

80 peratus masuk KL seorang satu kereta

Pakar syor caj masuk bandar antara langkah kawal kesesakan

Oleh FARAH SHAZWANI ALI

SHAH ALAM - Kesyakan lalu lintas di Lembah Klang bukan lagi berpunca daripada kekurangan lebuh raya, sebaliknya didorong oleh penggunaan kenderaan persendirian yang terlalu tinggi, apabila majoriti kenderaan yang memasuki pusat bandar dipandu seorang diri sahaja.

Pakar Pengangkutan Universiti Putra Malaysia (UPM), Profesor Madya Dr Law Teik Hua berkata, corak perjalanan sedemikian menjadikan sistem jalan raya sangat tidak cekap dan menjadi punca utama kesesakan berpanjangan, khususnya pada waktu puncak pagi dan petang.

"Lebih merisaukan, majoriti kenderaan yang memasuki Kuala Lumpur dipandu seorang diri, iaitu sekitar 80 peratus pada waktu tertentu. Ini menjadikan penggunaan kereta persendirian sangat tidak cekap," katanya kepada Sinar Harian.

Menurut beliau, pemilikan kenderaan di Malaysia kini berada pada tahap membimbangkan, dengan kira-kira 38.7 juta kenderaan berdaftar setakat hujung 2024, melebihi jumlah penduduk negara.

Jumlah itu katanya, bersamaan lebih 727 kenderaan bagi setiap 1,000 penduduk, hampir menyamai Amerika Syarikat yang



Majoriti kenderaan yang memasuki Kuala Lumpur dipandu seorang diri pada waktu tertentu menyumbang kepada kesesakan jalan raya di ibu kota.

mencatat antara 770 hingga 860 kenderaan bagi setiap 1,000 orang.

Katanya, kesesakan di Lembah Klang terus berulang walaupun pembangunan lebuh raya dipacu secara agresif sejak Lebuhraya Baru Lembah Klang (NKVE) dibuka secara berperingkat pada 1990.

Pada waktu puncak pagi antara jam 6.30 hingga 9.30 pagi dan pe-

tang dari jam 4.30 hingga 8.00 malam, laluan kritikal seperti Lebuhraya Damansara-Puchong (LDP), Lebuhraya Utara Selatan Hubungan Tengah (ELITE), NKVE dan Lebuhraya Shah Alam (KESAS) kekal sesak.

"Persoalannya bukan lagi berapa banyak lebuh raya yang kita bina tetapi sama ada sistem itu mampu menampung kadar pertumbuhan kenderaan yang semakin agresif dari tahun ke tahun," jelasnya.

Teik Hua yang juga Ketua Pusat Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya UPM berkata, kelewatan perjalanan di lebuh raya utama semakin ketara berdasarkan kajian dan pemerhatian yang dijalankan.

Sebagai contoh, LDP mencatat peningkatan kelewatan sehingga 55 peratus dalam tempoh hanya lima bulan, antara April hingga Ogos 2024.

"Dalam tempoh tersebut, jumlah kenderaan meningkat sehingga 30 peratus, manakala kelewatan perjalanan pada waktu puncak meningkat sehingga 60 peratus berbanding tempoh sebelumnya," katanya.

Beliau berkata, situasi menjadi lebih kritikal ketika hujan lebat atau waktu puncak, apabila lebuh raya seperti ELITE dan NKVE menjadi laluan paling tertekan kerana menghubungkan kawasan strategik termasuk Klang, Sungai Buloh dan Putrajaya dengan tahap mobiliti kenderaan yang sangat tinggi.

Selain jumlah kenderaan, kesesakan juga berpunca daripada kelemahan infrastruktur di titik pertemuan antara lebuh raya dan jalan susur atau *bottleneck*.

Menurut beliau, apabila kenderaan keluar dari lebuh raya ke jalan biasa, barisan panjang terbentuk dan menyebabkan aliran

PUNCA UTAMA KESEKASAN LEMBAH KLANG

- Pemilikan kenderaan persendirian terlalu tinggi
- Majoriti kereta hanya membawa seorang penumpang
- Bottleneck di persimpangan dan jalan susur
- Pertambahan kereta lebih pantas daripada pembinaan lebuh raya
- Dasar pengangkutan tidak konsisten
- Ketiadaan pangkalan data kesesakan menyeluruh

CADANGAN PENYELESAIAN

- Pelaksanaan *road pricing* atau caj kesesakan
- Galakkan *carpooling* atau berkongsi kenderaan
- Kawalan pemilikan kenderaan (jangka panjang)
- Gunakan teknologi trafik lebih matang (RFID tanpa henti)
- Penyelidikan dasar lebuh raya dan pengangkutan awam

trafik di lebuh raya terhenti.

"Ini menunjukkan bahawa bukan jumlah lebuh raya sahaja yang penting tetapi bagaimana sistem itu dapat menampung pertumbuhan kenderaan yang semakin agresif dari tahun ke tahun," katanya.

Teik Hua turut menegaskan bahawa da-

sar pengangkutan negara ketika ini dilihat tidak konsisten.

Menurut beliau, pada satu masa diskaun tol diberikan dan lebuh raya baharu dibina, namun pada masa sama kerajaan melabur berbilion ringgit dalam pengangkutan awam seperti LRT dan MRT.

"Percanggahan ini menyebabkan hala tuju negara seolah-olah hilang arah antara kenderaan persendirian dan pengangkutan awam," katanya.

Lebih kritikal katanya, kerajaan tidak memiliki pangkalan data menyeluruh mengenai corak kesesakan, menyebabkan penyelesaian yang dilaksanakan bersifat cuba jaya.

Kaedah seperti *control flow* sering dibuat berdasarkan anggaran dan jika tidak tepat pada masanya, kesesakan boleh menjadi lebih teruk.

Jadi Teik Hua menegaskan, sudah sampai masanya kerajaan melaksanakan *road pricing* atau caj kesesakan bagi mengawal kemasukan kenderaan ke pusat bandar pada waktu puncak, selain menggalakkan *carpooling* atau perkongsian kenderaan.

Menurut beliau, kadar caj boleh berbeza mengikut masa dan jumlah penumpang, di samping memberikan insentif kepada pengguna yang berkongsi kenderaan.

"Pelaksanaan *road pricing* telah lama dilakukan di Singapura, London, Tokyo dan beberapa bandar di Kanada selama lebih 20 hingga 30 tahun dan terbukti berjaya menjadikan aliran trafik lebih teratur dan terkawal. Di China pula, beberapa bandar menghadkan kemasukan kenderaan dengan nombor plat luar ke pusat bandar bagi

mengurangkan kesesakan," katanya.

Selain itu, kawalan pemilikan kenderaan juga boleh dipertimbangkan walaupun diakui sukar dilaksanakan di negara ini.

Katanya, polisi sedia ada terlalu longgar, membolehkan sesiapa sahaja membeli kereta tanpa halangan besar, berbeza dengan Singapura dan China yang telah lama melaksanakan kawalan ketat.

Dalam masa sama, beliau menekankan kepentingan teknologi dalam pengurusan trafik.

Sistem RFID yang digunakan di Malaysia menurutnya masih belum cukup matang berbanding negara lain yang telah lama menggunakan teknologi tersebut bagi memastikan aliran trafik tanpa henti.

"Teknologi ini penting bagi memastikan pelaksanaan *road pricing* atau sistem tol tanpa henti dapat berjalan lancar dan efisien," jelasnya.

Ditanya mengenai risiko jika masalah kesesakan ini gagal ditangani segera, beliau memberi amaran bahawa tanpa tindakan menyeluruh, Kuala Lumpur berisiko menjadi bandar yang tidak sesuai didiami dalam tempoh kurang lima tahun.

"Kesesakan bukan sahaja menjejaskan kualiti hidup rakyat, malah memberi kesan kepada pelaburan dan ekonomi kerana kelemahan sistem pengangkutan menggugat daya saing bandar," katanya.

Pelaksanaan *road pricing* telah lama dilakukan di Singapura, London, Tokyo dan beberapa bandar di Kanada selama lebih 20 hingga 30 tahun dan terbukti berjaya menjadikan aliran trafik lebih teratur dan terkawal."

- Teik Hua



LAPORAN MUKA DEPAN

Data Terkini Mendedahkan Realiti yang Meruncing

Data dari lebuh raya utama menunjukkan peningkatan mendadak dalam kelewatan perjalanan, membuktikan bahawa kapasiti infrastruktur sedia ada tidak lagi mampu menampung beban trafik semasa.

+55%

Peningkatan Kelewatan Perjalanan di LDP

(Dalam tempoh 5 bulan, April - Ogos 2024)

+30%

Peningkatan Jumlah Kenderaan (dalam tempoh sama)

+60%

Peningkatan Kelewatan Waktu Puncak (dalam tempoh sama)

Kawasan Kritikal Lain: ELITE NKVE KESAS

Kajian lapangan di LDP dalam tempoh lima bulan.