us](#) |
 [Full News List](#) |
 [Archived News](#)

[Malay](#) |
 [English](#) |
 [中文](#) |
 [عربي](#)

 Color: |
 [A+](#) [A-](#) |
 [Reset](#)

BERNAMA.COM
main

SEARCH

GO

February 10, 2011 12:29 PM

Harapan Menggunung Buat Projek Aliran Transit Massa (MRT)

Oleh Melati Mohd Ariff

KUALA LUMPUR, 9 Feb (Bernama) -- Panjangnya 150 kilometer sementara kos pembinaan dianggarkan RM36.6 bilion. Itulah projek Sistem Pengangkutan Pantas (MRT) yang tidak syak lagi yang terbesar setakat ini dalam sejarah pembinaan prasarana Malaysia.

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

Cadangan projek MRT yang dijangka siap pada 2020 sebahagian besarnya bertujuan menangani kemelut pengangkutan awam yang membebankan kehidupan pengguna yang mendiami kawasan 'Greater Kuala Lumpur' (Greater KL).

Perdana Menteri Datuk Seri Najib Tun Razak menggunakan istilah 'Greater KL' sewaktu mengumumkan Program Transformasi Ekonomi (ETP) pada 21 Sept 2010 yang akan memacu Malaysia menjadi ekonomi berpendapatan tinggi menjelang 2020.

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 pada 2020.

TRANSFORMASI PENGANGKUTAN

Projek rel MRT yang berkelajuan tinggi dan besar-besaran ini disebut Perdana Menteri ketika membentangkan Rancangan Malaysia Kesepuluh (2011-2015) pada 10 Jun tahun lepas.

Projek itu, katanya selaras dengan Bidang Ekonomi Utama Negara (NKEA) untuk Greater KL bagi meningkatkan rangkaian pengangkutan awam bandar raya ini.

Memperbaiki pengangkutan awam dipilih sebagai satu daripada enam Bidang Keberhasilan Utama Nasional (NKRA), yang diberi keutamaan di bawah Program Transformasi Kerajaan (GTP).

Apabila siap, projek ikon ini akan meliputi radius 20 kilometer dari pusat bandar raya Kuala Lumpur. MRT dijangka menawar khidmat sehingga dua juta perjalanan penumpang sehari berbanding 480,000 oleh sistem rel bandar buat masa ini.

Pembinaan terminal bas dan rel turut dijangka menambah pecahan mod pengangkutan awam di Greater KL dari 12 peratus pada 2009 kepada 30 peratus pada 2015.

Senator Datuk Idris Jala, Menteri di Jabatan Perdana baru-baru ini dipetik sebagai berkata "Menjelang 2020, sekurang-kurangnya 50 peratus penduduk KL mesti menggunakan pengangkutan awam."


Malaysia, katanya mempunyai pemilikan kereta per kapita lebih tinggi dari Amerika Syarikat dan Jerman, dengan 20 juta kereta untuk jumlah penduduk 28 juta!

PENGGUNAAN PENGANGKUTAN AWAM

Other News

-  Malaysia's Carbon Reduction Target Enforceable Through Law & Policy
-  Veteran Cyclist Finishes Kuching-Tawau Challenge In Ten Days
-  Two Foetuses Found In KL In Less Than 24 Hour
-  BN: Restrictions On Khusrin May Be In Contravention Of Constitution
-  26 Speakers To Share Ideas On Water Management

advertisement



Advertise Here!
Please contact us for subscription
250 x 250 pixels

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

Beliau memberitahu Bernama di bawah Rancangan Malaysia keenam, peratus penggunaan pengangkutan awam disasarkan kepada 50 peratus untuk tahun 2000 dengan siapnya sistem transit aliran ringan (LRT) tetapi ia tidak menjadi kenyataan.

TRANSIT, katanya, masih pesimistik dengan sasaran MRT yang diuar-uarkan berkemampuan melonjakkan peratus penggunaan pengangkutan awam yakni peratus komuter yang menggunakan pengangkutan awam.

"Sedangkan pada masa ini pun tidak ada usaha bersungguh-sungguh bagi memperbaiki sistem sokongan untuk pengangkutan awam, termasuk keutamaan pengangkutan awam serta langkah kekangan trafik di atas jalan raya yang ada," katanya.

Beliau menjelaskan apa yang dimaksudkan dengan keutamaan pengangkutan awam adalah langkah menjadikan pergerakan kenderaan pengangkutan awam seperti bas dan trem lebih pantas dan boleh diharap cekap.

Manakala langkah kekangan trafik bertujuan mengurangkan tarikan penggunaan (bukan pemilikan) supaya kenderaan transit seperti bas atau trem dapat menyusuri jalan yang sedia ada dengan lebih lancar, jalanraya kurang sesak dan lebih melancarkan perjalanan bas.

POTENSI MAKSIMUM

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

Jelasnya 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.

"Rancangan Malaysia Kesepuluh bercakap mengenai konsep perbandaran baru di mana pusat aktiviti perbandaran yang kompak dan efisien dapat dibentuk dan ruang terbuka direka bentuk berpaksikan aktiviti kemasyarakatan, bukannya untuk kelancaran kenderaan peribadi.

"Dengan semangat yang sama, kerajaan perlu memberi tumpuan mewujudkan lorong khas bas bagi mengatasi masalah jalan raya yang sesak untuk perjalanan dari kawasan kejiranan ke pusat aktiviti perbandaran setempat, dan dari pusat ini ke pusat bandaraya Kuala Lumpur.

"Pembangunan yang mengarah kepada pembentukan bandar raya kompak yang mesra penduduk perlu berteraskan penyepaduan di antara perancangan guna tanah dengan perancangan pengangkutan awam. Ini memerlukan anjakan paradigma yang mengutamakan pejalan kaki berbanding pengguna kenderaan peribadi, dan mendahulukan pergerakan secara berkumpulan berbanding pergerakan individu.

"Penyelesaian yang melibatkan satu sistem rel sahaja bukan penamat kepada masalah kesesakan yang meruncing sekarang," tegasnya.

Dengan merujuk kepada Hong Kong dan tempat-tempat lain yang mempunyai penggunaan tanah serta 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 melaksana tugas harian mereka.

"Di Malaysia, dasar penggunaan tanah tidak menguatkuasakan pembangunan yang berorientasikan pengangkutan awam di sekitar stesen yang ada. 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), dan ini memanjangkan lagi masa perjalanan bas perantara yang sememangnya berliku-liku dan meletihkan.

"Akhirnya, sebahagian besar pertumbuhan bandar masih lagi bertumpu di sepanjang jajaran jalan raya dan kami masih belum mendengar sebarang rancangan untuk mewujudkan laluan bas bagi mengatasi masalah

kelancaran perjalanan bas yang memainkan peranan penting bukan sahaja sebagai perantara di antara kawasan kejiranan dengan stesen rel sedia ada, tetapi sebagai medium perhubungan pusat aktiviti perbandaran di luar bandaraya Kuala Lumpur.

"Bagaimana pengguna MRT mahu pergi ke destinasi mereka jika mereka tersangkut di stesen kerana tidak tahu cara untuk ke destinasi akhir mereka?"

"Apakah mereka akan masih mahu menggunakan MRT sedangkan mereka tahu tempoh masa perjalanan dari pintu ke pintu akan mengambil masa yang terlalu lama berbanding jika mereka menggunakan kenderaan sendiri?" katanya.

PELAN INDUK

Bercakap lebih lanjut, Muhammad Zulkarnain turut mempersoal mengapa projek mega MRT dapat diluluskan apabila pelan induk pengangkutan awam terperinci masih belum lagi diwujudkan.

"Bagaimana sebuah projek prasarana yang besar dibuat tanpa pelan induk yang terlebih dahulu sepatutnya dipersetujui semua pihak yang berkepentingan?" soal beliau.

Pelan Induk, tambahnya amat penting untuk merangka bagaimana jajaran pengangkutan awam yang dirancang dapat disepadukan dengan rancangan struktur tempatan dan bagaimana keperluan orang ramai dipenuhi secara saksama dan berterusan.

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

"Persoalan kami ialah 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.

MENGURANGKAN BAHAN API FOSIL

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.

Dalam wawancara dengan Bernama baru-baru ini dengan 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 2000 dan 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 sebanyak 28.5 peratus, Singapura 18 peratus dan Jepun 24 peratus.

"Nilai yang kecil ini bukannya diperolehi begitu sahaja. Ianya adalah hasil pembangunan berterusan sektor pengangkutan awam bagi menampung permintaan yang semakin meningkat," kata Piarapakaran yang juga Presiden Persatuan Penyelidikan Air dan Tenaga Malaysia (AWER).

PENGANGKUTAN DAN PENCEMARAN

Proses pembakaran bahan api akan melepaskan bahan pencemar seperti karbon monoksida, oksida nitrogen, oksida sulfur serta 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 lalulintas. Lalulintas yang tidak diurus dengan baik akhirnya bukan sahaja membazirkan sumber tenaga tetapi juga menjejaskan kesihatan kepada mereka yang menghirup bahan pencemar ini secara langsung," jelasnya.

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.

Kajian itu juga menganggarkan kos berkaitan kematian disebabkan pencemaran trafik adalah sekitar \$2.2 bilion Dolar Kanada.

KOS PENCEMARAN

Pengurangan pelepasan bahan pencemar daripada kenderaan sebanyak 30 peratus di Toronto dijangka dapat menyelamatkan 189 nyawa dan menjimatkan 900 juta Dolar Kanada dari segi penjimatan kebajikan kesihatan.

"Setakat ini di negara kita belum ada kajian yang melihat kepada kesan pencemaran trafik kepada kesihatan serta impak yang lain. Mengapa agaknya? Bagaimanapun, banyak kajian akademik seperti ini dibuat di negara lain, yang membuktikan impak kesihatan akibat pencemaran trafik.

"Malahan Pertubuhan Kerjasama Ekonomi dan Pembangunan (OECD) menjalankan kajian yang serupa di Austria, Perancis dan Switzerland. Kajian seumpama itu membuktikan usaha mengurangkan pencemaran menerusi pengangkutan awam yang efektif mempunyai impak positif kepada negara dengan menyelamatkan nyawa, alam sekitar dan memberikan manfaat ekonomi. Apakah kita dapat melakukan sedemikian melalui projek MRT ini.

"Kita boleh mengurangkan pembaziran tenaga dan pencemaran sekiranya kita mempunyai sistem MRT yang efektif. Ia juga dapat dicapai jika lebih ramai orang menggunakan pengangkutan awam. Sekiranya perancangan gagal, bukan sahaja berlaku pembaziran tenaga tetapi wang rakyat juga lebur," kata Piarapakaran, dengan menambah MRT semata-mata tidak dapat mengurangkan masalah kesesakan trafik.

LAGI PERSOALAN

Menurut Piarapakaran seseorang penumpang yang keluar dari rumahnya patut boleh menaiki bas atau bas perantara dalam lingkungan 200 meter pertama dan terus dapat ke stesen MRT.

Dengan kaedah yang serupa, penumpang yang sama juga boleh sampai ke lokasi yang dituju.

"Semuanya ini boleh berhasil dengan perancangan masa yang baik. Di negara-negara maju sistem sokongan adalah penting dan mereka telah membangunkan sistem rel dengan sistem sokongan sejak lama dahulu," katanya.

-- BERNAMA

***We provide (subscription-based)
news coverage in our [Newswire](#) service.***

[← Back](#) [→ Top](#)

[Home](#) | [General](#) | [Politics](#) | [Business](#) | [Sports](#) | [Features](#) | [World](#) | [Full News List](#) | [Archived News](#) | [RSS Feeds](#)  | [Our Facebook](#)  | [Our Twitter](#) 
[Media Relations & Event Management \(MREM\)](#) | [BERNAMA Library Infolink Service \(BLIS\)](#) | [BERNAMA Media](#) | [BERNAMA Photo Services](#) | [BESSAR](#)

© 2011 BERNAMA. All Rights Reserved. [Disclaimer](#) | [Privacy Policy](#) | [Security Policy](#)

This material may not be published, broadcast, rewritten or redistributed in any form except with the prior written permission of BERNAMA.
 Best viewed in Firefox 3.0 & Internet Explorer 7.0 with 1024 x 768 resolution

