

3k: Pengangkutan

Pengenalan

Bidang dasar ini merangkumi aspirasi Rakyat untuk infrastruktur pengangkutan yang memudahkan mobiliti fizikal dan sosial dalam semua persekitaran, sama ada di bandar atau luar bandar.

Pengangkutan awam yang cekap, mudah diakses dan mampu milik—dan juga pengangkutan aktif, iaitu semua bentuk perjalanan yang menggunakan tenaga manusia—adalah penting untuk memastikan pertumbuhan ekonomi dan ketersambungan di seluruh Malaysia. Perancangan bandar, bagaimanapun, telah dipengaruhi oleh pergantungan yang kuat kepada kereta—86.8% isi rumah memiliki kereta, menurut Laporan Survei Pendapatan Isi Rumah dan Kemudahan Asas 2019 oleh Jabatan Perangkaan Malaysia—dengan minoriti besar memiliki beberapa kereta bagi setiap isi rumah, berbanding dengan penggunaan pengangkutan awam sekitar 25%. Tumpuan kepada infrastruktur berpusatkan kereta telah membawa kepada kesan negatif terhadap kualiti udara di kawasan bandar dan kemudatan kesampingan kepada kesihatan penduduk, di samping membantutkan pembangunan ekonomi kawasan separa bandar dan luar bandar. Ini bukan cara yang bertanggungjawab dari segi ekonomi, alam sekitar dan sosial untuk membawa perkembangan kepada bandar, wilayah dan negara kita. Memandangkan populasi Malaysia dijangka memuncak pada 2068, dengan anggaran pertumbuhan tahunan sebanyak 1.3%, pengangkutan alternatif tanpa kereta merupakan faktor penting dalam mewujudkan kawasan kejiranan yang boleh didiami dan mudah diakses untuk semua peringkat umur, kebolehan dan latar belakang ekonomi.

I: Penyahpusatan Perancangan Pengangkutan

Perkhidmatan pengangkutan dan infrastruktur sangat peka terhadap lokasi. Setiap wilayah di Malaysia mempunyai dinamik dan keperluan yang berbeza berdasarkan aktiviti ekonomi dan struktur sosial yang ada. Perancangan pengangkutan selama beberapa dekad di bawah agensi persekutuan, bagaimanapun, telah merendahkan kualiti hidup, terutamanya di bandar-bandar—penduduk Lembah Klang, sebagai contoh, membazirkan sehingga RM20 bilion setiap tahun akibat kesesakan lalu lintas, menurut laporan Bank Dunia 2015. Oleh itu, penyahpusatan perancangan pengangkutan diperlukan untuk menangani isu pengangkutan tempatan ini.

1. Turunkan pengurusan perkhidmatan pengangkutan daripada kerajaan persekutuan kepada kerajaan negeri dan/atau pihak berkuasa tempatan.

Membenarkan institusi yang terkemudian mencipta sistem pengangkutan bersepadu dan perkhidmatan yang memenuhi keperluan tempatan, dibantu oleh Agensi Pengangkutan Awam Darat dan kakitangan pakar.

(Chong Yong Wai, Transit Malaysia, Cadangan 3K-1)

2. Kaji semula Dasar Pengangkutan Negara ke arah memenuhi matlamat bandar yang lebih luas iaitu kejiranan dalam jarak 20 minit untuk mengurangkan pergantungan kepada kereta di bandar dan wilayah.

Matlamat ini untuk memastikan kawasan kejiranan sara diri yang keperluan hidup dan bekerjanya dipenuhi dalam masa 20 minit berjalan kaki mesti dimasukkan ke dalam Rancangan Fizikal Negara, garis panduan dan piawaian perancangan negeri, serta pelan struktur tempatan.

(Chong Yong Wai, Transit Malaysia, Cadangan 3K-1)

3. Tingkatkan kemahiran kakitangan awam yang bekerja dalam perancangan pengangkutan bandar dengan latihan berterusan dan profesional.

Beri insentif untuk kakitangan bekerja di kawasan serantau dan tawarkan geran kepada majlis tempatan untuk menambah baik rangkaian pengangkutan awam dan aktif di kawasan mereka.

(Chong Yong Wai, Transit Malaysia, Cadangan 3K-1)

II: Pembangunan Saksama

Pembangunan infrastruktur pengangkutan, terutamanya infrastruktur awam, telah tertumpu di ‘*Greater Klang Valley*’, mengakibatkan ketidaksaksamaan besar dalam kapasiti pengangkutan di kalangan ibu kota, bandar sekunder dan bandar tertuari. Kerajaan mesti memperbetulkan ketidakadilan pembangunan ini kepada rakyat Malaysia yang tinggal dan bekerja di luar ‘*Greater Klang Valley*’, yang terpaksa berbelanja lebih tinggi untuk pengangkutan berbanding dengan mereka yang tinggal di ibu kota negara.

4. Wujudkan rangka kerja pembiayaan pengangkutan nasional untuk memastikan pembangunan wilayah yang saksama.

- i. Menubuhkan kumpulan kerja antara parlimen dengan satu tujuan iaitu mewujudkan mekanisme pembiayaan pengangkutan berdasarkan populasi kawasan setempat, daerah dan negeri ke arah menyamakan harga bagi setiap penduduk di semua kawasan. Mekanisme pembiayaan harus mempertimbangkan infrastruktur sedia ada, kepadatan kawasan dan penggunaan tanah berekonomi.
- ii. Mekanisme pembiayaan baharu itu akan diselaraskan untuk membiayai pihak berkuasa perancangan pengangkutan wilayah yang dicadangkan, berdasarkan prinsip yang ditetapkan oleh Dasar Pengangkutan Negara yang dikemas kini.

(Ir. Dr. Tai Tuck Leong, Monsoon Malaysia, Cadangan 3K-2)

III: Dasar Progresif untuk Kelestarian

Banyak amalan dan dasar, garis panduan, peraturan dan undang-undang lapuk yang berkaitan dengan perancangan telah menyumbang kepada perancangan dan reka bentuk bandar yang lapuk dan memudaratkan, meninggalkan kesan negatif terhadap kebolehdiaman dan kebolehcapaian kediaman. Dasar dan amalan tidak progresif ini juga menghalang pertumbuhan pengangkutan awam umum dan aktif kerana kereta diutamakan dalam perancangan. Dasar sedemikian harus disemak untuk memasukkan pengangkutan mampan dalam dokumen perancangan.

5. Integrasikan garis panduan dan dasar perancangan negeri dan tempatan ke dalam Dasar Pengangkutan Negara yang disemak dan Rancangan Fizikal Negara yang menggalakkan pertumbuhan pilihan pengangkutan yang mampan.

6. Tanamkan amalan terbaik perancangan bandar baharu dalam dasar perancangan negeri dan tempatan kita.

Berikut adalah beberapa cadangan:

- i. Percepatkan pembangunan skim-skim pembangunan yang kurang bergantung kepada penggunaan kereta yang menepati matlamat yang disemak semula dalam Dasar Pengangkutan Negara dan Rancangan Fizikal Negara. Ini boleh dilakukan melalui proses penilaian Aplikasi Pembangunan yang diperkemas.

(Cameron Kang, Penang Public Transport Users Association, Cadangan 3K-3)

- ii. Menetapkan tempat letak kereta maksimum untuk menghadkan pembinaan tempat letak kereta di luar jalan di kawasan yang kaya dengan pengangkutan awam/aktif.

(Cameron Kang, Penang Public Transport Users Association, Cadangan 3K-3)

- iii. Tingkatkan kepadatan kediaman dan bina rumah mampu milik berhampiran koridor pengangkutan awam.
- iv. Meningkatkan hak laluan untuk kenderaan pengangkutan awam bagi memastikan kualiti perkhidmatan, dan mewujudkan rangkaian selamat untuk penunggang basikal dan pejalan kaki.
- v. Cipta '*superblock*' bagi jalan yang dikongsi, jalan dengan had laju yang dikurangkan, atau jalan tempatan pejalan kaki untuk mewujudkan lebih banyak ruang terbuka yang boleh diakses.
- vi. Tetapkan garis panduan akses universal untuk memastikan laluan pejalan kaki, perhentian pengangkutan awam dan kawasan lapang boleh diakses oleh semua.
- vii. Membangunkan prinsip reka bentuk bandar yang mampan untuk kawasan kejiranan, untuk menggalakkan kebolehtelapan, akses kepada perniagaan, pengangkutan, perkhidmatan dan jalan yang lebih selamat melalui pengawasan pasif.
- viii. Berikan insentif pembangunan yang mengurangkan penggunaan kereta dengan pengecualian yuran pembangunan sebagai pengiktirafan manfaat awam kepada mod pengangkutan awam dan aktif.