



MTR Hong Kong model terbaik untuk SPAD

Berita Hartanah 17/1/2011 Ms 18/19.

TERDENGAR desas desus mengatakan projek Aliran Transit Massa (MRT) menghubungkan Sungai Buloh-Kajang sukar untuk dilaksanakan berdasarkan faktor tertentu serta pengalaman negara mengendalikan projek berskala besar sebelum ini.

Beberapa faktor lain termasuk isu pengambilan tanah, bantahan daripada pihak tertentu termasuk parti pembangkang dan tekanan daripada pemaju berpengaruh untuk mengubah penjarangan itu.

Namun, bantahan seperti itu bukanlah sesuatu yang baru di negara ini. Projek mega seperti pembangunan Putrajaya, Menara Berkembar KLCC, Litar Formula 1 Sepang dan beberapa projek lagi, pada awalnya memang ditentang keras pelbagai pihak. Namun ia tetap diteruskan kerana bekas Perdana Menteri, Tun Dr Mahathir Mohamad ketika itu yakin ia bukan projek sia-sia.

Belajar daripada pengalaman lalu, Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) bertindak selaku penyelia projek melakukan kajian menyeluruh sebelum kerja pembinaan MRT Sungai Buloh-Kajang dimulakan pada Julai 2011. Antara langkah yang diambil dengan melakukan lawatan kerja ke Hong Kong, baru-baru ini.

Delegasi Malaysia diketuai Pengerusi SPAD, Tan Sri Syed Hamid Albar mengadakan lawatan kerja selama empat hari ke negara itu. Kunjungan antara lain bertujuan, mempelajari daripada syarikat MTR Corporation Ltd (MTR) mengenai aspek pembangunan dan penyua-

Pengurusan cekap dengan menggabungkan pembangunan hartanah diakui an

dasan utama termasuk laluan tren ekspres (Airport Express) ke lapangan terbang dan laluan landasan transit ringan, "katanya ketika menyampaikan taklimat kepada kumpulan wartawan Malaysia.

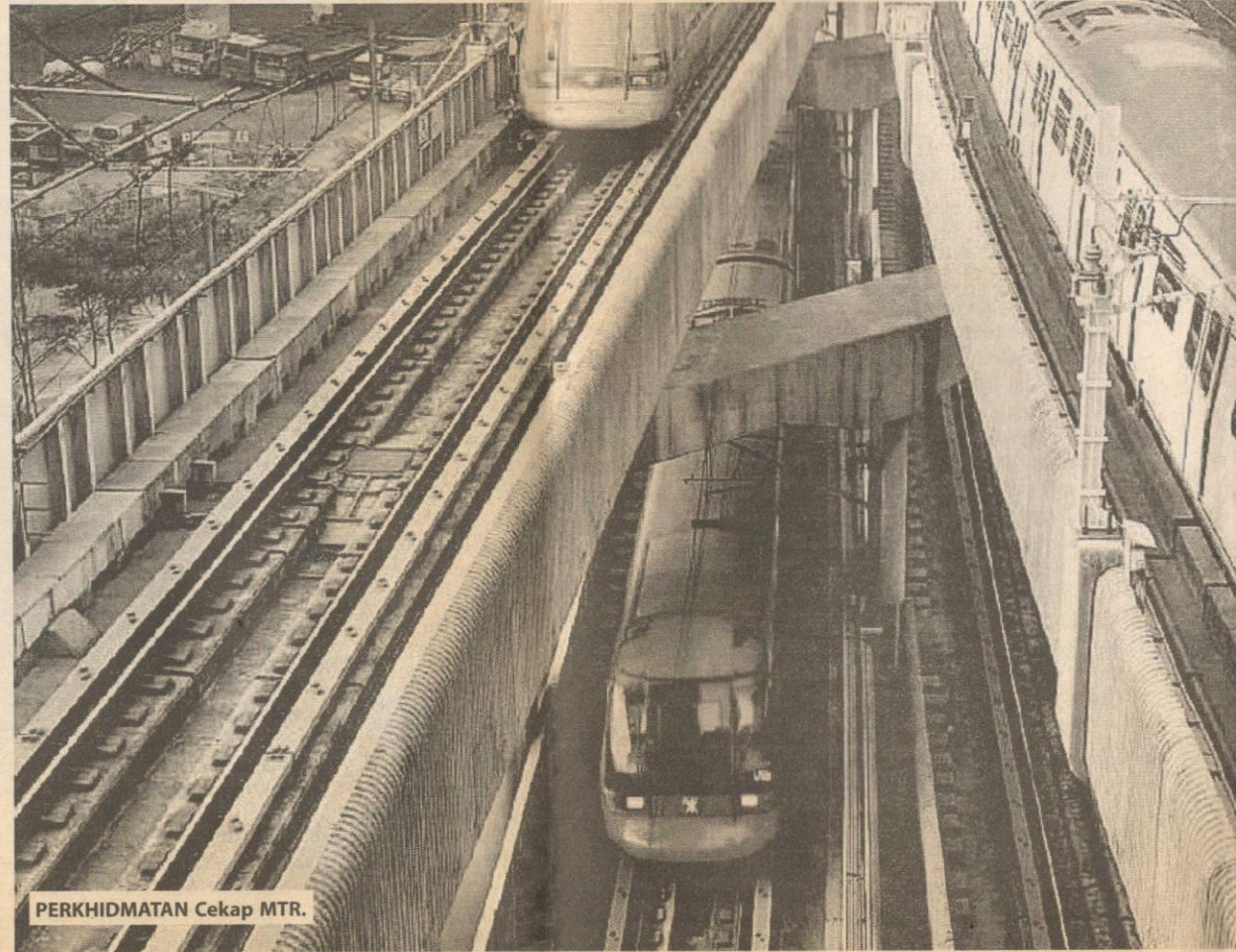
Ronnie berkata, selain memastikan operasi 24 jam sehari berjalan lancar, keselamatan penumpang adalah keutamaan syarikat. Ini kerana gerabak bergerak secara automatik tetapi di setiap stesen seorang kakitangan ditempatkan untuk memastikan setiap masalah di selesaikan dengan pantas. MTR juga membina 11 depoh untuk memastikan setiap tren diselenggara sekurang dua minggu sekali.

Penulis berkesempatan merasai perkhidmatan yang ternyata luar biasa. Paling menarik perhatian, pergerakan eskalator yang pantas dan semua tren sampai tepat pada masanya. Perkara ini diakui Ronnie kerana kadar ketepatan masa tren tiba di destinasi adalah 99 peratus.

Ini menjadikan perkhidmatan MTR Hong Kong antara yang paling cekap di dunia dan menjadi pilihan separuh daripada tujuh juta penduduk negara itu. Setiap hari perkhidmatan ini digunakan oleh empat hingga 4.5 juta penduduknya.

MTR menyediakan perkhidmatan rel, perkhidmatan penghubung antara rel dan penempatan penduduk juga disediakan. Bas pengantara menjadikan perkhidmatan ini lebih cekap.

Perkara ini dapat penulis perha-



PERKHIDMATAN Cekap MTR.

Perkhidmatan Ltd (MTR) mengenai kaedah pembangunan dan penyelenggaraan perkhidmatan MRT yang menjadi nadi utama kepada tujuh juta penduduk negara itu.

Selain itu, MTR dikatakan mempunyai model pembangunan projek landasan sekali gus hartanah yang terbaik di dunia. Apatah apabila usaha mereka membuahkan hasil dan ia menjadi pengangkutan penting di negara pelabuhan sibuk di rantau Asia itu.

MTR ditubuhkan pada 1975 dengan misi untuk membangunkan dan mengendalikan perkhidmatan landasan berdasarkan prinsip komersial bijak. Ia bertujuan menyediakan perkhidmatan sistem bandar metro untuk memenuhi keperluan pengangkutan penduduknya. Kerajaan Hong Kong adalah pemilik saham terbesar MTR Corporation Ltd.

Syarikat itu distruktur semula pada Jun 2000 selepas pihak Pentadbiran Kerajaan Wilayah Khas menjual 23 peratus kepentingan saham kepada pelabur swasta dalam tawaran umum terbuka. Saham MTR disenaraikan di Bursa Saham Hong Kong pada 5 Oktober 2000.

Pengurus Kawalan Operasi MTR, Ronnie CM Tong berkata, setakat ini MTR berjaya membina 82 stesen di atas landasan sepanjang 174.7 kilometer yang menggerakkan 1,698 gerabak.

"Perkhidmatan ini di kendalikan oleh empat Pusat Kawalan Operasi (Operating Control Centre - OCC) iaitu Tsing Yi, Fo Tan, Kam Tin dan Tuen Muen. Empat OCC ini mengawal perjalanan sembilan laluan lan-

cekap. Perkara ini dapat penulis perhatikan ketika melawat Stesen Hong Kong dan Sentral. Stesen bas menghubungkan kedua-dua stesen itu dan ini memudahkan penumpang. Jadual setiap perjalanan bas turut seiring dengan jadual perjalanan tren, ia sungguh memudahkan penumpang.

Ketua Operasi Sokongan dan Wilayah Barat, Ivan Lai Ching Kai berkata, selain menawarkan perkhidmatan pengangkutan, MTR turut memberi peluang perniagaan. Stesen Hong Kong menempatkan Maritime Square. Peniaga berpeluang untuk berniaga dan hasil sewa premis menjadi penyumbang kepada pendapatan syarikat. Ia juga memberi peluang kepada penumpang untuk membeli belah.

"Kini orang ramai bukan hanya mampu membeli-belah di pusat beli-belah di atas malah di bawah tanah. Apatah lagi modul perkhidmatan MTR menawarkan kediaman, perkhidmatan pengangkutan dan pusat beli-belah," katanya ketika memberi taklimat kepada wartawan di Stesen Hong Kong.

Selain Maritime Square, MTR adalah pemilik pusat beli-belah Emerald dan ia adalah yang terbesar di Hong Kong. Konsep membangunkan hartanah di bawah satu bumbung stesen perkhidmatan rel ini adalah antara contoh pembangunan dan pengurusan terbaik di dunia pada masa kini. MTR berjaya membangunkan modul terbabit.

Sementara itu, bagi mereka yang pertama kali berkunjung ke Hong Kong, tidak sukar untuk menggu-



MODUL pembangunan tiga dalam satu.

nakan perkhidmatan MTR kerana setiap petunjuk arah dipermudahkan. Penggunaan simbol, anak panah papan tanda dan laluan keluar daripada stesen bawah tanah ke permukaan sememangnya mesra pengguna. Malah tiket kembara untuk pelancong turut disediakan. Ia memudahkan pelancong untuk berge-

rak ke destinasi pilihan mengikut jumlah hari mereka berada di negara itu.

Begitu juga kemudahan untuk penumpang kurang upaya, perkhidmatan lif dan laluan orang buta turut disediakan. MTR memastikan perkhidmatan sentiasa cekap dan mengekalkan sifar kegagalan sistem

mahupun gangguan ketika persinggahan tren antara satu stesen ke satu stesen.

Bagi memudahkan lagi perkhidmatan, MTR turut memperkenalkan kad Octopus iaitu kad pelbagai kegunaan untuk memudahkan pengguna. Kad yang fungsinya seakan touch n go di Malaysia itu mempunyai kelebihan

D laksana MRT

antara sistem terbaik dunia



“*Kunjungan*

sendiri membawa pelbagai ilham kepada SPAD mengenai model pembangunan landasan yang bakal dibangunkan menerusi projek itu nanti

Mohd Nur Kamal
Ketua Pegawai Eksekutif SPAD

Kawasan letak kereta mesti cukup supaya sistem lancar

MERANCANG pembinaan infrastruktur pengangkutan awam seperti perkhidmatan rel Aliran Transit Massa (MRT) bukanlah sesuatu yang mudah. Banyak perkara yang perlu dipertimbangkan apatah lagi jika ia memabatkan pelbagai pihak.

Kerja merancang, pembinaan, jenis modul perkhidmatan, dana projek dan bahan binaan perlu diteliti dengan sebaik mungkin.

Pakar Pengangkutan Awam, Pusat Pengajian Sosial, Pembangunan dan Persekitaran, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, UKM, Prof Dr Abdul Rahim Md Nor berkata, terdapat beberapa perkara yang perlu dititik beratkan oleh pemaju projek terbabit jika mahu perkhidmatan itu berjaya. Antaranya, kawasan letak kereta yang mencukupi. Ia penting untuk menggalakkan dan memudahkan pengguna menggunakan perkhidmatan MRT.

Katanya, jika ingin melihat perkhidmatan MRT berjaya, pembangun projek itu perlu mengambil kira kawasan letak kereta yang mencukupi. Ia kerana 'park and ride' adalah satu keperluan dengan

Ini adalah antara usaha yang perlu dicontohi oleh Malaysia dalam usaha mendapatkan dana untuk memampung kos operasi.

“Hong Kong sudah lama melakukannya usaha itu. Ini membolehkan sektor pengangkutan awam mereka berkembang. Rakyat negara ini perlu ingat ia bukan beban kepada penumpang, pihak berkuasa tempatan (PBT) dan bukan beban kerajaan. Ia berdiri sendiri.

“Pembangunan perkhidmatan ini memabatkan dua kos. Pertama infrastruktur dan kedua operasi. Infrastruktur memang dibiayai sepenuhnya oleh kerajaan tetapi kos operasi seperti penyelenggaraan, gaji, elektrik dan sebagainya perlu ada dana untuk membiayainya,” katanya.

Prof Abdul Rahim berkata, perkhidmatan MRT juga memerlukan sokongan perkhidmatan pelengkap seperti Bus Rapid Transit (BRT). Ini kerana BRT berperanan sebagai pelengkap untuk melancarkan perkhidmatan terbabit.

“Perkhidmatan BRT yang sedia ada terlalu kecil jumlahnya dan per-



“*Projek perlu*

MTR

■ Ditubuhkan pada 1975 dengan misi untuk membangunkan dan mengendalikan perkhidmatan landasan berdasarkan prinsip komersial bijak.

■ Saham MTR disenaraikan di Bursa Saham Hong Kong pada 5 Oktober 2000.

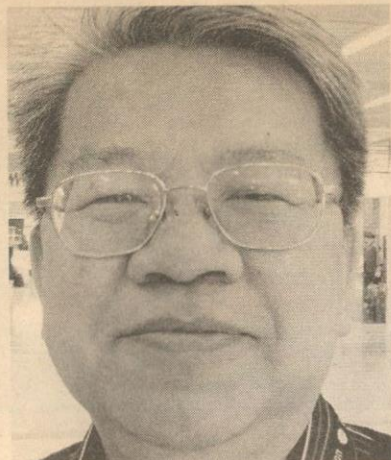
■ Setakat ini MTR berjaya membina 82 stesen di atas landasan sepanjang 174.7 kilometer yang digunakan 1,698 gerabak.

■ Kendalikan empat Pusat Kawalan Operasi (Operating Control Centre).

■ Operasi 24 jam sehari.

■ MTR juga membina 11 depoh untuk memastikan setiap tren diselenggara sekerap dua minggu sekali.

■ MTR turut memberi peluang perniagaan. Stesen Hong Kong menempatkan Maritime Square. Peniaga berpeluang untuk berniaga dan hasil sewa premis menjadi penyumbang kepada pendapatan syarikat. Ia digunakan kira-kira 4.5 juta penduduk setiap hari.



“Setakat ini MTR berjaya membina 82 stesen di atas landasan sepanjang 174.7 kilometer yang menggerakkan 1,698 gerabak

Ronnie CM Tong

Pengurus Kawalan Operasi MTR

syarat ia tidak disalahgunakan. Masyarakat Malaysia masih sukakan kereta. Oleh itu peranan 'park and ride' adalah penting. Landasan sepanjang 60 Kilometer itu bakal mempunyai 35 stesen.

Beliau yang membuat kajian berhubung perkhidmatan landasan di sekitar Lembah Klang mendapati banyak ruang letak kereta yang sering disalahgunakan oleh pengguna. Perbuatan itu memba-

bitkan stesen yang berdekatan dengan pusat bandar. Stesen luar bandar pula tidak menghadapi masalah sedemikian.

“Kebanyakan pengguna terbabit, meletakkan kenderaan mereka di kawasan letak kereta stesen pengangkutan rel selama satu atau dua jam. Mereka sekadar menumpang meletakkan kenderaan tetapi tidak menggunakan perkhidmatan itu.

“Ini antara penyalahgunaan yang berleluasa terutama di stesen berdekatan pusat bandar,” katanya ketika diminta mengulas mengenai perkhidmatan MRT yang bakal diperkenalkan di negara ini.

Bagaimanapun, usaha kerajaan untuk menentohi integrasi pembangunan hartanah dan stesen MTR Hong Kong mendapat pujian beliau. Usaha itu sudah lama dibangunkan oleh syarikat terbabit.

ambil kira kawasan letak kereta yang mencukupi. Ia kerana 'park and ride' keperluan dengan syarat ia tidak disalah guna”

Abdul Rahim Md Nor
Pakar Pengangkutan Awam, Pusat Pengajian Sosial, Pembangunan dan Persekitaran, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, UKM

an memasuki kawasan pusat bandar pada waktu puncak.

“Kalau di London setiap kenderaan yang memasuki kawasan pusat bandar raya akan dikenakan bayaran sehingga RM60 setiap kali. Kita di Kuala Lumpur masuk keluar adalah percuma ini yang menjadi punca kesesakan. Ditambah pula perkhidmatan pengangkutan awam yang sedia ada agak kurang memuaskan,” katanya.

Sekalipun wujud MRT itu nanti, kerajaan perlu memastikan ia tidak meminggirkan perkhidmatan rel yang lain mahupun perkhidmatan bas atau teksi. Ia seharusnya bergerak seiringan dalam sistem pengangkutan awam negara yang cekap seterusnya memastikan matlamat menjadikan Malaysia negara maju menjelang 2020 tercapai.

nannya juga kurang jelas malah tidak meluas,” katanya.

Demi memastikan perkhidmatan itu dimanfaatkan sepenuhnya, kerajaan perlu memastikan pengiklanan serta kempen penggunaan pengangkutan awam dalam kalangan penduduk. Malah kempen mengurangkan kenderaan peribadi, hatta memperkenalkan peraturan perlu wujud untuk mem-

kerana ia bukan hanya boleh digunakan di semua stesen MTR tetapi di sekolah, 7 Eleven, kedai runcit dan menambah nilai juga mudah. Kad ini amat popular dalam kalangan penduduk Hong Kong.

Seandainya projek MRT yang bakal menghubungkan Sungai Buloh-Kajang mampu menawarkan perkhidmatan sebegini, sudah pasti masalah kesesakan mampu diatasi. Malah kecekapan MTR seharusnya dicontohi oleh perkhidmatan pengangkutan rel awam yang sedia ada di negara ini.

Justeru, Syarikat Prasarana Negara Berhad selaku operator projek itu turut berada di Hong Kong untuk melihat sendiri kaedah mahupun model pembangunan landasan yang sesuai untuk di terapkan projek MRT negara. Lawatan empat hari itu ternyata memberi pelbagai idea kepada mereka untuk melakar model perkhidmatan yang bakal ditawarkan. Ia sekali gus membuktikan projek ini bukan sekadar membabitkan belanja besar tetapi ia juga mampu menjana pendapatan sendiri tanpa bergantung kepada mana-mana pihak.

Ketua Pegawai Eksekutif SPAD, Mohd Nur Kamal berkata, kunjungan itu sendiri membawa pelbagai ilham kepada pihaknya mengenai model pembangunan landasan yang bakal dibangunkan menerusi projek itu nanti. Malah pihaknya bercadang untuk melihat beberapa lagi contoh perkhidmatan lain di beberapa negara sebelum upacara pecah tanah dilaksanakan pada Julai 2011.

(Penulis bersama delegasi SPAD melawat Hong Kong baru-baru ini).