

MOBILITI BANDAR YANG INKLUSIF DAN MAMPAN

Oleh : Azlan Zambry

Pelan Struktur Kuala Lumpur 2040 (PSKL2040) dan Pelan Tempatan Kuala Lumpur 2040 (PTKL2040) bukan sekadar dokumen perancangan pembangunan fizikal, bahkan ia turut menjadi nadi kepada masa depan yang mencorakkan mobiliti bandar raya. Dengan cabaran pengangkutan yang semakin kompleks berikutan pertumbuhan penduduk, pembangunan bercampur berintensiti tinggi, serta pergantungan berlebihan kepada kenderaan persendirian, boleh dikatakan bahawa kedua-dua pelan ini menjadi pemangkin utama dalam membentuk sistem mobiliti yang lebih efisien, inklusif, dan berdaya tahan.

Seperti sedia maklum, Kuala Lumpur tidak lagi boleh bergantung kepada model lama yang menambah pembinaan mahupun pembukaan jalan raya tanpa henti. Sebaliknya, bandar raya ini perlu beralih kepada pendekatan pintar yang menggabungkan teknologi, infrastruktur hijau, dan strategi pengurusan permintaan perjalanan. Dengan asas ini, Kuala Lumpur dilihat berkeupayaan menjadi kota masa depan yang mampu menyeimbangkan kepantasan pergerakan dengan kualiti hidup warganya.

Mobiliti bersepadu melalui Transit-Oriented Development

Salah satu strategi terpenting dalam PSKL2040 ialah pendekatan *Transit-Oriented* Development (TOD) yang menempatkan pembangunan bercampur seperti perumahan, pejabat, kedai, dan kemudahan awam dalam jarak berjalan kaki dari stesen MRT atau LRT. Pendekatan ini memastikan penduduk tidak lagi bergantung kepada kereta semata-mata, sebaliknya mempunyai pilihan mobiliti yang lebih mudah, selamat, dan cekap.

Dengan TOD, perjalanan seseorang tidak lagi terhenti di stesen, tetapi bersambung dengan lancar melalui bas, laluan pejalan kaki berbumbung, dan kemudahan berbasikal. Ini disokong pula oleh inisiatif *Green Connector Network* sepanjang lebih 250 kilometer yang sedang dibangunkan untuk menghubungkan kawasan kediaman dengan pusat bandar melalui laluan mesra alam. Hasilnya, Kuala Lumpur sedang bergerak daripada budaya berpusatkan kenderaan kepada budaya mobiliti yang lebih inklusif, seiring dengan model bandar progresif seperti Tokyo dan Copenhagen.

Perkhidmatan seperti GoKL bas percuma menjadi simbol keterangkuman dalam strategi ini. Ia memberi peluang kepada semua lapisan masyarakat, tanpa mengira status ekonomi, untuk bergerak dengan selesa di seluruh bandar. Bagi seorang pelajar, ia menjimatkan kos harian, manakala bagi warga emas pula, ia membuka ruang untuk terus berhubung dengan komuniti. TOD dan perkhidmatan sokongan seperti GoKL membuktikan bahawa dasar pengangkutan awam bukan sahaja soal teknikal, tetapi juga soal keadilan sosial dalam mobiliti bandar.

Teknologi pintar teras pengurusan trafik

Kuala Lumpur tidak lagi melihat pengurusan trafik sebagai isu lampu isyarat atau jalan raya semata-mata. Melalui PSKL2040, bandar raya ini memperkukuh penggunaan *Intelligent Transport Systems* (ITS) yang termasuk lampu isyarat pintar di hampir 700 persimpangan yang mampu mengesan jumlah kenderaan dan menyesuaikan masa hijau serta merah secara automatik. Teknologi ini memberi impak langsung kepada jutaan warga yang setiap hari menghabiskan masa di jalan raya, mengurangkan tekanan perjalanan, dan meningkatkan produktiviti bandar.

Namun, DBKL memahami bahawa menambah jalan baharu tidak akan menyelesaikan masalah kesesakan secara berterusan. Teori Anthony Downs tentang induced demand jelas menunjukkan bahawa jalan yang lebih luas akan segera dipenuhi semula oleh lebih banyak kenderaan, teori yang disebut sebagai 'hukum penumpuan tiga kali ganda'. Oleh itu, dasar Travel Demand Management (TDM) menjadi elemen penting dalam PSKL2040.

Antara cadangan yang digariskan termasuk kajian caj kesesakan di kawasan sibuk, had parkir untuk mengurangkan galakan membawa kereta ke pusat bandar, serta insentif kepada syarikat swasta yang menggalakkan pekerja mereka menggunakan pengangkutan awam. Dengan pendekatan ini, Kuala Lumpur bukan sahaja bertindak balas terhadap kesesakan, tetapi mengurus permintaan perjalanan secara sistematik yang merupakan satu pendekatan proaktif yang telah terbukti berkesan di bandar raya global lain seperti London dan Singapura.

Bandar raya lebih manusiawi dan berdaya huni

Walaupun teknologi dan dasar memainkan peranan besar, kejayaan transformasi mobiliti tetap bergantung kepada rakyat. PSKL2040 mengiktiraf bahawa pengangkutan awam hanya akan berjaya jika ia benar-benar menyelesaikan perjalanan menyeluruh seseorang, dari rumah ke destinasi akhir. Inilah sebabnya mengapa aspek *last mile connectivity* mendapat perhatian utama. Laluan berbumbung, jejantas lebih selamat, dan jaringan bas serta basikal yang mesra pengguna sedang diperluas untuk memastikan rakyat mempunyai pengalaman perjalanan yang selesa dan selamat.

Lebih penting lagi, pelan ini menekankan dimensi sosial mobiliti. Ia bukan hanya soal pergerakan fizikal, tetapi soal membina bandar yang lebih mesra rakyat. Ruang jalan raya perlu dikongsi secara adil antara kereta, bas, basikal, dan pejalan kaki. Dengan cara ini, Kuala Lumpur boleh berkembang sebagai kota yang bukan sahaja efisien dari sudut teknikal, tetapi juga manusiawi dari sudut pengalaman harian rakyatnya. Seperti ditegaskan oleh Datuk Bandar Kuala Lumpur: "Kejayaan mengurangkan kesesakan bukan hanya bergantung kepada infrastruktur atau teknologi. Ia juga menuntut perubahan sikap, kerjasama semua agensi, dan sokongan masyarakat."

Pelan Struktur Kuala Lumpur 2040 dan Pelan Tempatan Kuala Lumpur adalah bukti bahawa transformasi mobiliti memerlukan visi jangka panjang, strategi bersepadu, dan pelaksanaan yang berfasa. Dengan menekankan Transit-Oriented Development, penggunaan teknologi pintar, dasar Travel Demand Management, serta fokus kepada aspek sosial, Kuala Lumpur sedang membina naratif baharu tentang mobiliti bandar. Ia bukan sahaja tentang mengurangkan kesesakan, tetapi tentang mencipta sebuah bandar raya yang inklusif, hijau, dan berdaya huni.

Di mata dunia, Kuala Lumpur kini berupaya menjadi model serantau bagi mobiliti mampan selain menunjukkan bahawa sebuah bandar raya bergerak bukan hanya dengan kepantasan bahkan disulam dengan kebijaksanaan.