

Bab 11

Mempertingkatkan Pengangkutan Awam Bandar



“Aspirasi kami adalah untuk menjadikan sistem pengangkutan awam di Malaysia sebagai mod pengangkutan pilihan penduduk bandar dalam jangka masa sederhana. Ini sebagai usaha untuk menguruskan polariti antara golongan kurang bernasib baik yang tidak mempunyai pilihan dan bergantung sepenuhnya pada pengangkutan awam berbanding golongan berkemampuan yang boleh bergantung kepada kenderaan persendirian. Usaha ke arah pencapaian aspirasi baru ini akan bermula dengan Lembah Klang tetapi dari akan diperluas ke kawasan lain di masa-masa akan datang. Kami juga telah menyediakan sasaran tinggi bagi meningkatkan penggunaan pengangkutan awam di Lembah Klang, iaitu daripada kadar penggunaan masa kini di antara 10% hingga 12% kepada 25% pada akhir tahun 2012. Sebagai Menteri Pengangkutan, saya komited bagi mencapai sasaran ini, dan berharap agar semua rakyat Malaysia dapat menyokong saya serta pasukan saya dalam usaha ini”

(Dato Sri Ong Tee Keat, Menteri Pengangkutan)

Kepentingan sebuah bandar sebagai pusat aktiviti di mana ekonominya berorientasikan perkhidmatan (termasuk pelancongan) kini semakin meningkat. Rangkaian pengangkutan perlu mampu menyokong pertumbuhan ekonomi, pertumbuhan populasi dan kepelbagaian aktiviti di bandar. Telah terbukti di peringkat global bahawa sistem pengangkutan yang teratur dan komprehensif dapat membantu menyumbang kepada kemakmuran ekonomi³⁵.

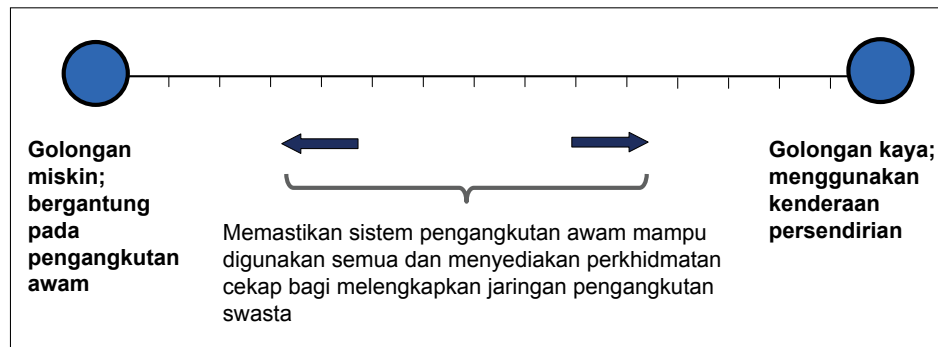
Pada pertengahan tahun 1990an, kami memulakan satu program pelaburan besar dalam infrastruktur pengangkutan awam dengan membina tiga sistem rel utama di Lembah Klang: sistem Rel Transit Ringan Putra (sekarang dikenali sebagai Aliran Kelana Jaya), sistem Rel Transit Ringan Star (sekarang dikenali sebagai Aliran Ampang) dan sistem Monorel. Pada tahun 2003 pula, industri pengangkutan awam di Lembah Klang telah distruktur semula dengan menyatukan sistem rel dan bas di bawah satu syarikat iaitu Syarikat Prasarana Negara Berhad (Prasarana). Hari ini, Prasarana terus menjadi operator pengangkutan awam yang terbesar di Lembah Klang pada masa kini dengan menyumbang 60% daripada pasaran pengangkutan awam.

Walau bagaimanapun, sejak beberapa tahun kebelakangan ini, pembangunan bandar mendapat tekanan daripada pertumbuhan ekonomi dan penduduk yang pesat. Pengangkutan awam menjadi salah satu daripada masalah utama rakyat di bandar kerana ia memberi impak secara langsung kepada kehidupan harian mereka. Fakta ini pula disokong oleh media: setiap tahun berita mengenai pengangkutan awam tersenarai dalam kategori lima artikel berita yang terbanyak disiarkan dalam media.

Untuk mengatasi cabaran ini, kami perlu menguruskan polariti di antara mengekalkan rangkaian pengangkutan persendirian yang sempurna bagi rakyat yang mampu memiliki kenderaan persendirian dan mewujudkan jaringan pengangkutan awam yang cekap bagi rakyat yang memilih menggunakannya, dan bukan sekadar perkhidmatan bagi golongan yang kurang berkemampuan (Gambarajah 11.1).

35 Bukti daripada Kajian Pengangkutan Eddington 2006 yang dikendalikan di UK, mendapati pengurangan sebanyak 5% masa perjalanan bagi semua perniagaan dan perjalanan kargo di jalan raya, dapat menandakan penjimatan kira-kira GBP 2.5 bilion – kira-kira 0.2% KDNK.

Bagaimana peningkatan pengangkutan awam di bandar menyumbang kepada 1Malaysia



Pendekatan pengurusan pengangkutan bandar sebelum ini lebih menumpukan kepada kaedah mengatasi kesesakan lalu lintas dengan membina lebih banyak jalanraya dan menggalakkan penggunaan kenderaan persendirian. Bandar yang maju, tidak dapat lari daripada masalah kesesakan dengan hanya membina lebih banyak jalan raya. Kita perlu melakukan anjakan paradigma dan mula menitik beratkan pergerakan kenderaan yang cekap dan kos efektif bagi menguruskan pergerakan rakyat dengan lebih lancar.

Penggunaan pengangkutan awam menurun daripada 34% pada tahun 1985 kepada 20% pada tahun 1997³⁶ dan kini ia hanya di antara 10% hingga 12%³⁷. Mengapa penggunaan pengangkutan awam ini semakin menurun? Dengan menggunakan Lembah Klang sebagai mikrokosma terhadap isu permasalahan pengangkutan awam di bandar, pengguna pengangkutan awam hari ini menghadapi pelbagai masalah setiap hari akibat kesesakan, perkhidmatan yang tidak efisien dan jaringan perkhidmatan yang terhad. Sebagai contoh:

- **Kesesakan semasa waktu puncak:** Laluan rel utama mengalami kesesakan berlebihan dengan kapasiti 140%³⁸ di KTM Komuter dan 180% bagi perkhidmatan LRT Kelana Jaya. Ini menjadikan perjalanan yang tidak selesa dan mengecewakan. Perkara yang sama berlaku kepada perkhidmatan bas di laluan utama di mana pada waktu puncak, bas adalah terlalu padat dengan penumpang seperti yang berlaku di 23 daripada 166 laluan bas RapidKL.
- **Ketakboleh percayaan perkhidmatan dengan kelewatan dan pembatalan yang kerap:** Perkhidmatan rel dan bas sering tidak mengikut jadual yang disediakan (perkhidmatan bas biasanya tiada jadual) menyebabkan penumpang sukar merancang perjalanan mereka dan kehidupan seharian terganggu.

36 Berdasarkan Kajian Strategi Pengangkutan Bandar Bersepadu 1999 bagi Peningkatan Alam Sekitar yang dijalankan oleh Agensi Kerjasama Antarabangsa Jepun (JICA), yang lebih dikenali umum sebagai KAJIAN JICA

37 Angka ini lebih rendah berbanding angka yang sering dirujuk sebagai 16% penggunaan pengangkutan awam dalam pusat bandar (tumpuan kepada lintasan sempadan trafik Lebuhraya Lingkaran Tengah II). Dengan meluaskan liputan kepada keseluruhan kawasan Lembah Klang dan mengambil kira kedua lalu lintas (perjalanan ke dan dari KL CBD) dan lalu lintas dari dan ke kawasan pinggir bandar akan menghasilkan penggunaan kira-kira 10 hingga 12%.

38 Ukuran kapasiti pengangkutan awam yang sering digunakan adalah faktor muatan kenderaan, seperti bilangan penumpang dibahagikan dengan bilangan penumpang kapasiti sebenar kenderaan itu. Faktor muatan yang melebihi 100% menunjukkan kenderaan itu membawa lebih penumpang daripada kapasiti sebenarnya, yang lazimnya mencerminkan keadaan sesak yang tidak selesa dan tidak selamat. Faktor muatan yang terlalu rendah seperti 40%, menunjukkan kenderaan itu kosong dan tidak mencapai kapasiti penggunaan.

disebabkan perkhidmatan pengangkutan awam yang tidak teratur dan tidak cekap.

- **Kesaling hubungan yang kurang antara mod:** Antara contoh yang ketara adalah kurangnya kesalinghubungan yang standard di antara stesen Monorel dan LRT di KL Sentral. Walaupun purata pengguna sehari adalah kira-kira 3,000 orang, mereka terpaksa berjalan lebih daripada 350 meter berdekatan tapak pembinaan serta melalui lorong laluan pejalan kaki yang tidak diselenggarakan dengan sempurna dan tidak berbumbung sepenuhnya. Ada juga stesen lain seperti Hang Tuah dan Titiwangsa yang turut mengalami keadaan yang sama di mana penumpang mengalami kesukaran berjalan dari satu stesen ke stesen yang lain akibat kekurangan kemudahan pejalan kaki yang dapat menghubungkan stesen rel dengan baik.
- **Kurangnya akses kepada perkhidmatan pengangkutan awam:** Adalah dianggarkan hanya 61% penduduk Lembah Klang tinggal dalam jarak 400 meter daripada laluan bas (jarak berjalan munasabah). Secara kasar, daripada 4,000 perhentian bas di Lembah Klang, kira-kira 40% daripadanya adalah tidak berbumbung atau tidak mempunyai papan tanda.

Jika kita gagal menangani masalah pengangkutan awam ini, bandar kita akan menjadi sesak dan keadaan ini akan memberi kesan negatif terhadap produktiviti di bandar-bandar utama, kualiti hidup rakyat di bandar dan keupayaan meningkatkan taraf bandar di Malaysia bagi mencapai standard global.

11.1 Aspirasi kami adalah meningkatkan penggunaan pengangkutan awam di Lembah Klang, Pulau Pinang dan Johor Bahru dengan sasaran awal 25% bagi kawasan Lembah Klang pada tahun 2012

Sasaran kami adalah untuk meningkatkan standard pengangkutan awam di pusat populasi utama di Malaysia. Kami akan bermula dengan matlamat yang besar iaitu mencapai tahap 25% penumpang yang menggunakan pengangkutan awam pada waktu puncak 7 hingga 9 pagi di Lembah Klang pada tahun 2012 dan kemudian mengaplikasikan inisiatif yang berjaya di Pulau Pinang dan Johor Bahru. Bagi Lembah Klang, sasaran bilangan pengguna ini adalah bersamaan dengan pertambahan sebanyak 2.5 kali, iaitu dari kira-kira 240,000 penumpang setiap hari (semasa waktu puncak pagi) kepada kira-kira 600,000 penumpang pada tahun 2012.

Selain daripada keseluruhan penggunaan pengangkutan awam, kami juga mengenal pasti empat bidang fokus bagi mengukuhkan usaha meningkatkan perkhidmatan pengangkutan awam di bandar:

- **Keboleh percayaan dan masa perjalanan:** Meningkatkan keboleh percayaan dengan memberi fokus kepada ketepatan masa perkhidmatan dan seterusnya mengurangkan masa perjalanan termasuk masa di dalam dan di luar kenderaan semasa waktu puncak pagi
- **Keselesaan dan kemudahan:** Meningkatkan kualiti perjalanan menggunakan pengangkutan awam bermula daripada pengguna melangkah keluar dari rumah mereka sehingga tiba di destinasi akhir mereka
- **Keboleh capaian dan kesaling hubungan:** Memastikan rakyat mendapat akses mudah kepada pengangkutan awam
- **Ketersediaan dan keupayaan:** Menyediakan kapasiti pengangkutan yang mencukupi bagi memenuhi keperluan penumpang sedia ada dan penumpang baru

11.2 Kami mengenal pasti lima tindakan utama bagi mempertingkatkan pengangkutan awam

Kami telah mengenal pasti empat tindakan yang dapat dilaksanakan antara tahun 2009-2012 bagi mencapai sasaran 25% penggunaan pengangkutan awam di Lembah Klang pada tahun 2012 dan satu lagi tindakan tambahan selepas jangka masa tersebut untuk menjamin dan melanjutkan peningkatan yang dirancang ini. Tindakan ini diringkaskan dalam Gambarajah 11.2.

Gambarajah 11.2



- **Menyelaraskan kapasiti sistem yang sudah mencapai hadnya:** Pada tahun 2012, kami akan meningkatkan kapasiti KTM Komuter dan LRT sebanyak 1.7 sehingga 4 kali ganda (bergantung kepada laluan tertentu). Laluan bas yang khusus merentasi 12 koridor utama di Lembah Klang akan diperkenalkan secara berperingkat tertakluk kepada perincian kejuruteraan dan kajian perancangan. Secara keseluruhan, perkhidmatan melalui 12 koridor ini akan dapat menampung 35,000 sehingga 55,000 penumpang semasa waktu puncak pagi atau 6% sehingga 9% jumlah bilangan pengguna pengangkutan awam pada tahun 2012. Sebanyak 850 buah bas akan ditambah, iaitu tambahan hampir sekali ganda jumlah bas yang digunakan oleh RapidKL pada hari ini. Ini dapat meningkatkan perkhidmatan yang disediakan di laluan sedia ada dan memberi perkhidmatan kepada 53 laluan baru yang tidak mendapat perkhidmatan ketika ini.
- **Merangsang permintaan bagi menarik rakyat menggunakan pengangkutan awam:** Inisiatif yang diperkenalkan termasuk integrasi tiket dan struktur tambang (memperkenalkan konsep 1Tiket 1Perjalanan Lancar merentasi semua 16 operator di Lembah Klang), menambah kira-kira 6,800 tempat meletak kereta baru di 14 stesen rel utama, di luar kawasan pinggir pusat bandar utama pada tahun 2012, mempertingkatkan perkhidmatan bas pengantara ke stesen rel dan menaik taraf stesen serta terminal yang mempunyai bilangan trafik yang tinggi. Penguatkuasaan dan pemantauan pula adalah penting bagi memastikan semua operator mematuhi standard operasi dan perkhidmatan minimum. Bagi mencapai tujuan ini, usaha untuk menyediakan sistem IT bersepadu secara menyeluruh

dan pelaksanaan penguatkuasaan merentasi semua agensi penguatkuasa utama adalah diperlukan untuk 10 pihak berkuasa tempatan (PBT), Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP), JPJ dan PDRM.

- **Menghalang kenderaan berat dari memasuki Kawasan Perniagaan Pusat (CBD).** Tiga terminal pengangkutan bersepadu (ITT) utama di luar bandar akan diwujudkan dan dimulakan dengan ITT Bandar Tasik Selatan. Ini disusuli pula oleh ITT Gombak pada tahun 2011 (berperanan melencongkan lebih daripada 780 buah bas dari utara dan timur daripada memasuki pusat bandar) dan ITT ketiga di Sungai Buloh (berperanan mengendalikan bas ekspres daripada utara pada 2012 dan seterusnya). Di pusat bandar pula akan wujud dua jenis pusat pengangkutan awam iaitu Terminal Antara Bandar dan Hentian Akhir Bandar (HAB). Terminal Antara Bandar di Pasarama Kota, Hentian Putra dan Pudu akan memudahkan aliran lalu lintas daripada kawasan pinggir bandar ke pusat bandar. 14 HAB akan disediakan bagi memudahkan pergerakan penumpang dan kenderaan pengangkutan awam di dalam pusat bandar dan seterusnya mengurangkan kesesakan serta menyelaraskan laluan yang bertindih.
- **Penyusunan semula Agensi Kawal R:** Adalah penting untuk memastikan Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) beroperasi sepenuhnya pada akhir 2010. Ini kerana satu prasyarat kejayaan adalah mewujudkan satu badan yang bertanggungjawab bagi perancangan dasar dan pemantauan kawal selia. Buat masa ini, 13 Kementerian dan pelbagai agensi terlibat dalam aspek pengurusan pengangkutan awam yang berbeza dan tiada satu badan yang menyelaraskan usaha merentasi pelbagai sistem pengangkutan awam secara keseluruhan.

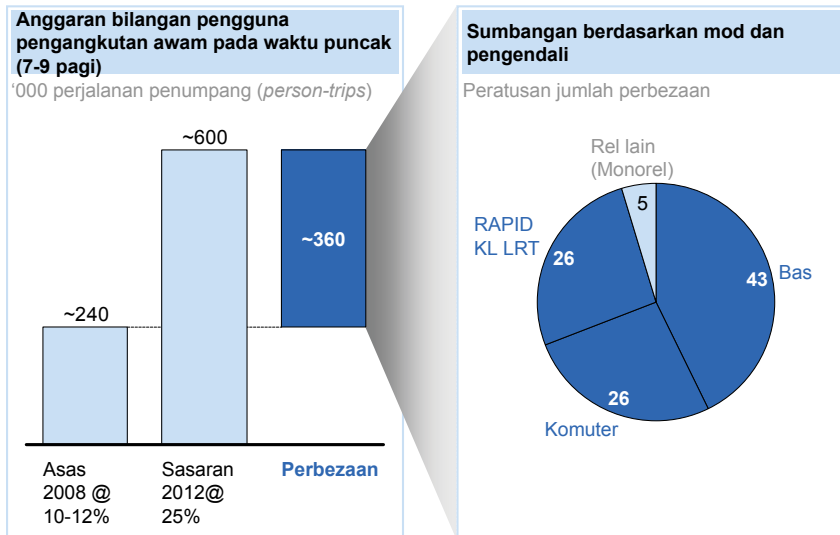
Dan selepas tahun 2012,...

- **Menguruskan permintaan melalui faktor tolakan (push):** Apabila penggunaan pengangkutan awam melebihi 25% dan sistem perkhidmatan pengangkutan awam telah ditambah baik serta boleh dipercayai, masa perjalanan ditepati, keselesaan dipertingkatkan, keboleh capaian dan kesaling hubungan diperbaiki, maka inisiatif meningkatkan daya tarikan relatif pengangkutan awam (iaitu daripada pengguna kenderaan persendirian) akan dipercepat. Satu contoh adalah dengan mengenakan caj kesesakan yang dilaksanakan dengan jayanya di bandaraya besar dunia termasuk London dan Singapura. Di London, pengenaan caj kesesakan dapat mengurangkan jumlah kenderaan memasuki CBD sebanyak 34% dengan pertambahan kelancaran perjalanan kenderaan sebanyak 12% di dalam CBD.

Cabaran sekarang adalah untuk menggandakan bilangan pengguna pengangkutan awam dalam tempoh kurang daripada tiga tahun. Jika ia berjaya dilaksanakan, kami menjangka portfolio inisiatif ini membolehkan sasaran pada tahun 2012 dicapai. Seperti diuraikan dalam gambarajah 11.3, kira-kira 60% peningkatan bilangan pengguna pengangkutan awam adalah dalam perkhidmatan rel. Bas memainkan peranan kritikal dalam menyediakan perkhidmatan cepap dan pantas daripada kawasan pinggir bandar ke pusat bandar dan juga berperanan sebagai penyedia perkhidmatan bas pengantara dari dan ke stesen rel berkaitan.

Pencapaian sasaran memerlukan usaha keras memenuhi permintaan dan perkhidmatan yang ditawarkan oleh KTM Komuter, LRT dan bas

ANGGARAN



Sumber: Kajian Pengangkutan Lembah Klang JICA 1998, Jabatan Statistik Malaysia, Analisis Lab

11.3 Kami akan menyuraikan masalah kapasiti sistem yang sudah mencapai hadnya

Berikut adalah inisiatif bagi pembaharuan perkhidmatan kereta api dan bas.

11.3.1 Meningkatkan kapasiti KTM Komuter sebanyak empat kali ganda sebagai asas kemampunan

Sistem KTM Komuter adalah perkhidmatan awam yang penting bagi kebanyakan pengguna dari kawasan pinggir bandar. Perkhidmatan ini menjangkau lebih daripada 1.4 kali ganda purata muatan pada waktu puncak pagi (satu set tren 3 koc atau EMU yang direka untuk menampung 400 orang penumpang tetapi kini terpaksa menampung sekitar 600 orang penumpang pada waktu puncak). Di samping itu, perkhidmatan juga kerap tergendala atau dibatalkan dan ini telah menimbulkan kesulitan besar kepada kira-kira 50,000 penumpang harian.

Inisiatif utama yang akan dilaksanakan bagi meningkatkan keupayaan perkhidmatan KTM Komuter sebanyak empat kali ganda ialah melalui kerja-kerja membaik pulih set tren (electrified multiple units, EMU) yang rosak dan pembelian set EMU baru. Ini akan dapat menjimatkan sehingga separuh masa menunggu dan meningkatkan keselesaan penumpang. Sistem yang ada kini beroperasi dengan kekerapan masa³⁹ selama 20 minit di mana ia akan dikurangkan kepada 7.5 minit di luar CBD dan 3.75 minit di kawasan paling sibuk di CBD. Tambahan lagi, set EMU yang digunakan sekarang adalah tren yang mempunyai tiga koc. Dari segi kesesuaian platform, platform yang ada di stesen-stesen kini dapat menampung sehingga enam koc. Apabila masa perkhidmatan dikurangkan, dan jumlah koc bagi setiap set tren ditambah, kapasiti sistem ini dapat ditingkatkan sebanyak empat kali ganda.

Dengan penambahan pelaburan dalam penyediaan perkhidmatan bas pengantara dan peningkatan di dalam perkhidmatan bas pengantara, penambahan bilangan

39 Didefinisikan sebagai perbezaan masa ketibaan antara satu tren dan tren seterusnya

tempat letak kereta dan kemudahan di stesen, sudah pasti akan terdapat potensi permintaan di kalangan pengguna di sekitar kawasan stesen untuk memenuhi penambahan kapasiti yang disediakan.

Pertambahan kapasiti sebanyak empat kali ganda akan memerlukan pertambahan bilangan inventori tren sebanyak 15 set tren tiga koc dan 38 set tren enam koc. Peningkatan ini akan dapat dicapai melalui usaha-usaha membaik pulihkan set EMU sedia ada yang tidak beroperasi dan membeli set EMU baru. Kapasiti penuh sebanyak empat kali ganda ini dijangkakan akan mula beroperasi pada suku kedua tahun 2012 jika proses perolehan dan penambahbaikan dimulakan segera (mengambil kira tempoh pembuatan adalah antara 18 hingga 24 bulan).

Bagi memastikan faedah dari pelaburan ini dinikmati sepenuhnya, adalah penting untuk memastikan bahawa bilangan EMU KTM Komuter yang boleh digunakan untuk operasi, yang kini di tahap 40%, ditingkatkan. yang pada masa kini adalah hanya berbanding dengan secaranya. Secara lazimnya, dan berdasarkan usia tren yang ada, tahap ini sepatutnya di antara 80% hingga 85% tren yang seusia dengannya. Oleh itu, prosedur dan sistem penyelenggaraan, amalan pemanduan serta peruntukan bagi penyelenggaraan perlu diutamakan dan ditingkatkan ke taraf dunia bagi memastikan kita mencapai manfaat sepenuhnya daripada pelaburan ini. Selain dari itu, kami juga akan meneliti dengan lebih lanjut sama ada melantik pihak luar untuk melaksanakan kerja-kerja penyelenggaraan akan dapat menambah baik perkhidmatan penyelenggaraan serta lebih kos efektif.

11.3.2 Meningkatkan kapasiti aliran keretapi lain – Transit Aliran Ringan (LRT) dan Monorel

Aliran LRT Kelana Jaya adalah merupakan sistem perkhidmatan rel yang paling sesak di Lembah Klang. Ia menampung kira-kira 34,000 penumpang pada waktu puncak pagi dengan faktor muatan setinggi 1.8 kali. Sistem ini kini menggunakan tren dua koc pada kekerapan masa tiga minit. Dengan menjangkakan projek penyambungan laluan sepanjang 34 km yang dijangkakan akan siap dibina pada akhir tahun 2012, RapidKL telah pun menempah 35 set tren empat koc di mana empat daripada tren ini telah pun beroperasi pada Disember 2009. Dengan penambahan tren ini, RapidKL dapat mengurangkan masa kekerapan dari 2.8 minit kepada 2.5 minit dengan beroperasi menggunakan gabungan set tren dua koc dan tren empat koc. Dengan penggabungan ini, kapasiti bagi sistem ini dijangkakan akan meningkat sebanyak tiga kali ganda pada waktu puncak pagi di mana bilangan penumpang yang dikendalikan dijangka akan bertambah daripada kira-kira 34,000 (1.8 kali faktor muatan) kepada kira-kira 98,000 (1 kali faktor muatan) penumpang, apabila ia digunakan sepenuhnya.

Aliran LRT Ampang kini beroperasi menggunakan tren enam koc memandangkan platform di stesen-stesenya lebih panjang berbanding aliran LRT Kelana Jaya. Perkhidmatan ini kini beroperasi di bawah kapasiti dengan membawa kira-kira 80% faktor muatan. Syarikat Prasarana (yang merupakan pemilik kedua-dua sistem LRT) mampu mengurangkan kekerapan masa perkhidmatan sistem ini dari 2.8 minit kepada 2.5 minit, dengan menggunakan jumlah tren yang sedia ada sekiranya ada peningkatan permintaan yang mencukupi. Prasarana hanya akan berbuat demikian apabila pendekatan untuk menggalakkan penggunaan pengangkutan awam dilaksanakan seperti meningkatkan perkhidmatan bas pengantara dan menambah dan menaik tarafkan tempat letak kereta dan kemudahan di stesen-stesennya.

Pada masa ini, sistem Monorel beroperasi sehingga 1.3 kali faktor muatan pada waktu puncak pagi dengan kesesakan berlaku di stesen utama seperti Hang Tuah. Hampir 88% penumpang Monorel meneruskan perjalanan daripada LRT dan KTM Komuter, menjadikannya sebagai penghubung. Apabila kapasiti dan bilangan penumpang kedua-dua aliran LRT dan KTM Komuter meningkat secara mendadak kelak, adalah amat penting untuk memastikan Monorel tidak menjadi punca kesesakan. Bagi menghalang ini berlaku, Monorel perlu meningkatkan jumlah kapasiti daripada kira-kira 6,800 penumpang pada waktu puncak pagi kepada kira-kira 12,000 penumpang menjelang tahun 2012. Ini dapat dicapai dengan menambahkan bilangan koc tren daripada set tren dua koc kepada set tren dengan empat atau enam koc serta mengurangkan kekerapan masa dari lima minit kepada tiga minit.

11.3.3 Menyediakan lorong keutamaan dan laluan khas bagi bas di laluan-laluan yang mempunyai permintaan tinggi

Perkhidmatan bas telah lama menerima persepsi negatif umum sebagai pengangkutan bagi golongan miskin. Perkhidmatan bas semasa tidak mampu menandingi kelajuan, keupayaan dan kekerapan perkhidmatan rel yang tinggi kerana bas perlu meredah kesesakan lalulintas bersama-sama ribuan kenderaan lain. Bagi mengatasi masalah ini, kami akan melancarkan tiga usaha utama merentasi 12 koridor menuju ke CBD: *Bus Expressway Transit* (BET), *Bus Rapid Transit* (BRT), dan Lorong Bas.

Perkhidmatan BET akan dilancarkan di empat lebuh raya di Lembah Klang yang tidak digunakan sepenuhnya. Pengguna akan menikmati pengurangan purata masa perjalanan sehingga 55% daripada perkhidmatan ini kerana ia mempunyai jumlah hentian yang terhad dan laluan khas di kawasan tol bagi melancarkan perjalanan.

Sistem BRT yang lengkap akan dilaksanakan sebagaimana sistem yang telah dilaksanakan dengan jayanya di Curitiba, Brazil dan Bogota, Colombia yang berjaya menampung kira-kira 2 juta penumpang setiap hari. Di negara jiran, Thailand, koridor BRT pertama daripada lima yang telah dirancang, sepanjang 114 km, dijadual untuk dilancarkan pelancaran pada Disember 2009. Bagi kawasan Lembah Klang, sistem BRT akan dilancarkan merentasi tiga koridor utama menuju ke pusat bandar dengan laluan sepanjang 49 km. Koridor ini, secara fizikalnya, akan terpisah daripada laluan sedia ada dengan pembinaan pembahagi konkrit dengan stesen khusus bagi tujuan mengambil dan menurunkan penumpang – tidak jauh berbeza dengan sistem LRT sedia ada.

Bagi lima koridor selebihnya yang mempunyai lebih banyak kekangan secara fizikal, perancangan terperinci dan kajian kejuruteraan akan dijalankan bagi menilai kemungkinan untuk melaksanakan sistem lorong bas. Lorong ini berpotensi dilaksanakan dengan cepat tanpa pembahagian lorong secara fizikal tetapi hanya dengan menggunakan penandaan lorong dan pengurusan trafik yang fleksibel (contohnya lorong bas digunakan hanya pada waktu puncak pagi dan petang).

Pelaksanaan sistem lorong bas dan BRT dijangka akan dapat menampung kira-kira 35,000 sehingga 55,000 penumpang pada waktu puncak pagi, dengan purata pengurangan masa perjalanan sehingga 50% disebabkan peningkatan kelajuan bas yang bergerak di laluan sendiri tanpa dihalang oleh lalu lintas lain.

11.3.4 Meningkatkan kapasiti bas di laluan sesak dan kawasan yang kurang mendapat liputan perkhidmatan

Buat masa ini, terdapat 13 operator perkhidmatan di Lembah Klang dengan RapidKL memberikan perkhidmatan kepada kira-kira 50% dari pasaran. RapidKL mempunyai kira-kira 710 bas yang digunakan dalam operasi harian dan akan

menambah sebanyak 400 bas baru yang akan diterima pada tahun 2010 dan 2011. Bagi tujuan mencapai kira-kira 100,000 penumpang pada waktu puncak pagi, (tidak termasuk BET, BRT dan bilangan pengguna laluan bas), perkhidmatan lebih baik perlu diwujudkan di laluan sedia ada dan laluan baru (yang bakal diadakan) terutama di kawasan kejiranan yang tidak disediakan perkhidmatan pada masa kini.

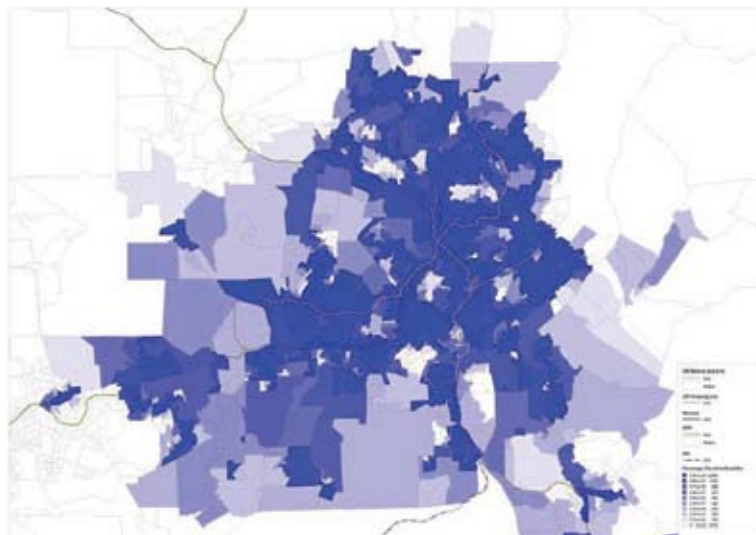
- **Laluan semasa:** Operasi RapidKL merangkumi 166 laluan yang mana kebanyakannya adalah merupakan laluan sosial – iaitu di mana faktor muatan pada waktu puncak pagi adalah kurang daripada 40% akibat dari bilangan penumpang yang rendah. Usaha RapidKL ke arah meningkatkan bilangan penumpang di laluan semasa akan memberi tumpuan kepada: (i) Mengurangkan kesesakan di 23 laluan bertrafik tinggi dan (ii) meningkatkan frekuensi perkhidmatan di 88 laluan dengan mengurangkan masa kekerapan kepada 20 minit bagi perkhidmatan bas pengantara dan 15 minit bagi perkhidmatan perjalanan jauh.
- **Kawasan yang kurang mendapat liputan perkhidmatan:** Buat masa ini, hanya kira-kira 60%⁴⁰ penduduk Lembah Klang menetap dalam jarak 400 meter dari laluan bas (gambarajah 11.4). Sejumlah 53 laluan baru sudah dikenal pasti bagi menyediakan perkhidmatan di kawasan terpencil dan kurang mendapat liputan perkhidmatan, yang mana akan meningkatkan kawasan liputan sebanyak 70%.

Bagi mencapai sasaran bilangan penumpang bas ini, industri ini memerlukan 850 bas baru dalam tempoh 2010-2012 di mana 400 bas telahpun dibeli oleh RapidKL

Gambarajah 11.4

Kawasan yang kurang mendapat permintaan di Lembah Klang kerana terdapat akses terhad bagi perkhidmatan bas (kawasan putih dan berwarna cerah)

Kawasan Liputan RAPID KL



Sumber: Data Bancian 2000; data pengendali

Kesemua inisiatif ini akan dapat meningkatkan kapasiti pada waktu puncak pagi kepada lebih dari 600,000 perjalanan penumpang di Lembah Klang.

⁴⁰ ~60% liputan berdasarkan informasi peringkat mikro terbaru daripada Bancian 2000. Liputan laluan hanya termasuk laluan RapidKL. Operator bas lain memainkan peranan signifikan dalam pengangkutan awam, tetapi terdapat kekurangan sumber maklumat mengenai perkhidmatan dan laluan mereka. (Ini adalah salah satu usaha utama yang dikemukakan di bawah pengurusan prestasi operator pengangkutan awam). Bagaimanapun, berdasarkan sesi temuduga operator dan penumpang, liputan perkhidmatan RapidKL lazimnya bertindan dengan kebanyakan pengendali bas utama yang lain, kecuali kawasan pinggir bandar yang lebih jauh seperti Rawang dan Putrajaya



11.4 Kami akan merangsang permintaan bagi menarik minat rakyat menggunakan pengangkutan awam

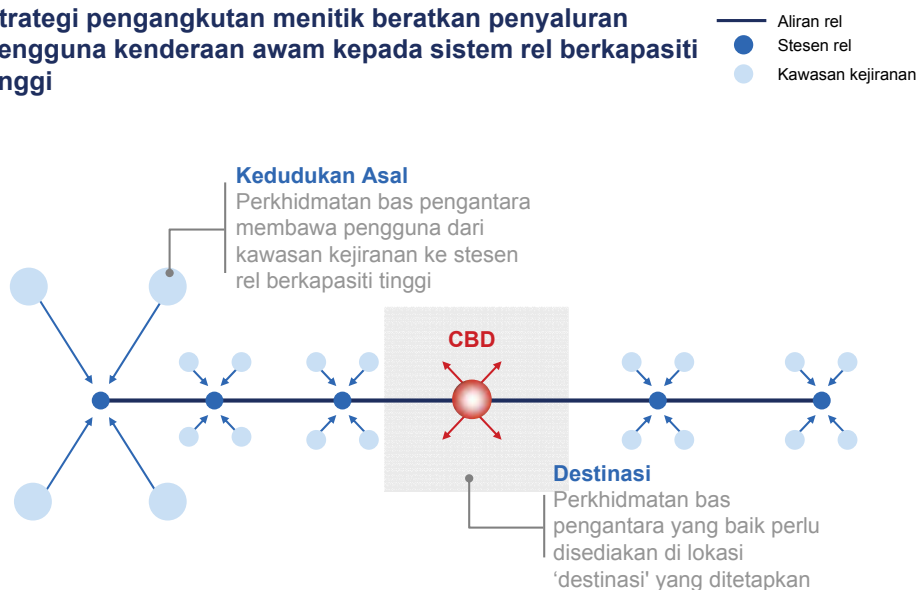
Kami akan menarik lebih ramai rakyat menggunakan pengangkutan awam melalui tindakan berikut.

11.4.1 Rel: Mempertingkatkan kawasan perkhidmatan dengan menaik tarafkan stesen bertrafik tinggi dan mempertingkatkan perkhidmatan bas pengantara

Apabila kapasiti bertambah merentasi semua aliran rel, adalah penting bagi merangsang permintaan dan menarik lebih ramai penumpang untuk menggunakan perkhidmatan rel dan bas. Berdasarkan pengalaman negara lain, kaedah terbaik bagi mengangkut orang ramai adalah melalui kaedah rangkaian 'hub and spoke' di mana perkhidmatan bas pengantara disediakan untuk mengangkut penumpang dari kawasan kejiranan mereka ke stesen rel berdekatan yang seterusnya akan membawa mereka ke destinasi yang biasanya berakhir di pusat bandar, dalam keadaan yang selesa dan pantas. (Gambajah 11.5).

Gambarajah 11.5

Strategi pengangkutan menitik beratkan penyaluran pengguna kenderaan awam kepada sistem rel berkapasiti tinggi



Walau bagaimanapun, pada masa ini lebih daripada 50% stesen LRT RapidKL dan stesen KTM Komuter mempunyai perkhidmatan yang kurang sempurna dengan mempunyai hanya satu atau tiada langsung perkhidmatan bas pengantara. Apabila kapasiti rel dipertingkatkan kelak, adalah kritikal untuk mengatasi masalah fizikal yang terhad di kawasan stesen rel bagi membolehkan penghantaran penumpang ke stesen-stesen berkenaan dengan bas pengantara.

Tambahan dari di atas, 14 stesen rel di luar pusat bandar akan mendapat faedah daripada penambahan tempat letak kereta bagi menggalakkan penumpang meletak kenderaan mereka di stesen-stesen rel dan meneruskan perjalanan mereka dengan rel. Bermula dengan stesen Sungai Besi, Gombak, Ampang, Bandar Tun Razak dan Bandar Tasik Selatan pada tahun 2010, jumlah tempat letak kereta akan ditambah secara berperingkat dalam tempoh tiga tahun bagi menampung kira-kira 6,800 kenderaan lagi di stesen-stesen ini.

Kos bagi membina setiap tempat letak kereta bertingkat yang konvensional dianggarkan bernilai kira-kira RM 12,000, tetapi jika dengan menggunakan reka cipta yang lebih murah (seperti mengurangkan kemudahan, reka bentuk modular dengan bahagian pasang siap) kos akan dapat dikurangkan kepada RM 5,000 setiap petak. Projek ini akan dibiayai melalui PFI bagi mengurangkan beban kewangan kerajaan.

11.4.2 Bas: Mempertingkatkan dan memantau standard perkhidmatan operator dan penguatkuasaan bagi memudahkan aliran lalu lintas

Kebanyakan operator tidak mencapai standard kualiti prestasi seperti ketepatan masa, penyelesaian atau kebersihan. Satu set spesifikasi bagi penentuan standard kualiti telah diwujudkan dengan standard penanda aras dan sasaran. Dalam jangka masa pendek, agensi kawal selia bagi bas dan rel, iaitu masing-masing LPKP dan Jabatan Keretapi (DoR), terpaksa bergantung penuh kepada laporan segera daripada operator (DoR, buat masa ini, telah pun mengesan dan memantau prestasi operator keretapi) bagi menilai peningkatan pencapaian sasaran.

Dalam tempoh jangka panjang, kami akan mengguna pakai dan membangunkan Sistem Maklumat Pengangkutan Bersepadu (ITIS), yang kini ditadbir oleh DBKL, untuk menjadi Hab Pengurusan Prestasi Pengangkutan Lembah Klang. Informasi masa sebenar atau hampir nyata dapat dimuat naik secara langsung daripada operator kepada pusat kawalan bagi melancarkan proses pemantauan prestasi dengan lebih berkesan. Namun begitu, dengan pemantauan prestasi sahaja tidak dapat menjamin kejayaan sepenuhnya. Agensi kawal selia perlu untuk mengaitkan lesen operasi bas dengan standard perkhidmatan minimum bagi membolehkan pengurusan konsekuensi yang bersesuaian bagi operator yang tidak mencapai prestasi yang telah ditetapkan.

Penguatkuasaan kenderaan persendirian dan teksi adalah satu lagi isu yang memerlukan penyelarasan dan usahasama di kalangan 13 agensi penguatkuasaan yang terlibat - 10 PBT, PDRM, JPJ dan LPKP. Inisiatif termasuk peningkatan penggunaan IT dan teknologi pengawasan bagi mengesan dan menghukum mereka yang tidak mematuhi peraturan, menambah bilangan kakitangan penguatkuasaan yang diselaras merentasi kesemua 14 agensi, dan menambah baikkan sistem undang-undang bagi memastikan pesalah lalu lintas tidak terlepas dari hukuman yang setimpal dengan kesalahan yang dilakukan.

Menyenarai hitamkan pesalah lalu lintas yang mempunyai saman yang belum dibayar dan mencegah mereka daripada memperbaharui cukai jalan kenderaan adalah kaedah yang cepat dan berkesan bagi membuktikan kesungguhan dan komitmen penguatkuasaan standard yang lebih tegas.

11.4.3 Bas: Mempertingkatkan kualiti perhentian bas dan memastikan maklumat jadual perjalanan dipaparkan di setiap perhentian bas

Kini, dianggarkan terdapat lebih dari 4,000 perhentian bas di Lembah Klang yang mana 40% daripadanya adalah perhentian tidak berbumbung dan tidak mempunyai papan tanda yang sempurna. Kami akan mula dengan mengkatalogkan dan memberi nombor semua perhentian bas di kawasan Lembah Klang dengan teratur dan meneroka secara agresif semua peluang kerjasama dengan syarikat swasta, seperti agensi pengiklanan, bagi membantu membiayai dan menyelenggarakan perhentian bas di bawah kendalian semua PBT.

Selain daripada itu, papan tanda yang jelas yang mengandungi jadual perjalanan bas bagi semua operator juga akan disediakan di semua perhentian bas. Namun begitu, terdapat cabaran yang perlu dihadapi dalam melaksanakan inisiatif ini ialah masalah vandalisma dan penampalan notis sosial (seperti pinjaman wang Ah Long dan perkhidmatan tuisyen) di papan tanda yang disediakan. Aktiviti-aktiviti penguatkuasaan termasuklah menggalakkan orang ramai melaporkan insiden vandalisma (melalui talian aduan) dan mengambil tindakan terhadap individu yang melakukannya serta (di mana sesuai) ke atas pemilik perkhidmatan yang diiklankan.

11.4.4 Integrasi: Penambahbaikan infrastruktur bagi mempertingkatkan pertukaran antara mod dan pengalaman pejalan kaki

Hubungan fizikal antara pelbagai mod pengangkutan adalah elemen yang tidak dapat dielakkan dan amat penting bagi perjalanan pelbagai mod. Terdapat banyak stesen yang tidak mempunyai akses fizikal yang sempurna mengakibatkan rakyat terpaksa menggunakan lorong pejalan kaki yang dalam keadaan teruk serta tidak berbumbung untuk berjalan dari satu stesen ke stesen yang lain – penghalang yang serius terhadap penggunaan pengangkutan awam. Satu contoh yang berprofil tinggi dan seringkali disebut adalah laluan pejalan kaki sejauh 350 meter di antara stesen Monorel dan KL Sentral iaitu pusat pengangkutan bandaraya. Pada masa hadapan, apabila Malaysian Resources Corporation Berhad (MRCB) menyiapkan projek pembangunan fasa seterusnya (Lot G), kedua-dua stesen ini akan disambungkan secara fizikal dengan laluan tertutup sepenuhnya melalui pusat membeli-belah. Sementara itu dalam waktu terdekat, kami akan membina laluan berbumbung tertutup di sekitar tapak pembinaan bagi memastikan keselamatan bagi kira-kira 3,000 penumpang setiap hari. Penyelesaian kepada masalah ini akan dilaksanakan pada awal 2010 dengan bantuan MRCB.

Akhirnya, stesen yang mempunyai bilangan pengguna yang tinggi akan dinaik taraf bagi meningkatkan kebolehgunaan, akses universal (seperti tanjakan dan lif) dan suasana umum. Pelaksanaan kerja-kerja menaik taraf di tiga stesen utama iaitu Masjid Jamek, Hang Tuah dan Titiwangsa yang diketuai oleh Prasarana dijangka siap pada akhir 2010. Prasarana juga akan memulakan program sasaran yang lebih tinggi bagi melengkapkan kesemua 24 stesen di aliran Ampang dengan kemudahan golongan kurang upaya yang mana 14 stesen akan siap pada akhir 2010.

11.4.5 Integrasi: Mewujudkan sistem tiket bersepadu pintar merentasi semua mod pengangkutan awam dan operator

Bagi penumpang pelbagai mod perkhidmatan, sistem tiket adalah perkara yang kompleks. 16 operator mengeluarkan tiket mereka sendiri dan hampir semua operator bas beroperasi menggunakan sistem tambang berasaskan wang tunai yang mengakibatkan masa menunggu yang lama, kehilangan pendapatan tambang disebabkan penipuan tiket dan keperluan pelbagai jenis tiket. Kini, sehingga 25% masa perjalanan purata penumpang digunakan untuk beratur atau menunggu di dalam bas sementara penumpang lain membayar tambang. Pertukaran kepada sistem tanpa tunai akan menjimatkan sehingga separuh tempoh masa pembelian tiket (Gambarajah 11.6).

Pelaksanaan sistem 1Tiket, 1Perjalanan Lancar akan memudahkan dan merangsang penggunaan pengangkutan awam.

Tambahan lagi, dianggarkan terdapat kehilangan pendapatan sebanyak 20% di dalam perkhidmatan bas dan rel akibat daripada sistem tunai yang tidak sempurna. Kehilangan pendapatan ini menyebabkan kerugian kepada operator kira-kira RM 125 juta setiap tahun. Bertukar kepada sistem tanpa tunai merentasi semua mod akan dapat mengurangkan pengaliran keluar pendapatan memandangkan pengendalian wang tunai yang banyak dapat dikurangkan.

Gambarajah 11.6



Kos pelaksanaan tiket bersepadu dan kutipan tambang automatik (AFC) dianggarkan berjumlah RM 35 juta dengan mengambil kira pelaksanaan inisiatif ini adalah berdasarkan kaedah perkongsian kos asas bersama pihak Touch n Go dengan menggunakan infrastruktur sedia ada. Adalah mandatori bagi semua operator untuk memasang infrastruktur sistem tiket tanpa tunai di setiap kenderaan dan stesen mereka tanpa sebarang kos terdahulu. Pilihan untuk menambah nilai kad menggunakan operator telekomunikasi dan bank sedang dikaji dengan teliti. Kos terminal dan peralatan sistem tanpa tunai akan dikongsi bersama dengan pelbagai pihak seperti Touch n Go, operator telekomunikasi dan bank. Bagi menggalakkan

penggunaan sistem tanpa tunai, kadar tambang berbeza dan penjimatan sebanyak 20% akan diperkenalkan. Amalan ini digunakan secara meluas dalam model sistem pengangkutan di negara maju, seperti Oyster Card di London, EzyLink di Singapura dan Octopus di Hong Kong.

11.5 Kenderaan berat tidak dibenarkan memasuki kawasan CBD

Kami akan melaksanakan inisiatif berikut bagi memastikan kenderaan berat tidak memasuki kawasan CBD.

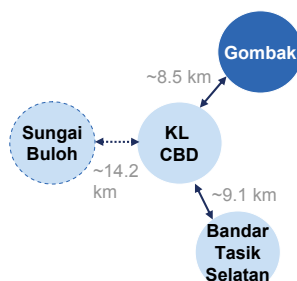
11.5.1 Mewujudkan tiga terminal pengangkutan bersepadu (ITT) di luar pusat bandar bagi melencongkan kira-kira 780 bas antara bandar daripada memasuki kawasan CBD

Terminal ITT pertama di Bandar Tasik Selatan akan siap pada November 2010. Terminal ini akan melencongkan kira-kira 700 bas ekspres daripada Puduraya dan melancarkan aliran trafik di pusat bandar. ITT Gombak telah lama dirancang namun projek pembangunannya masih belum dilaksanakan kerana kekangan kewangan. Walau bagaimanapun, ITT Gombak ini adalah sangat penting kerana ia berperanan melencongkan kira-kira 780 bas antara bandar daripada koridor utara dan timur daripada pusat bandar. ITT Gombak yang lebih baik akan dilaksanakan pada tahun 2011 berdasarkan pendekatan bermodul. ITT yang bakal dibina adalah berkos murah dengan infrastruktur yang mencukupi bagi memastikan kelancaran laluan lalu lintas, penyediaan banyak tempat letak kereta dan integrasi bersepadu dengan LRT Gombak (Gambarajah 11.7). Ciri-ciri tambahan termasuk pusat komersial bersepadu yang akan dibina kemudian. Kami akan membiayai sepenuhnya ITT Gombak berkos rendah ini dan meneruskan pembangunan berikutnya melalui perkongsian PFI.

Gambarajah 11.7

ITT Gombak akan dihubungkan kepada Stesen LRT Gombak RapidKL sedia ada

Gombak akan menjadi salah satu daripada 3 ITT yang melencongkan bas ekspres daripada pusat bandar



Cadangan Lokasi ITT Gombak



ITT seterusnya bagi perkhidmatan antara koridor utara akan dibina di Sungai Buloh selepas tahun 2012, dan akan melencongkan lalu lintas daripada Gombak.

11.5.2 Menaik tarafkan tiga hab antara bandar

Tiga hab terminal antara bandar ini akan didirikan bagi mengumpulkan lalu lintas daripada koridor yang mempunyai kepadatan tinggi menghala ke kawasan CBD. Ini termasuk Pasarama Kota, Hentian Putra dan Puduraya. UDA Holdings, pemaju Puduraya, sedang menaik tarafkan stesen itu dengan kos RM 80 juta. Apabila hab ITT Bandar Tasik Selatan siap pada bulan November 2010, kira-kira 700 bas ekspres akan dilencongkan dari pusat bandar menjadikan keadaan lalu lintas yang lebih lancar dan teratur. Apabila ITT Gombak siap pada tahun 2011 dan ITT Sungai Buloh selepas itu, lebih daripada 2,000 bas ekspres yang kini berulang-alik melalui ketiga-tiga hab bandar akan dilencongkan ke pinggir bandar raya.

11.6 Kami akan menstruktur semula sistem regulatori

Kini, terdapat 12 kementerian dan pelbagai agensi (pada peringkat tempatan dan Persekutuan) yang terlibat dalam pelbagai aspek pengurusan pengangkutan awam di Lembah Klang. Prasyarat bagi pelaksanaan inisiatif dengan jayanya adalah dengan mewujudkan satu pusat yang bertanggungjawab bagi perancangan polisi dan pemantauan kawal selia (Gambarajah 11.8). Adalah penting bagi memastikan Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) dapat beroperasi sepenuhnya pada pertengahan 2010.

Gambarajah 11.8

SPAD akan memacu usaha pengstruktur semula industri apabila mula beroperasi pada Jun 2010

Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) berperanan sebagai pemacu utama pengangkutan awam darat untuk maju ke hadapan



Sumber: Analisis Lab; Laporan SPAD (EPU)

Walau bagaimanapun, satu struktur pentadbiran interim perlu ditubuhkan bagi memastikan pelaksanaan sepanjang 2010. Pejabat Pengurusan Program (PMO) di bawah Kementerian Pengangkutan (MOT), akan diwujudkan bagi menguruskan pelaksanaan sehingga SPAD beroperasi sepenuhnya. PMO, yang melapor terus kepada Perdana Menteri, akan mengumpulkan kementerian dan agensi berkaitan melalui Pasukan Petugas Penyampaian (DTF) Pengangkutan Awam Bandar bagi memastikan pelaksanaan rancangan dan polisi yang bersepadu dan terperinci dapat diwujudkan (bagi inisiatif-inisiatif di atas) dan seterusnya memantau kemajuan setiap inisiatif. PMO akan bekerjasama rapat, berkongsi sumber dan lokasi dengan pasukan interim SPAD NKRA. Amanat pasukan SPAD NKRA adalah untuk melaksanakan 5 inisiatif yang tidak mempunyai pihak yang bertanggungjawab - laluan bas khusus, perhentian bas, pengurusan prestasi, penstrukturan semula rangkaian dan integrasi tiket.

11.7 Kami akan menguruskan permintaan melalui faktor tolakan

Apabila kami telah dapat mencapai aspirasi penggunaan pengangkutan awam sebanyak 25% (di Lembah Klang), kami akan melaksanakan langkah lanjutan bagi meningkatkan daya tarikan relatif pengangkutan awam berbanding kenderaan persendirian. Inisiatif pengurusan permintaan seperti caj kesesakan, caj tambahan meletak kereta dan cukai kenderaan telah dilaksanakan dengan jayanya di bandaraya besar seperti Singapura dan London. Objektif langkah sedemikian adalah bagi memastikan pemilik kenderaan persendirian membayar kos sebenar pemilikan kenderaan persendirian dan penggunaan sistem itu (kenderaan persendirian perlu menanggung kos kesesakan kerana mereka menyumbang kepada kesesakan). Langkah itu hanya dapat dilaksanakan apabila perkhidmatan awam adalah pilihan yang berdaya maju berbanding kenderaan persendirian. Sistem pengangkutan awam yang cekap dan mampan, pasti dapat menarik lebih ramai pengguna. Langkah ini akan dilaksanakan pada 2013 dan seterusnya.

11.8 Kami komited mencapai sasaran NKPI berikut

Jadual 11.1 dan 11.2 menghuraikan sasaran KPI dan hasil lain, bagi 2010:

Jadual 11.1: NKPI dan sasaran bagi Pengangkutan Awam Bandar (di Lembah Kelang)				
Bidang fokus	KPI	Sistem	Garis dasar	2010
Penggunaan pengangkutan awam	• Peratus penggunaan	• Keseluruhan	• 10%	• 13%
	• Bilangan pengguna pengangkutan awam	• Keseluruhan	• 240,000	• 265,000
Kebolehcapaian dan hubungan	• % populasi yang menetap dalam jarak 400 meter daripada laluan pengangkutan awam	• Keseluruhan	• 63%	• 75%

Jadual 11.2: Hasil Pengangkutan Awam di bandar pada tahun 2010 (di Lembah Kelang)	
Kategori	Hasil pada 2010
Bas	<ul style="list-style-type: none"> • 200 bas baru • 4 koridor baru bagi <i>bus expressway transit</i> • 800 perhentian bas yang dinaik tarafkan
Rel	<ul style="list-style-type: none"> • 26 set tren empat koc di LRT Kelana Jaya
Integrasi	<ul style="list-style-type: none"> • Terminal pengangkutan bersepadu baru di Bandar Tasik Selatan • Semua operator mempunyai sistem tanpa tunai dan menawarkan tambang diskaun bagi tiket tanpa tunai • 4,000 petak letak kereta baru di stesen rel
Rangkaian	<ul style="list-style-type: none"> • Pembaharuan cukai jalan ditolak bagi pemandu yang tidak membayar samannya • Kenderaan berat tidak dibenarkan masuk ke pusat bandar pada waktu puncak

Selain daripada KPI di atas, kami juga menyasarkan peningkatan tahap kebolehan percayaan (% masa perjalanan dalam tempoh 60 minit pada waktu puncak pagi) dan meningkatkan tahap kepuasan pengguna dengan memberikan keselesaan dan kemudahan pengangkutan awam. Kaji selidik garis dasar sedang dilaksanakan bagi membantu mengenal pasti sasaran langkah ini dan akan diumumkan dalam suku pertama 2010.

11.9 Tanda kemajuan awal dilihat pada pengangkutan awam bandar

Kami telah melihat beberapa tanda kemajuan awal yang memberangsangkan, termasuk:

- Penstrukturan semula 45 laluan RapidKL bagi mengurangkan pemindahan penumpang, menjimatkan masa dan kos dan meningkatkan liputan pada bulan November 2009
- Pengurangan masa kekerapan KTM Komuter daripada 20 minit kepada 15 minit dengan mengoptimalkan penggunaan tren pada bulan November 2009, di laluan bertrafik tinggi seperti Sungai Buloh ke Kajang dan Kuala Lumpur ke Shah Alam
- Tambahan kepada perkhidmatan empat set tren empat koc di aliran LRT RapidKL Kelana Jaya pada bulan Disember 2009
- Pelancaran Pas Perjalanan bersepadu RapidKL bernilai RM 150 bagi membenarkan perjalanan tanpa had menggunakan semua perkhidmatan Prasarana iaitu bas RapidKL, LRT Kelana Jaya, LRT Ampang dan Monorel.

11.10 Langkah seterusnya adalah membangunkan rancangan induk pengangkutan darat dan perancangan baru bagi operator

Aspirasi kami untuk menggandakan bilangan pengguna pengangkutan awam adalah sasaran yang tinggi, namun ia adalah langkah penting pertama bagi memastikan kemampunan bandar raya kita. Dalam jangka masa panjang, kami akan menyemak semula keseluruhan elemen berikut:

- **Rancangan Induk Pengangkutan Awam Darat :** Dalam jangka masa panjang, SPAD akan mengetuai pembangunan Rancangan Induk Integrasi Pengangkutan Awam Darat yang akan memacu landskap pengangkutan awam darat bandar kita bagi dekad berikutnya. Rancangan sistem pengangkutan awam adalah untuk jangka masa panjang dan perlu berintegrasi dengan erat dengan perancangan dan reka bentuk bandar (contoh, peruntukan insentif bagi pemaju untuk berintegrasi dengan aliran tren jangka masa panjang). Rancangan induk ini perlu berintegrasi dengan rancangan tempatan, negeri dan kerajaan pusat bagi pendekatan yang koheren dan komprehensif di masa hadapan.
- **Tawaran baru bagi operator:** Berdasarkan penekanan yang tinggi dari rakyat agar Kerajaan menyediakan perkhidmatan yang lebih baik dan lebih berkesan pada kos yang lebih rendah, satu model baru perlu dibangunkan untuk mengimbang kemampunan kewangan operator sektor swasta dengan standard minimum bagi perkhidmatan yang tidak mendatangkan keuntungan.

11.11 Rakyat perlu menggunakan dan meminta pengangkutan awam yang lebih cekap dan selesa

Rakyat dapat melakukan pelbagai perkara bagi menyumbang kepada pencapaian 25% penggunaan pengangkutan awam. Sebagai permulaan, rakyat perlu terus lantang bersuara mengenai hak mereka terhadap sistem pengangkutan awam yang lebih cekap dan selesa.

Mereka perlu melibatkan wakil rakyat dan operator setempat bagi membantu meluaskan kawasan capaian masyarakat. Bermulalah dengan permintaan kecil dan khusus: memohon perhentian bas baru, perkhidmatan lebih kerap dan kemudahan lampu yang lebih baik di sekitar perhentian dan stesen. Apabila membeli rumah baru, rakyat perlu bertanya kepada pihak pemaju mengenai rancangan kemudahan pengangkutan awam. Yang penting di sini, rakyat adalah diminta untuk meninggalkan kereta persendirian dan mula menggunakan pengangkutan awam. Sekali lagi, bermulalah dengan langkah kecil: cubalah perkhidmatan bas tempatan pada hujung minggu atau komited untuk menggunakan pengangkutan awam satu hari dalam seminggu.



