

MRT selesaikan masalah kesesakan

kosmo 18/7/12 Ms 22.



Oleh ADLAN JAAFAR
adlan.jaafar@kosmo.com.my

Dalam tempoh lima tahun, 1.2 juta pengguna dapat menarik nafas lega dan bebas daripada kesesakan lalu lintas apabila fasa My Rapid Transit (MRT) fasa pertama beroperasi sepenuhnya pada 31 Julai 2017.

BERTUGAS sebagai akauntan di Menara Maxis, Kuala Lumpur, Amisah Ahmad akan bergegas menaiki kereta seawal pukul 8.15 pagi untuk ke stesen transit aliran ringan (LRT) Setiawangsa.

Kemudian, dia menggunakan pengangkutan awam tersebut dan dalam masa lebih kurang 15 minit dan sampai ke stesen Kuala Lumpur City Centre (KLCC). Tepat pukul 9 pagi, Amisah sudah pun berada di pejabat.

Selepas lima tahun menggunakan pengangkutan awam, Amisah amat berpuas hati dengan perkhidmatan tersebut. Gerabak LRT dinaik taraf daripada dua koc ke empat koc selain kekerapannya dalam setiap dua minit.

“Waktu puncak sudah tidak perlu bersesak lagi, sistem juga sudah jarang tergendala seperti dahulu,” kata Amisah ketika dihubungi baru-baru ini.

Menariknya, dengan menjadi pengguna setia LRT, dia dapat menjimatkan wang dan berjaya melunaskan ansuran kereta.

Wanita berusia 28 tahun itu hanya membelanjakan wang kira-kira RM60 untuk tambang LRT manakala minyak petrol bagi kereta pula sebanyak RM10 seminggu.

Pendapat tersebut turut dikongsi seorang lagi pengguna LRT, Rosaliza Rosli, 25, yang kerap menggunakan laluan Kelana Jaya sejak dua tahun lalu.

“Laluan Kelana Jaya amat strategik kerana melalui lokasi-lokasi penting di bandar raya seperti Masjid Jamek dan KLCC,” ujarnya bahawa dia tidak kisah bersesak-sesak dalam koc.

Peningkatan

Banyak peningkatan telah dilakukan oleh pihak pengurusan daripada pandangan mereka berdua berbanding empat tahun lalu.

Bagaimanapun, laluan Ampang dan Kelana Jaya tidak menyeluruh di seluruh Lembah Klang dan sekitarnya. Jika Rosaliza mahu ke tempat selain laluan itu seperti ke Sungai Buloh, Rosaliza terpaksa meminta bantuan rakan-rakannya yang memiliki kenderaan menghantarnya atau menaiki teksi.

“Saya pernah menetap di Taman Bukit Permai, Cheras dan agak susah mendapatkan pengangkutan awam di situ. Tiada bas

hawa ia bergantung pada keadaan trafik semasa dan sukar dijangka.

Dari segi keselesaan, Amisah mengakui, penumpang yang terdiri daripada pekerja asing menyumbang rasa tidak selesa kepada dirinya terutama pada waktu petang.

Namun, itu pengalaman yang dilaluinya ketika tinggal di Ampang. Menurutnya, ramai warga asing menggunakan laluan ke Ampang berbanding laluan ke Kelana Jaya.

Selain itu, masalah yang dihadapinya ialah ketika membeli tiket. Walaupun pengendali LRT, RapidKL sudah memperkenalkan sistem tiket yang agak baik tetapi kaunter elektronik yang disediakan kurang membantu terutama pada waktu puncak.

Baginya, idea tersebut bagus cuma, ketika waktu pergi dan pulang kerja, pihak pengurusan sepatutnya peka dengan membuka kaunter tambahan supaya orang ramai tidak perlu beratur panjang apabila terdapat mesin yang



AMISAH



AMIR

Berdasarkan perangkaan yang dikeluarkan oleh Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL), Pengarah Strategik dan Komunikasi Awam MRT Corp, Amir Mahmood Razak, 43, berkata jumlah kenderaan akan bertambah sebanyak 1.4 juta pada tahun 2020.

Pada tahun 2010, jumlah kereta sebanyak 1.2 juta buah meningkat berbanding 729,000 buah pada tahun 2005. Perkara tersebut berlaku sejajar dengan penambahan peluang pekerjaan dan penambahan ruang bekerja.

Antara projek pembangunan yang sedang berjalan ialah pembinaan menara Warisan Merdeka, Pusat Kewangan Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIFD) dan Pusat Penyelidikan Getah (RRI) di Sungai Buloh.

“Pembinaan lebuhraya bukan penyelesaian yang mapan kerana bilangan kenderaan akan terus bertambah manakala penggunaan tanah pula semakin terhad,” terang Amir Mahmood ketika ditemui ibu pejabat MRT Corp di Jalan Dungun, Kuala Lumpur.

Kereta menjadi pilihan sebahagian pengguna kerana ia merupakan satu-satunya kenderaan yang mampu membawa penumpang dari luar Lembah Klang ke pusat bandar dalam tempoh 30 minit berbanding bas yang



angkutan awam di bandar. "Taksi bus yang lalu dan jika naik teksi pula tidak berbaloi kerana terlalu dekat," luah Rosaliza.

Bercerita mengenai perkhidmatan bas pula, dia sudah maklum ba-

Melihatkan keberkesanan sistem LRT yang membawa sejumlah penumpang yang besar dan menjimatkan belanja serta penambahan jumlah kenderaan terutamanya kereta di jalan raya, pada 8 Julai tahun lalu, projek My Rapid Transit (MRT) dilancarkan Perdana Menteri, Datuk Seri Najib Tun Razak.

per 30 minit berbanding bus yang memerlukan lebih sejam pada waktu puncak.

Penambahan jumlah minimum pendapatan bagi golongan kelas pertengahan, pemberian subsidi minyak petrol oleh kerajaan selain syarat pinjaman bank untuk pembelian kereta yang agak mudah turut menyumbang ke-



SISTEM MRT turut mempunyai memiliki stesen-stesen pertukaran di pusat bandar seperti KL Sentral dan Pasar Seni.

SISTEM MRT telah terbukti mampu menangani masalah pengangkutan awam di kawasan bandar seperti di Singapura, Hong Kong dan Taiwan.

ASWAD YAHYA & NOOR ASYIKIN
ROSLAN (PELATIH UNISEL)

pada faktor tersebut.

Malaysia juga memiliki industri automotif yang rancak mengeluarkan model-model kereta baharu. Bagaimanapun, kualiti hidup penduduk bandar tanpa disedari semakin buruk hanya kerana berhadapan dengan masalah trafik setiap hari.

“Peratusan penduduk Kuala Lumpur yang menggunakan pengangkutan awam pada tahun 1980-an ialah 34 peratus tetapi menurun secara mendadak pada tahun ini iaitu sebanyak 17 peratus.

“Sekitar tahun 80-an, bas mini satu-satunya pilihan yang ada kerana kecekapannya mengambil dan membawa penumpang walaupun pemanduannya agak berbahaya dan bas tersebut sentiasa sesak dengan penumpang,” kata Amir sambil menambah apabila siap MRT kelak, pengguna pengangkutan awam akan meningkat sebanyak 25 peratus pada tahun 2020.

Tiga fasa

Trem, penambahan LRT dan bas merupakan idea awal yang dicadangkan dalam menyelesaikan masalah lalu lintas di Kuala Lumpur.

MRT dipilih kerana mampu mengerakkan 300 orang untuk satu laluan sehala berbanding 150 buah kereta, empat buah trem (150 orang) atau lima bas untuk mengerakkan jumlah yang sama.

MRT terbahagi pada tiga fasa. Fasa pertama merupakan laluan Sungai Buloh hingga Kajang, fasa kedua ialah laluan mengelilingi pusat bandar manakala yang ketiga pula laluan bertentangan fasa pertama. Buat masa ini, fasa pertama telah bermula.

Ini melalui empat kawasan pihak berkuasa tempatan (PBT) iaitu Majlis Bandaraya Shah Alam (MBSA), Majlis Bandaraya Petaling Jaya (MBPJ), DBKL dan Majlis Perbandaran Kajang (MPKJ).

Panjang laluan Sungai Buloh - Kajang



PERKHIDMATAN bas mini sekitar tahun 80-an terbukti berkesan berdasarkan kajian yang telah dibuat.

Kosmo 18/7/12 MS 23

(SBK) ialah 51 kilometer dengan 9.5 kilometer daripadanya berada bawah tanah dengan stesen berjumlah 31 buah. Tujuan daripadanya berada di bawah tanah.

Terdapat tiga peringkat yang perlu diikuti ketika mereka bentuk laluan SBK sebelum projek dimulakan, kata Pengarah Pemegang Saham dan Tanah MRT Corp., Haris Fadzilah Hassan, 45.

“Terdapat lokasi yang wajib terdapat stesen seperti Bandar Utama, KL Sentral, Merdeka Station, Bukit Bintang dan Pasar Seni.

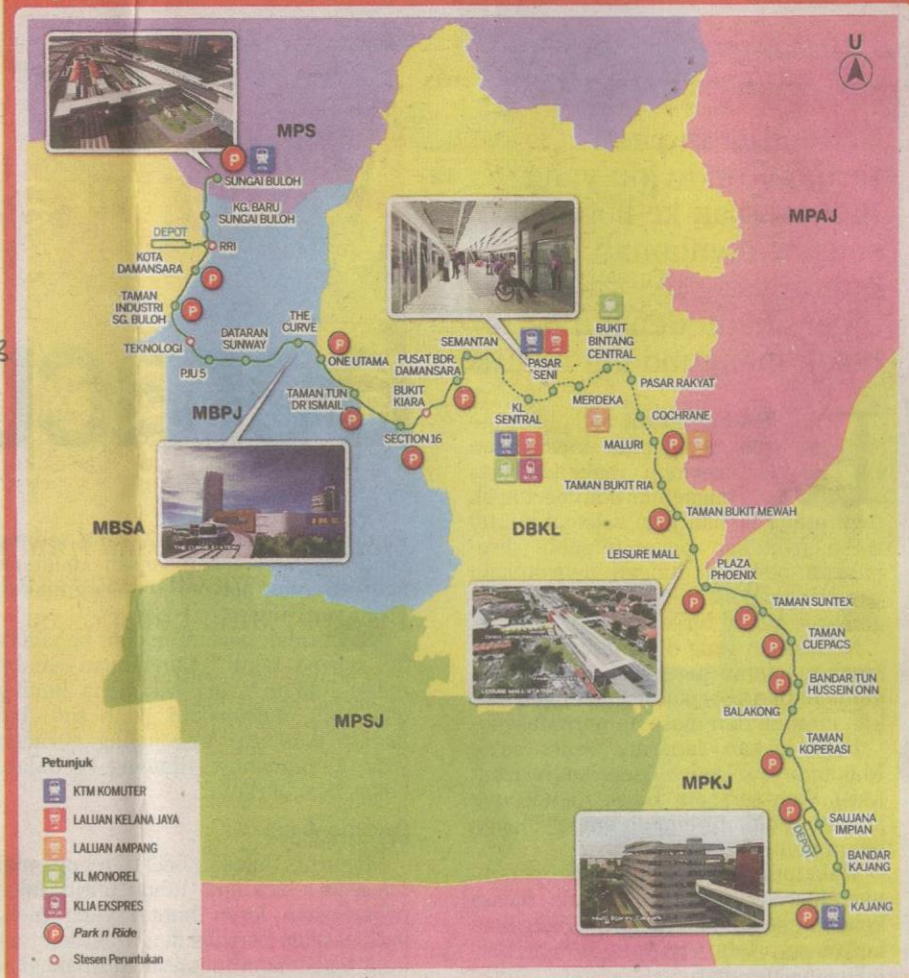
“Ini kerana tempat-tempat tersebut menjadi tarikan pelancong, pengguna yang ramai atau menjadi pertukaran laluan,” terangkan Haris Fadzilah lagi.

Peringkat kedua pula ialah menilai impak sosial kepada orang ramai yang ada di persekitaran kawasan yang terlibat seperti status tanah sama ada rizab atau tidak, isu keselamatan dan kesesuaian menggunakan rekaan landasan kereta api ternaik atau bawah tanah.

“Kami mahu memastikan sesebuah stesen itu berada dalam keadaan optimum supaya boleh digunakan oleh orang ramai dan tidak menjadi bangunan gajah putih,” ungkap Haris Fadzilah.

Peringkat seterusnya, cadangan untuk reka bentuk laluan diserahkan kepada orang ramai dan daripada 6,376 komen yang diterima, 95 peratus daripadanya memberikan maklum balas positif.

Jajaran MRT Sungai Buloh-Kajang



- Pertukaran MRT ke LRT**
 - KL Sentral dengan jajaran Kelana Jaya
 - Pasar Seni dengan jajaran Kelana Jaya
 - Maluri dengan jajaran Ampang
- Pertukaran MRT ke KTM Komuter**
 - Sungai Buloh dengan Kajang
- Pertukaran MRT ke Monorel**
 - Bukit Bintang Central

Fakta & Nombor

Jarak	51km (41.5km jarak laluan ternaik + 9.5km laluan bawah tanah)
Stesen	31 buah (24 stesen ternaik + 7 stesen bawah tanah)
Stesen Park n Ride	16
Kelajuan tren	100 kilometer sejam
Kapasiti tren	Tren 4-gerabak dengan kapasiti penumpang 300 satu gerabak