

19/04/1997

Belajarlah guna pengangkutan awam

Ebi Azly Abdullah

SATU kajian Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) selepas musim perayaan bertindih Aidilfitri dan Tahun Baru Cina baru-baru ini mendapati sebanyak 50,000 kenderaan baru didaftarkan di antara Januari dan Februari lalu di Kuala Lumpur saja.

Bayangkan kemasukan 50,000 kenderaan baru di sekitar Lembah Klang dalam tempoh dua bulan, dan mungkin realiti berlaku kesesakan lalu lintas yang teruk ketika ini boleh diterima. Peningkatan mendadak itu membayangkan kemungkinan Kuala Lumpur menjadi satu lagi 'Bangkok' Asia, yang terkenal kerana kesesakan di seluruh dunia.

Tanda-tanda awal kini boleh dilihat sekarang. Ketika ini ibu kota mengalami kesesakan teruk dengan peningkatan kenderaan baru purata sebanyak lebih 16 peratus setahun - antara yang tertinggi di Asia.

Kemasukan kenderaan berkenaan berlaku serentak ketika kerajaan melaksanakan pelbagai langkah mengawal kesesakan termasuk mewujudkan laluan bas di seluruh Kuala Lumpur. Pada masa yang sama, industri kenderaan negara giat berkembang dengan beribu-ribu kereta baru dikeluarkan setiap bulan. Persoalannya, bagaimanakah kerajaan boleh mengamalkan dasar yang berbeza, iaitu mengawal kesesakan, dan juga meningkatkan jumlah kenderaan di jalan raya?

Hakikat ini turut diakui Menteri Pengangkutan, Datuk Seri Dr Ling Liong Sik. Menurut beliau, memang wujud pertindihan dasar kerajaan dalam aspek itu. Bagaimanapun, beliau menganggap keadaan itu hanya berlaku untuk tempoh yang singkat saja.

"Kerajaan yakin apabila semua sistem pengangkutan baru yang sedang diperkenalkan sekarang siap, sudah tentu lebih ramai penduduk bandar akan meninggalkan kenderaan masing-masing di rumah," katanya.

Ia bukan mudah. Selama berbelas tahun, penduduk Kuala Lumpur sudah didedahkan dengan pelbagai bentuk pengangkutan awam berkonsep lama tetapi berkesan, seperti bas mini dan teksi tanpa meter. Janji awal kerajaan untuk memperkenalkan perkhidmatan pengangkutan canggih seperti LRT pada awalnya tidak diendahkan kerana kegagalan melaksanakan sistem Aerobus pada awal 80-an.

Bagaimanapun, pandangan itu berubah mulai akhir tahun lalu, apabila sistem LRT pertama dilancarkan pada 16 Disember lalu. Pelaksanaan sistem LRT itu seakan memberi nafas baru kepada warga kota khususnya di Ampang dan Cheras, yang sebelum ini terpaksa mengharungi kesesakan lalu lintas yang teruk untuk ke pusat bandar.

Fasa pertama laluan itu yang dikenali sebagai Sistem 1, merangkumi jarak sepanjang 12 kilometer dengan 13 stesen, bermula dengan Ampang yang juga menjadi depot utamanya sehingga ke Sultan Ismail di pusat bandar. Diswastakan sepenuhnya, ia dikendalikan oleh Sistem Transit Aliran Ringan Sdn Bhd (Star-LRT) yang juga akan mengendalikan fasa kedua sistem berkenaan, dengan hubungan terus ke Kompleks Sukan Negara di Bukit Jalil dan juga ke Sentul.

Apabila siap sepenuhnya pertengahan tahun depan, laluan LRT Sistem 1 akan merangkumi jarak 27 kilometer dengan 25 stesen, dengan frekuensi kereta api setiap dua minit ketika waktu sibuk dan empat minit bagi masa lain, serta mampu membawa 33,200 penumpang sejam bagi setiap hala.

Kehadiran Star-LRT memberi kelegaan kepada warga kota kerana kemampuannya mengangkut jumlah penumpang yang besar dengan cepat ke pusat bandar. Perjalanan dari Ampang ke Jalan Raja Laut, yang dulunya mengambil

tempoh lebih sejam kini dikurangkan kepada 16 minit saja.

Kebanyakan pihak berpendapat kewujudan LRT akan mengatasi masalah kesesakan lalu lintas, sekali gus meningkatkan sistem pengangkutan awam di ibu kota. Bagaimanapun, pandangan itu hanyalah 'separuh' benar. Perkhidmatan LRT Sistem 1 adalah peringkat ketiga rombakan semula sistem pengangkutan awam Lembah Klang, yang bermula dengan pelaksanaan perkhidmatan KTM Komuter pertengahan tahun lalu dan diikuti kemasukan bas Intrakota dan Parkmay secara berfasa.

Ini akan diikuti pula dengan beberapa projek yang dijangka siap menjelang pertengahan atau akhir tahun depan. Antaranya termasuk laluan LRT Sistem 2 sepanjang 29 kilometer dengan 24 stesen dari Gombak sehingga ke Subang kini sedang dibina, dan sistem People-mover Rapid Transit (PRT) dengan laluan sepanjang 16 kilometer (21 stesen). Sistem PRT yang turut dikenali Sistem 3, akan melalui kawasan tumpuan ramai seperti Chow Kit dan Bukit Bintang.

LRT Sistem 2 dianggap canggih kerana menggunakan tren automatik tanpa pemandu, dan membabitkan laluan bawah tanah apabila bergerak di kawasan pusat bandar raya. Ia dibina oleh Perusahaan Usahasama Transit Ringan Automatik Sdn Bhd (Putra-LRT) yang juga anak syarikat Renong Berhad dengan kepakaran tiada tandingan di sektor pembinaan.

Sistem PRT pula, yang pembinaannya bermula awal bulan ini di Jalan Sultan Ismail, dianggap satu arteri pengangkutan awam yang penting kerana melalui kawasan Segitiga Emas ibu kota serta dihubungkan dengan sistem rel lain. Ia agak berbeza kerana merangkumi pembinaan sistem monorel dan juga dianggap mesra alam.

Sebuah lagi sistem pengangkutan canggih yang juga dianggap pertama beroperasi di Lembah Klang ialah perkhidmatan KTM Komuter. Ia kini mengangkut beribu-ribu penumpang dari kawasan luar bandar ke ibu kota pada kadar kekerapan setengah jam satu. Bagaimanapun, kekerapan itu akan dikurangkan kepada 10 minit saja dengan pengenalan 62 gerabak dengan konfigurasi baru menjelang pertengahan tahun ini.

Rangkaian pengangkutan awam yang canggih memerlukan pusat tumpuan yang bersepadu. Sehubungan itu, kerajaan melaksana pembinaan projek Kuala Lumpur Sentral yang membabitkan pembinaan stesen kereta api moden dengan 12 platform, dan dihubungkan dengan sistem LRT-2 dan PRT.

Satu elemen menarik KL Sentral, yang dibina di bekas yad kejuruteraan Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) di Brickfields, ialah penumpang ke Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) boleh membuat check-in dan pemeriksaan bagasi di situ, sebelum menaiki Hubungan Rel Ekspres (ERL) ke KLIA.

Apabila semua perkhidmatan dan kemudahan terbabit siap nanti, Kuala Lumpur akan memiliki sistem pengangkutan awam yang tiada tandingannya di rantau ini, kecuali mungkin yang dimiliki Singapura. Ia akan diintegrasikan bagi membolehkan penumpang bertukar perkhidmatan tanpa banyak kerenah, termasuk menggunakan kad transit yang diterima oleh semua sistem pengangkutan awam - KTM Komuter, LRT, PRT dan bas.

Mungkin di atas kertas, pelaksanaan perkhidmatan baru itu kelihatan boleh mengatasi masalah kesesakan lalu lintas di ibu kota. Bagaimanapun, perancangan masa depan ini hanya akan berjaya jika pemilik kenderaan meninggalkan kenderaan di rumah dan menggunakan pengangkutan awam.

Kebimbangan ini pernah disuarakan oleh Dr Ling tidak lama dulu. Menurutnya, jika pemilik kenderaan enggan menggunakan perkhidmatan awam, kerajaan mungkin terpaksa melaksanakan tindakan keras, termasuk melarang kenderaan persendirian memasuki pusat bandar.

Dasar baru kerajaan itu sudah pun dimulakan. Mulai sekarang, bangunan baru tidak lagi menyediakan petak kenderaan bagi menggalakkan orang ramai menggunakan perkhidmatan awam. Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) pula

kini dalam proses menghapuskan petak kenderaan di tepi jalan raya.

Walaupun ia kelihatan keras dan dibantah beberapa persatuan pengguna dan wakil rakyat, langkah terbabit perlu dalam mengawal kesesakan lalu lintas di ibu kota daripada menjadi teruk. Peningkatan projek pembangunan baru di sekitar Lembah Klang juga akan memburukkan keadaan.

Ketika melancarkan projek Stesen Sentral Selasa lalu, Perdana Menteri, Datuk Seri Dr Mahathir Mohamad sendiri mengakui hakikat itu dan menganggap `keadaan lalu lintas akan menjadi lebih teruk sebelum ia pulih semula', dan meminta projek pengangkutan baru dipercepatkan.

Bagaimanapun, sumbangan utama terhadap kejayaan pelbagai program kerajaan adalah orang ramai sendiri, menerusi penggunaan sistem pengangkutan awam sedia ada secara maksimum.

"Ia sebenarnya membabitkan keyakinan orang ramai," kata Ketua Eksekutif Star-LRT, Zainal Abdul Ghani.

"Jika mereka yakin sistem baru seperti LRT boleh memenuhi jangkaan awam mereka, sudah tentu mereka akan menggunakannya. Apa yang diperlukan ialah masa yang mencukupi untuk mereka menerimanya," katanya.

(END)