

Cadangan penambahbaikan pengangkutan awam menyeluruh melalui Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD)

Pencadang:

M Zulkarnain Hamzah
(Ahli Jawatankuasa Urustadbir Baik dan Keadilan Sosial, Jamaah Islah Malaysia, JIM)

Moaz Yusuf Ahmad
(Pengerusi, Pertubuhan untuk Penambahbaikan Pengangkutan Awam, TRANSIT)

Muhammad Sha'ani Abdullah
(Setiausaha Agung, Gabungan Persatuan-Persatuan Pengguna-Pengguna Malaysia, FOMCA)

4 Februari 2008
8 Safar 1430

KANDUNGAN

1.0	Pendahuluan.....	3
2.0	Bidang Kuasa	4
2.1	Keperluan badan pemantau pengangkutan awam	4
	Badan pantau pengangkutan awam perlu	4
2.2	Pertindanan Bidang Kuasa	5
2.2.1	Pemantauan Operasi.....	5
2.2.2	Pemantauan Prasarana	6
2.2.3	Pemberian Lesen.....	6
2.2.4	Penyediaan Prasarana.....	7
2.3	Penyelarasan Bidang Kuasa	8
3.0	Pengagihan Pertanggung-jawaban Pengangkutan Awam.....	9
3.1	Model Pengukuran Keberkesanan Pengangkutan Awam	9
3.1.1	Capaian mudah kepada pengangkutan awam	10
3.1.2	Kehadiran pengangkutan awam.....	10
3.1.2	Reliabiliti pengangkutan awam.....	11
3.1.2	Keselamatan pengangkutan awam.....	11
3.1.2	Keselesaian pengangkutan awam.....	12
4.0	Dana Pengangkutan Awam.....	12
5.0	Cadangan Sistem Transit Aliran Deras Berintegrasi (STADI) Lembah Klang	13
5.2	Penambahbaikan Pengangkutan Awam Secara Menyeluruh	14
5.3	Zon Pusat Bandar Kuala Lumpur.....	16
5.3.1	Terminal Pintu Masuk Utama (Gateway) Kuala Lumpur.....	17
5.3.2	Terminal Pertukaran Transit Kuala Lumpur.....	18
5.3.3	Transit Aliran Deras Bas Berangkai Kuala Lumpur (BRT-KL).....	19
5.4	Zon Lingkungan Lembah Klang	21
5.4.1	Terminal Pintu Masuk Utama (Gateway) Wilayah Persekutuan.....	22
5.4.2	Terminal Pertukaran Transit Lembah Klang	22
5.5	Zon Perbandaran Di Sekitar Lembah Klang	23
6.0	Insentif Penggunaan Pengangkutan Awam	23

1.0 Pendahuluan

Di dalam Belanjawan 2009, Perdana Menteri YAB Datuk Seri Abdullah Ahmad Badawi telah mengumumkan penubuhan Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat bagi menyelaraskan perkhidmatan pengangkutan awam khususnya di bandar-bandar besar di Negara ini.

Perkhidmatan pengangkutan awam seharusnya dijadikan teras utama dalam strategi kerajaan bagi tujuan peleraian kesesakan trafik. Keperluan mobiliti di bandar-bandar besar yang meningkat tidak akan mampu lagi disokong oleh pertambahan prasarana kerana arus pertambahan penggunaan (bukan pemilikan) kenderaan peribadi jauh merentas keupayaan penambahbaikan prasarana sedia ada. Masalah trafik akan menurunkan tahap sosioekonomi masyarakat dari aspek produktiviti, permintaan bahan api, kos rawatan hospital, kebersihan alam sekitar, kualiti hidup dan jurang ekonomi antara kelas masyarakat.

Masa terbaik sudah tiba untuk Kerajaan Pusat membelanjakan hasil perolehan negara bagi tujuan meningkatkan keberkesanan pengangkutan awam terutamanya di bandar-bandar berkepadatan tinggi di negara ini. Perbelanjaan prasarana dan aset pengangkutan awam wajar untuk mewakili sebahagian besar pakej stimulus ekonomi yang dicadangkan oleh Timbalan Perdana Menteri YAB Datuk Seri Najib Tun Razak pada 24 January 2009.

Kajian di Amerika Syarikat, sebuah negara maju yang telah mula mengubah dasar pengangkutan negara dari mesra-kenderaan peribadi kepada mesra-kenderaan awam, menunjukkan setiap satu dollar yang dilaburkan untuk projek pengangkutan awam menjana sembilan dollar dalam aktiviti ekonomi tempatan. Tanpa penglibatan tunjang oleh sektor awam, sektor swasta yang menawarkan perkhidmatan pengangkutan awam tidak akan mampu bersaing dengan tarikan kepenggunaan kenderaan peribadi kerana sistem sokongan prasarana kenderaan peribadi diberi keutamaan oleh kerajaan (pembinaan jalan, lampu isyarat, dan lain-lain) sedangkan purata pengguna jalan raya yang menggunakan kenderaan awam menggunakan ruang jalan yang jauh lebih luas dari pengguna kenderaan awam, disamping menyumbang kepada peningkatan kos penyelenggaraan jalan raya dan pemuliharaan alam sekitar. Di kebanyakan negara maju, perolehan tambang pengangkutan awam hanya dapat menampung satu per tiga dari kos keseluruhan operasi pengangkutan awam yang dinaiki. Kos selebihnya, bersama dengan kos penyediaan prasarana dan aset pengangkutan awam diletakkan ke atas bahu sektor awam.

Adalah diharapkan untuk Kerajaan Persekutuan dan segala kementerian agensi dibawahnya melaksanakan agenda penambahbaikan pengangkutan awam darat yang bersepadu dan menyeluruh melalui SPAD dengan penuh amanah, cekap dan telus.

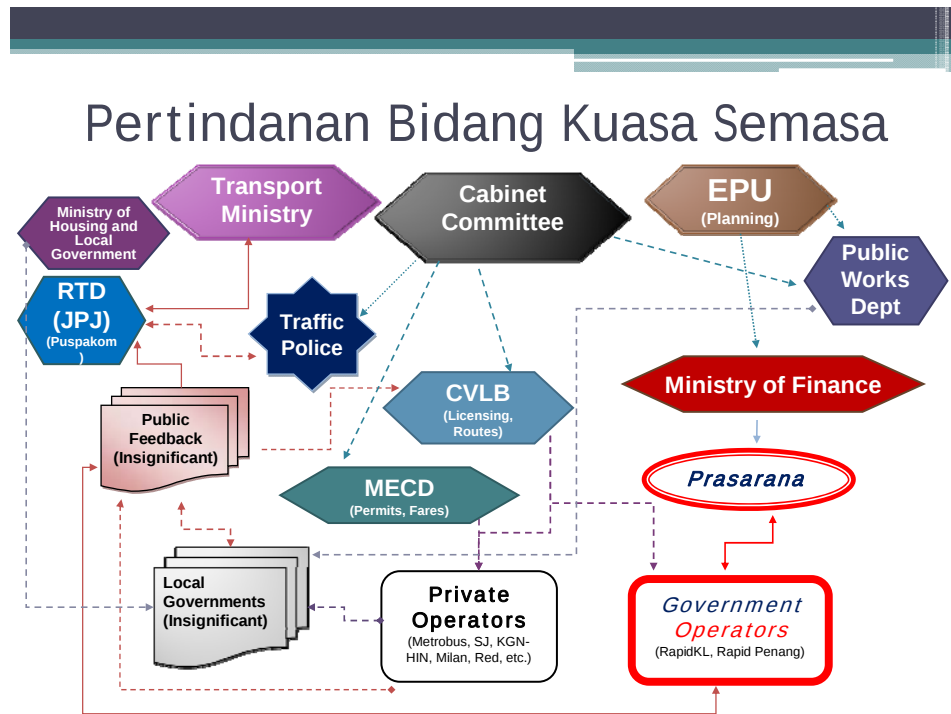


Setiap dari kamu merupakan pemimpin dan setiap dari kamu akan ditanyai mengenai apa yang kamu pimpin. (Sahih Bukhari dan Muslim)

2.0 Bidang Kuasa

SPAD ditubuhkan atas objektif yang satu, iaitu memenuhi amanah kerajaan dalam penyediaan kemudahan mobiliti awam rakyat terutama di kawasan bandar berkepadatan tinggi, dan atas dasar itu, ianya ditubuhkan sebagai satu suruhanjaya yang mempunyai bidang kuasa untuk memberi arahan kepada semua badan-badan dan agensi-agensi kerajaan untuk memberikan sistem sokongan yang sepenuhnya bagi mencapai objektif suruhanjaya.

Barangsiapa yang memilih seseorang pegawai karena fanatisme dan kroni, sedangkan disana ada orang yang lebih baik dan lebih diridhai Allah, maka kalau dia memilih juga, berarti dia itu telah mengkhianati Allah, mengkhianati Rasulullah (s.a.w.) dan mengkhianati orang yang beriman. (Sahih Hakim)



2.1 Keperluan badan pemantau pengangkutan awam

Artikel ini diambil dari arkib akhbar BERITA HARIAN, 30/08/2008.

Badan pantau pengangkutan awam perlu

PERKHIDMATAN transit aliran ringan LRT di Kuala Lumpur adalah tonggak pengangkutan awam paling utama dalam objektif kerajaan mengurangkan kesesakan trafik di ibu kota.

Sehubungan itu, kenyataan Menteri Pengangkutan, Datuk Ong Tee Keat enggan bertanggungjawab sepenuhnya berhubung masalah perkhidmatan LRT mengundang pelbagai tafsiran, menunjukkan seolah-olah urusan pengangkutan awam di Kuala Lumpur lebih layak untuk berada di bawah bidang kuasa Syarikat Prasarana Negara Berhad (SPNB), yang dimiliki Kementerian Kewangan berbanding Kementerian Pengangkutan.

Menerusi Perlembagaan Persekutuan, kerajaan kita ditadbir melalui kementerian untuk sektor perkhidmatan awam yang penting. Jabatan Kerjaraya, contohnya, menggunakan hasil bersama sumber pendapatan negara untuk mewujudkan sistem rangkaian jalan bagi meningkatkan sosioekonomi rakyat.

Objektif Kementerian Pengangkutan sepatutnya bukan hanya sekadar mengawal selia polisi dan penguatkuasaan

kenderaan pengangkutan, tetapi menjadi badan paling kuat dalam mempengaruhi sokongan diperlukan untuk menjamin hak mobiliti rakyat, sama ada menerusi kenderaan peribadi atau kenderaan pengangkutan awam.

Perdana Menteri kita amat tepat dalam keluhan beliau dengan keadaan komuter KTM yang disifatkannya sebagai berpunca daripada ketiadaan sistem bersepadu. Berbanding negara maju yang mempunyai sistem pengangkutan berkesan, keadaan pengangkutan awam di negara ini berada dalam keadaan berterabur.

Di Lembah Klang ada LRT, komuter, ERL, monorel, bas RapidKL dan pengusaha bas swasta yang lain masing-masing mempunyai matlamat dan modus operandi berbeza. Tanpa sistem pengangkutan awam bersepadu, pengguna pengangkutan awam tidak mempunyai insentif untuk menukar kaedah pengangkutan awam digunakan.

Ini akan menjadi satu penyebab utama orang ramai lebih suka menggunakan kenderaan peribadi. Di dalam sistem RapidKL sendiri contohnya, mengapa kos perjalanan LRT (satu-satunya perkhidmatan pengangkutan awam yang boleh diharap di Kuala Lumpur) dari KLCC ke Titiwangsa lebih mahal daripada kos perjalanan dari KLCC ke Petaling Jaya, sedangkan jarak antara KLCC dan Petaling Jaya tiga kali lebih jauh dari jarak antara KLCC dan Titiwangsa.

Perkhidmatan pengangkutan awam adalah sektor perkhidmatan awam yang paling penting untuk diuruskan menerusi penubuhan sebuah kementerian atau badan berkuasa yang baru. Badan berkuasa pengangkutan awam pada peringkat Kerajaan Pusat dan perbandaran tempatan wajar ditubuhkan untuk menangani kecelaruan antara pelbagai agensi kerajaan yang mencorak agenda pengangkutan awam di negara ini.

Sekiranya sumber pendapatan negara boleh disalurkan dengan banyak kepada pembinaan infrastruktur yang menyokong kenderaan peribadi, mengapa sumber sama tidak disalurkan kepada sistem sokongan infrastruktur dan operasi pengangkutan awam?

Penggunaan kenderaan awam membabitkan kos kemasyarakatan yang rendah dari segi penggunaan ruang jalan, penyediaan infrastruktur jalan dan pencemaran bunyi dan udara bagi setiap kilometer perjalanan seorang penumpang berbanding dengan kenderaan peribadi.

MUHAMMAD ZULKARNAIN HAMZAH

2.2 *Pertindanan Bidang Kuasa*

Telah banyak kali diwar-warkan oleh pelbagai pihak mengenai bidang kuasa yang bertindan sebagai punca utama kegagalan penyediaan, penyelarasan dan pemantauan perkhidmatan pengangkutan awam yang berkesan.

2.2.1 Pemantauan Operasi

Contoh-contoh pertindanan bidang kuasa dalam pemantauan operasi adalah seperti berikut:

- Ketidak-selarasan antara pangkalan data pihak polis dan Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP), dimana ramai pemandu-pemandu bas ekspres yang dipertanggungjawabkan atas kemalangan maut mempunyai rekod kesalahan lalu-lintas yang buruk. Telah diketahui umum ramai pemandu-pemandu bas *Metrobus* merupakan warga asing (yang undang-undang pekerja asing tertakluk di bawah Kementerian Sumber Manusia), malah ada yang dilaporkan tidak memiliki permit memandu dan permit pekerjaan yang sah.
- JPJ memantau operasi pengangkutan awam hanya dari aspek laluan bas mengikut permit LPKP pada masa-masa tertentu sahaja. Tiada pemantauan dilakukan dari sudut ketepatan masa dan jadual, dan keselamatan penumpang (yang sering berdiri di atas tangga).

2.2.2 Pemantauan Prasarana

Contoh-contoh pertindanan bidang kuasa dalam pemantauan prasarana adalah seperti berikut:

- Len bas dibawah DBKL yang sedia ada tidak dipantau. Malah, dalam kesesakan jalan raya, PDRM membenarkan kenderaan lain mencero boh ke len bas.
- Kedegilan pengusaha bas (terutamanya *Metrobus*) dalam mematuhi undang-undang jalan raya, terutamanya menjadikan simpang-simpang sibuk tertentu sebagai perhentian bas (yang berada bawah penguatkuasaan DBKL), dan mengambil serta menurunkan penumpang di tengah-tengah jalan raya. Sesetengah pengusaha bas sengaja mensabotaj syarikat pesaing mereka dengan menyebabkan kerosakan teruk pada perhentian bas awam (di bawah kuasa pihak berkuasa tempatan) yang menjadi perhentian bas syarikat pesaing.
- Kesukaran JPJ bagi memantau kegiatan ulat-ulat tiket di tengah kesesakan Puduraya (sedangkan pengurusan kompleks berada di bawah UDA, yang ada hubung-kait dengan Kementerian Keusahawanan dan Pembangunan Koperasi, KKPK, dan pemantauan lesen bas pula dibawah LPKP).



2.2.3 Pemberian Lesen

Contoh-contoh pertindanan bidang kuasa dalam pemberian lesen adalah seperti berikut:

- Pengusaha-pengusaha pengangkutan awam tidak melengkapi antara satu sama lain, malah dibiarkan untuk bersaing antara satu sama lain. Perkhidmatan keretapi laju ERL yang harganya mahal melalui koridor sama dengan KTM Komuter dan ianya melalui kawasan perumahan di Serdang dan tenggara Puchong tanpa adanya apa-apa stesen, walaupun infrastruktur rel laju (ERL menggunakan rel 'standard gauge' yang lebih lebar dari rel 'meter gauge' yang digunakan KTM Komuter) telah lama terbina.
- Pemberian lesen laluan bas tanpa kajian menyeluruh sama ada ianya dapat saling melengkapi dengan keperluan pengangkutan awam yang lain. Bas *Causeway Link* yang berdaftar operasinya di Johor Bahru dibiarkan beroperasi antara Pelabuhan Klang dan Kuala Lumpur. Syarikat bas *RapidPenang* tidak dibenarkan permit bas tambahan hanya kerana ianya melanggar had yang dikenakan oleh LPKP, sedangkan rasional *RapidPenang* mempunyai asas berbanding dengan birokrasi yang dikenakan LPKP yang tidak terbahit dalam kajian mendalam keperluan pengguna pengangkutan awam. Bas *Metrobus* dibiarkan bersaing dengan bas *RapidKL* walaupun bas *Metrobus* sering didapati sengaja mengubah jadual dan laluan bagi merampas penumpang dari bas *RapidKL*.
- Walaupun *RapidKL* diberi subsidi 50 peratus, namun hampir keseluruhan bas laluan ekspres yang sepatutnya dikhususkan untuk perjalanan antarabandar dalam Lembah Klang digunakan untuk perkhidmatan *Dedicated Transport Services* (khusus untuk warga korporat Cyberjaya) yang lebih menguntungkan, atas alasan kajian Prasarana, yang dimiliki Kementerian Kewangan, telah menunjukkan tidak cukup permintaan untuk perjalanan bas laluan ekspres/*limited stop*, sedangkan telah sedia maklum dalam Pelan Strategik Kementerian Pengangkutan Malaysia 2008-2015 bahawa penyediaan



rangkaian perkhidmatan dan prasarana pengangkutan bersepadu mestilah dipacu oleh pengeluaran, bukannya permintaan.

- Sistem pajak berleluasa (pemandu bas *Cityliner* milik *Konsortium Transnasional* mengaku menerima komisen berdasarkan perolehan tambang, apatah lagi syarikat kecil yang lain) dimana pemandu bas dan teksi membayar kadar tertentu kepada pemilik permit, dan terpaksa melanggar kapasiti penumpang, jadual dan laluan yang ditetapkan, mengubah kadar meter, dan membahayakan keselamatan penumpang dan pengguna jalan raya lain, untuk menjamin sasaran pendapatan bagi menanggung kos sewa dan penyelenggaraan. JPJ dan PDRM hanya bertindak kepada pemandu-pemandu bas dan teksi, dan tidak melihat kepada pengurusan yang memiliki syarikat pengangkutan awam tersebut. Pemandu teksi terpaksa membayar RM40-55 sehari kepada pemilik syarikat yang tidak bertanggung-jawab dalam hal ehwal pengangkutan awam, kecuali sebagai pemilik aset dan pengutip sewa.

2.2.4 Penyediaan Prasarana

Contoh-contoh pertindanan bidang kuasa dalam penyediaan prasarana adalah seperti berikut:

- Sepertimana dalam garis panduan Pelan Fizikal Nasional yang dilancarkan pada April 2005, sepatutnya konfigurasi penggunaan tanah di kawasan perbandaran disepadukan dengan jaringan pengangkutan awam untuk meningkatkan keberkesanan penggunaan tanah (dibawah penguatkuasaan Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan). Namun lokasi-lokasi strategik pengangkutan awam (dalam bentuk len khas bas, terminal, depoh dan *staging area*) yang berada di persimpangan koridor laluan utama ke pusat bandar terpaksa dikorbankan untuk pembangunan tanah komersial (seperti kawasan persekitaran KL Sentral, satu-satunya hab 'bersepadu' di dunia tanpa penyediaan prasarana yang secukupnya bagi kelancaran pengguna bas).
- Perancangan koridor pengangkutan awam dilaksanakan hanyalah selepas koridor lebuh raya siap dibina, yang kebanyakannya dibawah bidang kuasa Lembaga Lebuhraya Malaysia (LLM) dan EPU. Laluan koridor LRT Aliran Kelana Jaya dibina bersebelahan dengan kabel pencawang elektrik, dan LRT Aliran Ampang terpaksa mengikut aliran parit, menyebabkan kurangnya tarikan pengguna dari kawasan Ampang (untuk ke arah selatan menuju ke Cheras dan kembali arah ke utara menuju kembali ke Kuala Lumpur).
- Perhentian-perhentian bas baru di persekitaran Kuala Lumpur dibina oleh syarikat pengiklanan Parisign yang mensyaratkan mereka diberi hak untuk mengutip hasil perolehan ruang iklan, sedangkan tiada langsung informasi mengenai nama stesen, jadual dan laluan pengangkutan awam yang dipaparkan. Sewajarnya apa-apa hasil dari ruang iklan yang ditujukan pada pengguna pengangkutan awam mestilah disalurkan kembali kepada penyelenggaraan prasarana pengangkutan awam, bukannya kepada sesebuah entiti perniagaan.
- Bidang kuasa penyediaan prasarana pengangkutan awam untuk bas-bas laluan lebuhraya berada diluar kawalan pihak berkuasa tempatan, menyebabkan tiada kesinambungan antara bas-bas pengantara dengan bas-bas yang melalui lebuhraya ke pusat bandaraya. Perancangan laluan susur masuk dan keluar lebuhraya yang kompleks (dibawah LLM) menyukarkan pelaksanaan sistem laluan bas yang berkesan.
- Terminal-terminal bas yang sedia ada dimiliki oleh pemilik perniagaan hartanah yang bermotivasikan pulangan dari tapak terminal, yang sepatutnya dibiarkan luas bagi kemudahan pengguna pengangkutan awam. Contoh paling utama ialah KL Sentral yang dikenali sebagai satu-satunya hab pengangkutan awam bersepadu di Kuala Lumpur walaupun kebanyakan ruang stesen dipenuhi gerai-gerai seperti pasar malam, dan berada jauh dari hentian bas serta stesen Monorel.
- Pihak berkuasa tempatan dan JKR mempunyai piawaian berbeza



Daripada keadaan teruk di terminal bas di KL Sentral, jelas bas tiada dalam perancangan hab pengangkutan bersepadu.



Fungsi utama KL Sentral lebih serupa dengan Central Market daripada sebuah

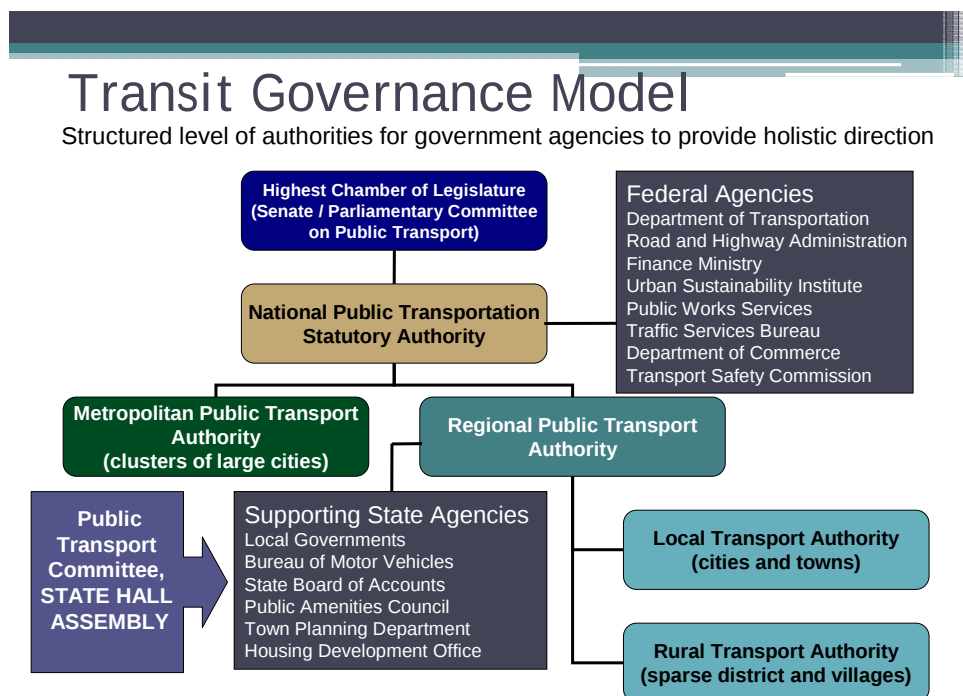
mengenai kemudahan perhentian bas dan keperluan OKU. Agensi-agensi perancangan dan penyediaan infrastruktur bandar yang berada dibawah kedua-dua Kerajaan Negeri dan Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan tidak mengambil kira keperluan ruang pejalan kaki.

- Kebanyakan kawasan perumahan baru tidak dibina mengikut garis panduan Pelan Fizikal Nasional, dengan sistem jalan yang merumitkan dan ketiadaan jalan pejalan kaki (contoh: Subang Jaya, Puchong, Kelana Jaya). Sedangkan di negara dengan pengangkutan awam berkesan, perancangan bandar dilaksanakan dengan rapi sehingga kawasan berdekatan titik transit pengangkutan awam boleh dikenakan cukai tanah yang lebih tinggi berbanding kawasan lain.

2.3 Penyelarasan Bidang Kuasa

SPAD sewajarnya mempunyai bidang kuasa tertinggi di peringkat Parlimen bagi menggubal undang-undang untuk mencapai objektifnya. Di bawah SPAD perlu diwujudkan Pihak Berkuasa Pengangkutan Awam Pusat (PBPAP) yang bertanggung-jawab menjamin piawaian dalam menentukan penanda capaian prestasi utama (KPI) bagi seluruh negara. Dasar perancangan pengangkutan awam bersepadu hendaklah diselarikan dengan Pelan Fizikal Negara, dan PBPAP bertanggung-jawab untuk menggembelngkan kerjasama dari kementerian dan agensi sokongan kerajaan berkaitan dengan pengangkutan awam, melalui skop pertanggung-jawaban yang lebih jelas dan penilaian pencapaian KPI. Ketelusan dalam pencapaian KPI perlu dititik-beratkan dan ini adalah tanggungjawab utama SPAD.

Dua pihak yang terikat dengan perjanjian mempunyai pilihan untuk mengubah fikiran sehingga mereka berpisah; sekiranya mereka telus dan jujur, perjanjian mereka akan diberkati, dan sekiranya mereka menyelindung (sesuatu yang patut diketahui pihak yang lain) dan bercakap bohong, keberkatan perjanjian mereka akan dilupuskan. (Sahih Bukhari dan Muslim)



PBPAP akan memastikan Pihak Berkuasa Pengangkutan Awam Tempatan (PBPAT) mematuhi piawaian untuk mengawal laluan, kadar tambang, aset, pemantauan trafik dan operasi, serta penyediaan zon transit. Pengusaha pengangkutan awam akan bersaing dengan pengusaha lain bukan dalam merebut penumpang, tetapi dalam mencapai sasaran KPI masing-masing, sepertimana dalam perjanjian yang dimeterai dalam tempoh kontrak berkala dimana sekiranya mereka tidak dapat mencapai sasaran KPI, kontrak akan diberikan kepada syarikat lain. PBPAT akan menggunakan segala instrumen di bawah bidang kuasa

Jawatankuasa Pengangkutan Awam Negeri (JPAN) untuk mengukur pencapaian KPI pemegang konsesi laluan pengangkutan awam, dan juga pencapaian KPI agensi sokongan tempatan.

Lembah Klang wajar untuk mempunyai Pihak Berkuasa Pengangkutan Awam sendiri, ataupun KUTA (Klang Valley Urban Transport Authority) yang pernah dicadangkan lebih sepuluh tahun lalu, untuk mempunyai bidang kuasa bagi menggembelngkan sistem sokongan untuk pengangkutan awam berkesan dari kawasan perumahan Lembah Klang ke pusat bandaraya Kuala Lumpur. Bagi setiap daerah perumahan sekitar Kuala Lumpur pula wajar ditubuhkan PBPAT bagi perkhidmatan pengangkutan awam berkesan dalam kawasan tempatan masing-masing (dan juga bas perantara ke zon transit yang terletak dibawah kuasa KUTA).

3.0 Pengagihan Pertanggung-jawaban Pengangkutan Awam

Kaedah yang telah digunapakai untuk mengukur keberkesanan pengangkutan awam di Malaysia perlu diubah, kerana *viability* pengangkutan awam tidak dapat diukur melalui perolehan keuntungan dari operasi pengangkutan awam. Seringkali kedengaran alasan daripada pengusaha bas atau keretapi, berkenaan dengan frekuensi pengangkutan awam yang tidak kerap di sesetengah lokasi perbandaran kerana laluan tersebut tidak menguntungkan. Walhal laluan tersebut sentiasa dilalui kenderaan peribadi, menunjukkan wujudnya pergerakan orang ramai di kawasan terbabit.

Ini menimbulkan tanda tanya, sama ada kepenggunaan pengangkutan awam yang rendah disebabkan oleh kurangnya prasarana khas pengangkutan awam (len bas untuk memisahkan bas dari disekat kesesakan trafik), kurangnya integrasi antara pengangkutan awam, ketiadaan prasarana pejalan kaki sempurna, ataupun laluan koridor yang melalui kawasan terbabit direka-bentuk untuk mengutamakan pengangkutan peribadi berbanding dengan pengangkutan awam. Oleh itu wajar untuk KPI diperkenalkan bagi mengukur keberkesanan pengangkutan awam, dan untuk mengesan bahagian *weakest link* yang mana yang patut diberi perhatian mendalam.

3.1 Model Pengukuran Keberkesanan Pengangkutan Awam

Kayu ukur KPI merupakan penanda utama dalam menentukan keberkesanan penambah-baikkan pengangkutan awam. PBPAP bertanggung-jawab mengagihkan risiko dan tanggung-jawab secara adil dan saksama di antara operator-operator pengangkutan awam dengan badan berkuasa pengangkutan awam.

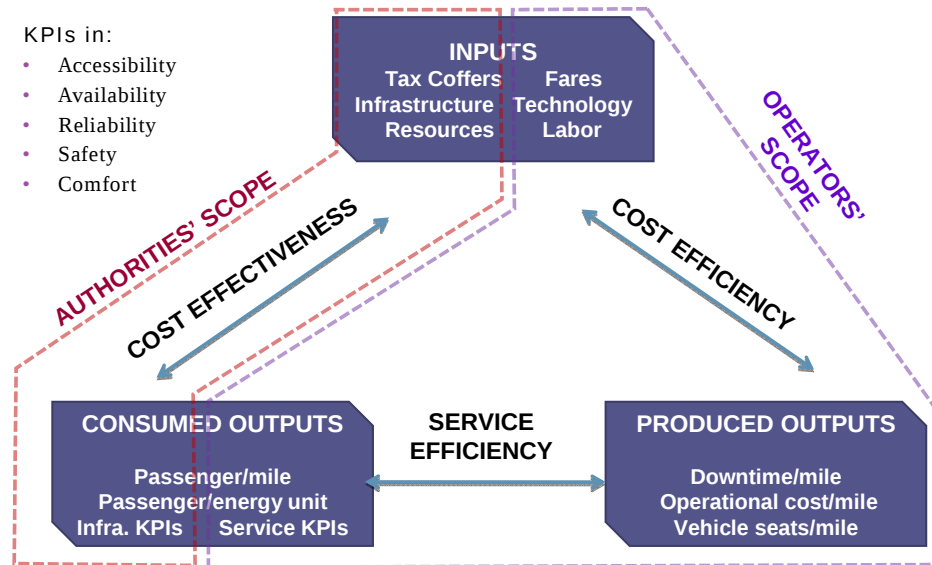
...Dan janganlah kamu jemu menulis setiap perkara dalam perjanjian yang bertempoh masanya itu, sama ada kecil atau besar jumlahnya. Yang demikian itu, lebih adil di sisi Allah dan lebih membetulkan (menguatkan) keterangan saksi, dan juga lebih hampir kepada tidak menimbulkan keraguan kamu... (QS Al-Baqarah 2:282)

Transit Benchmark Model

Fair allocation of risks and responsibilities between operators and authorities

KPIs in:

- Accessibility
- Availability
- Reliability
- Safety
- Comfort



3.1.1 Capaian mudah kepada pengangkutan awam

Pengangkutan awam perlu mesra kepada pengguna dari semua golongan, termasuk OKU, orang tua, perempuan mengandungi dan kanak-kanak.

KPI untuk PBPAT termasuk:

- kemudahan pejalan kaki mesra-OKU
- kemudahan laluan dan tempat letak basikal atau kereta
- lintasan jalan, parit, jejantas
- platform transit
- sistem tiket dan pintu masuk yang mudah dicapai
- jarak pertukaran transit yang dekat

KPI untuk Operator termasuk:

- penyediaan koc berlantai rendah dengan fungsi *kneeling* (ataupun sistem lif hidrolik)
- lokasi tempat duduk boleh ubah khas untuk OKU

3.1.2 Kehadiran pengangkutan awam

Pengangkutan awam hendaklah sentiasa *available* untuk kawasan perbandaran yang sepatutnya memiliki kemudahan mobiliti yang berkesan dan efisien sekiranya dilaksanakan secara kolektif.

KPI untuk PBPAT termasuk:

- tinjauan maklumbalas pengguna mengenai jadual dan corak laluan pengangkutan awam
- analisa dan tindakan lanjutan supaya frekuensi dan corak laluan pengangkutan awam berpadanan dengan kehendak pengguna
- peratusan pengguna pengangkutan awam berbanding dengan keseluruhan pengguna koridor trafik
- sejauh mana aset-aset kenderaan pengangkutan awam dapat menampung permintaan pengangkutan awam dalam anggaran jangka masa pendek dan panjang

- sejauh mana koridor khas yang diperuntukkan untuk laluan pengangkutan awam (len dan lampu isyarat khas untuk bas, landasan keretapi, dsb) dapat menampung jumlah kenderaan pengangkutan awam yang diperlukan
- jumlah kesesakan trafik dan pencemaran udara/bunyi yang dapat dikurangkan bagi setiap kilometer perjalanan pengangkutan awam

KPI untuk Operator termasuk:

- kekerapan aset kenderaan awam memasuki bengkel daripada berada di atas jalan/landasan
- kos operasi (bahan api, penyelenggaraan, gaji/jam dsb) bagi setiap kilometer perjalanan pengangkutan awam
- kapasiti tempat duduk/tempat berdiri bagi setiap kilometer perjalanan pengangkutan awam

3.1.2 Reliabiliti pengangkutan awam

Pengangkutan awam yang berkesan tidak akan menghampakan pengguna, kerana ketidak-pastian sama ada pengangkutan awam yang dinaiki sesak atau tidak, lambat tiba atau tidak, dan sebagainya, menunjukkan masalah ketara dalam pentadbiran pengangkutan awam.

KPI untuk PBPAT termasuk:

- pemantauan berkala terhadap ketepatan jadual, laluan dan kapasiti pengangkutan awam
- penghantaran amaran dan denda kepada Operator yang gagal menepati jadual
- koordinasi penyebaran maklumat yang jelas, komprehensif, bersepadu dan berkesan di lokasi dan medium massa yang strategik dalam hal berkaitan jadual dan laluan pengangkutan awam.

KPI untuk Operator termasuk:

- kepantasan Operator dalam melaporkan apa jua masalah yang menjejaskan perkhidmatan kepada PBPAT
- kekerapan kegagalan kenderaan awam mematuhi jadual
- maklumbalas pengguna mengenai kesesakan dan kelewatan pengangkutan awam

3.1.2 Keselamatan pengangkutan awam

Pengangkutan awam yang tidak memenuhi piawaian keselamatan wajar dibendung dari memberikan perkhidmatan. Piawaian keselamatan perlu ditentukan dan dilaksanakan melalui pemantauan yang berterusan dan serius.

KPI untuk PBPAT termasuk:

- segala kod dan peraturan Akta Keselamatan & Kesihatan Pekerjaan (OSHA) dipenuhi PBPAT
- laluan pejalan kaki yang sibuk dipantau dengan CCTV dan rondaan berterusan, dan laluan yang kurang sibuk disediakan dengan tiang telefon kecemasan dan lampu yang secukupnya
- platform kenderaan awam yang secukupnya (sesuai dengan bilangan pengguna) dengan garisan berdiri dibelakang garisan kuning beserta jejalar getah (bagi OKU dengan masalah penglihatan)



Keadaan terbaru di KTM Komuter yang dasyat, walaupun sistem beratur ikut warna telah diperkenalkan, menunjukkan kegagalan pihak berkuasa untuk memastikan penyediaan pengangkutan awam dapat memenuhi permintaan pengguna dalam jangka masa panjang. Ramai lagi pengguna kenderaan peribadi yang tidak kisah menggunakan pengangkutan awam tetapi enggan berbuat demikian kerana kegagalan pengangkutan awam memenuhi permintaan.



- piawaian ketegaran dan keteguhan badan bas (sama ada baru atau *refurbished*) yang menghalang bahagian bumbung dari remuk atau tercabut, dan melindungi dinding bas dari mudah terkopek, sekiranya bas terbalik atau bertembung dengan kenderaan berat
- penghadang bawah di belakang dan hadapan bas supaya kenderaan kecil melantun dan tidak jauh terperosok masuk ke bawah badan bas ketika kemalangan
- perletakan papan informasi dan amaran kepada pengguna pengangkutan awam (oleh pihak pengurusan terminal atau prasarana pengangkutan awam)
- pemantauan berkala terhadap semua KPI berkaitan keselamatan pengangkutan awam
- penghantaran denda dan surat gantung operasi kepada Operator yang gagal dalam *spotcheck*
- maklumbalas pengguna mengenai keselamatan pejalan kaki (untuk tindakan lanjut, seperti penyediaan lampu isyarat atau jejantas, penutupan lubang parit, pembaikan lampu dan kabel elektrik yang terdedah dsb)

KPI untuk Operator termasuk:

- segala kod dan peraturan OSHA dipenuhi Operator
- garisan kuning yang menghalang pengguna bas dari memenuhi ruang yang jaraknya beberapa kaki dari pintu masuk dan keluar
- frekuensi kenderaan awam didapati mengangkut lebih penumpang dari sepatutnya
- rekod lalulintas pemandu kenderaan awam
- rekod servis berkala dengan PUSPAKOM atau bengkel berdaftar

3.1.2 Keselesaian pengangkutan awam

Pengangkutan awam yang tidak selesa tidak akan mendapat sambutan memuaskan dari masyarakat awam yang kebanyakannya menganggap hanya kenderaan peribadi dapat menawarkan keselesaan perjalanan. KPI berkaitan keselesaan haruslah melalui rujukan prestasi berkala oleh panel pakar penilai yang sangat cerewet dengan aspek keselesaan.

KPI untuk PBPAT termasuk:

- penilaian berkala terhadap aspek keselesaan pengangkutan awam
- laluan pengangkutan awam yang mengambil kira kepelbagaian corak seperti laluan biasa (berhenti-henti), hentian terhad (*limited stop*) dan ekspres
- maklumbalas terperinci dari pengguna pengangkutan awam mengenai taraf keselesaan platform, dari segi perlindungan dari pencemaran bunyi, udara dan cuaca buruk, dan jumlah tempat duduk
- koordinasi penyebaran maklumat yang jelas, komprehensif, bersepadu dan berkesan di lokasi dan medium massa yang strategik dalam hal berkaitan jadual dan laluan pengangkutan awam.



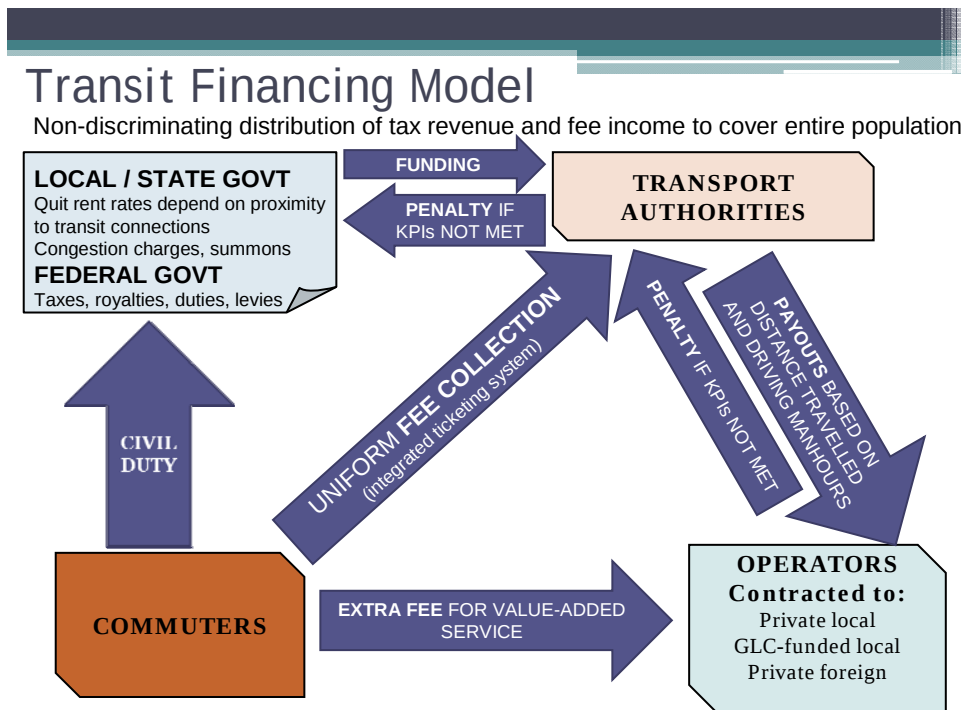
KPI untuk Operator termasuk:

- ruang peribadi minimum di dalam koc pada masa puncak
- maklumbalas terperinci dari pengguna pengangkutan awam mengenai keselesaan kenderaan dan perjalanan
- kesesuaian jenis kerusi dan ruang berdiri mengikut corak perjalanan

4.0 Dana Pengangkutan Awam

SPAD berperanan untuk memastikan suntikan dana kewangan daripada perolehan sumber kerajaan untuk disalurkan ke PBPAP. PBPAP akan menyalurkan dana dan geran ke PBPAT berdasarkan keperluan.

PBPAT juga menerima dana daripada cukai taksiran tempatan (yang kadarnya boleh bergantung kepada lokasi dimana lokasi berhampiran zon transit dikenakan kadar lebih tinggi), kutipan saman dan denda, kutipan cukai dari papan iklan, dan levi penggunaan kenderaan awam (*congestion charge* sepertimana dibuat di kota London).



Dana-dana yang diterima oleh PBPAT dari kutipan-kutipan ini akan digunakan untuk penggazetan lokasi zon transit di kawasan strategik, penyediaan prasarana pengangkutan awam, pembelian aset-aset kenderaan awam, pelengkapan pusat penyebaran informasi dan kawalan pengangkutan awam bersepadu (yang diseragamkan dengan Sistem Informasi Pengangkutan Bersepadu, ITIS) dan pembentukan unit khas R&D untuk mengkaji keperluan dan keberkesanan corak laluan perjalanan dan frekuensi pengangkutan awam.

Abu Hurairah r.a. berkata Rasulullah s.a.w. meminjam seekor unta, dan memulangkannya dengan seekor lagi unta tambahan lalu berkata, "Yang terbaik antara kamu ialah mereka yang memberikan yang paling baik sebagai balasan." (Sahih Bukhari)

Daripada sudut operasi (kos bayaran upah, penyelenggaraan dan pentadbiran pengurusan operasi), PBPAT akan mengutip terus tambang daripada pengguna pengangkutan awam. Bayaran akan dijelaskan kepada Operator-Operator yang diberi konsesi untuk menjalankan perkhidmatan pengangkutan awam berdasarkan jarak dan masa perjalanan yang dilalui dan hasil pencapaian KPI mereka, dan sekiranya pencapaian mereka tidak memuaskan, mereka sama ada akan didenda atau ditamatkan kontrak.

5.0 Cadangan Sistem Transit Aliran Deras Berintegrasi (STADI) Lembah Klang

Dalam memahami teks seterusnya, sila buat rujukan pada dokumen lampiran A berjudul *Garis-panduan Pengangkutan Awam* dan dokumen lampiran B berjudul *Peta Transit Lembah Klang Raya* atau *Greater Klang Valley Transit Map*.

Lampiran A menjelaskan asas-asas kepada pengangkutan awam yang diguna pakai di bandar-bandar yang memiliki pengangkutan awam yang lengkap dan berkesan, dan lampiran B pula merupakan peta Lembah Klang yang dilengkapi dengan cadangan laluan-laluan pengangkutan awam yang terdiri dari mod bas

lebuhraya (ERT), bas berangkai (BRT), monorel, LRT, MRT (keretapi transit aliran deras berkapasiti tinggi seperti di Singapura), ERL dan laluan tren komuter atau unit bergerak berelektrik (EMU).

Di Lembah Klang, laluan yang sedia ada merangkumi lebuhraya-lebuhraya tertutup atau separa tutup (seperti NKVE, KESAS, DUKE, AKLEH dan Maju Expressway), lebuhraya terbuka (Lebuhraya Persekutuan, Jalan Loke Yew, Jalan Klang Lama dsb), trek LRT Kelana Jaya, Sri Petaling, Ampang dan KL Monorel, laluan EMU Rasa – Seremban dan P.Klang – Batu Caves, dan laluan ERL dari KL Sentral ke KLIA.

Laluan pemanjangan koridor yang dicadangkan ialah pemanjangan monorel membentuk satu pusingan dari KL Sentral ke Bangar, Pusat Bandar Damansara, Pusat Pentadbiran Kerajaan Jalan Duta dan akhirnya ke Titiwangsa, pemanjangan rel LRT dari Sentul Timur ke persimpangan lebuhraya DUKE, dan dari stesen Ampang ke Ampang Point, dan seterusnya berakhir di persimpangan lebuhraya DUKE-MRR.

Laluan koridor baru yang dicadangkan ialah Aliran MRT Kota Damansara ke Desa Pandan, melalui LDP, SPRINT, Universiti Malaya, Jalan Travers, Jalan Raja Chulan dan Kelab Golf Diraja Selangor. Memandangkan aliran BRT koridor KL – Taman Putra Perdana, Puchong melalui Jalan Klang Lama dan Jalan Puchong, dan aliran BRT koridor KL - Kajang melalui Jalan Loke Yew dan Lebuhraya Grand Saga, adalah lurus, maka kedua-dua aliran BRT ini boleh dipertingkatkan kepada laluan tren MRT pada masa depan.

Keseluruhan laluan-laluan ini wajar berada dibawah bidang kuasa PBPAT Lembah Klang, iaitu KUTA.

5.2 Penambahbaikan Pengangkutan Awam Secara Menyeluruh

Artikel ini diambil dari arkib akhbar UTUSAN MALAYSIA, 09/09/2008.

Tambah baik transit awam secara menyeluruh

SAYA berpendapat cadangan penambahbaikan pengangkutan awam perlu mengambil kira pendekatan yang lebih menyeluruh. Pemanjangan jajaran LRT bagi laluan Kelana Jaya ke Subang Jaya, dan laluan Kota Damansara ke Cheras tidak menjamin masalah pengangkutan awam di Lembah Klang dapat diselesaikan.

Ini kerana penanda aras kualiti pengangkutan awam bergantung kepada kecekapan, keselesaan dan keselarasan keseluruhan kenderaan pengangkutan awam yang sedia ada. Adalah menjadi keutamaan untuk pemanjangan jajaran LRT berkenaan didahului dengan penyelarasan transit awam yang ada.

Jumlah kos untuk membiayai projek pemanjangan jajaran LRT akan memakan kesemua peruntukan penambahbaikan transit awam bagi tempoh lima tahun akan datang.

Saya merasakan pengagihan peruntukan penambahbaikan transit awam harus mengambil kira bukan sahaja keperluan tujuh juta penduduk Lembah Klang yang kebanyakannya berada di luar kawasan jajaran LRT, malah keperluan bandar raya lain yang sesak seperti Johor Bahru dan Pulau Pinang.

Pembinaan transit awam menggunakan rel tidak semestinya akan menambahkan penggunaan transit awam. Tanpa sokongan sistem laluan bas aliran deras (BRT atau busway rapid transit), jajaran kereta api KTM Komuter, KL Monorel, PUTRA dan STAR LRT yang sedia ada di kawasan bandar raya Kuala Lumpur hanya dapat meliputi 10 peratus penduduk dan pekerja yang berada berhampiran dengan stesen perhentian kereta api.

Sistem BRT yang melalui stesen LRT perlu diberi keutamaan dengan lorong bas khas yang berterusan dan dilengkapi dengan lampu isyarat khas sekitar jalan lebar di dalam pusat bandar supaya capaian LRT yang sedia ada dapat diperluaskan.

Adalah lebih baik sekiranya sebahagian daripada jumlah yang diperuntukkan untuk jajaran LRT ke Subang digunakan bagi menambah baik perkhidmatan KTM Komuter supaya perjalanan penumpang menjadi mudah, kerap dan selesa.

Setiap tren mampu memanfaatkan lapan gerabak, jumlah maksimum yang boleh ditampung oleh sesuatu platform. Dengan pengubahsuaian pada trek dan lampu isyarat, perkhidmatan tren Komuter mampu dikerapkan kepada setiap 5 minit, dan laluan ekspres boleh diperkenalkan supaya masa perjalanan dari KL ke Shah Alam dipendekkan kepada 25 minit.

Namun, daripada 62 gerabak tren yang mula-mula dibeli pada 12 tahun lalu, hanya tinggal 20 gerabak yang boleh diguna pakai kerana kurangnya penyelenggaraan dan pelaburan terhadap sistem KTM Komuter.

Pengumuman penambahbaikan tren Komuter baru-baru ini hanya akan menambahkan jumlah gerabak yang sedia ada kepada 58 gerabak, sedangkan sejak servis KTM Komuter pertama kali diperkenalkan, jumlah pengguna sudah bertambah tiga kali ganda.

Perkhidmatan kereta api laju ERL untuk laluan KL-Bandar Tasik Selatan-Serdang wajar dibuka kepada orang ramai dengan harga tambang yang lebih rendah bagi mengurangkan bebanan laluan tren Komuter Rawang-Seremban.

Saya mengesyorkan kepada kerajaan supaya mengambil kira cadangan transit deras awam bertaraf dunia berkos rendah namun berkualiti tinggi. Sistem BRT telah terbukti berkesan dalam menangani cabaran transit awam di negara-negara dunia ketiga, seperti sistem Transmilenio di Bogota, Columbia yang dikagumi oleh pakar-pakar transit awam di negara maju.

Perkhidmatan bas berangkai dengan platform tertutup mudah untuk dilaksanakan pada jalan lurus seperti Lebuhraya Persekutuan, Lebuhraya Pintasan Puchong-Sungai Besi, Jalan Loke Yew, Jalan Klang Lama, Jalan Puchong dan Jalan Bukit Jalil.

Meyakinkan

Sistem bas RapidKL dan Rapid Penang gagal meyakinkan orang ramai menggunakan bas kerana corak perjalanan bas merumitkan dan meletihkan. Tambahan pula, laluan yang digunakan dihalang oleh kesesakan trafik sedia ada. Stesen KL Sentral pula tidak dapat berfungsi sebagai hab transit awam yang cekap kerana jaringan jalan raya persekitaran yang sesak dan rumit.

Penyelesaian yang paling mudah ialah dengan membina susur masuk dan keluar khas dari terminal bas di KL Sentral terus ke Jalan Travers (dan seterusnya Lebuhraya Mahameru, NKVE dan SPRINT). Terminal dengan susur masuk dan keluar khas juga wajar dibina di Pasar Rakyat yang berdekatan dengan monorel dan susur masuk Lebuhraya KL-Putrajaya, di stesen Dang Wangi yang menjadi pintu masuk ke Lebuhraya Bertingkat KL-Ampang, di Stesen Abdullah Hukum dan MidValley yang mempunyai capaian mudah ke susur masuk SPRINT di Kerinchi dan susur masuk Lebuhraya Pantai, dan di Stesen Sentul Timur yang berdekatan dengan lebuhraya DUKE.

Kesemua terminal ini merupakan hab gerbang masuk bandar raya paling praktikal bagi bas antara bandar dari kawasan sekitar Lembah Klang yang dihubungkan dengan lebuhraya seperti Kajang, Ampang, Gombak, Sungai Buloh, Damansara, Shah Alam, Subang Jaya, Petaling Jaya, Puchong dan Cheras.

Semasa waktu puncak, tender boleh ditawarkan kepada syarikat bas ekspres dua tingkat yang sedia ada. Penguatkuasaan polis serta laluan dan lampu isyarat khas perlu diadakan untuk memudahkan bas antara bandar dan kenderaan kecemasan meredah kesesakan lalu lintas.

Ia hanya memerlukan sedikit penambahan pada kelebaran laluan kecemasan yang sedia ada pada Lebuhraya Persekutuan, NKVE, ELITE, KESAS dan SILK, dan penukaran laluan paling kiri ke lorong khas bagi lebuhraya yang lain.

Kerana ketidakcukupan tanah, terminal bas antara bandar sesuai dibina di atas lebuh raya dan di lokasi strategik bersebelahan dengan terminal bas henti-henti yang berada dalam kawasan perumahan.

Laluan bas henti-henti di kawasan perumahan dipermudahkan agar pengguna bas dapat sampai ke terminal bas antara bandar tidak lebih 10 minit, dan laluan serta perhentian bas dihadkan dalam jalan persiaran yang mempunyai capaian tidak lebih dari 10 minit berjalan kaki dari kawasan perumahan sekeliling.

Badan Berkuasa Pengangkutan Awam yang bakal ditubuhkan perlu menyepadukan seluruh perkhidmatan transit awam perbandaran di bawah satu entiti yang menawarkan sistem perjalanan dan tambang yang sepadu dan seragam.

M ZULKARNAIN HAMZAH

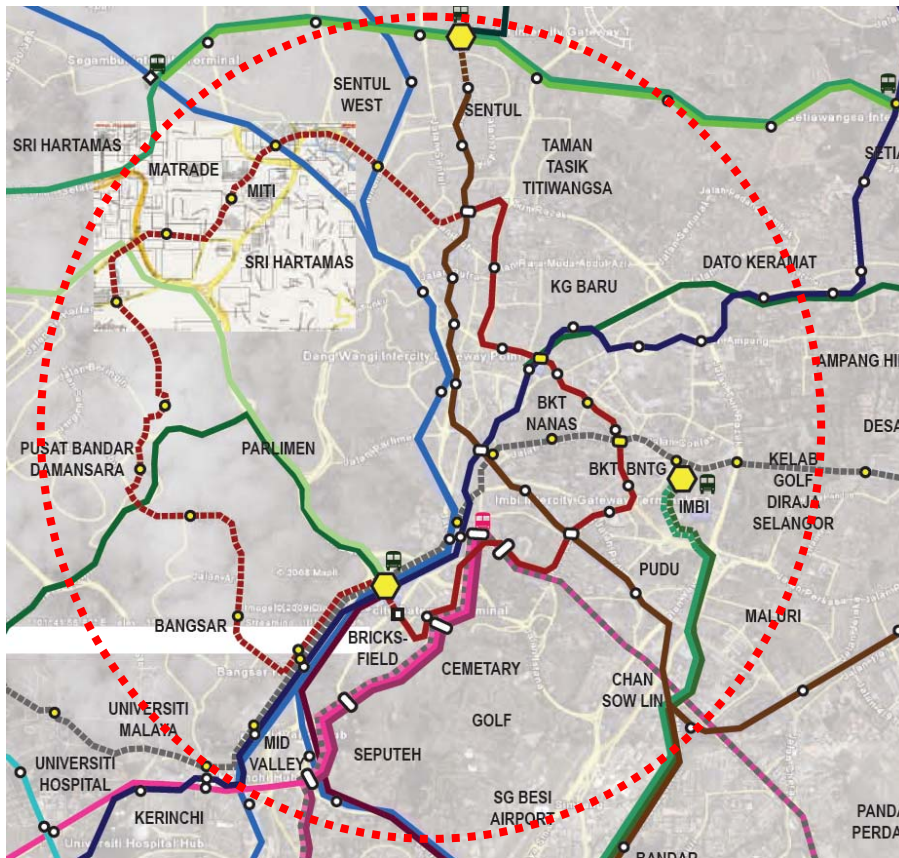
5.3 Zon Pusat Bandar Kuala Lumpur

Perkhidmatan pengangkutan awam yang berada di dalam zon pusat bandar Kuala Lumpur sewajarnya disepadukan, supaya pengguna tidak perlu keluar masuk merentas pintu tiket beberapa kali.

Kadar transit di dalam kawasan zon pusat bandar wajar diseragamkan, dan KUTA boleh melabel perkhidmatan di dalam zon ini sebagai Jalur Merah (Red Line) dimana, contohnya, dengan RM2, pengguna boleh menggunakan perkhidmatan awam tanpa had dalam zon yang sama, dengan syarat perjalanan dilakukan dalam jangka masa 3 jam.

Pengangkutan awam Jalur Merah terdiri dari:

- Keseluruhan KL Monorel, termasuk cadangan pemanjangan ke Pusat Bandar Damansara
- LRT Kelana Jaya (Damai – Abdullah Hukum)
- LRT Ampang/Sri Petaling (Chan Sow Lin – DUKE)
- Laluan Tren Komuter (Sentul/Segambut – MidValley)
- Cadangan Laluan BRT (Pasar Seni – Maluri / MidValley)
- Cadangan MRT Kota Damansara (Jalan Tun Razak – MidValley)
- Cadangan Transit Aliran Deras Bas Berangkai Kuala Lumpur (lihat perihal 5.3.3)



5.3.1 Terminal Pintu Masuk Utama (Gateway) Kuala Lumpur

Hab pengangkutan awam bersepadu yang sewajarnya berpangkalan di kawasan berkepadatan tinggi dalam kawasan pusat bandaraya sukar untuk dibina kerana ketiadaan ruang jalan yang dapat memberi kelancaran pada kesemua mod-mod pengangkutan awam berbeza untuk bertemu di tengah-tengah bandaraya Kuala Lumpur.

Maka penyediaan pintu-pintu masuk utama pengangkutan awam haruslah diberi keutamaan, kerana hab sedia ada di KL Sentral tidak dapat memenuhi keperluan pertukaran transit untuk pengguna yang menghala ke arah utara atau tenggara Wilayah Persekutuan. Adalah tidak munasabah untuk pengguna kenderaan awam di Bukit Bintang menuju ke arah KL Sentral dan kemudiannya berpatah balik ke arah Bukit Bintang untuk pergi ke Cheras atau Kajang, dan pengguna kenderaan awam di Titiwangsa menuju ke arah KL Sentral dan kemudiannya berpatah balik ke arah Titiwangsa untuk pergi ke Batu atau Selayang.

Tiga pintu masuk utama Kuala Lumpur yang dicadangkan:

5.3.1.1 KL Sentral

- LRT Aliran Kelana Jaya
- Tren Komuter Aliran Seremban/P.Klang
- ERL Aliran Putrajaya / KLIA Ekspres
- Cadangan Pemanjangan KL Monorel
- Cadangan MRT Aliran Kota Damansara – Desa Pandan
- Cadangan Transit Aliran Deras Lebuhraya Mahameru (menuju ke NKVE/SPRINT/NPE)

5.3.1.2 Sentul Utara

- LRT Aliran Ampang/Sri Petaling
- Cadangan Transit Aliran Deras Lebuhraya DUKE

5.3.1.3 Imbi

- Cadangan MRT Aliran Kota Damansara – Desa Pandan
- Cadangan Transit Aliran Deras Lebuhraya Putrajaya (Maju Expressway)

Tiga lagi pintu masuk sampingan Kuala Lumpur yang dicadangkan:

5.3.1.4 Dang Wangi

- LRT Aliran Kelana Jaya
- Cadangan Transit Aliran Deras Lebuhraya Bertingkat KL-Ampang (AKLEH)

5.3.1.5 Setiawangsa

- LRT Aliran Kelana Jaya
- Cadangan Transit Aliran Deras Lebuhraya DUKE

5.3.1.6 Segambut

- Tren Komuter Aliran Seremban/Rawang
- Cadangan Transit Aliran Deras Lebuhraya DUKE (menghala ke NKVE/SPRINT)

5.3.2 Terminal Pertukaran Transit Kuala Lumpur

Bagi meningkatkan penggunaan pengangkutan awam di Lembah Klang, laluan pengangkutan awam di zon pusat bandar Kuala Lumpur mestilah melengkapinya antara satu sama lain. Aliran-aliran pengangkutan awam berbeza yang bertindih haruslah dijadikan titik-titik pertukaran transit.

Beberapa titik pertukaran antara aliran pengangkutan awam berbeza hendaklah dipermudahkan agar pengguna tidak perlu keluar masuk gerbang tiket untuk bertukar ke aliran pengangkutan awam lain.

Pertukaran transit sedia ada yang perlu diperdekatkan, dipermudahkan perjalanan (melalui pemasangan CCTV, dan kemudahan laluan bergerak automatik atau *walkalator*) dan diperbaiki ialah:

- Monorel Bukit Nanas – LRT Dang Wangi
- Monorel KL Sentral – Bangunan KL Sentral
- Tren Komuter Bank Negara – LRT Bandaraya
- Kompleks MidValley – LRT Abdullah Hukum
- Pasar Seni – Tren Komuter Pasar Seni
- Pasar Seni – LRT Pasar Seni

Pertukaran transit dalam cadangan ialah:

- Kompleks MidValley – Cadangan BRT Aliran Klang/Sunway/Putra Perdana
- Pasar Seni – Cadangan BRT Aliran Kajang/Klang/Sunway/Putra Perdana
- Monorel Maharajalela – Cadangan BRT Aliran Kajang
- LRT Chan Sow Lin – Cadangan BRT Aliran Kajang
- Cadangan Monorel – Tren Komuter (berhampiran bangunan MATRADE)
- Cadangan Monorel – Tren Komuter (Jalan Ipoh)
- Cadangan Monorel – LRT Bangsar
- LRT Masjid Jamek – Cadangan MRT Kota Damansara

5.3.3 Transit Aliran Deras Bas Berangkai Kuala Lumpur (BRT-KL)

Ruang-ruang jalan sedia ada di pusat bandar wajar digunakan secara efektif untuk menampung peningkatan trafik, dan sebuah bas berangkai (dua koc) dapat mengalihkan 100 kenderaan peribadi dari jalan raya. Transit Aliran Deras Bas Berangkai Kuala Lumpur (TADABBUR, ataupun BRT-KL) memerlukan sokongan len khas untuk bas, dengan lampu isyarat khas yang dapat dikawal oleh pemandu BRT-KL, dan dikawal oleh pusat kawalan KUTA.

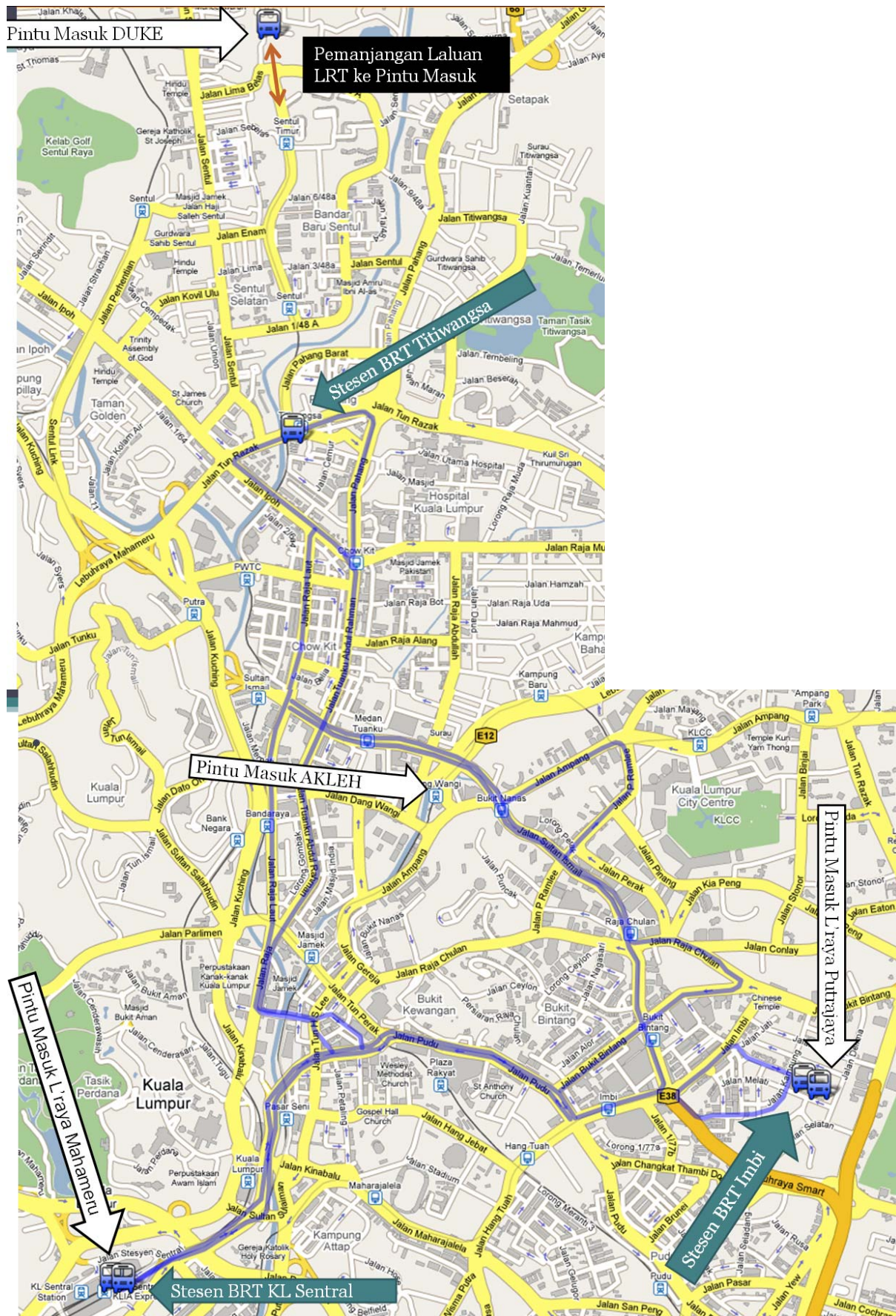
Tiga laluan utama dikenalpasti:

- Titiwangsa – Imbi
- Titiwangsa – KL Sentral
- KL Sentral – Imbi

Terminal di Imbi dan KL Sentral akan dihubungkan ke Pintu Masuk Pengangkutan Awam ke Lebuhraya KL-Putrajaya, dan Lebuhraya Mahameru, manakala hentian di Titiwangsa pula menghubungkan pengguna pengangkutan awam ke LRT menghala ke Pintu Masuk Pengangkutan Awam ke Lebuhraya DUKE.

Sistem tiket terbuka boleh diperkenalkan dimana platform khas BRT-KL boleh dibina tanpa memerlukan kawasan yang luas. Undang-undang boleh diperkenalkan dimana pengguna BRT-KL yang dikesan konduktor tidak memiliki tiket yang sah, ataupun memiliki tiket yang tamat tempoh, boleh didenda serta merta. Mesin-mesin tiket boleh diletakkan di kawasan yang strategik, dan dicadangkan kadar RM1 untuk penggunaan tanpa had sepanjang hari. Pertukaran percuma dicadangkan untuk pemegang tiket jalur merah yang ingin bertukar ke BRT-KL. Sistem kad simpanan nilai dan informasi transit, seperti Touch-n-Go boleh dilambaikan pada mesin-mesin tiket supaya pertukaran dari Jalur Merah ke BRT-KL dapat dilakukan dengan cepat.





5.4 Zon Lingkungan Lembah Klang

Perkhidmatan pengangkutan awam yang berada di dalam zon lingkungan Lembah Klang juga sewajarnya disepadukan, supaya pengguna tidak perlu keluar masuk merentas pintu tiket beberapa kali sekiranya berada di dalam jaluran-jaluran pengangkutan awam dalam lingkungan yang sama.

Kadar bayaran transit wajar diseragamkan, dan KUTA boleh melabel perkhidmatan di dalam zon ini sebagai Jalur Biru (Blue Line), Jalur Hijau (Green Line), Jalur Perak (Silver Line) dan Jalur Emas (Gold Line).

Pengangkutan awam Jalur Biru, mempunyai corak perjalanan bas berangkai BRT berhenti-henti, dengan platform khas beserta dengan len khas BRT di tengah-tengah koridor trafik, dengan penghadang yang memisahkan len khas BRT dengan len trafik biasa, terdiri dari:

- Cadangan Laluan BRT Pasar Seni – Kajang
- Cadangan Laluan BRT Pasar Seni – Klang
- Cadangan Laluan BRT Pasar Seni – Sunway/SS15
- Cadangan Laluan BRT Pasar Seni – Putra Perdana
- Laluan ERT Khas Duta-Ulu Kelang 1: KL Sentral (Mahameru/Duta) – Segambut (DUKE) – Jalan Kuching – Jalan Ipoh – Jalan Sentul – Sentul Utara – Jalan Genting Klang – Setiawangsa Utara – Keramat – Bukit Antarabangsa
- Laluan ERT Khas Duta-Ulu Kelang 2: Sentul Utara – Greenwood – Sri Gombak
 - (laluan ERT Khas Duta-Ulu Kelang 1 dan 2 menggunakan koridor trafik biasa dengan perhentian di tepi bahu lebuhraya)

Keretapi berkuasa elektrik berhenti-henti juga termasuk dalam Jalur Biru:

- Keseluruhan LRT Kelana Jaya
- Keseluruhan LRT Ampang/Sri Petaling
- Keseluruhan laluan henti-henti Tren Komuter
- Cadangan MRT Kota Damansara – Desa Pandan

Pengangkutan awam Jalur Hijau, menggunakan kenderaan bas ekspres dua tingkat dikenali sebagai Transit Aliran Deras Lebuhraya (ERT, atau *Expressway Rapid Transit*), mempunyai corak perjalanan dengan perhentian yang terhad di terminal bertingkat di atas lebuhraya, dan mempunyai jumlah tempat duduk selesa yang secukupnya, terdiri dari:

- Laluan ERT Utara Lembah Klang: Meru Sentral – Shah Alam Utara (NKVE) – LRT Lembah Subang/Kelana Jaya – Mutiara Damansara – Segambut - Sentul Utara (DUKE) – Setiawangsa Utara
- Laluan ERT Selatan Lembah Klang: Panglima Garang – Kota Kemuning (KESAS) – USJ Summit – Kinrara – Bukit Jalil – Bandar Tasik Selatan (MRR) – Cheras Utara (Grand Saga)– Cheras Selatan – Kajang
- Laluan ERT Utara Selatan: Rawang (NSE) – Sg Buloh – Mutiara Damansara (NKVE) LRT Lembah Subang/Kelana Jaya – USJ Summit (KESAS) – Pusat Bandar Puchong (LDP) – Puchong Perdana – Putrajaya
- Laluan ERT Damansara Utara: Mutiara Damansara – Sg Penchala (SPRINT) – KL Sentral
- Laluan ERT Damansara Selatan: LRT Lembah Subang/Kelana Jaya (NKVE) – Damansara (SPRINT) – Pusat Bandar Damansara (SPRINT) – KL Sentral
- Laluan ERT Putrajaya: Putrajaya – Sri Kembangan (Maju Expressway) – Bukit Jalil – Imbi
- Laluan ERT ke Serdang ERL: Bandar Baru Bangi (NSE) – Serdang ERL - Cheras Selatan (SILK)

Pengangkutan awam Jalur Perak, mempunyai corak perjalanan keretapi berkuasa elektrik dengan perhentian yang terhad:

- Laluan tren komuter ekspres dengan perhentian terhad (contoh: Shah Alam – Subang Jaya – Seri Setia – KL Sentral)
- Laluan keretapi laju ERL Transit: KL Sentral – Bandar Tasik Selatan – Serdang – Presint 11 – Putrajaya Sentral

Pengangkutan awam Jalur Emas, mempunyai corak perjalanan terus tanpa henti:

- Laluan keretapi laju tanpa henti contohnya ERL Ekspres dari KL-Sentral ke KLIA
- Laluan ERT Ekspres: contohnya Shah Alam Utara terus ke KL Sentral, Bandar Baru Bangi terus ke Imbi, Kota Damansara terus ke Sentul Utara

Memandangkan laluan bas ERT melalui koridor lebuh raya tanpa adanya len-len khas seperti BRT, KUTA perlu mempunyai kuasa untuk mengubah kadar tol dan levi bagi kenderaan peribadi untuk laluan-laluan tersebut supaya kesesakan dapat dikurangkan, sekaligus memberi laluan tanpa halangan bagi bas ERT. Namun, len-len khas perlu dibina di kawasan-kawasan pertembungan dengan trafik biasa, terutamanya pada susur masuk dan keluar menuju ke terminal ERT, dan terminal pintu masuk Kuala Lumpur (di Imbi, KL Sentral dan Sentul Utara).

5.4.1 Terminal Pintu Masuk Utama (Gateway) Wilayah Persekutuan

Permasalahan kesesakan di laluan menuju ke terminal bas ekspres Jalan Duta, Puduraya dan Putra boleh diatasi dengan pembinaan terminal pintu masuk Wilayah Persekutuan. Penyediaan pintu-pintu masuk ini haruslah diberi keutamaan, kerana cadangan terminal di Bandar Tasik Selatan tidak dapat memenuhi keperluan pertukaran transit untuk pengguna yang menghala ke arah utara semenanjung atau negeri-negeri di sebelah timur.

Adalah tidak munasabah untuk bas ekspres dari Kedah atau Kuantan melalui bandar Kuala Lumpur untuk menuju ke arah perhentian terakhir di Bandar Tasik Selatan dan kemudian penumpangnya berpatah balik utara ke Kuala Lumpur.

Tiga pintu masuk utama Kuala Lumpur yang dicadangkan ialah Terminal ERT Bandar Tasik Selatan (LRT Sri Petaling, laluan Komuter dan ERL) untuk bas ekspres ke selatan tanah air, Terminal ERT Sri Gombak (laluan ERT DUKE) ataupun Terminal Putra LRT untuk bas ekspres ke timur tanah air, dan Terminal ERT Sungai Buloh (laluan tren Komuter) untuk bas ekspres ke utara tanah air.

5.4.2 Terminal Pertukaran Transit Lembah Klang

Beberapa titik pertukaran antara aliran pengangkutan awam berbeza hendaklah dipermudahkan agar pengguna tidak perlu keluar masuk gerbang tiket untuk bertukar ke aliran pengangkutan awam lain. Dengan itu, kadar tambang perjalanan tidak lagi terhad kepada laluan tertentu yang berbentuk linear atau lurus.



Sekiranya seseorang pengguna pengangkutan awam memulakan perjalanan dari titik X ke titik Y (yang mana jarak diantara X dan Y hanyalah 4km sekiranya menaiki kereta), dimana dia menaiki LRT sejauh

3km ke arah barat daya melalui aliran A, dan kemudian menaiki BRT sejauh 4km kembali ke arah utara melalui aliran B, bayaran yang dikenakan hanyalah bayaran yang berpatutan pada kadaran jarak 4km, bukan 7km.

Pertukaran boleh dilakukan secara bebas antara Jalur Biru, Jalur Hijau dan Jalur Perak, dimana sistem pintu tiket terminal bersepadu boleh membaca kad simpanan nilai dan informasi transit yang dilambai oleh pengguna pengangkutan awam dan menolak nilai dari kad berdasarkan jarak diantara lokasi bermulanya perjalanan dan lokasi berakhirnya perjalanan.

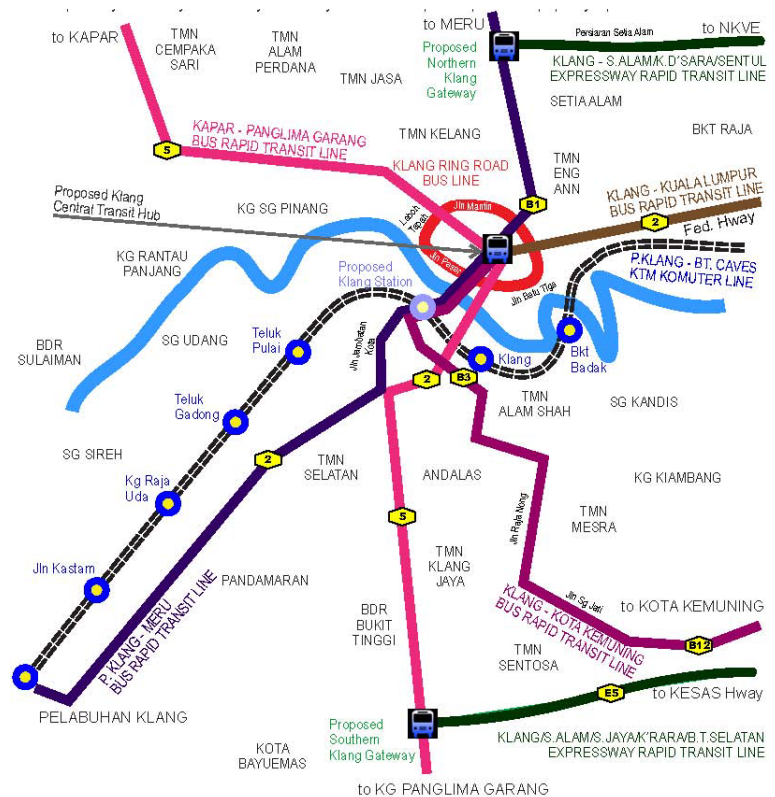
Contoh Jadual Kadar Transit			
Jarak dari terminal masuk ke terminal keluar	Caj berdasarkan setiap penggunaan	Caj penggunaan tanpa had (caj maksima yang dikenakan dalam masa 24 jam)	Caj tambahan penggunaan Jalur Emas (ekspres) * kecuali ERL Ekspres
0 – 5km	RM 1.00	RM 3.00	-
5 – 10km	RM 1.30	RM 3.90	RM 1.00
10 – 15 km	RM 1.70	RM 5.10	RM 1.00
15 – 20 km	RM 2.00	RM 6.00	RM 1.50
20 – 30 km	RM 2.50	RM 7.50	RM 1.50

5.5 Zon Perbandaran Di Sekitar Lembah Klang

Perkhidmatan pengangkutan awam di kawasan-kawasan majlis perbandaran tempatan di sekitar Lembah Klang wajar berada di bawah PBPAT masing-masing, dan dihubungkan dengan Jalur Biru, Jalur Hijau, Jalur Perak dan Jalur Emas yang berada dibawah KUTA.

Kadar anjal perlu diperkenalkan oleh PBPAT, contohnya RM1 untuk penggunaan tanpa had selama 3 jam.

Contohnya, untuk bandar Klang, sistem BRT-Klang boleh diperkenalkan dimana kesemua aliran BRT-Klang akan menuju ke pusat bandar, dimana terletaknya cadangan hab Klang Central yang menghubungkan ke laluan Jalur Biru dibawah KUTA (BRT dan Komuter ke Kuala Lumpur). Di utara dan selatan Klang pula sesuai untuk disediakan terminal pertukaran antara BRT-Klang ke terminal ERT dibawah KUTA, yang menggunakan lebuh raya NKVE dan KESAS.



6.0 Insentif Penggunaan Pengangkutan Awam

Antara kesukaran untuk menarik pengguna kenderaan peribadi beralih ke pengangkutan awam ialah kerana kos pemilikan kenderaan yang tinggi, dan duit dari kos pemilikan kereta yang tinggi, cukai jalan

dan insurans mengalir keluar setiap hari sama ada kenderaan digunakan atau tidak. Negara-negara maju yang besar, yang tidak boleh dibuang budaya penggunaan kenderaan peribadi atas dasar budaya (balik kampung) atau tradisi (melancong bersama keluarga) menyedari hakikat ini dan meletakkan hasil perolehan cukai bukan dari pemilikan kenderaan peribadi, tetapi dari penggunaan kenderaan peribadi, terutamanya di kawasan perbandaran. Kerajaan boleh mengenakan surcaj tambahan melalui tol gantri, cukai tinggi untuk pemilik tempat letak kereta, dan levi petrol dan diesel, kesemuanya di kawasan yang disasarkan penggunaan pengangkutan awam. Pada masa yang sama, kos pemilikan kenderaan seperti cukai, duti, eksais, dan sebagainya, terutamanya untuk golongan berpendapatan sederhana, patut dihapuskan.