

Tol dalam bandar

U.M 30/01/07 M1510

Oleh ABD. RAHIM MD. NOR

CADANGAN mengenakan bayaran terhadap kereta persendirian yang memasuki pusat bandar Kuala Lumpur bukan perkara baru. Idea ini telah muncul buat pertama kali pada awal tahun 1970-an, semasa pasukan pakar pengangkutan awam dari Bank Dunia mengkaji kesesakan trafik bandar ini. Selain menggesa Kuala Lumpur memperkenalkan bas mini yang pada masa itu baru saja diperkenalkan di Hong Kong, pasukan itu juga telah mencadangkan satu skim menyekat kemasukan kereta persendirian untuk Kuala Lumpur. Gantri telah dibina di beberapa lokasi, termasuk di hadapan Penjara Pudu, yang pada masa itu antara kawasan paling sesak trafiknya di bandar ini. Bagaimanapun, cadangan itu ditangguhkan kerana bandar ini belum bersedia untuk satu perancangan pengangkutan yang bersifat begitu drastik.

Pada awal tahun 1980-an cadangan ini muncul sekali lagi bila dalam tahun 1984 Kuala Lumpur buat pertama kali menyediakan Pelan Rancangan Strukturnya. Selain menyediakan pelan konkrit untuk membaiki peredaran trafik dan meningkatkan kualiti pengangkutan awam, pelan ini menyebut kemungkinan mengenakan tol kepada kereta persendirian yang dipandu ke pusat bandar khususnya kereta yang tidak membawa penumpang atau yang hanya membawa penumpang di tempat duduk depan, sedangkan tempat duduk belakang kosong. Cadangan tahun 1980-an itu juga tidak dapat dilaksanakan, walaupun mendapat perhatian dan sokongan daripada Menteri Wilayah Persekutuan pada masa itu, Datuk Shahrir Abd. Samad, atas alasan bandar ini belum bersedia lagi untuk melaksanakan pelan pengangkutan awam yang begitu revolusioner sifatnya.

Pelan Struktur Kuala Lumpur kedua yang telah diwartakan pada 4 November 2004 dan sekarang menjadi 'kitab rujukan' untuk perancangan bandar ini hingga tahun 2020, menyebut cadangan bayaran tol ini secara rasmi buat kali ketiga. Di bawah Polisi T1(2), pelan ini mencadangkan bayaran tol kepada



KESESAKAN jalan raya di kawasan bandar raya Kuala Lumpur.
- Gambar hiasan

Pengalaman bandar-bandar besar dunia menunjukkan bahawa sekiranya ingin mengurangkan kesesakan trafik, lambat-laun langkah berani seperti menghalang kemasukan kereta persendirian ke pusat bandar pada waktu puncak tidak dapat dielakkan

kereta yang selesa, berhawa dingin, dengan hidangan informasi dan hiburan daripada radio pelbagai saluran.

Tempat menunggu bas yang sekarang ini kebanyakannya hanya merupakan 'pondok tempat berteduh hujan', perlu diperbaiki, dilindungi daripada panas terik matahari tropika, dijadikan tempat yang selamat daripada sebarang jenayah, dan dilengkapi dengan maklumat peralanan yang dipatuhi mula oleh

ini menegaskan bahawa untuk mengurangkan kesesakan trafik, bandar raya Kuala Lumpur mestilah 'melaksanakan satu program menyekat kemasukan kereta persendirian untuk meningkatkan aliran trafik di pusat bandar dengan cara tidak menggalakkan kereta masuk sampai ke pusat bandar semasa waktu puncak, dan dengan menguatkuasakan langkah-langkah mengehendkan kemasukan kereta persendirian ke bahagian-bahagian tertentu bandar ini'.

Pengalaman bandar-bandar besar dunia menunjukkan tol dalam bandar menjadi alat menyekat kereta persendirian paling berkesan. Singapura memulakannya pada awal tahun 1970-an dengan program *Area Licensing Scheme* (Skim Pelesenan Kawasan) di mana kereta persendirian yang dalamnya terdapat kurang daripada empat orang diwajibkan membayar 'lesen' untuk masuk ke pusat bandar. Mulai September 1998, skim ini telah dipermodenkan dengan menggantikan konsep 'lesen' kepada konsep gantri tol yang dinamakan *Electronic Road Pricing* (Bayaran Jalan Elektronik), sama seperti tol *SmartTag* yang terdapat pada lebuh raya PLUS di negara ini. Kajian menunjukkan skim ini berjaya menyekat kemasukan kereta ke pusat bandar. Misalnya, trafik berkurangan sekitar 25,000 kenderaan semasa waktu puncak, dengan kelajuan kenderaan meningkat sebanyak 20 peratus. Di pusat bandar, kesesakan berkurangan sebanyak 13 peratus dengan jumlah kenderaan berkurangan daripada 270,000 kepada 235,000. Skim ini secara langsung menggalakkan perkongsian kereta di kalangan orang ramai. Keadaan kesesakan dalam waktu puncak telah dapat dilegakan, dan waktu puncak telah dipanjangkan ke waktu yang biasanya dianggap sebagai waktu bukan puncak, menunjukkan penggunaan ruang jalan yang lebih berkesan dan produktif. Kajian juga menunjukkan purata kelajuan di lebuh raya utama negara itu tidak berubah, walaupun isi padu kenderaan telah bertambah mengikut tahun. Dalam sedikit masa lagi, sistem tol yang memerlukan pembinaan gantri ini akan dipermodenkan lagi dengan menggantikannya dengan sistem menggunakan *Global Positioning System* di mana tol dikenakan kepada kereta persendirian tetapi kali ini gantri tidak lagi diperlukan.

Konsep sekatan kereta yang sama

telah diperkenalkan di London, United Kingdom mulai 17 Februari 2003, hasil lawatan pegawai-pegawai kanan kota ini ke Singapura untuk memahami konsep *Electronic Road Pricing* di bandar itu. Seperti yang disebut oleh Datuk Bandar London, Ken Livingstone, pelaksanaannya merupakan sebahagian daripada strategi mengurangkan kesesakan trafik kota London yang sedang melobi untuk menjadi hos kepada Sukan Olimpik tahun 2012. Skim yang dinamakan *London Congestion Charge* (Bayaran Kesesakan London) dan merupakan skim sekatan kereta terbesar di dunia ini, mengenakan bayaran terhadap kereta yang memasuki kota London. Pada hari pertama diperkenalkan awal 2003, bayaran ditetapkan sebanyak £5 (sekitar RM33) sekali masuk, tetapi telah dinaikkan kepada £8 (sekitar RM52) mulai Julai 2005. Pemilik kereta mesti membayarnya jika memasuki pusat bandar antara jam 7 pagi dengan 6.30 petang, dan denda sebanyak £50 (sekitar RM325) dikenakan bagi mereka yang tidak berbuat demikian.

Pengalaman bandar-bandar besar dunia menunjukkan bahawa sekiranya ingin mengurangkan kesesakan trafik, lambat-laun langkah berani seperti menghalang kemasukan kereta persendirian ke pusat bandar pada waktu puncak tidak dapat dielakkan. Di Kuala Lumpur sendiri, sekiranya tiada sebarang langkah penyekatan, jumlah trafik bandar ini pada tahun 2020 akan menjadi dua kali ganda daripada tahap trafik tahun 1997. Matlamat Kuala Lumpur ialah untuk mencapai nisbah pengangkutan awam dan kenderaan persendirian sekitar 60:40 pada tahun 2020. Persoalannya, adakah orang Kuala Lumpur sudah bersedia?

Perlaksanaan skim tol dalam bandar ini tidak semudah yang difikirkan oleh kebanyakan orang. Pengalaman bandar-bandar dunia dalam hal ini tidak semestinya boleh ditiru bulat-bulat. Kebanyakan bandar-bandar itu telah lama mempunyai sistem pengangkutan awam yang mantap dan popular sebelum memperkenalkan skim sekatan jalan. Semasa diperkenalkan, penggunaan pengangkutan awam seperti bas dan kereta api bandar telah menjadi budaya kebanyakan penduduk, termasuk pemilik kereta persendirian. Di bandar-bandar ini, skim bayaran ke pusat bandar merupakan satu langkah susulan dalam

skim skim peningkatan perkhidmatan pengangkutan bandar yang menyeluruh, bukan skim yang dibuat atas paksaan daripada mana-mana pihak yang berkepentingan. Ia tidak boleh diperkenalkan semata-mata kerana sesebuah bandar bertukar pucuk pimpinan, atau kerana kedatangan menteri baru, atau kerana negara sedang merayakan sesuatu perayaan. Sebelum ia dilaksanakan, semua sistem pengangkutan pelbagai mod seperti bas, kereta api bandar dan teksi telah mantap, berkualiti, boleh dipercayai dan bersiap siaga untuk menerima kebanjiran penumpang sebaik sahaja tol dalam bandar diperkenalkan. Dalam keadaan begini, tidak hairanlah skim ini akan berjaya dilaksanakan tanpa banyak bantahan daripada orang ramai dan badan yang selalu mendakwa sebagai pembela rakyat.

Panduan

Walaupun telah lebih tiga dekad disiytharkan sebagai bandar raya, telah mempunyai dua buku pelan struktur sebagai 'kitab' panduan, dan telah beberapa kali bertukar menteri dan datuk bandar, Kuala Lumpur masih belum mempunyai sistem pengangkutan awam yang betul-betul berkualiti dan boleh dipercayai sepenuhnya. Bermula dengan sistem bas panjang oleh syarikat persendirian seperti Sri Jaya sejak tahun 1960-an, diikuti oleh pengenalan bas mini mulai tahun 1970-an, kemudian integrasi perkhidmatan bas di bawah Intrakota dan pengenalan kereta api ringan seperti LRT pertengahan awal alaf baru, dan terakhir pengenalan Rapid KL, perancangan pengangkutan Kuala Lumpur belum berjaya menghasilkan pengangkutan awam yang terbaik.

Sebelum skim bayaran masuk ke pusat bandar ini dikuatkuasakan, beberapa perkara perlu didahulukan. Pertama, sistem bas panjang perlu meningkatkan kualiti perkhidmatannya dari segi kesesuaian tempat duduk, pendingin hawa, kekerapan, kepatuhan jadual waktu, kelajuan, kesediaan bas, sistem pungutan tiket yang mantap, dan layanan staf terhadap penumpang. Perlu diingat, telah skim sekatan diperkenalkan, sebahagian besar penumpang bas akan terdiri daripada pemilik kereta yang selama ini berulang-alik ke pusat bandar dalam

syarikat bas yang menguatkannya.

Kedua, perkhidmatan pengangkutan awam berasaskan trek seperti LRT, monorel dan komuter pinggir bandar perlu mendapat sentuhan segera daripada pihak yang mengoperasikannya. Liputan jaringan trek perlu dipadatkan dan diperluaskan supaya meliputi banyak kawasan. Perkhidmatan bas penghantar dari stesen trek terdekat perlu diperbanyakkan, supaya laluan penyampaiannya menembusi semua kawasan perumahan walaupun di pinggir bandar. Tempat letak kereta di stesen pengangkutan trek perlu diperbaiki, supaya pemilik kereta berasa selamat untuk meninggalkan keretanya seharian di situ. Pada masa ini, tempat letak kereta ala 'Park-N-Ride' ini masih jauh daripada memuaskan, dengan jumlah kereta yang jauh lebih banyak daripada lot yang disediakan, malah meletak kereta di bawah pokok, di bawah jejantas dan di bahu jalan, adalah pemandangan biasa di stesen KTM Komuter, LRT dan monorel, satu petunjuk jelas bahawa Kuala Lumpur masih belum bersedia sepenuhnya.

Ketiga, bayaran masuk ke pusat bandar yang akan dikenakan mestilah betul-betul 'mencubit' poket pemilik kereta persendirian, mungkin sekitar RM15 ke RM20 sekali masuk, bukan RM2 seperti kita masuk ke lot letak kereta kompleks beli-belah.

Pengumuman peruntukan RM10 billion untuk Tabung Wang Amanah Pengangkutan Awam oleh Timbalan Perdana Menteri selaku Pengerusi Jawatankuasa Kabinet Pengangkutan Awam pada 30 Ogos 2006, dan arahan supaya Bank SME menyediakan pinjaman sebanyak RM200 juta kepada mana-mana pihak yang ingin meningkatkan kualiti pengangkutan awam, melegakan banyak pihak. Sehingga pengangkutan awam dapat menandingi kualiti kereta persendirian dari segi kesesuaian, kos dan masa perjalanan, skim sekatan kereta masih belum dapat menjadi realiti di Kuala Lumpur.

□ **PROFESOR MADYA DR. ABD. RAHIM MD. NOR** ialah Pensyarah Kajian Pengangkutan Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan Universiti Kebangsaan Malaysia.